



von: Roger Lewandowski
Landrat

an: Andrea Johlige
Vorsitzende Fraktion DIE LINKE

nachrichtlich: an die Vorsitzende des Kreistages, Manuela Vollbrecht,
und allen Kreistagsfraktionen z. K.

Anfrage der Fraktion DIE LINKE im Kreistag Havelland vom 05.04.2018 zum Themenkomplex Umstellung der kommunalen Fuhrparks, Fahrzeug- und Busflotten

Der Beantwortung der einzelnen Fragen möchte ich einige allgemeine Anmerkungen voranstellen. Der Bund hat mit seinem Sofortprogramm „Saubere Luft 2017 – 2020“ ein Maßnahmenpaket für bessere Luft in den Städten aufgelegt.

Gegenstand des Sofortprogramms sind verschiedene Förderprogramme wie

1. Elektrifizierung des Verkehrs
2. Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme
3. Nachrüstung von Dieselnissen im ÖPNV
4. Verbesserung von Logistikkonzepten und Bündelung von Verkehrsströmen
5. Förderung des Radverkehrs
6. Umweltbonus (Kaufprämie für E-Fahrzeuge).

Die Förderprogramme werden in den verschiedenen Bundesministerien bearbeitet.

- 1. Was würde die Umrüstung der Bus-Flotte der kreiseigenen Havelbus GmbH**
 - a) auf Dieselnisse der aktuellen Norm Euro 6;**
 - b) auf Elektrobusse;**
 - c) auf Hybridbusse;**
 - d) auf einen sinnvollen und wirtschaftlich verträglichen Mix aus den unter a) bis c) genannten modernen Fahrzeugen kosten**

Seit 2015 werden von der Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH nur noch Fahrzeuge mit der Euro VI-Norm angeschafft. Heute erfüllen bereits ca. 30 % der Fahrzeuge die Euro VI-Norm.

Zu Fragen der Umrüstung wurde bei den Herstellern nachgefragt. Der Hersteller Daimler Buses (ca. 75 % der Fahrzeuge der HVG) bietet keine Nachrüstlösungen bei den Abgasstufen Euro V/EEV auf Euro VI-Niveau an. Sofern Drittanbieter hier zertifizierte Lösungen anbieten, erteilt Daimler Buses aus haftungsrechtlichen Gründen keine Freigabe dafür, d. h. die Fahrzeuge könnten dann nach Umrüstung nicht mehr im Linienverkehr eingesetzt werden.

Seitens der übrigen Hersteller werden ebenfalls keine Lösungen zur Nachrüstung angeboten.

Eine Beschaffung von Fahrzeugen mit alternativen Antriebsformen ist gegenwärtig fast doppelt so teuer wie die Beschaffung von Dieselfahrzeugen mit Euro VI-Norm. Gefördert werden hier nur ca. 50 % der Mehrkosten der Investitionen, sodass der Einsatz dieser Fahrzeuge momentan wirtschaftlich nicht vertretbar ist.

Ferner ist natürlich auch darauf hinzuweisen, dass infrastrukturelle Voraussetzungen in den Einsatzorten geschaffen werden müssen.

2. Welche Konditionen gelten für eine Antragstellung auf Mittel nach der im Artikel aus der MAZ genannten Förderrichtlinie?

Zur Förderung der Elektrifizierung des Verkehrs (Förderprogramm 1) hat das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit eine Richtlinie zur Förderung der Anschaffung von Elektrobussen im ÖPNV erlassen, bei der bis zu 80 % der Investitionsmehrkosten gefördert werden können. Antragsberechtigt sind Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft oder der öffentlichen Hand, die Personen im ÖPNV befördern. Die Förderfähigkeit ist u. a. gegeben, sofern es sich um Neufahrzeuge handelt, mehr als fünf Fahrzeuge beschafft werden, die Nutzung erneuerbarer Energiequellen sichergestellt ist und der Förderbedarf anhand nachvollziehbarer Wirtschaftlichkeitsberechnungen nachgewiesen wird.

