

Protokoll:

1. Sachstand Fahrzeugbeschaffungen

Zur Erörterung des Sachstands bei der Fahrzeugbeschaffung erteilt die Vorsitzende dem stv. Werkleiter Probst das Wort. Er verweist zunächst auf die Beschlussfassung zur Fahrzeugbeschaffung aus der Juli-Sitzung, wo in Teilen die Ausstattung von Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb in Abhängigkeit von ggf. gewährten Fördermitteln angelegt war.

Er berichtet, dass zwischenzeitlich der im März dieses Jahres über das Umweltamt gestellte Förderantrag für eine vollelektrische Kompaktkehrmaschine und einen vollelektrisch betriebenen Hubsteiger nach Auskunft des Umweltamtes aufgrund zu geringer Kilometerleistungen und damit verbunden zu geringer CO₂-Einsparung abgelehnt wurde.

Insoweit werden die beiden Fahrzeuge nunmehr mit herkömmlichem Dieselantrieb beschafft.

Bzgl. des vollelektrischen Transporters für die Straßenunterhaltung berichtet stv. Werkleiter Probst, dass für ein solches Fahrzeug theoretisch noch bis zum 27.09.2021 ein Förderantrag gestellt werden kann. Dieser ist jedoch nach seiner Einschätzung, wegen der Geringfügigkeit der Kilometerleistung, voraussichtlich ohne Aussicht auf Erfolg. Erwartungsgemäß beträgt die Bearbeitungszeit für den Förderantrag durch den Fördergeber rd. sechs Monate. Da ein ablehnender Bescheid zu erwarten ist, und vor dem Hintergrund der sehr langen Lieferzeiten durch die Corona-Pandemie würde sich der Zugang des Neufahrzeugs deutlich verzögern. Insoweit soll hier auf den Förderantrag verzichtet und ein Fahrzeug mit herkömmlichem Antrieb über den Rahmenvertrag der Zentralen Beschaffungsstelle des Landes beschafft werden.

Abschließend berichtet stv. Werkleiter Probst noch davon, dass beabsichtigt ist, ein vollelektrisches Abfallsammelfahrzeug im Rahmen einer Langzeitmiete für zwei Jahre zu testen. Entsprechende Gespräche hierzu werden aktuell geführt. Der potentielle Vermieter hat hierzu einen Förderantrag im aktuellen Programm gestellt. Das Förderprogramm würde ihn dabei verpflichten, die geförderten Anteile an den Mieter weiterzugeben. Die reale Reichweite eines solchen Fahrzeugs liegt bei rund 75 km. Daher kommt hier nur ein Fahrzeug in Betracht, das lediglich innerhalb des Stadtgebiets verkehrt und umschlägt, wie z. B. die Altpapiersammlung. Herr Probst führt aus, dass das Projekt unter dem Vorbehalt eines positiven Förderbescheids beim Vermieter steht und dann in einer der kommenden Sitzungen dem Werkausschuss zur Beratung vorgelegt werden soll.

RM Schupp fragt zum Kaufpreis eines elektrisch betriebenen Abfallsammelfahrzeugs nach. Den gibt stv. Werkleiter Probst mit rd. 850.000 € bis zu 1.200.000 € an – je nach erforderlicher Ausstattung bei den Batteriepaketen an. Werkleiter Mannheim ergänzt, dass nach einem ersten Angebot die Mietkosten für die Gesamtlaufzeit von 24 Monaten sich insgesamt auf 160.000 € bis 170.000 € summieren, darin ist ein Full-Service-Vertrag inkludiert, lediglich der Reifenverschleiß wäre hierin nicht berücksichtigt. Die Mietkosten für ein herkömmliches Abfallsammelfahrzeug ohne Full-Service Vertrag

liegen bereits zwischen 3.500 – 4.000 € im Monat, so dass der Mehraufwand aus Sicht von Werkleiter Mannheim überschaubar ist um eigene Erfahrungen mit diesem neuen Antriebskonzept zu sammeln, insbesondere da die Situation in Ludwigshafen oder Mainz nicht auf Koblenz übertragbar ist. Er weist auch noch einmal darauf hin, dass heute hierzu kein Beschluss gefasst werden soll, sondern lediglich eine erste Information des Ausschusses erfolgt.

RM Schupp ist der Auffassung, dass die hier vorgestellten Kosten für einen Versuch zu hoch sind. Er ist der Auffassung, dass man hier in Richtung Wasserstoffantrieb denken muss. Er kann jedenfalls dem vorgeschlagenen Versuch nicht zustimmen.

RM Lipinski-Naumann fragt zum abgelehnten Förderbescheid nach. Sie will wissen, wieviel Kilometer im Antrag für die beiden Fahrzeuge angegeben wurden und ab welcher Kilometerleistung denn mit einer Förderung zu rechnen ist. Sie verweist hier auch auf die guten Erfahrungen bei der koveb mit dem Erdgasantrieb und die dort diskutierten Schwierigkeiten zu einer möglichen Umsetzung von elektrischen Antrieben.

Stv. Werkleiter Probst erläutert, dass man für die beiden beantragten Fahrzeuge insgesamt knapp unter 25.000 km pro Jahr kalkuliert hat. Er erläutert weiter, dass man vom Fördergeber keine Aussage erhalten wird, ab welcher jährlichen Laufleistung ein Antrag positiv beschieden würde. Das Verfahren läuft nach seiner Kenntnis so ab, dass erst alle eingegangenen Anträge gesammelt werden. Im nächsten Schritt wird priorisiert, welche dieser Anträge die höchste CO₂-Einsparung versprechen. Dabei steht man nach seiner Auffassung insbesondere in Konkurrenz zu größeren Städten, die dann für ihren Fuhrpark auch eine Förderung für größere Stückzahlen mit entsprechend insgesamt größerem CO₂-Minderungspotential darlegen können.

Hinsichtlich des Hinweises von RM Lipinski-Naumann zum Erdgasantrieb, weist die Vorsitzende noch einmal darauf hin, dass man aktuell auch ein erdgasbetriebenes Abfallsammelfahrzeug im Langzeitversuch testet. Ziel des hier vorgestellten Versuchs zum Abfallsammelfahrzeug mit Elektroantrieb soll es u. a. auch sein, die beiden alternativen Antriebe hinsichtlich ihrer Einsatztauglichkeit und Kosten zu vergleichen.

Zu weiteren Hinweisen i. S. Klimanotstand und Fragen zu den Kosten des Dieselantriebs seitens AM Bohlender erläutert die Vorsitzende erneut, dass heute zunächst nur eine erste Information an den Ausschuss erfolgen sollte. Sie bittet daher darum die Diskussion erst im Rahmen der vorgesehenen künftigen Beratungen zu vertiefen. Dagegen regt sich kein Widerspruch, so dass die Vorsitzende zum nächsten Tagesordnungspunkt überleitet.