

Vorlage Nr. 14/3289

öffentlich

Datum: 03.06.2019
Dienststelle: Fachbereich 11
Bearbeitung: Herr Kredelbach

Bau- und Vergabeausschuss 17.06.2019 Kenntnis

Tagesordnungspunkt:

Bericht der Verwaltung zum Thema Fuhrpark beim LVR

Kenntnisnahme:

Der Bericht der Verwaltung zum Thema Fuhrpark beim LVR wird zur Kenntnis genommen.

UN-Behindertenrechtskonvention (BRK):

Diese Vorlage berührt eine oder mehrere Zielrichtungen des
LVR-Aktionsplans zur Umsetzung der BRK.

nein

Gleichstellung/Gender Mainstreaming:

Diese Vorlage berücksichtigt Vorgaben des LVR-Gleichstellungsplans 2020. nein

Finanzielle Auswirkungen auf den Haushalt (Ifd. Jahr):

Produktgruppe:

Erträge: Veranschlagt im (Teil-)Ergebnisplan	Aufwendungen: /Wirtschaftsplan
-------------------------------------------------	-----------------------------------

Einzahlungen: Veranschlagt im (Teil-)Finanzplan Bei Investitionen: Gesamtkosten der Maßnahme:	Auszahlungen: /Wirtschaftsplan
-----------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------

Jährliche ergebniswirksame Folgekosten:

Die gebildeten Budgets werden unter Beachtung der Ziele eingehalten

In Vertretung

L i m b a c h

Zusammenfassung:

In seiner Sitzung vom 18.02.2019 hat der Bau- und Vergabeausschuss die Verwaltung gebeten, für eine der nächsten Sitzungen eine Berichtsvorlage zur derzeitigen Gesamtsituation des Fuhrparks (wie sind die Zuständigkeiten geregelt) des LVR und der angedachten Lösungsmöglichkeiten für die Organisation des Fuhrparks zu erstellen. Ebenso solle dargelegt werden, was an Elektromobilität vorhanden sei und wie die zukünftige Vergabe der noch ausstehenden Lose geplant sei. Gleichzeitig solle vor dem Hintergrund des Haushaltsantrags zum Ausbau der Elektromobilität der aktuelle Sachstand dargestellt werden.

Die Zuständigkeit für den Einkauf von Fahrzeugen für die insgesamt 23 Fuhrparke des LVR liegt beim Competence Center (CC) Allgemeiner Bedarf und Dienstleistungen im Fachbereich 11 (FB 11) der Zentralverwaltung. In Abgrenzung hierzu erfolgt die Bewirtschaftung der einzelnen Fuhrparke dezentral in der Zuständigkeit der jeweiligen Dienststellen/Einrichtungen vor Ort.

Bezüglich der Organisation der Fuhrparke beim LVR favorisiert die Verwaltung ein integratives Modell, welches eine fachliche Zusammenarbeit über geeignete Gremien zur Fuhrpark-Koordination beinhaltet und die dezentrale Struktur der Fuhrparkverantwortung vor Ort beibehält.

Die Zahl der beim LVR im Einsatz befindlichen Elektrofahrzeuge ist von acht Fahrzeugen im Jahr 2017 auf 20 Fahrzeuge in 2019 (Stand 01.03.2019) und somit um 150 % gestiegen.

Die Vergabeverfahren für die noch offenen Lose erfolgen im zweiten Quartal 2019.

Im Haushalt 2019 wurden 180.000 Euro für den Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektromobilität und alternativer Antriebe eingestellt. Ebenso sind für das Haushaltsjahr 2020 180.000 Euro und für die Haushaltsjahre 2021 und 2022 je 170.000 Euro vorgesehen.

Die Verwaltung arbeitet an verschiedenen Stellen an Weiterentwicklungen und Lösungen zum Ausbau der Elektromobilität. Diese sind:

- Schaffung von Ladeinfrastruktur
- Proaktive Initiativen, um Elektromobilität dort zu steigern, wo sie heute bereits sinnvoll genutzt werden kann
- Integrative Koordination und Steuerung der Fuhrparks durch geeignete Gremien mit der Aussicht auf verbesserte Datenlage durch eine Fuhrparkmanagementsoftware

Der Markt ist sehr stark in Bewegung. Es dauert jedoch voraussichtlich noch drei bis fünf Jahre, bis für alle Bereiche wirklich nutzbare Elektromobilitätsalternativen verfügbar sind. Verbesserungen erfolgen nur schrittweise und benötigen Zeit.

Bis dahin ist es erforderlich, dass die Verwaltung den Markt sehr nah begleitet. Diese Herausforderung hat die Verwaltung in vielen Bereichen angenommen und verfolgt diese bereits heute.

Begründung der Vorlage Nr. 14/3289:

In seiner Sitzung vom 18.02.2019 hat der Bau- und Vergabeausschuss die Verwaltung gebeten, für eine der nächsten Sitzungen eine Berichtsvorlage zur derzeitigen Gesamtsituation des Fuhrparks (wie sind die Zuständigkeiten geregelt) des LVR und den angedachten Lösungsmöglichkeiten für die Organisation des Fuhrparks zu erstellen. Ebenso solle dargelegt werden, was an Elektromobilität vorhanden sei und wie die zukünftige Vergabe der noch ausstehenden Lose geplant sei. Gleichzeitig solle vor dem Hintergrund des Haushaltsantrags zum Ausbau der Elektromobilität der aktuelle Sachstand dargestellt werden.

1. Zuständigkeiten im Fuhrpark des LVR

LVR-weit befinden sich – Stand 01.03.2019 – insgesamt 775 Fahrzeuge im Einsatz. Diese verteilen sich auf die aktuell insgesamt 23 Dienststellen und Einrichtungen innerhalb des LVR, die über einen eigenen Fuhrpark verfügen. Als **Anlage** ist dieser Vorlage eine Excel-Datei beigefügt, aus der sich die Entwicklung der Fahrzeuge seit 2017 ergibt.

