



Sachbearbeitung BI - Stadtbibliothek  
Datum 06.03.2019  
Geschäftszeichen  
Beschlussorgan Fachbereichsausschuss Kultur Sitzung am 29.03.2019 TOP  
Behandlung öffentlich GD 121/19

---

Betreff: Ersatzbeschaffung Bücherbus

Anlagen: 2

**Antrag:**

1. Das Sachmittelbudget der Stadtbibliothek für die jährliche Miete des Bücherbusses sowie eine leistungsfähige Mobilfunkanbindung ab dem Jahr 2020 aus Allgemeinen Finanzmitteln um bis zu 59.000 € p. a. zu erhöhen (on top zum Ansatz von 13.800 € für den derzeitigen Bücherbus).

2. Die Entsorgungsbetriebe der Stadt Ulm (EBU) zu beauftragen, einen neuen Bücherbus mit Dieselantrieb für bis zu 650.000 € im Wirtschaftsplan 2020 in den städtischen Fuhrpark aufzunehmen.

3. Die Beschaffungsstelle der Stadt Ulm zu beauftragen, das Vergabeverfahren direkt mit Haushaltsfreigabe 2020 sowie Freigabe des Wirtschaftsplanes der EBU durchzuführen.

4. Das Personalbudget der Stadtbibliothek für einen weiteren wöchentlichen Fahrtag ab dem Jahr 2020 aus Allgemeinen Finanzmitteln um 31.000 € p. a. zu erhöhen und den Stellenplan entsprechend aufzustocken (Personalbemessung: 0,62 VZÄ, Eingruppierung EG7).

Ziffern 1 und 4 stehen unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit aller zu erfüllender städtischer Aufgaben und der Beschlussfassung des jeweiligen Haushaltsplanes durch den Gemeinderat. Die Finanzierung der Budgeterhöhung aus Allgemeinen Finanzmitteln steht ferner unter dem Vorbehalt, dass die insgesamt für den Fachbereich Kultur im Haushalt 2020 aus Allgemeinen Finanzmitteln zur Verfügung stehenden Finanzmitteln hierfür ausreichen.

M. Szlatki

---

Zur Mitzeichnung an: BM 1, BM 2, BM 3, C 2, EBU, EG, EI, ER, GÖ/DO, JU, LE, MÄ, OB, SUB, UW, ZSD/D-B, ZSD/F, ZSD/P Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des Gemeinderats: Eingang OB/G

\_\_\_\_\_ Versand an GR \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ Niederschrift § \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ Anlage Nr. \_\_\_\_\_

**Sachdarstellung:**

Zusammenfassende Darstellung der finanziellen Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen:	ja
Auswirkungen auf den Stellenplan:	ja

MITTELBEDARF			
INVESTITIONEN / FINANZPLANUNG (Mehrjahresbetrachtung)		ERGEBNISHAUSHALT ab 2020 dauerhaft	
<b>PRC:</b>			
<b>Projekt / Investitionsauftrag:</b>			
Einzahlungen	€	Ordentliche Erträge	€
Auszahlungen	€	Ordentlicher Aufwand	90.000 €
		<i>davon Abschreibungen</i>	EBU
		Kalkulatorische Zinsen (netto)	EBU
Saldo aus Investitionstätigkeit	€	Nettoressourcenbedarf	90.000 €
MITTELBEREITSTELLUNG			
<u>1. Finanzhaushalt 2020</u>	EBU	Ab 2020	
Auszahlungen (Bedarf):	€	<b>Im Rahmen des neuen Haushaltsverfahrens</b>	90.000 €
Verfügbar:	€		
<b>Ggf. Mehrbedarf</b>	€		
Deckung Mehrbedarf bei PRC			
PS-Projekt 7	€		
bzw. Investitionsauftrag 7	€		
<u>2. Finanzplanung</u>			
Auszahlungen (Bedarf):	€		
i.R. Finanzplanung veranschlagte Auszahlungen	€		
Mehrbedarf Auszahlungen über Finanzplanung hinaus	€		
Deckung erfolgt i.R. Fortschreibung Finanzplanung			

**Anlass**

Der Fachbereichsausschuss Kultur des Ulmer Gemeinderates hat die Zielkonzeption der Stadtbibliothek am 27.11.15 zustimmend zur Kenntnis genommen (GD 443/15) und damit einstimmig den mittelfristigen Arbeitsauftrag erteilt. Gemäß dieser Zielkonzeption ist die Ersatzbeschaffung eines neuen Bücherbusses das wichtigste Maßnahmenziel für den Sozialraum West, um die erprobt effiziente Bibliotheksversorgung der eingemeindeten Stadtteile und Ortschaften mit dem dann vierten Fahrzeug aufrecht zu erhalten.

