

Beschlussvorlage „Masterplan Green City“/Elektrifizierung des Verkehrs in Heidelberg/ Antrag Nr. 0070/2017/AN „Verringerung des Stickoxid- und Feinstaubausstoßes der Fahrzeuge der Stadt und der städtischen Gesellschaften“

Hier: Zusatzfragen von Herrn Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz gemäß Mail vom 23.12.2017

1. Frage: Wie viele Fahrzeuge mit Dieselantrieb, unterteilt nach Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen und nach Leistungsgruppen, verwendet die Stadt Heidelberg?

Die unter Punkt 2.2 – „Elektrifizierung des Verkehrs: Emissionsfreie städtische Fahrzeuge“ aufgeführten 320 Fahrzeuge im städtischen Fuhrpark enthalten folgende Fahrzeuge mit Dieselantrieb:

Städtischer Fuhrpark				
	PKW	Leichte NFZ	Schwere NFZ	Summe
Anzahl gesamt	70	140	110	320
Anzahl Diesel	10	101	110	221

2. Frage: Wie viele die städtischen Betriebe?

Im Folgenden werden die Fahrzeugflotten der Stadtwerke Heidelberg, des Abwasserzweckverbandes und der Heidelberger Dienste aufgeführt.

Fuhrpark der Stadtwerke Heidelberg GmbH				
	PKW	Leichte NFZ	Schwere NFZ	Summe
Anzahl gesamt	26	177	0	203
Anzahl Diesel	1	150	0	151

Fuhrpark des Abwasserzweckverbandes				
	PKW	Leichte NFZ	Schwere NFZ	Summe
Anzahl gesamt	10	14	10	34
Anzahl Diesel	6	14	10	30

Fuhrpark der Heidelberger Dienste				
	PKW	Leichte NFZ	Schwere NFZ	Summe
Anzahl gesamt	7	24	0	31
Anzahl Diesel	5	21	0	26

3. Wieviele dieser Fahrzeuge (Stadt) können mit Katalysatoren so nachgerüstet werden, dass der Stickoxidausstoß im Normalbetrieb > 90% vermindert wird?

Die Stadt Heidelberg beschafft bereits seit Jahren insbesondere auch im Bereich der schweren Nutzfahrzeuge Fahrzeuge mit modernsten Abgasreinigungssystemen nach dem Stand der Technik. Auch wurden bereits in der Vergangenheit vorhandene, ältere Fahrzeuge mit Abgasreinigungssystemen nachgerüstet, die leider nicht immer mit durchweg positiven Erfahrungswerten verbunden waren.

Derzeit sind am Markt nur wenige Systeme (z.B. das BNOx-System der Firma Baumot) verfügbar, die eine signifikante Reduzierung der Stickoxidemissionen älterer Dieselfahrzeuge bewirken (sollen). Eine Zulassung dieser Systeme steht nach derzeitigen Informationen in Deutschland noch aus. Neben einer Abnahme durch eine technische Überwachungsorganisation muss im Falle einer Nachrüstung geprüft werden, inwieweit in die vorhandenen Platzverhältnisse des Fahrzeugs eingegriffen werden muss und sich der Einbau auf die Nutzlast auswirkt. Weiterhin muss unter Berücksichtigung des Fahrzeugrestwertes und der voraussichtlichen Restlaufzeit einzelfallbezogen geprüft werden, ob eine Nachrüstlösung finanziell darstellbar ist.

Daher ist es vorrangiges Ziel der Stadt Heidelberg, die konventionellen Antriebe sukzessive auf emissionsarme beziehungsweise auf emissionsfreie Antriebe umzustellen. Aktuell kommen die ersten Prototypen für schwere Nutzfahrzeuge auf den Markt und werden auf den Messen vorgestellt. Hier hat Heidelberg Interesse, das in Jahrzehnten gesammelte Wissen im Nutzfahrzeugbereich in die Entwicklung dieser Fahrzeuge einzubringen und weiterhin auch solche Fahrzeuge zunächst auf Mietbasis im Stadtgebiet einzusetzen.

Davon unabhängig beobachtet die Verwaltung die Entwicklung von Nachrüst-Systemen zur Reduzierung von Stickoxiden und prüft im Einzelfall den Einsatz, wenn dieser technisch machbar und wirtschaftlich darstellbar ist sowie einen entsprechenden Umweltnutzen nach sich zieht.

4. Welche Fahrzeuge können mittelfristig (Ersatzbeschaffung) zu welchen Kosten auf schadstoffarme Antriebe umgestellt werden (Erdgas oder Elektrizität)?

Siehe Punkt 2.2 der Vorlage.