Zu den Zuständigkeiten im Einzelnen:

1.1 Zuständigkeit für den Einkauf von Fahrzeugen

In der Einkaufsstruktur des LVR ist die Zuständigkeit für die Durchführung von Vergabeverfahren ab einem geschätzten Auftragswert von 5.000 Euro (netto) in der Warengruppe Fahrzeuge dem Competence Center (CC) Allgemeiner Bedarf und Dienstleistungen im Fachbereich 11 (FB 11), Zentraler Einkauf und Dienstleistungen, zugeordnet. Inhalt und Umfang der auszuschreibenden Leistung werden im Dialog zwischen der Bedarfsstelle und der Warengruppenverantwortlichen unter anderem unter Nutzung des LVR-Flottentools definiert. In Warengruppenarbeitskreisen unter Federführung des CC werden die jeweiligen Bedarfe sehr kritisch hinterfragt, harmonisiert und in größtmöglichem Umfang standardisiert. Auf dieser Grundlage erfolgt eine europaweite Ausschreibung des Rahmenvertrags Kfz-Leasing für die Dienststellen und Einrichtungen des LVR. Die Standard-Dienstfahrzeuge zur Beförderung von Personen werden zum überwiegenden Teil geleast und aus dem Rahmenvertrag abgerufen.

Daneben gibt es Bedarfe der Dienststellen und Einrichtungen, für die das Leasen eines Fahrzeugs nicht möglich oder nicht wirtschaftlich ist. Dies gilt vor allem für Fahrzeuge, an denen Umbauten vorgenommen werden müssen, beispielsweise Behindertentransportwagen, Fahrzeuge im forensischen Einsatzbereich oder auch Lastkraftwagen. Für diese Bedarfe schreibt das CC den Kauf der Fahrzeuge nach den mit der jeweiligen Bedarfsstelle abgestimmten technischen Vorgaben für das jeweilige Fahrzeug aus.

Die zentrale Steuerung des Einkaufs von Fahrzeugen liegt somit in der Zuständigkeit des CC des FB 11.

1.2 Zuständigkeit für die Bewirtschaftung der Fahrzeuge

Aktuell verfügen insgesamt 23 Dienststellen und Einrichtungen über einen eigenen Fuhrpark. Diesen Dienststellen und Einrichtungen obliegt die Budgethoheit und alleinige Verantwortung für ihren jeweiligen Fuhrpark. Es erfolgt keine zentrale Steuerung oder Koordination. Jede Dienststelle agiert in der Bedarfsdefinition weitgehend unabhängig. Größe, Ausstattung und Antrieb orientieren sich dabei an den jeweiligen, oftmals auch standortspezifischen, Einsatzzwecken der Fahrzeuge. Dabei erfolgt für die geleasteten Standard-Dienstfahrzeuge der Abruf aus den Rahmenverträgen des FB 11 zu den unterschiedlichen Fahrzeugklassen.

Die Spanne der jeweils im Einsatz befindlichen Fahrzeuge reicht - Stand 01.03.2019 - von 121 Fahrzeugen im größten und drei Fahrzeugen im kleinsten Fuhrpark.

2. Lösungsmöglichkeiten für die Organisation des Fuhrparks/der Fuhrparke

2.1 Bisherige Aktivitäten

Die Verwaltung (FB 11 Zentraler Einkauf und Dienstleistungen und FB 31 Umwelt, Baumaßnahmen, Betreiberaufgaben, vertreten durch die Stabsstelle 31.01) hat Überlegungen bezüglich der Erfordernisse der Ausgestaltung des zukünftigen strategischen Flottenmanagements des LVR angestellt.

Am 14.02.2018 fand aus diesem Anlass unter externer Moderation durch einen Fuhrparkmanagementexperten ein erster Workshop mit allen Fuhrparkverantwortlichen im LVR statt. Bei diesem Workshop wurde erarbeitet, was die einzelnen Fuhrparkverantwortlichen zur strategischen Steuerung ihres Verantwortungsbereiches benötigen. Die einstimmige und deutliche Kernbotschaft der Gruppenarbeiten war, dass zur Steuerung eine idealerweise einheitliche Fuhrparksoftware eingesetzt werden sollte, die eine Vielzahl von steuerungsrelevanten Kennzahlen liefern könne. Zudem bestand große Einigkeit darüber, dass ein regelmäßiger Austausch der Fuhrparkverantwortlichen untereinander gewünscht und notwendig sei.

Der FB 11 hat im Anschluss an die Veranstaltung das erste Treffen von Fuhrparkverantwortlichen der Dienststellen initiiert und am 03.07.2018 zu einer Auftaktveranstaltung eingeladen. Ziel der Veranstaltung war in erster Linie die Netzwerkbildung. Zum Austausch von Informationen wurde beschlossen, dass eine Kommunikationsplattform zu Fuhrparkthemen in „LVR-Teamnet“, einer kostenlosen webbasierten Kommunikations- und Kollaborationsplattform von LVR-InfoKom, aufgebaut wird. Hier können z.B. aktuelle Rechtsprechung oder LVR-weite Regelungen zur Führerscheinkontrolle zur Verfügung gestellt werden.

Zweiter wesentlicher Aspekt des Treffens der Fuhrparkverantwortlichen war der konsensuale Entschluss, in eine Markterkundung einzutreten und nach einer geeigneten Fuhrparkmanagementsoftware zu suchen.

Für den Aufbau der Kommunikationsplattform und für die Marktsichtung der Fuhrparkmanagementsoftware wurden im ersten Fuhrparkleitungstreffen jeweils

Arbeitsgruppen gebildet und im Rahmen einer Interessenbekundung Teilnehmende benannt.

Die Produktivsetzung der Teamnet-Lösung als Kommunikationsplattform ist inzwischen erfolgt.

