



Niederschrift

46. Plenarsitzung Gemeinderat
23. Januar 2018, 15:30 Uhr
öffentlich
Bürgersaal, Rathaus Marktplatz
Vorsitzender: Oberbürgermeister Dr. Frank Mentrup

17.

Punkt 17 der Tagesordnung: Umstellung auf E- und Gasantrieb – Modernisierung der städtischen Busflotte mit Mitteln aus dem Mobilitätsfonds des Bundes

Antrag: KULT

Vorlage: 2017/0779

Beschluss:

Einverstanden mit der Stellungnahme der Verwaltung

Abstimmungsergebnis:

keine Abstimmung

Der Vorsitzende ruft Tagesordnungspunkt 17 zur Behandlung auf und verweist auf die vorliegende Stellungnahme der Verwaltung.

Stadtrat Lancier (KULT): Unser Antrag ist entstanden aus der Diskussion um die Dieselantriebe in Deutschland, was insgesamt schon relativ lange hochkocht. Grundsätzlich ist unser Antrieb gewesen, dass der Dieselantrieb der Umwelt Schaden zufügt, und dass das insbesondere in städtischen Gebieten ein Zustand ist, den man vermeiden möchte.

Jetzt ist es so, dass wir in Karlsruhe zum Einen einen hohen Anteil des Verkehrs schon mit Straßenbahnen haben und damit natürlich abgasneutral, zumindest was den Entstehungsort der Abgase betrifft, sind, und zum Anderen, dass wir auch andere Mobilitätsformen stark fördern. Gerade der Fahrradbetrieb in Karlsruhe hat doch sehr stark zugenommen. Auch das ist abgasfrei, wenn man von den Fahrenden selber etwas absieht. Aber das bedeutet, dass wir für den entsprechenden Fördertopf nicht in Frage kommen, weil unsere NO_x-Werte in der Stadt erfreulicherweise die Grenzwerte noch nicht so überschreiten, dass das zu einer Förderfähigkeit führt. Das ist allerdings nur der momentane Stand. Die Luftwerte in der Stadt sind nicht unbedingt so, dass wir das auf Dauer als gegeben hinnehmen können. Wir hoffen daher, dass ein Zugriff auf diese entsprechenden Fördermittel für die Stadt Karlsruhe auch irgendwann erfolgreich ist.

Das ist natürlich umso erfolgreicher, je besser wir darauf vorbereitet sind. Das ist die Intention unseres Antrags. Wir wollen, dass wir von der Stadt aus direkt eine entsprechende Argumentation verfügbar haben, um auf diese Dinge zugreifen zu können. Wir hatten bei den Radschnellwegen das Problem, dass wir noch nicht so weit sind, dass diese Dinge schon vorbereitet sind, wo die entsprechenden Förderbeträge da sind. Da das immer nach dem Windhundprinzip verläuft, ist es wichtig, an der Stelle schon einen Blick darauf geworfen zu haben. Außerdem wird uns in der Antwort auch mitgeteilt, dass eine kurzfristige Umrüstung der Busflotte auf Elektroantrieb oder alternative Antriebe mit sehr hohen Investitionskosten verbunden wäre. Nun haben wir in unserem Antrag aber auch aus dem Grund heraus schon die sukzessive Umsetzung gefordert. Es soll nicht die komplette Flotte auf einen Schlag ausgetauscht werden. Außerdem gibt es andere Beispiele in Deutschland von Städten, in denen eine solche Umstellung bereits läuft, ob das jetzt Augsburg ist, die ihre gesamte Busflotte auf einen Schlag auf Elektro umstellen, die sind auch am weitesten damit, oder ob das jetzt aktuell die Stadt Wiesbaden ist, deren Abgaswerte meiner Information nach auch nicht über die Grenzen hinaus gehen und die das aus eigenem Antrieb heraus machen.

Wir brauchen eine entsprechende Vorbereitung auf die Zukunft. Wir möchten in der Zukunft in der Stadt umweltfreundliche Verkehre haben. Nebeneffekt der Geschichte ist auch, dass sie lärmarm sind, d. h. es erhöht auch die Lebensqualität in der Stadt. Aus dem Grund haben wir unseren Antrag in dieser Form gestellt. Es soll geprüft werden, es soll ein Konzept bereitstehen. Dafür werben hier mit unserem Antrag.

