

Disclaimer

Die nachfolgende Präsentation wurde zum Schutz von Geschäfts- und Betriebsgeheimnissen teilweise geschwärzt, bzw. gekürzt.

Geschwärzt wurden KFZ-Kennzeichen, eigene Typenbezeichnungen und Beträge.

Gekürzt wurden strategische Entscheidungen und Überlegungen sowie solche Folien, die ob der Anzahl an zu schwärzenden Zahlen keinen Sinn mehr ergeben hätten.



Fuhrparkkonzept

für den Stadtservice Hennigsdorf GmbH

**Erstellt im Auftrag der Geschäftsführung der Stadtservice
Hennigsdorf GmbH**



Hennigsdorf, 30. Januar 2024

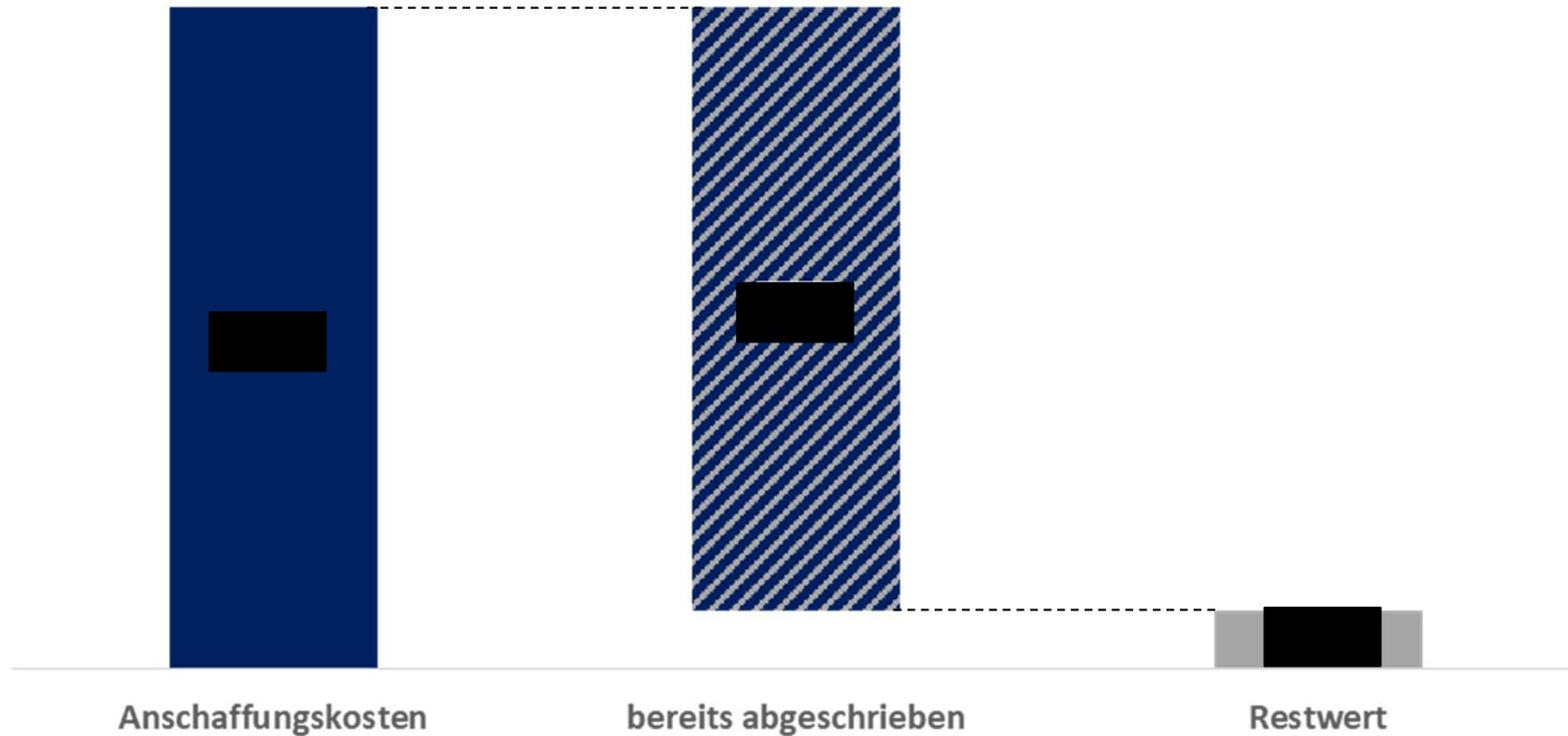
Warum benötigt die Stadtservice GmbH ein Fuhrparkkonzept?

- Die Stadtservice Hennigsdorf GmbH gab in 2023 die Erstellung eines Fuhrparkkonzeptes in Auftrag.
- Notwendig wurde dieses Fuhrparkkonzept, da
 - Das Unternehmenskonzept 2030 auch neue Fahrzeuge vorsieht,
 - Neue Aufgaben und Geschäftsfelder neue Technik benötigen,
 - Durch sinkende Abschreibungen eine Refinanzierung über die Selbstkosten verhindern,
 - Die Bestandsfahrzeuge in großen Teilen veraltet und trotz pfleglichem Umgangs in sichtbar schlechtem Zustand sind,
 - Wartung- und Instandhaltung in der Folge steigen werden und
 - Die Mitarbeitenden durch den geringen Automatisierungsgrad unnötig belastet werden.
- In der Folge soll auf die wesentlichen Punkte detaillierter eingegangen werden.