Auch nach dem Beschluss der Zielkonzeption haben verschiedene Gemeinderatsfraktionen das Thema aktiv begleitet (SPD in verschiedenen Kulturausschüssen, Antrag 46 der FWG aus dem Jahr 2016 siehe Anlage, Antrag 49 von Grünen und CDU aus dem Jahr 2016 siehe Anlage) und die Stadtbibliothek aufgefordert, die Planung voranzutreiben. Dementsprechend hat die Stadtbibliothek das Thema bereits im Jahr 2016 bei der EBU für deren mittelfristige Finanzplanung angemeldet.

Der Ulmer Bücherbus ist inzwischen die älteste Fahrbibliothek in Baden-Württemberg, d. h. alle anderen Städte mit Fahrbibliothek haben inzwischen ihre Fahrzeuge erneuert (zuletzt Mannheim 2018/2019 sowie Pforzheim und Freiburg im Jahr 2013), ergo in Fahrbibliotheken ein Zukunftsmodell gesehen.

Der derzeitige Bücherbus wurde im Jahr 1997 angeschafft und ist damit laut EBU seit dem Jahr 2017 abgeschrieben. Auf Grund des Alters sind bereits vermehrt Erhaltungsaufwendungen angefallen. Mit diesen wird auch in absehbarer Zukunft in steigender Höhe zu rechnen sein. Am Ende wird die Verrostung des Fahrzeuges das ausschlaggebende Problem sein, im Jahr 2012 ist der Bücherbus bereits zwei Wochen ausgefallen, da aufwändige Arbeiten am Unterboden stattfinden mussten. Des Weiteren ist der jetzige Bücherbus nicht barrierefrei. Familien mit kleinen Kindern, Senioren und Menschen mit Behinderung haben große Schwierigkeiten, den Bücherbus zu betreten. Zudem bestehen technische Schwierigkeiten: Das Fehlen einer Klimaanlage führt dazu, dass die Arbeitsstättenverordnung regelmäßig nicht eingehalten wird und die Innentemperatur im Sommer Richtung 40 Grad Celsius steigt. Eine Innenbeleuchtung mit LEDs und Oberlichtern fehlt. Die Funkanbindung ist nicht an allen Haltestellen gleich gut und verursacht teilweise Probleme im Bibliotheksbetrieb. Ein Stromaggregat, das in Notfällen zur Aufrechterhaltung des Ausleihbetriebs eingeschaltet werden kann, fehlt. Für bibliothekspädagogische Programme (z. B. Klassenschulungen oder Vorlesestunden) gibt es weder die Aufenthaltsqualität (z. B. integrierte Leseecke) noch die Technik (z. B. W-LAN, Beamer, integrierte Leinwand). Außerdem hat sich die Verkehrssituation in den letzten Jahren deutlich verschlechtert - das Fehlen von integrierten Außenkameras und einer integrierten Einparkhilfe erhöht die Unfallgefahr.

