

|                                                                         |                                                 |                                                                                                                     |
|-------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>ANFRAGE</b><br><br>Stadtrat Jürgen Wenzel (FW)<br><br>vom 03.09.2015 | Gremium:<br><br>Termin:<br>Vorlage Nr.:<br>TOP: | <b>16. Plenarsitzung Gemeinderat</b><br><br><b>20.10.2015</b><br><b>2015/0538</b><br><b>14</b><br><b>öffentlich</b> |
| <b>E-Mobilität der städtischen Fahrzeugflotte</b>                       |                                                 |                                                                                                                     |

Die Freien Wähler hatten im April 2014 auf eine Anfrage vom Februar des gleichen Jahres als Antwort zur Umstellung auf umweltfreundliche Antriebsarten von Dienstfahrzeugen der Stadt und ihrer angeschlossenen Gesellschaften die Bevorzugung des Erdgasantriebes bekommen. Den damals gemachten Angaben nach erzeugen die im Einsatz befindlichen Fahrzeuge rund 900 t CO<sub>2</sub> im Jahr.

Dazu stellen sich folgende Fragen:

1. Wie hoch ist der Energieverbrauch bei der Komprimierung von Erdgas zu Flüssigtreibstoff (CNG)?
2. Wie viel CO<sub>2</sub> und NO<sub>x</sub> werden bei einer durchschnittlichen Fahrleistung von 10.000 Km p.a. bei Verwendung des Erdgasantriebes frei gesetzt?
3. Hat sich die Fahrzeugbeschaffungspolitik in der Zwischenzeit zu Gunsten des Elektroantriebes gewandelt und wenn Nein, was sind die Hinderungsgründe?
4. Welche Erfahrungen wurden mit bereits in Betrieb befindlichen E-Mobilen gemacht?
5. Ist ein Einsatz des E- Antriebs für Linienbusse der VBK auf schwach belasteten Zubringerlinien zur Straßenbahn in Erwägung gezogen?
6. Wie viele Wagenkilometer werden auf den Linien 21 und 22 nach Grötzingen, 23 nach Stupferich, 24 zum Bergwald, 26 zum Geigersberg, 27 nach Grünwettersbach, 31 zur Waldstadt und 42 zum Gottesauer Platz pro Jahr geleistet und wie viele Personen werden pro Jahr dabei befördert.
7. Wie hoch ist dabei der Kraftstoffverbrauch der eingesetzten Dieselbusse auf den vorgenannten Linien und deren Ausstoß an CO<sub>2</sub> und NO<sub>x</sub>?
8. Haben Stadt und VBK in einer Wirtschaftlichkeits- und Umweltbelastungsrechnung die verschiedenen Antriebsarten miteinander verglichen und wenn ja, mit welchem Ergebnis?
9. Wurde in Erwägung gezogen, für die Umrüstung Fördermittel aus dem Bundesprogramm " Living Lab BW mobil", das für die Region Karlsruhe und Stuttgart gedacht ist, zu erhalten.

---

**Begründung:**

In dem im Februar 2012 vorgestellten Klima-Schutzprogramm will die Stadt Karlsruhe bis 2050 klimaneutral werden. Darin werden vor allem die Privathaushalte gefordert. Wir Freien Wähler sind der Auffassung, dass auch die Verwaltung mit ihren Dienstfahrzeugen, die eine durchschnittliche Laufleistung von rund 10.000 km p.a. haben und die VBK mit ihren Linienbussen einen erheblichen Beitrag zur Reduzierung der schädlichen Treibhausgase leisten können.

Erst diesen Sommer haben die G7-Staatschefs bekräftigt, dass "tiefe Einschnitte bei den weltweiten Treibhausgasemissionen" erforderlich sind. In den letzten Jahren ist die Speicherkapazität der Batterien erheblich verbessert worden, zumal bei einer durchschnittlichen Fahrleistung der Dienst-PKW von rund 50 km pro Tag die jetzige Batterietechnik ausreichend erscheint. Auch auf dem Bussektor hat sich hier sehr viel getan. Es gibt einige Anbieter von batteriegespeisten Elektrobussen, insbesondere Midibussen, wie sie für die schwach belasteten Berg-Strecken um Durlach herum als geeignet erscheinen. Selbst im Berufs- und Schülerverkehr sind diese Linien unserer Beobachtungen zufolge kaum mit mehr als 10 Personen besetzt. Neben der hohen Anfahr- und Bremsbeschleunigung, kann der bei Talfahrt produzierte Strom in die Batterien eingespeist werden, benötigen diese Busse ein geringeres Lichttraumprofil, was in den oftmals zugeparkten engen Strassen von Vorteil ist. Sie sind fast geräuschlos und entwickeln keine CO<sub>2</sub> - NO<sub>x</sub>- Emissionen, weil die Stadt Karlsruhe und die VBK nur "grünen Strom" beziehen, mit denen auch die Batterien geladen werden. Die Freien Wähler halten daher eine Umstellung auf elektrische Antriebe auch für die städtischen Dienstfahrzeuge und Linienbusse der VBK in der "Stadt der Innovationen" für dringend geboten.

unterzeichnet von:  
Jürgen Wenzel

Hauptamt – Ratsangelegenheiten –  
9. Oktober 2015