



Beschlussvorlage

Vorlage: BV/0395/2021		Datum: 07.06.2021	
Dezernat 2			
Verfasser:	70-EB "Kommunaler Servicebetrieb Koblenz"	Az.:	
Betreff: Fahrzeugbeschaffung 2021			
Gremienweg:			
01.07.2021	Werkausschuss "Kommunaler Servicebetrieb Koblenz"	<input type="checkbox"/> einstimmig <input type="checkbox"/> abgelehnt <input type="checkbox"/> verwiesen	<input type="checkbox"/> mehrheitl. Kenntnis <input type="checkbox"/> vertagt <input type="checkbox"/> Enthaltungen
	TOP	öffentlich	<input type="checkbox"/> ohne BE abgesetzt <input type="checkbox"/> geändert <input type="checkbox"/> Gegenstimmen

Beschlussentwurf:

Der Werkausschuss beauftragt die Werkleitung mit der Beschaffung von mehreren Fahrzeugen gem. nachstehender Begründung. Es ergeht der Auftrag, die entsprechenden Vergabeverfahren – soweit erforderlich - mit der Zentralen Vergabestelle abzustimmen, durchzuführen und die Aufträge nach Zustimmung durch das Rechnungsprüfungsamt nach Abschluss der Verfahren zu vergeben.

Begründung:

Die Werkleitung beabsichtigt die in Anlage 1 zu dieser Beschlussvorlage dargestellten Fahrzeuge und Maschinen aus den Bereichen Abfallwirtschaft, Straßenreinigung und Straßenunterhaltung zu beschaffen. Wo möglich, sollen die Rahmenverträge der zentralen Beschaffungsstelle Rheinland-Pfalz genutzt werden. Bei Nutzung der Rahmenverträge entfällt die Ausschreibung über die Zentrale Vergabestelle. Wo die Nutzung der Rahmenverträge nicht möglich ist, werden die entsprechenden Vergabeverfahren mit der Zentralen Vergabestelle der Stadt Koblenz abgestimmt und durchgeführt. In beiden Varianten wird vor Auftragsvergabe die Zustimmung des Rechnungsprüfungsamtes eingeholt.

Bei den in Anlage 1 gelisteten Fahrzeugen aus dem Bereich der Abfallwirtschaft (Lfd.-Nr. 1.1 bis 1.4) und bei den Fahrzeugen (Lfd.-Nr. 2.1 bis 2.3 und 2.6) aus dem Bereich Straßenreinigung handelt es sich um reguläre Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen, die altersbedingt inzwischen stark wartungs- und reparaturanfällig geworden sind und deren Einsatz im Regelbetrieb nicht mehr wirtschaftlich ist. Sie sollen durch Neufahrzeuge ersetzt und als Reservefahrzeuge weiter vorgehalten werden. Bisher vorgehaltene Ersatzfahrzeuge älteren Baujahrs sollen dann aus dem Bestand genommen und versteigert werden.

Die Fahrzeuge aus dem Bereich Straßenreinigung (Lfd.-Nr. 2.4 und 2.5) werden zusätzlich zum bisherigen Fahrzeugbestand benötigt, um insbesondere der Erweiterung des Radwegenetzes und den damit einhergehend auch erhöhten Winterdienstanforderungen in diesem Bereich gerecht zu werden.

Die Elektro-Lastenräder (Lfd.-Nr. 2.7) sollen als Projekt zusätzlich in den Fuhrpark aufgenommen werden, um die Straßenreinigung bei kleineren bis mittleren Verunreinigungen zu entlasten und ggf. auch LKW-Verkehr zu reduzieren. Erste Versuche in diese Richtung wurden unternommen und sollen fortgeführt werden. Derzeit wird über das Umweltamt abgestimmt, inwieweit für die Beschaffung Fördermittel gem. der E-Lastenrad-Richtlinie des Bundesumweltministeriums in Anspruch genommen werden können.

Der Bereich Straßenunterhaltung wurde organisatorisch neu gegliedert. Zur wirtschaftlicheren Aufgabenerledigung werden die Fahrzeuge (Lfd.-Nr. 3.1 bis 3.3) zusätzlich zum bisherigen Bestand benötigt.

