

Die Oberbürgermeisterin der Stadt Speyer



SWG-Stadtratsfraktion
Frau
Dr. Sarah Mang-Schäfer
Habsburgerstraße 11
67346 Speyer

Stefanie Seiler
Oberbürgermeisterin

Stadthaus
Maximilianstraße 100
67346 Speyer
Zimmer 108

8. Oktober 2020

Anfrage – Umstellung des Fuhrparks auf alternative Antriebe

Bezug: Ihre E-Mail vom 16.09.2020

Anlage: Fahrzeugübersicht

Sehr geehrte Frau Dr. Mang-Schäfer,

Ihre Anfrage beantworte ich entsprechend § 20 Geschäftsordnung für den Stadtrat schriftlich wie folgt:

zu Frage 1.): Welche Teile des Fuhrparks der Stadt können auf alternative Antriebe umgestellt werden?

zu Frage 2.): Welche Gründe sprechen bei den Teilen, die nicht umgestellt werden können, dagegen?

Die Betrachtung alternativer Antriebe wird ausschließlich auf Personenkraftfahrzeuge bezogen, da es für den Nutzfahrzeugbereich (Transporter, LKW) derzeit keine wirklichen Alternativen zu Dieselfahrzeugen gibt. Die von der Deutschen Post entwickelten E-Scooter werden nicht mehr angeboten. Weitere Erläuterungen siehe Frage 4.

zu Frage 3.): Welche Teile des Fuhrparks der Stadt wurden bereits umgestellt?

Von aktuell 32 Personenkraftwagen/Kombilimousinen, die bei der Stadtverwaltung Speyer im Einsatz sind, haben:

- 3 Fahrzeuge reinen Elektroantrieb (Tiefbau, Bauordnung, Gebäudemanagement - Leasing)
- 2 Fahrzeuge Plugin-Hybridantrieb (Dienstfahrzeuge OB, Bgm/Beig. - Leasing)
- 11 Benzin-Verbrennungsmotoren
- 12 Diesel-Verbrennungsmotoren
- 4 Erdgas-Verbrennungsmotoren

Telefon
(06232) 142200
Telefax
(06232) 142498
E-Mail
stefanie.seiler@stadt-speyer.de
Internet
www.speyer.de

Bei den Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren handelt es sich überwiegend um Einsatzfahrzeuge von Kommunalem Vollzugsdienst, Feuerwehr und Baubetriebshof.

zu Frage 4.): Welche Erfahrungen konnten mit der Umstellung gesammelt werden?

Über die (Neu-)Fahrzeuge mit Alternativantrieb gibt es grundsätzlich nichts wirklich Negatives zu berichten, insbesondere, was eine Nutzung im innerstädtischen Kurzstreckenverkehr angeht. Aus Sicht der Hauptverwaltung stellen Batterie-elektrische Fahrzeuge nach dem heutigen Stand der Technik allerdings keine wirkliche Alternative dar. So wurde auch das ursprünglich rein elektrische Leasing-Fahrzeug für den Stadtvorstand wieder durch ein Hybridfahrzeug gewechselt.

Gründe:

1. Aufgrund der langen Ladezeiten in Verbindung mit der zum Teil recht beschränkten Reichweite, vor allem im Winter, sind Batterie-elektrische Antriebe für Einsatzfahrzeuge nicht geeignet, weil diese jederzeit fahrbereit sein müssen.
2. Hybridfahrzeuge bieten zwar auf Kurzstrecken im Stadtgebiet den Vorteil eines **orts-emissionsfreien** Antriebs, sobald die Akkus aber leer sind und der Verbrennungsmotor läuft, muss ein erhebliches Mehrgewicht durch die zusätzliche E-Technik mittransportiert werden (im Schnitt 200 – 250 kg), was einen messbaren Mehrverbrauch zur Folge hat, insbesondere auf längeren Strecken.
3. Unabhängig von der nicht unumstrittenen CO₂-Bilanz bei der Herstellung von Lithium-Ionen-Batterien ist die Lebensdauer der Akkupacks eine noch weitgehend unbekannt Variable bei den Batterie-elektrischen Fahrzeugen. Aus diesem Grund sind die bisherigen Elektro-/Hybrid-Fahrzeuge alle auch nur als Neuwagen geleast und gehen als „Jungwagen“ zurück an die Hersteller. Ein Großteil der Fahrzeuge, die sich im Eigentum der Stadt befinden, sind 9 Jahre und älter; wirtschaftlich längst abgeschrieben, aber einsatzfähig. Die Fahrzeughersteller geben derzeit max. 8 Jahre bzw. bis 160.000 km Garantie auf die Akkus ihrer Fahrzeuge – bei „ordnungsgemäßigem Gebrauch“, der auf Nachfrage z.B. bei Volkswagen aber nicht näher definiert wurde. Betrachtet man die Entwicklung des Ladeverhaltens bei Akkus in Mobilfunkgeräten nach 2 bis 3 Jahren, wird es spannend, wie sich die Fahrzeugbatterien nach 5, 6 und 7 Jahren verhalten werden (noch vorhandene Ladekapazität etc.). Ist der Akku eines E-Fahrzeuges kaputt (und kein Garantiefall), ist der Wagen ein wirtschaftlicher Totalschaden; allein für das OB-Fahrzeug (nur Hybrid-Akku für ca. 50 km Elektrobetrieb) würden sich die Kosten für einen Ersatzakku auf rund 20.000 € belaufen.
4. Unter Nachhaltigkeitsaspekten ist auch die teilweise prekäre Rohstoffgewinnung für die Akku-Produktion sowie die spätere Entsorgung/das Recycling (?) der Batterien kritisch zu betrachten. Unklar ist auch, was im Falle einer Beschädigung bzw. eines Unfalles mit dem Batteriepack passieren würde.
5. Wirtschaftlichkeitsaspekte:
Die Hybrid-Fahrzeuge für den Stadtvorstand können nur deshalb geleast werden, weil die Hersteller enorm günstige Konditionen für Bürgermeisterfahrzeuge im 12-Monats-Leasing anbieten. Unter „normalen“ Umständen wären die Fahrzeuge in der Anschaffung viel zu teuer (Listenpreise: 80.000 € bzw. 48.000 €). Von der staatlichen E-Mobilitäts-Prämie sind der Bund, die Bundesländer sowie deren Einrichtungen und die Kommunen ausdrücklich ausgeschlossen. Dies macht dienstliche Elektro- und

