

Maßgeschneiderte Lösungen

Interview | Wir sprachen mit Jens-Oliver Schünzel von der KfW IPEX-Bank über den Aus- und Neubau von Betriebshöfen für emissionsfreie Busse.



Jens-Oliver Schünzel, KfW IPEX-Bank

Regionalverkehr: Herr Schünzel, bitte stellen Sie Ihren Geschäftsbereich bei der KfW IPEX-Bank kurz vor.

Jens-Oliver Schünzel: Die KfW IPEX-Bank, als 100%ige Tochter der KfW, bietet ihren Kunden langfristige Finanzierungslösungen für Infrastrukturvorhaben mit großem Investitionsvolumen. Die Geschäftstätigkeiten sind in vier Sektoren aufgeteilt. Innerhalb der Abteilung Mobility begleiten wir unsere Kunden mit passgenauen Finanzierungslösungen in den Bereichen Maritime Industrie, Flugzeuge sowie landgestützter Verkehr. In den letzten Jahren konnten wir vielfältige Investitionen in den ÖPNV für Aufgabenträger, private oder öffentliche Betreiber begleiten, beispielsweise die Finanzierung neuer E-Busse, Tram-, U-Bahn- und Triebfahrzeuge sowie Wartungseinrichtungen inkl. Betriebshöfe. Dies erhöht die Attraktivität des ÖPNV mittels moderner Verkehrsangebote und trägt sehr zur Reduzierung der durch den Individualverkehr verursachten Emissionen bei.

Regionalverkehr: Wie geht ein Verkehrsbetrieb vor, der seinen Busfuhrpark schrittweise auf umweltfreundliche

Antriebe umstellen möchte? Bekommt er von Ihnen ein schlüsselfertiges Komplettangebot, oder muss er sich zunächst an die Hersteller von Fahrzeugen und Ladeinfrastruktur wenden?

Jens-Oliver Schünzel: Gerade im öffentlichen Bereich erfolgt zunächst eine Ausschreibung der Fahrzeuge. Entweder parallel dazu oder im Nachgang kümmert sich der Verkehrsbetrieb um die Finanzierung. Die KfW IPEX-Bank kann hierbei in unterschiedlichen Finanzierrollen agieren: bilateral, im Konsortium oder als Konsortialführer, stets nach den Wünschen und Bedürfnissen des Kunden. Je nach Länge der Herstellungsphase und den Auslieferungsterminen beraten wir den Kunden über die Vorteilhaftigkeit für eine Finanzierung der gesamten Investition, oder einer zeitlich gestreckten Folge mehrerer Finanzierungen, die zeitnah zur jeweiligen Abnahme der Fahrzeuge aufgenommen wird.

Regionalverkehr: Üblicherweise hat das Verkehrsunternehmen ja bereits einen Betriebshof. Lassen sich bestehende Anlagen weiterhin nutzen, oder ist ein Neubau erforderlich?

Jens-Oliver Schünzel: Dies hängt primär von der Antriebstechnik sowie der Anzahl der Fahrzeuge mit einer alternativen Antriebstechnologie ab. E-Busse erfordern bei einem parallelen Laden entsprechende Stromanschlüsse und Stromnetzkapazitäten, die bei älteren Liegenschaften oftmals nicht gegeben sind. Zudem bringen E-Busse das Erfordernis mit, am Dach zu arbeiten, was in älteren Gebäuden auch oftmals nicht so einfach möglich ist. Bei Wasserstoffbussen wird eine entsprechende Tankstelle auf oder nahe dem Gelände benötigt, was die Standortfrage maßgeblich beeinflusst. Neben dem Rüsten auf eine neue Antriebstechnologie ermöglicht ein Neubau noch zusätzliche Maßnahmen hinsichtlich Energieeffizienz des Gebäudes und Attraktivität des Arbeitsplatzes mittels entsprechender Gebäudeausstattung.

Die KfW IPEX-Bank stellte mehrmals Gelder für die Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) zur Verfügung. Die Mittel im dreistelligen Millionenbereich dienen der langfristigen Finanzierung von Investitionen für den ÖPNV, darunter E-Busse und Infrastrukturmaßnahmen.



Regionalverkehr: Falls der Betriebsbahnhof neu gebaut werden muss: Auf welche Aspekte muss bei der Auswahl des Standorts geachtet werden? Wie muss der neue Betriebsbahnhof ausgestattet sein?

Jens-Oliver Schünzel: Die Auswahl eines neuen Standorts hängt sicherlich ausschlaggebend von den verfügbaren Netzanschlüssen (bei E-Mobilität) bzw. der Verfügbarkeit von Wasserstoff ab. Gleichzeitig muss der Betriebsbahnhof smart in das angebotene Liniennetz integriert werden, um ineffiziente Leer- oder Betriebsfahrten möglichst zu minimieren. Aus Sicht des Finanzierers ist die Standortwahl maßgeblich für die obligatorisch durchzuführende Umweltprüfung. Je größer der irreversible Eingriff in die Natur ist, desto mehr sind neben der reinen Umweltgenehmigung weitere Prüfungen notwendig, sowie ein regelmäßiges Reporting zu Umwelt- und Sozialgesichtspunkten während des Baus.

Regionalverkehr: Soll ein Verkehrsbetrieb auf nur eine emissionsfreie Antriebsart setzen, beispielsweise

Elektrobusse, oder würden Sie mehrere alternative Antriebe empfehlen?

Jens-Oliver Schünzel: Aus Finanzierungssicht ist es unerheblich, ob eine Fahrzeugflotte mit einer oder mehreren Antriebsarten finanziert wird. Entscheidend für die Vorteilhaftigkeit sind hier neben der Größe der gesamten Flotte und des bedienten Gebietes auch die Linienführung inklusive der dortigen topographischen Gegebenheiten. Vor der Finanzierungszusage analysieren wir das gesamte Geschäftsmodell des Kunden. Da dieser im konzessionsbasierten Geschäft aktiv ist, legen wir aus Bankensicht Wert darauf, dass der Kunde über die Projekt- bzw. Finanzierungslaufzeit hinweg seine Kosten mindestens decken bzw. ausgleichen kann. Vor dem Hintergrund der parallelen Implementierung mehrerer neuer Antriebstechnologien gleichzeitig fließen die damit verbundenen höheren Kosten in unsere Bonitätsanalyse mit ein.

Regionalverkehr: Was sind die Vorteile Ihres Finanzierungsangebots für neue Fahrzeuge und die Ladeinfrastruktur gegenüber anderen Angeboten?

Jens-Oliver Schünzel: Die KfW IPEX-Bank bietet ihren öffentlichen und privaten Kunden maßgeschneiderte langfristige Finanzierungslösungen an, wobei sich insbesondere unsere Sektorexpertise positiv auf die Angebotsgestaltung auswirkt. Zusätzlich bieten wir auch die Kombination von kommerziellen Finanzierungen mit der Einbindung von Förderprogrammen der KfW an, was die Vorteilhaftigkeit bei Laufzeiten und Konditionen nochmals verbessern kann. ●

Zur Person

Jens-Oliver Schünzel, ist Direktor bei der KfW IPEX-Bank und leitet ein Team für landbasierte Verkehrsprojekte. Er verantwortet im Bereich Mobilität die Finanzierung und Strukturierung von Großprojekten.