

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Vorlagen-Nr.:
V/0006/2013
Auskunft erteilt: Herr Osterbrink
Ruf: 492 10 32
E-Mail: Osterbrink@stadt-muenster.de
Datum: 08.03.2013

Betrifft

Bericht über den Kraftstoffverbrauch des städtischen Fuhrparks

Beratungsfolge

23.04.2013 Ausschuss für Umweltschutz und Bauwesen
15.05.2013 Hauptausschuss

Vorberatung
Entscheidung

Beschlussvorschlag:

1. Der Hauptausschuss nimmt den nachfolgenden Bericht zum Kraftstoffverbrauch des städtischen Fuhrparks zur Kenntnis. Ein akuter Handlungsbedarf für weitere Prüfungen zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauches besteht nicht.
2. Der Antrag der CDU-Fraktion vom 26.10.2010 (siehe auch Vorlage V/0074/2010) ist damit

Begründung:

Mit dem vorgenannten Antrag verfolgte die CDU-Fraktion das Ziel, die Verwaltung zu beauftragen, für den städtischen Fuhrpark eine Bestandsanalyse des gesamten Kraftstoffverbrauches für das Wirtschaftsjahr 2010 zu erstellen, eine Analyse des Verbrauchs pro Quartal im Jahre 2011 anzufertigen sowie auf der Grundlage der gewonnenen Ergebnisse, Handlungsoptionen zur Senkung des Kraftstoffverbrauches zu erarbeiten und dabei auch die Umstellung auf Gasbetrieb zu prüfen.

Mit Beschlussvorlage V/0074/2011 vom 27.01.2011 wurde die Verwaltung beauftragt, die Analyse zu erstellen und das Ergebnis der Untersuchungen dem Ausschuss für Umwelt und Bauen sowie dem Hauptausschuss vorzulegen.

Mit dem nachfolgenden Bericht gibt die Verwaltung übersichtsartig Hinweise zum Verbrauch der verschiedenen Kraftstoffarten sowie ihre bisherigen Bemühungen zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs.

Bericht über den Kraftstoffverbrauch des städtischen Fuhrparks

Der Fahrzeugbestand des Fuhrparks der städtischen Ämter und Einrichtungen hat sich in den vergangenen Jahren reduziert. Wurden im Jahr 2006 noch 687 Fahrzeuge betrieben, so hat sich die Zahl bis zum Jahr 2010 auf 617 Fahrzeuge und im Jahr 2011 auf 609 Kraftfahrzeuge reduziert.

Der Kraftstoffverbrauch konnte im Zeitraum 2006 - 2011 jedoch nicht reduziert werden, was auf vergleichbare Fahrleistungen, aber auch einen wirtschaftlichen - weil stärker ausgelasteten - Betrieb der Fahrzeuge schießen lässt (siehe auch Anlagen 1 und 2 - für 2012 liegen noch keine Ergebnisse vor).

Maßnahmen zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauches werden in den Ämtern und Einrichtungen regelmäßig geprüft und soweit ergriffen. Im Einzelnen stellt sich die Situation wie folgt dar:

Reduzierung durch Umstellung vorhandener Fahrzeuge auf Gasbetrieb

Der Anteil des Dieselmotorkraftstoffes am Gesamtkraftstoffverbrauch des städtischen Fuhrparks beträgt zurzeit rund 96 %. Nur 3 % des Kraftstoffes entfällt auf Fahrzeuge mit Benzin; mit Erd- bzw. Autogas wird nur 1 % der Fahrzeuge betrieben.

Eine Umstellung auf Gasbetrieb ist aus technischen Gründen nur für Benzinfahrzeuge möglich und könnte somit auch nur das Volumen des Benzinverbrauchs von 3 % am Gesamtverbrauch entsprechend verringern, falls eine Umrüstung aufgrund des vorhandenen Fahrprofils und der technischen Voraussetzungen der Fahrzeuge auch wirtschaftlich sinnvoll wäre.

Eine kostenmäßig sinnvolle Umstellung von vorhandenen Fahrzeugen auf Erd- bzw. Autogas lässt sich wirtschaftlich nicht darstellen. Beim derzeitigen Fahrprofil der städtischen benzinbetriebenen Kraftfahrzeuge (durchschnittliche jährliche Fahrleistung 10.000 Kilometer) liegt die Amortisationszeit von umgerüsteten Auto- bzw. Erdgasfahrzeugen bei ca. 6- 6,5 Jahren.

Reduzierung durch sonstige Maßnahmen der Kraftstoffreduzierung bei den AWM und der Städtischen Feuerwehr

Eine spürbare Reduzierung des gesamtstädtischen Kraftstoffverbrauchs, könnte nur unter Einbeziehung dieser beiden Ämter/Einrichtungen erfolgen, die mit rd. 80 % am Gesamtkraftstoffverbrauch der Stadt Münster den größten Anteil haben. Beide städtischen Einrichtungen nutzen in erster Linie dieselbetriebene Fahrzeuge ein.

