

BESCHLUSS - VORLAGE

Dezernat/Amt	Verantwortlich	Tel.Nr.	Datum
I/Haupt- und Personalamt	Herr Hurst	1100	24.03.2016

Betreff:

Personenmobilitätskonzept für die Stadtverwaltung Freiburg

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Öff.	N.Ö.	Empfehlung	Beschluss
1. HA	04.04.2016		X	X	
2. GR	12.04.2016	X			X

Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO): nein

Abstimmung mit städtischen Gesellschaften: ja - abgestimmt mit Freiburger Verkehrs AG

Finanzielle Auswirkungen: ja - siehe Anlage 1

Beschlussantrag:

Der Gemeinderat befürwortet das Personenmobilitätskonzept für die Stadtverwaltung Freiburg und

- **stimmt gemäß der Drucksache G-16/064 der Erhöhung des städtischen Anteils am JobTicket für alle Beschäftigten der Stadt Freiburg ab dem 01.10.2016 zu (Regio-Jahreskarten von 150 € auf 240 €, monatliche Regio-Karten von 10 € auf 15 € in der Sommer- bzw. 20 € in der Winterphase) zu**
 - **bestätigt das Konzept zur restriktiven Parkplatzbewirtschaftung und beschließt die Neufestsetzung der Stellplatzgebühren entsprechend der Drucksache G-16/064 ab 01.10.2016.**
-

Anlagen:

1. Finanzielle Auswirkungen
2. Vergleich Kostendarstellung Basis 2015 und 2017 ff.

1. Ausgangslage

Die dienstliche Mobilität der Mitarbeitenden der Stadtverwaltung beruht seit vielen Jahren auf verschiedenen ökologisch ausgerichteten Säulen. Im Rahmen der vor gut 10 Jahren beschlossenen Haushaltsstrukturmaßnahmen wurde nochmals das städtische Mobilitätsverhalten optimiert, was zu folgenden Ergebnissen führte:

- Um die Freiburger Innenstadt vom Individualverkehr zu entlasten und den Beschäftigten eine attraktive, wirtschaftlich interessante und umweltfreundliche Alternative zum eigenen Auto zu bieten, wird den städtischen Mitarbeitenden seit 1991 ein Fahrtkostenzuschuss für die Nutzung des ÖPNV gewährt.
- Seit der Einführung des Leasingverfahrens bei Dienstfahrzeugen werden im Fuhrpark immer weniger, kleinere und verbrauchsärmere Fahrzeuge eingesetzt.
- Fahrzeugbeschaffungen auch nach Umweltkriterien (z. B. CO₂, Feinstaub, Schadstoffklasse).
- Erstellung einer elektronischen Fahrzeugakte in Zusammenarbeit mit der Abfallwirtschaft und Stadtreinigung Freiburg GmbH.
- Einsatz von alternativen Antriebskonzepten (z. B. Leasing-Dienstfahrzeuge mit Erdgasmotor, Hybrid, Elektroantrieb und Probetrieb mit Wasserstofflimousine).
- In Ansätzen Kooperationen mit städtischen Gesellschaften (z. B. gemeinsame LKW-Nutzung zwischen Garten- und Tiefbauamt und Abfallwirtschaft und Stadtreinigung Freiburg GmbH).
- Bei Außerhausterminen und Dienstreisen erfolgt seit vielen Jahren die Auswahl der Verkehrsmittel nach ökologischen sowie wirtschaftlichen Aspekten (Prioritätenrangfolge):
 - Zu Fuß
 - (Dienst-)Fahrräder; erfahrungsgemäß setzen die Beschäftigten insbesondere ihre Privaträder unentgeltlich für Dienstgänge ein.
 - ÖPNV-Nutzung (Einsatz von JobTickets/Fahrscheine der Dienststellen)
 - Bahn
 - Fernbus
 - (Dienst-)Fahrzeuge
 - Car-Sharing
 - Flugreisen nur mit CO₂-Kompensation

Eine weitere Verbesserung ist nur noch über eine ämterübergreifende Steuerung und Auslastungsoptimierung möglich. Deshalb hat die Verwaltung ein externes Beratungsunternehmen beauftragt, ein Personenmobilitätskonzept zu entwickeln, d. h. eine Optimierung aller eingesetzten Verkehrsmittel der Beschäftigten für Dienstfahrten/-gänge sowie auf der Strecke zwischen Wohnort und Arbeitsplatz zu planen. Der Gemeinderat hat gemäß Drucksache G-15/013 Mittel aus dem Klimaschutz für die Umsetzung der Elektromobilität für PKWs bereitgestellt und der Umweltausschuss wurde über diesen Teilaspekt am 21.09.2015 informiert.

