

Ausschreibungen im KFL-Verkehr unter Green Deal und CVD

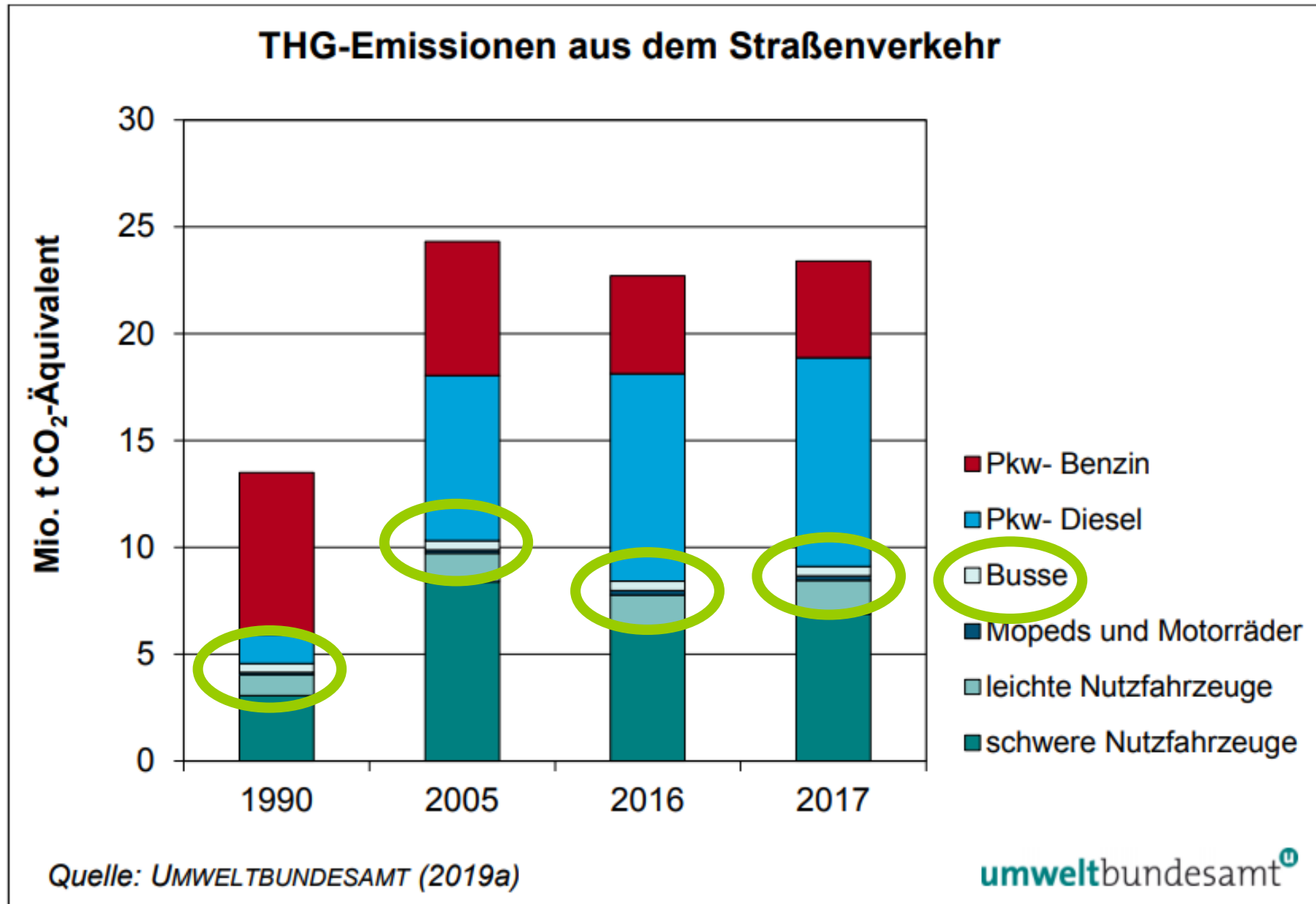
Mag. Wolfgang Schroll

06. September 2021



1. CVD und Green Deal
2. Pilotregion SBK
3. Wissensaufbau – Studien
4. Abschließend

CVD und Green Deal



Von der CVD betroffene Fahrzeugklassen

BUSSE: Unterteilung der Klasse M3 (>5t), die zusätzlich zum Fahrer mehr als 22 Fahrgäste befördern:

- **Klasse I**: Fahrzeuge mit Stehplätzen, die die Beförderung von Fahrgästen auf Strecken mit zahlreichen Haltestellen ermöglicht (**im Anwendungsbereich der CVD**) = NF-Bus
- **Klasse II**: Fahrzeuge, die hauptsächlich zur Beförderung sitzender Fahrgäste gebaut (mehr Sitz- als Stehplätze) und so ausgelegt sind, dass die Beförderung stehender Fahrgäste im Gang und/oder in einem Bereich, der nicht größer ist als der Raum von zwei Sitzbänken (ca. 1,40 m), möglich ist (**nicht im Anwendungsbereich der CVD**) = LE-Bus
- **Klasse III**: Fahrzeuge, die ausschließlich für die Beförderung sitzender Fahrgäste gebaut sind (**nicht im Anwendungsbereich der CVD**) = Reisebus

Weitere von der CVD betroffene Fahrzeugklassen

leichte Nutzfahrzeuge für den Einsatz im Mikro-ÖV:
Klassen M1 und M2, Quoten der Fahrzeuge:

38,5 % bis 31.12.2025 maximal 50 g CO₂/km und

38,5 % ab 01.01.2026 bis 31.12.2030 keinen Ausstoß an CO₂/km

keine Unterscheidung in „low-emission“ und „zero-emission“ Fahrzeuge

Weitere Rahmenbedingungen

- Schwellenwert: **≥1 Mio €** (Jahresdurchschnittswert) oder jährliche öffentliche Personenverkehrsdienstleistung von jedenfalls **≥ 300 000 km** (Vgl. Art. 3 Abs. 1 lit. b CVD) -> ja/nein?

Zeitliche Herausforderung

- Ausschreibung und Errichtung Lade-/Tankinfrastruktur dauert ca. 2 Jahre -> plus Planungsprozess -> Vorlaufzeit von **3 Jahren** realistisch
- Busbeschaffung ca. 12-15 Monate
- Vorgespräche und Abstimmung mit den Gemeinden hinsichtlich Ladestandorte und Finanzierung

Ansprüche der Fahrgäste

- Mehrkosten dürfen nicht auf Kosten des Angebots für die Fahrgäste gehen

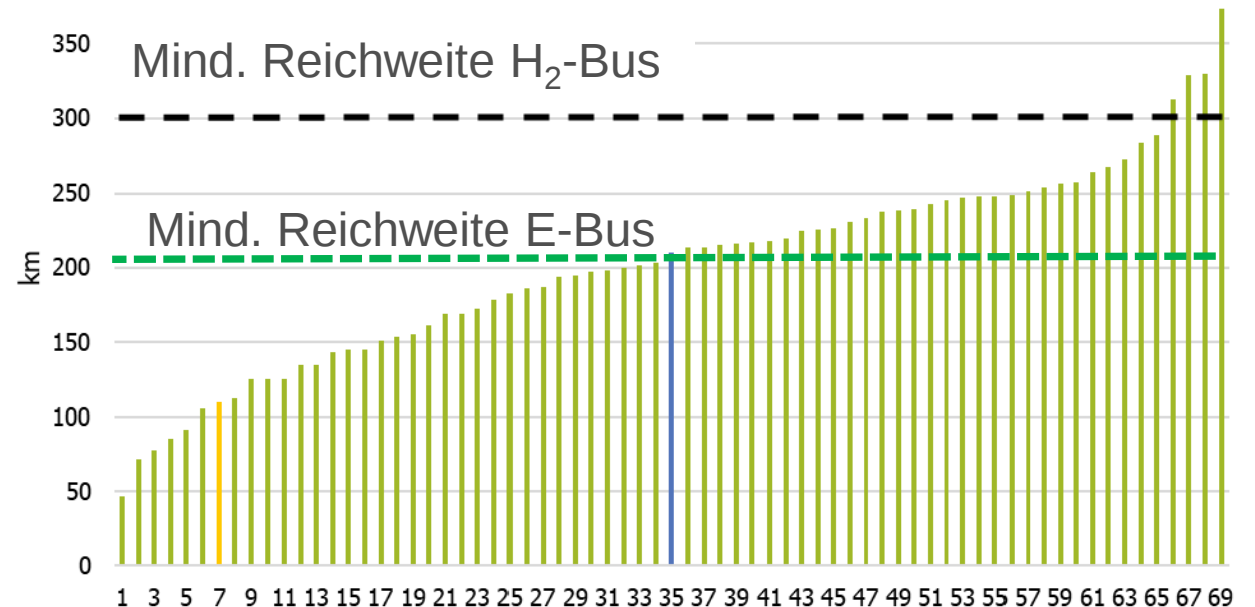
Zusammengefasst: Auswirkungen der CVD auf den Fahrzeugeinsatz im VOR

