

Garten- und Friedhofsamt

Stellungnahme der Stadtverwaltung Erfurt zur Drucksache 0611/26

Titel der Drucksache

Prüfung des Einsatzes von HVO100 im kommunalen Fuhrpark einschließlich Eigenbetrieben

Öffentlichkeitsstatus der Stellungnahme

öffentlich

Zutreffendes bitte auswählen und im Feld Stellungnahme darauf Bezug nehmen:

- | | |
|---|-------|
| Ist die rechtliche Zulässigkeit des Antrages gegeben? | Ja. |
| Stehen personelle und sächliche Ressourcen zur Verfügung? | Nein. |
| Liegen die finanziellen Voraussetzungen vor? | Nein. |

Stellungnahme

Der Beschlussvorschlag wird abgelehnt:

Es stehen weder die personellen Kapazitäten noch die finanziellen Möglichkeiten sowie das nötige Know-how zur Verfügung. Hinzu kommt, dass die gesamte Verwaltung im Stadtgebiet verteilt ist und vor allem die technischen Ämter (Ämter 23, 31, 32, 66 und 67) mit ihren verschiedenen Bereichen an diversen Standorten angesiedelt sind.

Die Fahrzeuge der Stadtverwaltung werden an unterschiedlichen Tankstellen des Liefervertragspartners TOTAL getankt. Es liegen keine Informationen vor, dass eine Tankstelle im Stadtgebiet von Erfurt diesen Kraftstoff anbietet.

Weiterhin sind im Bestand über 20 Fahrzeughersteller sowie kommen noch zusätzlich diverse Maschinen, Groß- und Kleingeräte, wie Bagger, Baumaschinen, Rasentraktoren usw. unterschiedlicher Herstelleranzahl hinzu, welche auch unten den Kraftstoffverbrauch von Diesel fallen. Valide Informationen, ob und wie dieser Kraftstoff in Fahrzeugen und Maschinen eingesetzt werden kann, liegen ebenfalls nicht vor. Zudem ist eine Beschaffung und Lagerung von solchen großen Mengen an Kraftstoff durch den Fuhrpark nicht möglich. Somit kann dem Beschlussvorschlag nicht gefolgt werden.

01

Der Stadtrat beauftragt die Stadtverwaltung, zu prüfen, ob und in welchem Umfang der Einsatz von HVO100 als Ersatz für fossilen Dieselmotorkraftstoff im Fuhrpark der Landeshauptstadt Erfurt möglich ist und zwar unter Einbeziehung der Eigenbetriebe sowie der städtischen Gesellschaften, soweit die Stadt unmittelbar oder mittelbar maßgeblichen Einfluss ausübt.

1. Geltungsbereich und Bestandsaufnahme

Die Bestandsaufnahme stellt schon die erste Hürde bei der Prüfung dar, denn aufgrund der verschiedenen Ämter- und zusätzlichen Bereichsverteilung im gesamten Stadtgebiet benötigt es zusätzliche personelle Kapazitäten sowie bei Vergabe an Dritte die zusätzlichen finanziellen Möglichkeiten um den Beschlussvorschlag zu prüfen.

2. Technische Eignung und Rechtssicherheit

Hierunter fallen nicht nur die Fahrzeuge, sondern auch diverse Maschinen, Groß- und Kleingeräte. Aufgrund der hohen unterschiedlichen Herstelleranzahl ist der aufzubringende Aufwand zu groß, als es der Nutzen hergibt. Des Weiteren muss der jeweilige Hersteller eine Freigabe zur Betankung geben.

3. Betrieb und Infrastruktur

Der Kraftstoff wird aktuell nicht an den Vertragstankstellen angeboten. Eine Gewährleistung für die Beschaffung und Lagerung von Kraftstoff in ausreichenden Mengen durch die SV Erfurt ist nicht möglich.

4. Wirtschaftlichkeit

Des Weiteren wird der bereits derzeit verfügbare Marktanteil aus Bioabfallprodukten hergestellte Diesel dem mineralölbasierten Diesel im Segment B7 zugemischt. HVO100 nutzt die gleichen Quellen. Aus diesem Grunde folgt der Preis von HVO100 kontinuierlich dem Dieselpreis mit einem Aufschlag von 5 bis 10 ct/Liter. Der Vorteil der entfallenen CO₂-Steuer findet beim HVO100 nicht den Weg zum Endkunden. Von der Industrie werden die über dem Dieselpreis liegenden Kosten für HVO100 mit der Knappheit der Rohstoffe am Markt begründet. Somit ist die Wirtschaftlichkeit nicht gegeben.

(Quelle: ADAC 2024, aktuell zitiert in Autobild, <https://www.autobild.de/artikel/spritpreis-anstieg-betrifft-auch-biokraftstoff-hvo-28568337.html>).