Zur Umsetzung der Antriebskonzepte im Rahmen der vorgesehenen Beschaffungen nach Anlage 1:

Abfallsammelfahrzeuge - (Lfd.-Nr. 1.1 und 1.2)

Die Werkleitung schlägt vor, die Abfallsammelfahrzeuge (Lfd.-Nr. 1.1 und 1.2) mit einem herkömmlichen Dieselantrieb nach aktueller Abgasnorm zu beschaffen. In diesem Jahr wurden dem EB 70 zwar vollelektrifizierte Modelle und Modelle mit Brennstoffzellen als „Range Extender“ von einigen Anbietern „auf dem Papier“ vorgestellt. Eine Möglichkeit zur Erprobung bestand bisher nicht. Nach Auffassung des EB 70 wurde jedoch aus den Gesprächen deutlich, dass hier mit erheblichen Beschaffungskosten (bis zu 1 Mio. EURO je Fahrzeug) zu rechnen ist. Zur Aufrechterhaltung der Garantieleistungen für die ersten 24 Monate sind zudem Serviceverträge (ca. 50.000 € p.a.) ergänzend zu schließen. Erweiterte oder verlängerte Garantien über 24 Monate wurden nicht in Aussicht gestellt. Inwieweit nach Ablauf der Garantie ortsansässige Werkstätten technisch und personell in der Lage wären Arbeiten an den Fahrzeugen durchzuführen, konnte nach Auffassung des EB 70 nicht befriedigend erläutert werden. Selbst wenn die hohen Beschaffungskosten durch künftige Förderaufrufe gemindert werden könnten, ist die Werkleitung der Auffassung, dass insbesondere auch aufgrund der Unwägbarkeiten im weiteren Betrieb der Fahrzeuge, der Einsatz von elektrifizierten Antrieben, jedenfalls zum jetzigen Zeitpunkt, verfrüht wäre. Zur Erprobung von Abfallsammelfahrzeugen mit Erdgasantrieb ist seit Oktober 2020 ein entsprechendes Fahrzeug über eine Langzeitmiete von 24 Monaten im Einsatz. Das Fahrzeug hat aus verschiedenen Gründen aktuell hohe Standzeiten, so dass hier zum jetzigen Zeitpunkt noch keine verlässliche Prognose zum Dauerbetrieb möglich ist.

Teleskoplader und Baggerlader - (Lfd.-Nr. 1.2 und 1.4)

Es handelt sich um Fahrzeuge aus dem Segment „Baumaschinen“ mit vergleichsweise geringen Einsatzzeiten. Selbst wenn in diesem Segment alternative Antriebe serienreif zur Verfügung stünden, wären die zu erwartenden Mehrkosten unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten vor dem Hintergrund der geringen Einsatzzeiten und der somit zu erwartenden geringen CO₂-Minderung nach Auffassung der Werkleitung unverhältnismäßig, so dass hier die Beschaffung mit Dieselantrieb nach aktueller Abgasnorm empfohlen wird.

Fahrzeug mit Wechselaufbau Straßenwaschwagen / Winterdienst (Lfd.- Nr. 2.1)

Zwar sind inzwischen am Markt auch vollelektrifizierte LKW-Fahrgestelle verfügbar – diese sind aber in der Regel auf die Anforderungen im Speditionsgewerbe konzipiert. Insbesondere für den vorgesehenen Einsatz als Winterdienstfahrzeug, ist aber zur Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht ein zuverlässiges Fahrzeug mit zuverlässiger Reichweite auch im Winter erforderlich. Insofern schlägt die Werkleitung vor, das Fahrzeug mit herkömmlichen Dieselmotor nach aktueller Abgasnorm zu beschaffen.

Pritschenfahrzeuge (Anhängerbetrieb) - (Lfd.-Nr. 2.2, 2.3 und 3.1)

Aufgrund der Einsatzbedingungen (z.B. Mitführung von verschiedenen Anhängern) sind nach Auffassung der Werkleitung in diesem Segment entsprechende elektrifizierte Antriebe nicht geeignet. Im Zuge der Recherche zu den Beschaffungen 2018/2019 hat sich gezeigt, dass gängige elektrifizierte Modelle (wie z.B. Crafter, Sprinter, TGE, Daily) im Segment bis 3,5 t zul. Gesamtgewicht keinen Anhängerbetrieb gewährleisten können. Auch im Zuge der Ausschreibung der Zentralen Beschaffungsstelle des Landes Rheinland-Pfalz (Rahmenvertrag Nutzfahrzeuge II, ab 2021) sind in diesem Segment nur Fahrzeuge mit Dieselantrieb verfügbar. Insofern wird empfohlen diese Fahrzeuge mit herkömmlichem Dieselantrieb nach aktueller Abgasnorm zu beschaffen.

Schmalspurfahrzeug (Streuer und Schild) und Kleinkehrmaschine (Streuer / Frontkehrmaschine) – (Lfd.-Nr. 2.5 und 2.5)

Auch diese Fahrzeuge werden u. a. im Winterdienst, insbesondere auf Radwegen eingesetzt. Zur Erfüllung der Verkehrssicherungspflichten sind erhöhte Anforderungen an die Zuverlässigkeit und Reichweite auch im Winter erforderlich. Insofern schlägt die Werkleitung vor, die Fahrzeuge mit herkömmlichen Dieselmotor nach aktueller Abgasnorm zu beschaffen.

