



BESCHLUSSVORLAGE

Dezernat: Dezernat 3
Fachdienst: Verkehr und Mobilität
Sachbearbeitung: Florian Weixler
Fachdienstleitung:

Beratungsgremium

Verwaltungsausschuss des Kreistags

Die Sitzung ist am

01.12.2021

öffentlich

Beratungsgegenstand:

Linienbündelungskonzept - Änderungen in Folge der Clean Vehicle Directive
- Vorberatung

Beschlussantrag:

- Der Verwaltungsausschuss empfiehlt dem Kreistag das Linienbündelungskonzept des Nahverkehrsplan Alb-Donau-Kreis vom 29. Juni 2015 wie folgt anzupassen:
- **Linienbündel Illertal**
 - Einbezogene Linien 23, 24, 70 und 723
 - Neue Laufzeit: 1. Juli 2022 bis 31. Dezember 2027
 - Zulässige Antriebsarten: mindestens „saubere“ Fahrzeuge“,
- **Linienbündel Ehingen/Allmendingen**
 - Einbezogene Linien 231, 306, 308, 312, 314, 319, 331 und 336.
Die Linien 303 und 337 sollen aus Umlaufgründen dem Linienbündel Ehingen-Stadtbus zugeordnet werden
 - Neue Laufzeit: 1. Juli 2022 bis 31. Dezember 2026

- Zulässige Antriebsarten: mindestens „saubere“ Fahrzeuge“,
- **Linienbündel Ehingen-Stadtbus**
 - Einbezogene Linien 301, 302, 303, 304 und 337
 - Neue Laufzeit: 1. Juli 2022 bis 31. Dez. 2026
 - Zulässige Antriebsarten: mindestens „saubere“ Fahrzeuge“,
- **Linienbündel Bahnhof Merklingen (3 Teilbündel)**
 - Einbezogene Linien: 30, 36, 37, 38, 333, 334, 335, 339, 350, 352, 363, 364, 365, 366, 367 und 368
 - Neue Laufzeit: 11. Dez. 2022 bis 14. Dez. 2026, **unverändert**
 - Zulässige Antriebsarten: Aufgrund der kurzen Laufzeit sollen noch Dieselkraftstoffe zugelassen sein, für „saubere“ Fahrzeuge“ soll ein Wertungsabschlag eingeräumt werden.
(Hinweis: Ein Wertungsabschlag wirkt sich für die Zuschlagserteilung positiv aus)
- **Linienbündel Langenau**
 - Einbezogene Linien 58, 59, 582 und 591
 - Neue Laufzeit: 1. Januar 2023 bis 31. Dez. 2026
 - Zulässige Antriebsarten: mindestens „saubere“ Fahrzeuge“,
- **Linienbündel Langenau Stadtbus**
 - Bisher keine Vorgaben gemäß Nahverkehrsplan Alb-Donau-Kreis
 - Einbezogene Linien 589.1 bis 589.3
- **Pilotprojekt „Flexible Bedienformen“ Ehingen/Munderkingen**
 - Vorgaben gemäß bewilligtem Förderantrag
 - Laufzeit: 1. Juli 2022 bis 30. Juni. 2030- **unverändert**
 - Zulässige Antriebsarten: nur „emissionsfreie“ Fahrzeuge“, „saubere“ Fahrzeuge und Dieselkraftstoffe sind ausgeschlossen

Heiner Scheffold
Landrat

Sachdarstellung:

Ausgangslage

Im Nahverkehrsplan vom 29. Juni 2015 hat der Kreistag die Bündelung von Buslinien beschlossen, um in diesen Verkehrsräumen abgestimmte linienübergreifende Angebotskonzepte zu ermöglichen. Dazu wurde für die 14 Linienbündel eine Harmonisierung bestehender Linienlaufzeiten festgelegt, die eine anschließende gemeinsame und abgestimmte Vergabe von Liniengenehmigungen über mehrere Buslinien hinweg ermöglichen soll. Dabei war es notwendig, einzelne Linien in ihrer Laufzeit so zu beschränken, dass deren Genehmigungen parallel zu den anderen Linien desselben Bündels enden. Mit erfolgter Harmonisierung war vorgesehen, die anschließende Genehmigung der Linien im Bündel für die maximale Laufzeit von zehn Jahren zu vergeben. Dieses Bündelungskonzept hat sich grundsätzlich bewährt. Es hat sowohl die mittelständische Unternehmerstruktur erhalten als auch zu Mehrverkehren geführt.