- **AWM**

Die AWM setzen seit 2010 sukzessive das Fahrassistenzsystem Traffilog ein, das zur einer Verbesserung des Fahrverhaltens (ECO-Fahrweise) führt und im Bereich der Abfallbeseitigung bereits zu einem Einsparvolumen in Höhe von 11,8 % geführt hat.

Bei einigen Entsorgungsfahrzeugen läuft ein Versuch, über Motorkennfeldoptimierung den Kraftstoffverbrauch über die Arbeitsdrehzahl des Motors zu reduzieren. Kraftstoffmessungen haben ergeben, dass der meiste Kraftstoff in den Revieren beim Pressvorgang verbraucht wird.

In einem Diskussionsbeitrag des VKU (Verband Kommunaler Unternehmen) wurde festgestellt, dass Hybridlösungen für Abfallsammelfahrzeuge noch im Projektstadium sind und dass deren wirtschaftlicher Betrieb derzeit noch nicht darstellbar ist. Ebenso sind Versuche mit reinen Elektroantrieben und elektrischen Schüttungen bislang erst als Projektstudien in einzelnen Firmen in der Untersuchung.

- **Städtische Feuerwehr**

Bei den Fahrzeugbeschaffungen wurde und wird auch hier ein besonderer Wert auf den Einsatz umweltfreundlicher und damit auch wirtschaftlicher Motorentechnik gelegt. Aufgrund der besonderen Anforderungen an Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr (häufiges Beschleunigen während der Alarmfahrten) sind Einsparpotenziale durch eine kraftstoff sparende Fahrweise kaum möglich. Fahrten im Krankentransport und Rettungsdienst zeichnen sich im Regelfall durch eine Patienten schonende und damit auch wirtschaftliche Fahrweise aus. Das Fahraufkommen insgesamt ist durch die Feuerwehr nicht steuerbar, da fast ausschließlich auf externe Anforderungen reagiert wird. Die vergleichsweise geringen Fahrten im Bereich der Freiwilligen Feuerwehr im Rahmen von Übungen sollten vom Umfang her nicht reduziert werden.

Spritsparkurse

Die Abfallwirtschaftsbetriebe Münster und die Feuerwehr Münster, die zusammen ca. 80 % des gesamtstädtischen Kraftstoffverbrauches verursachen, führen bereits seit längerem sogenannte „Spritsparkurse“ durch.

Spritsparkurse sind sinnvoll und wichtig, um Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu sensibilisieren, den Kraftstoffverbrauch und somit auch die CO₂ Emissionen durch sprit sparende Fahrweisen zu senken. Darüber hinaus weist das Personal- und Organisationsamt im Rahmen seines Mobilitätsmanagements die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Intranet auf ressourcensparendes Autofahren („Die 10 Goldenen Spritsparregeln“) hin.

Ein zählbarer Einspareffekt kann bei Dienstfahrzeugen mit sehr hoher Fahrleistung, verbunden mit einer geringen Fahrerfluktuation, nur schwer erzielt werden.

Grundsätzlich werden die vorhandenen Dienst-PKW aber als Poolfahrzeuge eingesetzt, sodass bei diesem Fahrprofil der gewünschte Einspareffekt, auch durch eine besondere Schulung, nicht immer erzielt werden kann.

Fazit:

Im Bereich der AWM konnte, bedingt durch den Einsatz innovativer Technologien, seit 2010 eine Reduzierung des Dieserverbrauchs um 11,8 % erzielt werden. Der wirtschaftliche Einsatz neuer Technologien zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauches ist aktuell begrenzt und abhängig von der zukünftigen technischen Entwicklung.

Der Einsatz von Hybrid- und Elektrofahrzeugen ist bereits von der Verwaltung geprüft worden. Es wird weiterhin an dem Ziel festgehalten, elektrobetriebene Fahrzeuge, wo es technisch und finanziell möglich und sinnvoll ist, einzusetzen.

Die aktuell sich auf dem Markt befindlichen Elektrofahrzeuge erfordern erheblich höhere Beschaffungskosten (Bsp. Elektro Smart = rd. 5.000 €).

Auf der Grundlage der als Anlage beigefügten Kraftstoffverbrauchsdaten der Wirtschaftsjahre 2010 und 2011 (siehe Anlage 1 und 2) und der nochmaligen kritischen Prüfung aller bereits umgesetzten Handlungsoptionen, können unter den aktuellen ökonomischen Bedingungen weitere Vorschläge zur Kraftstoff- und Ausgabenreduzierung nicht unterbreitet werden. Die Verwaltung wird jedoch die technischen Entwicklungen weiter verfolgen und ggf. Maßnahmen zur weiteren Kraftstoffeinsparung durchführen.

In Vertretung

gez.
Wolfgang Heuer
Stadtrat
3 Anlagen

