

Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

Betreff

Bedarfsfeststellung zur Beschaffung eines zukunftsorientierten, emissionsarmen Bibliotheksbusses als Ersatz für den bisherigen Bibliotheksbus der Stadtbibliothek

Beschlussorgan

Ausschuss Kunst und Kultur Finanzausschuss

Gremium	Datum
Ausschuss Kunst und Kultur	26.01.2021
Finanzausschuss	01.02.2021

Beschluss:

1. Der Ausschuss erkennt den Bedarf für die Beschaffung eines zukunftsorientierten, emissionsarmen Bibliotheksbusses als Ersatz für den bisherigen Bibliotheksbus an und beauftragt die Verwaltung mit der Einleitung eines Vergabeverfahrens. Die intensive Prüfung alternativer Antriebe durch die KVB und die AWB hat ergeben, dass **ein Erdgas CNG/Biogas betriebener Bibliotheksbus** die beste Alternative zum bisherigen Dieselantrieb ist.

Grundlage für das Vergabeverfahren ist ein umfangreiches Leistungsverzeichnis, das die Stadtbibliothek in Zusammenarbeit mit den AWB, dem Partner der Stadtbibliothek im Beschaffungsprozess, erstellen wird.

2. Der Ausschuss beschließt für das Haushaltsjahr 2021 die Bereitstellung und Freigabe einer außerplanmäßigen Verpflichtungsermächtigung gem. § 85 GO NRW in Höhe von 670.000 € zu Lasten des Haushaltsjahres 2022 im Teilfinanzplan 0418, Stadtbibliothek, Teilplanzeile 9, Auszahlungen für d. Erwerb v. beweglichem Anlagevermögen bei Finanzstelle 4300-0418-0-0500 Busbibliothek. Die Deckung der Verpflichtungs-ermächtigung erfolgt durch eine veranschlagte, aber nicht benötigte Verpflichtungs-ermächtigung im Teilfinanzplan 1202 Brücken, Tunnel, Stadtbahn, ÖPNV zu Lasten der Finanzstelle 6903-1202-0-3000, Erneuerung Fahrtreppen an Haltestellen.

Haushaltsmäßige Auswirkungen **Nein**

<input checked="" type="checkbox"/> Ja, investiv	Investitionsauszahlungen		<u>670.000</u> €	
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja	_____	__%
<input type="checkbox"/> Ja, ergebniswirksam	Aufwendungen für die Maßnahme		_____ €	
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja	_____	__%

Jährliche Folgeaufwendungen (ergebniswirksam): **ab Haushaltsjahr:** 2022

a) Personalaufwendungen	_____ €
b) Sachaufwendungen etc.	_____ €
c) bilanzielle Abschreibungen	<u>67.000</u> €

Jährliche Folgeerträge (ergebniswirksam): **ab Haushaltsjahr:**

a) Erträge	_____ €
b) Erträge aus der Auflösung Sonderposten	_____ €

Einsparungen: **ab Haushaltsjahr:**

a) Personalaufwendungen	_____ €
b) Sachaufwendungen etc.	_____ €

Beginn, Dauer _____

Auswirkungen auf den Klimaschutz Nein Ja, positiv (Erläuterung siehe Begründung) Ja, negativ (Erläuterung siehe Begründung)**Begründung:****Notwendigkeit der Neubeschaffung**

Die Stadtbibliothek beabsichtigt, den derzeit eingesetzten, technisch veralteten und höchst reparaturanfälligen Bibliotheksbus (Baujahr 2003) durch einen zukunftsorientierten, emissionsarmen zu ersetzen. Die Ausführung und Ausstattung soll als schlüsselfertiger und betriebsbereiter Bibliotheksbus erfolgen. Ziel ist, den Bibliotheksbus als mobile Stadtteilbibliothek für die Außenbezirke der Stadt Köln zu erhalten, Ausführung und Ausstattung modernsten Anforderungen anzupassen, Aufenthaltsqualität und Raum für kleinere Aktivitäten mit Besucherinnen und Besuchern im Innen- und Außenbereich zu schaffen.

