

Anfrage des LAbg. Garry Thür, lic.oec.HSG, LAbg. KO Dr. Sabine Scheffknecht PhD, LAbg. Johannes Gasser, MSc Bakk. BA, NEOS

Herrn Landesrat Johannes Rauch
Landhaus
6900 Bregenz

Bregenz, am 06.12.2019

**Anfrage gem. § 54 der GO des Vorarlberger Landtages:
Landbus Unterland - Beschaffung neuer Landbusse entgegen Klimaziel?**

Sehr geehrter Herr Landesrat,

Die Vorarlberger Landesregierung hat im Arbeitsprogramm eine anspruchsvolle Zielsetzung zur Reduktion klimaschädlicher Emissionen um 40% bis 2030 gegenüber 2005 formuliert, und der Vorarlberger Landtag hat im Jahr 2019 den Klimanotstand ausgerufen. Wir NEOS unterstützen diese Zielsetzungen und möchten die Regierung sehr gerne bei der Zielerreichung unterstützen.

Ein wesentlicher Bereich zur Reduktion klimaschädlicher Emissionen ist der Verkehr, welcher sowohl den Individualverkehr als auch den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) umfasst. In der Verbandsversammlung des Gemeindeverbandes Personennahverkehr Unteres Rheintal (Landbus Unterland) vom 22.10.2019 in Schwarzach, Gemeindeamt, wurde die Beschaffung von neuen Landbussen besprochen. Herr LR Rauch war für die Sitzung eingeladen, konnte aber nicht teilnehmen und wurde entschuldigt. In dieser Sitzung wurde als Ziel ausgegeben, dass eine erste Tranche an Landbussen möglichst noch im Dezember 2019 bestellt werden soll und eine zweite Tranche vor Inkrafttreten der EU Richtlinie 2019/1161 im Jahr 2021. Mit Inkrafttreten der EU-Richtlinie muss eine Mindestquote von Fahrzeugen mit Alternativkraftstoffen eingesetzt werden. Im Protokoll dieser Sitzung wird explizit darauf hingewiesen, dass die Bestellung der neuen Landbusse nicht von dieser Regelung betroffen sein soll. Somit gehen die Mitglieder des Gemeindeverbandes davon aus, dass sie keinen Beitrag zur Reduktion klimaschädlicher Emissionen leisten sollen bzw müssen.

Vor diesem Hintergrund stellen wir hiermit gemäß § 54 der Geschäftsordnung des Vorarlberger Landtages folgende

ANFRAGE

1. Haben Sie Kenntnis vom Protokoll des Gemeindeverbandes Landbus Unterland vom 22.10.2019, in welchem die Anschaffung neuer Landbusse besprochen wurde?
2. Wie viele Landbusse sollen neu angeschafft werden?
 - a. Bestellung in einer ersten Tranche mit Ziel Beauftragung im Dezember 2019 gemäß dem oben erwähnten Protokoll?
 - b. Bestellung einer zweiten Tranche bevor die im Protokoll zitierte EU Richtlinie 2019/1161 im Jahr 2021 in Kraft tritt?
3. Wie lange ist die durchschnittliche Einsatzdauer eines Landbusses im Gemeindeverband Landbus Unterland in Jahren?
4. Wie viel CO2 Emissionen könnten über die Einsatzdauer der Busse eingespart werden, wenn CO2 effiziente Busse anstatt der nun geplanten Busse gekauft werden?
5. Kennen Sie Initiativen aus anderen Regionen, in welchen CO2 effiziente Busflotten eingeführt werden (Elektrizität, Wasserstoff, Biogas,...), und wie bewerten Sie diese Erfahrungen für die Einführung in Vorarlberg?
6. Wie hoch sind die Förderungen des Landes Vorarlbergs für die Beschaffung und den Betrieb des ÖPNV Busverkehrs (bitte aufgegliedert auf die einzelnen Verbände und jeweils für Beschaffung und Betrieb)?
7. Stimmen Sie der im Protokoll vom 22.10.2019 erwähnten Beschaffungsstrategie Landbus Unterland zu?
 - a. Wenn ja, wie können Sie dies mit der von der Landesregierung beschlossenen Zielsetzung zur Reduktion klimaschädliche Emissionen um 40 % bis 2030 gegenüber 2005 und dem vom Landtag beschlossenen „Klimanotstand“ vereinbaren?
 - b. Wenn ja, welche Kompensationsmaßnahmen sind geplant, um die oben genannten Ziele zu realisieren?
 - c. Wenn nein, welche Maßnahmen werden Sie durchführen, um die Beschaffungsstrategie des Gemeindeverbandes Landbus Unterland so zu ändern, dass CO2 effiziente Busse bestellt werden?
 - d. Wenn nein, sind sie bereit Landesmittel für den Gemeindeverband Landbus Unterland zu kürzen bzw. nur dann bereitzustellen, wenn die Beschaffungsstrategie der Landbusse nachweislich auf CO2 effiziente Busse umgestellt wird?
8. Im genannten Protokoll wird auch Bezug genommen auf die verspätete Inbetriebnahme von vier Elektrobussen im Oberen Rheintal, bei denen auch die Wirtschaftlichkeit in Frage gestellt wurde.
 - a. Seit wann sollten die genannten Elektrobusse bereits in Betrieb sein, und was ist der Grund für die verspätete Inbetriebnahme?
 - b. Seit wann wissen Sie von der Verzögerung und was wurde unternommen, um die Verzögerung zu verkürzen?
 - c. Wurde der falsche Anbieter ausgewählt?

