



## SITZUNGSVORLAGE

**Thema:** Umstellung des Fuhrparks der Firma Strauss auf rein elektrisch betriebene Busse

**Frühere Beratungen:** Ausschuss für Umwelt und Technik am 8. März 2022 (733/2021)  
Ausschuss für Nahverkehr am 30.06.2022 (822/2022)

**Anlagen:**

**Sachvortrag:** Herr Philipp Reinalter, Geschäftsführer      Zeitdauer (ca.) 20 Min.

**Beschlussvorschlag:** Die Umstellung des Fuhrparks der Firma Strauss auf rein elektrisch betriebene Busse wird begrüßt. Im Rahmen einer entsprechenden Anschubförderung unterstützt der Bodenseekreis den Umstellungsprozess mit maximal 65 TEuro pro Bus bei insgesamt maximal 10 Bussen über eine Projektlaufzeit von fünf Jahren. Die Förderung erfolgt unter der Maßgabe, dass die Firma Strauss die bestehenden Fördermöglichkeiten für Busbeschaffung und Infrastruktur ausschöpfen wird.

Gremium	Zuständigkeit	Sitzung am	Öffentlichkeitsstatus
Kreistag	Beschluss	26.07.2022	öffentlich

**Finanzielle Auswirkungen (mit der Kämmerei abzustimmen!):**

ja

nein

**Aufwendungen/Auszahlungen**

**Ergebniswirksam:**

Einmaliger Aufwand \_\_\_\_\_ Euro  
Jährlicher Aufwand \_\_\_\_\_ Euro  
Gesamtbetrag \_\_\_\_\_ Euro  
Aufwand 1. Jahr \_\_\_\_\_ 260.000 Euro  
Aufwand 2. Jahr \_\_\_\_\_ 520.000 Euro  
Aufwand 3. Jahr \_\_\_\_\_ 650.000 Euro  
Aufwand 4. Jahr \_\_\_\_\_ 650.000 Euro  
Aufwand 5. Jahr \_\_\_\_\_ 650.000 Euro

**Investiv:**

Einmalige Auszahlung \_\_\_\_\_ Euro  
Jährliche Auszahlungen \_\_\_\_\_ Euro  
Gesamtbetrag \_\_\_\_\_ Euro  
Auszahlung 1. Jahr \_\_\_\_\_ Euro  
Auszahlung 2. Jahr \_\_\_\_\_ Euro  
Auszahlung 3. Jahr \_\_\_\_\_ Euro  
Auszahlung 4. Jahr \_\_\_\_\_ Euro  
Jährliche Abschreibung \_\_\_\_\_ Euro

**Erträge/Einzahlungen**

**Ergebniswirksam:**

Einmaliger Ertrag \_\_\_\_\_ Euro  
Jährliche Erträge \_\_\_\_\_ Euro  
Gesamtbetrag \_\_\_\_\_ Euro  
Ertrag 1. Jahr \_\_\_\_\_ Euro  
Ertrag 2. Jahr \_\_\_\_\_ Euro  
Ertrag 3. Jahr \_\_\_\_\_ Euro  
Ertrag 4. Jahr \_\_\_\_\_ Euro

**Investiv:**

Einmalige Einzahlungen \_\_\_\_\_ Euro  
Jährliche Einzahlungen \_\_\_\_\_ Euro  
Gesamtbetrag \_\_\_\_\_ Euro  
Einzahlung 1. Jahr \_\_\_\_\_ Euro  
Einzahlung 2. Jahr \_\_\_\_\_ Euro  
Einzahlung 3. Jahr \_\_\_\_\_ Euro  
Einzahlung 4. Jahr \_\_\_\_\_ Euro  
Jährliche Auflösung \_\_\_\_\_ Euro

**Mittelbereitstellung im Haushalt:**

**Ergebnishaushalt:**

**Investitionshaushalt:**

Produkt: \_\_\_\_\_  
Kostenstelle: \_\_\_\_\_  
Sachkonto: \_\_\_\_\_

Investitions-Nr. \_\_\_\_\_

Zur Verfügung stehende Mittel: \_\_\_\_\_ Euro

**ggf. noch bereit zu stellen: Ab 2025 \_\_\_\_\_ Insgesamt 2,73 Mio. Euro**

**Deckungsvorschlag: 2025: 260.000 €, 2026: 520.000 € und 2027 – 2029 jeweils 650.000 €**

**Ergebnishaushalt:**

**Investitionshaushalt:**

Produkt: \_\_\_\_\_  
Kostenstelle: \_\_\_\_\_  
Sachkonto: \_\_\_\_\_

Investitions-Nr. \_\_\_\_\_

**Medien:**

PowerPoint

pdf-Datei

**Elektronisch mitgezeichnet von:**

Landrat

Dezernat 1

Dezernat 2

Dezernat 3

Dezernat 4

## **1. Ausgangslage:**

Das Verkehrsunternehmen Strauss GmbH & Co. KG führt im östlichen Bodenseekreis den öffentlichen Personennahverkehr einschließlich der Schülerbeförderung im Rahmen des Linienerverkehrs nach § 42 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) durch. Auf 14 eigenkonzessionierten Regionalbuslinien werden derzeit täglich 20 Diesel-Kraftomnibusse (ohne Reserve) eingesetzt und ca. 1 Million Fahrplankilometer produziert. Die Genehmigungen laufen bis zum 30. September 2029.

