

Was wirklich hinten rauskommt

Stadtwerke Osnabrück wollen es wissen: Busse im Abgastest auf der Straße

(BS/ein) Die Deutsche Umwelthilfe hatte es mehrfach vorgemacht und nun haben auch die Stadtwerke Osnabrück zwei Diesel-Busse mit verschiedenen Abgasnachbehandlungssystemen zu Testzwecken auf die Straße gelassen. Das kommunale Unternehmen will den tatsächlichen Emissionen der Fahrzeuge auf den Grund gehen.

Die in den Bussen installierten Messgeräte erfassen Abgase wie Kohlenstoffmonoxid (CO), unverbrannte Kohlenwasserstoffe (HC) sowie Stickstoffdioxid (NO₂). Vor allem der NO₂-Ausstoß liegt bei vielen Fahrzeugen teils sehr weit über den angegebenen Werten der Hersteller. Nicht zuletzt der VW-Dieselskandal habe gezeigt, "dass es sehr sinnvoll sein kann, Herstellerangaben zu den Bus-Emissionen in einem Echtttest zu überprüfen", erklärte Stadtwerke-Verkehrsvorstand *Dr. Stephan Rolfes*. Trotz anspruchsvollem Abgasstandard wurden auch die Busse in Osnabrück Schadstoffe ausstoßen, so *Rolfes*. Die Tests sollen nun helfen, die Diskussion zu versachlichen.

**Technik und Verfahren
verlässlich und präzise**

"Für die Datenanalyse zeichnen die Sensoren zudem die Um-

gebungsklimadaten wie Luftdruck, Lufttemperatur und Luftfeuchte auf", sagte *Sergej Dreger* vom Institut für Fahrzeugtechnik und Mobilität des TÜV Nord. Im Rahmen unterschiedlicher Forschungsvorhaben habe man bereits vergleichbare Bus-Emissionsmessungen in anderen Städten durchgeführt. "Die Ergebnisse sind dank unserer modernen Messtechniken und -verfahren verlässlich und präzise", so *Dreger*. Voraussetzung dafür sei, dass die Messfahrten unter realen Bedingungen durchgeführt werden.

Die beiden Diesel-Busse pendelten dafür in zwei Zeiträumen im August auf einer Linienfahrt, hielten an allen Haltestellen und bewegten sich normal im Verkehrsfluss. Um die sensiblen Messverfahren nicht zu behindern, seien allerdings nur der Fahrer und ein TÜV-Ingenieur an Bord gewesen, erklärte *Rolfes*. Das Gewicht der Fahrgäste

wurde durch Sandsäcke simuliert. Für das Projekt investierten die Stadtwerke "eine kleine fünfstellige Summe".

Ergebnisse voraussichtlich im Spätherbst

Auch die Stadt Osnabrück erhofft sich präzise und verlässliche Daten zu den realen Abgaswerten. Bislang werden die von der EU fixierten Höchstwerte von 40 Mikrogramm NO₂ pro Kubikmeter Luft an den drei Messpunkten im Zentrum regelmäßig überschritten. Ähnlich sieht die Situation in vielen anderen Großstädten aus. "Nach Auswertung aller Daten werden wir sicherlich eine genauere Aussage dazu treffen können, welchen Anteil die Diesel-Busse an der Schadstoffbelastung haben", erklärte Stadtbaurat *Frank Otte*. Er geht davon aus, dass die Ergebnisse im Spätherbst dieses Jahres vorliegen werden.

Tübingen will Zweitakter loswerden

500 Euro Abwrackprämie für Roller und Co. / München muss Förderung einschränken

(BS/ein) Bürger der Stadt Tübingen können seit Anfang August einen Zuschuss für den Kauf eines elektrischen Mopeds oder eines Pedelecs bekommen, wenn sie ihr altes Mofa oder ihren Zweitakt-Roller verschrotten lassen. Dies beschloss der Tübinger Gemeinderat Ende Juli. Die genaue Umsetzung der Prämie werde derzeit erarbeitet und soll ab September ausgezahlt werden können, teilte die Stadtverwaltung mit.

Die Abwrackprämie für Mopeds, Mofas oder Roller mit Zweitakt-Motoren beträgt 500 Euro. Insgesamt stehen für das Programm maximal 25.000 Euro zur Verfügung, teilte die Stadtverwaltung mit.

