

Mitteilung

öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Finanzausschuss	12.04.2013

Stellungnahme zum Prüfungsauftrag des Rates vom 20.09.2012 gemäß des Antrages der CDU-Fraktion "Weitere Konsolidierungsmaßnahmen innerhalb der Verwaltung"

Am 20.09.2012 hat der Rat der Stadt Köln den Antrag der CDU-Fraktion betreffend „Weitere Vorschläge für Konsolidierungsmaßnahmen innerhalb der Verwaltung“ beschlossen. Danach ist die Verwaltung beauftragt, zu prüfen, welche Synergien und Einsparpotentiale sich für den städtischen Haushalt erzielen lassen, durch:

- a) die Bildung eines gemeinsamen Fahrerpools für die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister, die Fraktionen sowie die Dezernentinnen und Dezernenten.
- b) die Zusammenführung aller Stellen in der Verwaltung, die der Klagebearbeitung dienen. Zu bewerten ist zudem eine zentrale Anbindung beim Rechts- und Versicherungsamt.

Weiterhin sind eventuelle Auswirkungen für die jeweiligen Geschäftsprozesse zu berücksichtigen.

Zu a) Bildung eines Fahrerpools

Die Realisierung von Einsparungen durch die Bildung eines Fahrer- und KFZ-Pools, setzt voraus, dass mindestens die Anzahl der Fahrerinnen und Fahrer reduziert und zusätzlich ggf. die Zahl der Dienstwagen verringert wird.

Ein höherer Konsolidierungsbeitrag ließe sich jedoch erzielen, wenn alternativ vollständig auf städtische oder sonstige Fahrdienste verzichtet werden würde.

1. Reduzierung des Fahrzeugbestandes

Gegenwärtig stehen den Fraktionen, den Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern sowie den Beigeordneten insgesamt zwölf Dienstwagen zur Verfügung.

Die Beschaffung dieser Fahrzeuge obliegt den Abfallwirtschaftsbetrieben der Stadt Köln KG (AWB). Grundlage hierfür ist ein Vertrag zwischen der Stadt Köln und der AWB aus Dezember 2000, wonach die AWB mit dem Beschaffungswesen sowie dem Werkstattbetrieb für Fahrzeuge und Geräte städtischer Dienststellen beauftragt ist.

Aufgrund wirtschaftlicher Erwägungen hat die AWB in der Vergangenheit auf den Kauf von Dienstfahrzeugen verzichtet und auf Leasingverträge umgestellt. Bezüglich der o. g. Dienstfahrzeuge endet der derzeit gültige Vertrag am 31.12.2013. Optional kann die Vertragslaufzeit um 5 Jahre bis zum 31.12.2018 verlängert werden.

Entsprechend des Vertrages beträgt die Leasingdauer je Dienstwagen 1 Jahr. Danach wird das bisherige Fahrzeug durch einen Neuwagen ersetzt. Die jährliche Leasingrate je Fahrzeug beträgt 4.800 Euro zzgl. Kraftstoffkosten.

Eine Verkleinerung des bisherigen Fahrzeugbestandes ist unter Berücksichtigung der o. g. vertraglichen Rahmenbedingungen möglich. Sie hätte jedoch zur Folge, dass verstärkt ande-

re Fahrdienste (z. B. Taxifahrten) in Anspruch genommen werden müssten. Bei einer jährlichen durchschnittlichen Fahrleistung von rund 30.000 km je KFZ würden sich bei einer Taxipauschale von ca. 1,60 Euro pro km Gesamtkosten von rund 50.000 Euro pro Jahr ergeben. Die Nutzung von insbesondere öffentlichen Verkehrsmitteln ist zwar grundsätzlich preiswerter und aus ökologischer Sicht zu befürworten, aber angesichts der engen Terminfolgen und dem häufigen Transport von Unterlagen oftmals nicht realisierbar.

