

**Anfrage der Ratsfraktion SPD/Volt vom 11.06.2026:
Organisation der Fahrdienste (ADIG/029/2026)**

Frage 1:

Wie stellt sich die derzeitige Organisation der Fahrdienste für den Oberbürgermeister, die Bürgermeister*innen sowie die Beigeordneten dar (bitte unter Angabe der anspruchsberechtigten Funktionen, der hierfür eingesetzten personellen Ressourcen sowie der finanziellen Ausgestaltung)?

Antwort:

Die Fahrdienstorganisation der Landeshauptstadt Düsseldorf dient der Sicherstellung der dienstlichen Mobilität der Verwaltungsleitung und orientiert sich an den jeweiligen funktionalen Anforderungen der anspruchsberechtigten Amtsträgerinnen und Amtsträger sowie den tariflichen und vertraglichen Arbeitszeitregelungen der Fahrer.

Für den Oberbürgermeister stehen fest zugeordnete Fahrer zur Verfügung, die die Wahrnehmung dienstlicher Termine sowie repräsentativer Verpflichtungen sicherstellen. Gleiches gilt für die Beigeordneten, denen jeweils fest zugeordnete Fahrer für die dienstlichen Termine zur Verfügung stehen. Die konkrete Ausgestaltung richtet sich nach Art und Umfang der jeweiligen dienstlichen Aufgaben. Dabei wird die dienstliche Mobilität nicht in allen Fällen durch die Bereitstellung eines Dienstfahrzeugs sichergestellt.

Für die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister wurde die Organisation der dienstlichen Mobilität zwischenzeitlich angepasst. Während bislang den Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern jeweils ein Fahrzeug mit Fahrer fest zugeordnet war, wird die dienstliche Mobilität nun bedarfsorientiert organisiert. Der Bedarf orientiert sich dabei an den Vertretungsterminen, die die Bürgermeister für den Oberbürgermeister wahrnehmen. Dafür stehen derzeit zwei Fahrer sowie zwei Fahrzeuge zur Verfügung. Im Fall von Terminkollisionen kann auf weitere bedarfsorientierte Mobilitätsangebote zurückgegriffen werden. Zur Sicherstellung der erforderlichen Flexibilität stehen hierfür geeignete Mobilitätslösungen zur Verfügung.

Die eingesetzten personellen Ressourcen sowie die Fahrzeugausstattung beruhen auf historisch gewachsenen Organisationsstrukturen und wurden fortlaufend an veränderte organisatorische Anforderungen angepasst. Die finanziellen Aufwendungen ergeben sich im Wesentlichen aus Personal-, Leasing- und Betriebskosten.

Frage 2:

Welche Änderungen der bestehenden Fahrdienstorganisation werden derzeit geprüft oder umgesetzt (bitte unter Darstellung der erwarteten Einsparpotenziale beziehungsweise organisatorischen Vorteile und den Kriterien einer Differenzierung)?

Antwort:

Die Verwaltung verfolgt das Ziel, die bisherige Fahrdienstorganisation schrittweise an die veränderten Anforderungen einer modernen und wirtschaftlichen Verwaltungsorganisation anzupassen. Dabei ist vorgesehen, die bisherigen personengebundenen Fahrdienststrukturen sukzessive zurückzuführen und verstärkt auf bedarfsorientierte Mobilitätsangebote zu setzen.

Bereits umgesetzt wurde eine Anpassung der Mobilitätsorganisation im Bereich der Bürgermeisterinnen und Bürgermeister. Mit Auslaufen eines weiteren Leasingvertrages Ende 2026 wird die Fahrzeuganzahl in diesem Bereich weiter reduziert, so dass ab dem Jahr 2027 für die drei Bürgermeisterinnen und Bürgermeister ein gemeinsames Fahrzeug zur Verfügung stehen wird. Im Fall von Terminkollisionen kann auf flexible Mobilitätsangebote wie Taxigutscheine zurückgegriffen werden.