"Mehr Schadstoffe als alle Busse zusammen"

"Die Abgas-Emissionen alter Mofas und Mopeds mit Zweitakt-Motor sind erschreckend hoch", erklärte Oberbürgermeister *Boris Palmer*. "Es ist davon auszugehen, dass sie zum Beispiel in der Tübinger Mühlschloßstraße mehr Schadstoffe produzieren als alle Busse zusammen. Mit der Abwrackprämie erleichtern wir den Umstieg und sorgen dafür, dass die Luft sauberer wird."

Der Tübinger Gemeinderat appellierte zudem an die Bundes- und die Landesregierung, eine Plaketten-Verordnung für motorisierte Zweiräder zu schaffen und die Einfahrt von Fahrzeugen mit Zweitakt-Motor in Luftreinhaltegebiete in Zukunft grundsätzlich zu untersagen.

Die Universitätsstadt ist die

erste Kommune, die speziell Anreize für die Verschrottung von Zweitaktmotoren schafft. Die Abwrackprämie für fossile Kleinkrafträder ist eine Maßnahme im Rahmen der städtischen Klimaschutzkampagne "Tübingen macht blau". Deren Fortsetzung hatte der Gemeinderat am 30. November 2015 beschlossen. Ziel ist es, die energiebedingten CO₂-Emissionen pro Kopf in Tübingen bis 2022 um 25 Prozent gegenüber dem Wert von 2014 zu reduzieren.

Bundesprogramm torpediert Münchner Elektro-Förderung

Die Landeshauptstadt München hatte schon im vergangenen Jahr beschlossen, in den Jahren 2016 und 2017 vierrädrige E-Fahrzeuge mit bis zu 4.000 Euro zu fördern. Hinzu kam ein Bonus von 1.000 Euro, wenn nachgewiesen wird, dass das E-Fahrzeug ein Benzin- oder Dieselfahrzeug ersetzt. Weitere 500 Euro Förderung waren möglich, wenn das Fahrzeug vertraglich mit Öko-Strom aufgeladen wird – zusammen waren also 5.500 Euro möglich. Nach-

dem allerdings das Bundesförderprogramm rückwirkend zu Mitte Mai in Kraft trat, werden in München keine elektrisch betriebenen Pkws und Lkws gefördert. Weder das Bundes- noch das städtische Programm lassen Doppel-Förderungen zu, sodass man sich in der Landeshauptstadt entschloss, nur noch die Anschaffung von gewerblich genutzten Pedelecs, Lastenpedelecs sowie die Anschaffung von Leichtfahrzeugen und zwei- und dreirädrigen Elektrofahrzeugen zu subventionieren. Diese werden mit bis 25 Prozent der Anschaffungskosten (ohne Mehrwertsteuer) bis zu einer maximalen Fördersumme von 1.000 Euro für Lasten-Pedelecs bzw. 500 Euro für Pedelecs und Elektroroller unterstützt.

Insgesamt gefördert wurden bis Ende August 238 E-Pkws, 74 E-Leichtfahrzeuge, 296 Pedelecs (davon 84 Lastenpedelecs) und zudem 125 Ladepunkte auf Privatgrund. Seit dem Start Anfang April seien zusammen 438 Förderanträge eingegangen, teilte die Stadtverwaltung mit.

Kautschuk für die Schule der Zukunft

Im Bildungscampus Sonnwendviertel spielen nora Böden ihre Vorzüge aus

(BS) Bildung auf höchstem Niveau und unter einem Dach: Mit dem Campus Sonnwendviertel am Wiener Hauptbahnhof ist erstmals ein neues pädagogisches Konzept auch architektonisch umgesetzt worden.

Die Stadt hatte für den Neubau des Bildungscampus – bestehend aus Kindergarten, Volksschule und Neuer Mittelschule – einen europaweiten Wettbewerb ausgeschrieben. Aufgabe war es, die geeignete Lernumgebung für einen modernen Schulalltag zu entwickeln. Das Ergebnis ist ein Gebäude mit einem ganz neuartigen Raumkonzept: Marktplätze, Bildungsräume und Freiklassen bieten zusammen mit einem großzügigen Außengelände optimale Voraussetzungen für innovativen Unterricht.

