

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Nina Lerch und Dunja Wolff (SPD)

vom 03. Februar 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 14. Februar 2022)

zum Thema:

Zukunft der verkehrstechnischen „Umweltzonen“ in Berlin

und **Antwort** vom 24. Februar 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. Feb. 2022)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Frau Abgeordnete Nina Lerch (SPD) und
Frau Abgeordnete Dunja Wolff (SPD)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/10971
vom 03.02.2022
über Zukunft der verkehrstechnischen „Umweltzonen“ in Berlin

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

Frage 1:

Laut Medienberichten hat sich die Luftqualität in Berlin in vielen Teilen soweit verbessert, dass diese die Einrichtung von „Umweltzonen“ nicht mehr rechtfertigen.

Sind diese Berichte korrekt?

Wenn ja, kann der Senat die entsprechenden Luftreinheitswerte und deren Entwicklung seit dem Jahr 2012 benennen, aufgeschlüsselt nach:

- Bezirken
- Gesamt-Berlin

Antwort zu 1:

Die Luftqualität hat sich in Berlin stadtweit in den letzten Jahren stark verbessert.

Die Luftqualitätsgrenzwerte für Partikel PM₁₀ wurden zuletzt im Jahr 2015 überschritten. 2020 und 2021 konnten auch die Luftqualitätsgrenzwerte für Stickstoffdioxid (NO₂) vollständig eingehalten werden.

Die Umweltzone ist eine verkehrsbeschränkende Maßnahme nach § 40 Bundes-Immissionsschutzgesetz und damit nur rechtmäßig, wenn sie zur Einhaltung von Luftqualitätsgrenzwerten erforderlich ist. Werden die Grenzwerte eingehalten, ist daher die Einrichtung einer neuen Umweltzone nicht zu rechtfertigen. Anders ist es bei der Beurteilung einer bestehenden Umweltzone: Zu der positiven Entwicklung in Berlin hat unter anderem auch die Umweltzone beigetragen. Sie hat zu einer stadtweiten Modernisierung der Fahrzeugflotte geführt. Gemäß den Auswertungen aus Kennzeichenerhebungen an 10 Hauptverkehrsstraßen lag der Schadstoffausstoß der Berliner Kfz-Flotte auch 2020 sowohl bei Stickstoffoxiden als auch bei Dieselrußpartikeln noch mehr als 25 % unter dem Schadstoffausstoß der mittleren Fahrzeugflotte in Deutschland wie sie im Handbuch für Emissionsfaktoren des Umweltbundesamtes auf der Grundlage deutschlandweiter Fahrzeugdaten

zusammengestellt ist. Für die Beurteilung der Zukunft der Umweltzone muss daher untersucht werden, ob und in welchem Ausmaß der Schadstoffausstoß der Fahrzeugflotte bei ihrem Wegfall ansteigen würde und ob damit die Gefahr einer Grenzwertüberschreitung verbunden ist.

Die relevanten Luftqualitätsdaten (Partikel PM₁₀ und NO₂) sind im Folgenden zusammengestellt. Bei den Messwerten für 2021 handelt es sich aus Gründen der Qualitätssicherung noch um vorläufige Daten.

Bei der Wahl der Standorte der Messstationen wird Berlin als einheitliches Belastungsgebiet betrachtet. Die Standorte werden in die drei Belastungsregime Stadtrand, städtischer Hintergrund und verkehrsnaher Stationen unterschieden. Bezirksbezogene Messungen der Luftqualität erfolgen dagegen nicht.

