

**Betreff** Sachstand Emissionsfreier ÖPNV

Dezernat/e V / ESWE Verkehr

Bericht zum Beschluss 17-V-05-0002 Emissionsfreier ÖPNV Wiesbaden Nr. 0223 vom 29.06.2017

**Erforderliche Stellungnahmen**

- |   |   |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Amt für Innovation, Organisation und Digitalisierung | <input type="checkbox"/> Rechtsamt                |
| <input type="checkbox"/> Kämmerei   | <input type="checkbox"/> Umweltamt: Umweltprüfung |
| <input type="checkbox"/> Frauenbeauftragte nach HGIG                          | <input type="checkbox"/> Straßenverkehrsbehörde   |
| <input type="checkbox"/> Frauenbeauftragte nach HGO                           |   |
| <input type="checkbox"/> Sonstiges  |   |

**Beratungsfolge**

- |                 |   |                                    |
|-----------------|---|------------------------------------|
| Kommission      | <input checked="" type="radio"/> nicht erforderlich | erforderlich <input type="radio"/> |
| Ausländerbeirat | <input checked="" type="radio"/> nicht erforderlich | erforderlich <input type="radio"/> |
| Kulturbeirat    | <input checked="" type="radio"/> nicht erforderlich | erforderlich <input type="radio"/> |
| Ortsbeirat      | <input checked="" type="radio"/> nicht erforderlich | erforderlich <input type="radio"/> |
| Seniorenbeirat  | <input checked="" type="radio"/> nicht erforderlich | erforderlich <input type="radio"/> |

(wird von Amt 16 ausgefüllt) **DL-Nr.**

Magistrat Eingangsstempel  
Büro d. Magistrats

Stadtverordnetenversammlung

- |  |   |
|--|---|
| <input checked="" type="radio"/> Tagesordnung A                            | Tagesordnung B <input type="radio"/>          |
| <input type="checkbox"/> Umdruck nur für Magistratsmitglieder              |   |
| <input type="radio"/> nicht erforderlich                                   | erforderlich <input checked="" type="radio"/> |
| <input checked="" type="radio"/> öffentlich                                | nicht öffentlich <input type="radio"/>        |
| <input checked="" type="checkbox"/> wird im Internet / PIWi veröffentlicht |   |

Anlagen öffentlich

Anlagen nichtöffentlich



## B Kurzbeschreibung des Vorhabens (verpflichtend)

(Die Inhalte dieses Feldes werden [außer bei vertraulichen Vorlagen, wie z. B. Disziplinarvorlagen] im Internet/Intranet veröffentlicht. Es dürfen hier keine personenbezogenen Daten im Sinne des Hessischen Datenschutzgesetzes verwendet werden (Ausnahme: Einwilligungserklärung des/der Betroffenen liegt vor). Ergänzende Erläuterungen, soweit erforderlich, siehe D. Begründung, Pkt. II)

ESWE Verkehr gibt einen Sachstandsbericht zur Umsetzung des emissionsfreien Verkehrs in Wiesbaden unter Einbezug aktueller Entwicklungen zur Beschaffung von Fahrzeugen mit emissionsfreiem Antrieb in Verbindung mit der zu lösenden Problematik nicht ausreichender Flächen für Busabstellung und Unterbringung der Ladeinfrastruktur.

## C Beschlussvorschlag

Der Sachstandsbericht zum emissionsfreien ÖPNV in Wiesbaden wird zur Kenntnis genommen.

## D Begründung

Beginnend ab dem Jahr 2016 hat ESWE Verkehr die Elektrifizierung seiner Busflotte vorangetrieben. Im Jahr 2017 hat die Stadtverordnetenversammlung das Ziel gesetzt, bis 2022 einen emissionsfreien ÖPNV in Wiesbaden umzusetzen (Beschluss Nr. 0233 vom 29.06.2017). In diesem Zuge sollte die gesamte Dieselflote von ESWE Verkehr durch Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechnologien ersetzt werden – als ein wichtiger Baustein für das Erreichen der Klimaziele der Landeshauptstadt Wiesbaden und zur Einhaltung des Luftreinhalteplans. Der erste Schritt auf dem Weg zu einem emissionsfreien ÖPNV bestand in der Ausschreibung und Anschaffung von 120 Solobatteriebusen sowie der dafür erforderlichen Ladeinfrastruktur. Die 120 Busse werden bis Jahresende 2022 in die Flotte von ESWE Verkehr integriert werden. Schon damit befindet sich die Landeshauptstadt Wiesbaden in der Spitzengruppe der deutschen Großstädte, was die Zahl bzw. den Anteil an Batteriebusen angeht.