Auch bei den Beigeordneten wird angestrebt, die bisherigen Strukturen mit individuell zugeordneten Fahrern im Rahmen natürlicher Personalfuktuation schrittweise abzubauen und auf bedarfsgerechte Mobilitätsangebote umzustellen. So soll die Fahrerleistung künftig grundsätzlich über einen zentralen Fahrerpool organisiert werden, um eine bedarfsgerechte und flexible Einsatzplanung zu gewährleisten. Freiwerdende Stellen sollen daher grundsätzlich nicht nachbesetzt werden. Die Funktion des Fahrers wird sich perspektivisch auf wenige, funktional begründete Einsatzbereiche beschränken.

Die Verwaltung erwartet hierdurch eine deutliche Reduzierung des organisatorischen und personellen Aufwands, eine bedarfsgerechtere Nutzung vorhandener Mobilitätsangebote sowie mittel- und langfristig eine wirtschaftlichere Aufgabenerfüllung. Die konkreten finanziellen Auswirkungen hängen vom weiteren Verlauf des Personalabbaus sowie dem Auslaufen bestehender Vertragsverhältnisse ab.

Frage 3:

Wie bewertet die Verwaltung die Einrichtung oder Ausweitung eines zentralen Fahrerpools gegenüber personengebundenen Fahrdienstleistungen hinsichtlich Wirtschaftlichkeit, Flexibilität des Personaleinsatzes, Vertretungsregelungen sowie der Sicherung bestehender Beschäftigungsverhältnisse?

Antwort:

Die Verwaltung bewertet zentrale beziehungsweise bedarfsorientierte Mobilitätslösungen grundsätzlich als wirtschaftlicher und flexibler als personengebundene Fahrdienstleistungen. Insbesondere ermöglichen sie eine bedarfsgerechte Inanspruchnahme von Mobilitätsangeboten, reduzieren Vorhaltekapazitäten und erleichtern die Organisation von Vertretungsregelungen.

Vor diesem Hintergrund verfolgt die Verwaltung das Ziel, die bisherigen festen Fahrerzuordnungen schrittweise zurückzuführen und die vorhandenen Ressourcen stärker zu bündeln. Personengebundene Fahrdienstleistungen sollen künftig auf diejenigen Bereiche beschränkt bleiben, in denen dies aufgrund besonderer Anforderungen an die Aufgabenwahrnehmung sachlich erforderlich ist.

Auch im Bereich der Beigeordneten verfolgt die Verwaltung das Ziel, personengebundene Fahrerstrukturen schrittweise abzubauen. Freiwerdende Fahrerstellen sollen im Rahmen der natürlichen Fluktuation grundsätzlich nicht nachbesetzt werden und entfallen dauerhaft. Die Umsetzung erfolgt unter Berücksichtigung der jeweiligen funktionalen Anforderungen sowie der Sicherstellung einer jederzeit verlässlichen Aufgabewahrnehmung.

Demgegenüber wird die Mobilitätsorganisation für die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister künftig deutlich stärker an einem gemeinsamen und bedarfsorientierten Modell ausgerichtet. Ab dem Jahr 2027 steht hierfür lediglich noch ein gemeinsames Fahrzeug zur Verfügung. Die Umsetzung erfolgt auch hier schrittweise und unter Berücksichtigung bestehender Beschäftigungsverhältnisse, tariflicher Rahmenbedingungen sowie laufender vertraglicher Verpflichtungen. Freiwerdende Fahrerstellen sollen grundsätzlich nicht nachbesetzt werden, sodass die bisherige Fahrdienstorganisation für die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister perspektivisch weitgehend ausläuft.

Die Verwaltung sieht in diesem Vorgehen einen geeigneten Weg, die Mobilitätsbedarfe der Verwaltungsleitung weiterhin zuverlässig sicherzustellen und gleichzeitig die vorhandenen personellen und finanziellen Ressourcen wirtschaftlicher einzusetzen.