

- sowie Übersendung der **Beschlussvorlage** in Kopie als pdf per mail.

3. Konkreter Prüf- und Handlungsauftrag

Ich rege an,

- das Ergebnis nach Abschluss des Verfahrens **schriftlich** mitgeteilt und im Kreistagsinformationssystem veröffentlicht wird.

Ich bitte um eine schriftliche Eingangsbestätigung...kann per mail erfolgen.

Mit freundlichen Grüßen

 Fleddermann

Bürgeranregung gemäß § 21 GO NRW

Betreff:

Auswirkungen der Umstellung auf batterieelektrische Busse (VKU) auf den ÖPNV im Kreis Unna und in der Stadt Kamen- Beschlußfassung zur Kostenminimierung und Schutz des Haushaltes vor massivem Defizit in Folgejahren.

Sehr geehrter Herr Löhr, Landrat,
sehr geehrte Damen und Herren,

die Verkehrsgesellschaft Kreis Unna (VKU) stellt ihre Busflotte auf batterieelektrische Fahrzeuge um. Diese technologische Umstellung ist mit erheblichen Investitionen in Fahrzeuge, Ladeinfrastruktur, Betriebshöfe und Wartungstechnik verbunden.

In diesem Zusammenhang bitte ich um Beschluß zu einer Aussetzung der vollumfängliche Umstellung auf E-Busse und Auskunft zu den finanziellen Auswirkungen auf die Stadt Kamen, den Kreis Unna und die Fahrgäste.

Zumindest ist über einen Stopp der E-Bus-Bestellungen und einem Mischbetrieb Diesel/E-Busse aufgrund der Haushaltssituation basierend und aus den folgenden Darstellungen Beschluß zu fassen.

Ich bitte die Verwaltung hierzu auch um die Beantwortung der themenbezogenen Fragen, die die Notwendigkeit des Haushaltsschutzes dokumentieren und im Rat einen Beschluß zu fassen, der wie im letzten Absatz begründet ist.

1. Kosten- und Investitionsrahmen

1.1. Welche Gesamtinvestitionen fallen der VKU im Rahmen der Umstellung auf E-Busse bis zum Jahr 2030 voraussichtlich an (Fahrzeuge, Ladeinfrastruktur, Netzanschlüsse, Umbauten an Betriebshöfen)?

1.2. Wie verteilen sich diese Kosten auf Fördermittel (Bund/Land/EU) und auf Eigenanteile der VKU sowie der Gesellschafter (Kreis und Kommunen)?

2. Finanzielle Belastung für Stadt Kamen und Kreis Unna

2.1. In welcher Höhe entsteht der Stadt Kamen über die Kreisumlage bzw. über direkte Kostenbeteiligungen ein zusätzlicher Finanzierungsbedarf infolge der E-Bus-Umstellung?

2.2. Welche Mehrkosten entstehen dem Kreis Unna, und in welchem Umfang sind diese über Umlagen, Zuschüsse oder andere Finanzierungsinstrumente zu decken?

3. Auswirkungen auf Ticketpreise

3.1. Liegen der Verwaltung aktuelle Informationen der VKU vor, ob und in welchem Umfang steigende Investitions- und Betriebskosten zu Erhöhungen der Ticketpreise führen werden?

3.2. Welche Maßnahmen plant der Kreis oder die Stadt Kamen, um mögliche Mehrbelastungen für Fahrgäste zu begrenzen oder auszugleichen?

Der Haushalt-Plan 2026 sieht keine Einsparungen im Bereich globaler Minderaufwand vor.

4. Wirtschaftlichkeit und langfristige Einsparungen

4.1. Ab welchem Zeitraum erwartet die VKU, dass niedrigere Energie- und Wartungskosten die höheren Anschaffungs- und Infrastrukturkosten teilweise oder vollständig kompensieren?

4.2. Liegen Wirtschaftlichkeitsberechnungen oder Szenarien vor, die den Break-Even-Point der Gesamtinvestition darstellen?

Eine Amortisationsrechnung mit Szenarienabbildungen liegt in Form einer Excel-Tabelle bereit. Siehe unten.

5. Auswirkungen auf die Mobilitätsqualität

5.1. Wie bewertet die Verwaltung die Tatsache, dass Fahrgästen durch den Antriebstechnologiewechsel kein unmittelbarer Komfort- oder Nutzungsmehrwert entsteht, gleichzeitig aber durch mögliche Ticketpreiserhöhungen eine finanzielle Mehrbelastung eintreten kann?

Die Mobilitätsqualität ist für den Fahrgast identisch, egal ob der Bus elektrisch oder dieselbetrieben ist.


Für den Nutzer ist das Hauptziel, zuverlässig von A nach B zu kommen.

Und genau unter diesem Gesichtspunkt ist der Unterschied zwischen E-Bus und Diesel für den Fahrgast sehr gering oder praktisch irrelevant.

Begründung:

Die Umstellung auf E-Busse stellt einen wesentlichen Bestandteil der ideologiegeprägten auf die Kommunen heruntergebrochene Klimastrategie dar. Zugleich verursacht sie hohe Investitionen, deren Finanzierung u.a. starke defizitäre Auswirkungen auf den städtischen Haushalt, den Kreis Unna und die Nutzerinnen und Nutzer des ÖPNV haben kann...schon hat.. Aus Gründen der Haushaltsklarheit und Transparenz ist eine belastbare Darstellung der kurz-, mittel- und langfristigen finanziellen Folgen erforderlich...und Beschluß zu zumindest einem Stopp zusätzlicher Bestellungen von E-Bussen und einem Mischbetrieb Diesel/E-Busse mit dem Ziel des Schutzes des Haushaltes für 2026 und folgende Jahre zu fassen.....denn die Haushaltslage ist im Rückblick und im forward-Blick alarmierend.

