

**Vorlage Nr. 101.18.629**

16. August 2017  
1 von 2

## **Umweltstandards im Städtischen Fuhrpark**

### **Anfrage**

#### **zur Überweisung in den Ausschuss für Umwelt und Energie**

Nicht nur bei den Schadstoffen, auch bei Verbrauch und CO<sub>2</sub>-Ausstoß gibt es eine erhebliche Diskrepanz zwischen offiziellen Herstellerangaben und der Realität. So liegt der tatsächliche Verbrauch auf der Straße laut Analyse des ICCT für Neufahrzeuge des Jahres 2015 inzwischen im Schnitt um 42 Prozent über den offiziellen Herstellerangaben.

Wir fragen den Magistrat:

1. Wie viele Pkw im städtischen Fuhrpark und den städtischen Betrieben liegen mit ihrem Verbrauch unter dem Grenzwert von 95g CO<sub>2</sub>/km, der ab 2020 als Durchschnittswert für alle neu zugelassenen Pkw gilt?
2. Wie viele Pkw im städtischen Fuhrpark und den städtischen Betrieben werden mit Diesel betrieben und erreichen in der Realität der Straßennutzung die angegebenen Abgaswerte?
3. Sieht der Magistrat rechtliche Ansätze Fahrzeuge mit erheblichen Abweichungen von den Herstellerangaben bei den CO<sub>2</sub> -, Abgas- und Lärmemissions-Werten zurückzugeben?
4. Wie lauten die Umwelanforderungen, die bei der Beschaffung von neuen Fahrzeugen des städtischen Fuhrparks und der städtischen Betriebe einzuhalten sind?
5. Welche Möglichkeiten sieht der Magistrat für einen ämterübergreifenden Fahrzeugpool, um die teils sehr geringe Auslastung der Fahrzeuge zu verbessern?
6. Ist die Nutzung von Carsharing Fahrzeuge als Teil der notwendigen Mobilität der städtischen Bediensteten, mit welchem Ergebnis, schon einmal geprüft worden?
7. Was spricht gegen die Einbeziehung der städtischen Fahrzeuge in Carsharing Angebote außerhalb der Dienstzeiten Nachts, an Feiertagen und an den Wochenenden?

## Begründung

2 von 2

„Die Bundesregierung hat mit dem Klimaschutzplan 2050 erstmals Reduktionsziele für die einzelnen Sektoren gesetzt. Danach muss der Verkehr seine Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2030 um mindestens 40 Prozent gegenüber dem Jahr 1990 verringern. Eine ähnliche Größenordnung ergibt sich aus den nationalen Vorgaben der EU-Lastenteilung zur Reduktion der Treibhausgase in den nicht vom Emissionshandel umfassten Sektoren. Aktuell liegt der Klimagasausstoß im Verkehrsbereich allerdings über dem Ausgangsniveau von 1990–Tendenz weiter steigend.“ *Quelle: Position der deutschen Umweltverbände (2017) Weiterentwicklung der CO<sub>2</sub>-Grenzwerte für Pkw als Grundstein der Verkehrswende*  
[https://www.vcd.org/fileadmin/user\\_upload/Redaktion/Themen/Auto\\_Umwelt/CO2-Grenzwert/17\\_05\\_23\\_Weiterentwicklung\\_der\\_CO2-Grenzwerte\\_Positionspapier.pdf](https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/Auto_Umwelt/CO2-Grenzwert/17_05_23_Weiterentwicklung_der_CO2-Grenzwerte_Positionspapier.pdf)

Um schriftliche Antwort wird gebeten.

Fragesteller/-in:                      Stadtverordneter Ilker Sengül

gez. Lutz Getzschmann  
Fraktionsvorsitzender