Ausgangssituation

Gesamtübersicht Buchwerte

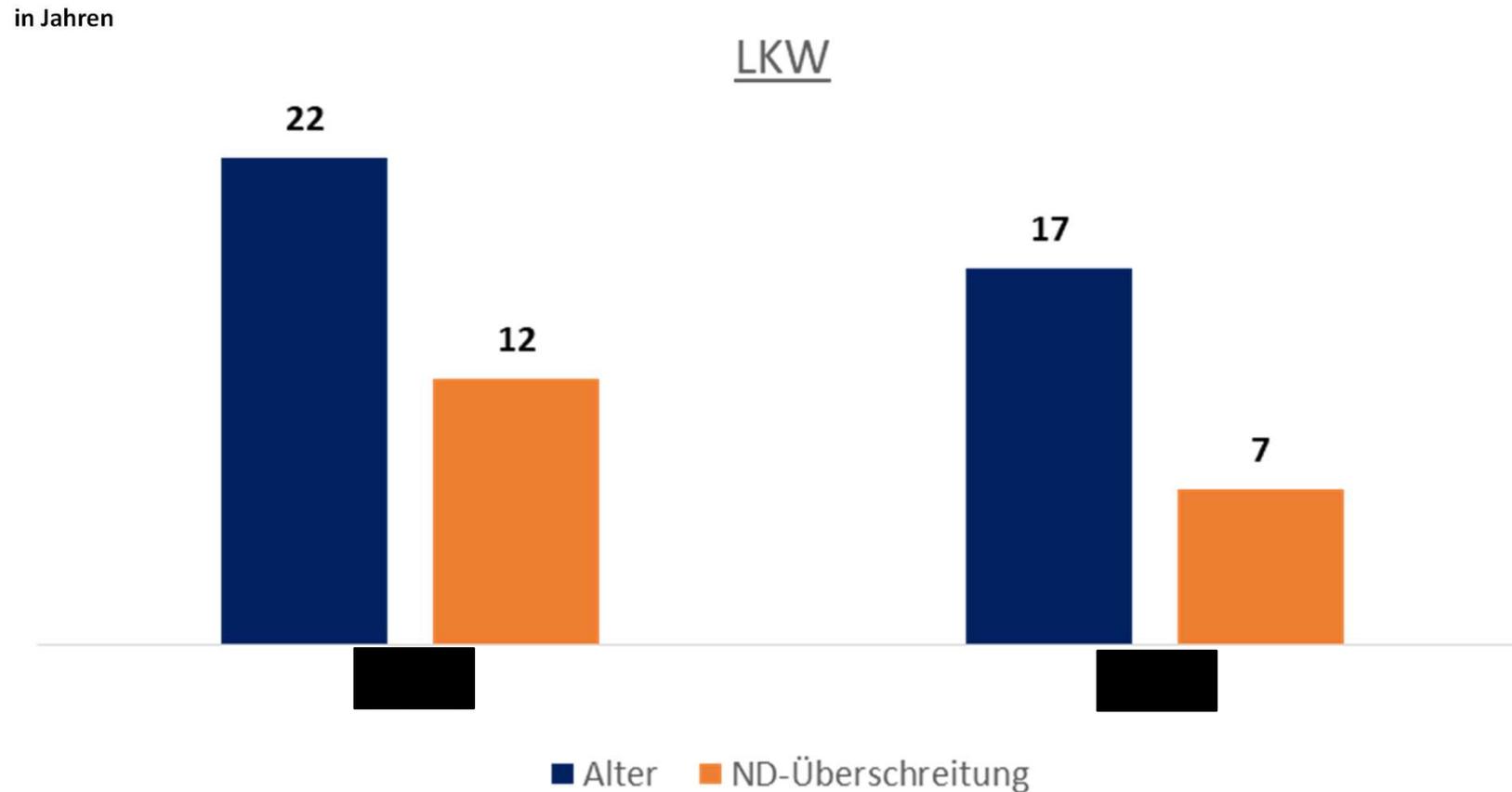
in T€



- Die Summe aller Anschaffungskosten des aktuellen Fuhrparks sind bereits zu 91,4% abgeschrieben.

Ausgangssituation (Stand 2023)

