

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Andreas Baum (PIRATEN)

vom 29. Januar 2015 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 30. Januar 2015) und **Antwort**

Luftqualität und Kfz-Verkehr – Überschreitungen der Grenzwerte für Feinstaub, Ozon und Stickstoffdioxid

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

Frage 1: An welchen Messstellen im Berliner Stadtgebiet wurden an welchen Tagen des Jahres 2014 die Grenzwerte für Feinstaub (PM10), Stickstoffdioxid (NO₂) und Ozon (O₃) überschritten? (Bitte nach Messstellen und Tagen aufschlüsseln.)

Antwort zu 1: Hinweis: Die Angaben in den folgenden Tabellen sind noch vorläufig, da die Qualitätssicherung und Validierung der Daten für das 2014 noch nicht abgeschlossen ist.

In den folgenden Tabellen stehen die Stationscodes für folgende Stationen: MC032 = Grunewald, MC077 = Buch, MC085 = Müggelsee, MC117 = Schildhornstraße,

MC124 = Mariendorfer Damm, MC143 = Silbersteinstraße, MC174 = Frankfurter Allee, MC220 = Karl-Marx-Straße, MC010 = Wedding, 042 = Neukölln, MC171 = Mitte

Der PM10-Grenzwert von 40 µg/m³ für das Jahresmittel wurde an allen Stationen eingehalten.

Tabelle 1 zeigt die PM10-Messwerte für das Jahr 2014 für die Tage, an denen an mindestens einer der Stationen der Tagesgrenzwert von 50 µg/m³ überschritten wurde sowie in der letzten Zeile die Summe der Überschreitungstage im Jahr 2014 für jede Station. Zulässig sind bis zu 35 Überschreitungstage. Mehr als 35 Überschreitungstage traten an den Verkehrsstationen Schildhornstraße, Silbersteinstraße, Frankfurter Allee und Karl-Marx-Straße auf.

Tabelle 1: Tage mit Überschreitungen des PM10-Tagesgrenzwertes im Jahr 2014

Datum	MC 032	MC 077	MC 085	MC 117	MC 124	MC 143	MC 174	MC 220	MC 010	MC 042	MC 171
01.01.	57	86	34	223	135	55	208	62		120	98
22.01.	37	36	40	49	44	54	44	50	44	45	42
23.01.	39	40	42	50	46	54	49	54	49	49	46
24.01.	58	59	58	64	61	71	63	71	65	64	61
25.01.	45	41	43	51	50	55	51	58	47	50	44
26.01.	51	52	51	58	53	63	57	63	55	60	54
27.01.	71	84	78	88	74	90	92	91	84	84	80
28.01.	69	76	74	83	74	87	84	86	79	81	77
30.01.	55	54	51	63	55	61	60	61	56	60	55
31.01.	59	56	54	70	61	70	67	71	62	69	63
02.02.	37	43	36	50	50	52	52	50	46	49	44
04.02.	26	33	25	38	52	49	48	49	34	36	37
05.02.	35	40	33	48	45	45	55	46	38	43	45
25.02.	34	49	36	52	44	53	56	52	46	46	47
26.02.	39	60	37	60	61	70	60	61	53	56	52

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.