Tabelle 1: PM₁₀-Jahresmittel in µg/m³ (Grenzwert: 40 µg/m³) an den einzelnen automatischen Messcontainern (MC) in den drei Belastungsregimes (Stadtrand, innerstädtischer Hintergrund, Verkehr)

	Stadtrand			Innerstädtischer Hintergrund			Verkehr					
	Grunewald	Buch	Friedrichshagen	Wedding	Neukölln	Mitte	Schildhornstr.	Mariendorfer Damm	Silbersteinstr.	Frankfurter Allee	Leipziger Str.	Karl-Marx-Str.
Jahr	MC 032	MC 077	MC 085	MC 010	MC 042	MC 171	MC 117	MC 124	MC 143	MC 174	MC 190	MC 220
2012	18	19	18	23	22	22	24	29	28	27	-	28
2013	18	20	19	24	23	23	27	29	27	28	-	27
2014	21	24	22	25	27	25	30	31	30	32	-	31
2015	17	20	20	22	22	23	22	29	26	29	-	26
2016	17	20	18	21	23	22	25	26	26	28	-	29
2017	16	18	16	20	22	22	23	26	28	28	-	28
2018	17	19	19	21	24	23	25	25	29	28	-	29
2019	16	17	16	18	19	19	21	22	22	24	-	22
2020	14	15	14	16	18	17	18	21	21	22	-	20
2021	15	17	15	16	17	19	21	22	28	23	22	-

Tabelle 2: Anzahl der Überschreitungen des zulässigen Tagesmittelwertes für PM₁₀ von 50 µg/m³ in den einzelnen Jahren (Grenzwert: 35 Tage)

Jahr	Stadtrand			Innerstädtischer Hintergrund			Verkehr					
	Grunewald	Buch	Friedrichshagen	Wedding	Neukölln	Mitte	Schildhornstr.	Mariendorfer Damm	Silbersteinstr.	Frankfurter Allee	Leipziger Str.	Karl-Marx-Str.
	MC 032	MC 077	MC 085	MC 010	MC 042	MC 171	MC 117	MC 124	MC 143	MC 174	MC 190	MC 220
2012	5	6	7	14	15	14	17	23	31	23	-	26
2013	12	10	11	15	14	15	20	27	28	25	-	20
2014	14	20	13	34	28	23	37	29	48	48	-	48
2015	4	5	9	20	10	16	20	24	29	36	-	26
2016	4	5	4	5	6	6	13	8	14	14	-	18
2017	5	10	4	10	12	14	17	19	28	27	-	22
2018	0	5	5	8	13	13	14	11	28	24	-	23
2019	1	2	1	2	2	2	5	5	11	14	-	7
2020	0	1	1	1	3	0	3	4	9	6	-	3
2021	1	2	1	2	4	4	5	10	22*	12	8	10

*höher als üblich, wegen Bauaktivitäten in unmittelbarer Nähe

Tabelle 3: NO₂-Jahresmittel in µg/m³ (Grenzwert: 40 µg/m³) an den einzelnen automatischen Messcontainern (MC) am Stadtrand und im innerstädtischer Hintergrund

	Stadtrand					Innerstädtischer Hintergrund				
	Marienfelde	Grunewald	Buch	Friedrichshagen	Frohnau	Wedding	Schöneberg	Neukölln	Mitte	Karlsborst
Jahr	MC 027	MC 032	MC 077	MC 085	MC 145	MC 010	MC 018	MC 042	MC 171	MC 282
2012	15	14	14	14	13	29	27	28	28	19
2013	15	13	13	13	12	27	27	27	27	17
2014	15	14	14	12	13	28	27	27	28	18
2015	14	13	14	13	13	28	26	27	27	20
2016	15	14	14	13	13	27	26	27	28	21
2017	13	12	14	13	12	28	24	26	27	20
2018	14	14	14	12	12	27	25	24	24	19
2019	12	13	14	11	11	25	21	22	23	18
2020	10	10	12	9	9	22	18	20	18	16
2021	10	9	11	10	9	21	18	19	17	15

Tabelle 4: NO₂-Jahresmittel in µg/m³ (Grenzwert: 40 µg/m³) für verkehrsnahen Stationen an den einzelnen automatischen Messcontainern (MC) sowie an Passivsammler-Messstellen (MS), die zur Beurteilung der Luftgüte an die EU gemeldet werden

Jahr	Verkehr – Automatische Messgeräte							Verkehr – beurteilungsrelevante Passivsammler							
	Hardenbergplatz	Schildhornstr.	Mariendorfer Damm	Silbersteinstr.	Frankfurter Allee	Leipziger Str.	Karl-Marx-Str.	Leipziger Str.	Kantstr.	Hauptstr.	Spandauer Damm	Hermannstr.	Sonnenallee	Landsberger Allee	Hermannplatz
	MC 115	MC 117	MC 124	MC 143	MC 174	MC 190	MC 220	MS 525	MS 528	MS 530	MS 531	MS 533	MS 545	MS 547	MS 555
2012	60	52	50	52	43	-	56	77	51	62	58	55	59	53	55
2013	63	50	49	54	41	-	55	79	52	67	61	58	59	57	64
2014	62	49	46	56	42	-	52	69	46	57	59	55	54	52	58
2015	53	48	49	52	41	-	52	73	49	60	59	60	59	55	59
2016	51	46	46	52	41	-	51	66	45	57	56	56	55	51	56
2017	45	45	47	48	41	-	49	63	43	53	52	56	54	51	55
2018	43	43	41	49	37	-	45	59	40	51	51	49	49	47	46
2019	34	39	39	40	35	-	43	48	34	42	49	45	46	41	45
2020	26	32	34	36	28	-	36	33	26	37	40	38	39	35	38
2021	23	30	33	35	28	29	-	31	24	31	38	34	35	33	36

Hinweis:

Gemäß den gesetzlichen Verpflichtungen werden Informationen zu Art und Umfang der in Berlin betriebenen behördlichen Messstellen sowie die dort erhobenen Messdaten regelmäßig in geeigneter Form veröffentlicht. So sind beispielsweise die aktuellen, automatischen Messdaten des Berliner Luftgütemessnetzes via Internetseite (<https://luftdaten.berlin.de/lqi>) bzw. App (Informationen unter <https://www.berlin.de/luftdaten/app/>) abrufbar und es werden regelmäßig Monats- und Jahresberichte veröffentlicht (siehe z.B. <https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/luft/luftqualitaet/luftdaten-archiv/>).

Frage 2:

Wenn die Luftreinheitsvorgaben nur teilweise verbessert wurden, kann der Senat aufzeigen, in welchen Bezirken diese Verbesserungen zutage treten? Welche Gründe sieht er hierfür?

Antwort zu 2:

Die Verbesserung der Luftqualität wurde stadtweit erreicht. Die Grenzwerte werden seit zwei Jahren an allen Messorten in Berlin eingehalten.

Frage 3:

Ist der Senat der Meinung, dass es weiterhin gute Gründe gibt, die Umweltzonen in Berlin in Gänze zu erhalten?

Wenn ja, welche sind das?

Antwort zu 3:

Aufgrund der guten Entwicklung der Luftqualität konnten 2021 die Luftqualitätsgrenzwerte nun das zweiten Jahr in Folge stadtweit eingehalten werden. Dies erfordert eine Überprüfung von Maßnahmen, die als Verkehrsbeschränkung nach § 40 Abs. 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz auf der Grundlage von Luftreinhalteplänen angeordnet wurden. Hierfür erfolgt derzeit eine Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Berlin. Dabei wird auch untersucht, ob die Umweltzone weiterhin notwendig ist. Anhand von Prognosen zur Entwicklung der Fahrzeugflotte und ihres Schadstoffausstoßes mit und ohne Weiterführung der Umweltzone wird dabei bewertet, ob die Luftqualitätsgrenzwerte auch ohne Umweltzone dauerhaft sicher eingehalten werden können.

Die Fortschreibung des Luftreinhalteplans inklusive Öffentlichkeitsbeteiligung ist bis Ende 2022/Anfang 2023 geplant.

Berlin, den 24.02.2022

In Vertretung

Dr. Silke Karcher

Senatsverwaltung für

Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz