

BERICHTSVORLAGE

			<u>Vorlage-Nr. M 01/0376</u>	
15 - Umweltamt			Datum: 27.09.2001	
Bearb.	:Herr Schreiber	Tel.:	öffentlich	nicht öffentlich
AZ.	:		X	

Beratungsfolge

Sitzungstermin

Ausschuss für Umweltschutz

17.10.2001

Rußpartikel bei städtischen Fahrzeugen hier: Beantwortung der Anfrage von Herrn Dr. Weinhold aus der Sitzung des Ausschusses für Umweltschutz vom 20.06.2001

Herr Dr. Weinhold stellte in der Sitzung des Unterausschusses vom 20.06.2001 folgende Anfrage:
 "Das Umweltamt wird gebeten, über den Stand der Verminderung des Ausstoßes von Dieselpartikeln bei den städtischen Dienstfahrzeugen plus Linienbussen in Norderstedt zu berichten."

Diese Anfrage wird folgendermaßen beantwortet:

Alle städtischen Dienststellen haben die Dienstweisung 10.09 zu beachten. Demnach gilt, dass Umweltkriterien bei der Beschaffung berücksichtigt werden müssen. Dieses gilt auch für Kraftfahrzeuge.

Die Belastung durch Dieselpartikel aus städtischen Fahrzeugen findet indirekt durch die zum Zeitpunkt der Beschaffung verbindlich vorgeschriebenen Normen Berücksichtigung. Weitergehende Maßnahmen werden in der Regel nicht wahrgenommen, auch wenn dies technisch möglich wäre.

Die Gründe für dieses Vorgehen sollen am Beispiel des Betriebsamtes näher erläutert werden. Insgesamt verfügen die Abteilungen Entsorgung, Stadtreinigung, Grünflächen, Wegebau und Friedhof 32 Kraftfahrzeuge mit Dieselantrieb. In den letzten drei Jahren wurden 20 neue Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 2,8 t neu beschafft. Maßgebliches Beschaffungskriterium waren u.a. die zum Zeitpunkt der Beschaffung gültigen Schadstoffnormen. Damit fallen die neueren Fahrzeuge in der Regel in die Schadstoffklasse E2 bzw. teilweise schon in die Klasse E3. In keinem der Fahrzeuge ist jedoch ein Dieselpartikelfilter eingebaut, da weder der Hersteller MAN noch Daimler-Chrysler Dieselpartikelfilter für diese Fahrzeugklasse serienmäßig oder als Option anbieten. Einziger Anbieter von Dieselpartikelfilter für (Klein-)LKW ist die Fa. HJS. Der Nachrüstsatz kostet je nach Fahrzeug zwischen 15.000 DM und 30.000 DM. Ein Freigabe dafür wurde weder von MAN noch von Daimler-Chrysler erteilt. Damit entfiel die Gewährleistung auf die damit verbundenen Fahrzeugteile (z.B. Motor).

Das Betriebsamt hatte bis Juni 1997 bzw. bis Mai 1999 zwei mit Dieselpartikelfiltern ausgestattete LKW der Marke Mercedes-Benz im Probetrieb. Als nach 5 bzw. 8 Jahren Betriebszeit der Austausch der Auspuffanlage notwendig wurde, ist aus Kostengründen (700 DM statt 14.000 DM) auf den erneuten Einbau von Dieselpartikelfiltern verzichtet worden.

Neben der Kostenfrage hat sich auch ein technisches Problem ergeben.

Bei einem Kurzstreckenbetrieb – wie etwa für Müllfahrzeuge typisch – wird die notwendige Betriebstemperatur der Abgase nicht erreicht. Das hat beispielsweise in Hamburg dazu geführt, dass infolge dessen einige Fahrzeuge nicht mehr betriebsbereit waren.

Ebenfalls im Probetrieb besitzt lediglich die VHH einige Busse mit modernen Oxidationskatalysatoren, die jedoch bisher nicht auf Norderstedter sondern auf Hamburger Gebiet eingesetzt werden.

Darüber hinaus bedienen die beiden für Norderstedt beauftragten Busunternehmen (VHH, Autokraft) das Liniennetz größtenteils mit Bussen der Schadstoffklasse E2.

Sachbearbeiter/in	Abteilungsleiter/in	Amtsleiter/in	mitzeichnendes Amt (bei über-/außerplanm. Ausgaben: Amt 20)	Dezernent/in
-------------------	---------------------	---------------	---	--------------

Die verschiedenen Schadstoffklassen, die demnach erlaubten Rußpartikel-Emissionen und der Zeitpunkt ihrer Einhaltung ist den beiden folgenden Tabellen zu entnehmen:

PKW auf Basis der Richtlinie 70/220/EWG

Klasse	E ₀	E ₁	E ₂	E ₃	E ₄
Stufen	0, 35 g/km aus speziel- lem Testzyk- lus	0,18 g/km >1,25t 0,22 g/km >1,70t 0,29 g/km	0,08 g/km >1,25t 0,12 g/km >1,70t 0,17 g/km	0,05 g/km >1,305t 0,07 g/km >1,76t 0,10 g/km	0,025 g/km >1,305t 0,04 g/km >1,76t 0,06 g/km
ab	01.10.1990	31.12.1992	01.01.1997	01.01.2001 01.01.2002	01.01.2006 01.01.2007

LKW auf Basis der Richtlinie 88/77/EWG

Klasse	E ₀	E ₁	E ₂	E ₃	E ₄
Partikel	nur Rauchgastrübung	1 g/kWh	0,15 g/kWh	0,13 g/kWh	>0,08 g/kWh
ab	ab 1988	01.07.1993	01.10.1996	01.10.2001	01.10.2006

Die Grenzwerte (PKW bzw. LKW) sind bereits ein Jahr früher bei den Herstellern bekannt, die damit verpflichtet sind, bei der Produktion von Neuwagen die zukünftigen Schadstoffklassen einzuhalten.

Quelle: TÜV Nord, Technische Abteilung, Hannover, Herr Gersdorf, Juli 2001

Anlage(n)