



Bereich EUV Stadtbetrieb
Az:
Datum: 17.08.2005

2005/254
öffentlich

Sitzungsvorlage

Beratungsfolge	Datum	TOP-Nr.
Umweltausschuss	06.09.2005	

Betreff

Dieselfußfilter für städt. Fahrzeuge

Finanzielle Auswirkungen

☐ keine haushaltsmäßige Berührung

☒ Auswirkungen siehe Sachverhalt

Beschlussvorschlag

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen

Dobrindt

Werner

Sachverhalt

Auf der Grundlage des Antrages der Ratsfraktion von SPD und Bündnis 90/Die Grünen vom 24.05.2005 (Drucksache 2005/192 – Dieselpartikelfilter für städt. Fahrzeuge) hat der Rat in seiner Sitzung am 30.06.2005 einstimmig beschlossen, dass

1. Die Stadtverwaltung und die AöR EUV werden aufgefordert zu überprüfen, in welchen ihrer Dieselfahrzeuge (PKW & LKW) eine Nachrüstung mit Dieselpartikelfiltern technisch möglich ist. Das Ergebnis dieser Prüfung ist mit Auflistung der Kosten für die einzelnen Fahrzeuge dem Umweltausschuss in der nächsten Sitzung vorzulegen.
2. Ab sofort und bis auf weiteres, werden beim Kauf von Dieselfahrzeugen nur noch solche mit Partikelfilter angeschafft.

Seit Anfang des Jahres 2005 ist die Feinstaubdiskussion in Deutschland deutlich verstärkt worden, nachdem die Messgenauigkeit und die Messhäufigkeit den europäischen Vorgaben angepasst wurden. Als Ergebnis wurde festgestellt, dass die Feinstaubbelastung, insbesondere in Ballungsgebieten, punktuell die Grenzwerte in einem Maße überschreitet, die dringenden Handlungsbedarf erfordert. Es wird nach Lösungen zur Reduzierung der Feinstäube (PM 10) in der Luft gesucht, ohne das ausreichend erprobte und wirksame Techniken bekannt sind. Daraus resultiert in den Aktionsplänen zur Luftreinhaltung ein gewisses Durcheinander von Maßnahmen, von denen nicht sicher nachgewiesen ist, wie hoch der Wirkungsgrad zur Reduktion der Feinstaubbelastung tatsächlich ist. Dies ist vor dem Hintergrund einer bereits jetzt beginnenden Diskussion um Feinstaubpartikel der nächsten kleineren Klasse (PM 2,5) sicher ein Grund, sich sehr intensiv mit diesem Umwelt- und Gesundheitsschutzthema zu befassen.

Ungeachtet der vielen offenen Fragen, sind die kommunalen Betriebe und insbesondere deren Fuhrparks mit Forderungen konfrontiert, ihre Schadstoffimmissionen zu reduzieren, da z.B. Dieselfahrzeuge als eine Quelle für Feinstaub ausgemacht wurden. Hierbei ist jedoch deutlich zu machen, dass auf der Immissionsseite – also bei dem, was aus dem Auspuffrohr herauskommt – alle Grenzwerte und gültigen Regelungen in den kommunalen Fuhrparks eingehalten werden, ohne das eine Abgasnachbehandlung notwendig wäre.

Auf der Immissionsseite – also bei der Gesamtwirkung von Feinstäuben auf Umwelt und Bürger/innen – unabhängig aus welchen Quellen die Stäube stammen, gibt es, mit den Regeln, die ab 01.01.2005 gültig sind, die viel diskutierten Überschreitungen. An dieser Gesamtimmission sind aber die kommunalen Dieselfahrzeuge, als kleiner Teilstrom des Gesamtverkehrs, als eine von vielen Feinstaubquellen, nur zu einem sehr geringen Teil Mitverursacher.

Für einen Einstieg in diese Thematik und als Hintergrundinformation wird auf die Sachverhaltsdarstellung des VKS im VKU „Maßnahmen zur Reduzierung von Schadstoffimmissionen“ (s. Anlage 1) verwiesen.

Für die im EUV Fuhrpark vorhandenen Fahrzeugtypen wurden Herstellerabfragen über die Verfügbarkeit von Nachrüstsätzen „Rußpartikelfilter“ geführt. Nach den eingegangenen Rückmeldungen sind zz. nur einzelne Hersteller in der Lage, Rußpartikelfilter als Nachrüstsatz anzubieten.

Der Großteil der Fahrzeuganbieter verweist auf die Verfügbarkeit ab Dezember 2005 bzw. Anfang 2006, wobei es sich hier zunächst nur um unverbindliche Termine handelt. Das Ergebnis der Abfrage ist in der Anlage 2 dargestellt.

Grund für das nur unzureichende Angebot ist die Tatsache, dass es sich bei Fahrzeugen für die Müllabfuhr und Straßenreinigung lediglich um sog. „Nischenmodelle“ handelt, die nur in geringer Stückzahl produziert werden. Gegenwärtig werden Systeme für die Volumenmodelle des jeweiligen Herstellers entwickelt und auf den Markt gebracht, zu denen vordringlich der Speditionsfernverkehr zu rechnen ist.

