

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Silke Gebel (GRÜNE)

vom 06. Mai 2014 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 14. Mai 2014) und **Antwort**

Wann wird Berlins Luft sauber (II) EU-Vertragsverletzungsverfahren

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

Frage 1: Was ist der Stand der Dinge in Bezug auf das EU-Vertragsverletzungsverfahren, das Berlin aufgrund der zu häufigen Überschreitung der Stickoxidgrenzwerte? Mit der Bitte um Auflistung eines Zeitplans und der zuständigen EU-Behörde.?

Antwort zu 1: Die EU-Kommission hat bislang kein Vertragsverletzungsverfahren wegen Nichteinhaltung der Grenzwerte für Stickstoffdioxid in Berlin eingeleitet. Sie hat im Februar 2013 lediglich gegen die von Berlin im Oktober 2011 notifizierte Verlängerung der Einhaltefrist bis 2015 Vorbehalte eingelegt. Das Land Berlin hat die Notifizierungsunterlagen mit dem neuen Luftreinhalteplan und den darin enthaltenen Maßnahmen ergänzt. Dazu hat sich die Kommission bislang noch nicht rückgeäußert. Ein Zeitplan ist nicht bekannt. Ein EU-Vertragsverletzungsverfahren würde sich formal gegen die Bundesrepublik Deutschland richten.

Frage 2: In welcher Höhe ist die Strafzahlung zu erwarten, die aufgrund der Überschreitung der Stickoxidgrenzwerte auf Berlin zukommt?

Antwort zu 2: Zur Höhe etwaiger Strafzahlungen ist keine Aussage möglich, da die Höhe solcher vom Europäischen Gerichtshof festzustellenden Zahlungen von den konkreten Umständen des Einzelfalls abhängen. Hinsichtlich der Nichteinhaltung der Luftqualitätsgrenzwerte gibt es bislang keinen Präzedenzfall.

Frage 3: Welche Maßnahmen plant der Senat, um in Zukunft den EU-Grenzwert für Stickoxide einzuhalten?

Antwort zu 3: Der Senat hat im Juni 2013 den neuen Luftreinhalteplan 2011-2017 beschlossen. Um die überwiegend vom Straßenverkehr verursachte NO₂-Belastung zu vermindern, werden folgende verkehrsbezogene Maßnahmen geplant:

- Weitgehende Einschränkung der Ausnahmeregelungen für die Umweltzone ab 2015
- Förderung von Fahrzeugen mit dem Abgasstandard Euro 6 (Vorgaben bei der Beschaffung der öffentlichen Hand, Nutzervorteile, wenn dafür rechtzeitig die erforderlichen Regelungen auf Bundesebene geschaffen werden)
- Förderung von Erdgasfahrzeugen über eine Kooperationsvereinbarung mit der GASAG
- Förderung von Elektromobilität im Rahmen des „Schaufensters Elektromobilität“
- Saubere Fahrzeuge im ÖPNV durch Nachrüstung von Bussen mit Entstickungssystemen (90 Doppeldeckerbusse wurden bereits nachgerüstet und die Nachrüstung aus dem Umweltentlastungsprogramm II gefördert.) und Beschaffung von Bussen mit dem Abgasstandard Euro 6
- Saubere Kommunalfahrzeuge: Nachrüstung schwerer Nutzfahrzeuge mit Entstickungssystemen soweit technisch machbar, bei Beschaffung von Neufahrzeugen Einhaltung des Abgasstandards Euro 6
- Verstärkung des Verkehrsflusses, soweit Optimierungspotenzial vorhanden und unter Berücksichtigung der Interessen aller Verkehrsträger, d.h. auch ÖPNV und Fuß- und Radverkehr
- Einführung von stadtverträglichen Geschwindigkeiten auf Hauptverkehrsstraßen mit Grenzwertüberschreitungen unter Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit des Hauptverkehrsstraßennetzes, des ÖPNV sowie anderer Verkehrsträger
- Umweltsensitive Verkehrssteuerung für hoch belastete Straßenabschnitte, z.B. für die Invalidenstraße nach Fertigstellung des Umbaus
- Förderung des ÖPNV
- Förderung des Fuß- und Radverkehrs
- Ausbau der Parkraumbewirtschaftung in Abstimmung mit den Bezirken zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs
- Initiierung von Maßnahmen des Mobilitätsmanagements, u.a. wird dies durch die Serviceleistungen der von Berlin beauftragten Verkehrsinformationszentrale unterstützt.

- Förderung Carsharing, z.B. durch eigene Stellplätze
- Entwicklung eines integrierten Wirtschaftsverkehrskonzeptes

Modellrechnungen haben allerdings gezeigt, dass auch mit ambitionierten, aber verhältnismäßigen Maßnahmen eine Einhaltung des NO₂-Jahresgrenzwertes an allen Straßen nicht erreichbar ist.

