



**Die Vorsitzende der Gemeindevertretung
Walluf im Rheingau**

Walluf, den 18. April 2024

ÖFFENTLICHE BEKANNTMACHUNG

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu der 22. öffentlichen Sitzung der Gemeindevertretung der Gemeinde Walluf darf ich Sie für

**Donnerstag, den 25.04.2024, 20:00 Uhr,
in das Vereinshaus Oberwalluf, Saal, Marktstraße 29, 65396 Walluf**

herzlich einladen.

Tagesordnung

Tagesordnung A

- | | | |
|----|---|------------------------------|
| 1. | Zweckverband Rheingau hier: Förderung einer Machbarkeitsstudie Rheingau | (VL-11/2024) |
| 2. | Steuern und Gebühren / Haushaltsplan 2024 / 2025 | (VL-13/2024) |
| 3. | Programm „100 Wilde Bäche Hessen“ – Fortsetzung bis 2027 | (VL-17/2024) |
| 4. | Sachstand IKZ-Klimaanpassung - Integriertes Klimaanpassungskonzept für die Kommunen Schlangenbad, Oestrich-Winkel, Kiedrich, Walluf und Eltville am Rhein | (MI-2/2024) |
| 5. | Ersatzbeschaffung eines Radladers für den gemeindeeigenen Baubetriebshof | (VL-20/2024 2. Ergänzung) |

Tagesordnung B

- Berichte
 - Bericht der Vorsitzenden
 - Bericht des Bürgermeisters
- Kleine Anfragen, Fragestunde gemäß § 17 der Geschäftsordnung
- Berichte aus den Verbänden
 - Zweckverband Rheingau
 - Rheingauwasser / Wasserverband Oberer Rheingau
 - Abwasserverband Oberer Rheingau
 - Abfallverband Rheingau
 - Zweckverband Hinterlandswald

- | | | |
|---|---|------------------------------|
| 4 | Kostendeckende Abwassergebühr nach § 10 des Gesetzes über kommunale Abgaben Bericht zur Kalkulation 2024-2026 | (VL-14/2024) |
| 5 | Kostendeckende Friedhofsgebühren nach § 10 des Gesetzes über kommunale Abgaben Bericht zur Kalkulation 2024 - 2026 | (VL-15/2024 2. Ergänzung) |
| 6 | Doppelhaushalt 2024/2025 - Einbringung - | (VL-26/2024) |

Ulrike Y. Hans
Vorsitzende der Gemeindevertretung



Der Vorsitzende der Gemeindevertretung Walluf im Rheingau

ÖFFENTLICHE NIEDERSCHRIFT

Über die 22. Sitzung der Gemeindevertretung der Gemeinde Walluf
am Donnerstag, 25.04.2024,
im Vereinshaus Oberwalluf, Saal, Marktstraße 29, 65396 Walluf

Beginn: 20:03 Uhr
Ende: 20:34 Uhr

Anwesenheiten

Vorsitz:

| | |
|-------------------------|--|
| Hans, Ulrike Y. | Vorsitzende der Gemeindevertretung |
| Becker, Johann Josef | stellv. Vorsitzender der Gemeindevertretung |
| Hamm, Thomas | stellv. Vorsitzender der Gemeindevertretung |
| Krollmann, Helge Martin | stellv. Vorsitzender der Gemeindevertretung |
| Sidiropoulos, Niko | stellv. Vorsitzender der Gemeindevertretung |

Gemeindevertretung:

| | | |
|--------------------------------|-----------------------|-------------------------------|
| Abry, Marie Christine | Gemeindevertreterin | |
| Bader, Friedrich | Gemeindevertreter | |
| Beul, Carsten | Gemeindevertreter | |
| Carstensen, Uwe | Gemeindevertreter | |
| Engelmann, Manuel | Gemeindevertreter | |
| Fleschner, Britta | Gemeindevertreterin | |
| Führer, Philipp | Gemeindevertreter | |
| Homm, Dominik | Gemeindevertreter | |
| Kohl, Benedikta | Gemeindevertreterin | |
| Luh, Johannes | Gemeindevertreter | ab 20:25 Uhr zu TOP 6 TO B |
| Maus, Mark-Alexander | Gemeindevertreter | |
| Dr. Orth-Krollmann, Heidrun | Gemeindevertreterin | |
| Prade, Andreas | Gemeindevertreter | |
| Dr. Reuter, Richard | Fraktionsvorsitzender | |
| Schultheiß, Jörg | Gemeindevertreter | |
| Spitzkopf, Horst Alexander | Gemeindevertreter | |
| Stokes, Anna Luisa | Gemeindevertreterin | |

Gemeindevorstand:

| | |
|------------------------|----------------------|
| Stavridis, Nikolaos | Bürgermeister |
| Heß, Randolph | Erster Beigeordneter |
| Lalleike, Klaus-Jürgen | Beigeordneter |

Salomon, Dieter
Staats, Katharina

Beigeordneter
Beigeordnete

Verwaltung:

Seibel, Gudula
Prosser, Andreas

Schriftführerin
Verwaltungsmitarbeiter

Entschuldigt:

Holzem, Max
Macco, Torsten
Ossa, Johannes
Henrich, Alexander
Schäfer, Tobias
Schwed, Klaus

Gemeindevertreter
Gemeindevertreter
Fraktionsvorsitzender
Beigeordneter
Beigeordneter
Beigeordneter

Tagesordnung

öffentlicher Sitzungsteil

Tagesordnung A

1. Zweckverband Rheingau (VL-11/2024)
hier: Förderung einer Machbarkeitsstudie Rheingau
2. Steuern und Gebühren / Haushaltsplan 2024 / 2025 (VL-13/2024)
3. Programm „100 Wilde Bäche Hessen“ – Fortsetzung bis 2027 (VL-17/2024)
4. Sachstand IKZ-Klimaanpassung - Integriertes Klimaanpassungskonzept (MI-2/2024)
für die Kommunen Schlangenbad, Oestrich-Winkel, Kiedrich, Walluf und Eltville am Rhein
5. Ersatzbeschaffung eines Radladers für den gemeindeeigenen (VL-20/2024
Baubetriebshof 2. Ergänzung)

Tagesordnung B

- 1 Berichte
- 1.1 Bericht der Vorsitzenden
- 1.2 Bericht des Bürgermeisters
- 2 Kleine Anfragen, Fragestunde gemäß § 17 der Geschäftsordnung
- 3 Berichte aus den Verbänden
 1. Zweckverband Rheingau
 2. Rheingauwasser / Wasserverband Oberer Rheingau
 3. Abwasserverband Oberer Rheingau
 4. Abfallverband Rheingau
 5. Zweckverband Hinterlandswald
- 4 Kostendeckende Abwassergebühr nach § 10 des Gesetzes über (VL-14/2024)
kommunale Abgaben
Bericht zur Kalkulation 2024-2026
- 5 Kostendeckende Friedhofsgebühren nach § 10 des Gesetzes über (VL-15/2024
kommunale Abgaben 2. Ergänzung)
Bericht zur Kalkulation 2024 - 2026
- 6 Doppelhaushalt 2024/2025 (VL-26/2024)
- Einbringung -

Sitzungsverlauf

Die Vorsitzende eröffnet die Sitzung und stellt die Beschlussfähigkeit fest. Gegen die ordnungsgemäße Einladung werden keine Bedenken erhoben. Zur Tagesordnung gibt es keine Änderungswünsche. Die Niederschrift der letzten Sitzung wird genehmigt.

öffentlicher Sitzungsteil

| | |
|--|-----------------------|
| | Tagesordnung A |
|--|-----------------------|

| | | |
|-----------|--|-------------------|
| 1. | Zweckverband Rheingau hier: Förderung einer Machbarkeitsstudie Rheingau | VL-11/2024 |
|-----------|--|-------------------|

Beschluss:

- 1) Die Gemeindevertretung beschließt die Beauftragung einer Machbarkeitsstudie zur Prüfung der Optionen für eine enge Zusammenarbeit von einer einfachen Interkommunalen Zusammenarbeit (bereichsweise IKZ) bis zu einem Gemeindeverwaltungsverband mit anderen Kommunen des Zweckverbandes Rheingau.
Diese Studie soll die sich aus einer bereichsweisen IKZ und insbesondere die sich aus einem Gemeindeverwaltungsverband ergebenden Vor- und Nachteile für die Kommunen darstellen. Diese Studie soll als vertiefende Diskussions- und ggfs. Entscheidungsgrundlage für die Gemeindegremien dienen.
- 2) Der Gemeindevorstand der Gemeinde Walluf erteilt dem Vorstand des Zweckverbandes Rheingau das Recht, den Förderantrag stellvertretend beim Hessischen Ministerium des Innern, für Sicherheit und Heimatschutz (HMdI) für die o.g. Machbarkeitsstudie zu stellen, nachdem in allen Rheingauer Nachbarkommunen der positive Beschluss gefasst wurde.

Abstimmungsergebnis:

Einstimmig, 0 Enthaltung(en)

| | | |
|-----------|---|-------------------|
| 2. | Steuern und Gebühren / Haushaltsplan 2024 / 2025 | VL-13/2024 |
|-----------|---|-------------------|

Beschluss:

Der Bericht zum Haushalt 2024 / 2025 wird zur Kenntnis genommen.

Abstimmungsergebnis:

Einstimmig, 0 Enthaltung(en)

| | | |
|-----------|---|-------------------|
| 3. | Programm „100 Wilde Bäche Hessen“ – Fortsetzung bis 2027 | VL-17/2024 |
|-----------|---|-------------------|

Beschluss:

Der Verlängerung der Vereinbarung mit der Hessischen Landgesellschaft mbH (HLG) über Unterstützungsleistungen im Programm „100 Wilde Bäche für Hessen“ für den Bach Walluf bis zum 31. Dezember 2027 wird zugestimmt.

Abstimmungsergebnis:

Einstimmig, 0 Enthaltung(en)

| | | |
|-----------|--|------------------|
| 4. | Sachstand IKZ-Klimaanpassung - Integriertes Klimaanpassungskonzept für die Kommunen Schlangenbad, Oestrich-Winkel, Kiedrich, Walluf und Eltville am Rhein | MI-2/2024 |
|-----------|--|------------------|

Beschluss:

Der Sachstand zur IKZ Klimaanpassung wird zur Kenntnis genommen.

Abstimmungsergebnis:

Einstimmig, 0 Enthaltung(en)

| | | |
|-----------|---|------------------------------------|
| 5. | Ersatzbeschaffung eines Radladers für den gemeindeeigenen Baubetriebshof | VL-20/2024 2. Ergänzung |
|-----------|---|------------------------------------|

Beschluss:

- 1.) Der Beschaffung eines gebrauchten „Allrad Radladers 5040“ des Herstellers Kramer wird zugestimmt. Die Kosten für die Ersatzbeschaffung belaufen sich auf 45.815,00 € brutto, die Haushaltsmittel werden hierfür außerplanmäßig bereitgestellt.
- 2.) Die für den Radlader erforderlichen Warnmarkierungen werden in den Beschaffungsvorgang des vorgenannten Radladers miteinbezogen.

Abstimmungsergebnis:

Einstimmig, 0 Enthaltung(en)

| | |
|--|-----------------------|
| | Tagesordnung B |
|--|-----------------------|

| | |
|----------|-----------------|
| 1 | Berichte |
|----------|-----------------|

| | |
|------------|---------------------------------|
| 1.1 | Bericht der Vorsitzenden |
|------------|---------------------------------|

Leider mussten wir uns am 9. Februar 2024 von Herrn Robert Zentner, dem Vorsitzenden des VDK Ortsverbands, verabschieden, der im Januar diesen Jahres verstorben ist. Herr Zentner war – gemeinsam mit seiner ersten Frau Renate - außerdem stark in der Flüchtlingshilfe Walluf engagiert.

Im März ist Herr Karl-Heinz Sattler von uns gegangen, der diesem Gremium in den Jahren von 1965-1981 angehört hat. Herr Sattler hat sich außerdem in vielfältiger Weise ehrenamtlich so z.B. in AWO und bei der Städtefreundschaft zu La Londe eingebracht. Mit Herrn Zentner und Herrn Sattler hat die Gemeinde Walluf Menschen verloren, die sich für das Gemeinwesen in außergewöhnlicher Weise eingesetzt haben. Ich bitte Sie nunmehr aufzustehen und der beiden Verstorbenen zu gedenken.

| | |
|------------|-----------------------------------|
| 1.2 | Bericht des Bürgermeisters |
|------------|-----------------------------------|

Presse/Veranstaltungen

- 01.03. Seit 1. März erfolgt die Kita-Platz-Vergabe in der Gemeinde Walluf digital. Rund eine Woche vor dem Start hatten wir hierzu eine PM veröffentlicht sowie auf unserer Homepage und in den sozialen Medien auf die Online-Anmeldung hingewiesen. Mit der Implementierung des Online-Portals „Little Bird“ gehen wir im Digitalisierungsprozess einen weiteren Schritt voran. Es ist ein Elternportal, alle drei Einrichtungen arbeiten seitdem mit dem System. Walluf ist im Rheingau die erste Kommune, die den Anmeldeprozess für die Kindertagesstätten digitalisiert hat.
- 22.03. Am 22. März haben wir die Oster-Ausgabe unseres E-Mail-Newsletters veröffentlicht. Dieser ging an 212 Abonnenten. Der Newsletter steht auch auf unserer Homepage zum Lesen bereit.
- 22.03. Ebenfalls am 22. März fand die Straßenbenennung des Willi-Sattler-Weges statt. Hierzu waren Angehörige der Familie Sattler, eine Abordnung des TSV Walluf, die Schulleitung der Walluftalschule sowie die Presse eingeladen. Das Rheingau-Echo hat ausführlich über das Event berichtet, der Wiesbadener Kurier hatte bereits im Vorfeld einen großen Artikel über die Benennung veröffentlicht.
- 23.03. Zur Earth Hour am 23. März hatten wir mittels PM, Homepage und sozialer Medien wieder dazu aufgerufen, um 20:30 Uhr für 60 Minuten das Licht auszuschalten, um so ein Zeichen für Klimaschutz und Demokratie zu setzen.

- 27.03. Am 27. März wurde zusammen mit der ESWE Versorgung die neue Ladesäule für E-Fahrzeuge am Drobollacher Platz eingeweiht.
- 08.04. Am 8. April fand eine Bürgerinfo zur Verkehrssituation im alten Niederwallufer Ortskern statt. Die Präsentation hierzu („Verkehr im alten Ortskern Niederwalluf“) wird auf unserer Homepage zum Download zur Verfügung gestellt. Derzeit werden Automaten zur Verkehrszählung aufgehängt. Dies war einer der Wünsche/Vorschläge der Anwohner/innen um später Vergleichszahlen vor und nach dem Verkehrsversuch zu erhalten.
- 09.04. Am 9. April wurden in Walluf einige Bänke durch Vandalismus beschädigt. Diese wurden vom Baubetriebshof zur Reparatur eingesammelt und konnten am 18. April wieder aufgestellt werden. Wir hatten die Öffentlichkeit darüber auf der Homepage und in den sozialen Medien informiert.
- 11.04. Zwei motivierte Damen aus Walluf – Frau Fassbinder und Frau Dusch-Thomae – haben ihre Basisqualifikation als ehrenamtliche Integrationslotsinnen durchlaufen und hierfür am 11. April ein Zertifikat erhalten. Zur Zertifikatsübergabe hatten wir die Presse geladen: Das Rheingau-Echo war vor Ort, der Wiesbadener Kurier wird ein Interview für eine Veröffentlichung zu Integrationslotsen im Rheingau mit den beiden machen.
- 20.04. Am 20. April fand wieder der Wallufer Putztag statt. Hierzu hatten wir bereits Anfang März eine Pressemitteilung versendet, um auf die Aktion sowie die Anmeldefrist hinzuweisen. In der Woche vor dem Event hatten wir die Presse nochmals an die Einladung, selbst beim Wallufer Putztag vorbeizuschauen, erinnert. Ein herzliches Dankeschön an dieser Stelle an alle Helferinnen und Helfer (ca. 120), die mitgemacht haben, Walluf von achtlos weggeworfenem Unrat zu befreien, an die Firmen, die den Putztag durch Spenden unterstützt haben, sowie an die Kolleginnen und Kollegen vom Bauamt für die Organisation der Veranstaltung und Feuerwehr und DRK für die Verpflegung der ehrenamtlich Helfenden Am 23.04. haben dann noch die Walluftalschule mit den Schülerinnen und Schülern und die Fa. OXERA ihre Bereiche gesäubert. Ca. 3 Tonnen Müll wurden am Samstag gesammelt. Als Krönung wurden ein Backofen und ein Kindersofa durch die Mitarbeiter des Baubetriebshofes aus der Gemarkung geholt.
- 23.04. Die Gemeinde Walluf hatte an dem Projekt „Besser zur Schule“ teilgenommen und einen Mobilitätsplan zur Schulwegsicherung erarbeitet, der für eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auf dem Schulweg, insbesondere im Schulumfeld, sorgen soll. Im Rahmen dieser Schulwegsicherung wurde angeregt, im Hohlweg einen Fußgängerüberweg im Bereich der Walluftalschule einzurichten, was auch seitens der Polizei befürwortet wurde. Am 23. April gab es nun eine kleine „Einweihung“ des neuen Zebrastreifens an der Walluftalschule.

Hinweise:

E-Mobilitätskonzept

Das E-Mobilitätskonzept der Gemeinde Walluf liegt nun vor. Gemäß der Förderung werden wir dieses ab Mitte Mai auf unserer Homepage veröffentlichen. Die Mitglieder der Gemeindlichen Gremien erhalten das Konzept vorab mit der Verteilung des Protokolls der heutigen Sitzung als Anlage.

Cool-tur

Unsere Veranstaltungsreihe „Cool-tur – Kultur für Kinder (und Eltern) in Walluf“ steht 2024 unter dem Motto „Theater“. Auftakt machten am 28. und 29. Februar die „Fliegenden Wörter“ des „Starke Stücke“-Theaterfestivals. Walluf war in diesem Jahr zum zweiten Mal Teil dieses Festivals und diesmal erlebten im Rahmen von Cool-tur vier Klassen der Walluftalschule das Tanzstück „Fliegende Wörter“. Eine Woche vorher gab es bereits einen vorbereitenden Workshop für die Kinder und am 5. und 6. März fanden Nachbereitungsworkshops statt. Organisiert wurde die Kooperation mit dem Starke-Stücke-Festival durch die Leitung der Schiffchenbibliothek, Frau Hachenberger, die Finanzierung erfolgte

28./29.02.

durch Fördermittel aus „Neustart Kulturszene“.

Wir hatten die Presse zu den Aufführungen und Workshops eingeladen, die auch ausführlich darüber berichtet hat. Auch ich war bei der ersten Aufführung am 28. Februar dabei und war wirklich begeistert.

- 29.04. Am 29. April wird der Spielplatz an der Rheinanlage in „Platz der Kinderrechte“ benannt und der Öffentlichkeit mit einem Kinderfest übergeben. Das Kinderfest kann durch Spenden des Segelclubs und der Rheingauer Volksbank finanziert werden. Hierzu haben wir am 10. April eine PM veröffentlicht und damit auch die Presse zu der Veranstaltung eingeladen, zu der sich der Ehrenpräsident des Deutschen Kinderschutzbundes, Herr Heinz Hilgers, angekündigt hat. Auf unserer Homepage und in den sozialen Medien weisen wir bereits seit längerem auf diesen Event hin. Zur Einweihung des Platzes der Kinderrechte planen wir, Flyer zu Cool-tur auszulegen, mit denen wir die Veranstaltungsreihe allgemein sowie das Programm 2024 bewerben und Sponsoren ansprechen möchten.
- 06.05. Die Kommunen Walluf, Kiedrich, Schlangenbad, Oestrich-Winkel und Eltville erstellen als IKZ Klimaanpassung (mit einer gemeinsamen Klimaanpassungsmanagerin) ein gemeinsames, integriertes Klimaanpassungskonzept. Zum Projektauftritt gibt es am 6. Mai in Kiedrich die Veranstaltung „Klimawandel im Rheingau+“. Hierzu hat die IKZ am 16. April eine PM veröffentlicht, die wir auf unsere Homepage gestellt haben. Wir bewerben das Event zudem im Veranstaltungskalender und in den sozialen Medien.
- 27.05. Als Vorbereitung auf eine öffentliche Lesung mit der Kinderbuchautorin Cornelia Boese, die am 27. Mai in der Bücherei „Wo ist Theatrine?“ liest, besuchen jetzt, Ende April, die Vorschulkinder der drei Wallufer Kitas das Staatstheater Wiesbaden, um einen Blick hinter die Kulissen zu werfen. Die 1. Klässler der Walluftalschule werden den Theaterbesuch voraussichtlich im Juni haben. Darüber hinaus wird Frau Boese am 27. Mai auch noch für die jüngeren Kitakinder aus einem anderen ihrer Bücher vorlesen.
- 10.06. Am 10. Juni kommt dann das Staatstheater Wiesbaden mit dem mobilen Kammerkonzert „Der Froschkönig“ für zwei Aufführungen in die Aula der Walluftalschule. Sowohl die 1. Klässler als auch Kitakinder im Alter von 4-6 Jahren werden das Kammerkonzert besuchen.
- 16.06. Wir werden uns am 16. Juni mit einem Vortrag von Heimatarchivar Herbert Ujma zum Wallufer Gebück an der 2024er Aktion des Kulturfonds Frankfurt RheinMain, in dem der Rheingau-Taunus-Kreis Mitglied ist, zum Thema „Wald“, genauer gesagt dem bundesweiten „Hecken-Projekt“, beteiligen. Der Kulturfonds gibt in diesem Zusammenhang eine Wald-Broschüre heraus und bewirbt das „Hecken-Projekt“, das sich im Rheingau auf das Gebück bezieht, u.a. in der FAZ. Geplant ist ein rund einstündiger Vortrag, der im Veranstaltungsraum der Freiwilligen Feuerwehr Niederwalluf stattfinden wird, gefolgt von einem ebenso langen Spaziergang durch Walluf entlang der ehemaligen Gebückstrasse.
- 21.6.-11.7. STADTRADELN in Walluf – vom 21. Juni bis 11. Juli können wieder Fahrradkilometer für die Gemeinde Walluf erradelt werden. Eine Anmeldung ist bereits möglich – über den Link auf www.walluf.de bzw. direkt über www.stadtradeln.de/walluf. Wir haben hierauf in den sozialen Medien, auf unserer Homepage und mit einer Info an die Teilnehmenden vom letzten Jahr hingewiesen und können somit bereits rund 50 Anmeldungen verzeichnen. Am 21. Juni soll es wieder ein gemeinsames „Anklingeln“ geben, die Siegerehrung ist für den 30. August geplant (im Rahmen der Veranstaltung Faires Grillen). Eine PM folgt noch.

Ergänzung zum Vertrag über den Betrieb von Ladeinfrastruktur

Mit Schreiben vom 7. März 2024 haben wir durch die Erneuerbare Energien Rheingau-Taunus-GmbH die 1. Ergänzung zum „Vertrag über den Betrieb von Ladeinfrastruktur“ erhalten. Strommengen, die an öffentliche Ladepunkte geliefert werden, können im Rahmen der Treibhausgasminderungspflichten i. S. d. Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) mittels Treibhausgasminderungsquoten vermarktet werden. Hierdurch ergeben sich jährliche Zusatzerlöse

durch den Betrieb der Ladeinfrastruktur. Die an den Ladepunkten der Gemeinde Walluf vermarktete Strommenge für 2023 beträgt 10,38 MWh. Diese werden voraussichtlich für ca. 65 Euro je MWh abzgl. Dienstleistungsentgelten vermarktet. Hiervon werden 70 % ausgeschüttet.

| | |
|----------|---|
| 2 | Kleine Anfragen, Fragestunde gemäß § 17 der Geschäftsordnung |
|----------|---|

Es lagen keine kleinen Anfragen vor.

| | |
|----------|---|
| 3 | Berichte aus den Verbänden 1. Zweckverband Rheingau 2. Rheingauwasser / Wasserverband Oberer Rheingau 3. Abwasserverband Oberer Rheingau 4. Abfallverband Rheingau 5. Zweckverband Hinterlandswald |
|----------|---|

Die Berichte werden nicht mündlich vorgetragen sondern als Anlage der Niederschrift beigefügt.

| | | |
|----------|--|-------------------|
| 4 | Kostendeckende Abwassergebühr nach § 10 des Gesetzes über kommunale Abgaben Bericht zur Kalkulation 2024-2026 | VL-14/2024 |
|----------|--|-------------------|

Beschluss:

Der 6. Änderung der Entwässerungssatzung der Gemeinde Walluf wird zugestimmt.

Abstimmungsergebnis:

Einstimmig, 0 Enthaltung(en)

| | | |
|----------|---|--|
| 5 | Kostendeckende Friedhofsgebühren nach § 10 des Gesetzes über kommunale Abgaben Bericht zur Kalkulation 2024 - 2026 | VL-15/2024 2. Ergänzung |
|----------|---|--|

Beschluss:

- 1.) Die Gebührenordnung vom 19.02.2020 tritt zum 01.07.2024 außer Kraft.
- 2.) § 7 Abs. 1 b Friedhofs- und Bestattungsordnung der Gemeinde Walluf wird ersatzlos gestrichen.
- 3.) § 7 Abs. 2 Friedhofs- und Bestattungsordnung der Gemeinde Walluf wird um den Wortlaut „soweit nicht eines Kindes unter 5 Jahren“ ergänzt.
- 4.) § 7 Abs. 3 c Friedhofs- und Bestattungsordnung der Gemeinde Walluf wird ersatzlos gestrichen.
- 5.) Der Wortlaut des § 7 Abs. 3 d Friedhofs- und Bestattungsordnung der Gemeinde Walluf wird dahingehend verändert, sodass für diesen Gebährentatbestand keine Gebühren erhoben werden.
- 6.) Der neuen Gebührenordnung zur Friedhofs- und Bestattungsordnung, die zum 01.07.2024 in Kraft tritt, wird mit dem geänderten Gebährentatbestand unter Ziffer 2 bis 5 zugestimmt.

Abstimmungsergebnis:

Einstimmig, 0 Enthaltung(en)

| | | |
|----------|---|-------------------|
| 6 | Doppelhaushalt 2024/2025 - Einbringung - | VL-26/2024 |
|----------|---|-------------------|

Die Einbringungsrede wird als Anlage der Niederschrift beigefügt.

Beschluss:

Die Gemeindevertretung überweist den Doppelhaushalt 2024 / 2025 zur weiteren Beratung an den Haupt- und Finanzausschuss.

Abstimmungsergebnis:

Einstimmig, 0 Enthaltung(en)

Walluf, den 26.04.2024

Vorsitzende der Gemeindevertretung

Ulrike Y. Hans

Schriftführerin

Gudula Seibel



Gemeinde Walluf

Beschlussvorlage

- öffentlich -

VL-11/2024

| | |
|------------------------|-------------------------------|
| Fachbereich | Zentrale Dienste und Finanzen |
| Sachbearbeiter | Sandra Sziegoleit |
| weitere Sachbearbeiter | |
| Datum | 19.02.2024 |

| Beratungsfolge | Termin |
|--|------------|
| Gemeindevorstand der Gemeinde Walluf | 11.03.2024 |
| Haupt - und Finanzausschuss | 16.04.2024 |
| Gemeindevertretung der Gemeinde Walluf | 25.04.2024 |

Zweckverband Rheingau

hier: Förderung einer Machbarkeitsstudie Rheingau

Finanzielle Auswirkungen:

| | |
|---|--------------|
| Finanzielle Auswirkung vorhanden | |
| Haushaltsmittel vorhanden | |
| Art der Ausgabe (ÜPL/APL/Deckungskreis) | |
| Sachkonto | Kostenstelle |

Beschlussvorschlag:

Der Gemeindevorstand der Gemeinde Walluf stellt den Antrag, die Gemeindevertretung möge wie folgt beschließen:

Beschluss:

- 1) Die Gemeindevertretung beschließt die Beauftragung einer Machbarkeitsstudie zur Prüfung der Optionen für eine enge Zusammenarbeit von einer einfachen Interkommunalen Zusammenarbeit (bereichsweise IKZ) bis zu einem Gemeindeverwaltungsverband mit anderen Kommunen des Zweckverbandes Rheingau.
Diese Studie soll die sich aus einer bereichsweisen IKZ und insbesondere die sich aus einem Gemeindeverwaltungsverband ergebenden Vor- und Nachteile für die Kommunen darstellen.
Diese Studie soll als vertiefende Diskussions- und ggfs. Entscheidungsgrundlage für die Gemeindegremien dienen.
- 2) Der Gemeindevorstand der Gemeinde Walluf erteilt dem Vorstand des Zweckverbandes Rheingau das Recht, den Förderantrag stellvertretend beim Hessischen Ministerium des Innern, für Sicherheit und Heimatschutz (HMdI) für die o.g. Machbarkeitsstudie zu stellen, nachdem in allen Rheingauer Nachbarkommunen der positive Beschluss gefasst wurde.

Sachverhalt:

Auf die Kommunen sind in den letzten Jahren zahlreiche zusätzliche Aufgaben und Anforderungen zugekommen, deren Beachtung und Durchführung erhebliche Kapazitäten der Verwaltungen bindet.

Die Ergebnis- und Finanzlage sämtlicher Kommunen hat sich in den vergangenen Jahren trotz deutlich erhöhter Abgabensätze, trotz guter wirtschaftlicher Rahmenbedingungen und trotz guter Zuweisungen und Zuwendungen des Landes noch verschlechtert. Dieses betrifft auch unsere Kommunen im Rheingau.

Probleme sind in jüngerer Zeit auf die Kommunen auch dadurch zugekommen, dass die Fachkräftesicherung für ausscheidende Mitarbeiter mittlerweile problematisch geworden ist. Diese Erscheinung wird sich durch die weitere demografische Entwicklung noch deutlich verschärfen. Viele Positionen im öffentlichen Dienst lassen sich bereits jetzt nicht mehr mit Fachkräften besetzen, und zwar auf allen Ebenen. Diese Lücke wächst von Jahr zu Jahr. Fest steht: Findet der öffentliche Sektor keine wirksamen Instrumente, um den Fachkräftemangel zu beheben, hat dies weitreichende Konsequenzen für die gesamte Gesellschaft. Im schlimmsten Fall kann das dazu führen, dass der Staat und damit auch die Kommunen manche der Kernaufgaben nicht mehr erfüllen können. Insgesamt werden dem öffentlichen Sektor laut einer aktuellen Analyse der Wirtschaftsprüfungs- und Beratungsgesellschaft PwC Deutschland bis 2030 voraussichtlich schon eine Million Fachkräfte fehlen.

Eine drängende Frage lautet daher: Wie lässt sich sicherstellen, dass Kommunen durch ausreichendes Fachpersonal langfristig leistungsfähig bleiben und sie ihre Aufgaben dauerhaft erfüllen können?

IKZ kann auch hier ein sehr geeignetes Mittel sein, dieser Erscheinung wirksam zu begegnen. Aus allen diesen vorgenannten Gründen wird von zahlreichen Kommunen eine Interkommunale Zusammenarbeit (IKZ) angestrebt oder ist oftmals bereits erfolgreich umgesetzt worden.

Interkommunale Zusammenarbeit bringt für die Kommunen vielfache Vorteile, wobei insbesondere eine Verbesserung der Arbeitsergebnisse der Verwaltung durch zunehmende Spezialisierung der einzelnen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie eine Verringerung des finanziellen Aufwandes für die Erbringung der jeweiligen Verwaltungsleistungen bei auch qualitativer Sicherung oder gar Steigerung die ganz maßgeblichen Vorteile der IKZ darstellen.

In kleineren Städten und Gemeinden bringt aber Interkommunale Zusammenarbeit nur dann die gewünschten Erfolge, wenn größere Bereiche der Verwaltungen zusammengeführt und das Aufgabenspektrum der jeweiligen Kommune gemeinsam mit mehreren anderen Kommunen bearbeitet werden.

Eine nur sehr selektive, geringfügige Zusammenarbeit in wenigen Aufgabenfeldern wird, wenn überhaupt, nur minimale Vorteile erbringen.

Aufgrund der großen Aufgabenbreite der einzelnen Mitarbeiter in kleineren Kommunalverwaltungen lässt sich vielfach effektives Zusammenarbeiten organisatorisch kaum gestalten. Hier bedarf es deshalb der Interkommunalen Zusammenarbeit in vielen und zugleich breiter angelegten Aufgabenfeldern, um die Aufbau- und Ablauforganisation so gestalten zu können, dass dadurch spürbare Verbesserungen und Vorteile für die Kommune entstehen.

Eine mögliche Form der Zusammenarbeit wäre ein Gemeindeverwaltungsverband, wie diese in den zurückliegenden Jahren in Hessen bereits mehrfach durch Kommunen bereits gegründet wurden oder in der Phase der Schaffung befindlich sind.

Um die sich aus den unterschiedlichen Stufen und Formen der Interkommunalen Zusammenarbeit speziell für unsere Kommunen möglichen Vor- und Nachteile im Detail zu ermitteln, soll nun eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, wie dieses vielfach andere Kommunen auch bereits getan haben.

Eine solche Machbarkeitsstudie wird durch das Hessische Ministerium des Innern, für Sicherheit und Heimatschutz für die Untersuchung bis zu einem Gemeindeverwaltungsverband mit zunächst pauschal 30.000 Euro bei nur zwei teilnehmenden Kommunen gefördert. Bei mehr als zwei an der Erstellung der Studie teilnehmenden Kommunen und somit weiteren zu untersuchenden Kommunen wird mit weiteren Zuschlägen bei der Zuwendungshöhe für jede weitere Kommune gefördert, wie die Gespräche mit Ministeriumsvertretern ergeben hat.

Ein exakter Betrag kann jedoch erst dann durch das HMdI mitgeteilt werden, wenn feststeht, wie viele Kommunen letztlich teilnehmen, wobei bei der Teilnahme sämtlicher Kommunen des Zweckverbandes Rheingau eine Förderung in Höhe von 60.000 – 70.000 € in Aussicht gestellt wurden.

Mit diesen Förderbeträgen wird es möglich sein, eine Studie weitgehend zu finanzieren. Es wird daher gebeten, wie beantragt zu beschließen.

Nikolaos Stavridis, Bürgermeister



Gemeinde Walluf

Beschlussvorlage

- öffentlich -

VL-13/2024

| | |
|------------------------|-------------------------------|
| Fachbereich | Zentrale Dienste und Finanzen |
| Sachbearbeiter | Jürgen Roth |
| weitere Sachbearbeiter | |
| Datum | 11.03.2024 |

| Beratungsfolge | Termin |
|--|------------|
| Gemeindevorstand der Gemeinde Walluf | 18.03.2024 |
| Haupt - und Finanzausschuss | 16.04.2024 |
| Gemeindevertretung der Gemeinde Walluf | 25.04.2024 |

Steuern und Gebühren / Haushaltsplan 2024 / 2025

Anlage(n):

1. VL-13-2024 Anlage 1 Steuern u. Gebühren RTK

Finanzielle Auswirkungen:

| | |
|---|--------------|
| Finanzielle Auswirkung vorhanden | Nein |
| Haushaltsmittel vorhanden | Nein |
| Art der Ausgabe (ÜPL/APL/Deckungskreis) | |
| Sachkonto | Kostenstelle |

Beschlussvorschlag:

Der Bericht zum Haushalt 2024 / 2025 wird zur Kenntnis genommen.

Sachverhalt:

I. Steuern

Mit Vorlage VL-12/2016 wurden die Realsteuersätze in der Gemeinde Walluf ab dem 01.01.2016 neu festgesetzt.

Bei der **Grundsteuer B**, die auf bebaute oder bebaubare Grundstücke erhoben wird und über die Nebenkosten auch Mieterinnen und Mieter trifft, haben drei Kommunen den Hebesatz angehoben.

Die stärkste Erhöhung gab es in Aarbergen um 265 Punkte auf nun 715 Prozent. Lorch liegt mit 1.050 Prozent nicht nur weiter mit Abstand an der unrühmlichen Spitze im Kreis, sondern ist derzeit auch alleiniger Spitzenreiter in ganz Hessen.

In Heidenrod und Walluf müssen die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler mit je 365 Prozent am wenigsten berappen. Der durchschnittliche Hebesatz der 17 Kreis-Kommunen stieg erneut deutlich, nämlich um 26 Punkte auf nun 581 Prozent. Dieser

Wert liegt weit über dem Durchschnitt aller hessischen Städte und Gemeinden, der 2021 481 Prozent betrug.

Bei der **Gewerbsteuer** gab es keine Veränderungen. Damit bleibt Aarbergen mit 500 Prozent an der Spitze im Kreis. Die geringste Belastung müssen die Gewerbetreibenden in Walluf tragen, wo der Hebesatz 357 Prozent beträgt. Der Kreis liegt mit durchschnittlichen 396 Prozent knapp über dem hessischen Schnitt von 2022 (390 Prozent).

| | RTK | Walluf | Vergleich |
|---------------|------------|------------|--------------|
| Grundsteuer A | 507 | 332 | - 175 |
| Grundsteuer B | 581 | 365 | - 216 |
| Gewerbsteuer | 396 | 357 | - 39 |

Im RTK Vergleich (aktueller Stand 05.2023) hat Walluf in allen drei Hebesätzen die niedrigsten Hebesätze.

Es ist derzeit nicht erforderlich, den Grundsätzen der Haushaltskonsolidierung im verstärkten Maße nachzukommen, wie es der Gesetzesgeber bei defizitären Haushalten fordert. Die Hebesätze der Gemeinde Walluf entsprechen exakt den Nivellierungssätzen des Landes.

Hundesteuer:

Das jährliche Aufkommen der Steuer beläuft sich auf rd. 31.200 €. „Gefährliche Hunde“ gemäß der Hundesteuersatzung sind derzeit in Walluf 3 gemeldet.

Die Hundesteuersatzung wurde mit Vorlage 123/22 angepasst. Weitere Informationen können der Anlage entnommen werden.

Spielapparatesteuer:

Mit Vorlage 115/2022 ist zum 01.01.2023 eine neue Spielapparatesteuer in der Gemeinde Walluf in Kraft getreten. Zurzeit sind keine Spielapparate in Walluf gemeldet.

Bagatellsteuern:

Erwähnenswert ist darüber hinaus, dass einige Rheingau-Taunus-Kommunen auch bei den Bagatellsteuern an der Steuerschraube gedreht haben. So haben Bad Schwalbach, Hohenstein, Oestrich-Winkel und Walluf die Hundesteuer erhöht, während Geisenheim die Belastung für die Hundebesitzer senkte. Aarbergen hat eine Zweitwohnungssteuer neu eingeführt, Bad Schwalbach hat den Hebesatz der Zweitwohnungssteuer erhöht. Weiterhin erhoben wird in Schlangenbad eine Pferdsteuer – die Gemeinde ist damit eine von zwei Kommunen in ganz Hessen, die diese Bagatellsteuer erhebt.

II. Gebührenhaushalte 2024 / 2025

Die Gemeinden können als Gegenleistung für die Inanspruchnahme ihrer öffentlichen Einrichtungen Benutzungsgebühren erheben. Die Gebühren sind in der Regel so zu bemessen, dass die Kosten der Einrichtung gedeckt werden (§ 10 Abs. 1 und 2 KAG).

Zu den öffentlichen Einrichtungen zählen gemäß der Gemeindehaushaltsverordnung folgende Produkte:

- Produkt 126 21 Feuerschutz
- Produkt 365 11 Kindertageseinrichtungen (ohne Kita OW)
- Produkt 538 31 Abwasserbeseitigung
- Produkt 553 11 Friedhofs- u. Bestattungswesen
- Produkt 573 11 Vereinshäuser

Die klassischen Gebührenhaushalte (Abwasserbeseitigung Produkt 538 31 und Friedhofs- u. Bestattungswesen, Produkt 553 11) werden für die beiden Haushalte 2024 und 2025 mit gesonderten Vorlagen diskutiert.

Einrichtungen, die in der Regel **nicht überwiegend** aus Entgelten finanziert werden, sind wie kostenrechnende Einrichtungen zu führen. Kostenrechnende Einrichtungen in der Gemeinde Walluf sind:

- Produkt 126 21 Feuerschutz
- Produkt 365 11 Kindertageseinrichtungen (ohne Kita OW)
- Produkt 573 11 Vereinshäuser

Abwasserbeseitigung / Kostenkalkulation 2024-2026

Auf die Vorlage Drucks.-Nr.: 45.2023 wird verwiesen.

Nach Prüfung durch ein Wirtschaftsprüferbüro ergab sich folgendes Ergebnis:

Schmutzwassergebühr sollte von 2,05/m³ auf 2,15 € / m³ angehoben werden, Niederschlagswasser bleibt unverändert bei 0,62 € / m².

Die Verwaltung wird mit gesonderter Vorlage empfehlen, die Schmutzwassergebühr ab dem 01.01.2025 anzupassen.

Friedhofs- u. Bestattungswesen

Eine neue Gebührenbedarfsberechnung liegt seit wenigen Tagen vor und wird im Monat März noch zur Beratung kommen.

Produkt 126 21 Feuerschutz

Der örtliche Brandschutz obliegt den Gemeinden als Selbstverwaltungsangelegenheit. Die Gemeinden haben den örtlichen Erfordernissen entsprechend leistungsfähige Feuerwehren aufzustellen, diese auszurüsten und zu unterhalten. Nach dem Hessischen Gesetz über den Brandschutz und die Hilfeleistung der Feuerwehren ist die Gemeinde berechtigt, Ersatz für die durch Einsatz der Feuerwehren entstandenen Kosten (siehe Feuerwehrgebührensatzung) zu verlangen. Für die Rettung von Menschen aus akuter Lebensgefahr dürfen weder Gebühren noch Auslagen gefordert werden.

Zu den Haushaltsjahren 2020 und 2021 wurde eine aktuelle Gebührenbedarfsberechnung beschlossen.

Auf der Ertragsseite erfolgte eine Ansatzanpassung aufgrund der Rechnungsergebnisse 2022 / 2023.

Produkt 365 11 Kindertagesstätten Einrichtung (ohne Kita OW)

Der Gemeindevorstand hat das Wirtschaftsprüferbüro Willitzer Baumann Schwed mit der Kalkulation von Kostenbeiträgen und Verpflegungsentgelten der Kindergärten für das Jahr 2024 beauftragt.

Die seitens der Verwaltung und des Gemeindevorstandes vorgeschlagene Gebührenanpassung liegt dem Haupt – u. Finanzausschuss zur finalen Beschlussfassung vor.

Produkt 573 11 Vereinshäuser

Die Veranschlagung der Haushaltsansätze erfolgt unter folgenden Kostenstellen:

573 11 100 Vereinshaus Niederwalluf,
573 11 200 Vereinshaus Oberwalluf.

Der Zuschussbedarf der kostenrechnenden Einrichtungen stellt sich wie folgt dar:

| Gebührenhaushalte | Haushalt 2026 | Haushalt 2025 | Haushalt 2024 | Ergebnis 2023 | Ergebnis 2022 |
|---------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Produkt 573 11 Vereinshäuser | 67.444 | 68.099 | 69.098 | 72.555 | 106.271 |

Den Wallufer Vereinen werden die Vereinshäuser unentgeltlich zur Verfügung gestellt (Ausnahme öffentliche Veranstaltungen). Veranstaltungen in den Vereinshäusern sind auf Familienfeiern (Kommunion, Jubiläen, Geburtstagsfeiern u.s.w.) vorrangig für Wallufer Bürger beschränkt.

Die Mieten sind derzeit wie folgt festgelegt:

Vereinshaus Niederwalluf,

Sitzungssaal bis 22.00 Uhr **90,00 €** , bis 24.00 Uhr **100,00 €**,
die übrigen Räume pro Raum bis 22.00 Uhr **50,00 €**, bis 24.00 Uhr **60,00 €**.

Vereinshaus Oberwalluf,

kleiner Sitzungssaal bis 22.00 Uhr **50,00 €**, bis 24.00 Uhr **60,00 €**.
Großer Sitzungssaal bis 22.00 Uhr **130,00 €** , bis 24.00 Uhr **140,00 €**.

Die Gebühren der Vereinshäuser müssen über Einzelbeschlüsse beschlossen werden, da eine Gebührenordnung für die beiden Vereinshäuser nicht besteht.

Die Beratungen im Innenministerium ergaben die Empfehlung, die Vereine zumindest an den Energiekosten zu beteiligen und darüber hinaus für die Vereinshäuser eine Gebührensatzung zu erlassen. Die kostenlose Zurverfügungstellung der Räumlichkeiten in den Vereinshäusern zählt mit zu den „Freiwilligen Leistungen“.

Eine Kostendeckung im Produktbereich Vereinshäuser ist durch die unentgeltliche zur Verfügung Stellung der Räumlichkeiten nicht zu erzielen.

Der Gemeindevorstand empfiehlt, hieran derzeit auch nichts zu ändern um das Ehrenamt in den zahlreichen Vereinen zu unterstützen.

Nikolaos Stavridis, Bürgermeister

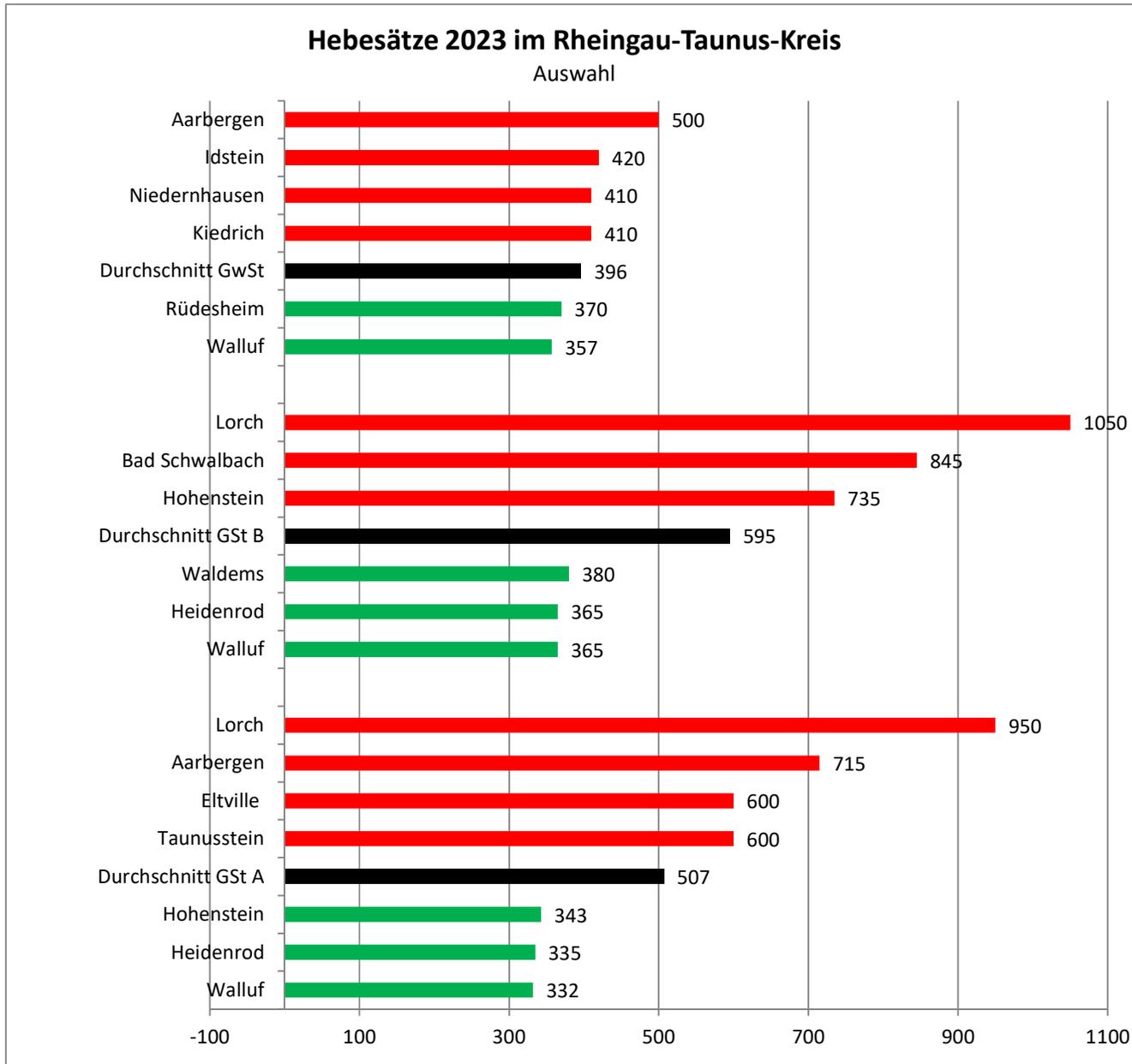
Kommunale Steuern im Rheingau-Taunus-Kreis im Jahr 2023

| Stadt/Gemeinde | Hebesatz in Prozent (Veränderung zu 2022) | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------------|--|----------------|-----------------|-----------------------|--------------------------|-------------------|---------------------------|-----------------------|-------------------------|------------------------|-------------------------------|-----------------|--------------------|----------------------|-----------------------------------|---|---------------------|
| | Gewerbe- steuer | Grundsteuer | | Hundesteuer (in Euro) | | Pferde- steuer | Spielappar- ate-steuer | Vergnügung- steuer | Kulturförder- abgabe | Wettauf- wandsteuer | Zweitwoh- nungs- steuer | Straßenbeiträge | | Defizitärer Haushalt | | geplante Hebsatz- erhöhungen ² | Verabschie- dung |
| | | A | B | 1. Hund | Für gefährliche Hunde | | | | | | | einmalig | wiederkeh- rend | laut Plan | Ausgleich möglich ¹ | | |
| Aarbergen | 500 | 715 | 715 | 72,00 | 432,00 | nein | ja | nein | nein | nein | ja [10%](neu) | nein | ja | nein | | nein | ja |
| Bad Schwalbach | 387 | 417 | 845(+85) | 125(+5) | 725(+5) | nein | ja | nein | nein | nein | ja [15%](+5) | ja | nein | ja | o. | ja | ja |
| Eltville | 390 | 600 | 620(+100) | 72,00 | 750,00 | nein | ja | nein | ja | nein | ja [10%] | ja | nein | ja | a.o. | nein | ja |
| Geisenheim | 380 | 480 | 480 | 78(-6) | 600,00 | nein | ja | nein | nein | nein | nein | ja | nein | nein | | nein | ja |
| Heidenrod | 390 | 335 | 365 | 60,00 | 720,00 | nein | ja | nein | nein | nein | nein | ja | nein | nein | | nein | ja |
| Hohenstein | 380 | 343 | 735 | 90(+24) | 540(+60) | nein | ja | nein | nein | nein | nein | nein | ja | nein | | nein | ja |
| Hünstetten | 400 | 420 | 580 | 75,00 | 400,00 | nein | nein | nein | nein | nein | nein | nein | nein | ja | o. | nein | ja |
| Idstein | 420 | 450 | 450 | 60,00 | 720,00 | nein | ja | nein | nein | nein | nein | nein | ja | ja | o. | nein | ja |
| Kiedrich | 410 | 500 | 650 | 72,00 | 600,00 | nein | ja | nein | ja | nein | nein | ja | nein | ja | o. | nein | ja |
| Lorch | 400 | 950 | 1050 | 90,00 | 600,00 | nein | ja | nein | ja | nein | nein | ja | nein | ja | o. | nein | ja |
| Niedernhausen | 410 | 560 | 560 | 72,00 | 720,00 | nein | ja | nein | nein | nein | nein | nein | nein | nein | | nein | ja |
| Oestrich-Winkel | 390 | 590(+100) | 650(+60) | 78(+5) | 600,00 | nein | ja | nein | ja | nein | ja [10%] | nein | ja | ja | a.o. | ja | ja |
| Rüdesheim | 370 | 480 | 480 | 70,00 | - | nein | ja | nein | ja | nein | nein | nein | nein | nein | | nein | ja |
| Schlangenbad | 390 | 473 | 592 | 120,00 | 600,00 | ja | ja | nein | nein | nein | nein | ja | nein | ja | o. | nein | ja |
| Taunusstein | 380 | 600 | 600 | 60,00 | 600,00 | nein | ja | nein | nein | nein | nein | nein | nein | ja | a.o. | nein | ja |
| Waldems | 380 | 380 | 380 | 90,00 | 600,00 | nein | nein | nein | nein | nein | nein | ja | nein | nein | | nein | ja |
| Walluf | 357 | 332 | 365 | 78(+15,60) | 900,00 | nein | ja | nein | ja | nein | nein | nein | nein | nein | | nein | ja |
| Ø Rheingau-Taunus | 396 | 507(+6) | 595(+14) | 80(+2) | 595(+4) | 1 von 17 | 15 von 17 | 0 von 17 | 6 von 17 | 0 von 17 | 4 von 17 | 8 von 17 | 4 von 17 | 9 von 17 | 17 von 17 | 2 von 17 | 17 von 17 |

¹ durch Entnahme der ordentlichen (o.) oder außerordentlichen (a.o.) Rücklage

² gemäß Haushaltssicherungskonzept oder mittelfristiger Ergebnisplanung bis 2026

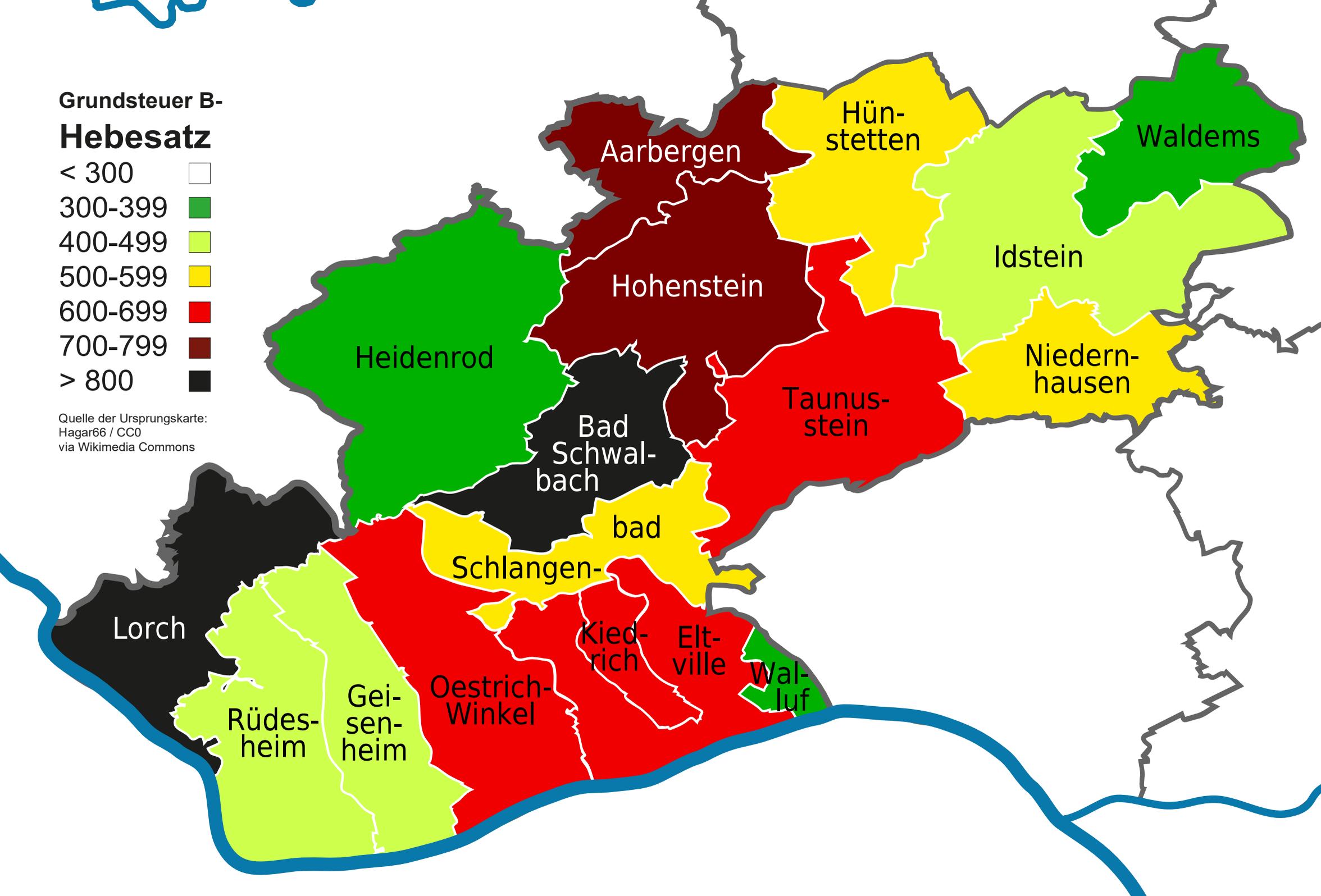
Quelle: Steuerumfrage des BdSt Hessen e.V., Angaben der Städte und Gemeinden



Grundsteuer B- Hebesatz

| | |
|---------|---|
| < 300 |  |
| 300-399 |  |
| 400-499 |  |
| 500-599 |  |
| 600-699 |  |
| 700-799 |  |
| > 800 |  |

Quelle der Ursprungskarte:
Hagar66 / CC0
via Wikimedia Commons





Gemeinde Walluf

Beschlussvorlage

- öffentlich -

VL-17/2024

| | |
|------------------------|--------------------------|
| Fachbereich | Bauen, Planen und Umwelt |
| Sachbearbeiter | Markus Kind |
| weitere Sachbearbeiter | |
| Datum | 21.03.2024 |

| Beratungsfolge | Termin |
|--|------------|
| Gemeindevorstand der Gemeinde Walluf | 08.04.2024 |
| Haupt - und Finanzausschuss | 16.04.2024 |
| Gemeindevertretung der Gemeinde Walluf | 25.04.2024 |

Programm „100 Wilde Bäche Hessen“ – Fortsetzung bis 2027

Anlage(n):

1. VL-17/2024 Vereinbarung

Finanzielle Auswirkungen:

| | |
|---|--------------|
| Finanzielle Auswirkung vorhanden | |
| Haushaltsmittel vorhanden | |
| Art der Ausgabe (ÜPL/APL/Deckungskreis) | |
| Sachkonto | Kostenstelle |

Beschlussvorschlag:

Der Verlängerung der Vereinbarung mit der Hessischen Landgesellschaft mbH (HLG) über Unterstützungsleistungen im Programm „100 Wilde Bäche für Hessen“ für den Bach Walluf bis zum 31. Dezember 2027 wird zugestimmt.

Sachverhalt:

Im Juli 2020 wurde zwischen der Gemeinde Walluf und der Hessischen Landgesellschaft mbH die Vereinbarung über Unterstützungsleistungen für das Landesprogramm „100 Wilde Bäche für Hessen“ abgeschlossen (s. Anlage).

Ziel ist hierbei die Renaturierung des Wallufbachs. Die im Haushaltsplan 2023 hierfür vorgesehenen Mittel i.H.v. 250.000,-- € sollen neu aufgeteilt werden (2024: 100.000,-- €; 2025: 150.000,-- €). Zuweisungen werden in voraussichtlicher Höhe von 50% des Investitionsvolumens erwartet.

In der ebenfalls beigefügten Anlage zu dieser Vereinbarung sind die für die Gemeinde Walluf kostenneutralen möglichen Unterstützungsleistungen durch die HLG aufgeführt. Dazu gehört die Unterstützung bei der Planungsleistung, im Flächenmanagement, bei der Umsetzung der Gewässerentwicklungsmaßnahmen und bei der Öffentlichkeitsarbeit.

Gemäß § 5 endete diese Vereinbarung zum Ende der Programmlaufzeit am 31.12.2023.

Mit Schreiben des Hess. Ministeriums für Landwirtschaft und Umwelt, Weinbau, Forsten, Jagd und Heimat vom Januar 2024 (Eingang: 02.02.2024) wurde dem Gemeindevorstand mitgeteilt, dass als

Ergebnis eines europaweiten Ausschreibungsverfahrens die HLG erneut den Zuschlag für die Fortsetzung dieses Programms ab dem 01.01.2024 erhalten hat. Um gemäß diesem Schreiben weiterhin die Unterstützungsleistungen des Dienstleisters in Anspruch nehmen zu können, ist es erforderlich, dass die Gemeinde Walluf der Verlängerung der Vereinbarung zustimmt. Das Programm wird bis 31.12.2027 fortgesetzt.

Durch die Renaturierung des Ökosystems Wallufbach wird dieser negativ beeinträchtigte Lebensraum wieder in seinen ursprünglichen oder zumindest naturnahen Zustand gebracht.

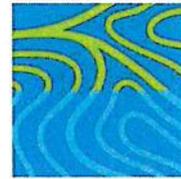
Die natürlichen Bedingungen, insbesondere deren Wasser- und Nährstoffhaushalt werden wiederhergestellt. Somit können die Lebensbedingungen für Pflanzen und Tiere optimal geschaffen werden.

Es handelt sich somit um eine effektive und begrüßenswerte Maßnahme. Daher wird der mit dieser Maßnahme einhergehenden Vereinbarung zugestimmt.

Nikolaos Stavridis, Bürgermeister



Hessische Landgesellschaft mbH
Staatliche Treuhandstelle für ländliche Bodenordnung



100 Wilde Bäche
für Hessen

Vereinbarung

Unterstützungsleistungen für das Landesprogramm 100 Wilde Bäche für Hessen

Die **Gemeinde**;

Gemeinde Walluf
Mühlstraße 40
65396 Walluf

nachstehend **Gemeinde** genannt

ist im Rahmen des Programms 100 Wilde Bäche für Hessen mit ihrem Bach „Walluf“ zur Teilnahme ausgewählt worden.

Die **Hessische Landgesellschaft mbH**;

Wilhelmshöher Allee 157 – 159, 34121 Kassel,

nachstehend **HLG** genannt

ist vom Land Hessen mit der Erbringung von Unterstützungsleistungen bei Gewässerentwicklungsprojekten im Rahmen des Programms 100 Wilde Bäche für Hessen beauftragt. Im Rahmen der Unterstützungsleistungen werden die gewässerunterhaltungspflichtigen Kommunen und Wasserverbände bei der Koordinierung und Abwicklung der Planungs-, Genehmigungs- und Bauausführungsleistungen von Gewässerentwicklungsmaßnahmen sowie bei der zugehörigen Öffentlichkeitsarbeit unterstützt. Aus dem gesamten Angebot kann die Gemeinde / Stadt auch für ihre Gewässerentwicklungsprojekte benötigte Teilleistungen in Anspruch nehmen. Zu den Unterstützungsleistungen zählen insbesondere auch die unterschriftsreife Erstellung von Unterlagen, die für die Durchführung der Gewässerentwicklungsmaßnahmen erforderlich sind, wie beispielsweise den Förderantrag, die Ausschreibungsunterlagen für die zu beauftragenden Ingenieurleistungen, sowie die Wahrnehmung der Aufgaben der gewässerunterhaltungspflichtigen Kommunen und Wasserverbände in den Vergabeverfahren.

HLG und Gemeinde schließen folgende Vereinbarung

§ 1 Leistungen und Pflichten der HLG

Die von der HLG zu erbringenden Leistungen (Anlage) basieren auf einem Vertrag zwischen dem Land Hessen, vertreten durch das Hessische Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz und der HLG.

Dazu gehört die Unterstützung:

- bei der Planungsleistung
- im Flächenmanagement
- bei der Umsetzung der Gewässerentwicklungsmaßnahmen
- bei der Öffentlichkeitsarbeit

§ 2 Leistungen und Pflichten der Gemeinde

Die Gemeinde stellt der HLG alle für die Umsetzung der Maßnahmen erforderlichen Unterlagen zur Verfügung.

Mit Ausnahme der Synergiemaßnahmen zur Umsetzung der WRRL in Natura 2000 Gebieten ist für die Umsetzung der Maßnahmen des Programms 100 Wilde Bäche die „Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Gewässerentwicklung und zum Hochwasserschutz“ vom 31. Januar 2017 (StAnz. 7/2017 S. 238) maßgebend. Das Programm 100 Wilde Bäche wird im Wege der Eigenbewilligung analog zu Nr. 7.3 Satz 2 der Förderrichtlinie durch die WI-Bank abgewickelt.

Die Gemeinde nimmt ausdrücklich von Nr. 1.3 der VV zu § 44 LHO Kenntnis; danach dürfen Zuwendungen nur für solche Vorhaben bewilligt werden, die noch nicht begonnen worden sind. Als Vorhabensbeginn ist grundsätzlich der Abschluss eines der Ausführung zuzurechnenden Lieferungs- oder Leistungsvertrages zu werten. Bei Baumaßnahmen gelten Planung, Bodenuntersuchung und Grunderwerb nicht als Beginn des Vorhabens, es sei denn, sie sind alleiniger Zweck der Zuwendung. Im Einzelfall können auf Antrag Ausnahmen zugelassen werden. Die Gemeinde verpflichtet sich, mit der Baumaßnahme erst nach Sicherstellung der Gesamtfinanzierung und Freigabe durch die HLG zu beginnen.

Die Gemeinde verpflichtet sich, Aufträge und Leistungen nur im Rahmen der Finanzierungsfreigabe in Abstimmung mit der HLG zu vergeben.

Die Gemeinde hat auf der Grundlage schriftlicher Verträge ein geeignetes Fachbüro mit der Objektplanung des Vorhabens im wasserrechtlichen und technischen Bereich zu beauftragen. Das Büro hat eine ausreichende Haftpflichtversicherung nachzuweisen und darf nicht gleichzeitig als Auftragnehmer für bauliche Leistungen des gleichen Vorhabens tätig sein.

Sofern für die Abrechnung der Leistung der HLG gegenüber dem Land Nachweise durch die Gemeinde erforderlich sind, verpflichtet sich die Gemeinde diese zu erstellen und zu übergeben.

§ 3 Vergütung der Unterstützungsleistungen

Sämtliche gemäß Anlage vereinbarte und durch die HLG erbrachte Leistungen werden im Rahmen der Unterstützungsleistung 100 Wilde Bäche für Hessen vom Land Hessen finanziert und von der HLG dort direkt abgerechnet. Die Gemeinde trägt keine Kosten.

Die Finanzierung der Gewässerentwicklungsmaßnahmen an sich ist nicht Gegenstand der Unterstützungsleistung der HLG.

§ 4 Befugnisse der HLG

Die Gemeinde bevollmächtigt die HLG, alle zur Durchführung des Verfahrens erforderlichen Handlungen vorzubereiten und alle erforderlichen Unterlagen einzusehen bzw. anzufordern. Die HLG wird insbesondere befugt, alle zur Vorbereitung des Verfahrens erforderlichen Anträge sowie die Abgabe aller darauf bezogenen Erklärungen für Gerichte, Finanzämter, Bewilligungsbehörden, sonstige Behörden, Banken und gegenüber Dritten vorzubereiten.

§ 5 Ende der Unterstützungsleistung

Die Vereinbarung endet, wenn die vereinbarten Leistungen erbracht wurden, spätestens zum Ende der Programmlaufzeit am 31.12.2023. Die Erbringung der vereinbarten Leistungen wird jeweils mit Abnahmevermerk dokumentiert.

Die Gemeinde hat jederzeit das Recht, die Vereinbarung ohne Grund schriftlich zu kündigen. In dem Fall hat die HLG die für eine weitere Bearbeitung erforderlichen Unterlagen an die Gemeinde herauszugeben.

Die HLG hat das Recht die Vereinbarung aus wichtigem Grund zu kündigen.

§ 6 Schlussbestimmungen, salvatorische Klausel

Eine Nichtigkeit oder Unwirksamkeit einer Vertragsbestimmung berührt nicht die Wirksamkeit der übrigen Vereinbarungen. Die Parteien sind in einem solchen Fall verpflichtet, die nichtige oder unwirksame Bestimmung durch eine solche zu ersetzen, die dem wirtschaftlichen Zweck dieser Bestimmung möglichst nahekommt. Das gilt auch, wenn eine Vertragsbestimmung einer späteren gesetzlichen Regelung widerspricht.

Änderungen und Ergänzungen dieses Vertrages bedürfen zu ihrer Wirksamkeit der Schriftform.

Die Anlagen sind Bestandteil der Vereinbarung.

