

# Umsetzung des Saubere-Fahrzeuge- Beschaffungsgesetz – Bürde oder Chance?

Mobilitätskonzept der KELL GmbH

Großpösna OT Störmthal (Cröbern), 09. Mai 2023

1. Gesetzliche Grundlagen
2. Links
3. Bürde – die Orientierungsphase
4. Aktueller Stand Mobilitätskonzept
5. Chance – Visionen am Standort
6. Schlussbemerkung

# 1. Gesetzliche Grundlagen

- Überarbeitete Clean Vehicles Directive (2019/1161)
  - 02.08.2021 bis 31.12.2025 – 10% der neu beschafften Fahrzeuge (LWK > 3,5 t zGM) müssen Ziele für saubere Fahrzeuge einhalten
  - 01.01.2026 bis 31.12.2030 – 15% der neu beschafften Fahrzeuge (LWK > 3,5 t zGM) müssen Ziele für saubere Fahrzeuge einhalten
  - Die Richtlinie sieht eine Überprüfung im Jahr 2027 vor.
- Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG 9.06.2021)
- Gilt für Beschaffungen nach Vergabeverordnung (Oberschwellenbereich)
- Länder können für ihren Zuständigkeitsbereich zulassen, dass öffentliche Auftraggeber ... die festgelegten Mindestziele nicht einhalten müssen, soweit die Mindestziele bereits durch andere öffentliche Auftraggeber innerhalb des Landes übererfüllt werden

## 2. Links

- <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/clean-vehicles-directive.html>  
– u. a. mit einem Leitfaden für Vergabestellen
- <https://www.now-gmbh.de>
- VKU-Information 104 „Alternative Antriebe in der kommunalen Abfallwirtschaft und Stadtreinigung“
- „Alternative Antriebe in der Abfallsammlung“ und „Der Einsatz alternativer Antriebe im Fuhrpark der kommunalen Abfallwirtschafts- und Stadtreinigungsbetriebe“ in Müll und Abfall, Ausgabe 3, 2022
- VKS-News 258 – Fuhrpark und Logistik
- „Erstellung eines Fuhrparkkonzeptes zum Aufbau einer klimaneutralen Fahrzeugflotte am Beispiel der Entsorgungsbetriebe Lübeck“ in Müll und Abfall, Ausgabe 2, 2023

## 3. Bürde der Umsetzung

- Verfügbarkeit von Fahrzeugen (Prototypen, Manufakturbetrieb, Kundenbindung über Datensammlung zur Bestimmung von erforderlichen Leistungsparametern)
- Preis der Fahrzeuge (ohne Fördermittel wirtschaftlich nicht darstellbar)
- Ablauf des Verfahrens zur Vergabe von Fördermitteln langwierig und unberechenbar
- Produktentwicklung (man kauft immer ein „veraltetes“ Fahrzeug bzgl. der ständigen Weiterentwicklung der Fahrzeugbatterien / Batteriekapazitäten)
- Fehlende Erfahrungen zur Zuverlässigkeit



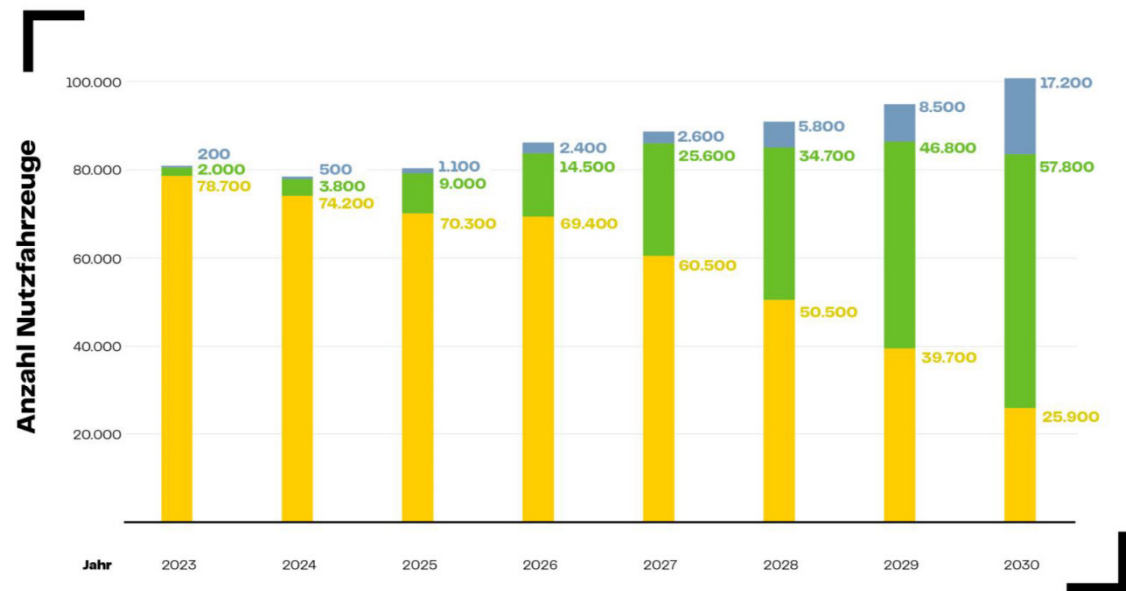
## 3. Bürde der neuen Herausforderungen

- Reichweite ist ein neuer limitierender Faktor bei der Tourenplanung (zusätzliche Reichweite ist überproportional teuer und verursacht zusätzlich Nutzlastverluste → Tourenplanung darf nicht nur streckenbezogen sondern muss unter Berücksichtigung von Zwischenlademöglichkeiten erfolgen → erfordert weitere Digitalisierung)
- Reichweite ist einer der Hauptkostenblöcke bei der Fahrzeugbeschaffung
- Neue Anforderungen an Werkstattausstattung und Qualifikation der Mitarbeiter



## 3. aber ...

- Gesetzliche Regelung bei Auftragsvergabe und
- Erwartete jährliche Absatzzahlen schwerer Nfz



\*Hinweise zur Unsicherheit durch unvollständige Marktabdeckung:  
 - Angaben liegen nicht für alle Antriebsarten, Hersteller und Jahre vor.  
 - Für die zweite Hälfte des Jahrzehnts liegt die Rückmeldungsquote bezogen auf die aktuellen Marktanteile bei 95%.  
 - Für die fossilen Antriebe lag die Rückmeldungsquote bis 2025 zwischen 70% und 90%.

\*\* Zur besseren Lesbarkeit sind die niedrigen Absatzzahlen zu PHEV und H<sub>2</sub>-Verbrennungsmotor nicht aufgeführt.

■ H<sub>2</sub>-Brennstoffzelle  
 ■ Batterie  
 ■ Fossil

## 4. Erfahrungsaustausch mit LVB

### ➤ Konzepterstellung

- Welche Touren sind mit zum Zeitpunkt der Konzepterstellung verfügbarer Technik mit alternativen Antrieben realisierbar?
- Welche Antriebstechnologie?
- Welche Infrastruktur ist aufzubauen (realisierbare Anschlusswerte, Brandschutz, Arbeitsschutz, Verkehrskonzept Betriebshof)?

### ➤ Umsetzungsphase

- Genehmigungsphase
- Bau

### ➤ Ausbau

- Verdoppelung der Kapazitäten am Betriebsstandort
- Satellitenladestationen an Endhaltestellen

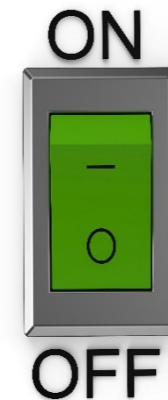


## 4. LVB-Bus-Port Leipzig-Lindenau



## 4. Fazit aus Erfahrungsaustausch mit LVB

- Der Einsatz von mehr als 2 Fahrzeugen mit alternativen Antrieben zum „Probieren“ und Erfahrungen sammeln bedarf eines konkreten Planes hinsichtlich Tank-/Ladeinfrastruktur und Einsatzgebieten
- Aufbau von Tank-/Ladestruktur derzeit und insbesondere in Zukunft offensichtlich zeitaufwendiger als Beschaffung von Fahrzeugen
- Professionelle Tank-/Ladeinfrastruktur lässt sich schwer skalieren, i.d.R. investitionsbedingt sprungfixe Kosten, d.h. um Tank-/Ladeinfrastruktur wirtschaftlich betreiben zu können, bedarf es von Anfang an einer gewissen Anzahl an Fahrzeugen
- Tourenplanung muss hinsichtlich des neuen begrenzenden Faktors Reichweite neu gedacht werden



## 4. Mobilitätskonzept KELL

- Einreichung Fördermittelantrag: 18.05.2022
- Bestätigung Eingang Antrag: 15.06.2022
- Mitteilung zum Bearbeitungsstand: 10.10.2022
- Nachfrage zu eingereichten Unterlagen: 21.10.2022
- Zuwendungsbescheid: 08.11.2022
- Suche Projektbegleiter
- Abstimmung zur Projektausschreibung Jan/Feb. 2023
- Ausschreibung Feb/Mrz. 2023
- Bietergespräche 29.03.2023
- Mitteilung über beabsichtigten Zuschlag 06.04.2023
- Zuschlag 17.04.2023

## 5. Chance – Visionen am Standort Cröbern

- Nutzung vorhandener Energiepotentiale am Betriebsstandort (Blockheizkraftwerke, Photovoltaik)
- Autarke Abfallentsorgung vom Betriebsstandort aus (zumindest für den Bereich Restabfall)
- Planbare Dekarbonisierung des Fuhrparks

Vielen Dank für Ihre  
Aufmerksamkeit!

Jens Adam  
Jens Meissner  
Geschäftsführer