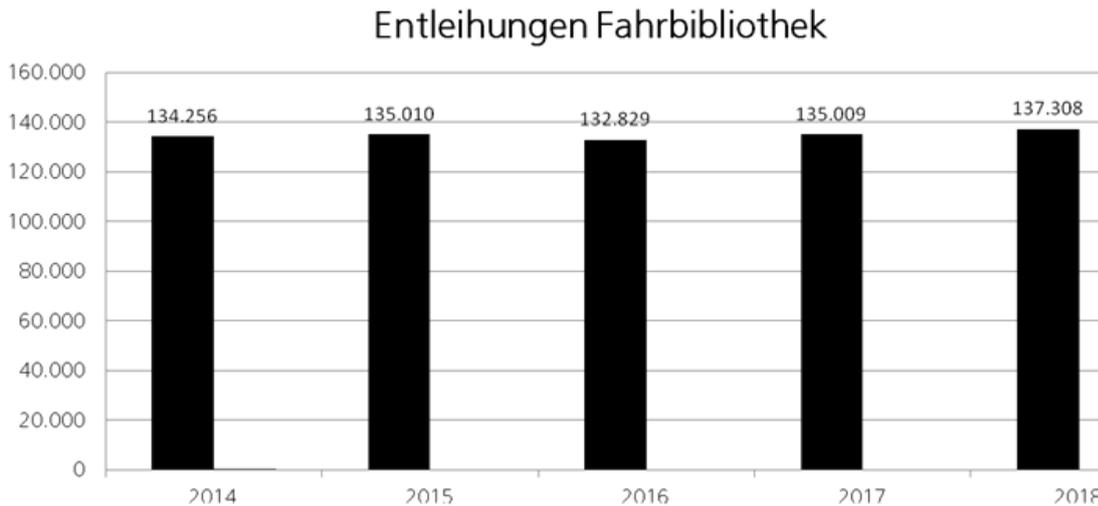
### **Fahrbibliothek: Zweck und Ziele**

Das Ulmer Zukunftsmanifest fordert, vor Ort "eine Umgebung zu schaffen, die Begegnung, Nachbarschaft und Identität ermöglicht." Die Ulmer Sozialraumorientierung bezweckt die dezentrale und bürgernahe Verortung kommunaler Dienste. Die Klausur des Gemeinderats zum Thema "Ulm 2030: Leben im Quartier" betont die Wichtigkeit des Themas sowie das Potenzial von Bibliotheken als kulturelle Ankereinrichtungen bzw. Begegnungsstätten vor Ort. Entsprechend geht die Stadt Ulm mit der Fahrbibliothek auf die Menschen zu. Durch niedrigschwellige Bildungs- und Kulturangebote für alle vor Ort soll den sozialstrukturellen Unterschieden im Stadtgebiet begegnet werden. Die Fahrbibliothek dient den Bürgerinnen und Bürgern nicht nur als Ausleihstation, sondern auch als Treffpunkt zum Lesen, Lernen und Leben. Insbesondere wenig mobile Bevölkerungsgruppen wie Kinder, Eltern, ältere Menschen und sozial benachteiligte Bürgerinnen und Bürger sind auf die Fahrbibliothek angewiesen.

Zentrale Aufgabe der Fahrbibliothek ist seit ihrer Gründung im Jahr 1961 die Grundversorgung der Bevölkerung der eingemeindeten Stadtteile und Ortschaften ohne feste Stadtteilbibliothek. Zur Zeit werden an vier Wochentagen zehn Haltestellen im zweiwöchigen Turnus angefahren, mit Ausnahme von Söflingen (wöchentlich). Der Bücherbus versorgt rund 30.000 Einwohner in Ulm (Tendenz steigend). Zusätzlich und aus eigener Kraft ausgebaut fährt die Fahrbibliothek derzeit ein Dutzend Grundschulen und Kindergärten im Einzugsgebiet ihrer Haltestellen - jeweils vormittags - an. Fahrbibliothek und Weststadtbibliothek sind seit dem Jahr 2000 im Weststadthaus untergebracht. Durch die Zusammenlegung beider Bibliotheken kommt es zu Synergieeffekten

sowohl im Bestandsaufbau als auch in der personellen Ausstattung.

Das Angebot der Fahrbibliothek findet bei den Leserinnen und Lesern regen Anklang. Die Ausleihe lag im Jahr 2018 bei rund 137.000 Entleihungen, das entspricht 12,3% der Gesamtausleihe der Stadtbibliothek Ulm. Damit ist der Bücherbus nach der Zentralbibliothek die ausleihstärkste Zweigstelle der Stadtbibliothek und die am stärksten genutzte Fahrbibliothek in Baden-Württemberg. Die Ausleihzahlen im Bücherbus sind relativ konstant.