Walluf, den 07.07. 2020

Gemeinde

Kassel, den 13.07. 2020

Hessische Landgesellschaft mbH Kassel

Unterschriften

Manfred Kohl
Bürgermeister

Siegel



Unterschriften

Anlage

Mögliche Unterstützungsleistungen durch die Hessische Landgesellschaft mbH

| |
|--|
| 1. Unterstützung bei |
| 1.01 der Abwicklung und Erledigung der notwendigen Projektvorbereitungen |
| 1.02 der Beauftragung und Begleitung der Projektplanung sowie deren Koordinierung |
| 1.03 der Erstellung und Fortschreibung von Arbeitsprogrammen und Projektabläufen |
| 1.04 der Beantragung von Genehmigungen und Gutachten |
| 1.05 den Ausschreibungen und Auftragsvergaben |
| 1.06 der Beauftragung und Begleitung der baulichen Umsetzung sowie deren Koordination einschl. der Übernahme sämtlicher Bauherrentätigkeit |
| 1.07 der finanziellen und fördertechnischen Abwicklung der Projekte und der Beantragung der notwendigen Fördermittel |
| 2. Planung der Gewässerentwicklungsmaßnahmen |
| 2.01 Grundlagenermittlung: Recherche zum Gewässer, Bündelung und Analyse vorhandener Kenntnisse, Ortsbegehungen |
| 2.02 Einholung notwendiger Gutachten |
| 2.03 Vorbereitung und Mitwirkung bei der Vergabe von Planungsleistungen (HOAI) |
| 2.04 Prüfung und Wertung der Planungsangebote |
| 2.05 Mitwirkung bei der Erstellung des Planungsvertrages |
| 2.06 Mitwirkung bei der Nachtragsprüfung (Planung) |
| 2.07 Abschlagsrechnungsbearbeitung (Planung) |
| 2.08 Schlussrechnungsbearbeitung (Planung) |
| 2.09 Mitwirkung bei der Erstellung von Finanzierungsanträgen |
| 2.10 Vorbereitung der Antragstellung für öffentlich-rechtliche Zulassungen |
| 2.11 Bewertungen von Stellungnahmen zu Einwendungen in Zulassungsverfahren |
| 3. Flächenmanagement |
| 3.01 Unterstützung bei der Bereitstellung von benötigten Flächen |
| 3.02 Zuarbeit bei der Erstellung von Kauf- oder Tauschverträgen (z. B. Pläne erstellen) bei der Flurneuordnung etc. |
| 3.03 Klärung von Restriktionen |
| 3.04 Abstimmung mit Betroffenen und Behörden |

| |
|--|
| 4. Umsetzung der Gewässerentwicklungsmaßnahmen |
| 4.01 Baufeldfreistellung, Verhandlungen mit Rechteinhabern |
| 4.02 Prüfung der fachlichen Planungen (Entwurf und Ausführung) |
| 4.03 Bewertung gutachterlicher Aussagen |
| 4.04 Begleitung im Vergabeverfahren zur Bauleistung (z. B. Teilnahme an Aufklärungsgesprächen) |
| 4.05 Mitwirkung bei der Erstellung des Bauvertrages |
| 4.06 Mitwirkung bei der bauherrschaftlichen Nachtragsprüfung (Bau) |
| 4.07 Abschlagsrechnungsbearbeitung (Bau) |
| 4.08 Schlussrechnungsbearbeitung (Bau) |
| 4.09 Unterstützung bei allen bauherrschaftsseitigen Kooperationsverpflichtungen, Kontrollen |
| 4.10 Mitwirkung bei Abnahmen (VOB/B) |
| 4.11 Beantragung von Abnahmen (öffentlich-rechtlich) |
| 4.12 Bearbeitung bei sonstigen Aufträgen |
| 4.13 Mitwirkung bei der Erstellung von Verwendungsnachweisen |
| 5. Öffentlichkeitsarbeit |
| 5.01 Gremienarbeit |
| 5.02 Internetauftritt |
| 5.03 Erstellung und Redaktion von Bild und Textmaterialien |
| 5.04 Mediennutzung |
| 5.05 Veranstaltungen |



Gemeinde Walluf

Mitteilungsvorlage

- öffentlich -

MI-2/2024

| | |
|------------------------|--------------------------|
| Fachbereich | Bauen, Planen und Umwelt |
| Sachbearbeiter | Julia Demel |
| weitere Sachbearbeiter | Hannah Fröb |
| Datum | 01.03.2024 |

| Beratungsfolge | Termin |
|--|------------|
| Gemeindevorstand der Gemeinde Walluf | 11.03.2024 |
| Haupt - und Finanzausschuss | 16.04.2024 |
| Gemeindevertretung der Gemeinde Walluf | 25.04.2024 |

Sachstand IKZ-Klimaanpassung - Integriertes Klimaanpassungskonzept für die Kommunen Schlangenbad, Oestrich-Winkel, Kiedrich, Walluf und Eltville am Rhein

Finanzielle Auswirkungen:

| | |
|---|--------------|
| Finanzielle Auswirkung vorhanden | |
| Haushaltsmittel vorhanden | |
| Art der Ausgabe (ÜPL/APL/Deckungskreis) | |
| Sachkonto | Kostenstelle |

Beschlussvorschlag:

Der Sachstand zur IKZ Klimaanpassung wird zur Kenntnis genommen.

Sachverhalt:

Die Kommunen Schlangenbad, Oestrich-Winkel, Kiedrich, Walluf und Eltville am Rhein haben eine IKZ gegründet, um gemeinsam ein integriertes Klimaanpassungskonzept zu erstellen. Die Zusammenarbeit der Kommunen wird von der Stadt Eltville koordiniert. Für das Projekt hat Eltville beim Bundesumweltministerium Fördermittel aus der Richtlinie „Maßnahmen zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels“ beantragt.

Innerhalb von zwei Jahren, von Oktober 2023 bis September 2025, soll das integrierte Klimaanpassungskonzept für die fünf Kommunen erstellt werden. Mitte Oktober wurde dazu die IKZ Klimaanpassungsmanagerin Hannah Fröb von der Stadt Eltville eingestellt.

Unterstützt wird das Projekt von der Hochschule Geisenheim (HGU): unter wissenschaftlicher Leitung von Prof. Dr. Eckhard Jedicke, Leiter des Fachgebiets Landschaftsentwicklung sowie des Kompetenzzentrum Kulturlandschaft (KULT) wirkt M.Sc. Ruth Bindewald an der Erstellung des Klimaanpassungskonzepts mit (im Rahmen ihrer Anstellung zu 0,75 Vollzeitäquivalenten). Insgesamt erhält die HGU EUR 96.000 für Konzepterstellung und professionelle Prozessunterstützung. Dieses Vorgehen wurde mit der Zentralen Vergabestelle des Rheingau-Taunus-Kreises abgestimmt, die eine Direktbeauftragung des Kompetenzzentrums Kulturlandschaft der Hochschule Geisenheim University (ohne Durchführung eines Wettbewerbsverfahrens für die Auftragsvergabe) in ihrer Stellungnahme am 9.11.2023 empfohlen hatte.

Bestands- und Betroffenheitsanalyse

Derzeit werden die Bestandsaufnahme der aktuellen und zukünftigen Klimaänderungen sowie die Betroffenheitsanalyse in Abstimmung mit den zuständigen Ansprechpartnern durchgeführt. Dazu werden in den fünf Verwaltungen systematisch Informationen zu den bestehenden Herausforderungen und Risiken verschiedener Klimafolgen für die kommunalen Handlungsfelder eingeholt, außerdem werden geplante oder bereits umgesetzte Klimaanpassungsmaßnahmen (auf die im weiteren Verlauf aufgebaut werden kann) systematisch erfasst. Im Rahmen des Projekts wird mit Partnern wie dem Abwasserverband Oberer Rheingau, der Rheingauwasser GmbH, dem Forstamt Rüdesheim, dem Rheingauer Weinbauverband, der AG KliA-Net Rheingau etc. zusammengearbeitet, bei denen ebenfalls relevante Informationen für die Bestandsaufnahme eingeholt werden.

Des Weiteren werden folgende Daten zusammengetragen, übereinandergelegt und ausgewertet:

- Lokale Daten zur Klimaentwicklung bis zum jetzigen Zeitpunkt
-
- Regionale Klimaprojektionsdaten des Hessischen Landesamtes für Naturschutz, Umwelt und Geologie (HLNUG) zur Ermittlung der potenziellen zukünftigen Entwicklung des regionalen Klimas
-
- Bereits existierende relevante thematische Datengrundlagen, wie die über den Abwasserverband erstellten Starkregengefahren- und Risikokarten
-
- Daten zu Temperatur- und Windverhältnissen in den fünf Gemarkungen, v.a. zur Bewertung der Hitzebelastung: Hierzu steht bisher in keiner der fünf IKZ-Kommunen eine solide Datengrundlage zur Verfügung (z.B. auf Basis einer Stadtklimaanalyse, wie sie vielfach von größeren Kommunen beauftragt werden). Deshalb ist es im vorliegenden IKZ Projekt eine nicht zu unterschätzende Herausforderung eine zufriedenstellende Datengrundlage zu beschaffen.
-
- Durch umfangreiche Recherchen verfügt das IKZ Projekt nun über folgende Daten, die derzeit analysiert und aufgearbeitet werden:
 - o Computermodellierungsdaten der Temperatur- und Windverhältnisse, die im Rahmen des Projektes KlimaPraxIng der Stadt Ingelheim am Rhein 2022 durch den Deutschen Wetterdienst (DWD) für den gesamten hiesigen Abschnitt des Rheingrabens erstellt wurden,
 - o
 - o Kaltluftsimulationsdaten über das Beratungswerkzeug OKRA-DE des DWDs, die eine Ersteinschätzung von Kaltluftströmungen für die Stadt- und Regionalplanung bieten können (diese Daten wurden vom DWD zugesagt, im Moment sind sie noch in Bearbeitung beim DWD)
 - o
- Vulnerabilitätsdaten (z.B. Standorte sozialer Einrichtung, wichtige Aufenthaltsorte, sensible ökologische Gebiete).

Ausgehend von ihrem Praktikum in der Eltviller Verwaltung hat sich die aktuell als Werkstudentin angestellte Vanessa Schork außerdem dafür entschieden, ihre Bachelor-Arbeit zum Thema thermische Belastung in den fünf IKZ-Kommunen zu schreiben. Ihre Ergebnisse werden ebenfalls zu der Betroffenheits- und Hotspotanalyse für das integrierte Klimaanpassungskonzept beitragen.

IKZ-Arbeitsstruktur

Zur Gewährleistung einer effektiven interkommunalen Zusammenarbeit und eines guten Informationsflusses wurde ein Kernteam gebildet. Dieses Kernteam besteht aus Verwaltungsmitarbeitenden aller fünf Kommunen und trifft sich regelmäßig. Daneben organisiert die Klimaanpassungsmanagerin regelmäßig und nach Bedarf bilaterale Termine mit Ansprechpersonen in den einzelnen Verwaltungen.

Zeitlicher Ablauf und wichtige Meilensteine

Bis März 2025 werden in einer Gesamtstrategie für alle relevanten Handlungsbereiche Klimaanpassungsziele definiert und ein Maßnahmenkatalog erstellt. Auf dieser Basis soll die Beantragung einer Folgeförderung für die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen erfolgen. Diesen Folgeförderantrag gilt es im April 2025 zu stellen, um eine direkte Anschlussförderung ab Oktober 2025 sicherzustellen. Für den Antrag auf Folgeförderung ist es wichtig, dass das Integrierte Klimaanpassungskonzept in den Stadtverordnetenversammlungen bzw. Gemeindevertretungen der fünf Kommunen im Frühjahr 2025 beschossen wird.

Öffentliche Auftaktveranstaltung und Akteursbeteiligung

Zur Konzepterstellung sind auch Maßnahmen im Bereich der Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit vorgesehen. In diesem Sinne findet am 6. Mai um 19:30 Uhr im Bürgerhaus Kiedrich eine öffentliche Auftaktveranstaltung statt. Dabei wird Prof. Dr. Schultz, Präsident der HGU, über den Klimawandel im Rheingau sprechen. Weitere Informationen und die Möglichkeit sich für die Veranstaltung anzumelden finden sich hier: https://www.eltvil.de/anmeldung_auftakt_klima. Bei der Veranstaltung wird auch vorgestellt, wie die geplante Akteursbeteiligung ablaufen wird. Dazu erarbeitet die Klimaanpassungsmanagerin zusammen mit den Ansprechpersonen in den Kommunen und den Projektpartnern aktuell einen Konzeptvorschlag.

Abschließend soll hier noch erwähnt werden, dass die Klimaanpassungsmanagerin Hannah Fröb im Rahmen ihrer zeitlichen Möglichkeiten gerne zur Verfügung steht, um aktuelle Themen und konkrete Aufgaben mit Klimaanpassungsbezug mit ihrem Fachwissen zu unterstützen/beraten.

Begründung zur Nachhaltigkeit der Maßnahme:

Da der Klimawandel an vielen Stellen schon spürbar ist, müssen sich Kommunen auf diese Veränderungen einstellen, um negativen Folgen soweit irgend möglich entgegen zu wirken. Dazu soll das Klimaanpassungskonzept einen wichtigen Leitfaden liefern.

Nikolaos Stavridis, Bürgermeister



Gemeinde Walluf

Beschlussvorlage

- öffentlich -

VL-20/2024 2. Ergänzung

| | |
|------------------------|-------------------------------|
| Fachbereich | Zentrale Dienste und Finanzen |
| Sachbearbeiter | Gudula Seibel |
| weitere Sachbearbeiter | |
| Datum | 18.04.2024 |

| | |
|--|------------|
| Beratungsfolge | Termin |
| Gemeindevertretung der Gemeinde Walluf | 25.04.2024 |

Ersatzbeschaffung eines Radladers für den gemeindeeigenen Baubetriebshof

Anlage(n):

1. VL-20-2024 Angebot_M0B0_242428
2. VL-20-2024 Angebot_M0B0_242429

Finanzielle Auswirkungen:

| | |
|---|----------------|
| Finanzielle Auswirkung vorhanden | Ja |
| Haushaltsmittel vorhanden | Nein |
| Art der Ausgabe (ÜPL/APL/Deckungskreis) | Außerplanmäßig |
| Sachkonto | Kostenstelle |

Beschlussvorschlag:

- 1.) Der Beschaffung eines gebrauchten „Allrad Radladers 5040“ des Herstellers Kramer wird zugestimmt. Die Kosten für die Ersatzbeschaffung belaufen sich auf 45.815,00 € brutto, die Haushaltsmittel werden hierfür außerplanmäßig bereitgestellt.
- 2.) Die für den Radlader erforderlichen Warnmarkierungen werden in den Beschaffungsvorgang des vorgenannten Radladers miteinbezogen.

Sachverhalt:

Der vorhandene Radlader des Herstellers Kramer (Baujahr 2000) des gemeindeeigenen Baubetriebshofes musste durch die Beanstandungen im letzten DEKRA-Bericht und in Absprache mit den Sicherheitsbeauftragten der Gemeindeverwaltung Walluf aufgrund diverser Mängel am Fahrzeug aus Sicherheitsgründen für die Nutzer im Februar 2024 außer Betrieb genommen werden. Eine Reparatur der Mängel ist aus wirtschaftlicher Hinsicht nicht sinnvoll, da sich die Höhe der Reparaturkosten auf ca. 7.000 € belaufen. Es ist zukünftig von weiteren kostenintensiven Wartungs- und Reparaturkosten auszugehen.

Der Radlader wurde im Jahre 2000 zunächst geleast und im Jahre 2004 durch die Gemeinde Walluf erworben und wird seit jeher für diverse Tätigkeiten eingesetzt. Er ist ganzjährig im Einsatz und dementsprechend notwendig für das Tagesgeschäft des Baubetriebshofes. Die geleisteten Betriebsstunden betragen 45.500.

Aufgabenbereiche des Radladers:

- Allgemeine Transporte für diverse Feste und Veranstaltungen in Walluf
- Transport und Aufstellung der Sicherheits-Poller je 500 kg

- Schieben des Grünschnittes an der Grünschnittsammelstelle und Friedhöfe
- Heben der Fußplatten für Verkehrsschilder (Hebehilfe)
Ein Mobiles Verkehrsschild benötigt 2 – 4 Fußplatten; 1 Fußplatte wiegt ca. 28 kg
Für die Verkehrsführung bei Veranstaltungen sind teilweise 70 Schilder je 2 Fußplatten zu stellen
- Transport der Sandsäcke für den Hochwasserschutz auf Paletten
- Transport der Hochwasserdielen und Metallböcke
- Schlammabeseitigung mit Kehrbesen nach Hochwasser
- Abschlüge in den Feldwegen bei Starkregen
- Beseitigung bei Sturmschäden
- Transport der Bühnenelemente an Weihnachten (Reiterhof)
- Reinigung von Straßen und Wirtschaftswegen
- Sandaustausch Spielplätze
- Winterdienst

Aktuell werden die Arbeiten, die eines Radladers bedürfen, gesammelt und ein Radlader gemietet, um die gesammelten Arbeiten soweit möglich effizient nachzuholen. Allerdings ist das auf Dauer nicht wirtschaftlich. Die Kosten für die Miete stellen sich folgendermaßen zusammen:

| Mietdauer | 1-4 Tage | 5-20 Tage | Ab 21 Tage | Kautio |
|--|----------|-----------|------------|--------|
| Kosten/Tag (netto) Radlader | 120 € | 90 € | 70 € | 500 € |
| Kosten/Tag (netto) Palettengabel | 10 € | 8 € | 5 € | 500 € |

Zu den Mietkosten kommen neben der gesetzlichen Mehrwertsteuer die Fahrtkosten in Höhe von 120 € pro einfache Strecke und 10 % für die Versicherung auf den Mietpreis. Zudem ist eine Palettengabel für die Arbeiten notwendig, welche man dazu mieten muss. Nachfolgend eine Musterberechnung:

Dauer der Miete für eine Arbeitswoche Mo.-Fr.:

| | |
|--|--------------------------------|
| <u>Mietkosten Radlader:</u> | 450 € (90 €/Tag) |
| <u>Fahrtkosten:</u> | 240 € (120 €/einfache Strecke) |
| <u>Mietkosten Palettengabel:</u> | 40 € (8 €/Tag) |
| <u>Versicherung 10% vom Mietpreis:</u> | 49 € (45 € + 4 €) |
| <u>Gesetzliche Mehrwertsteuer:</u> | 148,01 € (19%) |
| <u>Gesamtaufwand:</u> | 927,01 € |

(+1000 € Gesamtkautio für Radlader und zweites Anbaugerät (Palettengabel))

Die Gemeindeverwaltung hat zwei Angebote von der Troglauer GmbH aus Bingen für einen gebrauchten Radlader eingeholt. Bei beiden Angeboten handelt es sich um einen „Allrad Radlader 5040“ des Herstellers Kramer, welches die Kriterien für den Einsatz im Gemeindegebiet Walluf (Höhe, Breite, Hubkraft etc.) erfüllt. Bei beiden Fahrzeugen handelt es sich um ein Vorführmodell in gutem Zustand.

Das Angebot Nr. 242429 liegt bei 45.815,00 € brutto und enthält diverse Ausstattungen, welche im Einsatz sinnvoll sind. Es handelt sich um ein Fahrzeug, welches im Juni 2023 erstvermietet wurde. Bis dato sind 149 Betriebsstunden angelaufen.

Das Angebot Nr. 242428 liegt bei 31.535,00 € brutto und enthält die Standardausstattung. Es handelt sich um ein Fahrzeug, welches im Juni 2021 erstvermietet wurde. Bis dato sind 472 Betriebsstunden angelaufen. Bei diesem Fahrzeug müsste die Frontsteckdose, die gelbe

Rundumkennleuchte und die Druckentlastung nachgerüstet werden. Die Differentialsperre und die niedrige Kabine können nicht nachgerüstet werden.

Eine Anfrage bzgl. der Inzahlungnahme des alten Fahrzeuges wurde seitens der Troglauer GmbH positiv beantwortet. Es ist von ca. 7.500 € für die Inzahlungnahme des Fahrzeuges auszugehen.

Die Frontsteckdose ist für den Frontkehrbesen und im Winterdienst für die Beleuchtung des Schneeschiebers notwendig.

Die gelbe Rundumkennleuchte ist im täglichen Einsatz notwendig. Das Nachrüsten ist mit einem Zeit- und Kostenaufwand verbunden, da hierfür eine gesonderte Betriebserlaubnis eingeholt werden muss.

Durch die Druckentlastung aus den hydraulischen Leitungen wird beim Wechseln der Anbaugeräte das Öl zurückgehalten und der Wechsel geht maschinenschonender und umweltfreundlicher vonstatten.

Die 100%ige Differentialsperre ist für den Einsatz im schweren Gelände (Offroad-Bereich) und hinsichtlich des Einsatzes des Winterdienstes notwendig. Die Differentialsperre sorgt für mehr Stabilität auf schweren, steilen und glatten Straßen.

Die niedrige Kabine ist für den Einsatz im Winterdienst sinnvoll, da der Radlader dadurch im Gehwegbereich unter Bebauungen (z. B. Wartehallen an Bushaltestellen) oder im Bereich von Bäumen, im Wald oder auf den Friedhöfen, also im Bereich unterhalb der Baumkronen, eingesetzt werden kann. Bisher wurden zwei Arbeitskräfte zur Erledigung der Arbeiten per Hand eingesetzt, was sich durch die niedrige Kabine auf eine Arbeitskraft reduzieren lässt. Hinzu kommt eine erhebliche Zeitersparnis, da der Radlader leistungsstärker ist.

Eine verzögerte Ersatzbeschaffung würde darüber hinaus ein gesundheitsgerechtes Heben und Tragen von Lasten gefährden.

Für den Doppelhaushalt 2024/2025 wurden von Fachbereich III für einen Radlader 65.000 € + 15.000 € für eine Universalkehrmaschine als Anbaugerät angemeldet. Da der Haushalt bis dato nicht beschlossen wurde und sich die Sachlage durch den Ausfall des vorhandenen Radladers verändert hat, ist eine schnellstmögliche Ersatzbeschaffung erforderlich. Aufgrund der o. g. Ausführungen ist die Beschaffung des teureren Fahrzeuges in der Gesamtbetrachtung sinnvoller.

Auszug aus der Niederschrift des Haupt- und Finanzausschusses vom 16.04.2024

Herr Krollmann stellt einen Änderungsantrag zum Beschlussvorschlag:

Ziffer 1 bleibt

Es wird eine Ziffer 2 hinzugefügt:

2. Die für den Radlader erforderlichen Warnmarkierungen werden in den Beschaffungsvorgang des vorgenannten Radladers miteinbezogen.

Nikolaos Stavridis, Bürgermeister

- Verkauf
- Vermietung
- Service
- Reparatur
- Ersatzteile

Troglauer GmbH, Postfach 200136, 55405 Bingen

An
Gemeindevorstand Walluf
Mühlstraße 40

65396 Walluf

**Angebot**

KundenNr:

Datum:

Ihr Außendienstbetreuer:

242428-0002/31

162590

19.03.2024

Heiko Lohgeerds

Ihre Anfrage vom:**Ihr Zeichen:****Versandart:****unser Sachbearbeiter****Telefon****Fax****eMail****Seite**

Timo Doemer

06721-9736 - 51

06721-9736 - 851

t.doemer@troglauer.net

1

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für Ihre freundliche Anfrage bei unserem Herr Timo Doemer. Auf Grundlage unserer allgemeinen Geschäftsbedingungen bieten wir freibleibend an:

| Menge | Einheit | Bezeichnung / Art-Nr. | E-Preis | PE | Gesamt |
|-------|---------|---|-----------|----|-----------|
| 1 | | Kramer Allrad Radlader 5040 Betriebsgewicht 2.070 kg, Breite 1.260 mm Schaufelinh. 0,36m³, Kipplast (Schaufel) 14t - Laststabilisator (Schwingungsdämpfer) - Kabine mit Heizung - Standardbereifung - Schaufel, Palettengabel | 26.500,00 | | 26.500,00 |
| | | Erstvermietung 6.2021 ^ Betriebsstunden 472 | | | |

| Netto | Porto | Vers/Verp | MwSt. % | MwSt. | Rechnungsbetrag |
|-----------|---------------------------|-----------|---------|----------|-----------------|
| 26.500,00 | 0,00 | 0,00 | 19,00 | 5.035,00 | EUR 31.535,00 |
| Zahlung : | Zahlbar sofort ohne Abzug | | | | |

Wir hoffen, Ihnen ein attraktives Angebot unterbreitet zu haben und würden uns über Ihren geschätzten Auftrag sehr freuen.

Mit freundlichen Grüßen

Timo Doemer

Dies ist ein maschinell erstelltes Dokument und ohne Unterschrift gültig.

Hausanschrift:

Saarlandstraße 379 a
55411 Bingen-Dietersheim
Tel.: 06721 97360, Fax: 06721 973650

Niederlassung Simmern:

Industriepark 9, 55469 Simmern
Tel.: 06761 9155906



Registergericht Mainz HRB 22231
Geschäftsführer: Heiko Lohgeerds
St.-Nr.: 08/656/5102/6
USt-IdNr.: DE 148265845
Ident-Nr.: DE05ZZZ00000125203

Volksbank Rhein-Nahe-Hunsrück eG

IBAN DE45 5609 0000 0003 3697 43 - BIC GENODE51KRE
Kreissparkasse Rhein-Hunsrück
IBAN DE70 5605 1790 0010 0175 72 - BIC MALADE51SIM
Mainzer Volksbank
IBAN DE30 5519 0000 0001 5600 10 - BIC MVBMD55
Sparkasse Rhein-Nahe
IBAN DE76 5605 0180 0054 0002 03 - BIC MALADE51KRE





5040

VERBODEN TOEGANG

20

KRAMER





über 50 Jahre

TROGLAUER

Baumaschinen

- Verkauf
- Vermietung
- Service
- Reparatur
- Ersatzteile

Troglauer GmbH, Postfach 200136, 55405 Bingen

An
Gemeindevorstand Walluf
Mühlstraße 40

65396 Walluf



Angebot

KundenNr:

Datum:

Ihr Außendienstbetreuer:

242429-0002/31

162590

19.03.2024

Heiko Lohgeerds

Ihre Anfrage vom:

Ihr Zeichen:

Versandart:

unser Sachbearbeiter

Telefon

Fax

eMail

Seite

Timo Doemer

06721-9736 - 51

06721-9736 - 851

t.doemer@troglauer.net

1

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für Ihre freundliche Anfrage bei unserem Herr Timo Doemer. Auf Grundlage unserer allgemeinen Geschäftsbedingungen bieten wir freibleibend an:

| Menge | Einheit | Bezeichnung / Art-Nr. | E-Preis | PE | Gesamt |
|-------|---------|--|-----------|----|-----------|
| 1 | | Kramer Allrad Radlader 5040 Betriebsgewicht 2.070 kg, Breite 1.260 mm Schaufelinh. 0,36 m ³ , Kipplast (Schaufel) 14t - Laststabilisator (Schwingungsdämpfer) - Kabine mit Heizung - Breitreifen - 100 % Differenzialsperre - Frontsteckdose - Niedrig Kabine - Rundumkennleuchte - Schaufel Palettengabel - Druckentlastung | 38.500,00 | | 38.500,00 |

Erstvermietung 6.2023

Betriebsstunden 149

Hausanschrift:

Saarlandstraße 379 a
55411 Bingen-Dietersheim
Tel.: 06721 97360, Fax: 06721 973650

Niederlassung Simmern:

Industriepark 9, 55469 Simmern
Tel.: 06761 9155906



info@troglauer.net
www.troglauer.net

Registergericht Mainz HRB 22231
Geschäftsführer: Heiko Lohgeerds
St.-Nr.: 08/656/5102/6
USt-IdNr.: DE 148265845
Ident-Nr.: DE05ZZZ00000125203

Volksbank Rhein-Nahe-Hunsrück eG

IBAN DE45 5609 0000 0003 3697 43 - BIC GENODE51KRE
Kreissparkasse Rhein-Hunsrück
IBAN DE70 5605 1790 0010 0175 72 - BIC MALADE51SIM
Mainzer Volksbank
IBAN DE30 5519 0000 0001 5600 10 - BIC MVBMD55
Sparkasse Rhein-Nahe
IBAN DE76 5605 0180 0054 0002 03 - BIC MALADE51KRE

über 50 Jahre

TROGLAUER

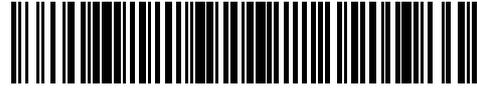
Baumaschinen

- Verkauf
- Vermietung
- Service
- Reparatur
- Ersatzteile

Troglauer GmbH, Postfach 200136, 55405 Bingen

An
Gemeindevorstand Walluf
Mühlstraße 40

65396 Wallfuf



Angebot

KundenNr:

Datum:

Ihr Außendienstbetreuer:

242429-0002/31

162590

19.03.2024

Heiko Lohgeerds

Ihre Anfrage vom:

Ihr Zeichen:

Versandart:

unser Sachbearbeiter

Telefon

Fax

eMail

Seite

Timo Doemer

06721-9736 - 51

06721-9736 - 851

t.doemer@troglauer.net

2

Menge Einheit Bezeichnung / Art-Nr.

E-Preis

PE

Gesamt

| | | | | | |
|-----------|---------------------------|-----------|---------|----------|-----------------|
| Netto | Porto | Vers/Verp | MwSt. % | MwSt. | Rechnungsbetrag |
| 38.500,00 | 0,00 | 0,00 | 19,00 | 7.315,00 | EUR 45.815,00 |
| Zahlung : | Zahlbar sofort ohne Abzug | | | | |

Wir hoffen, Ihnen ein attraktives Angebot unterbreitet zu haben und würden uns über Ihren geschätzten Auftrag sehr freuen.

Mit freundlichen Grüßen

Timo Doemer

Dies ist ein maschinell erstelltes Dokument und ohne Unterschrift gültig.

Hausanschrift:

Saarlandstraße 379 a
55411 Bingen-Dietersheim

Tel.: 06721 97360, Fax: 06721 973650

Niederlassung Simmern:

Industriepark 9, 55469 Simmern
Tel.: 06761 9155906



info@troglauer.net
www.troglauer.net

Registergericht Mainz HRB 22231
Geschäftsführer: Heiko Lohgeerds
St.-Nr.: 08/656/5102/6
USt-IdNr.: DE 148265845
Ident-Nr.: DE05ZZZ00000125203

Volksbank Rhein-Nahe-Hunsrück eG

IBAN DE45 5609 0000 0003 3697 43 - BIC GENODE51KRE

Kreissparkasse Rhein-Hunsrück

IBAN DE70 5605 1790 0010 0175 72 - BIC MALADE51SIM

Mainzer Volksbank

IBAN DE30 5519 0000 0001 5600 10 - BIC MVBMD55

Sparkasse Rhein-Nahe

IBAN DE76 5605 0180 0054 0002 03 - BIC MALADE51KRE





5040

KRAMER

20





Potenzialanalyse Elektromobilität für die Fahrzeuge des kommunalen Fuhrparks



**Erstellt im Auftrag der Gemeinde Walluf
durch die EcoLibro GmbH**

I. Impressum

Titel: „Erstellung einer Potenzialanalyse Elektromobilität für die Fahrzeuge des kommunalen Fuhrparks“

Auftraggeberin: Gemeinde Walluf
Mühlstraße 40
65396 Walluf

Auftragnehmerin: EcoLibro GmbH
Lindlaustraße 2c
53842 Troisdorf
Tel.: 02241 26599 0
E-Mail: volker.gillessen@ecolibro.de

II. Inhaltsverzeichnis

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | MANAGEMENT SUMMARY | 6 |
| 2 | AUSGANGSSITUATION | 11 |
| 3 | POTENZIALANALYSE FUHRPARK | 12 |
| 3.1 | Fuhrparkstruktur (Pkw) und Kraftstoffanalyse (Nfz) | 12 |
| 3.2 | Analyse Umsetzungspotenziale auf Alternative Antriebsarten | 20 |
| 4 | LADINFRASTRUKTURKONZEPT | 60 |
| 4.1 | Ladebedarfsanalyse Fuhrpark | 60 |
| 4.2 | Ladestandortanalyse | 62 |
| 4.3 | Technische Aspekte beim Aufbau der Fahrzeugbeschaffung und Ladeinfrastruktur | 65 |
| 4.4 | Investitionsplan | 68 |
| | LITERATUR- & QUELLENVERZEICHNIS | 70 |

III. Abkürzungsverzeichnis

| | | |
|-----------------|-------|--|
| AC | ..... | Alternating Current (Wechselstrom) |
| BEV | ..... | Battery Electric Vehicle (Batterieelektrisches Fahrzeug) |
| CO ₂ | ..... | Kohlenstoffdioxid |
| CVD | ..... | Clean Vehicle Directive |
| DC | ..... | Direct Current (Gleichstrom) |
| FCEV | ..... | Fuel Cell Electric Vehicle (Brennstoffzellenfahrzeug) |
| g/km | ..... | Gramm pro Kilometer |
| ICCT | ..... | International Council on Clean Transportation |
| ICE | ..... | Internal Combustion Engine |
| Kfz | ..... | Kraftfahrzeug |
| Km | ..... | Kilometer |
| kW | ..... | Kilowatt |
| kWh | ..... | Kilowattstunde |
| LIS | ..... | Ladeinfrastruktur |
| Lkw | ..... | Lastkraftwagen |
| Mw | ..... | Megawatt |
| N1 | ..... | Leichtes Nutzfahrzeug |
| N2 | ..... | Mittelschweres Nutzfahrzeug |
| N3 | ..... | Schweres Nutzfahrzeug |
| Nfz | ..... | Nutzfahrzeug |
| PHEV | ..... | Plug-in Hybrid Electric Vehicle (Plug-In-Hybridfahrzeug) |
| Pkw | ..... | Personenkraftwagen |
| t | ..... | Tonne |
| TCO | ..... | Total Cost of Ownership |
| THG | ..... | Treibhausgas |

IV. Abbildungsverzeichnis

| | |
|---|----|
| Abbildung 3-1: Nutzfahrzeug-Fuhrparkstruktur der Gemeinde Walluf nach Fahrzeugklassen | 13 |
| Abbildung 3-2: Altersstruktur des Fuhrparks Gemeinde Walluf nach Baujahr / Jahr der Erstzulassung..... | 14 |
| Abbildung 3-3: Altersstruktur der Fahrzeugklassen Pkw (oben links), Andere (oben rechts), N1 (unten links), und N2 (unten rechts) nach Baujahr / Jahr der Erstzulassung | 15 |
| Abbildung 3-4: Jährliche Laufleistung nach Fahrzeugklassen | 16 |
| Abbildung 3-5: Jährlicher Diesel-, Benzin- und Stromverbrauch nach Fahrzeugklassen | 17 |
| Abbildung 3-6: Jährliche CO ₂ -Emissionen nach Fahrzeugklasse | 18 |
| Abbildung 3-7: Zusammenhang Well-to-Tank-, Tank-to-Wheel-, Well-to-Wheel-Ansatz | 25 |
| Abbildung 3-8: Primärenergiebedarf aus Erneuerbaren Energien zur Bereitstellung von Strom zum Betrieb eines BEV..... | 25 |
| Abbildung 3-9: Primärenergiebedarf aus Erneuerbaren Energien zur Bereitstellung von Wasserstoff zum Betrieb eines FCEV..... | 26 |
| Abbildung 3-10: Ergebnisdiagramm Szenario 1 – CVD („Pflicht“) – Fahrzeuersatz nach Nutzungsdauer | 30 |
| Abbildung 3-11: Ergebnisdiagramm Szenario 2 – KSG („Just-in-time“) – Fahrzeuersatz nach Nutzungsdauer... .. | 32 |
| Abbildung 3-12: Ergebnisdiagramm Szenario 3 – IPCC (A) – Fahrzeuersatz nach Nutzungsdauer | 34 |
| Abbildung 3-13: Ergebnisdiagramm Szenario 3 – IPCC (B) – Fahrzeuersatz nach Prioritäts-Index | 36 |
| Abbildung 3-14: Tages-Energiebedarf (Strom), Szenarien 1 – 3 nach Perioden..... | 39 |
| Abbildung 3-15: Hybrid-Antriebssystem des Schäffer 24e..... | 46 |
| Abbildung 3-16: TCO-Kostenbetrachtung - Diesel und Elektroauto im Vergleich..... | 50 |
| Abbildung 3-17 Lastenrad Stadtbetrieb Aachen (Modell Sotimo Pro Cargo)..... | 57 |
| Abbildung 3-18: Lasters recyclehero | 57 |
| Abbildung 3-19: Lastenräder TRASHH Hamburg | 59 |
| Abbildung 4-1: Standort 1 Rathaus / Bauamt | 60 |
| Abbildung 4-2: Beispielhafter Gebäudelastgang..... | 63 |
| Abbildung 4-3: Lastganganalyse Nutzfahrzeuge | 64 |

V. Tabellenverzeichnis

| | |
|---|----|
| Tabelle 3-1: Zuordnung von Nutzfahrzeugen zu den Fahrzeugklassen N1, N2 und N3 nach SaubFahr-zeugBeschG | 12 |
| Tabelle 3-2: Beschaffungsquoten gemäß §§5, 6 Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz..... | 27 |
| Tabelle 3-3: Fahrzeugklassenstruktur neu zu beschaffender Nutzfahrzeuge bis 2035 | 28 |
| Tabelle 3-4: Neu zu beschaffende Nutzfahrzeuge mit alternativem Antrieb bis 2035..... | 28 |
| Tabelle 3-5: Ersatzfahrzeugliste für den Nutzfahrzeug-Fuhrpark der Gemeinde Walluf..... | 41 |
| Tabelle 3-6: Vergleich der täglichen Fahrleistung vom FUSO Canter Pritschenfahrzeug (N1) der Gemeinde Walluf mit Herstellerangaben des FUSO eCanter | 43 |
| Tabelle 3-7: Vergleich der täglichen Fahrleistung des IVECO Daily Kippers (N2) der Gemeinde Walluf mit Herstellerangaben des Iveco eDaily | 44 |
| Tabelle 3-8: Auflistung der Aufsitzmäher (Andere) und des Alternativfahrzeugs EGO Z6 Zero-Turn..... | 44 |
| Tabelle 3-9: Auflistung des Radladers (Andere) und des Alternativfahrzeugs Schäffer 24e (Hybrid)..... | 45 |
| Tabelle 4-1: Leistungsberechnung Betriebshof Gelände | 61 |
| Tabelle 4-2: Basiskosten Installation Ladeinfrastruktur..... | 68 |
| Tabelle 4-3: Gesamtkosten Installation Ladeinfrastruktur..... | 69 |

1 Management Summary

Mit dem vorliegenden Mobilitätskonzept legt die Gemeinde Walluf die Grundlage zur Umstellung der Nutzfahrzeugflotte auf elektrische Antriebe vor.

Methodik:

Zu Beginn wurde der IST-Zustand bei den Nutzfahrzeugen aufgenommen. Hierbei wurden im Wesentlichen die Struktur und die Kraftstoffverbräuche des Nutzfahrzeugfuhrparks analysiert. In einem nächsten Schritt bilden die Kraftstoffverbräuche die Grundlage zur Ermittlung des aktuellen CO₂-Ausstoßes.

Aufbauend auf den zuvor durchgeführten Analysen wurde als Weiteres ein Ladeinfrastrukturkonzept erstellt, welches den Ladeinfrastrukturbedarf des Fuhrparks am Arbeitsort betrachtet.

Wesentliche Ergebnisse:

Fuhrpark

Insgesamt wurden vier Pkw (31 % des Fahrzeugbestands) und vier Nutzfahrzeuge in den Fahrzeugklassen N1 und N2 betrachtet. Die Klasse N1 umfasst drei Fahrzeuge (23 % des Fahrzeugbestands), darunter ein Pritschenfahrzeug und zwei bereits elektrifizierte kleine Kippfahrzeuge. Zu der Klasse N2 (1 Stück, 8 % der Fuhrparkfahrzeuge) zählt ein Kippfahrzeug. Die Klasse *Andere* bildet mit fünf Fahrzeugen bzw. 38 % aller Fahrzeuge die größte Gruppe innerhalb des Fuhrparks. Hierunter fallen beispielsweise Aufsitzmäher, Radlader und Ackerschlepper.

Alle Fahrzeuge befinden sich am Standort in der Mühlstraße 40, 65396 Walluf, zum Teil in der Fahrzeughalle, auf dem Bauhof und auf dem Parkplatz des Rathauses.

Von den 13 Fahrzeugen der Gemeinde Walluf sind sieben Fahrzeuge (54 % des Fuhrparks) jünger und sechs Fahrzeuge (46 % des Fuhrparks) älter als zehn Jahre. Das älteste Nutzfahrzeug ist ein Kramer 120 aus dem Jahr 2000 (*Andere*); das neueste Fahrzeug mit Baujahr 2022 ist ein Goupil G4 (N1-Fahrzeug).

Mit großem Abstand werden die PKW mit rund 41.000 km/a (73 %) am meisten gefahren. Die N1-Fahrzeuge legen jährlich ca. 7000 km (12 %) zurück, während mit den N2-Fahrzeugen ungefähr die Hälfte davon gefahren wird. Die Fahrzeuge der Klasse „Andere“ haben eine jährliche Fahrleistung von fast 5000 km (9 %).

Mit Blick auf das Umsetzungspotential konnten insgesamt über 300 Nutzfahrzeuge der Fahrzeugklassen N1, N2, N3 mit unterschiedlichen Chassis und Aufbauten recherchiert werden.

Der Markt wächst auch in der Breite kontinuierlich. Bei N1- und N2-Fahrzeugen haben sich die BEV-Alternativen durchgesetzt; es gibt nur einige wenige FCEV-Fahrzeuge in diesem Segment. Auch die Hersteller von N3-Fahrzeugen setzen überwiegend auf Batterietechnik, mit Ausnahme der Sattelzugmaschinen zum Gütertransport und der Abfallsammelfahrzeuge. Die Angebotspalette der BEV reicht bereits von klassischen Nutzfahrzeugen wie Pritschen- oder Kastenwagen bis hin zu Abfallsammelfahrzeugen, Betonmischern, Kühlfahrzeugen, Hubarbeitsbühnen oder Saug-/ Spülfahrzeugen. Grundsätzlich ist anzumerken, dass die vorgeschlagenen Ersatzfahrzeuge batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) sind. Hintergrund ist, dass sich insbesondere in den Fahrzeugklassen N1 und N2 bereits die BEV-Fahrzeuge gegenüber den FCEV-Fahrzeugen durchgesetzt haben und dementsprechend am Markt nur vereinzelt wasserstoffbasierte Antriebe vertreten sind.

Insgesamt ist festzuhalten, dass das Alternativangebot bei „Standard“-Nutzfahrzeugen wie Kastenwagen, Pritschenfahrzeugen, LKW mit Koffer- oder Kipper-Aufbau im N1- und N2-Bereich mit Ausnahme der Fahrzeuge zwischen 7,5 t und 12 t bereits sehr gut ist. Im N3-Sektor gibt es Alternativen sowohl für die Müllpressfahrzeuge als auch für die Abroll- / Absetzkipper. Es ist möglich, dass nicht alle aufgeführten Alternativfahrzeuge mit dem jeweils benötigten Aufbau verfügbar sind; die Basismodelle sind aber überwiegend bereits am Markt. Hier ist im Einzelfall zu prüfen und ggfs. Kontakt mit dem Hersteller oder Fahrzeugausrüster aufzunehmen.

CO₂-Reduzierung

Die Gesamt-CO₂-Emissionen des Fuhrparks der Gemeinde Walluf betragen rund 16 Tonnen pro Jahr. Die CO₂-Emissionen aus der Bereitstellung der Energieträger Strom und Wasserstoff werden, der Methodik der Klimaschutzgesetzgebung folgend, in der hier angewendeten Systematik nicht berücksichtigt. Die fahrzeugklassenspezifischen CO₂-Emissionen je gefahrenem Kilometer betragen 97 g_{CO2}/km für die Pkw der Gemeinde Walluf, 360 g_{CO2}/km für die N1-Fahrzeuge, für die N2-Fahrzeuge 770 g_{CO2}/km und für Fahrzeuge der Klasse *Andere* 1.420 g_{CO2}/km. Für die Flotte der Gemeinde Walluf ergibt sich ein durchschnittlicher CO₂-Emissionswert über alle Fahrzeugklassen von 285 Gramm Kohlenstoffdioxid je gefahrenen Kilometer.

Die CO₂-Emissionsminderung für das Szenario 1 – CVD beträgt Mitte 2032 (Zeitpunkt der Beschaffung des letzten Fahrzeuges) rund 32 % bzw. etwa 5 t. Zwar wird der erste Zielwert des Klimaschutzgesetzes, 25% CO₂-Einsparung bis 2025, nominell erreicht, jedoch erst etwa Anfang 2030. Die anderen Zielwerte des KSG werden nicht erreicht, da zu wenige Fahrzeuge mit alternativem Antrieb angeschafft werden würden. Insgesamt ist festzuhalten, dass die

strikte Einhaltung der Forderungen des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes in Verbindung mit der nutzungsdauerbasierten Erneuerung des gesamten Fuhrparks bis 2032 nicht zur Erfüllung von Klimaschutzzielen auf Bundes- bzw. kommunaler Ebene ausreicht.

Im Falle des Szenarios 2 können die Zielvorgaben des KSG für 2025, 2030 und 2035 innerhalb des betrachteten Zeitraums wie beabsichtigt zum Ende resp. innerhalb der Perioden (vorzeitig) erreicht werden. Die Zielerreichung KSG 2035 wird schon in der Periode 2026 bis 2030 erreicht, da ansonsten das CO₂-Einsparpotenzial für die nachfolgende Periode nicht ausreichend hoch gewesen wäre. Die CO₂-Einsparung beträgt Ende 2032 ca. 70 % bzw. rund 11 t/a. Die Vorgaben der CVD werden ebenfalls mit der Anwendung dieses Szenarios eingehalten.

Bei der Umsetzung des Szenarios 3 (A) wird die gesamte bisher durch den Fuhrpark emittierte CO₂-Menge in Höhe von rund 16 t/a (100%) eingespart bzw. vermieden. Die Zielwerte des KSG werden in Übereinstimmung mit der Forderung des IPCC nach rascher Absenkung für alle Betrachtungszeiträume vorzeitig erfüllt. Die Quoten der CVD für die Neubeschaffung sauberer Fahrzeuge werden sicher eingehalten.

Im Ergebnis ist Szenario 3 (B) ebenso wie Szenario 3 (A) dazu geeignet, sowohl die Zielvorgaben des KSG und die Vorgaben der CVD zu erfüllen. Die Emissionen sinken innerhalb der Betrachtungsperioden schneller als bei Szenario 3 (A), wobei die Gesamteinsparung von 16 t/a bzw. 100% bis zum Jahr 2033 gleich ist.

Kosten

Für die Fahrzeugklassen N1 und N2 haben mehrere Untersuchungen festgestellt, dass bereits heute für die meisten Anwendungen eine Kostenparität zwischen BEV und ICE auf TCO-Basis vorliegt.

Aktuell bestehen sehr große Hemmnisse bei der Finanzierung von N3 Fahrzeugen, da hier noch erhebliche Mehrkosten bestehen und alle öffentlichen Förderprogramme für Elektrofahrzeuge bis auf nicht absehbare Zeit gestoppt wurden. Dies hat aber in Hinblick auf den in dieser Untersuchung betrachteten Fuhrpark keine Relevanz.

Ladeinfrastruktur

Die Ladevorgänge der 13 betrachteten Fahrzeuge geschehen täglich zwischen 17:00 Uhr und 07:00 Uhr. Insgesamt ist hierfür eine Leistung von rd. 55 kW für die 13 Ladepunkte zum Laden in der Nacht notwendig.

Ein Abgleich mit dem Gebäudelastprofil konnte nicht durchgeführt werden, da dieses nicht vorliegt. Jedoch liegt die maximale Anschlussleistung bei 70 kW.

Die Analyse ergab, dass bei einem seriellen und parallelen Laden der Fahrzeuge, das heißt, dass Fahrzeuge mit geringerem Ladezeitfenster hintereinander geladen werden, um die gesamte, zur Verfügung stehende Zeit auszunutzen, die Leistungsspitze am Standort so reduziert werden kann, dass davon auszugehen ist, dass die maximal benötigte Leistung für alle Elektrofahrzeuge ohne eine zusätzliche Ertüchtigung des Netzanschlusses erfolgen kann.

Empfehlungen:

Fuhrpark

Es wird empfohlen, Szenario 2 zur Umstellung des Nutzfahrzeug-Fuhrparks der Gemeinde Walluf auf alternative Antriebe zu nutzen, da mit einem kraftvollen Umsteuern durch Umsetzung dieses Szenarios die Klimaschutzziele des Klimaschutzgesetzes noch eingehalten werden können. Da eine Umsetzung, wie im Szenario dargestellt, in der Praxis, aufgrund längerer Haltedauern als in der Simulation angenommen, durch nicht verfügbarere Fahrzeuge oder zu hoher Kosten nicht sichergestellt werden kann, gilt als Faustformel: Jedes Fahrzeug, das neu beschafft wird, sollte, wenn es technisch und wirtschaftlich möglich ist, ab sofort mit alternativem Antrieb neu beschafft werden. Bei nicht verfügbaren Fahrzeugen sollte die Beschaffung zeitlich verschoben werden, bis alternative Fahrzeuge mit Elektroantrieb verfügbar sind.

Aus Sicht des Beraters ist es nicht sinnvoll, Fahrzeuge mit Wasserstoffantrieb (FCEV) in den Fuhrpark zu integrieren. Neben der hinlänglich bekannten Problematik der CO₂-Bilanz in Bezug auf die Verfügbarkeit bei grünem Wasserstoff, werden hierfür im Wesentlichen jedoch betriebswirtschaftliche und organisatorische Aspekte gesehen. Da sich bei N1-, N2- und zunehmend auch bei N3-Fahrzeugen die BEV-Alternativen durchsetzen, gibt es nur wenige Modelle in der FCEV-Variante. In der Praxisanwendung zeigt sich, dass diese Fahrzeuge heute noch mit technischen Probleme behaftet sind und mit Blick auf einen stabilen Betriebsablauf weniger zuverlässig sind als vergleichbare BEV. Zudem muss für diese Fahrzeuge eine spezielle und kostenintensive Betankungs- und Werkstattinfrastruktur vorgehalten werden. Darüber hinaus bestehen für FCEV höhere Beschaffungs-, Betriebs- und perspektivisch auch Kraftstoffkosten. Der bisherige wesentliche Vorteil dieser Technologie lag in den höheren Reichweiten als bei vergleichbaren BEV. Mit der Weiterentwicklung der Batterietechnologien ist dieser Vorteil jedoch nicht mehr gegeben.

Es wird empfohlen, zuerst die Pkw und Fahrzeuge mit geringen Fahrleistungen zu ersetzen und den Ersatz von Fahrzeugen mit sensiblen Einsatzzwecken, insbesondere Feuerwehr,

oder die Fahrzeuge mit den höchsten Tagesfahrstrecken, nach Möglichkeit zeitlich nach hinten zu verschieben.

Kosten

Eine der größten Herausforderungen bei der Umstellung des Fuhrparks liegt aufgrund der fehlenden Förderkulisse im betriebswirtschaftlichen Bereich bei der Finanzierung von Fahrzeugen der Klasse N3. Dies hat aber in Hinblick auf den in dieser Untersuchung betrachteten Fuhrpark keine Relevanz.

Einsatz von Elektrofahrzeugen bei der Feuerwehr

Der Einsatz von taktischen Einsatzfahrzeugen bei der Feuerwehr befindet sich noch in der Erprobungsphase und wird aus Sicht des Beraters nur bei großen Berufsfeuerwehren mit ausreichender Betreuung und möglichen Ersatzfahrzeugen als sinnvoll erachtet. Ein Einsatz bei der Gemeinde Walluf ist somit nicht sinnvoll und birgt hohe Einsatz- und Kostenrisiken. Sinnvolle Einsatzgebiete bei der Feuerwehr finden sich jedoch bei den nicht taktischen Einsatzfahrzeugen, z.B. bei Pkw und Transportern.

Nutzung von Lastenrädern

Es wird empfohlen, ein Pilotprojekt in der Verwaltung der Gemeinde Walluf zu initiieren, um erste Erfahrungen zu sammeln. Hierzu sollen zunächst geeignete Einsatzbereiche identifiziert werden.

Ladeinfrastruktur

Je nach Installationsart (Wandmontage bzw. Stele) werden Gesamtkosten für alle Standorte von ca. 65.000 € bis 86.000 € erwartet, wobei den größten Anteil die Kosten für die Installation, gefolgt von den Ladestationen, einnehmen. Es wird empfohlen, die Grundinstallation an allen Standorten für den Maximalbedarf vorzubereiten und die Ladestationen mit dem Zufluss der Fahrzeuge bedarfsorientiert zu installieren.

2 Ausgangssituation

Die im Rheingau zwischen Wiesbaden und Rüdesheim gelegene Gemeinde Walluf, die etwa 5.500 Einwohner/-innen umfasst, steht vor der Herausforderung, sich als kommunale Verwaltung auch im Bereich Mobilität zukunftsgerecht und nachhaltig zu entwickeln.

Vor diesem Hintergrund initialisierte die Gemeinde ein Projekt zum Aufbau von Ladeinfrastruktur, indem die EcoLibro GmbH damit beauftragt wurde, ein entsprechendes Ladeinfrastrukturkonzept für den Standort der Verwaltung zu erstellen.

Das vorliegende Konzept zeigt den derzeitigen Ist-Zustand des Fuhrparks auf und definiert einen Soll-Zustand für die weitere Entwicklung. Dieses Konzept soll als Leitfaden für erste Handlungsschritte dienen und weitere Entwicklungspfade für den Aufbau von Ladeinfrastruktur aufzeigen.

Übergeordnetes Ziel des Vorhabens ist es, den Fuhrpark Schritt für Schritt zu elektrifizieren und damit die betriebliche Mobilität der Gemeinde Walluf emissionsärmer zu gestalten.

3 Potenzialanalyse Fuhrpark

3.1 Fuhrparkstruktur (Pkw) und Kraftstoffanalyse (Nfz)

Zur Erfüllung der Aufgaben der Gemeinde Walluf, wie beispielsweise der Rasenpflege oder der Güterbeförderung, verfügt die Gemeinde Walluf über einen Nutzfahrzeug-Fuhrpark, der insgesamt neun Fahrzeuge umfasst. Der Fuhrpark wird ergänzt durch vier Pkw.

Unter Zuhilfenahme eines von der Gemeinde Walluf gelieferten Fuhrpark-Datensatzes wurde durch die Auftragnehmerin eine Fuhrparkanalyse durchgeführt, die im Ergebnis u. a. Auskunft über die derzeitige Fuhrparkstruktur, die Jahres-Laufleistung, den derzeitigen jährlichen Treibstoffverbrauch und den damit verbundenen Ausstoß von Kohlenstoffdioxid gibt.

Für Auswertungszwecke ist es grundsätzlich notwendig und hilfreich, die Nutzfahrzeuge zu klassifizieren. Tabelle 3-1 verdeutlicht die Zuordnungssystematik zu den Klassen N1, N2 und N3, die sich an den Fahrzeugklassen nach dem Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz orientiert. Die im Gesetz formulierten Ausnahmen dieser Vorgaben werden in der Gruppe „Andere“ subsummiert. Sie umfasst beispielsweise forstwirtschaftlich genutzte Fahrzeuge oder Bagger. Im Fuhrpark der Gemeinde Walluf gibt es derzeit fünf Fahrzeuge, die dieser Klasse zugeordnet werden.

Tabelle 3-1: Zuordnung von Nutzfahrzeugen zu den Fahrzeugklassen N1, N2 und N3 nach SaubFahrzeugBeschG

| Nutzfahrzeug ≤ 3,5 t | Nutzfahrzeug 3,5 t ≥ 12 t | Nutzfahrzeug > 12 t |
|---|---------------------------|---------------------|
| N1 | N2 | N3 |
| Andere - Ausnahmen nach §4 SaubFahrzeugBeschG | | |

Das nachfolgende Diagramm (vgl. Abbildung 3-1) zeigt die derzeitige Struktur des Fuhrparks der Gemeinde Walluf bzw. die Verteilung der Fahrzeuge auf die Fahrzeugklassen Pkw, N1, N2 und N3 sowie die Ausnahmen nach Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (Andere).

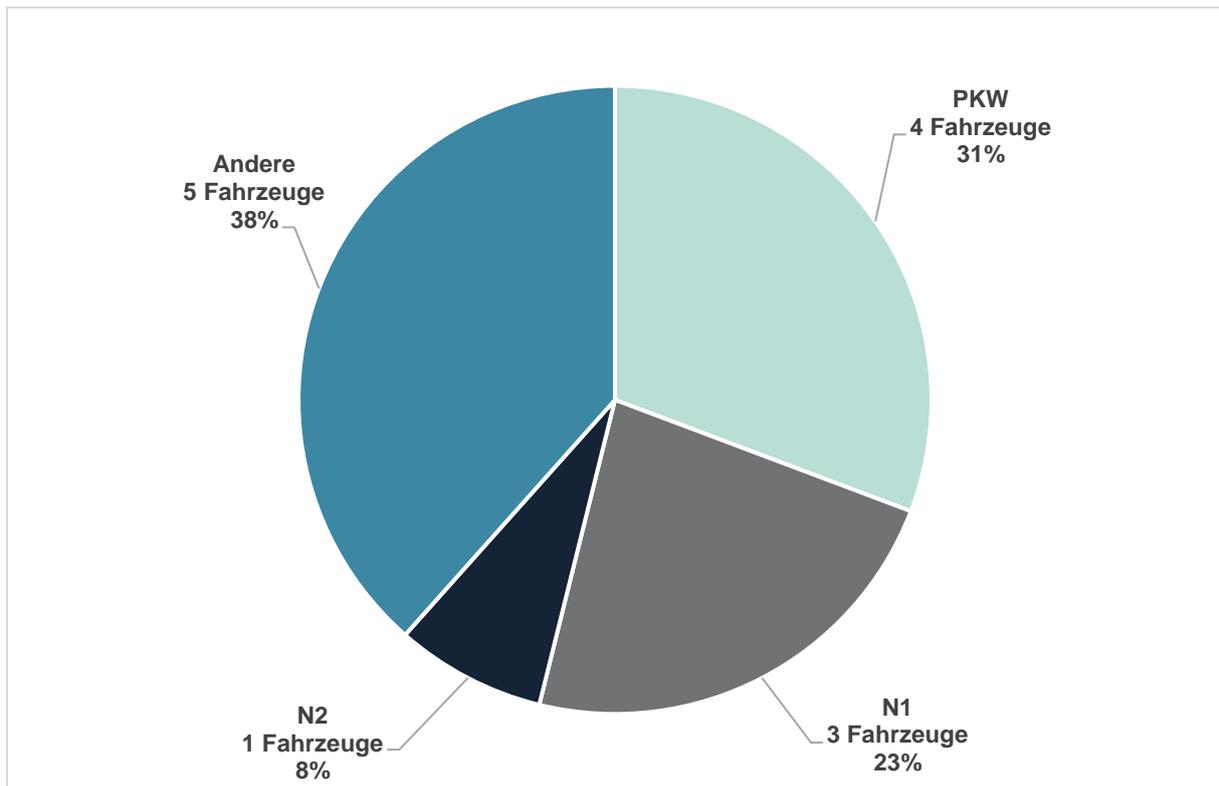


Abbildung 3-1: Nutzfahrzeug-Fuhrparkstruktur der Gemeinde Walluf nach Fahrzeugklassen

Aus Abbildung 3-1 ist ersichtlich, dass die Klasse „Andere“ mit fünf Fahrzeugen bzw. 38 % aller Fahrzeuge die größte Gruppe innerhalb des Fuhrparks bildet. Hierunter fallen drei Aufsitzmäher, ein Radlader und ein Ackerschlepper. Die Klasse N1 umfasst drei Fahrzeuge (23 % des Fahrzeugbestands), darunter ein Pritschenfahrzeug und zwei bereits elektrifizierte kleine Kippfahrzeuge. Außerdem ist im Fuhrpark ein Kippfahrzeug der Klasse N2 vorhanden.

Die Fahrzeuge der Gemeinde Walluf sind auf drei Standorte an einer Adresse verteilt. In der Fahrzeughalle befinden sich derzeit neun Fahrzeuge, davon drei Fahrzeuge der Klasse N1, das Fahrzeug der Klasse N2 sowie fünf Fahrzeuge aus der Klasse „Andere“. Sowohl am Standort Bauhof als auch am Parkplatz Rathaus befinden sich jeweils zwei Pkw.

Abbildung 3-2 dokumentiert die Altersstruktur der Fahrzeuge im Fuhrpark der Gemeinde Walluf nach Baujahr bzw. Jahr der Erstzulassung.

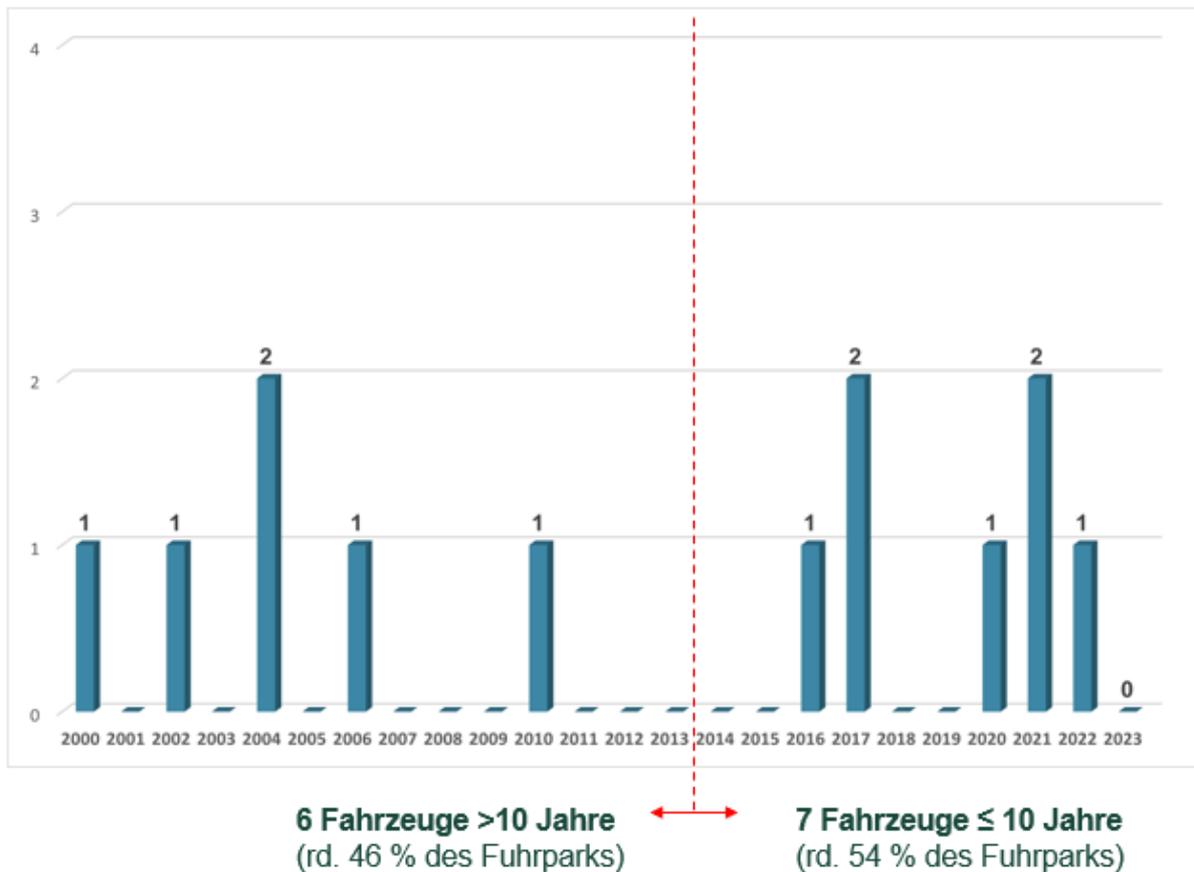


Abbildung 3-2: Altersstruktur des Fuhrparks Gemeinde Walluf nach Baujahr / Jahr der Erstzulassung

Von den 13 Fahrzeugen der Gemeinde Walluf sind sieben Fahrzeuge (54 % des Fuhrparks) jünger und sechs Fahrzeuge (46 % des Fuhrparks) älter als zehn Jahre. Das älteste Nutzfahrzeug ist ein Kramer 120 aus dem Jahr 2000 (Andere); das neueste Fahrzeug mit Baujahr 2022 ist ein Goupil G4 (N1-Fahrzeug). Es wird deutlich, dass es sowohl sehr alte als auch eher jüngere Fahrzeuge gibt.

Die nachfolgende Abbildung 3-3 zeigt die fahrzeugklassenspezifische Altersstruktur des Fuhrparks.

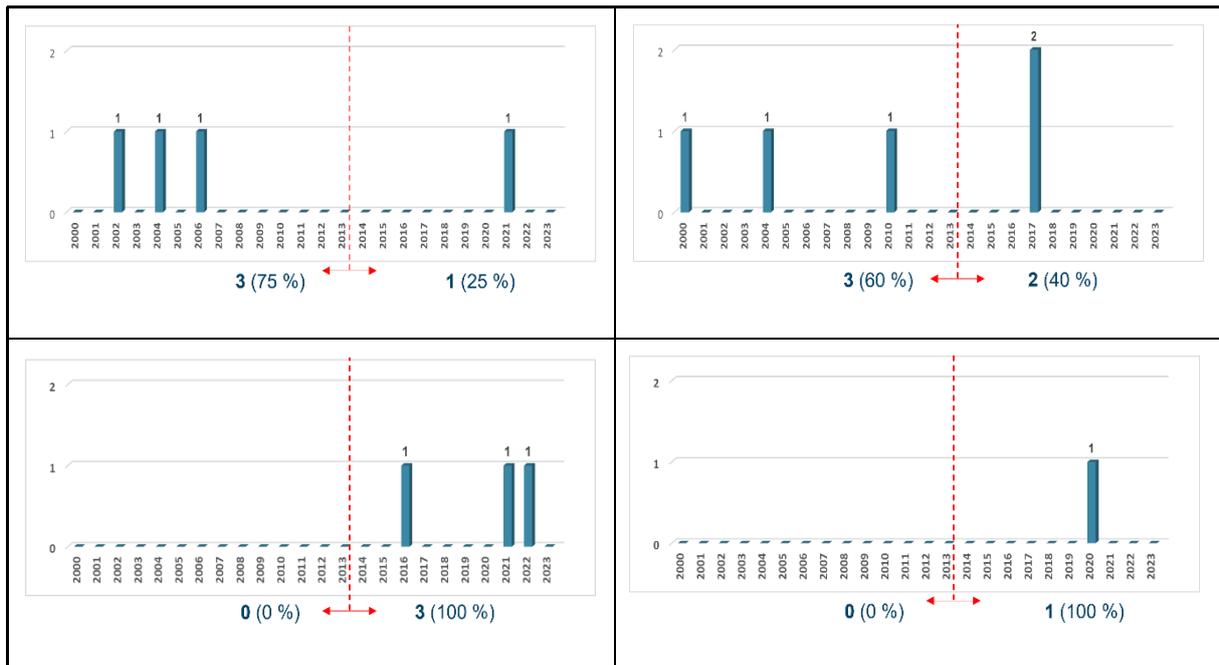


Abbildung 3-3: Altersstruktur der Fahrzeugklassen Pkw (oben links), Andere (oben rechts), N1 (unten links), und N2 (unten rechts) nach Baujahr / Jahr der Erstzulassung

Bei den Pkw und den Nutzfahrzeugen aus der Klasse „Andere“ sind jeweils schon drei Fahrzeuge älter als zehn Jahre. Die N1- und N2-Fahrzeuge sind zwischen eins und acht Jahre alt, sodass meistens genug Zeit bis zum Austausch bleibt.

Die Auswertungen in den nachfolgenden Kapiteln basieren auf den Angaben der Auftraggeberin. Die übermittelten Daten bestehen aus einer *Fuhrparkrohdatenliste* mit spezifischen Fahrzeugparametern. Der Fahrzeugdatensatz umfasst u.a. Angaben zum Fahrzeughersteller und -modell, zum Tag der Erstzulassung, zur verwendeten Kraftstoffart sowie zur Fahrleistung (hier in km/a) und zum Kraftstoffverbrauch (hier in l/a).

3.1.1 Flotten-Laufleistung

Auf Grundlage der übermittelten und überarbeiteten Fahrzeugdaten konnte eine jährliche Flotten-Laufleistung von rund 57.000 km berechnet werden. Abbildung 3-4 dokumentiert die Verteilung der Laufleistung auf die jeweiligen Fahrzeugklassen.

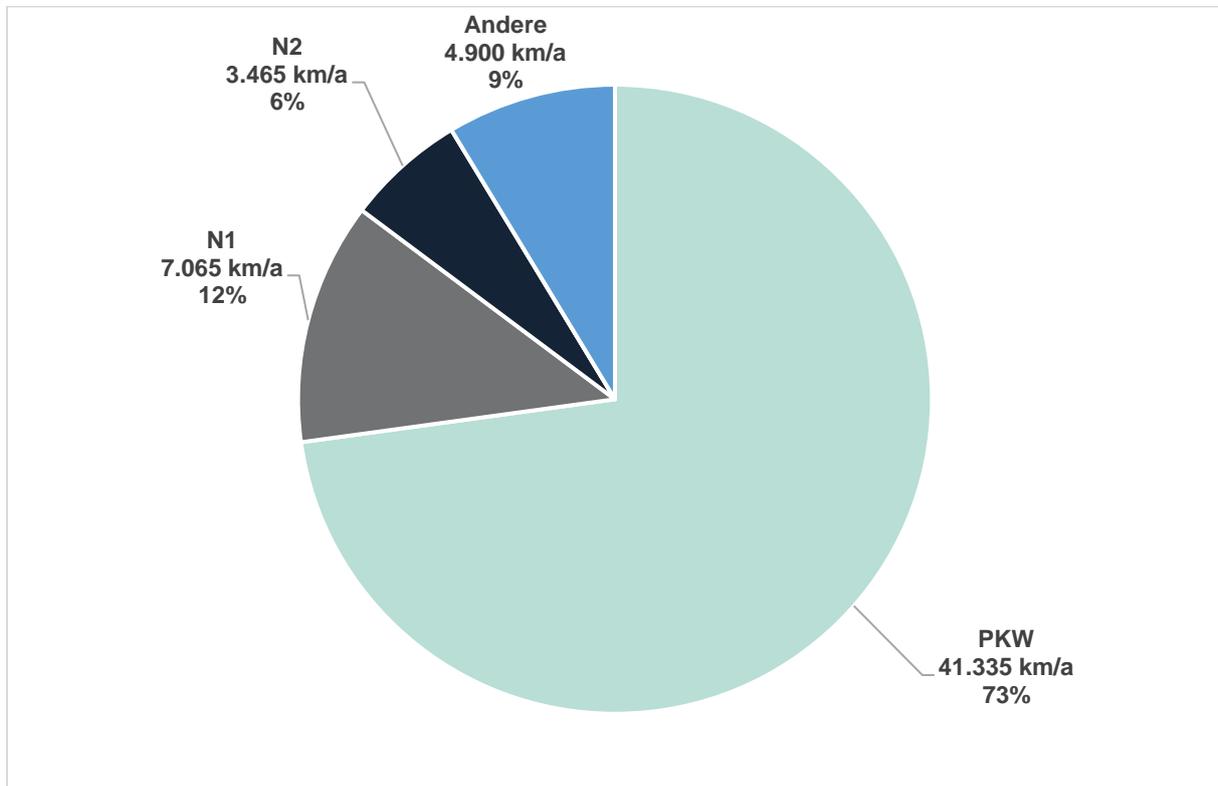


Abbildung 3-4: Jährliche Laufleistung nach Fahrzeugklassen

Mit großem Abstand werden die PKW mit rund 41.000 km/a (73 %) am meisten gefahren. Der Spitzenwert beträgt dabei 20.700 km vom Hybrid-PKW (Mercedes GLC300e 4matic). Die N1-Fahrzeuge legen jährlich ca. 7000 km (12 %) zurück, während mit den N2-Fahrzeugen ungefähr die Hälfte davon gefahren wird. Die Fahrzeuge der Klasse „Andere“ haben eine jährliche Fahrleistung von fast 5000 km (9 %). Bei den drei Aufsitzmähern werden statt der Fahrleistung die Jahresbetriebsstunden gezählt. Zwei der Aufsitzmäher haben jeweils jährlich 100 Betriebsstunden, während der Aufsitzmäher von Gianni Ferrari jährlich nur 20 Betriebsstunden hat.

