

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Andreas Baum (PIRATEN)**

vom 07. Mai 2015 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 08. Mai 2015) und **Antwort**

Reduzierung des Autoverkehrs (II): Umweltzone

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

Frage 1: Wie viele PKW-Fahrten beginnen oder enden im Tagesmittel in der Umweltzone innerhalb des S-Bahn-Rings? (Bitte das Erhebungsjahr nennen.)

Frage 2: Wie hoch ist der Anteil des PKW-Binnenverkehrs innerhalb der Umweltzone an den Fahrten, die in der Umweltzone innerhalb des S-Bahn-Rings beginnen oder enden?

Frage 3: Wie hat sich die durchschnittliche Zahl der täglichen PKW-Fahrten, die in der Umweltzone innerhalb des S-Bahn-Rings beginnen oder enden, in den Jahren vor und nach der Einführung der Umweltzone im Jahr 2008 entwickelt? (Bitte nach Jahren aufschlüsseln.)

Antworten zu 1, 2 und 3: Eine derartige Statistik zu Fahrten gibt es nicht in Form von Jahresscheiben.

Die Entwicklung der Verkehrsstärken selbst wird in der Unterscheidung innerhalb und außerhalb der Umweltzone jährlich für den Kfz-Verkehr aufbereitet. Folgende Erkenntnisse lassen sich hieraus ableiten.

Von 2002 zu 2007 waren innerhalb der jetzigen Umweltzone rückläufige Kfz-Verkehrsmengen zu beobachten (93,2 % im Vergleich zu 100 % in 2002). Außerhalb der jetzigen Umweltzone war von 2002 auf 2004 ein Rückgang zu beobachten (auf 95,9 % im Vergleich zu 100 % in 2002), von 2005 bis 2007 waren dann wieder leicht höhere Verkehrsmengen zu verzeichnen (in 2007 dann 98,2 % der Menge von 2002). Seit 2008 sind weiter kontinuierlich rückläufige Verkehrsmengen nachweisbar, auf 85,7 % in 2014 innerhalb der Umweltzone und 85,2 % außerhalb der Umweltzone.

Frage 4: Wie bewertet der Senat die reduzierende Wirkung der Umweltzone auf den motorisierten Individualverkehr?

Antwort zu 4: Die Umweltzone verfolgt ausschließlich das Ziel, den motorisierten Individualverkehr (MIV) sauberer abzuwickeln, indem zusätzliche Anforderungen an den Schadstoffausstoß von Kfz gestellt wurden, die in der Umweltzone fahren wollen. Dadurch hat sich die Fahrzeugflotte modernisiert, in dem alte Kfz durch neue schadstoffärmere Fahrzeuge ersetzt oder mit Rußfiltern nachgerüstet wurden.

Die an insgesamt gut 30 Verkehrsdetektoren gemessene Verkehrsstärke von Pkw im Jahr 2014 war im Vergleich zu 2002 im Mittel um 15% niedriger. Dieser Rückgang ist bereits im Zeitraum vor Einführung der Umweltzonen zu beobachten und trat außerdem sowohl innerhalb als auch außerhalb der Umweltzone auf.

Das umwelt-, aber auch aus verkehrs- und stadtplanerischen Gründen im Luftreinhalteplan und im Stadtentwicklungsplan Verkehr verankerte Ziel der Verlagerung von MIV auf den Umweltverbund wurde deshalb nicht infolge der Umweltzone, sondern aufgrund der Umsetzung der in den genannten Plänen enthaltenen verkehrsplanerischen Maßnahmen erreicht.

Frage 5: Wie viele Verstöße gegen die Bestimmungen der Umweltzone wurden in den Jahren seit 2008 verzeichnet? (Bitte nach Jahren aufschlüsseln.)