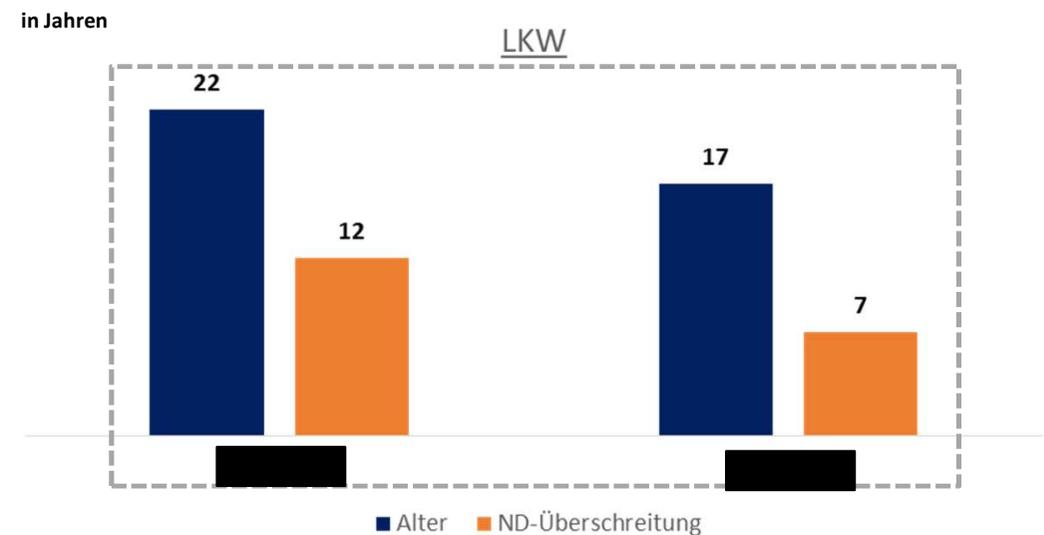
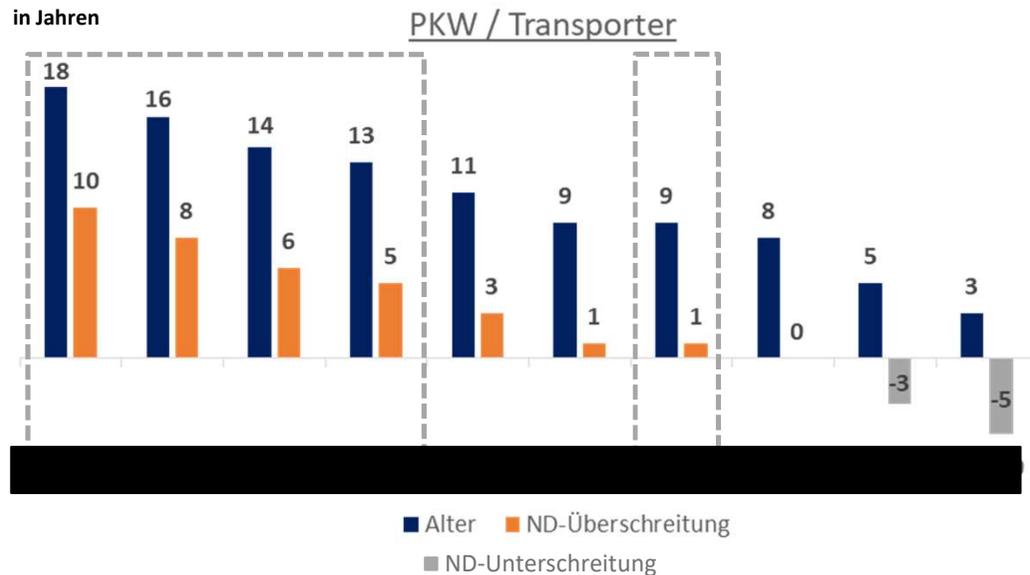
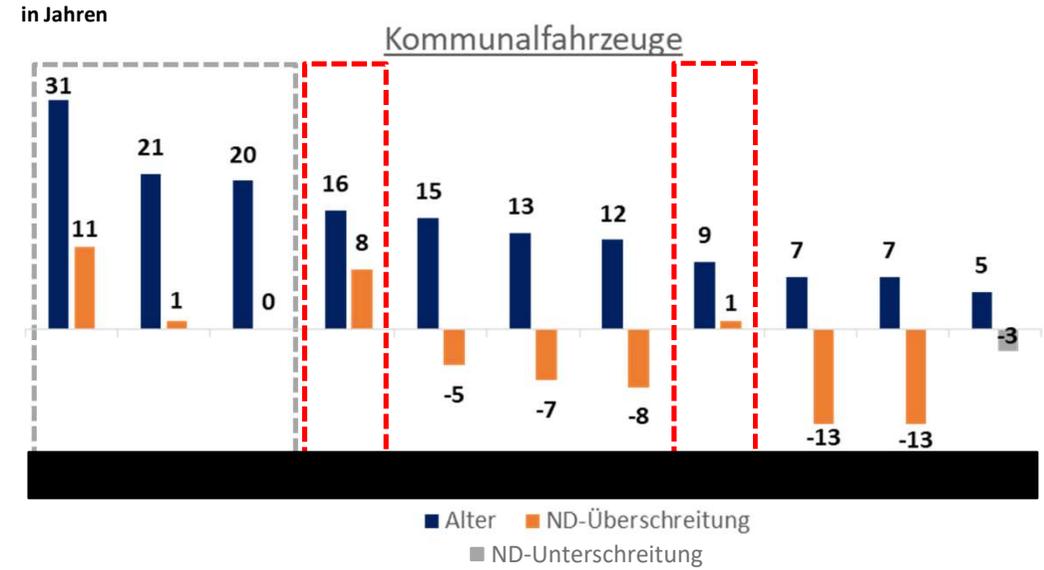
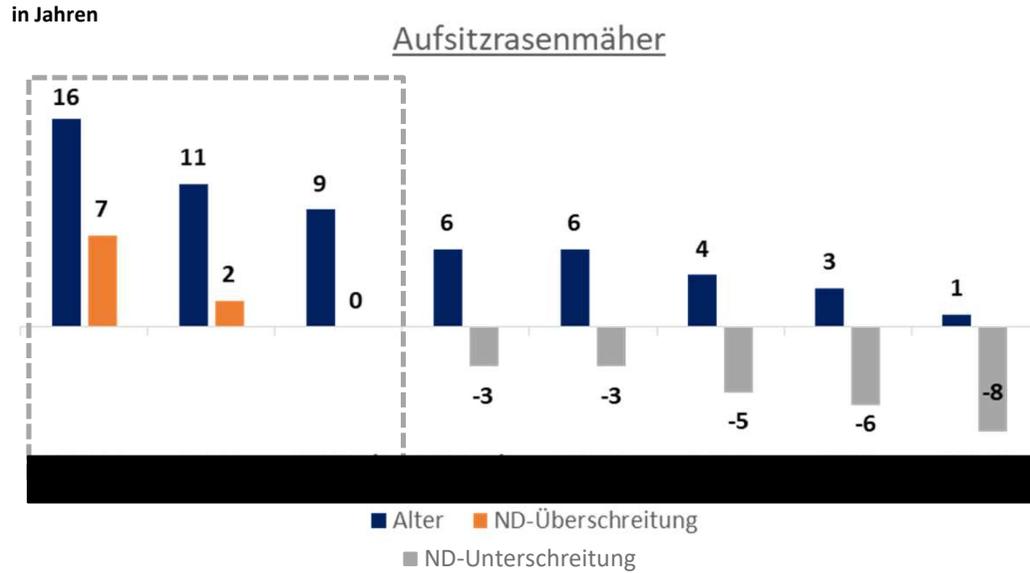
Alter vs. technische Nutzungsdauer