3.1.2 Flotten-Kraftstoffverbrauch

Die Fahrzeuge im Fuhrpark der Gemeinde Walluf sind diesel-, benzin- und elektrisch betrieben. Insgesamt verbraucht der Fuhrpark für seine Aufgaben rund 4.300 Liter Diesel, etwa 1.900 Liter Benzin und rund 6.700 kWh elektrische Energie pro Jahr. Abbildung 3-5 zeigt die anteilige Verteilung des Diesel-, Benzin- und Strombedarfs für die jeweilige Fahrzeugklasse.

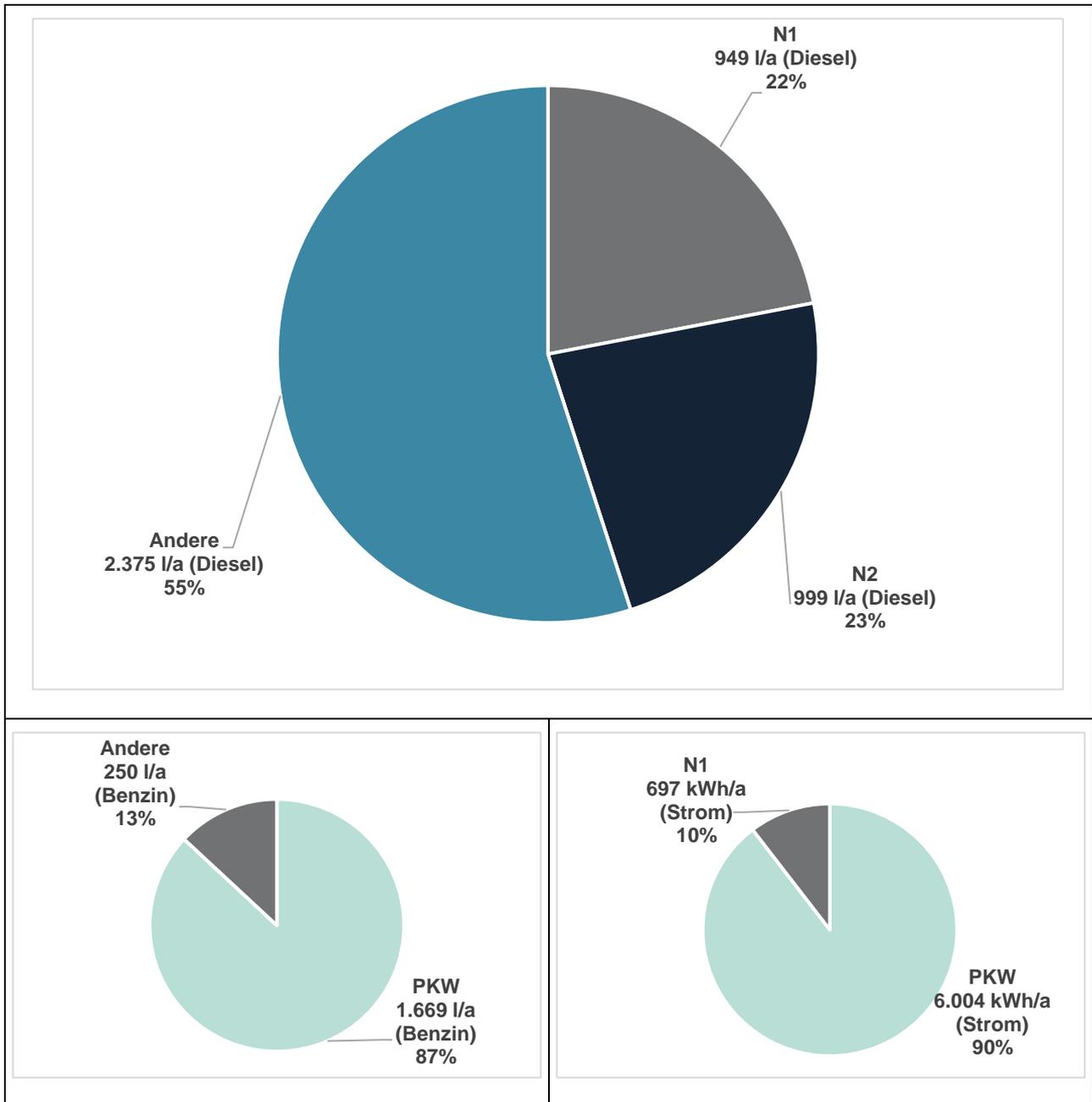


Abbildung 3-5: Jährlicher Diesel-, Benzin- und Stromverbrauch nach Fahrzeugklassen

Mehr als die Hälfte des Dieselbedarfs wird durch die Fahrzeuge der Klasse „Andere“ verursacht. Somit verbraucht ein Fahrzeug der Klasse „Andere“ im Durchschnitt rund 792 Liter

Diesel pro Jahr. Der Spitzenwert liegt bei 3.800 km pro Jahr bei einem Verbrauch von rund 60 l/100 km. Sowohl das N1- (IVECO Daily 4x4) als auch das N2-Dieselfahrzeug (FUSO Canter) verbrauchen jeweils ca. ein Fünftel des Dieselbedarfs. Der Benzinverbrauch kann zu 87 % den Pkw zugeordnet werden. Durchschnittlich verbraucht ein Pkw dabei 560 Liter Benzin pro Jahr. Der Großteil des Stromverbrauchs stammt vom Hybrid-Pkw, welcher einen Energieverbrauch von 6000 kWh bzw. 29 kWh/100 km aufweist.

3.1.3 Flotten-CO₂-Emissionen

Die Gesamt-CO₂-Emissionen des Fuhrparks der Gemeinde Walluf betragen rund 16 Tonnen pro Jahr. Abbildung 3-6 dokumentiert die anteiligen CO₂-Emissionen je Fahrzeugklasse.

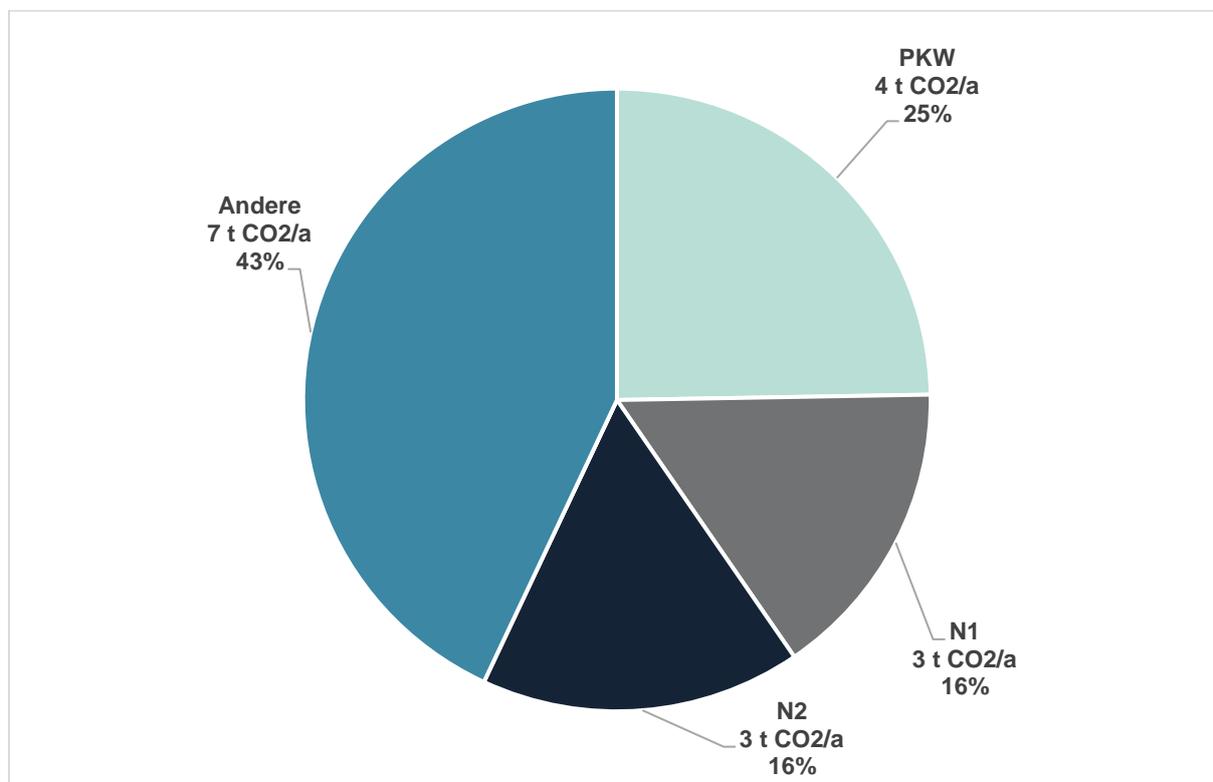


Abbildung 3-6: Jährliche CO₂-Emissionen nach Fahrzeugklasse

Die anteiligen jährlichen CO₂-Emissionen je Fahrzeugklasse ergeben sich analog zum jeweiligen klassenbezogenen Kraftstoffverbrauch (Diesel + Benzin). N1- und N2-Fahrzeuge verursachen jeweils rund 16 % (3 t CO₂/a), Fahrzeuge der Klasse „Andere“ fast die Hälfte (7 t CO₂/a) und Pkw ein Viertel (4 t CO₂/a) der jährlichen CO₂-Emissionen. In Verbindung mit der Laufleistung lassen sich gemäß nachstehenden Berechnungen durchschnittliche, fahrzeugklassenspezifische CO₂-Emissionswerte je gefahrenen Fahrzeugkilometer zu ca. 360 g/km für ein N1-Fahrzeug, ca. 770 g/km für ein N2-Fahrzeug, 1.420 g/km für Nfz der Klasse „Andere“ und 97 g/km für die Pkw herleiten.

Für die Flotte der Gemeinde Walluf ergibt sich ein durchschnittlicher CO₂-Emissionswert über alle Fahrzeugklassen von 285 Gramm Kohlenstoffdioxid je gefahrenen Kilometer.

Berechnung der durchschnittlichen, fahrzeugklassenspezifischen CO₂-Emission je gefahrenem Fahrzeugkilometer für Nutzfahrzeuge der Gemeinde Walluf

$$N1: \frac{2.540 \frac{kg CO_2}{a}}{7.065 \frac{km}{a}} = 0,360 \frac{kg CO_2}{km}$$

$$N2: \frac{2.673 \frac{kg CO_2}{a}}{3.465 \frac{km}{a}} = 0,770 \frac{kg CO_2}{km}$$

$$Andere: \frac{6.956 \frac{kg CO_2}{a}}{4.900 \frac{km}{a}} = 1,420 \frac{kg CO_2}{km}$$

$$PKW: \frac{3.997 \frac{kg CO_2}{a}}{41.335 \frac{km}{a}} = 0,097 \frac{kg CO_2}{km}$$

$$Flotte: \frac{16.166 \frac{kg CO_2}{a}}{56.765 \frac{km}{a}} = 0,285 \frac{kg CO_2}{km}$$

3.2 Analyse Umsetzungspotenziale auf Alternative Antriebsarten

3.2.1 Veranlassung

Mit der Ratifizierung des Übereinkommens von Paris (auch: Pariser Klimaabkommen von 2015) durch Deutschland im April 2016 und der Implementierung in deutsches Recht im Klimaschutzplan 2050 (November 2016) sowie im Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG, Dezember 2019) verpflichtet sich Deutschland zur Minderung der CO₂-Emissionen auf der Grundlage des sog. 2°C-Ziels. Damit ist gemeint, dass die 195 staatlichen Vertragsparteien, einschließlich Deutschland, verpflichtend Sorge dafür tragen, dass die Erhöhung der globalen Durchschnittstemperatur auf +2°C gegenüber dem vorindustriellen Wert (Mittelwert der Jahre 1850 - 1900) begrenzt wird. Es sollen darüber hinaus Anstrengungen unternommen werden, den Anstieg auf maximal +1,5°C zu limitieren.

Die Einhaltung des 1,5°C-Ziels bedingt laut Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC, auch: Weltklimarat der UN) eine Null-Emission im Jahr 2050. Neben der Klimaneutralität zum Zeitpunkt 2050 ist es laut IPCC darüber hinaus erforderlich, die Treibhausgasemissionen so schnell wie möglich abzusenken.

Mit dem sog. Generationenvertrag für das Klima (Klimaschutzgesetznovelle vom Juni 2021) schreibt die Bundesregierung die Klimaneutralität bereits für das Jahr 2045 fest, also fünf Jahre vor dem vom IPCC angestrebten Datum. Diese Verpflichtungen erfordern eine erhebliche Emissionsreduktion von Treibhausgasen, insbesondere von Kohlenstoffdioxid (CO₂).

Der Klimaschutzplan 2050 fasst die klimaschutzpolitischen Grundsätze und Ziele Deutschlands zusammen und skizziert die Transformation bis hin zu einer klimaneutralen Wirtschaft und Gesellschaft. Aus den Zielvorgaben des Plans in Verbindung mit dem konkretisierenden Klimaschutzprogramm 2030 sowie dem übergeordneten Bundes-Klimaschutzgesetz leiten sich abgestufte CO₂-Reduktionsvorgaben sowohl insgesamt als auch für den Verkehrssektor ab. Demnach sollen die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen bis 2025 um 25 % und bis 2030 um 48 % gegenüber dem Referenzjahr 1990 gesenkt werden. Im Jahr 1990 betrug die Treibhausgas-Emission aus dem Verkehrssektor insgesamt 163,3 Mio. t¹. Demnach sollen die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen bis Ende 2030 um rund 78,4 Mio. t auf dann 85 Mio. t abgesenkt werden.

¹ (Umweltamt Düsseldorf, 2019)

Deutschland ist auf europäischer Ebene gemäß Verordnung (EU) 2018/842² dazu verpflichtet bis 2030 die Treibhausgasemissionen über alle Sektoren um 38% gegenüber dem Referenzjahr 2005 zu senken. Nach (Umweltbundesamt, 2019) betragen die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor in 2005 159,9 Mio. t. In Verbindung mit dem allgemeinen Absenkungsziel i.H.v. 38% ergibt sich für den Verkehrssektor eine Reduktion um 60,8 Mio. t auf dann 99,1 Mio. t im Jahr 2030. Beim Vergleich der europäischen bzw. deutschen Ziele wird ersichtlich, dass die EU-Vorgabe (99,1 Mio. t) sicher eingehalten wird, wenn die nationalen Ziele erfüllt werden (85 Mio. t). Dementsprechend werden nachfolgend nur noch die nationalen Ziele diskutiert.

Die Clean Vehicle Directive bzw. das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz klassifiziert Nutzfahrzeuge in die Kategorien N1 (leichte Nutzfahrzeuge), N2 und N3 (schwere Nutzfahrzeuge) und legt verbindliche Quoten für die Beschaffung sauberer Fahrzeuge bei Fahrzeugneubeschaffungen fest. So müssen beispielsweise im Zeitraum 2021 bis 2030, unterteilt in die Zeitfenster 2021 bis 2025 und 2026 bis 2030, jeweils 38,5% neu beschaffter N1-Nutzfahrzeuge *saubere* Fahrzeuge im Sinne des Gesetzes sein. Für die Beschaffung von saubereren schweren Nutzfahrzeugen werden ebenfalls feste Quoten verlangt, die jedoch etwas niedriger liegen (10,0% bzw. 15,0%). Mit diesem Gesetz soll der öffentliche Sektor Vorbild- und Vorreiterfunktion übernehmen, Nachfrage generieren und insgesamt dazu beitragen, dass die CO₂-Emissionen im Verkehrssektor schneller als bisher sinken. Anzumerken ist, dass keine Quoten oder Mengen zur CO₂-Reduktion eingefordert werden.

Insgesamt sind die Zielvorgaben zur (verkehrsbedingten) CO₂-Reduktion in Deutschland, abgesehen von den Beschaffungs-Quoten in der Clean-Vehicle-Directive bzw. dem Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz, insofern bisher unverbindlich, als sie z.B. für Unternehmen oder Kommunen nicht mit Sanktionsmaßnahmen bei Nicht-Erreichung belegt sind. Auch werden einzelne Akteure keiner „Klima-Prüfung“ o. ä. unterzogen oder zur Abgabe eines „Emissionsberichts“ o. ä. verpflichtet. Stattdessen setzt die Bundesregierung bisher noch auf einen Mix verschiedenster Fördermaßnahmen und Lenkungen.

Insgesamt eröffnet der Fuhrpark der Gemeinde Walluf ein CO₂-Einsparpotenzial von rund 16 Tonnen pro Jahr.

² (EU, 2018)

3.2.2 Szenarien zur Reduktion der CO₂-Emissionen

Um darzustellen, wie sich die Neubeschaffung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben auf die jährlichen CO₂-Emissionen des Fuhrparks zukünftig auswirkt, werden nachfolgend drei Szenarien beschrieben, berechnet und ausgewertet, wobei das dritte Szenario aus zwei Varianten besteht, die die Randbedingungen bzw. Annahmen für die Simulation geringfügig modifizieren (Szenario drei A und B). Die Szenarien unterscheiden sich im Grundsatz durch Quantität und Sequenz der Neubeschaffung von Fahrzeugen und zeigen im Ergebnis Handlungsoptionen zur Umstellung des Fuhrparks vor dem Hintergrund der Vorgaben zur Reduktion von Treibhausgasen auf. Zur Rückverfolgung der verwendeten Fahrzeugnummern ist im Anhang eine entsprechende Liste beigefügt.

Das erste Szenario (Szenario 1 – CVD) orientiert sich an den Vorgaben des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes. Mit dem Gesetz, das sich an öffentliche Auftraggeber wendet, soll einerseits Nachfrage für die Hersteller von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben ausgelöst werden. Darüber hinaus soll *die öffentliche Hand* eine Vorreiterrolle insbesondere im Nutzfahrzeugsektor übernehmen und auf diese Weise aufzeigen, dass die Umstellung auf klimafreundlichere Antriebe gelingen kann. Dabei zielt das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz nicht auf die Reduktion vorgegebener CO₂-Mengen ab, sondern definiert verpflichtende Quoten für die Neubeschaffung von Fahrzeugen mit alternativen resp. *sauberen* Antrieben. Die CO₂-Reduktion des Fuhrparks, die mit dem Ersatz von Verbrennerfahrzeugen einher geht, wird in diesem Szenario beispielhaft quantifiziert.

Das zweite Szenario (Szenario 2 – Just-in-time) greift die Vorgaben des Klimaschutzgesetzes sowie dessen Unterregelwerk auf. Zwar werden Unternehmer im Allgemeinen und Betreiber von Fuhrparks im Speziellen nicht direkt verpflichtet, die CO₂-Reduktionsvorgaben zu erfüllen. Allerdings ist zu erwarten, dass der Gesetzgeber seine Strategie der Förderung und Lenkung bei gesamtgesellschaftlicher Nichteinhaltung der Klimaschutzziele zunehmend modifiziert und verbindliche Regelungen auch für Nutzfahrzeuge festschreibt. Dies deutet sich bereits dadurch an, dass die EU-Kommission eine Richtlinie vorbereitet, die Hersteller von schweren Nutzfahrzeugen verpflichtet, ihren CO₂-Flottenausstoß bis 2040 um 90% zu reduzieren. Das Szenario 2 zeigt auf, wie die angestrebten Ziele des KSG zur CO₂-Reduktion „Just-in-time“ eingehalten werden können.

Die Szenarien drei A und B (Szenario 3 – IPCC, Varianten A und B) überführen den vom IPCC angeratenen Ansatz der tiefgreifenden und zusätzlich schnellen Reduktion von Treibhausgasen hin zum 1,5 °C-Ziel vor dem Hintergrund der sog. Klima-Kippunkte in eine Neubeschaffungsstrategie für Fahrzeuge mit alternativem Antrieb, wobei die sich die beiden Szenarien im

Wesentlichen durch die Sequenz der Neubeschaffung unterscheiden. Gegenüber den Szenarien eins und zwei grenzt sich das Szenario drei mit seinen zwei Varianten insbesondere durch die Geschwindigkeit der Fuhrparkumstellung ab.

Die Ersatzbeschaffung von Nutzfahrzeugen wird in erster Linie durch den Ablauf der veranschlagten Nutzungsdauer ausgelöst. Die Nutzungsdauer für Nutzfahrzeuge beträgt üblicherweise zehn Jahre; sie wurde ebenfalls für den Fuhrpark der Gemeinde Walluf veranschlagt. Die Szenarien CVD, Just in Time und IPCC (A) simulieren die Neubeschaffung auf Grundlage des Ablaufs der Nutzungsdauer. Szenario IPCC (B) berücksichtigt zusätzlich den fahrzeugspezifischen CO₂-Ausstoß als Auslöser für die Beschaffung, in dem Nutzungsdauer und CO₂-Emission zu einem *Prioritäts-Index* zusammengefasst werden. Dadurch werden beispielsweise Fahrzeuge mit vergleichsweise hoher CO₂-Emission, die kurz vor Ende ihrer Nutzungsdauer stehen, in der Neubeschaffung vorgezogen gegenüber Fahrzeugen, die im Vergleich niedrigere CO₂-Emissionen verursachen, aber schon länger genutzt werden.

Für alle Szenarien wird - neben des zu erwartenden zeitlichen Verlaufs der CO₂-Reduktion - der zukünftige Energiebedarf in Form von Strom abgeschätzt, der sich durch die Integration neuer Antriebe in den Fuhrpark ergibt.

3.2.2.1 CO₂-Bilanzierung

In diesem Bericht werden sowohl die CO₂-Emissionen als auch die (Tages-) Energiebedarfe nach dem sog. *Tank-to-Wheel*-Ansatz ermittelt. Das bedeutet, dass Wirkkette und Schadstoffausstoß für verschiedene Antriebsarten ab der Tank- bzw. Ladesäule betrachtet werden. Dieser Ansatz deckt sich meist mit den Herstellerangaben für Fahrzeuge, die nachvollziehbarerweise nur den Betrieb des Fahrzeugs und nicht die vorgelagerten Produktionsprozesse für den Kunden beschreiben. Auch für die Betrachtung der vom Klimaschutzgesetz formulierten sektorspezifischen Zielvorgaben (hier: Verkehr) ist dieser Ansatz begründet, denn auf diese Weise werden die durch den Betrieb bedingten CO₂-Emissionen eindeutig dem Verkehrssektor als Verursacher zugeordnet. Hierin liegt begründet, dass BEV-Fahrzeugen im Betrieb ein CO₂-Emissionswert von *Null* zugewiesen wird.

Die CO₂-Emissionen, die zusätzlich mit der Bereitstellung der Energie bzw. des Energieträgers verbunden sind (sog. *Well-to-Tank*-Ansatz), werden in dieser Systematik dem Energieerzeuger als Verursacher angerechnet. Stammt demnach beispielsweise der Strom, der zum Betrieb eines BEV-Fahrzeugs benötigt wird, aus einem Kohlekraftwerk, wird dem Energieerzeuger die CO₂-Emission aus der Stromerzeugung zugewiesen, der Betreiber des Fahrzeugs kann demgegenüber eine *Null-Emission* für sich verbuchen. Die Sichtbarkeit von CO₂-Emissionen ist demnach abhängig vom verwendeten Bilanzrahmen (s. dazu auch Abbildung 3-7). Auch die Systematik des Klimaschutzgesetzes steckt in diesem Dilemma. Einerseits können durch die Betrachtung einzelner Sektoren wie z.B. Bauen und Wohnen oder Verkehr zielgerichtete Maßnahmen zur Verringerung der sektorspezifischen Emissionen ergriffen werden, wie z.B. die Förderung von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb. Andererseits führen die kopplungsbedingten CO₂-Emissionen aus der Energieerzeugung für diese Maßnahmen im Sinne einer ganzheitlichen Bilanzierung (*Well-to-Wheel*-Ansatz) zum Anstieg der gesamtgesellschaftlichen Emissionen, die das KSG in seiner ursprünglichen Intention begrenzen möchte. An diesem Beispiel zeigt sich die Notwendigkeit der Bereitstellung von Strom aus Erneuerbaren Energien auf Seiten der Energieerzeugungsunternehmen, damit die Anstrengungen auf Seiten der Fahrzeugbetreiber nicht ins Leere laufen.



Abbildung 3-7: Zusammenhang Well-to-Tank-, Tank-to-Wheel-, Well-to-Wheel-Ansatz

Neben dieser Zuordnungsproblematik von CO₂-Emissionen, die aufgelöst wird, wenn die Energiebereitstellung unter Einsatz von erneuerbaren, CO₂-neutralen Energien erfolgt, verbleibt auf gesamtgesellschaftlicher Ebene (z.B. Bereitstellung von Flächen) bzw. auf Seiten der Energieerzeuger (z.B. Bau von Anlagen zur Erzeugung regenerativer Energien) die Schwierigkeit der Menge der bereitzustellenden klimaneutralen Energie. Die Abbildung 3-8 und Abbildung 3-9 verdeutlichen beispielhaft den Primärenergiebedarf (aus Erneuerbaren Energien) für die Bereitstellung von Strom und Wasserstoff zum Betrieb von Fahrzeugen.

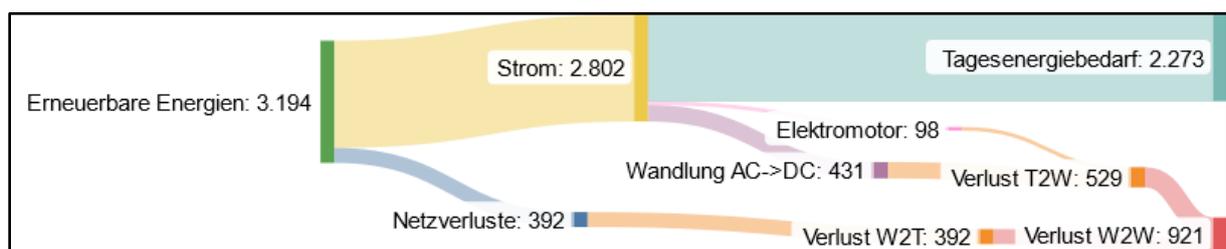


Abbildung 3-8: Primärenergiebedarf aus Erneuerbaren Energien zur Bereitstellung von Strom zum Betrieb eines BEV

Abbildung 3-8 zeigt die einzusetzende Energiemenge aus Erneuerbaren Energien für einen beispielhaft gewählten Tagesenergiebedarf resp. Tages-Traktionsenergiebedarf i.H.v. 2.273 kWh Strom. Um die auftretenden Verluste innerhalb der Wirkkette i.H.v. 921 kWh (Verluste Well-to-Wheel-Kette (W2W) = Verluste Well-to-Tank-Kette (W2T) + Verluste Tank-to-Wheel-

Kette (T2W)) auszugleichen, ist eine Primärenergieemenge von 3.194 kWh Strom zur Verfügung zu stellen. Der Wirkungsgrad Well-to-Wheel beträgt dementsprechend 71,2%, der Wirkungsgrad Tank-to-Wheel 81,1%. Zum Vergleich: Der Wirkungsgrad Tank-to-Wheel eines Verbrennerfahrzeuges beträgt 30%.

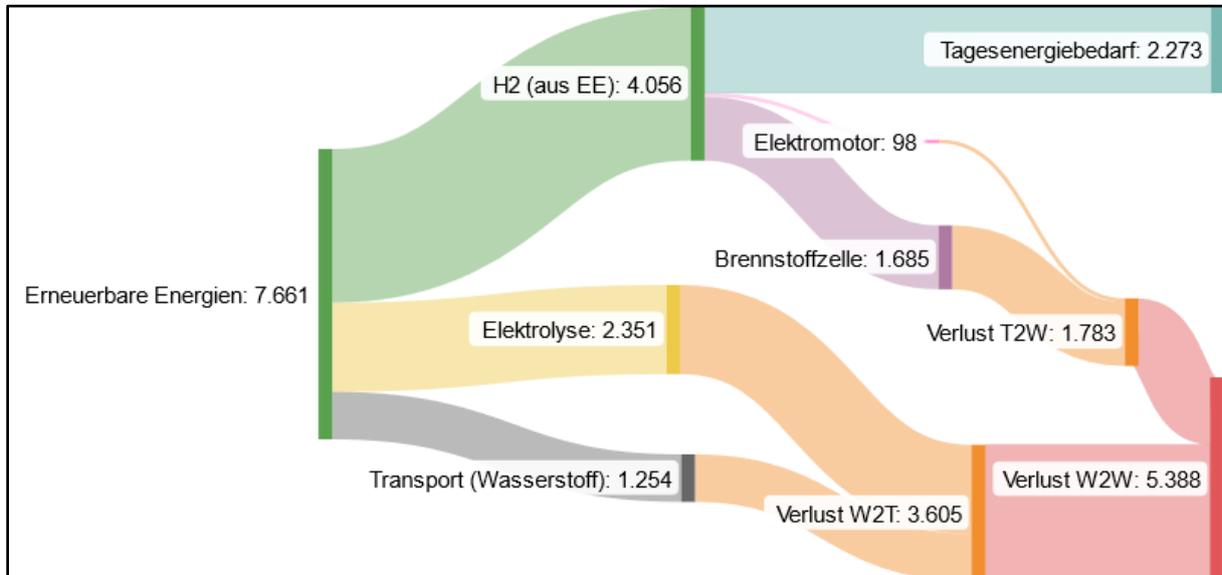


Abbildung 3-9: Primärenergiebedarf aus Erneuerbaren Energien zur Bereitstellung von Wasserstoff zum Betrieb eines FCEV

Abbildung 3-9 verdeutlicht die einzusetzende Energiemenge aus Erneuerbaren Energien für dieselbe Tages-Traktionsenergiemenge wie in Abbildung 3-8 i.H.v. 2.273 kWh, allerdings in Form von Wasserstoff. Entlang der Wirkkette entstehen bei der Wasserstoffproduktion, dem Transport, und dem Betrieb der Brennstoffzelle Verluste von insgesamt 5.388 kWh. Verluste und Traktionsenergiebedarf summieren sich in diesem Beispiel zu einem benötigten Primärenergieeinsatz von 7.661 kWh, entsprechend einem Wirkungsgrad Well-to-Wheel von 29,7%. Anders ausgedrückt ist für den Betrieb von Brennstoffzellen-Fahrzeugen ein etwa 2,4-fach höherer Einsatz an Primärenergie notwendig als für den Betrieb von batterieelektrischen Fahrzeugen.

Dieses Beispiel verdeutlicht, dass vor dem Hintergrund des zu betreibenden Aufwandes für die Bereitstellung von Primärenergie aus Erneuerbaren Energien, wann immer es möglich ist, Batterietechnik zum Einsatz kommen sollte. Wasserstoff als Energieträger sollte nach dem Leitbild der Nachhaltigkeit nur da verwendet werden, wo Batterietechnik nicht möglich ist.

3.2.2.2 Szenario 1 – CVD („Pflicht“)

Die Clean Vehicle Directive (CVD) bzw. das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz „regelt Mindestziele (...) bei der Beschaffung bestimmter Straßenfahrzeuge (...) durch öffentliche Auftraggeber“ (§1 (1) SaubFahrzeugBeschG), wobei sich die Definition *Öffentlicher Auftraggeber* nach dem Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen richtet (GWB, §99 Öffentlicher Auftraggeber). Tabelle 3-2 zeigt die Beschaffungsvorgaben (Quoten für Kauf, Leasing oder Anmietung) des Gesetzes für die Fahrzeugklassen N1, N2 und N3 für die Referenzzeiträume 2021 bis 2025 sowie 2026 bis 2030.

Tabelle 3-2: Beschaffungsquoten gemäß §§5, 6 Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz

| Fahrzeugklasse | Referenzzeitraum 2021 - 2025 | Referenzzeitraum 2026 - 2030 |
|--------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|
| Leichte Nutzfahrzeuge (N1) | 38,5% ³ | 38,5% |
| Schwere Nutzfahrzeuge (N2, N3) | 10,0% | 15,0% |

Innerhalb des Referenzzeitraums 2021 bis 2025 müssen demnach mindestens 38,5% der neu beschafften Fahrzeuge der Fahrzeugklasse N1 „saubere Fahrzeuge“ i. S. des Gesetzes sein, die Neubeschaffungsquote für Nutzfahrzeuge der Klassen N2 und N3 beträgt 10%. Für den Zeitraum 2026 bis 2030 sind Quoten von 38,5% (N1) und 15% (N2, N3) angesetzt. Für die Einhaltung der Quoten müssten demnach zum Beispiel bei einer Beschaffung von zehn leichten Nutzfahrzeugen in der Referenzperiode 2021 bis 2025 vier Fahrzeuge (Aufrundung), beim Kauf von sechs schweren Nutzfahrzeugen in der Referenzperiode 2025 bis 2030 ein Fahrzeug „sauber“ i. S. des Gesetzes sein (s. dazu Fußnote auf dieser Seite).

Die derzeitige Fassung des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetzes macht keine Vorgaben bezüglich Referenzzeiträumen nach 2030. Um ungeachtet dessen auch Prognosen für die Zeit nach 2030 treffen zu können, werden die oben dargestellten Quoten für die Berechnungen für den Referenzzeitraum 2031 bis 2035 aus dem Referenzzeitraum 2026 bis 2030 fortgeschrieben. Es ist aber davon auszugehen, dass die Quoten zukünftig eher höher liegen. Werden die gesetzten Ziele der CO₂-Emissionsminderungen im Verkehrssektor nicht erreicht, muss damit gerechnet werden, dass die Quoten auf bis zu 100% steigen können.

³ Im Referenzzeitraum 2021 bis 2025 gelten leichte Nutzfahrzeuge (N1) mit einer CO₂-Emission von bis zu 50 g/km als „sauber“ i. S. des Gesetzes; ab 2026 gelten nur noch diejenigen Fahrzeuge als „sauber“, die kein CO₂ emittieren (0 g/km).

Eine Auswertung der Fuhrparkliste der Gemeinde Walluf unter Ansatz einer Fahrzeug-Nutzungsdauer von zehn Jahren ergibt, dass in der ersten Referenzperiode (hier noch: 2023 bis 2025) keine Nutzfahrzeuge neu angeschafft werden müssen. Für die zweite Referenzperiode von 2026 bis 2030 und für die dritte Referenzperiode 2031 bis 2035 resultiert jeweils eine nutzungsdauerbasierte Neubeschaffungsprognose von 2 Fahrzeugen. Die Verteilung der Fahrzeuge auf die Fahrzeugklassen N1 bis N3 zeigt Tabelle 3-3.

Tabelle 3-3: Fahrzeugklassenstruktur neu zu beschaffender Nutzfahrzeuge bis 2035

| Periode | N1 | N2 | Gesamt |
|-------------|----|----|--------|
| 2023 - 2025 | 0 | 0 | 0 |
| 2026 - 2030 | 1 | 1 | 2 |
| 2031 - 2035 | 2 | 0 | 2 |

In Verbindung mit den (für den Zeitraum 2031 bis 2035 fortgeschriebenen) Quoten in Tabelle 3-3 ergibt sich die in Tabelle 3-4 dargestellte (aufgerundete) Anzahl von neu zu beschaffenden Nutzfahrzeugen mit alternativem Antrieb.

Tabelle 3-4: Neu zu beschaffende Nutzfahrzeuge mit alternativem Antrieb bis 2035

| Periode | N1 | N2 | Gesamt |
|-------------|----|----|--------|
| 2023 - 2025 | 0 | 0 | 0 |
| 2026 - 2030 | 1 | 1 | 2 |
| 2031 - 2035 | 1 | 0 | 1 |

Insgesamt müssen gemäß Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz nur drei Nutzfahrzeuge mit alternativem Antrieb angeschafft werden. Der Grund ist, dass nur vier Nutzfahrzeuge in der jetzigen Flotte vorhanden sind. In der Periode 2026 bis 2030 müssen zwei der neu zu beschaffenden Fahrzeuge „sauber“ i.S. des Gesetzes sein, davon ein leichtes und ein schweres Nutzfahrzeug. Im Zeitraum 2031 bis 2035 muss nur ein leichtes Nutzfahrzeug mit alternativem Antrieb beschafft werden. Es wird immer vorausgesetzt, dass auch die für die Quoten relevanten Verbrennerfahrzeuge jeweils nach Ablauf der Nutzungsdauer neu beschafft werden (Wenn keine Fahrzeuge beschafft werden, müssen auch keine Quoten erfüllt werden). Wird die Anzahl an Fahrzeugen wie in Tabelle 3-4 aufgelistet mit alternativem Antrieb und alle weiteren neu zu beschaffenden mit Verbrennerantrieb ersetzt, ergibt sich bezüglich der CO₂-

Emission des Fuhrparks das in Abbildung 3-10 dokumentierte Ergebnisdiagramm. Als Fahrzeuge, die alternativ ersetzt werden, wurden diejenigen ausgewählt, die in ihrer Klasse (als Verbrenner) die höchsten CO₂-Emissionen aufweisen. Das letzte Fahrzeug, welches ausgetauscht wird, ist dabei schon elektrifiziert (Goupil G4), sodass der passende Ersatz schon bekannt ist.

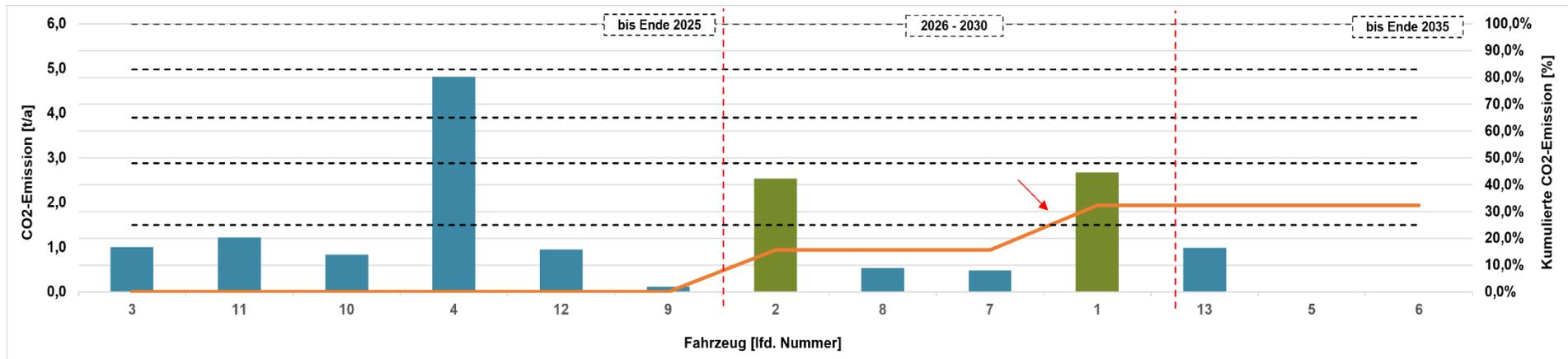


Abbildung 3-10: Ergebnisdiagramm Szenario 1 – CVD („Pflicht“) – Fahrzeuersatz nach Nutzungsdauer

Legende:

- X-Achse: Laufende Fahrzeugnummer, dargestellt sind alle Fahrzeuge des Fuhrparks, Fahrzeugidentifikation über Fahrzeugliste im Anhang
- Primäre Y-Achse links: (blaue und grüne Säulen): Einzelfahrzeuge, CO₂-Emission in [t/a]
- Sekundäre Y-Achse rechts: Summenkurve, Kumulierte CO₂-Reduktion des Fuhrparks [%]
- Blaue Säulen: Nutzfahrzeuge, die als Verbrenner neu beschafft werden
- Grüne Säulen: Fahrzeuge, die mit alternativem Antrieb neu beschafft werden
- Orange Linie: Summenkurve CO₂-Reduktion bezogen auf den gesamten Fuhrpark
- Rote gestrichelte Linie: Unterteilt die Perioden „bis Ende 2025“, „2026 bis 2030“, „bis Ende 2035“
- Roter Pfeil: Markiert die Erreichung eines Zielwertes des KSG
- Schwarze gestrichelte Linie: Zielwert des KSG, von unten nach oben: 2025 (25%), 2030 (48%), 2035 (65%), 2040 (83%), 2045 (100%)

Die CO₂-Emissionsminderung für das Szenario 1 – CVD beträgt Mitte 2032 (Zeitpunkt der Beschaffung des letzten Fahrzeuges) rund 32 % bzw. etwa 5 t. Zwar wird der erste Zielwert des Klimaschutzgesetzes, 25% CO₂-Einsparung bis 2025, nominell erreicht, jedoch erst etwa Anfang 2030. Die anderen Zielwerte des KSG werden nicht erreicht, da zu wenige Fahrzeuge mit alternativem Antrieb angeschafft werden würden. Insgesamt ist festzuhalten, dass die strikte Einhaltung der Forderungen des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes in Verbindung mit der nutzungsdauerbasierten Erneuerung des gesamten Fuhrparks bis 2032 nicht zur Erfüllung von Klimaschutzzielen auf Bundes- bzw. kommunaler Ebene ausreicht. Zur Erklärung kann angeführt werden, dass das Gesetz eine EU-Direktive 1:1 in deutsches Recht umsetzt und die Klimaschutzziele in Deutschland etwas ambitionierter sind als auf EU-Ebene.

3.2.2.3 Szenario 2 – KSG („Just in Time“)

Das zweite Szenario wird ergebnisorientiert abgeleitet. In Abgrenzung zum Szenario 1 - CVD, bei dem die Anzahl an Fahrzeuge ersetzt wird, die das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz vorschreibt, wird bei diesem Szenario genau die Anzahl an Fahrzeugen ersetzt, die dazu führt, dass die CO₂-Zielvorgaben des KSG punktgenau, also „Just-in-Time“, eingehalten werden. Dazu wurden in einem Abgleich zur Marktverfügbarkeit diejenigen Fahrzeuge ausgewählt, die derzeit bereits als Fahrzeuge mit alternativem Antrieb erhältlich sind, bzw. dessen Marktsegment bereits eine Auswahl ermöglicht. Dazu zählen insbesondere die PKW, die Pritsche und der Kipper. Außen vorgelassen wurde nur der Ackerschlepper, wofür es noch keine reinelektrische Alternative gibt. Die Reihenfolge der zu ersetzenden Fahrzeuge erfolgt nicht willkürlich, sondern orientiert sich wie Szenario 1 (und i.F. Szenario 3(A)) an der geplanten Nutzungsdauer von zehn Jahren. Diejenigen Fahrzeuge, die bereits älter sind als zehn Jahre, sind dementsprechend unter den ersten, die ersetzt werden. Es ist darüber hinaus festzuhalten, dass die Vorgaben des SaubFahrzeugBeschG durch dieses Szenario eingehalten werden, da insgesamt und auch innerhalb der Betrachtungszeiträume jeweils mehr *saubere* Fahrzeuge neu beschafft werden als vorgegeben. Die zu erwartende Erhöhung der Quoten in der Periode 2031 bis 2035 ist ebenfalls als unkritisch einzuschätzen, da in diesem Zeitraum 100% der zu beschaffenden Fahrzeuge *sauber* i.S. des Gesetzes wären. Die Ergebnisse dieses Szenarios sind in Abbildung 3-11 grafisch dargestellt.

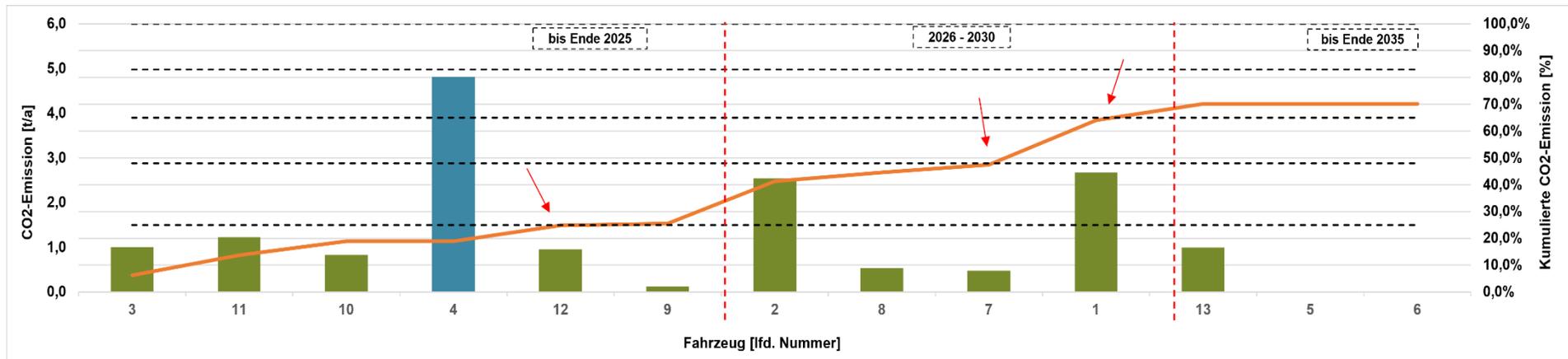


Abbildung 3-11: Ergebnisdiagramm Szenario 2 – KSG („Just-in-time“) – Fahrzeuersatz nach Nutzungsdauer

Legende:

- X-Achse: Laufende Fahrzeugnummer, dargestellt sind alle Fahrzeuge des Fuhrparks, Fahrzeugidentifikation über Fahrzeugliste im Anhang
- Primäre Y-Achse links: (blaue und grüne Säulen): Einzelfahrzeuge, CO₂-Emission in [t/a]
- Sekundäre Y-Achse rechts: Summenkurve, Kumulierte CO₂-Reduktion des Fuhrparks [%]
- Blaue Säulen: Nutzfahrzeuge, die als Verbrenner neu beschafft werden
- Grüne Säulen: Fahrzeuge, die mit alternativem Antrieb neu beschafft werden
- Orange Linie: Summenkurve CO₂-Reduktion bezogen auf den gesamten Fuhrpark
- Rote gestrichelte Linie: Unterteilt die Perioden „bis Ende 2025“, „2026 bis 2030“, „bis Ende 2035“
- Roter Pfeil: Markiert die Erreichung eines Zielwertes des KSG
- Schwarze gestrichelte Linie: Zielwert des KSG, von unten nach oben: 2025 (25%), 2030 (48%), 2035 (65%), 2040 (83%), 2045 (100%)

Abbildung 3-11 verdeutlicht, dass die Zielvorgaben des KSG für 2025, 2030 und 2035 innerhalb des betrachteten Zeitraums wie beabsichtigt zum Ende resp. innerhalb der Perioden (vorzeitig) erreicht werden können. Die Zielerreichung KSG 2035 wird schon in der Periode 2026 bis 2030 erreicht, da ansonsten das CO₂-Einsparpotenzial für die nachfolgende Periode nicht ausreichend hoch gewesen wäre. Die CO₂-Einsparung beträgt Ende 2032 ca. 70 % bzw. rund 11 t/a. Die Vorgaben der CVD werden ebenfalls mit der Anwendung dieses Szenarios eingehalten.

3.2.2.4 Szenario 3 – IPCC (A)

Wie bereits aufgezeigt, reklamiert der IPCC die schnellstmögliche Absenkung des Ausstoßes insbesondere von CO₂ als Hauptverursacher des Klimawandels. Szenario 3 (A) übersetzt diese Forderung dahingehend, dass sämtliche Fahrzeuge, die zur Neubeschaffung aufgrund des Ablaufs ihrer Nutzungsdauer anstehen, durch Fahrzeuge mit alternativem Antrieb ersetzt werden. Die Ergebnisse des Szenarios sind in Abbildung 3-12 dokumentiert.

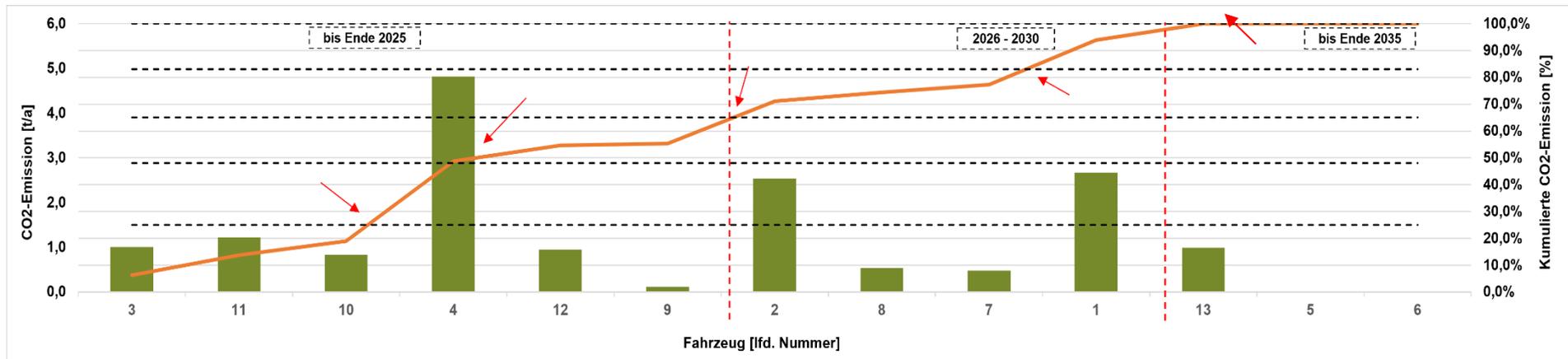


Abbildung 3-12: Ergebnisdiagramm Szenario 3 – IPCC (A) – Fahrzeuersatz nach Nutzungsdauer

Legende:

- X-Achse: Laufende Fahrzeugnummer, dargestellt sind alle Fahrzeuge des Fuhrparks, Fahrzeugidentifikation über Fahrzeugliste im Anhang
- Primäre Y-Achse links: (blaue und grüne Säulen): Einzelfahrzeuge, CO₂-Emission in [t/a]
- Sekundäre Y-Achse rechts: Summenkurve, Kumulierte CO₂-Reduktion des Fuhrparks [%]
- Blaue Säulen: Nutzfahrzeuge, die als Verbrenner neu beschafft werden
- Grüne Säulen: Fahrzeuge, die mit alternativem Antrieb neu beschafft werden
- Orange Linie: Summenkurve CO₂-Reduktion bezogen auf den gesamten Fuhrpark
- Rote gestrichelte Linie: Unterteilt die Perioden „bis Ende 2025“, „2026 bis 2030“, „bis Ende 2035“
- Roter Pfeil: Markiert die Erreichung eines Zielwertes des KSG
- Schwarze gestrichelte Linie: Zielwert des KSG, von unten nach oben: 2025 (25%), 2030 (48%), 2035 (65%), 2040 (83%), 2045 (100%)

Im Falle der Umsetzung des Szenarios 3 (A) wird die gesamte bisher durch den Fuhrpark emittierte CO₂-Menge in Höhe von rund 16 t/a (100%) eingespart bzw. vermieden. Die Zielwerte des KSG werden in Übereinstimmung mit der Forderung des IPCC nach rascher Absenkung für alle Betrachtungszeiträume vorzeitig erfüllt. Die Quoten der CVD für die Neubeschaffung sauberer Fahrzeuge werden sicher eingehalten.

3.2.2.5 Szenario 3 – IPCC (B)

Wie schon Szenario 3 (A) ist auch Szenario 3 (B) aus den wissenschaftlichen Erkenntnissen des IPCC abgeleitet, die CO₂-Emissionen schnell und tiefgreifend zu minimieren. Während Szenario 2 auf die punktgenaue Zielerreichung „Just-in-Time“ abzielt und dadurch mögliche CO₂-Einsparungspotenziale ggfs. ungenutzt lässt, zielen die Varianten IPCC (A) und IPCC (B) darauf ab, die CO₂-Emissionen schneller zu minimieren. Variante 3 (B) beschleunigt die Abnahme der CO₂-Emission noch einmal gegenüber Variante 3 (A). Dieses höhere Tempo wird in der Simulation dadurch erreicht, dass diejenigen Fahrzeuge, die höhere CO₂-Emissionen verursachen, frühzeitiger ersetzt werden. Die Neubeschaffung wird demnach einerseits nicht wie in den Szenarien CVD und *Just-in-time* sowie IPCC (A) nach dem alleinigen Kriterium des Ablaufs der Nutzungsdauer ausgelöst, sondern berücksichtigt zusätzlich die fahrzeugspezifische CO₂-Emission. Damit andererseits nicht allein die Höhe der CO₂-Emission für den Neukauf eines Fahrzeugs entscheidend ist, und dadurch ggfs. Fahrzeuge neu beschafft werden sollen, die am Beginn ihrer Nutzungsdauer stehen, werden beide Merkmale zu einem *Prioritäts-Index* verknüpft. Dies hat zur Folge, dass Fahrzeuge gegen Ende ihrer Nutzungsdauer, in Abhängigkeit der Höhe ihrer spezifischen CO₂-Emission, vorrangig gegenüber solchen mit vergleichbarer Nutzungsdauer aber niedrigerer CO₂-Emission neu beschafft werden. Der Prioritäts-Index ist exponentialfunktionsbasiert und so angelegt, dass die Höhe der CO₂-Emission gegen Ende der Nutzungsdauer an Einfluss gewinnt. Die Sensitivität des Prioritäts-Index ist im Grundsatz variabel. Sie wurde für dieses Szenario so eingestellt, dass beispielsweise ein Fahrzeug, das 20 t CO₂ pro Jahr emittiert und 90% seiner Nutzungsdauer erreicht hat, vorrangig vor einem Fahrzeug neu beschafft werden soll, das 10 t CO₂ pro Jahr emittiert und 100% seiner Nutzungsdauer erreicht hat. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Abwägung zur Neubeschaffung nicht wie in diesem Beispiel lediglich zwischen zwei Fahrzeugen abläuft, sondern der gesamte Fuhrpark in die Berechnung einfließt. Die Ergebnisse dieses Szenarios sind in Abbildung 3-13 dargestellt.

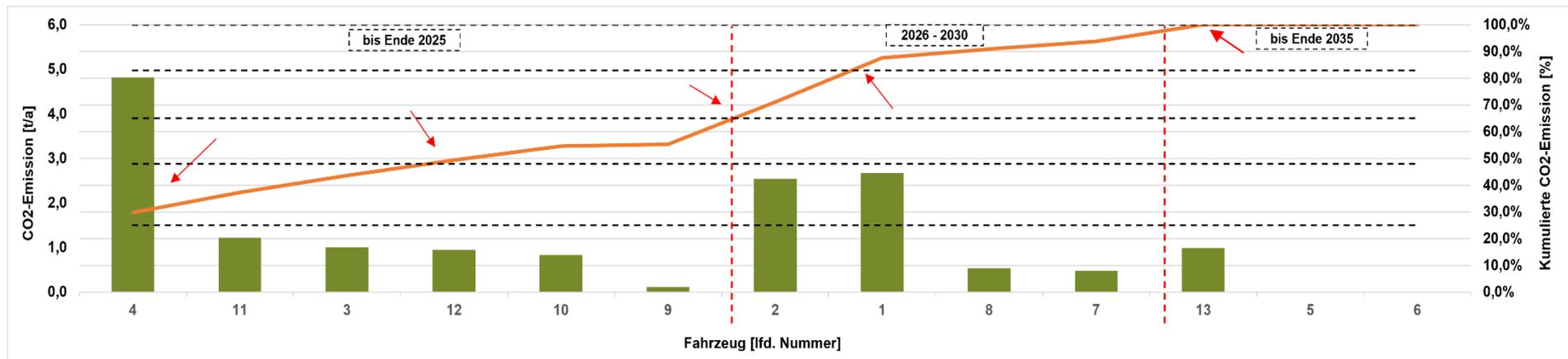


Abbildung 3-13: Ergebnisdiagramm Szenario 3 – IPCC (B) – Fahrzeugersatz nach Prioritäts-Index

Legende:

- X-Achse: Laufende Fahrzeugnummer, dargestellt sind alle Fahrzeuge des Fuhrparks, Fahrzeugidentifikation über Fahrzeugliste im Anhang
- Primäre Y-Achse links: (blaue und grüne Säulen): Einzelfahrzeuge, CO₂-Emission in [t/a]
- Sekundäre Y-Achse rechts: Summenkurve, Kumulierte CO₂-Reduktion des Fuhrparks [%]
- Blaue Säulen: Nutzfahrzeuge, die als Verbrenner neu beschafft werden
- Grüne Säulen: Fahrzeuge, die mit alternativem Antrieb neu beschafft werden
- Orange Linie: Summenkurve CO₂-Reduktion bezogen auf den gesamten Fuhrpark
- Rote gestrichelte Linie: Unterteilt die Perioden „bis Ende 2025“, „2026 bis 2030“, „bis Ende 2035“
- Roter Pfeil: Markiert die Erreichung eines Zielwertes des KSG
- Schwarze gestrichelte Linie: Zielwert des KSG, von unten nach oben: 2025 (25%), 2030 (48%), 2035 (65%), 2040 (83%), 2045 (100%)

Abbildung 3-13 verdeutlicht den Einfluss des Prioritäts-Index auf die Neubeschaffungsreihenfolge der Fahrzeuge gegenüber Szenario 3 (A). Auf den ersten Blick ist erkennbar, dass Fahrzeuge mit höherer CO₂-Emission (Höhe der grünen Säule) in der Neubeschaffungsreihenfolge „weiter nach vorne“ rücken und über die Perioden hinweg betrachtet eine Art Wellenmuster entsteht. Auf den zweiten Blick fällt auf, dass sie nicht einfach absteigend nach der Höhe der CO₂-Emission sortiert sind. Das Fahrzeug mit der laufenden Nummer 1 beispielsweise rückt gegenüber Szenario 3 (A) vom Ende zum Anfang der zweiten Periode, also einer frühzeitigeren Neubeschaffung als bei alleinigem Ansatz der Nutzungsdauer. Davor ist jedoch ein Fahrzeug (Nr. 2), das etwas weniger CO₂ ausstößt und trotzdem vorrangig ersetzt werden soll. Hier ist der Einfluss der Nutzungsdauer maßgeblich.

Im Ergebnis ist Szenario 3 (B) ebenso wie Szenario 3 (A) dazu geeignet, sowohl die Zielvorgaben des KSG und die Vorgaben der CVD zu erfüllen. Die Emissionen sinken innerhalb der Betrachtungsperioden schneller als bei Szenario 3 (A), wobei die Gesamteinsparung von 16 t/a bzw. 100% bis zum Jahr 2033 gleich ist.

3.2.2.6 Täglicher Energiebedarf Szenarien 1 bis 3

Durch den Ersatz von Verbrennerfahrzeugen durch Fahrzeuge mit batterieelektrischem Antrieb wird einerseits, wie beabsichtigt, der Bedarf an Diesel- bzw. Ottokraftstoff und die damit verbundene Emission von CO₂ gesenkt. Andererseits wird der Bedarf an Energie in Form von Strom gesteigert. Für die Szenarien 1 bis 3 wird nachfolgend der voraussichtliche Tagesenergiebedarf für die zu ersetzenden Fahrzeuge der Gemeinde Walluf auf Basis des bisherigen Tageskraftstoffbedarfs angegeben.

Unter Zuhilfenahme von Wirkketten bzw. chemisch-physikalischen Wirkungsgraden ist es möglich, den Energiebedarf von Fahrzeugen für unterschiedliche Energieträger abzuschätzen, wenn der Bedarf für einen Energieträger bekannt ist. Das nachfolgende Berechnungsbeispiel zeigt die Umrechnung des Dieselbedarfs eines Verbrennerfahrzeugs i.H.v. 20 l pro Tag in einen Strombedarf unter Ansatz von Wirkungsgraden (Tank-to-Wheel-Ansatz) für verschiedene Antriebsmaschinen.

Diesel-Verbrennungsmotor (TTW, ICE, $\eta = 0,30$)

Tages-Dieselbedarf: 20 l/d

Heizwert Diesel: 9,96 kWh/l

Energiegehalt Tages-Dieselbedarf: 20 l/d · 9,96 kWh/l = 199,2 kWh/d

Wirkungsgrad Dieselmotor: 0,30

Tages-Traktionsenergiebedarf: 199,2 kWh/d · 0,30 = 59,8 kWh/d

Batterieelektrisches Fahrzeug (TTW, BEV, $\eta = 0,81$)

Tages-Traktionsenergiebedarf: 59,8 kWh/d

Wirkungsgrad Elektromotor: 0,81

Tages-Strombedarf: 59,8 kWh/d ÷ 0,81 = 73,8 kWh/d

Ausgehend von einem Tages-Dieselbedarf von 20 l pro Tag und daraus berechnetem Traktionsenergiebedarf, also dem Energiebedarf, der zur Fortbewegung des Fahrzeugs nötig ist (Überwindung von Fahrbahnreibung und Luftwiderstand), lässt sich der Strombedarf eines vergleichbaren batterieelektrischen Fahrzeugs zu 73,8 kWh pro Tag abschätzen.

Übertragen auf den Fuhrpark der Gemeinde Walluf in Kombination mit den Ergebnissen der Szenarien 1 bis 3 bezüglich der zu ersetzenden Fahrzeuge bzw. Kraftstoffmengen, ergeben sich die in Abbildung 3-14 dargestellten Tages-Energiebedarfe in kWh/d. Durch die Wahl der Berechnungsmethode, d.h. der Umrechnung des Treibstoffverbrauchs eines ICE-Fahrzeugs in Verbindung mit dem Nfz-Datensatz der Gemeinde Walluf in einen Strombedarf für ein vergleichbares BEV-Fahrzeug, wird der Energiebedarf tendenziell eher über- als unterschätzt.

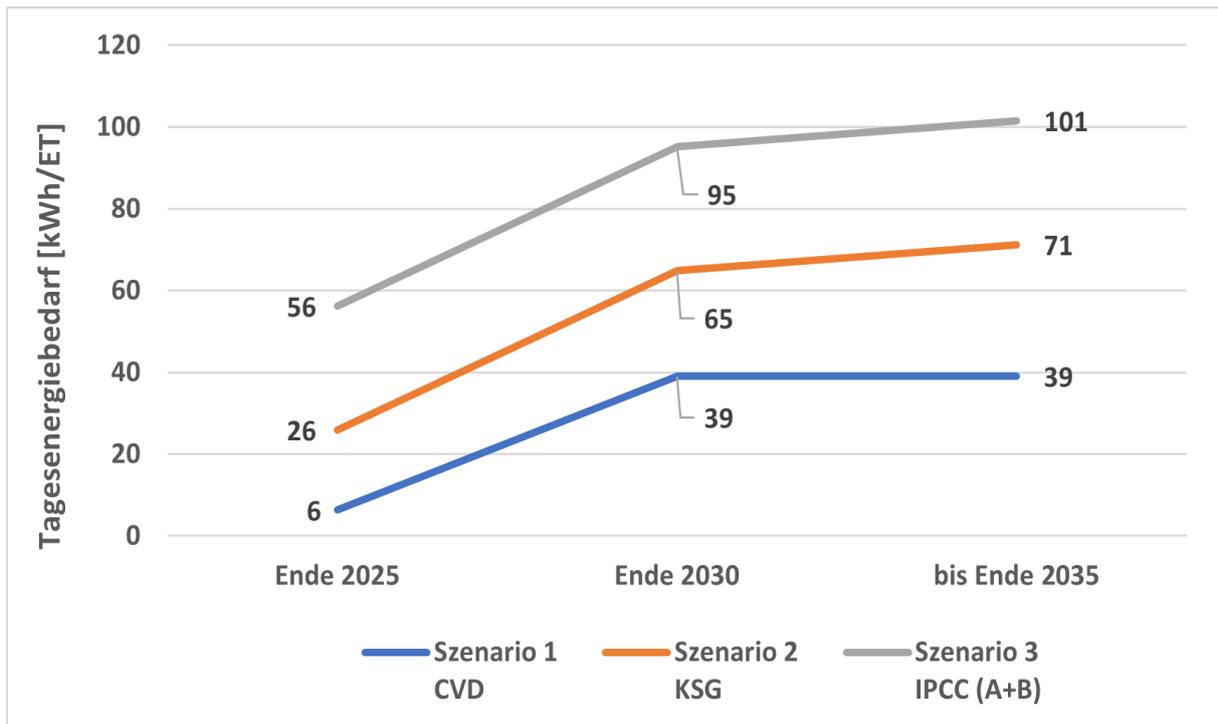


Abbildung 3-14: Tages-Energiebedarf (Strom), Szenarien 1 – 3 nach Perioden

Abbildung 3-14 dokumentiert für Szenario 1 (CVD, „Pflicht“) einen Strombedarf zwischen 6 kWh/ET Ende 2025 und 39 kWh/ET zum Zeitpunkt Mitte 2032. Szenario 2 (KSG, „Just-in-Time“) verursacht einen Strombedarf von 26 kWh/ET (Ende 2025) bzw. 71 kWh/ET Mitte 2032. Die Varianten von Szenario 3 (IPCC, A und B) unterscheiden sich vor dem Hintergrund des Energiebedarfes nicht, da jeweils die gleiche Anzahl an Fahrzeugen ersetzt wird. Der zukünftige Strombedarf lässt sich demnach jeweils zu 56 kWh/ET Ende 2025 und 101 kWh/ET Mitte 2032 abschätzen.

Anzumerken ist, dass diese Art der Berechnung bzw. Abschätzung mit Unwägbarkeiten verbunden ist und das Ergebnis demgemäß einerseits als grober Richtwert angesehen werden muss, aus dem sich keine technische Planung o.ä. ableiten lässt. Sie ist andererseits dazu geeignet, das bestehende Energie- bzw. Ladeinfrastrukturpotenzial in Bezug auf Richtungsentscheidungen für den zukünftigen Strombedarf zu hinterfragen.

3.2.3 Marktrecherche Alternative Antriebskonzepte

Eine Voraussetzung für die Neubeschaffung und Integration von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben in den Fuhrpark ist deren Marktverfügbarkeit. Sowohl für batterieelektrische Fahrzeuge (BEV), für Plug-In-Hybride (PHEV) als auch für wasserstoffbetriebene Nutzfahrzeuge (FCEV) wurde eine Marktrecherche durchgeführt. Insgesamt wurden über 300 Nutzfahrzeuge mit alternativen Antriebssystemen und verschiedenen Aufbauten über alle Fahrzeugklassen identifiziert.

Generell ist anzumerken, dass das Angebot an BEV-Fahrzeugen deutlich größer ist als das von FCEV-Fahrzeugen. Das Angebot an PHEV-Fahrzeugen ist der Anzahl nach vernachlässigbar, allerdings können diese Fahrzeuge im Einzelfall auch Problemlöser sein, z.B. als Ersatzfahrzeug für Radlader.

Im Bereich der Fahrzeugklassen N1 und N2 gibt es derzeit nur vereinzelt FCEV-Alternativen zu den batterieelektrischen Fahrzeugen. In diesen Segmenten haben sich die Batterieantriebe durchgesetzt. Lediglich bei den N3-Fahrzeugen, also den Nutzfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 12 t, gibt es auch wasserstoffbetriebene Fahrzeuge, insbesondere sind hier Sattelzugmaschinen oder Abfallsammelfahrzeuge vertreten. Die Hersteller, die auf den Wasserstoffantrieb setzen, haben aber auch vereinzelt N3-Fahrzeuge mit verschiedenen anderen Aufbauten im Programm, z.B. LKW mit Pritschen- oder Kofferaufbau sowie Abroll- und Absetzkipper. Generell ist diesbezüglich zu hinterfragen, ob sich die Bereitstellung von Infrastruktur für einzelne Wasserstofffahrzeuge im Fuhrpark lohnt.

BEV-Fahrzeuge mit Standardaufbau wie Koffer, Kasten oder Pritsche besitzen bereits eine sehr viel breitere Angebotspalette im Vergleich zu den FCEV-Nutzfahrzeugen. Insgesamt konnten 255 BEV-Fahrzeuge mit diversen Plattformen und Aufbauten ermittelt werden, darunter auch Spezialfahrzeuge wie Betonmischer oder Saug-/ Spülfahrzeuge. Das Angebot wird seitens der Hersteller mit kurzer Taktung ständig erweitert.

Schwierig ist die Marktlage derzeit noch bei batterieelektrischen Baustellen-, Forst-, oder landwirtschaftlich genutzten Fahrzeugen wie z.B. Baggern, Radladern oder Schleppern. Dieser Markt entwickelt sich gerade und es gibt bereits erste Prototypen großer Hersteller wie Zepelin, CAT oder Fendt, die kurzfristig zur Serienreife gebracht werden sollen.

3.2.4 Ersatzfahrzeuge für den Fuhrpark der Gemeinde Walluf

Auf Grundlage der übermittelten Fahrzeugliste der Gemeinde Walluf werden nachfolgend in Tabelle 3-5 Vorschläge für Fahrzeuge mit alternativem Antrieb aufgelistet, die die vorhandenen ICE-Fahrzeuge im Laufe der nächsten Jahre ersetzen können.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass die vorgeschlagenen Ersatzfahrzeuge batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) sind. Hintergrund ist, dass sich insbesondere in den Fahrzeugklassen N1 und N2 bereits die BEV-Fahrzeuge gegenüber den FCEV-Fahrzeugen durchgesetzt haben und dementsprechend am Markt nur vereinzelt wasserstoffbasierte Antriebe vertreten sind. Die täglichen Fahrleistungen der Fahrzeuge im Fuhrpark der Gemeinde sind überwiegend als gering zu bezeichnen, so dass die am Markt verfügbaren Batteriekapazitäten heute bereits ausreichend groß dimensioniert sind, um nicht während eines Arbeits- bzw. Einsatztages nachladen zu müssen. Im Einzelfall ist anzuraten, Fahrzeuge anzuschaffen, die schnellladefähig (DC-Lader) sind, um die evtl. notwendige Nachladezeit zu minimieren.

Tabelle 3-5: Ersatzfahrzeugliste für den Nutzfahrzeug-Fuhrpark der Gemeinde Walluf

| Lfd. Fz.-Nr. | Fahrzeug | Fahrzeugart | Zul. Gesamtgewicht [kg] | Vorschlag für Ersatzfahrzeug mit alternativem Antrieb |
|--------------|------------------|-------------------|-------------------------|---|
| 1 | IVECO Daily 4x4 | LKW Kipper | 10.500 | IVECO eDaily (N2-Variante) |
| 2 | FUSO Canter | LKW Pritsche | 3.500 | FUSo eCanter (Nur N2 verfügbar) |
| 3 | Kramer 120 | Radlader Mini | 2.000 | Schäffer 24e (Hybrid) |
| 4 | Case JX 1070V | Ackerschlepper | 3.800 | Steyer Hybrid CVT (ab 2025) |
| 5 | Goupil G4 9kW/h | E-Leichtfahrzeug | 2.100 | Bereits BEV |
| 6 | Goupil G4 13kW/h | E- Leichtfahrzeug | 2.100 | Bereits BEV |
| 7 | AS 970/4 | Aufsitzmäher | - | EGO Z6 Zero-Turn |
| 8 | Kubota G23-3/HD | Aufsitzmäher | - | EGO Z6 Zero-Turn |
| 9 | Gianni Ferrari | Aufsitzmäher | - | EGO Z6 Zero-Turn |

| Legende | N1-Fahrzeug (bis 3,5 t) | N2-Fahrzeug (> 3,5 t bis 12 t) | N3-Fahrzeug (> 12 t) | Andere |
|---------|-------------------------|--------------------------------|----------------------|--------|
|---------|-------------------------|--------------------------------|----------------------|--------|

Insgesamt ist festzuhalten, dass das Alternativangebot bei „Standard“-Nutzfahrzeugen wie Pritschenfahrzeugen und LKW mit Kipper-Aufbau bereits sehr gut ist. Für den Radlader gibt es reinelektrische Alternativen mit relativ kurzen Laufzeiten (< 8h) oder Hybrid-Radlader wie der Schäffer 24e für lange Einsatztage.