Ursächlich hierfür ist, dass der seit etwa 2009 geltende Abgasstandard Euro 5 nicht - wie eigentlich von der EU beabsichtigt - zur Reduzierung der NO_x- und NO₂-Emissionen der Fahrzeuge im innerstädtischen Verkehr geführt hat. Erst mit dem seit 1.1.2014 für schwere Nutzfahrzeuge und ab 2015 für Pkw geltenden Abgasstandard Euro 6 wird nun mit einer deutlichen Emissionsminderung gerechnet. Um diese Fehlentwicklung durch kommunale Maßnahmen der Verkehrspolitik auszugleichen, müsste der Verkehr in den höchst belasteten Straßen um bis zu 50 % reduziert werden. Dies ist nicht umsetzbar.

Neben der fehlgeschlagenen EU-Abgasgesetzgebung trägt auch die stetige Zunahme des Anteils von Diesel-Pkw an der Fahrzeugflotte zur NO₂-Problematik bei. Anreiz zum Kauf von Diesel-Pkw ist nicht nur der niedrigere Kraftstoffverbrauch (und der damit oft verbundene CO₂-Vorteil), sondern auch der niedrigere Kraftstoffpreis bedingt durch die sehr viel geringere Mineralölsteuer, die für Dieselmotoren 18,38 Cent pro Liter niedriger ist als für Ottomotoren.

Frage 4: Welche Kosten wären mit diesen Maßnahmen verbunden?

Antwort zu 4: Es wird geschätzt, dass die für die Umsetzung der Maßnahmen erforderlichen Gutachten, Förderprogramme und Öffentlichkeitsaktivitäten mit Kosten von etwa 6,6 Millionen Euro verbunden sind. Die zeitliche Realisierung richtet sich nach den Finanzierungsmöglichkeiten der künftigen Haushalte. Hinzu kommen nicht quantifizierte Kosten für Betriebe, die z.B. Entstickungssysteme nachrüsten oder Neufahrzeuge anschaffen. Auf der anderen Seite können sich für Verkehrsteilnehmer, die vom eigenen Fahrzeugbesitz auf andere Verkehrsträger inkl. Carsharing umsteigen auch Kosteneinsparungen ergeben, die jedoch ebenfalls schwer zu schätzen sind.

Frage 5: Welche gesundheitlichen Folgen entstehen für die Bürgerinnen und Bürger Berlins durch die Überschreitung des EU-Grenzwerts für Stickoxide?

Antwort zu 5: Die Weltgesundheitsorganisation hat in ihrem 2013 an die Kommission gerichteten Bericht zum neuesten Stand der Erkenntnisse der Wirkungen von Luftschadstoffen auf die menschliche Gesundheit auf toxikologische Studien verwiesen, die von entzündlichen Prozessen in den Atemwegen, erhöhtem Atemwiderstand und in Tierversuchen nachgewiesenen Zellveränderungen im Lungengewebe berichten. Diese Schadensbilder wurden aber nur bei sehr hohen kurzzeitigen Stickstoffdioxidkonzentrationen beobachtet, wie sie in Berlin auch an Haupt-

verkehrsstraßen nicht vorkommen. So wird der aus den WHO Richtlinien abgeleitete, als Stundenmittelwert definierte Grenzwert für Stickstoffdioxid (200 µg/m³ mit erlaubten 18 Überschreitungen pro Jahr) in Berlin sicher eingehalten. Auch die nochmals deutlich höhere Alarmschwelle von 400 µg/m³ Stickstoffdioxid über drei Stunden, die u.a. als Auslöser für die Herausgabe gesundheitlicher Empfehlungen an die Bevölkerung dient, wurde in Berlin noch nie auch nur annähernd erreicht.

Unmittelbare akute Folgen für die menschliche Gesundheit sind daher in Berlin aufgrund der hier vorherrschenden Stickstoffdioxidbelastung nicht zu befürchten.

Gesundheitlich negative Effekte einer langzeitlichen Exposition gegenüber Stickstoffdioxidwerten über dem Jahresmittelgrenzwert von 40 µg/m³, der mit dem WHO-Richtwert identisch ist, wurden nach Aussage der WHO aber in mehreren epidemiologischen Studien gefunden. Bei den Langzeiteffekten handelt es sich meist um Atemwegs- und Herz-/Kreislaufkrankungen. Sie können jedoch nicht immer eindeutig und ausschließlich einer erhöhten Stickstoffdioxidbelastung zugeschrieben werden, sondern sind zum Teil auch dem hoch toxischen Dieselmotorenruß anzulasten, der im allgemeinen stark mit der Stickstoffdioxidkonzentration korreliert.

Durch die Einführung der Umweltzone in Berlin konnte die verkehrsbedingte Zusatzbelastung von Dieselmotorenruß aber mehr als halbiert werden. Auch wenn wegen der erhöhten Stickstoffdioxidwerte ein gesundheitliches Risiko für Anwohnerinnen und Anwohner noch immer besteht, dürfte sich die langzeitige gesundheitsschädliche Wirkung von verkehrsbedingten Luftschadstoffen durch die Rußminderung deutlich reduziert haben.

Berlin, den 28. Mai 2014

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 03. Juni 2014)