Im Rahmen der Markterkundung erfolgten vier Produktpräsentationen unterschiedlicher Softwareanbietenden. Diese dienten dazu, in Erfahrung zu bringen, was konkret eine entsprechende Software leisten kann und um festzustellen, was von den einzelnen Fuhrparken definitiv benötigt wird. Die inhaltlichen Anforderungen an eine LVR-weite Fuhrparkmanagementsoftware wurden von einer Arbeitsgruppe der Fuhrparkverantwortlichen definiert.

Zudem wurde auch das Softwarepaket „Waveware“ der Firma Loy & Hutz im Hinblick auf die Nutzung als Fuhrparkmanagementlösung untersucht. Es ist vorgesehen, dass das Softwarepaket der Firma Loy & Hutz, das bereits im Bereich des Facility-Managements einiger Kliniken eingesetzt wird, perspektivisch auch für das Fuhrparkmanagement genutzt werden soll (Modul „CAR“). Das geht auch mit einem entsprechenden Beschluss der Klinikleitungen zur Nutzung des Waveware-Moduls „CAR“ und einem Grundsatzbeschluss des IT-Koordinationsrates zur Vereinheitlichung/Standardisierung der Software im LVR einher.

Aktuell wird geprüft, an welchen Stellen eventuell Softwareanpassungen bzw. -neuentwicklungen an dem Softwaretool von Loy & Hutz erforderlich sind, um die inhaltlichen Anforderungen des LVR an eine Fuhrparkmanagementsoftware weitestgehend zu erfüllen. Ein entsprechendes Projekt wird voraussichtlich ab Herbst 2019 starten können.

2.2 Berücksichtigung unterschiedlicher Bedarfe der LVR-Fuhrparke

Wie schon oben erwähnt, sind bei der strategischen Betrachtung der Fuhrparke des LVR deren unterschiedliche Bedarfe zu beachten.

Die Bedarfe der LVR-Fuhrparke lassen sich grob in vier verschiedene Raster unterteilen.

- Fuhrparke in städtischen Gebieten

Hier ist der Bedarf über die gesamte Antriebspalette (Benziner, Diesel, Elektrofahrzeuge, Gas-Antriebe und weitere Antriebsarten) denkbar. Lediglich der Einsatz von Dieselfahrzeugen ist eventuell wegen geringer Laufleistungen und der aktuellen Diskussion um die NO_x-Belastung in Ballungsräumen kritisch zu betrachten.

- Fuhrparke im ländlichen Raum

Hier ist der Einsatz von Dieselfahrzeugen aktuell zu präferieren. Gründe dafür liegen in den hohen Laufleistungen, dem ökologischen Aspekt durch den niedrigeren Kraftstoffverbrauch und CO₂-Ausstoß der Diesel-Fahrzeuge, der damit verbundenen kostengünstigeren Unterhaltung der Fahrzeuge und den aktuell noch relativ hohen Leasingraten der Elektrofahrzeuge.

- Fuhrparke in Kliniken

Hier ist davon auszugehen, dass sich insbesondere in den städtischen Gebieten der aktuelle Einsatz von Diesel- und Benzin-getriebenen Fahrzeugen zukünftig eventuell eher in Richtung von Benzinern und Elektrofahrzeugen verändern wird.

Die Verwaltung hat gemeinsam mit den LVR-Kliniken eine Initiative gestartet, um den Anteil an Elektrofahrzeugen innerhalb der nächsten zwei bis drei Jahre zu erhöhen und vorhandene PKW mit Verbrennungsmotoren nach Ablauf der Leasingzeit teilweise durch Elektrofahrzeuge zu ersetzen.

- Nutzfahrzeuge

Einer besonderen Betrachtung unterliegen die eingesetzten LKW und Nutzfahrzeuge. Sowohl für Fahrten außerhalb der Gelände als auch für den Einsatz auf den Geländen der Dienststellen/Einrichtungen dominieren hier aktuell Diesel-Fahrzeuge. Ab den Jahren 2020/2021 sollen in diesem Sektor verstärkt Angebote für Elektrofahrzeuge auf den Markt (VW, Ford, Mercedes) kommen. Dann wäre auch hier der Einsatz von alternativen Antriebstechniken denkbar.

2.3 Drei-Phasen-Modell

Im Moment unterliegt der Automobilmarkt starken Veränderungsprozessen. Viele Angebote sind für einen flächendeckenden Einsatz im täglichen Betrieb noch nicht ausgelegt.

Deshalb verfolgt die Verwaltung folgende in drei Phasen aufgegliederte Strategie:

- Bündelung der Anfragen aus den Fuhrparks und Versuch, diese zu harmonisieren
- Schaffung einer Datentransparenz durch die unter Ziffer 2.1 dargestellte Fuhrparkmanagementsoftware
- Enge Begleitung der Marktentwicklung in Bezug auf das Angebot von Elektrofahrzeugen, aber auch von anderen alternativen Antrieben, wie Hybridfahrzeugen und Wasserstofffahrzeugen.

2.4 Mögliche Organisationsmodelle für den LVR-Fuhrpark

Es gibt vier verschiedene Möglichkeiten zur Organisation des LVR-Fuhrparks:

- Dezentrale Organisation
Weiterführung des aktuellen Modells ohne eine Gesamtsteuerung; stattdessen Steuerung jedes einzelnen Fuhrparks.
- Zentrale Steuerung
Nutzung einer Fuhrparkmanagementsoftware und Steuerung durch eine zentrale Einheit beim LVR.
- Integratives Modell (zentrale fachliche Zusammenarbeit über konsensuale Fuhrparkkoordination)

Nutzung einer Fuhrparkmanagementsoftware mit einer gemeinschaftlich beschlossenen Zusammenführung der Einzelstrategien zu einer Gesamtstrategie durch geeignete beschlussfähige Gremien.

- Outsourcing des gesamten Fuhrparkmanagements
Auch hierfür gibt es am Markt entsprechende Angebote durch z.B. Leasinggesellschaften.

Die Verwaltung arbeitet derzeit an dem integrativen Modell. Der grundsätzlich dezentrale Aufbau und die Berücksichtigung der zum Teil standortspezifischen Interessen der einzelnen LVR-Fuhrparke sollen keinesfalls zur Disposition gestellt werden, weil naturgemäß die Bedarfsträger*innen die Rahmenbedingungen und Erfordernisse am besten kennen und die vorhandene Expertise unabdingbar ist.

Vielmehr soll durch eine Koordination der Bedarfe der einzelnen Fuhrparke der Fokus auf folgende Aspekte gelegt werden:

- Harmonisierung und Standardisierung der Anforderungen und somit der Fahrzeugflotte
- Zusammenfassen von Synergien und Gemeinsamkeiten (z.B. Erfahrungsaustausch zu Antriebsarten und Fahrzeugmodellen)
- Unterbreitung von Angeboten zur Optimierung durch eine koordinierende Stelle bzw. beschlussfähige Gremien
- Verbesserung der Steuerungsmöglichkeiten durch das einheitliche Datentool

Das integrative Modell wird deshalb als zielführend erachtet, da durch dieses die Bedürfnisse aller 23 Fuhrparke berücksichtigt und konsentiert werden. Durch gemeinsame Beschlüsse entsprechender Gremien wird automatisch eine große Akzeptanz herbeigeführt und eine größtmögliche Standardisierung bewirkt, ohne dass lokale Bedarfslagen unberücksichtigt bleiben.

3. Bestandsaufnahme Elektromobilität in den Fuhrparks des LVR

Im Kontext eines deutschlandweiten Blickwinkels wurde auf dem Forum „Innovatives Fuhrparkmanagement“ in Frankfurt Ende Januar 2019 von einem aktuellen Anteil an reinen Elektrofahrzeugen (ohne Hybridfahrzeuge) in Firmenflotten von durchschnittlich ca. 1 % gesprochen. Die Gründe dafür liegen weiterhin in der sich noch im Aufbau befindlichen Infrastruktur der Lademöglichkeiten, an der vergleichsweise geringen Reichweite von Elektrofahrzeugen gegenüber den Nutzungsbedürfnissen in der Fläche und an deren langen Ladezeiten.

Aktuell gibt es nur wenige Fahrzeuge mit Elektroantrieb auf dem Markt, die die Anforderungen der Dienststellen und Einrichtungen an die Einsatzzwecke vor Ort erfüllen. Dies spiegelte sich auch im Zuge der Vorbereitung der Kfz-Leasing-Ausschreibung in den geringen Bedarfsmeldungen der Dienststellen und Einrichtungen für diese Antriebsart wieder.

Gleichzeitig ist das aktuelle Angebot an Elektrofahrzeugen seitens der Autoindustrie nach wie vor gering. Dies zeigt sich auch im Ergebnis der aktuellen Vergabe des Rahmenvertrags für die Leasingfahrzeuge. Zu dem Los Elektrofahrzeuge hat nur ein einziger Bieter ein Angebot abgegeben. Dieses konnte nicht gewertet werden, da der Bieter zwingend geforderte Unterlagen trotz Einräumung einer Nachfrist nicht vorlegen konnte; auf die Vorlage 14/3173 wird verwiesen.

Allerdings verändert und verbessert sich die am Markt angebotene Palette von Elektrofahrzeugen von Jahr zu Jahr. Deshalb ist die enge Beobachtung des Marktes durch das CC des FB 11 unabdingbar auf dem Weg zur Steigerung des LVR-weiten Einsatzes von Fahrzeugen mit Elektroantrieb.

Der Verwaltung (FB 11 und FB 31) und den dezentralen Fuhrparkverantwortlichen des LVR ist bewusst, dass mittel- und langfristig der Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben und hier in erster Linie von Fahrzeugen mit Elektroantrieben sinnvoll gesteigert wird.

Hierzu laufen insbesondere mit dem LVR-Klinikverbund Gespräche, weitere Umstellmöglichkeiten auf elektrobetriebene Fahrzeuge zu ermitteln.

Dem CC liegen Berichte über den praktischen Einsatz von Elektrofahrzeugen vor. So berichtet beispielsweise die Fuhrparkverantwortliche für den Fuhrpark der Zentralverwaltung folgendes:

„Seit 2015 stellt die LVR-Zentralverwaltung zwei VW e-Golf zur Verfügung. Aufgrund der erforderlichen, häufig längeren Fahrstrecken, ist der e-Golf als Ersatzfahrzeug für den LVR-Fahrzeugpool zurzeit noch nicht geeignet und kann lediglich auf Kurzstrecken eingesetzt werden. Die von VW angegebene Reichweite von 190 km wurde im Testbetrieb bei weitem nicht erreicht. Bei ca. 130 km war die maximale Reichweite erreicht. Fahrten auf der Autobahn lassen die Reichweite schnell sinken. Die Reichweitenanzeige muss daher konstant beobachtet werden, weil andere energiezehrende Ereignisse (z.B. eine Stauumfahrung) eintreten könnten. Auch bei winterlichen Temperaturen sinkt die Reichweite rasant und selbst die getestete max. Reichweite kann dann nicht mehr erreicht werden.“

Wir konnten die Nutzenden für Elektrofahrzeuge begeistern und ihnen die „Angst“ nehmen. Der/Die ein oder andere hat bereits eine private Beschaffung im Blick.

Perspektivisch ist auch im Fuhrpark der Zentralverwaltung der Einsatz weiterer Elektrofahrzeuge möglich, sobald technisch verbesserte Elektrofahrzeuge auf dem Markt verfügbar sind, die dem Nutzungsprofil des Fuhrparks der Zentralverwaltung entsprechen.“

Im Jahr 2017 waren acht Elektrofahrzeuge LVR-weit im Einsatz; zum 01.03.2019 ist die Zahl auf 20 gestiegen. Dies bedeutet eine prozentuale Steigerung von 150 %. Insgesamt sind somit aktuell 2,6 % der Fahrzeuge in den Fuhrparks des LVR mit rein elektronischem Antrieb ausgestattet. Mit dieser Quote liegt der LVR im deutschlandweiten Vergleich bereits jetzt weit über dem Durchschnitt.

