

## 16. Wahlperiode

### Kleine Anfrage

#### des Abgeordneten Heiko Melzer (CDU)

vom 01. Oktober 2007 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 02. Oktober 2007) und **Antwort**

#### **Berliner Umweltzone mit unverhältnismäßigen wirtschaftlichen und sozialpolitischen Folgen (I) - Rückschlüsse des Senates auf EU-Kritik an der Berliner Umweltzone**

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

1. Ist dem Senat das Schreiben des EU-Kommissars Joe Borg an den Bundesminister des Auswärtigen Amtes sowie das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie vom 30.07.2007 betreffend der Berliner Umweltzone bekannt, und wenn ja, seit wann?

Zu 1.: Dem Senat ist kein Schreiben des EU-Kommissars Joe Borg in Zusammenhang mit der Notifizierung der Umweltzone bekannt. Dies ist auch nicht verwunderlich, denn EU-Kommissar Borg ist für Fischerei und maritime Angelegenheiten zuständig.

Allerdings wurde die Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit mit Schreiben vom 19.09.2007 von der Mitteilung der Kommission zum Notifizierungsverfahren der Berliner Umweltzone in Kenntnis gesetzt. Dieses Mitteilungsschreiben ist von der Generalsekretärin der Kommission, Christine Day, unterzeichnet.

2. Wird das Schreiben der EU als Unterstützung für das bisherige Vorgehen der Berliner Verwaltung bei der Einführung der Umweltzone bewertet?

Zu 2.: Ja.

3. Wie beurteilt der Senat, dass die EU-Kommission „begrüßt, dass die Umweltzone nur den Bereich innerhalb des S-Bahnringes umfasst und ausdrücklich die umgebenden Autobahnen ausschließt“?

Zu 3.: Der Senat betrachtet diese Aussage der Kommission als Bestätigung dafür, dass das Berliner Umweltzonenkonzept mit Augenmaß und unter Berücksichtigung der Belange des überregionalen Warenverkehrs geplant wurde.

4. Kann der Senat im Sinne einer Planungssicherheit für die betroffenen Fahrzeugeigentümer zusagen, dass der Bereich der Berliner Umweltzone mindestens in dieser Legislaturperiode bis 2011 räumlich nicht ausgedehnt wird, auch nicht auf die „umgebenden Autobahnen“?

Zu 4.: Der Senat beabsichtigt keine räumliche Ausdehnung der Umweltzone unter Einbeziehung der Stadtautobahn.

5. Wie beurteilt der Senat die Kritik der EU-Kommission, dass der Entwurf der Berliner Umweltzone „keine Details“ enthält, „wie die Bürger und Unternehmen anderer Mitgliedstaaten über die Verkehrsbeschränkungen und/oder Kennzeichnungspflicht in Kenntnis gesetzt werden“?

6. Ist der Senat weiterhin - entgegen der EU-Kommission - der Auffassung, dass ein mehrsprachiger Flyer und ein Download-Angebot auf berlin.de ausreichen, um Touristen und ausländische Handelspartner über die Verkehrsbeschränkungen und/oder die Kennzeichnungspflicht zu informieren? Welche Maßnahmen werden zusätzlich getroffen werden, um den Anforderungen der EU zu genügen?

Zu 5. und 6.: Die Einführung der Umweltzone erfolgt im Rahmen des Straßenverkehrsrechtes durch Aufstellen der entsprechenden Verkehrszeichen. Aus rechtlicher Sicht handelt es sich daher um einen Verwaltungsakt und nicht um eine technische Vorschrift. Demnach ist jeder Verkehrsteilnehmer verpflichtet, sich über die geltenden Verkehrsregeln auf dem Laufenden zu halten. Dies gilt auch bei Fahrten ins Ausland. Grundsätzlich wird erwartet, dass sich ausländische Verkehrsteilnehmer über die Verkehrsregeln des Gastlandes ausreichend informieren.

Dabei ist keine Straßenverkehrsordnung in Europa bekannt, die bereits Details dazu enthält, wie Bürger und Unternehmen anderer Mitgliedstaaten über die Verkehrs-

regeln in Kenntnis gesetzt werden. Als Beispiel sei die Straßenverkehrsordnung von Schweden genannt, die ebenfalls Regelungen zur Einrichtung von Umweltzonen enthält, aber keine Aussagen darüber trifft, wie dies zu kommunizieren sei. So ist die in Stockholm schon seit Jahren eingerichtete Umweltzone in Deutschland kaum bekannt. Das gleiche gilt für die Vielzahl verschiedener Fahrverbote in italienischen Städten.

Auch sonst sind keine Verordnungen, Richtlinien, Pläne oder ähnliches bekannt, die bereits Details dazu enthalten, wie die von den Regelungen betroffenen Bürger und Unternehmen informiert werden.

Die Bemerkung der Kommission kann daher nicht im Rahmen des Luftreinhalte- und Aktionsplans berücksichtigt werden, sehr wohl aber im Rahmen der Informationsbereitstellung im Zuge der Einführung der Umweltzone. Der Senat hat dafür umfangreiche Informationen über die Umweltzone im Internet unter [www.berlin.de/umweltzone](http://www.berlin.de/umweltzone) veröffentlicht. Dort finden sich auch Informationen in Englisch, Türkisch und Russisch. Weitere Sprachen sind geplant.

Zusätzlich steht die Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz im engen Kontakt mit Wirtschaftsverbänden und der Berlin Tourismus Marketing GmbH, die in- und ausländische Touristen über die Umweltzone informiert. Weiterhin informieren Automobilverbände wie der ADAC über Umweltzonen in Deutschland. Aufgrund der bundesweiten Gültigkeit der Kennzeichnungsverordnung, die im übrigen in einem separaten Verfahren notifiziert und damit in der Europäischen Union bekannt gegeben wurde, sind die Plaketten überall in Deutschland z.B. bei tausenden von Kfz-Werkstätten, die Abgasuntersuchungen durchführen können, unter Vorlage der Fahrzeugpapiere zu erhalten – auch für im Ausland zugelassene Fahrzeuge. Der Erwerb vor Einfahrt in die Umweltzone ist also problemlos möglich, vergleichbar mit der österreichischen Vignettenvergabe an Tankstellen. Derartige Werkstätten sind z.B. auch auf den Zufahrtsstraßen zur Innenstadt und damit zur Umweltzone angesiedelt.

7. Mit welchen Folgen rechnet der Senat für den Tourismus der Stadt durch die Einführung der Umweltzone - sowohl bezüglich zu zahlender Ordnungswidrigkeitsstrafen durch Touristen, als auch durch potenziellen Wegfall spezifischer touristischer Angebote?

Zu 7.: Die überwiegende Mehrzahl der ausländischen Berlinbesucher reist nicht mit dem eigenen Pkw an und ist deshalb nicht vom Fahrverbot berührt. Da vom Fahrverbot in der Umweltzone ohnehin nur 4% der Pkw unter das Fahrverbot fallen, ist zu erwarten, dass die Zahl der vom Fahrverbot betroffenen Fahrzeuge, mit denen Berlinitouristen in die Stadt fahren, verschwindend gering ist.

Ähnliches kann für Reisebusse angenommen werden, die aufgrund ihres geringeren Alters weit überwiegend die Kriterien der Stufe 1 der Umweltzone einhalten.

Negative Auswirkungen auf den Tourismus aus skandinavischen und italienischen Städten, die Verkehrsbeschränkungen bereits umgesetzt haben, sind nicht bekannt.

8. Wie beurteilt der Senat die Kritik der EU-Kommission, dass der Entwurf der Berliner Umweltzone „keine Details“ enthält, „ob es Ausnahmegenehmigungen für Wirtschaftsteilnehmer gibt, die in den Umweltzonen einer Geschäftstätigkeit nachgehen und unmittelbar von den Verkehrsbeschränkungen betroffen sind“?