Angetrieben aus den Folgen des Klimawandels und den dadurch veränderten Rahmenbedingungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) hat die Fa. Strauss ein Konzept zur Umstellung ihrer Regionalbusflotte auf emissionsfreie Elektrobusse erarbeitet, um somit einen Beitrag zur Verringerung des CO<sup>2</sup>-Ausstoßes zu leisten.

Die Ersetzung der Dieselsebuse durch Elektrobusse soll im Rahmen der üblichen Neubeschaffungsquoten und unter Berücksichtigung der Fördermittel (Landes- und Bundesförderung) für Infrastruktur und Elektrobusse erfolgen. Ein vollständig emissionsfreier Betrieb in 2029 kann nur dann erreicht werden, wenn bereits in den Jahren zuvor schrittweise mit der Umstellung begonnen wird.

Die erhebliche, finanzielle Belastung bei Umstellung auf elektrische Traktion ist für ein mittelständisches, privates Verkehrsunternehmen nicht vollständig als unternehmerisches Risiko tragbar. Daher fragte die Fa. Strauss an, ob es für das pilothafte Projekt komplementäre Fördermittel von Seiten des Bodenseekreises in Aussicht gestellt werden können.

Der Geschäftsführer der Firma Strauss, Herr Philipp Reinalter, hat das Projekt am 08.03.2022 bereits im Ausschuss für Umwelt und Technik vorgestellt.