2. Zielsetzung und Bausteine des neuen Personenmobilitätskonzeptes

Grundsätzlich soll mit dem neuen Baustein die betriebliche Personenmobilität noch moderner, innovativer und nachhaltiger ausgerichtet werden. Dies entspricht den gesamtstädtischen Nachhaltigkeitszielen und steigert die Attraktivität als Arbeitgeberin.

Ziel ist es, das städtische Mobilitätsverhalten auf den Prüfstand zu stellen, die passenden Mobilitätsmixe zu bilden und weitere Anreize zum Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsträger zu setzen. Die Stadtverwaltung will damit dazu beitragen, die Lebensqualität in Freiburg zu verbessern, d. h. weniger Lärm zu verursachen, eine Verkehrsentlastung und vor allem eine Schadstoffreduzierung zu erreichen.

Insgesamt soll damit nochmals das Bewusstsein für eine nachhaltige Mobilität geschärft werden.

Das Konzept besteht aus mehreren Elementen:

- PKW-Fuhrpark (Auslastungsanalyse sowie Detailkonzepte zum Pooling, Elektro-Ladeinfrastruktur, Zweirad- sowie Fuhrparkmanagement)
- Anreizsysteme zur umweltfreundlichen Verkehrsmittelwahl am Arbeitsplatz und auf dem Weg vom Wohnort zur Arbeit:
 - Modernisierung JobTicket und ÖPNV-Nutzung
 - Gehaltsumwandlung zum Leasing von Privat-Fahrrädern
 - Beschäftigten-Car-Sharing
 - Weitere flankierende Maßnahmen (Förderung zur Nutzung von Fahrrädern, Pedelecs, E-Bikes u. a.)
- Reorganisation der internen Posttransporte (Botenkonzept)

Mit den Optimierungsvorschlägen können erhebliche jährliche Einsparungen sowohl monetär als auch in Bezug auf den CO₂-Ausstoß erzielt werden. Synergien können durch bisher räumlich verteilte Nutzungsanforderungen und die Zusammenfassung von Fahrzeugkapazitäten insbesondere am neuen Rathaus im Stühlinger erreicht werden, das ab Herbst 2016 bezogen wird.

Die Verbesserung des JobTickets und weitere flankierende Maßnahmen sind auch ein wichtiges Anliegen des Gesamtpersonalrates. Einzelne Komponenten (z. B. Zuschuss JobTicket und Parkplatzbewirtschaftung) bedürfen nach dem Landespersonalvertretungsgesetz der Zustimmung der Personalvertretung. Der Gesamtpersonalrat hat dem vorgelegten Konzept bereits seine Zustimmung erteilt.

3. Optimierungsmaßnahmen

3.1 PKW-Fuhrpark

3.1.1 Aktueller Stand

Seit dem Jahr 2007 werden jeweils über 3-jährige Leasingzyklen weitestmöglich Erdgasmotoren eingesetzt (vgl. Drucksache G-05/179) und die Beschaffungen erfolgen grundsätzlich nach dem aktuellen Stand der Umwelt (-Technik), z. B. CO₂, Feinstaub, Schadstoffklasse. Mit der Umstellung auf das Leasingmodell und strengsten Bedarfsprüfungen wurde bereits eine Reduzierung der Fahrzeuganzahl um rd. 20 % erreicht. Außerdem werden stets Motoren der jeweils aktuellen (Umwelt-)Technik eingesetzt werden. Punktuell wurden elektrisch betriebene Fahrzeuge erprobt, z. B. Dezermentenfahrzeuge mit Hybridantrieb, Limousine mit Wasserstoffmotor, Elektrofahrzeuge im Kleinwagensegment, Kompaktwagen sowie Transporter. Im Februar 2017 - kurz nach Bezug des neuen Rathauses im Stühlinger - enden die derzeitigen Leasingverträge.

