



über
Herrn Oberbürgermeister 137
Gert-Uwe Mende 29.4.

Der Magistrat

Dezernat für Umwelt,
Grünflächen und Verkehr

Stadtrat Andreas Kowol

über
Magistrat

und
Herrn Dr. Gerhard Obermayr
Stadtverordnetenvorsteher

an die Fraktion BLW/ULW/BIG

26. April 2022

Anfrage der BLW/ULW/BIG- Fraktion vom 14.02.2022, Nr. 53 nach § 45 der
Geschäftsordnung der Stadtverordnetenversammlung
SV-Nr.: 22-V-05-0018

Einlagerung von umgerüsteten Dieselmotoren

2019 verkündete ESWE Verkehr seine Vision von einem komplett emissionsfreien Verkehr. Das Unternehmen wollte neben Elektromobilität auch bei den Dieselmotoren die modernste Technologie nutzen und setzte deshalb auf Umrüstung der vorhandenen Busse. Es sollten mit Förderung vom Bund 99 Dieselmotoren von Schadstoff-Klasse EURO IV und V auf EURO VI Norm nachgerüstet werden.

„Diese im Rahmen der Sofortmaßnahmen beschlossene Abgasfilternachrüstung wird die Stickoxid-Emissionen signifikant senken, bis im Herbst dann erstmalig batteriebetriebene Busse auf Wiesbadens Straßen eingesetzt werden können“, betont Andreas Kowol als Verkehrsdezernent der Landeshauptstadt Wiesbaden und Aufsichtsratsvorsitzender der ESWE Verkehr die Notwendigkeit dieser Maßnahme.

Die gesamte Maßnahme sollte ca. 1,5 Mio Euro kosten, das Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur unterstützte diese Umrüstung mit Fördermitteln in Höhe von ca. 1,23 Mio. Euro. Bis zum Jahresende 2019 sollte das Projekt abgeschlossen sein. Auflage für die Förderung durch das Bundesministerium war, dass die umgerüsteten Busse für mindestens vier Jahre im Einsatz bleiben.

Seit Sommer letzten Jahres werden laut unseren Informationen einige der auf Euro-6-Norm ertüchtigten Zweiachser nicht mehr eingesetzt, allerdings wohl nicht aus technischen Gründen.

Diese stillgelegten Busse könnte ESWE gewinnbringend verkaufen, stattdessen sind sie laut unseren Informationen auf dem Gelände der Entsorgungsbetriebe (ELW) am Unteren Zwerchweg abgestellt.

Der Grund sei, laut Auskunft eines ESWE Mitarbeiters, dass man die Busse mindestens vier Jahre im Bestand halten müsse, um die Subventionen für die Umrüstung nicht zu gefährden. Der Mitarbeiter berichtet weiter, dass es sich um etwa 10 bis 15 Busse handeln dürfte, die Fahrzeuge 226, 227, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 238 würden seit Monaten nicht mehr eingesetzt. Weiter meint der ESWE-Mitarbeiter: „Es können durchaus mehr sein“. Da im Laufe des Jahres weitere Elektrobusse geliefert werden sollen könnten noch mehr umgerüstete Dieselsebusse aus dem Verkehr gezogen werden. Für all diese Busse wurden Fördermittel vom Bund bezahlt.

Schon 2019 war bekannt, dass ESWE bis 2022 auf Elektrobusse umrüsten möchte. Warum also noch die geförderte Umrüstung der Dieselsebusse, die laut Förderrichtlinien noch mindestens vier Jahre in Betrieb sein müssten, um die Förderung nicht zu verlieren? Für nutzlos abgestellte Busse werden offenbar hier Fördermittel vom Bund kassiert. In diesem Zusammenhang ermittelt laut unseren Informationen bereits die Staatsanwaltschaft.

Wir bitten den Magistrat daher folgende Fragen zu beantworten:

1. Wie viele auf EURO VI umgerüstete Dieselsebusse gibt es derzeit bei ESWE Verkehr und wie viele davon werden derzeit noch genutzt?
2. Ist dem Magistrat bekannt, dass eine größere Anzahl auf Euro VI umgerüstete Dieselsebusse von ESWE Verkehr eingelagert wurden anstatt sie weiter zu nutzen?
3. Ist dem Magistrat der Grund für die Einlagerung der Busse bekannt?
4. Wie hoch ist der Wertverlust pro Jahr pro eingelagertem Bus?
5. Welchen Erlös könnte ESWE Verkehr derzeit mit dem Verkauf der nicht mehr genutzten Dieselsebusse erzielen?
6. Wer hat die Anweisung gegeben die Busse einzulagern anstatt sie zu verkaufen?
7. Müsste ESWE Verkehr, wenn die umgerüsteten Busse nicht, wie in den Förderrichtlinien festgelegt, vier Jahre genutzt werden, Fördergelder an den Bund zurückbezahlen? Wenn ja wieviel?
8. Wie beurteilt der Magistrat den Vermögensschaden, der ESWE durch das Einlagern statt Verkaufen oder die Nutzung der Busse entsteht?
9. Ist dem Magistrat bekannt, dass eine Strafanzeige gegen Herrn Stadtrat Andreas Kowol und Verantwortliche bei ESWE Verkehr wegen Betrug und Untreue bei der Staatsanwaltschaft Wiesbaden eingereicht wurde?