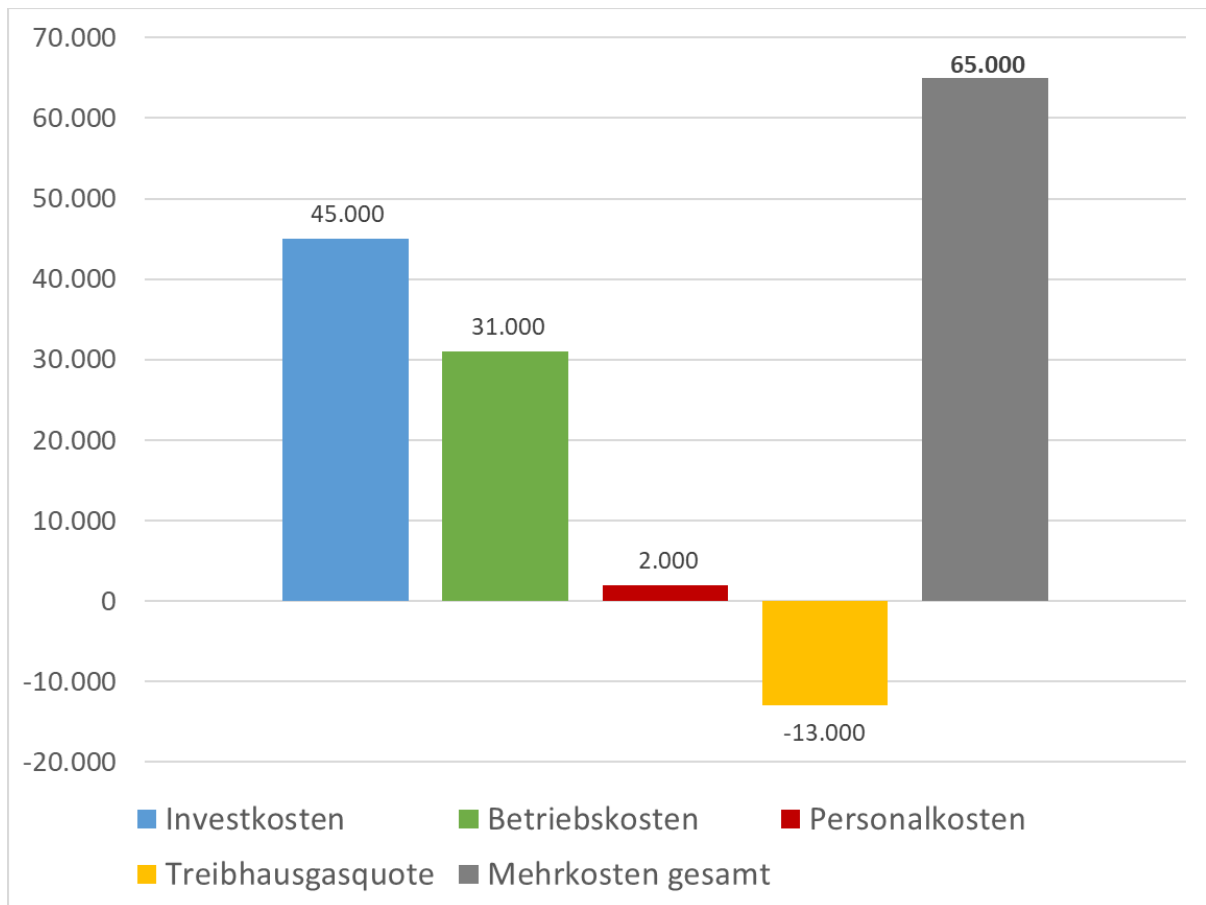
## **2. Sachverhalt:**

Die Beschaffung der Elektrobusse, beginnend ab 2025, soll in mehreren Stufen erfolgen. Bis zum Jahr 2027 sollen zehn Fahrzeugumläufe und damit 50 % der Regionalbuslinien mit Elektrobussen betrieben werden. Mit der Neuvergabe der Linien ab 2030 soll ein vollständig emissionsfreier Betrieb mit Elektrobussen angestrebt werden.

Die stufenweise Beschaffung der Elektrobusse ab 2025 ermöglicht die maximale Ausschöpfung der Busförderung des Landes Baden-Württemberg. Somit können, bei positiven Förderbescheiden, jeweils vier Elektrobusse in 2025 und 2026 sowie 2 Elektrobusse in 2027 beschafft werden (siehe Abbildung 1, Beschaffungsplan Elektrobusse). Ein vollständig emissionsfreier Betrieb ab 2030 kann, aus Gründen der zuverlässigen Betriebserbringung und der genannten Förderkulisse, nur dann erreicht werden, wenn bereits in den Jahren zuvor schrittweise mit der Umstellung begonnen wird.

Grundvoraussetzungen für den Betrieb der Elektrobusse, neben deren Beschaffung, sind die Errichtung einer ausreichenden Ladeinfrastruktur, die Ausstattung der Werkstatt mit entsprechenden Instandsetzungsanlagen und Werkzeugen sowie die sonstigen erforderlichen Investitionen (Havariefläche, Brandschutz etc.).

Mehrkosten durch den Betrieb eines Elektrobusses bestehen in allen Bereichen (Investitionskosten, Betriebskosten und Personalkosten). Die gesamten Mehrkosten eines Elektrobusses gegenüber dem Einsatz eines Dieselsebusses am Standort Tettnang betragen pro Jahr rund 65.000 €, bei einer durchschnittlichen Laufleistung von rund 50.000 Kilometer (siehe nachfolgende Abbildung 3).



**Abb. 3: Gesamte Mehrkosten eines Elektrobusses ggü. eines Dieselbusses am Standort Tettngang in €**

Die Mehrkosten im Bereich Investitionen entstehen im Wesentlichen durch höhere Infrastrukturkosten und höhere Fahrzeugbeschaffungskosten. Mehrkosten im Bereich Betrieb entstehen im Wesentlichen durch höhere Energiekosten, höhere Wartungskosten der Fahrzeuge und zusätzliche Wartungskosten der Ladeinfrastruktur. Eine Möglichkeit zur Teil-Refinanzierung der Mehrkosten besteht durch einen regulatorischen Zertifikathandel von Treibhausgasquoten. Seit diesem Jahr sind zusätzliche Erlöse in der Größenordnung von ca. 13.000 € im Jahr pro zugelassenen Elektrobuss möglich.

Gemäß dem in Abbildung 1 dargestellten Beschaffungsplan ergeben sich somit Mehrkosten von rund 260.000 € in 2025 (4 Elektrobusse) bis zu 650.000 € in den Jahren 2027 und 2028 (10 Elektrobusse). In 2029 verringern sich die Mehrkosten gegenüber dem Vorjahr, da nur der Zeitraum bis Vertragsende am 30.09.2029 betrachtet wird. Die Kosten ab 2030 ergeben sich im Rahmen der Neuvergabe und können daher noch nicht abgeschätzt werden.

Die Mehrkosten für jedes einzelne Jahr sind in der folgenden Abbildung 4 dargestellt.

