

16. Wahlperiode

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Felicitas Kubala (Bündnis 90/Die Grünen)

vom 29. Juli 2008 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 31. Juli 2008) und **Antwort**

Umweltzone 2010 – Ist der Senat auf die zweite Umsetzungsstufe vorbereitet?

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie viele Fahrzeuge mit Berliner Kennzeichen haben mit Stand 30.6.2008

- a) eine grüne
- b) eine gelbe
- c) eine rote Plakette zur Kennzeichnung der Schadstoffgruppe erhalten?

Zu 1.: Da die Plakette bundesweit erworben werden kann, kann die Frage, wie viele Fahrzeuge mit Berliner Kennzeichen eine rote, gelbe oder grüne Plakette erhalten haben, mit den nur für die Plakettenausgabe in Berlin vorliegenden Zahlen nicht beantwortet werden. In Berlin wurden von allen Ausgabestellen insgesamt 37.305 rote, 93.052 gelbe und 1.028.265 grüne Plaketten für in Berlin gemeldete und auswärtige Fahrzeuge ausgegeben.

2. Wurden die Halter der Kraftfahrzeuge mit gelben oder roten Plaketten darauf hingewiesen, dass sie mit ihrem Fahrzeug ab dem 01.01.2010 nicht mehr in die Umweltzone fahren dürfen? Wenn ja, wann und in welcher Weise erfolgte die Information? Wenn nein, warum nicht?

Zu 2.: Die Information über die zweistufige Einführung der Umweltzone ist seit Verabschiedung des Luftreinhalteplans im Jahre 2005 in vielfältiger Weise über Presse, Internet und Broschüren bekannt gegeben worden. Diese Information steht auch den Ausgabestellen für die Plaketten zur Verfügung, so dass in vielen Fällen bei der Ausgabe der roten oder gelben Plakette mündlich

auf die kommende 2.Stufe hingewiesen wurde. Eine gezielte und systematische Information der Fahrzeughalter, die ab 1.1.2010 von der Umweltzone betroffen sein könnten, ist bis jetzt nicht erfolgt, da die breite Information über die Umweltzone als ausreichend angesehen wird. Eine Informationskampagne für die betroffenen Fahrzeughalter wird zudem erst dann sinnvoll sein, wenn alle Rahmenbedingungen für die 2. Stufe der Umweltzone, z.B. die verfügbaren Nachrüstsysteme, bekannt sind.

3. Wie viele Anträge auf Ausnahme vom Fahrverbot in der Umweltzone wurden insgesamt genehmigt?

3.1 Wie viele Ausnahmegenehmigungen wurden im einzelnen erteilt für

- a) PKW
- b) Transporter
- c) schwere LKW?

3.2 Wann werden die unter a-c genannten Ausnahmegenehmigungen auslaufen?

Zu 3.: Bis zum 1.07.2008 wurden insgesamt 6303 Anträge genehmigt. In der Regel beträgt die Befristung 18 Monate. Sonderfahrzeuge können eine Ausnahme bis zu einer Dauer von 3 Jahren erhalten.

Die folgende Tabelle zeigt die Zahl der Ausnahmen nach Fahrzeugart und Befristungsdauer. Nicht enthalten ist ein Teil der Spezialfahrzeuge sowie Busse. Die Mehrzahl der Ausnahmegenehmigungen läuft im Sommer 2009 aus.

Fahrzeugart	Genehmigungen gesamt	Befristung der Genehmigung			
		bis 6 Mon.	7-12 Mon	13-18 Mon	> 18 Mon.
Pkw	885	203	103	371	184
Transporter bis 7,5 t	4164	382	424	2285	1031
schwere Lkw	469	41	45	251	123

(Abweichung der Summe der Ausnahmegenehmigungen nach Dauer mit der Angabe der gesamten Zahl durch unvollständige Angaben im Datenerfassungssystem)

Die Drucksachen des Abgeordnetenhauses sind bei der Kulturbuch-Verlag GmbH zu beziehen.

Hausanschrift: Sprosserweg 3, 12351 Berlin-Buckow · Postanschrift: Postfach 47 04 49, 12313 Berlin, Telefon: 6 61 84 84; Telefax: 6 61 78 28.

4. Plant der Senat, den ursprünglich festgelegten maximalen Zeitraum für zu genehmigende Ausnahmen vom Fahrverbot noch einmal zu verlängern?

Wenn ja, a) bis wann b) für welche Fahrzeugtypen c) mit welcher Begründung?

Zu 4.: Der von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung gemeinsam mit der Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz und der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technik und Frauen, den Bezirksämtern und der Verkehrslenkung Berlin erarbeitete Leitfaden zur einheitlichen Handhabung der Genehmigung von Einzelausnahmen in den zuständigen Bezirken sieht nach Maßgabe der im Senatsbeschluss vom 20.03.2007 dargelegten Grundsätze vor, dass Ausnahmen längstens für 18 Monate, bei bestimmten Sonderfahrzeugen auch bis zu 3 Jahre erteilt werden dürfen. Nur für besondere Fahrzeuge für touristische Angebote sieht der Leitfaden bei unveränderter Sachlage nach 18 Monaten eine weitere Ausnahmegenehmigung als möglich an. Eine Änderung dieser Grundsätze, die sich vorwiegend auf Nutzfahrzeuge beziehen, hängt u. a. von der Entwicklung des Marktes für nachrüstbare Partikelfiltersysteme ab (siehe dazu Antwort auf Frage 6.2), so dass derzeit noch keine Aussage zur künftigen Ausgestaltung des Leitfadens möglich ist.

5. Wird die sog. Trabiparade trotz ihres immens hohen Schadstoffausstoßes weiterhin eine Ausnahme vom Fahrverbot erhalten? Wenn ja, wie begründet der Senat dies?

Zu 5.: Nach Einrichtung der Umweltzone wurde kein Erlaubnis Antrag für die Veranstaltung einer sog. Trabiparade bei der Verkehrslenkung Berlin gestellt. Der o.g. Leitfaden sieht nicht vor, solchen Fahrzeugen für Veranstaltungen das Befahren der Umweltzone zu erlauben.

6. Verfügt der Senat über Informationen zu den Kraftfahrzeugen, die mit gelben oder roten Plakette ausgestattet sind? Wenn ja,

Zu 6.: Der Senat verfügt über Angaben zu den am 1.1.2008 in Berlin zugelassenen Fahrzeugen nach Schadstoffgruppe. Ob bzw. wie viele dieser Fahrzeuge mit einer Plakette ausgestattet sind, ist nicht bekannt.

6.1 Wie viele a) gelbe oder b) rote Plaketten gingen an die Halter von Kleintransportern?

Zu 6.1.: Zum 1.1.2008 waren rund 9300 leichte Nutzfahrzeuge < 3,5 t (Kleintransporter) der Schadstoffgruppe 2 (rote Plakette) und rund 15.000 Fahrzeuge der Schadstoffgruppe 3 (gelbe Plakette) gemeldet.

6.2 Wie viele der Fahrzeuge werden nach Einschätzungen des Senates bis zum 01.01.2010 technisch mit einem Dieselpartikelfilter nachrüstbar sein, um eine grüne Plakette zu erhalten?

Zu 6.2.: Aufgrund der Ergebnisse eines Fachgesprächs mit Filterherstellern und Fahrzeugindustrie wird mit hoher Wahrscheinlichkeit ab Herbst 2008 ein breites Angebot an Nachrüstmöglichkeiten für Nutzfahrzeuge auf den Markt kommen. Es wird erwartet, dass mehr als 80 % der Fahrzeuge der Schadstoffgruppe 3 so nachgerüstet werden können, dass sie eine grüne Plakette erhalten können. Genauere Angaben zu den verfügbaren Nachrüstsystemen sollen im Oktober 2008 durch eine Umfrage bei den Filterherstellern erfragt werden.

Die Verfügbarkeit von Systemen für eine Nachrüstung von leichten Nutzfahrzeugen von der roten auf die grüne Plakette wird voraussichtlich schlechter sein, da die Kosten für die notwendigen geschlossenen Filtersysteme im Vergleich zum Restwert dieser Fahrzeuge sehr hoch sind. Damit ist auch nur eine vergleichsweise geringe Nachfrage zu erwarten.

6.3 Wie viele der Fahrzeuge wurden a) nach dem 1.1.2000 bzw. b) nach dem 01.01.2005 zugelassen? Wenn nein, warum nicht?

Zu 6.3.: Zum Datum der Erstzulassung liegen keine Angaben vor, da diese Daten für die Planung von nachgeordneter Bedeutung sind. Aufgrund der Einhaltefristen der europäischen Abgasrichtlinien ist davon auszugehen, dass Diesel-Fahrzeuge mit roter Plakette (entspricht Euro 2) als Pkw vor 1997, als leichtes Nutzfahrzeug vor 1999 und als schweres Nutzfahrzeug vor 1996 zugelassen wurden. Fahrzeuge mit gelber Plakette (Euro 3) wurden als Pkw vor 2006, als leichtes Nutzfahrzeug vor 2007 und als schweres Nutzfahrzeug vor Oktober 2006 zugelassen.

Zulassungen bis zu einem Jahr nach Inkrafttreten der Abgasrichtlinien sind über eine Ausnahmegenehmigung des Kraftfahrt-Bundesamtes für Restbestände auf Antrag der Fahrzeughersteller möglich.

7. Wie viele der Halter, deren Kleintransporter bzw. LKW mit einer gelben oder roten Plakette gekennzeichnet sind stehen nach Einschätzungen des Senates vor dem Problem, dass das Fahrzeug nicht umgerüstet werden kann und damit eine Neuanschaffung notwendig wird?

Zu 7.: Zusätzlich zu den in der Antwort zu 6. genannten Fahrzeugen sind in Berlin rund 5.000 schwere Nutzfahrzeuge mit roter Plakette und 16.600 Fahrzeuge mit gelber Plakette gemeldet. Je größer die Fahrzeuge bzw. die Motoren sind, desto eher wird es auch für Fahrzeuge mit roter Plakette Filtersysteme für die Umrüstung auf die grüne Plakette (Schadstoffgruppe 4) geben. Hinsichtlich der Verfügbarkeit von Filtersystemen wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

8. Ist dem Senat bekannt, dass kleine Unternehmen, die zum Teil nur Ein-Person-Unternehmen sind in der Regel über sehr geringes Kapital verfügen und häufig nicht in der Lage sind Kredite aufzunehmen? Wenn ja, wie kommt es dann zu der öffentlich geäußerten Fehleinschätzung des Wirtschaftsensors, dass die fehlende Nachfrage nach IBB-Krediten der Beweis dafür sei, dass eine gezielte Förderung der Fahrzeugmodernisierung bei Kleinunternehmen nicht notwendig ist?

9. Wird es eine - insbesondere zwischen den für Umwelt, Wirtschaft und Soziales zuständigen Senatsmitgliedern - abgestimmte Strategie geben, um kleine und mittlere Unternehmen bei der Anpassung an die geforderten Umweltstandards zu unterstützen und damit soziale Härten abzuwenden? Wenn ja, in welcher Weise? Wenn nein, warum nicht?

Zu 8. und 9.: Nein. Gerade auch Unternehmen, die über ein geringes Eigenkapital verfügen, haben mehrere Möglichkeiten, Kredite zu erhalten. Zunächst stehen die Kredite der Hausbanken zur Verfügung. Bei fehlenden bankmäßigen Sicherheiten besteht zudem die Möglichkeit einer Kopplung der Finanzierung mit einer Bürgschaft der Bürgschaftsbank zu Berlin-Brandenburg GmbH.

Auch die Angebote der IBB – beispielsweise Berlin-Kredit oder der Kreditfonds für kleinere und mittlere Unternehmen (KMU) – können hier genutzt werden. Der KMU-Fonds bietet sich insbesondere auch für den kleineren Finanzierungsbedarf an.

Da weiter auch die Kreditprogramme der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) oder der Automobilhersteller bzw. der Werkstätten genutzt werden können, ist eine zusätzliche spezielle Förderung der durch die Stufe 1 der Umweltzone hervorgerufenen Fuhrparkerneuerung nach wie vor nicht erforderlich.

Hinsichtlich des durch die Einführung der Stufe 2 der Umweltzone absehbaren Bedarfs für die Nachrüstung von Nutzfahrzeugen mit Partikelfiltern hängt die Frage, ob die bisherigen Förderinstrumente ausreichen u.a. von der Markt- und Preisentwicklung bei nachrüstbaren Filtersystemen ab, die derzeit noch nicht absehbar ist (siehe dazu die Antwort auf Frage 6.1). Der Senat wird rechtzeitig vor Inkrafttreten der Stufe 2 der Umweltzone entscheiden, ob zusätzlich Fördermöglichkeiten zur Nachrüstung von Lkw notwendig sind, und wenn ja, wie solche womöglich auch bundesweit entwickelt werden können.

10. Wie bereiten sich die öffentliche Hand und die öffentlichen Unternehmen auf die zweite Stufe der Umweltzone 2010 vor?

10.1 Wird die BVG, die 95 Ausnahmegenehmigungen erhalten hat ihre Fahrzeuge 2010 auch dem geforderten Umweltstandard angepasst haben? Wenn ja, in welcher Weise? Wenn nein, warum nicht?

Zu 10.1.: Vor Beginn des Jahres 2010 werden nach Auskunft der BVG alle mit Ausnahmegenehmigung für das Befahren der Umweltzone ausgestatteten alten 95 Doppeldecker-Omnibusse durch Neufahrzeuge ersetzt sein. Diese Neufahrzeuge sowie alle weiteren im Bereich der Umweltzone eingesetzten Linienomnibusse erfüllen hinsichtlich der Partikelemissionen die höchsten Umweltanforderungen und sind mit einer grünen Plakette zum Befahren der Umweltzone ausgestattet.

10.2 Werden der öffentliche Fuhrpark und alle Dienstfahrzeuge des Senats den geforderten Standards entsprechen? Wenn nein, warum nicht?

Zu 10.2.: Alle Fahrzeuge des personengebundenen Fuhrparks werden die geforderten Standards erfüllen.

Bei den übrigen vom Land Berlin betriebenen Fahrzeugen, die nicht generell von der Kennzeichnung und damit vom Fahrverbot in der Umweltzone ausgenommen sind, ergibt sich jedoch insbesondere bei den Nutzfahrzeugen ein beträchtlicher Bedarf zur Nachrüstung mit Partikelfiltern, um die Kriterien der 2. Stufe der Umweltzone erfüllen zu können. Dies ist auf die bislang noch spärlich angebotenen Nachrüstfiltersysteme für Lkws zurückzuführen. Hingegen entsprechen die benzinbetriebenen Nutzfahrzeuge mit über 80% bereits überwiegend den geforderten Standards.

10.3 Werden die Fahrzeuge der Polizei und Feuerwehr, die zwar eine Ausnahmegenehmigung nach der Kennzeichnungsverordnung haben, aber in Vorbildfunktion stehen auch die von der öffentlichen Bevölkerung geforderten Umweltstandards erfüllen? Wenn nein, warum nicht?

Zu 10.3.: Der Senat ist sich der Vorbildfunktion bewusst, dennoch erfüllt nur ein Teil der Fahrzeuge von Polizei und Feuerwehr die Umweltstandards.

Die Berliner Polizei verfügt über einen sehr großen Fuhrpark mit teilweise überalterten Fahrzeugen, die im Einsatzdienst hohe Laufzeiten erreichen. Wegen des großen Bedarfs an Austauschfahrzeugen investiert die Polizei sowohl im Rahmen der beschlossenen Investitionsplanung in Ersatzbeschaffungen, setzt jedoch auch aus dem laufenden Haushalt alle verfügbaren Mittel ein, um zusätzlich Fahrzeuge auszutauschen. Eine Aussonderung bzw. Umrüstung aller Fahrzeuge, die die Kriterien der Umweltzone nicht erfüllen bzw. in der 2. Stufe nicht erfüllen werden, ist aus finanziellen Gründen, teilweise auch aus technischen Gründen nicht möglich.

Die Feuerwehr verfügt ebenfalls nicht in vollem Umfang über die erforderlichen Mittel für einen Austausch der Fahrzeuge. Bei den Einsatzfahrzeugen wird eine Nachrüstung derzeit noch nicht angeboten oder würde die Funktionsfähigkeit bzw. die Beladungskapazität der Fahrzeuge einschränken.

11. Was hat der Senat – außer öffentlicher Ankündigung von Modellprojekten – bisher konkret unternommen um die Dieselrußbelastung durch den zunehmenden Schiffsverkehr, insbesondere in der Umweltzone in Stadtmitte zu vermindern?

Zu 11.: Der Senat wird in Kürze die Nachrüstung von 3 Fahrgastschiffen fördern, um die Eignung verschiedener Nachrüstsysteme zu testen. Dazu laufen derzeit Abstimmungsgespräche mit einer Berliner Reederei, Filterherstellern und der Schiffsuntersuchungskommission. Mit den vorgesehenen Filtern kann die Dieselrußemission der Schiffe um 90 % reduziert werden. Die Nachrüstung von Schiffen kann jedoch aufgrund der geltenden Rechtslage nur freiwillig erfolgen.

12. Wie schätzt der Senat die gesundheitliche Belastung durch die Dieselrußemissionen des zunehmenden Schiffsverkehrs ein?

Zu 12.: Dieselrußemissionen von Binnenschiffen weisen das gleiche gesundheitsschädliche Potenzial wie Dieselrußpartikel aus Dieselmotoren von schweren Nutzfahrzeugen auf. Allerdings liegen die zulässigen Grenzwerte für Partikelemissionen auch für neue Schiffsmotoren mit 0,2 bis 0,5 g/kWh weit über denjenigen von neuen schweren Nutzfahrzeugen mit 0,02/0,03 g/kWh (Euro 4-Standard). Wird die hohe Transportleistung von Schiffen berücksichtigt, sind die Emissionen in der Regel pro transportierte Tonne oder Person in der gleichen Größenordnung wie bei schweren Nutzfahrzeugen.

In der Emissionsbilanz des Luftreinhalteplans wird die Berliner Binnenschiffahrt unter die Kategorie „sonstiger Verkehr“ subsumiert, die auch den Schienen- und Luftverkehr umfasst. Diese Quellgruppe verursacht zusammen etwa 3 % der Feinstaubemissionen, die Dieselrußemissionen des Straßenverkehrs dagegen 9 %. Noch geringer ist die Bedeutung der Emissionen aus Schiffen für die Schadstoffbelastung der Außenluft, da die Ausbreitungsbedingungen auf den Schifffahrtswegen sehr viel besser sind als z.B. in Straßenschluchten. Fahrgastschiffe fahren zudem nicht in den Wintermonaten, in denen die höchsten Feinstaubbelastungen auftreten.

Die angesprochene Zunahme des Schiffsverkehrs trifft vorwiegend auf die Fahrgast- und Sportbootschiffahrt zu, während Gütertransporte mit Binnenschiffen nach den Angaben der Bundesregierung bis 2004 rückläufig waren und erst in den letzten drei Jahren wieder leicht anstiegen.

Zusammenfassend kann daher festgestellt werden, dass die Bedeutung der Schifffahrt für die gesundheitliche Belastung durch Dieselruß weit geringer ist als die Bedeutung des Straßenverkehrs und für die gesamtstädtische Belastung keine Rolle spielt. Eine Reduzierung der Partikelemissionen ist jedoch aufgrund der fehlenden Wirkungsschwelle für Dieselruß anzustreben, um lokale Belastungen an viel befahrenen Abschnitten der Wasserstraßen zu vermindern.

13. Wird im Gebiet der Umweltzone die Feinstaubbelastung, insbesondere die Dieselrußbelastung erfasst, die von der Schifffahrt ausgeht? Wenn ja, an welcher Messstelle und mit welchen Ergebnissen? Wenn nein, warum nicht?

Zu 13.: Der Messcontainer MC 171 (Brückenstraße 6 an der Jannowitzbrücke) des BLUME-Messnetzes befindet sich in unmittelbarer Nähe zur Spree. Erhöhte Rußbelastungen konnten hier nicht festgestellt werden. Die gemessenen Rußkonzentrationen entsprechen dem Konzentrationsniveau der übrigen Messstationen in städtischen Wohngebieten. An Hauptverkehrsstraßen sind die Rußkonzentrationen im Mittel um den Faktor 2 bis 3 höher.

14. Wie viele neue Schiffsanleger hat der Senat in den letzten drei Jahren genehmigt, und warum waren die von der Fahrgast- und Sportschiffahrt ausgehenden Luft- und Lärmbelastungen u.a. auch durch die zur Stromerzeugung genutzten Dieselaggregate nicht Gegenstand der Genehmigungsverfahren?

Zu 14.: Insgesamt sind in den letzten drei Jahren 28 neue Schiffsanleger genehmigt worden. In den meisten Fällen handelt es sich dabei um Anlegestellen, an denen nur ein kurzfristiges Anlegen zum Fahrgastwechsel gestattet ist.

In den Fällen, in denen auch ein dauerhaftes Liegen beantragt wurde, sind die Umweltämter der Bezirke in das Genehmigungsverfahren eingebunden worden und soweit von dort Auflagen zur Reduzierung der Luft- und Lärmbelastungen gestellt wurden, sind diese in die wasserbehördlichen Genehmigungen übernommen worden.

15. Welche rechtlichen Möglichkeiten bestehen bzw. müssten geschaffen werden, um den Schadstoffausstoß des Schiffsverkehrs auf den Berliner Flüssen zu begrenzen?

Zu 15.: Die Berliner Flüsse unterliegen als Bundeswasserstraßen der Aufsicht der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost.

Die Abwehr schädlicher Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes obliegt nach dem Binnenschifffahrtsgesetz dem Bund.

Das Land Berlin selbst kann keine Regelungen zum Schadstoffausstoß des Schiffsverkehrs treffen.

Berlin, den 21. August 2008

In Vertretung
Dr. Benjamin-Immanuel Hoff

Senatsverwaltung für Gesundheit,
Umwelt und Verbraucherschutz

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 08. Septemb. 2008)