Datum	MC 032	MC 077	MC 085	MC 117	MC 124	MC 143	MC 174	MC 220	MC 010	MC 042	MC 171
27.02.	44	76	42	64	64	75	71	67	61	60	61
28.02.	34	45	40	51	56	59	62	54	44	49	50
01.03.	34	46	38	51	44	62	56	56	49	48	46
02.03.	38	50	46	52	52	64	61	59	53	55	51
03.03.	42	46	42	56	46	59	57	52	46	51	46
04.03.	52	56	52	65	56	65	66	61	56	58	56
05.03.	57	63	59	74	80	74	78	75	67	71	70
06.03.	51	60	57	67	82	74	76	70	61	73	70
07.03.	38	50	35	55	50	65	62	59	53	51	51
08.03.	34	43	38	46	50	46	51	43	35	46	44
09.03.	36	46	37	51	41	51	50	53	45	49	48
10.03.	49	71	48	72	70	85	89	80	65	69	73
11.03.	35	36	39	50	51	53	51	53	42	52	47
13.03.	25	40	33	47	57	71	68	61	47	54	49
14.03.	39	49	50	56	69	72	72	72	58	57	58
29.03.	47	49	45	63	58	70	56	67	48	56	50
30.03.	49	51	44	77	57	65	57	61		53	51
31.03.	37	44	43	50	67	62	56	59		52	49
01.04.	41	47	47	58	66	68	64	66	58	57	56
02.04.	38	52	35	48	37	52	50	49	45	42	41
03.04.	50	53	50	69	69	73	66	73	65	63	60
06.05.	20	29	20	32	26	99	34	32	26	28	24
07.05.	14	15	16	23	28	52	26	25	18	18	18
15.09.	45	44	44	56	48	46	53	53	51	47	44
16.09.	46	44	42	51	48	46	52	52	51	45	44
19.09.	30	36	33	45	38	43	51	49	47	38	37
20.09.	34	36	36	45	47	50	49	58	49	41	41
01.10.	27	21	23	36	43	52	45	53	43	35	39
02.10.	28	32	30	45	43	58	52	59	53	43	48
06.10.	47	47	43	51	45	55	55	58	55	49	47
07.10.	38	48	38	49	44	46	52	58	49	42	42
12.11.	41	43	44	52	49	61	55	58	54	48	45
13.11.	51	65	51	61	67	72	81	75	59	71	68
14.11.	47	47	46	56	47	61	61	55	53	50	50
15.11.	46	46	44	51	46	49	52	51	51	47	45
20.11.	36	39	35	50	52	52	47	54	48	41	35
27.11.	43	47	47	55	45	62	60	59	55	47	46
28.11.	40	43	41	49	43	51	52	51	47	46	45
02.12.	43	44	41	48	42	52	51	54	51	46	41
03.12.	64	63	60	68	66	69	68	74	67	71	60
04.12.	74	65	66	75	76	81	77	89	83	78	69
05.12.	59	78	67	70	72	73	77	80	74	66	62
31.12.	12	14	28	38	50	34	108	40	27	37	25
Summe	14	20	13	37	29	48	48	48	30	28	23

Der NO₂-Grenzwert von 40 µg/m³ für das Jahresmittel wurde im Jahr 2014 an allen Verkehrsstationen (Schildhornstraße, Mariendorfer Damm, Silbersteinstraße, Frankfurter Allee, Karl-Marx-Straße und Hardenbergplatz) überschritten.

Tabelle 2 zeigt die Tage, an denen der 1-Stundengrenzwert für NO₂ von 200 µg/m³ überschritten wurde. Zulässig sind 18 Überschreitungen pro Jahr. Damit ist dieser Grenzwert an allen Stationen eingehalten.

Tabelle 2: Tage mit Überschreitungen des NO₂-1-Stundengrenzwertes im Jahr 2014

Datum	MC115	MC124	MC143	MC220
10.03.	221			
10.03.		207	226	210
10.03.		201	232	215
10.03.			202	203
13.03.	205			
04.07.	209			

(Anmerkung: an mehrfach aufgeführten Tagen wurde der 1-Stundenwert mehrfach am Tag überschritten)

Zum Schutz der menschlichen Gesundheit vor Ozon wurde kein Grenzwert festgelegt, sondern ein Zielwert. Dieser Zielwert wurde 2014 in Berlin eingehalten

Frage 2: Wie hat sich die Feinstaub-, Ozon- und Stickstoffdioxidbelastung seit Beschluss des aktuellen Luftreinhalteplans im Jahr 2011 entwickelt?

Antwort zu 2: Die Luftbelastung ist in der Tendenz sinkend, wird aber besonders bei Feinstaub stark von der Meteorologie geprägt.