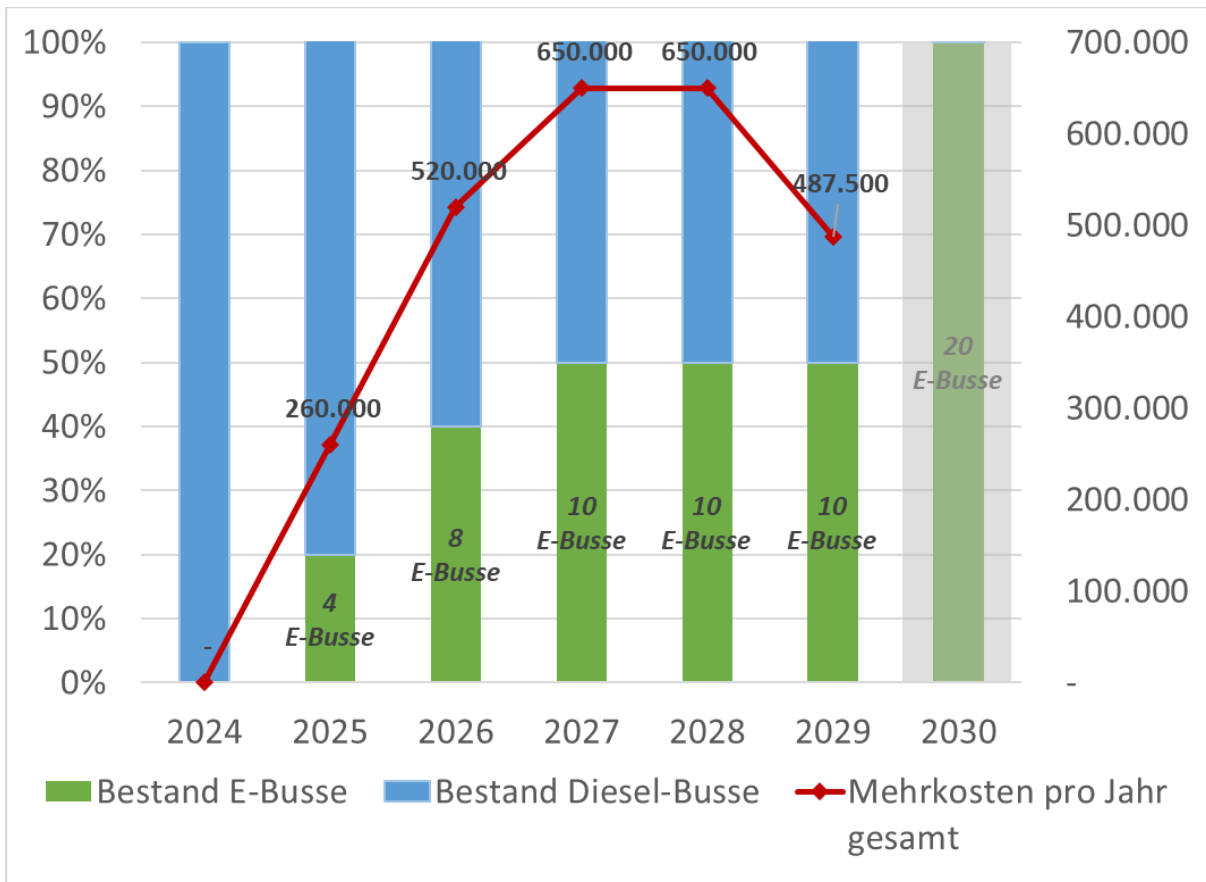


Abb. 4: Gesamte Mehrkosten auf Basis des Beschaffungsplans.

Bei der Umstellung von Diesel- auf Elektrobusse entsteht aufgrund der geringen Reichweite von Elektrobusen in der Regel ein erheblicher Fahrzeugmehrbedarf. Durch den zentralen Standort in Tettang und kurze Tagesumläufe kann die kostenintensive Fahrzeugmehrung vermieden werden. Die oben genannten Mehrkosten sind somit im Branchenvergleich unterdurchschnittlich.

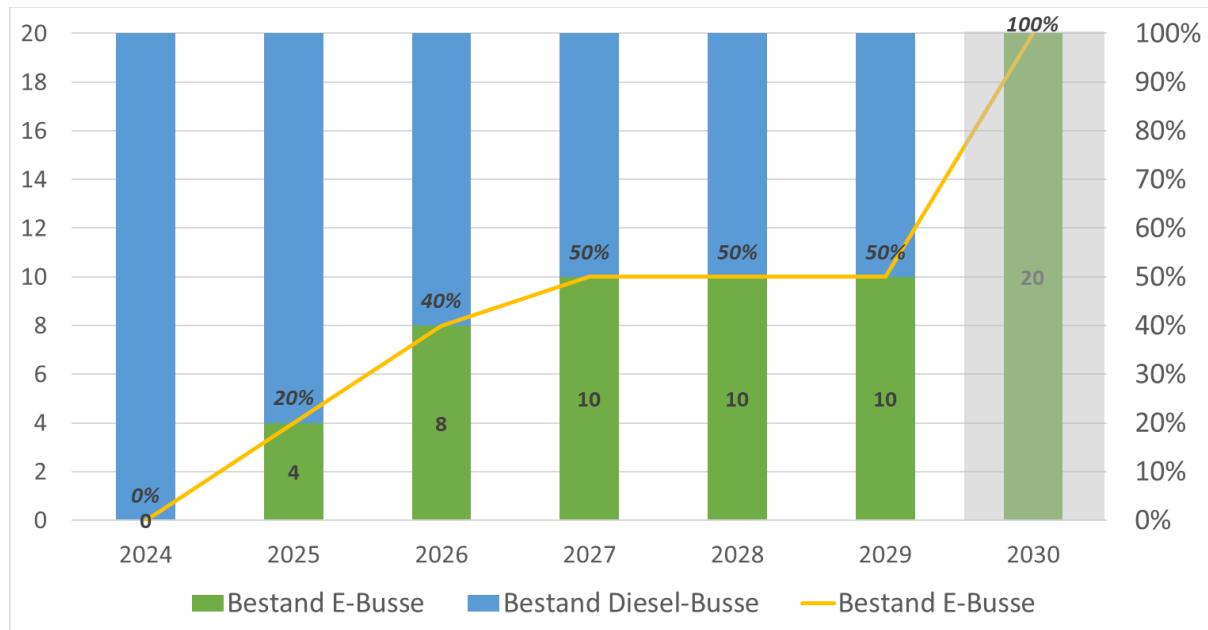
Für den Ausgleich der Beschaffungsmehrkosten eines Elektrobusse gibt es sowohl ein Bundes- als auch ein Landesförderprogramm. Das Bundesförderprogramm übernimmt 80% der Beschaffungsmehrkosten, das Landesförderprogramm 60%. Die aktuelle Kalkulation basiert auf der Landesförderung, da noch nicht absehbar ist, ob die Fa. Strauss künftig einen Zuschlag auf die Bundesförderung erhalten würde. Bei Inanspruchnahme der Bundesförderung reduzieren sich die Mehrkosten pro Elektrobus und Jahr um 10.000 €. Die gesamten Mehrkosten reduzieren sich pro Jahr entsprechend der Anzahl eingesetzter Elektrobusse, im Jahr 2025 folglich um insgesamt 40.000 € pro Jahr (4 Elektrobusse) bis zu 100.000 € pro Jahr ab 2027 (10 Elektrobusse).

