

## **Allgemeine Grundsätze der Beschaffung für Fuhr- und Gerätepark**

Diese Grundsätze dienen der wirtschaftlichen, sachgerechten und nachvollziehbaren Steuerung der Beschaffung im Fuhr- und Gerätepark. Sie basieren auf zum Zeitpunkt ihrer Anwendung jeweils aktuellen, realistischen Kostenannahmen sowie auf statistischen Bewertungs- und Prognosemethoden. Die Anwendung der Grundsätze erfolgt im Bewusstsein, dass Kostenentwicklungen, technologische Rahmenbedingungen und Nutzungsprofile Veränderungen unterliegen und daher regelmäßig zu überprüfen und fortzuschreiben sind. Die Wirtschaftlichkeit der Beschaffung wird fortlaufend durch geeignete Monitoring- und Controllinginstrumente begleitet.

### **(1) Antriebsart**

Batterieelektrische Antriebe sind zu bevorzugen, wenn die Einsatzbedingungen eine wirtschaftliche Amortisation ermöglichen. Bei jeder Ersatzbeschaffung von Verbrenner-Fahrzeugen ist zu prüfen, ob inzwischen wirtschaftliche E-Alternativen verfügbar sind.

Ausnahmen sind zulässig:

- Wenn komplexe Nutzungsprofile vorliegen:
  - Fahrzeuge mit stark schwankender oder sehr niedriger Fahrleistung unterhalb der Schwellenwerte
  - Einsatz in Extrembedingungen (Winter, Anhängerbetrieb, schweres Gelände)
  - Verfügbarkeit ist einsatzrelevant (z.B. Feuerwehr, Rettungsdienst)
  
- Wenn keine E-Angebote verfügbar sind, die dem realistischen, technischen Anforderungsprofil in hinreichendem Maße entsprechen (z.B. Nutzlast, Reichweite, Anhängelast, Geländetauglichkeit).

Die technischen Anforderungen sind zu dokumentieren und bei der nächsten Ersatzbeschaffung ist erneut zu prüfen, ob E-Alternativen verfügbar sind.

**(2) Wirtschaftlichkeit - Differenzierte Betrachtung nach Fahrzeug-/Geräteklasse und Nutzungsprofil**

Mehrkosten der Anschaffung für Elektroantriebe gegenüber Verbrennungsantrieben (im Folgenden „Mehrkosten“ genannt) gelten ohne Einzelfallnachweis im Sinne von Ziffer (1) als wirtschaftlich, sofern die folgenden Schwellenwerte eingehalten werden:

a. PKW und leichte Nutzfahrzeuge bis 3,5 t

(z. B. Dienstwagen wie VW Golf/Passat, leichte Transporter für Servicerouten):

- Bei unter 8.000 km/Jahr: .....wirtschaftlich bis max. 25–30 % Mehrkosten
- Bei 8.000–12.000 km/Jahr: .....wirtschaftlich bis max. 35–40 % Mehrkosten
- Bei 12.000–18.000 km/Jahr: .....wirtschaftlich bis max. 45–50 % Mehrkosten
- Bei über 18.000 km/Jahr: .....wirtschaftlich bis max. 55–65 % Mehrkosten

b. Leichte Transporter / Kastenwagen

(z. B. kommunale Liefer- und Servicetransporter wie VW Transporter/Crafter)

- Bei unter 6.000 km/Jahr: .....wirtschaftlich bis max. 30–35 % Mehrkosten
- Bei 6.000–10.000 km/Jahr: .....wirtschaftlich bis max. 40–45 % Mehrkosten
- Bei 10.000–15.000 km/Jahr: .....wirtschaftlich bis max. 50–55 % Mehrkosten
- Bei über 15.000 km/Jahr: .....wirtschaftlich bis max. 60–70 % Mehrkosten

c. Schwere Nutzfahrzeuge 3,5–7,5 t

(z. B. kommunale Bauhof-Fahrzeuge, Abfalltransporter wie Mercedes Atego):

- Bei unter 8.000 km/Jahr (oder entsprechend geringer Nutzungsintensität): .....wirtschaftlich bis max. 35–40 % Mehrkosten
- Bei 8.000–12.000 km/Jahr: .....wirtschaftlich bis max. 45–50 % Mehrkosten

## Allgemeine Grundsätze der Beschaffung für Fuhr- und Gerätepark

Bei über 12.000 km/Jahr: ..... individuelle TCO<sup>1</sup>-Einzelberechnung erforderlich