Eine neue Fahrbibliothek ermöglicht auch die Weiterentwicklung des Haltestellenplans. Mit Blick auf die Bevölkerungsentwicklung sind die derzeitigen Haltestellen gesetzt (neue Baugebiete sind laut Stadtliegenschaftsamt in allen Ortsteilen geplant). Bisher nicht angefahren wird der Ortsteil Jungingen, weil dort eine ehrenamtliche kirchliche Bücherei verortet ist. Grundsätzlich ist je nach Bedarf die flexible Bedienung neuer Gebiete möglich und sinnvoll, zum Beispiel wenn man die stadtplanerischen Entwicklungen am Kuhberg und auf der Kohlplatte betrachtet oder auch, wenn man an die Landesgartenschau 2030 denkt. Deshalb empfiehlt die Stadtbibliothek, mit dem neuen Bücherbus auch den bisher vakanten Mittwoch als neuen Fahrtag zu gestalten, um die getätigte Investition auch voll auszulasten. In einem ersten Schritt geht es hier um konzeptionelle Erweiterungen der Fahrbibliothek, was an zwei Beispielen gezeigt wird: So ist der Bücherbus bereits im Rahmen der Einrichtung von Ganztageschulen in den Ortsteilen mehrfach angefragt worden, den Part der Leseförderung zu übernehmen. Als neue Aufgabe bietet sich die Zusammenarbeit mit Senioreneinrichtungen an. In einem zweiten Schritt geht es mit Fokus auf den Sozialraum West mittel- und langfristig darum, im Zusammenspiel von neuen städtischen Quartieren und inhaltlich erweiterten Zielgruppen, tendenziell noch mehr Haltestellen mit dann angepassten Haltezeiten zu bedienen.

### **Fahrbibliothek: Bücherbusvarianten**

Der politische Auftrag lautet, sowohl einen "klassischen" Bücherbus (Antrag 46 der FWG aus dem Jahr 2016) als auch ein Fahrzeug mit alternativem Antrieb (Antrag 49 von Grünen und CDU aus dem Jahr 2016) zu prüfen.

Die Herausforderung ist dabei, dass das Thema

- sich einerseits auf einem Spezialmarkt mit nur wenigen Anbietern bewegt (s. auch Spezifikationen Bücherbus), auf dem es gemäß der Fachkommission Fahrbibliotheken des Deutschen Bibliotheksverbandes e. V. bis dato keinen alternativ angetriebenen Bücherbus gibt (Stand 11/2018)
- andererseits in puncto Antriebstechnologie der Zukunft hochkomplex ist, weshalb die

Stadtbibliothek sich hier vor allem auf verschiedene Expertengespräche stützt. Eine belastbare Quelle, um sich als Laie einen ersten Überblick über Fahrzeugantriebe zu verschaffen, sollte zudem das Forschungs-Informationssystem für Mobilität und Verkehr (FIS), herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) sein:

<https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/298940/?markers=0,0&xOffset=-0>

### Spezifikationen Bücherbus

Bustyp: Bücherbusse werden grundsätzlich auf Hochflurbasis (Reise- bzw. Überlandbusse) und nicht auf Niederflurbasis (ÖPNV) realisiert. Entscheidend ist hier, dass die Radkästen nicht in den Innenraum ragen und somit die notwendige Medienunterbringung realisierbar ist. Für das Überlandsegment sind alternative Antriebe wiederum Neuland.

Länge: Für das neue Fahrzeug wird erneut eine Länge von bis zu 15m angestrebt

Höhe: Die maximale Fahrzeughöhe ist wegen der Bücherbusgarage in direkter Anbindung zur Weststadtbibliothek auf ca. 3,25m limitiert.

Gewicht: Im Gegensatz zum Busstandard von 3-4t bringen Bücherbusse die doppelte Nutzlast auf die Waage (aktuelles Fahrzeug: 6,75t).

Ulmer Fahrleistung: Der aktuelle Bücherbus hat in über 20 Jahren aktuell 81.767 km (Stand: 28.02.19) zurückgelegt, was eine jährlichen Fahrleistung von unter 4.000 km bedeutet.

Nebenverbraucher: Bei den sehr langen Standzeiten an den Haltestellen sind die Nebenverbraucher Heizung, Klimaanlage und EDV zu beachten, d. h. i. d. R. wird für deren Betrieb ein Stromanschluss an den Haltestellen gebraucht.

### Summaries der Expertengespräche

Für den städtischen Fuhrpark sind die Entsorgungsbetriebe der Stadt Ulm zuständig (Zitation: "EBU"). Deren Empfehlung im Kosten-Nutzen-Vergleich lautet klar auf einen Dieselantrieb. An alternativen Antrieben erscheint aus eigener Erfahrung mit Müllfahrzeugen heraus noch ein Antrieb mit Erdgas als praktikabel.