Zu 8.: Die Umweltzone basiert auf der bundesweiten Kennzeichnungsverordnung. Darin sind in § 2 auch Ausnahmen geregelt. Grundsätzlich müssen auch Wirtschaftsbetriebe, die in der Umweltzone einer Geschäftstätigkeit nachgehen, die dort geltenden Umwelanforderungen des Immissionsschutzes, in diesem Fall die Abgasanforderungen an die genutzten Fahrzeuge erfüllen. Ausnahmen dienen in diesem Kontext zur Vermeidung unverhältnismäßiger Härten, indem in der Regel die Übergangsfrist für die Einhaltung der Emissionsanforderungen verlängert wird.

Zur Konkretisierung der Ausnahmetatbestände und für die einheitliche Handhabung der Anträge auf Einzelausnahmen durch die zuständigen Bezirksamter wurde ein Leitfaden entwickelt. Zu dem Leitfaden fand eine Anhörung der Berliner Wirtschaftsverbände wie der Industrie- und Handelskammer statt. Alle notwendigen Informationen sowie Antragsformulare für die Antragsteller wurden im Internet unter [www.berlin.de/umweltzone](http://www.berlin.de/umweltzone) veröffentlicht und sind damit allen Wirtschaftsteilnehmern leicht zugänglich. Die Erteilung von Einzelausnahmen ist unabhängig vom Betriebsitz des Wirtschaftsunternehmens, solange nachgewiesen werden kann, dass Fahrten mit dem hochemittierenden Fahrzeug zur Aufrechterhaltung der Geschäftstätigkeit unvermeidbar sind. Eine Diskriminierung ist damit ausgeschlossen.

9. Kann der Senat bestätigen, dass die EU-Kommission davon ausgeht, „dass rund 40 % der gegenwärtigen Transporter und Lkws von der ersten Stufe der Verkehrsbeschränkungen und weitere rund 50 % von der zweiten Stufe betroffen“ sein werden? Inwieweit sieht der Senat damit die Verhältnismäßigkeit der Maßnahme als gegeben an?

Zu 9.: Die Kommission bezieht sich hinsichtlich der genannten Zahlen auf „eingereichte Unterlagen“ von „Wirtschaftsteilnehmern“, die mit der von der Berliner Handwerkskammer genannten Zahl der betroffenen, vom Handwerk genutzten Lkw identisch sind. Der Senat legt bei der Beurteilung der Verhältnismäßigkeit die Zahl der insgesamt zugelassenen Lkw zugrunde. Demnach sind 35% der als Lkw zugelassenen Fahrzeuge vom Fahrverbot der im Januar 2008 beginnenden 1. Stufe der Umweltzone betroffen. Die 2. Stufe der Umweltzone im Jahr 2010 betrifft 40% der Lkw, die allerdings zum überwiegenden Teil mit Dieselfilter nachrüstbar und deshalb weiter nutzbar sein werden.

Angesichts

- der ernststen gesundheitlichen Auswirkungen der Dieselpartikel,
- der Hochrangigkeit des Gesundheitsschutzes, als Gemeinwohlbelang mit Verfassungsrang, die durch das jüngste „Feinstauburteil“ des Bundesverwaltungsgerichts bestätigt wurde und
- der mehrjährigen Übergangsfrist zwischen der Verabschiedung des Umweltzonenkonzepts im Jahr 2005 und seiner stufenweisen Einführung im Jahr 2008 bzw. 2010

sieht der Senat die durch die Umweltzone notwendig werdenden Investitionen in die Nachrüstung des bestehenden Nutzfahrzeugpark als verhältnismäßig an.

10. Inwieweit ist die EU-Forderung nach einem „leicht zugänglichen, transparenten und nicht diskriminierenden“ Verfahren bei einer Beschränkung der Ausnahmegenehmigungen auf maximal 10 % der Fahrzeuge gegeben? Sieht der Senat hierin den Gleichbehandlungsgrundsatz gewährleistet?

