

Beschlussvorlage

zur Behandlung im **Gemeinderat**

Betreff: **Stadtwerke Tübingen; Elektrobusbeschaffung 2026**

Bezug:

Anlagen:

Beschlussantrag:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, in der Gesellschafterversammlung der Stadtwerke Tübingen GmbH (swt) folgenden Beschluss herbeizuführen:

Die Gesellschafterversammlung weist den Geschäftsführer der swt an, neben den bereits zusätzlich bestellten 9 E-Bussen für die Auslieferung in 2026 nach dem Bundesförderprogramm weitere Zuschüsse

- 0 - 9 Elektro-Gelenkbussen und
- 0 - 2 Elektro-Solobussen

für den Stadtverkehr Tübingen zu bestellen.

Finanzielle Auswirkungen

Mit einem Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung mit der swt würde sich das von der swt zu übernehmende Defizit auf 4 Mio. Euro p.a. für die Sparten Bäder und ÖPNV jeweils begrenzen. Ausgehend vom Defizit der ÖPNV-Sparte der swt im Jahr 2024 in Höhe von rd. 7 Mio. Euro, müssten im Haushalt rd. 3 Mio. Euro p.a. als Zuschuss ab 2026 an die swt eingeplant werden. Dies stellt jedoch die Untergrenze des Zuschusses dar, da hier noch nicht die zusätzlichen Kosten für die geplanten Investitionen enthalten sind. Des Weiteren würde die Finanzierungsvereinbarung noch weitere Einlagen in das Eigenkapital der swt in noch nicht bezifferbaren Höhe vorsehen, die zur Finanzierung der Busse dienen.

Begründung:

1. Anlass / Problemstellung

Der Aufsichtsrat der swt hat in einer Sondersitzung am 23.06.2025 der Gesellschafterversammlung über die weitere Beschaffung von Elektrobussen für den ÖPNV in Tübingen beraten. Im Ergebnis wurde der Gesellschafterversammlung empfohlen, keine weiteren Elektrobusse zu bestellen. Der Aufsichtsrat ist wie die Geschäftsführung den Interessen des Unternehmens verpflichtet und darf keine wirtschaftlich nachteiligen Entscheidungen treffen. Die Gesellschafterversammlung ist an diese Restriktionen nicht gebunden und befugt, solche Entscheidungen herbeizuführen.

Der Oberbürgermeister ist der Vertreter der Stadt in der Gesellschafterversammlung der swt. Der Gemeinderat beauftragt ihn, dort Beschlüsse nach seiner Weisung herbeizuführen.

2. Sachstand

Die swt bereiten seit einigen Jahren die Umstellung der TüBus-Flotte auf alternative Antriebe vor und setzen diese schrittweise um. Wesentlich ist dafür ein vom Bund und vom Land gefördertes Konzept, das die zügige Umstellung eines großen Teils der TüBus-Flotte auf batteriebetriebene Busse vorsieht.

Im Zuge dieses Programms kann die Anschaffung von bis zu 20 weiteren E-Bussen mit 80 % der Mehrkosten der E-Fahrzeuge gegenüber konventionellen Fahrzeugen (Preisstand 2021) gefördert werden. Der Aufsichtsrat hatte in seiner Sitzung vom 10.12.2024 genehmigt, dass die Geschäftsführung der swt bis zu maximal 20 weitere E-Busse aus diesem Förderprogramm abrufen kann. Die Beschlussfassung war an die Bereitstellung weiterer städtischer Mittel geknüpft, durch die die Bilanzrelationen der swt gesichert und die zusätzlich durch die Beschaffung zu erwartenden Verluste verringert werden sollen.

Die Geschäftsführung hat entschieden, aus dem Maximalkontingent von 20 Fahrzeugen 9 Fahrzeuge abzurufen und die Förderung für die verbleibenden 11 Fahrzeuge nicht in Anspruch zu nehmen.

Für eine Beschaffung von keinen weiteren Bussen sprechen aus Sicht der Geschäftsführung folgende Gründe:

1. Mit der Investition in die erforderliche Ladeinfrastruktur für das Laden der zusätzlichen Fahrzeuge konnte bisher nicht begonnen werden, obwohl die Planungen weitgehend abgeschlossen sind, da dem TüBus bis zum heutigen Tage keine verbindliche Förderzusage für die Ladeinfrastruktur vorliegt. Zwar war die Übermittlung des Förderbescheides des Landes bereits zum Beginn des Jahres 2025 zugesagt worden, sie hat sich aber immer wieder verzögert, weil das Land neue und erweiterte Prüfungskriterien festgelegt hat; mittlerweile wird mit der Förderzusage frühestens im Juli 2025 gerechnet. Da sich die Förderung der Ladeinfrastruktur auf 75 % der förderfähigen Kosten beläuft, kann auf sie nicht verzichtet werden. In Summe sollen nahezu 25 Mio. Euro durch das Land bereitgestellt werden, der Eigenanteil der TüBus beträgt knapp 8,5 Mio. Euro. Ob und zu welchem Zeitpunkt überhaupt ein Förderbescheid ergeht, bleibt abzuwarten. Fest steht jedenfalls, dass die Ladeinfrastruktur auf dem ehemaligen Kimmerle Gelän-

de frühestens zum Ende 2027 in Betrieb gehen kann. Ob die beiden weiteren für den Ausbau mit Ladeinfrastruktur vorgesehenen Standorte beim Busbereitstellungsplatz und auf dem Betriebshof der Firma Schnaith noch in 2026 in Betrieb gehen können, ist derzeit noch offen.

2. Die Förderung der Busbeschaffung gilt aber nur für Fahrzeuge, die bis zum Ende 2026 ausgeliefert und beim Fördermittelgeber abgerechnet werden. Die Förderung erfolgt hier über den Bund. Die swt haben versucht den Förderzeitraum über 2026 hinaus zu verlängern, dies wurde jedoch abgelehnt. Auch die Verzögerung des Bescheids über die Förderung der Ladeinfrastruktur wurde nicht als Grund für eine weitere Verlängerung des Förderzeitraums anerkannt.
3. Vorausgesetzt, dass die Ladeinfrastruktur auf dem Schnaith-Betriebshof und dem Busbereitstellungsplatz noch in 2026 fertiggestellt wird, können die bereits bestellten 9 weiteren E-Busse durch die bereits vorhandene und bis 2026 zu errichtende Ladeinfrastruktur noch zuverlässig geladen werden. Für darüberhinausgehende Fahrzeuge wäre zusätzlich der Ausbau der Busabstellanlage Schaffhausenstraße (ehemaliges Autohaus Kimmerle) und die Errichtung entsprechender Ladeinfrastruktur an dieser Stelle erforderlich. Diese kann aber wegen der bereits eingetretenen Verzögerungen frühestens zum Ende 2027 in Betrieb gehen, möglicherweise auch erst zu einem späteren Zeitpunkt. Damit ist bereits heute abzusehen, dass zusätzliche Fahrzeuge über mindestens ein Jahr nicht in einem regulären Betrieb geladen werden könnten. Theoretisch wäre es zwar möglich, die zusätzlichen Fahrzeuge durch Doppelnutzung der vorhandenen Infrastruktur zu laden. Dies wäre aber in jedem Falle mit erheblichen Mehraufwendungen durch den entstehenden Handlingaufwand verbunden. Außerdem ist ungewiss, ob die Lademöglichkeiten beim Busbereitstellungsplatz und auf dem Schnaith-Gelände überhaupt noch in 2026 fertiggestellt werden können. Falls nicht, wäre bereits das Laden der jetzt bestellten 9 Fahrzeuge eine große Herausforderung.
4. Es gibt keine Ankündigung oder Zusage der Stadt, dass die nötigen Einlagen zur Finanzierung der Investitionen sowie die Übernahme des gedeckelten Defizits, die einer Verbesserung der Finanzierungs- und der Ergebnissituation der ÖPNV-Sparte dient, auch tatsächlich geleistet werden könnten. Stattdessen wird jetzt auf die bereits vorher mit Vertrag vom 07.05.2024 vereinbarten Zusagen zur Stärkung der Finanzkraft der swt abgestellt. Für den konkreten Zweck der zusätzlichen Elektrifizierung des ÖPNV waren aber weitere Mittel in Aussicht gestellt und als Bedingung für einen weitergehenden Ausbau der Elektrobusflotte im Aufsichtsratsbeschluss genannt worden, die nunmehr nicht geleistet werden sollen.
5. Eine gesetzliche Verpflichtung zur Beschaffung weiterer E-Busse auf Unternehmensebene besteht für swt mit der Veränderung der gesetzlichen Grundlagen nicht mehr. Durch die Umsetzung der jetzt vorgesehenen Beschaffungen würden die swt bereits eine Quote von rund 45 % an E-Bussen erreichen und wären im Branchenvergleich sehr gut aufgestellt (bundesweiter Durchschnitt Stadtbusse 2024: 9,6 %). Bei den beschlossenen Angebotsverringerungen und einer zu erwartenden Verlängerung der Nutzungszeiten der Fahrzeugflotte sind für die kommenden Jahre voraussichtlich zunächst keine wesentlichen Neubeschaffungen erforderlich.
6. Die Bestellung weiterer E-Busse ist in dem oben dargestellten Zusammenhang zum einen für die swt finanziell nachteilig und zum anderen mit erheblichen weiteren Risiken behaftet, die jeweils durch die Stadt nicht übernommen werden. Die öffentlichen Förderungen für die Beschaffung von Fahrzeugen und die Förderung der Ladeinfrastruktur verringern zwar die Mehrkosten der Elektrobusse gegenüber konventionellen Fahrzeugen.