3.1.2 Künftige Ausrichtung

a) Pool

Auf Basis einer Bedarfsanalyse soll durch die Einrichtung von Fahrzeugpools (amtsübergreifende Nutzung) der PKW-Bestand von 73 auf voraussichtlich 68 Fahrzeuge an 22 (Pool-)Standorten gesenkt werden. Außerdem ist fast der vollständige Verzicht auf die Nutzung zum Dienstverkehr zugelassener Privatfahrzeuge (136 Stück) vorgesehen. Ziel ist, von insgesamt rd. 210 genutzten Fahrzeugen auf deutlich unter 100 Autos zu reduzieren. Die endgültige Festlegung erfolgt nach Abschluss der Feinplanung zum Zeitpunkt der Ausschreibung Mitte 2016.

In den Pool sollen auch vorhandene Dienstfahrräder und -pedelecs aufgenommen werden. Ggf. erfolgt hier auch noch eine bedarfsgerechte Nachbeschaffung.

b) Elektromobilität

Mit der Neuausrichtung soll überwiegend auf Elektromobilität gesetzt und die Flotte soll mit 100 % Ökostrom betrieben werden. Dies ist die konsequente Fortsetzung der bisherigen städtischen Linie und erfüllt insbesondere die Vorgabe des gültigen Luftreinhalteplans des Regierungspräsi-

ums für Freiburg (Vorbildfunktion der öffentlichen Hand, vgl. Ziffer 5.2.4 Fahrzeugtechnik).

Nach den analysierten Nutzungsanforderungen der Fachämter (überwiegend innerorts) ist eine Umstellung auf rd. 75 % Elektroantrieb möglich und geplant. Dies bedingt im Gegenzug den Aufbau einer Elektro-Ladeinfrastruktur an mehreren Verwaltungsstandorten. Innerhalb von 10 Jahren hat dies folgende Effekte:

- Kostenreduzierungen von bis zu netto 2,4 Mio. € unter Berücksichtigung des Aufbaus einer Elektro-Ladeinfrastruktur, der Aufwendungen für das Poolmanagement und der Zuschüsse aus dem Kommunalinvestitionsförderungsgesetz (KInvFG).
- CO₂-Einsparung 1.400 t (= 74 %) und klimaneutraler und schadstofffreier Betrieb der Elektroflotte, da die Stadtverwaltung ausschließlich Ökostrom bezieht.
- Lärmreduzierung und Beitrag zur Luftreinhaltung
- Vorbildfunktion für umweltfreundliche Mobilität

c) Organisationsform Fahrzeugpool

Die Einrichtung eines zentral gesteuerten Pools erfordert die Änderung der bisherigen amtsbezogenen Strukturen des Fuhrparkmanagements. Diese Leistung kann intern oder durch sog. Corporate-Car-Sharing-Unternehmen erbracht werden. Die Verwaltung prüft derzeit mit Unterstützung des externen Beratungsunternehmens, welche Variante aus Wirtschaftlichkeits- und Praktikabilitätsgründen gewählt wird. Marktsondierungsgespräche mit regionalen und überregionalen Anbietern haben bereits stattgefunden.

d) Finanzierung

Ursprünglich war vorgesehen, die Fahrzeuge wie bisher zu leasen und nur in die Infrastruktur zu investieren. Fahrzeugleasing ist aber nach einer neueren Wirtschaftlichkeitsberechnung der Verwaltung nicht vorteilhaft. Stattdessen wird Kauf der PKWs empfohlen.

Sowohl der Kauf der Elektroautos als auch der Aufbau der Elektro-Ladeinfrastruktur sind nach dem Kommunalinvestitionsförderungsgesetz (KInvFG) förderfähig, da diese einen Beitrag zur Lärmreduzierung und der Luftreinhaltung leisten. Die Zuschusshöhe beträgt 90 % der Investitionen. Der Gemeinderat hat der Anmeldung zum KInvFG am 02.02.2016 zugestimmt (vgl. Drucksache G-16/028) und der Antrag wurde beim Regierungspräsidium eingereicht. Auf Basis der jetzt vorliegenden "erweiterten Vorplanung", die auch die gebäudespezifischen Besonderheiten berücksichtigt, gilt Folgendes:

	Kosten	Förderung KInvFG	Finanzierung städtischer Klimaschutzfonds	verbleibende Restfinanzierung
Elektro-Ladestationen	1.005.000 €	904.500 €	100.500 €	0 €
Fahrzeuge				
- Elektroantrieb	1.484.000 €	1.335.600 €	148.400 €	0 €
- konventionelle Kfz	218.000 €	0 €	0 €	218.000 €
Summe	2.707.000 €	2.240.100 €	248.900 €	218.000 €

Für das Jahr 2016 wurden aus dem städtischen Klimaschutzfonds Haushaltsmittel zur Realisierung der Elektro-Ladeinfrastruktur von 393.000 € und eines Solarcarports von 255.000 € bereitgestellt (insgesamt 648.000 €), vgl. Drucksache G-15/013. Der jetzt noch verbleibende geringe Eigenanteil der Stadtverwaltung für die Ladestationen und die Elektroautos von 248.900 € soll aus diesen bereitgestellten Klimaschutzmitteln finanziert werden. Die Realisierung des Solarcarports wird zunächst zurückgestellt, da die Fläche im Rahmen der Stufen II/III des Rathauses am Stühlinger für Wohnungsbau vorgesehen ist. Somit können in 2016 insgesamt 399.100 € an den Klimaschutzfonds für andere wichtige Aufgaben zurückgegeben werden (z. B. energetische Sanierungen, Radverkehrsförderung). Die Mittel für die übrigen konventionellen Fahrzeuge (ca. 218.000 €) werden im Zuge der Haushaltsansätze 2017/2018 bewirtschaftet. Im Gegenzug fallen in den Sachmittelbudgets der Fachämter ab 2017 die bisherigen Leasingraten (rd. 165.000 € p.a.) und die Kostenerstattungen für den Einsatz von zum Dienstverkehr zugelassenen Privat-PKWs (etwa 120.000 € p.a.) weg.

Das wirtschaftliche Ergebnis ist in der Anlage 2 zusammengefasst.
Für die Jahre 2017 ff. ergibt sich eine jährliche Entlastung des Ergebnishaushaltes von 234.150 €.

3.2 Anreizsysteme zur umweltfreundlichen Verkehrsmittelwahl am Arbeitsplatz und auf dem Weg vom Wohnort zur Arbeit

Nach einer Beschäftigtenumfrage kommt bereits ein Großteil des städtischen Personals umweltfreundlich mit Fahrrad / ÖPNV (über 70 %) vom Wohnort an den Arbeitsplatz und nur rd. 30 % setzen teilweise motorisierte Verkehrsträger ein:

zu Fuß	Fahrrad	ÖPNV	Bike + Ride	Park + Ride	PKW	Motorrad	Fahrgemeinschaften
16 %	30 %	54 %	1 %	5 %	23 %	2 %	1 %

(Frage: „Mit welchem Verkehrsmittel erreichen Sie gewöhnlich ihren Arbeitsplatz?“; Mehrfachnennungen waren möglich.

Quelle: Beschäftigtenumfrage zum Neuen Verwaltungszentrum Anfang 2012).

Im Rahmen des Personenmobilitätskonzeptes wurde auch eine sog. Job-MOBILEETY-Analyse durchgeführt. Dabei wurde der täglich von den Beschäftigten zurückgelegte Weg zwischen Wohnort und Arbeitsplatz untersucht:

Entfernung Wohnort zum Arbeitsplatz	Anteil der Beschäftigten
bis zu 5 km	37 %
6 bis 15 km	33 %
16 bis 30 km	19 %
mehr als 31 km	11 %

Angesichts dieser Verteilung ist erreichbar, dass noch mehr Beschäftigte umweltfreundlich an den Arbeitsplatz gelangen, d. h. über die vermehrte Nutzung von Fahrrädern / des ÖPNV wird eine weitere Reduzierung des motorisierten Verkehrs in der Innenstadt erzielt (beispielsweise auch durch Park+Ride, Fahrgemeinschaften). Dazu sollen die nachfolgend näher beschriebenen Anreize umgesetzt werden.

3.2.1 Modernisierung JobTicket und ÖPNV-Nutzung

a) Aktueller Stand

Das Konzept einer restriktiven Bewirtschaftung städtischer privater Parkplätze und der Gewährung eines Fahrtkostenzuschusses für städtische Beschäftigte für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel wurde vom Gemeinderat am 19.03.1991 beschlossen. Das Konzept sah u. a. vor, dass die Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung ausreichen, um die kostendeckende Finanzierung des Fahrtkostenzuschusses sicherzustellen. Dies ist in einigen Jahren sogar übertroffen worden.

