

**Vorlage Nr.: S/381/2022**

**Anlage: 1**

**Az.: 797**

**Datum: 25.01.2022**



**Main-Tauber-Kreis.de**

**Betreff:**

Ausarbeitung einer Strategie zur Einführung alternativer bzw. emissionsfreier Antriebe im ÖPNV im Main-Tauber-Kreis

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Termin</b>	<b>Status</b>
Ausschuss für Soziales, Bildung, Kultur und Verkehr	09.03.2022	öffentlich

**Beschlussantrag:**

1. Der Ausschuss für Soziales, Bildung, Kultur und Verkehr nimmt die Information und den Bericht „Machbarkeitsstudie zu alternativen Antriebsmöglichkeiten (E-Busse, Wasserstoff)“ zur Kenntnis.
2. Die Landkreisverwaltung bzw. die Verkehrsgesellschaft Main-Tauber mbH (VGMT) werden ermächtigt, weitere notwendige Gespräche zu führen und im Rahmen der Zuständigkeitsordnung gutachterliche Untersuchungen bzw. Konzeptionen als Teil der Aufgabenerfüllung im ÖPNV in Auftrag zu geben, um eine Dekarbonisierungsstrategie sowie ein Fahrplankonzept für den straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Main-Tauber-Kreis auszuarbeiten.

## 1. Sachverhalt

Zum 02.08.2021 ist die Clean Vehicle Directive (CVD) der Europäischen Union in Kraft getreten. Diese wurde auf Bundesebene durch das Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge vom August 2021 (SaubFahrzeugBeschG) auf nationaler Ebene verankert. Eine entsprechende Umsetzungsrichtlinie auf Landesebene steht noch aus. Die CVD bzw. das SaubFahrzeugBeschG besagen im Kern, dass im Rahmen einer Neuvergabe mindestens 65 Prozent der eingesetzten Linienbusse emissionsarm sein müssen (z. B. Plugin-Hybride, Biokraftstoffe, synthetische Kraftstoffe oder Erdgas). 50 Prozent davon, also 32,5 Prozent der Gesamtflotte, müssen emissionsfrei sein (Fahrzeuge ohne Verbrennungsmotor oder einem Ausstoß von weniger als 1 g CO<sub>2</sub>/km).

Wie bereits in den vorangegangenen VGMT-Aufsichtsratssitzungen berichtet, wurde im vergangenen Jahr eine Detailuntersuchung zur Erfüllung der Mindestziele der Clean Vehicle Directive (CVD) im Linienbusverkehr im Main-Tauber-Kreis in Auftrag gegeben.

Inhalte der Detailuntersuchung waren unter anderem

- die IST-Datenerfassung und -aufbereitung,
- die Darstellung der Anforderungen aus der CVD,
- die Bewertung der verschiedenen sauberen und emissionsfreien Antriebstechnologien vor dem Hintergrund des Einsatzes im Liniennetz des Main-Tauber-Kreises,
- die Erstellung einer Grobkostenübersicht für den empfohlenen Technologie-Mix sowie
- die Erstellung einer Handlungsempfehlung.

Im Herbst 2021 wurden die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie der Landkreisverwaltung präsentiert. Nun wird der Gutachter die Ergebnisse im Rahmen eines Kurzvortrags im Ausschuss für Soziales, Bildung, Kultur und Verkehr vorstellen.

Die aktuellen Linienbuskonzessionen im Main-Tauber-Kreis laufen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2027 aus. Da ein Vergabeverfahren im ÖPNV einen entsprechenden Vorlauf benötigt, ist folgender vorläufiger Zeitplan vorzusehen:

09.03.2022	Vorstellung im Ausschuss für Soziales, Bildung, Kultur und Verkehr
2022	Beauftragung weiterer Gutachten z. B. zur Bereitstellung einer zentralen Ladeinfrastruktur durch den Landkreis
2023	Abstimmung mit den Gemeinden und Energieversorgern
2024	Ausarbeitung der Ausschreibungsfahrpläne