2020 musste die Beschaffung von Wasserstoffbussen verschoben werden, da der von Wiesbaden, Mainz und Frankfurt beauftragte Hersteller nicht liefern konnte. Ein Förderbescheid des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie der Europäischen Union lag bereits seit 2018 vor. Im Zuge einer Neuausschreibung durch ESWE Verkehr allein wurden zehn Brennstoffzellenbusse beschafft, die seit Ende 2021 im Einsatz sind.

In einem letzten Schritt zum Erreichen eines emissionsfreien ÖPNV sollten Dieselflottenbusse ebenfalls vollständig durch emissionsfreie Fahrzeuge ersetzt werden. Nachdem eine erste Ausschreibung für 140 sogenannte Range-Extender-Gelenkbusse („REx“, d.h. Batteriebusse mit Brennstoffzellen-Range-Extender) erfolglos geblieben war und ein Zwischenbericht von WVV-Konzernrevision und Höcker Project Managers erhebliche ungeklärte Fragen festgestellt hat, hat das Dezernat für Umwelt, Grünflächen und Verkehr im Sommer 2021 die Pläne der damaligen ESWE-Verkehr-Geschäftsführung für eine sofortige Neuausschreibung gestoppt (Sitzungsvorlage 21-V-05-0011) und zunächst die Beantwortung der offenen Fragen eingefordert.

Die neue Geschäftsführung hat inzwischen eine tiefgreifende Analyse (technisch, betrieblich, wirtschaftlich) vorgenommen und kommt zum Ergebnis, dass die Umsetzung eines hundertprozentig emissionsfreien ÖPNV zum aktuellen Zeitpunkt aus drei entscheidenden Gründen nicht möglich ist:

1. Die ESWE Verkehr zur Verfügung stehenden Flächen auf dem Betriebshof an der Gartenfeldstraße 18 reichen nicht aus, um neben den Solobatteriebusen und der dafür erforderlichen Ladeinfrastruktur 140 Gelenkbusse mit emissionsfreiem Antrieb zuzüglich Lademöglichkeit unterzubringen. Eine Möglichkeit des Einrichtens von zwingend benötigten Dacharbeitsständen für 18m-Gelenkbusse zur Batteriewartung etc. besteht im jetzigen Gebäudebestand ebenfalls nicht. Eine

Baufeldfreimachung zum Errichten solcher Hochbauten ist im Parallelbetrieb mit derzeitigem Dieselbusbetrieb nicht vorstellbar.

2. Neben der Frage der Flächen besteht eine weitere Herausforderung darin, dass geeignete Fahrzeuge, welche die essentiellen Kriterien wie ausreichende Reichweite, erforderliche Ausstattung usw. erfüllen, am Markt derzeit nicht zu beschaffen sind.
3. Die 2017-2020 noch geplante Straßenbahn, diagonal durch Wiesbaden, hätte den Einsatz von 36 Gelenkbussen kompensiert. Die Menge an Fahrzeugen ist nun zusätzlich zu den o.g. 140 Gelenkbussen mit alternativen Antrieben zu beschaffen, zu warten, abzustellen, zu laden und zu betreiben. Hinzu kommt, dass bei weiter steigenden und anzustrebenden Nutzerzahlen im Wiesbadener ÖPNV von einer nochmals weiter steigenden Zahl an Bussen im Busbestand von ESWE Verkehr auszugehen ist.

Das Dezernat für Umwelt, Grünflächen und Verkehr teilt dieses Prüfergebnis.