Es ist davon auszugehen, dass nicht alle aufgeführten Alternativfahrzeuge in diesem Kapitel mit dem jeweils benötigten Aufbau verfügbar sind; die Basismodelle sind aber überwiegend bereits am Markt. Hier ist im Einzelfall zu prüfen und ggfs. Kontakt mit dem Hersteller oder Fahrzeugausrüster aufzunehmen.

3.2.5 Fahrleistungs- / Reichweitenvergleich von ICE- und BEV-Fahrzeugen

Nachfolgend werden beispielhaft durchschnittliche tägliche Fahrleistungen von Verbrennerfahrzeugen aus dem Nfz-Fuhrpark der Gemeinde Walluf mit den Reichweitenangaben von exemplarisch ausgewählten BEV-Ersatzfahrzeugen aus dem N1- und N2-Fahrzeugsegment verglichen.

Die durchschnittliche tägliche Fahrleistung wurde aus der Jahreskilometerleistung des jeweiligen Fahrzeugs der Gemeinde Walluf und einer Einsatzquote von 220 oder 280 Tagen pro Jahr berechnet. Die für den Tageseinsatz benötigte Batteriekapazität wurde aus den Herstellerangaben für das Fahrzeug für lineares Entladeverhalten der Batterie abgeschätzt. Demnach können die tatsächlichen täglichen Fahrleistungen sowie die Batteriekapazitäten nach oben wie nach unten abweichen.

Der FUSO eCanter ist die batterieelektrische Version für das vorhandene FUSO Canter Pritschenfahrzeug (vgl. Tabelle 3-6). Bei der Version mit der kleinen Batteriekapazität von 41,3 kWh liegt die Reichweite bei 70 km, während mit der großen Batteriekapazität von 82,6 kWh eine Reichweite von 140 km ermöglicht wird. Das Fahrzeug ist neben dem AC-Lader mit einem 70 kW (große Batterie: 104 kW) Gleichstrom-Ladesystem ausgerüstet, was das Laden auf ca. 80 % der Batteriekapazität in 30 Minuten ermöglicht.

Tabelle 3-6: Vergleich der täglichen Fahrleistung vom FUSO Canter Pritschenfahrzeug (N1) der Gemeinde Walluf mit Herstellerangaben des FUSO eCanter

| Lfd. Fz.-Nr. | Fahrzeug | Ø Tägliche Fahrleistung [km/ET] | Alternativfahrzeug hier: FUSO eCanter (N1) | Benötigte Batteriekapazität [%] |
|--------------|-------------|---------------------------------|--|---------------------------------|
| 2 | Fuso Canter | 25 |  <p>Batteriekapazität: 41,3 kWh (82,6 kWh)</p> <p>Reichweite: 70 km (140 km)</p> | 61 (30) |

Tabelle 3-6 zeigt, dass der N1-Pritschenwagen der Gemeinde Walluf ihre tägliche Fahrleistung mit der zur Verfügung stehenden Batteriekapazität sicher bewältigen können. In Klammern wird die benötigte Batteriekapazität bei Verwendung der größeren Batterie angezeigt. Da der FUSO eCanter mit einem Schnellladesystem ausgerüstet ist, kann die Batterie bei Bedarf schneller nachgeladen werden.

Das ausgewählte Alternativfahrzeug in Tabelle 3-7 (eDaily von Iveco) verfügt laut Herstellerangaben in der N2-Version (bis 7,2 t zGG) über eine Batteriekapazität von 111 kWh und eine aufbau- und zuladungsabhängige Reichweite zwischen 110 und 300 km. Das Fahrzeug verfügt neben dem AC-Ladesystem über einen DC-Lader, der bei 80 kW ca. 1,5 Stunden braucht, um die Batterie auf 80% der Kapazität nachzuladen. Der eDaily ist unter anderem als Kipper verfügbar und kann somit als Alternative für das IVECO Daily N2-Nfz der Gemeinde Walluf eingesetzt werden. Wie oben wurde die tägliche Fahrleistung über die Jahresfahrleistung abgeschätzt.

Tabelle 3-7: Vergleich der täglichen Fahrleistung des IVECO Daily Kippers (N2) der Gemeinde Walluf mit Herstellerangaben des Iveco eDaily

| Lfd. Fz.-Nr. | Fahrzeug | Ø Tägliche Fahrleistung [km/ET] | Alternativfahrzeug hier: Iveco eDaily (N1 und N2) | Benötigte Batteriekapazität [%] |
|--------------|-------------|---------------------------------|--|---------------------------------|
| 1 | IVECO Daily | 12 |  <p>Batteriekapazität: 37-111 kWh Reichweite: 110-300 km (je nach Aufbau und Zuladung)</p> | 11 |

Tabelle 3-7 zeigt, dass die tägliche Fahrleistung des abgebildeten N2-Fahrzeugs der Gemeinde Walluf über die Batteriekapazität des Alternativfahrzeugs abgedeckt werden kann. Zur Berechnung wurde als *Worstcase* sowohl die kleinste Batteriekapazität (37 kWh) als auch die geringste Reichweitenangabe von 110 Kilometern angesetzt.

In der nächsten Tabelle 3-8 wird ein Alternativfahrzeug (EGO Z6 Zero-Turn) für die Aufsitzmäher vorgestellt.

Tabelle 3-8: Auflistung der Aufsitzmäher (Andere) und des Alternativfahrzeugs EGO Z6 Zero-Turn

| Lfd. Fz.-Nr. | Fahrzeug | Alternativfahrzeug hier: EGO Z6 Zero-Turn (Andere) |
|--------------|-----------------|--|
| 7 | AS 970/4 |  <p>Wechselakkusystem Batteriekapazität: max. 4 kWh Max. Mähfläche: 10.000 m²</p> |
| 8 | Kubota G23-3/HD | |
| 9 | Gianni Ferrari | |

Um einen möglichst langen Betrieb zu ermöglichen, kann der Ladekoffer mit Wechsel Akkus überall hin transportiert werden. Mit dem Ladegerät kann mit 1,6 kW Ladeleistung entweder der Aufsitzmäher direkt oder der Ladekoffer mit bis zu 6 Akkus gleichzeitig geladen werden.

Da nach Angaben der Gemeinde Walluf der Radlader an manchen Tagen eine lange Laufzeit von acht Stunden hat, reicht die Akkukapazität von batterieelektrischen Alternativen nach jetzigem Stand nicht aus. Daher eignet sich als Alternativfahrzeug der Schäffer 24e (Hybrid-Version). Mit einer Wallbox kann die 15 kWh Batterie (optional 31 kWh) mit 11 kW geladen werden. Damit kann die Batterie in ca. 45 min auf 80 % geladen werden.

Tabelle 3-9: Auflistung des Radladers (Andere) und des Alternativfahrzeugs Schäffer 24e (Hybrid)

| Lfd. Fz.-Nr. | Fahrzeug | Alternativfahrzeug hier: Schäffer 24e (Andere) |
|--------------|------------|---|
| 3 | Kramer 120 |  <p>Hybrid-Version Batteriekapazität: 15 (31) kWh Fahrtrieb: 21 kW Arbeitshydraulik: 9,7 kW</p> |

Der Fahrbetrieb erfolgt durch einen Elektromotor. Der Dieselmotor kann bei Bedarf als Range-Extender die Reichweite erhöhen, indem der Generator angetrieben wird und dadurch die Batterie aufgeladen wird. Durch den Öltank wird das schnelle Nachtanken ermöglicht.

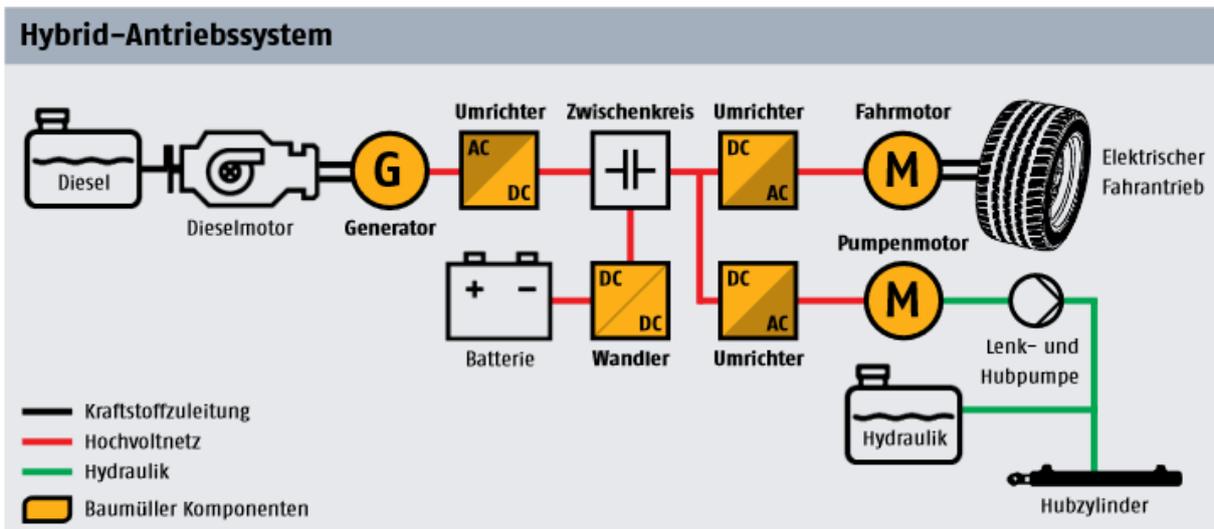


Abbildung 3-15: Hybrid-Antriebssystem des Schäffer 24e

Die Abbildung 3-15 zeigt anschaulich, wie das Hybrid-Antriebssystem aufgebaut ist. Für den Ackerschlepper hingegen sind noch keine Ersatzfahrzeuge mit alternativem Antrieb verfügbar. Daher wird empfohlen, die Neubeschaffung der anderen Fahrzeugtypen mit alternativem Antrieb zu priorisieren.

Insgesamt ist festzuhalten, dass die Nutzfahrzeuge der Gemeinde Walluf überwiegend geringe Tagesfahrleistungen aufweisen, wobei zu berücksichtigen ist, dass auch Abweichungen von den Durchschnittswerten vorkommen können. Es ist dennoch anzunehmen, dass nur wenige Fahrzeuge im Verlauf des Arbeits- bzw. Einsatztages nachgeladen werden müssen. Es wird empfohlen, zuerst die Fahrzeuge mit geringen Laufleistungen zu ersetzen und den Ersatz von Fahrzeugen mit sensiblen Einsatzzwecken oder den höchsten Tagesfahrstrecken nach Möglichkeit zeitlich nach hinten zu verschieben. Darüber hinaus wird der Einsatz eines digitalen Fuhrparkmanagementsystems angeraten, damit die Fahrleistungen der Fahrzeuge besser als bisher beobachtet und beurteilt werden können, um das jeweils passgenaue Ersatzfahrzeug zu ermitteln.

3.2.6 Kosten

3.2.6.1 Grundlagen TCO

Um die tatsächlichen Kosten eines Fahrzeuges zu erheben, bedient sich die Automobilbranche der sogenannten „Total Cost of Ownership“. Die Betrachtung der Total Cost of Ownership (Gesamtkosten des Betriebs) kurz TCO, ist ein Abrechnungsverfahren, das Verbraucher/-innen und Unternehmen helfen soll, alle anfallenden Kosten von Investitionsgütern (wie beispielsweise Kraftfahrzeugen) abzuschätzen. Die Idee dabei ist, eine Abrechnung zu erhalten, die nicht nur die Anschaffungskosten enthält, sondern alle Aspekte der späteren Nutzung, wie Finanzierung, Treibstoff, Wartung, Reparaturen, Reifen, Fahrzeugsteuern und Versicherungen. Somit können bekannte Kostentreiber oder auch versteckte Kosten möglicherweise bereits im Vorfeld einer Investitionsentscheidung identifiziert werden. Wichtigste Grundlage für das weitere Verständnis der TCO ist die Unterscheidung zwischen direkten und indirekten Kosten.

Dieser Betrachtung kommt insbesondere bei Elektrofahrzeugen eine besondere Bedeutung zu, da Elektrofahrzeuge bei der Anschaffung gerade im Bereich der Nutzfahrzeuge, in den meisten Fällen heute noch signifikant höherer Kosten haben als vergleichbare Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor.

Die Kostenunterschiede zwischen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren (ICE, Internal Combustion Engine) und elektrisch angetrieben Fahrzeugen liegen in beinahe allen Kostenbereichen. Während Fahrzeuge mit Elektromotor (BEV, Battery-Electric-Vehicle / PHEV, Plug-In-Hybrid-Electric-Vehicle / FCEV Fuelcell-Electric-Vehicle), wie bereits erwähnt, in der Regel deutlich höhere Anschaffungskosten haben als ICE, liegen bei den BEV die Betriebskosten deutlich unter denen der ICE. Die Ursachen hierfür liegen zum einen in technisch bedingten, geringen Wartungskosten und zum anderen in der höheren Energieeffizienz und den damit i.d.R. verbundenen geringen Kraftstoff- bzw. Energiekosten. Darüber hinaus sind weitere Sondereffekte, wie steuerliche Vergünstigungen, die Nutzung von THG-Quoten⁴ und insbesondere auch Fördermittel einzubeziehen.

Ein weiterer wesentlicher Faktor bei der TCO-Berechnung ist der Restwert des Fahrzeugs. Aufgrund von fehlenden Erfahrungswerten, einer sehr schnellen technischen Weiterentwicklung im Bereich der Batterien (somit Reichweiten) sowie insbesondere auch durch Marktverzerrungen durch die Förderprogramme ist eine Ermittlung derzeit noch mit großen

⁴ [\(ADAC, 2023\)](#)

Unsicherheiten verbunden⁵. Dies betrifft im Wesentlichen den Bereich der Pkw und N1 und dabei auch im Schwerpunkt Fahrzeuge, die im Leasing beschafft werden. Insbesondere im Leasing kann es aufgrund konservativer Berechnungen der Leasinggeber hierdurch zu relativ hohen Leasingraten kommen.

Da Fahrzeuge in den Klassen N2 und N3 insbesondere im kommunalen Umfeld sehr lange genutzt werden und somit die Beschaffungskosten über die gesamte Nutzungszeit vollständig abgeschrieben bzw. verteilt werden können, ist dieser Effekt bei den TCO nicht relevant.

Da PHEV über zwei vollwertige Antriebsstränge (ICE und BEV) verfügen, entfallen die positiven Kosteneffekte des BEV bei der Wartung bzw. können sich sogar ins Gegenteil verkehren, da für beide Antriebsstränge Wartungskosten anfallen. Dazu wirken sich die bei einer intensiven Nutzung des ICE-Antriebs höheren Kraftstoffkosten negativ auf die TCO-Betrachtung aus. Darüber hinaus entfallen steuerliche Effekte sowie Förderungen. Mit Blick auf die TCO liegen die Kosten bei PHEV somit deutlich über denen von BEV.

Die Investitionskosten von FCEV liegen nochmals deutlich über den BEV und PHEV. Zudem ist davon auszugehen, dass die Wartungskosten signifikant höher als bei BEV und ICE sind. Hierzu liegen jedoch noch keine belastbaren Daten vor, da es bisher zu wenige Erfahrungswerte gibt. Zudem leiden FCEV aktuell noch an vielen „Kinderkrankheiten“ wodurch die Wartungskosten im Regelbetrieb noch nicht final bewertet werden können. Als Faustformel, die von namhaften Herstellern für BEV- und FCEV-Großfahrzeugen genannt wird, können tendenziell für BEV-Nutzfahrzeuge 50 % und für FCEV ca. 150 % der Wartungskosten des vergleichbaren ICE angesetzt werden. Schwerwiegender sind jedoch die Ausfallkosten der FCEV aufgrund der „Kinderkrankheiten“, welche jedoch aktuell nicht in die TCO-Berechnung einfließen. Hinzu kommen aktuell noch deutlich höhere Kraftstoffkosten.

Beispiel 100 km Pkw

FCEV: 1 kg H₂/100km = 14,00 €

BEV: 20 kWh/100km = 8,00 € (0,40 €/kWh)

Das Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung ISI zeigt in einer aktuellen Studie auf, dass sich diese Kosten auch in Zukunft, aller Voraussicht nach, nicht nach unten entwickeln werden.

Die Ergebnisse für das Jahr 2030 zeigen, dass die Wasserstoffnachfrage mit etwas mehr als 40 TWh zu diesem Zeitpunkt noch nicht sehr hoch sein wird. Bestimmte

⁵ [\(Deutsche Automobil Treuhand GmbH, 2023\)](#)

*Industrieanwendungen könnten dabei die Wasserstoffnachfrage dominieren. Auf diese sollte sich auch die Förderung in den nächsten Jahren konzentrieren. **Niedrige Großhandelspreise sind jedenfalls eher nicht zu erwarten** und dürften damit auch nicht zur Steigerung der Wasserstoffnachfrage beitragen.*⁶

Während eine TCO-Kostenbetrachtung für Pkw heute schon ausreichend belastbar erstellt werden kann, wie es z.B. in der ADAC-Kostenberechnung erfolgt, stellt dies bei elektrischen Nutzfahrzeugen, aufgrund der zum aktuellen Zeitpunkt noch sehr geringen Verfügbarkeit von Nutzungsdaten, insbesondere für schwere Nutzfahrzeuge N3, eine besondere Herausforderung dar. Nochmals erschwerend kommt hinzu, dass viele Nutzfahrzeuge im kommunalen Einsatz und bei Verkehrsbetrieben über Sonderaufbauten bzw. -umbauten verfügen, wodurch zum aktuellen Zeitpunkt nicht nur die Verfügbarkeit von Nutzungsdaten problematisch ist, sondern hier auch schon die der Anschaffungskosten, die in der Regel hoch individuell je Fahrzeug sind.

Aktuelle Daten zu den Anschaffungskosten für Nutzfahrzeuge werden durch die Hersteller (OEM) nur bei konkreten Kaufanfragen herausgegeben, wodurch für diese Untersuchung nur grobe Werte aus eigenen Recherchen und vergleichbaren Projekten genutzt werden können.

3.2.6.2 Kosten N1 und N2

Eine beispielhafte Berechnung des Leasing-Unternehmens Arval zeigt, dass bei einer TCO-Kostenbetrachtung für einen Renault Kangoo die TCO der Elektroversion bereits heute günstiger als bei einem Diesel sein können.

⁶ [\(Fraunhofer Institut für System- und Innovationsforschung ISI, 2023\)](#)

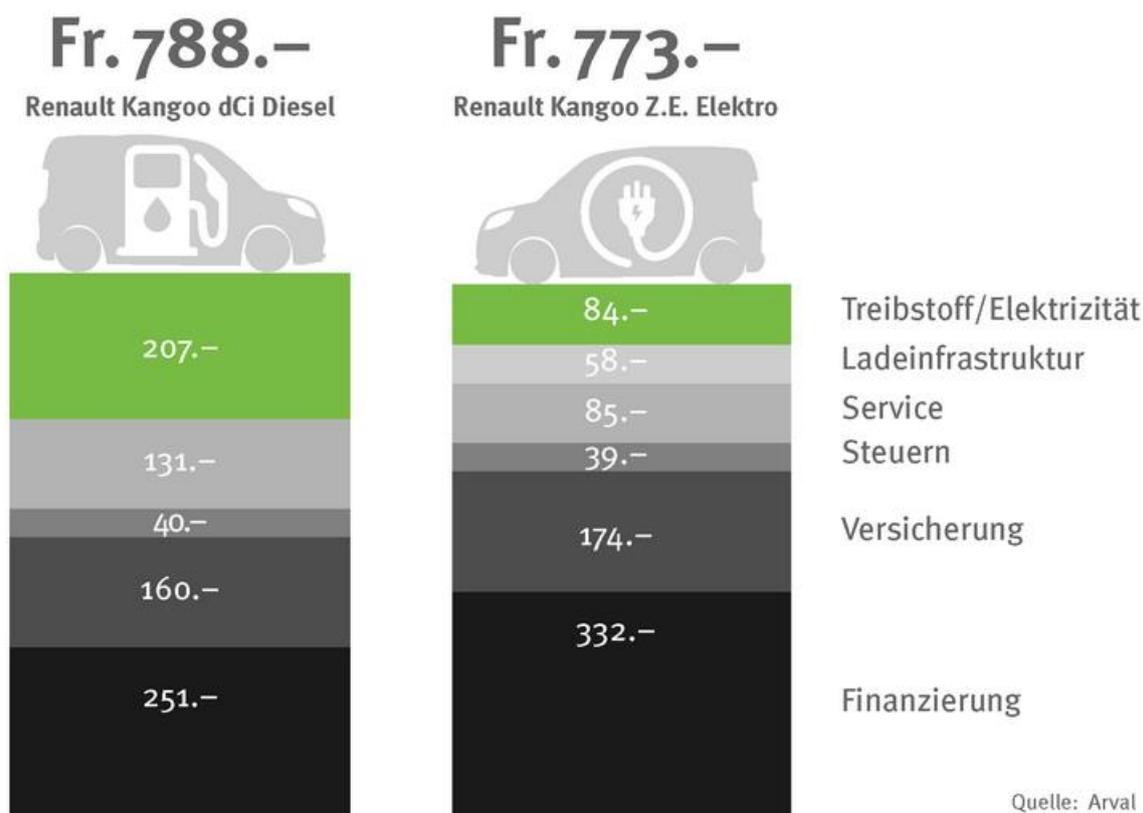


Abbildung 3-16: TCO-Kostenbetrachtung - Diesel und Elektroauto im Vergleich

Zu vergleichbaren Ergebnissen für BEV-Transporter kommt eine Untersuchung der Umweltorganisation Transport & Environment (T&E) ⁷. Nach dieser Untersuchung liegen die Kosten für Anschaffung und Betrieb im Schnitt 28 % unter denen eines vergleichbaren ICE. Untersucht wurden die großen Märkte Frankreich, Deutschland, Italien, Polen und Spanien sowie das Vereinigte Königreich.

Für Deutschland errechnen T&E für einen leichten E-Transporter (N1) durchschnittliche Gesamtbetriebskosten von zehn Cent pro Kilometer, bei einem Dieselmotormodell betragen sie 15 Cent. Bei schweren Transportern (N2) über 3,5 Tonnen liegen die Werte bei 17 Cent für E-Mobile und 23 Cent für Verbrenner. Grundlage ist jeweils eine Haltedauer von fünf Jahren und eine jährliche Fahrleistung von 37.700 km. Berechnet wurden auch die Gesamtbetriebskosten für unterschiedliche Haltergruppen und Finanzierungsmodelle; in jedem Fall schnitt das Elektroauto finanziell besser ab.

Für Fahrzeuge im kommunalen Umfeld sind diese Ergebnisse zunächst mit einer gewissen Vorsicht zu betrachten, da die Fahrzeugnutzung in diesen Bereichen zu einer deutlich

⁷ [\(European Federation for Transport and Environment, 2022\)](#)

geringeren Jahresfahrleistung führt. Andererseits haben gerade Elektrofahrzeuge aufgrund der technischen Bedingungen einen deutlich geringeren Verschleiß und können durch die niedrige Fahrleistung deutlich länger genutzt werden. Es zeigt sich zudem, dass die bisher als Achillesferse betrachtete Lebensdauer der Batterie mit den neuen Technologien deutlich zugenommen hat und nochmals zunehmen wird. Geht man somit von einer längeren Nutzungsdauer aus, können die ermittelten Werte der Studien auch auf den kommunalen Nutzungsbe- reich angewandt werden.

3.2.6.3 Kosten schwere Nutzfahrzeuge N3

Eine Studie des International Council on Clean Transportation (ICCT) aus dem Jahr 2021 hat die Anschaffungskosten für schwere emissionsfreie Lkw unter die Lupe genommen. Die Or- ganisation ließ dafür verfügbare Literatur auswerten und stellt auf Basis von Modellen Prog- nosen auf. Die Untersuchung gibt einen Überblick darüber, an welchen Stellen die Kosten in den kommenden Jahren sinken werden.

In den Fokus stellt ICCT schwere Lastkraftwagen – Klasse-8-Lkw in den USA und ihre euro- päischen Klasse-5-Pendants – die in den Vereinigten Staaten und der Europäischen Union für etwa die Hälfte des Kraftstoffverbrauchs und der Treibhausgasemissionen im Sektor der schweren Nutzfahrzeuge verantwortlich seien. Da es aber um energie- und leistungsspezifi- sche Kostenwerte gehe, seien die Ergebnisse trotz des Schwerpunkts auch auf andere Lkw- Größen und -Anwendungen übertragbar. ICCT merkt an, dass aufgrund des noch jungen Marktes nur wenige öffentlich zugängliche Daten über die Kosten von emissionsfreien Nutz- fahrzeugen existierten – vor allem bei Lkw.

Im Rahmen der Analyse wurden repräsentative Fahrzeugmodelle für BEV- und FCEV-Lkw entwickelt. Als Vergleichsbasis für den BEV-Lkw diente eine Sattelzugmaschine der Klasse 8 mit Tageskabine, die ungefähr auf dem Volvo VNR 300 basiert. Als Vergleichsbasis für den FCEV-Lkw wurde eine Sattelzugmaschine der Klasse 8 mit Schlafkabine verwendet.

ICCT stellt in seiner Studie zunächst fest, dass die Anschaffungskosten für BEV- und FCEV- Lkw stark variieren können. Die Organisation macht für E-Lkw eine Preisspanne zwischen etwa 200.000 bis 800.000 US-Dollar aus. Grundsätzlich steigen die Kosten mit zunehmender Reichweite der Fahrzeuge, also in Abhängigkeit von der Gesamtkapazität der Batterien, an, erläutert ICCT. Bei FCEV-Lkw werden die Kosten maßgeblich durch die Brennstoffzellenein- heit bestimmt, die Preisspanne für diese Fahrzeuge liegt zwischen 200.000 und 600.000 Dol- lar.

85 bis 95 Prozent der gegenwärtigen Gesamtkosten entfallen dabei auf die elektrischen An- triebssysteme. ICCT geht davon aus, dass dieser Anteil in den kommenden zehn Jahren

sinken wird – und zwar voraussichtlich auf 75 bis 85 Prozent. Als Grund gibt die Organisation die durch technologische und wirtschaftliche Änderungen bedingte Kostenreduktion bei Batterie- und Brennstoffzellensystemen an, deren Kostenaufwand um schätzungsweise 50 beziehungsweise 65 Prozent sinken werde.

Für seine Berechnungen der Kosten für BEV-Lkw nimmt ICCT ein 600-kWh-Batteriepaket zugrunde, das die Annahme widerspiegeln sollte, dass die Batteriepacks in größeren Größen angeboten werden, wenn die Kosten sinken und sich die Energiedichte verbessert. Das Batteriepaket macht in den Berechnungen von ICCT etwa 60 Prozent der gesamten Fahrzeugkosten aus. Die Organisation spezifiziert dabei, dass indirekte Kosten wie Forschung und Entwicklung oder Marketing sowie ein Gewinnaufschlag nicht mit einberechnet wurden. Das gesamte E-Antriebsystem, einschließlich des Batteriepacks und der Leistungselektronik, machten im Jahr 2020 schätzungsweise 85 Prozent der Fahrzeugkosten aus.

ICCT geht davon aus, dass die kombinierten Kosten für das Batteriepaket und den Elektroantrieb (Nennleistung zwischen 350 kW und 500 kW) in den Jahren 2025 und 2030 um 31 Prozent beziehungsweise 55 Prozent fallen werden. Zusammen machten die beiden Systeme etwa 99 Prozent der gesamten Kostensenkungen bei den Fahrzeugen aus. Insgesamt werden die Kosten für BEV-Lkw um 23 Prozent im Jahr 2025 und gar um ganze 40 Prozent im Jahr 2030 fallen, so die Schätzungen.

Bei den FCEV-Fahrzeugen machen die Brennstoffzelleneinheit und das Wasserstoffspeichersystem zusammen im Jahr 2025 schätzungsweise fast 80 Prozent der Gesamtfahrzeugkosten aus. Die Studie geht von einer erheblichen Kostensenkung bei Brennstoffzellen (30 Prozent niedriger im Jahr 2030 im Vergleich zu 2025) und Wasserstoffspeichersystemen (21 Prozent niedriger im Jahr 2030 im Vergleich zu 2025) aus. Die Kostenreduzierungen, gekoppelt mit den Einsparungen bei Batteriepacks und Elektroantrieben, werden dazu führen, dass die Fahrzeugkosten zwischen 2025 und 2030 insgesamt um 23 Prozent sinken werden, so ICCT.

An dieser Stelle merkt ICCT an, dass die Brennstoffzellentechnologie im Lkw-Sektor längst nicht so weit ist wie bei reinen E-Nutzfahrzeugen. Erst ab dem Jahr ab 2023 oder später würden marktfreie Modelle verfügbar sein, was dem Sektor wiederum Spielraum für Lern- und Skaleneffekte gebe und eine vernünftige Kostenschätzung für den frühen Markt machbar mache.

Grundsätzlich unterscheidet die Studie zwischen Energiebatterien für Batterie-elektrische Lkw, die in erster Linie zur Energiespeicherung verwendet werden, und Leistungsbatterien, die hauptsächlich zur Bereitstellung unmittelbarer, hoher Leistung verwendet werden und in Brennstoffzellen-Lkw zum Einsatz kommen. Im Jahr 2020 werden der Studie zufolge die

durchschnittlichen Kosten für Energiebatterien auf Paketebene bei etwa 240 Dollar/kWh Nennkapazität liegen. Bis 2025 fallen sie laut Schätzungen unter 150 Dollar/kWh, bis 2030 auf 100 Dollar/kWh. Für die Leistungsbatterien sieht die Studie die Kosten von fast 500 Dollar/kWh im Jahr 2020 auf weniger als 300 Dollar/kWh im Jahr 2030 sinken.

Die durchschnittlichen Kosten für Brennstoffzelleneinheiten im Jahr 2020 gibt ICCT mit 500 Dollar/kWh an, die im Jahr 2030 auf 240 Dollar/kWh sinken werden. Die durchschnittlichen gemeldeten Kosten eines Wasserstoffspeichersystems liegen im Jahr 2020 bei fast 1.250 Dollar/kg nutzbaren Wasserstoffs, bis 2030 sollen sie auf durchschnittlich 700 Dollar/kg fallen.

Die durchschnittlichen berichteten Kosten für den E-Antrieb im Jahr 2020 liegen bei etwa 60 Dollar/kWh Nennleistung des Elektromotors. Dies wird voraussichtlich bis 2030 auf 25 Dollar/kWh sinken.

Insgesamt kommt die Studie zu dem Ergebnis, dass batterieelektrische Langstrecken-Lkw in Deutschland bereits in diesem Jahr die Gesamtbetriebskosten von Dieselfahrzeugen erreicht haben. Das liegt insbesondere an staatlichen Kaufprämien, die bis zu 80 Prozent der Differenz zwischen den Anschaffungskosten eines Elektro- und eines Diesel-Lkw bis zu 450.000 Euro abdecken. Vor allem, weil E-Lkw weiterhin von der Lkw-Maut befreit sind, seien sie schon heute eine kostengünstigere Alternative für Lkw-Betreiber, so das ICCT.

Ohne die Kaufförderung würden batterieelektrische Langstrecken-Lkw in Deutschland bei den Gesamtbetriebskosten mit Diesel-Lkw erst im weiteren Verlauf der ersten Hälfte dieses Jahrzehnts gleichziehen. Die kontinuierliche Senkung der Batteriekosten und die Verbesserung der Energiedichte der Batterien haben hier laut den Studienautoren einen entscheidenden Einfluss auf die Entwicklung der Gesamtbetriebskosten. Der Kostenvorteil von Elektro-Lkw gegenüber Diesel-Lkw komme dabei auch durch geringere Instandhaltungskosten zustande.

Überträgt man diese Ergebnisse der batterieelektrischen Langstrecken-Lkw auf den kommunalen Bereich, so kann von einer deutlich verzögerten positiven Entwicklung ausgegangen werden. Dies liegt vor allem daran, dass die positiven Kosteneffekte aus der Energie bei der geringen Fahrleistung der Fahrzeuge weniger wirken und die hohen Investitionskosten einen deutlich stärkeren Einfluss auf die Gesamtkosten haben. Zudem haben Effekte wie die Mautbefreiung aufgrund des Einsatzgebietes keine Bedeutung. Dies bedeutet, dass eine vergleichbare Wirtschaftlichkeit zu ICE-Fahrzeugen erst mit einer deutlichen Reduzierung der Beschaffungskosten einhergeht. Für die Praxis bedeutet dies, dass eine wirtschaftlich tragfähige Umstellung bei den N3 Fahrzeugen auch in den kommenden Jahren nur mit erheblichen Fördermitteln möglich sein wird. Wie bereits dargestellt, stellt sich die Situation bei den N1 Fahrzeugen weniger herausfordernd dar, aber auch hier ist immer noch die bisherige Förderung des

Bundes (4.500 € Umweltbonus) eingerechnet, der jedoch seit dem 01.09.2023 für Unternehmen entfällt. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass sich die Preisstrukturen der Hersteller für BEV bis 2026 an die der ICE angleichen werden. Einsatz von Elektrofahrzeugen bei der Feuerwehr

Im Rahmen des Projekts „eLHF“ erprobte die Berliner Feuerwehr von 2020 bis 2022 ein Löschfahrzeug des Typs „Rosenbauer RT“. Das eLHF ermöglicht einen rein elektrischen Fahr- und Nutzbetrieb. Sein Batteriespeicher liefert Strom für Einsatzfahrten und den Betrieb der gesamten Löschtechnik auf der Einsatzstelle. Darüber hinaus gibt es im Fahrzeug einen Dieselmotor, der als Range Extender den Speicher auflädt und ggf. einen dauerhaften Betrieb sicherstellt. Seit 2022 fährt das Fahrzeug im Regelbetrieb.

Dieser erste Versuch zeigt, dass der Einsatz von Elektromobilität auch in diesem Fahrzeugsegment perspektivisch möglich ist. Neben dem in diesem Versuch eingesetzten Fahrzeug, gibt es zwischenzeitlich eine Vielfalt auch bei Sonderfahrzeugen der Feuerwehr, die auf handelsüblichen Fahrzeugchassis für elektrische Nutzfahrzeuge aufgebaut werden.

Insgesamt befindet sich der Einsatz von taktischen Einsatzfahrzeugen jedoch immer noch in der Erprobungsphase und wird aus Sicht des Beraters nur bei großen Berufsfeuerwehren mit ausreichender Betreuung und möglichen Ersatzfahrzeugen als sinnvoll erachtet. Ein Einsatz bei der Gemeinde Walluf ist somit nicht sinnvoll und birgt hohe Einsatz- und Kostenrisiken. Sinnvolle Einsatzgebiete bei der Feuerwehr finden sich jedoch bei den nicht taktischen Einsatzfahrzeugen, z.B. bei Pkw und Transportern.

Eine Bewertung der Nutzung von Wasserfahrzeugen mit Elektroantrieb ist nicht Bestandteil dieses Konzepts.

3.2.7 Nutzung von Lastenrädern

In vielen Städten weltweit nimmt die Belastung durch Verkehr, Luftverschmutzung und Lärm stetig zu. In diesem Kontext gewinnen alternative Verkehrsmittel und umweltfreundliche Lösungen an Bedeutung. Eine innovative und nachhaltige Herangehensweise findet sich im Einsatz von Lastenrädern. Diese umweltfreundlichen Gefährte bieten nicht nur eine effiziente Lösung für die Herausforderungen urbaner Umgebungen, sondern tragen auch zur Reduzierung von Emissionen und zur Förderung einer grünen Stadtkultur bei.

Ein Beispiel für den erfolgreichen Einsatz von Lastenrädern finden sich in vielen Bereichen, wie z.B. bei der Stadtreinigung. So werden beispielsweise in Kopenhagen vermehrt Cargo-Bikes eingesetzt, um kleine Müllbehälter zu leeren und Müll aus öffentlichen Plätzen zu entfernen. Diese Lastenräder sind nicht nur flexibel und leicht manövrierbar, sondern ermöglichen

auch einen schnellen Zugang zu engen Straßen und Fußgängerzonen, wo herkömmliche Müllfahrzeuge Schwierigkeiten hätten.

Ein weiteres Beispiel stammt aus Amsterdam, wo Lastenräder nicht nur für die Stadtreinigung, sondern auch für die Sammlung von Recyclingmaterialien genutzt werden. Speziell angefertigte Cargo-Bikes ermöglichen den Müllsammlern, verschiedene Abfallfraktionen effizient zu trennen und direkt zu den Recyclinganlagen zu transportieren. Dieser Ansatz trägt nicht nur zur Reduzierung von Transportkosten bei, sondern unterstützt auch das Ziel, die Recyclingquoten zu erhöhen.

In deutschen Städten haben kommunale Betriebe zunehmend begonnen, Lastenräder in ihre Flotten aufzunehmen. Diese werden nicht nur für die Reinigung von öffentlichen Plätzen genutzt, sondern auch für die Leerung von Mülleimern in Fußgängerzonen. Die Mitarbeiter der Stadtreinigung können dank dieser umweltfreundlichen Fortbewegungsmittel schnell und effizient reagieren, um die Sauberkeit in stark frequentierten Bereichen zu gewährleisten.

In einem groß angelegten Forschungsprojekt „TRASHH - Technologisch-wirtschaftliche Analyse der Einsatzmöglichkeiten von Lastenrädern in kommunalen Einrichtungen öffentlichen Rechts am Beispiel der Stadtreinigung Hamburg (SRH)“ wurden die Einsatzpotenziale von elektrisch unterstützten Lastenrädern (E-Lastenrädern) für öffentliche Organisationen und Dienstleister erstmalig durch das Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR), Institut für Verkehrsforschung, Verkehrsmärkte & -angebote, wissenschaftlich untersucht.

Das Ziel des Projekts war zu zeigen, dass Umweltbelastungen durch den Einsatz emissionsfreier Fahrzeuge im Dienstleistungsbereich vermieden bzw. stark reduziert werden können. Die Analysen von SRH und DLR haben vielversprechende Einsatzfelder ergeben, in denen die E-Lastenräder bis zum Projektende im Dezember 2020 im Arbeitsalltag der Stadtreinigung Hamburg pilotiert wurden. Dazu gehörten u. a. die Grünflächenreinigung, bestimmte Bereiche der Straßen- und Gehwegreinigung oder die Reinigung der Solarpressmülleimer in der Hamburger Innenstadt. Auch beim Einsatz der „Kümmerer“, welche in Gebieten mit erhöhtem Reinigungsbedarf unterwegs sind, wurden die E-Lastenräder bereits in mehreren Stadtteilen genutzt. Zur Anwendung kamen E-Lastenräder verschiedener Bauformen und Hersteller, wobei alle E-Lastenräder für die Belange der Stadtreinigung Hamburg umgebaut und nachgerüstet wurden (z.B. Halterungen für Werkzeug, Regenschutz). Die Ergebnisse des Forschungsvorhabens zeigen das ökologische, ökonomische und soziale Potenzial, das mit einer passgenauen Integration von E-Lastenrädern in gewerbliche Flotten verbunden ist.

- E-Lastenräder eignen sich besonders in sensiblen Gebieten wie Grünflächen, da sie leise und emissionsfrei sind.

- E-Lastenräder können Arbeitsprozesse flexibilisieren, einige Aufgaben lassen sich damit effizienter erledigen.
- E-Lastenräder sind ein Mobilitätsgewinn, insbesondere für Mitarbeiter/-innen ohne Führerschein.
- Lastenradfahrer/-innen erhalten aufgrund ihrer besonderen Tätigkeit mehr Wertschätzung von Bürger/-innen und der Führungsebene.
- Die Akzeptanz der E-Lastenräder ist besonders bei den Mitarbeiter/-innen groß, die eigenständiges und eigenverantwortliches Arbeiten schätzen. Anreizsysteme können die Akzeptanz zusätzlich erhöhen.
- Die E-Lastenräder erhöhen die Sichtbarkeit der SRH im Stadtbild, die Fahrer/-innen leisten durch ihre Bürgerkontakte täglich Bildungsarbeit.
- Der Einsatz von E-Lastenrädern bietet erhebliche CO₂-Einsparpotenziale sowie Möglichkeiten der Kostenreduzierung in der Fahrzeugflotte.
- Die Einführung der E-Lastenräder ist durch ein Changemanagement eng zu begleiten. Vorgesetzte spielen hierbei als Change Agent und Vorbild eine wichtige Rolle.

Weitere Beispiele:

Die Stadt Freiburg und die Abfallwirtschaft und Stadtreinigung Freiburg (ASF) haben 2021 ein Pilotprojekt gestartet, dessen zentraler Bestandteil ein auf die Nutzung von Lastenfahrrädern ausgelegtes Reinigungskonzept ist. Für die Umsetzung wurden sechs neue, speziell für die städtischen Reinigungsarbeiten konzipierte Lastenfahrräder angeschafft.

Bei den Ahlener Umweltbetrieben kommt das Lastenfahrrad „Babboe Curve-E“ zum Einsatz. Auch hier wird Müll, wie Dosen, Verpackungen und Flaschen, mit einem E-Bike eingesammelt und entsorgt. Früher mussten die Mitarbeiter/-innen mit einem Handkarren und zu Fuß in die Wohngebiete des Ahlener Westens gehen, um mit der Reinigung zu beginnen. Das beanspruchte sehr viel Zeit, die nicht mehr für die Reinigung verwendet werden konnte. Dies hat sich dank des E-Bikes verändert, denn jetzt kann ein Bezirk komplett abgearbeitet werden und oftmals bleibt noch Zeit für andere Einsatzorte.

Die Stadt London nutzt den Dienstleister Veolia E-Bikes bei der Stadtreinigung. Das Besondere an diesen Rädern ist, dass Sie einen Aufbau haben, mit denen verschiedene Reinigungsgeräte und Mittel transportiert werden können. Eine weitere Besonderheit dieser Fahrräder ist, dass sie mit Wasserdruckreinigern ausgestattet sind, mit denen die Straßen abgesprüht werden können. Alle Räder kommen dort zum Einsatz, wo sofort und schnell gereinigt werden muss. Enge Gassen sind dank der E-Bikes genauso wenig ein Problem wie Regen, sind die Mitarbeiter/-innen doch durch eine angebrachte Scheibe geschützt. Die Reinigungsräder sind

Bestandteil einer Flotte aus insgesamt 60 elektrischen Geräten, die im Londoner Westend eingesetzt werden.

Um seinen Fuhrpark flexibler und gleichzeitig nachhaltiger aufzustellen, setzt der Hagener Entsorgungsbetrieb (HEB) seit 2023 insgesamt sieben elektrische Lastenfahrräder im Bereich Straßenreinigung ein.

Die Aachener Stadtreinigung setzt seit 2018 mehrere Lastenräder bei der Straßenreinigung ein. Ebenso die Stadtreinigung Hanau für die Innenstadt sowie seit 2020 die Stadtreinigung Regensburg.

Seit 2018 übernimmt recyclehero in Hamburg die Entsorgung von recyclebaren Wertstoffen (Altglas, Altpapier, Altkleider) sowie die Rückgabe von Pfandflaschen für Betriebe & Privathaushalte. Hinzugekommen ist im Laufe der Jahre auch der kostenlose Kleider-Abholdienst für Privathaushalte.



Abbildung 3-17 Lastenrad Stadtbetrieb Aachen (Modell Sotimo Pro Cargo)



Abbildung 3-18: Lasters recyclehero

Empfehlung:

Umsetzung:

Es wird empfohlen, ein Pilotprojekt in der Verwaltung der Gemeinde Walluf zu initiieren, um erste Erfahrungen zu sammeln. Hierzu sollen zunächst geeignete Einsatzbereiche identifiziert werden.

Beschaffung von E-Lastenrädern

- Robuste und bereits erprobte Modelle wählen, dabei auf zwei oder drei Modelle konzentrieren (Modelle, mit denen gute Erfahrungen gemacht wurden, sind im TRASHH-Abschlussbericht zu finden).
- E-Lastenräder möglichst lokal beschaffen, um im Gewährleistungs- oder Garantiefall kurze Kommunikationswege zu haben.
- Modelle mit zuverlässiger einheitlicher E-Unterstützung wählen, um die Komplexität der Wartung zu reduzieren (Bewährte Systeme im TRASHH-Abschlussbericht zu finden).
- Bei Beschaffung schon Zusatz- und Ersatzakkus sowie Ladegeräte kaufen, um Ausfallwahrscheinlichkeiten zu reduzieren.

- Ausreichend Zeit für den mitunter langwierigen Beschaffungsvorgang einplanen.
- Auf Händler/Partner mit wenig Erfahrung im gewerblichen Bereich einstellen.
- Umbauten (Wetterschutz, Werkzeughalter, Boxen für persönliche Sachen der Fahrer/-in, etc.) ggf. durch eigene Werkstätten vornehmen lassen, um Zeit bei der Beschaffung zu sparen.

Einführung von E-Lastenrädern und zum Einsatz

- Enge Begleitung bei der Einführung: Einsatzbereiche und Prozessabläufe im Vorwege definieren und beispielhaft beschreiben.
- Den potenziellen Fahrer/-innen Probefahrten und Verkehrssicherheitstraining ermöglichen.
- Auf Freiwilligkeit bei der Auswahl der Fahrer/-innen setzen, um die Akzeptanz in der Anfangsphase zu erhöhen und positive Fürsprecher im Unternehmen zu haben.
- Abwägen zwischen Wartungsvertrag mit externem Partner (hierbei insbesondere auf genaue Beschreibung der erwarteten Wartungsleistung, -frequenz und -nachverfolgung achten) und Wartung durch eigene E-Lastenradmechaniker/innen/Fahrradwerk.
- Wichtigste Ersatzteile vorhalten, ggf. auch ein Ersatzrad, um Ausfälle im Tagesbetrieb zu minimieren.
- Anreize für die E-Lastenradnutzung schaffen, z.B. Rüstzeit oder Klimaschutzziele.
- Unternehmenskultur beachten: Einführung durch positive Berichterstattung begleiten, wichtige Unterstützer/-innen und Vorbilder gewinnen und für das Projekt sprechen lassen.
- Insbesondere die hohen Potenziale bei der CO₂ Einsparung lassen sich sehr gut für die interne und externe Kommunikation nutzen.



Abbildung 3-19: Lastenräder TRASHH Hamburg

4 Ladeinfrastrukturkonzept

4.1 Ladebedarfsanalyse Fuhrpark

Wie in Kapitel 3.1 vorgestellt, verfügt die Gemeinde Walluf über einen Pool von Nutzfahrzeugen, welche betrieblich genutzt werden. Diese stehen am Standort „Rathaus / Bauamt“ (siehe Abbildung 4-1).

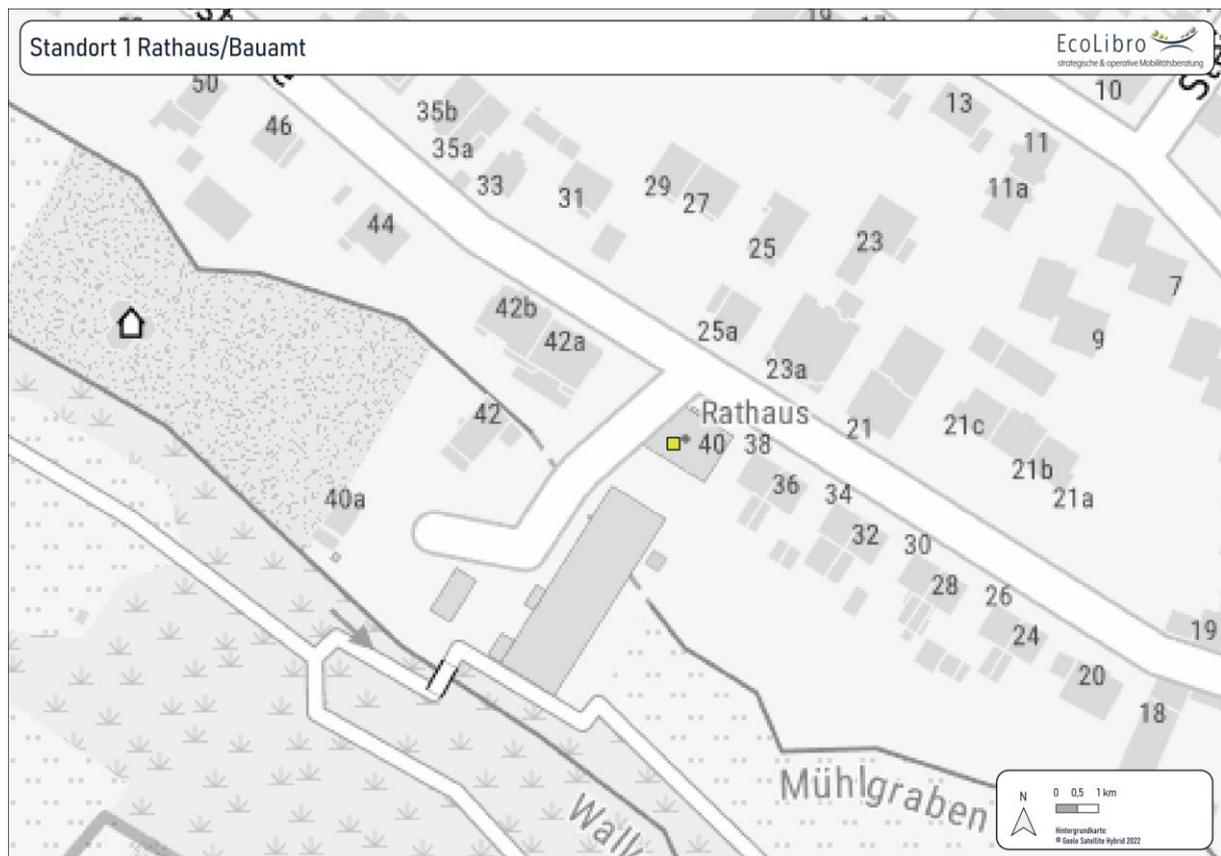


Abbildung 4-1: Standort 1 Rathaus / Bauamt

4.1.1 Standort „Rathaus / Bauamt“

In der Tabelle 4-1 sind die berechneten Mindestladeleistungen, der am Standort „Rathaus / Bauamt“ vorhandenen Nutzfahrzeuge, dargestellt.

Tabelle 4-1: Leistungsberechnung Betriebshof Gelände

| Nr. gemäß Fuhrparkstrukturliste | Fahrzeug | Fahrleistung Ø [km/Tag] | Energiebedarf pro Tag [kWh] | möglicher Ladezeitraum | mögliche Ladezeit [hh:mm] | Mindestladeleistung Fahrzeugbedarf [kW] | Mindestladeleistung technisch [kW] |
|---|------------|-------------------------|-----------------------------|------------------------|---------------------------|---|------------------------------------|
| 1 | RÜD GW 500 | IVECO Daily 4x4 | 17 | 17:00-07:00 | 14:00 | 1,5 | 4,2 |
| 2 | RÜD GM 520 | FUSO Canter | 16 | 17:00-07:00 | 14:00 | 1,4 | 4,2 |
| 3 | kein | Kramer 120 | 6 | 17:00-07:00 | 14:00 | 0,6 | 4,2 |
| 4 | RÜD 358 | Case JX 1070V | 30 | 17:00-07:00 | 14:00 | 2,6 | 4,2 |
| 5 | RÜD GW 66 | Goupil G4 | 2 | 17:00-07:00 | 14:00 | 0,2 | 4,2 |
| 6 | MA RM 200 | Goupil G4 | 2 | 17:00-07:00 | 14:00 | 0,2 | 4,2 |
| 7 | kein | AS 970/4 | 3 | 17:00-07:00 | 14:00 | 0,3 | 4,2 |
| 8 | kein | Kubota G23-3/HD | 3 | 17:00-07:00 | 14:00 | 0,3 | 4,2 |
| 9 | kein | Gianni Ferrari | 1 | 17:00-07:00 | 14:00 | 0,1 | 4,2 |
| 10 | RÜD GW 520 | Toyota Yaris Verso | 5 | 17:00-07:00 | 14:00 | 0,5 | 4,2 |
| 11 | RÜD GW 23 | Toyota Europe | 8 | 17:00-07:00 | 14:00 | 0,7 | 4,2 |
| 12 | RÜD GW 400 | Opel Corsa | 6 | 17:00-07:00 | 14:00 | 0,6 | 4,2 |
| 13 | RÜD GW 81E | Mercedes GLC300e | 34 | 07:00-17:00 | 10:00 | 4,1 | 11 |
| mind. Anschlussleistung [kW] (Nacht) | | | | | | 50,4 | |
| mind. Anschlussleistung [kW] (Tag) | | | | | | 11 | |

Die Berechnung erfolgt mit Hilfe der folgenden Formel. Dabei wird der Energiebedarf, welcher sich aus den gefahrenen Kilometern und dem Energieverbrauch eines BEV zusammensetzt, mit den Ladeverlusten multipliziert und durch die Standzeit des Fahrzeugs geteilt.

$$\text{tägl. Mindestladeleistungsbedarf}_{PKW} [kW] = \frac{\text{tägl. Energiebedarf}_{PKW} [kWh] * \text{Ladeverluste} [\%]^8}{\text{mögliche Ladezeit} [h]}$$

Es ist jedoch zu beachten, dass es sich bei der Berechnung um die Leistungen handelt, welche das Fahrzeug, unabhängig der technischen Möglichkeiten des Anschlusses auf Seiten der Ladeinfrastruktur, benötigt. Aus diesem Grund ist in der letzten Spalte die Ladeleistung angegeben, welche technisch anzusetzen ist. Bei einem dreiphasig angeschlossenen Ladepunkt liegt diese technisch bedingt bei 4,2 kW. Jedoch ist es möglich, Fahrzeuge, welche nur eine Phase zum Laden verbaut haben, ebenfalls an einem dreiphasig angeschlossenen Ladepunkt zu laden. Für das Fahrzeug mit der Nummer 13 wird empfohlen, eine Leistung von 11 kW bereitzustellen, da es sich um ein Fahrzeug handelt, welches auch einen privaten Fahranteil besitzt. Dieser wurde innerhalb der Analysen jedoch nicht analysiert, weshalb es zu Abweichungen bei der berechneten Mindestladeleistung kommen kann.

Wie zu erkennen ist, würde der Anschluss in der Nacht durch die Nutzfahrzeuge bis zu 55 kW beansprucht, am Tag würde die Mehrbelastung bis zu 11 kW betragen.

4.2 Ladestandortanalyse

Bei der Errichtung von Ladeinfrastruktur ist die Prüfung der elektrischen Energieversorgung im Vorfeld unabdingbar. Diese Analyse erfolgt mit Hilfe der Lastganganalyse. Hierbei wird der Lastgang des Gebäudes, an welchem die Ladeinfrastruktur installiert werden soll, mit den Ladelastgängen der Fahrzeuge verrechnet. Der dabei sichtbar werdende Lastgang wird im Anschluss genutzt, um eine Aussage darüber zu treffen, ob die momentan verbaute Anschlussleistung des Verteilnetzbetreibers ausreicht oder ggf. überlastet wird. Die Ladelastgänge der Fahrzeuge ergeben sich dabei aus den Bedarfsanalysen, welche in Kapitel 4.1 vorgestellt wurden.

Sollten Erzeugungsanlagen am Standort installiert sein, so können diese Lastgänge ebenfalls mit in die Analyse einfließen, um gegebenenfalls die Eigennutzung des erzeugten Stroms zu erhöhen. Ebenfalls wird dadurch eine Aussage über die Nutzung eines Speichers für die Lastspitzenkappung möglich. Liegt ein Lastgang für ein Gebäude nicht vor, so ist die maximal abnehmbare Anschlussleistung ausschlaggebend dafür, ob die Ladeinfrastruktur implementiert werden kann oder nicht.

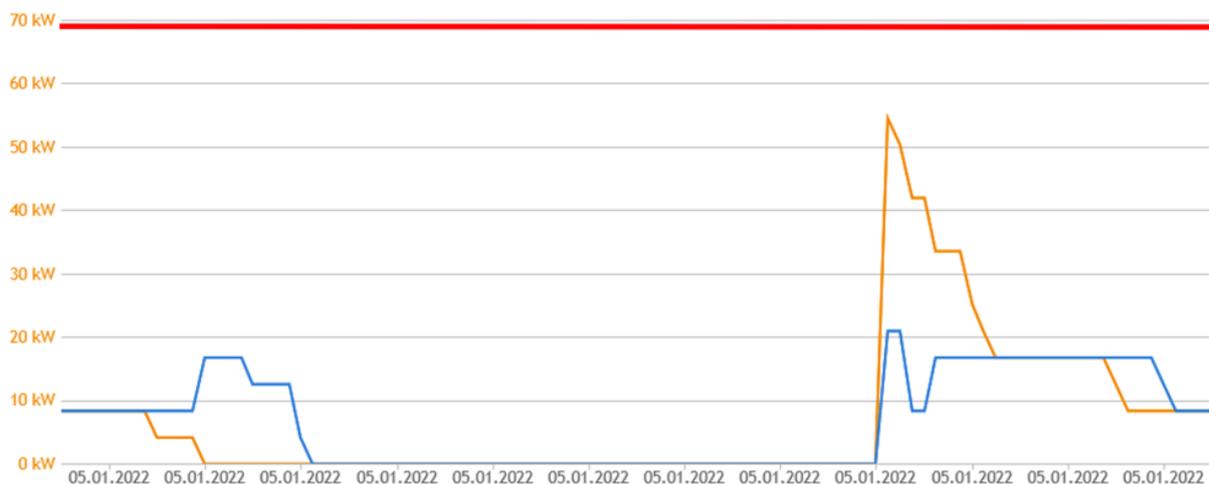
⁸ Der Mindestladeleistung pro Tag beinhaltet die Ladeverluste von mind. 20% im AC-Ladebereich

4.2.2 Lade-Case Nutzfahrzeuge

Der Vorteil beim Lade-Case für die Nutzfahrzeuge liegt im Wesentlichen darin, dass jedes Fahrzeug individuell betrachtet wird und somit auch eine individuelle Lastgangprognose möglich ist. Neben den unterschiedlichen Ladeleistungen sind dabei auch die Ladezeiten individuell. Dies hat den Grund, dass bei Fahrzeugen mit einer ermittelten Ladeleistung unterhalb der Mindestladeleistung, diese mit einer geringeren Ladezeit anzusetzen ist. Der Startzeitpunkt ist dabei gleich und die Gesamtbelastung nimmt mit der Zeit stufenweise ab. Für die Nutzfahrzeuge, welche nachts am Betrieb stehen, wird ein Ladezeitfenster von 17:00-07:00 Uhr angenommen.

4.2.3 Auswertung

Folgend wird der Standort Rathaus / Bauamt vorgestellt. In der Abbildung 4-3 sind die Lastgänge der bereits vorhandenen Nutzfahrzeuge dargestellt.



Cluster laden die Fahrzeuge weiterhin parallel; die einzelnen Cluster dagegen werden nacheinander angesprochen, um seriell zu laden. Haben beispielsweise vier Fahrzeuge eine Ladezeit von maximal einer Stunde und weitere Fahrzeuge eine maximale Ladedauer von zwei Stunden, können diese seriell geladen werden. Dies geschieht so lange, bis das Zeitfenster gefüllt ist. Danach werden die weiteren Cluster in Abhängigkeit der Ladeleistung im Zeitfenster verteilt, um die gesamte Leistung zum Laden der Fahrzeuge zu glätten. Durch dieses Prinzip lässt sich die notwendige Leistung auf knapp 20 kW senken.

4.2.4 Zusammenfassung

Durch die Bedarfsanalysen ist es möglich, ein genaues Ladeverhalten der Fahrzeuge zu erfassen, da diese gegebenenfalls mit einer höheren Ladeleistung als der technisch notwendigen von 4,2 kW geladen werden müssen. Jedoch ist auch hier zu erkennen, dass eine Leistung von 11 kW nicht notwendig ist. Laden alle Fahrzeuge zeitgleich, so ist eine Leistung von maximal 55 kW notwendig. Ein Abgleich mit dem Gebäudelastprofil konnte nicht durchgeführt werden, da dies nicht vorliegt. Jedoch ist die maximale Leistung, welche der Anschluss abgibt, bekannt. Diese liegt bei 70 kW. Somit ist eine Überlast am Anschluss durch die Ladevorgänge nicht zu erwarten. Im Betrieb sollte jedoch das Ladeverhalten der Fahrzeuge zusammen mit dem Lastprofil beobachtet werden, um mögliche Überlastungen frühzeitig erkennen zu können. Neben dem Prinzip der parallelen Fahrzeugladung besteht die Möglichkeit einer Kombination von parallelen und seriellen Ladevorgängen. Dadurch ist es möglich, die benötigte Leistung auf 20 kW zu reduzieren und die Ladevorgänge gleichmäßig im Ladezeitraum von 17:00 Uhr bis 07:00 Uhr zu verteilen. Die notwendigen Anforderungen an die Fahrzeuge und die Ladeinfrastruktur werden in den folgenden Kapiteln vorgestellt.

4.3 Technische Aspekte beim Aufbau der Fahrzeugbeschaffung und Ladeinfrastruktur

4.3.1 Ladestationen

Aus den vorherigen Analysen ergeben sich die Ladestandorte, die unterschiedlichen Nutzungsgruppen je Standort sowie die benötigte Anzahl an Ladepunkten mit der benötigten Ladeleistung. Anhand dieser Ergebnisse lassen sich die technischen Anforderungen an die Ladeinfrastruktur und die Versorgung der Ladepunkte definieren.

Auch wenn die benötigte Ladeleistungen wie im vorherigen Abschnitt dargestellt, unter 11 kW liegt, wird empfohlen, alle Ladepunkte dreiphasig mit jeweils 16 A also 11 kW je Ladepunkt anzuschließen. Über ein zusätzlich einzubindendes Lastmanagement werden diese dann

bedarfsorientiert gesteuert. In dieser Kombination können die Ladepunkte dann je nach Bedarf und verfügbaren Kapazitäten, bis zu 11 kW Ladeleistung bereitstellen. Alle Ladepunkte sind mit einer separaten Strom- sowie Netzwerkzuleitung zu versehen. Für die Stromzuleitungen wird ein Aderquerschnitt von mindestens 6 mm² pro 11 kW Ladepunkt empfohlen.

Für eine störungsfreie Kommunikation sollten Cat.6 oder Cat.7 Netzwerkleitungen verlegt werden. Alle Zuleitungen laufen gesammelt in Unterverteilungen zusammen, welche für die Ladestationen errichtet werden, und im jeweiligen Standort platziert werden können. Ferner ist darauf zu achten, dass über große Distanzen Signalverstärker für die Netzwerkleitungen vorgesehen werden. Gegebenenfalls sollte dann die Möglichkeit eines Lichtwellenleitersystem in Erwägung gezogen werden.

Die Ladestationen müssen ferner zwingend folgende Kriterien erfüllen:

- ISO 15118 „ready“ (PLC-Modul)
- Eichrechtskonformität
- Aufweckfunktion für serielles Laden

Für die Eichrechtskonformität müssen die Ladestationen in Verbindung mit dem Backend / der Abrechnungsdienstleistung (EMP) als Gesamtsystem aus Ladeeinrichtung, Messeinrichtung und Messwertübermittlung/Abrechnung die Anforderungen des Mess- und Eichrechts erfüllen und eine gültige Konformitätsbescheinigung/Baumusterprüfbescheinigung der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt (PTB) vorweisen.

4.3.2 Lastmanagement

Ein dynamisches Lastmanagement misst die Summe der von ihm messbaren, anliegenden Leistungen und kann diese bei Bedarf regeln. Im Falle von Ladeinfrastruktur kann somit sichergestellt werden, dass die technisch mögliche Anschlussleistung zu keinem Zeitpunkt überschritten wird. Des Weiteren ermöglicht das Lastmanagement das Entgegenwirken einer Schiefllast, welche das Netz mit voranschreitendem Ausbau von Ladeinfrastruktur immer mehr belasten wird.

Das Lastmanagement kann sowohl in Form eines Systems innerhalb der Unterverteilung als auch direkt über die einzelnen Ladepunkte realisiert werden. Zweiteres ist nicht zu empfehlen, da so das Lastmanagement und somit jede Wallbox auf einen Herstellertyp reduziert wird und somit nicht herstellerunabhängig zu betreiben ist. Wie bereits im Kapitel 4.2 **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** beschrieben, kann durch ein gezieltes Ansteuern von Ladestationen die Belastung des Gebäudeanschlusses weiter reduziert werden. Um dieses Prinzip jedoch zu ermöglichen, ist es wichtig, ein Lastmanagement einzusetzen, welches Ladestationen spannungsfrei schalten kann. Dies ist notwendig, da Fahrzeuge, welche an einer

Ladestation angeschlossen sind und nicht geladen werden, dennoch mit der Ladestation Daten austauschen, um die Sicherheit zu gewährleisten. Dies sorgt jedoch dafür, dass die Fahrzeuge nach einiger Zeit in den „Ruhemodus“ verfallen und eine Ladung nicht mehr gestartet werden kann. Damit eine Ladung starten kann, müsste der Ladestecker aus und wieder eingesteckt werden. Sollte keine Spannung an der Ladestation anliegen, gibt es auch keine Kommunikation zwischen Fahrzeug und Ladestation und das Fahrzeug bemerkt nicht, dass es angeschlossen ist. So wird der Ruhemodus umgangen und eine Ladung zum späteren Zeitpunkt ist ohne erneutes Einstecken des Steckers möglich. Um die Ladeleistung noch weiter zu reduzieren, ist es notwendig, dass die Fahrzeuge immer an den für sie zugewiesenen Stellplatz fahren, damit die Ladestation für den jeweiligen Zeitraum freigegeben wird.

Das Last- und Lademanagement sollte folgende technische Anforderungen erfüllen:

- Freie Kommunikationsschnittstelle(n) für unterschiedliche Ladepunkte (herstellereigen)
- Dynamische Regelung der Ladeleistungen
- Ausfallsicherheit - Blackout-Schutz
- Einbindung von Eigenerzeugungsanlagen (z. B. Photovoltaikanlagen)
- Priorisierung bestimmter Ladepunkte
- Möglichkeit Ladestationen spannungsfrei zu schalten

4.4 Investitionsplan

Nachfolgend werden die potenziellen Investitionskosten dargestellt. Die Werte für die Investitionskosten für Installation und Ladestationen basieren auf Kostendaten des Leitfadens Ladefachinfrastruktur und Umfeldmaßnahmen für Wohnungswirtschaft und Verwaltung des ZVEI e.V. (Verband der Elektro- und Digitalindustrie Fachverband Elektroinstallationssysteme) aus dem Jahr 2022.⁹ Aufgrund der aktuellen Preisentwicklung sind Inflationsaufschläge zu berücksichtigen.

Mögliche Kosten für die Netzanbindung und ggf. Ertüchtigung des Netzanschlusses, die durch den Netzbetreiber entstehen können, wurden auf Grundlage des aktuellen Planungsstands nicht berücksichtigt.

Für die nachfolgende Kostenplanung wurden folgende Werte zugrunde gelegt:

Tabelle 4-2: Basiskosten Installation Ladeinfrastruktur

| | Kosten (netto) |
|--|-----------------------|
| Grundinstallation Netz je Standort | |
| Gesamt | 9.500 € |
| Installation Wand | |
| Installation Leitungen | 2.400 € |
| Ladeinfrastruktur Wallbox | 1.500 € |
| Gesamt | 3.900 € |
| Installation Fläche | |
| Installation Leitungen / Fundament / Stele | 4.000 € |
| Ladeinfrastruktur Wallbox | 1.500 € |
| Gesamt | 5.500 € |

Insgesamt handelt es sich um eine grobe Kostenschätzung. Detaillierte Kosten können erst durch konkrete Angebote von Fachbetrieben ausgewiesen werden.

Da zum derzeitigen Zeitpunkt noch nicht festgelegt werden kann, welche Anzahl von Ladestation jeweils als Wandmontage bzw. mit Stele auf einem Parkplatz installiert werden soll, erfolgt die nachfolgende Kalkulation jeweils für beide Varianten. In der späteren Umsetzung wird sich ein Wert zwischen diesen beiden Werten (minimal und maximal) ergeben.

⁹ (ZVEI e.V., 2022)

Je nach Installationsart (Wandmontage bzw. Stele) werden Gesamtkosten für alle Standorte von ca. 65.000 € bis 86.000 € erwartet, wobei den größten Anteil die Kosten für die Installation, gefolgt von den Ladestationen, einnehmen. Nicht berücksichtigt wurden mögliche Fördermittel, da zum Zeitpunkt der Konzepterstellung kein passendes Förderprogramm sowohl auf Landes- als auch auf Bundesebene bestand.

Tabelle 4-3: Gesamtkosten Installation Ladeinfrastruktur

| | Grund- installation | Last- management | Installation Wand | | Installation Fläche | |
|-------------------------|------------------------|---------------------|--|-----------------|--|-----------------|
| | | | Installation und Lade- infrastruktur | Gesamt | Installation und Lade- infrastruktur | Gesamt |
| Rathaus / Bauamt | 9.500 € | 5.000 € | 50.700 € | 65.200 € | 71.500 € | 86.000 € |
| | 9.500 € | | 50.700 € | 65.200 € | 71.500 € | 86.000 € |

Literatur- & Quellenverzeichnis

- ADAC. (22. Juli 2020). <https://presse.adac.de/>. Abgerufen am 18. Mai 2022 von <https://presse.adac.de/meldungen/adac-ev/technik/ladeverlust.html>
- ADAC. (25. 10 2022). Von https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/auto-kaufen-verkaufen/autokosten/elektroauto-kostenvergleich/?utm_source=instagram&utm_medium=social_paid&utm_campaign=kor_emob&utm_content=link_ad&utm_term=kostenvergleich abgerufen
- ADAC. (02. Juni 2023). *Geld verdienen mit dem E-Auto: So nutzen Sie 2023 die THG-Quote*. Abgerufen am 28. August 2023
- Deutsche Automobil Treuhand GmbH. (2023). *Deutsche Automobil Treuhand GmbH*. Abgerufen am 28. August 2023
- Drehmoment. (13. Juni 2022). *drehmoment.net*. Von <https://drehmoment.net/wp-content/uploads/vw-id-3-ladekurve-729x450.jpg> abgerufen
- EU. (2018). Verordnung (EU) 2018/842 des Europäischen Parlaments und des Rates.
- European Federation for Transport and Environment. (30. März 2022). *Studie: Elektrische Transporter insgesamt günstiger als Diesel*. Abgerufen am 28. August 2023
- Fraunhofer Institut für System- und Innovationsforschung ISI. (2023). *Wie könnten sich Nachfrage und Preise für Wasserstoff bis 2045 entwickeln?*
- Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg. (1. Januar 2020). *emobil-umwelt.de*. Abgerufen am 18. Mai 2022 von <https://emobil-umwelt.de/index.php/ueber-diese-website>
- Umweltamt Düsseldorf. (2019). Beschlussvorschlag - Pfad zur Erreichung der Klimaneutralität.
- ZVEI e.V. (Februar 2022). Leitfaden - Ladeinfrastruktur und Umfeldmaßnahmen.