Die Vorgehensweise war seinerzeit bundesweit wegweisend. Es wurde bereits fünfmal mit dem Öko-Verkehrs-Siegel ausgezeichnet. Momentan erhalten 51 % der Beschäftigten ein JobTicket (Monat oder Jahr).

Während aber der Mietzins für die Anmietung von Parkplätzen angehoben wurde, ist die Höhe des Fahrtkostenzuschusses nahezu gleich geblieben. Das hat dazu geführt, dass der von den Beschäftigten zu tragende Eigenanteil mit den jeweiligen Preiserhöhungen für die Fahrkarten stetig gestiegen ist (Anteil an einer Monatskarte von 59 % auf 81 % bzw. an einer Jahreskarte von 51 % auf 72 %):

	Zuschuss		Eigenanteil Mitarbeitende	
	7/1991	ab 8/2015	7/1991	ab 8/2015
Jahreskarte				
• Kosten	121,69 €	150,00 €	128,84 €	390,00 €
• %-Anteil	49 %	28 %	51 %	72 %
Monatskarte				
• Kosten	10,23 €	10,00 €	14,82 €	44,00 €
• %-Anteil	41 %	19 %	59 %	81 %

Es ist grundsätzlich ein gewisser Rückgang der Nutzung der RegioKarte bzw. der Inanspruchnahme des Fahrtkostenzuschusses bei städtischen Beschäftigten zu erkennen. Dies ist nicht nur darauf zurückzuführen, dass der Anteil der Fahrradnutzenden erfreulicherweise spürbar gestiegen ist.

Auch im Vergleich mit anderen Kommunen (z. B. Karlsruhe und Stuttgart) gibt es Anpassungsbedarf. Das Land Baden-Württemberg hat für alle seine Bediensteten einen Zuschuss neu eingeführt, so können auch diese in Freiburg umweltfreundlich ihre Dienststelle erreichen.

	monatliche Förderung
Stadt Karlsruhe	16,00 €
Stadt Stuttgart	15,60 bis 28,80 € (abhängig vom benötigten Zonenticket)
Land Baden-Württemberg	20,00 €

b) Ausweitung des Berechtigtenkreises

Bislang werden Zuschüsse für Beschäftigte nur gewährt, sofern deren Arbeitsplätze in einem definierten Bereich der Innenstadt und unmittelbarer Innenstadtrandbereiche mit gleichzeitiger Parkraumbewirtschaftung liegen. Aus verkehrs- und umweltpolitischen Gründen hat die Stadt Freiburg allerdings ein grundsätzliches Interesse, dass möglichst viele Mitarbeitende, wenn sie nicht zu Fuß oder mit dem Fahrrad kommen, mit Bus und Bahn zum Arbeitsplatz gelangen. Schließlich wird somit ein wertvoller Beitrag zum Klimaschutz und der Luftreinhaltung geleistet. Außerdem hat dies weitere Vorteile:

- Erfahrungsgemäß setzen Personen, die täglich den ÖPNV nutzen, auch bei Dienstreisen verstärkt öffentliche Verkehrsmittel ein.
- Beschäftigte setzen ihr JobTicket auch für Dienstgänge ein.
- Ein attraktiver Fahrtkostenzuschuss ist auch ein wichtiges Signal an das vorhandene Personal und bei Gewinnung von neuen Fachkräften, um als moderne Arbeitgeberin wahrgenommen zu werden.

Aus diesen Gründen soll der Zuschuss künftig für alle Beschäftigten unabhängig vom Dienort gewährt werden.

c) Zuschussanpassung

Ziel der Verwaltung bleibt es unverändert, eine Verkehrsentlastung innerhalb des Stadtkreises zu erzielen. Deswegen soll das JobTicket-Angebot der Stadt Freiburg (Zuschüsse für Jahresabos und Monatskarten) attraktiver gestaltet und die Inanspruchnahme gesteigert werden. Dabei sollte es auch gelingen, den Verwaltungsaufwand insgesamt zu reduzieren.