Hybridfahrzeuge schon in der Anschaffung unattraktiv. Das Land Baden-Württemberg hat dafür ein Landesprogramm aufgelegt; für Rheinland-Pfalz fehlt ein solches.

Viele unserer Fahrzeuge, vor allem im Nutzbereich, werden auch gebraucht gekauft; dort wäre die Lebensdauer der Batterien (siehe oben) zu beachten. Mittelfristig ist ein Zusammenbruch des Gebrauchtwagenmarktes wegen dieser Unwägbarkeiten zu erwarten, sollte der Zustrom zu Batterie-elektrischen Fahrzeugen anhalten, da sich kein vernünftig rechnender Mensch wegen der zu erwartenden Kosten ein E-/Hybrid-Auto auf den Hof stellen wird, das älter als 5 Jahre ist.

Zusammenfassend ist die Verwaltung nicht davon überzeugt, dass die gegenwärtige Technik in der E-Mobilität für eine nachhaltige Umstellung des Fuhrparks geeignet ist. Möglicherweise bieten zukünftige Konzepte, z.B. über Brennstoffzellenantriebe, bessere Alternativen. Und selbst dann wird man unter wirtschaftlichen Aspekten abwägen müssen, ob der Einsatz solcher Techniken angesichts der Haushaltslage der Stadt wirtschaftlich vertretbar ist, weshalb sich die Verwaltung derzeit eher abwartend verhält.

Die Bearbeitung und Datensammlung für diese Anfrage beanspruchte 3,0 Stunden Arbeitszeit in verschiedenen Vergütungsgruppen.

Die Fraktionen und Gruppierungen im Rat erhalten jeweils eine digitale Ausfertigung dieses Schreibens per E-Mail.

Für Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen


Stefanie Seiler

PKW's u. Kombis (Stadt Speyer + EBS)

- sortiert nach Antriebsart / Infos von BüBo II -

Stand: August 2020

<u>Kennzeichen</u>	<u>Fahrzeugart</u>	<u>Abt.</u>	<u>Antriebsart</u>	<u>Schadstoffklasse</u>
SP-S 903 E	E-Fzg.der SWS	150	Elektro	-----
SP-S 9001 E	E-Fzg.der SWS	540 (560)	Elektro	-----
SP-S 9002 E	E-Fzg.der SWS	530	Elektro	-----
SP-SV 5 E	Hybridfzg. BGM	010	Hybrid	EURO 6
SP-EY 81	Hybridfzg. OB	010	Hybrid	EURO 6
SP-CP 15	PKW	540	Benzin	EURO 0
SP-103	PKW	070	Benzin	EURO 1
SP-310	PKW	FB 4	Benzin	EURO 1
SP-BI 11	PKW	560	Benzin	EURO 1
SP-EG 25	PKW	560	Benzin	EURO 1
SP-DV 10	PKW	160	Benzin	EURO 3
SP-SW 12	PKW	560-G	Benzin	EURO 5
SP-TB 11	PKW	540 (170)	Benzin	EURO 6
SP-FF 1171	Kombi	070	Benzin	EURO 6
SP-DV 160	PKW	160	Benzin	EURO 6
SP-SP 500	PKW	560	Benzin	EURO 6
SP-252	PKW	070	Diesel	EURO 0
SP-KS 64	PKW	070	Diesel	EURO 0
SP-JF 21	PKW	410	Diesel	EURO 3
SP-240	PKW	110	Diesel	EURO 4
SP-FF 1101	PKW	070	Diesel	EURO 5
SP-FF 14	Kombi	070	Diesel	EURO 5
SP-PS 27	Kombi	350 - Pestalozzischule	Diesel	EURO 5
SP-FB 40	Kombi	FB 4	Diesel	EURO 5
SP-VB 5	PKW	213 (560)	Diesel	EURO 6
SP-VB 6	PKW	213 (560)	Diesel	EURO 6
SP-VD 3	PKW	213 (560)	Diesel	EURO 6
SP-VD 4	PKW	213 (560)	Diesel	EURO 6
SP-FP 12	PKW	560	Erdgas	EURO 3
SP-VD 27	PKW	213 (560)	Erdgas	EURO 4
SP-VD 28	PKW	250	Erdgas	EURO 4
SP-VD 29	PKW	213 (560)	Erdgas	EURO 4

Elektro:	3
Hybrid:	2
Benzin:	11
Diesel:	12
Erdgas:	4

TOTAL:	32