

Mitteilung des Senats vom 19. April 2005

Luftqualität verbessern: Rußfilter für den öffentlichen Fuhrpark

Die Bürgerschaft (Landtag) hat mit den Stimmen der SPD, der CDU und Bündnis 90/Die Grünen in der Sitzung am 10. November 2004 folgenden Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 8. September 2004 zur Beratung und Berichterstattung an die staatliche Deputation für Umwelt und Energie mit der Maßgabe, bis März 2005 Bericht zu erstatten, überwiesen:

„Luftqualität verbessern: Rußfilter für den öffentlichen Fuhrpark

Die Bürgerschaft (Landtag) möge beschließen:

Die Bürgerschaft (Landtag) fordert den Senat auf,

1. alle Initiativen auf der Bundesebene zu unterstützen, die den schnelleren Einsatz von Partikelfiltern in Dieselfahrzeugen befördern,
2. Vorschriften für die Anschaffung von Dieselfahrzeugen für die Dienststellen und Eigenbetriebe in Bremen und Bremerhaven zu erlassen, in denen die Ausstattung mit Ruß-Partikelfiltern vorgeschrieben wird,
3. sich bei den Gesellschaften, die sich ganz oder teilweise in öffentlichem Eigentum befinden, ebenfalls für diese Regelung einzusetzen.“

Hierzu hat der Senat am 16. November 2004 folgenden Beschluss gefasst:

Der Senat nimmt Kenntnis und überweist den Beschluss der Bürgerschaft an den Senator für Bau, Umwelt und Verkehr zur Vorlage des von der staatlichen Deputation für Umwelt und Energie erbetenen Berichtes mit Beschlussempfehlung und Stellungnahme des Senats bis zum 22. März 2005 an die Bürgerschaft.

Die Deputation für Umwelt und Energie (L/S) hat den als Anlage beigefügten Bericht in ihrer Sitzung am 8. April 2005 beschlossen.

Der Senat leitet diesen Bericht mit folgender Stellungnahme an die Bürgerschaft (Landtag) weiter:

In einer gemeinsamen Presseerklärung des Bundesministeriums der Finanzen (BMF) und des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) wird ein Vorschlag der Bundesregierung zur Förderung von Neufahrzeugen, die mit Dieselfuß-Partikelfiltern ausgerüstet sind, angekündigt. Dieser Vorschlag liegt bis jetzt noch nicht vor.

Im Rahmen der weiteren Abstimmung wird Bremen die vorgelegten Vorschläge auch in Bezug auf die finanziellen Auswirkungen für Bremen prüfen. Dabei ist es das Ziel, alle Möglichkeiten, die langfristig zur Verminderung der Feinstaubbelastung beitragen auszuschöpfen ohne den Haushalt Bremens über Gebühr zu belasten.

Der an den vorgelegten Bericht der Deputation als Anlage 2 beigefügte Entwurf einer Dienstanweisung des Senats über die Neubeschaffung emissionsarmer Pkw und Nutzfahrzeuge in der Freien Hansestadt Bremen (Stadtgemeinde) befindet sich in der Abstimmung mit dem Senator für Finanzen.

Bericht der Deputation für Umwelt und Energie (L/S) aus der Sitzung vom 8. April 2005 zur Vorlage 16/ 80 (L/S)

Die Deputation für Umwelt und Energie (L/S) legt nach Beratung der Bürgerschaft folgenden Bericht vor:

Zu 1:

Der Senat wird aufgefordert, alle Initiativen auf der Bundesebenen zu unterstützen, die den schnelleren Einsatz von Partikelfiltern in Dieselfahrzeugen befördern.

Nach dem Vorschlag der Bundesregierung sollen künftig Neufahrzeuge mit Dieselpartikelfiltern, die im Vorgriff auf die von der EU-Kommission vorgeschlagenen Richtlinie bereits heute den Grenzwert von 5 mg/km einhalten, mit 350 € über die Kraftfahrzeugsteuer gefördert werden. Für die Um- und Nachrüstung von Dieselpkw soll die Förderung 250 € betragen. Die Bundesregierung wird dem Gesetzgeber vorschlagen, auch Fahrzeuge, die in 2005 gekauft werden und die Grenzwerte einhalten, in die Förderung ab dem 1. Januar 2006 einzubeziehen. Die Förderung soll ab dem 1. Januar 2006 einsetzen und bis zum 31. Dezember 2007 gewährt werden. Entsprechend einer Zusage der Automobilindustrie geht die Bundesregierung davon aus, dass ab dem 1. Januar 2008 keine neuen Dieselpkw mehr ohne Rußfilter-Technik auf den Markt kommen.

Da die Einnahmen aus der Kfz-Steuer den Ländern zustehen, haben einige Länderfinanzminister bereits ihre Skepsis gegenüber dem Vorschlag der Bundesregierung zum Ausdruck gebracht und eine kostenneutrale Lösung für die Länder gefordert. Diese könnte z. B. dadurch erreicht werden, dass nicht nur ein Bonus für Fahrzeuge mit Partikelfiltern eingeführt wird, sondern auch ein Malus für Fahrzeuge ohne Partikelfilter.

Grundsätzlich wird Bremen entsprechende Anträge auf Bundesebene unterstützen, da derartige Maßnahmen langfristig zur Verminderung der Feinstaubbelastung durch den Verkehr beitragen und die Bemühungen des in Arbeit befindlichen und im Rohkonzept bereits im Internet veröffentlichten Luftreinhalteplanes für Bremen unterstützen würden. Eine Begrenzung bzw. Verminderung der Emissionen am Fahrzeug ist hierbei eine der effektivsten Maßnahmen und strikteren Einschränkungen, wie z. B. temporären Fahrverboten, vorzuziehen.

Zu 2:

Der Senat wird aufgefordert, Vorschriften für die Anschaffung von Dieselfahrzeugen für die Dienststellen und Eigenbetriebe in Bremen und Bremerhaven zu erlassen, in denen die Ausstattung mit Ruß-Partikelfiltern vorgeschrieben wird.

Mit Schreiben vom 28. April 2004 wurden alle Bremer Senatsressorts angeschrieben und gebeten, bei der Beschaffung von Fahrzeugen künftig vorzugsweise emissionsarme Fahrzeuge zu beschaffen. Trotz dieser Empfehlung sind im vergangenen Jahr aber nur wenige emissionsarme Fahrzeuge für den öffentlichen Fuhrpark beschafft worden. Um dem abzuwehren, ist vom Senator für Bau, Umwelt und Verkehr eine Dienstanweisung erarbeitet worden, die bei der Neubeschaffung von dieselpbetriebenen Pkw zwingend den Einbau eines Partikelfilters vorsieht. Der Entwurf der Dienstanweisung ist als Anlage 2 beigefügt. Andere Fahrzeuge sind hiernach nur dann zu beschaffen, wenn es der spezielle Verwendungszweck erfordert und keine Alternativen zur Verfügung stehen.

Die oben genannte Anweisung soll auch für die Eigenbetriebe und Gesellschaften in Bremen und Bremerhaven verbindlich werden.

Zu 3:

Der Senat wird aufgefordert, sich bei den Gesellschaften, die sich ganz oder teilweise in öffentlichem Eigentum befinden, ebenfalls für diese Regelung einzusetzen.

Vor dem Hintergrund der Luftreinhalteplanung im Lande Bremen soll die Anweisung für alle Behörden, Eigenbetriebe und Einrichtungen des Landes Bremen verpflichtend werden. Dabei sollen die Fachaufsichten über die Gesellschaften weitest-

möglich auf die Erfüllung der Anforderungen dieser Anweisung bei den Gesellschaften einwirken. In diesem Zusammenhang weisen sie auch auf die Nachteile hin, die im Fall eventuell erforderlich werdender Fahrverbote entstehen werden.

Zur Situation bei der BSAG ist Folgendes zu bemerken:

Die Kosten einer Nachrüstung mit Partikelfiltern hängen u. a. davon ab, ob das Fahrzeug (z. B. BSAG-Bus) motorensseitig bereits für die Ausstattung mit einem Filter „vorgerüstet“ ist. Dann könnte mit Kosten von ca. 6.000 bis 10.000 € pro Fahrzeug eine Nachrüstung erfolgen. Für die Flotte der 30 im Jahre 2002 beschafften Gelenkbusse mit Euro-III-Standard wurden entsprechende Angebote des Herstellers (MAN) von der BSAG eingeholt. Diese Serie war noch nicht „vorgerüstet“, weshalb aufgrund der notwendigen Umrüstungen an Zylinderkopf und Motorensteuerung die Nachrüstkosten (laut BSAG/MAN) auf ca. 40.000 € pro Fahrzeug angegeben wurden.

Die für 2005/2006 geplante Beschaffung von zehn Gelenkbusen soll mit Partikelfiltern erfolgen. Es ist davon auszugehen, dass mit In-Kraft-Treten der Euro-IV-Norm im Herbst 2005 die Hersteller ihre Fahrzeuge mit Filtern anbieten werden, um die neue Abgasnorm im Partikelbereich zu erfüllen.

Der Senator für Bau, Umwelt und Verkehr wird bei der BSAG darauf hinwirken, dass auf kritischen Strecken prioritär schadstoffarme Fahrzeuge eingesetzt werden.

Derzeit wird geprüft, welche Alternativen sich auf dem Markt für die Einhaltung von Euro IV und Euro V (2008) sowie EEV-Abgaswerten (Enhanced Environmental Vehicles) entwickeln.

Bei den Abgaswerten muss auch auf die Stickoxid-Emissionen geachtet werden, die für die Einhaltung der ab 2010 geltenden Luftschadstoffgrenzwerte in Bremen von besonderer Bedeutung sind. Die wesentlichen derzeit auf dem Markt befindlichen bzw. absehbaren Alternativen sind Erdgasbusse oder die Ausrüstung mit Entstickungsfiltern.

Die mögliche Einführung von Erdgasbussen würde eine entsprechende Infrastruktur (z. B. kapazitätsmäßig adäquate Erdgas-Tankstelle auf dem BSAG-Betriebsgelände) voraussetzen. Zudem müssten die derzeit festzustellenden Mehrkosten bei der Beschaffung abgedeckt werden.

Die zuvor genannten Entstickungsfilter in den Fahrzeugen (z. B. mit Hilfe von eingespritztem Harnstoff) führen nach derzeitigem Stand ebenfalls zu erheblichen Zusatzkosten in der Beschaffung und im Betrieb.

Derzeit wird die Entwicklung beobachtet, um für Bremen geeignete Lösungen im Hinblick auf die Kosten, den Umweltentlastungseffekt und unter Einbeziehung möglicher Förderinstrumente und -kooperationen zu finden.

Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass derzeit die Voraussetzungen für die Verlängerung der Straßenbahnlinien 1, 2, 4 und 10 geschaffen werden. Dies ergibt die Möglichkeit, Buslinien bis 2010 durch vor Ort emissionsfreie Verkehrsmittel zu ersetzen.

Beschlussvorschlag für die Bürgerschaft (Landtag)

Die Bürgerschaft (Landtag) stimmt dem Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen auf der Basis des vorgelegten Berichtes zu.

Die Bürgerschaft (Landtag) bittet den Senat zu prüfen, welche Beiträge der öffentliche Personennahverkehr zur Reduzierung der Belastung mit Feinstaub und von Stickoxiden erbringen kann.