- Auch die längere technische Nutzungsdauer ist mitunter deutlich überschritten.

Ausgangssituation (Stand 2023)

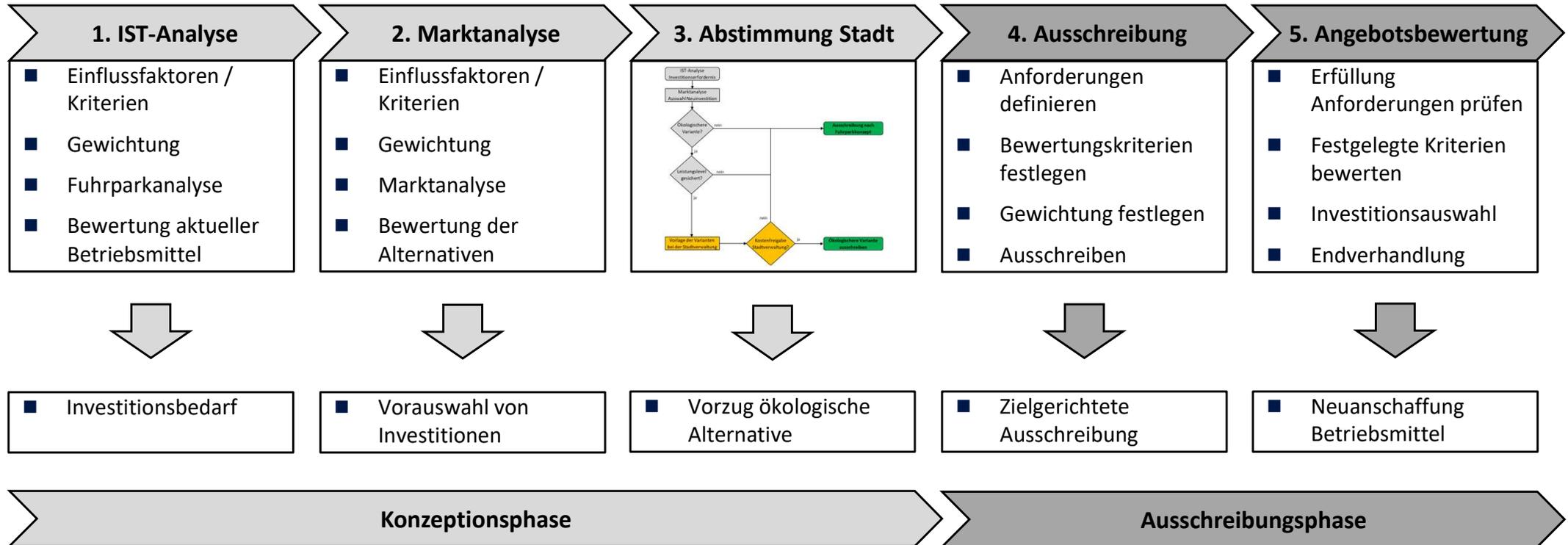
Alter / Nutzungsdauer (techn.) nach Betriebsmittelart (2/2)



