

Bericht des Landes Berlin

TOP 5.1: PM₁₀-Problematik (Schaffung einer Rechtsgrundlage nach § 40 Abs. 3 BImSchG für flächendeckende Fahrverbote mit Ausnahme gekennzeichnete Schadstoffarmer Kraftfahrzeuge zur Minderung der Feinstaubbelastung in den Innenstädten)

Anlagen: 4 Abbildungen

Seit dem 01.01.2005 gibt es mit dem Inkrafttreten der neuen Vorschriften für die Luftreinhaltung (und demnächst auch für die Lärminderung) eine deutliche Verschärfung der Rahmenbedingungen für die Verkehrspolitik.

Bei PM₁₀ ist ab dem 1. Januar 2005 ein Jahresmittelwert der Konzentration in der Umgebungsluft von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) einzuhalten und ein Tagesmittelwert von 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, der an nicht mehr als 35 Tagen überschritten werden darf (Episodentage).

Die Situation in Berlin kann als exemplarisch für die Ballungsräume in der Bundesrepublik angesehen werden, und zwar sowohl hinsichtlich der Probleme als auch hinsichtlich der verkehrlich notwendigen bzw. umsetzbaren Maßnahmen.

Der Jahresmittelwert wurde in den Jahren 2001, 2002 und 2004 überall in Berlin eingehalten. Lediglich im Jahr 2003 kam es zu Überschreitungen an den Straßenstationen (s. Abb. 1).

Die Anzahl der Episodentage wurde an verschiedenen Stationen in Berlin in den Jahren 2002 – 2004 in unterschiedlicher Höhe überschritten (s. Abb. 2).

Mit zahlreichen, umfangreichen Methoden wurde ermittelt, dass im Jahresmittel der Feinstaubanteil, der von außen in die Stadt transportiert wird, ca. 50 % und an Tagen hoher Konzentration bis zu 70 % beträgt. Die Ursachen hierfür sind Stäube aus Verbrennungsprozessen und andere Stoffe, die Quellen in mehreren hundert Kilometer Entfernung emittieren, aber auch Stäube und feine Sande aus aufgewirbeltem Erdmaterial und Blütenpollen. Dieser Anteil kann nicht durch Berlin und bei natürlichen Quellen überhaupt nicht beeinflusst werden. Etwa 20 % der Gesamtstaubbelastung in Berlin ist den reinen Auspuffemissionen von Dieselfahrzeugen zuzuordnen. Weitere 20 % werden allgemein dem Straßenverkehr durch Abrieb von Reifen, Bremsbelägen und Fahrbahnen sowie durch Aufwirbelung von Straßenstaub zugeordnet. Der Rest entfällt auf Industrieanlagen, Gebäudeheizung und natürliche Quellen in Berlin (s. Abb. 3).

Wegen des erheblichen Anteils von überregionalen und natürlichen Quellen an der lokalen Feinstaubkonzentration in vielen deutschen und europäischen Städten (s. Abb. 4) hat auf Initiative Berlins der Bundesrat eine Berücksichtigung dieses Tatbestandes in der ohnehin vorgesehenen Revisionsklausel der entsprechenden EU-Richtlinie gefordert.

In einer Trendrechnung wurde ermittelt, dass bis 2010 etwa 10 % des großräumig verursachten PM₁₀-Anteils insbesondere durch Maßnahmen in Großanlagen in den EU-Beitrittsstaaten vermindert werden. Durch Realisierung des Standes der Technik in Industrieanlagen, weiteren Energieeinsparungen im Gebäudebereich und die Modernisierung der Kraftfahrzeugflotte in Berlin werden weitere 7 % Minderung erreicht. Damit kann auch in Jahren mit ungünstigen Wetterbedingungen der PM₁₀-Jahresmittelwert in Berlin eingehalten werden. Kritisch bleibt die

Einhaltung der Anzahl der Episodentage. Bei entsprechenden Maßnahmen steht die wesentliche Berliner Quellgruppe, der Verkehr, im Vordergrund.

Allgemeine Fahrverbote z.B. nach Überschreitung der 35 Episodentage sind nicht verursachergerecht, da der von außen transportierte Anteil der Feinstaubbelastung bis zu 70 % beträgt und sind in ihren Auswirkungen auch nicht verhältnismäßig, da dem Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung oder auch der notwendigen Ver- und Entsorgung der Stadt Rechnung getragen werden muss. Die Ausrichtung der Transportlogistik für die Versorgung der Stadt mit Waren und die Entsorgung durch Lkw auf einen möglichen 35. Tag macht keinen Sinn und ist lebensfremd. Fahrverbote in einzelnen Straßen ab dem 36. Tag würden nur zu einer Verlagerung des Verkehrs in benachbarte Straßen führen. Schließlich lassen sich die Episodentage schwer vorher-sagen.

Allenfalls lässt sich daran denken, wenn es keinen anderen Weg zur Einhaltung der Feinstaubkonzentrationen in Episoden gibt, für die Berliner Innenstadt bei Einräumung einer angemessenen Frist im Rahmen eines Stufenkonzeptes des Landes Berlin, Fahrverbote für stark emittierende Diesel-Fahrzeuge auszusprechen. Hierzu werden folgende Überlegungen angestellt:

Stufe 1 ab 2008

Es werden Fahrverbote für Diesel-Fahrzeuge in der Berliner Innenstadt ausgesprochen, die eine schlechtere Schadstoffklasse als Euro II haben.

Von den in Berlin gemeldeten ca. 1,3 Mio. Kraftfahrzeugen haben im Jahre 2005 ca. 70.000 Diesel-Pkw und ca. 40.000 Lkw eine Schadstoffklasse von Euro I und schlechter. Durch Umwälzung des Fahrzeugbestandes bis 2008 wird die Anzahl der betroffenen Fahrzeuge auf ca. 50.000 Diesel-Pkw und 30.000 Lkw zurückgehen. Diese Fahrzeuge wären im Jahr 2008 älter als 12 Jahre, sodass eine Ersatzbeschaffung für die Betroffenen zumutbar erscheint, insbesondere dann, wenn die Bundesregierung eine steuerliche Förderung gewährt.

Stufe 2 ab 2010

Es werden Fahrverbote für Diesel-Fahrzeuge in der Berliner Innenstadt ausgesprochen, die eine schlechtere Schadstoffklasse als Euro III haben. Hiervon wären in 2005 zusätzlich 43.000 Diesel-Pkw und 15.000 Lkw betroffen. Durch Wälzung des Bestandes werden für 2010 dann noch 30.000 Diesel-Pkw und 10.000 Lkw betroffen. Diese Fahrzeuge wären 2010 älter als 10 Jahre.

Für Fahrzeuge ab der Schadstoffklasse Euro II sollten die Kraftfahrzeugzulieferer bis dahin allerdings Nachrüstsätze mit Rußfiltern anbieten, die von der Bundesregierung steuerlich gefördert werden sollen.

Entscheidende Randbedingung für die Durchführung des Stufenkonzeptes in der Berliner Innenstadt ist allerdings eine bundeseinheitliche Kennzeichnung von Fahrzeugen nach Schadstoffklassen (Plaketten an der Windschutzscheibe). Ein Verkehrsschild zur Kennzeichnung von Umweltzonen gibt es ebenfalls nicht.

Vor diesem Hintergrund hat das Land Berlin am 22.02.2005 eine Bundesratsinitiative zur Kennzeichnung von Fahrzeugen nach § 40 Abs. 3 Bundes-Immissionsschutzgesetz und zur Förderung schadstoffarmer Lkw und Busse beschlossen (BR-Drs 144/05). Ziel ist der Erlass einer Rechtsverordnung, mit der eine bundeseinheitliche Kennzeichnung von Fahrzeugen nach Schadstoffklassen und ein flächendeckendes Verkehrszeichen für Verkehrsbeschränkungen in

Anlehnung an das Verkehrszeichen 270 StVO (SMOG) festgelegt wird. Zudem wird die Bundesregierung aufgefordert, auch für schadstoffarme LKW und Busse steuerliche und wirtschaftliche Anreize zu schaffen.