Der aktuelle Bibliotheksbus ist inzwischen 17 Jahre alt und hat enorme Ausfallzeiten: Sehr häufige und lange Werkstattaufenthalte des Busses sorgen immer wieder für Kundenbeschwerden und Unregelmäßigkeiten im Betriebsablauf. Durchschnittlich 43 Tage pro Jahr (17 % der möglichen jährlichen Einsatztage) fiel der Bibliotheksbus in den letzten drei Jahren aufgrund von Reparaturen aus; davon entfallen nur 2-3 Tage auf die vorgeschriebene Sicherheitsüberprüfung einschließlich Hauptuntersuchung. Alle weiteren Ausfalltage entstanden durch teilweise umfangreiche Reparaturen, die erhebli-

che Kosten verursacht und lange Werkstattaufenthalte haben. Um die Reparaturkosten nicht in die Höhe zu treiben, werden diese in Absprache mit der AWB priorisiert und nach Dringlichkeit erledigt. In den Jahren 2018 und 2019 musste der Bus zweimal abgeschleppt werden, da eine Weiterfahrt nicht möglich war. 2018 stellte der TÜV beginnende Korrosion am Fahrzeugaufbau sowie an der Bodengruppe fest, ein Austausch der Gelbatterien ist bisher aus Kostengründen nicht erfolgt. Die Beschaffung einer neuen Busbibliothek ist dringend erforderlich, bis zur Inbetriebnahme eines neuen Busses werden weitere 1 – 2 Jahre vergehen.

Trotz der hohen Ausfallzeiten hat der Bus einen hohen Imagefaktor – er wird geliebt, sehr gut genutzt und ist als rollende Stadtteilbibliothek mit 19 Haltestellen in den Randgebieten der Stadt Köln unterwegs. Kinder, Jugendliche, Familien und auch viele Seniorinnen und Senioren nutzen das mobile Angebot. In den letzten 5 Jahren stieg die Zahl der Besuche im Bibliotheksbus von 26.000 auf 40.000 pro Jahr. Die Steigerung von 54 % macht deutlich, dass ein Totalausfall des Bibliotheksbusses einen großen Imageschaden und Verlust für die Stadt Köln bedeuten würde. Die Stadtbibliothek Köln verfügt im Vergleich zu anderen Großstädten über ein wenig dichtes Netz von Stadtteilbibliotheken sowie nur eine Busbibliothek: Stuttgart und Hamburg setzen 2 Busbibliotheken ein, in München fahren sogar 5 Bibliotheksbusse. Bis 2002 besaß auch die Stadtbibliothek Köln noch 5 Bibliotheksbusse. Die Busbibliothek wurde jedoch 2003 aufgrund einer finanziellen Notsituation der Stadt aufgelöst. Nur durch das große Engagement des Fördervereins Stadtbibliothek e.V. war die Reaktivierung des noch heute fahrenden und damals noch neuen Bibliotheksbusses möglich. 2004 verfügte der Verein über genügend finanzielle Mittel, um diesen Bibliotheksbus wieder auf Tour zu schicken. Bis Oktober 2007 hat der Verein den Bus unterhalten und sich in enger Zusammenarbeit mit der Stadtbibliothek um die mediale und personelle Ausstattung gekümmert – stets begleitet von großer Resonanz der Kölner Bevölkerung. Seit dem 1. November 2007 gehört der Bibliotheksbus wieder offiziell zur Stadtbibliothek Köln.