Der Fußboden des Objekts war eines der entscheidenden Gewerke: Denn nicht nur Kindergartenkinder spielen auf dem Boden, sondern auch die älteren Schüler nutzen ihn dort als Sitz- und Arbeitsfläche zum Lernen, Schreiben und Malen. Daher entscheiden sich Architekten



Neuartige Raumkonzepte: Fußböden spielen dabei eine wichtige Rolle.
Foto: BS/Nora

und Nutzer für Kautschukböden von nora systems. Der Boden ist nicht nur bestens für die Fußbodenheizung geeignet, sondern überzeugt außerdem durch den ergonomischen Komfort und den positiven Einfluss auf die Akustik. Außerdem ist bei den Entscheidern auch die Innenraumluft ein wichtiges Kriteri-

um. Da die Böden von nora systems keine Weichmacher (Phthalate) oder Halogene enthalten, tragen sie wesentlich zu einem gesunden Raumklima bei und schaffen nun eine gute Lernatmosphäre, und das mit dem dort verlegten noraplan unita auch noch im preisgekrönten Design.

Breitbandausbau in Sachsen-Anhalt

Die Altmark auf dem Weg zur FTTH-Region

(BS) Die DNS:NET als Spezialist für den bundesweiten Breitbandausbau und die Erschließung bislang unterversorgter Regionen und der Zweckverband Breitband Altmark (Zusammenschluss der beiden altmärkischen Landkreise und 20 Städten und Gemeinden) bauen gemeinsam das hochmoderne Glasfasernetz für die Altmark und beziehen dabei weitere Infrastrukturanbieter und engagierte lokale Unternehmen mit ein.

Die DNS:NET investiert dabei die restlichen 20 Prozent der Investitionen für die Technikkosten und ermöglicht die Versorgung der Region mit Triple-Play-Anschlüssen (Internet, Telefonie, TV) auf Basis von Glasfaser-Hausanschlüssen. Das Netz befindet sich dabei in öffentlicher Hand und sichert so den Standort für die nächsten zwanzig Jahre und mehr. Derzeit wird das Gigabit-Glasfasernetz im ersten Bauabschnitt in der Verbandsgemeinde Arneburg-Goldbeck errichtet. Dabei werden rund 370.000 Meter Glasfaserkabel verlegt. Die Tiefbauarbeiten werden auf 135 Ki-

lometern durchgeführt. Mit dem neuen FTTH-Netz kann jedem Anwender 1.000 MBit/s (ein Gigabit) zur Verfügung gestellt werden.

Vom Ausbau im sog. "Cluster 1" Arneburg profitieren 18 Orte. Das Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitalisierung des Landes Sachsen-Anhalt unterstützt und fördert den FTTH-Ausbau unter anderem mit einer Förderung für "Cluster 1". Die Versorgung mit Netzdienstleistungen vor allem auf Basis der Glasfasertechnologie sei wichtig für die Zukunft des Landes.

Für die angrenzende Einheits-

gemeinde Stadt Tangerhütte laufen ebenfalls die Vorplanungen für die Glasfaserstrecken und Vorbereitung der Tiefbaulogistik. Tangerhütte hatte sich gezielt dem Zweckverband Breitband Altmark angeschlossen. 61,4 Prozent der Einwohner haben bislang Vorverträge für den Anschluss an das Gigabit-Netz abgeschlossen. Über 31 Ortsteile sowie Gewerbegebiete haben sich registriert, viele mit einer Vorvertragsquote zwischen 70 und 95 Prozent.

Weitere Informationen unter: <http://breitband-altmark.de> (Zweckverband Breitband Altmark)

Risikomanagement

Sicherstellung der behördlichen Handlungsfähigkeit

11. – 12. Oktober 2016, Bonn

REFERENTEN DER VERANSTALTUNG U.A.:

Lars Scheider
Abteilungsleiter Beteiligungsmanagement, Stadtkämmerei der Stadt Frankfurt a.M.

Ingo Sorgatz
Erster Kriminalhauptkommissar, Innenrevision, Bundesministerium des Innern

Thomas Grieger
Leiter Kämmerei, Stadt Remscheid

Eine Veranstaltung des:

Behörden Spiegel

Fachliche Leitung:

NARIS GRC
drives strategy

WEISSE & KOLLEGEN

www.behoerdliches-risikomanagement.de