

**BU Nr. 118/2017****Künftige Ausrichtung der Dienstfahrzeugbeschaffung**

<b>Gremium</b>	<b>am</b>	
Verwaltungsausschuss	22.06.2017	nicht öffentlich
Gemeinderat	06.07.2017	öffentlich

**Beschlussvorschlag:**

1. Der Fuhrpark der Kernverwaltung soll sich bis auf weiteres zu einem Drittel aus Elektrofahrzeugen und zu zwei Dritteln aus Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zusammensetzen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die Ausschreibung für die 2018 zu ersetzenden Fahrzeuge vorzubereiten und im Wege des Leasings fünf Elektrofahrzeuge zu beschaffen.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, im Jahr 2019 unter Maßgabe der Ziffer 1 mit dem weiteren Austausch des Fuhrparks entsprechend der angestrebten maximalen Nutzungsdauer der Fahrzeuge von 12 bis 15 Jahren zu beginnen und diesen Erneuerungsprozess in den Folgejahren fortzusetzen und zu verstetigen.

**Haushaltswirtschaftliche Auswirkungen:**

Kosten EUR

Planbetrag Haushaltsplan EUR:

Haushaltsstelle:

1.XXXX.550000; ggfs. 2.XXXX.935000

Haushaltsplan Seite:

davon noch verfügbar EUR:

Über-/außerplanmäßige Ausgabe:

Deckungsvorschlag:

**Bezug zum Kursbuch Weinstadt 2030:**

Es ist kein direkter Bezug zum Kursbuch gegeben.

**Verfasser:**

22.05.2017, Hauptamt, Monika Roller / Jan Beck

**Mitzeichnung:**

Fachbereich

Person

Datum

Hauptamt  
Oberbürgermeister

Beck, Jan  
Scharmann, Michael

12.06.2017  
12.06.2017

## **Sachverhalt:**

### Entwicklung und Zusammensetzung des Fuhrparks

Aufgrund eines stark überalterten Fuhrparks wurde im Jahr 2007 eine Dienstwagenkonzeption erstellt (BU 40/2007), um diesem künftig entgegenzuwirken und den Fuhrpark sowohl unter Sicherheits- als auch unter Umweltgesichtspunkten auf dem aktuellen Stand der Technik zu halten. Demnach sollten die Dienstfahrzeuge maximal fünf Jahre bei der Stadt genutzt und dann durch neuere Modelle ersetzt werden. Um den CO<sub>2</sub>-Ausstoß möglichst gering zu halten sollten Fahrzeuge mit Benzin-Autogas-Antrieb angeschafft werden. Dies trotz Mehrkosten, die sich aufgrund der geringen Laufleistung der Fahrzeuge durch den hauptsächlich innerstädtischen Einsatz auch nicht amortisieren. Aus finanziellen Gesichtspunkten sollte die Erneuerung des Fuhrparks schrittweise umgesetzt werden. Aufgrund der Verschlechterung der Haushaltslage ab dem Jahr 2010 wurde der Austausch der Dienstfahrzeugflotte jedoch nicht abgeschlossen.

Eine weitere Erneuerung des Fuhrparks fand im Jahr 2015 statt, da wieder Fahrzeuge überaltert und damit sehr reparaturanfällig waren. Außerdem ergab sich aufgrund einer zusätzlichen Stelle beim Gemeindevollzugsdienst und einem neuen Hausmeister für die städtischen Kindertageseinrichtungen der Bedarf zusätzlicher Fahrzeuge. Die Erfahrung hatte jedoch gezeigt, dass sich der Benzin-Autogas-Antrieb für die städtischen Dienstwagen nur bedingt eignet und zwischenzeitlich auch nichtmehr zeitgemäß ist. Da viele Mitarbeiter Hemmungen bezüglich des Tankens von Autogas haben und gleichzeitig die automatische Umstellung von Benzin auf Autogas erst nach einigen Kilometern erfolgt, fallen sowohl der finanzielle Vorteil als auch der hinsichtlich des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes nicht so stark aus wie ursprünglich erwartet. Aus diesen Gründen wurden vier emissionslose Fahrzeuge mit Elektroantrieb angeschafft. Da die Entwicklungen in der Antriebs-, insbesondere in der Batterietechnik noch sehr rasch vorangehen, wurden die Fahrzeuge im Wege des Leasings auf drei Jahre beschafft. Außerdem konnte so das Betriebsrisiko im Vergleich zum Kauf gering gehalten werden. Ziel war daneben, durch den Einsatz verschiedener Fahrzeuge Erfahrungen mit den unterschiedlichen Marken und Modellen zu sammeln.

### Vergleich des Fuhrparks

Da die Leasingverträge der Elektrofahrzeuge im Sommer 2018 auslaufen, stellt sich die Frage des weiteren Vorgehens. Außerdem bedarf es für den 15 Jahre alten VW Polo, der zwischenzeitlich als einziges Fahrzeug bei keiner der Austauschaktionen erneuert wurde, eines Ersatzes.