Bei den städtischen Töchtern ist zudem in puncto Omnibusse die SWU Verkehr kompetent, weshalb am 30.11.2018 ein Gespräch mit André Dillmann, technischer Geschäftsführer und Thorsten Stumpf, Fuhrparkmanager, stattfand (Zitation: "SWU"). Während die SWU selbst einzelne Linien voraussichtlich ab dem Jahr 2020 auf E-Busse umstellen wird, sei für den Bücherbus mit Blick auf die jährliche Fahrleistung von lediglich ~ 4.000 km und den minimalen Anteil am Ulmer Gesamtverkehr ein Diesel-Antrieb im Kosten-Nutzen-Vergleich die beste Lösung. Bei alternativen Antrieben sollte man für den Bücherbus besser den nächsten Technologiesprung abwarten.

Um die im neu gegründeten Zentrum für Energieforschung vereinigte lokale Forschungslandschaft einzubeziehen, fand am 22.01.2019 ein Expertengespräch mit Prof. Dr. Peter Renze, Institutsleitung Energie- und Antriebstechnik an der Hochschule Ulm, statt (Zitation: "Forschung"): Demnach liegt im Kosten-Nutzen-Vergleich ein mit Biodiesel betriebener Bücherbus klar vorne. Aus technologischer Sicht ist ein Wasserstoffantrieb die ökologisch eindeutig nachhaltigste Lösung. Ob hier langfristig ein Umdenken - Serienreife + Infrastruktur für Wasserstoff - entgegen dem wahrscheinlich zu kurz gegriffenen Trend zur E-Batterie stattfindet und welcher alternative Antrieb sich in den nächsten 20 Jahren durchsetzt, ist völlig offen.

Da es sich um ein Spezialfahrzeug handelt, fanden im Januar und Februar 2019 Vorsondierungen

mit relevanten Anbietern ausschließlich zum Thema Antriebe statt (Zitation: "Industrie"). Die Empfehlungen lauten hier sowohl von Vertrieblern als auch Ingenieuren auf einen konventionellen Antrieb. Gemäß Herstellergespräch vom 07.02.2019 sind sowohl Erdgas- und Wasserstofftanks als auch E-Batterien wegen der maximalen Höhe der Bücherbusgarage Weststadtbibliothek ausgeschlossen, da Omnibusse feste Standardhöhen haben und für die genannten alternativen Antriebsarten Installationen auf dem Busdach zwingend sind (Bsp. E-Batterie: Fahrzeughöhe von insg. 3,40-3,50m). Zudem haben im für Bücherbusse relevanten Überlandsegment alternative Antriebe eine sehr niedrige Priorität und eine Markteinführung steht erst langfristig an (außer Hybrid).

### Übersicht Antriebsarten

Die nachfolgende, nicht wissenschaftliche, von der Stadtbibliothek zu verantwortende Zusammenstellung der Vor- und Nachteile sowie Kosten fußt auf dem Austausch mit EBU, SWU, Forschung, Industrie, der Fachkommission Fahrbibliotheken des Deutschen Bibliotheksverbandes e.V. und bezieht die FIS-Plattform als Internet-Quelle mit ein.