Antwort zu 5: Die in den einzelnen Jahren festgestellten Verstöße gegen Verkehrsverbote zur Verminderung schädlicher Luftverunreinigungen (Zeichen 270.1/ Zeichen 270.2 Straßenverkehrsordnung – Umweltzone) sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Festgestellte Verstöße	26.532	24.699	43.303	59.190	53.138	58.754	71.711

Frage 6: Wie hoch waren die Einnahmen, die aus Bußgeldern wegen Verstößen gegen die Bestimmungen der Umweltzone in den Jahren seit 2008 erzielt wurden? (Bitte nach Jahren aufschlüsseln.)

Antwort zu 6: Es liegen lediglich recherchierbare Daten der letzten 14 Monate vor, sodass die Frage inhaltlich nicht nach Jahren aufgeschlüsselt beantwortet werden kann. Für den Zeitraum vom 13. März 2014 bis 12. Mai 2015 (14 Monate) betrugen die Einnahmen insgesamt 1.668.959,71€.

Frage 7: Wie hoch waren in den Jahren seit 2008 die Kosten, die für die Bereitstellung und Ausgabe der Umweltplaketten entstanden sind? (Bitte nach Jahren aufschlüsseln.)

Antwort zu 7: Die Zuständigkeit für die Erteilung der Ausnahmegenehmigungen für das Befahren der Umweltzone durch nicht schadstoffreduzierte Fahrzeuge liegt bei der unteren Straßenverkehrsbehörde der Bezirke, die erst seit Ende 2011 in allen Bezirken zu den bezirklichen Ordnungsämtern gehört. Die Anzahl der gestellten Anträge auf Ausnahmegenehmigungen sind seit der Einführung der Umweltzone in Berlin zum 1. Januar 2008 rückläufig und betreffen jetzt vor allem touristisch genutzte Fahrzeuge und den Wirtschaftsverkehr sowie Old-Timer.

Nicht aus allen Bezirken gibt es belastbare konkrete Zahlen über die Anzahl des in den unteren Straßenverkehrsbehörden für die Erteilung der Ausnahmegenehmigungen für das Befahren der Umweltzone durch nicht schadstoffreduzierte Fahrzeuge eingesetzten Personals. Daher sei hier beispielhaft auf den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg verwiesen.

Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg				
Jahr	Anzahl der Vollzeit- äquivalente	Eingruppierung	Jährliche Personalkosten	Jährliche Sachkostenkosten
2008	5 1	A 8 / BAT V c A 9	145.000 € 29.580 € Insgesamt: 174.580 €	9.000 €
2009	3 1	A 8 / BAT V c A 9	87.630 € 29.790 € Insgesamt: 117.420 €	6.000 €
2010	2	A 8	58.840 €	3.000 €
2011	1	A 8	30.350 €	1.500 €
2012	1 (15 %)	A 8	4.678,50 €	225 €
2013	1 (15 %)	A 8	4.815,00 €	225 €
2014	1 (15 %)	A 8	4.953,00 €	225 €
2015	1 (15 %)	A 8	5.095,50 €	225 €

Im Bezirk Neukölln waren allein in den Jahren von 2008 bis 2010 zehn zusätzliche Dienstkräfte aus dem Zentralen Personalüberhang (ZeP) mit der Erteilung der Ausnahmegenehmigungen befasst. Die Personalkosten für diese 10 Dienstkräfte beliefen sich auf jährlich ca. 300.000 €.

Zusätzlich zu den Personalkosten fallen auch Sachkosten zur Finanzierung der Büroräume und Arbeitsplatzausstattung (u.a. IT-Technik, Büromaterial) an, die pauschal pro Mitarbeiterin sowie Mitarbeiter und Jahr mit 1.500 € beziffert werden können.

Frage 8: Welche Stellen im Land Berlin oder in den Bezirken sind für die Kontrollen der Umweltzone zuständig, und welche Kosten sind in den Jahren seit 2008 durch Kontrollen der Umweltzone entstanden? (Bitte nach Jahren aufschlüsseln.)