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- für die Neubetriebsaufnahme im Dezember 2027 sind ebenfalls zu berücksichtigen:</li> <li>- 2026: Stufe 1 der ÖPNV-Strategie 2030 für BW</li> <li>- 2030: Zielkonzept der ÖPNV-Strategie 2030 für BW</li> </ul>
2024	Entscheidung über Linienbündelzuschnitte und Festlegung der Ausschreibungsfahrpläne
2025	Vorabbekanntmachung der ÖPNV-Vergabe
2026	Veröffentlichung der Vergabeunterlagen
2027	Zuschlagserteilung
Fahrplanwechsel Dezember 2027	Neubetriebsaufnahme der Linienverkehre

Es wird vorgeschlagen, die Landkreisverwaltung bzw. die Verkehrsgesellschaft Main-Tauber mbH (VGMT) zu ermächtigen, weitere, notwendige Gespräche zu führen und gutachterliche Untersuchungen bzw. Konzeptionen in Auftrag zu geben, um einen Vorschlag für eine Strategie zur Einführung alternativer bzw. emissionsfreier Antriebe im ÖPNV (Dekarbonisierungsstrategie) sowie ein Fahrplankonzept für den straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Main-Tauber-Kreis unter Beachtung der CVD und dem SaubFahrzeugBeschG sowie der ÖPNV-Strategie 2030 des Landes Baden-Württemberg auszuarbeiten.

Bei der Vergabe von gutachterlichen Aufträgen ist jeweils die Zuständigkeitsordnung des Main-Tauber-Kreises im Sinne der Aufgabenerfüllung maßgeblich. Für die notwendigen Gutachten wird von Kosten in einer Größenordnung von ca. 40.000 Euro bis 60.000 Euro für die Jahre 2022 bis 2023 ausgegangen. Für den Haushaltsplan bzw. Wirtschaftsplan 2022 sind anteilige Mittel zur Finanzierung unter der Kostenstelle „Einzelmaßnahmen im ÖPNV“ vorgesehen. Ggf. müssen für den Haushaltsplan 2023 weitere Mittel eingebracht werden. Nach Vorliegen der weiteren Gutachten wird dem Kreistag bzw. den zuständigen Gremien erneut berichtet.

## **2. Alternativen**

Keine.

## **3. Finanzielle Auswirkungen**

Die Verwaltung und die VGMT gehen von Kosten für weitere Gutachten in Höhe von 40.000 Euro bis 60.000 Euro im Zeitraum 2022 bis 2023 aus. Die Mittel für Gutachten im ÖPNV-Bereich sind im Haushaltsplan 2022 des Main-Tauber-Kreises unter dem Produkt 547001 Kostenstelle 43150400 (ÖPNV Einzelmaßnahmen) eingestellt. Für 2023 müssen ggf. weitere Mittel im Rahmen der Haushaltsplanung veranschlagt werden.

#### 4. Klimarelevanz

Einschätzung der Klimarelevanz:

Auswirkungen auf den Klimaschutz	positiv <input checked="" type="checkbox"/>	keine <input type="checkbox"/>	negativ <input type="checkbox"/>
----------------------------------	---	--------------------------------	----------------------------------

Bei positiven und negativen Auswirkungen des Beschlusses bzw. der Maßnahme auf den Klimaschutz:

Treibhausgas(THG)-Ausstoß in CO <sub>2</sub> -eq			
Erhebliche Reduktion <input checked="" type="checkbox"/>	Geringfügige Reduktion <input type="checkbox"/>	Geringfügige Erhöhung <input type="checkbox"/>	Erhebliche Erhöhung <input type="checkbox"/>

Die Dekarbonisierung des Verkehrssektors ist ein wichtiger Bestandteil zur Erreichung der Klimaziele. Hierdurch wird der CO<sub>2</sub>-Ausstoß lokal reduziert. Wer öffentliche Verkehrsmittel nutzt, vermeidet Individualverkehr und trägt schon heute aktiv zum Umwelt- und Klimaschutz bei.

**Verfasser/-in:** Dr. Heiko Schnell, Thorsten Haas

**Bereich/Amt:** Amt für Schulen und ÖPNF / VGMT

**Dezernatsleitung:** Ursula Mühleck