

BESCHLUSSVORLAGE V0052/22 öffentlich	Referat	OB
		Stadtbus Ingolstadt GmbH
	Kostenstelle (UA)	800900
	Amtsleiter/in	Dr. Robert Frank
	Telefon	0841/97439300
	E-Mail	robert.frank@stadtbus-ingolstadt.de
Datum	25.01.2022	

Gremium	Sitzung am	Beschlussqualität	Abstimmungs- ergebnis
Stadtrat	24.02.2022	Kenntnisnahme	

Beratungsgegenstand

Antrag zum bevorstehenden Erwerb umweltfreundlicher Stadtbusse im Rahmen des Förderprogrammes für "alternative Antriebe von Bussen im Personenverkehr"
-Antrag der ödp-Stadtratsgruppe vom 16.09.2021-
Stellungnahme der Stadtbus Ingolstadt GmbH
(Referent: Oberbürgermeister Dr. Scharpf)

Antrag:

Der Stadtrat nimmt die Stellungnahme der Stadtbus Ingolstadt GmbH zur Kenntnis.

gez.

Dr. Christian Scharpf
Oberbürgermeister

Finanzielle Auswirkungen:

Entstehen Kosten: ja nein

wenn ja,

Einmalige Ausgaben		
Jährliche Folgekosten	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Euro:
Objektbezogene Einnahmen (Art und Höhe)	<input type="checkbox"/> Deckungsvorschlag von HSt: von HSt:	Euro:
Zu erwartende Erträge (Art und Höhe)	von HSt:	
	<input type="checkbox"/> Anmeldung zum 20	Euro:

Die Aufhebung der Haushaltssperre/n in Höhe von Euro für die Haushaltsstelle/n (mit Bezeichnung) ist erforderlich, da die Mittel ansonsten nicht ausreichen.

Die zur Deckung herangezogenen Haushaltsmittel der Haushaltsstelle (mit Bezeichnung) in Höhe von Euro müssen zum Haushalt 20 wieder angemeldet werden.

Die zur Deckung angegebenen Mittel werden für ihren Zweck nicht mehr benötigt.

Bürgerbeteiligung:

Wird eine Bürgerbeteiligung durchgeführt: ja nein

Kurzvortrag:

Das kommunale Verkehrsunternehmen Stadtbus Ingolstadt GmbH ist seit 03.12.2019 nach Art. 3 Abs. 1 VO (EG) 1370/2007 als Inhouse-Unternehmen mit der Erbringung von Verkehrsleistungen im öffentlichen Straßen-Personenverkehr im Stadtgebiet Ingolstadt und auf abgehenden Linienabschnitten in den Nachbarlandkreis Eichstätt betraut.

Gleichzeitig ist die Stadtbus Ingolstadt GmbH (SBI) öffentlicher Auftraggeber und Sektorenauftraggeber im Sinne der § 99 ff. GWB. In Verbindung mit den Inhalten der VO (EU) 2019/1106 (Clean-Vehicles-Directive) und deren Umsetzung in nationales Recht, dem Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz, ist die SBI verpflichtet, bei Fahrzeugneubeschaffungen seit dem 02.08.2021 einen bestimmten Anteil sog. „sauberer Fahrzeuge“ und einen bestimmten Anteil „lokal emissionsfreier“ Fahrzeuge zu beschaffen. Die Verpflichtung gilt unmittelbar und enthält keinen Ermessensspielraum.

Bis einschließlich 31.12.2025 beträgt der Anteil an Fahrzeugen, die „sauber“ sein müssen 22,5%. Weitere 22,5% müssen sogar „lokal emissionsfrei“ sein. Ab 01.01.2026 erhöht sich der Anteil an „sauberen“ und auch der Anteil an „lokal emissionsfreien“ Fahrzeugen noch einmal.