Ein biogasbetriebener Bibliotheksbus für die Stadtbibliothek

Voraussetzung für die Beschaffung eines neuen Bibliotheksbusses ist die Prüfung eines emissionsarmen Antriebes. Die Stadt Köln ist seit 1993 Mitglied im Klimabündnis und hat sich zu einer kontinuierlichen Reduktion der Treibhausgasemissionen verpflichtet.¹ Eine Busbibliothek ist nicht mit einem im ÖPNV eingesetzten Bus oder einem Reisebus vergleichbar. Bibliotheksbusse haben lange Standzeiten, wenig Fahrzeit und viel Technik – für den Ausleihbetrieb, Internet/WLAN, Online-Anbindung an die Zentralbibliothek, Lift zur Schaffung von Barrierefreiheit, Veranstaltungstechnik für kleinere Veranstaltungen etc. – an Bord. Daher waren die Prüfung alternativer Antriebe und das Einholen von Expertenwissen für die jetzt vorliegende Beschlussvorlage komplex und zeitaufwendig. Die Stadtbibliothek hat mit den AWB, dem Partner der Stadtbibliothek im Beschaffungsprozess, und den KVB alternative Antriebe eingehend und umfänglich geprüft – Diesel, CNG/Biogas, Hybrid, E-Mobilität, Wasserstoff.² Nach vorliegendem Sachstand beabsichtigt die Stadtbibliothek, einen von den beiden Partnern empfohlenen **Erdgas CNG/Biogas betriebenen Bibliotheksbus** zu beschaffen:

- Erdgas ist der bisher einzige flächendeckend verfügbare alternative Kraftstoff, durch den sich die CO₂-Emission deutlich reduzieren lässt – im Vergleich zu Benzin um bis zu 25%. Wird **Biogas** eingesetzt, sind es sogar bis zu 97% weniger Kohlendioxid (CO₂), sowie bis zu 90% weniger Stickoxid (NO_x) Emissionen und es werden nahezu keine Rußpartikel freigesetzt.

¹ s.a. Jahresbericht Klimaschutz der Stadt Köln 2018: <https://www.stadt-koeln.de/artikel/69186/index.html>

² s. Analyse der AWB „Bibliotheksbus der Stadtbibliothek“ vom 27.08.2020, als Anlage 1 beigefügt

- Biogas als Kraftstoff wird nahezu ausschließlich aus organischen Rest- und Abfallstoffen gewonnen und bietet damit eine echte klimaneutrale Alternative zu fossilen Brennstoffen.³ Erdgas und Biomethan⁴ sind ein wichtiger Bestandteil der Landes- und Bundeskraftstoffstrategie und werden weltweit bzw. innerhalb der EU als Kraftstoff forciert. Auch das Energiekonzept der Bundesregierung sieht im Rahmen der Energiewende vor, die Verbreitung von Erdgasfahrzeugen sowie den verstärkten Einsatz von Biomethan im Kraftstoffbereich zu fördern.⁵
- Seit Mitte 2019 ermöglicht die neue Vergärungsanlage der AVG Köln⁶ in Niehl, Biogas aus einem Teil des Bioabfalls zu erzeugen, das seit Juni 2020 – aufbereitet – in das Stadtgasnetz eingespeist wird. Auch die AWB beschäftigt sich seit längerer Zeit intensiv damit, einen Teil des Fuhrparks auf Biogas umzustellen.
- Vorteilhaft bei Gasbussen ist, dass diese bei den meisten Herstellern denselben Motorblock aufweisen wie der entsprechende Dieselmotor. Der Antrieb unterscheidet sich im Layout daher nicht wesentlich vom Triebstrang eines Dieselmotors, eine grundsätzliche Neukonstruktion, wie bei einem elektrisch angetriebenen Bibliotheksbus, ist nicht notwendig. Ein weiterer Vorteil ist, dass ein Gasmotor, ähnlich wie sein Dieselpendant, eine Grundwärme liefert, die zur Innenraumbeheizung herangezogen werden kann.
- Ein mit Biogas betriebener Bibliotheksbus verbraucht in der Stadt pro 100 km ungefähr 25 kg Biogas. Einen 150 kg Vorrat vorausgesetzt, ergibt sich eine Reichweite von knapp 600 km pro Tankfüllung. Pro Woche legt der Kölner Bibliotheksbus ca. 400 bis 500 km zurück, d.h. ein Tankvorgang pro Woche ist ausreichend. Für einen zügigen Tankvorgang ist eine CNG-Tankstelle für LKW notwendig. Getankt werden kann sowohl bei der GasTec in Porz Lind als auch bei der GVG in Hürth. Beide Tankstellen bieten Biogas an.
- Mit Gas betriebene Fahrzeuge stehen im öffentlichen Nahverkehr seit Jahren serienmäßig zur Verfügung. So wurden z.B. in Madrid und Augsburg eingesetzte Busse für den öffentlichen Personennahverkehr schon vor Jahren komplett auf Gasbetrieb umgestellt. Auch die Münchner Stadtbibliothek plant die Beschaffung eines neuen Bibliotheksbusses mit Biogasantrieb. Bibliotheksbusse mit Biogasantrieb werden z.B. in Kungsbacka nahe Göteborg und in Berlin-Reinickendorf eingesetzt.
- Für einen biogasbetriebenen Bibliotheksbus sind bereits Werkstattkompetenz sowie ein Tankstellennetz vorhanden. Zudem ist der mit Biogas fahrende Bus in der Anschaffung nur unwesentlich teurer als ein dieselbetriebener Bus. Ein erfahrener und bewährter Anbieter soll in einem europaweiten Vergabeverfahren ermittelt werden.