Die Umstellung der Busflotte auf emissionsfreie Antriebe wird damit mehr Zeit in Anspruch nehmen als ursprünglich geplant. Auf dem Gelände von ESWE Verkehr an der Gartenfeldstraße ist eine Ladeinfrastruktur mit 96 Ladepunkten für die Solobatteriebusse maximal installiert. Derzeit stellt ESWE Verkehr darüber hinaus vor allem auf dem Parkplatz Salzbachau wie auch im öffentlichen Straßenraum vorübergehend Busse in großer Zahl ab, außerdem eine geringe zweistellige Zahl auf dem ehemaligen Real-Parkplatz. Weitere potenzielle temporäre Abstellmöglichkeiten werden derzeit geprüft und haben durchweg provisorischen Charakter.

Daher wird ESWE Verkehr prüfen, ob neben der stationären Ladung von Bussen auf dem Betriebshof die Teil- oder Zwischenladung an Endhaltestellen ein gangbarer Weg wäre. Hierfür bedarf es neben einer Marktsondierung der Zurverfügungstellung von Teilen der Infrastruktur durch sw netz; eine Prüfung der Möglichkeiten wird derzeit vorgenommen. Das Laden an Endhaltestellen böte den Vorteil, bereits vorhandene Technologien besser nutzen zu können. Bei erfolgreicher Prüfung wäre ab einer entsprechenden Beschlussfassung die Umsetzung binnen zwei bis drei Jahren realistisch, o.g. infrastrukturelle Herausforderungen der Wartung und Instandhaltung aber eingeschlossen.

Im Anschluss an diesen Prozess kann dann eine neue Sondierung des Marktes hinsichtlich der Möglichkeiten zur Anschaffung von Gelenkbussen mit emissionsfreiem Antrieb vorgenommen werden, wenn gleich eine kurz- oder mittelfristige Beschaffung eher unwahrscheinlich ist, was auf eine starke Konkurrenz durch weitere Abnehmer zurückzuführen ist.

Zu empfehlen sind solche ad hoc erfolgenden Großbeschaffungen aus einem weiteren Grund nicht: Mit Ablauf des Lebenszyklus ziehen sie eine ebenso übergroß dimensionierte Ersatzbeschaffung nach sich; mit großer Unsicherheit, ob es dann noch eine Förderung wie heute geben oder überhaupt eine Förderung geben wird.

Eine langfristige Lösung inklusive des Erreichens des Ziels eines emissionsfreien ÖPNV in Wiesbaden kann nur erreicht werden, wenn die Flächenproblematik gelöst wird. Ladeinfrastruktur für eine vollständig emissionsfreie Busflotte kann auf dem bestehenden Gelände nicht umgesetzt werden, zumal der Betriebshof bereits für die aktuelle gemischte Flotte mit mehr als 300 Fahrzeugen zu klein ist. Interne Unterlagen der Fachebene an die alte Geschäftsführung aus dem Jahr 2020 belegen diese Erkenntnis als nicht neu.

Aktuell werden Flächen für weitere Standorte dringend gesucht. Für das Vorhaben sind, auch bei schrittweiser, aufwärtskompatibler Realisierung, rund zehn Jahre zu veranschlagen. Nach aktuellem Stand korrespondiert dieser Zeitrahmen auch mit einer realistischen Umsetzung eines vollständig emissionsfreien ÖPNV in Wiesbaden.

### **I. Auswirkungen der Sitzungsvorlage**

(Angaben zu Zielen, Zielgruppen, Wirkungen/Messgrößen, Quantität, Qualität, Auswirkungen im Konzern auf andere Bereiche, Zeitplan, Erfolgskontrolle)

./.

### **II. Ergänzende Erläuterungen**

(Demografische Entwicklung, Umsetzung Barrierefreiheit, Klimaschutz/Klima-Anpassung, etc.)

./.

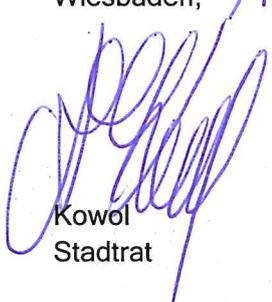
### **III. Geprüfte Alternativen**

(Hier sind die Alternativen darzustellen, welche zwar geprüft wurden, aber nicht zum Zuge kommen sollen)

./.

### **Bestätigung der Dezernent\*innen**

Wiesbaden,  Juni.2022

  
Kowol  
Stadtrat