### d. Baumaschinen und Geräte

(z. B. Maschinen auf Bauhof, Werkstattgeräte, Elektro-Geräte wie Bagger/Radlader):

Unter 250 Betriebsstunden/Jahr: ..... wirtschaftlich bis max. 25–30 % Mehrkosten

250–400 Stunden/Jahr: ..... wirtschaftlich bis max. 40–45 % Mehrkosten

Über 400 Stunden/Jahr: ..... wirtschaftlich bis max. 55–65 % Mehrkosten

### e. Erfordernis von Einzelberechnungen TCO<sup>1</sup>

Bei Überschreitung der Mehrkosten-Schwellenwerte oder Unterschreitung des niedrigsten Schwellenwertes ist eine TCO<sup>1</sup>-Berechnung durchzuführen. Die Berechnung erfolgt grundsätzlich nach Anlage TCO\_.xlt<sup>2</sup>.

### f. Ausnahmen

Die Beschaffung von E-Fahrzeugen kann auch bei fehlender Wirtschaftlichkeit erfolgen, wenn:

- Emissionsfreiheit in sensiblen Bereichen erforderlich ist (z.B. Innenräume, Wohngebiete)
- Lärmschutz erforderlich ist (z.B. frühe/späte Arbeitszeiten)
- Imagegewinn oder Vorbildfunktion der Kommune gewünscht ist

Diese Gründe sind im Beschaffungsvorgang zu dokumentieren und die Mehrkosten sind als "politische Investition" auszuweisen.

---

<sup>1</sup> TCO = Total Cost of Ownership; Gesamtkosten über den Lebenszyklus

<sup>2</sup> Die in der Anlage gezeigte TCO-Berechnung bildet eine komplexe Lebenszykluskosten-Berechnung nach der Barwertmethode ab.

### **(3) Beschaffungsvarianten**

a. Kriterien für Kaufentscheidung sind:

- Langfristige Nutzung vorgesehen (über 7 Jahre für E-Fahrzeuge, über 5 Jahre für Verbrenner) oder
- Hohe Nutzung zu erwarten (z. B. hohe Kilometerleistung über 15.000 km/Jahr, intensive Gerätenutzung über 400 h/Jahr) oder
- Flexibilität bei Modifikationen erforderlich (z. B. Aufbauten, Sonderausstattungen)

b. Kriterien für Leasingentscheidung sind:

- Kurz- bis mittelfristige Nutzung (unter 7 Jahre bei E-Fahrzeugen, unter 5 Jahre bei Verbrennern) oder
- Regelmäßiger Technologiewechsel wird erwartet/gewünscht (insbesondere bei E-Fahrzeugen aufgrund schneller technologischer Entwicklung) oder
- Keine langfristige Bindung an das Objekt gewünscht ist (z. B. bei Projektfahrzeugen, Testfahrzeugen)
- und der nach TCO<sup>1</sup> Berechnung<sup>2</sup> festgestellte Leasingfaktor  $\leq 1,0$  ist (bei E-Fahrzeugen kann aufgrund von Restwertrisiken ein Leasingfaktor bis 1,1 akzeptiert werden)

### **(4) Geräte**

Die Richtlinie gilt entsprechend für Beschaffungen im Gerätepark.

### **(5) Anwendung, Aktualisierung und Monitoring**

(1) Die in diesen Grundsätzen festgelegten Bewertungsmaßstäbe und Schwellwerte beruhen auf vereinfachten, statistisch hergeleiteten Kostenannahmen und daraus abgeleiteten plausiblen Ergebnisbereichen und dienen der strukturierten Vorprüfung von Beschaffungsentscheidungen.

## Allgemeine Grundsätze der Beschaffung für Fuhr- und Gerätepark

- (2) Eine Neuberechnungen der Schwellenwerte soll in der Regel jährlich auf Basis jeweils aktueller Kosten- und Rahmenannahmen. Veränderungen der Markt-, Kosten- oder Technologiebedingungen sind bei der Fortschreibung der zugrunde liegenden Annahmen zu berücksichtigen.
- (3) Die tatsächliche Kostenentwicklung des Fuhr- und Geräteparks wird durch ein regelmäßiges Monitoring begleitet und bildet eine Grundlage der Weiterentwicklung der angewendeten Bewertungsmaßstäbe.
- (4) Weitergehende Regelungen zur Durchführung, Aktualisierung und Auswertung der zugrunde liegenden Berechnungen können außerhalb dieser Grundsätze festgelegt werden.