Antwort zu 8: Die Polizei kontrolliert Verstöße gegen Verkehrsverbote zur Verminderung schädlicher Luftverunreinigungen (Zeichen 270.1/ Zeichen 270.2 Straßenverkehrsordnung – Umweltzone) im Rahmen des täglichen Dienstes. Über die entstandenen Personal-, Sach- sowie Bearbeitungskosten kann keine Aussage getroffen werden, da diese nicht valide ermittelbar sind.

Zudem kontrollieren die bezirklichen Ordnungsämter im Rahmen ihrer Überwachung der Parkraumbewirtschaftungsgebiete auch die Einhaltung des Fahrverbots in der Umweltzone mit nicht schadstoffreduzierten Fahrzeugen. Am Beispiel des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg ist davon auszugehen, dass sich das dafür eingesetzte Personal umgerechnet auf die jeweiligen Stellenanteile auf eine Summe von knapp 2 Vollzeitäquivalenten der Parkraumüberwachungskräfte (eingruppiert nach E 5 TVL) pro Bezirk beläuft. Dieses bedeutet einen Personalkostenanteil von jährlich ca. 90.860 € (Schätzwert).

Hinzu kommen die Kosten für die Ausstattung dieser 2 Vollzeitäquivalente mit Dienstkleidung (pro Beschäftigten in Höhe von ca. 1.500 €) und mobilen Datenerfassungsgeräten (ca. 3.500 € pro MDE-Gerät) in Höhe von ca. 10.000 € pro Bezirk.

Im Rahmen der allgemeinen Verkehrsüberwachung des ruhenden Verkehrs kontrolliert der Allgemeine Ordnungsdienst (AOD) der bezirklichen Ordnungsämter ebenfalls die Einhaltung des Fahrverbots in der Umweltzone mit nicht schadstoffreduzierten Fahrzeugen. Die Stellenanteile lassen sich aber nicht näher beziffern.

Mit der Einführung der Umweltzone mussten zunächst alle 340 Parkraumüberwachungskräfte und alle 492 Beschäftigten des Allgemeinen Ordnungsdienstes über die neue Rechtslage und die damit verbundene Normenkontrolle geschult werden. Diese Qualifizierungsmaßnahmen führte die Verwaltungsakademie Berlin durch. Die Schulungskosten belaufen sich dafür auf insgesamt ca. 13.800 €. Auch in den Grundqualifizierungsmaßnahmen für die Parkraumüberwachungskräfte und die Beschäftigten des Allgemeinen Ordnungsdienstes gibt es seit 2008 Modulinheiten, die pro Lehrgang eine Doppelstunde umfassen und in Höhe von ca. 200 € pro Kurs kostenwirksam werden.

Frage 9: Plant der Senat Veränderungen an den Bestimmungen der Umweltzone, und wenn ja, welche?

Antwort zu 9: Der Senat plant derzeit keine Veränderungen an den Bestimmungen der Umweltzone. Die vorhandenen rechtlichen Instrumente erlauben keine weiteren Änderungen mit denen eine zusätzliche wirksame Reduzierung der Luftbelastung erreicht werden könnte.

Frage 10: Plant der Senat eine Ausweitung der Umweltzone über das aktuelle Geltungsgebiet innerhalb des S-Bahn-Rings hinaus, und wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 10: Der Senat plant keine Ausweitung der Umweltzone. Die Auswertung von Kennzeichenerhebungen innerhalb und außerhalb der Umweltzone hat gezeigt, dass die Fahrzeugflotte sich nur wenig unterscheidet und eine Ausweitung daher auch keinen signifikanten zusätzlichen Effekt bringen würde. Außerdem werden außerhalb der Umweltzone die Luftqualitätsgrenzwerte an der Mehrzahl der Straßen eingehalten, so dass ein flächenhaftes Verkehrsverbot rechtlich angreifbar wäre.

Berlin, den 26. Mai 2015

In Vertretung

C h r i s t i a n G a e b l e r

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. Mai 2015)