Im Rahmen der Markterkundung zu der aktuellen Ausschreibung des Rahmenvertrags haben mehrere Herstellende – zum Beispiel VW/Audi, Mercedes, BMW, Ford, die PSA-Group – angekündigt, in den Jahren 2019 bzw. 2020 mit neuen Modellen im Bereich der Elektromobilität sowohl im Segment PKW als auch im Segment Nutzfahrzeuge an den Markt zu gehen.

Das CC steht daher im engen Dialog sowohl mit diesen genannten Firmen, aber auch mit der Streetscooter GmbH, der eGo Mobile AG (Erstgespräch in der 18. KW 2019) und anderen Anbietenden von Elektrofahrzeugen, beispielsweise Nissan oder Renault.

LVR-weit wird im Rahmen der rechtlichen und technischen Möglichkeiten von der im Einzelfall angebotenen Möglichkeit der zeitweisen Teststellung von Elektrofahrzeugen Gebrauch gemacht.

Beispielhaft kann hierbei auf den Ausbau der Ladeinfrastruktur in der LVR-Klinik Viersen und der LVR-Klinik Mönchengladbach in Zusammenarbeit mit dem örtlichen Energieversorger unter Federführung der Stabsstelle 31.01 und auf die im Zuge dessen beabsichtigte Erweiterung der Elektroflotte an diesem Standort verwiesen werden. Vorab wurde den LVR-Kliniken Viersen und Mönchengladbach die testweise Nutzung verschiedener Elektrofahrzeuge ermöglicht, um durch positive Erfahrungen vorhandene Hemmschwellen (z.B. hinsichtlich realistischer Reichweiten) zu überwinden.

Ebenso finden hierzu zurzeit erste Gespräche mit der LVR-Klinik Bonn statt.

4. Vergabeverfahren für die noch offenen Lose

Im europaweit ausgeschriebenen Vergabeverfahren „Rahmenvertrag über das Leasing von Fahrzeugen für die Dienststellen und Einrichtungen des LVR“ wurden für folgende Lose keine oder nicht wertbare Angebote abgegeben:

Los 3 Vans, Hochdachkombi, PKW Kastenwagen (Benziner und Diesel)

Los 4 Personentransporter (Benziner und Diesel)

Los 6 Kleinst- und Kleinwagen (CNG)

Los 7 Klein- und Kompaktwagen (LPG)

Los 9 Klein- und Kompaktwagen (Elektro)

Für diese Lose erfolgt eine neue Ausschreibung durch das CC im FB 11. Das CC hat die neue Vergabe mit folgenden flankierenden Maßnahmen vorbereitet:

- Im internen Dialog mit den Bedarfsstellen, vor allem den Hauptabnehmenden zu den einzelnen Losen, erfolgte noch einmal eine kritische Betrachtung und Finalisierung der gemeldeten Bedarfe.
- Unabhängig von den Gesprächen über die mittelfristige generelle Fahrzeugstrategie im Segment Elektrofahrzeuge erfolgen mit möglichst vielen

Anbietenden (u.a. VW, Nissan, Smart, eGo, Streetscooter) Gespräche speziell im Hinblick auf das Los „Klein- und Kompaktwagen (Elektro)“. Ziel dieser Gespräche ist zum einen die Klärung, warum sich die Firmen nicht oder nicht wertbar am vorangegangenen Vergabeverfahren beteiligt haben und zum anderen die Frage nach den konkreten Voraussetzungen, unter denen sich die Bietenden am Folgeverfahren beteiligen und ein Angebot abgeben werden.

- In diesen Gesprächen wird auch noch einmal ausführlich erklärt, wie die Firmen ein elektronisches Angebot über die Vergabeplattform des LVR abgeben können und wie und wann sie die Serviceleistungen des Einkaufs-Help-Desk als Hilfestellung bei Angebotsabgabe nutzen können.

Die Lose werden analog der übrigen Lose aus dem Rahmenvertrag Kfz-Leasing für max. zwei Jahre mit einer zweimaligen Verlängerungsoption jeweils für ein Jahr ausgeschrieben.

Die Vergabeunterlagen enthalten eine Klausel, mit der die Firmen verpflichtet werden, den LVR fortlaufend und exklusiv über neue Entwicklungen im Segment Elektrofahrzeuge zu informieren.

Die Bekanntmachung der Lose

Los 1 Vans, Hochdachkombi, PKW Kastenwagen (Benziner und Diesel)
Los 2 Personentransporter ohne Allradantrieb (Diesel)
Los 3 Personentransporter mit Allradantrieb (Diesel)

erfolgte in der 16 KW.

Die Bedarfe für die Fahrzeuge mit den Antrieben CNG oder LPG wurden zurückgenommen, da seitens der Dienststellen überlegt wird, auf Elektrofahrzeuge umzusteigen.

Das Los Elektrofahrzeuge ist bei gestiegenem Bedarf noch nicht ausgeschrieben. Nach einer intensiven Marktkonsultation ist zur kurzfristigen Bedarfsdeckung der Abschluss einer Rahmenvereinbarung mit mehreren Anbietenden beabsichtigt, aus der die Dienststellen und Einrichtungen kurzfristig neu aufkommende Bedarfe decken können. Dies ermöglicht sowohl bei einem Fortschreiten des Ausbaus der Ladeinfrastruktur als auch bei der Weiterentwicklung von Fahrzeugen, entsprechend auf neue Entwicklungen reagieren zu können.

5. Sachstand Ausbau Elektromobilität

Die Landschaftsversammlung hat in ihrer Sitzung vom 08.10.2018 folgenden Antrag Nr. 14/219 einstimmig beschlossen:

1. Die Verwaltung wird um Prüfung gebeten, ob und in welchem Umfang der Anteil an Elektrofahrzeugen und/oder anderer umweltfreundlicher Fahrzeuge im Fuhrpark des LVR erhöht werden kann.
2. Für den Ausbau der Ladeinfrastruktur beim LVR sind die erforderlichen zusätzlichen Mittel 2019 im Haushalt bereitzustellen. Die Mittel sollen zum Zweck der

Selbstbesorgung, der Anschubfinanzierung oder als Baukostenzuschüsse verwendet werden.