Die Grenzwerte für Feinstaub konnten in den Jahren 2012 und 2013 an allen Stationen eingehalten werden. In den Jahren 2011 und 2014 wurde der Tagesgrenzwert an mehreren Stationen nicht eingehalten, wobei im Jahr 2011 die maximale Anzahl an einer Station 54 Tagen und in 2014 48 Tage betrug. In 2011 wurde bereits an den Stadtstrandstationen der Tagesgrenzwert an 25 bis 26 Tage, in 2014 an 13 bis 20 Tage überschritten, d.h. es gelangte bereits stark vorbelastete Luft nach Berlin. Hinzu kamen in beiden Jahren ungünstige Bedingungen für die Verdünnung von Luftschadstoffen durch häufigere Situationen mit geringer Windgeschwindigkeiten, wenig Turbulenz und niedriger Mischungsschichthöhen.

Die Stickstoffdioxidbelastung ist gemittelt jeweils über alle Straßenstationen und über die Stationen im städtischen Wohngebieten zwischen 2011 und 2014 um etwa 2 µg/m³ zurückgegangen (an Straßen im Mittel von 54 auf 52 µg/m³, in Wohngebieten von etwa 29 auf 27 µg/m³). Die Konzentration an den Stadtstrandstationen liegt unverändert bei 14 µg/m³. Die Luftbelastung durch Stickstoffdioxid erreichte 2013 und 2014 an einigen Stationen die niedrigsten Werte seit Beginn der Messungen im Jahr 1987.

Die Ozonbelastung stagnierte in allen Jahren auf einem gleichbleibenden Niveau, wobei der Zielwert eingehalten wird. Die Reduzierung der Ozon-Belastung ist nicht Aufgabe von lokalen Luftreinhalteplänen, da es

sich bei diesem erst in der Atmosphäre aus anderen Stoffen gebildeten Schadstoff um ein großräumiges Problem handelt und lokale Maßnahmen kaum einen Einfluss haben. Daher ist der Bund zuständig für Maßnahmen zur Reduzierung von Ozon.

Frage 3: Laut EU-Luftqualitätsrichtlinie müssen die Feinstaubgrenzwerte seit Juni 2011 und die Grenzwerte für Stickstoffdioxid ab 2015 verbindlich eingehalten werden. Welche Folgen für das Land Berlin haben weitere Überschreitungen der Luftqualitätsgrenzwerte über diese Fristen hinaus in rechtlicher, finanzieller und sonstiger Hinsicht?

Antwort zu 3: Werden die Luftqualitätsgrenzwerte überschritten, kann die EU-Kommission ein Vertragsverletzungsverfahren einleiten. Dies würde sich formal gegen die Bundesrepublik Deutschland richten.

Ein Vertragsverletzungsverfahren startet mit einem vorgesezten Verfahren, bei dem die Kommission weitergehende Informationen und Gründe für die Nichteinhaltung erfragt und die Abstellung von Verstößen gegen EU-Recht einfordert. Wird keine Einigung erzielt, kann die EU-Kommission gegen den Mitgliedsstaat vor dem Europäischen Gerichtshof klagen. Sollte es zu einer Verurteilung der Bundesrepublik Deutschlands wegen Nichteinhaltung von Grenzwerten kommen, würde der europäische Gerichtshof zunächst die Verletzung des EU-Vertrages durch Deutschland feststellen, verbunden mit der Auflage, die Vertragsverletzung so schnell wie möglich durch zusätzliche Maßnahmen abzustellen. Erst für den Fall, dass keine ausreichend ambitionierten Maßnahmen geplant und umgesetzt werden, kann es zu einem erneuten Verfahren kommen, an dessen Ende dann die Verhängung von Strafzahlungen stehen könnte, die die Bundesregierung an das Land Berlin als die für die Luftreinhalteplanung zuständige Verwaltungsebene weiterleiten könnte. Zur Höhe etwaiger Strafzahlungen ist keine Aussage möglich, da die Höhe solcher vom Europäischen Gerichtshof festzustellenden Zahlungen von den konkre-

ten Umständen des Einzelfalls abhängen. Hinsichtlich der Nichteinhaltung der Luftqualitätsgrenzwerte gibt es bislang keinen Präzedenzfall.