Eine weitere Möglichkeit zur Reduzierung der Mehrkosten besteht durch die Inanspruchnahme einer Landesförderung für Ladeinfrastruktur. Die Förderkulisse ist derzeit jedoch nicht verlässlich und daher in der aktuellen Kalkulation nicht berücksichtigt.

Der Betrachtungszeitraum bei den Investitionskosten beträgt 16 Jahre und somit 10 Jahre bzw. eine Vergabeperiode länger als die aktuelle Genehmigungslaufzeit. In Folge der Abweichung zwischen Genehmigungslaufzeit und Betrachtungszeitraum der Investitionskosten entsteht ein hohes Kostenrisiko bei der Fa. Strauss. Die Neuvergabe ab 2030 muss daher, im Falle einer

Ausschreibung, den Einsatz von Elektrobussen sowie der dazu notwendigen Infrastruktur zumindest im Umfang des Status Quo enthalten.

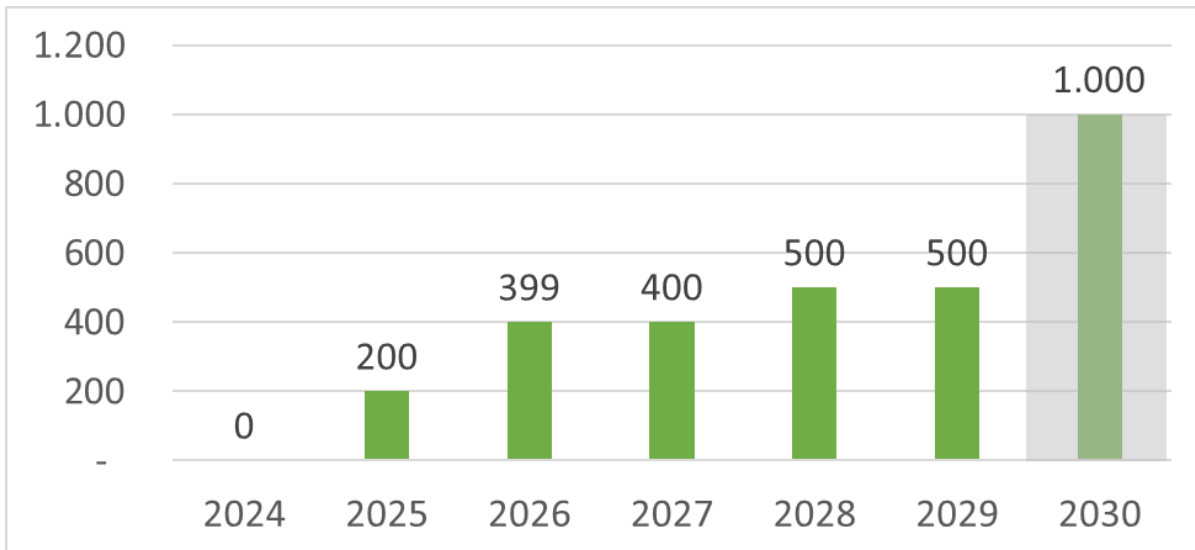
Es ist davon auszugehen, dass in 2030 der Einsatz von emissionsfreien Bussen durch das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz vom 15. Juni 2021 verbindlich vorgegeben ist. Derzeit gibt es noch Ausnahmen für Klasse II Fahrzeuge mit kleineren Sondernutzungsflächen, eigenwirtschaftliche Verkehre und Direktvergaben an kleine und mittlere Unternehmen. Diese Ausnahmetatbestände werden im Laufe der Zeit entfallen.