Anhang – Fahrzeugliste der Gemeinde Walluf

Die nachfolgende Liste ist ein Auszug der übermittelten Rohdatenliste der Gemeinde Walluf und dient der Fahrzeugidentifikation (Laufende Fahrzeugnummer – Lfd. Fz.-Nr.).

| Lfd. Fz.-Nr. | Standort | Kennzeichen | Fahrzeugbeschreibung |
|--------------|-------------------|-------------|-------------------------|
| 1 | Fahrzeughalle | RÜD GW 500 | IVECO Daily 4x4 |
| 2 | Fahrzeughalle | RÜD GM 520 | FUSO Canter |
| 3 | Fahrzeughalle | kein | Kramer 120 |
| 4 | Fahrzeughalle | RÜD 358 | Case JX 1070V |
| 5 | Fahrzeughalle | RÜD GW 66 | Goupil G4 9kW/h |
| 6 | Fahrzeughalle | MA RM 200 | Goupil G4 13kW/h |
| 7 | Fahrzeughalle | kein | AS 970/4 |
| 8 | Fahrzeughalle | kein | Kubota G23-3/HD |
| 9 | Fahrzeughalle | kein | Gianni Ferrari |
| 10 | Bauhof | RÜD GW 520 | Toyota Yaris Verso |
| 11 | Bauhof | RÜD GW 23 | Toyota Europe |
| 12 | Parkplatz Rathaus | RÜD GW 400 | Opel Corsa |
| 13 | Parkplatz Rathaus | RÜD GW 81E | Mercedes GLC300e 4matic |



Erstellung eines Elektromobilitätskonzepts

- **Potenzialanalyse Elektromobilität für die Fahrzeuge des kommunalen Fuhrparks und zum Aufbau von Ladeinfrastruktur für die Verwaltung der Gemeinde Walluf**



Ergebnispräsentation

11.04.2024

Volker Gillessen, Seniorberater Elektromobilität
Paulina Burbaum, Projektmanagerin Elektromobilität



Fuhrparkanalyse



Fuhrparkstrukturanalyse

- ▶ Insgesamt 9 Nutzfahrzeuge in zwei Fahrzeugklassen an dem Standort Fahrzeughalle
- ▶ Erläuterung Zuteilung zu Fahrzeugklassen (entsprechen CVD-Fahrzeugklassen)

N1
„Leichte Nutzfahrzeuge“
 $\leq 3,5 \text{ t}$

3 Fahrzeuge



Zur Fahrzeugklasse N1 zählen z.B. leichte Pritschenfahrzeuge oder Kastenwagen

N2
„Schwere Nutzfahrzeuge“
 $3,5 \text{ t} \geq 12 \text{ t}$

1 Fahrzeug



Zur Fahrzeugklasse N2 zählen z.B. Kastenfahrzeuge oder Kipper auf LKW-Rahmen („7,5-Tonner“)

N3
 $> 12 \text{ t}$

0 Fahrzeuge



Typische Vertreter der N3-Fahrzeugklasse sind LKW wie Abrollkipper oder Saug-/ Spülwagen

„Andere“
Ausnahmen nach §4
SaubFahrzeugBeschG

5 Fahrzeuge

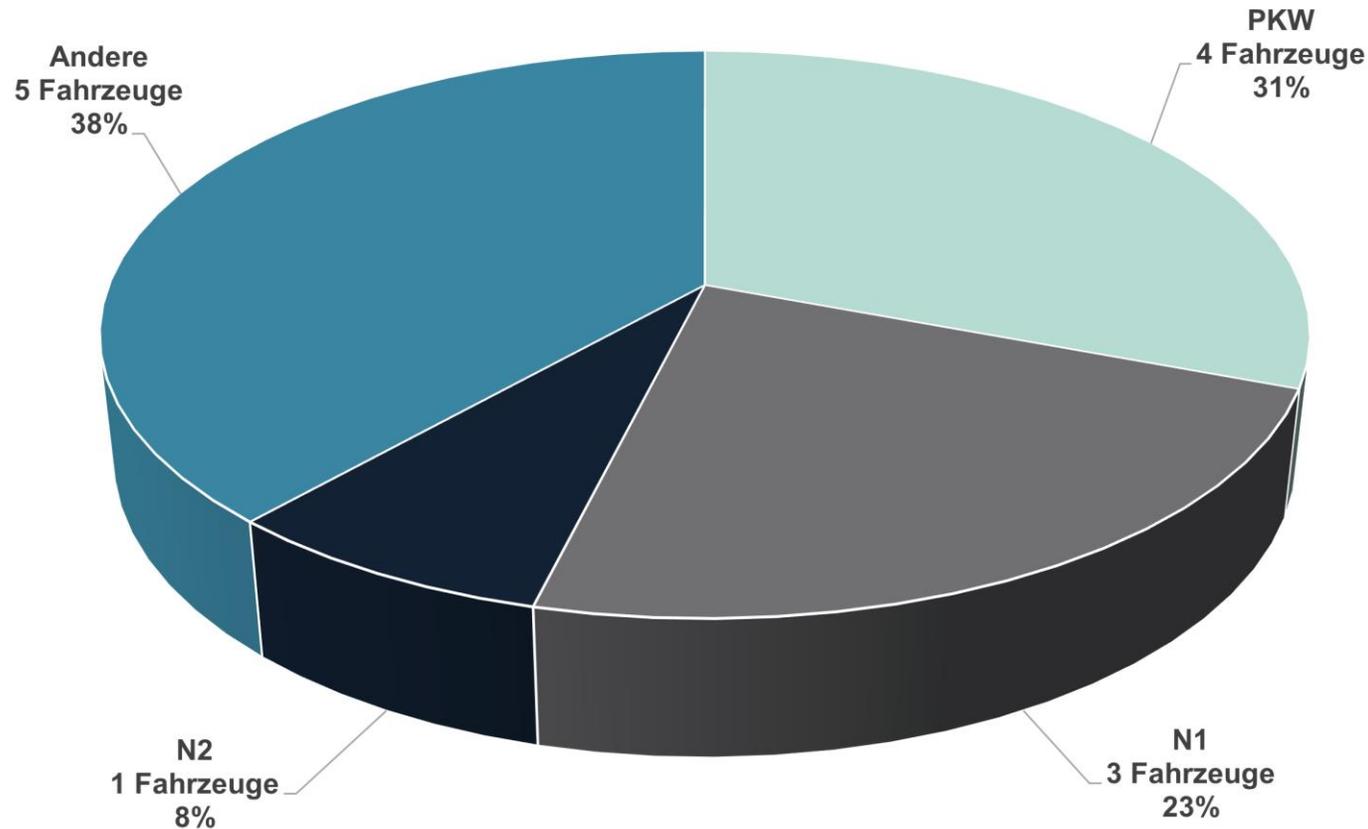


Es gibt Fahrzeuge, die den drei Klassen nicht zugeordnet werden, obwohl sie in die entsprechende Gewichtsklasse fallen. Dazu zählen z. B. forstwirtschaftlich genutzte Fahrzeuge oder Bagger



Fuhrparkstrukturanalyse

► Zusammenfassende Darstellung Fuhrpark Gemeinde Walluf



Im Fuhrpark der Gemeinde Walluf sind nur 9 Nutzfahrzeuge vorhanden, wovon 5 nicht der Güterbeförderung dienen und somit zur Kategorie „Andere“ gezählt werden.

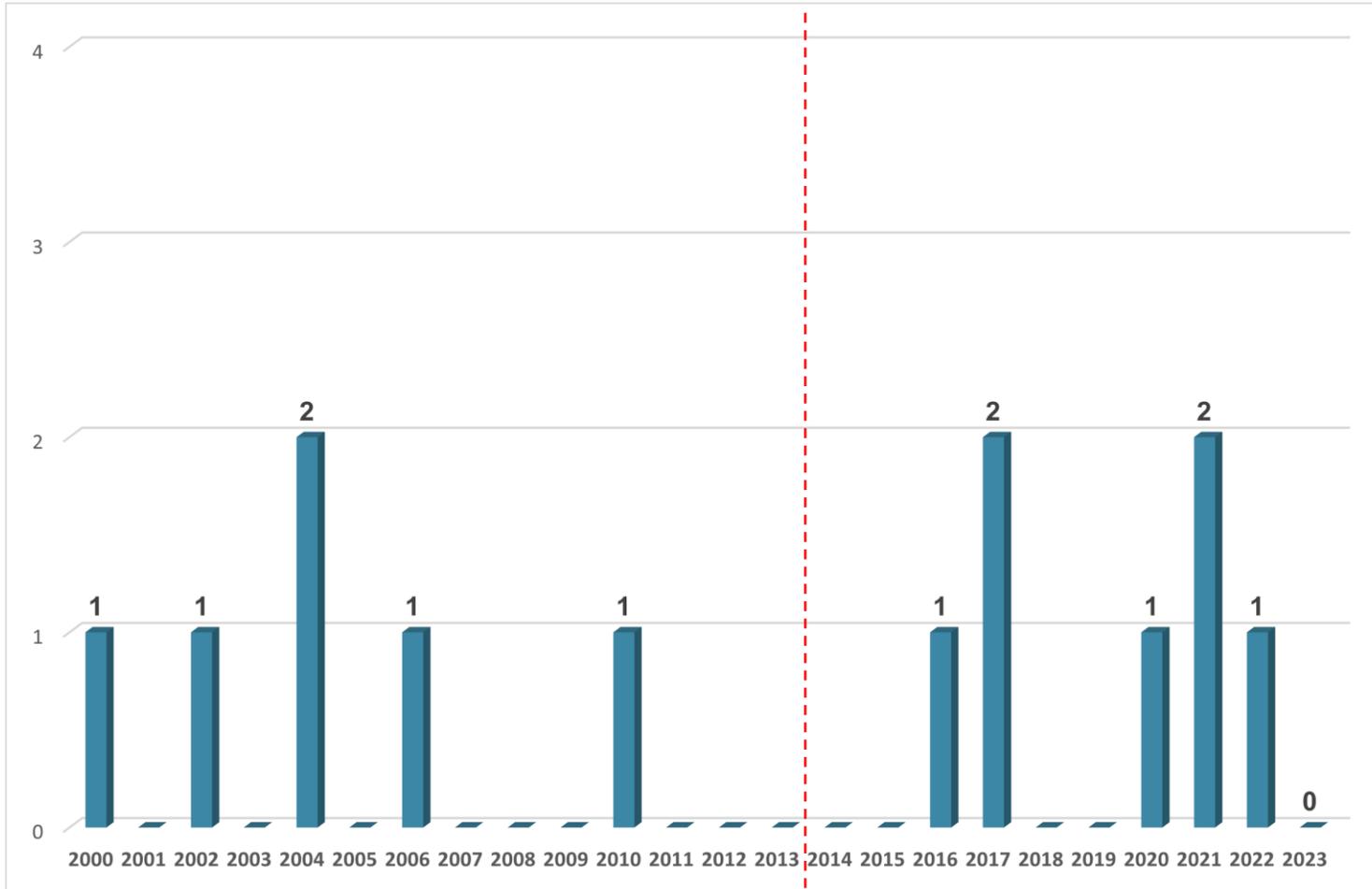
Zahlenmäßiger Schwerpunkt sind die 3 Aufsitzrasenmäher.

Die zwei kleinen Kippfahrzeuge Goupil G4 der Kategorie N1 sind bereits elektrisch.

Außerdem sind 4 PKW vorhanden.

Fuhrparkstrukturanalyse

► Altersstruktur Fuhrpark nach Baujahr / Jahr der Erstzulassung



6 Fahrzeuge >10 Jahre
(rd. 46 % des Fuhrparks)

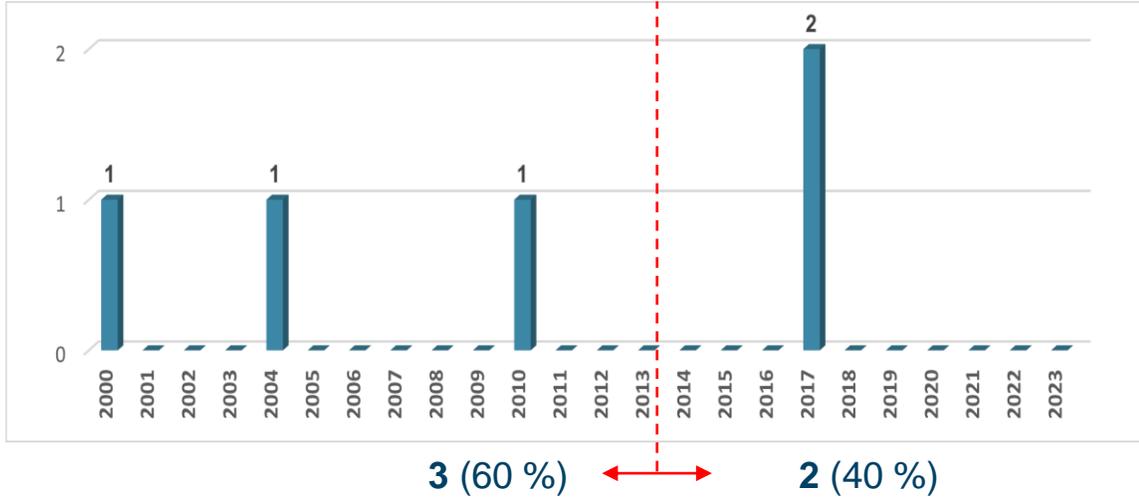
7 Fahrzeuge ≤ 10 Jahre
(rd. 54 % des Fuhrparks)

- Das älteste Nutzfahrzeug (Bj. 2000) ist der Kramer Mini-Radlader
- Fast die Hälfte der Fahrzeuge sind mehr als 10 Jahre alt, welche voraussichtlich in naher Zukunft ausgetauscht werden.

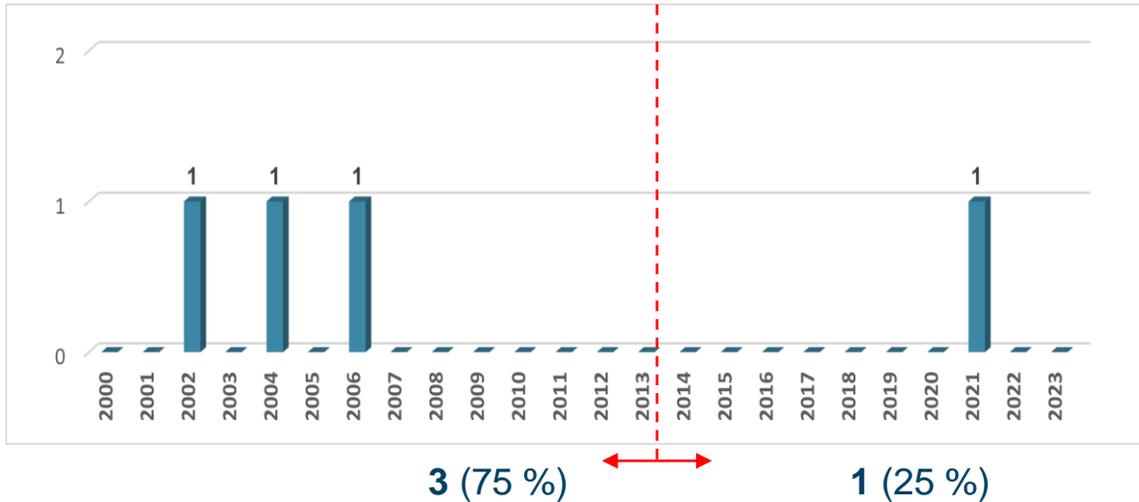
Fuhrparkstrukturanalyse

► Beispiele Altersstruktur Fahrzeuge nach Baujahr / Jahr der Erstzulassung

Altersstruktur Andere



Altersstruktur PKW

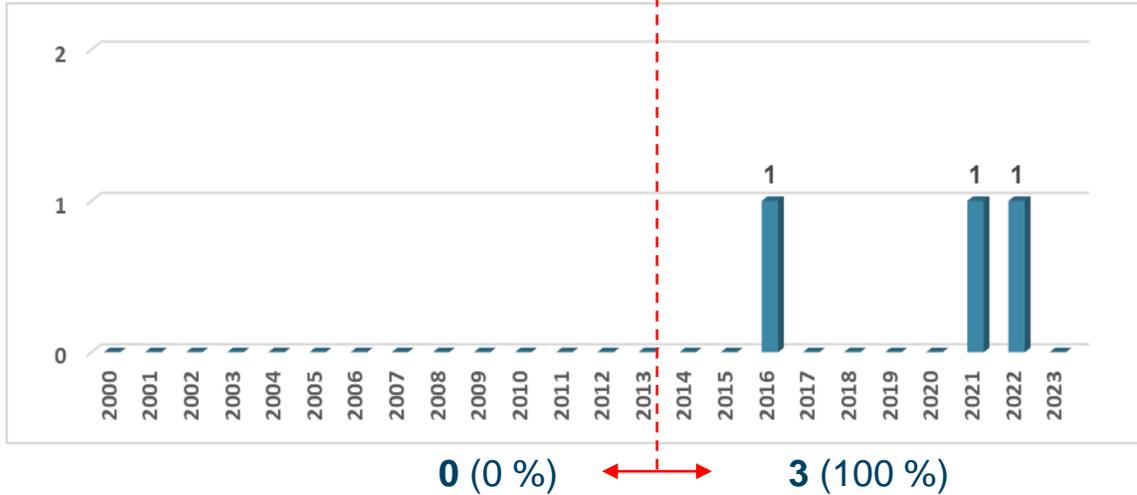


- Bei den Altersstrukturen wird deutlich, dass es sowohl sehr alte Fahrzeuge als auch eher jüngere Fahrzeuge gibt

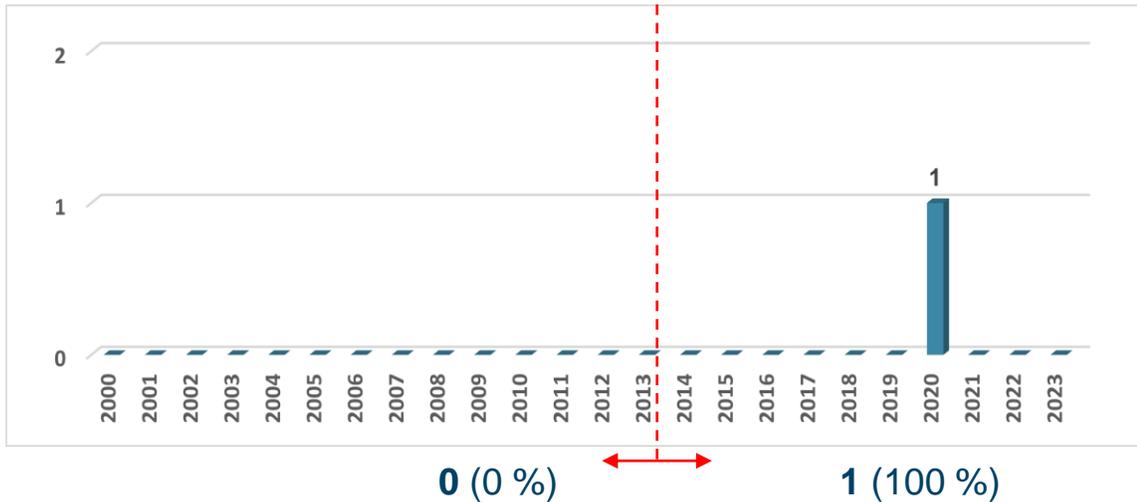
Fuhrparkstrukturanalyse

► Beispiele Altersstruktur Fahrzeuge nach Baujahr / Jahr der Erstzulassung

Altersstruktur N1



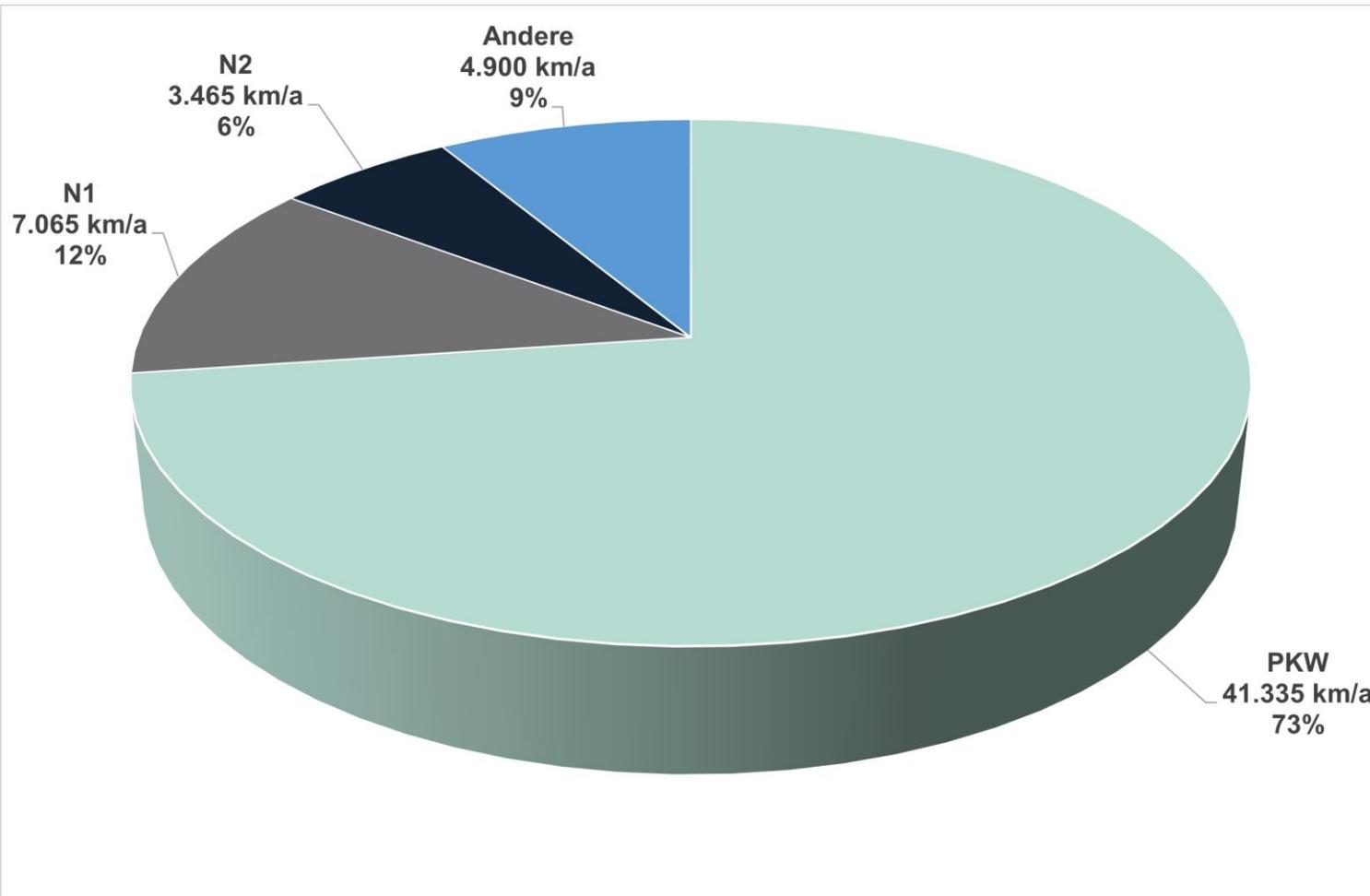
Altersstruktur N2



- N1- und N2-Fahrzeuge sind zwischen 1 und 8 Jahre alt, sodass meistens Zeit bis zum Austausch bleibt

Fuhrparkstrukturanalyse

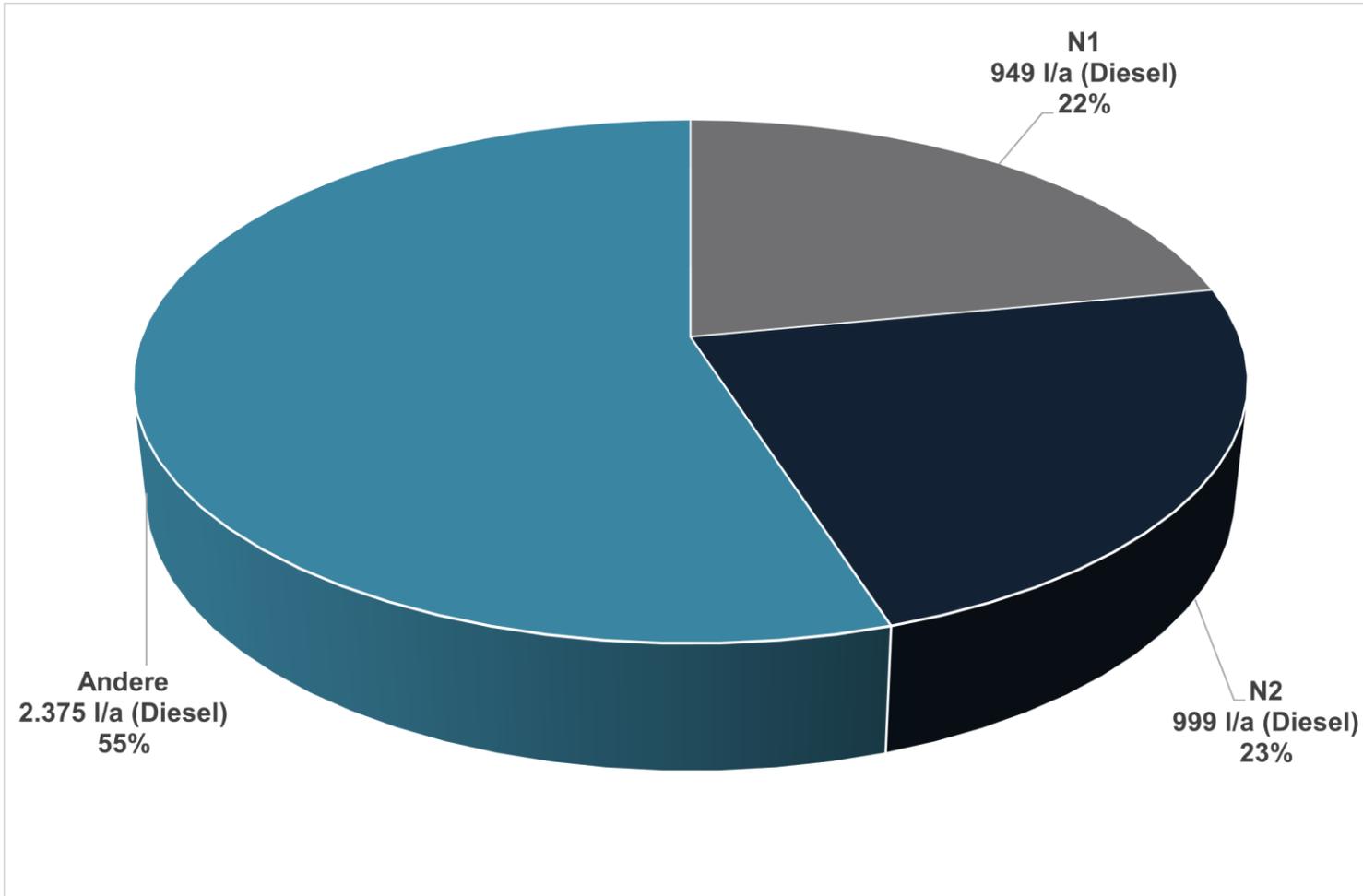
► Gesamtleistung rund 57.000 km/a



- **N1-Fahrzeuge** (3 Stück) fahren im Mittel rund 2.400 km pro Fahrzeug und Jahr (max. 7.100 km/a)
- **N2-Fahrzeug** (1 Stück) fährt 3.500 km pro Jahr
- **Andere Fahrzeuge** fahren im Mittel rund 2.500 km pro Fahrzeuge und Jahr (max. 3000 km/a)
- **PKW** fahren mit Abstand die meisten Kilometer, durchschnittlich sind es über 10.000 km (max. 20.700 km/a)

Fuhrparkstrukturanalyse

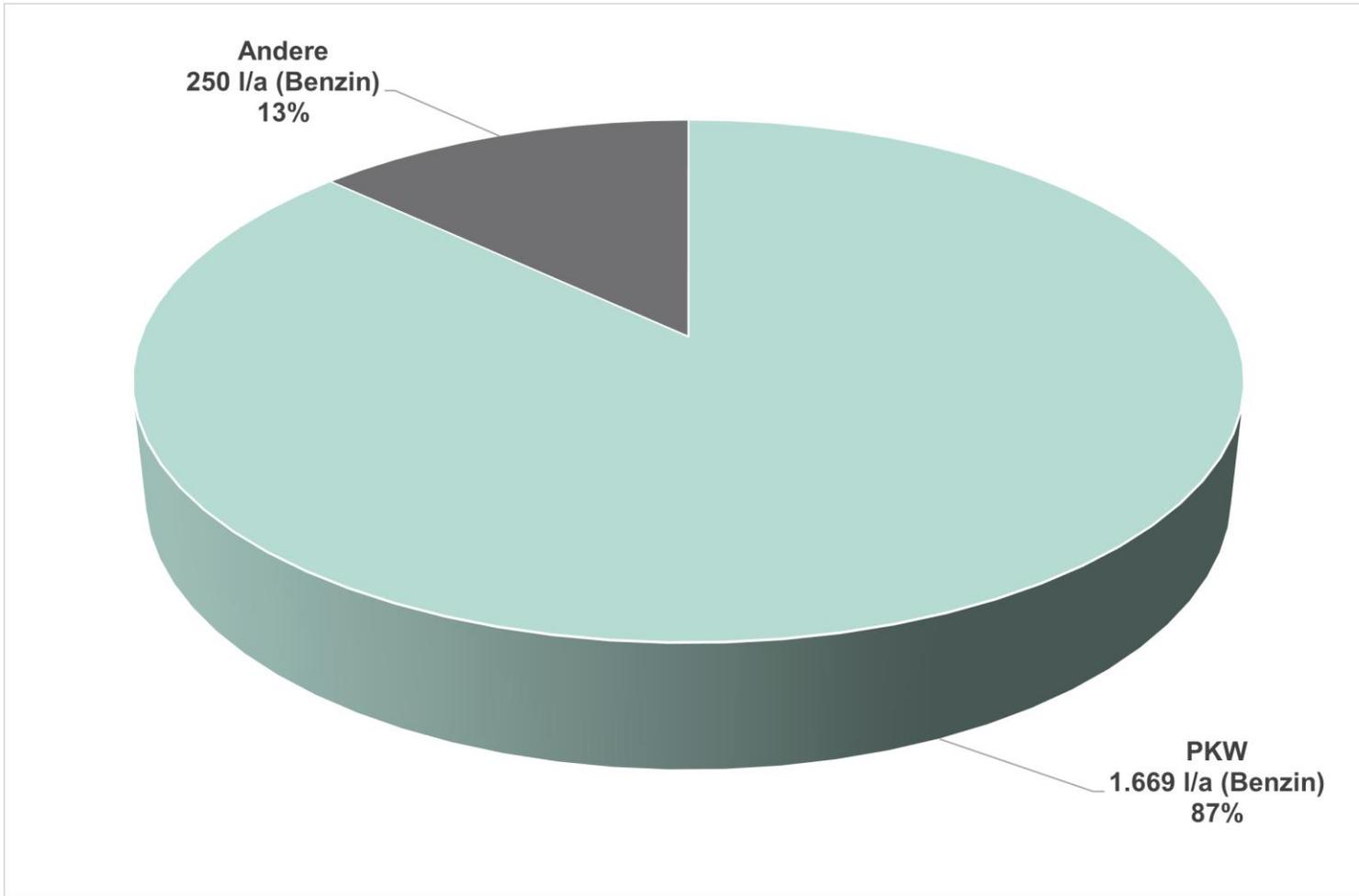
► Gesamtdieselvebrauch rund 4.320 I_{Diesel}/a



- Die Nutzfahrzeuge der Kategorie „Andere“ verbrauchen mehr als die Hälfte des Dieselbedarfs
- Aufgrund ihrer Fahrzeugbeschaffenheit verbraucht das N2-Fahrzeug ungefähr so viel wie die N1-Fahrzeuge, obwohl es nur die Hälfte der Strecke zurücklegt

Fuhrparkstrukturanalyse

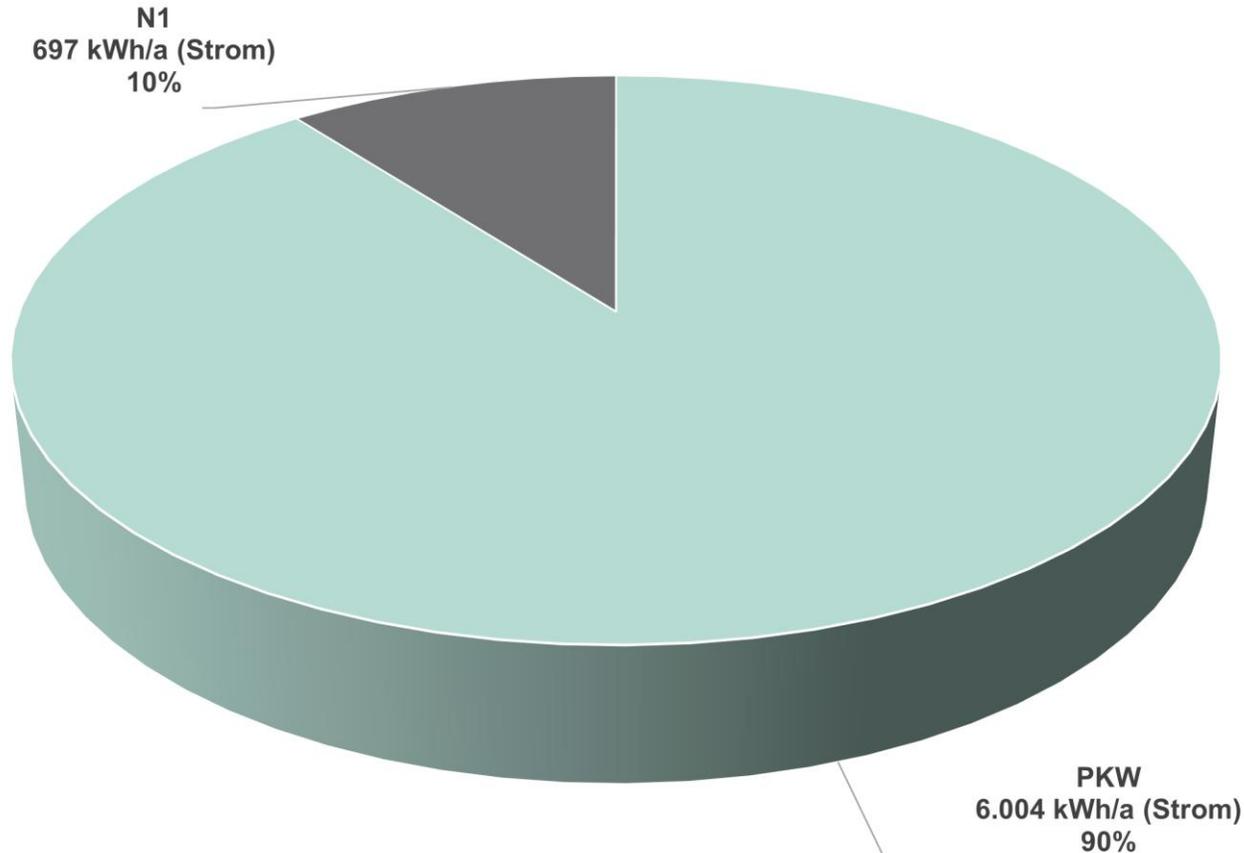
► Gesamtbenzinverbrauch rund 1.920 l_{Benzin}/a



- Der Benzinverbrauch wird vor allem durch die PKW (zu 87 %) verursacht
- Sonst verbrauchen nur 2 Aufsitzmäher der Kategorie „Andere“ Benzin (13 %)

Fuhrparkstrukturanalyse

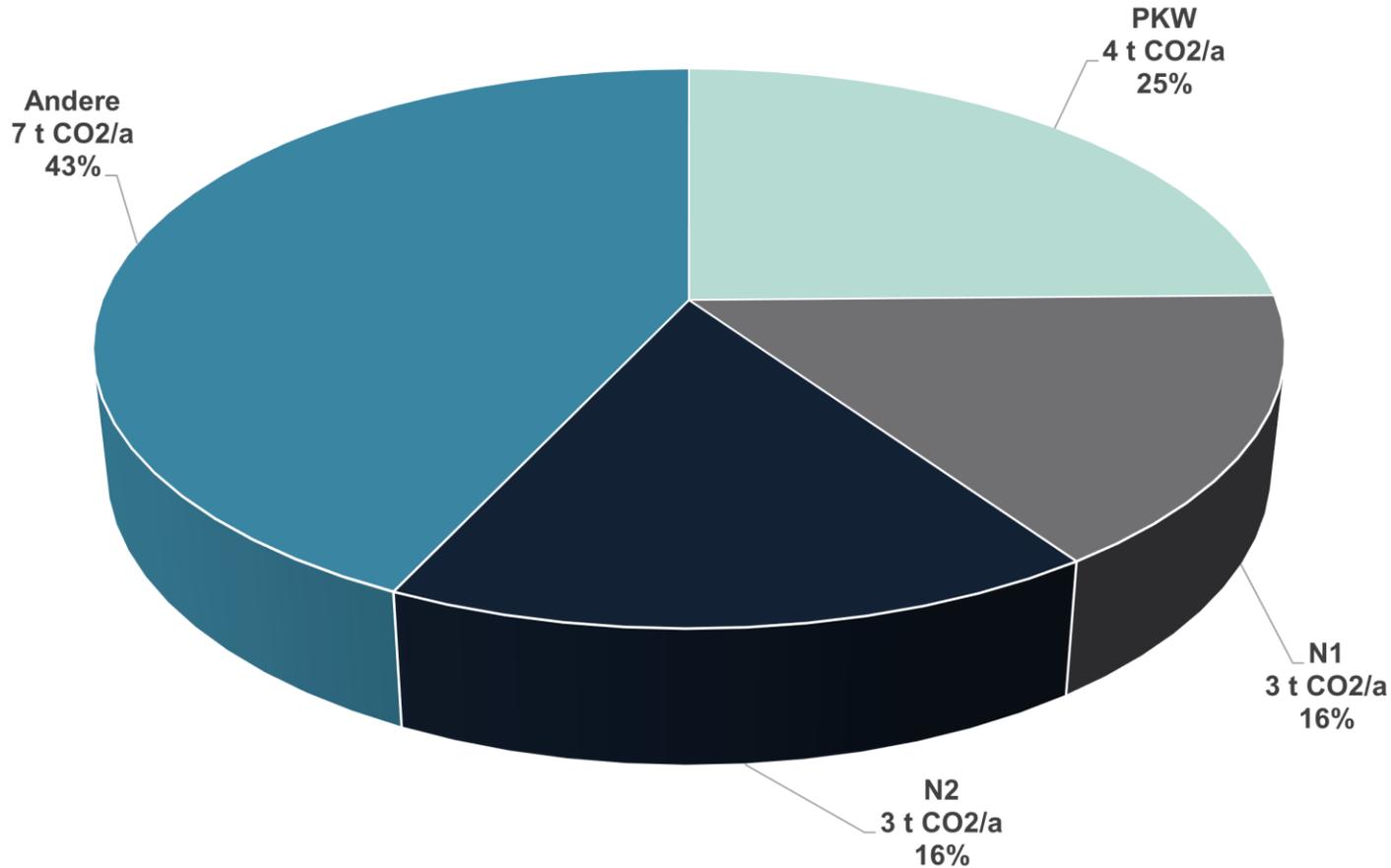
► Gesamtstromverbrauch rund 6700 kWh/a



- 90 % des Strombedarfs wird aufgrund der hohen Laufleistung für das Hybrid-Pkw des Bürgermeisters benötigt
- Die 2 Goupil E-Leichtfahrzeuge verbrauchen nur 10 % des Strombedarfs, denn sie haben sowohl einen niedrigen Verbrauch als auch mit ca. 3000 km wenig Laufleistung

Fuhrparkstrukturanalyse

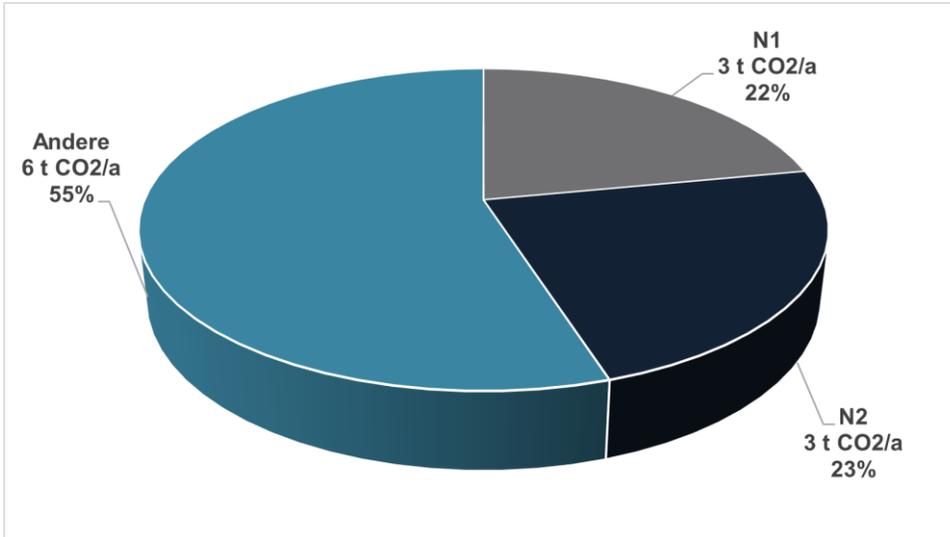
► Emissionen in t CO₂/a (aus Benzin- und Dieserverbrauch), Gesamtemission rund 16 t CO₂/a



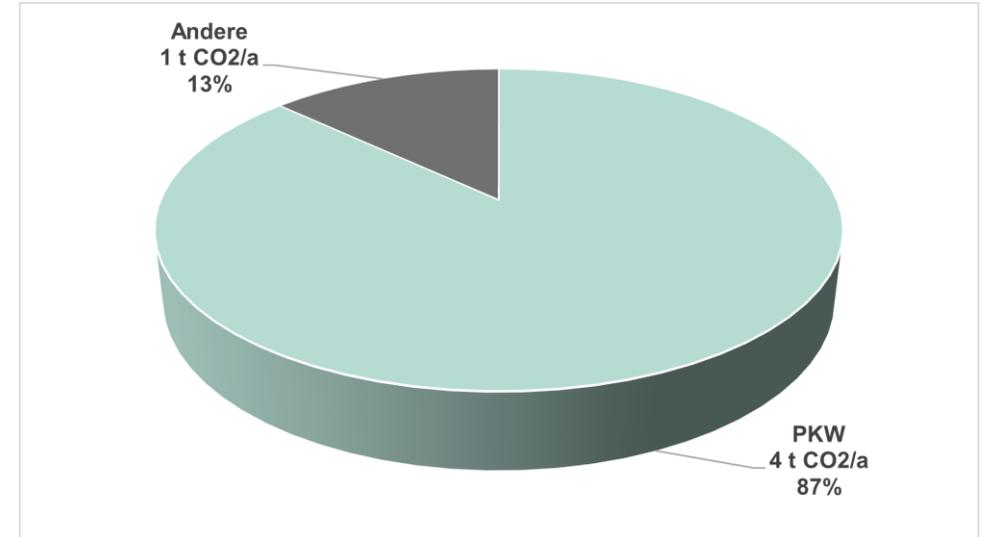
- Das Fahrzeug mit der höchsten jährlichen CO₂-Emission ist mit Abstand der Ackerschlepper mit 4,8 t CO₂/a
- Damit verursachen insgesamt die Fahrzeuge der Kategorie „Andere“ fast die Hälfte der Emissionen

Fuhrparkstrukturanalyse

► Emissionen in t CO₂/a (aus Benzin- und Dieserverbrauch)



CO₂-Emissionen Fuhrpark (Diesel)



CO₂-Emissionen Fuhrpark (Benzin)

- CO₂-Emissionen analog zum Benzin- und Dieserverbrauch



Umsetzungspotenzial





Umsetzungsanalyse Strategien zur CO2-Emissionsminderung



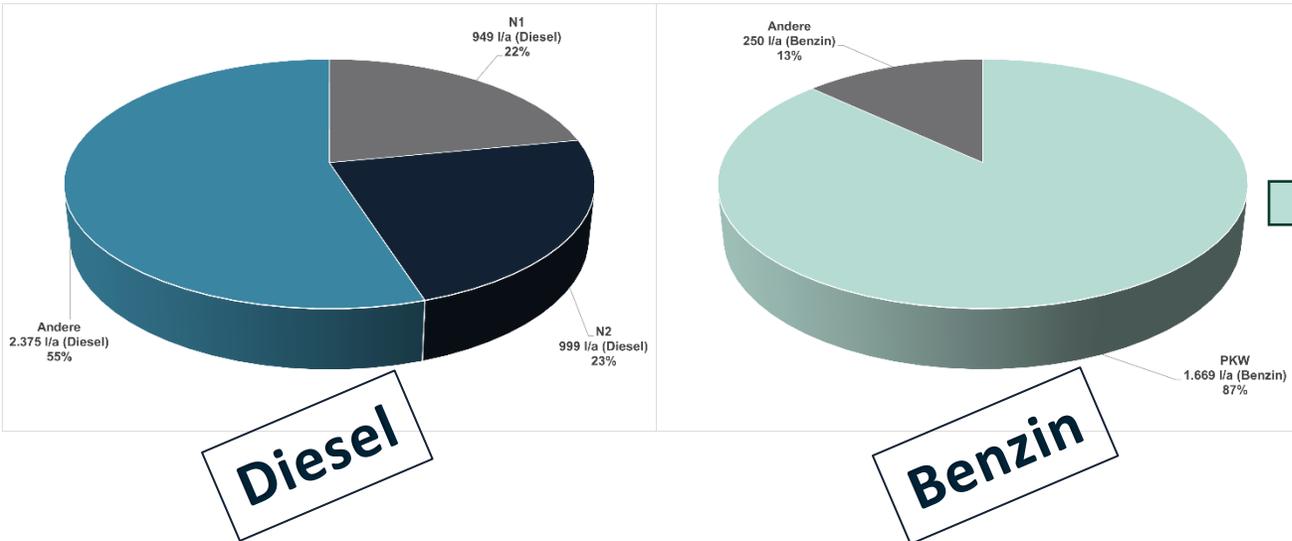


Umsetzungsanalyse Neubeschaffung von Nfz – Alternativfahrzeuge

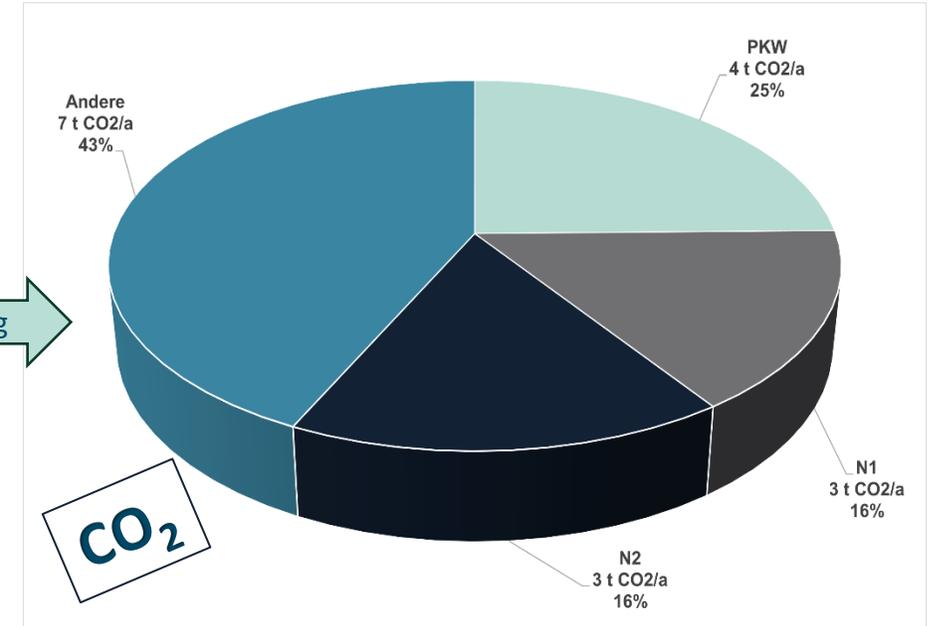


Umsetzungsanalyse Strategien zur CO₂-Emissionsminderung

► IST-Zustand CO₂-Emissionen des Nfz-Fuhrparks der Gemeinde Walluf



Verbrennung →



- Gesamtverbrauch des Nfz-Fuhrparks: rund **6.240 l/a**
- Dieselanteil **69 %**
- Benzinanteil **31 %**

- CO₂-Emission des Nfz-Fuhrparks: rund **12 t_{CO2}/a**
- Entspricht im Mittel ca. 1,2 t/a CO₂ je Fahrzeug
- Entspricht im Mittel ca. 285 g CO₂ je gefahrenem Kilometer

Umsetzungsanalyse Strategien zur CO₂-Emissionsminderung

- ▶ **CO₂-Minderungsvorgaben aus Gesellschaft und Politik (Auswahl)**
- ▶ **Clean-Vehicle-Directive (CVD) / Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG)** – Neubeschaffung von Nutzfahrzeugen mit „sauberem“ Antrieb durch öffentliche Auftraggeber (Vorbildfunktion, Auslösen von Nachfrage)
- ▶ **Klimaschutzgesetz (KSG)** und untergesetzliches Regelwerk (Umsetzung des Pariser Klimaabkommens in deutsches Recht)
- ▶ **Weltklimabericht** – Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) / Zwischenstaatlicher Ausschuss für Klimaänderungen – *Weltklimarat* der Vereinten Nationen (aus den Empfehlungen des IPCC abgeleitet: **Pariser Klimaabkommen**)

Die Umstellung des Fuhrparks der Gemeinde Walluf auf alternative Antriebe kann einen Beitrag zu den anspruchsvollen CO₂-Emissions-Minderungszielen im Sektor Verkehr leisten.

Umsetzungsanalyse Strategien zur CO₂-Emissionsminderung

► Herleitung der Szenarien zur CO₂-Emissionsminderung

Szenario
Clean Vehicle Directive

Szenario
Klimaschutzgesetz

Szenario
IPCC

Szenario 1
CVD („Pflicht“)

Szenario 2
KSG („Just-in-time“)

Szenario 3
(A)

Szenario 3
(B) „beschleunigt“

→ Erfüllung der CVD
(SaubFahrzeugeBeschG)

→ Übereinstimmung mit den
Zielen Deutschlands zur CO₂-
Reduktion im Verkehrssektor

→ Orientierung am Stand der Wissenschaft –
„schnell, tiefgreifend“



- ✓ Einfluss der Szenarien auf den CO₂-Ausstoß der Flotte (Berechnung, Darstellung)
- ✓ Vergleich der Szenarienergebnisse mit den Zielen des KSG



Umsetzungsanalyse Strategien zur CO₂-Emissionsminderung

► Szenarien zur Abschätzung der Auswirkung verschiedener CO₂-Emissionsminderungsstrategien

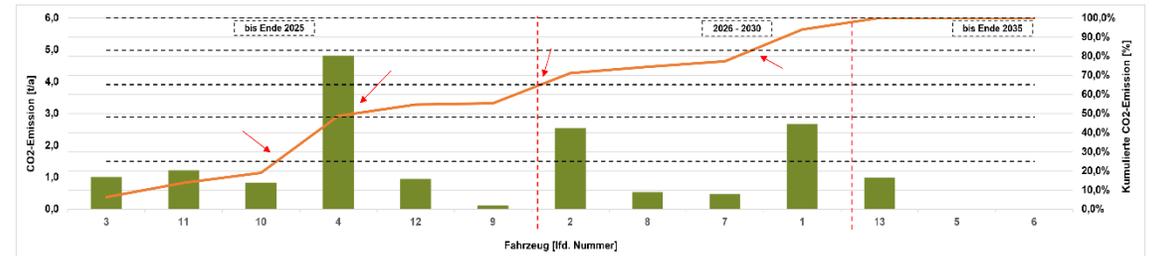
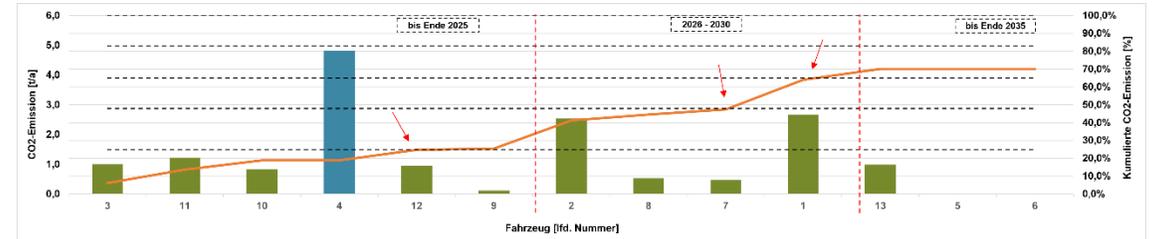
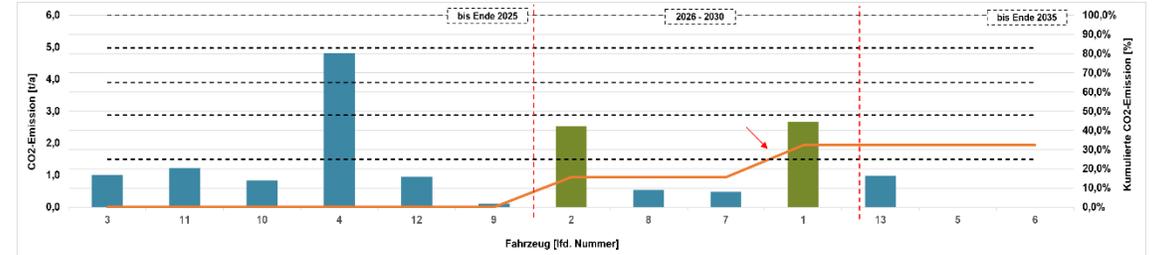
► Ergebnispräsentation der Szenarien mittels kombinierter Balken- und Summenkurvendiagramme

- Einteilung in die *Referenzzeiträume* „bis 2025“, „2026 bis 2030“ und „bis 2035“
- Identifikation jedes Einzelfahrzeuges möglich
- Kennzeichnung der *Etappenziele* des KSG

► Grundsätzliche Probleme bei der Simulation:

- Bezugsjahre 1990 (KSG)
- keine historischen Daten vorhanden (andere Flotte!)
- kein direkter Vergleich möglich (Angaben in %!)

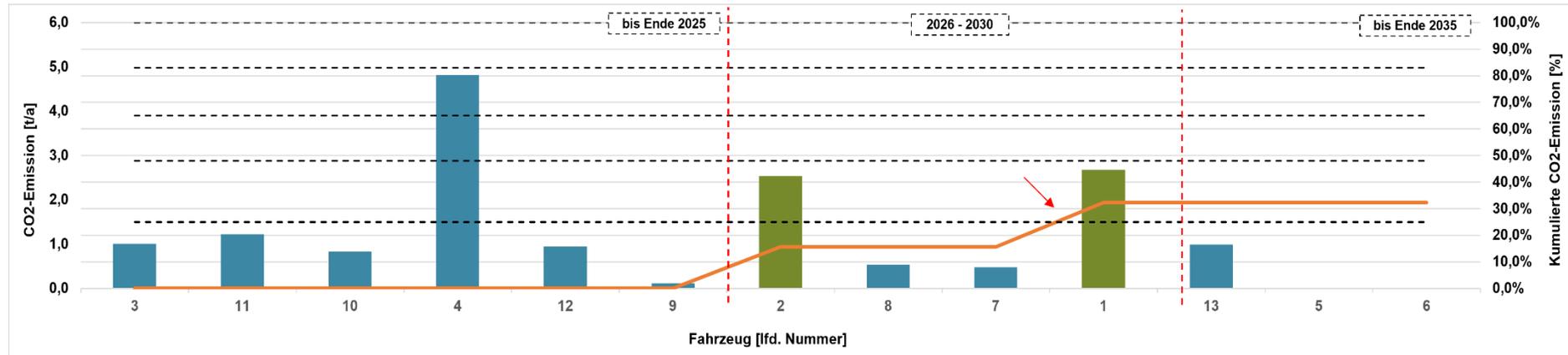
► Lösung: 2023 als Basisjahr, da sich die CO₂-Emissionen seit 1990 nur unwesentlich verändert haben



Entwicklung CO₂-Emissionen im Sektor Verkehr in Deutschland:
163 Mio. t CO₂/a (1990), 164 Mio. t CO₂/a (2016), 148 Mio. t CO₂/a (2022)

Einschub Diagrammerläuterung

► Legende zu den Ergebnisdigrammen



- **X-Achse:** Laufende Fahrzeugnummer, dargestellt sind alle Fahrzeuge des Fuhrparks (Fahrzeugidentifikation über Fahrzeugliste)
- **Primäre Y-Achse links:** (blaue und grüne) Säulen, Einzelfahrzeuge, CO₂-Emission in [t/a]
- **Sekundäre Y-Achse rechts:** Summenkurve, Kumulierte CO₂-Reduktion des Fuhrparks in [%]
- **Blaue Säulen:** Nutzfahrzeuge, die als Verbrenner neu beschafft werden
- **Grüne Säulen:** Nutzfahrzeuge, die mit alternativem Antrieb neu beschafft werden
- **Graue Linie:** Summenkurve CO₂-Reduktion bezogen auf den gesamten Fuhrpark
- **Rote gestrichelte Linie:** Unterteilt die Referenzperioden „bis Ende 2025“, „2026 bis 2030“, „bis Ende 2035“
- **Roter Pfeil:** Markiert die Erreichung eines Zielwertes des KSG
- **Schwarz gestrichelte Linie:** Zielwert des KSG – von unten nach oben: 2025 (25%), 2030 (48%), 2035 (65%), 2040 (83%), 2045 (100%)





► Hintergrund Szenario 1:

Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (CVD): Beschaffungsquoten / Mindestziele gem. §§5, 6

| Fahrzeugklasse | Referenzzeitraum 2021 - 2025 | Referenzzeitraum 2026 - 2030 |
|--------------------------------|------------------------------|------------------------------|
| Leichte Nutzfahrzeuge (N1) | 38,5 % | 38,5 % |
| Schwere Nutzfahrzeuge (N2, N3) | 10,0 % | 15,0 % |

§5 Einhaltung von Mindestzielen

(1) Öffentliche Auftraggeber (...) haben bei der Beschaffung von Fahrzeugen (...) die für den jeweiligen Referenzzeitraum nach § 6 festgelegten Mindestziele insgesamt einzuhalten.

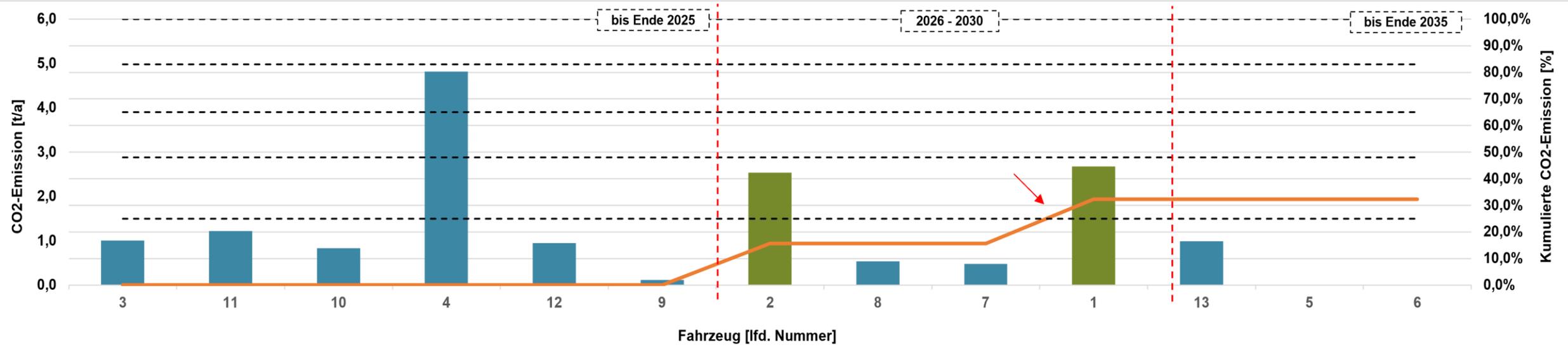
Die Mindestziele bestimmen sich als Mindestprozentsatz sauberer leichter Nutzfahrzeuge und sauberer schwerer Nutzfahrzeuge (...) an der Gesamtzahl der (...) beschafften sauberen leichten oder sauberen schweren Nutzfahrzeuge.

Es werden keine quantitativen Einsparziele für CO₂ vorgegeben!

- ✓ Wegen derzeit fehlender Fortschreibung von Quoten für den Referenzzeitraum 2031 bis 2035 wurden die Quoten aus dem Referenzzeitraum 2026 bis 2030 zu Simulationszwecken unverändert fortgeschrieben.

Umsetzungsanalyse Strategien zur CO₂-Emissionsminderung

► Szenario 1 – CVD (Pflicht)



Ergebnisse:

- CO₂-Emissionsminderung Mitte 2032: Nur 32 % bzw. 5 t/a
- Erreichung Klimaschutzziel KSG 2025 erst 04/2030, KSG 2030 und KSG 2030 werden nicht erreicht
- Es werden nur eine Pritsche (Nr.2) und ein Kipper (Nr.1) ausgetauscht
- **Trotz Erfüllung CVD:**
 - **Klimaschutzziele KSG werden nicht eingehalten**

Randbedingungen:

- Alle Fahrzeuge werden nach Ablauf der Nutzungsdauer von 10 Jahren neu beschafft
- Quoten der CVD für Neubeschaffung von Nfz mit alternativem Antrieb werden umgesetzt / eingehalten
- Es werden diejenigen Fahrzeuge zur Neubeschaffung mit alternativem Antrieb ausgewählt, die innerhalb der jeweiligen Fahrzeugklasse die höchsten CO₂-Emissionen aufweisen („CO₂-optimierte Quotenerfüllung“)



► Hintergrund Szenario 2:

Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG): Zulässige Emissionsmengen / Minderungsziele Sektor Verkehr

| Sektor Verkehr | 1990 | 2025 | 2030 | 2035 | 2040 | 2045 |
|--|------|------|------|------------------|------------------|------|
| Zulässige Emission [Mio. t CO ₂ /a] | 163 | 123 | 85 | 57 ¹⁾ | 28 ¹⁾ | 0 |
| Zulässige Emission [%], Bezug 1990 | 100 | 75 | 52 | 35 ¹⁾ | 17 ¹⁾ | 0 |
| Minderungsziel [%] | 0 | 25 | 48 | 65 ¹⁾ | 83 ¹⁾ | 100 |

§4 Zulässige Jahresemissionsmengen und jährliche Minderungsziele (Anlage 2)

- Von 2020 bis einschließlich 2030 werden quantitative, zulässige CO₂-Emissionsmengen vorgegeben. (hier aufgeführt: Werte für 2025 und 2030)

§3 Nationale Klimaschutzziele (2)

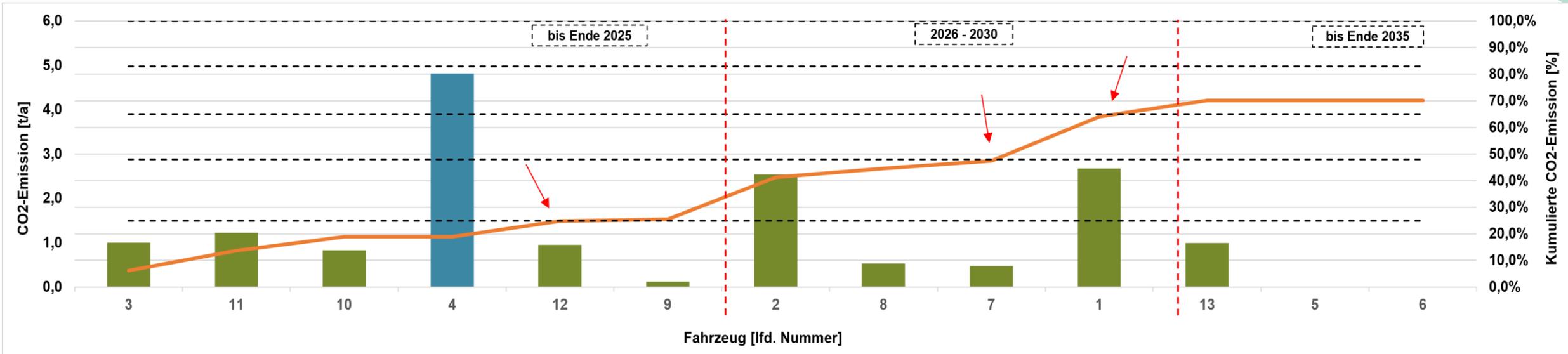
- Bis zum Jahr 2045 werden die Treibhausgasemissionen so weit gemindert, dass Netto-Treibhausgasneutralität erreicht wird. (Nach dem Jahr 2050 sollen negative Treibhausgasemissionen erreicht werden.)

1) Wert berechnet - derzeit noch keine sektorspezifischen Ziele zwischen 2031 und 2044 festgelegt

- Für 2031 bis 2045 lineare Extrapolation auf null. (hier aufgeführt: Werte für 2035 und 2040)

Umsetzungsanalyse Strategien zur CO₂-Emissionsminderung

► Szenario 2 – KSG (Just-in-time)



Ergebnisse:

- CO₂-Emissionsminderung Mitte 2031: 70 % bzw. 11 t/a
- Erreichung Klimaschutzziel KSG 2025 *vorzeitig möglich*, KSG 2030 05/2027, KSG 2035 07/2031
- Alle Fahrzeuge außer Nr. 4 (Ackerschlepper) werden durch emissionsarme Alternativen ersetzt
- **Klimaschutzziele KSG werden eingehalten**

Randbedingungen:

- Alle Fahrzeuge werden nach Ablauf der Nutzungsdauer von 10 Jahren neu beschafft
- Es werden diejenigen Fahrzeuge zur Neubeschaffung mit alternativem Antrieb ausgewählt, die in Summe die CO₂-Emissionsminderungsvorgaben des KSG erfüllen („Selektiv gesteuerte CO₂- Quotenerfüllung“)

Umsetzungsanalyse Strategien zur CO₂-Emissionsminderung



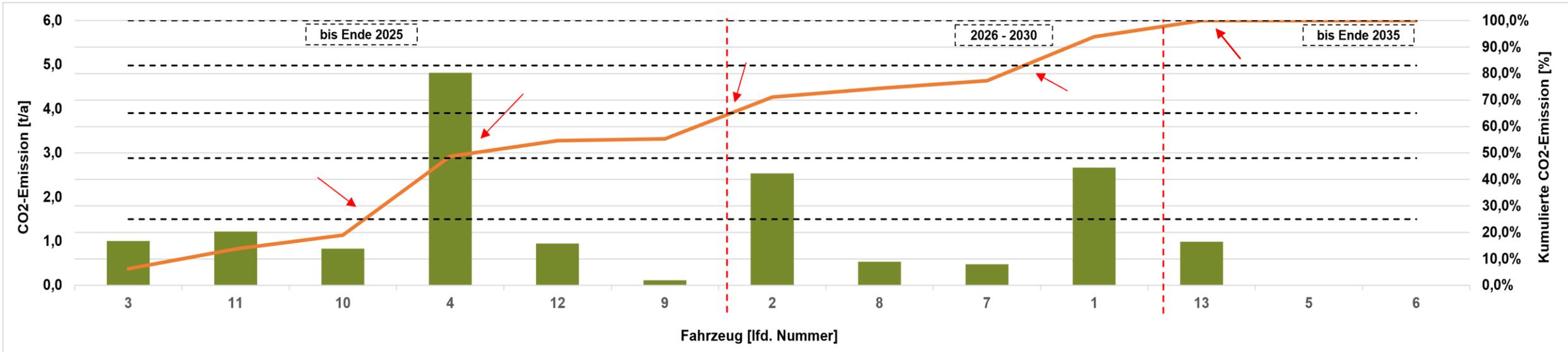
► Hintergrund Szenario 3:

IPCC / Weltklimarat der UN

- Regelmäßige Sachstandsberichte seit 1990; letzter Bericht: 2021 bis 2023 (3 Teile)
- Unregelmäßige Sonderberichte, darunter der „Sonderbericht 1,5 °C globale Erwärmung“ (2018)
- **Zitat aus dem Vorwort des Sonderberichtes:**
„Jedes bisschen Erwärmung zählt, jedes Jahr zählt, jede Entscheidung zählt.“
- **Kernaussagen des Sonderberichtes:**
 - Ziel kann nur erreicht werden, wenn die Treibhausgasemissionen schnell gesenkt werden,
 - die vom Pariser Abkommen angestrebten Emissionen führen zu einer Erwärmung von 3 °C (nicht 2°C),
 - es muss eine deutlich ambitioniertere Klimaschutzpolitik betrieben werden,
 - alle Sektoren der Gesellschaft müssen einbezogen werden.

Umsetzungsanalyse Strategien zur CO₂-Emissionsminderung

► Szenario 3 – IPCC (A)



Ergebnisse:

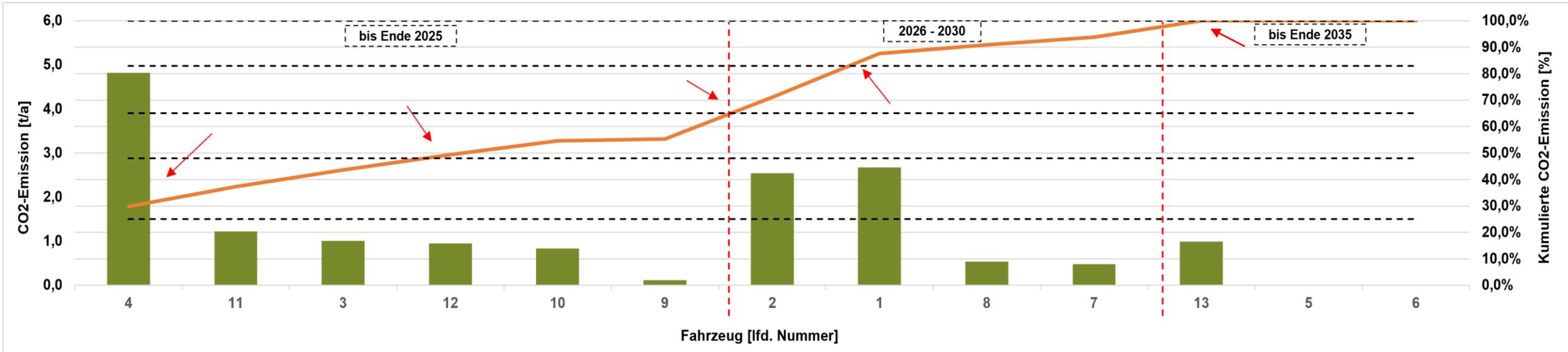
- CO₂-Emissionsminderung Mitte 2031: 100% bzw. 16 t/a
- Erreichung Klimaschutzziele KSG: alle vorzeitig, KSG 2045 07/2031
- **Klimaschutzziele KSG werden eingehalten**

Randbedingungen:

- Alle Fahrzeuge werden nach Ablauf der Nutzungsdauer von 10 Jahren neu beschafft
- Alle Fahrzeuge werden mit alternativem Antrieb neu beschafft

Umsetzungsanalyse Strategien zur CO₂-Emissionsminderung

► Szenario 3 – IPCC (B) „beschleunigt“



Ergebnisse:

- CO₂-Emissionsminderung Mitte 2031: 100% bzw. 16 t/a
- Erreichung Klimaschutzziele KSG: alle vorzeitig, KSG 2045 07/2031
- **Klimaschutzziele KSG werden eingehalten**

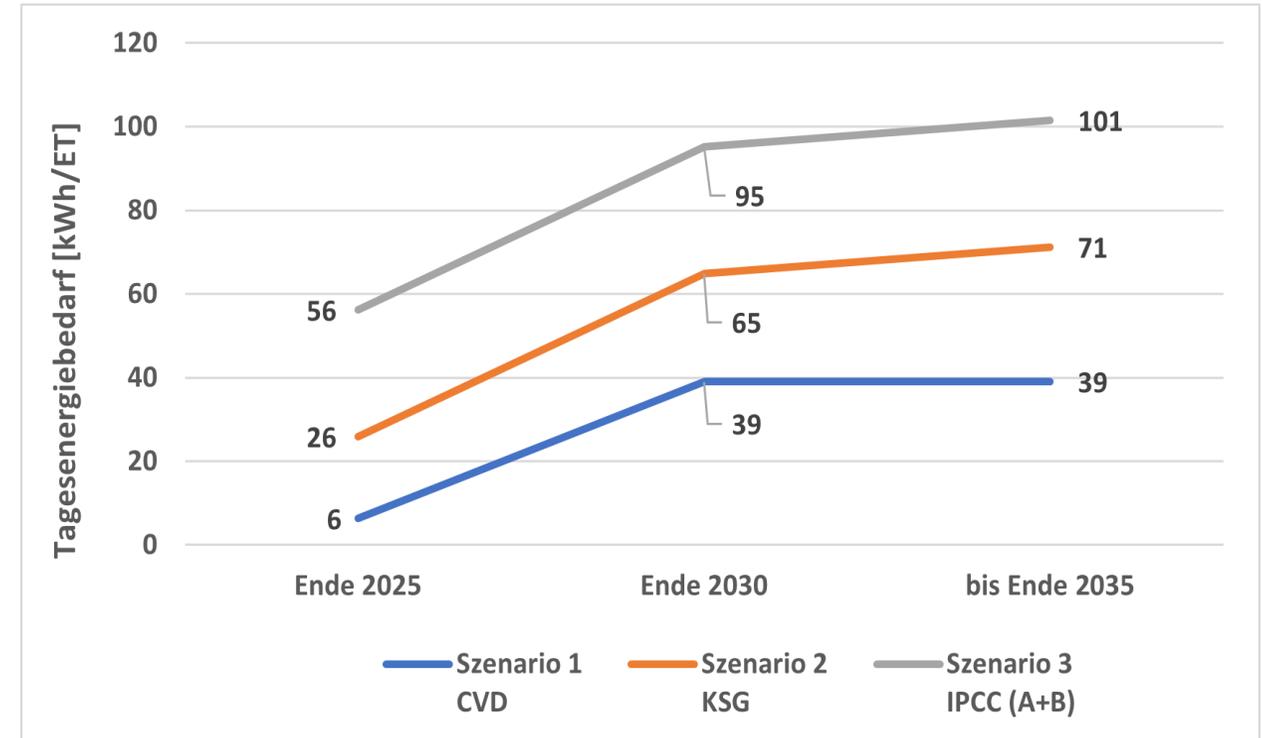
Randbedingungen:

- Alle Fahrzeuge werden nach einer Verknüpfung aus Nutzungsdauer und CO₂-Emission ersetzt (Exponentialfunktionsbasierter *Prioritäts-Index*, CO₂-Emission gewinnt mit zunehmender Nutzungsdauer an Gewicht auf die Indexzahl)
- Alle Fahrzeuge werden mit alternativem Antrieb neu beschafft

Umsetzungsanalyse Strategien zur CO₂-Emissionsminderung

► Zusätzlicher Tagesenergiebedarf Szenarien 1 bis 3

- Abschätzung des Tagesstrombedarfs durch Ersatz von Verbrenner- durch batterieelektrische Fahrzeuge nach Szenarien und Perioden
- Umrechnung des Kraftstoffbedarfs des ersetzten Fahrzeugs in Strombedarf des Fahrzeugs mit alternativem Antrieb mittels Tank-to-Wheel-Ansatz
- Wirkungsgrad TTW, BEV: $\eta = 81\%$
- Zum Vergleich:
TTW, ICE: $\eta = 30\%$
TTW, FCEV: $\eta = 56\%$



Umsetzungsanalyse Strategien zur CO₂-Emissionsminderung



- ▶ **Fazit Szenarien / CO₂-Emissionsminderungsstrategien**
- ▶ **Szenario 1:** Die Einhaltung der Vorgaben der Clean Vehicle Directive führt – selbst bei Ersatz der Fahrzeuge mit der höchsten CO₂-Emission innerhalb der jeweiligen Fahrzeugklasse – maximal zu einer Einsparung von rund 38 % bis 2031. Die Zielvorgaben des KSG werden nicht eingehalten.
- ▶ **Szenario 2:** Dieses Szenario erfüllt die Vorgaben des KSG in time und die CVD wird eingehalten.
- ▶ **Szenarien 3 (A) und 3 (B):** Die Szenarien erfüllen sowohl die Ziele des KSG sowie die Anforderungen der CVD. Szenario 3 (B) führt gegenüber 3 (A) im geringen Maße zur schnelleren Absenkung der CO₂-Emissionen innerhalb der Referenzperioden; dies ist auf den vergleichbar kleinen Fuhrpark zurückzuführen.
- ✓ **Die Gemeinde Walluf kann mit einem kraftvollen Umsteuern in Sachen Elektrifizierung von Nfz sowohl die Klimaschutzziele des Klimaschutzgesetzes noch einhalten.**
- ✓ **Als Faustformel gilt: Es sollte kein neues Verbrennerfahrzeug gekauft werden, sondern es sollten -überall da wo heute schon möglich- Fahrzeuge mit alternativem Antrieb neu beschafft werden!**



Umsetzungsanalyse Neubeschaffung von Nfz – Alternativfahrzeuge



Umsetzungsanalyse *Neubeschaffung von Nfz - Alternativfahrzeuge*

► Marktrecherche zu Nfz mit alternativen Antrieben

- Insgesamt konnten über 300 Nutzfahrzeuge der Fahrzeugklassen N1, N2, N3 mit unterschiedlichen Chassis und Aufbauten recherchiert werden. Der Markt wächst auch in der Breite kontinuierlich.
- Bei N1- und N2-Fahrzeugen haben sich die BEV-Alternativen durchgesetzt; es gibt nur einige wenige FCEV-Fahrzeuge in diesem Segment.
- Auch die Hersteller von N3-Fahrzeugen setzen überwiegend auf Batterietechnik, mit Ausnahme der Sattelzugmaschinen zum Gütertransport und Abfallsammelfahrzeuge.
- Die Angebotspalette der BEV reicht bereits von klassischen Nutzfahrzeugen wie Pritschen- oder Kastenwagen bis hin zu Abfallsammelfahrzeugen, Betonmischern, Kühlfahrzeugen, Hubarbeitsbühnen oder Saug-/ Spülfahrzeugen.



MB eSprinter Kastenwagen



FUSO eCanter/ Kofferaufbau



MAN e-TGM / Kofferaufbau



Designwerk Kanalreiniger

Umsetzungsanalyse *Neubeschaffung von Nfz - Alternativfahrzeuge*

- ▶ **Nutzfahrzeuge mit alternativem Antrieb für die Gemeinde Walluf**
- ▶ Tabellarische Übersicht N1-Nfz der Gemeinde Walluf

| ICE-Fahrzeug | BEV-Alternative |
|------------------------|---|
| FUSO Canter (Pritsche) | FUSO eCanter (N2) IVECO eDaily (N1-Variante) Alke ATX Peugeot e-Boxer Goupil G6 |

Für das Verbrenner-Nfz der Klasse N1 gibt es geeignete Fahrzeuge mit alternativem Antrieb (BEV), die die Anforderungen hinsichtlich des Fahrzeugtyps erfüllen.



Umsetzungsanalyse Neubeschaffung von Nfz - Alternativfahrzeuge

► Vergleich Fahrleistung ICE-/BEV-Sprinter (N1)

| ICE-Fahrzeug | Fahrleistung [km/ET] |
|------------------------|----------------------|
| FUSO Canter (Pritsche) | 25 |



- FUSO eCanter (Serienmodell)
- Batteriekapazität: 41,3/82,6 kWh
- Verbrauch: 59 kWh/100 km
- Reichweite: 70/140 km

- Schnelladefähig:
 - 41,3 kWh Batterie: 70 kW (DC)
 - 82,6 kWh Batterie: 104 kW (DC)

Wenn maximal deutlich weniger als 70 km pro Tag zurückgelegt werden, reicht bei dem Alternativfahrzeug FUSO eCanter die S-Batterie (41,3 kWh) aus. Für Reichweiten bis 140 km ist die Variante mit M-Batterie (82,6 kWh) geeignet.

Umsetzungsanalyse *Neubeschaffung von Nfz - Alternativfahrzeuge*

- ▶ **Nutzfahrzeuge mit alternativem Antrieb für die Gemeinde Walluf**
- ▶ Tabellarische Übersicht N2-Nfz der Gemeinde Walluf

| ICE-Fahrzeug | BEV-Alternative |
|--------------------------|--|
| IVECO Daily 4x4 (Kipper) | IVECO eDaily (N2-Variante) QUANTRON QLI BEV QUANTRON QARGO BEV |



Für dieses Fahrzeug der Klasse N2 gibt es geeignete Fahrzeuge mit alternativem Antrieb (BEV), die die Anforderungen hinsichtlich des Fahrzeugtyps erfüllen.

Umsetzungsanalyse *Neubeschaffung von Nfz - Alternativfahrzeuge*

► Vergleich Fahrleistung ICE / BEV-Ersatzfahrzeuge

| ICE-Fahrzeug | Fahrleistung [km/ET] |
|--------------------------|----------------------|
| IVECO Daily 4x4 (Kipper) | 12 |



Für den IVECO Daily Kipper gibt es geeignete Fahrzeuge mit alternativem Antrieb (BEV), die die Anforderungen hinsichtlich der durchschnittlichen Reichweite erfüllen. Bei ausnahmsweise langen Fahrten kann eine Reichweitenerhöhung grundsätzlich über DC Zwischenladungen erfolgen.

- IVECO eDaily
 - Batteriekapazität: 111 kWh
 - Reichweite: 110 bis 300 km,
 - Schnellladefähig: 80% in 1,5 h
 - versch. Aufbauten, Serie
- QUANTRON QLI BEV
 - Batteriekapazität: 115 kWh
 - Reichweite: 180 km
 - Schnellladefähig: 80% in 1,5 h
 - versch. Aufbauten, verfügbar

Umsetzungsanalyse *Neubeschaffung von Nfz* - Alternativfahrzeuge

- ▶ **Nutzfahrzeuge mit alternativem Antrieb für die Gemeinde Walluf**
- ▶ Tabellarische Übersicht Aufsitzmäher der Kategorie „Andere“ der Gemeinde Walluf

| ICE-Fahrzeug | BEV-Alternativen |
|-----------------|----------------------------|
| AS 970/4 | EGO Z6 Zero-Turn |
| Kubota G23-3/HD | Scheppach MR760-E |
| Gianni Ferrari | Husqvarna P 535HX (Hybrid) |



- ▶ EGO Z6 Zero-Turn
 - Wechselakkusystem
 - Platz für 6 Akkus
 - 16 kW Motorleistung
 - max. Batteriekapazität: 4 kWh
 - max. Mähfläche: 10.000 m²

Umsetzungsanalyse *Neubeschaffung von Nfz - Alternativfahrzeuge*

► **Nutzfahrzeuge mit alternativem Antrieb für die Gemeinde Walluf**

► EGO Z6 Aufsitzmäher der Kategorie „Andere“ der Gemeinde Walluf



- Ladegerät für EGO Z6 Zero-Turn
 - 1,6 kW Ladeleistung
 - Entweder Aufsitzmäher oder Ladekoffer laden



- Optional: Ladekoffer für Wechselakkus
 - Ermöglicht Transport
 - 6 Akkus gleichzeitig Laden
 - Bei max. Akkukapazität 3,5 h Ladezeit

Umsetzungsanalyse *Neubeschaffung von Nfz - Alternativfahrzeuge*

- ▶ **Nutzfahrzeuge mit alternativem Antrieb für die Gemeinde Walluf**
- ▶ Tabellarische Übersicht Radlader der Kategorie „Andere“ der Gemeinde Walluf

| ICE-Fahrzeug | BEV-Alternativen |
|--------------|--|
| Kramer 120 | Wacker Neuson WL20e Schäffer Elektro-Lader 24e (optional mit Hybrid-Antriebskonzept) |



- ▶ **Wacker Neuson WL20e**
 - Hubmotor: 9 kW
 - Fahrmotor: 6,5 kW
 - bei ununterbrochenem Betrieb 7,3 h Laufzeit (max. Kapazität)
 - „Laufzeit von Einsatzbedingungen, Arbeitsaufgabe und Fahrweise abhängig“

Umsetzungsanalyse Neubeschaffung von Nfz - Alternativfahrzeuge

► Nutzfahrzeuge mit alternativem Antrieb für die Gemeinde Walluf

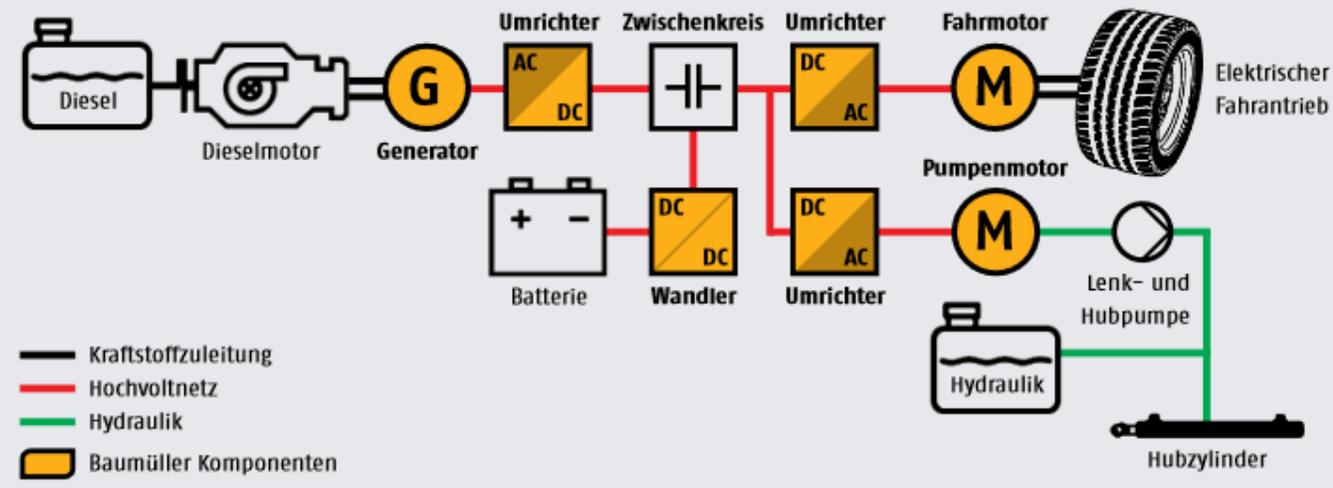
► Hybrid-Alternative

- Wenn die Laufzeit der BEV-Alternative nicht ausreicht, dann eignet sich ein Hybrid-Radlader wie zum Beispiel von Schäffer.



- Schäffer 24e (Hybrid-Version)
 - Längere Betriebsdauer mittels Range-Extender
 - Elektrischer Betrieb möglich
 - Schnelles Nachtanken

Hybrid-Antriebssystem



Umsetzungsanalyse *Neubeschaffung von Nfz - Alternativfahrzeuge*

- ▶ **Nutzfahrzeuge mit alternativem Antrieb für die Gemeinde Walluf**
- ▶ Tabellarische Übersicht Ackerschlepper der Kategorie „Andere“ der Gemeinde Walluf

| ICE-Fahrzeug | Hybrid-Alternative |
|---------------|-----------------------------|
| Case JX 1070V | Steyer Hybrid CVT (ab 2025) |



- ▶ Schon das Leergewicht ist mit 8,8 t deutlich größer als das zulässige Gesamtgewicht des vorhandenen Ackerschleppers (3,8 t)
-> Eventuell für Anforderungen der Gemeinde Walluf überdimensioniert
- ▶ Womöglich sind bis 2025 geeignete Alternativen verfügbar.

- ▶ Steyer Hybrid CVT
 - 180 PS Hinterachse + 110 PS E-Vorderachse
 - Bei unter 100 PS emissionsfrei über elektrischen Antrieb

Umsetzungsanalyse *Neubeschaffung von Nfz* - Alternativfahrzeuge

► Fazit Nutzfahrzeuge mit alternativem Antrieb für die Rheinbahn



Gute Voraussetzungen:

- Nutzfahrzeuge haben überwiegend geringe Fahrleistungen pro Arbeits- bzw. Einsatztag
- Ausreichend elektrische Alternativen für die N1- und N2-Fahrzeuge verfügbar

Hemmnisse:

- Für den Radlader und den Ackerschlepper kaum passende BEV-Alternativen verfügbar
-> Lösung: Hybride Antriebskonzepte

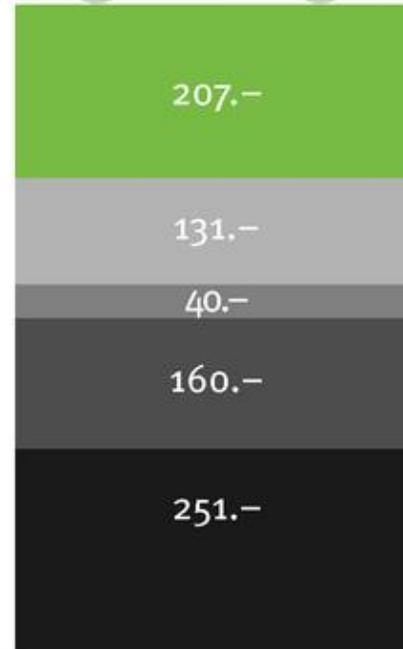
Kosten

► Grundlagen TCO

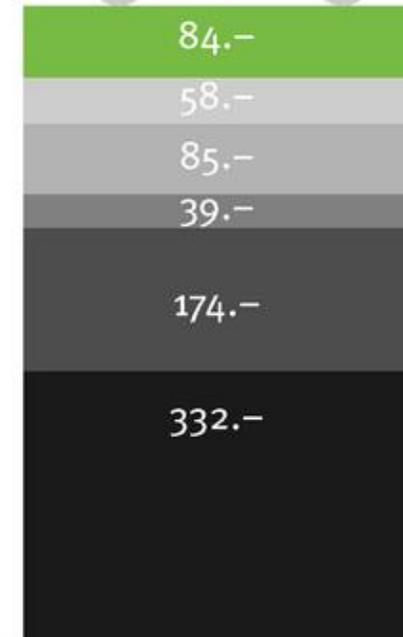
Die Total Cost of Ownership (TCO) bezeichnen die Gesamtkosten eines Produkts während dessen Lifecycle. Bei der Betrachtung der TCO zählen nicht nur die Kosten des ursprünglichen Kaufs, sondern auch die Gesamtkosten des Produkts oder Service über den kompletten Nutzungszeitraum hinweg.

| | Alter Schlepper | Neuer Schlepper | Mietschlepper |
|-------------------------------|-----------------|-----------------|----------------|
| Afa | 7.000 € | 7.500 € | |
| Zinskosten | 450 € | 2.100 € | |
| Unterbringung (1%) | 450 € | 1.500 € | |
| Versicherung (1,5%) | 1.500 € | 2.250 € | |
| <i>feste Kosten gesamt</i> | <i>9.400 €</i> | <i>13.350 €</i> | |
| Betriebsstoffe | 10.421 € | 8.016 € | |
| Reparatur & Wartung | 10.320 € | 5.160 € | |
| <i>variable Kosten gesamt</i> | <i>20.741 €</i> | <i>13.176 €</i> | |
| Gesamtkosten | 30.141 € | 26.526 € | (inkl. Diesel) |
| Kosten pro Stunde | 50 € | 44 € | 40€ |

Fr. 788.-
Renault Kangoo dCi Diesel



Fr. 773.-
Renault Kangoo Z.E. Elektro



Treibstoff/Elektrizität
Ladeinfrastruktur
Service
Steuern
Versicherung
Finanzierung

Quelle: Arval



Kosten

► Kernaussagen

- ➔ Für die Fahrzeugklassen N1 und N2 haben mehrere Untersuchungen festgestellt, dass bereits heute für die meisten Anwendungen eine Kostenparität zwischen BEV und ICE auf TCO-Basis vorliegt.
- ➔ Für die Fahrzeugklassen N3 liegen die TCO-Kosten für BEV und im Besonderen auch für FCEV ohne Förderung noch deutlich über denen für vergleichbare ICE.
- ➔ Je nach Konstellation kann über die Förderung der KsNI eine Kostenparität erreicht werden.
Aufgrund der großen Unterschiede bei den Beschaffungskosten ist dies jedoch je Fahrzeug zu einem bestimmten Zeitpunkt einzeln zu ermitteln.



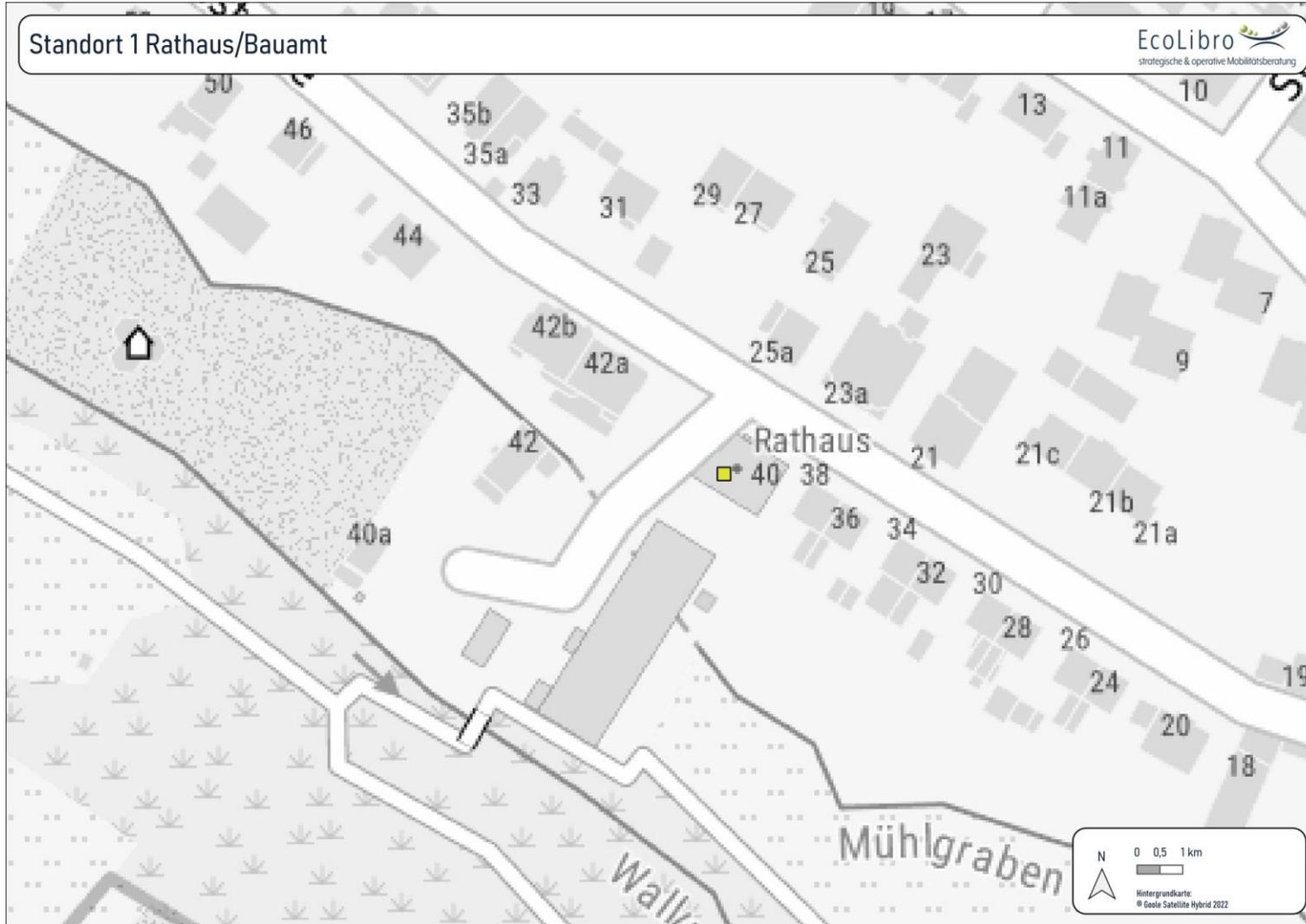


Ladeinfrastruktur



Ladeinfrastruktur

► Insgesamt existiert 1 Ladestandort



1. Walluf Gemeinde



Gesamtbedarf Ladeinfrastruktur

► Erläuterung der abweichende Leistungswerte durch „Schlafmodus“



| Fahrzeug | Durchschnittliche Fahrleistung [km/Tag] | Strombedarf pro Tag [kWh] | möglicher Ladezeitraum | mögliche Ladezeit [hh:mm] | Mindest-Ladeleistung Fahrzeugbedarf [kW] | Mindest-Ladeleistung technische Umsetzung [kW] |
|----------------|---|---------------------------|------------------------|---------------------------|--|--|
| Beispiel Kfz 1 | 142 | 29 | 09:00-17:00 | 08:00 | 5 | 5 |
| Beispiel Kfz 2 | 66 | 14 | 09:00-17:00 | 08:00 | 3 | 4,2 |
| Beispiel Kfz 3 | 77 | 16 | 09:00-17:00 | 08:00 | 3 | 4,2 |

Mindestladeleistung aus Fahrzeugbedarf

Die Mindestladeleistung der Fahrzeuge ergibt sich aus den in den Tabellen angegebenen Mindestladeleistungswert, welcher sich aus der täglichen Fahrleistung, dem spezifischen Verbrauchswert, der möglichen Ladezeit sowie den Ladungsverlusten ergibt. So ergeben sich aus dem obigen drei Beispielfahrzeugen eine gebündelte Mindestladeleistung von 11 kW.

Mindestladeleistung aus technischer Umsetzung

E-Fahrzeuge benötigen eine Mindestladeleistung von 4,2 kW (3-phasig angeschlossen) um nicht in den „Schlafmodus“ zu fallen. Somit muss das Lastmanagement unabhängig der individuellen Mindestladeleistung der oben genannten drei Fahrzeuge eine abweichende, gebündelte Wirkleistung von mind. 13,4 kW bzw. einer Scheinleistung von 14,9 kVA bei einer üblichen Phasenverschiebung von $\cos\varphi = 0,9$ zur Verfügung stellen. Um trotzdem einen minimalen Gesamtleistungswert zu erreichen, ist es eine Möglichkeit zusätzlich den serielle Ladebetrieb zu verwenden. Die Fahrzeuge werden hier nacheinander geladen. Hierfür benötigt es jedoch ein Lastmanagement, welches die Ladestationen einzeln Ein/Aus schalten kann. Ebenfalls ist eine genauere Betrachtung des Ladeverhaltens aller Dienstfahrzeuge notwendig.



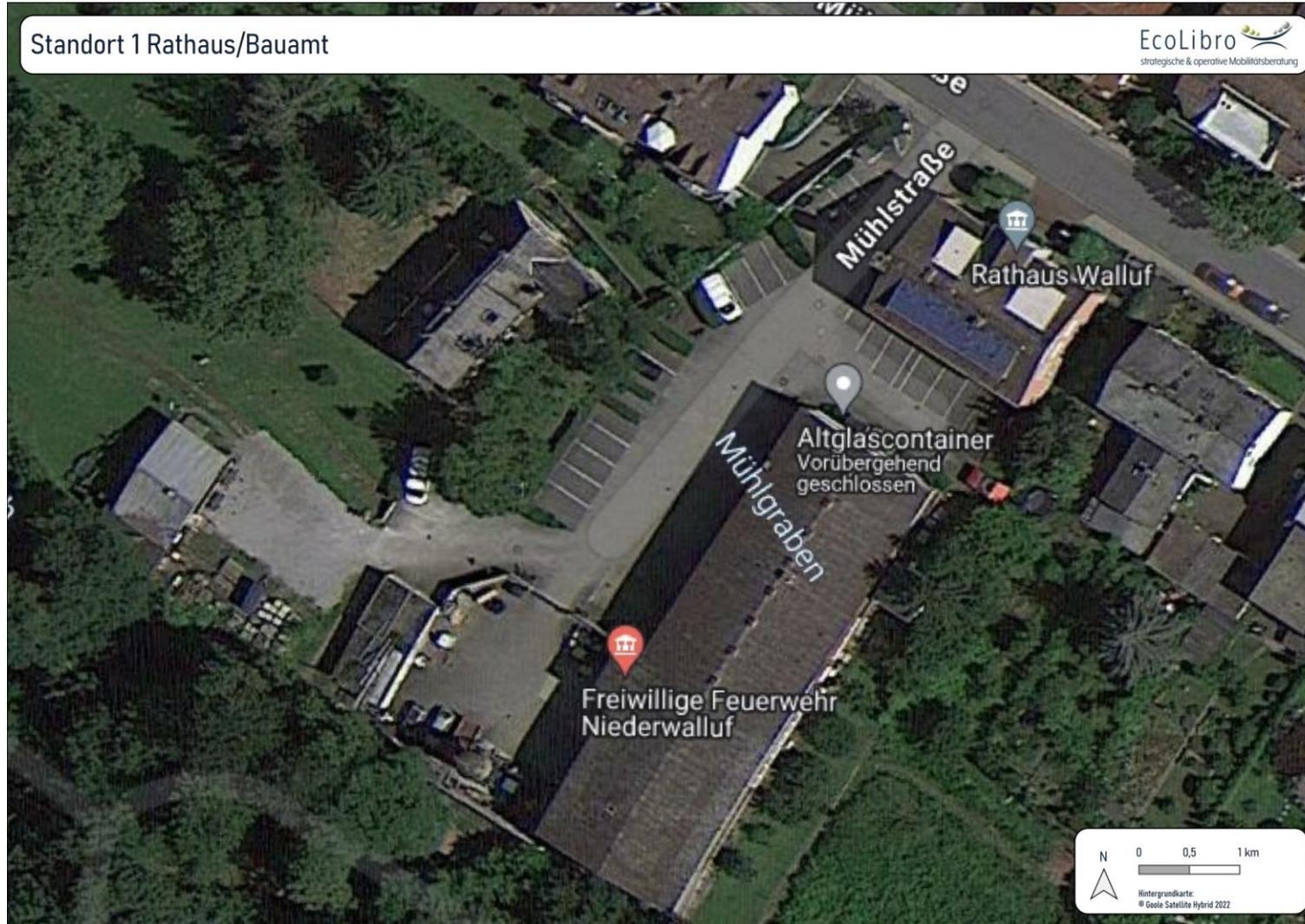


Ladebedarf Walluf Gemeinde



Analyse Ladestandorte

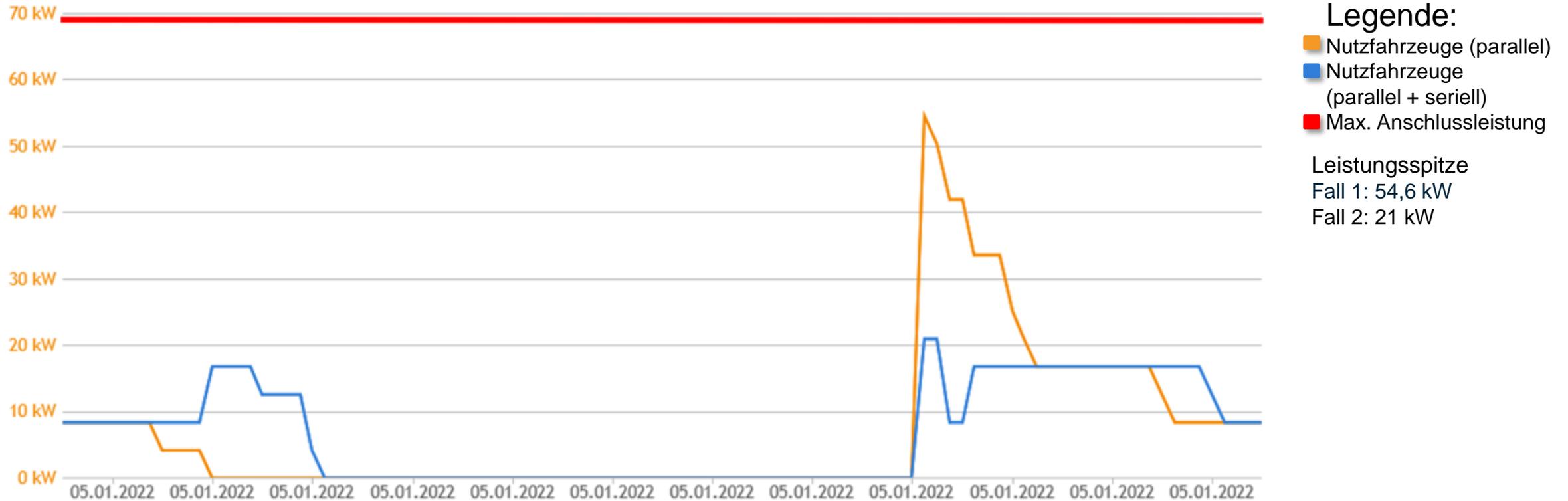
► Standort „Walluf Gemeinde“ Luftbild



Analyse Ladestandorte

► Standort „Walluf Gemeinde“ Prognostizierter Bezugslastgang aus 13 Nutzfahrzeugen

- Ladezeiten der Nutzfahrzeuge zwischen 17:00-07:00 Uhr. Im parallelen Ladebetrieb (orange) liegt die Leistungsspitze bei etwa 55 kW für 15 min. Bei seriellm Betrieb wird Leistungsspitze auf 21 kW reduziert.



Gesamtbedarf Ladeinfrastruktur

► Zusammenfassung der Ladeleistungen Standort „Bauhof“



| Bedarf Ladeinfrastruktur nach Nutzer*innengruppen | | | |
|---|-------------------|-----------------------|--------------------------|
| | | Tag 07:00-17:00Uhr | Nacht 17:00-07:00 Uhr |
| Nutzfahrzeuge | Ladepunkte | - | 13 |
| | Ladeleistung (kW) | - | 11,9 / 54,6 |



Alternative Fahrzeugkonzepte

► Nutzung von Lastenrädern



- Enge Begleitung der Einführung: Einsatzbereiche und Prozessabläufe im Vorwege definieren und beispielhaft beschreiben.
- Den potenziellen Fahrer/-innen Probefahrten und Verkehrssicherheitstraining ermöglichen.
- Auf Freiwilligkeit bei der Auswahl der Fahrer/-innen setzen, um die Akzeptanz in der Anfangsphase zu erhöhen und positive Fürsprecher im Unternehmen zu haben.
- Abwägen zwischen Wartungsvertrag mit externem Partner (hierbei insbesondere auf genaue Beschreibung der erwarteten Wartungsleistung, -frequenz und -nachverfolgung achten) und Wartung durch eigene E-Lastenradmechaniker/innen/Fahrradwerk.
- Wichtigste Ersatzteile vorhalten, ggf. auch ein Ersatzrad, um Ausfälle im Tagesbetrieb zu minimieren.
- Anreize für die E-Lastenradnutzung schaffen, z.B. Rüstzeit oder Klimaschutzziele.
- Unternehmenskultur beachten: Einführung durch positive Berichterstattung begleiten, wichtige Unterstützer/-innen und Vorbilder gewinnen und für das Projekt sprechen lassen.
- Insbesondere die hohen Potenziale bei der CO2 Einsparung lassen sich sehr gut für die interne und externe Kommunikation nutzen.

„Nichts ist so stark wie eine Idee,
deren Zeit gekommen ist.“

Victor Hugo

Starten Sie jetzt!

Ihr Ansprechpartner:

Volker Gillessen
Bereichsleiter Elektromobilität

Tel: +49-2241-26599 0
mobil: +49-151-12150272
Fax: +49-2241-26599 29
Mail: volker.gillessen@ecolibro.de

EcoLibro GmbH

Lindlastr. 2c
53842 Troisdorf
www.ecolibro.de
info@ecolibro.

Bericht aus den Sitzungen des
Wasserverbandes Oberer Rheingau (WOR) und
der Rheingauwasser GmbH

Am 28.06.2023 und am 06.12.2023 fanden die turnusmäßigen Verbandssitzungen statt. Für die folgenden Ausführungen werden aus Gründen der Aktualität der Quartalsbericht III/2023 sowie der Wirtschaftsplan 2024 erläutert.

Wasserverband Oberer Rheingau (WOR)

Der Bericht über den Wasserverband ist unspektakulär da es sich um eine Besitzgesellschaft handelt. D.h., der WOR hält die Anteile der Kommunen Schlangenbad, Eltville und Walluf, die in der Summe zu 72% an der Rheingauwasser GmbH beteiligt sind, die restlichen 28% Beteiligung hält die Stadt Ostrich-Winkel. Die Aufgabe des WOR besteht in der **Überwachung** der Aufgaben der Wasserversorgung sowie in der Sicherstellung einer ausreichenden finanziellen Ausstattung der Rheingauwasser GmbH. Dazu gehört auch die Gestellung kommunaler Bürgschaften für die von der Rheingauwasser GmbH aufzunehmenden Darlehen.

In der Sitzung wird zunächst über die Empfehlung des Vorstandes vom 08.11.2023 über die Gestellung einer Ausfallbürgschaft i.H.v. 326.021,71 € für einen Gesamtdarlehensbetrag von 452.817,93 € abgestimmt. Dies ist nötig da seitens der Rheingauwasser GmbH zum 31.12.2023 die Umschuldung eines langfristigen Darlehens i.H.v. 452.817,93 € vorgesehen ist. Wie oben angeführt ist der WOR aus Gesellschaftszwecken verpflichtet diese Bürgschaft zu übernehmen – die Abstimmung erfolgt einstimmig für die Gestellung der Bürgschaft.

Nächste Abstimmungspunkte sind der Beschluss über den Wirtschaftsplan 2024 sowie die Bestellung der Wirtschaftsprüfers für den Jahresabschluss 2023 – in beiden Abstimmungen wird dem Beschlussvorschlag einstimmig gefolgt.

Der Wirtschaftsplan des WOR führt Erträge i.H.v. 20.546,45 € auf, welche sich aus den Provisionszahlungen durch die Rheingauwasser GmbH als Gegenleistung für die geleisteten Bürgschaften ergeben. Weitere Einnahmen sind nicht geplant. Demgegenüber stehen Aufwendungen i.H.v. 11.060,08 €, die im Wesentlichen durch die Betriebsführung, die Erstellung des Jahresabschlusses, Zinsen und Aufwendungen für ehrenamtliche Tätigkeiten bestehen.

Ausblick: Die Entwicklung des Jahresergebnisses wird nicht von der laufenden Geschäftstätigkeit, sondern durch die Entwicklung der Beteiligung an der Rheingauwasser GmbH bestimmt. Diese besitzt eine solide wirtschaftliche Basis und hat in den vergangenen Jahren Überschüsse erwirtschaftet, dieser positive Trend wird sich in den kommenden Geschäftsjahren voraussichtlich fortsetzen.

Rheingauwasser GmbH

Allgemeines

Die Trinkwasserversorgung im 2. Und 3. Quartal 2023 verlief ohne Störungen und Defekte. Eine ausreichende Versorgung war zu jeder Zeit gewährleistet. Durch die zahlreichen Niederschläge im Frühjahr und in den Sommermonaten sind Trockenperioden größtenteils ausgeblieben. Aufgrund der Wetterverhältnisse liegt der Trinkwasserverkauf am Ende des 2. Quartals um 9% und am Ende des 3. Quartals um ca. 18 % unter den Verkaufszahlen aus dem Jahr 2022 und somit auch deutlich unter der Prognose für das Jahr 2023. Die geringen Erlöse sind im kaufmännischen Teil entsprechend abgebildet.

Daraus folgend weist das Ergebnis nach dem 3. Quartal 2023 einen Verlust von rd. - 56 T€ aus. Der Bestand an Finanzmitteln auf Bankkonten zum 30.09.2023 betrug 1.929.089,78 €. Das für das Geschäftsjahr geplante langfristige Darlehen wurde aufgenommen. Die geplante Umschuldung wurde zum Ende des Jahres 2023 umgesetzt.

Maßnahmen für Investitionen, Reparaturen, etc.

Für die Unterhaltung und Wassergewinnung sind 128 T€, für die Unterhaltung der Aufbereitungsanlagen und Pumpstationen 89 T€, für die Unterhaltung der Hochbehälter 90 T€, der Versorgungsleitungen durch Austausch defekter Hydranten und Beseitigung von Rohrleitungsschäden 200 T€ geplant.

Die wesentlichen geplanten Maßnahmen wurden beauftragt und begonnen. Die Anzahl der Rohrbrüche im 3. Quartal 2023 im Rohrnetz- und Hausanschlussbereich betrug 9 Stück. Damit liegen wir über dem Niveau im vergleichbaren Zeitraum des Vorjahres (5 Stück).

Im Jahr 2023 sind rund 1.800 Wasserzähler zu wechseln. Aufgrund der nicht bestandenen Stichprobe wurde umgehend mit dem Zählerwechsel begonnen. Zum Zeitpunkt der Berichterstellung waren rund 90 % der Zähler gewechselt.

Ab dem 01.07.2023 wird die Gemeinde Kiedrich bei der technischen Betriebsführung der Trinkwasserversorgungsanlage durch die Rheingauwasser GmbH wieder unterstützt. Wie auch in den Vorjahren hat die Rheingauwasser GmbH den Auftrag für den turnusmäßigen Wasserzählerwechsel in der Gemeinde Kiedrich erhalten.

Bestellung des Wirtschaftsprüfers

Die Gesellschafterversammlung folgt dem Beschluss des Aufsichtsrates vom 13. September 2023 und beschließt zur Prüfung des Jahresabschlusses zum 31.12.2023 Kanzlei Dornbach GmbH, Mainz, zu einem Pauschalpreis von 10.100 EUR (netto) zu bestellen.

Wirtschaftsplan 2024

Aufgrund der Entwicklung der Weltwirtschaft im Jahr 2023 ist in den kommenden Jahren von steigenden Aufwendungen auszugehen. In Folge der weltweiten kriegerischen Handlungen besteht weiterhin ein hohes Risiko von Lieferengpässen und einer konstant hohen Inflation. Damit verbunden erwarten wir weiterhin eine deutliche Kostensteigerung für Rohstoffe und Löhne.

Trotz des Klimawandels erwarten wir in den kommenden Jahren stagnierende Trinkwasserverbräuche. Ein steigender Mehrbedarf insbesondere in den Sommermonaten kann gegenwertig nur über den Zukauf von Spitzenwasser kompensiert werden. Beide Punkte sind im Wirtschaftsplan für das Jahr 2024 angemessen berücksichtigt worden.

Bei der Planung von zukünftigen Investitionsmaßnahmen, wird die klimatische Entwicklung weiterhin eine besondere Berücksichtigung finden. So wird u. a. zusammen mit dem WBV an einer langfristigen Lösung zur Trinkwasserversorgung gearbeitet. Zusätzlich gewinnen Alternativlösungen unter anderem für die Bewässerung an Bedeutung.

Für die Mittelfristplanung soll zusammen mit den Gesellschaftern eine nachhaltige Lösung geschaffen werden. Für die Generierung von zusätzlichen Erlösen soll das Dienstleistungsgeschäft für die Gesellschafter aber auch für Dritte ausgebaut werden. Neben einer besseren Auslastung des Personals kann somit die Basis für die Erweiterung des Tätigkeitsfeldes der Rheingauwasser GmbH geschaffen werden. Für das Jahr 2024 soll der Grundstein für die langfristige Übernahme der technischen Betriebsführung der Trinkwasserversorgung der Gemeinde Kiedrich gelegt werden.

Der Zinsaufwand stellt einen wesentlichen Teil der Aufwendungen dar. Gegenüber den Vorjahren ist das aktuelle Zinsniveau deutlich gestiegen und auch für die nächsten Jahre wird keine Änderung erwartet. In der Planung wurde ein kalkulatorischer Zinssatz in Höhe von 4,00 % angenommen.

Die gesamtwirtschaftliche Situation der Rheingauwasser GmbH stellt sich positiv dar. Die Finanzsituation ist stabil. Die Höhe der Investitionen liegt zukünftig über den Abschreibungen. Aufgrund der hohen Anlagenintensität im Unternehmen ist dies zwingend erforderlich, um einen Werteverzehr zu vermeiden. Um die zukünftigen Investitionen umsetzen zu können und deren Finanzierung schon heute abzusichern, ist aus der Sicht der Geschäftsführung eine **Verbesserung der Eigenkapitalquote und die Reduzierung der Verschuldung unumgänglich**. Gleichzeitig werden weitere Sparmaßnahmen umgesetzt. Die Geschäftsführung prognostiziert eine weiterhin sichere und qualitativ hochwertige Trinkwasserversorgung im Versorgungsgebiet der Rheingauwasser GmbH.

Die **Erträge** setzen sich hauptsächlich aus der verkauften Trinkwassermenge sowie aus Entgelt für verschiedene Dienstleistungen zusammen. Für das kommende Geschäftsjahr wird der Trinkwassermengenpreis netto 2,60 €/m³ betragen. In Folge der allgemeinen Kostensteigerungen erhöht sich der Trinkwasserpreis um 0,28 €/m. Weitere Erhöhungen sind geplant – bis auf 2,80 €/m³ im Jahr 2028. Erlöse aus Dienstleistungen ergeben sich u.a. aus der Betriebsführung für die Stiftung Kloster Eberbach und der Vitos Rheingau, für die Abwicklung der Abrechnung der Abwassergebühren für die Stadt Oestrich-Winkel und der Gemeinde Walluf. Für das Jahr 2024 wurde erstmalig das Betriebsführungsentgelt für die technische Betriebsführung der Gemeinde Kiedrich einkalkuliert. Beide Vertragspartner streben eine Übernahme der technischen Betriebsführung der Trinkwasserversorgung zum 01.01.2024 an.

Die **Aufwendungen** setzen sich maßgeblich aus Wassereinkauf, Personalaufwand, Kapitaldienst und Materialaufwendungen zusammen. Die Kosten des Fremdwasserbezugs ergeben sich fast ausschließlich aus dem mit dem Wasserbeschaffungsverband (WBV) vereinbarten Wasserlieferungsvertrag. Die Wasserbezugspreise des WBV erhöhen sich ab dem 01.01.2024 um 13 %.

Sonstiges

Im Geschäftsjahr 2024 sind ca. 3.000 **Wasserzähler** zu wechseln. Der Wechsel erfolgt ausschließlich in Eigenleistung. Der Prozess zur Optimierung der Wasserzählerwechsel ist abgeschlossen und zum Großteil digitalisiert. Für das Jahr 2024 soll das Stichprobenverfahren nicht angewendet werden, weil die Umstellung auf Funkwasserzähler vorgesehen ist. Dieser Schritt führt zu einer Kostenerhöhung von ca. 200.000 €. Neben dem Ausbau der Digitalisierung und Erweiterung der Kundenfreundlichkeit, wird sich auch mittelfristig die Wirtschaftlichkeit der Umstellung darstellen lassen.

Die **Personalkosten** umfassen die Mitarbeiter der Rheingauwasser gemäß Stellenplan. Es ist vorgesehen, dass ab September 2024 die Rheingauwasser GmbH wieder eine Auszubildende / Auszubildenden für die Fachkraft für Wasserversorgungstechnik hat. Ab dem 01.03.2024 ist eine tarifvertragliche Anpassung für das Wirtschaftsjahr 2024 in Höhe von pauschal 200,00 € zzgl. 5,50 % Erhöhung eingeplant. In Summe handelt sich hierbei um einer Tarifsteigerung in Höhe von ca. 8 %. Zur Verstärkung auf der dritten Führungsebene ist für das Jahr 2024 weiterhin eine Neueinstellung vorgesehen. Zusätzlich ist die Übernahme eines Mitarbeiters von der Gemeinde Kiedrich eingeplant, welcher durch die Übernahme der technischen Betriebsführung einen Anspruch auf Betriebsübergang gemäß § 613 BGB hat. Die dadurch entstehenden Personalkosten werden über das Betriebsführungsentgelt kompensiert.

Der geplante **Zinsaufwand** erhöht sich gegenüber dem Vorjahr um ca.34.900 €. Grund ist die wirtschaftliche Umschuldung und Darlehensneuaufnahme im Jahr 2024. Für die Finanzierung wurde ein kalkulatorischer Zinssatz in Höhe von 4,00 % angenommen.

Zum 31.12.2024 werden voraussichtlich 12.223.940,00 € an Darlehensverbindlichkeiten zu Buche stehen, daraus entstehen laufende Annuitäten i.H.v. 1.113.868,96 € (inklusive 230.209,32 € an Zinsen!).

Walluf, den 20. April 2024

Andreas Prade

Bericht aus dem Verband Abwasserverband Oberer Rheingau

Die Unterzeichnerin hat an den Sitzungen der Verbandsversammlungen am 28. Juni 2023 und am 6. Dezember 2023 teilgenommen.

Die Entlastung des Vorstands für das Jahr 2022 wurde in der Sitzung am 26. Juni 2023 beschlossen. Das Jahr 2022 endete mit einem Jahresgewinn in Höhe von 230.435 Euro. Der Jahresabschluss zum 31.12.2022 wurde durch die WP-Gesellschaft Schwed und Partner, Wiesbaden, geprüft.

Zum 01.01.2024 wird Herr Bürgermeister Kunkel Verbandsvorsteher und Herr Bürgermeister Stavridis dessen Vertreter. Die Amtszeiten laufen bis zum 31.12.2025.

Im Jahr 2023 wurde die Kasse des Verbands vom Rheingau-Taunus-Kreis überprüft. Es gab keine Beanstandungen. Nach einer Prüfung der Homepage des Verbandes auf Barrierefreiheit durch das LBIT beim RP Gießen in 2023 wurde die Homepage barrierefrei umgestaltet. Das LBIT wird sich das Ergebnis im Jahr 2024 im Rahmen einer weiteren Prüfung anschauen.

In der Sitzung am 6. Dezember 2024 wurde der Wirtschaftsplan für das Jahr 2024 von der Verbandsversammlung beschlossen.

Da der Verband keine Gewinnerzielungsabsicht verfolgt, stehen sich die in erster Linie aus Umlagen der Mitgliedsgemeinden bestehenden Einnahmen und die hauptsächlich aus Personalkosten (706.284 Euro), Materialaufwendungen (1.405.300 Euro) und Aufwendungen für Abschreibungen (1.162.013) bestehenden Aufwendungen neutral bei einer Summe von 4.568.789 Euro gegenüber.

Die von Walluf zu zahlenden Umlagen haben sich wie folgt entwickelt:

2022 542.296 Euro,

2023 577.725 Euro,

2024 589.741 Euro.

Die Kostensteigerungen sind auf die gesamtwirtschaftliche Entwicklung zurückzuführen und bewegen sich Dank bis 2024 bestehender Vertragsbindungen für die Stromlieferungen im moderaten Bereich. Die Kosten für die Klärschlamm Entsorgung konnten aufgrund neuer Vertragskonditionen sogar gesenkt werden. Erhebliche Kostensteigerungen werden bei den übrigen Materialkosten und den Personalkosten (aktuelle Tarifabschlüsse) erwartet.

Für 2024 sind für die Erneuerung der Klärschlammwässerung auf der Kläranlage Grünau 1.500.000 Euro eingeplant. Ein Teil der Kläranlage soll mit Photovoltaik belegt werden, um den nächsten Schritt in Richtung einer energieautarken Kläranlage zu tätigen.

Aufgrund der allgemeinen Kostensteigerungen wird die Verbandsumlage mittelfristig ansteigen, die gesamtwirtschaftliche Entwicklung für den Abwasserverband stellt sich aber insgesamt positiv dar.

Auf Wunsch besteht die Möglichkeit, den Mitgliedern der Gemeindevertretung die Niederschriften der Verbandssitzungen und die vorbereitenden Sitzungsunterlagen per E-Mail zur Verfügung zu stellen. Eine entsprechende E-Mail an die Unterzeichnerin mit der Bitte um Übermittlung reicht aus (muellerhans@unitybox.de). Das gilt natürlich auch für weitere Rückfragen.



Gemeinde Walluf

Beschlussvorlage

- öffentlich -

VL-14/2024

| | |
|------------------------|-------------------------------|
| Fachbereich | Zentrale Dienste und Finanzen |
| Sachbearbeiter | Jürgen Roth |
| weitere Sachbearbeiter | |
| Datum | 11.03.2024 |

| Beratungsfolge | Termin |
|--|------------|
| Gemeindevorstand der Gemeinde Walluf | 18.03.2024 |
| Haupt - und Finanzausschuss | 16.04.2024 |
| Gemeindevertretung der Gemeinde Walluf | 25.04.2024 |

Kostendeckende Abwassergebühr nach § 10 des Gesetzes über kommunale Abgaben Bericht zur Kalkulation 2024-2026

Anlage(n):

1. Anlage 1 - Kalkulation kostendeckender Gebühr
2. Anlage 2 - 6. Änderung Entwässerungssatzung Entwurf

Finanzielle Auswirkungen:

| | | | |
|---|---------------|--------------|------------|
| Finanzielle Auswirkung vorhanden | Ja | | |
| Haushaltsmittel vorhanden | Ja | | |
| Art der Ausgabe (ÜPL/APL/Deckungskreis) | Deckungskreis | | |
| Sachkonto | 511 0008 | Kostenstelle | 538 31 100 |

Beschlussvorschlag:

Der 6. Änderung der Entwässerungssatzung der Gemeinde Walluf wird zugestimmt.

Sachverhalt:

Zu den Haushaltsberatungen 2024 / 2025 wird den kommunalen Gremien eine aktualisierte Gebührenbedarfsberechnung vorgelegt.

Das Ergebnis der Nachkalkulation und der Vorschauberechnung für die Jahre 2024 bis 2026 ergab bei der

Schmutzwassergebühr eine **geringe Anpassung** von 2,05 auf **2,15 € /cbm**,

bei der Niederschlagsgebühr ergab sich **keine Änderung (0,62 € / qm)**.

Zur Anpassung/Ausgleich des Gebührenhaushaltes ist die 6.Änderung der Entwässerungssatzung als Anlage beigefügt. Sie soll ab dem 01.01.2025 in Kraft treten.

Im Doppelhaushaltsplanentwurf 2024 u. 2025 wird die Kostenstelle Abwasserbeseitigung kostenneutral dargestellt.

Allgemeine Hinweise:

Gebührensätze sind grundsätzlich so zu bemessen, dass die Kosten der Einrichtungen gedeckt werden (§ 10 Abs. 1 S. 2 Hessisches Kommunalabgabengesetz - KAG).

Es darf keine Haushaltsgenehmigung erteilt werden, solange der Gebührenhaushalt eine Unterdeckung aufweist. (vgl. Ziff. 7 der Konsolidierungsleitlinie des HMdIS).

Nikolaos Stavridis, Bürgermeister

WILLITZER BAUMANN SCHWED

WIRTSCHAFTSPRÜFER · STEUERBERATER

NOTAR UND RECHTSANWÄLTE

Gemeinde Walluf



Kalkulation

kostendeckender Abwassergebühren

nach § 10 KAG

für die Haushaltsjahre 2024 bis 2026

getrennt nach Schmutzwassereinleitung

und Niederschlagswassereinleitung

Inhaltsverzeichnis

| | Seite |
|---|-------|
| 1. Auftrag | 1 |
| 2. Gegenstand, Art und Umfang des Auftrags | 2 |
| 3. Erläuterungen zu ausgewählten Positionen der Kalkulation | 4 |
| 4. Berechnung der kostendeckenden Gebühren | 8 |
| 5. Ergebnis | 9 |
| | |
| Anlage I: Aufteilung der Planansätze auf die Bereiche Rohrnetz und Kläranlage | |
| Anlage II: Aufteilung der Ansätze nach Schmutz- und Niederschlagswassereinleitung und Ermittlung einer kostendeckenden Gebühr nach KAG | |
| Anlage III: Allgemeine Auftragsbedingungen | |

1. Auftrag

Der Gemeindevorstand der

Gemeinde Walluf

beauftragte uns, die kostendeckenden Abwassergebühren nach § 10 des Gesetzes über kommunale Abgaben (KAG) für die Haushaltsjahre 2024 bis 2026, getrennt nach einer Gebühr für die Schmutzwassereinleitung und einer Gebühr für die Niederschlagswassereinleitung, zu kalkulieren.

Unserem Auftrag liegen die als Anlage III beigefügten Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften in der Fassung vom 1. Januar 2017 zu Grunde. Die Höhe unserer Haftung bestimmt sich nach § 323 Abs. 2 HGB. Im Verhältnis zu Dritten sind Nr. 1 Abs. 2 und Nr. 9 der Allgemeinen Auftragsbedingungen maßgebend.

2. Gegenstand, Art und Umfang des Auftrags

Gegenstand des Auftrags ist die Kalkulation von Benutzergebühren für die Leistungen des Gebührenhaushalts Abwasserentsorgung, getrennt nach Schmutz- und Niederschlagswassereinleitung.

Nach § 10 Abs. 1 KAG sind die Gebührensätze in der Regel so zu bemessen, dass die Kosten der Einrichtung gedeckt werden. Zu den zu deckenden Kosten zählen nach § 10 Abs. 2 KAG die Aufwendungen für die laufende Verwaltung und Unterhaltung, Entgelte für die in Anspruch genommenen Fremdleistungen, angemessene Abschreibungen sowie eine angemessene Verzinsung des Anlagekapitals. Bei der Kalkulation der Gebühr haben wir auftragsgemäß eine kalkulatorische Verzinsung des Anlagekapitals berücksichtigt. Von dem Wahlrecht, bei der Berechnung der Abschreibungen auf die Wiederbeschaffungszeitwerte abzustellen, wurde kein Gebrauch gemacht.

Die Gebühr ist nach Art und Umfang der Inanspruchnahme der Einrichtung zu bemessen (§ 10 Abs. 3 KAG). Dies ist durch die Trennung von Schmutz- und Niederschlagswassereinleitung gewährleistet.

Bei der Berechnung der kalkulatorischen Verzinsung des Anlagekapitals haben wir in Abstimmung mit der Verwaltung unter Berücksichtigung der Höhe der Fremdkapitalverzinsung einen Zinssatz von 4,0 % herangezogen.

Wegen der Trennung in eine Gebühr für die Schmutzwassereinleitung und eine Gebühr für die Niederschlagswassereinleitung waren die Kosten zunächst den Kostenstellen „Rohrnetz“ und „Kläranlagen“ zuzuordnen (vgl. Anlage I). Die Ermittlung der Aufteilungsmaßstäbe ist unter Gliederungspunkt 3 erläutert. Im nächsten Schritt war eine Aufteilung der Kosten auf die Kostenträger „Schmutzwasser“ und „Niederschlagswasser“ vorzunehmen (Anlage II). Diese sind ebenfalls unter Gliederungspunkt 3 erläutert.

Unserer Kalkulation liegen insbesondere folgende Unterlagen zu Grunde:

- Ergebnisrechnung und Anlagenspiegel für die Jahre bis 2022
- Vorschau der Ergebnisrechnung und Anlagenspiegel für die Jahre 2023 bis 2026
- Aktuelle Entwässerungssatzung der Gemeinde Walluf
- Versiegelte Flächen der Gemeinde Walluf für die Jahre bis 2022
- Abwassereinleitungsmengen für die Jahre bis 2022
- Gutachterliche Stellungnahme der Sydro Consult Ingenieurgesellschaft für Systemhydrologie Wasserwirtschaft Informationssysteme mbH Darmstadt und n:t:r Software Kommunale Informationssysteme Heidesheim, „Einführung der getrennten Abwassergebühr bei der Gemeinde Walluf – Ermittlung der Kostenaufteilung der Ortskanalisation für die Schmutz- und Niederschlagswasserableitung –“ vom Januar 2012
- Gutachterliche Stellungnahme der Sydro Consult Ingenieurgesellschaft für Systemhydrologie Wasserwirtschaft Informationssysteme mbH Darmstadt und Dr.-Ing. F. Schmidt-Bregas Ingenieurgesellschaft mbH Wiesbaden, „Abwasserverband Oberer Rheingau – Ermittlung eines Aufteilungsschlüssels in einen Schmutz- und einen Niederschlagswasseranteil für die Verbandsanlagen des AV Obere Rheingau – Erläuterungsbericht“ vom August 2011

Die Überprüfung der Ansätze der Haushaltspläne war nicht Gegenstand unseres Auftrags.

3. Erläuterungen zu ausgewählten Positionen der Kalkulation

Die der Gebührenkalkulation zu Grunde liegenden Werte wurden grundsätzlich aus den Planzahlen der Ergebnisrechnung 2024 bis 2026 abgeleitet, da diese die durchschnittlichen Werte des Kalkulationszeitraums darstellen.

Nachfolgend werden die wesentlichen Positionen der Gebührenkalkulation erläutert, die abweichend von der erläuterten Vorgehensweise ermittelt wurden.

Die Personalkosten wurden mit einer jährlichen Fortschreibung von 3 % und die Abschreibungen wurden – korrigiert um voraussichtliche Zugänge in den Jahren 2024 bis 2026 – jeweils mit den durchschnittlichen Werten des Kalkulationszeitraums angesetzt.

Die in der Ergebnisrechnung angesetzte Verbandsumlage wurde entsprechend der Aufteilung des Erfolgsplans für das Jahr 2023 auf die Bereiche „Betriebskosten“ und „Kapitalkosten“ aufgeteilt.

Kalkulatorische Verzinsung des Kapitaleinsatzes

Zur Ermittlung der kalkulatorischen Verzinsung des Kapitaleinsatzes sind Anlagevermögen und passivierte Zuschüsse gemäß den Werten des Investitionsplans fortzuschreiben.

| | Anlagevermögen | Zuschüsse | Differenz |
|---|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| <u>Restbuchwert 31.12.2022</u> | <u>4.779.632,00 €</u> | <u>855.421,00 €</u> | <u>3.924.211,00 €</u> |
| voraus. Zugänge 2023 | 585.609,17 € | 244.211,03 € | 341.398,14 € |
| voraus. Abschreibungen und Abgänge 2023 | 227.878,17 € | 32.641,03 € | 195.237,14 € |
| <u>voraus. Restbuchwert 31.12.2023</u> | <u>5.137.363,00 €</u> | <u>1.066.991,00 €</u> | <u>4.070.372,00 €</u> |
| voraus. Zugänge 2024 | 50.000,00 € | 0,00 € | 50.000,00 € |
| voraus. Abschreibungen und Abgänge 2024 | 191.900,00 € | 32.647,00 € | 159.253,00 € |
| <u>voraus. Restbuchwert 31.12.2024</u> | <u>4.995.463,00 €</u> | <u>1.034.344,00 €</u> | <u>3.961.119,00 €</u> |
| voraus. Zugänge 2025 | 100.000,00 € | 0,00 € | 100.000,00 € |
| voraus. Abschreibungen und Abgänge 2025 | 193.196,00 € | 32.647,00 € | 160.549,00 € |
| <u>voraus. Restbuchwert 31.12.2025</u> | <u>4.902.267,00 €</u> | <u>1.001.697,00 €</u> | <u>3.900.570,00 €</u> |
| voraus. Zugänge 2026 | 1.250.000,00 € | 520.000,00 € | 730.000,00 € |
| voraus. Abschreibungen und Abgänge 2026 | 171.986,00 € | 32.626,00 € | 139.360,00 € |
| <u>voraus. Restbuchwert 31.12.2026</u> | <u>5.980.281,00 €</u> | <u>1.489.071,00 €</u> | <u>4.491.210,00 €</u> |

Aus dem arithmetischen Mittel der bereinigten Restbuchwerte zum 31. Dezember 2023, 31. Dezember 2024 und 31. Dezember 2025 errechnet sich das nicht durch Zuschüsse finanzierte Anlagekapital in Höhe von 3.977.353,67 €. Bei einer Verzinsung mit 4,0 % ergeben sich kalkulatorische Zinsen in Höhe von rund 159.100 €. Wir empfehlen, die kalkulatorische Verzinsung des Anlagekapitals jährlich zu ermitteln und zu verbuchen.

Berücksichtigung der Gebührenüber- bzw. -unterdeckungen aus Vorperioden

Nach § 10 Abs. 2 KAG sind am Ende eines Kalkulationszeitraums bestehende Gebührenüberdeckungen innerhalb der folgenden fünf Jahre auszugleichen. Gebührenunterdeckungen sollen im gleichen Zeitraum ausgeglichen werden. Die Über- und Unterdeckungen im Bereich Niederschlagswasser wurden für die Jahre bis 2018 und im Bereich Schmutzwasser für die Jahre bis 2017 bereits in den Kalkulationen der Vorjahre berücksichtigt und ausgeglichen. Die Überdeckung 2018 im Bereich Schmutzwasser ist nicht mehr ausgleichsfähig, da für das Jahr 2023 keine Gebührenkalkulation erstellt und die Überdeckung 2018 hierdurch nicht innerhalb von fünf Jahren einbezogen werden konnte.

Es ergeben sich zum 31. Dezember 2022 folgende auszugleichenden Über- und Unterdeckungen:

| | Ergebnis Schmutzwasser | Ergebnis Nieder- schlagswasser | Ausgleich bis |
|---------------------------------|---------------------------|-----------------------------------|------------------|
| Gebührenüber-/unterdeckung 2019 | 53.032,15 € | -40.115,44 € | 2024 |
| Gebührenüberdeckung 2020 | 102.804,44 € | 1.961,79 € | 2025 |
| Gebührenüberdeckung 2021 | 208.542,51 € | 12.152,80 € | 2026 |
| Gebührenüber-/unterdeckung 2022 | -34.742,73 € | -11.828,66 € | 2027 |
| Summe | <u>329.636,37 €</u> | <u>-37.829,51 €</u> | |

Insgesamt ergibt sich zum 31. Dezember 2022 eine Gebührenüberdeckung von 329.636,37 € im Bereich Schmutzwasser und eine Gebührenunterdeckung von 37.829,51 € im Bereich Niederschlagswasser. Um einen planmäßigen Abbau der Gebührenüber- und -unterdeckung innerhalb der Jahre 2024 bis 2026 zu erreichen, ist die Bemessungsgrundlage um jährlich 109.878,79 € im Bereich Schmutzwasser zu kürzen und um jährlich 12.609,84 € im Bereich Niederschlagswasser zu erhöhen. In dieser Höhe ist eine Gebührenunter- bzw. -überdeckung zu kalkulieren, um die in den Vorjahren zu viel bzw. zu wenig erhobenen Gebühren an die Gebührenzahler zurückzuführen.

Bei den für den Kalkulationszeitraum angenommenen Mengen und Flächen wirkt sich der Abbau des Gewinn- bzw. Verlustvortrags in Höhe von 0,40 € je m³ Schmutzwasser mindernd bzw. 0,02 € je m² versiegelter Fläche erhöhend auf die Gebühren aus (siehe Anlage II). In dieser Höhe ist nach Abbau der Gebührenüberdeckung bei sonst gleichen Kosten und gleichen Mengen/Flächen von einer Gebührenerhöhung bzw. -reduzierung auszugehen.

Aufteilungsmaßstäbe für die Kostenstellen „Rohrnetz“ und „Kläranlage“

Die Aufteilung der Planansätze auf die Kostenstellen „Rohrnetz“ und „Kläranlage“ ist aus Anlage I ersichtlich.

Da die Gemeinde nicht über eine eigene Kläranlage verfügt, betreffen die Kosten mit Ausnahme der Verbandsumlage in der Regel die Kostenstelle Rohrnetz und wurden dieser zu 100,00 % zugeordnet.

