

**Sitzungsvorlage Nr. 0106/2023/KREIS**

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Datum</b>	<b>Status</b>
Ausschuss für Verkehr und Bauen	15.05.2023	öffentlich

<b>Zuständige Facheinheit:</b> 36 - Fachbereich Verkehr	<b>Berichtersteller/-in:</b> Altenhoff-Weber, Gerswid, Dr.
--	---

**Beratungsgegenstand:**

Berücksichtigung von alternativen Antrieben in den Ausschreibungen von Busverkehrsleistungen

**Beschlussvorschlag:**

Die Sachdarstellung wird zur Kenntnis genommen.

**Rechtsgrundlage:**

Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere - Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG) als Umsetzung der Clean Vehicles Directive (CVD)

**Sachdarstellung:**

Mit dem Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG) werden den öffentlichen Auftraggebern erstmals verbindliche Mindestziele für die Beschaffung sauberer Nutzfahrzeuge vorgegeben. Die Mindestziele gelten für die Gesamtheit aller in einem konkreten Referenzraum erfolgten Beschaffungen von bestimmten Nutzfahrzeugen.

Der aktuelle Referenzraum geht vom 02. August 2021 bis zum 31. Dezember 2025.

Diese Mindestziele sind auch bei den Verkehrsleistungen zu beachten, über die in diesem Referenzzeitraum ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag geschlossen wurde.

Das SaubFahrzeugBeschG gilt aber nur bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen über Verkehrsleistungen, wenn

- deren geschätzter Jahresdurchschnittswert 1 Millionen Euro oder
- deren jährliche öffentliche Personenverkehrsleistung 300.000 Kilometer übersteigt (§ 3 Abs. 2).

Die Verträge über die Linienbündel BOR 8 (Stadtbus Borken) und BOR 12 (Ast-Verkehr) umfassen eine geringere Verkehrsleistung und fallen damit nicht unter den Anwendungsbereich des SaubFahrzeugBeschG.

Bei einem höheren Auftragsvolumen müssen nach § 6 Abs. 2 SaubFahrzeugBeschG mindestens 45 % der Busse, die für die Erbringung der bis zum 31.12.2025 vergebenen Verkehrsleistungen zum Einsatz kommen sollen, zu den nach diesem Gesetz definierten sauberen Nutzfahrzeugen zählen. Die Hälfte des Mindestziels für den Anteil sauberer Busse

muss durch die Beschaffung emissionsfreier Busse erfüllt werden. Hierzu zählen die batterieelektrisch betriebenen Busse sowie die Busse, welche mit einer Brennstoffzelle ausgestattet sind.

Zu beachten ist ferner, dass Linienbusse mit einem Gesamtgewicht über 5 t nur dann unter die Quotenregelung fallen, wenn sie

- bei einer zulässigen Personenzahl von mehr als 22 Personen Bereiche für Stehplätze haben, um ein häufiges Ein- und Aussteigen der Fahrgäste zu ermöglichen oder
- bei einer zulässigen Personenzahl von weniger als 22 Personen auch stehende Fahrgäste befördern können und über Sitz- und Stehplätze verfügen.

Von der Quotenregelung ausgenommen sind daher Reisebusse, Überlandbusse aber auch Kleinbusse ab einer entsprechenden Gewichtszahl, wenn diese nicht über Stehplätze verfügen.

Es ist vorgesehen, die Linienbündel BOR 5, 7, 9 und 10 unter Berücksichtigung der zuvor geschilderten gesetzlichen Mindestquoten für den Einsatz von Bussen zu vergeben. Die Umsetzung dieser Mindestziele kann nach Schätzungen des Planungsbüros plan:mobil zu Mehrkosten von 1 Euro je gefahrenen Fahrplankilometer führen. Die Kosten je Fahrplankilometer liegen bereits aufgrund der allgemeinen Kostensteigerungen nach den derzeitigen in Ausschreibungen gemachten Erfahrungen zwischen 3,5 und 4 Euro/km.