Die Nachrüstung von Dieselmotoren (Förderprogramm 3 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur), die überwiegend in den von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Kommunen (hier nur zutreffend für Berlin und Potsdam) unterwegs sind, wird gefördert. So werden entsprechend der Unternehmensgröße anteilig 40 – 60 % der Umrüstkosten gefördert, max. 15 T EUR pro Fahrzeug. Antragsberechtigt sind auch hier öffentliche und private Verkehrsunternehmen, aber auch Gebietskörperschaften und Verkehrsverbände.

3. Beabsichtigen der Landkreis oder die kreiseigenen Havelbus GmbH, Fördermittel aus der o. g. Förderrichtlinie zu beantragen? Wenn nein, warum nicht? Wenn ja, welche Konsequenzen hätte dies auf die Betriebskostenentwicklung im Vergleich zu den aktuellen Betriebskosten?

Fördermittel für die Umrüstung der Busflotte werden nicht beantragt, da der Hersteller Daimler Buses keine Freigabe für die Umrüstung erteilt und die Fahrzeuge dann nicht mehr eingesetzt werden könnten.

Die Beantragung von Fördermitteln zur Elektrifizierung des Verkehrs wird im Rahmen der Betriebshoferweiterung Falkensee geprüft.

4. Was würde die Umrüstung der Busflotten der übrigen an der Umsetzung des Nahverkehrsplanes des Landkreises HVL beteiligten und mit dem Landkreis kooperierenden Unternehmen nach den unter a) bis d) genannten moderneren Fahrzeugen kosten?

Auch für die kooperierenden Unternehmen gelten die gleichen Rahmenbedingungen und die fehlende Freigabe bei Nachrüstung sowie die Preise für den Neuerwerb von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb und die diesbezüglichen Förderbedingungen.

5. Könnte der Landkreis für die unter 4. genannten Unternehmen ebenfalls Fördermittel beantragen? Wären die Unternehmen ggf. selbst förderfähig? Wenn ja, sind dem Landkreis Absichten der Unternehmen auf Antragstellung nach der o.g. Förderrichtlinie bekannt?

Die privaten Unternehmen sind selbst antragsberechtigt. Es gelten die Konditionen ebenso wie für die öffentlichen Unternehmen.

6. Was würde die Umrüstung der Fahrzeugflotte der kreiseigenen Müllentsorgungsfirma und ihrer Tochterfirmen sowie der Krankenwagen der Havelland-Kliniken und ihrer Tochterfirmen in moderne Fahrzeuge nach den o. g. Kategorien a) bis d) kosten?

Die Havelländische Abfallwirtschaftsgesellschaft mbH verfügt über 54 Nutzfahrzeuge, von denen bereits 50 % die Euro VI-Norm erfüllen. Auch hier liegen keine Angebote zu Umrüstungen vor.

Für den Ersatz der übrigen Fahrzeuge wären Investitionen von mehr als 5,0 Mio. EUR notwendig. Bei planmäßiger Erneuerungsrate würde der gesamte Fuhrpark in fünf Jahren der Euro-Norm VI entsprechen.

Entsorgungsfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von 26.000 kg und einer Nutzlast von 10.000 bis 15.000 kg und alternativer Antriebsform (Elektro bzw. Hybrid) gibt es serienmäßig am Markt noch nicht, nur die Firma Volvo hat ein serienreifes Elektro-Entsorgungsfahrzeug mit einem Gesamtgewicht von 16.000 kg für den städtischen Einsatz entwickelt und will damit im Jahr 2019 in Serienproduktion gehen.

Die Einsatzfahrzeuge der Havelland Kliniken Unternehmensgruppe und speziell des Rettungsdienstes sind bis auf zwei Fahrzeuge bereits nach EURO-Norm VI ausgerüstet. Die beiden genannten Fahrzeuge werden bis spätestens 2020 ausgesondert. Die Fahrzeuge der nächsten Flotte werden den aktuell höchsten Standard bezüglich der Abgasnorm aufweisen.

Der sonstige Fuhrpark der Havelland Kliniken Unternehmensgruppe besteht im Wesentlichen aus Leasingfahrzeugen, welche der Abgasnorm entsprechen.



Lewandowski
Landrat