Stadtrat Maier (CDU): Man kann über den Sinn oder Unsinn der Kampagne gegen den Diesel sicherlich trefflich streiten. Aber um das geht es heute bei diesem Antrag nicht. Ein kurzfristiger Austausch der Busflotte, das hat auch der Antragsteller gerade in seinem Redebeitrag schon erwähnt, ist sicherlich nicht realistisch und muss auch mit Fingerspitzengefühl und mit Augenmaß betrieben werden. Ich glaube, beides hat die VBK. Dass die Sondermittel des Bundes für Karlsruhe nicht nutzbar sind, hätte der Antragsteller im Vorfeld sicherlich selbst prüfen können. Aber auch das ist jetzt nicht ganz so schlimm. Die CDU vertraut im Weiteren der VBK und deren Sachverstand, dass sie den Fahrzeugpark zukünftig zukunftsorientiert aufstellt und das Ganze in einem sukzessiven Prozess auch schon in den letzten Jahren angegangen hat. Von daher wünschen wir Ihnen für diesen Prozess weiterhin viel Erfolg.

Stadtrat Dr. Fechler (SPD): Grundsätzlich können wir uns dem Gesagten vom Kollegen Maier anschließen. Die Modernisierung von Busflotten, eine Umstellung von Diesel auf E-Mobilität bzw. Gasantrieb, ist grundsätzlich gut und richtig. Aber die Rahmenbedingungen müssen stimmen. In dem Fall, bezogen auf die Stadt Karlsruhe, stimmen die Rahmenbedingungen nicht. Die Förderkriterien werden nicht erfüllt. Sozusagen ist Karlsruhe zu sauber.

Wenn ich jetzt anfangs, einen Vorratsbeschluss zu fassen, dann kann ich beim nächsten wieder einen Vorratsbeschluss fassen. Wegweisend ist das aus Sicht meiner Fraktion nicht. Es wird umgestellt. Die VBK hat das Thema im Blick. Es wurde auch in der Antwort der Verwaltung hinreichend dargelegt, warum eine Umstellung auf Gas nicht sinnvoll ist, weil einfach eine Infrastruktur notwendig ist, die momentan nicht vorhanden ist bzw., die nur mit entsprechenden Kosten aufgebaut werden kann. Die VBK hat bekanntlich ein nicht unerhebliches Defizit. Unser Anliegen ist auch, dieses Defizit bei aller Verständnis für ein

Mehr an sauberer Luft in Grenzen zu halten. Diese Maßnahmen müssen im Gesamtpaket auch Sinn machen. Letztendlich werden die Verkehrsbetriebe das Thema E-Mobilität weiter bespielen. Sie tun es gewissermaßen jetzt schon. Sie haben es in Ihren Ausführungen, Kollege Lancier, auch ausgeführt. Dadurch, dass wir in einem hohen Maße die Straßenbahn bzw. die S-Bahn einsetzen, sind wir schon im Bereich E-Mobilität sehr gut unterwegs. Wir werden diesen Bereich über die VBK weiter bespielen. Grundsätzlich – da sind wir uns hier im Hause alle einig – ist E-Mobilität die Zukunft. Diesen Weg werden wir weitergehen. Wir sind mit der Antwort der Verwaltung zufrieden.

Stadtrat Honné (GRÜNE): Auch die GRÜNE-Fraktion ist natürlich für alternative Antriebe. Wir haben auch schon einmal den Antrag auf Hybrid-Busse gestellt. Da haben wir zur Kenntnis nehmen müssen, dass die doch noch eine ganze Reihe von Mängeln haben, wie dann auch Baden-Baden festgestellt hat. Die andere Alternative sind Gasbusse. Das wird auch in einigen Städten eingesetzt. Aber da muss man auch einiges an Investitionen für das Gesamtsystem leisten. Es ist jetzt schon absehbar, dass das bald eine veraltete Technik sein wird. Insofern macht es keinen Sinn, jetzt auf Gasbusse umzurüsten. Bleiben die Elektrobusse. Da wurde auch schon gesagt, etwa 2/3 unserer Wagenkilometer allein bei den Verkehrsbetrieben werden schon elektrisch gefahren mit Straßenbahnen. Dazu kommt noch die AVG. Insofern sind wir schon auf gutem Wege bei der Elektromobilität.

Das ist auch der Grund, warum der Druck bei anderen Städten sehr viel größer ist. Wenn man in Aachen an der zentralen Bushaltestelle steht, wo es keine Straßenbahnen gibt, dann ist man da in einer Dieselwolke. Insofern ist da der Druck auf eine Umstellung sehr viel größer. Die sind jetzt diese Early Adopters, die die ersten Elektrobusse nehmen. Augsburg ist auch ein Beispiel. Aber die haben natürlich auch den Nachteil, dass sie nach ganz kurzer Zeit technisch völlig veraltete Busse haben, weil die Entwicklung im Moment noch so rasend schnell verläuft, und dass sie auch sehr viel bezahlen müssen für diese Elektrobusse. Auch da ist jetzt in ganz wenigen Jahren eine radikale Reduzierung des Preises zu erwarten. Dann muss man schauen, was der richtige Punkt für den Einstieg ist. Da ist die Geschäftsführung der Verkehrsbetriebe auch dran. Die haben das im Blick. Insofern sind wir guter Hoffnung, dass das dann auch zum richtigen Zeitpunkt passieren wird. Wir schauen auch, dass es möglichst bald geht, wenn es irgendwie großen Sinn macht.

Zu der Sache mit dem Förderantrag: Es wäre schlimm, wenn wir als Gemeinderat die Verkehrsbetriebe darauf aufmerksam machen müssten, dass sie Fördergelder bekommen können. Das wissen die mindestens genauso gut wie wir, wenn nicht früher. Der Herr Oberbürgermeister hat schon einmal bedauert, dass wir nicht in diese Förderkulissee fallen, weil wir genau ein Mikrogramm zu gut sind beim NO_x. Das heißt nicht, dass wir hier gute Luft hätten, aber es liegt eben genau unter dem Grenzwert. Aber ich war auch etwas gelassener, weil es pro Stadt nur 200.000 Euro aus diesem Fonds gibt. Das ist Nasenwasser im Vergleich zu dem, was nötig ist an Investitionen. Insofern ist es auch nicht ganz so tragisch, dass wir aus diesem Fonds nichts bekommen. Aus den Landeszuschüssen, die wir bekommen, wenn wir auf Elektromobilität umsteigen, können wir sehr viel höhere Beträge bekommen. Wobei da dann das Problem sein wird, dass irgendwann sich alle drauf stürzen. Da muss man schauen, dass man kurz vor den anderen an diesem Topf ist, um dann auch genügend Zuschüsse zu bekommen. Insofern warten wir das jetzt erst einmal in Ruhe ab. Aber die Verkehrsbetriebe müssen natürlich dran bleiben.

Stadtrat Hock (FDP): Dieser fortschrittliche Antrag der KULT-Fraktion findet bei meiner Fraktionen auch Vertrauen. Die Zukunft wird uns dazu bringen, in diesem Bereich viel mehr Geld zu investieren. Aber – das hat mir Herr Honné gerade abgenommen, ich habe auch nachgeschaut – wenn man sieht, was eine Kommune an Fördergeldern bekommt und wenn man weiß, was ein E-Bus in der Anschaffung kostet - wenn der Kollege Lancier das einmal nachgeschaut hat - dann wird man ganz schnell dieser Illusion erliegen, dass es dann leider Gottes ganz schwierig wird. Ein Elektrobuss kostet das 2 – 2 1/2fache eines Dieselfahrzeugs. Dann bekommt man 200.000 Euro. Dann ist es ein Tropfen auf den heißen Stein. Wenn man, wie hier schon im Hause gesagt wurde, weiß, dass wir mit unseren Straßenbahnen und demnächst auch unter der Erde fahren werden, ist unser Netz eigentlich vorbildlich für diese Republik. Das muss man ganz klar sagen. Wie Herr Honné sagte, unsere Luft ist nicht gut. Aber sie ist auch nicht schlecht. Von daher gesehen sind wir in Karlsruhe noch in einer guten Lage. Aber – das sehe ich auch so – man darf den Trend nicht verschlafen. Wir müssen aber nicht Vorreiter sein, weil wir den Druck noch nicht haben. Da sind andere Städte viel mehr gefragt als wir.

Nichtsdestotrotz glaube ich und vertraue ich unseren Verkehrsbetrieben, dass sie ganz genau wissen, was sie wann zu tun haben. Da bin ich guter Dinge, dass sie uns das richtige vorschlagen werden. Da gibt es genügend Fachleute, die das uns dann nahebringen, was wir zu beschaffen haben. Wir haben demnächst vielleicht eine größere Anschaffung im Busbereich. Ich sage nur: Bücherbus, Bibliothekbus. Das ist auch ein Thema, das hier schon öfter diskutiert wurde. Vielleicht kann man sich, wenn man das diskutiert, einmal die genauen Zahlen für einen E-Bus geben lassen. Denn dieser Bus fährt auch nicht so viel wie ein normaler Bus, der täglich seine Runden dreht und seine Linie fährt. Das darf man auch nicht ganz außer Acht lassen. Die E-Mobilität hat im Bereich des Lkw natürlich ein Problem. Ich glaube, er fährt nicht so lange, ziemlich kurz, habe ich mir sagen lassen. Von daher würde es wahrscheinlich auch dort ein Problem geben. Deshalb, liebe Kolleginnen und Kollegen, wir finden den Antrag der KULT-Fraktion fortschrittlich. Aber im Moment ist für uns hier in Karlsruhe kein Handlungsbedarf.

Stadtrat Schmitt (pl): Werte Kollegen von der KULT-Fraktion, mit großer Freude entnehme ich der Stellungnahme der Verwaltung, dass die Karlsruher Luft heute schon so sauber ist, wie sie mit den von Ihnen geforderten Bussen werden sollte. Sie hätten Ihren Antrag auch zurückziehen können. Aber dann hätte ich jetzt nicht die Möglichkeit, Ihnen ein paar nette Worte dazu zu sagen.

Laut EU-Kommission sind mehr als 40 Mikrogramm NO₂/cbm im Freien für den Menschen schädlich. Bewiesen ist das nicht. Wie sonst wären in deutschen Büros Konzentrationen bis zu 60 und in Fabrikhallen sogar bis 950 Mikrogramm zulässig. Fakt ist, der NO_x-Ausstoß hat sich allein von 1990 bis 2016 in Deutschland um 60 % verringert. Wir haben heute in den deutschen Großstädten die sauberste Luft, die es dort seit der Industrialisierung gibt. Begründet wurden die 40 Mikrogramm wie folgt, Zitat: In der EU gibt es jährlich 400.000 vorzeitige Todesfälle als Folge der hohen Luftverschmutzung. Millionen Menschen leiden an Atemwegs- und Herz-Kreislauf-Erkrankungen. 2003 waren anhaltend hohe NO₂-Konzentrationen für knapp 70.000 verzeichnete Todesfälle in Europa verantwortlich. – Zitat Ende. Das hört sich dramatisch an, aber bisher gibt es in Deutschland keinen einzigen Todesschein, in dem drin steht: Verstorben an zu hoher NO₂-Konzentration. Für mich sind diese Zahlen schlichtweg alternative Fakten, die weder bewiesen noch widerlegt werden können.

Auf Basis dieser alternativen Fakten fordert die KULT-Fraktion, nun mal eben Stadtbusse zu kaufen, die statt 300.000 Euro bis zu 700.000 Euro kosten. Insbesondere die Elektrobusse gehen dabei richtig ins Geld. Dabei ist diese Idee schon einmal in Deutschland gescheitert. 1898 fährt der weltweit erste Batteriebus in Berlin. Zwei Jahre später waren es 10. Aufgrund unlösbarer Probleme wurde das Projekt schon Ende 1901 wieder eingestellt. Woran ist es gescheitert? Sie ahnen es, an der kurzen Reichweite und an der langen Ladedauer der Batterien. Insbesondere bei niedrigen Temperaturen schmolz die Reichweite der Batterien dahin, wie der Schnee in der Sonne. Deshalb werden Batteriebusse in großem Stil erst seit 2010 von BYD – das steht für „build your dreams“ -, wirklich ein sehr schöner Name für eine Autofirma, gebaut. Die meisten dieser Busse fahren in Shenzhen, der Stadt mit der schlechtesten Luft der Welt. Warum funktioniert es dort? Durchschnittstemperatur 23 °C, subtropisches Klima, keine kalten Winter. Batteriebusse in Deutschland dagegen brauchen in der kalten Jahreszeit für die Beheizung des Innenraums zusätzlich einen Dieselmotor. Ohne geht es nicht.