Bei der folgenden Vergleichsbetrachtung der Dienstfahrzeuge innerhalb der Flotte wurden das Fahrzeug des Ersten Bürgermeisters und das Fahrzeug der Mobilien Jugendarbeit nicht berücksichtigt. Die Fahrzeuge der Stadtwerke Weinstadt wurden ebenfalls nicht berücksichtigt, da die Beschaffung hier dezentral organisiert ist.

Der städtische Fuhrpark der Kernverwaltung setzt sich aktuell aus 14 Fahrzeugen zusammen. Eine detaillierte Aufstellung einschließlich gefahrener Kilometer, Kosten und dergleichen findet sich in der Anlage.

Art des Fahrzeugs / Modell	Antriebsart	Erstzulassung	Leasing	Zuordnung
Opel Corsa	Hybrid Gas	06.05.2009		Sozialamt
Opel Corsa	Hybrid Gas	23.08.2007		Ordnungsamt
Opel Corsa	Hybrid Gas	23.08.2007		Stadtbauamt
Opel Corsa	Hybrid Gas	23.08.2007		Kulturamt
Opel Corsa	Hybrid Gas	15.05.2008		Hochbauamt
Opel Meriva	Hybrid Gas	15.05.2008		Ordnungsamt, GVD
Opel Meriva	Hybrid Gas	17.06.2009		Ordnungsamt, GVD
Suzuki Jimny	Diesel	11.03.2009		Ordnungsamt, GVD
VW Golf	Elektro	07.07.2015	X	Ordnungsamt, GVD
Renault Zoe	Elektro	06.05.2015	X	Hauptamt
Renault Zoe	Elektro	31.07.2015	X	Tiefbauamt
Renault Kangoo	Elektro	05.08.2015	X	Hausmeister Kitas
Opel Combo Van	Benzin	13.06.2007		Hauptamt, Kurierdienst
VW Polo	Benzin	11.12.2002		Liegenschaftsamt

Für die monetäre Vergleichsbetrachtung wurden die Kosten für das Jahr 2016 herangezogen. Hierbei zeigt sich, dass die Elektrofahrzeuge im Unterhalt (Versicherung, Steuer, Reparaturen und Stromkosten) deutlich günstiger sind, als die Fahrzeuge mit Benzin-Autogas-Antrieb. Noch deutlicher wird dies bei den Unterhaltskosten je gefahrene 100 Kilometer. Bei Betrachtung der Jahreskosten (inklusive Leasingraten beziehungsweise Abschreibungskosten) sind die Elektrofahrzeuge jedoch deutlich teurer als der übrige Fuhrpark. Durch die höheren Anschaffungs- beziehungsweise Leasingkosten bedarf es bei den Elektrofahrzeugen einer höheren Laufleistung, um die Kosten je 100 Kilometer auf ein vergleichbares Maß zu bringen. Während bei Fahrzeugen mit Benzin-Autogas-Antrieb bei 3.000 Jahreskilometern die Kosten dem städtischen Durchschnitt entsprechen, bedarf es bei Fahrzeugen mit Elektroantrieb einer Jahreskilometerleistung von ca. 6.000 Kilometer. Zwar sollte der Fuhrpark weiterhin ständig auf Optimierungsmöglichkeiten hin betrachtet und die Laufleistung der einzelnen Fahrzeuge maximiert werden, dem sind jedoch Grenzen gesetzt, da die Fahrzeuge überwiegend für Kurzstrecken eingesetzt werden und dadurch die tatsächlichen Belegungsdauer oftmals unabhängig von der Kilometerleistung ist.

Bei der Zufriedenheits- und Zweckmäßigkeitabfrage zu den Fahrzeugen zeigt sich, dass die Mitarbeiter grundsätzlich mit dem Fuhrpark zufrieden sind. Bei den Elektrofahrzeugen ist die Zufriedenheit durch die besser Ausstattung und Zugkraft etwas höher als bei den Fahrzeugen mit regulärem Antrieb. Bei der Zweckmäßigkeit sind die Fahrzeuge vergleichbar, wobei die Elektrofahrzeuge sich aufgrund der begrenzten Reichweite insbesondere für Strecken innerhalb Weinstadts und der näheren Umgebung eignen.

#### Grundsätzliche Optionen der Ersatzbeschaffung

##### 1. Übernahme der Leasingfahrzeuge

Es besteht die Möglichkeit die Elektrofahrzeuge nach Ablauf des Leasingvertrages zu übernehmen. Die Modalitäten unterscheiden sich hierbei je nach Hersteller. Bei der Übernahme des VW eGolf geht auch der Akku mit allen Betriebsrisiken an die Stadt über. Der Ersatz eines Batteriesystems kann dabei bis zu 15.000 Euro kosten. Bei Übernahme der Renault Zoe und des Renault Kangoo blieben die Akku Eigentum von Renault und müssen weiterhin geleast werden. Dafür bleibt das Betriebsrisiko des Akkus ebenfalls bei Renault.

