

Datum: 07.09.2026
TB II 9686-230

Vorlage zur Sitzung des Verwaltungsrates

Sitzungstag: 23.09.2026	TOP: I.9	Drucksache-Nr. 2026/EUV/030
--	---------------------------	--

☒ **Öffentliche Sitzung**☐ **Nichtöffentliche Sitzung**

Beratungsfolge	Datum	TOP-Nr.
Verwaltungsrat EUV	23.09.2026	9

Betreff:

Sachstandsbericht zur "Einführung von HVO 100 zur klimafreundlichen Betankung kommunaler Fahrzeuge in Castrop-Rauxel"

**Finanzielle Auswirkungen
gem. Wirtschaftsplan**☐ **ja**

Gesamtkosten	€
---------------------	----------

☐ **nein**

Förderung	€
------------------	----------

Beschlussvorschlag:

Der Verwaltungsrat nimmt den Bericht zum o.a. Antrag der CDU vom 22.05.2026 zur Kenntnis.

Brigadski

Weskamp

Sachverhalt:

Mit Antrag vom 22.05.2026 der CDU-Fraktion und entsprechender Beschlussfassung im Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität, im Rat der Stadt sowie im Verwaltungsrat des EUV Stadtbetriebes wird ebendieser beauftragt, darzustellen:

- in welchem Umfang derzeit Fahrzeuge des kommunalen Fuhrparks mit Dieselmotoren betrieben werden,
- welche technischen Voraussetzungen für den Einsatz von HVO 100 bei den vorhandenen Fahrzeugen gegeben sind,
- welche Möglichkeiten zur Beschaffung und Nutzung von HVO 100 (z.B. über bestehende oder neu zu errichtende Tankinfrastruktur) in Castrop-Rauxel bestehen,
- welche ökologischen und wirtschaftlichen Effekte durch eine Umstellung auf HVO 100 erzielt werden können.

Bezugnehmend auf bereits in der Vergangenheit erfolgte Berichterstattungen zu diesen bzw. vergleichbaren Themen (vgl. u.a. Verwaltungsratssitzung vom 18.06.2024, hier: TOP I.5, Drucksache-Nr. 2024/EUV/017) ergeht folgender aktualisierter Sachstandsbericht:

Grundsätzlich wird bei den weiteren Ausführungen unter dem Begriff „kommunaler Fuhrpark“ lediglich die in den originären Einsatzbereichen des EUV Stadtbetriebes genutzten Fahrzeuge betrachtet. Diese umfassen insb. die Bereiche Abfallwirtschaft, Straßenreinigung, Winterdienst, kommunale Infrastruktur, Stadtentwässerung, Gewässerunterhaltung, Stadtgrün sowie das Friedhofswesen. Fahrzeuge, die gem. Flottenmanagementvertrag den Fachbereichen der Stadtverwaltung zur Verfügung gestellt werden, sind indes kein Bestandteil dieser Ausführungen.

Demnach werden derzeit ca. 130 Fahrzeuge für die unterschiedlichen Aufgabenzwecke vorgehalten. Hierunter fallen neben dem Gros der Nutzfahrzeuge – auch Traktoren/ Geräteträger, Aufsitzrasenmäher – nachrangig auch herkömmliche Personenkraftwagen für Dienstfahrten der Verwaltungsmitarbeitenden (insgesamt 18). Während im Bereich der Personenkraftwagen zwischenzeitlich sukzessiv 12 batterieelektrische Fahrzeuge eingeführt werden konnten, werden im Bereich der Nutzfahrzeuge überwiegend dieselmotriebene Fahrzeuge eingesetzt, d.h. im Detail:

Nutzfahrzeuge:

- | | |
|--|-----|
| - Diesel: | 102 |
| - Benzin bzw. in Kombination mit Erdgas: | 5 |
| - batterieelektrisch: | 9 |

Personenkraftfahrzeuge:

- | |
|----|
| 1 |
| 5 |
| 12 |

Für die dieselbetriebenen Fahrzeuge wird im Rahmen eines bestehenden Dienstleistungsvertrages auf eine für Flottenlösungen ausgerichtete Tankstelle in unmittelbarer Nähe zum Betriebshof zurückgegriffen. Wenngleich der verantwortliche Dienstleister bereits in der weiteren Umgebung bestehende Tankinfrastruktur modernisiert und in diesem Zuge HVO 100 eingeführt hat, bestehen für den Standort Castrop-Rauxel derzeit keine konkreten Planungen bzw. Umsetzungen. Als potentieller Abnehmer von HVO 100 hat der EUV Stadtbetrieb, auch in jüngerer Vergangenheit, sein Interesse mehrfach bekundet. Für den überwiegenden Teil der dieselbetriebenen Fahrzeuge wäre eine Umstellung auf HVO 100 grds. möglich.

Ein kurzfristiges Ausweichen auf eine öffentliche Tankstelleninfrastruktur außerhalb der Zuständigkeit des derzeitigen Dienstleisters in Nachbarstädten wie Herne erscheint nicht zielführend. Da dorthin kein regulärer Betriebs- oder Transitverkehr besteht, würde die Betankung zusätzliche Fahrtstrecken, Zeitaufwände und organisatorische Anpassungen verursachen. Daneben würden durch die hierdurch entstehenden zusätzlichen Kraftstoffverbräuche, zusätzliche Fahrtzeiten sowie zusätzliche Fahrzeugemissionen ein Teil der angestrebten Klimawirkung wieder reduziert.

Eine Bewertung der wirtschaftlichen Folgen sind a.h.S. derzeit nicht zielführend zu ermitteln. Weiterhin befindet sich der Markt für HVO 100 in einer Entwicklungsphase. Es bestehen Risiken wie schwankende Preisentwicklungen und somit erschwerte Kostenkalkulationen bzw. langfristige Wirtschaftlichkeitsbewertungen. Weitere mögliche Risiken sind die Abhängigkeit von regional verfügbaren Anbietern (sofern überhaupt verfügbar) sowie Veränderungen von Förder- oder Regulierungsbedingungen.

Insofern erscheint es derzeit sinnvoll, die weitere Entwicklung des HVO 100-Marktes, der regionalen Versorgungsinfrastruktur sowie alternativer Antriebstechnologien weiterhin aufmerksam und ergebnisoffen zu beobachten, um zukünftige Handlungsoptionen flexibel bewerten zu können. Aktuell wird kein kurzfristiger Umsetzungsvorteil gesehen.

Weiterer Bericht in der Sitzung.