Die Zubehörindustrie hält sich mit Angeboten auch noch zurück, da vom Gesetzgeber weder über die Förderung der Nachrüstung entschieden ist, noch die einzuhaltenden Richt- bzw. Grenzwerte endgültig festgelegt worden sind, die der jeweilige Filter zu erfüllen hat. Im Übrigen wird durch die Nachrüstung mit einem Rußpartikelfilter die vorhandene SchadstoffEinstufung nicht verändert.

Problematisch kann eine Umrüstung in den Fällen werden, bei denen das Fahrzeug noch in der Garantie ist, der Fahrzeughersteller noch kein System anbietet und auf ein Angebot der Zubehörindustrie zurück gegriffen werden soll. Nach Auskunft der Hersteller führt das zum Ausschluss von Garantieansprüchen, sofern der Zubehöranbieter nicht autorisiert ist, sein Filtersystem nachzurüsten. Die Kosten für die Umrüstung werden sich pro Fahrzeug zwischen ca. 2.900,-- € für die Kleintransporter und ca. 10.000,-- € für die Müllfahrzeuge bewegen. Bei einer Umrüstung sämtlicher Dieselfahrzeuge des EUV werden Investitionen in Höhe von ca. 350.000,-- € erforderlich. Die Höhe der Investitionen steht tlw. in keinem Verhältnis zum tatsächlichen Wert des Fahrzeuges, bzw. auch nicht zum Neupreis. Als Beispiel sei die Kleinkehrmaschine der Firma Schmidt aufgeführt, die bei einem Neukaufpreis von ca. 99.000,-- € Kosten in Höhe von ca. 11.000,-- € für die Nachrüstung mit einem Dieselpartikelfilter verursachen würde.

Aus Sicht des EUV sollte aufgrund des erheblichen Kostenaufwandes die Wirtschaftlichkeit auch in die Umrüstungsüberlegungen mit einfließen und deshalb nur Fahrzeuge umgerüstet werden, bei denen die Umrüstkosten in einem akzeptablen Verhältnis zum Restwert liegen und bei denen noch mindestens, je nach Fahrzeugart 4 bis 5 Jahre Resteinsatzzeit verbleiben. Darüber hinaus sollte eine Umrüstung erst dann umgesetzt werden, wenn der Gesetzgeber die Grundlagen hierfür festgeschrieben hat und die angebotenen Umrüstsysteme dieser Norm entsprechen.

Bei der Vergabe von Aufträgen für Neufahrzeuge wird der Beschluss des Umweltausschusses, nur noch Fahrzeuge mit Rußpartikelfiltern zu beschaffen, eingehalten. Zu bemerken ist aber, dass selbst bei Neufahrzeugen auf Umrüstsätze mit entsprechenden zusätzlichen Kosten zurückgegriffen werden muss, weil die Entwicklung serienmäßig eingebauter Dieselpartikelfilter z.T. erst im Herbst 2006 abgeschlossen sein wird bzw. die Kfz Industrie auch durch andere Maßnahmen die Norm erfüllen würde (z.B. Bluetec Technologie bei Daimler Chrysler).

Die Anlage 3 gibt das Ergebnis der Prüfung hinsichtlich Umrüstung der Fahrzeuge mit Dieselpartikelfiltern und der Verfügbarkeit für die Stadtverwaltung wieder.

Bei der gesamten Diskussion um Feinstaubbelastungen in Innenstädten und Ballungsräumen und den damit verbundenen Maßnahmenkatalogen wie Fahrverbote und Partikelfilterförderung für Dieselfahrzeuge ist auch vor dem gegenwärtigen hohen Niveau

der Treibstoffpreise der Kraftstoff Erdgas wieder interessant geworden. Denn Erdgas kennt weder aktuell ein Partikelproblem, noch ein Stickstoffproblem, das mit Wirksamwerden der bereits gesetzlich festgelegten EU-Luftqualitätsgrenzen ab 2010 auf die BRD zukommt. Die in Vorbereitung befindliche Kennzeichnungsverordnung für partikelarme Fahrzeuge zeigt – wer Erdgas im Tank hat wird auch noch in 5 Jahren ohne Einschränkung sein Fahrzeug betreiben dürfen.

Im Zusammenhang mit der Dieselußproblematik und alternativen Kraftstoffen wurde von Seiten des EUV auch der Einsatz von Bioethanol oder Rapsöl als Kraftstoff in Fahrzeugflotten der öffentlichen Verwaltung vor dem Hintergrund eines Schreibens des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes NW aufgegriffen (s. Anlage 4). Im Ergebnis ist hierzu festzuhalten, dass nach derzeitigem Erkenntnisstand und Einschätzung des EUV ein verstärkter Einsatz von diesen alternativen Kraftstoffen nicht unterstützt werden kann (s. Anlage 5).

Weiterer Bericht in der Sitzung.

Anlage 1

Info „Maßnahmen zur Reduzierung von Schadstoffimmissionen“ des VKS

Anlage 2

Übersicht Fahrzeugpark EUV

Anlage 3

Übersicht Fahrzeugpark Stadtverwaltung Castrop-Rauxel

Anlage 4

Schreiben Landesumweltministerium vom 11.02.2005

Anlage 5

Wertung EUV vom 15.08.2005