Daneben können bei Grenzwertüberschreitungen Bürgerinnen und Bürger sowie Umweltverbände vor deutschen Verwaltungsgerichten auf Einhaltung der Grenzwerte klagen und zusätzliche Maßnahmen fordern. Die Abwägung, welche Maßnahmen ergriffen werden, liegt dabei weiterhin bei der für die Luftreinhalteplanung zuständigen Behörde. Werden (in Plänen nach Absatz 1 oder 2) Maßnahmen im Straßenverkehr erforderlich, sind diese im Einvernehmen mit den zuständigen Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörden festzulegen.

Für das Land Berlin besteht bei Überschreitung von Luftqualitätsgrenzwerten die Verpflichtung zur Aufstellung und Fortschreibung eines Luftreinhalteplans sowie zur Umsetzung der darin enthaltenen Maßnahmen. Dabei sind die Grundsätze der Verhältnismäßigkeit, Verursachergerechtigkeit und Wirksamkeit zu beachten.

Frage 4: Welcher Anteil an der Gesamtbelastung durch Feinstaub, Ozon und Stickstoffdioxid ist auf den lokalen und den gesamtstädtischen Kfz-Verkehr zurückzuführen?

Antwort zu 4: Der lokale und gesamtstädtische Verkehr trägt zu 76 % zur gesamten Stickstoffdioxidbelastung in verkehrsreichen Straßen bei. Der entsprechende Anteil an der Feinstaubbelastung liegt bei knapp 27%. Ozon ist kein direkter Bestandteil der Kfz-Abgase, sondern entsteht bei Sonneneinstrahlung durch komplexe chemische Reaktionen aus Stickoxiden und Kohlenwasserstoffen, die aus natürlichen Quellen, aus der Industrie, Verkehr, Kleingewerbe und Kraftwerken stammen. Der ganz überwiegende Teil des Ozons in Berlin stammt aus Quellen außerhalb der Stadt. Ozon wird durch die Kfz-Abgase in den Straßenschluchten abgebaut, bevor es sich am Stadtrand und außerhalb neu bildet. Eine quantitative Angabe des Anteils ist daher nur mit komplexen Modellsimulationen möglich, die für Berlin nicht vorliegen.

Frage 5: Welche Maßnahmen zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs hat der Senat ergriffen, um luftverunreinigende Emissionen durch Kfz wirksam zu verringern?

Antwort zu 5: Vor allem die folgenden bereits umgesetzten oder in Umsetzung befindlichen Maßnahmen des Stadtentwicklungsplans Verkehrs, auf den auch der Luftreinhalteplan verweist, dienen der angestrebten Reduktion des motorisierten Individualverkehrs:

- Netzergänzungen und Taktverdichtungen bei S-Bahn, Straßenbahn und U-Bahn, Verbesserungen im Busnetz,
- die barrierefreie Ausgestaltung des ÖPNV an Haltestellen, Bahnhöfen und in Fahrzeugen und wesentlicher Fußverkehrsverbindungen,

- die verbesserte Informationsbereitstellung im ÖPNV,
- die Förderung des Fußverkehrs (z. B. die Fortführung des Bauprogramms für Fußgängerüberwege),
- die Verknüpfung des ÖPNV mit den anderen Verkehrsträgern des Umweltverbands, vor allem mit dem Radverkehr, Ausbau Fahrradleihsystem,
- Förderung des Radverkehrs (vgl. Radverkehrsstrategie mit konkretisiertem Handlungsprogramm),
- die Erarbeitung einer Strategie „Parken“ (einschließlich Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung),
- Stärkung des Carsharings

Frage 6: Plant der Senat, bestehende Ausnahmeregelungen der Umweltzone beispielsweise für Straßenbaumaschinen, Fahrzeuge der Müllabfuhr, Polizei oder Post, für motorisierte Zweiräder oder Fahrzeuge, die für Stadtrundfahrten genutzt werden, zukünftig abzuschaffen oder einzuschränken? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 6: Eine weitere Abschaffung oder Einschränkung von Ausnahmeregelungen für die Umweltzone über die zum 1.1.2015 erfolgte weitgehende Einschränkung ist nicht geplant. Die Ausnahmen für Straßenbaumaschinen, Fahrzeuge der Müllabfuhr, Polizei, motorisierten Zweiräder oder Oldtimer mit H-Kennzeichen sind national durch die 35. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz geregelt und können nicht durch Berlin allein geändert werden. Für die Fahrzeuge der Post gibt es keine eigenen Ausnahmeregelungen. Die Regelungen für lokale Einzelausnahmen für die Umweltzone Berlin wurden zum 1.1.2015 weitgehend abgeschafft. Die Ausnahmeregelung für Fahrzeuge mit besonderer Geschäftsidee, z.B. für Trabi-Safaris, wurde nach Abwägung der Verhältnismäßigkeit unter Einführung einer Stichtagregelung beibehalten, da hier kein Ersatz mit einem neueren Fahrzeug möglich ist. Dies bedeutet, dass es hier nur noch einen Bestandsschutz gibt, aber keine Einzelausnahmen für zusätzliche Fahrzeuge erteilt werden können.

Frage 7: Sind angesichts der deutlichen Emissionsminderungen seit Einführung des Lkw-Durchfahrverbots in der Silbersteinstraße im Jahr 2005 weitere Durchfahrverbote geplant?

Antwort zu 7: Es sind keine weiteren Lkw-Durchfahrverbote geplant. Für die Silbersteinstraße steht mit der Bundesautobahn (BAB) 100 eine geeignete Umfahrstrecke zur Verfügung. Diese Möglichkeit gibt es jedoch nicht für andere hochbelastete Straßen.

Frage 8: Welche Schlussfolgerungen hat der Senat aus der Einführung von Tempo 30 auf der Schildhornstraße gezogen, die laut Luftreinhalteplan zu einer Verringerung der Belastungen durch Feinstaub (-30%), Stickoxide (-18%) und Stickstoffdioxid (-15%) geführt hat?

Frage 9: Wenn sich als „Maßnahme zur Reduzierung der Emission von Abrieb und Aufwirbelung“ und der daraus resultierenden Feinstaubbelastung „nur die Reduzierung der Fahrzeuggeschwindigkeit bewährt hat“ (siehe DS 17/12017) – warum soll es, wie zuletzt von Stadtentwicklungssenator Geisel (SPD) angekündigt (Tagesspiegel v. 06.01.2015), keine weiteren Ausweisungen von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen jenseits der Bereiche um Schulen oder Kindertagesstätten geben?

Antwort zu 8. Und 9.: Der Senat hat aufgrund der zitierten Auswertungen in den Luftreinhalteplan 2011-17 die Maßnahme 2.12 aufgenommen, mit dem Ziel der „Einführung stadtverträglicher Geschwindigkeiten auf Hauptverkehrsstraßen in Abschnitten, in denen auch 2015 noch mit einer Überschreitung des NO₂-Grenzwertes zu rechnen ist“. Da die positive Wirkung von Geschwindigkeitsbeschränkungen aber nur dann eintritt, wenn ein stetiger Verkehrsfluss mit möglichst geringem Stauanteil gewährleistet werden kann und zudem die Belange des ÖPNV und die Leistungsfähigkeit des Hauptverkehrsstraßennetzes nicht beeinträchtigt werden dürfen, ist für die grundsätzlich in Frage kommenden Abschnitte eine Einzelfallprüfung notwendig, ob eine Geschwindigkeitsbegrenzung eine geeignete Maßnahme darstellt. Bei den zu untersuchenden Problemabschnitten handelt es sich um einzelne Straßenabschnitte des Hauptstraßennetzes, in denen neben der hohen NO₂-Konzentration auch eine hohe Lärmbelastung sowie eine erhöhte Unfallgefahr gegeben ist. Wie im Tagesspiegel zitiert, ist eine Ausweisung „im großen Stil“ nicht geplant.

Berlin, den 16. Februar 2015

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 18. Feb. 2015)