Die Fragen 1 bis 8 beantwortet ESWE Verkehr wie folgt:

Zu 1: ESWE Verkehr hat 98 auf EURO VI umgerüstete Fahrzeuge. Um die durch den Aufbau der Ladeinfrastruktur sowie den Abriss des Busports verschärften Platzprobleme auf dem Betriebshof der ESWE Verkehr zu kompensieren, waren seit Herbst des vergangenen Jahres bis zu 16 Fahrzeuge zeitweise auf dem Betriebsgelände der Entsorgungsbetriebe Wiesbaden abgestellt. Davon waren auch Fahrzeuge mit nachgerüsteten Dieselpartikelfiltern betroffen.

Bis auf derzeit drei Fahrzeuge wurden alle Busse wieder zurückgeholt und werden regelmäßig im Wiesbadener Liniennetz eingesetzt. Die verbliebenen drei Busse werden wir nach komplett erfolgtem Rückbau des Busports voraussichtlich ab dem 29. April 2022 wieder im Linienverkehr einsetzen können.

Zu 2 und 3: Im Frühjahr 2021 kam es zu einem Rückruf der bei ESWE Verkehr seinerzeit im Einsatz befindlichen Mercedes eCitaro wegen eines erforderlichen Akku-Austausches. Das Fahrplanangebot konnte seinerzeit aufgrund des Einsatzes von Dieselnissen ohne gravierende Auswirkungen kompensiert werden. Infolgedessen wurde zwischen der ehemaligen Geschäftsführung der ESWE Verkehr und dem Dezernat für Umwelt, Grünflächen und Verkehr abgestimmt, dass bis auf weiteres eine erhöhte Dieselniss-Reserve gehalten wird.

Darüber hinaus wäre es kontraproduktiv, derzeit vorhandene einsatzfähige Dieselnisse zu verkaufen und im Zuge von bereits beschlossenen Angebotsausweitungen (z.B. Beschluss Nr. 0343 der Wiesbadener Stadtverordnetenversammlung vom 15. Juli 2021 - Eine Buslinie für den Wiesbadener Osten) neue Busse zur Erbringung der benötigten Verkehrsleistung zu erwerben.

Ein weiterer Grund für die Auslagerung der Busse war - vgl. Punkt 1 - der verschärfte Platzmangel bei ESWE Verkehr, der durch die Demontage des Dachs auf dem Busport verursacht worden war, die aber Auflage für die Betriebserlaubnis der darunter befindlichen Ladeinfrastruktur war. Im Rahmen der gesamten Baumaßnahmen - beginnend mit dem Aufbau der Ladeinfrastruktur bis hin zum Rückbau des Dachs samt Photovoltaikanlage und somit letztlich des gesamten Busports - war es erforderlich, einen Teil des Fuhrparks auszulagern, um die Abstellengpässe zu kompensieren.

Die allgemeine Platzproblematik bei ESWE Verkehr besteht weiterhin und wird sich mit einer Ausweitung des Fuhrparks noch erhöhen.

Zu 4: Der Gesellschaft entsteht kein Wertverlust an den Fahrzeugen. Die Busse der ESWE Verkehr werden linear abgeschrieben und unterliegen somit keiner kilometerabhängigen Wertminderung.

Zu 5: Ein Verkaufserlös je Alt-Fahrzeug ist in der Regel sehr abhängig von der schwankenden Marktsituation für Altfahrzeuge. Die Nachfrage nach Gebrauchtfahrzeugen im Busbereich wird maßgeblich beeinflusst von individuellen Prämissen, wie z. B. Fahrzeugalter, Fahrzeugtyp und Kilometerleistung. Auch die Fahrzeugausstattung spielt eine wichtige Rolle.

In den zurückliegenden Jahren konnte ESWE Verkehr Verkaufserlöse zw. 4,5 und 20 T€ für Altfahrzeuge (ab 12 Jahren) erzielen. Diese Fahrzeuge wären aber bereits vollständig abgeschrieben und somit konnten hieraus Erlöse aus Anlagenabgang erwirtschaftet werden. Die in dieser Anfrage thematisierten Dieselfahrzeuge sind noch nicht vollständig abgeschrieben und müssen daher wirtschaftlich anders betrachtet werden. Einschätzungen zu diesen Busgenerationen prognostizieren, dass bei einem Verkauf dieser Fahrzeuge kein Erlös aus Anlagenabgang erwirtschaftet werden kann. Je nach Fahrzeugalter ist sogar ein Verlust aus Anlagenabgang nicht auszuschließen.

Zu 6: Die auf dem Betriebshof der Entsorgungsbetriebe Wiesbaden geparkten Busse wurden nicht eingelagert, sondern dort zur Kompensation der verschärften Platzprobleme auf dem Betriebshof der ESWE Verkehr temporär abgestellt.

Zu 7: Es wurde durch den zuständigen Geschäftsbereich bei ESWE Verkehr geprüft, ob überhaupt die Möglichkeit besteht, einzelne oder mehrere Fahrzeuge aus dem Förderverfahren Dieselfilternachrüstung zu verkaufen / veräußern. Die Geschäftsführung beabsichtigte mit dieser Prüfung vorbereitet zu sein, falls durch eine entsprechende Entscheidung der Verkauf oder eine andere Form der betriebsfernen Nutzung eine sinnvolle Option darstellt. Diese Prüfung ergab, dass es sich hierbei um einen Verstoß gegen die Förderauflagen handeln würde und die vollständige Rückzahlung der Fördermittel aus dem Förderverfahren zu befürchten. Im Falle eines Widerrufs des Förderbescheides müssten 1.214.808 € zurückbezahlt werden.

Zu 8: Bei der Annahme, dass hier ein Vermögensschaden entstanden sei, handelt es sich um Fehleinschätzung der Rathausfraktion BLW/ULW/BIG.

Frage 9: Davon habe ich in der Zeitung gelesen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'J. P. K...' with a stylized flourish at the end.