3. Die Zusammenarbeit mit weiteren Akteuren bzw. Anbietern im Bereich Elektromobilität und/ oder anderer alternativer Antriebsformen soll- unter Einhaltung vergaberechtlicher Normen – intensiviert werden. Denkbare Themenfelder sind dabei

Mobilitätsmanagement, Ladeinfrastruktur und Beschaffung. Sich daraus ergebende Handlungsalternativen sind aufzuzeigen.

4. Die Verwaltung wird gebeten, der politischen Vertretung im ersten Halbjahr 2019 einen ersten Sachstandsbericht zum Umsetzungsprozess im LVR zu geben und anschließend laufend zu berichten.

Der Ausbau der Elektromobilität ist Teil eines nachhaltigen Mobilitätsmanagements im LVR. Das Integrierte Klimaschutzkonzept beinhaltet hier keine konkreten Ziele zum Ausbau der Elektromobilität, sondern empfiehlt, dass ein Klimaschutzteilkonzept Mobilität sich nicht nur auf eine Technik fokussieren, sondern einen sinnvollen Mobilitätsmix gewährleisten soll. Dementsprechend beabsichtigt die Verwaltung, neben dem Ausbau der Elektromobilität Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung, Effizienzsteigerung und Fuhrparkoptimierung sowie der Verkehrsverlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den Umweltverbund (Verbund umweltverträglicher Verkehrsmittel bzw. Verkehrsarten des Stadtverkehrs; darin zusammengefasst werden Busse und Bahnen des öffentlichen Verkehrs sowie Fahrräder und "zu Fuß gehen", nicht motorisierter Individualverkehr) zu entwickeln und voranzutreiben.

Die Beschaffung der Dienst-PKW erfolgt seit 2013 mit Unterstützung des eigens für den LVR entwickelten Flottenbewertungstools. Dieses wurde 2018 aktualisiert und wird von den meisten LVR-Einrichtungen zur Bedarfsermittlung genutzt. In das Excel-basierte Tool werden alle Standortfaktoren sowie die wirklichen Anforderungen an das Fahrprofil eingegeben und das Tool empfiehlt anschließend auf Grundlage einer umfassenden Fahrzeug-Datenbank die richtige Antriebsart nach ökologischen und ökonomischen Kriterien. Laut den LVR-Einrichtungen wurde der Elektroantrieb vom Tool bisher noch nicht oft empfohlen. Dies liegt aber auch daran, dass standortnahe Lademöglichkeiten (noch) nicht vorhanden waren bzw. sind.

Aus diesem Grund wird der Ausbau der Ladeinfrastruktur in den Einrichtungen des LVR sowohl für Elektroautos als auch für Pedelecs und E-Bikes momentan vorangetrieben.

Für den Ausbau von Elektromobilität und anderen alternativen Antrieben im LVR wurden in der Stabsstelle 31.01 zusätzliche Mittel eingeplant. Für das Haushaltsjahr 2019 stehen 180.000 Euro zur Verfügung. Für das Haushaltsjahr 2020 wurden ebenso 180.000 Euro und für die Haushaltsjahre 2021 und 2022 jeweils 170.000 Euro berücksichtigt.

Diese Mittel sollen gemäß der Beschlusslage - zuletzt am 08.10.2018 in der Landschaftsversammlung - zu Antrag 14/219 für den Ausbau der Ladeinfrastruktur durch Selbstbesorgung, Anschubfinanzierung oder Baukostenzuschüsse im LVR verwendet werden.

Im Rahmen der konstituierenden Sitzung des KlimaTischs 2.0 am 20.03.2019 und im Rahmen des Treffens der Fuhrparkleitungsverantwortlichen am 19.03.2019 wurden die Teilnehmenden der LVR-Einrichtungen über das Projekt und die Verfügbarkeit der zusätzlichen Haushaltsmittel durch die Stabsstelle 31.01 informiert.

Folgender Stand und Ausblick hinsichtlich der Ladeinfrastruktur und der Elektrofahrzeuge ist derzeit in den LVR-Einrichtungen vorhanden:

5.1 Zentralverwaltung

Der LVR-Fuhrpark der Zentralverwaltung umfasst zwei e-Golf. Diese werden über zwei Wall-Boxen in der Tiefgarage des LVR-Hauses geladen. Im Zuge des neuen Leasing-Vertrages ist der Austausch der vorgenannten Elektrodienstwagen geplant. Auf dem Parkplatz vor dem LVR-Haus befindet sich eine Ladesäule mit Ladeplätzen für zwei Elektroautos, die durch die „RheinEnergie AG“ betrieben wird und von Besuchenden, Anwohnenden oder der Öffentlichkeit 24 Stunden am Tag genutzt werden kann.

In den nächsten Monaten werden wettergeschützte und diebstahlgesicherte Abstellmöglichkeiten für E-Bikes und Pedelecs mit Lademöglichkeiten für deren Akkus - in Form von abschließbaren Fächern zur Aufladung der Akkus - in der Tiefgarage des Horion-Hauses geschaffen.

Zudem ist ein Parkraumkonzept für die Zentralverwaltung am Standort Deutz in Bearbeitung, das auch Planungen zur Installation von mehreren Ladesäulen für Elektroautos auf den Parkflächen der LVR-Zentralverwaltung am Standort Deutz enthält.

Im Neubau des LVR-Hauses am Ottoplatz sind zukünftig umfangreiche Abstell- und Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge eingeplant: Nach jetzigem Planungsstand sollen Lademöglichkeiten für Pedelecs oder E-Bikes in der Tiefgarage des Neubaus vorgesehen werden. Auch für Kfz ist die Umsetzung einer ausreichenden Anzahl von Ladeplätzen geplant und für eine spätere Erweiterung sollen zusätzlich Lademöglichkeiten optional vorgehalten werden.

5.2 LVR-Kliniken

Für die LVR-Klinik Mönchengladbach wurde im März 2019 die Lieferung sowie der Aufbau, die Montage und die Inbetriebnahme von zwei Ladesäulen mit insgesamt vier Ladepunkten beauftragt. Für die LVR-Klinik Viersen wurde die Lieferung sowie der Aufbau, die Montage und die Inbetriebnahme von zwei Wallboxen mit je zwei Ladepunkten und eine Ladesäule mit je zwei Ladepunkten beauftragt. Den Kliniken liegen zudem sehr günstige Leasing-Angebote für Elektro-Smarts vor, sodass voraussichtlich zwei bis vier dieser Fahrzeuge geleast werden.

5.2.1 LVR-Klinik Bedburg-Hau

Die LVR-Klinik Bedburg-Hau testet ein Elektrofahrzeug als Nutzfahrzeug für die Gärtnerei zur Versorgung des Klinikgeländes. Die Anschaffung ist für 2019 geplant. Des Weiteren werden im Vorgriff auf die Beschaffung von mehreren Elektrofahrzeugen im Rahmen der nächsten Ausschreibungen des FB 11 Ladestationen für Elektrofahrzeuge in der

Technischen Abteilung geplant. Der Neubau der Föhrenbach-Klinik wird mit sechs Ladestationen für E-Bikes ausgestattet

5.2.2 LVR-Klinik Bonn

Auf dem Gelände der LVR-Klinik Bonn gibt es eine öffentliche Ladestation für Pedelecs und E-Bikes mit acht Ladeplätzen, die von Mitarbeitenden und Besuchenden genutzt werden können. Zum Aufbau von Ladestruktur für Kfz wurden bereits geeignete Standorte für Ladesäulen und Wallboxen auf dem Gelände der LVR-Klinik Bonn ausfindig gemacht. Ein Angebot eines Kooperationspartners liegt vor und die Beauftragung von Lieferung, Aufbau, Montage und Inbetriebnahme von drei Ladesäulen mit insgesamt sechs Ladepunkten und zwei Wallboxen mit insgesamt vier Ladepunkten steht kurz bevor. Die Ladesäulen und Wallboxen werden mit einem Abrechnungssystem ausgestattet, sodass perspektivisch auch Besuchende und Externe an den Ladepunkten „tanken“ können. Auch der LVR-Klinik Bonn wurde ein günstiges Leasing-Angebot für Elektro-Smarts gemacht, weshalb mit dem Leasing von ein bis zwei dieser Fahrzeuge zu rechnen ist.

5.2.3 LVR-Klinikum Düsseldorf

Das LVR-Klinikum Düsseldorf plant in diesem Jahr die Installation von ein bis zwei Ladesäulen mit folglich zwei bis vier Ladepunkten. Derzeit wird ein geeigneter Standort für die Ladestruktur auf dem Klinikgelände gesucht. Ein/e geeignete/r Vertragspartner*in für die Lieferung und Installation der Ladestruktur muss noch im Rahmen eines Verhandlungsverfahrens gefunden werden. Zudem wurden bereits zwei Elektrodienstwagen im zentralen Leasing angemeldet. Diese Elektroautos sollen nach Auslaufen der bestehenden Leasing-Verträge ab 2020 und Mai 2021 eingesetzt werden.

5.2.4 LVR-Klinik Köln

Zum Fuhrpark der LVR-Klinik Köln gehört ein Elektroauto, das über Normalstrom von der Steckdose über Nacht geladen wird. Bisher wurde aus diesem Grund noch keine eigene Ladesäule für Elektroautos installiert. Auf dem Gelände gibt es zudem eine Ladestation für Pedelecs und E-Bikes.

5.2.5 LVR-Klinik Langenfeld

Zum Fuhrpark der LVR-Klinik Langenfeld gehören insgesamt neun Elektrofahrzeuge. Die Elektroautos sind teilweise dezentral an den Standorten der Tageskliniken verteilt und werden als „Springer“ zwischen den Standorten u.a. für den Post- und Hygienetransport genutzt. Lademöglichkeiten für Pedelecs und E-Bikes sind bei dem neuen Stationsgebäude auf dem Klinikgelände eingeplant.

5.2.6 LVR-Kliniken Viersen und Mönchengladbach

In den LVR-Kliniken Viersen und Mönchengladbach werden im Rahmen eines Pilotprojekts zusammen mit dem Energieversorger der Kliniken als Vertragspartner Ladeinfrastruktur an den Standorten aufgebaut und erste Fahrzeuge des Fuhrparks elektrifiziert.

5.3 LVR-Museen

5.3.1 LVR-Kulturzentrum Abtei Brauweiler

Auf dem Gelände der Abtei Brauweiler wurde im Rahmen eines Pilotprojekts im Jahr 2016 eine öffentliche, überdachte E-Bike-Ladestation mit sechs Ladeplätzen an der Außenwand des technischen Zentrums/ehemaligen Kasinos zwischen Parkplatz und Abteigebäude installiert. Diese wurde im Juli 2016 in Betrieb genommen. Diese öffentliche E-Bike-Ladestation an der Abtei wird allerdings wenig frequentiert, da vermutlich die alleinige Haltebügelfixierung über eigene Fahrradschlösser als zu unsicher für wertvolle Fahrräder angesehen wird. Zudem ist die Station von der Straße aus nicht direkt einsehbar und vermutlich zu wenig bekannt. Die Errichtung einer größeren und sichereren Fahrradabstellanlage für E-Bikes wird derzeit geprüft. Im Februar 2019 fand dazu unter Beteiligung der Stabsstelle im FB 31 ein Gespräch mit der Stadt Pulheim statt, da die Fahrradabstellanlage Teil einer von der Stadt geplanten Mobilstation werden soll.