Die Übernahme der Elektrofahrzeuge empfiehlt sich nach Ansicht der Verwaltung durch die hohen Übernahmekosten ab rund 12.000 Euro und beim eGolf zusätzlich wegen des Übergangs des Betriebsrisikos hinsichtlich des Akkus jedoch nicht.

## 2. Kauf oder Leasing neuer Elektrofahrzeuge

Vom Kauf neuer Elektrofahrzeuge sollte zunächst grundsätzlich noch abgesehen werden. Bei Elektrofahrzeugen empfiehlt es sich, weiterhin am Leasing festzuhalten, da sich die Antriebs-, insbesondere die Batterietechnik immer noch rasch weiterentwickelt, sodass innerhalb weniger Jahre bereits leistungsstärkere oder preisgünstigere Fahrzeuge erhältlich sein werden. Darüber hinaus liegt beim Kauf im Gegensatz zum Leasing das Betriebsrisiko hinsichtlich des Akkus bei der Stadt. Die diesbezügliche Kostensicherheit ist ein gewichtiges Argument für Leasing. Zudem profitieren Kommunen beim Kauf nicht von dem aktuellen Förderprogramm zur Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (Umweltbonus), da Kommunen hier nicht antragsberechtigt sind.

## 3. Kauf oder Leasing neuer Verbrennungsmotoren

Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor sollten grundsätzlich gekauft werden, da diese bei Bedarf auch über die „betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer“ laut Abschreibungstabelle für allgemein verwendbare Anlagegüter von sechs Jahren genutzt werden können und dabei kein erhöhtes Kostenrisiko besteht. Für die Stadtverwaltung wird aufgrund der Erfahrungen eine Nutzungsdauer von 12 bis maximal 15 Jahren als sinnvoll erachtet. Für ein Leasing spräche hier lediglich die Kostenverteilung über die Nutzungszeit.

Bei der Abwägung der Antriebstechnik finden sich die meisten Argumente für den klassischen Benzinmotor. Aufgrund der geringen Laufleistung und des erhöhten Schadstoffausstoßes eignet sich ein Diesel nicht für die Fahrzeuge der Kernverwaltung. Der Autogas-Benzin-Hybrid-Motor ist in der Anschaffung mindestens 3.000 Euro teurer (in etwa 20 % des Neuwagenpreises), als ein Fahrzeug mit regulärem Benzinmotor. Da, wie bereits angesprochen, die Umstellung von Autogas auf Benzin erst nach einigen Kilometern erfolgt und bei den Mitarbeitern Hemmungen hinsichtlich des Tankens bestehen, ist das Einsparpotential sowie der ökologische Vorteil durch das Autogas deutlich geringer als erwartet, sodass sich die Mehrkosten im Vergleich zum Benzinmotor aus finanziellen und ökologischen Gesichtspunkten schwerer rechtfertigen lassen als bei Elektrofahrzeugen.

### Vorschlag zur künftigen Ausrichtung

Auch wenn Fahrzeuge mit Elektroantrieb in der Anschaffung um rund 80 Prozent teurer sind als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor, sollte aus Emissions- und Umweltgesichtspunkten weiterhin ein gewisser Anteil des Fuhrparks aus Elektrofahrzeugen bestehen. Zudem können so die installierten Wallboxen weitergenutzt werden. Aufgrund der begrenzten Reichweite und der Mehrkosten sollte eine Mischung des Fuhrparks hinsichtlich der Antriebsart beibehalten werden. Bis auf weiteres wird ein Verhältnis von einem Drittel Elektrofahrzeugen und zwei Dritteln an Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor als empfehlenswert angesehen. Die Elektrofahrzeuge sollten bis auf weiteres geleast, die Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor als Benziner grundsätzlich gekauft werden.

Im Jahr 2018 müssen für die vier Elektrofahrzeuge, deren Leasingverträge auslaufen, sowie für den VW Polo des Liegenschaftsamts Ersatzbeschaffungen getätigt werden. Die Verwaltung soll deshalb nun ermächtigt werden, das Leasing von fünf Elektrofahrzeugen öffentlich auszuschreiben.

Im Jahr 2019 und in den Folgejahren soll der Austausch der Fahrzeugflotte dann fortgesetzt und verstetigt werden. Ein beträchtlicher Teil des Fuhrparks erreicht dann nämlich ein Alter von 12 bis 15 Jahren, also der doppelten „betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer“. Es wird angestrebt, unter Maßgabe der obigen Ausführungen jedes Jahr möglichst zwei neue Fahrzeuge zu beschaffen.