³ s.a. Klimaschutzkonzept der Stadt Köln 2012, Teilbereich Verkehr, S. 137 Punkt 15.3.1 Der Einsatz von Erdgas

⁴ Als Biomethan (synonym Bioerdgas) wird Methan bezeichnet, das nicht fossilen Ursprungs ist, sondern aus biogenen Stoffen erzeugt wurde und Bestandteil von Biogas ist. Biogas entsteht beim Zersetzen von organischem Material unter Sauerstoffausschluss. Technisch kontrolliert finden diese Vorgänge in Biogasanlagen statt.

⁵ https://www.energieagentur.nrw/netzwerk/kraftstoffe-und-antriebe/cng_und_lng

⁶ Zu den Aufgaben der AVG-Gruppe zählt in erster Linie der Betrieb von Anlagen zur Verwertung von privaten wie auch gewerblichen Siedlungsabfällen. Darüber hinaus leistet sie einen wichtigen Beitrag zur Versorgung der Stadt Köln mit Energie.

Weitere alternative Antriebsarten im Vergleich

Eine Marktrecherche zu Bibliotheksbussen ergab, dass fast alle zurzeit in Deutschland im Einsatz befindlichen Busbibliotheken Dieselfahrzeuge sind. Die Städte Heidelberg, Mannheim und Nürnberg haben in diesem Jahr eine europaweite Ausschreibung für eine neue Busbibliothek auf den Weg gebracht – hier hat man sich erneut für einen Dieselantrieb entschieden. Die Stadtbibliothek Köln hat sich gegen einen neuen dieselbetriebenen Bibliotheksbus entschieden, da auch der neueste Dieselmotor immer noch mehr Stickstoffdioxide ausstößt, als nach dem Grenzwert erlaubt.⁷ Auch ein möglicherweise in der Zukunft drohendes Dieselfahrverbot in Köln spricht gegen den Dieselantrieb. Wäre beispielsweise das Dieselfahrverbot - wie zunächst vorgesehen - in Kraft gesetzt worden, hätte der Bibliotheksbus die meisten Haltestellen nicht mehr anfahren können.

International gibt es nur wenige Hersteller, die einen schlüsselfertigen und betriebsbereiten Bibliotheksbus mit alternativem Antrieb anbieten können. Hersteller-Erfahrung mit alternativen Antrieben gibt es vor allem für Erdgas CNG/Biogas betriebenen Busbibliotheken. Bibliotheksbusse mit Hybrid-Antrieb oder Wasserstoff wurden bisher nicht gefertigt. In Göteborg fahren seit diesem Jahr zwei Bibliotheksbusse mit einem E-Antrieb, in Turku (Finnland) ist ein elektrisch betriebener Bibliotheksbus geplant, aber noch nicht umgesetzt. Für das deutsch-französische Interreg-Projekt Bi-Bus im Raum SaarMoselle wurde erstmalig ein elektronisch betriebener Bibliotheksbus in die Planung aufgenommen.⁸ Insbesondere für den E-Antrieb und den Antrieb mit Wasserstoff fehlt in Deutschland entsprechendes Know-how in der Wartung, für den Antrieb mit Wasserstoff zudem die gesamte Infrastruktur für den Tankvorgang.