5.3.2 LVR-LandesMuseum Bonn

Am LVR-LandesMuseum Bonn erfolgt im Rahmen der behindertengerechten Umgestaltung des Museums auch die Installation einer öffentlichen dreiteiligen Fahrradbox in der Nähe des Museumseingangs mit Lademöglichkeit für Pedelecs und E-Bikes im Herbst 2019. Aufgrund der Erfahrungen mit der E-Bike-Ladestation an der Abtei Brauweiler sind hier abschließbare Boxen geplant, in denen E-Bike-Fahrende ihr hochwertiges Fahrrad inklusive Gepäck sicher aufbewahren können.

5.3.3 LVR-Freilichtmuseum Kommern

Das LVR-Freilichtmuseum Kommern beschafft dieses Jahr zwei Elektro-Klein-Lkw für den Transport von Materialien für Veranstaltungen und wird dementsprechend eine Ladestation für diese Fahrzeuge auf dem Gelände - vermutlich in der Fahrzeughalle - einrichten.

Der weitere Ausbau der Ladestruktur an den Dienststellen des LVR wird u.a. mit dem zusätzlichen internen Budget forciert vorangetrieben, um mittelfristig ein solides Netz an Lademöglichkeiten für elektrifizierte Fahrzeuge zu etablieren.

5.3.4 LVR-Freilichtmuseum Lindlar

Am Museumsshop gibt es zwei E-Bike-Ladeplätze; diese wurden in Kooperation mit Lindlar-Touristik aufgestellt. Am drei Kilometer entfernten Rathaus der Gemeinde Lindlar gibt es zudem eine öffentliche Ladestation für Elektrofahrzeuge von der „RheinEnergie AG“.

5.3.5 LVR-Archäologischer Park Xanten

Auf dem Gelände des LVR-Archäologischen Parks Xanten sind derzeit zwei Elektro-Kleintransporter und vier E-Golf-Carts im Einsatz. Diese werden für Fahrten auf dem weitläufigen Gelände genutzt und nachts in der Gärtner-Remise über Normalstrom aus der Steckdose geladen. Für Mai 2019 ist die Installation einer E-Bike-Ladestation mit zehn Doppelboxen für min. zehn E-Bikes am Westeingang auf dem öffentlichen Parkplatz

geplant (in jeder Box gibt es zwei Ladeplätze). Am gleichen Standort soll eine öffentliche Ladesäule mit zwei Ladeplätzen für Elektroautos eingerichtet werden.

6. Fazit

Das Thema Fuhrpark und Elektromobilität bewegt sich in einem hochvolatilen Markt. Informationen, Angebote, Förderprogramme und technische Möglichkeiten unterliegen stetigem Wandel, verbessern sich dabei aber permanent.

Der LVR arbeitet an verschiedenen Stellen an Weiterentwicklungen und Lösungen, diese sind:

- Schaffung von Ladeinfrastruktur
- Proaktive Initiativen um Elektromobilität dort zu steigern, wo sie heute bereits sinnvoll genutzt werden kann. Die Verwaltung hat insbesondere durch die Rückmeldungen aus den LVR-Einrichtungen erfahren, dass im Handlungsfeld Elektromobilität die Beschaffung weiterer Elektrofahrzeuge vorangetrieben werden kann, wenn die zzt. noch bestehenden Mehrkosten gegenüber herkömmlichen Fahrzeugen bei Kauf oder Leasing gedeckt werden können.
- Integrative Koordination und Steuerung der Fuhrparks durch geeignete Gremien mit der Aussicht auf verbesserte Datenlage durch eine Fuhrparkmanagementsoftware

Der Markt ist erst jetzt sehr stark in Bewegung. Die Verwaltung geht aufgrund Ihrer Gespräche mit der Autoindustrie davon aus, dass erst in den nächsten Jahren wirklich nutzbare Elektromobilitäts- und andere Antriebsalternativen verfügbar sind, die die Anforderungen in den LVR-Flotten erfüllen. Aktuelle Medienberichte bestätigen diese Einschätzung. Verbesserungen erfolgen nur schrittweise.

Daher ist es erforderlich, dass die Verwaltung den Markt sehr nah begleitet. Diese Herausforderung hat die Verwaltung in vielen Bereich angenommen und verfolgt diese bereits heute.

In Vertretung

L i m b a c h

Fahrzeugbestand aller Fuhrparke des LVR **einschließlich RKG** Stand 01.08.2017

Art	Anzahl Kfz	Kauf	Leasing	Diesel	Ben-ziner	Elektro	Erdgas	Raps	Hybrid	LPG
PKW	652	156	496	507	100	7	38	0	0	0
Lkw	111	98	13	109	0	1	1	0	0	0
Zugmaschinen	41	41	0	41	0	0	0	0	0	0
Sonderfahrzeuge	9	9	0	9	0	0	0	0	0	0
Summe	813	304	509	666	100	8	39	0	0	0

Fahrzeugbestand aller Fuhrparke des LVR **ohne RKG** Stand 01.03.2019

Art	Anzahl Kfz	Kauf	Leasing	Diesel	Ben-ziner	Elektro	Erdgas	Raps	Hybrid	LPG
PKW	641	177	464	459	152	16	12	0	2	0
Lkw	74	64	10	72	1	0	1	0	0	0
Zugmaschinen	43	41	2	43	0	0	0	0	0	0
Sonderfahrzeuge	17	15	2	11	1	4	0	0	0	0
Summe	775	297	478	585	154	20	13	0	2	0

Anmerkungen

1. Die Erhebung zum 01.08.2017 beinhaltet die 2017 gewünschte Erhebung aller Fahrzeuge einschl. verbundener Unternehmen.
2. Die Erhebung zum 01.03.2019 bezieht sich nur auf die Fuhrparke des LVR ohne verbundene Unternehmen. Die RKG wurde in die aktuelle Erhebung nicht einbezogen.
3. In der Erhebung zum 01.03.2019 weicht die Gesamtsumme der mit Antrieb versehenen Kfz (774) zur Gesamtsumme der Kfz (775) um ein Fahrzeug ab, weil ein Sonderfahrzeug der ZV (Inklusionsmobil) keinen eigenen Antrieb hat.