

Beschaffung von Fahrzeugen

hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 09.08.2012

Sachverhaltsdarstellung:

Der Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg (SÖR) nimmt zum Antrag der SPD-Stadtratsfraktion zur Beschaffung von städtischen Fahrzeugen nach den Vorgaben der EU-Richtlinie 2009/33 nachfolgend Stellung:

1. Allgemein

Die EU-Richtlinie 2009/33 verlangt beim Kauf von Straßenfahrzeugen durch öffentliche Auftraggeber oberhalb des Schwellenwertes für europaweite Ausschreibungen (Beschaffungssumme > 200.000 EUR zzgl. MwSt.) seit dem 04. Dezember 2010 zumindest die Berücksichtigung

- des Energieverbrauches,
 - der CO₂-Emissionen sowie
 - der Emissionen von NO_x, Nichtmethan-Kohlenwasserstoffen und Partikel
- über die gesamte Lebensdauer des Fahrzeuges.

Die ausschreibenden Auftraggeber können diese Bedingungen auf zweierlei Weise erfüllen:

- Zunächst können die Vergabestellen technische Spezifikationen für die Energie- und Umweltsleistungen in den Vergabeunterlagen als Mindestanforderungen (z.B. Euro-Normen) festlegen. Angebote, die diese Mindestanforderungen nicht erfüllen, sind dann nicht zuschlagsfähig.
- Alternativ können die Vergabestellen durch eine in der Richtlinie festgelegte Berechnungsmethode die Energie- und Umweltauswirkungen finanziell bewerten, wobei der Energieverbrauch und die Emissionswerte über die gesamte zu erwartende Lebensdauer des Fahrzeuges Einfluss nehmen.

Der vorgegebene Anwendungsbereich umfasst neben Personenkraftwagen mit maximal 8 Sitzplätzen vor allem leichte Nutzfahrzeuge bis 3,5 Tonnen und schwere Nutzfahrzeuge über 3,5 Tonnen. Selbstfahrende Arbeitsmaschinen fallen nicht unter die EU-Richtlinie.

Eine Umsetzung der Richtlinie in nationales Recht ist zurzeit noch nicht erfolgt.

2. Anwendung im SÖR

SÖR ist als zentraler Dienstleister für die Beschaffung und Bewirtschaftung städtischer Dienstfahrzeuge verantwortlich.

Die EG-Richtlinie 2009/33 ist SÖR bekannt und wird bereits verbindlich bei europaweiten Ausschreibungen von städtischen Fahrzeugen oberhalb des Schwellenwertes von 200.000 EUR angewendet. Obwohl die Richtlinie derzeit noch nicht in nationales Recht umgesetzt wurde, werden seitens SÖR auch bei Vergaben unterhalb des Schwellenwertes die Bewertungskriterien analog angewendet.

Bei der Beschaffung von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen werden in Anlehnung an die EU-Richtlinie alle drei Faktoren

- der Energieverbrauch über die Lebensdauerbetriebskosten,
- die CO₂-Emission sowie
- die Emissionen von NO_x, Nichtmethan-Kohlenwasserstoffen und Partikel

über die Vorgabe von Grenzwerten bewertet.

Bei den schweren Nutzfahrzeugen werden die Schadstoffemissionsklassen, seit deren Einführung, analog den Pkw-Ausschreibungen, als Mindestanforderung genannt, wobei immer die jeweils bestmöglichen, verfügbaren Schadstoffklassen (Euro-Norm) gefordert werden.

Bei der Bewertung des Energieverbrauchs und der CO₂-Emissionen für Lkw gibt es allerdings noch Klärungsbedarf. Dies liegt daran, dass es sich bei über 90% der Lkw im städtischen Fuhrpark um Spezialfahrzeuge mit besonderen Aufbauten handelt. Für diese Fahrzeuge können die Fahrzeughersteller und Aufbaufirmen zurzeit noch keine Zahlen für Energieverbrauch und CO₂-Emission vor Fertigstellung der Fahrzeuge mit dem entsprechenden Aufbau angeben. Letztendlich beeinflusst das Aufbaukonzept den Kraftstoffverbrauch des Fahrzeuges sehr entscheidend. Inwieweit hierzu Regelungen bei der Umsetzung der EU-Richtlinie in nationales Recht erfolgen werden, ist abzuwarten.

Zur Ermittlung und Berechnung des wirtschaftlichsten Angebotes wird von SÖR die in der EU-Richtlinie festgelegte Berechnungsmethode angewandt. Dabei werden die Energie- und Umweltauswirkungen finanziell bewertet, wobei der Energieverbrauch und die Emissionswerte über die gesamte zu erwartende Lebensdauer des Fahrzeuges zugrundegelegt werden.

