

Bezirkstagsfraktion OBB B90/DIE GRÜNEN

Fraktionsvorsitzende:

Martina Neubauer

Fraktionsmitglieder:

Delija Balidemaj	Gina Merkl
Sylvio Bohr	Martina Neubauer
Georg Buchwieser	Dr. Frauke Schwaiblmair
Dr. Max Döring	Joachim Siebler
Otilie Eberl	Dr. Anton Speierl
Ulrike Goldstein	Dr. Eckart Stüber
Jan Halbauer	Erika Sturm
Sophie Harper	Petra Tuttas
Elisabeth Janner	Martin Wagner

An Herrn Bezirkstagspräsidenten
Josef Mederer
Prinzregentenstr. 14

80538 München

München, 11.11.2019

Antrag: Reduzierung der CO2-Emissionen bei dienstlichen Fahrten

Sehr geehrter Herr Bezirkstagspräsident,

der „Aktualisierten Umwelterklärung 2018“ des Bezirks Oberbayern ist auf Seite 12 folgende Information zu entnehmen:

„Der CO2-Ausstoß für den dienstlichen Verkehr hat sich von 104 Tonnen im Jahr 2016 auf 96 Tonnen CO2 im Jahr 2017 reduziert. **Dies ist ausschließlich auf die Nutzung der Elektrofahrzeuge zurückzuführen!**“

Aus dieser Erhebung lässt sich ableiten, dass eine Ausweitung der Nutzung von Elektrofahrzeugen zu einer weiteren Reduzierung der CO2 –Emissionen führen wird.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Bezirkstag Oberbayern stellt deswegen folgenden **Antrag zur Behandlung im Plenum:**

Der Bezirkstag beschließt, dass der Bezirk Oberbayern zur Reduktion der CO2-Emissionen einen Ausbau der emissionsfreien Mobilität vorantreibt.

Dabei setzt er weiterhin

- 1. auf die Vermeidung des motorisierten Individualverkehrs, indem Dienstfahrten vorrangig mit den öffentlichen Verkehrsmitteln vorzunehmen sind und innerdeutsche Flüge für Dienstreisen nur in begründeten Ausnahmefällen und mit einer entsprechenden Kompensation genehmigt werden,**
- 2. auf den Umstieg von Benzin- und Dieselfahrzeugen auf emissionsfreie Dienstfahrzeuge. Bei der derzeitigen Marktsituation wird es sich um E-Fahrzeuge handeln.**

Um einen effizienten Einsatz der Elektro-Fahrzeuge zu ermöglichen, wird die Verwaltung beauftragt, den aktuellen Einsatz der Fahrzeuge des Fuhrparkes hinsichtlich der gefahrenen Strecken/Kilometer pro Tag, der Gesamtstrecken pro Jahr und der Pausenzeiten zwischen den Strecken überschlüssig darzustellen. Auf dieser Grundlage ist ein Beschaffungskonzept zu erstellen und den Gremien vorzulegen.

Begründung:

Eine maßgebliche Reduzierung der durch den dienstlichen Verkehr bedingten CO₂-Emissionen in Höhe von 96 Tonnen (Aktualisierte Umwelterklärung 2018, S.15) lässt sich nur durch den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel und durch den Einsatz emissionsfreier Fahrzeuge erreichen.

Beim Einsatz emissionsfreier Fahrzeuge ist eine besondere Aufmerksamkeit auf die Erzeugung der Energieträger zu richten, um eine ausgeglichene CO₂-Bilanz zu erreichen. Bei Elektrofahrzeugen ist beispielsweise darauf zu achten, dass der erzeugte Strom aus regenerativen Energiequellen stammt. Da der Bezirk beim Strombezug auf Ökostrom umgestellt hat, ist beim Laden auf dem eigenen Gelände eine CO₂-Neutralität gegeben.

"Obwohl die Bezirksverwaltung im Jahr 2017 1.352.499 kWh Strom verbraucht hat, sind hierfür keine CO₂-Emissionen zu verzeichnen, da 100 Prozent des Stroms aus erneuerbaren Energien stammt („Ökostrom“-Tarif).“ (Aktualisierte Umwelterklärung 2018, S.15)

Bei Elektrofahrzeugen ergibt sich bekanntlich derzeit i.d.R. noch eine vergleichsweise geringere Reichweite pro Ladung, als bei herkömmlichen Fahrzeugen. Wenn aber bei dienstlichen Fahrten überwiegend kürzere Strecken gefahren werden und die Pausenzeiten zum Laden verwendet werden, machen sich die kürzeren Reichweiten kaum bemerkbar. Um einen sinnvollen Einsatz und das Nachladen von Elektrofahrzeugen planen zu können, ist es deshalb notwendig, für verschiedene Einsatzzwecke die durchschnittlichen Wegstrecken und die Pausen zu kennen. Darauf zielt der Auftrag zur Erhebung der Daten ab.

Bei der Anschaffung von Fahrzeugen ist auf die CO₂-Gesamtbilanz zu achten, die auch die Herstellung eines Fahrzeugs einbezieht. Da sich die CO₂-Emissionen bei der Herstellung von Fahrzeugen von Fahrzeug zu Fahrzeug sehr stark unterscheiden, können pauschale Annahmen keinesfalls Grundlage für eine Kaufentscheidung sein. Zwischenzeitlich bieten z.B. die Fahrzeughersteller Gesamtbilanzen an, auf die ggf. zurückgegriffen werden kann.

Das Bundesumweltamt (bmu) kommt in einer Analyse zu dem Schluss, dass ein rein batterieelektrisch angetriebenes Fahrzeug selbst bei Rückgriff auf den deutschen Strommix über die gesamte Lebensdauer weit geringere CO₂-Emissionen verursacht, als ein Auto mit Verbrennungsmotor:

„Die Analyse der Klimabilanz eines Elektroautos, genauer gesagt der spezifischen klimarelevanten Emissionen pro Fahrzeugkilometer über dessen Lebensdauer⁵, zeigt, dass die Treibhausgasemissionen eines rein batterieelektrischen Fahrzeugs⁶ (kurz: Elektroauto) selbst unter Berücksichtigung des deutschen Strommix^{7,8} geringer ausfallen als bei vergleichbaren Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor⁹, und das schon für ein heute gekauftes Fahrzeug.“ (https://www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Verkehr/emob_klimabilanz_2017_bf.pdf, S. 2)

Neben den CO₂-Emissionen ist auch auf mögliche Umweltschäden und auf die Arbeitsbedingungen bei der Gewinnung der für den Fahrzeugbau erforderlichen Roh- und Betriebsstoffe zu achten. Erfreulicherweise entsteht offensichtlich bei der diesbezüglichen Betrachtung von Fahrzeugen nach und nach ein ähnliches Bewusstsein, wie es sich beispielsweise bei der Wahl von Kleidung, Holzprodukten, Kaffee usw. entwickelt. So kann man als Konsument bei der Anschaffung von Fahrzeugen auf eine umweltverträgliche Herstellung hinwirken, indem man beim Händler bzw. beim Hersteller einen Nachweis für eine umweltverträgliche Gewinnung der Rohstoffe einfordert.

Mit freundlichen Grüßen



Joachim Siebler



Martina Neubauer, Fraktionsvorsitzende