- CVD in ihrer derzeitigen nationalen Verankerung im Straßenbeschaffungsgesetz betrifft nur NF-Busse und Fahrzeugklassen, die üblicherweise im Mikro-ÖV eingesetzt werden
- NF-Busse eher im urbanen und suburbanen Raum ⇒ Herausforderungen Stadtverkehre und Ausschreibungsregionen im Stadtumland mit NF-Bussen (Finanzierung, Abstimmung, Infrastruktur)

⇒ bis 2028 voraussichtlich bis zu 62 Busse von 356 Bussen emissionsfrei aususchreiben (<20%)

- **European Green Deal:** verkehrsbedingten Emissionen bis 2050 um 90 % verringern.
- Etappenziel: 2050 werden fast alle Pkw, Lieferwagen, Busse und neue Lkw emissionsfrei sein.
- Konkrete EU-Initiative - **Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität**

Linienverkehr auf Strecken **unter 500 km sollen bereits bis 2030 klimaneutral (Leitziel 3)** sein.



Ziel für Ausschreibungen:

Die geeignetste, den (regionalen) Anforderungen entsprechende Antriebsform einsetzen

- Kosten
- Effizienz
- Komfort
- Umsetzbarkeit
- Synergien

In den Ausschreibungsregionen:

Römerland Carnuntum, Baden, Krems-Hollabrunn, Weinviertel West, LUP, St. Pölten Region, Wienerwald, Klosterneuburg

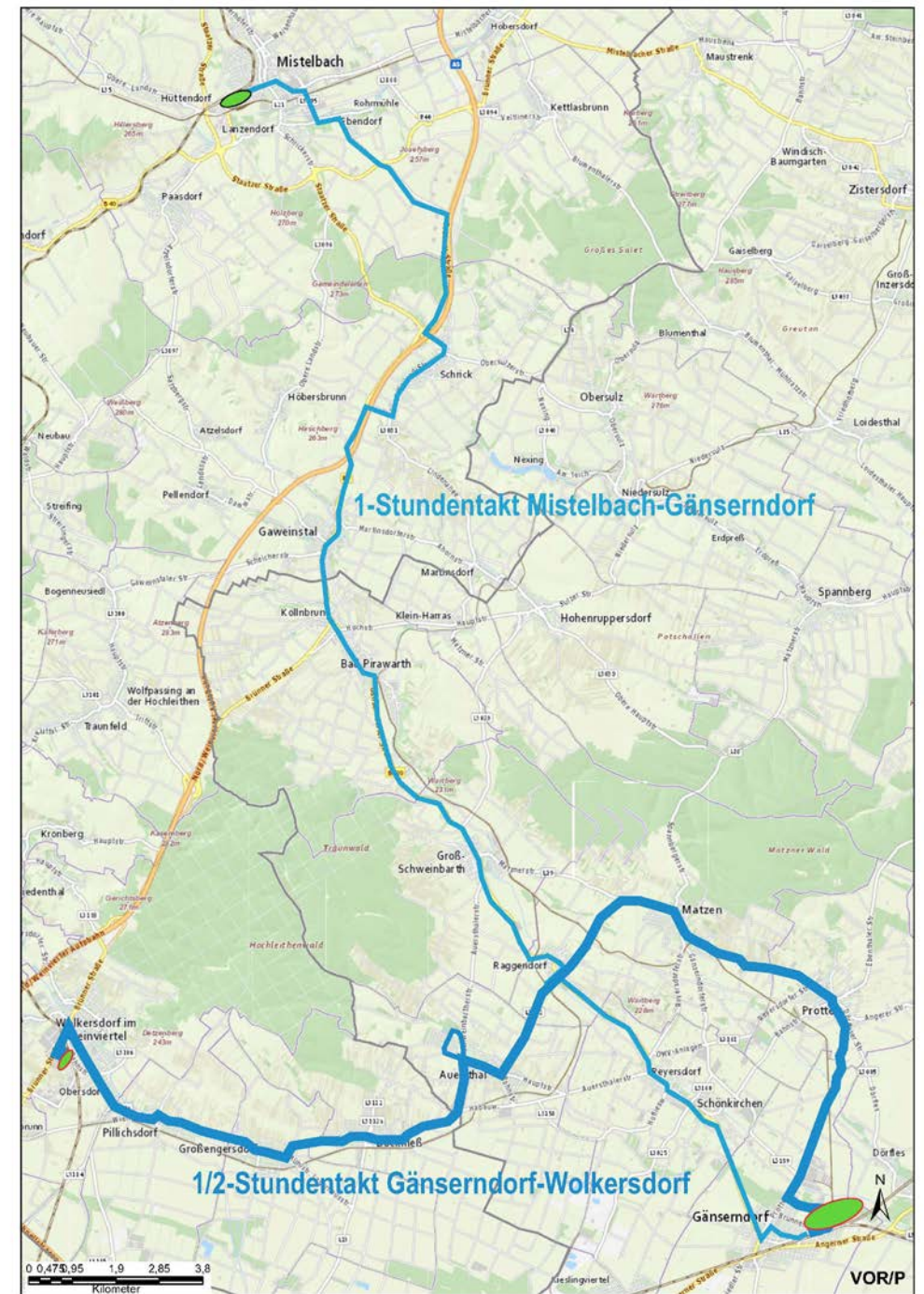
Elektrobusse im Weinviertel: Pilotregion SBK