Einflussfaktoren der Investitionsentscheidung



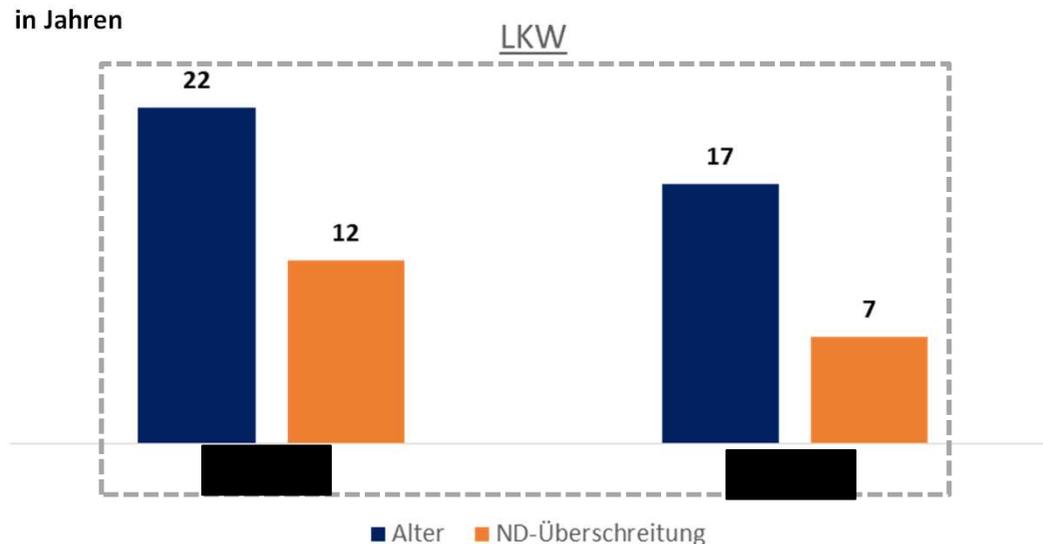
- Um eine ganzheitliche Investitionsentscheidung für den Fuhrpark und die Betriebsmittel zu erlangen, sollten alle wesentlichen Einflüsse auf ihre Auswirkungen und Ausprägungen berücksichtigt werden.
- Neben den klassischen betriebswirtschaftlichen Faktoren werden in der Folge Nachhaltigkeitsaspekten eine gleichwertige Bedeutung eingeräumt und bezüglich ihrer derzeitigen Praktikabilität und Wirtschaftlichkeit kritisch gewürdigt.



- Die Ergebnisse aus den drei Konzeptionsphasen fließen in die Ausschreibung ein, um diese im Hinblick auf die individuellen Erfordernisse zielgerichtet zu gestalten und so das beste Angebot unter Berücksichtigung von differenzierten Kriterien zu erhalten.
- In der Folge werden die Methoden, die Inhalte / Kriterien und Arbeitsfolgen in den jeweiligen Phasen (Prozessschritten) dargelegt.

Lastkraftwagen (Stand 2023)