Nein, meine Damen und Herren, auch bei den Bussen ist die Batterietechnologie eine Sackgasse. Sie war schon vor mehr als 100 Jahren nur eine Übergangslösung, und sie ist es auch heute. Damals wurde sie vom Verbrennungsmotor abgelöst und heute wird sie von der wasserstoffbetriebenen Brennstoffzelle verdrängt werden. Es wäre in der Tat tragisch, wenn wir für eine Übergangslösung gigantische Summen in den Ausbau unserer Stromnetze stecken würden, um damit Autobatterien aufzuladen. Neben Hyundai setzt auch der Weltmarktführer Toyota auf die Brennstoffzelle und hat inzwischen die Serienproduktion für sein erstes Wasserstoffauto gestartet. Der japanische Ministerpräsident ruft nicht nur regelmäßig als langfristiges Ziel die Wasserstoffgesellschaft aus, um das Land energietechnisch zu modernisieren. Erstmals zur Olympiade 2020 will Japan der Welt auch zeigen, wie es geht. 100 Wasserstoffbusse sollen die Athleten transportieren. Der Strom für das olympische Dorf und für 1,5 Mio. Haushalte soll aus stationären Brennstoffzellen kommen. 40 Wasserstoffautos sollen im Olympiejahr auf Tokios Straßen rollen. 10 Jahre später sollen es bereits 800.000 sein. So ist auch kein Zufall, dass das Wasserstoffauto von Toyota den schönen Namen „Mirai“ trägt. Denn „Mirai“ ist das japanische Wort für Zukunft. Ich habe das große Vergnügen, mir den Start in diese Zukunft im nächsten Monat direkt vor Ort bei Toyota in Nagoya anschauen zu können.

Zum Schluss: Die Luft in Karlsruhe ist gut. Ich selbst hatte noch nie ein Problem damit. Ich kenne auch niemanden, der eines hatte oder eines hat. Insofern plädiere ich dafür, mit den neuen Bussen noch etwas zu warten, bis sich die bessere Technologie durchgesetzt hat und vor allem, bis sie dann auch bezahlbar ist.

Stadtrat Dr. Schmidt (AfD): Den Ausführungen von Herrn Schmitt ist eigentlich nicht mehr viel hinzuzufügen. Ich möchte trotzdem noch einmal mit ganz einfachen Worten ein paar Dinge dazu sagen.

Unsere Straßenbahn funktioniert hervorragend. Es ist ein tolles Erfolgskonzept. Nicht nur für Karlsruhe, sondern auch für die Region. Sie ist mit Strom betrieben, aber sie hat den großen Vorteil, dass sie keine Batterien mit sich herumschleppen muss, sondern dass dieser Strom direkt aus dem Netz geliefert wird. Dies ist bei den Bussen, von denen hier die Rede ist, leider nicht der Fall. Diese Busse müssen die Energie für die Fahrt aus den Akkumulatoren holen, die sie mit sich führen müssen. Die Energiedichte von Akkumulatoren ist immer

noch sehr niedrig. Das liegt an physikalischen und chemischen Gesetzen, die sich nicht so leicht ändern lassen. Deswegen ist an der Stelle nicht davon auszugehen, dass wir Entwicklungen haben werden wie im IT-Bereich. Weil wir schon relativ bald an Grenzen stoßen werden, über die wir nicht hinweg kommen. Deswegen muss dieser Bus immer sehr viel Masse mit sich herumschleppen, nämlich die Masse der Akkumulatoren, in denen die Energie gespeichert ist. Die muss genauso beschleunigt und abgebremst werden wie die Nutzmasse, also wie die Fahrgäste, das Fahrgestell usw. Daher ist nicht davon auszugehen, dass das das Konzept der Zukunft ist, schon gar nicht, wenn man sich die Energiebilanz anschaut. Denn man muss davon ausgehen, dass das Laden und Entladen der Batterie auch Energie kostet, so dass die Effizienz grob bei 50 % liegen wird. Wenn ich dann bedenke, dass ein Großteil unserer Energie auch in Zukunft aus Kohlekraftwerken kommen wird, dann wird sie letztendlich doch durch Verbrennung geliefert. Wenn man sich dann anschaut, wie sieht nachher die CO₂-Bilanz aus, dann hätte ich das gerne einmal gesehen, auch bei den Bussen, die jetzt zum Einsatz kommen, bei unserem gegenwärtigen Strommix. Aufgrund der Abschaltung der Kernkraftwerke wird der Kohleanteil noch größer werden.

So gesehen halten wir den Elektrobus mit Batterie nicht für das Konzept der Zukunft. Mit der Brennstoffzelle mag es ganz anders aussehen. Da kann man wirklich einmal nachschauen, ob es nicht eine Möglichkeit wäre. So gesehen würden auch wir sagen, mit der Elektromobilität bei den Bussen erst einmal abwarten, schauen wie es sich entwickelt und schauen, was aus der Brennstoffzelle wird.

Stadtrat Wenzel (FW): Nehmen wir das Positive des Antrags der KULT-Fraktion, wir haben gehört, dass ihm nicht positiv beschieden wird, aber es hat den positiven Aspekt sich Gedanken über die Zukunft zu machen. Gedanken über Luftreinhaltung, Gedanken über unsere Flotte und Gedanken über den Treibstoff der Zukunft. Karlsruhe hat hier ein Beispiel. Einige von Ihnen werden bereits den Bus der Zukunft benutzt haben, denn seit 2013 fährt ein Wasserstofffahrzeug vom Campus Nord zum Campus des KIT. Damals von der Technik begeistert, kann man heute darüber lesen, dass diese Technik nun auch in London eingesetzt wird, die Brennstoffzelle. Nicht nur in Pkws, sondern auch in Bussen.

Wenn man im großen Netz sucht, findet man etwas ganz Interessantes. Jetzt sind wir wieder in Karlsruhe. Die Schlagzeile vom 6. September: Deutsches Wasserstofftankstellennetz wächst auf 33 Standorte. Daimler, Linde und Total bekräftigen ihr Engagement für sauberen Kraftstoff. H₂-Produktion vor Ort durch innovative Elektrotechnik und Sonnenenergie, wichtiger Schritt auf dem Weg zur CO₂-neutralen Elektromobilität. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur bewilligt für die Station eine Förderung von 970.000 Euro. Von was rede ich? Von der Total-Tankstelle an der Südtangente. Karlsruhe hat bereits einen ersten Schritt getan. Wenn wir uns wirklich – die VBK oder unsere Gesellschaften – mit neuen Bussen oder Verkehrsmitteln außerhalb der Schiene beschäftigen, dann sollten wir uns mit dem Wasserstoff, wie Kollege Schmitt in seinem Vortrag dargestellt hat, auch beschäftigen und diese Technik nicht aus den Augen lassen. Denn ich halte Gas und auch die Stromtechnik für eine Übergangstechnik, wie von der Schallplatte über den Rekorder zur DVD zum Streaming. So ist auch das Elektro- und das Gasauto nur eine Übergangstechnik. Ich denke, die Zukunft gehört dem Wasserstoff.

Der Vorsitzende: Ich möchte mich für den Antrag insofern bedanken, als es noch einmal die Möglichkeit schafft deutlich zu machen, dass wir hier an allen Entwicklungen mit unse-

ren Gesellschaften dran sind. Wir haben auch verschiedene Prototypbusse im Betrieb schon ausprobiert und haben immer die Erfahrung gemacht, nicht nur dass die Anschaffung sehr teuer ist, das wussten wir vorher schon, sondern dass wir einfach im Betrieb noch solche Defizite erleben, dass das schon von daher eigentlich für den normalen Regelbetrieb im Moment noch nicht greift.