Mit freundlichen Grüßen

 Fleddermann

22.11.25

**Umstellung auf E-Busse
Amortisationsrechnung Szenarien-
Darstellung**

diesel_price €/L	infra_cost_per_bus €	battery_replacement_included	battery_replacement_cost €	extra_invest_per_bus €	annual_km_per_bus
1,75	0	FALSCH	0	225000	43455,5
1,75	0	WAHR	100000	325000	43455,5
1,75	20000	FALSCH	0	245000	43455,5
1,75	20000	WAHR	100000	345000	43455,5
1,75	50000	FALSCH	0	275000	43455,5
1,75	50000	WAHR	100000	375000	43455,5
1,75	100000	FALSCH	0	325000	43455,5
1,75	100000	WAHR	100000	425000	43455,5
2	0	FALSCH	0	225000	43455,5
2	0	WAHR	100000	325000	43455,5
2	20000	FALSCH	0	245000	43455,5
2	20000	WAHR	100000	345000	43455,5
2	50000	FALSCH	0	275000	43455,5
2	50000	WAHR	100000	375000	43455,5
2	100000	FALSCH	0	325000	43455,5
2	100000	WAHR	100000	425000	43455,5
2,5	0	FALSCH	0	225000	43455,5
2,5	0	WAHR	100000	325000	43455,5
2,5	20000	FALSCH	0	245000	43455,5
2,5	20000	WAHR	100000	345000	43455,5
2,5	50000	FALSCH	0	275000	43455,5
2,5	50000	WAHR	100000	375000	43455,5
2,5	100000	FALSCH	0	325000	43455,5
2,5	100000	WAHR	100000	425000	43455,5
Preisvarianten €/L	Infrastr. Kosten je Bus		Batterie-Ersetzung – Kosten		jährl. KM je Bus

Diesel or									
electric_cost_per_k m_€	energy_saving_per_k m_€	maintenance_ saving_per_k m_€	total_saving_ per_km_€	Amortisat io	payback_y ears	fleet_extra_investm ent_€	fleet_an nual_sa vings_€	fleet_payback_yea rs	
0,36	0,34	0,05	0,39	16947,64	13,28	42.975.000 €	3237000	13,28	
0,36	0,34	0,05	0,39	16947,64	19,18	62.075.000 €	3237000	19,18	
0,36	0,34	0,05	0,39	16947,64	14,46	46.795.000 €	3237000	14,46	
0,36	0,34	0,05	0,39	16947,64	20,36	65.895.000 €	3237000	20,36	
0,36	0,34	0,05	0,39	16947,64	16,23	52.525.000 €	3237000	16,23	
0,36	0,34	0,05	0,39	16947,64	22,13	71.625.000 €	3237000	22,13	
0,36	0,34	0,05	0,39	16947,64	19,18	62.075.000 €	3237000	19,18	
0,36	0,34	0,05	0,39	16947,64	25,08	81.175.000 €	3237000	25,08	
0,36		0,05	0,49	21293,19	10,57	42.975.000 €	4067000	10,57	
0,36	0,44	0,05	0,49	21293,19	15,26	62.075.000 €	4067000	15,26	
0,36	0,44	0,05	0,49	21293,19	11,51	46.795.000 €	4067000	11,51	
0,36	0,44	0,05	0,49	21293,19	16,2	65.895.000 €	4067000	16,2	
								12,91	
0,36	0,44	0,05	0,49	21293,19	12,91	52.525.000 €	4067000		
0,36	0,44	0,05	0,49	21293,19	17,61	71.625.000 €	4067000	17,61	
0,36	0,44	0,05	0,49	21293,19	15,26	62.075.000 €	4067000	15,26	
0,36	0,44	0,05	0,49	21293,19	19,96	81.175.000 €	4067000	19,96	
0,36	0,64	0,05	0,69	29984,29	7,5	42.975.000 €	5727000	7,5	
0,36	0,64	0,05	0,69	29984,29	10,84	62.075.000 €	5727000	10,84	

diesel electric_cost_per_k m_€	energy_saving_per_k m_€	maintenance_ saving_per_k m_€	total_saving_ per_km_€	Amortisat io	payback_y ears	fleet_extra_investm ent_€	fleet_an nual_sa vings_€	fleet_payback_yea rs
0,36	0,64	0,05	0,69	29984,29	8,17	46.795.000 €	5727000	8,17
0,36	0,64	0,05	0,69	29984,29	11,51	65.895.000 €	5727000	11,51
0,36	0,64	0,05	0,69	29984,29	9,17	52.525.000 €	5727000	9,17
0,36	0,64	0,05	0,69	29984,29	12,51	71.625.000 €	5727000	12,51
0,36	0,64	0,05	0,69	29984,29	10,84	62.075.000 €	5727000	10,84
0,36	0,64	0,05	0,69	29984,29	14,17	81.175.000 €	5727000	14,17

p.a.

Die Tabelle enthält:

- **Anschaffungskosten Dieselbus vs. E-Bus**
- **Energie- und Wartungskosten**
- **jährliche Gesamtkosten**
- **Einsparungen des E-Busses**
- **automatische Berechnung der Amortisationsdauer**