- d. Ist für die Elektrobusse ein Testbetrieb geplant und wenn ja, für wie lange, und wie erfolgt die Evaluation?

Für die fristgerechte Beantwortung dieser Anfrage bedanken wir uns im Voraus!

Mit freundlichen Grüßen,

LAbg. Garry Thür, lic.oec.HSG

LAbg. KO Dr. Sabine Scheffknecht, PhD

LAbg. Johannes Gasser, MSc Bakk. BA

Bregenz, am 16.12.2019

An die Landtagsabgeordneten
Frau Sabine Scheffknecht
Herrn Garry Thür
Herrn Johannes Gasser
Landtagsklub NEOS
im Hause

im Wege der Landtagsdirektion

Betreff: Landbus Unterland - Beschaffung neuer Landbusse entgegen Klimaziel?
Bezug: Ihre Anfrage vom 06.12.2019

Sehr geehrte Frau Scheffknecht,
sehr geehrter Herr Thür,
sehr geehrter Herr Gasser,

zu Ihrer Anfrage gemäß § 54 der Geschäftsordnung des Vorarlberger Landtags "Landbus Unterland - Beschaffung neuer Landbusse entgegen Klimaziel?" nehme ich wie folgt Stellung:

1. Haben Sie Kenntnis vom Protokoll des Gemeindeverbandes Landbus Unterland vom 22.10.2019, in welchem die Anschaffung neuer Landbusse besprochen wurde?

Mir ist das Protokoll des Gemeindeverbandes Personennahverkehr Unterland vom 22.10.2019 sowie dessen Inhalte bekannt. Dazu ist jedoch anzumerken, dass der fragliche Tagesordnungspunkt 6 unter dem Titel „Ausschreibung Verkehrsdienstevertrag“ geführt wurde. Dies bedeutet, dass es dabei nicht um eine Fahrzeugbeschaffung handelt, sondern um die Vergabe eines umfassenden Dienstleistungsauftrages an ein geeignetes Verkehrsunternehmen, welcher neben der Bereitstellung von Lenkpersonal bzw. Fahrzeugen und der Bedienung der fahrplanmäßigen Verkehre auch zahlreiche Nebenleistungen wie die Reinigung, Wartung und Instandhaltung der Fahrzeuge, Fahrgeldabrechnung, etc. beinhaltet. Die Ausschreibung dieser Verkehrsdienstleistungen steht aufgrund der vergaberechtlichen Vorgaben für die nächsten beiden Jahre an und wird nach dem Bestbieterprinzip vorgenommen werden. Die Auftraggeber Gemeindeverband PNV Unterland und Verkehrsverbund Vorarlberg GmbH haben sich aus diesem Grund sowie aus beschaffungstaktischen Gründen und auch aufgrund des Auslaufens von Einzelverträgen dazu entschlossen, die Vergabe der fraglichen Verkehrsdienstleistungen recht zügig voranzutreiben. Eine Zwangssituation, wie sie sich durch die noch anstehende nationale Umsetzung der EU-Richtlinie 2019/1161 ergeben könn-

te, war unter anderem auch ein – wenn auch untergeordneter – Grund für diese Entscheidung.