	Diesel	Hybrid	Erdgas	E-Batterie	Wasserstoff Brennstoffzellen
Beispiele	Stabi Mannheim (Anschaffung 2018/2019)	SWU: Hybrid-Citaros	Stabi München (angestrebt) ÖPNV Augsburg Müllauto EBU	Stabi Saarbrücken (Planung für 2019)	Prototypen seit einigen Jahrzehnten
Reife der Technologie für Omnibusse	"state of the art"	Kein Standard Im Hochflursegment, da vor allem zum Anfahren und Beschleunigen im Stop-and-Go-Betrieb sinnvoll, d. h. im Bücherbus mit sehr kurzen Fahrzeiten dadurch quasi keine Einsparung von Sprit	Weit gediehener alternativer Antrieb, da er sich im Motorenlayout nicht wesentlich vom Triebstrang eines Diesebusses unterscheidet und keine grundsätzliche Neukonstruktion notwendig ist  Entwicklung ÖPNV geht jedoch in eine andere Richtung (SWU)	Kontroverse Einschätzungen zwischen zukünftigem "state of the art" wg. rasanter Entwicklung, Brückentechnologie und Sackgasse wg. Physik (Energiedichten) und Rohstoffen (z. B. Seltene Erden)  Fahrzeugindustrie stellt aktuell keine für den Aufbau einer schweren Fahrbibliothek geeigneten Chassi im Hochflursegment, d. h. komplette Neukonstruktion / Prototypen auf Niederflurbasis nötig.	Erprobung mit Prototypen (z. B. ÖPNV Rhein-Main-Gebiet) ; in der Gesamtbewertung wahrscheinlich die langfristig beste Lösung
Reichweite bzgl. Ulmer Topografie + Fahrplan	Gegeben	Gegeben	Gegeben	Wahrscheinlich gegeben, Nutzlast sowie Heizung und Klimaanlage bedingen Ladesäulen an den einzelnen Bücherbushaltestellen	Nutzlast sowie Heizung und Klimaanlage als Herausforderung
Ökobilanz	Eine vergleichende Lebenszyklusanalyse von der Rohstoffgewinnung bis zur Entsorgung ist für diesen Prüffall nicht leistbar.				
CO2-Bilanz	Hier sei losgelöst vom Busthema auf die generelle Well-to-Whell-Betrachtung des FIS verwiesen: <a href="https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/332825/">https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/332825/</a> . Es lässt sich zusammenfassen, dass die E-Antriebe hier mit dem aktuellen durchschnittlichen europäischen Strom-Mix noch nicht herausragen, sondern ihren Vorteil erst mit einem zunehmenden Anteil an Ökostrom ausspielen. Auch Gas entsteht aktuell noch im Energiemix, d. h. auch mit Treibhausgasen.				

Luftschadstoffe während der Fahrt	Gegeben Motoren mit Abgasnorm Euro 6 als sehr guter Standard (Test Nutzfahrzeuge bei Realfahrt, d. h. nicht mit PKW-Skandal vergleichbar)	Durch SWU erst nach ersten Jahren im Vgl. zu konventionellen Bussen bezifferbar	Sauberer als Diesel (insbesondere hinsichtlich Rußpartikeln)	Kein Ausstoß von Abgasen während der Fahrt	Kein Ausstoß von Abgasen während der Fahrt
Lebensdauer	Jetziger Bücherbus derzeit 22 Jahre (einziges Risiko: zukünftige Dieselfahrverbote)	Gegeben	Offen	Offen	Offen
Benötigte Infrastruktur	Gegeben	Gegeben	Gegeben	Umbau Bücherbusgarage bzgl. Ladung (Starkstromleitung) sowie Ladesäulen an allen Haltestellen	Wasserstofftankstelle des ZSW Zentrum für Sonnenenergie- und Wasserstoff-Forschung, Helmholtzstr. 8, 89081 Ulm. Derzeit nur für PKW, Aufrüstung für LKW/Bus prinzipiell möglich, Anfahrt schwierig, aber möglich
Passung Bücherbusgarage Weststadtbibliothek (Höhe)	Ja	Ja	Nein laut Industrie	Nein laut Industrie	Nein laut Industrie
Werkstatt und Wartung	EBU	EBU	EBU	SWU (?)	???
Kosten	In der Kombination Spezialfahrzeug + alternative Antriebe sind laut Industrie grundsätzlich keine Herstellerangaben möglich, d.h. außer beim Dieselantrieb ist hier nur eine Annäherung möglich.				
Kosten gesamt investiv	640.000 € (Bsp. 2018)	Mehrkosten 10.000 € für Elektromotor (SWU)	Beim Gasbus muss man mit ca. 10% Aufpreis rechnen für die zusätzlichen Tanks / Flaschen auf dem Dach (Industrie)	Da das für Fahrbibliotheken Neuland ist (E-Batterie: Komplette Neukonstruktion auf Niederflurbasis, Wasserstoff: 1. Prototyp dieser Art nach aktuellem Kenntnisstand der Stadtbibliothek), ist hier jede Kostenschätzung mit einer wahrscheinlichen Kostensteigerung in der Praxis verbunden. ~ 1.000.000 € (Bsp. 2019, zzgl. Infrastruktur)	
Kosten laufend (Miete BI an EBU)	66.930 € p. a.	Ähnlich zu reinem Diesel	Bei Bedarf bei EBU ermittelbar	LifeCycleCost (Invest + Unterhalt, ohne Infrastruktur) nach heutigem Stand auf 10 Jahre gesehen bei E-Batterie um das 4-Fache höher als ein Dieselbus (Industrie)	???
Fördermöglichkeiten Drittmittel	Nein	?	Ja	Ja	Ja
	<b>Diesel</b>	<b>Hybrid</b>	<b>Erdgas</b>	<b>E-Batterie</b>	<b>Wasserstoff Brennstoffzellen</b>

## Fazit

Auf obiger Basis strebt die Stadtbibliothek einen neuen Bücherbus mit Dieselantrieb an.