Erkenntnisse und Erfahrungen

Übersicht Linienführung SBK

Eckdaten der Linien

- 2 Linien: 530 im ½ Stundentakt
535 im Stundentakt
- Betriebszeiten:
Mo – Fr von ca. 4:30 bis ca. 22:30
Sa – So von ca. 6:30 bis ca. 22:00
- dzt. 7 Dieselbusse mit je 170.000 km/j, etwa 500 km/d
- 11 E-Busse mit etwa 300 km/d > schnelles Nachladen
max. Streckenlänge 80 km
- 3 Ladestandorte:
Gänserndorf: mit 3 Schnellladern + Langsamladen
Mistelbach: nur Langsamladen
Wolkersdorf: nur Langsamladen



Wissensaufbau - Studien

Wissensaufbau - Studien

- Studie zu alternativen Antrieben im VOR (kcw-2021)

Zum Download:

<https://www.vor.at/service/aktuelles/detail/news/alternative-antriebe-im-oeffentlichen-verkehrs/>

- Studie zu Anforderungen an die Energiewirtschaft (laufend)
- Förderlandschaft und Konzeption von Finanzierungsmodellen
- Weiterentwicklung und Umsetzung einer integrierten Angebotsplanung

Weitere Initiativen und Umsetzungen

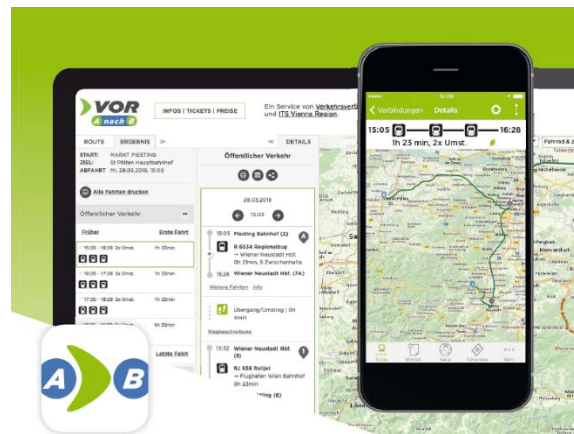
- Vernetzung und Kooperationsaufbau im Bereich **H₂** unter der Prämisse, dass VOR keine Wasserstoff-Infrastruktur schaffen wird: z.B. mit Wiener Wasserstoff
- Austausch mit Unternehmen und Städten (z.B. LUP, OMV, etc.)
- Vergaberechtliche Option auf Umstellung auf alternative Antriebe in laufenden Verträgen (erstmalig im Südraum)

Abschließend

Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität der EU: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen

- LEITINITIATIVE 3 — Nachhaltigere und gesündere Mobilität zwischen und innerhalb von Städten
- „Es bedarf entschlossener Maßnahmen, um den Verkehrssektor zu einem wirklich **multimodalen System nachhaltiger und intelligenter** Mobilitätsdienste zu machen.“

⇒ Es geht um mehr als „nur“ um saubere Antriebsformen!



Danke.

Gerne stehen wir für Ihre Fragen zur Verfügung!

Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) Gesellschaft m.b.H.
Europaplatz 3/3, 1150 Wien, Postfach 54, Haltestelle Westbahnhof
T: +43 1 95 555 0
F: +43 1 95 555 1122
E: office@vor.at
www.vor.at