Der Einsatz von Fahrzeugen in diesen Verkehrsdienstverträgen ist im Rahmen einer umfangreichen technischen Vorschrift geregelt, die u.a. auch die Antriebsart festlegt. In einem Verkehrsdienstvertrag werden üblicherweise Fahrzeuge mit unterschiedlicher Altersstruktur eingesetzt, wodurch in regelmäßigen Abständen (idR jährlich) Fahrzeuge zum Austausch anstehen. Deshalb und weil die Verkehrsdienstverträge im Verkehrsverbund Vorarlberg als Rahmenvereinbarung ausgestaltet sind, bei denen Fahrzeugbestellungen durch die Auftraggeber freizugeben sind, können die Auftraggeber mit vergleichsweise kurzen Vorlaufzeiten bei regelmäßig anstehenden Ersatzbeschaffungen eine Anpassung der einzusetzenden Antriebstechnologie vorschreiben. Eine entsprechende Umsetzung einer Fahrzeugbeschaffungsstrategie im Hinblick Antriebstechnologien ist daher aufgrund der Flexibilität der Verkehrsdienstverträge jederzeit möglich.

Die 2019 verabschiedete EU-Richtlinie 2019/1161 über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (CVD-RL), die bis zum 02.08.2021 in nationales Recht umzusetzen ist, sieht vor, dass für öffentliche Dienstleistungsaufträge, die nach dem Inkrafttreten dieser Rechtsvorschrift ausgeschrieben werden, eine Mindestquote von 45% „sauberer Straßenfahrzeuge“ einzuhalten ist. Dabei ist die Hälfte dieser Quote durch lokal emissionsfreie Fahrzeuge (elektrisch oder Wasserstoffbetrieben) zu erfüllen.

Die Verkehrsverbund Vorarlberg GmbH (VVG) setzt sich jedoch bereits seit mehreren Jahren intensiv mit alternativen Antrieben auseinander:

- Bereits 2014 - also fünf Jahre vor Verabschiedung der CVD-RL und sieben Jahre vor deren Inkrafttreten - wurde ein erster Testbetrieb eines rein elektrisch angetriebenen Linienbusses durchgeführt, welcher durch ein – auf Elektro-Linienbusse spezialisiertes – Institut begleitet wurde.
- 2015 und 2016 wurden die Linienverkehre des Landes auf deren Eignung für den Einsatz von Elektro-Linienbussen untersucht und im Jahr 2017 die entsprechenden Anforderungen an die Fahrzeuge definiert.
- Gemeinsam mit einem im Land tätigen Verkehrsunternehmen und dem Land Vorarlberg engagiert sich die VVG seit Anfang 2018 in einem konkreten Beschaffungsprojekt für Elektro-Linienbusse, welche für ausgewählte Linienverkehre innerhalb des VVV eingesetzt werden können.

Aus den umfangreichen Erfahrungen dieser Aktivitäten, die durch Gutachten eines spezialisierten Institutes belegt werden, ist die breitere Einführung dieser Antriebstechnologie beim derzeitigen Stand der Technik aus zweierlei Gründen nicht unproblematisch zu sehen:

- In einigen Einsatzbereichen reichen aufgrund der topographischen und/oder klimatischen (Winter!) Bedingungen die derzeit am Markt angebotenen Technologien nicht aus, um diese Gebiete sinnvoll bedienen zu können. Dies betrifft insbesondere die alpinen Lagen des Landes.