1) Hybrid-Antrieb

Bei einem Bibliotheksbus auf Basis eines Plug-In-Hybridfahrzeugs werden die beiden Antriebssysteme Diesel- und E-Antrieb genutzt. Das Fahrzeug kann rein elektrisch fahren, führt seine benötigte elektrische Energie aber nicht komplett mit. Sind die Energiespeicher leer, erfolgt die Energieversorgung über den Verbrennungsmotor. Der Schadstoffausstoß entspricht dann den niedrigsten Werten für Dieselmotoren.

Plug-In-Hybridfahrzeuge besitzen, genau wie ein rein elektrisch betriebener Bus, einen Hochvoltkreis. Mit Hilfe der hohen Energie aus den Hochvoltbatterien kann im Stand eine Klimaanlage betrieben werden. Für die Heizung könnte diese Energie auch genutzt werden. Jedoch kann der Verbrennungsmotor nicht die komplette benötigte Energie für den Tagesbedarf erzeugen. Um die Energiespeicher aufzufüllen beziehungsweise die elektrischen Verbraucher extern zu versorgen, muss das Fahrzeug nach jedem Einsatztag im Depot nachgeladen werden.⁹ Dafür muss im Bibliotheksbusdepot eine zusätzliche elektrische Infrastruktur eingerichtet werden.

Kurzfasit:

- Emissionsfreies Fahren nur begrenzt möglich, kein wirklicher Vorteil gegenüber einem Dieselantrieb
- Zwei Antriebssysteme, die gewartet und ggf. auch repariert werden müssen (doppelte Ausfallmöglichkeit)
- Im Busdepot wird eine zusätzliche Ladestruktur benötigt
- Bisher kein Bibliotheksbusmodell mit diesem Antrieb vorhanden

⁷ s.a. <https://www.umweltbundesamt.de/themen/sieben-fragen-antworten-diesel>

⁸ <http://www.bi-bus.eu/>

⁹ s.a. Analyse der KVB zum Energiebedarf eines Bücherbusses vom 18.10.2018, als Anlage 2 beigefügt

2) E-Antrieb

Die Besonderheit bei einem rein elektrisch betriebenen Bibliotheksbus besteht darin, dass dieses Fahrzeug die benötigte elektrische Energie an Bord haben muss. Da eine zweite Energiequelle, wie zum Beispiel ein Verbrennungsmotor nicht vorhanden ist, kann während der Einsatzzeit keine elektrische Energie erzeugt werden. Um die Energiemenge an Bord mit zu führen, wird ein hoher Anteil der Nutzlast des Fahrgestells für die Energiespeicher (Akkumulatoren) benötigt.

Um die Klimatisierung des Fahrzeuges zu realisieren, ist eine Klimaanlage mit einer Wärmepumpentechnik notwendig, die die entsprechende Energie zum Heizen und Kühlen erzeugt. Der Aufwand für die Klimatisierung und Beheizung ist energetisch wie konstruktiv sehr aufwendig. Ein großer Vorteil ist jedoch der gänzlich emissionsfreie Betrieb¹⁰. In jedem Fall muss auch für den E-Antrieb im Busdepot eine zusätzliche Ladestruktur eingerichtet werden. Zudem bedingt der elektrische Antrieb im Gegensatz zum gasbetriebenen Bibliotheksbus in weiten Teilen die Neukonstruktion des Fahrzeuges. Die Anschaffungskosten für einen Bibliotheksbus mit E-Antrieb liegen daher bei knapp 1 Millionen Euro und somit weit über den Anschaffungskosten für einen gasbetriebenen Bibliotheksbus.

Kurzfasit:

- Emissionsfreies Fahren möglich
- Hohe Energiemenge bedingt zusätzliche Speicherkapazitäten/Akkumulatoren
- Haltbarkeit der Akkumulatoren max. 10 Jahre, Kosten heute ca. 200.000 €
- Klimatisierung/Heizung sehr aufwendig
- Im Busdepot wird eine zusätzliche Ladestruktur benötigt
- Sehr hoher Anschaffungspreis für diesen Antrieb

3) Wasserstoff-Antrieb

Ein mit Wasserstoff betriebener Bibliotheksbus, ist im Grunde ein elektrisch angetriebener Bus. Der Unterschied zum "normalen" E-Bibliotheksbus: Im Fahrzeug ist eine Brennstoffzelle samt Wasserstofftank verbaut, die den Strom für den Antrieb während der Fahrt erzeugt. In der Brennstoffzelle wird elektrischer Strom aus Wasserstoff gewonnen. Das geschieht durch die Umkehrung der Elektrolyse. Wasserstoff und Luftsauerstoff reagieren zu Wasser, dabei entstehen Wärme und elektrische Energie. Letztere treibt den Elektromotor an. Bei der Brennstoffzelle handelt es sich um einen Energiewandler – sie wandelt Wasserstoff zu elektrischem Strom. Deshalb kann ein solches System nie genauso effizient sein wie eine Batterie, die ein Energiespeicher ist. Diese Schwäche ist jedoch gleichzeitig auch eine Stärke: Die Abwärme des Brennstoffzellensystems kann zusätzlich für die Beheizung der Fahrzeuge genutzt werden. Für die Gewinnung von Wasserstoff ist gegenwärtig noch ein sehr hoher Aufwand meist fossiler Energie notwendig, trotzdem wird die Wasserstofftechnologie aktuell breit diskutiert und gefördert.¹¹ Da diese Form des Antriebs bisher jedoch wenig eingesetzt wird, fehlt jegliche Werkstattkompetenz. Auch eine flächendeckende Versorgung mit Wasserstofftankstellen ist noch nicht gegeben. Busse und/oder Lkw müssen zudem Tankstellen nutzen, die eine höhere Druckstufe anbieten können, d.h. können nicht an jeder Tankstelle tanken, die Wasserstoffbetankung anbietet. Die AWB ist generell aufgeschlossen, Wasserstoff als Antriebsalternative bei ihren Fahrzeugen zu nutzen. 2021 soll ein Abfallsammelfahrzeug mit Wasserstoff Antrieb als Testfahrzeug eingesetzt werden. Es bleibt aber die Problematik der fehlenden Infrastruktur als Voraussetzung für einen reibungslosen Einsatz des Fahrzeugs.

Kurzfasit:

- Alternative zum E-Antrieb, wenn Wasserstoff in einigen Jahren aus regenerativen Energiequellen gewonnen wird, aktuell nicht der Fall
- Weder Werkstattkompetenz noch Tankstellenversorgung vorhanden

¹⁰ s.a. Analyse der KVB zum Energiebedarf eines Bücherbusses vom 18.10.2018, als Anlage 2 beigefügt

¹¹ s.a. <https://www.wasserstoff-rheinland.de/>

- Bisher kein Bibliotheksbusmodell mit diesem Antrieb vorhanden
- Klimatisierung/Heizung sehr aufwendig
- Sehr hoher Anschaffungspreis für diesen Antrieb

Finanzierung

Um bereits 2021 die Verpflichtung zur Auszahlung der 670.000 € eingehen zu können wird eine Verpflichtungsermächtigung benötigt.

