



Büro Landrat  
Az.: 01  
Datum: 05.01.2009  
Sachbearbeiter/in: Britta Ammoneit

Vorlagenart	Vorlagennummer
<b>Antrag</b>	<b>2008/140</b>
Öffentlichkeitsstatus:	öffentlich

**Beratungsgegenstand:**

Antrag der Grünen-Kreistagsfraktion vom 10.08.2008 (Eingang 10.08.2008);  
Umweltfreundliche Taxis - stabile Preise

**Produkt/e:**

01.01.10 - Angelegenheiten des Kreistages

Status	Sitzungsdatum	Gremium
N	25.08.2008	Kreisausschuss
Ö	22.09.2008	Kreistag
Ö		Ausschuss für Umweltschutz, Landwirtschaft, Abfallwirtschaft, Agenda 21 und Verbraucherschutz
N		Kreisausschuss
Ö		Kreistag

**Abzeichnung:**

Landrat

Organisationseinheit

**Beschlussvorschlag:**

Die Grüne-Kreistagsfraktion beantragt folgende Beschlussfassung durch den Kreistag am 22.09.2008:  
„Der Kreis legt mit 20.000 Euro (Mitteln aus dem „Klimabudget“) ein Förderprogramm für klimaschonende Taxis und Anruf-Mietwagen auf: Personenbeförderungs-Unternehmen, die in Kommunen des Landkreises Lüneburg tätig sind (aus zugehörigen Städten/Gemeinden ihre Lizenz haben), können auf Antrag einen Zuschuss für die Anschaffung eines neuen klimaschonenden Fahrzeugs erhalten. Als „vergleichsweise klimaschonende Fahrzeuge“ sollen Fahrzeuge mit max. 140 g CO<sub>2</sub>-Ausstoß/km (kombiniert) gefördert werden:

- **Zuschuss für Fahrzeuge mit maximal 120g CO<sub>2</sub>-Ausstoß/km = 1.000 Euro**
- **Zuschuss für Fahrzeuge mit maximal 140g CO<sub>2</sub>-Ausstoß/km = 500 Euro**

Die Zuschüsse werden nach Antragsdatum vergeben („wer zuerst kommt, mahlt zuerst“). Nach Zusage der Förderung muss das Fahrzeug innerhalb von drei Monaten angeschafft werden, sonst verfällt die Zusage. Weitere Details des Förderprogramms sind von der Verwaltung auszuarbeiten.“

**Begründung der Grünen-Kreistagsfraktion zum Antrag vom 10.08.2008 (Eingang:10.08.2008):**

„Taxi-Unternehmen leiden unter den steigenden Kraftstoffpreisen besonders – sie könnten durch innovati-

ve, kraftstoffsparende Motoren oder durch Erdgasantrieb Geld sparen: Erdgas wird wegen seiner Umweltvorteile von der Bundesregierung bis 2018 steuerlich gefördert und kostet an der Tankstelle umgerechnet nur halb so viel wie Benzin.

Es ist uns wichtig, die Taxi-Preise stabil zu halten, denn

- dies leistet einen Beitrag dafür, dass der „Umweltverbund“ (öffentlicher Personennahverkehr plus Taxis/Anruf-Mietwagen) den motorisierten Individualverkehr teilweise ersetzen kann (z.B. für Nutzer, die gelegentlich außerhalb der Busfahrt-Zeiten unterwegs sind; für Randgemeinden im Landkreis etc.)
- gerade ältere Menschen sowie Menschen, die sich kein Auto leisten können (oder wollen) sind auf ein bezahlbares Taxi-Angebot angewiesen.

Als förderfähig sieht unsere Fraktion sowohl den Erdgas-Antrieb als auch sparsame Benziner/Diesel-Motoren, auch mit Hybrid-Technik.

Erdgas:<sup>1</sup> verursacht bis zu 25% niedrigere CO<sub>2</sub>-Emissionen als Benzin/Diesel. Außerdem sind die Fahrzeuge leiser und stoßen praktisch keine Rußpartikel aus. Ein Erdgasfahrzeug kann ohne Umstellung auch hochwertiges Biogas tanken. In vielen anderen deutschen Regionen sind bereits zahlreiche Erdgastaxen erfolgreich unterwegs: z.B. Hamburg, Berlin, Hannover, Düsseldorf... Relevant ist hierfür eine entsprechende Tankstellendichte mit geeigneten Öffnungszeiten. In mehreren Städten gibt es (meist für Privatpersonen, die sich ein Erdgasfahrzeug anschaffen) Zuschüsse/Tankgutscheine von örtlichen Energieversorgern.