- In anderen Einsatzbereichen reichen die verfügbaren Speicherkapazitäten nicht aus, um die für den Linienverkehr notwendigen Einsatzzeiten bzw. Reichweiten ohne zusätzliche aufwändige Infrastrukturausbauten zu gewährleisten. Dies betrifft insbesondere auch den dichten urbanen Verkehr im unteren Rheintal.
- Aus der – dem seit 2018 andauernden Beschaffungsprojekt für Elektro-Linienbusse – vorangegangenen Markterkundung wurde die Erkenntnis gewonnen, dass aktuell nur ausgewählte Spezialhersteller in der Lage sind, entsprechend geeignete Fahrzeuge herzustellen und zu liefern. Die Produktionskapazitäten dieser Hersteller sind jedoch auf wenige 100 Stück pro Jahr beschränkt, sodass bereits jetzt die Lieferzeiten bei knapp einem Jahr oder darüber liegen. Sofern es herstellerseitig nicht gelingt, den Fahrzeugausstoß massiv zu steigern, so sind bei einem abrupten Nachfrageanstieg, wie er etwa im Zusammenhang mit der Umsetzung der RL 2019/1161 zu erwarten ist, ein extremer Lieferengpass mit Lieferverzögerungen von mehreren Jahren sowie überproportionale Preissteigerungen zu erwarten. Die Entwicklungen am Beschaffungsmarkt für Wasserstofffahrzeuge stellen sich sehr ähnlich dar.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass es erklärtes Ziel der Verkehrsverbund Vorarlberg GmbH sowie des Landes Vorarlberg ist es, bereits deutlich vor Inkrafttreten der CVD-RL in dafür geeigneten Bereichen elektrisch betriebene Linienbusse zum Einsatz zu bringen. So werden ab Anfang 2020 vier Elektrofahrzeuge im Linienverkehr des Oberen Rheintals eingeführt. Wie bereits weiter oben erwähnt, sollen weitere Elektrofahrzeuge – die entsprechende Eignung vorausgesetzt – im Rahmen bestehender bzw. noch auszuschreibender Verkehrsdienstverträge zum Einsatz kommen. In der Region Unterland ist dafür jedoch aufgrund bestehender technischer Beschränkungen auf Anbieterseite ein kleineres Potenzial vorhanden, als in anderen Regionen (siehe auch weiter oben). Mit der zeitlichen Entkopplung der Verkehrsdienstausreibungen vom Inkrafttreten der CVD-RL soll daher nicht die Umstellung der Linienbusflotte auf Alternativantriebe verzögert werden – eher im Gegenteil soll dies teilweise schon vorher vorgenommen werden. Da die Stabilität und Zuverlässigkeit des ÖPNV in Vorarlberg oberste Priorität hat, soll damit vielmehr eine Zwangssituation vermieden werden, die sich aufgrund der sich abzeichnenden Lieferengpässe für alternativ betriebene Straßenfahrzeuge ab 2021 mit Umsetzung der CVD ergeben könnte.

2. Wie viele Landbusse sollen neu angeschafft werden?

- a. Bestellung in einer ersten Tranche mit Ziel Beauftragung im Dezember 2019 gemäß dem oben erwähnten Protokoll?**
- b. Bestellung einer zweiten Tranche bevor die im Protokoll zitierte EU Richtlinie 2019/1161 im Jahr 2021 in Kraft tritt?**

Wie bereits weiter oben dargelegt bzw. auch aus dem zitierten Protokoll der Verbandsversammlung des Gemeindeverbandes PNV Unterland hervorgeht, hat das in Aussicht genommene Vergabeverfahren nicht eine Beschaffung von Fahrzeugen zum Gegenstand, sondern einen Abschluss einer Rahmenvereinbarung für Verkehrsdienstleistungen mit einem Verkehrsunternehmen. Anzahl, Fabrikat und technische Eigenschaften der tatsächlich im Rahmen dieser Verkehrsdienstleistung eingesetzten Fahrzeuge werden Bestandteil der jeweiligen Angebote der Verkehrsunternehmen sein. Folglich kann darüber zum derzeitigen Zeit-

punkt keine Auskunft erteilt werden. Bei der Anzahl der derzeit im betreffenden Los eingesetzten Fahrzeuge handelt es sich – insbesondere im Hinblick auf das anstehende wettbewerbliche Vergabeverfahren – um schützenswerte Informationen des Bestandsunternehmens, weshalb die Auftraggeber darüber Dritten gegenüber keine Auskunft zu erteilen haben.

3. Wie lange ist die durchschnittliche Einsatzdauer eines Landbusses im Gemeindeverband Landbus Unterland in Jahren?

Die Einsatzdauer eines Linienfahrzeugs im Verkehrsverbund Vorarlberg beträgt grundsätzlich zehn Jahre. Es sei jedoch auf die obenstehenden Ausführungen verwiesen, wonach bei der zu vergebenden Verkehrsdienstleistung eine Busflotte mit einer heterogenen Altersstruktur zum Einsatz kommen wird und folglich regelmäßig Fahrzeuge auszutauschen sein werden. Dies wiederum eröffnet mit recht kurzen Vorlaufzeiten die Möglichkeit, alternative Antriebskonzepte – deren Eignung vorausgesetzt – einzuführen.