Die Vergabeentscheidung erfolgt daher nicht alleine aufgrund des Kaufpreises, sondern aufgrund einer Wirtschaftlichkeitsbetrachtung über die gesamte Einsatzdauer des Fahrzeuges (Lebenszykluskosten).

In Anlage 1 wird eine vergleichende Beispielrechnung vorgelegt.

3. Auswirkungen der EU-Richtlinie auf die Stadt Nürnberg

Generell ist festzustellen, dass die Anschaffungskosten für die Beschaffung umweltfreundlicherer Fahrzeuge aufgrund aufwendigerer Technik höher sind als für herkömmliche Fahrzeuge. Es ist jedoch davon auszugehen, dass mit zunehmender Verbreitung am Markt die Kosten für diese Fahrzeuge sinken werden. Zumal sich die höheren Anschaffungskosten im Lebenszyklus eines Fahrzeuges bei entsprechend geringerem Energieverbrauch und höherer Laufleistung bereits heute zum Teil kompensieren lassen.

Mit dem zunehmenden Einsatz ressourcenschonenderer, energiesparenderer und schadstoffausstoßfreundlicherer Fahrzeuge im städtischen Fuhrpark leistet auch die Stadt Nürnberg ihren Beitrag zur Förderung und Umsetzung der Entwicklung umwelt- und klimafreundlicher Technologien im Straßenverkehr.

4. Ausblick

Im Zuge der dritten Stufe der Haushaltskonsolidierung wurde – unter dem Fokus monetärer Einsparmöglichkeiten – das Projekt „Fuhrparkmanagement“ als übergeordnetes, gesamtstädtisches Projekt unter Federführung von OrgA und SÖR gestartet.

Ziel des Projekts ist es, die Kosten des städtischen PKW-Fuhrparks durch andere Formen der Bewirtschaftung (Leasing, Miete, Carsharing etc.) bzw. durch eine andere Form der Bereitstellung (z.B. Poolbildung und gemeinschaftliche Nutzung von Fahrzeugen durch mehrere Dienststellen etc.) zu senken.

Das Projekt zielt in erster Linie auf das Generieren monetärer Einsparungen ab. Durch eine generelle Reduzierung sowie Verjüngung des Pkw-Bestandes und durch gezielte, stadtweit abgestimmte Leistungsvorgaben (u.a. auch die Vorgabe von Umweltkriterien) bei der Bereitstellung entsprechender Pkw-Kapazitäten sind gleichzeitig positive Effekte hinsichtlich des Schadstoffausstoßes (CO₂, NO_x-Ausstoß) zu erwarten.

Der Zeitplan sieht das Erarbeiten eines Konzepts bis Jahresende 2013 vor, dass dann sowohl verwaltungsintern als auch in den Ausschüssen abgestimmt werden muss.

Beispielrechnung für eine Beschaffung eines Klein-PKW:

ANLAGE 1

Klein-PKW	Beispielfabrikat	Leistung	Kraftstoffverbrauch auf 100 km	CO ₂ -Ausstoß Fahrzeug	Energieverbrauch MJ/km	aktuelle Kraftstoffkosten	finanzieller Wert €/MJ	Energieverbrauchs-kosten * ¹	CO ₂ -Ausstoß-kosten* ²	Neupreis (einfachste Ausstattung)	Fahrzeug-gesamt-kosten-bilanz
<u>Benzin</u>	Opel Corsa 1,2 ecoflex	70 PS	5,5 l Super	129 g	1,76	1,70 €/l	0,0531	18.700 €	516 €	11.825 €	31.041 €
<u>Diesel</u>	Opel Corsa 1,3 CDTi ecoflex	75 PS	4,2 l Diesel	110 g	1,51	1,50 €/l	0,0417	12.600 €	440 €	14.680 €	27.720 €
<u>Elektro</u>	Citroen C-Zero	67 PS	13,5 kWh Strom	0 g* ²	0,49	0,25 €/kWh	0,0694	6.750 €	0 €	29.393 €	36.143 €
<u>Autogas</u>	Opel Corsa 1,2 LPG ecoflex	85 PS	6,8 l LPG	110 g	1,63	0,85 €/l	0,0354	11.560 €	440 €	14.865 €	26.865 €
<u>Erdgas</u>	Fiat Punto 1,4 Natural Power	70 PS	4,2 m ³ CNG	115 g	1,51	1,10 €/m ³	0,0306	9.240 €	460 €	15.300 €	25.000 €

*¹Gesamt-km-Leistung über Lebensdauer in Nürnberg bei rund 200.000 km

*²bei Verwendung von Strom aus regenerativen Energiequellen

= wirtschaftlichstes Angebot