Die in der Plan-Ergebnisrechnung für die Jahre 2024 bis 2026 angesetzte Verbandsumlage wurde im ersten Schritt entsprechend der Aufteilung des Erfolgsplans für das Jahr 2023 auf die Bereiche „Betriebskosten“ mit 71,39 % und „Kapitalkosten“ mit 28,61 % aufgeteilt. Im nächsten Schritt wurde die Verbandsumlage im Bereich Betriebskosten mit 64,00 % und im Bereich Kapitalkosten mit 50,13 % dem Rohrnetz und korrespondierend dazu mit 36,00 % beziehungsweise mit 49,87 % den Kläranlagen zugerechnet.

Die Aufteilungsmaßstäbe der Verbandsumlagen wurden aus der Gebührenkalkulation für die Jahre 2016 bis 2018 übernommen. Sie basieren auf Einkünften des Verbands und stellen sich wie folgt dar:

| | <u>Rohrnetz</u> | <u>Kläranlage</u> |
|-----------------------------------|-----------------|-------------------|
| Verbandsumlage Investitionskosten | 50,13 % | 49,87 % |
| Verbandsumlage Betriebskosten | 64,00 % | 36,00 % |

Aufteilungsmaßstäbe für die Kostenträger „Schmutzwasser“ und „Niederschlagswasser“

Die ermittelten Kosten für die Bereiche „Rohrnetz“ und „Kläranlage“ sind im nächsten Schritt auf die Kostenträger „Schmutzwasser“ und „Niederschlagswasser“ zu verteilen, um die durch Abwassergebühren zu deckenden Kosten zu erhalten. Die Aufteilungsmaßstäbe für die Umlage des Abwasserverbands wurden im Zuge der Einführung der getrennten Abwassergebühr durch das im August 2011 erstellte Gutachten getrennt für die Bereiche „Rohrnetz“ und „Kläranlagen“ ermittelt. Zu Einzelheiten verweisen wir auf das vorgenannte Gutachten (vgl. dazu die Quellenangaben unter dem Gliederungspunkt 2).

Es ergeben sich danach folgende Aufteilungsmaßstäbe:

| | <u>Anteil Schmutzwasser</u> | <u>Anteil Niederschlagswasser</u> |
|--------------------|-----------------------------|-----------------------------------|
| Rohrnetz | | |
| Investitionskosten | 40,50 % | 59,50 % |
| Betriebskosten | 69,70 % | 30,30 % |
| Kläranlage | | |
| Investitionskosten | 90,00 % | 10,00 % |
| Betriebskosten | 98,00 % | 2,00 % |

Der Aufteilungsmaßstab für das gemeindeeigene Rohrnetz wurde durch das im Januar 2012 erstellte Gutachten (vgl. dazu die Quellenangaben unter dem Gliederungspunkt 2) ermittelt. Danach ergeben sich folgende Aufteilungsmaßstäbe:

| | <u>Anteil Schmutzwasser</u> | <u>Anteil Niederschlagswasser</u> |
|--------------------|-----------------------------|-----------------------------------|
| Investitionskosten | 41,00 % | 59,00 % |
| Betriebskosten | 69,70 % | 30,30 % |

Abweichend, nach Rücksprache mit der Verwaltung, wurden die Personalkosten und die internen Leistungsverrechnungen zu jeweils 50,00 % auf den Kostenträger „Schmutzwasser“ und den Kostenträger „Niederschlagswasser“ aufgeteilt.

Bei Anwendung der Aufteilungsmaßstäbe auf die ermittelten Kosten ergeben sich für den Kostenträger „Schmutzwasser“ Kosten in Höhe von 720.223,99 € (63,17 %) und für den Kostenträger „Niederschlagswasser“ Kosten in Höhe von 419.902,59 € (36,83 %) (vgl. Anlage II).

4. Berechnung der kostendeckenden Gebühren

Die nicht aus Gebühren erwirtschafteten Erträge wurden den Kostenträgern im Verhältnis der diesen entsprechenden Kosten zugeordnet (vgl. Anlage II). Nach Verrechnung dieser Erträge ergeben sich die durch Gebühren zu deckende Kosten wie folgt:

| | |
|------------------------|--------------|
| – Schmutzwasser: | 705.099,09 € |
| – Niederschlagswasser: | 399.887,49 € |

Der Abbau der Gebührenüberdeckungen und -unterdeckungen aus Vorjahren wurde entsprechend der Nachkalkulationen 2019 bis 2022 verteilt. Unter Berücksichtigung der Über- und Unterdeckungen der Vorjahre ergeben sich folgende durch Gebühren zu deckende Kosten:

| | |
|------------------------|--------------|
| – Schmutzwasser: | 595.220,30 € |
| – Niederschlagswasser: | 412.497,33 € |

Auf Basis dieser Beträge sind mit Hilfe der Gebührenmaßstäbe Gebühren zu ermitteln, um eine volle Kostendeckung zu erreichen.

Maßstab für die Schmutzwassergebühr ist die voraussichtlich anfallende Schmutzwassermenge, die sich aus dem Frischwasserverbrauch ableitet. Es wurde die Abrechnungsmenge des Jahres 2022 in Höhe von 276.935 m³ angesetzt.

Für die Niederschlagswassergebühr stellt die versiegelte Fläche den Gebührenmaßstab dar. Auf Grundlage der im Jahr 2022 erfassten Werte ergibt sich als Maßstab für die Niederschlagswassergebühr eine versiegelte Fläche von 661.531 m².

Die kostendeckenden Benutzergebühren für den Kalkulationszeitraum berechnen sich unter Berücksichtigung der Gebührenüberdeckungen bzw. -unterdeckungen aus Vorjahren wie folgt:

$$\text{Schmutzwassergebühr} = \frac{595.220,30 \text{ €}}{276.935 \text{ m}^3} = 2,15 \text{ €/m}^3$$

$$\text{Niederschlagswassergebühr} = \frac{412.497,33 \text{ €}}{661.531 \text{ m}^2} = 0,62 \text{ €/m}^2$$

Die Gebühren sind im Bereich Schmutzwasser durch den Abbau der Gebührenüberdeckungen aus Vorperioden begünstigt. Dieser Effekt wird entfallen, wenn diese abgebaut sind. Dies wird voraussichtlich ab dem Jahr 2027 der Fall sein. Wie aus der Gebührenberechnung ohne Berücksichtigung der Überdeckungen deutlich wird, ist dann auf Grundlage der aktuellen Kosten- und Mengenstruktur mit einer Erhöhung der Gebühren um 0,40 € je m³ Schmutzwasser zu rechnen.

5. Ergebnis

Die Kalkulation kostendeckender Abwassergebühren für die Haushaltsjahre 2024 bis 2026 führt zu folgenden Ergebnissen (aktuelle Gebühren in Klammern):

- **Schmutzwassergebühr** **2,15 €/m³** (2,05 €/m³)
- **Niederschlagswassergebühr** **0,62 €/m²** (0,62 €/m²)

Wiesbaden, 27. November 2023

Aufteilung der Planansätze auf die Bereiche Rohrnetz und Kläranlage

| Bezeichnung | Planansatz 2024 | Planansatz 2025 | Planansatz 2026 | Ansatz Kalkulation 2024-2026 | Anteil Rohrnetz | Anteil Kläranlage | Rohrnetz | Kläranlagen |
|---|----------------------------|----------------------------|--------------------------|------------------------------------|---------------------|----------------------|--------------------------|--------------------------|
| <u>Kosten</u> | | | | | | | | |
| Personalkosten | 25.641,00 | 26.410,23 | 27.202,54 | 26.417,92 | 100,00% | 0,00% | 26.417,92 | 0,00 |
| ILV Verwaltung | 25.500,00 | 25.500,00 | 25.500,00 | 25.500,00 | 100,00% | 0,00% | 25.500,00 | 0,00 |
| Unterhaltung Kanalnetz und Pumpstationen | 103.500,00 | 103.500,00 | 103.500,00 | 103.500,00 | 100,00% | 0,00% | 103.500,00 | 0,00 |
| Kanalkataster, EKVO, Kanaldatenbank | 5.500,00 | 5.500,00 | 5.500,00 | 5.500,00 | 100,00% | 0,00% | 5.500,00 | 0,00 |
| EDV-Kosten | 4.148,00 | 4.148,00 | 4.148,00 | 4.148,00 | 100,00% | 0,00% | 4.148,00 | 0,00 |
| Dienstleistung Rheingauwasser Verbrauchsabrechnung | 29.000,00 | 29.000,00 | 29.000,00 | 29.000,00 | 100,00% | 0,00% | 29.000,00 | 0,00 |
| Dienstleistung AVOR | | | | | | | | |
| Betriebsführung Kanalnetz | 20.500,00 | 20.500,00 | 20.500,00 | 20.500,00 | 100,00% | 0,00% | 20.500,00 | 0,00 |
| Abschreibungen | 191.900,00 | 193.196,00 | 171.986,00 | 185.694,00 | 100,00% | 0,00% | 185.694,00 | 0,00 |
| Verbandsumlage Betriebskosten | 428.400,00 | 428.400,00 | 387.202,20 | 414.667,40 | 64,00% | 36,00% | 265.387,14 | 149.280,26 |
| Verbandsumlage Kapitalkosten | 171.600,00 | 171.600,00 | 155.097,80 | 166.099,27 | 50,13% | 49,87% | 83.265,56 | 82.833,71 |
| kalk. Verzinsung | | | | 159.100,00 | 100,0% | 0,0% | 159.100,00 | 0,00 |
| <u>Gesamtsumme</u> | <u>1.005.689,00</u> | <u>1.007.754,23</u> | <u>929.636,54</u> | <u>1.140.126,59</u> | <u>79,6%</u> | <u>20,4%</u> | <u>908.012,62</u> | <u>232.113,97</u> |

**Aufteilung der Ansätze nach Schmutz- und Niederschlagswassereinleitung und
Ermittlung einer kostendeckenden Gebühr nach KAG**

| | <u>Gesamt</u> € | <u>Anteil Schmutz-</u> <u>wasser</u> % | <u>Anteil Nieder-</u> <u>schlags-</u> <u>wasser</u> % | <u>Schmutz-</u> <u>wasser</u> € | <u>Niederschlags-</u> <u>wasser</u> € |
|--|---------------------|--|--|---------------------------------------|---|
| Kosten | | | | | |
| I. Rohrnetz | | | | | |
| Personalkosten | 26.417,92 | 50,0 | 50,0 | 13.208,96 | 13.208,96 |
| Interne Leistungsverrechnung Verwaltung | 25.500,00 | 50,0 | 50,0 | 12.750,00 | 12.750,00 |
| Unterhaltung Kanalnetz und Pumpstationen | 103.500,00 | 69,7 | 30,3 | 72.139,50 | 31.360,50 |
| Kanalkataster, EKVO, Kanaldatenbank | 5.500,00 | 69,7 | 30,3 | 3.833,50 | 1.666,50 |
| EDV-Kosten | 4.148,00 | 69,7 | 30,3 | 2.891,16 | 1.256,84 |
| Dienstleistung Rheingauwasser Verbrauchsabrechnung | 29.000,00 | 69,7 | 30,3 | 20.213,00 | 8.787,00 |
| Dienstleistung AVOR Betriebsführung Kanalnetz | 20.500,00 | 69,7 | 30,3 | 14.288,50 | 6.211,50 |
| Sonstiger Aufwand | 0,00 | 69,7 | 30,3 | 0,00 | 0,00 |
| Abschreibungen | 185.694,00 | 41,0 | 59,0 | 76.134,54 | 109.559,46 |
| Verbandsumlage Betriebskosten | 265.387,14 | 69,7 | 30,3 | 184.974,84 | 80.412,30 |
| Verbandsumlage Kapitalkosten | 83.265,56 | 40,5 | 59,5 | 33.722,55 | 49.543,01 |
| kalk. Verzinsung | 159.100,00 | 41,0 | 59,0 | 65.231,00 | 93.869,00 |
| Kosten Rohrnetz | 908.012,62 | 55,0 | 45,0 | 499.387,55 | 408.625,07 |
| II. Kläranlagen | | | | | |
| Verbandsumlage Betriebskosten | 149.280,26 | 98,0 | 2,0 | 146.294,65 | 2.985,61 |
| Verbandsumlage Kapitalkosten | 82.833,71 | 90,0 | 10,0 | 74.550,34 | 8.283,37 |
| Kosten Kläranlagen | 232.113,97 | 95,1 | 4,9 | 220.844,99 | 11.268,98 |
| Kosten gesamt | 1.140.126,59 | 63,2 | 36,8 | 720.232,54 | 419.894,05 |
| Erträge | | | | | |
| Auflösung der Sonderposten aus Investitions- und Ertragszuschüssen | 32.640,00 | 41,0 | 59,0 | 13.382,40 | 19.257,60 |
| sonstige betriebliche Erträge und aktivierte Eigenleistungen | 2.500,00 | 69,7 | 30,3 | 1.742,50 | 757,50 |
| Erträge gesamt | 35.140,00 | 43,0 | 57,0 | 15.124,90 | 20.015,10 |
| durch Gebühren zu deckende Kosten | 1.104.986,59 | | | 705.107,64 | 399.878,95 |
| Schmutzwassermenge (m ³) | | | | 276.935 | |
| versiegelte Fläche (m ²) | | | | | 661.531 |
| kostendeckende Gebühren | | | | 2,55 | 0,60 |
| Schmutzwassereinleitung (€/m ³) | | | | | |
| versiegelte Fläche (€/m ²) | | | | | |
| Berücksichtigung Ergebnisvorträge | | | | | |
| Gebührenüberdeckungen und -unterdeckungen jeweils verteilt auf 3 Jahre | | | | | |
| Gebührenüberdeckungen und -unterdeckungen 2019 | | | | | |
| Schmutzwasser | 53.032,15 | | | 17.677,38 | |
| Niederschlagswasser | -40.115,44 | | | | -13.371,81 |
| Gebührenüberdeckungen 2020 | | | | | |
| Schmutzwasser | 102.804,44 | | | 34.268,15 | |
| Niederschlagswasser | 1.961,79 | | | | 653,93 |
| Gebührenüberdeckungen 2021 | | | | | |
| Schmutzwasser | 208.542,51 | | | 69.514,17 | |
| Niederschlagswasser | 12.152,80 | | | | 4.050,93 |
| Gebührenunterdeckungen 2022 | | | | | |
| Schmutzwasser | -34.742,73 | | | -11.580,91 | |
| Niederschlagswasser | -11.828,66 | | | | -3.942,89 |
| durch Gebühren zu deckende Kosten | 1.007.717,64 | | | 595.228,85 | 412.488,79 |
| kostendeckende Gebühren | | | | 2,15 | 0,62 |
| Schmutzwassereinleitung (€/m ³) | | | | | |
| versiegelte Fläche (€/m ²) | | | | | |

Allgemeine Auftragsbedingungen

für

Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften

vom 1. Januar 2017

1. Geltungsbereich

(1) Die Auftragsbedingungen gelten für Verträge zwischen Wirtschaftsprüfern oder Wirtschaftsprüfungsgesellschaften (im Nachstehenden zusammenfassend „Wirtschaftsprüfer“ genannt) und ihren Auftraggebern über Prüfungen, Steuerberatung, Beratungen in wirtschaftlichen Angelegenheiten und sonstige Aufträge, soweit nicht etwas anderes ausdrücklich schriftlich vereinbart oder gesetzlich zwingend vorgeschrieben ist.

(2) Dritte können nur dann Ansprüche aus dem Vertrag zwischen Wirtschaftsprüfer und Auftraggeber herleiten, wenn dies ausdrücklich vereinbart ist oder sich aus zwingenden gesetzlichen Regelungen ergibt. Im Hinblick auf solche Ansprüche gelten diese Auftragsbedingungen auch diesen Dritten gegenüber.

2. Umfang und Ausführung des Auftrags

(1) Gegenstand des Auftrags ist die vereinbarte Leistung, nicht ein bestimmter wirtschaftlicher Erfolg. Der Auftrag wird nach den Grundsätzen ordnungsmäßiger Berufsausübung ausgeführt. Der Wirtschaftsprüfer übernimmt im Zusammenhang mit seinen Leistungen keine Aufgaben der Geschäftsführung. Der Wirtschaftsprüfer ist für die Nutzung oder Umsetzung der Ergebnisse seiner Leistungen nicht verantwortlich. Der Wirtschaftsprüfer ist berechtigt, sich zur Durchführung des Auftrags sachverständiger Personen zu bedienen.

(2) Die Berücksichtigung ausländischen Rechts bedarf – außer bei betriebswirtschaftlichen Prüfungen – der ausdrücklichen schriftlichen Vereinbarung.

(3) Ändert sich die Sach- oder Rechtslage nach Abgabe der abschließenden beruflichen Äußerung, so ist der Wirtschaftsprüfer nicht verpflichtet, den Auftraggeber auf Änderungen oder sich daraus ergebende Folgerungen hinzuweisen.

3. Mitwirkungspflichten des Auftraggebers

(1) Der Auftraggeber hat dafür zu sorgen, dass dem Wirtschaftsprüfer alle für die Ausführung des Auftrags notwendigen Unterlagen und weiteren Informationen rechtzeitig übermittelt werden und ihm von allen Vorgängen und Umständen Kenntnis gegeben wird, die für die Ausführung des Auftrags von Bedeutung sein können. Dies gilt auch für die Unterlagen und weiteren Informationen, Vorgänge und Umstände, die erst während der Tätigkeit des Wirtschaftsprüfers bekannt werden. Der Auftraggeber wird dem Wirtschaftsprüfer geeignete Auskunftspersonen benennen.

(2) Auf Verlangen des Wirtschaftsprüfers hat der Auftraggeber die Vollständigkeit der vorgelegten Unterlagen und der weiteren Informationen sowie der gegebenen Auskünfte und Erklärungen in einer vom Wirtschaftsprüfer formulierten schriftlichen Erklärung zu bestätigen.

4. Sicherung der Unabhängigkeit

(1) Der Auftraggeber hat alles zu unterlassen, was die Unabhängigkeit der Mitarbeiter des Wirtschaftsprüfers gefährdet. Dies gilt für die Dauer des Auftragsverhältnisses insbesondere für Angebote auf Anstellung oder Übernahme von Organfunktionen und für Angebote, Aufträge auf eigene Rechnung zu übernehmen.

(2) Sollte die Durchführung des Auftrags die Unabhängigkeit des Wirtschaftsprüfers, die der mit ihm verbundenen Unternehmen, seiner Netzwerkunternehmen oder solcher mit ihm assoziierten Unternehmen, auf die die Unabhängigkeitsvorschriften in gleicher Weise Anwendung finden wie auf den Wirtschaftsprüfer, in anderen Auftragsverhältnissen beeinträchtigen, ist der Wirtschaftsprüfer zur außerordentlichen Kündigung des Auftrags berechtigt.

5. Berichterstattung und mündliche Auskünfte

Soweit der Wirtschaftsprüfer Ergebnisse im Rahmen der Bearbeitung des Auftrags schriftlich darzustellen hat, ist alleine diese schriftliche Darstellung maßgebend. Entwürfe schriftlicher Darstellungen sind unverbindlich. Sofern nicht anders vereinbart, sind mündliche Erklärungen und Auskünfte des Wirtschaftsprüfers nur dann verbindlich, wenn sie schriftlich bestätigt werden. Erklärungen und Auskünfte des Wirtschaftsprüfers außerhalb des erteilten Auftrags sind stets unverbindlich.

6. Weitergabe einer beruflichen Äußerung des Wirtschaftsprüfers

(1) Die Weitergabe beruflicher Äußerungen des Wirtschaftsprüfers (Arbeitsergebnisse oder Auszüge von Arbeitsergebnissen – sei es im Entwurf oder in der Endfassung) oder die Information über das Tätigwerden des Wirtschaftsprüfers für den Auftraggeber an einen Dritten bedarf der schriftlichen Zustimmung des Wirtschaftsprüfers, es sei denn, der Auftraggeber ist zur Weitergabe oder Information aufgrund eines Gesetzes oder einer behördlichen Anordnung verpflichtet.

(2) Die Verwendung beruflicher Äußerungen des Wirtschaftsprüfers und die Information über das Tätigwerden des Wirtschaftsprüfers für den Auftraggeber zu Werbezwecken durch den Auftraggeber sind unzulässig.

7. Mängelbeseitigung

(1) Bei etwaigen Mängeln hat der Auftraggeber Anspruch auf Nacherfüllung durch den Wirtschaftsprüfer. Nur bei Fehlschlagen, Unterlassen bzw. unberechtigter Verweigerung, Unzumutbarkeit oder Unmöglichkeit der Nacherfüllung kann er die Vergütung mindern oder vom Vertrag zurücktreten; ist der Auftrag nicht von einem Verbraucher erteilt worden, so kann der Auftraggeber wegen eines Mangels nur dann vom Vertrag zurücktreten, wenn die erbrachte Leistung wegen Fehlschlagens, Unterlassung, Unzumutbarkeit oder Unmöglichkeit der Nacherfüllung für ihn ohne Interesse ist. Soweit darüber hinaus Schadensersatzansprüche bestehen, gilt Nr. 9.

(2) Der Anspruch auf Beseitigung von Mängeln muss vom Auftraggeber unverzüglich in Textform geltend gemacht werden. Ansprüche nach Abs. 1, die nicht auf einer vorsätzlichen Handlung beruhen, verjähren nach Ablauf eines Jahres ab dem gesetzlichen Verjährungsbeginn.

(3) Offenbare Unrichtigkeiten, wie z.B. Schreibfehler, Rechenfehler und formelle Mängel, die in einer beruflichen Äußerung (Bericht, Gutachten und dgl.) des Wirtschaftsprüfers enthalten sind, können jederzeit vom Wirtschaftsprüfer auch Dritten gegenüber berichtigt werden. Unrichtigkeiten, die geeignet sind, in der beruflichen Äußerung des Wirtschaftsprüfers enthaltene Ergebnisse infrage zu stellen, berechtigen diesen, die Äußerung auch Dritten gegenüber zurückzunehmen. In den vorgenannten Fällen ist der Auftraggeber vom Wirtschaftsprüfer tunlichst vorher zu hören.

8. Schweigepflicht gegenüber Dritten, Datenschutz

(1) Der Wirtschaftsprüfer ist nach Maßgabe der Gesetze (§ 323 Abs. 1 HGB, § 43 WPO, § 203 StGB) verpflichtet, über Tatsachen und Umstände, die ihm bei seiner Berufstätigkeit anvertraut oder bekannt werden, Stillschweigen zu bewahren, es sei denn, dass der Auftraggeber ihn von dieser Schweigepflicht entbindet.

(2) Der Wirtschaftsprüfer wird bei der Verarbeitung von personenbezogenen Daten die nationalen und europarechtlichen Regelungen zum Datenschutz beachten.

9. Haftung

(1) Für gesetzlich vorgeschriebene Leistungen des Wirtschaftsprüfers, insbesondere Prüfungen, gelten die jeweils anzuwendenden gesetzlichen Haftungsbeschränkungen, insbesondere die Haftungsbeschränkung des § 323 Abs. 2 HGB.

(2) Sofern weder eine gesetzliche Haftungsbeschränkung Anwendung findet noch eine einzelvertragliche Haftungsbeschränkung besteht, ist die Haftung des Wirtschaftsprüfers für Schadensersatzansprüche jeder Art, mit Ausnahme von Schäden aus der Verletzung von Leben, Körper und Gesundheit, sowie von Schäden, die eine Ersatzpflicht des Herstellers nach § 1 ProdHaftG begründen, bei einem fahrlässig verursachten einzelnen Schadensfall gemäß § 54a Abs. 1 Nr. 2 WPO auf 4 Mio. € beschränkt.

(3) Einreden und Einwendungen aus dem Vertragsverhältnis mit dem Auftraggeber stehen dem Wirtschaftsprüfer auch gegenüber Dritten zu.

(4) Leiten mehrere Anspruchsteller aus dem mit dem Wirtschaftsprüfer bestehenden Vertragsverhältnis Ansprüche aus einer fahrlässigen Pflichtverletzung des Wirtschaftsprüfers her, gilt der in Abs. 2 genannte Höchstbetrag für die betreffenden Ansprüche aller Anspruchsteller insgesamt.

(5) Ein einzelner Schadensfall im Sinne von Abs. 2 ist auch bezüglich eines aus mehreren Pflichtverletzungen stammenden einheitlichen Schadens gegeben. Der einzelne Schadensfall umfasst sämtliche Folgen einer Pflichtverletzung ohne Rücksicht darauf, ob Schäden in einem oder in mehreren aufeinanderfolgenden Jahren entstanden sind. Dabei gilt mehrfaches auf gleicher oder gleichartiger Fehlerquelle beruhendes Tun oder Unterlassen als einheitliche Pflichtverletzung, wenn die betreffenden Angelegenheiten miteinander in rechtlichem oder wirtschaftlichem Zusammenhang stehen. In diesem Fall kann der Wirtschaftsprüfer nur bis zur Höhe von 5 Mio. € in Anspruch genommen werden. Die Begrenzung auf das Fünffache der Mindestversicherungssumme gilt nicht bei gesetzlich vorgeschriebenen Pflichtprüfungen.

(6) Ein Schadensersatzanspruch erlischt, wenn nicht innerhalb von sechs Monaten nach der schriftlichen Ablehnung der Ersatzleistung Klage erhoben wird und der Auftraggeber auf diese Folge hingewiesen wurde. Dies gilt nicht für Schadensersatzansprüche, die auf vorsätzliches Verhalten zurückzuführen sind, sowie bei einer schuldhaften Verletzung von Leben, Körper oder Gesundheit sowie bei Schäden, die eine Ersatzpflicht des Herstellers nach § 1 ProdHaftG begründen. Das Recht, die Einrede der Verjährung geltend zu machen, bleibt unberührt.

10. Ergänzende Bestimmungen für Prüfungsaufträge

(1) Ändert der Auftraggeber nachträglich den durch den Wirtschaftsprüfer geprüften und mit einem Bestätigungsvermerk versehenen Abschluss oder Lagebericht, darf er diesen Bestätigungsvermerk nicht weiterverwenden.

Hat der Wirtschaftsprüfer einen Bestätigungsvermerk nicht erteilt, so ist ein Hinweis auf die durch den Wirtschaftsprüfer durchgeführte Prüfung im Lagebericht oder an anderer für die Öffentlichkeit bestimmter Stelle nur mit schriftlicher Einwilligung des Wirtschaftsprüfers und mit dem von ihm genehmigten Wortlaut zulässig.

(2) Widerruft der Wirtschaftsprüfer den Bestätigungsvermerk, so darf der Bestätigungsvermerk nicht weiterverwendet werden. Hat der Auftraggeber den Bestätigungsvermerk bereits verwendet, so hat er auf Verlangen des Wirtschaftsprüfers den Widerruf bekanntzugeben.

(3) Der Auftraggeber hat Anspruch auf fünf Berichtsausfertigungen. Weitere Ausfertigungen werden besonders in Rechnung gestellt.

11. Ergänzende Bestimmungen für Hilfeleistung in Steuersachen

(1) Der Wirtschaftsprüfer ist berechtigt, sowohl bei der Beratung in steuerlichen Einzelfragen als auch im Falle der Dauerberatung die vom Auftraggeber genannten Tatsachen, insbesondere Zahlenangaben, als richtig und vollständig zugrunde zu legen; dies gilt auch für Buchführungsaufträge. Er hat jedoch den Auftraggeber auf von ihm festgestellte Unrichtigkeiten hinzuweisen.

(2) Der Steuerberatungsauftrag umfasst nicht die zur Wahrung von Fristen erforderlichen Handlungen, es sei denn, dass der Wirtschaftsprüfer hierzu ausdrücklich den Auftrag übernommen hat. In diesem Fall hat der Auftraggeber dem Wirtschaftsprüfer alle für die Wahrung von Fristen wesentlichen Unterlagen, insbesondere Steuerbescheide, so rechtzeitig vorzulegen, dass dem Wirtschaftsprüfer eine angemessene Bearbeitungszeit zur Verfügung steht.

(3) Mangels einer anderweitigen schriftlichen Vereinbarung umfasst die laufende Steuerberatung folgende, in die Vertragsdauer fallenden Tätigkeiten:

- a) Ausarbeitung der Jahressteuererklärungen für die Einkommensteuer, Körperschaftsteuer und Gewerbesteuer sowie der Vermögensteuererklärungen, und zwar auf Grund der vom Auftraggeber vorzulegenden Jahresabschlüsse und sonstiger für die Besteuerung erforderlicher Aufstellungen und Nachweise
- b) Nachprüfung von Steuerbescheiden zu den unter a) genannten Steuern
- c) Verhandlungen mit den Finanzbehörden im Zusammenhang mit den unter a) und b) genannten Erklärungen und Bescheiden
- d) Mitwirkung bei Betriebsprüfungen und Auswertung der Ergebnisse von Betriebsprüfungen hinsichtlich der unter a) genannten Steuern
- e) Mitwirkung in Einspruchs- und Beschwerdeverfahren hinsichtlich der unter a) genannten Steuern.

Der Wirtschaftsprüfer berücksichtigt bei den vorgenannten Aufgaben die wesentliche veröffentlichte Rechtsprechung und Verwaltungsauffassung.

(4) Erhält der Wirtschaftsprüfer für die laufende Steuerberatung ein Pauschalhonorar, so sind mangels anderweitiger schriftlicher Vereinbarungen die unter Abs. 3 Buchst. d) und e) genannten Tätigkeiten gesondert zu honorieren.

(5) Sofern der Wirtschaftsprüfer auch Steuerberater ist und die Steuerberatervergütungsverordnung für die Bemessung der Vergütung anzuwenden ist, kann eine höhere oder niedrigere als die gesetzliche Vergütung in Textform vereinbart werden.

(6) Die Bearbeitung besonderer Einzelfragen der Einkommensteuer, Körperschaftsteuer, Gewerbesteuer, Einheitsbewertung und Vermögensteuer sowie aller Fragen der Umsatzsteuer, Lohnsteuer, sonstigen Steuern und Abgaben erfolgt auf Grund eines besonderen Auftrags. Dies gilt auch für

- a) die Bearbeitung einmalig anfallender Steuerangelegenheiten, z.B. auf dem Gebiet der Erbschaftsteuer, Kapitalverkehrsteuer, Grunderwerbsteuer,
- b) die Mitwirkung und Vertretung in Verfahren vor den Gerichten der Finanz- und der Verwaltungsgerichtsbarkeit sowie in Steuerstrafsachen,
- c) die beratende und gutachtliche Tätigkeit im Zusammenhang mit Umwandlungen, Kapitalerhöhung und -herabsetzung, Sanierung, Eintritt und Ausscheiden eines Gesellschafters, Betriebsveräußerung, Liquidation und dergleichen und
- d) die Unterstützung bei der Erfüllung von Anzeige- und Dokumentationspflichten.

(7) Soweit auch die Ausarbeitung der Umsatzsteuerjahreserklärung als zusätzliche Tätigkeit übernommen wird, gehört dazu nicht die Überprüfung etwaiger besonderer buchmäßiger Voraussetzungen sowie die Frage, ob alle in Betracht kommenden umsatzsteuerrechtlichen Vergünstigungen wahrgenommen worden sind. Eine Gewähr für die vollständige Erfassung der Unterlagen zur Geltendmachung des Vorsteuerabzugs wird nicht übernommen.

12. Elektronische Kommunikation

Die Kommunikation zwischen dem Wirtschaftsprüfer und dem Auftraggeber kann auch per E-Mail erfolgen. Soweit der Auftraggeber eine Kommunikation per E-Mail nicht wünscht oder besondere Sicherheitsanforderungen stellt, wie etwa die Verschlüsselung von E-Mails, wird der Auftraggeber den Wirtschaftsprüfer entsprechend in Textform informieren.

13. Vergütung

(1) Der Wirtschaftsprüfer hat neben seiner Gebühren- oder Honorarforderung Anspruch auf Erstattung seiner Auslagen; die Umsatzsteuer wird zusätzlich berechnet. Er kann angemessene Vorschüsse auf Vergütung und Auslagenersatz verlangen und die Auslieferung seiner Leistung von der vollen Befriedigung seiner Ansprüche abhängig machen. Mehrere Auftraggeber haften als Gesamtschuldner.

(2) Ist der Auftraggeber kein Verbraucher, so ist eine Aufrechnung gegen Forderungen des Wirtschaftsprüfers auf Vergütung und Auslagenersatz nur mit unbestrittenen oder rechtskräftig festgestellten Forderungen zulässig.

14. Streitschlichtungen

Der Wirtschaftsprüfer ist nicht bereit, an Streitbeilegungsverfahren vor einer Verbraucherschlichtungsstelle im Sinne des § 2 des Verbraucherstreitbeilegungsgesetzes teilzunehmen.

15. Anzuwendendes Recht

Für den Auftrag, seine Durchführung und die sich hieraus ergebenden Ansprüche gilt nur deutsches Recht.



6. Änderung der Entwässerungssatzung der Gemeinde Walluf

vom 01. Januar 2012

Aufgrund der §§ 5, 19, 20, 51 und 93 Abs. 1 der Hessischen Gemeindeordnung (HGO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 07.03.2005 (GVBl I S. 142), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 16.02.2023 (GVBl. S. 90, 93), der §§ 37 bis 40 des Hessischen Wassergesetzes (HWG) in der Fassung vom 14.12.2010 (GVBl I S. 548), zuletzt geändert durch Artikel 9 des Gesetzes vom 09.12.2022 (GVBl S. 764), der §§ 1 bis 5 a), 6 a), 9 bis 12 des Hessischen Gesetzes über kommunale Abgaben (KAG) in der Fassung vom 24.03.2013, (GVBl I S. 134), zuletzt geändert durch Gesetz vom 28.05.2018 (GVBl S. 247) der §§ 1 und 9 des Gesetzes über Abgaben für das Einleiten von Abwasser in Gewässer (Abwasserabgabengesetz - AbwAG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 18.01.2005 (BGBl. I S. 114), zuletzt geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 22.08.2018 (BGBl. I S. 1327) und der §§ 1 und 2 des Hessischen Ausführungsgesetzes zum Abwasserabgabengesetz (HAbwAG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 09.06.2016 (GVBl S. 70), zuletzt geändert durch Artikel 1 und 2 des Gesetzes vom 25.05.2023 (GVBl. S. 357), hat die Gemeindevertretung der Gemeinde Walluf in der Sitzung am _____ folgende Satzungsänderung beschlossen:

Artikel 1

§ 26 Abs. 1 erhält folgende Fassung:

§ 26

Gebührenmaßstäbe und -sätze für Schmutzwasser

(1) Gebührenmaßstab für das Einleiten häuslichen Schmutzwassers ist der Frischwasserverbrauch auf dem angeschlossenen Grundstück. Die Gebühr beträgt pro m³ Frischwasserverbrauch

- | | |
|--|--------|
| a) bei zentraler Abwasserreinigung in der Abwasseranlage | 2,15 € |
| b) bei notwendiger Vorreinigung des Abwassers in eine Grundstückskläreinrichtung | 2,15€. |

Artikel 2

Diese Änderung tritt zum 01.01.2025 in Kraft.

Walluf, den _____

Der Gemeindevorstand

Bürgermeister



Gemeinde Walluf

Beschlussvorlage

- öffentlich -

VL-15/2024 2. Ergänzung

| | |
|------------------------|-------------------------------|
| Fachbereich | Zentrale Dienste und Finanzen |
| Sachbearbeiter | Gudula Seibel |
| weitere Sachbearbeiter | |
| Datum | 18.04.2024 |

| | |
|--|------------|
| Beratungsfolge | Termin |
| Gemeindevertretung der Gemeinde Walluf | 25.04.2024 |

Kostendeckende Friedhofsgebühren nach § 10 des Gesetzes über kommunale Abgaben Bericht zur Kalkulation 2024 - 2026

Anlage(n):

1. Gemeinde Walluf Friedhofskalkulation
2. VL-15-2024 Anlage 2 Gebührenvergleich Alt Neu
3. Anlage 3 Synopse Gebührenordnung neu_alt

Finanzielle Auswirkungen:

| | | | |
|---|---------------|--------------|--|
| Finanzielle Auswirkung vorhanden | Ja | | |
| Haushaltsmittel vorhanden | Nein | | |
| Art der Ausgabe (ÜPL/APL/Deckungskreis) | Deckungskreis | | |
| Sachkonto | Verschiedene | Kostenstelle | 553 11 100 + 553 11 200 Friedhof NW +OW |

Beschlussvorschlag:

- 1.) Die Gebührenordnung vom 19.02.2020 tritt zum 01.07.2024 außer Kraft.
- 2.) § 7 Abs. 1 b Friedhofs- und Bestattungsordnung der Gemeinde Walluf wird ersatzlos gestrichen.
- 3.) § 7 Abs. 2 Friedhofs- und Bestattungsordnung der Gemeinde Walluf wird um den Wortlaut „soweit nicht eines Kindes unter 5 Jahren“ ergänzt.
- 4.) § 7 Abs. 3 c Friedhofs- und Bestattungsordnung der Gemeinde Walluf wird ersatzlos gestrichen.
- 5.) Der Wortlaut des § 7 Abs. 3 d Friedhofs- und Bestattungsordnung der Gemeinde Walluf wird dahingehend verändert, sodass für diesen Gebührentatbestand keine Gebühren erhoben werden.
- 6.) Der neuen Gebührenordnung zur Friedhofs- und Bestattungsordnung, die zum 01.07.2024 in Kraft tritt, wird mit dem geänderten Gebührentatbestand unter Ziffer 2 bis 5 zugestimmt.

Sachverhalt:

Zu den Haushaltsplanberatungen 2024/2025 wird eine aktualisierte Gebührenbedarfsberechnung für den Friedhofsbereich vorgelegt. Das Wirtschaftsbüro Willitzer Baumann Schwed wurde mit der Kalkulation kostendeckender Gebühren nach § 10 KAG für den Gebührenaushalt Bestattungswesen beauftragt.

Die Gebührenbedarfsberechnung ist als Anlage der Vorlage beigefügt. Auf der Seite 5 des Berichtes sind das Ergebnis und die Empfehlungen zusammengefasst. In der Anlage 2 sind die Gebühren alt und neu gegenübergestellt.

Im Doppelhaushaltsplanentwurf 2024 u. 2025 wird die Kostenstelle Bestattungswesen kostenneutral dargestellt.

NEUE GEBÜHRENORDNUNG

zur Friedhofs- und Bestattungsordnung der Gemeinde Walluf

Da fast alle Paragraphen der Gebührenordnung von Änderungen betroffen sind, soll die erst 2020 beschlossene Gebührenordnung außer Kraft und die neue Gebührenordnung zum 01.07.2024 in Kraft gesetzt werden.

Es sind dann auch Änderungen der aktuellen Mustersatzung des HSGB berücksichtigt worden. Die Änderungen sind in der beigefügten Anlage 3 dargestellt.

Allgemeine Hinweise:

Gebührensätze sind grundsätzlich so zu bemessen, dass die Kosten der Einrichtungen gedeckt werden (§ 10 Abs. 1 S. 2 Hessisches Kommunalabgabengesetz - KAG).

Es darf keine Haushaltsgenehmigung erteilt werden, solange der Gebührenhaushalt eine Unterdeckung aufweist. (vgl. Ziff. 7 der Konsolidierungsleitlinie des HMdIS).

Auszug aus der Niederschrift des Gemeindevorstandes vom 08.04.2024:

Aus den Reihen des Gemeindevorstandes wird ein Antrag gem. § 10 Abs. 3 der Geschäftsordnung des Gemeindevorstandes der Gemeinde Walluf zur Änderung des ursprünglichen Beschlussvorschlages gestellt: Die Bestattungskosten (Erstbestattung eines Kindes unter 5 Jahren) sind ersatzlos zu streichen bzw. die anfallenden Bestattungskosten auf 0 Euro festzulegen.

Zugestimmt

Auszug aus der Niederschrift des Haupt- und Finanzausschusses vom 16.04.2024

Herr Krollmann stellt einen Änderungsantrag zum Beschlussvorschlag:

Ziffer 1 des Beschlussvorschlages bleibt unverändert.

Es werden neue Ziffern (2 bis 5) hinzugefügt:

2.) § 7 Abs. 1 b Friedhofs- und Bestattungsordnung der Gemeinde Walluf wird ersatzlos gestrichen.

3.) § 7 Abs. 2 Friedhofs- und Bestattungsordnung der Gemeinde Walluf wird um den Wortlaut „soweit nicht eines Kindes unter 5 Jahren“ ergänzt.

4.) § 7 Abs. 3 c Friedhofs- und Bestattungsordnung der Gemeinde Walluf wird ersatzlos gestrichen.

5.) Der Wortlaut des § 7 Abs. 3 d Friedhofs- und Bestattungsordnung der Gemeinde Walluf wird dahingehend verändert, sodass für diesen Gebührentatbestand keine Gebühren erhoben werden.

Ziffer 3 (alt) wird Ziffer 6 mit einer Änderung im 2. Halbsatz:

6. Der neuen Gebührenordnung zur Friedhofs- und Bestattungsordnung, die zum 01.07.2024 in Kraft tritt, wird zugestimmt mit dem geänderten Gebührentatbestand unter Ziffer 2.

Nikolaos Stavridis, Bürgermeister

WILLITZER BAUMANN SCHWED

WIRTSCHAFTSPRÜFER · STEUERBERATER

NOTAR UND RECHTSANWÄLTE

Gemeinde Walluf



Kalkulation

kostendeckender Friedhofsgebühren

nach § 10 KAG

für die Haushaltsjahre 2024-2026

Inhaltsverzeichnis

| | Seite |
|---|-------|
| 1. Auftrag | 1 |
| 2. Gegenstand, Art und Umfang des Auftrags | 1 |
| 3. Erläuterungen zur Kalkulation der Friedhofsgebühren | 2 |
| 3.1. Ermittlung der Plankosten | 2 |
| 3.2. Verteilung der Plankosten auf die verschiedenen Gebührenbereiche | 3 |
| 3.3. Kalkulation der Gebühren | 4 |
| 4. Ergebnis und Empfehlungen | 5 |
| | |
| Anlage I: Verteilung der Gesamtkosten auf die Kostenträger | |
| Anlage II: Kalkulation der Gebühren | |
| Anlage III: Allgemeine Auftragsbedingungen | |

1. Auftrag

Der Gemeindevorstand der

Gemeinde Walluf

beauftragte uns, kostendeckende Friedhofsgebühren nach § 10 des Gesetzes über kommunale Abgaben (KAG) für die Haushaltsjahre 2024 bis 2026 zu kalkulieren.

Unserem Auftrag liegen die als Anlage III beigefügten Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften in der Fassung vom 1. Januar 2017 zu Grunde. Die Höhe unserer Haftung bestimmt sich nach § 323 Abs. 2 HGB. Im Verhältnis zu Dritten sind Nr. 1 Abs. 2 und Nr. 9 der Allgemeinen Auftragsbedingungen maßgebend.

2. Gegenstand, Art und Umfang des Auftrags

Gegenstand des Auftrags ist die Kalkulation von Benutzergebühren für die Leistungen des Gebührenhaushalts Friedhof der Gemeinde Walluf.

Nach § 10 Abs. 2 KAG sind die Gebührensätze in der Regel so zu bemessen, dass die Kosten der Einrichtung gedeckt werden. Zu den zu deckenden Kosten zählen die Aufwendungen für die laufende Verwaltung und Unterhaltung, Entgelte für die in Anspruch genommenen Fremdleistungen, angemessene Abschreibungen sowie eine angemessene Verzinsung des Anlagekapitals. Bei der Kalkulation der Gebühren haben wir auftragsgemäß eine kalkulatorische Verzinsung des Anlagekapitals berücksichtigt.

Die Gebühr ist nach Art und Umfang der Inanspruchnahme der Einrichtung zu bemessen (§ 10 Abs. 3 KAG).

Gebührenunterdeckungen aus Vorjahren wurden auftragsgemäß nicht berücksichtigt.

Die Vorgehensweise bei der Kalkulation der Gebühren ist im Detail unter Gliederungspunkt 3 erläutert und aus den Anlagen ersichtlich. Anwendungsbedingt können sich Rundungsdifferenzen ergeben.

Unserer Kalkulation lagen folgende Unterlagen zu Grunde:

- Kostenstellen-Auswertungen aus der Kostenrechnung der Gemeinde für die Jahre bis 2022 sowie Teilhaushaltspläne für die Jahre 2023 bis 2027
- Anlagenspiegel für die Jahre bis 2022 sowie geplante Zugänge und Anlagenvorschau für die Jahre 2023 bis 2027
- aktuelle Friedhofs- und Gebührenordnung
- Fallzahlen der einzelnen Gebührentatbestände für die Jahre 2020 bis 2022 sowie die Fallzahlen für die Monate Januar bis September für das Jahr 2023

Darüber hinaus stützte sich unsere Kalkulation auf Auskünfte der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Gemeinde.

Die Überprüfung der Richtigkeit der uns übergebenen Daten und der uns erteilten Auskünfte war nicht Gegenstand unseres Auftrags.

3. Erläuterungen zur Kalkulation der Friedhofsgebühren

3.1. Ermittlung der Plankosten

Zur Ermittlung der Gebühren waren im ersten Schritt die Plankosten der Haushaltsjahre 2024 bis 2026 zu ermitteln. Diese wurden grundsätzlich aus den Planzahlen der Teilhaushaltspläne der Jahre 2024 bis 2026 abgeleitet. Zur Plausibilisierung der Planansätze wurden zusätzlich die durchschnittlichen Kosten des Jahres 2022 ausgewertet. Gegenüber den Planansätzen der Gemeinde wurden von uns folgende Anpassungen zur Ermittlung der Plankosten vorgenommen:

- Für Leistungen des Bauhofs wurden die Personalkosten eines Bauhofmitarbeiters berücksichtigt. Dabei wurden die Personalkosten des Jahres 2022 mit einer angenommenen jährlichen Tarifsteigerung in Höhe von 3 % angesetzt.
- Die Planansätze für die Fremdvergabe hinsichtlich des Grabaushubs und der Grabräumung wurden mit einer Steigerung von 3 % angesetzt, da der bestehende Dienstleistungsvertrag zum 31.12.2024 ausläuft und beim Neuabschluss mit Preisanpassungen zu rechnen ist.
- Die Abschreibungen wurden anhand der Anlagenvorschau der Jahre 2023 bis 2026 genau ermittelt. Im Kalkulationszeitraum sind aussagegemäß keine Investitionen geplant.

- Auf dieser Grundlage ermittelten wir für das Anlagevermögen eine kalkulatorische Verzinsung des Anlagekapitals. Dabei setzten wir in Abstimmung mit der Verwaltung unter Berücksichtigung der Höhe der Fremdkapitalverzinsung einen Zinssatz von 4,0 % an.

3.2. Verteilung der Plankosten auf die verschiedenen Gebührenbereiche

Aufgrund der Vielzahl der unterschiedlichen Gebährentatbestände im Bereich Bestattungswesen ist es zur Kalkulation sachgerechter und kostendeckender Gebähren erforderlich, die Kosten aufzuteilen. Hierzu werden die verschiedenen Gebährentatbestände zunächst zu Gruppen (Kostenträgern) zusammengefasst. Folgende Gebährenbereiche wurden gebildet:

1. Verwaltungsleistungen
2. Überlassung von Grabstätten
3. Bestattungsleistungen
4. Gebäudebezogene Leistungen

Die Verteilung der Kosten auf die Kostenträger ist aus Anlage I ersichtlich. Soweit möglich wurden die Kostenarten einzelnen Kostenträgern zugeordnet. In den Fällen, in denen keine eindeutige Zuordnung getroffen werden konnte, war ein Verteilungsmaßstab zu ermitteln. Diese Verteilungsmaßstäbe sind nachfolgend erläutert:

- Personalkosten, interne Leistungsverrechnung des Bauhofs, allgemeine Verwaltungs- und Friedhofskosten, Unterhaltungs- und Materialaufwand sowie Deponiegebühren wurden auf Grundlage einer Schätzung des Aufwands für die einzelnen Bereiche nach Rücksprache mit den Mitarbeitern der Verwaltung aufgeteilt.
- Abschreibungen und kalkulatorische Verzinsungen konnten auf Grundlage der Anlagenbuchhaltung direkt den Kostenträgern zugeordnet werden.

Von den Plankosten waren zur Ermittlung des Gebährenbedarfs die nicht durch Gebähren zu deckenden Kosten abzuziehen.

Die nicht durch Gebähren zu deckenden Kosten betreffen die Pflege von Kriegs- und Ehrengräbern sowie den Pflege- und Erhaltungsaufwand für den öffentlichen, nicht zur Belegung verfügbaren Grünflächenanteil der Friedhöfe.

Für diese Aufgaben wurde ein pauschaler Anteil von 1,5 % für die Kriegs- und Ehrengräber sowie 15 % für den Pflege- und Erhaltungsaufwand der Kosten des Gebührenbereichs „Überlassung von Grabstätten“ in Ansatz gebracht. Den Ansätzen liegen neben der einschlägigen Rechtsprechung Schätzungen der Verwaltung zu Grunde, die sich an den Flächenanteilen und den Erfahrungen der Vorjahre orientieren.

3.3. Kalkulation der Gebühren

Im letzten Schritt wurden die Einzelgebühren mit Hilfe der Äquivalenzziffernrechnung ermittelt (vgl. Anlage II). Dazu sind zunächst die Fallzahlen zu prognostizieren. Der Schätzung der Fallzahlen liegen die Fallzahlen der Jahre 2020 bis 2022 sowie die Hochrechnung des Jahres 2023 zu Grunde.

Die Äquivalenzziffern geben das Verhältnis der einzelnen Gebührentatbestände innerhalb eines Kostenträgers an. Der Vorgehensweise liegt die Annahme zu Grunde, dass zwischen ähnlichen Leistungen eines Gebührenbereichs eine vergleichbare Beziehung besteht. Für jeden Gebührenbereich wird einer Einzelgebühr die Äquivalenzziffer 1 zugeordnet. Der Aufwand der anderen Gebührentatbestände des Gebührenbereichs wird zu dieser Basisleistung ins Verhältnis gesetzt und dieses Verhältnis mit der Äquivalenzziffer ausgedrückt.

Die Äquivalenzziffern wurden grundsätzlich aus der letzten Kalkulation übernommen, soweit sich an den Verhältnissen seither nichts verändert hatte. Aufgrund einer vorgenommenen Plausibilitätsbeurteilung und der Änderung einzelner Gebührentatbestände ergaben sich abweichende Äquivalenzziffern in folgenden Bereichen:

- Bei den Bestattungsleistungen werden große Teile der Leistungen durch eine Fachfirma übernommen. Die Kosten der einzelnen Bestattungsleistungen ließen sich genau aus dem Vertrag mit der Fachfirma ableiten. Die Äquivalenzziffern der in diesem Vertrag beinhalteten Leistungen wurden entsprechend dem Verhältnis der von der Gemeinde Walluf zu tragenden Kosten für die Fachfirma ermittelt. Da der bestehende Vertrag zum 31.12.2024 ausläuft, wurde aufgrund erwarteter Kostensteigerungen bereits eine Anpassung der Planansätze in der Kalkulation berücksichtigt.
- Bei den Bestattungsleistungen wurden Gebühren für ein Sargwiesen- sowie Sargbaumgrab aus der Gebührenordnung herausgenommen, da hierfür keine bauliche Umsetzung stattfand.

Die Multiplikation der prognostizierten Fallzahlen mit den Äquivalenzziffern ergibt die Werteinheiten, die wiederum dazu dienen, den ermittelten Gebührenbedarf auf die einzelnen Gebührentatbestände zu verteilen. Dieser Gebührenbedarf dividiert durch die prognostizierte Fallzahl ergibt die kostendeckende Gebühr der jeweiligen Leistung.

Bei Gebührentatbeständen mit einer prognostizierten Fallzahl von 0 wurde die prozentuale Gebührenanpassung einer vergleichbaren Gebühr desselben Gebührenbereichs auf die bisherige Gebühr angewandt.

4. Ergebnis und Empfehlungen

Das Ergebnis der Kalkulation ist aus Anlage II ersichtlich. Gegenüber der derzeit gültigen Gebührensatzung ergeben sich folgende durchschnittlichen prozentualen Veränderungen in den einzelnen Gebührenbereichen:

| | |
|--------------------------------|---------|
| 1. Verwaltungsleistungen | -8,2 % |
| 2. Überlassung von Grabstätten | +11,0 % |
| 3. Bestattungsleistungen | +6,1 % |
| 4. Gebäudebezogene Leistungen | +0,0 % |

Bei Anhebung der Gebühren auf die errechneten Werte ergeben sich auf Grundlage der prognostizierten Fallzahlen Mehreinnahmen gegenüber den bisherigen Gebühren in Höhe von ca. T€ 15,7. Dies entspricht einer Steigerung um 8,4 %.

Die Kalkulation zeigt, dass die Gebühren in den Bereichen „Überlassung von Grabstätten“ und „Bestattungsleistungen“ aus gebührenrechtlicher Sicht angehoben werden müssen, da sich die aktuellen Gebühren in diesen Bereichen als nicht kostendeckend erweisen.

Um für die Zukunft eine genauere Differenzierung der einzelnen Gebührentatbestände zu ermöglichen, empfehlen wir, die Äquivalenzkennziffern anhand geeigneter Aufzeichnungen zu überprüfen. Weiterhin empfehlen wir, die interne Leistungsverrechnung des Bauhofs, die kalkulatorische Anlagenverzinsung sowie die Entlastung des Gebührenhaushalts durch den Anteil öffentlichen Grüns sowie die Kriegs- und Ehrengräber zukünftig in den Haushaltsplänen zu veranschlagen und entsprechend zu buchen.

Wiesbaden, 26. Februar 2024

Frank Schwed
Wirtschaftsprüfer
Steuerberater

Ermittlung des Gebührenbedarfs

| | | Verwaltungs- leistungen | Überlassung von Grabstätten | Bestattungs- leistungen | Gebäudebezogene Leistungen | Allgemeine Verwaltungs- und Friedhofskosten | Summen |
|--|--------------|----------------------------|--------------------------------|----------------------------|-------------------------------|---|---------------|
| Plan 2024-2026 | | | | | | | |
| <u>Personal</u> | € 1.367,00 | € 137,00 | € 1.025,00 | € 177,00 | € 28,00 | | € 1.367,00 |
| <u>Interne Leistungsverrechnung allg. Verwaltung</u> | € 29.414,00 | € 2.941,00 | € 22.061,00 | € 3.809,00 | € 603,00 | | € 29.414,00 |
| <u>Interne Leistungsverrechnung Bauhof</u> | € 83.167,00 | | € 58.216,90 | € 20.791,75 | € 4.158,35 | | € 83.167,00 |
| Energie, Wasser, Abwasser | € 8.290,00 | | | | | € 8.290,00 | € 8.290,00 |
| Büromaterial | € 80,00 | € 80,00 | | | | | € 80,00 |
| Betriebsstoffe/Verbrauchswerkzeuge | € - | | | | | | € - |
| Unterhaltung Friedhöfe | € 6.500,00 | | € 5.200,00 | € 650,00 | € 650,00 | | € 6.500,00 |
| Materialaufw. für Einrichtungen und Ausstattungen | € 800,00 | | € 640,00 | € 80,00 | € 80,00 | | € 800,00 |
| Unterhaltung Ehrengräber/Aufwand Gedenktage | € 800,00 | | € 800,00 | | | | € 800,00 |
| Überprüfung der Grabmalanlagen | € 630,00 | | € 630,00 | | | | € 630,00 |
| Fremdvergabe Grabaushub | € 18.200,00 | | | € 18.200,00 | | | € 18.200,00 |
| Fremdvergabe Grabräumung | € 13.000,00 | | | € 13.000,00 | | | € 13.000,00 |
| Baumpflege | € 2.200,00 | | € 2.200,00 | | | | € 2.200,00 |
| Wartung/Brandschutz | € 55,00 | | | | € 55,00 | | € 55,00 |
| Containerkosten/Deponiegebühren Friedhöfe | € 4.100,00 | | € 2.870,00 | € 1.230,00 | | | € 4.100,00 |
| Femdreinigung | € 2.150,00 | | € 1.720,00 | € 215,00 | € 215,00 | | € 2.150,00 |
| EDV-Kosten | € 930,00 | | | | | € 930,00 | € 930,00 |
| Reinigungsmaterial | € 100,00 | | | | € 100,00 | | € 100,00 |
| Fremdleistungen Gravur Grabschilder | € 750,00 | | € 750,00 | | | | € 750,00 |
| gebäudebezogene Versicherungen | € 272,00 | | | | € 272,00 | | € 272,00 |
| <u>Sach- und Dienstleistungen</u> | € 58.857,00 | € 80,00 | € 14.810,00 | € 33.375,00 | € 1.372,00 | € 9.220,00 | € 58.857,00 |
| Abschreibungen bestehende Anlagen | € 36.388,00 | | € 33.675,00 | € 286,00 | € 2.427,00 | | € 36.388,00 |
| Abschreibung neue Anlagen | € - | | € - | | | | € - |
| <u>Abschreibungen</u> | € 36.388,00 | | € 33.675,00 | € 286,00 | € 2.427,00 | € - | € 36.388,00 |
| <u>Kalk. Verzinsung Eigenkapital</u> | € 19.619,00 | | € 17.843,00 | € 85,00 | € 1.691,00 | | € 19.619,00 |
| Summe Kosten | € 228.812,00 | € 3.158,00 | € 147.630,90 | € 58.523,75 | € 10.279,35 | € 9.220,00 | € 228.812,00 |
| Zuschüsse Instandhaltung Kriegsgräber | € (615,00) | | € (615,00) | | | | € (615,00) |
| Kostenerstattungen Grabpflege | € (400,00) | | € (400,00) | | | | € (400,00) |
| Zwischensumme | € 227.797,00 | € 3.158,00 | € 146.615,90 | € 58.523,75 | € 10.279,35 | € 9.220,00 | € 227.797,00 |
| Verteilung Allgemeine Verwaltungs- und Friedhofskosten | | € 922,00 | € 6.915,00 | € 1.193,99 | € 189,01 | € (9.220,00) | € - |
| Zwischensumme | € 227.797,00 | € 4.080,00 | € 153.530,90 | € 59.717,74 | € 10.468,36 | € - | € 227.797,00 |
| <u>Abzug der nicht aus Gebühren zu deckenden Kostenanteile</u> | | | | | | | |
| Kriegs- und Ehrengräber, Gedenktage | | | € (2.302,96) | | | | € (2.302,96) |
| allgemeine Grünflächen | | | € (23.029,64) | | € - | € - | € (23.029,64) |
| auf Kostenträger verteilte Gesamtsumme | | € 4.080,00 | € 128.198,30 | € 59.717,74 | € 10.468,36 | € - | € 202.464,40 |

Kalkulation der Gebühren 2024-2026

| | progn. Fälle | Äqui- valenz- kenn- ziffer | Wert- einheiten | Gebühr 2024-2026 je Fall* | Summe | Gebühr bisher je Fall* |
|---|--------------|-------------------------------------|--------------------|---------------------------------|-----------|------------------------------|
| Verwaltungsleistungen | | | | | | |
| § 13 Gebührenordnung | | | | | | |
| Genehmigung zur Errichtung/Veränderung (inkl. Einfassung) | 39 | 3,00 | 117,00 | 66 € | 2.556 € | 71 € |
| Urnenbeisetzungs- und Unbedenklichkeitsbescheinigung | 1 | 0,75 | 0,75 | 16 € | 16 € | 18 € |
| Ausfertigung einer Kaufgraburkunde | 69 | 1,00 | 69,00 | 22 € | 1.507 € | 24 € |
| | | | 186,75 | | 4.080 € | |
| Überlassung von Grabstätten | | | | | | |
| §§ 9-11 Gebührenordnung | | | | | | |
| Nutzungsrechte an Wahlgrabstätten je Grabstätte | 8 | 1,00 | 8,00 | 2.061 € | 16.491 € | 2.036 € |
| Nutzungsrechte an Urnenwahlgrabstätte | 8 | 0,35 | 2,83 | 728 € | 5.827 € | 746 € |
| Beisetzung einer Aschenurne auf anonymen Grabfeld | 4 | 0,47 | 1,87 | 962 € | 3.848 € | 986 € |
| Verlängerung von Nutzungsrechten je Jahr Wahlgrabstätte | 16 | 0,04 | 0,64 | 82 € | 1.319 € | 79 € |
| Verlängerung von Nutzungsrechten je Jahr Urnenwahlgrabstätte | 5 | 0,02 | 0,09 | 36 € | 182 € | 35 € |
| Urnenkammer in einer Kolumbarienanlage von 2 Urner | 23 | 1,35 | 31,05 | 2.783 € | 64.004 € | 2.681 € |
| Beisetzungsstelle in einem Gemeinschaftsurnengrabfeld | 8 | 0,90 | 7,20 | 1.855 € | 14.842 € | 1.788 € |
| Verlängerung von Nutzungsrechten je Jahr Urnenkammer | 12 | 0,07 | 0,81 | 139 € | 1.670 € | 133 € |
| Verlängerung von Nutzungsrechten Gemeinschaftsgrabfeld | 0 | 0,05 | 0,00 | 90 € | - € | 89 € |
| Überlassung einer Reihengrabstätte zur Beisetzung (bis 5 J.) | 1 | 0,26 | 0,26 | 536 € | 536 € | 491 € |
| Überlassung einer Reihengrabstätte zur Beisetzung (über 5 J.) | 3 | 0,52 | 1,56 | 1.072 € | 3.216 € | 1.033 € |
| Überlassung einer Urnenreihengrabstätte zur Beisetzung | 4 | 0,18 | 0,73 | 379 € | 1.515 € | 352 € |
| Wiesengrab Urne | 1 | 1,20 | 1,20 | 966 € | 2.481 € | 898 € |
| Baumgrab Urne | 4 | 1,49 | 5,95 | 1.194 € | 12.268 € | 1.110 € |
| | | | 62,19 | | 128.198 € | |
| Bestattungsleistungen | | | | | | |
| §§ 7, 8, 12 Gebührenordnung | | | | | | |
| Erstbestattung ab 5. Lebensjahr | 10 | 1,00 | 10,00 | 964 € | 9.641 € | 936 € |
| Erstbestattung eines Kindes unter 5 Jahren | 1 | 0,61 | 0,61 | 588 € | 588 € | 448 € |
| Beisetzung von Aschenresten | 24 | 0,30 | 7,27 | 292 € | 7.012 € | 288 € |
| Bestattung von Leibesfrüchten | 0 | 0,25 | 0,00 | 242 € | - € | 235 € |
| Beisetzung weiteren Urne in einer Urnenkammer | 33 | 0,27 | 9,00 | 260 € | 8.677 € | 288 € |
| Beisetzung in einem Gemeinschaftsgrabfeld | 4 | 0,30 | 1,20 | 289 € | 1.157 € | 288 € |
| Umbettung einer Leiche innerhalb des Friedhofs | 0 | 2,37 | 0,00 | 2.287 € | - € | 2.220 € |
| Umbettung einer Leiche innerhalb der Gemeinde | 0 | 2,37 | 0,00 | 2.286 € | - € | 2.219 € |
| Umbettung einer Leiche in eine andere Stadt/Gemeinde | 0 | 1,63 | 0,00 | 1.571 € | - € | 1.525 € |
| Umbettung einer Leiche innerhalb des Friedhofs (unter 5 J.) | 0 | 1,19 | 0,00 | 1.143 € | - € | 1.110 € |
| Umbettung einer Leiche innerhalb der Gemeinde (unter 5 J.) | 0 | 1,19 | 0,00 | 1.143 € | - € | 1.110 € |
| Umbettung einer Leiche in eine andere Stadt/Gemeinde (unter 5 J.) | 0 | 0,81 | 0,00 | 785 € | - € | 763 € |
| Umbettung einer Aschenurne innerhalb des Friedhofs | 0 | 0,44 | 0,00 | 428 € | - € | 416 € |
| Umbettung einer Aschenurne innerhalb der Gemeinde | 0 | 0,44 | 0,00 | 428 € | - € | 416 € |
| Umbettung einer Aschenurne in eine andere Stadt/Gemeinde | 0 | 0,30 | 0,00 | 286 € | - € | 278 € |
| Grabräumung für Dreierwahlgrabstätte | 0 | 1,33 | 0,00 | 1.445 € | - € | 1.403 € |
| Grabräumung für Doppelwahlgrabstätte | 12 | 1,21 | 14,52 | 1.167 € | 13.999 € | 1.079 € |
| Grabräumung für Einzelwahlgrabstätte | 4 | 1,09 | 4,36 | 1.052 € | 4.207 € | 912 € |
| Grabräumung für Reihengrabstätte (über 5 J.) | 8 | 1,03 | 8,24 | 993 € | 7.947 € | 865 € |
| Grabräumung für Reihengrabstätte (bis 5 J.) | 0 | 0,45 | 0,00 | 375 € | - € | 364 € |
| Grabräumung für Urnenwahlgrabstätte | 8 | 0,50 | 3,97 | 479 € | 3.832 € | 377 € |
| Grabräumung für Urnenreihengrabstätte | 1 | 0,29 | 0,38 | 278 € | 370 € | 296 € |
| Beseitigung von Grabeinfriedungen für Erdbestattung | 0 | 0,22 | 0,00 | 214 € | - € | 208 € |
| Beseitigung von Grabeinfriedungen für Erdbestattung (unter 5 J.) | 0 | 0,15 | 0,00 | 142 € | - € | 138 € |
| Grabbeschriftung ebenerdige Kolumbarienanlage | 8 | 0,29 | 2,31 | 278 € | 2.225 € | 229 € |
| Sonderbeschriftung ebenerdige Kolumbarienanlage zusätzlich | 3 | 0,02 | 0,07 | 24 € | 63 € | 23 € |
| | | | 61,94 | | 59.718 € | |
| Gebäudebezogene Leistungen | | | | | | |
| § 6 Gebührenordnung | | | | | | |
| Aufbewahrung einer Leiche | 0 | 1,00 | 0,00 | 341 € | - € | 341 € |
| Benutzung einer Kühlzelle | 1 | 1,37 | 1,37 | 468 € | 468 € | 468 € |
| Benutzung der Trauerhalle | 29 | 1,00 | 29,33 | 341 € | 10.000 € | 341 € |
| | | | 30,71 | | 10.468 € | |

* gerundet auf volle €

Für Bestattung an Samstagen, Sonn- und Feiertagen wird die doppelte Gebühr der entsprechenden Bestattungsleistung erhoben
Für Bestattungen außerhalb der Dienstzeit (nicht Freitag bis 14.00 Uhr) wird ein Aufschlag von 50 % der entsprechenden Bestattungsleistung erhoben.

Allgemeine Auftragsbedingungen

für

Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften

vom 1. Januar 2017

1. Geltungsbereich

(1) Die Auftragsbedingungen gelten für Verträge zwischen Wirtschaftsprüfern oder Wirtschaftsprüfungsgesellschaften (im Nachstehenden zusammenfassend „Wirtschaftsprüfer“ genannt) und ihren Auftraggebern über Prüfungen, Steuerberatung, Beratungen in wirtschaftlichen Angelegenheiten und sonstige Aufträge, soweit nicht etwas anderes ausdrücklich schriftlich vereinbart oder gesetzlich zwingend vorgeschrieben ist.

(2) Dritte können nur dann Ansprüche aus dem Vertrag zwischen Wirtschaftsprüfer und Auftraggeber herleiten, wenn dies ausdrücklich vereinbart ist oder sich aus zwingenden gesetzlichen Regelungen ergibt. Im Hinblick auf solche Ansprüche gelten diese Auftragsbedingungen auch diesen Dritten gegenüber.

2. Umfang und Ausführung des Auftrags

(1) Gegenstand des Auftrags ist die vereinbarte Leistung, nicht ein bestimmter wirtschaftlicher Erfolg. Der Auftrag wird nach den Grundsätzen ordnungsmäßiger Berufsausübung ausgeführt. Der Wirtschaftsprüfer übernimmt im Zusammenhang mit seinen Leistungen keine Aufgaben der Geschäftsführung. Der Wirtschaftsprüfer ist für die Nutzung oder Umsetzung der Ergebnisse seiner Leistungen nicht verantwortlich. Der Wirtschaftsprüfer ist berechtigt, sich zur Durchführung des Auftrags sachverständiger Personen zu bedienen.

(2) Die Berücksichtigung ausländischen Rechts bedarf – außer bei betriebswirtschaftlichen Prüfungen – der ausdrücklichen schriftlichen Vereinbarung.

(3) Ändert sich die Sach- oder Rechtslage nach Abgabe der abschließenden beruflichen Äußerung, so ist der Wirtschaftsprüfer nicht verpflichtet, den Auftraggeber auf Änderungen oder sich daraus ergebende Folgerungen hinzuweisen.

3. Mitwirkungspflichten des Auftraggebers

(1) Der Auftraggeber hat dafür zu sorgen, dass dem Wirtschaftsprüfer alle für die Ausführung des Auftrags notwendigen Unterlagen und weiteren Informationen rechtzeitig übermittelt werden und ihm von allen Vorgängen und Umständen Kenntnis gegeben wird, die für die Ausführung des Auftrags von Bedeutung sein können. Dies gilt auch für die Unterlagen und weiteren Informationen, Vorgänge und Umstände, die erst während der Tätigkeit des Wirtschaftsprüfers bekannt werden. Der Auftraggeber wird dem Wirtschaftsprüfer geeignete Auskunftspersonen benennen.

(2) Auf Verlangen des Wirtschaftsprüfers hat der Auftraggeber die Vollständigkeit der vorgelegten Unterlagen und der weiteren Informationen sowie der gegebenen Auskünfte und Erklärungen in einer vom Wirtschaftsprüfer formulierten schriftlichen Erklärung zu bestätigen.

4. Sicherung der Unabhängigkeit

(1) Der Auftraggeber hat alles zu unterlassen, was die Unabhängigkeit der Mitarbeiter des Wirtschaftsprüfers gefährdet. Dies gilt für die Dauer des Auftragsverhältnisses insbesondere für Angebote auf Anstellung oder Übernahme von Organfunktionen und für Angebote, Aufträge auf eigene Rechnung zu übernehmen.

(2) Sollte die Durchführung des Auftrags die Unabhängigkeit des Wirtschaftsprüfers, die der mit ihm verbundenen Unternehmen, seiner Netzwerkunternehmen oder solcher mit ihm assoziierten Unternehmen, auf die die Unabhängigkeitsvorschriften in gleicher Weise Anwendung finden wie auf den Wirtschaftsprüfer, in anderen Auftragsverhältnissen beeinträchtigen, ist der Wirtschaftsprüfer zur außerordentlichen Kündigung des Auftrags berechtigt.