4. Wie viel CO₂ Emissionen könnten über die Einsatzdauer der Busse eingespart werden, wenn CO₂ effiziente Busse anstatt der nun geplanten Busse gekauft werden?

Der Vorarlberger Linienbusverkehr verfügt über eine moderne und relativ „junge“ Busflotte mit effizienten Antrieben und entsprechend geringem CO₂ Ausstoß. Aussagen über die CO₂ Emissionen neuer Technologien können nur über im Rahmen einer umfassenden Betrachtung erfolgen, die sowohl die Herstellung als auch den Betrieb der Fahrzeuge berücksichtigt. Entscheidend ist, dass über die gesamte Kette möglich viele und mittelfristig 100% erneuerbare Energieträger eingesetzt. Zudem müssen die Potentiale für den jeweils betrachteten Energieträger realistisch vorhanden und erschließbar sein.

Für die derzeit laufende Beschaffung für E-Busse, deren Fahrbetrieb mit Ökostrom erfolgt, ergibt sich unter der Berücksichtigung der erhöhten Herstellungsemissionen für die Batterie im Vergleich zu einem modernen Dieselbus (EURO VI) eine CO₂ Einsparung von über 90% über die gesamte Lebensdauer des Fahrzeuges.

5. Kennen Sie Initiativen aus anderen Regionen, in welchen CO₂ effiziente Busflotten eingeführt werden (Elektrizität, Wasserstoff, Biogas,...), und wie bewerten Sie diese Erfahrungen für die Einführung in Vorarlberg?

Die ExpertInnen des Verkehrsverbundes Vorarlberg beobachten seit mehreren Jahren Projekte im Zusammenhang mit der Einführung alternativer Antriebsarten im Linienbusverkehr. Aufgrund der Fokussierung der vorhandenen personellen Kapazitäten wurde in den vergangenen Jahren seit 2014 ein besonderer Schwerpunkt auf Einführungsprojekte mit elektrisch betriebenen Linienbussen gelegt. So steht der VVV auch in regelmäßigem Austausch mit Projektverantwortlichen in Österreich sowie vergleichbaren Projekten im deutschsprachigen Raum (bspw. Bingen, Hohenzollernkreis). Kurz zusammengefasst gibt es bereits vereinzelt erfolgreiche Einführungsprojekte (z.B. Schaffhausen ein Bus im Pilotbetrieb, Berlin 30 Busse angeschafft – 90 Busse geplant, Hamburg 30 Busse angeschafft – bis zu 530 Busse bis 2025

geplant), die aber ausschließlich unter eng definierten Rahmenbedingungen stattfinden (z.B. ausschließlich städtischer Verkehr). Viele der beobachteten Projekte zur „Elektrifizierung“ des Linienbusverkehrs sind aber über eine Testphase nicht hinausgekommen (z.B. Tirol, Salzburg, Kärnten, Niederösterreich). Sie sind mit ähnlichen Herausforderungen konfrontiert wie das Projekt in Vorarlberg (z.B. Bingen) oder wurden aufgrund technischer oder betrieblicher Unzulänglichkeiten abgebrochen bzw. eingestellt (z.B. Trier).

6. Wie hoch sind die Förderungen des Landes Vorarlbergs für die Beschaffung und den Betrieb des ÖPNV Busverkehrs (bitte aufgegliedert auf die einzelnen Verbände und jeweils für Beschaffung und Betrieb)?

Die Richtlinien des Landes Vorarlberg für die „Förderung kommunaler und regionaler Nahverkehrsvorhaben“ sind auf der Webseite des Landes unter der folgenden Adresse abrufbar: https://vorarlberg.at/web/land-vorarlberg/contentdetailseite/-/asset_publisher/qA6AJ38txu0k/content/foerderung-kommunaler-und-regionaler-nahverkehrsvorhaben?article_id=192497. Wie daraus hervorgeht, ist die Beschaffung von Linienbussen nicht direkt förderbar. Ein durch kommunale Aufgabenträger beauftragter Betrieb von ÖPNV-Angeboten wird hingegen vom Land Vorarlberg unter den Rahmenbedingungen der Förderrichtlinie abhängig von der Finanzkraft der betreffenden Gemeinden gefördert.