Wir haben allerdings, Herr Stadtrat Lancier, insofern ist auch Ihr Verweis auf das Bundesprogramm völlig richtig, aus meiner Sicht noch eine ungeklärte Situation, ob wir eigentlich in die Förderung gehören oder nicht. Sie wissen es, ich war zu dem ersten sogenannten Dieseltreffen eingeladen. Damals gab es eine kodierte Liste von 40 Namen. Da tauchte auch Karlsruhe auf. Dann hat jeder angenommen, wir sind dabei. Das Land hat übrigens damals gesagt, wir sind nicht dabei, weil wir genau ein Jahr vorher zum ersten Mal den Grenzwert unterschritten hatten. Wenn wir nur dieses eine Jahr nehmen, dann wären wir in der Tat nicht dabei. Aber man kann aus einer einmaligen Unterschreitung nicht unbedingt eine große Philosophie machen. Das Land hat damals alle betroffenen Städte und Gemeinden zusammengesammelt und hat mit denen einmal exploriert, was können wir dann mit den Bundesmillionen machen, wenn die denn zum Land kommen. Man hat dann schon dreimal so viele Anträge oder Vorhaben vorliegen gehabt, als es überhaupt Landesmittel geben würde, wenn die Bundesmittel denn über die Länder umgesetzt würden. Seinerzeit musste das Land erkennen, dass wir bei der Bundesförderung eigentlich doch vorgesehen sind, denn wir tauchten auf dieser Liste auf. Dann gab es eine Einladung zum zweiten Dieseltreffen. Da gab es eine Anlage, eine Liste aus 90 Städten und Landkreisen, die dazu gehören. Da waren wir plötzlich nicht mehr dabei. Wir haben deswegen trotzdem munter alle unsere bisherigen Ideen an das Verkehrsministerium geschrieben, denn es gab einen großen Aufruf, man solle einmal alle Idee schicken, damit man dann einmal sortieren kann, für was man überhaupt Unterstützung bekommt. Mir ist bis heute nach wie vor nicht klar, für was es am Ende Unterstützung gibt und für was nicht. Mir ist auch immer noch nicht ganz klar, warum wir bei der ersten Liste dabei waren und bei der zweiten nicht. Es kann mir auch im Moment noch keiner erklären. Deswegen halte ich die politische Forderung, dass wir dazu gehören sollten, aufrecht. Alles andere wäre unsinnig, nur weil wir einmal diese Grenzwerte unterschritten haben.

Jetzt haben wir aber eine andere Erfahrung gemacht. Wir haben – ich glaube es ging am Ende von KVV aus – für ein Modellprojekt Elektrobuse, die auch noch autonom fahren, beantragt. Das war ein Antragsverfahren 2016. Das wurde in der ersten Förderrunde abgelehnt. Man hat uns aufgefordert, in der zweiten Förderrunde einen noch größeren Antrag zu stellen. Dann haben wir einen Antrag gestellt von 13 oder 14 Mio. Euro. Dann ist uns in der zweiten Förderrunde, das war im Jahr 2017, zugesagt worden, wir würden grundsätzlich gut passen von der Förderung, aber wir sollten den Antrag wieder etwas kleiner machen. Jetzt ist er im Herbst 2017 wieder auf die ursprüngliche 2 ½ Mio. Euro zurückgegangen worden für drei autonom fahrende elektrische Kleinbusse. Jetzt haben wir im Dezember oder November den Bescheid bekommen, das sei jetzt soweit geprüft – das Verkehrsministerium prüft nicht selber, es hat eine Firma beauftragt, das zu prüfen -, man würde jetzt unsere Unterlagen an das Verkehrsministerium geben. Ich verstehe das so, dass es damit positiv geprüft ist. Aber man müsste jetzt erst den Haushalt 2018 abwarten, bevor wir die Fördergelder bekommen. Ich halte das für eine ziemliche Sauerei. Man ruft 2016 ein Förderprogramm auf, kündigt für 2017 eine zweite Förderstufe an und dann sagt man, es hängt vom Haushalt 2018 ab, ob man Geld bekommt oder nicht. Das ist nicht fair umgegangen. Das hat im Übrigen dazu geführt, dass wir bisher über Alternativfinanzierungen

solcher Pilotbusse nicht nachgedacht haben, weil wir auf dieses Förderprogramm gesetzt haben. Meine Vermutung ist, dass man diese Gelder im Jahr 2017 kassiert hat aus dem schon bestehenden Förderprogramm, um damit diese 1 Mrd. Euro aufzufüllen, die man dann aber vor allem an die Städte geben will, die aktuell von Fahrverboten durch mögliche Gerichtsentscheidungen bedroht sind. Da gehören wir nicht dazu, weil wir auch in dieser Kategorie der Städte, die von der Umwelthilfe und von anderen im Moment beklagt werden, nicht dazu gehören. So führt dieses ganze Thema dazu, dass wir im Moment mit unseren Fördermitteln nicht weiterkommen, was hochärgerlich ist. Ich werde deswegen auch noch einmal an das Bundesverkehrsministerium herantreten. Mit dem Land werden wir auch weiter verhandeln.