5. Berichterstattung und mündliche Auskünfte

Soweit der Wirtschaftsprüfer Ergebnisse im Rahmen der Bearbeitung des Auftrags schriftlich darzustellen hat, ist alleine diese schriftliche Darstellung maßgebend. Entwürfe schriftlicher Darstellungen sind unverbindlich. Sofern nicht anders vereinbart, sind mündliche Erklärungen und Auskünfte des Wirtschaftsprüfers nur dann verbindlich, wenn sie schriftlich bestätigt werden. Erklärungen und Auskünfte des Wirtschaftsprüfers außerhalb des erteilten Auftrags sind stets unverbindlich.

6. Weitergabe einer beruflichen Äußerung des Wirtschaftsprüfers

(1) Die Weitergabe beruflicher Äußerungen des Wirtschaftsprüfers (Arbeitsergebnisse oder Auszüge von Arbeitsergebnissen – sei es im Entwurf oder in der Endfassung) oder die Information über das Tätigwerden des Wirtschaftsprüfers für den Auftraggeber an einen Dritten bedarf der schriftlichen Zustimmung des Wirtschaftsprüfers, es sei denn, der Auftraggeber ist zur Weitergabe oder Information aufgrund eines Gesetzes oder einer behördlichen Anordnung verpflichtet.

(2) Die Verwendung beruflicher Äußerungen des Wirtschaftsprüfers und die Information über das Tätigwerden des Wirtschaftsprüfers für den Auftraggeber zu Werbezwecken durch den Auftraggeber sind unzulässig.

7. Mängelbeseitigung

(1) Bei etwaigen Mängeln hat der Auftraggeber Anspruch auf Nacherfüllung durch den Wirtschaftsprüfer. Nur bei Fehlschlagen, Unterlassen bzw. unberechtigter Verweigerung, Unzumutbarkeit oder Unmöglichkeit der Nacherfüllung kann er die Vergütung mindern oder vom Vertrag zurücktreten; ist der Auftrag nicht von einem Verbraucher erteilt worden, so kann der Auftraggeber wegen eines Mangels nur dann vom Vertrag zurücktreten, wenn die erbrachte Leistung wegen Fehlschlagens, Unterlassung, Unzumutbarkeit oder Unmöglichkeit der Nacherfüllung für ihn ohne Interesse ist. Soweit darüber hinaus Schadensersatzansprüche bestehen, gilt Nr. 9.

(2) Der Anspruch auf Beseitigung von Mängeln muss vom Auftraggeber unverzüglich in Textform geltend gemacht werden. Ansprüche nach Abs. 1, die nicht auf einer vorsätzlichen Handlung beruhen, verjähren nach Ablauf eines Jahres ab dem gesetzlichen Verjährungsbeginn.

(3) Offenbare Unrichtigkeiten, wie z.B. Schreibfehler, Rechenfehler und formelle Mängel, die in einer beruflichen Äußerung (Bericht, Gutachten und dgl.) des Wirtschaftsprüfers enthalten sind, können jederzeit vom Wirtschaftsprüfer auch Dritten gegenüber berichtigt werden. Unrichtigkeiten, die geeignet sind, in der beruflichen Äußerung des Wirtschaftsprüfers enthaltene Ergebnisse infrage zu stellen, berechtigen diesen, die Äußerung auch Dritten gegenüber zurückzunehmen. In den vorgenannten Fällen ist der Auftraggeber vom Wirtschaftsprüfer tunlichst vorher zu hören.

8. Schweigepflicht gegenüber Dritten, Datenschutz

(1) Der Wirtschaftsprüfer ist nach Maßgabe der Gesetze (§ 323 Abs. 1 HGB, § 43 WPO, § 203 StGB) verpflichtet, über Tatsachen und Umstände, die ihm bei seiner Berufstätigkeit anvertraut oder bekannt werden, Stillschweigen zu bewahren, es sei denn, dass der Auftraggeber ihn von dieser Schweigepflicht entbindet.

(2) Der Wirtschaftsprüfer wird bei der Verarbeitung von personenbezogenen Daten die nationalen und europarechtlichen Regelungen zum Datenschutz beachten.

9. Haftung

(1) Für gesetzlich vorgeschriebene Leistungen des Wirtschaftsprüfers, insbesondere Prüfungen, gelten die jeweils anzuwendenden gesetzlichen Haftungsbeschränkungen, insbesondere die Haftungsbeschränkung des § 323 Abs. 2 HGB.

(2) Sofern weder eine gesetzliche Haftungsbeschränkung Anwendung findet noch eine einzelvertragliche Haftungsbeschränkung besteht, ist die Haftung des Wirtschaftsprüfers für Schadensersatzansprüche jeder Art, mit Ausnahme von Schäden aus der Verletzung von Leben, Körper und Gesundheit, sowie von Schäden, die eine Ersatzpflicht des Herstellers nach § 1 ProdHaftG begründen, bei einem fahrlässig verursachten einzelnen Schadensfall gemäß § 54a Abs. 1 Nr. 2 WPO auf 4 Mio. € beschränkt.

(3) Einreden und Einwendungen aus dem Vertragsverhältnis mit dem Auftraggeber stehen dem Wirtschaftsprüfer auch gegenüber Dritten zu.

(4) Leiten mehrere Anspruchsteller aus dem mit dem Wirtschaftsprüfer bestehenden Vertragsverhältnis Ansprüche aus einer fahrlässigen Pflichtverletzung des Wirtschaftsprüfers her, gilt der in Abs. 2 genannte Höchstbetrag für die betreffenden Ansprüche aller Anspruchsteller insgesamt.

(5) Ein einzelner Schadensfall im Sinne von Abs. 2 ist auch bezüglich eines aus mehreren Pflichtverletzungen stammenden einheitlichen Schadens gegeben. Der einzelne Schadensfall umfasst sämtliche Folgen einer Pflichtverletzung ohne Rücksicht darauf, ob Schäden in einem oder in mehreren aufeinanderfolgenden Jahren entstanden sind. Dabei gilt mehrfaches auf gleicher oder gleichartiger Fehlerquelle beruhendes Tun oder Unterlassen als einheitliche Pflichtverletzung, wenn die betreffenden Angelegenheiten miteinander in rechtlichem oder wirtschaftlichem Zusammenhang stehen. In diesem Fall kann der Wirtschaftsprüfer nur bis zur Höhe von 5 Mio. € in Anspruch genommen werden. Die Begrenzung auf das Fünffache der Mindestversicherungssumme gilt nicht bei gesetzlich vorgeschriebenen Pflichtprüfungen.

(6) Ein Schadensersatzanspruch erlischt, wenn nicht innerhalb von sechs Monaten nach der schriftlichen Ablehnung der Ersatzleistung Klage erhoben wird und der Auftraggeber auf diese Folge hingewiesen wurde. Dies gilt nicht für Schadensersatzansprüche, die auf vorsätzliches Verhalten zurückzuführen sind, sowie bei einer schuldhaften Verletzung von Leben, Körper oder Gesundheit sowie bei Schäden, die eine Ersatzpflicht des Herstellers nach § 1 ProdHaftG begründen. Das Recht, die Einrede der Verjährung geltend zu machen, bleibt unberührt.

10. Ergänzende Bestimmungen für Prüfungsaufträge

(1) Ändert der Auftraggeber nachträglich den durch den Wirtschaftsprüfer geprüften und mit einem Bestätigungsvermerk versehenen Abschluss oder Lagebericht, darf er diesen Bestätigungsvermerk nicht weiterverwenden.

Hat der Wirtschaftsprüfer einen Bestätigungsvermerk nicht erteilt, so ist ein Hinweis auf die durch den Wirtschaftsprüfer durchgeführte Prüfung im Lagebericht oder an anderer für die Öffentlichkeit bestimmter Stelle nur mit schriftlicher Einwilligung des Wirtschaftsprüfers und mit dem von ihm genehmigten Wortlaut zulässig.

(2) Widerruft der Wirtschaftsprüfer den Bestätigungsvermerk, so darf der Bestätigungsvermerk nicht weiterverwendet werden. Hat der Auftraggeber den Bestätigungsvermerk bereits verwendet, so hat er auf Verlangen des Wirtschaftsprüfers den Widerruf bekanntzugeben.

(3) Der Auftraggeber hat Anspruch auf fünf Berichtsausfertigungen. Weitere Ausfertigungen werden besonders in Rechnung gestellt.

11. Ergänzende Bestimmungen für Hilfeleistung in Steuersachen

(1) Der Wirtschaftsprüfer ist berechtigt, sowohl bei der Beratung in steuerlichen Einzelfragen als auch im Falle der Dauerberatung die vom Auftraggeber genannten Tatsachen, insbesondere Zahlenangaben, als richtig und vollständig zugrunde zu legen; dies gilt auch für Buchführungsaufträge. Er hat jedoch den Auftraggeber auf von ihm festgestellte Unrichtigkeiten hinzuweisen.

(2) Der Steuerberatungsauftrag umfasst nicht die zur Wahrung von Fristen erforderlichen Handlungen, es sei denn, dass der Wirtschaftsprüfer hierzu ausdrücklich den Auftrag übernommen hat. In diesem Fall hat der Auftraggeber dem Wirtschaftsprüfer alle für die Wahrung von Fristen wesentlichen Unterlagen, insbesondere Steuerbescheide, so rechtzeitig vorzulegen, dass dem Wirtschaftsprüfer eine angemessene Bearbeitungszeit zur Verfügung steht.

(3) Mangels einer anderweitigen schriftlichen Vereinbarung umfasst die laufende Steuerberatung folgende, in die Vertragsdauer fallenden Tätigkeiten:

- a) Ausarbeitung der Jahressteuererklärungen für die Einkommensteuer, Körperschaftsteuer und Gewerbesteuer sowie der Vermögensteuererklärungen, und zwar auf Grund der vom Auftraggeber vorzulegenden Jahresabschlüsse und sonstiger für die Besteuerung erforderlicher Aufstellungen und Nachweise
- b) Nachprüfung von Steuerbescheiden zu den unter a) genannten Steuern
- c) Verhandlungen mit den Finanzbehörden im Zusammenhang mit den unter a) und b) genannten Erklärungen und Bescheiden
- d) Mitwirkung bei Betriebsprüfungen und Auswertung der Ergebnisse von Betriebsprüfungen hinsichtlich der unter a) genannten Steuern
- e) Mitwirkung in Einspruchs- und Beschwerdeverfahren hinsichtlich der unter a) genannten Steuern.

Der Wirtschaftsprüfer berücksichtigt bei den vorgenannten Aufgaben die wesentliche veröffentlichte Rechtsprechung und Verwaltungsauffassung.

(4) Erhält der Wirtschaftsprüfer für die laufende Steuerberatung ein Pauschalhonorar, so sind mangels anderweitiger schriftlicher Vereinbarungen die unter Abs. 3 Buchst. d) und e) genannten Tätigkeiten gesondert zu honorieren.

(5) Sofern der Wirtschaftsprüfer auch Steuerberater ist und die Steuerberatervergütungsverordnung für die Bemessung der Vergütung anzuwenden ist, kann eine höhere oder niedrigere als die gesetzliche Vergütung in Textform vereinbart werden.

(6) Die Bearbeitung besonderer Einzelfragen der Einkommensteuer, Körperschaftsteuer, Gewerbesteuer, Einheitsbewertung und Vermögensteuer sowie aller Fragen der Umsatzsteuer, Lohnsteuer, sonstigen Steuern und Abgaben erfolgt auf Grund eines besonderen Auftrags. Dies gilt auch für

- a) die Bearbeitung einmalig anfallender Steuerangelegenheiten, z.B. auf dem Gebiet der Erbschaftsteuer, Kapitalverkehrsteuer, Grunderwerbsteuer,
- b) die Mitwirkung und Vertretung in Verfahren vor den Gerichten der Finanz- und der Verwaltungsgerichtsbarkeit sowie in Steuerstrafsachen,
- c) die beratende und gutachtliche Tätigkeit im Zusammenhang mit Umwandlungen, Kapitalerhöhung und -herabsetzung, Sanierung, Eintritt und Ausscheiden eines Gesellschafters, Betriebsveräußerung, Liquidation und dergleichen und
- d) die Unterstützung bei der Erfüllung von Anzeige- und Dokumentationspflichten.

(7) Soweit auch die Ausarbeitung der Umsatzsteuerjahreserklärung als zusätzliche Tätigkeit übernommen wird, gehört dazu nicht die Überprüfung etwaiger besonderer buchmäßiger Voraussetzungen sowie die Frage, ob alle in Betracht kommenden umsatzsteuerrechtlichen Vergünstigungen wahrgenommen worden sind. Eine Gewähr für die vollständige Erfassung der Unterlagen zur Geltendmachung des Vorsteuerabzugs wird nicht übernommen.

12. Elektronische Kommunikation

Die Kommunikation zwischen dem Wirtschaftsprüfer und dem Auftraggeber kann auch per E-Mail erfolgen. Soweit der Auftraggeber eine Kommunikation per E-Mail nicht wünscht oder besondere Sicherheitsanforderungen stellt, wie etwa die Verschlüsselung von E-Mails, wird der Auftraggeber den Wirtschaftsprüfer entsprechend in Textform informieren.

13. Vergütung

(1) Der Wirtschaftsprüfer hat neben seiner Gebühren- oder Honorarforderung Anspruch auf Erstattung seiner Auslagen; die Umsatzsteuer wird zusätzlich berechnet. Er kann angemessene Vorschüsse auf Vergütung und Auslagenersatz verlangen und die Auslieferung seiner Leistung von der vollen Befriedigung seiner Ansprüche abhängig machen. Mehrere Auftraggeber haften als Gesamtschuldner.

(2) Ist der Auftraggeber kein Verbraucher, so ist eine Aufrechnung gegen Forderungen des Wirtschaftsprüfers auf Vergütung und Auslagenersatz nur mit unbestrittenen oder rechtskräftig festgestellten Forderungen zulässig.

14. Streitschlichtungen

Der Wirtschaftsprüfer ist nicht bereit, an Streitbeilegungsverfahren vor einer Verbraucherschlichtungsstelle im Sinne des § 2 des Verbraucherstreitbeilegungsgesetzes teilzunehmen.

15. Anzuwendendes Recht

Für den Auftrag, seine Durchführung und die sich hieraus ergebenden Ansprüche gilt nur deutsches Recht.

Kalkulation der Gebühren 2024-2026

| | progn. Fälle | Aqui-Valenz- kenn- ziffer | Wert- einheiten | Gebühr 2024- 2026 je Fall* | Summe | Gebühr bisher je Fall* | Veränderung in % |
|---|--------------|---------------------------------|--------------------|-------------------------------|-----------|------------------------------|---------------------|
| Verwaltungsleistungen | | | | | | | |
| § 13 Gebührenordnung | | | | | | | |
| Genehmigung zur Errichtung/Veränderung (inkl. Einfassung) | 39 | 3,00 | 117,00 | 66 € | 2.556 € | 71 € | -7,69% |
| Urnenbeisetzungs- und Unbedenklichkeitsbescheinigung | 1 | 0,75 | 0,75 | 16 € | 16 € | 18 € | -8,97% |
| Ausfertigung einer Kaufgraburkunde | 69 | 1,00 | 69,00 | 22 € | 1.507 € | 24 € | -8,97% |
| | | | 186,75 | | 4.080 € | | |
| Überlassung von Grabstätten | | | | | | | |
| §§ 9-11 Gebührenordnung | | | | | | | |
| Nutzungsrechte an Wahlgrabstätten je Grabstätte | 8 | 1,00 | 8,00 | 2.061 € | 16.491 € | 2.036 € | 1,24% |
| Nutzungsrechte an Urnenwahlgrabstätte | 8 | 0,35 | 2,83 | 728 € | 5.827 € | 746 € | -2,37% |
| Beisetzung einer Aschurne auf anonymen Grabfeld | 4 | 0,47 | 1,87 | 962 € | 3.848 € | 986 € | -2,44% |
| Verlängerung von Nutzungsrechten je Jahr Wahlgrabstätte | 16 | 0,04 | 0,64 | 82 € | 1.319 € | 79 € | 4,37% |
| Verlängerung von Nutzungsrechten je Jahr Urnenwahlgrabstätte | 5 | 0,02 | 0,09 | 36 € | 182 € | 35 € | 4,05% |
| Urnenkammer in einer Kolumbarienanlage von 2 Urnen | 23 | 1,35 | 31,05 | 2.783 € | 64.004 € | 2.681 € | 3,80% |
| Beisetzungsstelle in einem Gemeinschaftsurnengrabfeld | 8 | 0,90 | 7,20 | 1.855 € | 14.842 € | 1.788 € | 3,76% |
| Verlängerung von Nutzungsrechten je Jahr Urnenkammer | 12 | 0,07 | 0,81 | 139 € | 1.670 € | 133 € | 4,62% |
| Verlängerung von Nutzungsrechten Gemeinschaftsgrabfeld | 0 | 0,05 | 0,00 | 90 € | - € | 89 € | 1,24% |
| Überlassung einer Reihengrabstätte zur Beisetzung (bis 5 J.) | 1 | 0,26 | 0,26 | 536 € | 536 € | 491 € | 9,15% |
| Überlassung einer Reihengrabstätte zur Beisetzung (über 5 J.) | 3 | 0,52 | 1,56 | 1.072 € | 3.216 € | 1.033 € | 3,76% |
| Überlassung einer Urnenreihengrabstätte zur Beisetzung | 4 | 0,18 | 0,73 | 379 € | 1.515 € | 352 € | 7,60% |
| Wiesengrab Urne | 1 | 1,20 | 1,20 | 966 € | 2.481 € | 898 € | 7,60% |
| Baumgrab Urne | 4 | 1,49 | 5,95 | 1.194 € | 12.268 € | 1.110 € | 7,60% |
| | | | 62,19 | | 128.198 € | | |
| Bestattungsleistungen | | | | | | | |
| §§ 7, 8, 12 Gebührenordnung | | | | | | | |
| Erstbestattung ab 5. Lebensjahr | 10 | 1,00 | 10,00 | 964 € | 9.641 € | 936 € | 3,00% |
| Erstbestattung eines Kindes unter 5 Jahren | 1 | 0,61 | 0,61 | 588 € | 588 € | 448 € | 31,28% |
| Beisetzung von Aschenresten | 24 | 0,30 | 7,27 | 292 € | 7.012 € | 288 € | 1,44% |
| Bestattung von Leibesfrüchten | 0 | 0,25 | 0,00 | 242 € | - € | 235 € | 3,00% |
| Beisetzung weiteren Urne in einer Urnenkammer | 33 | 0,27 | 9,00 | 260 € | 8.677 € | 288 € | -9,61% |

| | | | | | | | |
|---|----|------|-------|---------|----------|---------|--------|
| Beisetzung in einem Gemeinschaftsgrabfeld | 4 | 0,30 | 1,20 | 289 € | 1.157 € | 288 € | 0,43% |
| Umbettung einer Leiche innerhalb des Friedhofs | 0 | 2,37 | 0,00 | 2.287 € | - € | 2.220 € | 3,00% |
| Umbettung einer Leiche innerhalb der Gemeinde | 0 | 2,37 | 0,00 | 2.286 € | - € | 2.219 € | 3,00% |
| Umbettung einer Leiche in eine andere Stadt/Gemeinde | 0 | 1,63 | 0,00 | 1.571 € | - € | 1.525 € | 3,00% |
| Umbettung einer Leiche innerhalb des Friedhofs (unter 5 J.) | 0 | 1,19 | 0,00 | 1.143 € | - € | 1.110 € | 3,00% |
| Umbettung einer Leiche innerhalb der Gemeinde (unter 5 J.) | 0 | 1,19 | 0,00 | 1.143 € | - € | 1.110 € | 3,00% |
| Umbettung einer Leiche in eine andere Stadt/Gemeinde (unter 5 J.) | 0 | 0,81 | 0,00 | 785 € | - € | 763 € | 3,00% |
| Umbettung einer Aschenurne innerhalb des Friedhofs | 0 | 0,44 | 0,00 | 428 € | - € | 416 € | 3,00% |
| Umbettung einer Aschenurne innerhalb der Gemeinde | 0 | 0,44 | 0,00 | 428 € | - € | 416 € | 3,00% |
| Umbettung einer Aschenurne in eine andere Stadt/Gemeinde | 0 | 0,30 | 0,00 | 286 € | - € | 278 € | 3,00% |
| Umgräbung einer Dreierwahlgrabstätte | 0 | 1,33 | 0,00 | 1.445 € | - € | 1.403 € | 3,00% |
| Umgräbung für Doppelwahlgrabstätte | 12 | 1,21 | 14,52 | 1.167 € | 13.999 € | 1.079 € | 8,12% |
| Umgräbung für Einzelwahlgrabstätte | 4 | 1,09 | 4,36 | 1.052 € | 4.207 € | 912 € | 15,33% |
| Umgräbung für Reihengrabstätte (über 5 J.) | 8 | 1,03 | 8,24 | 993 € | 7.947 € | 865 € | 14,84% |
| Umgräbung für Reihengrabstätte (bis 5 J.) | 0 | 0,45 | 0,00 | 375 € | - € | 364 € | 3,00% |
| Umgräbung für Urnenwahlgrabstätte | 8 | 0,50 | 3,97 | 479 € | 3.832 € | 377 € | 27,05% |
| Umgräbung für Urnenreihengrabstätte | 1 | 0,29 | 0,38 | 278 € | 370 € | 296 € | -6,23% |
| Beseitigung von Grabfriedungen für Erdbestattung | 0 | 0,22 | 0,00 | 214 € | - € | 208 € | 3,00% |
| Beseitigung von Grabfriedungen für Erdbestattung (unter 5 J.) | 0 | 0,15 | 0,00 | 142 € | - € | 138 € | 3,00% |
| Grabbeschriftung ebenerdige Kolumbariananlage | 8 | 0,29 | 2,31 | 278 € | 2.225 € | 229 € | 21,45% |
| Sonderbeschriftung ebenerdige Kolumbariananlage zusätzlich | 3 | 0,02 | 0,07 | 24 € | 63 € | 23 € | 3,00% |
| | | | 61,94 | | 59.718 € | | |

Gebäudebezogene Leistungen

§ 6 Gebührenordnung

| | | | | | | | |
|---------------------------|----|------|-------|-------|----------|-------|--------|
| Aufbewahrung einer Leiche | 0 | 1,00 | 0,00 | 341 € | - € | 341 € | -0,02% |
| Benutzung einer Kühlzelle | 1 | 1,37 | 1,37 | 468 € | 468 € | 468 € | -0,02% |
| Benutzung der Trauerhalle | 29 | 1,00 | 29,33 | 341 € | 10.000 € | 341 € | -0,02% |
| | | | 30,71 | | 10.468 € | | |

* gerundet auf volle €

Für Bestattung an Samstagen, Sonn- und Feiertagen wird die doppelte Gebühr der entsprechenden Bestattungsleistung erhoben.

Für Bestattungen außerhalb der Dienstzeit (nicht Freitag bis 14.00 Uhr) wird ein Aufschlag von 50 % der entsprechenden Bestattungsleistung erhoben.

| Neu | Alt |
|--|--|
| <p style="text-align: center;">GEBÜHRENORDNUNG zur Friedhofs- und Bestattungsordnung der Gemeinde Walluf</p> <p>Aufgrund der §§ 5 und 93 Abs. 1 der Hessischen Gemeindeordnung (HGO) in der Fassung der Bekanntmachung v. 07.03.2005 (GVBl. I S. 142), zuletzt geändert durch Art. 2 des Gesetzes vom 16.02.2023 (GVBl. S. 90, 93), der §§ 1 bis 6 a und 9, 10 des Hessischen Gesetzes über kommunale Abgaben v. 24.03.2013 (GVBl. I S. 134) zuletzt geändert durch Gesetz vom 28. Mai 2018 (GVBl. S. 247) und des § 41 der Friedhofsordnung der Gemeinde Walluf vom 10.12.2020 hat die Gemeindevertretung in der Sitzung vom für die Friedhöfe der Gemeinde Walluf folgende</p> <p style="text-align: center;">Satzung (Gebührenordnung)</p> <p>beschlossen:</p> <p style="text-align: center;">I. GEBÜHRENPFLICHT</p> <p style="text-align: center;">§ 1 GEBÜHRENERHEBUNG</p> <p>Für die Inanspruchnahme (Benutzung) der Friedhöfe der Gemeinde Walluf und ihrer Einrichtungen und Anlagen im Rahmen der Friedhofsordnung der Gemeinde Walluf vom 10.12.2020 sowie für damit zusammenhängende Amtshandlungen (gebührenpflichtige Leistungen) werden Gebühren nach Maßgabe dieser Gebührenordnung erhoben.</p> | <p style="text-align: center;">GEBÜHRENORDNUNG zur Friedhofs- und Bestattungsordnung der Gemeinde Walluf</p> <p>Aufgrund der §§ 5 und 93 Abs. 1 der Hessischen Gemeindeordnung (HGO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 07.03.2005 (GVBl. I S. 142), zuletzt geändert durch Gesetz vom 28.03.2015 (GVBl. I S. 158, 188), der §§ 1 bis 6a und 9, 10 des Hessischen Gesetzes über Kommunale Abgaben vom 24.03.2013 (GVBl. I S. 134) und des § 38 der Friedhofsordnung der Gemeinde Walluf vom 17.12.2009 hat die Gemeindevertretung der Gemeinde Walluf in der Sitzung vom 18. Februar 2016 folgende Satzung beschlossen. In diese Lesefassung ist die 1. Änderung vom 08.12.2016 und die 2. Änderung vom 13.02.2020 eingearbeitet.</p> <p style="text-align: center;">I. GEBÜHRENPFLICHT</p> <p style="text-align: center;">§ 1 GEBÜHRENERHEBUNG</p> <p>Für die Benutzung der Friedhöfe der Gemeinde Walluf und ihrer Einrichtungen werden für Leistungen nach der Friedhofsordnung der Gemeinde Walluf vom 17. Dezember 2009 Gebühren nach Maßgabe dieser Gebührenordnung erhoben.</p> |
| <p style="text-align: center;">§ 2 GEBÜHRENSCHULDNER</p> <p>(1) Schuldnerin oder Schuldner der Gebühren für Leistungen nach der Friedhofsordnung sind:</p> <p style="padding-left: 20px;">a) Die Antragstellerin oder der Antragsteller.</p> | <p style="text-align: center;">§ 2 GEBÜHRENSCHULDNER</p> <p>1) Schuldner der Gebühren für Leistungen nach der Friedhofsordnung sind:</p> <p style="padding-left: 20px;">a) Bei Erstbestattungen diejenigen Personen, die nach bürgerlichem Recht die</p> |

| | |
|--|---|
| <p>b) Bei Bestattungen die Personen, die nach dem Hessischen Friedhofs- und Bestattungsgesetz (FBG) bei Verstorbenen die erforderlichen Sorgemaßnahmen zum Schutz der Gesundheit und der Totenruhe zu veranlassen haben.</p> <p>Angehörige in diesem Sinne sind der Ehegatte, der Lebenspartner nach dem Lebenspartnerschaftsgesetz, Kinder, Eltern, Enkel, Geschwister sowie Adoptiveltern und –kinder.</p> <p>Lebte der Verstorbene im Zeitpunkt seines Todes in einem Krankenhaus, einer Pflege- oder Gefangenenanstalt, einem Heim, einer Sammelunterkunft oder einer ähnlichen Einrichtung, so ist der/die Leiter/-in dieser Einrichtung oder deren Beauftragte Verpflichteter im obigen Sinne, wenn Angehörige innerhalb der für die Bestattung bestehenden Zeit nicht aufzufinden sind.</p> <p>c) Bei Umbettungen und Wiederbestattungen i. S. v. § 13 Abs. 3 der Friedhofsordnung ausschließlich die Antragstellerin oder der Antragsteller.</p> <p>d) Diejenige Person, die sich der Gemeinde gegenüber schriftlich zur Tragung der Kosten verpflichtet hat,</p> <p>(2) Mehrere Verpflichtete haften als Gesamtschuldner.</p> | <p>Bestattungskosten zu tragen haben.</p> <p>Das sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Erben des beizusetzenden Verstorbenen; - der überlebende Ehegatte; - die als unterhaltspflichtig in Betracht kommenden Verwandten in gerader Linie; - der Hausvorstand; - der Inhaber des Grabes. <p>b) Bei Umbettungen und Wiederbestattungen die Antragstellerin oder der Antragsteller.</p> <p>2) Gebührenpflichtig ist in jedem Falle auch</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Antragstellerin oder der Antragsteller, - diejenige Person, die sich der Gemeinde Walluf gegenüber zur Tragung der Kosten verpflichtet hat. <p>3) Hat der Verstorbene im Zeitpunkt seines Todes in einem Krankenhaus, einer Pflege- oder Gefangenenanstalt, einem Heim, einem Lager, einer Sammelunterkunft oder einer ähnlichen Einrichtung gelebt und sind Angehörige innerhalb der für die Bestattung bestimmten Zeit nicht aufzufinden, so ist der Gebührenschuldner die entsprechende Einrichtung, in der der/die Verstorbene zum Zeitpunkt des Todes gelebt hat.</p> <p>4) Mehrere Verpflichtete haften als Gesamtschuldner.</p> |
| <p style="text-align: center;">§ 3</p> <p style="text-align: center;">ENTSTEHUNG DER GEBÜHRENSCHULD, FÄLLIGKEIT</p> <p>1) Die Gebührenschuld entsteht mit der Inanspruchnahme von Leistungen nach der Friedhofsordnung.</p> <p>2) Die Gebühren sind einen Monat nach Bekanntgabe des entsprechenden Gebührenbescheides fällig.</p> | <p style="text-align: center;">§ 3</p> <p style="text-align: center;">ENTSTEHUNG DER GEBÜHRENSCHULD, FÄLLIGKEIT</p> <p>1) Die Gebührenschuld entsteht mit der Inanspruchnahme von Leistungen nach der Friedhofsordnung.</p> <p>2) Die Gebühren sind 4 Wochen nach Bekanntgabe des entsprechenden Gebührenbescheides fällig.</p> |

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|--|----------|--------------------------------------|----------|--------------------------------------|----------|---|--------------------------------------|----------|--------------------------------------|----------|--------------------------------------|----------|
| <p style="text-align: center;">§ 4 RECHTSBEHELFE/ZWANGSMITTEL</p> <p>1) Die Rechtsbehelfe gegen Gebührenbescheide aufgrund dieser Satzung regeln sich nach den Bestimmungen der Verwaltungsgerichtsordnung in der jeweils gültigen Fassung.</p> <p>2) Für die zwangsweise Durchsetzung der im Rahmen dieser Satzung erlassenen Gebührenbescheide gelten die Vorschriften des Hessischen Verwaltungsvollstreckungsgesetzes in der jeweils gültigen Fassung.</p> | <p style="text-align: center;">§ 4 RECHTSBEHELFE/ZWANGSMITTEL</p> <p>1) Die Rechtsbehelfe gegen Gebührenbescheide aufgrund dieser Satzung regeln sich nach den Bestimmungen der Verwaltungsgerichtsordnung in der jeweils gültigen Fassung.</p> <p>2) Für die zwangsweise Durchsetzung der im Rahmen dieser Satzung erlassenen Gebührenbescheide gelten die Vorschriften des Hessischen Verwaltungsvollstreckungsgesetzes in der jeweils gültigen Fassung.</p> | | | | | | | | | | | | |
| <p style="text-align: center;">§ 5 STUNDUNG UND ERLASS VON GEBÜHREN</p> <p>Im Falle nachgewiesener Bedürftigkeit des Gebührenschuldners können die in den §§ 6 und 7 dieser Gebührenordnung bezeichneten Gebühren gestundet, niedergeschlagen, ganz oder teilweise erlassen werden.</p> | <p style="text-align: center;">§ 5 STUNDUNG UND ERLASS VON GEBÜHREN</p> <p>Im Falle nachgewiesener Bedürftigkeit des Gebührenschuldners können die in den §§ 6 und 7 dieser Gebührenordnung bezeichneten Gebühren gestundet, niedergeschlagen, ganz oder teilweise erlassen werden.</p> | | | | | | | | | | | | |
| <p style="text-align: center;">II. GEBÜHRENARTEN</p> <p style="text-align: center;">§ 6 GEBÜHREN FÜR DIE BENUTZUNG DER LEICHENHALLE UND DER FRIEDHOFSKAPELLE</p> <p>1) Für die Benutzung der Friedhofskapelle oder der Leichenhalle werden folgende Gebühren erhoben:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding-left: 20px;">a) Für die Aufbewahrung einer Leiche</td> <td style="text-align: right;">341 Euro</td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 20px;">b) Für die Benutzung einer Kühlzelle</td> <td style="text-align: right;">468 Euro</td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 20px;">c) Für die Benutzung der Trauerhalle</td> <td style="text-align: right;">341 Euro</td> </tr> </table> | a) Für die Aufbewahrung einer Leiche | 341 Euro | b) Für die Benutzung einer Kühlzelle | 468 Euro | c) Für die Benutzung der Trauerhalle | 341 Euro | <p style="text-align: center;">II. GEBÜHREN</p> <p style="text-align: center;">§ 6 GEBÜHREN FÜR DIE BENUTZUNG DER FRIEDHOFSKAPELLE ODER DER LEICHENHALLE</p> <p>1) Für die Benutzung der Friedhofskapelle oder der Leichenhalle werden folgende Gebühren erhoben:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding-left: 20px;">a) Für die Aufbewahrung einer Leiche</td> <td style="text-align: right;">341 Euro</td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 20px;">b) Für die Benutzung einer Kühlzelle</td> <td style="text-align: right;">468 Euro</td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 20px;">c) Für die Benutzung der Trauerhalle</td> <td style="text-align: right;">341 Euro</td> </tr> </table> | a) Für die Aufbewahrung einer Leiche | 341 Euro | b) Für die Benutzung einer Kühlzelle | 468 Euro | c) Für die Benutzung der Trauerhalle | 341 Euro |
| a) Für die Aufbewahrung einer Leiche | 341 Euro | | | | | | | | | | | | |
| b) Für die Benutzung einer Kühlzelle | 468 Euro | | | | | | | | | | | | |
| c) Für die Benutzung der Trauerhalle | 341 Euro | | | | | | | | | | | | |
| a) Für die Aufbewahrung einer Leiche | 341 Euro | | | | | | | | | | | | |
| b) Für die Benutzung einer Kühlzelle | 468 Euro | | | | | | | | | | | | |
| c) Für die Benutzung der Trauerhalle | 341 Euro | | | | | | | | | | | | |

**§ 7
BESTATTUNGSGEBÜHREN**

1) Für **das Ausheben und Schließen eines Grabes** werden folgende Gebühren erhoben:

a) Für die Bestattung der Leiche eines Erwachsenen oder eines Kindes vom vollendeten 5. Lebensjahr ab

1. In einem Reihengrab
Erstbestattung
964 Euro

2. in einem Familiengrab
a) Erstbestattung **964 Euro**
b) für jede weitere Bestattung **964 Euro**

b) ~~eines Kindes unter 5 Jahren~~

~~1. in einem Reihengrab
Erstbestattung
588 Euro~~

~~2. in einem Familiengrab
Erstbestattung
588 Euro~~

2) Für die Beisetzung von Aschenresten werden **für das Ausheben und Schließen des Grabes** folgende Gebühren erhoben, soweit nicht eines Kindes unter 5 Jahren:

Für die Beisetzung
a) in einer Urnenreihengrabstätte **292 Euro**
b) in einer Urnenwahlgrabstätte je Urne **292 Euro**

**§ 7
BESTATTUNGSGEBÜHREN**

2) Für die Bestattung werden folgende Gebühren erhoben:

a) Für die Bestattung der Leiche eines Erwachsenen oder eines Kindes vom vollendeten 5. Lebensjahr ab

1. in einem Reihengrab
Erstbestattung
936 Euro

2. in einem Familiengrab
a) Erstbestattung 936 Euro
b) für jede weitere Bestattung 936 Euro

b) eines Kindes unter 5 Jahren

1. in einem Reihengrab
Erstbestattung
448 Euro

2. in einem Familiengrab
Erstbestattung
448 Euro

2) Für die Beisetzung von Aschenresten werden folgende Gebühren erhoben:

Für die Beisetzung

a) in einer Urnenreihengrabstätte 288 Euro
b) in einer Urnenwahlgrabstätte je Urne 288 Euro

| | |
|---|--|
| <p>c) in einem Familiengrab für Erdbestattungen (nur zusätzlich) 292 Euro</p> <p>3) Abweichend von den in Nr. 1) und 2) genannten Gebührensätzen werden erhoben;</p> <p>a) für Bestattungen an Samstagen, Sonn- und Feiertagen die doppelte Gebühr;</p> <p>b) für Bestattungen an anderen Tagen außerhalb der regelmäßigen Dienstzeit der Bediensteten (hierzu zählt nicht der Freitag bis 14.00 Uhr) ein Aufschlag von 50 % der Gebühr,</p> <p>c) für die Bestattung einer Frühgeburt unter 6 Monaten, für die keine besondere Grabstätte in Anspruch genommen wird, die Hälfte der Gebühr, die für die Leiche eines Kindes bis zum vollendeten 5. Lebensjahr zu zahlen ist;</p> <p>c) für die Bestattung von standesamtlich nicht anmeldepflichtigen Leibesfrüchten, die in einfacher, fester Umhüllung (Sargschachtel) unter Vorlage des vorgeschriebenen Bestattungsscheines des Arztes oder der Hebamme ohne Mitwirkung der Friedhofsverwaltung dem Friedhof zugeführt werden, <u>wird keine Gebühr erhoben.</u></p> <p>Ein Anspruch auf das Nutzungsrecht an einem Grab besteht in diesem Fall nicht.</p> | <p>c) in einem Familiengrab für Erdbestattungen (nur zusätzlich) 288 Euro</p> <p>3) Abweichend von den in Nr. 1) und 2) genannten Gebührensätzen werden erhoben;</p> <p>a) für Bestattungen an Samstagen, Sonn- und Feiertagen die doppelte Gebühr;</p> <p>b) für Bestattungen an anderen Tagen außerhalb der regelmäßigen Dienstzeit der Bediensteten (hierzu zählt nicht der Freitag bis 14.00 Uhr) ein Aufschlag von 50 % der Gebühr,</p> <p>c) für die Bestattung einer Frühgeburt unter 6 Monaten, für die keine besondere Grabstätte in Anspruch genommen wird, die Hälfte der Gebühr, die für die Leiche eines Kindes bis zum vollendeten 5. Lebensjahr zu zahlen ist;</p> <p>d) für die Bestattung von standesamtlich nicht anmeldepflichtigen Leibesfrüchten, die in einfacher, fester Umhüllung (Sargschachtel) unter Vorlage des vorgeschriebenen Bestattungsscheines des Arztes oder der Hebamme ohne Mitwirkung der Friedhofsverwaltung dem Friedhof zugeführt werden, erfolgt gegen eine Gebühr in Höhe von 235 Euro.</p> <p>Ein Anspruch auf das Nutzungsrecht an einem Grab besteht in diesem Fall nicht.</p> |
| <p style="text-align: center;">§ 8 UMBETTUNGSGEBÜHREN</p> <p>Für Umbettungen, die durch die Friedhofsverwaltung bzw. durch von ihr beauftragte Dritte ausgeführt werden, werden folgende Gebühren erhoben.</p> | <p style="text-align: center;">§ 8 UMBETTUNGSGEBÜHREN</p> <p>Für Umbettungen werden folgende Gebühren erhoben:</p> |

| | |
|---|--|
| <p>Die Umbettungsgebühren umfassen folgende Tätigkeiten der Gemeinde</p> <p>Walluf:</p> <p>a) Für die Umbettung einer Leiche</p> <p>1. innerhalb desselben Friedhofes 2287 Euro</p> <p>2. nach einem anderen Friedhof</p> <p>a) innerhalb der Gemeinde 2286 Euro b) in eine andere Stadt/Gemeinde 1571 Euro</p> <p>b) für die Umbettung der Leiche eines Kindes unter 5 Jahren beträgt die Gebühr 50 % der vorstehenden Sätze;</p> <p>c) für die Umbettung einer Aschurne</p> <p>1. innerhalb des Friedhofes 428 Euro 2. nach einem anderen Friedhof</p> <p>a) innerhalb der Gemeinde 428 Euro b) in eine andere Stadt/Gemeinde 286 Euro</p> | <p>a) Für die Umbettung einer Leiche</p> <p>1. innerhalb des Friedhofes 2220 Euro</p> <p>2. nach einem anderen Friedhof</p> <p>a) innerhalb der Gemeinde 2219 Euro b) in eine andere Stadt/Gemeinde 1525 Euro</p> <p>b) handelt es sich um eine Leiche von Kindern unter 5 Jahren, so beträgt die Gebühr 1/2 der vorstehenden Sätze;</p> <p>c) für die Umbettung einer Aschurne</p> <p>1. innerhalb des Friedhofes 416 Euro 2. nach einem anderen Friedhof</p> <p>a) innerhalb der Gemeinde 416 Euro b) in eine andere Stadt/Gemeinde 278 Euro</p> |
| <p style="text-align: center;">§ 9 ERWERB VON NUTZUNGSRECHTEN AN WAHLGRABSTÄTTEN UND URNENWAHLGRABSTÄTTEN</p> <p>1) Für die Überlassung einer Wahlgrabstätte für Erdbestattungen für die Dauer von 25 Jahren und die Nutzung der Friedhofseinrichtungen und -anlagen werden folgende Gebühren erhoben:</p> <p>Für eine Grabstelle 2061 Euro</p> <p>2) Für die Überlassung einer Urnenwahlgrabstätte und die Nutzung der Friedhofseinrichtungen und -anlagen auf 20 Jahre werden erhoben:</p> <p>für Familiengräber bis zu vier Grabstellen (1 x 1 m) 728 Euro</p> | <p style="text-align: center;">§ 9 ERWERB VON NUTZUNGSRECHTEN AN WAHLGRABSTÄTTEN UND URNENWAHLGRABSTÄTTEN</p> <p>1) Für den Erwerb von Nutzungsrechten an Wahlgrabstätten für Erdbestattungen auf 25 Jahre sind zu entrichten:</p> <p>für Familiengräber je Grabstelle 2036 Euro</p> <p>2) Für den Erwerb an Nutzungsrechten an einer Urnenwahlgrabstätte auf 20 Jahre werden erhoben:</p> <p>für Familiengräber bis zu vier Grabstellen (1 x 1 m) 746 Euro</p> |

| | |
|---|---|
| <p>3) Für die Verlängerung des Nutzungsrechtes an einer Wahlgrabstätte bzw. Urnenwahlgrabstätte (§ 21 Abs. 1 und Abs. 3 und §§ 25, 26 der Friedhofsordnung) werden folgende Gebühren erhoben:</p> <p>a) bei Wahlgrabstätten je Grabstelle und Jahr der Verlängerung 82 €</p> <p>b) bei Urnenwahlgrabstätten je Grabstelle und Jahr der Verlängerung 36 €</p> | <p>3) Für die Beisetzung einer Aschenurne auf einem anonymen Grabfeld incl. aller anfallenden Arbeiten 986 Euro</p> <p>4) Für jede Verlängerung von Nutzungsrechten an einer Wahlgrabstätte bzw. Urnenwahlgrabstätte werden folgende Gebührensätze erhoben:</p> <p>a) bei Wahlgrabstätten je Grabstelle und Jahr der Verlängerung 79 €</p> <p>b) bei Urnenwahlgrabstätten je Grabstelle und Jahr der Verlängerung 35 €</p> <p>5) Ist die Nutzungszeit einer Wahlgrabstätte teilweise oder ganz abgelaufen, ohne dass eine Bestattung stattgefunden hat, sind bei einer Beisetzung die Gebühren in der Weise nachzuzahlen, dass eine Ruhefrist bei Erdgräbern von mindestens 25 Jahren, bei Aschengräbern von mindestens 20 Jahren gewährleistet ist.</p> |
| <p style="text-align: center;">§ 10 Erwerb von Nutzungsrechten an weiteren Grabarten</p> <p>(1) Für die Überlassung nachfolgender Grabstätten und die Nutzung der Friedhofseinrichtungen und -anlagen für die Dauer von 20 Jahren werden folgende Gebühren erhoben:</p> <p>a) Für eine Urnenkammer in einer Kolumbarienanlage zur Aufnahme von 2 Urnen 2783 Euro</p> <p>Die Nutzungsgebühren umfassen die Kosten für die Erstbeisetzung einer Urne in einer Urnenkammer, die Pflege und Unterhaltung der obigen Grabstätten.</p> <p>b) Für eine Beisetzungsstelle in einem Gemeinschaftsurnengrabfeld für Urnenbeisetzungen 1.855 Euro</p> | <p style="text-align: center;">§ 10 Erwerb von Nutzungsrechten an weiteren Grabarten</p> <p>(1) Für die Überlassung nachfolgender Grabstätten für die Dauer von 20 Jahren werden folgende Gebühren erhoben:</p> <p>a) Für eine Urnenkammer in einer Kolumbarienanlage zur Aufnahme von 2 Urnen 2681 Euro</p> <p>b) Für eine Beisetzungsstelle in einem Gemeinschaftsurnengrabfeld für Urnenbeisetzungen 1.788 Euro</p> <p>Die Nutzungsgebühren umfassen die Kosten für die Erstbeisetzung einer Urne in einer Urnenkammer, die Pflege und Unterhaltung der obigen Grabstätten.</p> |

- (2) Für jede Verlängerung von Nutzungsrechten an einer Urnenkammer wird je Jahr der Verlängerung **139,00** Euro erhoben.
- (3) Für die Beisetzung einer weiteren Urne in einer Urnenkammer (Zweiturne) werden Gebühren in Höhe von **260,00** Euro erhoben.
- (4) Für die Beisetzung in einem Gemeinschaftsurnengrabfeld werden Gebühren in Höhe von **289,00** Euro erhoben.
- (5) Für jede Verlängerung von Nutzungsrechten an einem Gemeinschaftsurnengrabfeld sind für jedes beantragte Jahr **90,00** Euro zu entrichten.

- (2) Für jede Verlängerung von Nutzungsrechten an einer Urnenkammer wird je Jahr der Verlängerung **133,00** Euro erhoben.
- (3) Für die Beisetzung einer weiteren Urne in einer Urnenkammer (Zweiturne) werden Gebühren in Höhe von **257,00** Euro erhoben.
- (4) Für die Beisetzung in einem Gemeinschaftsurnengrabfeld werden Gebühren in Höhe von **288,00** Euro erhoben.
- (5) Für jede Verlängerung von Nutzungsrechten an einem Gemeinschaftsurnengrabfeld sind für jedes beantragte Jahr **89,00** Euro zu entrichten.

§ 11

ERWERB DES NUTZUNGSRECHTS AN EINER REIHENGRABSTÄTTE UND URNENEIHESTÄTTEN

Für die Überlassung einer Reihengrabstätte und die Nutzung der Friedhofseinrichtungen und -anlagen werden folgende Gebühren erhoben:

- a) für die Überlassung einer Reihengrabstätte zur Beisetzung eines Verstorbenen im Alter bis zu 5 Jahren **536** Euro
- b) für die Überlassung einer Reihengrabstätte zur Beisetzung eines Verstorbenen über 5 Jahren **1072** Euro
- c) für die Überlassung einer Urnenreihengrabstätte zur Beisetzung eines Verstorbenen **379** Euro
- d) für die Überlassung einer Reihengrabstätte zur Beisetzung eines Verstorbenen als Urnenbestattung in einem Wiesengrab incl. aller anfallenden Arbeiten **966** Euro

§ 11

ERWERB VON NUTZUNGSRECHTEN AN REIHENGRABSTÄTTEN

Für die Überlassung von Reihengrabstätten für Erdbestattungen und Aschenreihenstellen zur Beisetzung von Leichen solcher Personen, die in § 2 Abs. 3 der Friedhofsordnung der Gemeinde Walluf genannt sind, werden erhoben:

- a) für die Überlassung einer Reihengrabstätte zur Beisetzung eines Verstorbenen im Alter bis zu 5 Jahren **491** Euro
- b) für die Überlassung einer Reihengrabstätte zur Beisetzung eines Verstorbenen über 5 Jahren **1033** Euro
- c) für die Überlassung einer Urnenreihengrabstätte zur Beisetzung eines Verstorbenen **352** Euro
- d) für die Überlassung einer Reihengrabstätte zur Beisetzung eines Verstorbenen als Urnenbestattung in einem Wiesengrab incl. aller anfallenden Arbeiten **898** Euro
- e) für die Überlassung einer Reihengrabstätte zur Beisetzung eines

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|------------------|------------------|--|------|------------------|--|------|------------------|--------------------------|--|-----------------|--|--|-----------------|--|------------------------|------|----------|--|------|-----------|--|------|-----------|--------------------------|--|----------|--|--|----------|
| <p>e) für die Überlassung einer Reihengrabstätte zur Beisetzung eines Verstorbenen als Urnenbestattung in einem Baumgrab incl. aller anfallenden Arbeiten 1194 Euro</p> <p>f) für die Beisetzung einer Aschurne auf einem anonymen Grabfeld incl. aller anfallenden Arbeiten 962 Euro</p> | <p>Verstorbenen als Erdbestattung in einem Wiesengrab incl. aller anfallenden Arbeiten 2763 Euro</p> <p>f) für die Überlassung einer Reihengrabstätte zur Beisetzung eines Verstorbenen als Erdbestattung in einem Baumgrab incl. aller anfallenden Arbeiten 3208 Euro</p> <p>e) für die Überlassung einer Reihengrabstätte zur Beisetzung eines Verstorbenen als Urnenbestattung in einem Baumgrab incl. aller anfallenden Arbeiten 1110 Euro</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p style="text-align: center;">§ 12 GEBÜHREN FÜR GRABRÄUMUNG</p> <p>Für die Räumung einer Grabstätte durch die Friedhofsverwaltung bzw. von ihr beauftragte Dritte (§ 36 Abs. 2 der Friedhofsordnung) werden folgende Gebühren erhoben:</p> <p>a) Für die Beseitigung von Grabmalen, Abdeckplatten, Fundamenten, Befestigungsmaterialien, Grabeinfassungen und Gewächsen</p> <p>für Erdbestattungen</p> <table data-bbox="224 1053 1008 1372"> <tr> <td>1. bei Wahlgrabstätten</td> <td>1 er</td> <td>1052 Euro</td> </tr> <tr> <td></td> <td>2 er</td> <td>1167 Euro</td> </tr> <tr> <td></td> <td>3 er</td> <td>1445 Euro</td> </tr> <tr> <td>2. bei Reihengrabstätten</td> <td></td> <td>993 Euro</td> </tr> <tr> <td>3. bei Kindergrabstätten (Kind unter 5 Jahren)</td> <td></td> <td>375 Euro</td> </tr> </table> | 1. bei Wahlgrabstätten | 1 er | 1052 Euro | | 2 er | 1167 Euro | | 3 er | 1445 Euro | 2. bei Reihengrabstätten | | 993 Euro | 3. bei Kindergrabstätten (Kind unter 5 Jahren) | | 375 Euro | <p style="text-align: center;">§ 12 GEBÜHREN FÜR GRABRÄUMUNGEN</p> <p>Für die Räumung einer Grabstätte durch die Friedhofsverwaltung bzw. von ihr beauftragte Dritte (§ 32 Abs. 2 der Friedhofsordnung) werden folgende Gebühren erhoben:</p> <p>a) Für die Beseitigung von Grabmalen, Abdeckplatten, Fundamenten, Befestigungsmaterialien, Grabeinfassungen und Gewächsen</p> <p>für Erdbestattungen</p> <table data-bbox="1164 1053 1904 1372"> <tr> <td>1. bei Wahlgrabstätten</td> <td>1 er</td> <td>912 Euro</td> </tr> <tr> <td></td> <td>2 er</td> <td>1079 Euro</td> </tr> <tr> <td></td> <td>3 er</td> <td>1403 Euro</td> </tr> <tr> <td>2. bei Reihengrabstätten</td> <td></td> <td>865 Euro</td> </tr> <tr> <td>3. bei Kindergrabstätten (Kind unter 5 Jahren)</td> <td></td> <td>364 Euro</td> </tr> </table> | 1. bei Wahlgrabstätten | 1 er | 912 Euro | | 2 er | 1079 Euro | | 3 er | 1403 Euro | 2. bei Reihengrabstätten | | 865 Euro | 3. bei Kindergrabstätten (Kind unter 5 Jahren) | | 364 Euro |
| 1. bei Wahlgrabstätten | 1 er | 1052 Euro | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 2 er | 1167 Euro | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 3 er | 1445 Euro | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2. bei Reihengrabstätten | | 993 Euro | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3. bei Kindergrabstätten (Kind unter 5 Jahren) | | 375 Euro | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. bei Wahlgrabstätten | 1 er | 912 Euro | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 2 er | 1079 Euro | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 3 er | 1403 Euro | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2. bei Reihengrabstätten | | 865 Euro | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3. bei Kindergrabstätten (Kind unter 5 Jahren) | | 364 Euro | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | |
|--|--|
| <p>b) für die Beseitigung von Aschenresten</p> <p>1. bei Wahlgräbern 479 Euro</p> <p>2. bei Reihengräbern 278 Euro</p> <p>Für die Beseitigung von Grabeinfriedungen von Grabstätten für Erdbestattungen</p> <p>a) bei Wahlgrabstätten je lfd. Meter 214 Euro</p> <p>b) bei Reihengrabstätten je lfd. Meter 214 Euro</p> <p>c) bei Kindergrabstätten (Kinder unter 5 Jahren) je lfd. Meter 142 Euro</p> <p>Die Grabräumungsgebühren entstehen abweichend von § 3, Abs. 1 bei Erdreihen- und Urnenreihengrabstätten bei Überlassen der Grabstätte.</p> <p>Für alle anderen Grabstätten die vor Erlassen dieser Gebührenordnung belegt wurden, entstehen die Gebühren nach Ablauf der Nutzungsfrist bei Durchführung der Arbeiten durch die Friedhofsverwaltung bzw. der von ihr beauftragten Dritten.</p> | <p>b) für die Beseitigung von Aschenresten</p> <p>1. bei Wahlgräbern 377 Euro</p> <p>2. bei Reihengräbern 296 Euro</p> <p>Für die Beseitigung von Grabeinfriedungen von Grabstätten für Erdbestattungen</p> <p>a) bei Wahlgrabstätten je lfd. Meter 208 Euro</p> <p>b) bei Reihengrabstätten je lfd. Meter 208 Euro</p> <p>c) bei Kindergrabstätten (Kinder unter 5 Jahren) je lfd. Meter 138 Euro</p> <p>Die Grabräumungsgebühren entstehen abweichend von § 3, Abs. 1 bei Erdreihen- und Urnenreihengrabstätten bei Überlassen der Grabstätte.</p> <p>Für alle anderen Grabstätten die vor Erlassen dieser Gebührenordnung belegt wurden, entstehen die Gebühren nach Ablauf der Nutzungsfrist bei Durchführung der Arbeiten durch die Friedhofsverwaltung bzw. der von ihr beauftragten Dritten.</p> |
| <p style="text-align: center;">§ 13 VERWALTUNGSgebühren</p> <p>Für Amtshandlungen und sonstige Verwaltungstätigkeiten der Friedhofsverwaltung, die sie auf Veranlassung oder überwiegend im Interesse einzelner vornimmt, erhebt die Gemeinde Walluf folgende Verwaltungskosten</p> | <p style="text-align: center;">§ 13 VERWALTUNGSgebühren</p> <p>Für Amtshandlungen und sonstige Verwaltungstätigkeiten der Friedhofsverwaltung, die sie auf Veranlassung oder überwiegend im Interesse einzelner vornimmt, erhebt die Gemeinde Walluf folgende</p> |

(Gebühren und Auslagen). Kostenpflicht besteht auch, wenn ein auf Vornahme einer Amtshandlung oder sonstigen Verwaltungstätigkeit gerichteter Antrag oder ein Widerspruch zurückgenommen, abgelehnt oder zurückgewiesen, oder die Amtshandlung zurückgenommen oder widerrufen wird.

1. Für die Genehmigung zur Errichtung und Veränderung von Grabmalen, Kreuzen und Gedenkplatten oder sonstigen baulichen Anlagen (inklusive Einfassung), betr. auch Zweitschriften von Urnenkammern **66 Euro**

oder

2. für Einfassungen aller Art (bei getrenntem Antrag) **66 Euro**

3. für eine Urnenbeisetzungsbescheinigung **16 Euro**

4. für eine Unbedenklichkeitsbescheinigung **16 Euro**

5. für die Ausfertigung einer Kaufgraburkunde **22 Euro**

6. für die Ausfertigung einer Urkunde über die Verlängerung d.

Nutzungsrechtes **22 Euro**

7. für eine Grabbeschriftung der ebenerdigen Kolumbarienanlage

278 Euro

8. für eine Sonderbeschriftung der ebenerdigen Kolumbarienanlage

24 Euro

Die Kostenschuld entsteht mit Eingang des Antrages. Die Verpflichtung zur Erstattung von Auslagen entsteht mit der Aufwendung des zu erstattenden Betrages.

Die Verwaltungskosten werden sofort fällig.

Verwaltungskosten (Gebühren und Auslagen). Kostenpflicht besteht auch, wenn ein auf Vornahme einer Amtshandlung oder sonstigen Verwaltungstätigkeit gerichteter Antrag oder ein Widerspruch zurückgenommen, abgelehnt oder zurückgewiesen, oder die Amtshandlung zurückgenommen oder widerrufen wird.

1. Für die Genehmigung zur Errichtung und Veränderung von Grabmalen, Kreuzen und Gedenkplatten oder sonstigen baulichen Anlagen (inklusive Einfassung), betr. auch Zweitschriften von Urnenkammern **71 Euro**

oder

2. für Einfassungen aller Art (bei getrenntem Antrag) **71 Euro**

3. für eine Urnenbeisetzungsbescheinigung **18 Euro**

4. für eine Unbedenklichkeitsbescheinigung **18 Euro**

5. für die Ausfertigung einer Kaufgraburkunde **24 Euro**

6. für die Ausfertigung einer Urkunde über die Verlängerung d.

Nutzungsrechtes **24 Euro**

7. für eine Grabbeschriftung der ebenerdigen Kolumbarienanlage

229 Euro

8. für eine Sonderbeschriftung der ebenerdigen Kolumbarienanlage

23 Euro

Die Kostenschuld entsteht mit Eingang des Antrages. Die Verpflichtung zur Erstattung von Auslagen entsteht mit der Aufwendung des zu erstattenden Betrages.

Die Verwaltungskosten werden sofort fällig.

| | |
|---|---|
| <p>Zur Zahlung der Kosten ist verpflichtet,</p> <p>a) wer die Amtshandlung oder sonstige Verwaltungstätigkeit der Gemeinde veranlasst oder zu wessen Gunsten sie vorgenommen wird,</p> <p>b) wer die Kosten durch eine vor der zuständigen Gemeindebehörde abgegebene oder ihr mitgeteilten Erklärung übernommen hat,</p> <p>c) wer für die Kostenschuld eines anderen kraft Gesetzes haftet.</p> <p>Mehrere Kostenschuldner haften als Gesamtschuldner.</p> | <p>Zur Zahlung der Kosten ist verpflichtet,</p> <p>a) wer die Amtshandlung oder sonstige Verwaltungstätigkeit der Stadt/Gemeinde veranlasst oder zu wessen Gunsten sie vorgenommen wird,</p> <p>b) wer die Kosten durch eine vor der zuständigen Stadt-/Gemeindebehörde abgegebene oder ihr mitgeteilten Erklärung übernommen hat,</p> <p>c) wer für die Kostenschuld eines anderen kraft Gesetzes haftet.</p> <p>Mehrere Kostenschuldner haften als Gesamtschuldner.</p> |
| <p style="text-align: center;">§ 14 INKRAFTTRETEN</p> <p style="text-align: center;">Diese Satzung tritt mit Veröffentlichung in Kraft.</p> <p style="text-align: center;">Walluf, Der Gemeindevorstand</p> <p style="text-align: center;">Nikolaos Stavridis Bürgermeister</p> <p style="color: red;">Es wird bestätigt, dass der Inhalt dieser Satzung mit dem/n hierzu ergangenen Beschluss/Beschlüssen der Gemeindevertretung übereinstimmt und dass die für die Rechtswirksamkeit maßgebenden Verfahrensvorschriften eingehalten wurden.</p> <p style="color: red;">Walluf, den</p> <p>..... Nikolaos Stavridis Bürgermeister</p> | <p style="text-align: center;">§ 14 INKRAFTTRETEN</p> <p style="text-align: center;">Diese Satzung tritt mit Veröffentlichung in Kraft.</p> <p style="text-align: center;">Walluf, 19. Februar 2020 Der Gemeindevorstand</p> <p style="text-align: center;">gez.</p> <p style="text-align: center;">Manfred Kohl Bürgermeister</p> |



Gemeinde Walluf

Beschlussvorlage

- öffentlich -

VL-26/2024

| | |
|------------------------|-------------------------------|
| Fachbereich | Zentrale Dienste und Finanzen |
| Sachbearbeiter | Jürgen Roth |
| weitere Sachbearbeiter | |
| Datum | 15.04.2024 |

| | |
|--|------------|
| Beratungsfolge | Termin |
| Gemeindevertretung der Gemeinde Walluf | 25.04.2024 |

Doppelhaushalt 2024/2025 - Einbringung -

Finanzielle Auswirkungen:

| | |
|---|--------------|
| Finanzielle Auswirkung vorhanden | |
| Haushaltsmittel vorhanden | |
| Art der Ausgabe (ÜPL/APL/Deckungskreis) | |
| Sachkonto | Kostenstelle |

Beschlussvorschlag:

Die Gemeindevertretung überweist den Doppelhaushalt 2024 / 2025 zur weiteren Beratung an den Haupt- und Finanzausschuss.

Sachverhalt:

Die Daten des Doppelhaushaltes wurden von der Verwaltung zusammengetragen und zusammengefasst. Am 15.04.2024 hat der Gemeindevorstand nach mehreren Sitzungen gemäß § 97 HGO den Entwurf der Haushaltssatzung 2024 /2025 festgestellt.

Hinweis:

Der digitale Haushalt wird nach der Einbringung in die Gemeindevertretung bereitgestellt.

Nikolaos Stavridis, Bürgermeister

Einbringungsrede des Bürgermeisters

zum Doppelhaushalt 2024/2025

Sehr geehrte Frau Vorsitzende,

Sehr geehrte Damen und Herren der Kommunalen Gremien, liebe Bürgerinnen und Bürger und Vertreter der Presse.

„Jammern ist der Gruß des Kaufmanns“, das gilt schon seit den Phöniziern.

Die Einbringung des Haushalts bedeutet in erster Linie eine Zusammenfassung der allgemeinen Finanzentwicklung der Kommune, eine – gerade aus heutiger Sicht – vorsichtige Prognose für die weitere Entwicklung und natürlich den konkreten Blick auf unsere Gemeinde und die bedeutendsten Einnahmen und Ausgaben des laufenden und des kommenden Jahres.

Die Aufstellung des Doppelhaushaltes 2024/2025 konnte verwaltungsintern bereits im September 2023 erfolgen und hätte daher bereits zum November des letzten Jahres eingebracht werden können.

Er wies zu diesem Zeitpunkt allerdings einen Fehlbetrag von **1,3 Mio. € aus**.

Im Oktober folgten dann die ernüchternden Orientierungsdaten des Landes.

Für die Zuweisung der Einkommensteueranteile gelten ab 2024 neue Schlüsselzahlen, Sie ahnen es schon, ja die Schlüsselzahlen sinken und Walluf wird weniger Einkommensteueranteile erhalten.

Der Fehlbetrag stieg seinerzeit auf rund. **1,6 Mio. € an**.

Die voraussichtliche Erhöhung der Schul- und Kreisumlage versetzte uns erstmal direkt in einen Schock, und auch wenn sie letztendlich im Laufe dieses Jahres doch nicht ganz so hoch ausgefallen sind, so erhöhten sie sich dennoch um **400 T€** gegenüber dem Vorjahr.

Insgesamt sind somit über **6,5 Mio. €** an den Kreis abzuführen.

An dieser Stelle sei gesagt: Der Kreis ist in einer ähnlichen Situation wie die Kommunen und das Hauptproblem ist meiner Ansicht nach das fehlende Konnexitätsprinzip bei der Übertragung der Aufgaben im Vergleich zur Bereitstellung der finanziellen Ressourcen.

Der Fehlbetrag steigt also auf rund **2,0 Mio. € an.**

Die Zuweisungen aus dem Kommunalen Finanzausgleich (Einkommensteueranteile, Familienleistungsausgleich und Umsatzsteueranteile) an die Gemeinde Walluf werden sich auf rd. **6,2 Mio. €** belaufen.

An Schlüsselzuweisungen erhält Walluf sage und schreibe 0 €!

Erlauben Sie mir an dieser Stelle meine bekannte Ironie:

Wenigstens kein Minusbetrag, sondern eine schwarze Null.

Da wir eine sogenannte abundante -also eine wohlhabende- Kommune sind, haben wir weitere **818 T€** an Solidaritätsumlage zu entrichten.

An diesen wenigen Zahlen, auf die wir – weder die Wallufer Verwaltung noch die Wallufer Kommunalpolitik- keinen Einfluss haben, wird sehr deutlich, was es heißt, unter diesen Voraussetzungen für unser Walluf einen seriösen und genehmigungsfähigen Haushalt aufzustellen.

Themen wie der Überfall Russlands auf die Ukraine, die anhaltende Flüchtlingskrise, mit allen Herausforderungen für den Wohnungsmarkt, unsere Kommunalverwaltung und den Bildungsbereich (unter anderem in den Kitas sowie Bedarf an Integration und Sprachförderung), die Zinswende, Inflation sowie auch der Krieg im Gazastreifen fanden, wie auch die schlagartige Verknappung von Ressourcen, die Verteuerung von Produkten und Finanzierungsmitteln, die unsere Wirtschaft, die öffentliche Hand und ganz besonders auch Sie, sehr geehrte Bürgerinnen und Bürger belasten, in diesem Haushalt Ihre Berücksichtigung.

Bundespräsident Frank-Walter Steinmeier sagte am 11.04.2023 bei der Veranstaltung „Demokratie beginnt vor Ort“:

„Bund und Länder dürfen die Kommunen nicht zum bloßen Vollzugsapparat werden lassen und sie sollten die Kommunen auch finanziell nicht überfordern.“

Meiner persönlichen Meinung nach sollte die kommunale Selbstverwaltung kein Luxus, sondern als eine essenzielle Säule unserer Demokratie verstanden werden.

Unterfinanzierte und handlungsunfähige Kommunen führen zu Frust bei der Bevölkerung, den Gewerbetreibenden und auch bei Amtsträgerinnen und Amtsträgern, seien es die hauptamtlichen oder die ehrenamtlichen.

Wir alle hier vor Ort wollen nicht nur verwalten, sondern aktiv gestalten. Also wird es auch hier Zeit eine Zeitenwende vor zu nehmen.

Zurück zu Walluf und dem Fazit der vorangegangenen Zahlen:

Es galt also einen Fehlbetrag in einer Größenordnung von sage und schreibe 2 Millionen auszugleichen und Insolvenz anmelden war keine Option!

Wir sind mit dem **Kommunales Beratungszentrum Hessen im Innenministerium** in Verbindung getreten, um gemeinsam den Ergebnishaushalt nach Einsparpotenzial zu ermitteln. An diesem Termin haben auch eine Vielzahl von Mandatsträgerinnen und Mandatsträgern fraktionsübergreifend teilgenommen.

Der Wallufer Haushalt wurde in der Tat intensiv analysiert.

Die Verwaltung hat gemeinsam mit dem Gemeindevorstand das Ergebnis beraten und Entscheidungen getroffen, die in den Entwurf des Haushaltsplanes eingearbeitet wurden.

Es ist ungewöhnlich, einen Haushalt erst so spät im laufenden Haushaltsjahr einzubringen, aber ich denke in Anbetracht der Fehlbeträge und der langen Ungewissheit der Kreis -u. Schulumlage zeigt sich nun, nach den Beratungen im Gemeindevorstand, dass diese Vorgehensweise zweifelsfrei der richtige Weg war und dass Sie mir da zustimmen werden.

Es erfüllt mich doch in gewisser Weise mit Stolz, Ihnen heute den Entwurf der Haushaltssatzung 2024/2025 präsentieren zu können.

Und warum ich dieses Gefühl in so schwierigen Zeiten verspüre, das können Sie an Hand einiger wichtiger Tatbestände ersehen:

- Wir kommen ohne Erhöhungen der kommunalen Steuern aus. Unsere Steuersätze liegen damit weiter unter dem Kreisdurchschnitt auf einmaligem niedrigem Niveau.
- Für die in den Jahren 2024 und 2025 veranschlagten Investitionen ist keine Kreditaufnahme erforderlich.

- Es gelingt uns, einen Zahlungsmittelüberschuss im Ergebnishaushalt zu erzielen, um die erforderlichen Tilgungsleistungen zu bedienen.
- Wir erfüllen damit insgesamt die gesetzlichen Vorgaben und somit ist dieser Haushalt auch genehmigungsfähig (was wir vorab der heutigen Einbringung mit der Kommunalaufsicht abgestimmt haben).

Und das mit weit mehr als einfach nur den IST-Stand zu erhalten, sondern mit Mitteln um aktiv Wallufs Zukunft zu gestalten:

Die geplanten Investitionen in den beiden Haushaltsjahren belaufen sich auf rund **4,5 Mio.**

Die Schwerpunkte sind:

| | |
|---|-----------|
| Grunderwerb Im Baugebiet Rosenhof u. Gewerbegebiet Kress- Boden II | 3.116.000 |
| Planungskosten Neubau Feuerwehr Walluf | 384.000 |
| Ausstattung für die Feuerwehr Walluf | 170.000 |
| Photovoltaik auf dem Dach der Kita Paradies | 130.000 |
| Spielplätze in Walluf | 112.000 |
| Städteplanung, Vermessung, Bauordnung | 40.000 |
| Abwasserbeseitigung / Kanalsanierungen | 150.000 |
| Erweiterung Nordwest / jetzt: B-Plan Rosenhof / Neubeplanung Kita Villa Regenbogen | 275.000 |
| Barrierefreie Haltestellen | 150.000 |

Zum Ende meiner Einbringungsrede ist es mir ein besonderes Anliegen, mich aufrichtig und ausdrücklich bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Verwaltung für die besondere Einsatzbereitschaft im Zusammenhang mit der Erarbeitung des Haushaltsentwurfes für die Haushaltsjahre 2024/2025 zu bedanken.

Dies gilt gleichermaßen auch für die Kollegin und Kollegen des Gemeindevorstandes für die angenehme sachliche, konstruktive, wenn auch teilweise emotional aber umso herzlicher und den Umständen entsprechende doch zügige Beratung.

Der Haushaltsplanentwurf 2024/2025 ist hiermit eingebracht!

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit