

Partikelfilter sind keine Spritfresser

Umweltschutz: Manche Kritiker bemängeln den höheren Kraftstoffverbrauch durch nachgerüstete Rußfilter. Die Hersteller wehren sich mit stichhaltigen Argumenten dagegen.

Rußpartikelfilter ist nicht gleich Rußpartikelfilter. Es gibt eine Reihe von technischen Lösungen der Nachrüster, die sich stark voneinander unterscheiden. Doch in einer Sache dürfen sie sich laut Hersteller Twintec nicht voneinander unterscheiden, den gesetzlichen Vorschriften. »Denn der Gesetzgeber verlangt, dass der maximal zulässige Mehrverbrauch der nachgerüsteten Fahrzeuge, nicht mehr als vier Prozent höher sein darf, als bei Lkw ohne Filter.«

Der Anreiz, den Fuhrpark nachzurüsten, soll nicht durch



DAS UNTERNEHMEN

Nach eigener Angabe gilt das 1995 gegründete Unternehmen Twintec aus Königswinter in der Nachrüstung von Fahrzeugen mit Rußpartikelfiltern als Pionier. So hat Twintec als erstes Unternehmen vom Kraftfahrt-Bundesamt eine Allgemeine Betriebserlaubnis (ABE) für die Nachrüstung von Pkw erhalten. Mitte des Jahres 2007 bekam der Abgasspezialist als erster Anbieter auch die Zulassung für eine Rußpartikelfilter-Nachrüstung für Nutzfahrzeuge.

einen hohen Kraftstoffmeherverbrauch geschmälert werden. Und dafür hat der Gesetzgeber in der Anlage XXVII zu Paragraph 48 der Straßenverkehrs-Zulassungsordnung (StVZO) vorgesorgt. Dort heißt es: Würde der Verbrauch bei den Emissionsmessungen zum Beispiel durch Dekra höher als vier Prozent

Schnittmodell eines Twintec-Partikelfilters: Bei der Nachrüstung wird der Schalldämpfer mit dem Filter ersetzt.

WARUM AUFRÜSTEN

Die Vorteile der Nachrüstung eines Rußpartikelfilters

- ◆ Mautersparnis durch Nachrüstung: 2,1 Cent pro Kilometer, ab 2011 4,2 Cent
- ◆ De-minimis-Beihilfe von bis zu 2.000 Euro möglich
- ◆ Investition steuerlich abzugsfähig
- ◆ Voll-Amortisation des Invests schon nach 75.000 Kilometern möglich
- ◆ Grüne Feinstaub-Plakette, daher freie Fahrt in die Umweltzonen.
- ◆ Höherer Wiederverkaufswert
- ◆ Nie wieder Wechsel des Verschleißteils Schalldämpfer (Kosten von bis zu 700 Euro entfallen damit)
- ◆ Offene Kanalstrukturen, kein Verblocken und Verstopfen
- ◆ Keine Eingriffe in die Elektronik
- ◆ Keine Kraftstoffzusätze nötig
- ◆ Keine Wartungen nötig bei offenem System
- ◆ Schneller und problemloser Einbau
- ◆ Erstausrüsterqualität in Edelstahl
- ◆ Fahren mit gutem Gewissen: Faktor 5 im Partikelgrenzwert zwischen ungefiltertem und nachgerüstetem Euro-3-Lkw

liegen, bekäme der Hersteller schon im Vorfeld für sein Partikelminderungssystem keine Allgemeine Betriebserlaubnis (ABE).

Anbieter wie Twintec oder HJS betonen, dass es zurzeit sehr günstig sei, sein schweres Nutzfahrzeug mit einem Dieselpartikelfilter nachzurüsten. Die seit 1. Januar gültige Mautthöheverordnung (MautHV) sieht Mautersparungen für nachgerüstete Fahrzeuge vor. Weiterhin bietet der Bund mit seinem angelaufenen De-minimis-Programm noch bis zum 15. Mai diesen Jahres eine Förderung von bis zu 2.000 Euro pro Nachrüstung.

»Außerdem gibt es die grüne Feinstaubplakette, die uneingeschränkte freie Fahrt in den Umweltzonen garantiert«, sagt ein Unternehmenssprecher. Und nicht zu vergessen: Nachgerüstete Fahrzeuge haben einen höheren Wiederverkaufswert als solche ohne Partikelfilter.

Aber selbst der Wert von vier Prozent zulässigem Mehrverbrauch lässt sich heute nach Angaben der Rußpartikelfilter-Hersteller noch unterschreiten. Laut Twintec sollen die eigenen Partikelminderungssysteme den gesetzlich vorgeschriebenen Wert für den Kraftstoffmeherverbrauch unterschreiten. »In zahlreichen Testreihen und im Feldeinsatz lag der Mehrverbrauch bei maximal einem Prozent. Überwiegend sogar innerhalb von zuverlässig messbaren Toleranzen«, erläutert Raschke.

Beim Twintec-Filter handelt es sich um ein so genanntes Nebenstromsystem mit offenen Kanalstrukturen, das nicht verstopfen kann und daher wartungsfrei sei. Teure Standzeiten der Lkw für die Filterreinigung würden demnach wegfallen.



Werbeauftritt in Berlin: Mit dem nachgerüsteten MAN TGA macht der Abgasspezialist auf seine Angebote aufmerksam. Unter anderem spricht für den Filter auch die grüne Umweltplakette.

»Beim Umbau wird der Schalldämpfer schnell und problemlos eins zu eins gegen den Partikelfilter umgetauscht«, sagt der Unternehmenssprecher. Und da Schalldämpfer Verschleißteile seien, die immer wieder für Kosten von bis zu 700 Euro ausgetauscht werden müssten, würde auch hier gespart. Der Filter dagegen müsse nie wieder getauscht werden, was ein weiterer Anreiz für die Nachrüstung sei.

Halter von schweren Euro-3-Nutzfahrzeugen, die ihren Lkw nachrüsten, sparen nach der Mautthöheverordnung 2,1 Cent pro Mautkilometer. Unter Berücksichtigung der

staatlichen De-minimis-Beihilfe kann sich die Anschaffung eines Rußpartikelfilters somit nach einer Rechnung von

Hersteller Twintec rechnerisch schon nach 75.000 Kilometern voll amortisieren.

Robert Cadek

BEISPIELRECHNUNG

Die Investition in einen Rußpartikelfilter kann sich zügig amortisieren.	
Netto-Listenpreis Twintec-Rußfilter:	4.250 Euro
abzüglich De-minimis-Beihilfe:	2.000 Euro
effektive Investition Partikelfilter:	2.250 Euro
abzüglich ersparte Ertragsteuern (z.B. 30 Prozent):	675 Euro
effektive Netto-Investition Partikelfilter:	1.575 Euro

CEMT

Online-Genehmigung

Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) hat für die Beantragung von CEMT-Kurzzeitgenehmigungen Antragsformulare ins Internet gestellt. Die Anträge stehen unter www.bag.bund.de/ zum Download bereit. CEMT-Kurzzeitgenehmigungen werden laut den Angaben des BAG im Rahmen des vorhandenen Kontingents in begründeten Ausnahmefällen erteilt. Sie sind 30 Tage gültig. Diese Genehmigungen sind grundsätzlich für Beförderungen zwischen zwei CEMT-Staaten bestimmt, für die keine sonstigen Genehmigungskontingente zwischen Deutschland und den anderen Staaten vereinbart wurden. CEMT-Umzugsgenehmigungen eignen sich für Beförderungen von Umzugsgut durch Unternehmen, die über entsprechende Fachkräfte und Ausrüstung verfügen. Sie unterliegen keiner Kontingentierung und sind jeweils fünf Jahre gültig.

DE-MINIMIS

Nur kaufen, was man braucht

Der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) warnt vor Geschäftemachern, die unter Verweis auf das De-minimis-Programm Transportunternehmen alles Mögliche und Unmögliche verkaufen wollen. »Die große Spannweite des Förderprogramms bietet zahlreiche Alternativen, die in den Unternehmen entstehenden Kosten mit Fördermaßnahmen zu verknüpfen«, sagt BGL-Hauptgeschäftsführer Prof. Dr. Karlheinz Schmidt. Der gelegentlich suggerierte Eindruck, man komme nur in den Genuss der De-minimis-Hilfen, wenn man Zusatzaufwand, etwa beim Telematikeinsatz oder anderen technischen Einrichtungen betreibt, sei unzutreffend. Der BGL empfiehlt angesichts der angespannten wirtschaftlichen Lage, nichts zu erwerben, was man nicht auch ohne das staatliche Förderprogramm kaufen müsste.

ZUKUNFT GESTALTEN: RECHNEN SIE MIT UNS!

WÄHREND DER 12. INTERNATIONALEN FACHMESSE FÜR LOGISTIK, TELEMATIK, VERKEHR VOM 12. BIS 15. MAI 2009 IN MÜNCHEN, HALLE B6, STAND 307/406



transport
logistic
12. - 15. Mai 2009
Neue Messe München

WWW.KOMBIVERKEHR.DE

kombi
verkehr