

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Frédéric Verrycken (SPD)

vom 15. Oktober 2014 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 17. Oktober 2014) und **Antwort**

Maßnahmenpakete gegen Lärm- und Luftbelastung durch Schwerlastverkehr in Berlin

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

Vorbemerkung: „Im Land Berlin werden für das Hauptstraßennetz seit Jahren entsprechende flächendeckende Erhebungen zum Kfz-Verkehr durchgeführt und alle 5 Jahre flächendeckend ausgewiesen. Lkw-Anteile (über 3,5 t zul. Gesamtgewicht) werden dabei separat erfasst. Demnach ist das Lkw-Gesamtverkehrsaufkommen in Berlin seit seinem Höhepunkt im Jahr 2001 bis 2009 kontinuierlich um fast 15 % zurückgegangen. Die Verkehrserhebungen machen auch deutlich, dass es bestimmte stadttypische Verkehrszusammensetzungen gibt. So liegen die Lkw-Anteile auf Stadtstraßen in der Innenstadt üblicherweise bei 3-4 %. Hierbei handelt es sich um den für die Versorgung der Stadt notwendigen Wirtschaftsverkehr, der auch seit Jahren relativ stabil ist. Höhere Lkw-Anteile finden sich auf Straßen bestimmter Funktion, bspw. auf Bundesfernstraßen (6-9%, Ausnahme BAB A 10 mit etwa 21 %) oder in der äußeren Stadt auf Anbindungen von Gewerbestandorten, Industriegebieten oder Entsorgungsbetrieben (Freiheit in Spandau mit 12 %, Marienfelder Allee mit 12,5%).

Trotz des attestierten Rückgangs besteht weiterhin Handlungsbedarf zur Senkung der Lärm- und Schadstoffemissionen, um Belastungen in der Stadt weiter zu reduzieren. Auch die Sicherheit im Verkehr ist ein Kernthema.“

Frage 1: Welche Maßnahmen sind im Rahmen des Lärminderungs-, Luftreinhalte- sowie Stadtentwicklungsplan Verkehr zur Verringerung der Lärm- und Luftbelastung durch Schwerlastverkehr in Wohngebieten der Innenstadt vorgesehen?

Antwort zu 1: Die Teilstrategie „Stadt-, Umwelt- und Lebensqualität“ im Stadtentwicklungsplan Verkehr ist ein wesentlicher Ansatzpunkt für das Thema. Darüber hinaus sind Ansätze in der Teilstrategie „Unterstützung des Wirtschaftsverkehrs“ enthalten. Dabei sind, zusätzlich zum Lärmaktionsplan 2008 sowie zum Luftreinhalte- und Aktionsplan 2005–2010 und der Fortschreibung beider Pläne, unter anderem folgende Maßnahmen gelistet:

- Maßnahmen zur Erneuerung und Nachrüstung von Fahrzeugflotten, kontinuierliche Überprüfung der Instrumente, die der Flottenerneuerung und Bestandsnachrüstung dienen (z.B. Umweltzone) und ggf. Nachsteuerung; Umweltallianzen zur Verbesserung der technischen Standards bei Betrieben mit großen Flotten, Anpassung der Landesbeschaffungsrichtlinie für die Neubeschaffung von Fahrzeugen des Landes Berlin, Erprobung schadstoffärmerer Antriebstechnologien unter Berücksichtigung der Elektromobilität,
- Weiterentwicklung des intermodalen Verkehrsinformationssystems zu einem zielorientierten Verkehrsmanagement, bspw. in Zusammenhang mit dem Umbau der Invalidenstraße,
- Landespolitische Initiative: Unterstützung von Länderaktivitäten zur besseren finanziellen Absicherung von Maßnahmen zum Lärmschutz an Schienenwegen und Straßen,
- Erneuerungsmaßnahmen im Bestand der Verkehrsinfrastruktur, u. a. Abbau des Instandhaltungsrückstands bei den Straßen (Fahrbahnsanierung zur Lärminderung),
- Fortschreibung des Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzepts.

Mit dem Lärmaktionsplan Berlin 2008 wurde die durch den Schwerlastverkehr im Hauptverkehrsstraßennetz verursachte Lärmbelastungssituation analysiert. Maßnahmeempfehlungen in Form nächtlicher Durchfahrverbote konnten aber nur für zwei Streckenabschnitte identifiziert werden. Es handelt sich hierbei um die Weißenburger Straße im Bezirk Spandau sowie die Hertastraße im Bezirk Neukölln. Eine konkrete Anordnung ist aber allein auf Grundlage des Straßenverkehrsrechtes nach einer detaillierten Prüfung und Abwägung auf Basis aktueller Verkehrsdaten möglich. Die entsprechenden Prüfungsvorgänge sind bisher noch nicht abgeschlossen. Grundsätzlich hat die Analyse der Belastungssituation gezeigt, dass nur geringe Möglichkeiten zur Lärminderung durch Verkehrslenkung von Schwerlastverkehren, bzw. Durchfahrverboten (ggf. temporär) bestehen, da in der Regel geeignete Umfahrestrecken fehlen.

Frage 2: Welche Maßnahmen wurden in diesem Zusammenhang bereits umgesetzt?

Antwort zu 2: Zum Umsetzungsstand des Stadtentwicklungsplan Verkehr (StEP Verkehr) verweise ich auf den Fortschrittsbericht zum StEP Verkehr, Stand November 2013, Senatsbeschluss aus 09/2014.

Ein Auszug aus den Aktivitäten der letzten drei Jahre:

- Die Auseinandersetzung mit den Themen unter dem Stichwort „landespolitische Initiativen“ laufen vor dem Hintergrund der jeweiligen Befassungen in der Verkehrsministerkonferenz, dem Bundesrat o.ä.
- Das Thema Abbau des Instandhaltungsrückstands wurde mit den zusätzlichen Mitteln („Schlaglochprogramm“) angegangen und verstetigt.
- Der Baubeginn zum 16. Bauabschnitt der A 100 ist erfolgt.
- Es laufen verschiedene Arbeiten, die Eingang finden in die Fortschreibung des Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzepts. Hierzu zählen unter anderem die Machbarkeitsstudie zur Erfassung des Lkw-Durchgangsverkehrs auf der Stadtautobahn oder die Auseinandersetzung mit der Frage der Rechtsabbiegerunfälle von Lkw über den Onlinedialog Abbiegen, der 2013 durchgeführt wurde.
- Berlin hat sich bei der Schaufensterbewerbung zur Elektromobilität beteiligt und wurde ausgewählt.
- Der Einsatz von Elektrobussen wird für eine Pilotroute vorbereitet.
- Derzeit wird durch die Behala in Berlin beispielsweise der erste schwere E-Lkw getestet (bis 44t Gesamtgewicht). Darüber hinaus kommen vor allem im Lieferverkehr vermehrt elektrisch betriebene Fahrzeuge zum Einsatz.

Mit Blick auf die im Luftreinhalteplan 2011-17 verzeichneten zusätzlichen Maßnahmen insbesondere zur technischen Verbesserung der Flotte an schweren Fahrzeugen sind folgende Aktivitäten zu nennen:

- Die Ausnahme vom Fahrverbot in der Umweltzone für nicht mit einem Rußfilter nachrüstbaren Diesel-Fahrzeuge mit gelber Plakette läuft zum Jahresende aus, so dass Betreibende von solchen Lkw ihr Fahrzeug durch ein emissionsarmes Kfz der Abgasnorm Euro VI ersetzen müssen. Die Möglichkeit einer Einzelausnahme wurde auf nicht nachrüstbare Spezialfahrzeuge mit aufwändigen Ein- oder Aufbauten, Zugmaschinen für Schaustellende und Schwerlasttransporter beschränkt.
- Abgaskriterien für Beschaffung von Kfz, also auch von Lkw durch die öffentliche Hand wurde in der novellierten Verwaltungsvorschrift Beschaffung und Umwelt zusammengefasst und dem technischen Fortschritt angepasst. Demnach dürften nur noch Fahrzeuge angeschafft werden, die die umweltfreundliche Euro VI Norm erfüllen und vorgegebene Lärmemissionswerte einhalten. Ähnliche Vorgaben wird es in der zukünftig nochmals novellierten Fassung für die straßenzugelassenen Baumaschinen geben.

- Berlin hat sich über den Bundesrat und die Umweltministerkonferenz für stärkere wirtschaftliche Anreize für moderne umweltfreundliche Antriebskonzepte (Erdgas, Euro VI) u.a. auch für Nutzfahrzeuge, eingesetzt.

Frage 3: Für wann ist die Umsetzung der noch ausstehenden Maßnahmen geplant?

Antwort zu 3: Die Maßnahmen des StEP Verkehr werden zunächst vorrangig gemäß der Priorisierung aus dem Mobilitätsprogramm 2016 (s. Senatsbeschluss zum StEP Verkehr aus 03/2011) bearbeitet. Darüber hinaus werden die weiteren Maßnahmen aus dem StEP Verkehr je nach aktuellen Erkenntnissen zu Handlungsnotwendigkeiten gesichtet und bearbeitet. Der StEP Verkehr hat den Zielhorizont 2025.

Die als Maßnahme des Luftreinhalteplans vorgesehene Nachrüstung von Lkw mit Stickoxiddkatalysatoren hat sich als technisch komplexer herausgestellt als ursprünglich eingeschätzt. Aus der Erfahrung mit Stadtbussen der BVG, wo ein großes Nachrüstprogramm läuft, erwächst die Notwendigkeit der speziellen Anpassung dieser Systeme an den Einsatzbereich der nachzurüstenden Fahrzeuge, um die Funktionsfähigkeit gerade im Stadtverkehr sicherzustellen. Im Gegensatz zu Stadtbussen ist dies bei Lkw in der Praxis sehr viel schwieriger umzusetzen, so dass die Promotion der Nachrüstung von Lkw mit Entstickungssystemen nicht weiter verfolgt wird.

Frage 4: Wann ist mit dem Abschluss einer Evaluierung der Umsetzung des Lärminderungs-, Luftreinhalte- sowie Stadtentwicklungsplan Verkehr zur Verringerung der Lärm- und Luftbelastung zu rechnen?

Antwort zu 4: Für den StEP Verkehr ist mit dem Fortschrittsbericht ein erstes Monitoring erfolgt. Eine Evaluation von Wirkungen verkehrspolitischer Strategien kann erst mit Vorliegen entsprechender Daten aus Haushaltsbefragungen und flächendeckenden Verkehrszählungen im Straßenverkehr (etwa IV/2015) erfolgen.

Mit der Fortschreibung des Lärmaktionsplans, die derzeit im Mitzeichnungsverfahren ist, wird über den Stand der Maßnahmenumsetzung sowie über die durchgeführten Evaluierungsmaßnahmen berichtet.

Der derzeitige Luftreinhalteplan wird im Rahmen der für 2017/18 geplanten Fortschreibung einer Evaluation unterzogen.

Berlin, den 31. Oktober 2014

In Vertretung

R. L ü s c h e r

.....
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 05. Nov. 2014)