

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Andreas Baum (PIRATEN)**

vom 05. November 2015 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 09. November 2015) und **Antwort**

Nach dem Abgas-Skandal: Was tut der Senat gegen Stickoxide-Belastung und für die Luftreinhaltung? (I)

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

Frage 1: Wie hoch ist der Anteil der Diesel-Fahrzeuge an den aktuell in Berlin zugelassenen Kfz?

Antwort zu 1: Nach Angabe der Zulassungsbehörde Berlin waren mit Stand vom 10.11.2015 in Berlin 441.893 Diesel-Fahrzeuge (inkl. Diesel-Hybrid) zugelassen. Dies entspricht einem Anteil von etwa 32 % aller zugelassenen Kraftfahrzeuge.

Frage 2: Wie hat sich der Anteil der Diesel-Fahrzeuge an den in Berlin zugelassenen Kfz in den Jahren seit 2000 entwickelt?

Antwort zu 2: Die Zahlen liegen erst ab dem Jahr 2006 vor.

Zum 01.01.2006 betrug der Anteil der Diesel-Pkw an den zugelassenen Pkw etwa 17 %, im Januar 2015 lag der Anteil der Diesel-Pkw bei 24 %. Damit stieg der Diesel-Anteil bei den Pkw um 41 %. Schwere Nutzfahrzeuge (Lkw) werden schon immer fast ausschließlich mit Dieselmotoren ausgerüstet.

Frage 3: Wie bewertet der Senat den zunehmenden Anteil der Diesel-Fahrzeuge an den in Berlin zugelassenen Kfz in Bezug auf die Einhaltung der Luftreinhalte-Ziele und insbesondere der geltenden EU-Norm für Stickstoffdioxid-Emissionen?

Antwort zu 3: Dieselfahrzeuge emittieren mehr Stickoxide und motorbedingte Partikel als Fahrzeuge mit Ottomotor mit vergleichbarem Abgasstandard.

Der zunehmende Anteil der Diesel-Pkw erschwert insbesondere die Einhaltung der Luftreinhalteziele bezüglich der Stickoxide und ist einer der Gründe, warum die NO₂-Belastungen an Hauptverkehrsstraßen seit Jahren auf einem gleichbleibend hohen Niveau liegen. Eine signifikante Absenkung des Stickoxidausstoßes und damit eine Einhaltung der NO₂-Grenzwerte an Straßen wird erst mit dem Abgasstandard Euro 6 erreichbar, wenn die Abgasgrenzwerte, die für den Prüfstand gelten, durch eine Begrenzung der realen Emissionen im Straßenverkehr ergänzt werden, wie sie bereits für schwere Nutzfahrzeuge seit 1.1.2014 gelten.

Bei den Partikeln konnte durch die Einführung von Partikelfiltern aufgrund der Umweltzone und durch die sehr strengen Grenzwerte der Abgasnorm 5 die Ruß-Zusatzbelastung an Straßen halbiert werden. Für die Feinstaubbelastung durch den Verkehr sind daher Abrieb und Aufwirbelung durch alle Fahrzeuge inzwischen die wichtigere Feinstaubquelle.

Frage 4: Wie hoch ist der Anteil der Diesel-Fahrzeuge am Fuhrpark der Landes- und Bezirksverwaltungen, der nachgeordneten Behörden sowie der landeseigenen Unternehmen?

Antwort zu 4: Es gibt – mit der Ausnahme von Umweltvorgaben - keine generelle und zentrale landesweite Zuständigkeit für die Fahrzeuge des Landes Berlin. Für ihre Fahrzeuge sind die Dienststellen von Senat und Bezirken dezentral selbst verantwortlich.

Aktuelle Angaben über den Anteil der Dieselfahrzeuge am gesamten Fuhrpark liegen daher nicht vor.

Frage 5: Wie hat sich der Anteil der Diesel-Fahrzeuge am Fuhrpark der Landes- und Bezirksverwaltungen, der nachgeordneten Behörden sowie der landeseigenen Unternehmen in den Jahren seit 2000 entwickelt?

Antwort zu 5: Es liegen keine Untersuchungen vor, wie sich der Fuhrpark seit 2000 entwickelt hat.

Frage 6: Wie hoch ist der Anteil der Kfz am Fuhrpark der Landes- und Bezirksverwaltungen, der nachgeordneten Behörden sowie der landeseigenen Unternehmen, die die aktuell gültige Euro-6-Abgasnorm erfüllen?

Antwort zu 6: Es liegen keine Untersuchungen vor, inwieweit die Kfz des Fuhrparks schon die aktuell gültige Euro-6-Abgasnorm erfüllen.

Frage 7: Welche Maßnahmen ergreift der Senat, um den CO₂-, Feinstaub- und Stickstoffdioxid-Ausstoß des Fuhrparks der Landes- und Bezirksverwaltungen, der nachgeordneten Behörden sowie der landeseigenen Unternehmen zu reduzieren?

Antwort zu 7: Zentrale Maßnahme ist die Festlegung von Umweltschutzanforderungen für die Beschaffung von Kraftfahrzeugen in der Verwaltungsvorschrift Beschaffung und Umwelt (VwVBU). Mit ihrer Novellierung, die am 1.1.2016 in Kraft tritt, werden die Anforderungen an den CO₂-Ausstoß und an die Abgasemissionen verschärft.

Für die Busse der BVG werden zudem Umwelanforderungen im Nahverkehrsplan festgelegt. Aufgrund dieser Anforderungen werden die Busse schon seit über 10 Jahren mit Partikelfiltern ausgestattet. Nach technischer Erprobung folgte zudem die Nachrüstung von 202 Doppeldeckerbussen mit Entstickungssystemen und die Optimierung der Abgasminderung bei 150 weiteren Bussen. Diese beiden Maßnahmen werden vom Senat mit Mitteln aus dem Umweltentlastungsprogramm II zu 50 % gefördert.

Mit der BSR wurden im Rahmen einer Klimaschutzvereinbarung Umweltziele für den Fuhrpark festgelegt. Hierzu gehört z.B. die Beschaffung von Müllsammelfahrzeugen mit Gasantrieb durch die BSR, die mit Biogas aus Berliner Bio-Abfällen betrieben werden.

Frage 8: Werden bis Ende 2015 tatsächlich, wie angekündigt, alle 202 Doppeldeckerbusse der BVG A.ö.R. vom Typ MAN A 39 mit SCR-Filtern ausgerüstet?

Antwort zu 8: Es ist davon auszugehen, dass die Umrüstung der 202 Doppeldeckerbusse bis Ende 2015 abgeschlossen ist.

Frage 9: Welche Senkung der Feinstaub-, und Stickstoffdioxid-Emissionen wurde durch den Einbau der SCR-Filter nachweislich erreicht?

Antwort zu 9: Der Einbau der SCR-Filter dient allein der Minderung der Stickoxidemissionen. Mit dem SCR-Filter sinken diese um etwa 80 %. Dies wurde bei der Entwicklung des Nachrüstsystems durch Abgasmessungen im Linienverkehr in Berlin nachgewiesen.

Frage 10: Entspricht die Senkung der Feinstaub- und Stickstoffdioxid-Emissionen durch den Einbau von SCR-Filtern den Erwartungen des Senats, und wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 10: Die Wirkung der Nachrüstung entspricht den Erwartungen.

Frage 11: Bis wann wird der gesamte Bus-Fuhrpark der BVG A.ö.R. mit SCR-Filtern oder ähnlichen Abgasfilter-Technologien ausgerüstet sein, und welche Mittel stellt der Senat hierfür bereit?

Antwort zu 11: Gemäß der aktuellen Planung, die noch vom Aufsichtsrat der BVG AöR genehmigt werden muss, werden bis 2021 alle Busse entsprechend ausgerüstet sein (s. auch Antwort auf die Schriftliche Anfrage 17/16666). Die Modernisierung der Busflotte erfolgt im Rahmen des Verkehrsvertrags. Die Nachrüstung der 202 Doppeldecker wurde mit 1,5 Millionen Euro aus dem Umweltentlastungsprogramm II aus dem Europäischen EFRE-Fonds finanziert.

Berlin, den 19. November 2015

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. Nov. 2015)