Mit der Richtlinie (EU) 2019/1161, der „**Clean Vehicle Directive**“ (CVD), hat die EU die nationalen Gesetzgeber verpflichtet, prozentuale Vorgaben für den Anteil an emissionsarmen bzw. emissionsfreien Bussen im Öffentlichen Linienverkehr vorzuschreiben. Der Bund hat dies im Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz („SaubFahrzeugBeschG“) sehr kurzfristig in nationales Recht umgesetzt. Damit wird dem Grunde nach ab 1. August 2021 bis 31. Dezember 2025 eine Quote von 22,5 % an „emissionsfreien“ und von weiteren 22,5 % an „sauberen“. Bussen vorgeschrieben.

Das Land Baden-Württemberg hat angekündigt, diese bundesgesetzliche Vorgabe in einem Landesgesetz weiter zu konkretisieren. Diese Überlegungen bzw. die Grundzüge des Gesetzes sollen (erst!) am 15. November 2021 vorgestellt werden. Es ist derzeit noch unklar, wie die landesweite Umsetzung erfolgt. Diese könnte z. B. Aufgabenträger bezogen erfolgen (jeder Kreis muss die Vorgaben für sich einhalten) oder landesweit. Vorzugswürdig wäre eine landesweite Umsetzung, weil sich die Verkehrsräume sehr unterschiedlich darstellen. Elektrische Fahrzeuge sind etwa in einer urbanen Region mit kurzen Reichweiten viel leichter umzusetzen als in ländlichen Kreisen.

- Unter „**emissionsfreien**“ Fahrzeugen sind Busse mit Elektro- und Brennstoffzellenantrieb zu verstehen.
- „**Saubere**“ Busse nutzen „saubere“ Kraftstoffe nach DIN EN 15940. Solche sauberen Kraftstoffe – auch E-Fuels genannt – können synthetische Kraftstoffe auf Basis von „grünem“ regenerativ hergestellten Wasserstoff sein, aber auch Biokraftstoffe und paraffinhaltige Kohlenstoffe. Sie können in herkömmlichen Dieselbussen ohne Umbauten genutzt werden; deren Einsatz erfordert in den Verkehrsbetrieben (gegenüber emissionsfreien Bussen) einen relativ geringen zeitlichen Vorlauf bei der Umstellung.

Auswirkung auf die Vergabeverfahren

Die gesetzlichen Änderungen ziehen daher eine angepasste Vergabestrategie nach sich, auch, wenn die landesrechtlichen Vorgaben noch nicht definiert sind. Diese Anpassungen müssen, auf Grund der unmittelbar bevorstehenden Vergaben, unverzüglich erfolgen.

Die Verwaltung schlägt dabei eine vermittelnde Lösung vor, die sowohl dem Umweltschutz im Bereich der Emissionen Rechnung trägt, aber auch die derzeit realistischer Weise bestehenden Rahmenumstände angemessen berücksichtigt. Daher setzt die Verwaltung in erster Linie auf „saubere“ Fahrzeuge und kürzere Laufzeiten. Der verpflichtende Einsatz emissionsfreier Busse in den kurzfristig anstehenden Vergabeverfahren würde voraussichtlich zu folgenden, nicht behebbaren Problemen führen:

- E-Busse sind derzeit ca. 3-mal so teuer wie herkömmliche Dieselsebusse. Sie sind wirtschaftlich derzeit nur mit entsprechender Förderung zu betreiben. Brennstoffzellenbusse sind noch teurer.
- Sie haben nur eingeschränkte Reichweiten von rd. 150 km (Brennstoffzellenbusse ggf. mehr). Derzeit entwickelte Fahrplankonzepte erfordern daher bis zu dreimal mehr E-Busse als Dieselsebusse. Die Kosten sind daher im ländlichen Raum nicht darstellbar.
- Es muss wegen der steigenden Nachfrage mit sehr langen Lieferfristen gerechnet werden. Es droht die konkrete Gefahr, dass diese zum Linienstart gar nicht einsetzbar wären.
- In den Betrieben selbst muss eine Ladeinfrastruktur neu aufgebaut werden. Wegen der kurzen Reichweiten sind weitere dezentrale Ladepunkte erforderlich. Diese ist kurzfristig
- Die erforderliche Energieversorgung vor Ort kann derzeit nicht überall sichergestellt werden, insbesondere nicht mit regenerativen Energien.

Diese Punkte legen nahe, dass eine so kurzfristige Vorgabe zum Einsatz rein emissionsfreier Fahrzeuge sinnvoll nicht realisiert werden kann. Die „sauberen“ Fahrzeuge stellen dagegen eine Brückentechnologie dar. Sie leisten bereits einen substantiellen Beitrag zum Umweltschutz. Die Fachleute rechnen mit einer sehr dynamischen Entwicklung der emissionsfreien Fahrzeugtechnik in den nächsten Jahren. Diese technologische Entwicklung will die Kreisverwaltung nutzen, damit – sobald diese realisiert ist – ein schneller Umstieg erfolgen kann.

Deshalb schlägt die Verwaltung vor, bei den derzeit anstehenden Vergabeverfahren diesem Umstand Rechnung zu tragen und

- die Laufzeiten auf maximal sechs Jahre (anstatt bisher zehn Jahre) zu begrenzen
- schon jetzt einen Beitrag zur CO₂ Einsparung zu leisten und für diese Übergangszeiträume den Betrieb mit „sauberen“ Fahrzeugen zu ermöglichen. Dabei können aus Gründen der Nachhaltigkeit und der kürzeren Laufzeiten auch gebrauchte Dieselsebusse eingesetzt werden.
- Dieser Übergangszeitraum kann von den mittelständischen Unternehmen in der Region zur Vorbereitung der technologischen Transformation genutzt werden.
- Die Verwaltung wird diesen Übergangszeitraum nutzen, bei den danach anstehenden Vergaben die zwischenzeitliche Entwicklung im Fahrzeugmarkt zu berücksichtigen, um die Ziele der CVD so früh wie möglich in der Praxis umzusetzen.
- Grundsätzlich sind Angebote mit emissionsfreien Fahrzeugen aber zugelassen. Wertungsabschläge sollen eine Vergleichbarkeit mit Angeboten von sauberen Fahrzeugen ermöglichen.
- Durch den Einsatz „sauberer“ Fahrzeuge muss mit einer Kostensteigerung von voraussichtlich 5% gerechnet. Der Einsatz „emissionsfreier“ Fahrzeuge wird voraussichtlich bei den Fahrzeugen zu einer Verdreifachung der Kosten führen – ohne Ladeinfrastruktur und ohne Förderung.

- Für das Pilotprojekt Flexible Bedienformen gelten abweichende Regelungen gemäß Förderantrag.

Von diesem **Vorschlag** sind folgende Linienbündel betroffen:

- **Linienbündel Illertal**
 - Einbezogene Linien 23, 24, 70 und 723
 - Neue Laufzeit: 1. Juli 2022 bis 31. Dezember 2027 (5,5 Jahre), bisher vorgesehene Laufzeit bis 30. Juni 2032
 - Zulässige Antriebsarten: mindestens „saubere“ Fahrzeuge“, Dieselkraftstoffe sind ausgeschlossen
- **Linienbündel Ehingen/Allmendingen**
 - Einbezogene Linien 231, 306, 308, 312, 314, 319, 331 und 336. Die Linien 303 und 337 sollen aus Umlaufgründen dem Linienbündel Ehingen-Stadtbus zugeordnet werden
 - Neue Laufzeit: 1. Juli 2022 bis 31. Dezember 2026 (4,5 Jahre), bisher vorgesehene Laufzeit bis 30. Juni 2032
 - Zulässige Antriebsarten: mindestens „saubere“ Fahrzeuge“, Dieselkraftstoffe sind ausgeschlossen
- **Linienbündel Ehingen-Stadtbus**
 - Einbezogene Linien 301, 302, 303, 304 und 337
 - Neue Laufzeit: 1. Juli 2022 bis 31. Dez. 2026 (4,5 Jahre), bisher vorgesehene Laufzeit bis 30. Juni 2032
 - Zulässige Antriebsarten: mindestens „saubere“ Fahrzeuge“, Dieselkraftstoffe sind ausgeschlossen
- **Linienbündel Bahnhof Merklingen (3 Teilbündel)**
 - Einbezogene Linien: 30, 36, 37, 38, 333, 334, 335, 339, 350, 352, 363, 364, 365, 366, 367 und 368
 - Neue Laufzeit: 11. Dez. 2022 bis 14. Dez. 2026 (3,0 Jahre)
- **unverändert**
 - Zulässige Antriebsarten: Aufgrund der kurzen Laufzeit sollen noch Dieselkraftstoffe zugelassen sein, für „saubere“ Fahrzeuge“ soll ein Wertungsabschlag (bis zu 10%) eingeräumt werden.
(Hinweis: Ein Wertungsabschlag wirkt sich für die Zuschlagserteilung positiv aus).
- **Linienbündel Langenau**
 - Einbezogene Linien 58, 59, 582 und 591
 - Neue Laufzeit: 1. Januar 2023 bis 31. Dez. 2026 (4,0 Jahre), bisher vorgesehene Laufzeit bis 30. Juni 2032
 - Zulässige Antriebsarten: mindestens „saubere“ Fahrzeuge“, Dieselkraftstoffe sind ausgeschlossen
- **Linienbündel Langenau Stadtbus**
 - Bisher keine Vorgaben gemäß Nahverkehrsplan Alb-Donau-Kreis vom 29. Juni 2015
 - Einbezogene Linien 589.1 bis 589.3

- Anmerkung: Anpassung einer möglichen Verlängerung in Abstimmung mit der Stadt Langenau – Ziel: Harmonisierung der Laufzeit mit Linienbündel Langenau
- Pilotprojekt „**Flexible Bedienformen**“ Ehingen/Munderkingen
 - Vorgaben gemäß bewilligtem Förderantrag
 - Laufzeit: 1. Juli 2022 bis 30. Juni. 2030 (8,0 Jahre),
- **unverändert**
 - Zulässige Antriebsarten: nur „emissionsfreie“ Fahrzeuge“,
saubere Fahrzeuge und Dieselkraftstoffe sind ausgeschlossen

Die Verwaltung stimmt derzeit diese Vorschläge mit den ebenfalls betroffenen benachbarten Aufgabenträgern ab.

Wenngleich es nach der bundesrechtlich geltenden Regelung noch keine Vorgaben für die einzelnen Aufgabenträger gibt und das Landesgesetz möglicherweise Ausnahmen für ländliche Landkreise vorsieht, so zielen die vorgeschlagenen Änderungen doch auf einen substantiellen Beitrag zum Umweltschutz ab. Gleichzeitig sind sie auf für kleinere und mittlere Unternehmen kurzfristig realisierbar. Weiter ermöglichen sie einen zeitnahen Umstieg auf emissionsfreie Fahrzeuge.

Kosten und Finanzierung

a) Einmalige Kosten - €

b) Lfd. Kosten derzeit noch nicht abschätzbar

Haushaltsmittel sind für 2023 einzuplanen

Personalbedarf - Stelle

Gäste und Sachverständige: keine

Beschlussauszüge sind zu übersenden an:

FD 31 Verkehr und Mobilität 1 x

Vertagungsfähig ja

Ulm, 10. November 2021

Anlage

keine