

Landeshauptstadt Stuttgart
 Der Oberbürgermeister
 GZ: OB 7570-00

Stuttgart, 26.06.2007

Stellungnahme zum Antrag

Stadträtinnen/Stadträte – Fraktionen FDP-Gemeinderatsfraktion
Datum 23.03.2007
Betreff Umweltfreundliche PKW und LKW im städtischen Fuhrpark und der Tochtergesellschaften- die Zweite

Anlagen

Text der Anfragen/ der Anträge

Die europäischen Automobilhersteller haben sich verpflichtet, die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neufahrzeuge bis 2008 auf 140 Gramm pro Kilometer zu senken, die japanischen und koreanischen Hersteller wollen das Ziel 2009 erreichen. Die aktuellen Ergebnisse für 2002 zeigen für die europäischen Hersteller einen Rückgang auf 165 g/km, für die japanischen 174 g/km und die koreanischen 183 g/km CO₂. Die Europäische Gemeinschaft möchte wohl noch einen Schritt weitergehen: Bis spätestens 2010 sollen alle neuen **Personenkraftwagen im Durchschnitt** nicht mehr als 120 g/km CO₂ ausstoßen. Das entspricht einem Verbrauch von 4,5 l Diesel bzw. 5,0 l Benzin pro 100 km.

Wodurch wird der CO₂-Ausstoß eines Fahrzeugs beeinflusst?

Die CO₂-Emissionen eines Fahrzeugs hängen von der Fahrzeugmasse, der Motorisierung, dem Stand der eingesetzten Technologie und von der verwendeten Kraftstoffart ab. Mit Erdgas betriebene Fahrzeuge haben eine günstigere CO₂-Bilanz als vergleichbare Fahrzeuge mit Ottokraftstoff. Obwohl Dieselmotoren bei der Verbrennung mehr CO₂ pro Liter erzeugen als Ottomotoren, weisen die am Markt erhältlichen Dieselfahrzeuge auf Grund ihres in der Regel geringeren Verbrauchs einen günstigeren CO₂-Ausstoß auf.

Das Fahrverhalten hat zudem einen starken Einfluss auf den Verbrauch und damit auf die CO₂-Emissionen.

Wie wird die Herstellerangabe zum CO₂-Ausstoß ermittelt ?

Die Werte für den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen werden nach dem neuen europäischen Messverfahren, gemäß der Richtlinie 80/1268/EWG in der jeweils gültigen Fassung, für Fahrzeuge der Klasse M₁ (= *Personenkraftwagen mit höchstens 8 Sitzplätzen außer dem Fahrersitz*) ermittelt. Dabei werden Verbrauchs- und CO₂-Werte im Stadtzyklus mit einem Kaltstart (Bedingungen „innerorts“) und im Überlandzyklus mit Leerlauf und Konstantfahrten, aber auch mit Beschleunigungsphasen und Spitzengeschwindigkeiten von 120 km/h (Bedingungen „außerorts“) auf einem Prüfstand ermittelt. Der Gesamtverbrauch (Kraftstoffverbrauch „kombiniert“) und die CO₂-Emissionen kombiniert geben Durchschnittswerte über beide Zyklen wieder. Die Verbrauchs- und CO₂-Werte im realen Fahrbetrieb können von den Typprüfwerten abweichen. Durch kraftstoffsparendes Fahren können diese Werte eingehalten oder sogar unterschritten werden.

Für LKW gibt es noch keine entsprechende Norm und dies aus gutem Grund: Die Vielzahl von Fahrzeugkonfigurationen macht eine Festlegung schwierig bis unmöglich. Zudem wäre beim LKW zweckmäßigerweise noch das Transportgewicht mit einzubeziehen, also wäre die CO₂-Emission in g / Tonnen-km anzugeben.

Fahrzeugbestand im städtischen Fuhrpark:

Das Fuhrparkmanagement des AWS fungiert als interner Dienstleister für alle fahzeugnutzenden Ämter und Eigenbetriebe ausgenommen der Branddirektion.

Der von AWS verwaltete städtische Fuhrpark besteht zur Zeit aus 886 Fahrzeugen, davon sind:

309 LKW,
211 PKW,
27 Sonderfahrzeuge,
47 Selbstfahrende Arbeitsmaschinen,
149 land-und forstwirtschaftliche Zugmaschinen,
143 Anhänger.

Die unterschiedlichen und teilweise erschwerten Einsatzbedingungen von Fahrzeugen im Kommunaleinsatz, wie z.B.:

- extremer Kurzstreckenverkehr,
- häufige Kaltstartphasen,
- Nebenantriebe für kommunaltechnische Aufbauten,
- Standbetrieb zum Antrieb von Aggregaten und Aufbauten,
- Standheizungsbetrieb, etc.

lassen keine aussagefähige und vergleichbare Verbrauchsermittlung zu. Angaben zu CO₂-Emissionswerten sind nur für die neueren PKW verfügbar.

Beschaffungsverhalten des städtischen Fuhrparks:

Als öffentlicher Auftraggeber ist der AWS an das öffentlichen Vergaberecht gebunden.

Durch die speziellen Einsatzbedingungen und -zwecke der Fahrzeuge im kommunalen Fuhrpark kann sich die Beschaffungsentscheidung nicht allein am Emissionsverhalten orientieren. Vielmehr sind hier neben anderen technischen Zwangspunkten auch wirtschaftliche Aspekte zu bewerten.

Im Fahrzeug-Portfolio des AWS sind standardmäßig folgende PKW und Transporter enthalten:

Fzg-Art	Fzg-Typ	Kraftstoffart	CO ₂ -Emission max.
PKW:	Opel Corsa 1,0 l; 44 kW	Super	134 g/km
	Opel Corsa 1,3 l; 66 kW	Diesel	124 g/km
	VW Polo 1,2l; 40 kW	Super	138 g/kW
	Opel Combo 1,6l; 69 kW	Erdgas	133 g/km
	Opel Astra 1,6l; 77 kW	Super	166 g/km
	Opel Astra 1,9l; 88 kW	Diesel	159 g/kW
Transporter: (gilt nur für Kasten mit PKW- Zulassung)	Mercedes Vito111 CDI 2,2l; 85 kW	Diesel	231 g/km
	VW T5 1,9l;75 kW	Diesel	213 g/km
	VW T5 2,5l; 96 kW Automatik	Diesel	259 g/km
	Mercedes Sprinter 211 CDI	Diesel	255 g/km

Die Dienstfahrzeuge der Damen und Herren Bürgermeister sind Mercedes-Fahrzeuge, die sich durch die jährliche Erneuerung im Leasingverfahren stets auf dem neuesten technischen Stand befinden.

Die angestrebten Grenzwerte für die CO₂-Emission von 140 g/km bzw. 120 g/km beziehen sich auf die durchschnittlichen Flottenverbräuche der jeweiligen Hersteller. Es ist nicht zu erwarten, dass ein 9-Sitzer mit einem zulässigen Gewicht von 3,5 t diesen Grenzwert nach heutigem Stand der Technik einhalten kann.

Dennoch hält der AWS bei seinen neu beschafften Fahrzeugen aus dem Standard-Portfolio die Grenzwerte bereits heute weitgehend ein.

Hybridfahrzeuge

Auf dem Markt sind derzeit 2 Hybridfahrzeuge erhältlich:

- Toyota Prius als Stufenhecklimousine mit 1,5 l; 57 kW ; CO₂-Emission 104 g/km
- Lexus RX 400H als SUV mit 3,3 l; 155 kW; CO₂-Emission 192 g/km

Aus dieser Auswahl käme für den Einsatz im städtischen Fuhrpark allenfalls der Toyota Prius vereinzelt in Betracht. So hat z.B. das Amt für Umweltschutz ein solches Fahrzeug bereits im Einsatz.

Jedoch liegt der Preis um ca. 30 % höher, als bei einem vergleichbaren Opel Astra 1,9 CDTI, Limousine, was zu einem höheren Nutzungsentgelt führt.

Dr. Wolfgang Schuster

Verteiler
<Verteiler>