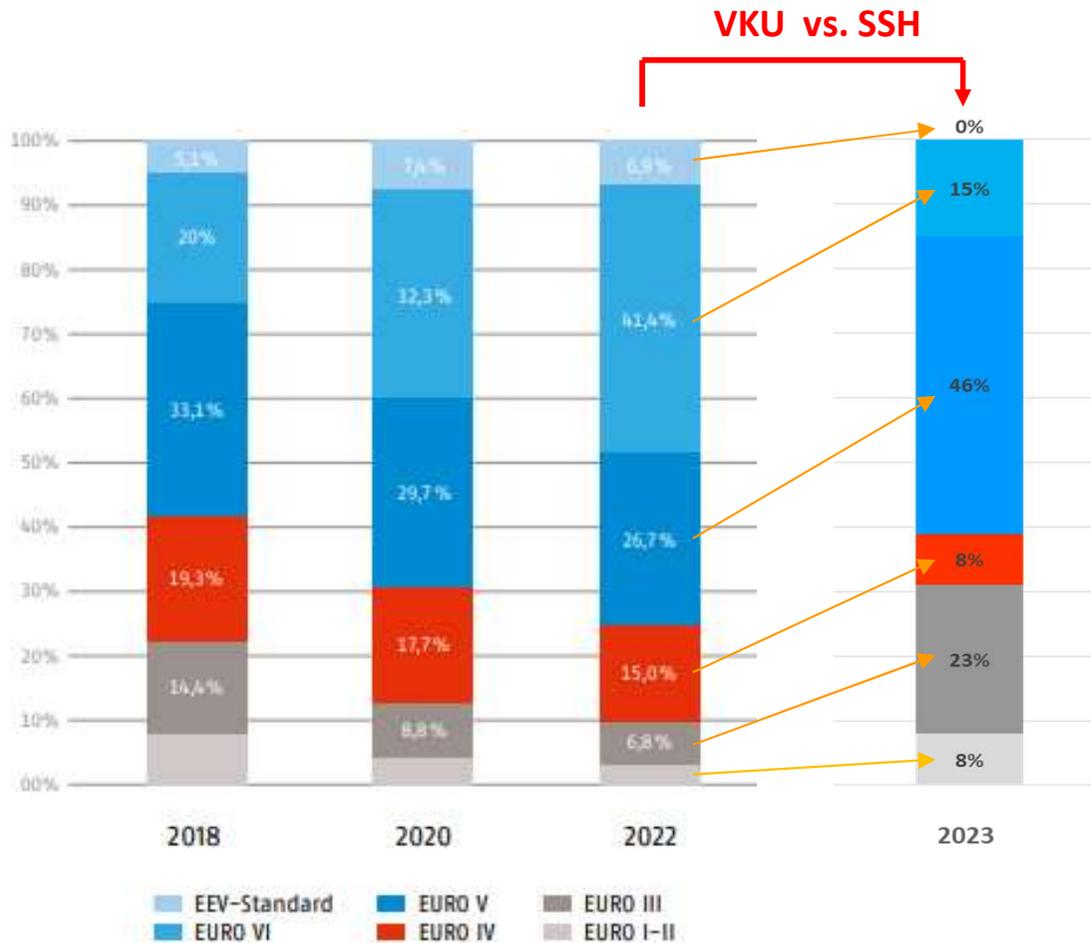
Ausgangssituation



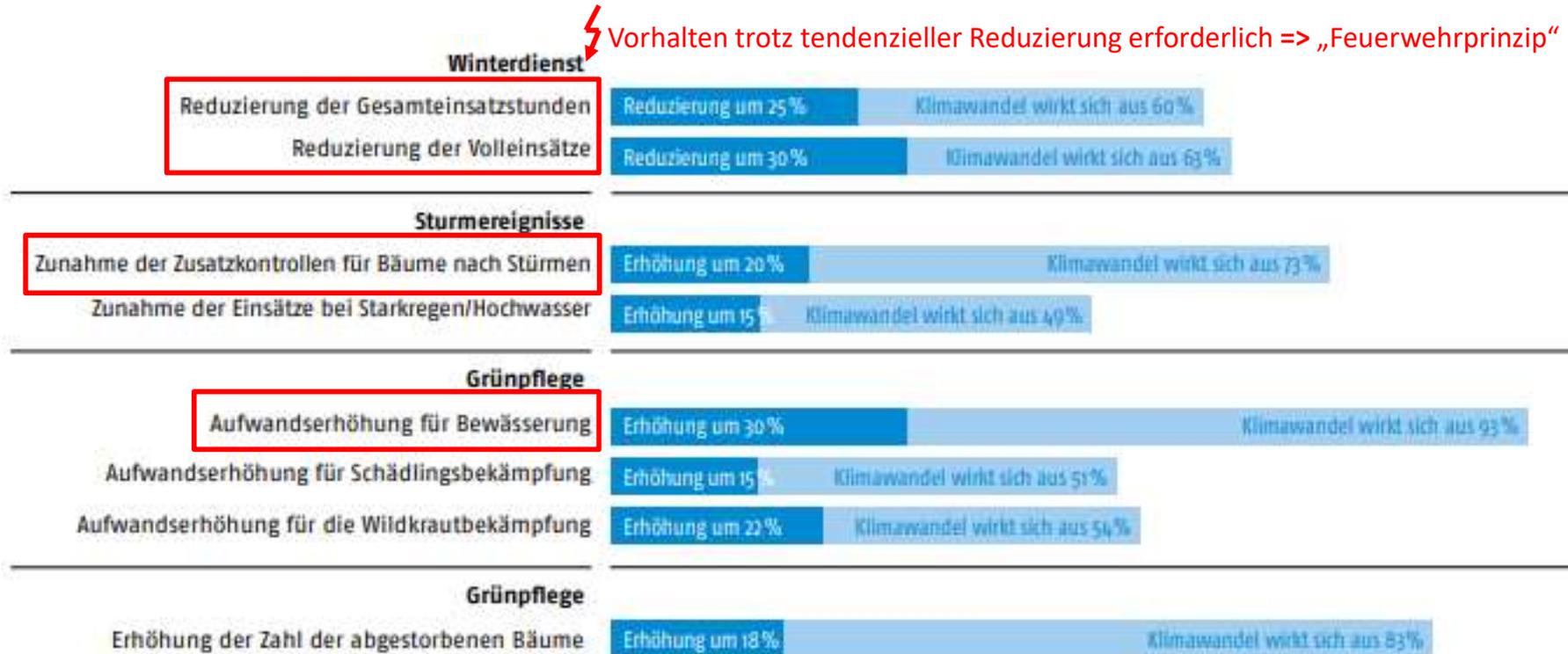
- Die beiden Lastkraftwagen aus den Baujahren 2001 und 2006 sind bereits abgeschrieben.
- In der Darstellung wurden dem jeweiligen Fahrzeugalter nicht die bilanzielle Nutzungsdauer von 6 Jahren, sondern die technischen Nutzungsdauer von 10 Jahren gegenüber gestellt.
- Demnach weisen beide Fahrzeuge eine deutliche Überschreitung der Nutzungsdauer auf.
 - => 12 Jahre
 - => 7 Jahre
- Nachstehend sollen die gekennzeichneten, teils gebraucht angeschafften Lastkraftwagen mit einem Alter von bis zu 22 Jahren auf die Notwendigkeit von Ersatzinvestitionen untersucht werden.
- Hierbei werden die Kriterien Effizienzpotenziale, Umwelt, Mitarbeiter, Wirtschaftlichkeit und die Wahrnehmung in der Öffentlichkeit berücksichtigt.