**Abb. 1: Beschaffungsplan Elektrobusse**

Übergeordneter Zweck der Umstellung auf Elektrobusse ist die Verringerung der CO<sup>2</sup>-Emissionen, um damit einen Beitrag zur Verringerung der Erderwärmung bzw. dem Klimaschutz zu leisten. Bei einer durchschnittlichen Jahreslaufleistung von 50.000 Kilometer können jährlich 50 Tonnen CO<sup>2</sup> pro ersetzttem Dieselbus eingespart werden.

Auf Basis des in Abbildung 1 dargestellten Beschaffungsplans ergibt sich eine mögliche Gesamteinsparung in Tonnen CO<sup>2</sup> pro Jahr. Diese ist in der nachfolgenden Abbildung 2 dargestellt. Bei einer Umstellung der gesamten Flotte beträgt die CO<sup>2</sup>-Einsparung pro Jahr rund 1.000 Tonnen.



**Abb. 2: Gesamte CO<sub>2</sub>-Einsparung auf Basis des Beschaffungsplans**

Weitere wichtige Ziele sind die Unabhängigkeit von fossilen Brennstoffen, die lokale Luftreinhaltung, die Attraktivität des ÖPNV in der Post-Corona-Zeit und der Erhalt des Umweltvorteils gegenüber dem motorisierten Individualverkehr, der in Bezug auf elektrische Antriebe einen deutlichen Vorsprung gegenüber der Busbranche vorweist.

Im **Ausschuss für Umwelt und Technik am 8. März 2022** wurde die Umstellung des Fuhrparks der Firma Strauss auf elektrische Traktion erstmals detailliert dargestellt und anschließend diskutiert. Folgende Fragen wurden gestellt und beantwortet:

**Gibt es eine Rückfalloption, wenn die Landesförderung für Ladeinfrastruktur ausbleibt?**

Das Ministerium für Verkehr in Baden-Württemberg hat erstmalig eigenwirtschaftliche Verkehre von einer Förderung für Ladeinfrastruktur nach dem Landesgemeindeverkehrs-Finanzierungsgesetz (LGVFG) ausgeschlossen. Die in der Präsentation aufgeführten Mehrkosten pro Bus und Jahr eines Batteriebusses ggü. eines Dieselsebusses, in Höhe von 65 TEUR, berücksichtigen daher keine Förderung für Ladeinfrastruktur.

Die Mehrkosten pro Bus und Jahr würden um ca. 5 TEUR sinken, sofern das Förderprogramm für Ladeinfrastruktur auch für eigenwirtschaftliche Verkehr wieder geöffnet wird, wovon wir aktuell ausgehen.

Sollte eine Förderung für Ladeinfrastruktur wider Erwarten nicht möglich sein, entsteht in erster Linie ein enormes Investitionsrisiko bei der Fa. Strauss. Die Firma Strauss hat bei der Mehrkostenberechnung die Investitionskosten auf 16 Jahre abgeschrieben, obwohl bei Projektbeginn eine maximale Restdauer der Liniengenehmigungen von 6 Jahren besteht. Das nicht gedeckte Investitionsrisiko bei der Fa. Strauss würde sich mit einer Förderung für Ladeinfrastruktur deutlich reduzieren.

Aufgrund der Absenkung des durch den Aufgabenträger erforderlichen Mehrkostenausgleichs als auch der Reduktion des Investitionsrisikos bei der Fa. Strauss, empfehlen wir, einen Projektbeginn in Abhängigkeit einer Förderzusage für Ladeinfrastruktur zu stellen.

### **Kann ein möglicher Ausgleich der Mehrkosten durch den Bodenseekreis für alle Linienverkehrsunternehmen im Landkreis gewährt werden?**

Die vorgestellte Antriebswende von Diesel auf Batterie bei der Fa. Strauss ist ein unternehmensinitiiertes Pilotprojekt. Durch eine gutachterliche Begleitung sollen seitens des Aufgabenträgers wichtige Erfahrungen gesammelt werden, die in zukünftigen Vergaben zur Erreichung eines möglichst emissionsfreien Linienverkehrs eingesetzt werden können.

Neben der Firma Strauss sind nur die RAB sowie die Firma Bühler unter der Aufgabenträgerschaft des Bodenseekreises mit Linienverkehrsgenehmigungen nach § 42 ÖPNVG betraut. Es ist nicht davon auszugehen, dass das Projekt eine freiwillige Nachahmung findet, da es mit erheblichen Risiken und Aufwänden auf Seiten des jeweiligen Unternehmens verbunden ist.