Der Ausschuss beschließt für das Haushaltsjahr 2021 die Bereitstellung und Freigabe einer außerplanmäßigen Verpflichtungsermächtigung gem. § 85 GO NRW in Höhe von 670.000 € zu Lasten des Haushaltsjahres 2022 im Teilfinanzplan 0418, Stadtbibliothek, Teilplanzeile 9, Auszahlungen für d. Erwerb v. beweglichem Anlagevermögen bei Finanzstelle 4300-0418-0-0500 Busbibliothek. Die Deckung der Verpflichtungsermächtigung erfolgt durch eine veranschlagte, aber nicht benötigte Verpflichtungsermächtigung im Teilfinanzplan 1202 Brücken, Tunnel, Stadtbahn, ÖPNV zu Lasten der Finanzstelle 6903-1202-0-3000, Erneuerung Fahrtreppen an Haltestellen.

Die aktuelle investive Auszahlungsermächtigung in Höhe von 600.000 € steht im Hpl. 2020/21 im Teilfinanzplan 0418, Stadtbibliothek, Teilplanzeile 9, Auszahlungen für d. Erwerb v. beweglichem Anlagevermögen bei Finanzstelle 4300-0418-0-0500 Busbibliothek zur Verfügung. Des Weiteren steht im Hpl.2020/21 im Teilergebnisplan 0418, Stadtbibliothek, Teilplanzeile 13, Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen 20.000 € in 2021 zur Verfügung.

Durch die intensive Prüfung alternativer Antriebe und eine entsprechende Marktbeobachtung hat sich die Anforderung an die Beschaffung weiter konkretisiert. In diesem Prozess hat sich insbesondere ergeben, dass zu den bereits veranschlagten Mitteln zusätzlich 50. 000 € benötigt werden. Der bisher konsumtiv veranschlagte Anteil der Kosten, wird als Anteil der Gesamtmaßnahme nun ebenfalls investiv im Haushalt eingeplant.

Die Mittel werden nach der Auftragsvergabe in 2021 erst ab 2022 benötigt und werden in der HPL-Aufstellung 2022 ff. neu veranschlagt. Die investive Auszahlungsermächtigung in Höhe von dann 670.000 € wird im HPL 2022 ff. im Jahr 2022 im Teilfinanzplan 0418, Stadtbibliothek, Teilplanzeile 9, Auszahlungen für d. Erwerb v. beweglichem Anlagevermögen bei Finanzstelle 4300-0418-0-0500 Busbibliothek zur Verfügung stehen. Die Folgeaufwendungen (z.B. Abschreibungen) führen nicht zu einem Mehrbedarf gegenüber der beschlossenen Haushaltsplanung 2020/2021 inkl. mittelfristiger Finanzplanung. Die Mittelfristplanung selbst stellt noch keine gesicherten Aufwandsermächtigungen dar.

Das Dezernat VII für Kunst und Kultur wird im Rahmen des Haushaltsplanaufstellungsprozesses 2022 ff. innerhalb des dann zugewiesenen Budgets die erforderlichen Mittel ggf. durch Umschichtungen vorsehen.“

Haushaltsbewirtschaftung in der Corona-Krise

Die hohen Ausfallzeiten und Reparaturkosten des Bibliotheksbusses (s. a. Zustandsbericht) machen eine Ersatzbeschaffung unabweisbar und unaufschiebbar, da sie zur Aufgabenerfüllung und zur Sicherung bestehender Strukturen unbedingt erforderlich ist.

Begründung der Dringlichkeit:

Die Ersatzbeschaffung ist mit der Durchführung eines entsprechenden Vergabeverfahrens und der Herstellungsdauer sehr zeitaufwändig. Weitere Reparaturkosten für den derzeitigen Bibliotheksbus und Kostenerhöhungen durch zeitliche Verzögerungen sollen unbedingt vermieden werden. Aufgrund

der Dauer verwaltungsinterner Abstimmungsprozesse sowie krisenbedingten Besonderheiten konnte die Vorlage nicht mehr fristgerecht eingereicht werden. Bei einer Verschiebung in die nächste Sitzungsfolge wäre die Umsetzung der notwendigen Maßnahmen im anvisierten Zeitrahmen nicht mehr gewährleistet.