

Titel der Drucksache:

Prüfung des Einsatzes von HVO100 im kommunalen Fuhrpark einschließlich Eigenbetrieben

Drucksache

0611/26

Stadtrat

Entscheidungsvorlage

öffentlich

Beratungsfolge	Datum	Behandlung	Zuständigkeit
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt, Klimaschutz und Verkehr	30.04.2026	öffentlich	Vorberatung
Stadtrat	20.05.2026	öffentlich	Entscheidung

Beschlussvorschlag

01

Der Stadtrat beauftragt die Stadtverwaltung, zu prüfen, ob und in welchem Umfang der Einsatz von HVO100 als Ersatz für fossilen Dieselkraftstoff 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.

Die Prüfung hat mindestens zu enthalten:

Geltungsbereich und Bestandsaufnahme

- Vollständige Übersicht des relevanten Fuhrparks zum Stichtag der Beantwortung, gegliedert nach Stadtverwaltung, Eigenbetrieben und städtischen Gesellschaften, jeweils nach Fahrzeuggruppen und Einsatzbereichen
- Darstellung der aktuellen Dieserverbräuche je Organisationseinheit sowie der wesentlichen Betankungsstandorte und bestehenden Lieferverträge

Technische Eignung und Rechtssicherheit

- Kennzeichnung je Fahrzeug, ob eine Herstellerfreigabe für HVO100 vorliegt oder ob die Freigabe unklar oder ausgeschlossen ist
- Bewertung der Risiken für Gewährleistung, Haftung, Betriebserlaubnis und Betriebssicherheit bei Nutzung ohne Freigabe, einschließlich Darstellung möglicher Handlungsoptionen, zum Beispiel Herstelleranfrage, technische Umrüstung oder Ausschluss bestimmter Fahrzeuggruppen

Betrieb und Infrastruktur

- a) Prüfung der Anforderungen an Beschaffung, Lagerung, Betankung, Arbeitsschutz und Dokumentation, einschließlich Zuständigkeiten und Genehmigungsfragen
- b) Bewertung der Auswirkungen auf Einsatzfähigkeit und Störanfälligkeit, insbesondere bei Winterdienst, Dauerbetrieb und Spezialfahrzeugen

Wirtschaftlichkeit

- a) Szenarien Rechnung Status quo versus HVO100, Mehrkosten oder Minderkosten pro Jahr je Organisationseinheit und insgesamt, einschließlich plausibler Annahmen zu Preisbandbreiten
- b) Prüfung möglicher Auswirkungen auf Wartung, Lebensdauer, Ausfallzeiten und Restwerte
- c) Bewertung von Beschaffungsmodellen, Vertragsgestaltung und Risiken der Preisvolatilität
- d) Prüfung möglicher Förderprogramme oder finanzieller Anreize

Klimawirkung und Nachhaltigkeit

- a) Darstellung der Emissionswirkung, getrennt nach Tank to Wheel und Well to Wheel
- b) Benennung der verwendeten Quellen, Standards und Annahmen
- c) Anforderungen an Nachhaltigkeitszertifikate, Rohstoffherkunft und Ausschlusskriterien, damit kein reiner Rechentrick entsteht

Verfügbarkeit und Versorgungssicherheit

- a) Bewertung der regionalen Lieferfähigkeit für den ermittelten Gesamtbedarf
- b) Risikoanalyse für Engpässe und Alternativstrategien, einschließlich Notfallkonzept für priorisierte Einsatzbereiche

Pilotierung und Entscheidungsvorschlag

- a) Vorschlag für ein Pilotprojekt mit Laufzeit, Fahrzeugauswahl, Zielgrößen, Monitoring und Berichtspflichten
- b) Konkrete Empfehlung, ob eine stufenweise Umstellung sinnvoll ist und welche Voraussetzungen vorab zu erfüllen sind


02

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

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.

11.03.2026, gez. i. A. 

Datum, Unterschrift

Nachhaltigkeitscontrolling <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja, siehe Anlage	Demografisches Controlling <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja, siehe Anlage			
Finanzielle Auswirkungen <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja → ↓	Nutzen/Einsparung <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja, siehe Sachverhalt Personal- und Sachkosten (in EUR) / Personalkosteneinsparung (in VbE)			
Deckung im Haushalt <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja	Gesamtkosten EUR			
↓				
	2026	2027	2028	2029
Verwaltungshaushalt Einnahmen	EUR	EUR	EUR	EUR
Verwaltungshaushalt Ausgaben	EUR	EUR	EUR	EUR
Vermögenshaushalt Einnahmen	EUR	EUR	EUR	EUR
Vermögenshaushalt Ausgaben	EUR	EUR	EUR	EUR
<input type="checkbox"/> Deckung siehe Entscheidungsvorschlag				

Fristwahrung
<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein

Anlagenverzeichnis

Sachverhalt

HVO100 ist ein paraffinischer Dieseldieselkraftstoff auf Basis hydrierter Pflanzenöle und Reststoffe. Er kann bei entsprechender Herstellerfreigabe in bestehenden Dieselmotoren eingesetzt werden und wird als alternative Kraftstoffoption im Bestand diskutiert. Für eine Kommune wie die Landeshauptstadt Erfurt stellt sich die Frage, ob eine solche Option technisch zulässig, wirtschaftlich vertretbar und organisatorisch umsetzbar ist, insbesondere im Hinblick auf Fahrzeuge der Stadtverwaltung, der Eigenbetriebe und der städtischen Gesellschaften.

