

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Silke Gebel (GRÜNE)

vom 16. Juli 2015 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 20. Juli 2015) und **Antwort**

Umsetzung des Luftreinhalteplanes 2011-2017 (II) - Wann sind die Baumaschinen mit Partikelfiltern zur Dieselrußminderung ausgerüstet?

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

Frage 1: Wieviel Luftschadstoffe werden durch Baumaschinen in Berlin verursacht?

Antwort zu 1: Für das Jahr 2009 wurden für den Luftreinhalteplan folgende Emissionen berechnet: 140 Tonnen Dieselrußpartikel, 1.200 Tonnen Stickoxide, 7.100 Tonnen Kohlenmonoxid und 350 Tonnen organische Gase. Neuere Daten liegen nicht vor.

Frage 2: Wieviel Baustellen gibt es in Berlin in den letzten fünf Jahren (Bitte um Auflistung nach Bezirk, öffentlicher oder privater Baustelle)?

Antwort zu 2: Hierzu liegen dem Senat keine Daten in der gefragten Form vor.

Frage 3: Wie hoch sind die punktuellen Belastungen? (Bitte um Auflistungen der Baustellen)

Antwort zu 3: Für eine Auflistung nach Baustellen liegen keine Daten vor.

Wie im Luftreinhalteplan 2011-2017 dargestellt, können kurzzeitige Belastungsspitzen (Halbstundenwerte) für Feinstaub PM10 auftreten, die 20 bis 200 µg/m³ über der mittleren Feinstaubkonzentration liegen können. Dies kann auch an Tagen mit besonders hoher Bauaktivität zur Überschreitung des Tagesgrenzwertes von 50 µg/m³ führen. Dabei handelt es sich überwiegend um Staub aus mechanischen Vorgängen (z.B. Abriss, Aufwirbelung) mit Partikelgrößen über 2,5 µm. Die Zusatzbelastung durch Dieselrußpartikel aus Baumaschinen wird für die nähere Umgebung von mehreren, acht Stunden lang betriebenen Baumaschinen auf bis zu 4 µg/m³ im Tagesmittel geschätzt.

Frage 4: Plant der Senat Messstellen zur Luftgütestichprobenartig an Baustellen aufzustellen?

Antwort zu 4: Die Aufstellung der Messstellen zur Beurteilung der Luftqualität erfolgt nach den Vorgaben der 39. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz. Messungen im Nahbereich von Baustellen sind darin nicht vorgesehen.

Frage 5: Wie viele Baumaschinen befinden sich im kommunalen Fuhrpark? (bitte nach Landesverwaltungen, nachgeordnete Einrichtungen, landeseigenen Unternehmen und Bezirke auflisten)?

1. Wie viele dieser Baumaschinen sind über 19 kW?
2. Wie viele dieser Baumaschinen haben einen Partikelfilter?
3. Bis wann will der Senat all diese Baumaschinen wie im Luftreinhalteplan unter der Maßnahme M 4.1 beschrieben mit Filtern nachgerüstet oder durch emissionsarme Baumaschinen ersetzt haben? (Mit der Bitte um Investitionen, Zeitrahmen und Anzahl der Baumaschinen)

Antwort zu Frage 5: Zur Anzahl der Baumaschinen im kommunalen Fuhrpark und zu Teilfrage 1 und 2 liegen dem Senat keine Daten vor.

Zu 3.: Soweit technisch möglich wird eine schrittweise Nachrüstung während der Laufzeit des Luftreinhalteplans angestrebt. Nähere Angaben können aufgrund fehlender Daten nicht gemacht werden.

Frage 6: Wie viele der ca. 9000 in Berlin privat vorhandenen, dieselbetriebenen Baumaschinen sind mittlerweile mit einem Filter nachgerüstet?

1. Welche Auswirkung hat die seit 2014 geltende Verwaltungsvorschrift Beschaffung und Umwelt (VwVBU) auf die Baumaschinen in Berlin?
2. Welche Minderung an Dieselrußemissionen wurde damit erreicht?

Antwort zu 6: Zur Filternachrüstung der privat vorhandenen dieselbetriebenen Baumaschinen liegen dem Senat keine Daten vor.

Die Umweltstandards der VwVBU gelten derzeit nur für Bau und Sanierung von Büro- und Verwaltungsgebäuden. Dies umfasst nur einen begrenzten Teil der Bauaktivitäten, bei denen zudem nur wenige Baumaschinen mit Dieselmotor eingesetzt werden. Die Anforderungen können sowohl durch Nachrüstung als auch mit neueren Maschinen erfüllt werden. Daher können keine Angaben zur bisherigen Auswirkung der Verwaltungsvorschrift auf die Filternachrüstung gemacht werden.

Frage 7: In welchem Stadium befindet sich die Bundesratsinitiative des Senats, die eine generelle Filterpflicht für Baumaschinen bei öffentlichen Bauvorhaben analog den Berliner Vergabeanforderungen beinhalten soll?

Antwort zu 7: Der Luftreinhalteplan 2011-2017 sieht vorrangig die Einführung bundesweiter Vorgaben bei öffentlichen Bauvorhaben vor. Dieses Ziel wurde auf Initiative Berlins durch die Erarbeitung von „Empfehlungen für den Einsatz von emissionsarmen Baumaschinen bei öffentlichen Ausschreibungen und in Gebieten mit Feinstaubgrenzwertüberschreitungen“ erreicht, die von der Umweltministerkonferenz im Herbst 2014 verabschiedet wurden. Ein weiterer Bundesratsbeschluss ist derzeit nicht notwendig, da zunächst mit den Empfehlungen gearbeitet werden soll.

Frage 8: Inwieweit setzt sich der Senat dafür ein, dass die 35. BImSchV dahingehend angepasst wird, dass Baumaschinen von Verkehrsverboten in Umweltzonen nicht mehr ausgenommen sind

1. Welche Effekte würden durch eine solche Anpassung der 35. BImSchV hinsichtlich der Luftreinhaltung für Berlin entstehen (bitte Vermeidungspotenzial in t/a und % der Immissionsbelastung angeben)?

Antwort zu 8: Aus Sicht des Senats ist die Umweltzone als Verbotsregelung im Straßenverkehr kein geeignetes Instrument zur Einführung von emissionsarmen Baumaschinen. Denn nur ein kleiner Teil der Baumaschinen fällt in die Kategorie der selbstfahrenden Arbeitsmaschinen, die mit einem Kennzeichen für die Teilnahme am Straßenverkehr ausgestattet sind. Nur diese Maschinen würden unter Regelungen der Umweltzone fallen. Der Anteil dieser Maschinen im Straßenverkehr liegt weit unter 1 %.

Das Vermeidungspotenzial einer solchen Anpassung der 35. BImSchV wird daher als sehr klein eingestuft.

Frage 9: Erwägt der Senat eine Landesverordnung, um die Baumaschinen in der Umweltzone dem PKW-Verkehr gleichzustellen?

Antwort zu 9: Nein.

Berlin, den 28. Juli 2015

In Vertretung

Prof. Dr.- Ing. Engelbert Lütke Daldrup

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 30. Juli 2015)