Das Land Baden-Württemberg hat mit den regionalen Verkehrsverbünden Verträge über die Einführung und Organisation des JobTickets für Landesbedienstete (JobTicket BW) geschlossen sowie Gespräche zur Implementierung einer webbasierten Antragsplattform geführt. Der Regio-Verkehrsverbund (RVF) und die VAG, als Dienstleister für alle JobTicket-Verträge, werden im Laufe des Jahres die bisherigen Regelungen für JobTickets tariflich und organisatorisch neu gestalten. Außerdem sollen die technischen Voraussetzungen für eine Online-Bestellung bei den Jahresabos geschaffen werden.

Erste Gespräche mit der VAG über die Neuorganisation des JobTicket-Systems der Stadtverwaltung haben bereits stattgefunden. Das Konzept für Jahresabos soll während des Jahres 2016 eingeführt werden und führt durch die elektronische Abwicklung zu einer Vereinfachung für alle Beteiligten.

Ein erfreulich hoher Teil des städtischen Personals fährt regelmäßig mit dem Fahrrad zum Arbeitsplatz (Frühjahr/Sommer 38 % und Herbst/Winter 22 %, Quelle: Beschäftigtenumfrage zum Neuen Verwaltungszentrum Anfang 2012). Witterungsbedingt reduziert sich deren Anteil in der kalten Jahreszeit aber deutlich und es wird stattdessen vermehrt der ÖPNV genutzt. Insbesondere zur Förderung dieser Gruppe, die ganzjährig umweltfreundlich in den Betrieb kommt, sollen die Monats-RegioKarten in den Wintermonaten stärker subventioniert werden. Insgesamt sollen ab 01.10.2016 die Zuschüsse neu festgelegt werden:

	neuer Zuschuss	neuer Eigenanteil Beschäftigte	Preis RegioKarte seit 8/2015
Jahreskarte			
• Kosten	240,00 €	300,00 €	540,00 €
• %-Anteil	44 %	56 %	
Monatskarte April bis September			
• Kosten	15,00 €	39,00 €	54,00 €
• %-Anteil	28 %	72 %	
Monatskarte Oktober bis März			
• Kosten	20,00 €	34,00 €	54,00 €
• %-Anteil	37 %	63 %	

Mit der aktualisierten Förderung ist der prozentuale Eigenanteil der Beschäftigten an den Fahrscheinen wieder annähernd gleich hoch wie bei der Einführung des JobTickets im Jahr 1991.

d) Aufwand und Finanzierung

Die Ausdehnung der Förderung auf alle Beschäftigte und die Anpassung der monatlichen Zuschüsse haben folgende Auswirkungen:

Status quo	jährlicher Aufwand	
	neue Zuschussregelungen	Mehraufwand
170.000,00 €	350.000,00 €	180.000,00 €

e) Anpassung Stellplatzmiete

Damit ein höherer Anreiz zum Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsalternativen besteht, soll das vom Gemeinderat beschlossene Konzept der Parkraumbewirtschaftung an den Verwaltungs- und Einrichtungsstandorten konsequent weiterverfolgt und -entwickelt werden:

- Flächendeckende Erhebung von Stellplatzgebühren.
- Anpassung der bisherigen Entgelte an die allgemeine Preisentwicklung (seit 1996 ist keine Anhebung erfolgt)

	Stellplatzgebühren (netto)	
	bisher	neu
Überdacht	44,99 €	54,00 €
Offen	22,50 €	27,00 €

Mit der Anpassung der Stellplatzgebühren können jährliche Mehrerträge von rd. 100.000 € erwirtschaftet werden. Insgesamt verbliebe damit beim JobTicket eine Netto-Belastung im städtischen Haushalt von 80.000 €, was aufgrund der großen Vorteile an sich schon vertretbar wäre. Der Betrag kann aber noch im Rahmen der bereitgestellten Mittel der sog. zentralen Personalreserve (Teilhaushalt 2, ehemals Unterabschnitt 0810) ohne Ansatzerhöhung finanziert werden. Dadurch entsteht kein zusätzlicher Aufwand im Gesamthaushalt.

3.2.2 Gehaltsumwandlung zum Leasing von Privat-Fahrrädern

Die Vorteile des Programms haben bereits einige Unternehmen in Freiburg erkannt und dieses deshalb erfolgreich eingeführt, z. B. badenova, Universitätsklinikum.