gen, sie können die Mehrkosten jedoch bei Weitem nicht ausgleichen. Hinzu kommt, dass bis heute keine feste Zusage für die Errichtung der Ladeinfrastruktur vorliegt. In diesem Zusammenhang muss noch beachtet werden, dass die Verluste der Dienstleistungssparten und insbesondere des ÖPNV bereits heute den Umfang übersteigen, der durch die swt nachhaltig abgedeckt werden kann.

Für eine Beschaffung von weiteren 11 Bussen sprechen folgende Gründe:

1. Ohne die weitere Beschaffung würden Fördermittel in beträchtlichem Umfang verloren gehen. Der Bund würde die weiteren Beschaffungen mit in Summe 3,496 Mio. Euro fördern.
2. Die EU-Gesetzgebung verlangt zwei Drittel der Neubeschaffungen als Nullemissionsfahrzeuge. Dass die Landesgesetzgebung dies derzeit so auslegt, dass der Wert nur in Summe erreicht werden muss, aber nicht pro Betrieb, höhlt das Ziel aus, wenn jeder hofft, dass andere tätig werden. Es ist zu befürchten, dass jetzt nicht beschaffte Busse später ohne Förderung und damit teurer angeschafft werden müssen.
3. Das Laden der Fahrzeuge wäre auch bei 11 weiteren Bussen für eine Übergangszeit im Schichtbetrieb möglich. Das Risiko, den Schichtbetrieb nicht nachhaltig gewährleisten zu können, wird als gering eingestuft. Für eine gewisse Zeit wäre auch hinzunehmen, Busse am Tag zu laden und in einem rollierenden System durch zu tauschen, so dass jeder Elektrobus alle vier Tage nicht gefahren werden kann.
4. Es ist wichtig, die E-Mobilität auf lokaler Ebene im ÖPNV voranzubringen. Die Stadt und die Stadtwerke haben eine Vorbildfunktion, die eine schnellstmögliche Umstellung auf E-Mobilität auch im Hinblick auf das Klimaschutzkonzept der Stadt erfordert. Die kurzfristigen finanziellen Nachteile könnten sich mittelfristig wegen der Förderkulisse in einen Vorteil verwandeln.
5. Die Stadt hat sich als Gesellschafterin zu schmerzhaften Einschnitten im Leistungsangebot des TüBus bereit erklärt, um die notwendige Verringerung des Defizits im Stadtverkehr zu unterstützen. Dies war in diesem Umfang zum Zeitpunkt der Beschlussfassung über die Randbedingungen zur Beschaffung der E-Busflotte nicht bekannt und kompensiert derzeit nicht zusätzlich zur Verfügung stehende Mittel der Stadt, zumal es sich um eine dauerhafte Entlastung handelt.
6. Im Stadtverkehr sind Elektrobusse im Hinblick auf Lärm und Abgase ein großer Fortschritt für die Anwohner. In vielen Wohnstraßen ist der Effekt weitaus größer als Tempo 30 für PKW. Daher sollte die Chance, hier rasch zu weiteren Verbesserungen zu kommen, nicht vertan werden.

Damit die swt die Bestellung der Busse beim Hersteller zeitnah vornehmen kann, muss ein Beschluss der Gesellschafterversammlung vorliegen. Wird einer Bestellung von weiteren Elektrobusen zugestimmt, muss die Stadt mit der swt eine entsprechende Finanzierungsvereinbarung abschließen, damit die Finanzierung der Busse gewährleistet ist.

3. Vorschlag der Verwaltung

Die Verwaltung schlägt vor weitere

- 0 - 9 Elektro-Gelenkbussen und
- 0 - 2 Elektro-Solobussen

für den Stadtverkehr Tübingen zu bestellen.

4. Lösungsvarianten

Der Gemeinderat folgt der Beschlussempfehlung des Aufsichtsrats und beauftragt den Oberbürgermeister in der Gesellschafterversammlung den Beschluss herbeizuführen, dass keine weiteren Elektrobusse angeschafft werden oder er beschließt die Beschaffung einer anderen Anzahl von Bussen in den vorgeschlagenen Bandbreiten.

5. Klimarelevanz

Die Anschaffung weiterer Elektrobusse unterstützt das Klimaschutzkonzept der Stadt.