5. Klimawirkung und Nachhaltigkeit

a) *Darstellung der Emissionswirkung, getrennt nach Tank to Wheel und Well to Wheel*

Da auch beim Verbrennen von HVO100 im Selbstzünder die gleichen Schadstoffe entstehen, wie im Diesel, ergeben sich aus dem Betrieb keine Schadstoffminderungspotentiale für die Luftreinhaltung in Erfurt. Allerdings sinkt rechnerisch der CO₂-Ausstoß, d.h. die Fahrzeuge sind klimaneutral unterwegs. Da die Gesamtmenge des Biokraftstoffes am Markt nicht ohne weiteres erhöht werden kann, hält sich der nationale Nutzen in Bezug auf die CO₂-Bilanz in Grenzen.

b) *Benennung der verwendeten Quellen, Standards und Annahmen*

Siehe unter Punkt Wirtschaftlichkeit

c) *Anforderung an Nachhaltigkeitszertifikaten, Rohstoffherkunft und Ausschlusskriterien, damit kein reiner Rechenrick entsteht*

Siehe Punkt 6

6. Verfügbarkeit und Versorgungssicherheit

a) *Bewertung der regionalen Lieferfähigkeit für den ermittelten Gesamtbedarf*

Die verfügbare landwirtschaftliche Fläche verteilt sich grob in 60 % Futtermittelproduktion, 20 % für die direkte Produktion von Nahrungsmitteln und 20 % für Rohstoffe, einschließlich Energiepflanzen. Eine wesentliche Steigerung von Energiepflanzen geht zu Lasten der anderen beiden Sektoren, welche ihre Defizite wieder durch verstärkte Importe ausgleichen müssten mit den dafür verbundenen Risiken für die Ernährungssicherheit (Tank oder Teller-Diskussion neu aufgewärmt).

b) *Risikoanalyse für Engpässe und Alternativstrategien, einschließlich Notfallkonzept für priorisierte Einsatzbereiche*

Die einzig rationale Alternative ist der Ausbau der Elektromobilität, da Elektromotoren vielfach effizienter arbeiten als Verbrenner (im Durchschnitt braucht ein Elektrofahrzeug nur 1/3 der

Energiemenge für die gleiche Wegstrecke). Die Stromproduktion findet in Deutschland bzw. im Backup des europäischen Verbundnetzes statt. Regionale Wertschöpfung ist möglich. Außerdem verbessert sich die Luftqualität, wie eine aktuelle Studie aus Kalifornien zeigt, nachhaltig. Zitat aus der schweizerischen Zeitung Blick:

„Forschende der University of Southern California (USC) konnten mit Satellitendaten einen Rückgang der Luftverschmutzung in kalifornischen Stadtvierteln nachweisen, als dort die Zahl der E-Autos und Plug-in-Hybride stieg. Konkret sank der Gehalt von Stickstoffdioxid (NO₂) in der Luft pro 200 zusätzliche Stromer um 1,1 Prozent.“ (<https://www.blick.ch/auto/neue-studie-aus-kalifornien-beweist-erstmalig-e-autos-verbessern-luftqualitaet-in-staedten-massiv-id21699859.html>)

Der Ausbau der Elektromobilität wird bereits in der Stadtverwaltung verfolgt.

7. Pilotierung und Entscheidungsvorschlag

Es stehen weder die personellen noch die finanziellen Kapazitäten zur Verfügung. Es entstehen keine wirtschaftlichen Vorteile durch eine Umstellung, eine Verbesserung der Luftreinheit hält sich in Grenzen.

Somit wird der Beschlusspunkt aufgrund der angeführten Begründungen abgelehnt.

02

Die Prüfung ist unverzüglich aufzunehmen. Der Bericht ist dem Stadtrat spätestens bis zur Sitzung im vierten Quartal 2026 schriftlich vorzulegen.

Der Beschlusspunkt wird aufgrund der Begründung in Beschlusspunkt 1 abgelehnt.

03

Die Prüfung erfolgt grundsätzlich mit vorhandenen Ressourcen. Soweit externe fachliche Expertise erforderlich wird, ist dies dem Stadtrat vor Beauftragung unter Angabe des Kostenrahmens mitzuteilen. Die wirtschaftlichen Auswirkungen einer möglichen Umstellung sind im Bericht als Szenarien Rechnung darzustellen.

Der Beschlusspunkt wird aufgrund der Begründung in Beschlusspunkt 1 abgelehnt.

Fazit:

Es wird eine Ablehnung der Drucksache empfohlen.

Änderung des/der Beschlusspunkte aus Sicht der Stadtverwaltung:

Anlagenverzeichnis

gez. R. Schreeg

Unterschrift Amtsleitung

19.03.2026

Datum