Unabhängig von dieser Einschätzung beabsichtigt die Verwaltung, im Falle eines positiven Kreistagsbeschlusses den Erlass einer Allgemeinen Vorschrift auf den Weg zu bringen, welche die finanzielle Unterstützung von Verkehrsunternehmen bei der Umstellung ihres Fuhrparks auf rein elektrisch betriebene Busse diskriminierungsfrei regelt. Aufgrund der nur begrenzt zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel schlägt die Verwaltung vor, das Fördervolumen auf max. 700.000 Euro pro Jahr zu beschränken und gleichzeitig einen Passus aufzunehmen, dass die beantragten emissionsfreien Fahrzeuge bis spätestens zum internationalen Fahrplanwechsel im Dezember 2027 erstmals zum Einsatz kommen müssen. Damit soll den nur begrenzt zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln Rechnung getragen werden. Ein auf Dauer angelegtes Förderprogramm wird derzeit nicht angestrebt.

### **Ist es aus Gründen des Vergaberechts erforderlich, dass ein möglicher Ausgleich der Mehrkosten durch den Bodenseekreis für alle Linienverkehrsunternehmen gewährt wird?**

Die Umstellung der Antriebstechnologie von Diesel auf Batterie soll innerhalb der aktuell bestehenden Linienverkehrsgenehmigungen der Fa. Strauss (Laufzeit bis 2029) erfolgen. Der Mehrkostenausgleich soll wie bereits oben erwähnt über eine Allgemeine Vorschrift erfolgen, mit welcher auch das maximale Fördervolumen festgelegt wird. Somit ist eine Ausweitung des Mehrkostenausgleichs auf alle Linienverkehrsunternehmen zwar grundsätzlich denkbar, aufgrund der begrenzten Haushaltsmittel aber eher unwahrscheinlich.

### **Wie wird die Umstellung von Diesel auf Elektrobussen in anderen Regionen umgesetzt?**

Bisher findet die Umstellung nur in Ballungsräumen bei öffentlichen Verkehrsunternehmen statt (z.B. Stuttgart). Dies liegt in erster Linie an den enormen Risiken in Verbindung mit kurzen Genehmigungslaufzeiten bei privaten Verkehrsunternehmen. Darüber hinaus wurden große, öffentliche Verkehrsunternehmen bei der Verteilung von Fördermitteln vorrangig berücksichtigt. Es ist keine ländliche Region bekannt, in der die Umstellung auf Elektromobilität im Regionalverkehr bereits in Umsetzung ist. Hier verdeutlicht sich der Pilotcharakter des Projekts im Bodenseekreis.

### **Wie wird die Umstellung von Diesel auf Elektrobusse im Bodenseekreis zukünftig in Ausschreibungen gehandhabt?**

Das Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubereFahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz - SaubFahrzeugBeschG) schreibt bei Neuvergaben bereits seit August 2021



den Einsatz von saubereren bzw. emissionsfreien Fahrzeuge vor. Für den Regionalverkehr bestehen noch verschiedene Ausnahmeregelungen, so dass bei Neuvergaben theoretisch auch weiterhin Diesel-Fahrzeuge eingesetzt werden können. In näherer Zukunft steht darüber hinaus keine Ausschreibung von Linienverkehren von relevanter Betriebsleistung an. Aus dem Pilotprojekt mit der Fa. Strauss sollen wichtige Erkenntnisse für die Ausgestaltung zukünftiger Neuvergaben gesammelt werden.

**Haben die Elektrobusse auch unter Extrembedingungen (Kälte, Hitze) ausreichend Reichweite um eine zuverlässige Betriebsleistung nicht zu gefährden.**

Im Rahmen der Projektuntersuchung in 2021 wurde von einem namhaften Hersteller eine garantierte Reichweite von 170 Kilometer zugesichert. Diese berücksichtigt sowohl den Einsatz von Klimaanlage bzw. Heizung an kalten bzw. heißen Tagen, als auch eine Abnahme der Batterieleistung über die Jahre. Die Fa. Strauss verfügt über einen optimalen Standort für Ihre Linienverkehre im östlichen Bodenseekreis, so ist es bei Fahrleistungen von über 170 Kilometer, problemlos möglich die Fahrzeuge in bestehenden Dienstpausen am Standort zwischenzuladen. Es ist somit weder eine zusätzliche und kostenintensive Ladeinfrastruktur auf der Linienstrecke erforderlich, noch die Beschaffung zusätzlicher Fahrzeuge zum Ersatz „leergefahrener“ Batteriebusse, wie es z.B. in einem reinen Stadtverkehr erforderlich wäre. Darüber hinaus steigen die Reichweiten mit einer Batterieladung stetig an. So werden laut Aussagen verschiedener Hersteller bereits Laufleistungen von 250 Kilometer und mehr garantiert. Damit könnten 90% der Umläufe der Fa. Strauss ohne Zwischenladung bedient werden.