Im Jahr 2018 gliedern sich die vom Land gewährten Förderungen kommunaler und regionaler Nahverkehrsvorhaben wie folgt:

Gemeindeverband / Stadt-Ortsbus / Gemeinden	Landesförderung 2018
LB Brandnertal	€ 50.162,-
LB Bregenzerwald	€ 1.006.628,-
LB Gr. Walsertal	€ 360.299,-
LB Kleinwalsertal	€ 437.950,-
LB Klostertal	€ 48.989,-
LB Montafon	€ 447.517,-
LB Oberland	€ 1.242.490,-
LB Unterland	€ 3.236.803,-
LB Walgau	€ 509.461,-
OB am Kumma	€ 46.183,-
OB Lech	€ 288.657,-
SB Bludenz	€ 87.836,-
SB Bregenz	€ 279.198,-
SB Dornbirn	€ 593.046,-
SB Feldkirch	€ 476.282,-
Alberschwende	€ 17.771,-
Au-Schoppenau	€ 18.749,-
Frastanz	€ 47.621,-
Hörbranz	€ 1.213,-
Mellau	€ 12.756,-
Schröcken-Warth	€ 65.630,-

Schwarzenberg	€ 1.301,-
Wolfurt	€ 1.434,-
Zwischenwasser	€ 1.779,-
GESAMT 2018	€ 9.279.754,-

7. Stimmen Sie der im Protokoll vom 22.10.2019 erwähnten Beschaffungsstrategie Landbus Unterland zu?

Von einer „Beschaffungsstrategie“ für Linienbusse im Protokoll der Verbandsversammlung des Gemeindeverbandes PNV Unterland, wie Sie in Ihrer Frage andeuten, kann in keiner Weise die Rede sein. Bei diesem Tagesordnungspunkt geht es um die Einleitung eines turnusmäßig anstehenden Vergabeverfahrens für eine Verkehrsdienstleistung an ein Verkehrsunternehmen sowie die Entsendung von Vertretern des Gemeindeverbandes in die Bewertungskommission. Ein Beschluss erfolgte ausschließlich zu diesen beiden Punkten. Ebenso wird der weitere Ausschreibungszeitplan ausgeführt.

Das Ziel des Landes Vorarlberg und des Verkehrsverbundes Vorarlberg ist es, generell zukünftig den Fahrzeugpark vermehrt auf E-Fahrzeuge umzustellen. Eine Umstellungsstrategie diesbezüglich kann folgendermaßen beschrieben werden:

- Die Verantwortung für eine Umstellungsstrategie auf alternative Antriebe in Vorarlbergs Linienverkehr liegt nicht bei den einzelnen Gemeindeverbänden sondern bei der Verkehrsverbund Vorarlberg GmbH (VVG).
- Die Umsetzungspläne der VVG verfolgen – wie erwähnt – das Ziel, noch deutlich vor Umsetzung der RL 2019/1161 im Jahr 2021 und den sich damit zusammenhängenden Engpässen auf dem Beschaffungsmarkt für saubere Straßenfahrzeuge, einen besonders geeigneten Teil der Vorarlberger Busflotte auf Elektrofahrzeuge umzustellen. Diese Umstellung hat jedoch bei allem gebotenen Nachdruck auch mit großer Umsicht zu erfolgen, da die mit dieser Antriebstechnologie verbundenen technologischen, betrieblichen und wirtschaftlichen Risiken zu jeder Zeit beherrschbar sein müssen, insbesondere auch um die von den Fahrgästen zu Recht erwartete Qualität und Zuverlässigkeit des ÖPNV zu gewährleisten.
- Vor dem 01.08.2021 ist keine Mindestquote an „sauberen Straßenfahrzeugen“ vorgesehen und dennoch wird die VVG gemeinsam mit den Gemeindeverbänden und den Verkehrsunternehmen bis zu diesem Zeitpunkt elektrisch betriebene Linienbusse in Vorarlberg einführen. Mit Umsetzung dieser gesetzlichen Vorgaben entsteht jedoch keine – wie auch immer geartete – Verpflichtung der Auftraggeber, Verkehrsdienste unmittelbar (und dann selbstverständlich unter Beachtung der RL 2019/1161) auszuscriben. Eine derart disruptive Umstellung wäre mit nicht beherrschbaren Risiken verbunden und wäre den ambitionierten Zielen Vorarlbergs im Zusammenhang mit dem Klimaschutz alles andere als zuträglich.