Alternativ käme auch die Nutzung von Miet-Fahrzeugen in Betracht. Insbesondere bei Mietverhältnissen von kurzer Dauer (z. B. 1-3 Tage) sind die Kosten für Miete und Kraftstoff jedoch deutlich erhöht (rd. 125 Euro pro Tag für ein Fahrzeug der Mittelklasse). Diese Kosten reduzieren sich bei länger dauernden Mietverhältnissen (z. B. 1 Monat = 1.600 Euro; dies entspricht rd. 51 Euro pro Tag). Allerdings bestehen dann Einschränkungen im Hinblick auf die Tages- und Gesamtkilometerzahl, die bei Überschreitungen zu deutlichen Preisaufschlägen führen.

Eine günstigere Alternative insbesondere bei Kurzstrecken stellen Car-Sharing-Modelle dar. Hierbei wird in der Regel nach Nutzungsdauer abgerechnet (rd. 0,30 Euro je Minute). Je nach Vertragskonditionen sind jedoch auch hierbei Zusatzkosten fällig, z. B. weil die vorgegebene Kilometerbegrenzung überschritten wurde. Darüber hinaus handelt es sich fast ausschließlich um Kleinwagen (z. B. Smart, BMW 1er, Mini), die für den Stadtverkehr konzipiert sind.

Neben den vielfältigen Vertragsvarianten, die im Vorfeld einer Fahrt zu prüfen sind, besteht für eine tägliche Nutzung von Miet- und Car-Sharing-Fahrzeugen die größte Einschränkung allerdings hinsichtlich der Abhol- und Rückgabeorte. Diese sind entweder fest definiert (z. B. Parkspots, Mietstationen) oder mit Einschränkungen verbunden (z. B. Abstellen nur auf öffentlichen Parkplätzen im Rahmen eines festgelegten - nicht mit dem Stadtgebiet deckungsgleichen - Geschäftsgebietes). In der Konsequenz müssen in fast allen Fällen zusätzliche Wegezeiten bis zu den Abhol- und Rückgabeorten berücksichtigt werden.

Eine weitere Alternative stellt der Einsatz von privaten PKWs für dienstliche Zwecke seitens der Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern, der Fraktionsmitglieder und Beigeordneten dar. Die Bereitschaft hierzu ist jedoch allein wegen des hohen Nutzungsgrades und der verhältnismäßig geringen finanziellen Entschädigung (Wegstreckenentschädigung derzeit 0,30 Euro je Kilometer) erfahrungsgemäß nicht besonders groß.

Ein nennenswertes Einsparpotenzial ist demzufolge nicht zu realisieren, da den eingesparten Leasingraten erhöhte Kosten für Taxifahrten, Mietfahrzeuge, Wegstreckenentschädigungen etc. gegenüberstehen würden. Unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten ist daher die Nutzung von Leasingfahrzeugen im bisherigen Umfang auch weiterhin gerechtfertigt.

2. Einrichtung eines Fahrerpools mit reduzierter Stellenzahl

Bereits in der Vergangenheit wurden Synergiemöglichkeiten im Fahrdienstbereich geprüft und realisiert. So stehen den vier Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern der Stadt Köln - analog eines Fahrerpools - insgesamt drei Fahrer zur Verfügung.

Weiterhin verzichtet der Beigeordnete des Dezernates VII, Herr Prof. Quander, bereits seit 01.02.2010 auf die Besetzung einer Fahrerstelle und fährt überwiegend selbst. Seine diesbezüglichen Erfahrungen sind grundsätzlich positiv, da er lediglich in besonderen Einzelfällen (z. B. Abendveranstaltungen) auf Taxifahrten zurückgreift. Hierfür steht ihm zusätzlich ein Budget in Höhe von 12.000 Euro zur Verfügung, das jedoch nur im Umfang von 200 Euro bis max. 400 Euro pro Monat von ihm genutzt wird.

