



Stadt Leverkusen

Antrag Nr. 2024/3069

Der Oberbürgermeister

II/02-011-20-06-he

Dezernat/Fachbereich/AZ

08.11.2024

Datum

Beratungsfolge	Datum	Zuständigkeit	Behandlung
Ausschuss für Bürgereingaben und Umwelt	14.11.2024	Beratung	öffentlich
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk I	25.11.2024	Beratung	öffentlich
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk II	26.11.2024	Beratung	öffentlich
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk III	28.11.2024	Beratung	öffentlich
Finanz- und Digitalisierungsausschuss	02.12.2024	Beratung	öffentlich
Rat der Stadt Leverkusen	16.12.2024	Entscheidung	öffentlich

Betreff:

E-Busse wupsi

- Antrag der Fraktion Opladen Plus vom 14.10.2024
- Stellungnahme der Verwaltung vom 08.11.2024

20/205-schw
Rainer Schwaab
☎ 22 45

08.11.2024

01

- über Herrn Stadtkämmerer Molitor
- über Herrn Oberbürgermeister Richrath

gez. Molitor
gez. Richrath

E-Busse wupsi

- Antrag der Fraktion Opladen Plus vom 14.10.2024
- Antrag Nr. 2024/3069

Im Rahmen des Antrags der Fraktion Opladen Plus soll die wupsi angewiesen werden, E-Busse nur im gesetzlich vorgeschriebenen Maße vorzuhalten.

Die wupsi GmbH nimmt zu diesem Antrag wie folgt Stellung:

„Mit Beschluss der Vorlage 2020/3781 hat der Rat der Stadt Leverkusen am 24.08.2020 der Neuausrichtung des Fuhrparks der wupsi GmbH auf Fahrzeuge mit emissionsfreien und klimafreundlichen Antriebsformen zugestimmt. Gemäß den Erläuterungen in der Beschlussvorlage soll ab dem Haushaltsjahr 2024 der komplette Fuhrpark schrittweise auf emissionsfreie Busse umgestellt werden.

Um die damit verbundenen Kosten für die Haushalte der kommunalen Gesellschafter möglichst gering zu halten, hat die wupsi GmbH Förderanträge zur Beschaffung der Fahrzeuge sowie der Tank- bzw. Ladeinfrastruktur beim Bund und beim Land NRW gestellt. Aktuell liegen Förderbescheide des Bundes für die Beschaffung von 46 Elektrobusen und 10 Wasserstoffbussen in Höhe von 80 % der Mehrkosten gegenüber einem Dieselbus vor. Die Fahrzeuge sind bereits bestellt und werden voraussichtlich bis Mitte des Jahres 2025 ausgeliefert und in Betrieb genommen. Zudem liegt die Förderzusage des Landes NRW für die Netz- und Ladeinfrastruktur für 112 Elektrobusse sowie eine Wasserstofftankstelle vor, jeweils in Höhe von 90 % der Anschaffungskosten. Der ebenfalls beim Land NRW eingereichte Förderantrag für weitere 66 Elektrobusse in Höhe von 60 % der Mehrkosten gegenüber einem Dieselbus wurde bislang noch nicht bewilligt.

Unabhängig von dem o.g. Beschluss des Rates der Stadt Leverkusen unterliegt die künftige Fuhrparkstrategie der wupsi GmbH diversen gesetzlichen Regelungen. So müssen gemäß der Clean Vehicles Directive der EU (CVD), die durch das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz in nationales Recht umgesetzt worden ist, bis zum 31.12.2025 mindestens 45 % der neu beschafften Fahrzeuge sauber oder emissionsfrei sein, so dass nur noch 55 % der neu beschafften Fahrzeuge mit einem Verbrennungsmotor ausgerüstet sein dürfen. Ab dem 01.01.2026 bis mindestens zum 31.12.2030 beläuft sich der vorgegebene Anteil der sauberen oder emissionsfreien Fahrzeuge auf 65 %. Demnach dürfen in diesem Zeitraum nur noch maximal 35 % der neu beschafften Fahrzeuge mit einem Verbrennungsmotor ausgerüstet sein. Die Quoten beziehen sich

jeweils auf die Gesamtheit der Beschaffungsvorgänge innerhalb eines Bundeslandes. Für die weiteren Überlegungen wird unterstellt, dass diese Quoten auch von der wupsi GmbH als Sektorenauftraggeberin sowie von der Stadt Leverkusen als öffentlicher Auftraggeberin bei ihren Vergaben eingehalten werden müssen.

Der Zeitraum bis zum Jahr 2025 ist durch die o.g., mit Fördermitteln hinterlegte Fahrzeugbeschaffung von 46 Elektro- und 10 Wasserstoffbussen bereits abgeschlossen. Relevant für die weiteren Überlegungen ist daher die für den Zeitraum 2026 bis 2030 dargestellte Vorgabe von mindestens 65 % sauberen bzw. emissionsfreien Fahrzeugen und höchstens 35 % Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor. Die wupsi GmbH setzt neben ihrer eigenen Flotte auch Subunternehmer ein, die aktuell noch keine sauberen oder emissionsfreien Busse beschaffen. Da der Anteil der Subunternehmer an der Gesamtleistung bei etwa 30 % liegt, wird der rechnerische Anteil der neu zu beschaffenden Flotte, der noch mit Verbrennungsmotor ausgerüstet sein darf, bereits nahezu vollständig durch die Fahrzeuginvestitionen der Subunternehmer verbraucht.