In diesem Sinne könnte ich einer – von den Anfragenden unterstellten – angeblich versuchten Umgehung der gesetzlichen Vorgaben in Bezug auf den Einsatz sauberer Straßenfahrzeuge nicht zustimmen. Wie ausführlich dargelegt wurde, entspricht dies aber auch nicht den Plänen, die aktuell im Verkehrsverbund Vorarlberg – und damit auch im Landbus Unterland – verfolgt werden.

- a. **Wenn ja, wie können Sie dies mit der von der Landesregierung beschlossenen Zielsetzung zur Reduktion klimaschädliche Emissionen um 40 % bis 2030 gegenüber 2005 und dem vom Landtag beschlossenen „Klimanotstand“ vereinbaren?**
- b. **Wenn ja, welche Kompensationsmaßnahmen sind geplant, um die oben genannten Ziele zu realisieren?**
- c. **Wenn nein, welche Maßnahmen werden Sie durchführen, um die Beschaffungsstrategie des Gemeindeverbandes Landbus Unterland so zu ändern, dass CO2 effiziente Busse bestellt werden?**

Der Gemeindeverband PNV Unterland ist nicht für die antriebstechnischen Vorgaben von Linienfahrzeugen verantwortlich. Die Einführungsstrategie der VVG wurde weiter oben eingehend dargelegt.

- d. **Wenn nein, sind sie bereit Landesmittel für den Gemeindeverband Land-bus Unterland zu kürzen bzw. nur dann bereitzustellen, wenn die Beschaffungsstrategie der Landbusse nachweislich auf CO2 effiziente Busse umgestellt wird?**

Es versteht sich vermutlich von selbst, dass eine Kürzung von Mitteln für den ÖPNV und damit die Inkaufnahme von Angebotseinschnitten aus unserer Sicht keinen wirksamen Beitrag darstellt, um den Klimaschutz zu forcieren. Eher im Gegenteil wird die öffentliche Hand künftig noch stärker gefordert sein, zusätzliche Mittel für den Ausbau des ÖPNV ebenso wie für eine technisch und betrieblich beherrschbare Umstellung auf saubere Antriebsarten zur Verfügung zu stellen. Unter „öffentlicher Hand“ ist gerade in der Ausgestaltung des ÖPNV die in Vorarlberg bewährte enge Zusammenarbeit zwischen Land und Gemeinden zu verstehen.

- 8. **Im genannten Protokoll wird auch Bezug genommen auf die verspätete Inbetriebnahme von vier Elektrobussen im Oberen Rheintal, bei denen auch die Wirtschaftlichkeit in Frage gestellt wurde.**

- a. **Seit wann sollten die genannten Elektrobusse bereits in Betrieb sein, und was ist der Grund für die verspätete Inbetriebnahme?**

Anfang 2018 wurden vier Elektro-Linienbusse nach den Vorgaben der Verkehrsverbund Vorarlberg GmbH durch ein im Land tätiges Verkehrsunternehmen in einem wettbewerblichen Vergabeverfahren ausgeschrieben. Der Zuschlagsempfänger – ein auf E-Busse spezialisierter Fahrzeugbauer – erhielt im Frühjahr 2018 den Auftrag, vier elektrisch betriebene Niederflerbusse zu liefern. Ein spätester (sanktionsbewehrter) Liefertermin wurde für Ende November 2018 vertraglich vereinbart. Einige Wochen vor dem zugesagten Liefertermin traten Probleme auf Seiten des Lieferanten auf, und es stellte sich heraus, dass der Lieferant aus verschiedenen Gründen eine termin- und ausschreibungskonforme Lieferung der Fahrzeuge nicht einhalten konnte. Nach Setzung einer Nachfrist und Ausschöpfung aller vertraglich und gesetzlich vorgesehenen Sanktionsmöglichkeiten wurde der Auftrag im Frühjahr 2019 rückabgewickelt, wie dies auch der medialen Berichterstattung vom 26./27.03.2019 bzw. 25.11.2019 zu entnehmen ist. Aufgrund dieses Lieferausfalls