Aus ökologischen Gründen möchten wir Autogas (Flüssiggas, LPG) nicht explizit fördern: Dieser Kraftstoff führt zwar auch zu etwas niedrigeren Emissionen als ein vergleichbarer Benzin-/Dieselmotor, erreicht jedoch nicht die höheren möglichen Emissions- und Kosteneinsparungen wie bei der Verwendung von Erdgas.

Besonders sparsame Otto-/Diesel-Motoren (max. 120/140 g CO<sub>2</sub>-Ausstoß/km):

Die Autoindustrie kann längst Fahrzeuge herstellen, die max. 5 l Sprit/100 km benötigen. Doch Effizienzgewinne bei der Antriebstechnik werden z.T. leider „aufgefressen“ durch insgesamt größere und „leistungsfähigere“ Motoren. Hierbei stellt sich die Frage, warum ein Taxi-Fahrzeug mehr als 100 PS haben sollte.

Wir glauben, dass es den KundInnen wichtiger ist, zu einem vernünftigen Preis und sicher zu ihrem Ziel zu gelangen, als in einem (überdimensionierten) Fahrzeug chauffiert zu werden, das theoretisch 250 km/h fahren könnte. Mit den jeweils effizientesten Motorvarianten erreichen die gängigen Fahrzeugmodelle mehrerer Autohersteller bereits diese Grenzwerte.<sup>2</sup>

Hintergrund zu den Grenzwerten

Der Anteil des Verkehrs an den CO<sub>2</sub>-Emissionen liegt in Deutschland bei 18 Prozent. Tendenz ist steigend. Eine klimaschonende Verkehrspolitik ist also auf allen politischen Ebenen notwendig. Die europäischen Autohersteller verpflichteten sich 1998, den durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoß aller in der EU zugelassenen Neufahrzeuge bis 2008 auf 140 Gramm pro Kilometer zu senken, und verhinderte so eine gesetzliche Regelung. Diese Selbstverpflichtung hielt die Industrie bei weitem nicht ein. Deswegen schlug die EU im vergangenen Winter vor, einen verbindlichen Grenzwert von 120 g/km ab 2012 einzuführen – und wiederholte damit die Forderung des EU-Umweltministerrats aus den 90er Jahren (damals peilte das Gremium - dem zu der Zeit Bundesumweltministerin Merkel angehörte - diesen Zielwert bereits für das Jahr 2005 an).

Unsere Fraktion hält es für dringend erforderlich, sowohl die Produktion als auch die Nachfrage von Fahrzeugen mit möglichst niedrigen Grenzwerten bei Industrie und VerbraucherInnen politisch einzufordern.

Taxis aus der Region könnten dabei einen entscheidenden Beitrag leisten.

<sup>1</sup> Grundsätzlich ist eine Neuanschaffung eines Erdgasfahrzeug sinnvoller als eine Umrüstung auf Erdgas. Eine Umrüstung eines Fahrzeugs auf Erdgas kann nur gefördert werden, wenn sie in einer Fachwerkstatt durchgeführt wurde, die sich hierfür hat zertifizieren lassen (Der „Initiativkreis Erdgas als Kraftstoff – Deutschland e.V.“ (IEK) hat in Zusammenarbeit mit DEKRA und TÜV ein Prüf- und Zertifizierungsverfahren entwickelt, nach dem sich alle interessierten Fachbetriebe ihre Qualitätsarbeit bei der Nachrüstung von Fahrzeugen auf Erdgasantrieb bescheinigen lassen können.) Hierüber ist ein Nachweis zu erbringen.

<sup>2</sup> Auszug auf dem „Leitfaden zu Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen aller neuen Personenkraftmodelle, die in Deutschland zum Kauf angeboten werden“ erstellt von DAT – Deutsche Automobil Treuhand, im Auftrag vom Verband der deutschen Automobilindustrie, Ausgabe 2008, 3. Quartal, Quelle: <http://www.dat.de/leitfaden/LeitfadenCO2.pdf>:

Modell	Kraftstoff	CO <sub>2</sub> -Emissionen (kombiniert) in g/ km
Toyota Prius (Hybrid)	Benzin/Elektro	104
Honda Civic (Hybrid)	Benzin/ Elektro	109
Citroen C 3 1.4 Bivalent	Erdgas/ Biogas	119
Ford Focus 1.6	Diesel	119
VW Golf BlueMotion 1.9 TDI	Diesel	119
Peugot 207 Limousine HDI	Diesel	120
BMW 3er Touring 318d	Diesel	125
Opel Combo 1.6 CNG	Erdgas/ Biogas	133
Opel Zafira 1.6 CNG	Erdgas/ Biogas	138