Zu 10.: Der Forderung der EU-Kommission wird mit dem seit Anfang September praktizierten Verfahren zur Erteilung von Einzelausnahmen vom Fahrverbot voll entsprochen. Seit Juli 2007 existiert ein Leitfaden, der für eine einheitliche Genehmigungspraxis durch die zuständigen Bezirksämter sorgt. Eine „Diskriminierung“ ist deshalb ausgeschlossen. Die Inhalte des Leitfadens, also die Kriterien für die mögliche Vergabe von Einzelausnahmen, sind – um „Transparenz“ zu gewährleisten - seit mehreren Monaten im Internet und Broschüren veröffentlicht und waren Gegenstand etlicher Presseveröffentlichungen. Die Antragsformulare und begleitende Merkblätter sind ebenfalls im Internet „leicht zugänglich“. Die im Senatsbeschluss vom März 2007 enthaltene 10% Schwelle ist ein „Zielwert“, auf den der Anteil der Ausnahmegenehmigungen begrenzt werden „sollte“. Deshalb, und schon aus Gründen der Gleichbehandlung, fungierte dieser Zielwert in erster Linie als Rahmenbedingung für die, auf der Grundlage des Senatsbeschlusses erfolgte Erarbeitung des o.g. Leitfadens.

11. Um den betroffenen Unternehmen das Einstellen auf die neuen Vorschriften zu ermöglichen, verweist die EU-Kommission explizit auf eine „Übergangsperiode zwischen der Verabschiedung und dem Inkrafttreten der Beschränkungen“, wie wird der Senat diese Forderung umsetzen?

Zu 11.: Diese Forderung wurde bereits 2005 bei der Vorlage des Umweltzonenkonzepts im Luftreinhalte- und Aktionsplan umgesetzt. Zwischen der Verabschiedung des Konzepts im August 2005 und der Einführung der Umweltzone liegen mehr als 2 Jahre.

Die Wirtschaftsverbände waren von Anfang an in den Prozess der Erarbeitung des bereits im Februar 2005 der

Öffentlichkeit vorgestellten Berliner Luftreinhalteplans und der Konzeption der Umweltzone einbezogen. Zu diesem Zweck wurde ein Arbeitskreis mit den Verbänden, darunter auch der IHK, der Berliner Handwerkskammer, der Nutzfahrzeugbranche und Herstellern von Dieselpartikelfiltern einberufen, der 2004 zweimal tagte. Im Rahmen des Arbeitskreises wurde u.a. über die technischen Möglichkeiten und Kosten der Nachrüstung mit Rußfiltern informiert.

Darüber hinaus haben die Verbände auf Bitten der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung als Grundlage für die Planung der Umweltzone im Jahr 2004 eine Umfrage unter ihren Mitgliedern durchgeführt. Die von der Handwerkskammer ermittelten Zahlen ergaben, dass damals etwa die Hälfte der leichten Nutzfahrzeuge (Fahrzeuge unter 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) nicht der Euro II Abgasnorm entsprechen und somit nicht das Kriterium der ersten Stufe der Umweltzone ab 2008 erfüllen würden. Die hohe Betroffenheit kleiner Betriebe war einer der Gründe, warum die Umweltzone nicht schon 2005 eingeführt wurde, dem Jahr, ab dem Berlin verpflichtet war, Maßnahmen zur Einhaltung der rechtlich bindenden Luftqualitätsgrenzwerte für Feinstaub zu ergreifen. Eine längere Übergangsfrist bis 2008 (unter Inkaufnahme erhöhter gesundheitlicher Belastungen der Anwohner der Umweltzone) wurde deshalb vorgesehen, um der Wirtschaft eine rechtzeitige Anpassung an die Anforderungen der Umweltzone durch Modernisierung der Fahrzeugflotte bzw. Nachrüstung zu ermöglichen.

Berlin, den 29. Oktober 2007

In Vertretung  
Dr. Benjamin-Immanuel Hoff

Senatsverwaltung für Gesundheit,  
Umwelt und Verbraucherschutz

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 05. Novemb. 2007)