Die SBI hat zum Redaktionsschluss dieser Vorlage einen Fuhrpark von 101 eigenen Linienbussen und weitere 23 Fahrzeuge sind von privaten Verkehrsunternehmen der Region für die SBI als Subunternehmer im Einsatz. Bei Ersatz entsprechender Fahrzeuge oder Zusatzbeschaffungen aufgrund von Angebotsverbesserungen im Zuge des ÖPNV-Vorhabens „VGI NewMind“ müssen daher zwingend gewisse Stückzahlen an „lokal emissionsfreien“ Fahrzeugen beschafft werden. Technisch erfüllt diese Anforderung derzeit nur ein batterieelektrischer Bus oder ein Fahrzeug mit Wasserstoff-Brennstoffzelle. Busse mit CNG/LNG-Verbrennungsmotor („Gasbusse“) erfüllen nicht die Vorgaben der Clean-Vehicles-Direktive an „lokal emissionsfreie“ Fahrzeuge.

Der oben genannte SBI-eigene Fuhrpark wird ab Sommer 2022 durchgehend mit Bussen mit Abgasreinigungsstufe Euro 6 ausgerüstet sein, davon **74 % mit Elektrohybrid-Komponente**. Aus betrieblicher Sicht war es die zurückliegenden Jahre sinnvoll, sich auf eine kostengünstige und hoch effiziente Antriebsart zu konzentrieren. Die Betriebs- und Werkstattabläufe sind entsprechend optimiert.

Zukünftig muss mindestens mit einer weiteren Antriebsart geplant werden, weil die gesetzlichen Vorgaben für Sektorenauftraggeber und für ÖDA-betraute Verkehrsunternehmen – wie oben erläutert – bei Busbeschaffungen einen Mindestanteil an „lokal emissionsfreien“ Fahrzeugen vorschreiben.

Die betrieblichen Abläufe sowie die Instandhaltungs- und Revisionsabläufe sind demzufolge in den nächsten Jahren auf idealerweise zwei Antriebsarten auszurichten, eine davon „lokal emissionsfrei“. Eine zusätzliche Aufsplittung auf drei oder vier Antriebsarten ist im Hinblick auf deutlich höhere Betriebskosten problematisch. Über 90 % der kommunalen Verkehrsunternehmen, unter anderem in München, Nürnberg, Bamberg, Regensburg, aber auch Berlin oder Hamburg, setzen auf den batterieelektrischen Linienbus. Der Brennstoffzellenbus wird derzeit als Nischenprodukt nur in einigen wenigen Städten als technisches Experiment eingesetzt, z.B. in Wuppertal. Gasbusse werden als Restläufer in denjenigen Städten weiter betrieben, die diese Technologie bereits seit Jahren im Einsatz haben, in Bayern vor allem Augsburg. Kommunale Unternehmen, die aktuell den Umstieg von Diesel- auf Gasbus planen, sind nicht bekannt. Im Gegenteil, die Augsburger Verkehrsbetriebe planen perspektivisch ebenfalls den Einstieg in die Elektromobilität.

Seit Einführung des Abgasreinigungsstandards Euro 5 / EEV im Jahr 2009 ist der Linienbus mit Diesel-Verbrennungsmotor im Abgasverhalten einem CNG-Gasbus mit Fremdzündermotor ebenbürtig. Aus diesem Grund haben viele Städte im letzten Jahrzehnt am traditionellen Dieselbus festgehalten.

Aus Sicht der Geschäftsführung ist als nächster Innovationsschritt bei der Bustechnik daher der Einstieg in die vollständige lokale Emissionsfreiheit sinnvoll, die auch Lärmreduzierung beinhaltet. In Würdigung der Serienreife und angesichts der geschilderten technischen und rechtlichen Rahmenbedingungen bietet sich die schrittweise Einführung von Elektrobussen an, parallel werden aktuelle Entwicklungstrends der Bustechnologie weiterhin genau beobachtet und ausgewertet.