Die Einrichtung eines größeren Fahrerpools unter gleichzeitiger Reduzierung der Gesamtzahl der Fahrerstellen setzt jedoch zwingend voraus, dass bei dem Personenkreis, der die Fahrdienste bisher in Anspruch nimmt, die Bereitschaft bestehen muss, zukünftig auch selbst zu fahren. Dies gilt umso mehr, wenn grundsätzlich auf kostenintensive Fahrdienste wie Taxifahrten u. ä. verzichtet werden soll.

Gegenwärtig stehen für die Fahrdienste der Bürgermeisterinnen und Bürgermeister, der Fraktionen sowie der Dezernentinnen und Dezernenten 12 Fahrerstellen zur Verfügung, von denen 11 personell besetzt sind.

Die Bildung eines verkleinerten Fahrerpools bietet Einsparmöglichkeiten von rd. 43.600 Euro (durchschnittliche Personalkosten) je Fahrerstelle. Der Konsolidierungsbeitrag vergrößert sich entsprechend der Anzahl der reduzierten Stellen.

Der Einsatz von Fahrerinnen bzw. Fahrern in andere, gleichwertige Aufgabengebiete innerhalb der Stadtverwaltung (z. B. Hausmeister, Fahrerstellen bei Grünflächenamt etc.) ist grundsätzlich denkbar. Aufgrund der verschiedenen Qualifikationen und persönlichen Voraussetzungen ist ein Vermittlungserfolg jedoch nur schwer zu prognostizieren.

Zudem erhält jede FahrerIn bzw. jeder Fahrer aufgrund einer Dienstvereinbarung zusätzlich eine persönliche Zulage („Überstundenpauschale“) in unterschiedlicher Höhe. Durchschnittlich beträgt die Zulage zwischen 12.000 Euro und 13.000 Euro jährlich.

Bei einem anderweitigen Einsatz würde eine im Jahr 2002 getroffene Regelung zur Besitzstandswahrung greifen, nach der in mehr als 50% der Fälle eine außertarifliche Zulage auch zukünftig zu zahlen wäre, so dass je nach Einzelfall hinsichtlich der Zulagen keine oder nur geringe Einsparungen erzielt werden können. Vor diesem Hintergrund kann bei dem zu erzielenden Einsparpotential ausschließlich auf Basis der durchschnittlichen Personalkosten abgestellt werden.

Weiterhin führt die Einrichtung eines Fahrerpools zu höheren Koordinations- und Zeitaufwänden bei den Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern, den Fraktionen und Beigeordneten. Insbesondere bei sich überschneidenden oder außerplanmäßigen Terminen sind zeitaufwändige, bereichsübergreifende Absprachen notwendig. Eine grundsätzliche Regelung zur Priorisierung der Fahrten ist wegen der vielfältigen Aspekte (Bedeutung des Termins, Fahrdauer, zeitliche Lage weiterer Termine, Planbarkeit der Termindauer etc.) kaum möglich.

Angesichts der hohen durchschnittlichen Fahrleistungen im Jahr führt ein reduzierter Fahrerpool im Ergebnis dazu, dass nicht für jede Fahrt ein städtischer Fahrdienst zur Verfügung steht. Alternativ müsste auf externe Fahrdienste zurückgegriffen werden oder der betroffene Personenkreis verstärkt selbst fahren. Dies hätte zur Folge, dass die Beigeordneten, Bürgermeisterinnen und Bürgermeister sowie die Fraktionen zeitliche Kapazitäten für Selbstfahrten einplanen und aufwenden müssen. Die Fahrzeiten können dann nicht mehr wie bisher für Terminvorbereitungen, Telefonate etc. genutzt werden.

Zusätzlich ist zu berücksichtigen, dass die Fahrerinnen und Fahrer für die Wartung und Pflege des jeweiligen Dienstwagens zuständig sind. Wird der Fahrerpool deutlich verkleinert bei gleichbleibendem Fahrzeugbestand, ist für diese Tätigkeiten ein erhöhter Aufwand bei den verbleibenden Fahrerstellen zu kalkulieren. Alternativ könnte der Standard bei der Wagenpflege und –wartung reduziert werden.