Praktisch argumentiert ist ein so effizienter Betrieb der Fahrbibliothek wie heute nur in der direkten täglichen Anbindung an das Personal und den Medienbestand der Weststadtbibliothek möglich. Da die Bücherbusgarage im Weststadthaus gemäß Begehung mit der städtischen Abteilung Gebäudemanagement am 28.02.2019 in der lichten Höhe von derzeit 3,30m auf max. 3,39m umbaubar wäre, sind sowohl Erdgas- und Wasserstofftanks als auch E-Batterien als gemäß der Industrie notwendige Installationen auf dem Busdach ausgeschlossen.

Prinzipiell argumentiert erzielt ein klassischer Bücherbus das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis. Die Stadtbibliothek befürwortet (umwelt)technologische Innovationen sehr. In diesem Fall würde man mit einer Fahrbibliothek mit E-Antrieb jedoch ein mit sehr hohen Kosten verbundenes Experiment anstreben, an dem die Industrie kein Interesse hat (Fahrbibliothekswesen als Kleinstmarkt: Hochflursegment + alternativer Antrieb + Sonderbau). Dem Bücherbus stehen allein in Ulm über 75.000 zugelassene KFZ (Ulmer Statistik 2017) und viele Millionen an jährlich gefahrenen Kilometern gegenüber. Aus Sicht der Stadtverwaltung lassen sich zusätzliche Mittel für den Umweltschutz an anderer Stelle sinnvoller investieren.

Speziell ist für den neuen Bücherbus eine Betankung mit Biodiesel zu prüfen (hierzu gibt es kontroverse Einschätzungen).

## **Fahrbibliothek: Organisation, Ressourcen, Finanzierung**

Der kalkulierte Anschaffungspreis von 650.000 € für einen Bücherbus mit konventionellem Antrieb führt dazu, dass EBU zusätzlich zum jährlichen Fuhrparkbudget von 1,2 Millionen für das Jahr 2020 ein höheres investives Budget als Sonderausgabe beantragen wird. Wie beim derzeitigen Bücherbus fallen die investiven (inkl. Abschreibung) und laufenden Kosten der Fahrbibliothek im städtischen Fuhrpark der EBU bei der Stadtbibliothek als jährliche Miete an. Gemäß EBU ergibt sich hier folgende Kostenstruktur:

- Grundpreis von 45.600 € p. a. (kalkulierter Anschaffungspreis von 650.000 €, Laufzeit und somit Abschreibungsdauer: 20 Jahre, kalkulatorischer Zinssatz: 2,3%)
- Nutzungspreis von 21.330 € p. a. (für Betrieb, Wartung, Reparatur; Fuhrparksatz 2020: 4,74 € pro km, kalkulierte 4.500 km p. a. bei fünf Fahrtagen)

Die investiven IuK-Kosten werden hier nur nachrichtlich aufgeführt (rund 25.000 € ohne RFID-Technologie) und im üblichen, separaten Verfahren mit der städtischen IT-Abteilung auf den Weg gebracht. Im Kostenantrag dieser GD enthalten sind die laufenden Kosten für die bisher nicht vorhandene leistungsfähige Mobilfunk- und W-LAN-Abdeckung des Bücherbusses (5.900 € p. a.).

Aus den obigen Positionen ergibt sich ein Bedarf von 72.800 € p. a. an Sachmitteln. Wenn das Ausschreibungsergebnis für den neuen Bücherbus niedriger ausfällt, reduziert sich dieser jährliche Bedarf.

Der beantragte zusätzliche wöchentliche Fahrtag erfordert, ab dem Jahr 2020 in der Weststadtbibliothek den Stellenplan um 24 Wochenarbeitsstunden (Eingruppierung EG7) aufzustocken, was ein zusätzliches jährliches Personalbudget von 31.000 € bedeutet (Planwerte 2020; Personalbemessung: Voll genutzter Fahrtag in notwendiger Zweierbesetzung, Vor- und Nachbereitung des Ausleihbetriebs, Konzeptarbeit für die oben genannten inhaltlichen Erweiterungen).