Im Gegensatz zur vollständigen Elektrifizierung des Fuhrparks würde HVO100 keine sofortige Neubeschaffung sämtlicher Fahrzeuge erfordern. Gleichwohl sind zentrale Fragen offen, etwa hinsichtlich Herstellerfreigaben, Gewährleistung, Betriebssicherheit, Versorgungslage und Preisentwicklung. Ohne belastbare Prüfung besteht die Gefahr, dass eine politische Diskussion geführt wird, ohne dass eine belastbare Entscheidungsgrundlage vorliegt.

Aus haushaltsrechtlicher Sicht ist eine sorgfältige Wirtschaftlichkeitsprüfung zwingend. Maßstab ist der Grundsatz der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit. Eine mögliche Umstellung darf weder zu strukturellen Mehrbelastungen des Haushalts führen noch darf sie auf Annahmen beruhen, die sich bei Preisentwicklungen oder Lieferengpässen als unrealistisch erweisen. Daher sind Szenarienrechnungen mit unterschiedlichen Preisbandbreiten und klaren Annahmen erforderlich.

Zugleich ist zu berücksichtigen, dass sich die Rahmenbedingungen für alternative Kraftstoffe politisch und förderrechtlich verändert haben. Auf europäischer Ebene unterstützt der Europäische Fonds für regionale Entwicklung Investitionen in Innovation und nachhaltige Mobilitätsansätze. Projekte mit Bezug zu Modernisierung, Umstellung von Betriebsprozessen oder technologischer Erprobung können im Rahmen der jeweiligen Landesprogramme förderfähig sein. Eine Prüfung möglicher Anknüpfungspunkte ist daher geboten.

Auf Bundesebene existieren Förderlinien zur Entwicklung regenerativer Kraftstoffe sowie zur Unterstützung innovativer Mobilitätslösungen. Hierzu zählen insbesondere Programme des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr, die Machbarkeitsstudien, Demonstrationsprojekte oder technologieoffene Erprobungsansätze fördern. Sofern ein Pilotprojekt oder eine modellhafte Erprobung in kommunalen Fahrzeugflotten vorgesehen wird, ist zu prüfen, ob entsprechende Fördermittel beantragt werden können.

Darüber hinaus wurde HVO100 im Rahmen der nationalen CO₂-Bepreisung steuerlich begünstigt. Der Entfall der CO₂-Abgabe auf HVO100 verändert die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung gegenüber fossilem Diesel und ist bei der Szenarien Rechnung zwingend zu berücksichtigen. Gleichwohl darf eine positive Einzelmaßnahme nicht isoliert bewertet werden, sondern muss im Gesamtzusammenhang von Versorgungssicherheit, Nachhaltigkeitsanforderungen und langfristiger Preisentwicklung betrachtet werden.

Von besonderer Bedeutung ist die Einbeziehung der Eigenbetriebe und städtischen Gesellschaften. Ein erheblicher Anteil der dieselpbasierten Fahrleistungen entsteht regelmäßig außerhalb der Kernverwaltung, etwa im Bereich Entsorgung, Winterdienst, technischer Dienste oder infrastruktureller Leistungen. Eine isolierte Betrachtung der Stadtverwaltung würde die tatsächliche Kosten und Betriebsstruktur verzerren.

Ziel des Prüfantrags ist daher keine Vorfestlegung auf eine Umstellung, sondern die Erarbeitung einer belastbaren Entscheidungsgrundlage. Der Stadtrat soll in die Lage versetzt werden, auf Basis klarer Daten zu technischen Freigaben, Kostenentwicklungen, Fördermöglichkeiten und Risiken zu entscheiden, ob eine Pilotierung oder eine stufenweise Einführung sachlich geboten ist oder ob von einer Umstellung abzusehen ist.

Der Antrag verfolgt damit einen technologieoffenen Ansatz. Er verbindet haushaltsrechtliche Verantwortung mit organisatorischer Umsetzbarkeit. Erst nach einer systematischen Prüfung kann entschieden werden, ob HVO100 für den Konzern Stadt Erfurt eine tragfähige Option darstellt oder lediglich eine temporäre Übergangslösung ohne langfristige Perspektive ist.