Durch das Gehaltsumwandlungsmodell bezahlt der Beschäftigte weniger als beim Kauf. Abgesehen vom Verwaltungsaufwand entstehen dem Arbeitgeber keine weiteren Kosten. Zum Laufzeitende des Leasingvertrags kann das Rad zum Restwert gekauft oder eine neue Vereinbarung für ein Rad mit neuester Technik abgeschlossen werden.

Aus umweltpolitischen Gründen, aber auch im Hinblick auf das betriebsinterne Gesundheitsmanagement, soll der Radverkehr auch mit diesem Modell unterstützt werden.

3.2.3 Beschäftigten-Car-Sharing

Unternehmen benötigen ihren Fuhrpark vor allem montags bis freitags tagsüber. In Randzeiten stehen die Fahrzeuge häufig ungenutzt auf den Stellplätzen. Deshalb bieten inzwischen zahlreiche Firmen ihrem Personal an (z. B. Infineon, Lufthansa, Vodafone), Dienstwagen in den Randzeiten gegen Entgelt zu mieten. Dies hat folgende Vorteile:

- Mit den Mieteinnahmen wird ein Teil der Fixkosten der Fuhrparkflotte gedeckt und reduziert dadurch den unternehmensinternen Preis je Nutzungskilometer.
- Dient der Personalmotivation und der Ausrichtung als moderne Arbeitgeberin.
- Ggf. können die Beschäftigten zumindest teilweise auf eigene Privat-PKWs verzichten (z. B. Zweitwagen).
- Bietet eine sog. Heimfahrgarantie für Mitarbeitende, die aufgrund von Terminen länger arbeiten müssen und eine schlechte ÖPNV-Verbindung in den Abendstunden nach Hause haben.

Mit der Einführung von amtsübergreifenden Fahrzeugpools beabsichtigt die Stadtverwaltung im Rahmen der steuerlichen Regelungen ihren Mitarbeitenden, das interne Car-Sharing anzubieten. Durch die EDV-gestützte Fuhrparkverwaltung wird dies ohne bedeutenden Aufwand möglich sein, da ohnehin ein Buchungsportal für Dienstfahrten installiert wird.

3.2.4 Weitere Flankierende Maßnahmen

Neben den ausführlich dargestellten Anreizen zur umweltfreundlichen Verkehrsmittelwahl am Arbeitsplatz und auf dem Weg vom Wohnort zur Arbeit sind weitere flankierende Maßnahmen geplant. Damit soll vor allem erreicht werden, dass mehr Beschäftigte den ÖPNV nutzen oder verstärkt mit dem Rad in den Betrieb kommen:

- Förderung von Radfahrern:
 - Überprüfung und ggf. Verbesserung der Fahrradabstellanlagen.
 - Dusch- und Umkleidemöglichkeiten an den Dienstorten (in Teilen bereits umgesetzt)
 - Spinde für persönliche Ausrüstung
 - Möglichkeiten zur Fahrradreparatur (z. B. Automat für Ersatzschläuche, fest verortetes Werkzeug / Fahrradpumpe in Fahrradkellern/-schuppen)
 - Fahrradservice im Betrieb (kostenpflichtige Inspektion an Privaträdern während der Arbeitszeit, z. B. zweimal jährlich über Radaktionstage)
 - Radscouts
 - Radverkehr-Events
- Informationspaket ÖPNV
- Informationskampagne und Events zur Einführung des Mitfahrendenportals
- Mobilitätstag(e) und/oder Mobilitätstrainings für alle Verkehrsmittel
- Dauerhafte interne Öffentlichkeitsarbeit für nachhaltige Mobilität
- Einsatz Mobilitätskoordinatoren/-innen

- Mobilitätscontrolling
- Betriebliches Gesundheitsprogramm mit Gesundheitscheck

Diese werden zur Zeit von der Verwaltung näher geprüft bzw. deren Umsetzung erfolgt schrittweise (z. B. Rathaus im Stühlinger).