**Wie ist die Verfügbarkeit/Zuverlässigkeit von Elektrobussen unter Extrembedingungen, z.B. an sehr kalten Tagen.**

Aufgrund der fehlenden Erfahrung mit Elektrobussen gehen wir in einem konservativen Ansatz von höheren Ausfallquoten ggü. Dieselbussen aus. Daher soll die Ersetzung von Dieseldurch Elektrobusse stufenweise erfolgen und eine zuverlässige Betriebsleistung zu Beginn des Projekts durch einen höheren Fahrzeugbestand abgesichert werden.

**Es ist zu erwarten, dass Energiepreise steigen.**

Eine Prognose für Strompreise ist im derzeitigen Marktumfeld nicht zuverlässig möglich, das gleiche gilt auch für Dieselpreise. Die vorgestellte Mehrkostenberechnung basiert auf Strom- und Dieselpreisen aus 2021.

**Welche Menge Strom wird pro Bus und Jahr verbraucht?**

Ca. 70.000 kw/h

**Welche Kapazität hätte ein möglicher Energiespeicher in Verbindung mit einer geplanten Solaranlage auf dem Betriebsgelände der Fa. Strauss?**

Je nach Anzahl E-Busse und Größe der PV-Anlage zwischen 250 und 1.500 kw/h.

**Welche Rolle spielt die EnBW in diesem Projekt und besteht seitens der EnBW eine Bereitschaft zur Mitfinanzierung?**

Die EnBW als Betreiber von Netzen und Infrastruktur ist interessiert an der Erprobung von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Personennahverkehr und somit auf der Suche nach innovativen Unternehmen, die planen eine relevante Anzahl von Elektrobussen mit entsprechender Ladeinfrastruktur zu beschaffen.

Die EnBW stand bisher in erster Linie als wichtiger KnowHow-Träger bei der Erarbeitung der vorgestellten Projektergebnisse zur Verfügung. Eine weitere Kooperation bei der Beschaffung und Wartung der Ladeinfrastruktur ist denkbar aber nicht zwingend. Bei Inanspruchnahme von Fördermitteln müsste die Beschaffung der Ladeinfrastruktur europaweit ausgeschrieben werden.

Im **Ausschuss für Nahverkehr am 30.06.2022** wurde die Verwaltung beauftragt, zu berichten, ob rechtssicher ausgeschlossen werden kann, dass der Firma Strauss durch die Mitfinanzierung ein Wettbewerbsvorteil verschafft und ein Präzedenzfall geschaffen wird.

Zur Klärung dieser Frage hatte die Verwaltung Kontakt mit der Anwaltskanzlei Zuck aufgenommen. Hierbei verwies Herr Rechtsanwalt Prof. Dr. Zuck auf § 2 der Landkreisordnung Baden-Württemberg (LKrO), der den Wirkungsbereich der Landkreise regelt. Demnach hat sich ein Landkreis auf die Aufgaben zu beschränken, die der einheitlichen Versorgung und Betreuung der Einwohner des ganzen Landkreises oder eines größeren Teils desselben dienen (vgl. § 2 Abs. 1 Satz 2 LKrO). Um dem Genüge zu tun, empfiehlt Herr Rechtsanwalt Prof. Dr. Zuck den Erlass einer Allgemeinen Vorschrift durch den Landkreis, welche die finanzielle Unterstützung von Verkehrsunternehmen bei der Umstellung ihres Fuhrparks auf rein elektrisch betriebene Busse diskriminierungsfrei regelt. Dabei sollte darauf geachtet werden, dass eine Deckelung der maximal möglichen Förderungen entsprechend der im Kreishaushalt vorhandenen Mittel aufgenommen wird.

Die Verwaltung beabsichtigt, im Falle eines positiven Kreistagsbeschlusses den Erlass einer entsprechenden Allgemeinen Vorschrift auf den Weg zu bringen.

### **3. Finanzielle Auswirkungen:**

Bei einem Start des Projekts in 2025 werden jährliche Mehrkosten von maximal 65 T Euro pro Elektrobus anfallen. Diese Kosten müssten vom Bodenseekreis übernommen werden.

Es ist geplant ab 2025 und 2026 vier Elektrobusse und 2027 zwei Elektrobusse anzuschaffen. Die sich jährlich kumulierenden Zuschussbeträge sollen über das Klimaschutzprogramm des Bodenseekreises abgewickelt werden. Über einen Förderzeitraum bis 2029 und insgesamt 10 Elektrobussen ergäbe sich somit eine Gesamtfördersumme in Höhe von 2,73 Mio. Euro.

Die erforderlichen Mittel werden in den Haushalten 2025 bis 2029 mit jeweils maximal 65.000 Euro pro Bus und Jahr bereitgestellt (2025: 260.000 Euro, 2026: 520.000 Euro und 2027 bis 2029 jeweils 650.000 Euro pro Jahr), insgesamt 2,73 Mio Euro.

Durch die anwaltliche Begleitung von Herrn Prof. Dr. Zuck, Stuttgart-Vaihingen, wurde die Zulässigkeit der Förderung überprüft und für rechtlich zulässig und realisierbar erklärt.