Kompaktkehrmaschine und Fahrzeug mit Hubarbeitsbühne – (Lfd.-Nr. 2.6 und 3.3)

Eine vergleichbare vollelektrifizierte Kompaktkehrmaschine ist bereits im Bestand, kleine voll-elektrifizierte Fahrzeuge mit Hubarbeitsbühne sind nach Recherche am Markt verfügbar. Für die hier genannten Fahrzeuge wurde insoweit im März über das Umweltamt im Rahmen der Förderrichtlinie Elektromobilität des BMVI ein entsprechender Förderantrag gestellt. Bis zum Verfassen dieser Vorlage hat der Fördergeber noch keine Entscheidung getroffen. In Anlage 1 sind jeweils die geschätzten Beschaffungskosten (Variante A vollelektrifiziert, Variante B herkömmlicher Dieselantrieb nach aktueller Abgasnorm) dargestellt. Sofern eine Förderung bewilligt würde, ist gem. dem seinerzeitigen Förderaufruf mit einem Rückfluss i. H. von 90 % der Mehrkosten im Vergleich zum Dieselantrieb zu rechnen. Insbesondere bei der Kompaktkehrmaschine zeigt der Kostenvergleich zwischen Variante A und B, dass ohne Förderung die Kosten der elektrifizierten Variante (A) erheblich über den Kosten der herkömmlichen Dieselvariante (B) liegen. Auch im Sinne des Gebührenzahlers empfiehlt die Werkleitung insoweit die Antriebskonzepte der beiden Fahrzeuge von der Bewilligung der Förderung abhängig zu machen. Sofern ein positiver Förderbescheid ergeht, würden die vollelektrifizierten Fahrzeuge ausgeschrieben. Sofern ein negativer Förderbescheid ergeht, würden die Fahrzeuge mit herkömmlichen Dieselantrieb nach aktueller Abgasnorm ausgeschrieben.

Kastenwagen 3,5 t (4,25 t) – (Lfd.-Nr. 3.2)

Ein vergleichbares vollelektrifiziertes Fahrzeug ist im Bestand und nach Einschätzung des EB 70 für den vorgesehenen Einsatz auch grundsätzlich geeignet. Um eine ausreichende Nutzlast zu gewährleisten, wäre in der Dieselvariante ein Fahrzeug mit zul. Gesamtgewicht von 3,5 t ausreichend – aufgrund des Batteriegewichts, wäre für die vollelektrifizierte Variante ein zulässiges Gesamtgewicht von 4,25 t erforderlich. Im Förderaufruf zur Förderrichtlinie Elektromobilität des BMVI vom Anfang des Jahres, waren Nutzfahrzeuge der Klassen N1 und N2 von einer Förderung ausgenommen. Insofern konnte hierzu bisher noch kein Förderantrag gestellt werden. In Anlage 1 sind jeweils die geschätzten Beschaffungskosten (Variante A vollelektrifiziert, Variante B herkömmlicher Dieselantrieb nach aktueller Abgasnorm) dargestellt. Wann neue Förderraufrufe erfolgen und welchen Umfang ggf. künftige Förderaufrufe haben, ist derzeit nicht abschätzbar. Das Fahrzeug wird jedoch zum Abschluss der organisatorischen Änderung des Bereichs Straßenunterhaltung möglichst zeitnah benötigt. Die Werkleitung empfiehlt insofern abzuwarten, ob im Laufe des 3. Quartals 2021 ein geeigneter Förderaufruf erfolgt und hierzu dann ggf. einen Förderantrag für die elektrifizierte Variante zu stellen. Sollte im 3. Quartal 2021 kein geeigneter Förderaufruf erfolgen, oder eine hierzu ggf. beantragte Förderung negativ beschieden werden, empfiehlt die Werkleitung auch im Sinne einer sparsamen Verwendung von Haushaltsmitteln das Fahrzeug mit herkömmlichem Dieselantrieb nach aktueller Abgasnorm aus-zuschreiben.

Mittel stehen im Wirtschaftsplan des EB 70 in ausreichender Höhe zur Verfügung.

Anlage/n:

Anlage 1: Fahrzeugbeschaffungen 2021

Historie:

Auswirkungen auf den Klimaschutz:

Teilweise werden Bestandsfahrzeuge durch Neufahrzeuge mit geringeren Emissionen ersetzt, teilweise werden zusätzliche Fahrzeuge mit modernen Motoren und vergleichsweise geringen Emissionen beschafft, so dass nur geringe Auswirkungen auf das Klima erwartet werden.