VKU Betriebsdaten Baubetriebshöfe 2022

Verteilung der Fahrzeuge nach Abgasnorm



- Die Entwicklung der Fahrzeuge im Fuhrpark von Baubetriebshöfen nach Abgasnormen zeigt, dass inzwischen knapp die Hälfte der berücksichtigten Fahrzeuge inzwischen (2022) die Norm EURO VI oder den EEV-Standard erfüllt. In 2018 war dieser Standard bei lediglich 25% der Fahrzeuge gegeben.
- Diese Entwicklung ist nicht nur aus Umweltsicht zu begrüßen. Es wird auch aufgezeigt, dass die Baubetriebshöfe kontinuierlich in den Fuhrpark investieren und zukunftsfähig halten.
- Die PKW, LKW und Transporter im Stadtservice Hennigsdorf hingegen weisen keine alternativen Antriebe auf. Lediglich 15% der Fahrzeuge erfüllen die Euronorm 6.
- Die niedrigen Schadstoffklassen I-III liegen mit einem Anteil von 31% bei mehr als dem dreifachen des Studiendurchschnitts des VKU.



- Die Einschätzung der 55 an der Befragung teilgenommenen Betriebshöfe sieht eine klimabedingte Reduzierung der Aufwände im Winterdienst. Demgegenüber stehen deutliche Aufwandserhöhungen bei der Bewässerung und Baumschnittarbeiten gegenüber.
- Im Ergebnis bestätigt die Studie die Annahmen des Fuhrparkkonzeptes hinsichtlich der darin enthaltenen Maßnahmen zur Produktivitätsverbesserung (Bsp. Bewässerung und Baumschnitt) sowie die abgeleiteten Investitionserfordernissen für einen zukunftsfähigen Stadtservice der Stadt Hennigsdorf.

Auswirkungen der Investitionen auf die Stadt Hennigsdorf

- Mitarbeiter der Stadt Hennigsdorf haben erste Hochrechnungen zu der Auswirkung der erhöhten Abschreibungen auf die Leistungen im Bereich Straßenreinigung und Friedhof angestellt.
- Das Ergebnis dieser Hochrechnungen lässt sich wie folgt zusammenfassen:
 - Die Kosten der Leistungen des Stadtservice werden durch erhöhte Abschreibungen steigen.
 - Diese erhöhten Abschreibungen werden in den Selbstkosten mit der Stadt Hennigsdorf abgerechnet.
 - Die erhöhten Selbstkosten haben Auswirkungen auf die gebührenfinanzierten Leistungen -bürgergetragen- und auf die nicht gebührenfinanzierten Leistungen, die über den städtischen Haushalt getragen werden.
 - Voraussichtlich wird die Straßenreinigungsgebühr um 3,15% steigen ungeachtet von weiteren Einflussgrößen wie beispielsweise veränderte lfd. Meter, Verwaltungskosten. Allerdings kann sich der Anstieg in Abhängigkeit von Lieferfristen, Beschaffungszeitpunkten und Verfügbarkeiten entsprechend verteilen.
 - Der Winterdienst wird sich vermutlich durch die Investition nicht verteuern.

Zusammenfassung

**Fuhrpark / Betriebsmittel
überaltert**

**Hoher Servicelevel
im Dienstleistungsvertrag**

**Ersatzbeschaffung
notwendig**

**Hoher Investitionsbedarf
In 2024**

**Neues Konzept der
Innenfinanzierung**

**1,2 M€ Eigenkapital
notwendig**

- Der Anstieg der Abschreibungen als Instrument der Innenfinanzierung wird zu höheren Gebühren führen.
- Durchschnittlich werden die Leistungen der Straßenreinigung verteilt über mehrere Jahre um 3,15 % steigen.