Für die Einrichtung eines Fahrerpools, der die Dezernentinnen und Dezernenten betrifft, ist die Entscheidung des Stadtvorstandes herbeizuführen. Bei organisatorischen Überlegungen, die Fahrer der Fraktionen in einen städtischen Fahrerpool zu integrieren, müsste der Ratsbeschluss vom 29.10.2009, der die Ausstattung der Fraktionen mit Finanz- und Sachmitteln regelt, ggf. geändert werden.

Im Ergebnis besteht die Einschätzung, dass nur mit einem deutlich verkleinerten Fahrerpool nennenswerte Einsparungen zu erzielen sind. Im Gegenzug werden sich jedoch die Koordinierungs- und Zeitaufwände für die Planungen von Dienstfahrten in den Dezernaten und Fraktionen sowie bei den Bürgermeistern deutlich erhöhen.

3. Vollständiger Verzicht auf den Einsatz von städtischen und sonstigen Fahrdiensten

Von einer vollständigen Einsparung aller Fahrerinnen- und Fahrerstellen der Beigeordneten, der Fraktionen und der Bürgermeisterinnen und Bürgermeister wären derzeit 11 Fahrerinnen und Fahrer betroffen. Bei einer zeitnahen Vermittlung dieses Personenkreises in andere Aufgabengebiete ließe sich eine Einsparung von rd. 570.000 Euro unter Berücksichtigung der Bestandschutzregelung erzielen.

Diese Einsparung ist tatsächlich jedoch nur dann zu realisieren, wenn zugleich auf jedwede externe Fahrdienste verzichtet wird und die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister, die Fraktionen sowie die Beigeordneten selbst fahren.

Bei einem vollständigen Verzicht auf städtische und sonstige Fahrdienste würde kein zusätzlicher Koordinierungs- und Zeitaufwand für die Planung von dienstlichen bedingten Fahrten entstehen, da kein Abstimmungsprozess erforderlich ist. Den Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern, Fraktionen sowie Beigeordneten würden jederzeit Dienstfahrzeuge zur Verfügung stehen.

Allerdings könnte dieser Personenkreis die Fahrtzeiten nicht mehr wie bisher für Terminvorbereitungen, Telefonate etc. nutzen und müsste zeitliche Kapazitäten für Selbstfahrten einplanen und aufwenden. Insbesondere bei den Beigeordneten ist in dieser Hinsicht eine effiziente Nutzung der Fahrtzeiten im Sinne von mobilem Arbeiten nicht mehr möglich.

Weiterhin müsste die Pflege und Wartung der Dienstfahrzeuge übernommen werden. Alternativ könnte auch ein zentraler Wartungs- und Pflegedienst eingerichtet werden. Die hierfür erforderlichen Personalkosten (1,0 Stelle VGr. EG 3 = 36.700 Euro) verringern jedoch die o. g. Einsparung.

4. Fazit

Aus ökonomischen, effizienten und pragmatischen Gesichtspunkten ist die Einrichtung eines Fahrerpools mit reduzierter Stellenzahl oder der vollständigen Verzicht auf jegliche Fahrdienste für die betroffenen Personenkreise mit Blick auf die vorstehenden Ausführungen grundsätzlich nicht angezeigt.

Zu b) Zentralisierung der Klagesachbearbeitung

Der Geschäftsprozess "Klagesachbearbeitung" bedarf aufgrund der unterschiedlichen Modelle innerhalb der Stadtverwaltung einer sorgfältigen Betrachtung und ist Teil des übergeordneten Geschäftsprozesses "interne Rechtsberatung". Die Verwaltung arbeitet aktuell an einem Konzept zur Optimierung der internen Rechtsberatung, in dem auch die Frage der Prozessvertretung geprüft sowie die Thematik „elektronische Akte“ berücksichtigt wird. Hierzu wird die Verwaltung zu einem späteren Zeitpunkt eine gesonderte Mitteilung vorlegen.

gez. Kahlen