3.3 Reorganisation der internen Posttransporte (Botenkonzept)

Mit Bezug des neuen Rathauses im Stühlinger werden mehrere Verwaltungsstandorte aufgegeben. Dadurch entfallen teilweise Posttransporte zwischen einzelnen Liegenschaften. Angesichts dessen wurde eine Analyse des Botensystems durchgeführt. Dieses basiert heute sowohl auf eigenem Personal als auch dem Einsatz von externen Botendiensten (z. B. Radkuriere). Es wurde theoretisch ein sechsstelliges Einsparpotenzial für alle Botendienste der Stadtverwaltung ermittelt (gegenüber Status quo). Die Verwaltung prüft, welche Teile restrukturierbar sind und inwieweit noch stärker umweltfreundliche Beförderungsmittel (z. B. Radkuriere, Elektro-Transporte) im Wege der Fremdvergabe zum Zuge kommen können.

Für Rückfragen stehen beim Haupt- und Personalamt Herr Hurst, Tel.: 0761/201-1100, bzw. Herr Winterer, Tel.: 0761/201-1131, zur Verfügung.

- Bürgermeisteramt -

Teilhaushalt / Teilbudget: THH 2 Produktgruppe(n): PG1121-02, PG5460-02	Seite im Haushaltsplan 241, 247
--	--

Finanzielle Auswirkungen:**1. Einmalige Auswirkungen**Finanzhaushalt (für investive Maßnahmen)

Einzahlungen (Zuschüsse KInvFG) 2.240.100 €

Auszahlungen (PKWs und Ladeinfrastruktur) -2.707.000 €

Finanzierungsmittelbedarf -466.900 €**2. Jährliche Auswirkungen**Ergebnishaushalt

Erträge 362.400 €

(Parkplätze, Mitarbeitenden-Car-Sharing und Auflösung Zuschüsse KInvFG)

Personalaufwendungen

Einsparung von Aufwendungen nach Inbetriebnahme der Einrichtung bzw. Durchführung der Maßnahme (Job-Ticket: -180.000,00 €) sowie Aufwandsverringerungen (Wegfall von Leasingraten/Einsatz Privat-PKWs: insg. 285.000,00 €; Einsparung zentral Personalreserve (THH 2): 80.000,00 €) 185.000 €

Abschreibungen -313.250 €

Nettoressourcenüberschuss 234.150 €**Eingestellte Mittel im HHPI./IP:**

[] in voller Höhe [X] teilweise, [] keine
 Finanzierungsanteil Klimaschutzfonds und Einsparung zentr. Personalreserve (THH 2) in Höhe Netto-Belastung JobTicket

Hinweise zur Darstellung:

- Grundsätzlich werden nur die Zusatzerträge-/aufwendungen gegenüber dem Status quo aufgeführt.
- Es sind keine Betriebs- und Unterhaltungskosten (z.B. Treibstoff, Wartungen) für den PKW-Pool enthalten, da entsprechende Aufwendungen bereits im jetzigen Modell anfallen. Tendenziell werden diese Kosten jedoch durch die Elektromobilität sinken (u.a. Strombezug ist preiswerter als Kraftstoff, geringere Wartungskosten).
- Ferner wurden Abschreibungen und Einsparungen durch den Wegfall von Leasingraten und Kostenerstattungen bei Einsatz von Privat-PKWs für ein komplettes Jahr angesetzt.

Datum der Inbetriebnahme:

- Neues JobTicket 01.10.2016
- Anpassungen Parkplatzbewirtschaftung 01.10.2016
- Geplante Einführung Fahrzeugpool 01.02.2017

Anlage 2 zur DRUCKSACHE G-16/064

Vergleich Kostendarstellung Basis 2015 und 2017 ff.

	Jahr 2015	Jahr 2017 ff.	Saldo p.a.
JobTicket-Zuschuss	-170.000	-350.000	-180.000
Erträge aus JobTicket-Rabatt RVF und Parkplatzbewirtschaftung	170.000	270.000	100.000
Deckung vorhandene Mittel THH 2 (zentrale Personalreserve)	0	80.000	80.000
Zwischensumme JobTicket	0	0	0
Leasingraten	-165.000	0	165.000
Erstattungen Privatfahrzeuge	-120.000	0	120.000
Ertrag Beschäftigten-Car-Sharing	0	5.000	5.000
Abschreibung Pool-Fahrzeuge	0	-212.750	-212.750
Auflösung Zuschuss Pool-Fahrzeuge	0	166.950	166.950
Abschreibung Ladestationen	0	-100.500	-100.500
Auflösung Zuschuss Ladestationen	0	90.450	90.450
Zwischensumme Fuhrpark	-285.000	-50.850	234.150
Gesamt	-285.000	-50.850	234.150