Aber wir müssen mittlerweile überlegen, wo wir Prioritäten setzen. Ich sage ganz offen, für eine weitergehende Unterstützung bei der Finanzierung unserer Kombilösung, hätte für mich im Moment erst einmal oberste Priorität, dass wir da die 20 % an Landesförderung und die 60 % an Bundesförderung durchgesetzt bekommen, bevor ich mich an anderen Stellen massiv ins Zeug lege. Aber es wird sicherlich noch ein Bundesthema sein. Ich sage das ganz offen. Von dieser 1 Mrd. Euro sind Stand von vor vier Wochen 18 Mio. abgerufen. Da ist ein Riesengedöns gemacht worden mit zwei gigantischen Gipfeltreffen. Man merkt, das läuft alles überhaupt nicht rund. Das hat – glaube ich – etwas mit Regierungsbildung zu tun, war aber vorher schon aus meiner Sicht ziemlich chaotisch. Wir sind weiter dran, Herr Lancier, das können Sie uns glauben. Weil mich das maßlos ärgert und weil wir natürlich den Absprung schaffen müssen, um mit unserer Busflotte dann, wenn es richtig ist, auf andere Antriebe umzusteigen.

Herr Schmitt, das, was Sie zu den Grenzwerten gesagt haben, mag alles stimmen. Nur sage ich genauso deutlich, es gab nie Todesbescheinigungen, wo drauf stand, dass Schwefeldioxid der Verursacher ist. Trotzdem waren sich Gott sei Dank alle einig, dass die Schwefeldioxidbelastung dringend reduziert werden muss. Ich habe bei den ganzen chronischen Husten in meiner Kindheit durchaus einen Zusammenhang mit der Luft herstellen können. Denn das war immer schlagartig besser, wenn ich dann in anderen Gefilden Deutschlands unterwegs war. Da bin ich froh, dass es am Ende doch Grenzwerte gab, die dazu geführt haben, dass man diese Belastung wirklich reduziert hat. Meine Kinder können gar nicht glauben, wenn ich ihnen erzähle, wie es vor 40 oder 50 Jahren in den industrialisierten Großstädten aussah. Insofern haben Sie in Ihrer Zuspitzung sicherlich nichts Falsches erzählt. Aber wenn man nicht dann auch irgendwann einmal einen theoretisch oder wie auch immer erfassten Grenzwert hinsetzt und sagt, da müssen wir alle drunter sein, damit sich etwas verbessert, hätte sich überhaupt nichts getan. Dann hätten wir heute genau dieselbe Problematik.

Stadtrat Schmitt (pl): In diesem Punkt kann ich Ihnen nur zustimmen. Ich bin Saarländer. Meine Mutter wohnt immer noch dort, ist inzwischen 88 Jahre alt, fünf Kilometer neben der Dillinger Hütte. Als ich jung war, weiß ich noch, wie die Frauen, wenn sie die Wäsche herausgehängt hatten, alle in die Gärten gestürmt sind und die Wäsche wieder eingesammelt haben, wenn die Dillinger Hütte einen Abstich gemacht hat. Deswegen weiß ich genau, wie die Luft damals war. Ich habe auch miterlebt, wie sie immer besser wurde. Daraus resultiert das, was ich gerade gesagt habe.

Der Vorsitzende: Nur, das wäre ohne Grenzwerte nicht gegangen. Diese Grenzwerte hatten auch nichts damit zu tun, auf wie vielen Todesbescheinigungen das steht. Damit wollte ich auf diese etwas rhetorische Zuspitzung hinweisen.

Gut, wir sind uns alle einige, arbeiten weiter daran und würden regelmäßig berichten, vor allem aber auch in den Aufsichtsräten. Denn dort gehören solche strategischen Grundsatzentscheidungen hin. Wir können damit diese Diskussion beenden.

Zur Beurkundung:
Die Schriftführerin:

Hauptamt – Ratsangelegenheiten
1. Februar 2018