Wir bedanken uns für
Ihre Aufmerksamkeit

VKU Betriebsdaten Baubetriebshöfe 2022

Einsatz alternativer Antriebssysteme

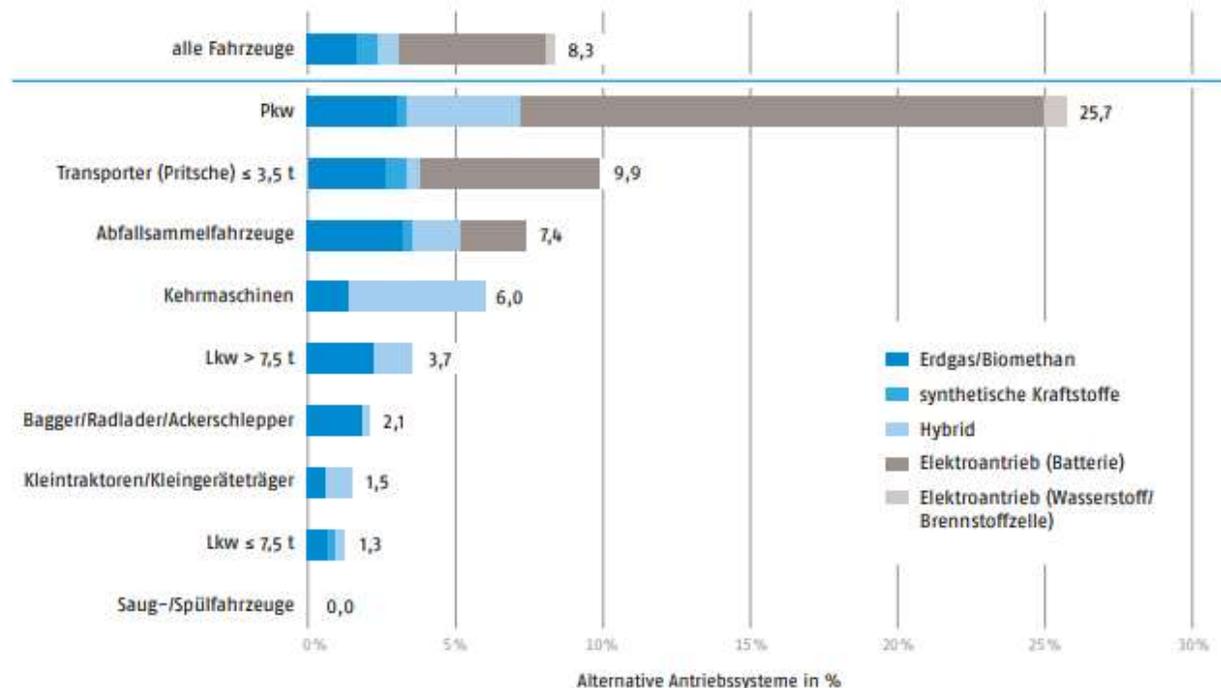
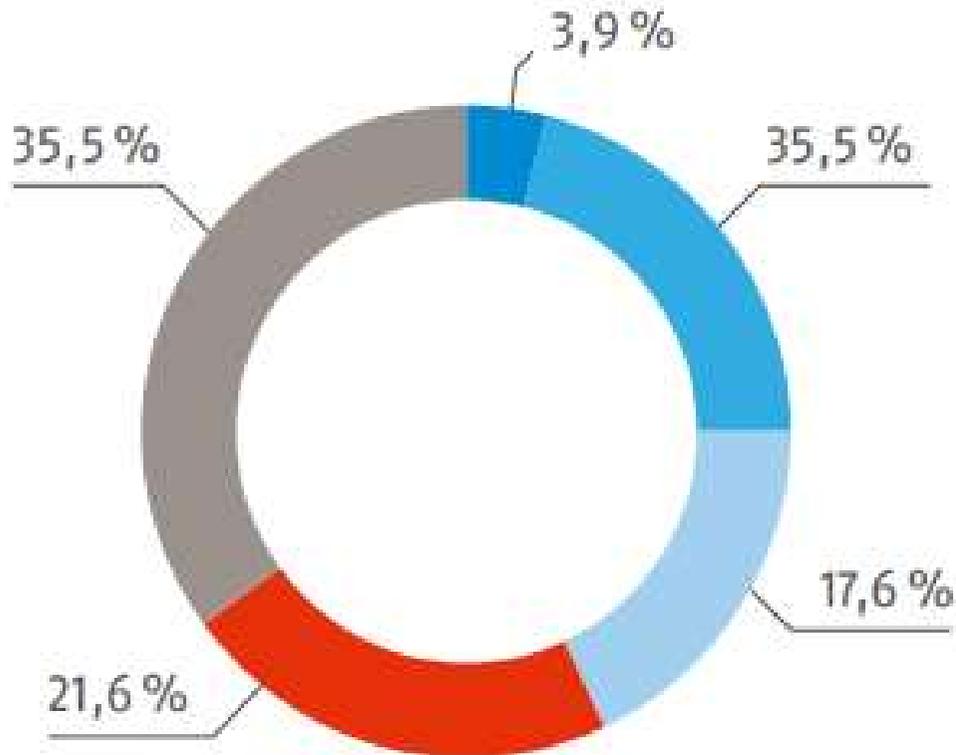


Abbildung 9: Anteil des Einsatzes alternativer Antriebssysteme bei Fahrzeugen der Baubetriebshöfe

© Verband kommunaler Unternehmen (VKU)

- Die Abbildung zeigt, dass 8,3 % aller in die Auswertung eingeflossenen Fahrzeuge über alternative Antriebssysteme verfügen, wobei die batterieelektrischen Antriebe die häufigste Alternative darstellen.
- Im Ergebnis verfügen die Fahrzeugtypen PKW zu rd. 26% und die Transporter (Pritschenfahrzeuge) zu knapp 10% über alternative Antriebssysteme.
- Bei Spezialfahrzeugen sind alternative Antriebstechniken aufgrund des fehlenden Angebotes (noch) nicht so verbreitet.



© Verband kommunaler Unternehmen (VKU)

- Bei der Einführung alternativer Antriebssysteme existieren mehrere Hindernisse, die bei der Investitionsentscheidung gebührend berücksichtigt werden sollten:
 - Leistungsfähigkeit der Fahrzeuge
 - Marktreife der Technik
 - Wirtschaftlichkeit (Kosten)
- Eine gewichtete Bewertung anhand abgrenzbarer Kriterien hinsichtlich der Chancen und Risiken sind für die Entscheidungsfindung der zum Zuge kommenden Antriebssysteme von Vorteil.

Abbildung 10: Hindernisse bei der Einführung alternativer Antriebssysteme