

Mitteilung

öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	31.01.2017
Ausschuss für Umwelt und Grün	02.02.2017

Förderung der Elektromobilität

Mit Beschluss des Verkehrsausschusses vom 19.01.2016 wurde die Verwaltung beauftragt:

1. Die Verwaltung wird gebeten vorab einen Erfahrungsbericht aus anderen Städten, in denen bereits in einem größeren Umfang Elektromobile angeschafft wurden, hinsichtlich Kosten, Schadstoffreduzierung und Infrastruktur vorzulegen.
2. Vor Anschaffung eines neuen Fahrzeuges soll immer geprüft werden, ob die Dienstfahrten durch Fahrräder, Lastenräder oder E-Bikes, erfolgen können, bzw. ein anderes Mobilitätsverhalten möglich ist (ZuFußgehen, ÖPNV Nutzung). Sollten keine Alternativen zu einem KFZ bestehen, soll die Verwaltung prüfen, ob ein gleichwertiger Ersatz durch ein Fahrzeug mit E-Motor oder mindestens Hybrid-Motor möglich ist.
3. Die Verwaltung soll darstellen, in welchen städtischen Bereichen der Einstieg in die Elektromobilität betriebs- wie volkswirtschaftlich sinnvoll ist.

Die Verwaltung antwortet hierzu:

Zu 1)

Erfahrungsberichte aus anderen Städten, in denen E-Fahrzeuge in einem größeren Umfang angeschafft wurden (25 % der Fahrzeugflotte bei der Stadt Hamburg), liegen vor. Zu Kosten, Schadstoffreduzierung und Infrastruktur liegen keine vergleichbaren und übertragbaren Informationen vor.

Vorhandene Studien, die sich mit E-Mobilität im Fuhrpark auseinandersetzen, bestätigen die geringeren Betriebskosten von E-Fahrzeugen (auch durch 10-jährige Kfz-Steuerbefreiungen) und die bessere Umweltbilanz (insbesondere NO_x und Lärm). Eine nennenswerte CO₂-Vermeidung durch E-Fahrzeuge ist aber nur dann gegeben, wenn die Aufladung mit Strom aus 100% erneuerbaren Energien erfolgt und ausschließlich die abgasbedingten CO₂-Emissionen beim Fahrzeugbetrieb betrachtet werden. Es gibt auch Studien, die bei Betrachtung von Herstellung, Betrieb, Wartung und Entsorgung von E-Fahrzeugen eine bessere CO₂-Bilanz als bei Pkw mit Verbrennungsmotor ermitteln. Bei Hybrid-Fahrzeugen fällt die Reduzierung von abgasbedingten CO₂- und NO_x-Einsparungen geringer aus, das Emissionsniveau verbleibt aber unterhalb des Niveaus von Pkw mit Verbrennungsmotoren. Investitionsmehrkosten bei der Beschaffung können durch Förderungen kompensiert werden.

Die Städte, die bereits E-Mobilität im eigenen Fuhrpark nutzen, verfügen über entsprechende E-Ladeinfrastrukturen und in der Regel auch über ein kommunales Standortkonzept für öffentlich zugängliche und im öffentlichen Straßenland befindliche E-Ladeinfrastrukturen.

Zu 2)

Bei der Fahrzeuersatzbeschaffung wird beispielsweise beim Amt für öffentliche Ordnung (32) oder dem Amt für Landschaftspflege und Grünflächen (67) in eigener Regie eine Umstellung auf E-Mobilität oder zumindest Hybrid-Fahrzeugen geprüft. Ebenso werden dort, wo es die jeweiligen Zuständigkeiten bzw. Nutzungsanforderungen von Fahrzeugen in den Dienststellen erlauben, Alternativen zum Pkw mitgedacht und deren Umsetzungsmöglichkeiten geprüft. Hybrid-Fahrzeuge werden in Dienststellen bereits vereinzelt eingesetzt (32 und 67).

Zu 3)

Mithilfe eines Fragebogens wurde recherchiert, in welchen Dienststellen eine Umstellung auf E-Fahrzeuge grundsätzlich betriebs- wie volkswirtschaftlich sinnvoll ist. Die Ergebnisse aus den Fragebögen, grundsätzliche Einschätzungen von verschiedenen Dienststellen zum Thema E-Mobilität sowie Daten zum Fahrzeugbestand der Stadt Köln wurden ausgewertet. Zusätzlich wurden Erfahrungsberichte aus anderen Städten eingeholt, die bereits in nennenswertem Umfang städtische Fahrzeugflotten auf E-Mobilität umgestellt haben. Ergänzend wurden Studien und Erfahrungsberichte zur E-Mobilität im eigenen Fuhrpark recherchiert und analysiert.

Das Ergebnis der Analyse ist als Anlage beigefügt.