Zudem liegt der wupsi GmbH für die im Zeitraum 2026 bis 2028 zu beschaffenden Fahrzeuge auch schon eine Förderzusage für die Ladeinfrastruktur vor (s.o.). Die Förderzusage ist jedoch daran gebunden, dass auch eine entsprechende Zahl an Elektrobussen beschafft wird. Eine Abkehr von der Strategie, künftig ausschließlich emissionsfreie Busse zu beschaffen und stattdessen wieder auf Busse mit Verbrennungsmotor zu setzen, würde daher dazu führen, dass schon bewilligte Fördermittel nicht abgerufen werden können. Da mit dem Aufbau der Netz- und Ladeinfrastruktur bereits begonnen wurde und diese in gewissen Komponenten (z.B. Stromanschluss, Trafostation, Tiefbauarbeiten zur Verlegung von Rohren und Kabeln) aus technischen und wirtschaftlichen Gründen bereits von Beginn an auf die Zielgröße hin ausgebaut werden muss, könnte ggf. sogar die Rückzahlung von Fördermitteln erforderlich sein, wenn die bereits im Ausbau befindlichen Netz- und Ladekapazitäten nicht für den Betrieb einer hinreichenden Zahl an Elektrobussen verwendet würden. Das Risiko der verfallenden bzw. zurückzahlenden Fördermittel beläuft sich auf ca. 9,8 Mio. EUR. Diese im Risiko stehenden Fördermittel sind bei der künftigen Beschaffungsstrategie zu berücksichtigen.

Sollten die beantragten, aber noch nicht beschiedenen Fördermittel für die 66 im Zeitraum 2026 bis 2028 zur Beschaffung vorgesehenen Elektrobusse vom Land NRW noch gewährt werden, ist es auf jeden Fall sinnvoll, deren Beschaffung vorzunehmen. Denn die Mehrkosten aus der Beschaffung der Elektrobusse gegenüber Dieselnissen können dann durch die Fördermittel und die über den Lebenszyklus geringeren Betriebskosten (Strom vs. Diesel) kompensiert werden. Aber auch wenn keine Förderzusage für die Beschaffung der 66 Elektrobusse erreicht werden könnte, stellt sich die Anschaffung der Elektrobusse noch als vorteilhaft dar. Zwar würden dann über den Lebenszyklus der Fahrzeuge von 12 Jahren Mehrkosten aus der Anschaffung saldiert mit den geringeren Betriebskosten in Höhe von voraussichtlich ca. 5,8 Mio. EUR (entspricht durchschnittlich ca. 500 T€ pro Jahr) anfallen. Dem steht jedoch der wirtschaftliche Vorteil aus den o.g. Fördermitteln in Höhe von ca. 9,8 Mio. EUR für die Netz- und Ladeinfrastruktur gegenüber, der in diesem Fall anders als bei einem Umschwenken auf die Beschaffung von Dieselnissen gesichert werden könnte.

Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass der Pfad der Umstellung auf emissionsfreie Antriebe durch weitere gesetzliche Vorgaben über die o.g. Regelungen des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetzes hinaus langfristig unumkehrbar erscheint. So verpflichten

mehrere Verordnungen die Hersteller von Stadtbussen dazu, ihre Produktions- und Absatzstrategie anzupassen. Zum einen werden die technischen Vorgaben für die Emissionen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor über eine neue Euro-7-Norm verschärft, und zum anderen sind die Hersteller verpflichtet, ab 2030 mindestens 90 % und ab 2035 dann 100 % ihrer neu zugelassenen Stadtbusse als emissionsfreie Fahrzeuge zu vertreiben. Um diese Vorgaben zu erfüllen, werden die Hersteller ihre Kapazitäten in die Weiterentwicklung und Produktion von emissionsfreien Bussen verlagern. Dies wird tendenziell zu einer Verknappung und Verteuerung des Angebotes von Dieseln und zu einer skalenbedingten Reduzierung der Preise für emissionsfreie Stadtbusse führen.

Aufgrund dieser absehbaren Entwicklung ist auch die anstehende Investition in den Neu- bzw. Umbau der Betriebshöfe der wupsi GmbH dringend erforderlich. Eine Abkehr von der Beschaffung von emissionsfreien Bussen wäre rechtlich betrachtet allenfalls vorübergehend und nur in begrenztem Maße möglich, aus den dargestellten förderrechtlichen Gegebenheiten aber wirtschaftlich nicht sinnvoll. Vielmehr müssten die erforderlichen Investitionen in die Netz- und Ladeinfrastruktur dann zu einem späteren Zeitpunkt ggf. ohne Fördermittel durchgeführt werden.

Daher empfiehlt die wupsi GmbH, den eingeschlagenen Weg der Umstellung des Fuhrparks auf emissionsfreie Antriebe inkl. der erforderlichen Umrüstung der Betriebshöfe beizubehalten, um auf die künftigen rechtlichen Anforderungen vorbereitet zu sein und nicht zuletzt auch, um einen hinreichenden Beitrag zur Erreichung der Klimaziele zu leisten. Letztgenanntes ist auch unter dem Gesichtspunkt der rechtlichen Vorgaben zur Nachhaltigkeitsberichterstattung zu betrachten, die ab dem Geschäftsjahr 2025 Gegenstand der Jahresabschlussprüfung im Lagebericht sein wird und künftig auch von den Banken bei der Gewährung von Darlehen zu berücksichtigen ist. Selbstverständlich werden bei den in diesem Zuge anstehenden Investitionen die Entwicklungen des Marktes und der Förderlandschaft genau beobachtet, um die finanzielle Belastung der Gesellschafter möglichst gering zu halten.

Hinweis der Verwaltung:

Vor dem Hintergrund der Haushaltssituation ist der Zuschuss an die wupsi GmbH ebenfalls in die Konsolidierungserfordernisse einzubeziehen.

Finanzen in Verbindung mit wupsi GmbH