

## 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 (II) - Wie hoch ist die Planungssicherheit für die betroffenen Unternehmen und Bürger?**

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

1. Wie hoch ist die Planungssicherheit für die betroffenen Unternehmen und Bürger, dass in 2010 die Zufahrtsvoraussetzungen für die Berliner Umweltzone den Kriterien entsprechen, die heute für die Stufe 2 bekannt sind (Diesel: Euro 4 oder Euro 3 + Partikelfilter; Benzin: Euro 1 mit geregelter KAT oder besser) und somit die Reinvestitionsentscheidungen eine stichhaltige Grundlage haben?

Zu 1.: Sehr hoch, weil die Stufe 2 der Umweltzone nicht zuletzt wegen des Ablaufs der Einhaltungfrist der Immissionsgrenzwerte für Stickstoffdioxid im Januar 2010 wie geplant umgesetzt werden muss.

2. Inwieweit werden diese Regelungen auch für die darauffolgenden Jahre (bis 2015) gelten, oder ist eine Verschärfung denkbar, die wiederum die Investitionszyklen stark verkürzt, den Unternehmen und Bürgern keine Planungssicherheit gibt und Neuinvestitionen in Milliardenhöhe erzwingt?

3. Inwieweit berücksichtigt der Senat in seinen Überlegungen für die Jahre 2010 bis 2015 auch, dass neue Euro-Normen eingeführt werden (können), die neue Schadstoffklassen zur Folge haben?

4. Inwieweit berücksichtigt der Senat in seinen Überlegungen für die Jahre 2010 bis 2015 auch, dass neben Feinstaub- und Stickstoffdioxidkonzentrationen neue Kriterien für eine Umweltzone eingeführt werden (können)?

5. Wird bei einem Veränderungsbedarf bis 2015 den Unternehmen und Bürgern, die sich im Jahr 2007 zu einer Ersatzinvestition entschlossen haben, eine Ausnahmegenehmigung zum Befahren der Umweltzone generell erteilt?

Zu 2., 3., 4. und 5.: Die Frage, ob und wann eine weitere Verschärfung der Kriterien der Umweltzone im Zeitraum bis 2015 notwendig und umsetzbar ist, hängt von einer Reihe von externen Faktoren ab, die der Senat selbstverständlich in seine Überlegungen einbezieht:

- Von der Fortschreibung der europäischen Abgasnormen für Fahrzeuge. Die künftige Euro 5 und 6 Norm für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge ist weitgehend beschlossen und steht kurz vor ihrer Veröffentlichung. Demnach muss jeder Euro 5 Pkw ab 2010 mit einem geregelten Partikelfilter ausgerüstet sein. Erst die Euro 6 Norm, die ab 2015 zum Tragen kommt, zwingt die Hersteller zum Einbau eines wirksamen Stickoxidminderungssystems. Auch ist völlig ungewiss, wie ambitioniert der zukünftige Euro 6 Standard für die Emissionen schwerer Lkws aussehen wird, weil ein entsprechender Vorschlag der Kommission erst im nächsten Jahr erwartet wird.
- Von der Überarbeitung und Fortschreibung der Luftqualitätsgrenzwerte. Sie ist zurzeit im Gange. Nach derzeitigem Stand der Beratungen im Europäischen Parlament und Ministerrat kann erst Mitte 2008 mit der Verabschiedung der revidierten Richtlinie gerechnet werden.
- Von der Verfügbarkeit von Nachrüstsystemen zur Minderung der Stickoxidemissionen für eine breite Palette von Fahrzeugen.
- Von einer Fortschreibung der Kennzeichnungsverordnung, die eine Plakettenanforderung für abgasärmere Fahrzeuge, die die Euro 5 und 6 Norm einhalten, oder entsprechend nachgerüsteter Fahrzeuge erlaubt. Eine Fortschreibung ist an die vorgenannten Aspekte gebunden.

Für die Beurteilung eines Veränderungsbedarfs bis 2015 muss außerdem die Wirkung der Stufe 2 der Umweltzone evaluiert werden. Nur so kann festgestellt werden, ob und in welchem Umfang weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität notwendig sind. Dabei sind auch die Ergebnisse der Revision der Luftqualitätsrichtlinie - besonders hinsichtlich der Übergangsfristen - zu berücksichtigen.

Es ist damit zum heutigen Zeitpunkt nicht ausreichend absehbar, wie sich der Veränderungsbedarf in der Luftreinhalteplanung bis 2015 entwickelt, so dass konkrete Aussagen, z.B. zu weiteren Anforderungen an Fahrzeuge nicht möglich sind.

Letztlich gilt dies auch für die Frage genereller Ausnahmegenehmigungen zum Befahren der Umweltzone für jetzt gekaufte Fahrzeuge.

Grundsätzlich kann auch von Fahrzeugbesitzern erwartet werden, dass sie ihr Fahrzeug dem Stand der Abgasminderungstechnologie anpassen, wie es von Betreibern von Industrieanlagen schon seit Jahrzehnten gefordert wird.

Eine solche Anpassung hängt allerdings vom Fortschritt der Abgasminderungstechnologie ab, von der Verfügbarkeit von Nachrüstungssystemen am Markt und letztlich von deren Kosten. Da der Partikelfilter als Instrument zur Reduktion der Partikelemissionen sich allmählich zum Standard entwickelt hat, wird im Zeitraum nach 2010 vor allem die Minderung der Stickoxidemissionen von Dieselfahrzeugen im Vordergrund stehen. Hier steckt die Entwicklung erst am Anfang. Wären nach 2010, wie heutzutage für Partikelfilter, Nachrüstungsmöglichkeiten zur Minderung des Stickoxidstoßes für eine breite Fahrzeugpalette zu tragbaren Kosten verfügbar, sollten auch Fahrzeuge, die jetzt neu zugelassen werden, damit nachgerüstet werden. Insofern kann eine generelle Ausnahme vom Fahrverbot grundsätzlich nicht zugesichert werden.

Berlin, den 31. Oktober 2007

In Vertretung  
Dr. Benjamin-Immanuel Hoff

---

Senatsverwaltung für Gesundheit,  
Umwelt und Verbraucherschutz

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 07. Novemb. 2007)