Dabei soll u. a. geprüft werden

- welche Effekte die Umstellung der Busflotte der BSAG auf gasbetriebene Busse hätte,
- welche Maßnahmen im Bereich des Taxiverkehrs angeregt werden können,
- wie die in Bremen im Rahmen des VBN verkehrenden Busse anderer Busgesellschaften möglichst rasch mit Rußfiltern ausgestattet werden können.

Jens Eckhoff
(Vorsitzender)

Dr. Karin Mathes
(Sprecherin)

Verteiler: _____ Entwurf

Dienstanweisung Nr.**Richtlinie über die Neubeschaffung emissionsarmer Pkw und Nutzfahrzeuge in der Freien Hansestadt Bremen (Stadtgemeinde)**

Zur Orientierung einer breiten Öffentlichkeit auf die Bremische Luftreinhalteplanung zur Vermeidung insbesondere von Abgasen mit krebserzeugenden, ultrafeinen Dieselrußpartikeln erlässt der Senator für Bau, Umwelt und Verkehr für alle Behörden, Eigenbetriebe und Einrichtungen der Freien Hansestadt Bremen (Stadtgemeinde) diese Richtlinie über die Neubeschaffung von Dienstkraftfahrzeugen.

1. Geltungsbereich

Die Richtlinie ist für alle Behörden, Eigenbetriebe und Einrichtungen des Landes Bremen verpflichtend.

Die Fachaufsichten über die Gesellschaften wirken weitestmöglich auf die Erfüllung der Anforderungen dieser Richtlinie bei den Gesellschaften hin.

2. Begriffsbestimmung

(1) Dienstkraftfahrzeuge im Sinne dieser Richtlinie sind Kraftfahrzeuge (unabhängig von ihrer Betriebsart) im Sinne des Straßenverkehrsrechts einschließlich selbstfahrender Arbeitsmaschinen, die im Eigentum der Freien Hansestadt Bremen (Stadtgemeinde) stehen und/oder auf deren Kosten unterhalten oder betrieben werden.

(2) Sonderfahrzeuge sind Dienstkraftfahrzeuge, wenn sie für bestimmte, eng begrenzte Aufgaben genutzt werden können und nur in einem bestimmten Umfang für die allgemeine Nutzung zur Verfügung stehen (Fahrzeuge mit Spezialausrüstung).

(3) Beschaffung umfasst jede Art von Erwerb, insbesondere sind dies Kauf-, Miet-, Leasing- und Leihverträge.

3. Anforderungen an neu zu beschaffende Diesel-Dienstfahrzeuge

(1) Alle neu zu beschaffenden Pkw und Nutzfahrzeuge mit Dieselmotor müssen die EURO-4-Norm erfüllen. In Bezug auf die Partikelemissionen bedeutet dies in der Regel bei Dieselfahrzeugen den Einbau eines Partikelfilters.

(2) Ausnahmen von dieser Verpflichtung können nur für Dienstkraftfahrzeuge gemacht werden, deren Anschaffung wegen ihres speziellen Verwendungszweckes (Sonderfahrzeuge) erforderlich ist, sofern keine gleichwertigen Alternativen auf dem Markt verfügbar sind.

4. Zeitlicher Aufschub

Soweit die benötigten Fahrzeugtypen noch nicht mit EURO-4-Partikelfilter oder anderen alternativen Antrieben angeboten werden, ist zu prüfen, inwieweit sich die Beschaffung zeitlich aufschieben lässt.

5. Vorrangige Beschaffung

Unbeschadet der hier getroffenen Regelungen über die Neubeschaffung von Pkw und Nutzfahrzeugen mit Dieselmotor ist bei der Beschaffung von Kraftfahrzeugen im Sinne der Ziffer 2. weitestgehend das Ziel der Vermeidung von Emissionen zu berücksichtigen, und zwar unter Rückgriff auf Fahrzeuge, die entweder durch

- Erdgas,
- Flüssiggas,
- eine andere, umweltfreundliche Kraftquelle oder
- Benzin

betrieben werden.