wurde eine Neuausschreibung der Elektro-Linienfahrzeuge notwendig, aus der letztlich ein anderer Anbieter als Zuschlagsempfänger hervorging. Die bestellten vier Elektrofahrzeuge wurden vom Hersteller produziert und sollen nach der technischen Abnahme und Vorbereitung auf den Linienbetrieb ab Anfang 2020 auf Linien des Landbus Oberes Rheintal zum laufenden Einsatz gebracht werden.

b. Seit wann wissen Sie von der Verzögerung und was wurde unternommen, um die Verzögerung zu verkürzen?

Die interne Kommunikation über den Fortgang der Vorbereitung und Beschaffung der Elektrofahrzeuge erfolgte laufend ebenso wie eine Abstimmung über die zu treffenden Maßnahmen nach Bekanntwerden der Lieferverzögerung. Um eine Lieferverzögerung abzuwenden bzw. später zu minimieren wurde eine enge Terminplanung sowie entsprechendes Reporting zwischen Fahrzeughersteller, Verkehrsunternehmen und – im Falle von Abweichungen – der VVG verfolgt. Zusätzlich wurden sämtliche, im Beschaffungsvertrag verankerten, Sanktionsmöglichkeiten ebenso wie gesetzlich vorgesehene Maßnahmen gesetzt, um eine zeitgerechte Lieferung zu gewährleisten bzw. Verzögerungen zu minimieren.

c. Wurde der falsche Anbieter ausgewählt?

Da es sich bei der Fahrzeugbeschaffung um eine wettbewerbliche Ausschreibung nach dem Bestbieterprinzip handelte wurde dem „technisch und wirtschaftlich günstigsten Angebot“ der Zuschlag erteilt. Dabei sind sowohl in die technische Anforderungsbeschreibung als auch in das System der qualitativen Bestbieterermittlung umfangreiche Erfahrungen eingeflossen, die aus einem vorangegangenen Testbetrieb im Jahr 2014, dessen Evaluation durch ein externes Institut sowie eine durch dieses Institut begleitete intensive Konzeptionsphase gewonnen wurden. Da der Zuschlagsempfänger nicht nur als Bestbieter aus dem Vergabeverfahren hervorgegangen ist, sondern auch namhafte Referenzen vorweisen konnte und der Lieferauftrag mit zahlreichen Sicherheitsmechanismen ausgestattet war, war zum Zeitpunkt des Zuschlages (auch rückblickend betrachtet) keinerlei Hinweis gegeben, dass er den Vertrag nicht einhalten können wird.

d. Ist für die Elektrobusse ein Testbetrieb geplant und wenn ja, für wie lange, und wie erfolgt die Evaluation?

Ein mehrere Wochen andauernder Testbetrieb eines elektrisch betriebenen Linienbusses, der einem intensiven Monitoring unterzogen wurde erfolgte bereits im Jahr 2014 (dies ist bspw. der diesbezüglichen Berichterstattung vom 16.10.2014 zu entnehmen). Eine Evaluation des Testbetriebes erfolgte auf Basis der daraus gewonnenen Daten im Anschluss daran zwischen Herbst 2014 und Sommer 2015 durch die Verkehrsverbund Vorarlberg GmbH unter Beiziehung eines auf elektrische Antriebe im ÖPNV spezialisierten Instituts aus Deutschland. Dabei wurden unter anderem die Fahrprofile einzelner Linienverläufe bzw. Fahrzeugumläufe analysiert und daraus kritische Betriebsgrenzen unter verschiedenen Rahmenbedingungen (mit/ohne Klimatisierung/Heizung, verschiedene Temperaturen und Straßenbedingungen ...) abgeleitet. Auf dieser Basis wurden anschließend die in Frage

kommenden Einsatzgebiete, technische Anforderungen an die zu beschaffenden Fahrzeuge und die anzuwendenden Ladekonzepte ausgearbeitet.

Mit freundlichen Grüßen

Für die Vorarlberger Landesregierung
Der Landesrat

Johannes Rauch