Bei den Linienbündeln sollten daher folgende Kosten berücksichtigt werden:

Bündel	Fahrplankilometer/Jahr	Kosten 2,5 Euro / km (durchschn. Wert 2022)	Kosten 3,5 Euro/km (voraussichtl. Wert 2023 ff.)	Weitere Kostensteigerung durch den Einsatz von alternativen Antrieben Euro/Jahr
BOR 5	528.200	1.320.500	1.848.700	528.200
BOR 7	562.000	1.405.000	1.967.000	562.000
BOR 9	1.505.000	3.762.500	5.267.500	1.505.000
BOR 10	431.000	1.077.500	1.508.500	431.000
<b>Summe</b>	<b>3.026.200</b>	<b>7.565.500</b>	<b>10.591.700</b>	<b>3.026.200</b>

Gegenüber dem Jahr 2022 sind somit nur für die vier Bündel jährliche Mehrkosten in Höhe von 6.052.400 € zu kalkulieren.

Wesentliche Faktoren für die Kostensteigerung sind die höheren Beschaffungskosten für Busse mit alternativen Antrieben und der Bedarf an Zusatzbussen wegen der aktuell noch deutlich geringeren Reichweite dieser Busse im Vergleich zu den Bussen mit Dieselantrieb.

Die höheren Anschaffungskosten stellen sich bei einem batterieelektrisch betriebenen Bus wie folgt dar:

	Solobus	Gelenkbus
Diesel	250.000 Euro	360.000 Euro
E-Bus	570.000 Euro	740.000 Euro

Die zusätzlichen Anschaffungskosten für einen batterieelektrisch betriebenen Bus oder einen Bus mit einer Brennstoffzelle werden derzeit zu 60 % über die Infrastrukturförderung des

NWL ausgeglichen. Für Busse mit emissionsarmen Antriebsarten ist keine entsprechende Förderung vorgesehen. Der Förderantrag ist an keine zeitlichen Fristen gebunden.

Als weiterer Kostenfaktor kommen Investitionen für die Ladeinfrastruktur am Betriebshof bzw. ggf. auch für die Einrichtung von Gelegenheitsladestationen hinzu. 90% dieser Kosten werden ebenfalls über die Infrastrukturförderung des NWL erstattet.

Angesichts dieser Fördermöglichkeiten wird die Kreisverwaltung seinen Auftragnehmern vorgeben, dass der Einsatz von Bussen mit alternativen Antrieben unter Inanspruchnahme der hierfür bestehenden Fördermöglichkeiten zu erfolgen hat.

Durch den Einsatz von zusätzlichen Bussen im Vergleich zum Bestandsangebot steigt zudem auch der Personalbedarf. Der Kreis Borken wird angesichts der zu erwartenden Kostensteigerungen daher die ihm zur Verfügung stehenden Maßnahmen ergreifen, um überzogene Angebote ggf. als unwirtschaftlich bei der Vergabe auszuschließen zu können.

**Entscheidungsalternative(n):**

Nein

**Finanzielle Auswirkungen:**      Ja     Nein

Siehe Sachdarstellung. Es könnte daher zu einer Erhöhung des Hebesatzes der Kreisumlage ab 2025 von 1,5 Prozentpunkten kommen.

**Klimafolgenabschätzung:**

Klimafolgen, die sich aus dem Beschluss ergeben, sind

- positiv
- nicht zu erwarten / sind nicht ersichtlich
- nicht wesentlich (z.B. in Folge von Geringfügigkeit, fehlender Unmittelbarkeit, sich weitgehend neutralisierender Wechselwirkungen)
- negativ – Klimaschonendere Alternativen
  - kommen aus Sicht der Verwaltung nicht in Betracht (*bei Bedarf Ausführungen durch FE*), weil...
  - werden von der Verwaltung aus folgenden Gründen nicht vorgeschlagen (z.B. Wirtschaftlichkeit, Kosten, technische Risiken, Verlässlichkeit, etc.):  
*Ausführungen durch FE*