

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 (III) - Warum ist der Wirtschaftssenator untätig?

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

1. In welcher Höhe hat die Berliner Wirtschaft in den vergangenen fünf Jahren jährlich Ersatzinvestitionen zur Neubeschaffung von Fahrzeugen vorgenommen (bitte Angabe pro Jahr)?

Zu 1.: Eine statistische Erfassung der Ersatzinvestitionen zur Neubeschaffung von Fahrzeugen wird in der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Frauen nicht geführt. Mir ist auch keine andere Stelle bekannt, die eine derartige Übersicht führt.

2. Warum hat der Wirtschaftssenator nicht darauf hingewirkt, dass Nutzfahrzeuge mit Euro III-Norm, die bis September 2006 am Markt den neuesten Stand der Technik widerspiegeln, von einem Fahrverbot in der Innenstadt auch ab 2010 ausgenommen werden?

Zu 2.: Nutzfahrzeuge, die der Euro III-Norm genügen, können fast ausnahmslos mit Dieselpartikelfilter nachgerüstet werden. Sie sind dadurch vom Fahrverbot ab 2010 ausgenommen.

Da die erforderliche Partikelminderungsrate bei Euro III-Fahrzeugen begrenzt ist, können auch einfachere, kostengünstigere Filtersysteme zum Einsatz kommen.

In dem seltenen Fall, dass keine Nachrüstungsmöglichkeit besteht und ein wirtschaftlicher Härtefall vorliegt, kann eine Ausnahmegenehmigung erteilt werden.

3. Bei einem Neukauf eines Nutzfahrzeuges z.B. zum 01. Januar 2006: Sieht der Wirtschaftssenator einen Abschreibungszeitraum von 4 Jahren für Nutzfahrzeuge für ausreichend an, da ab dem 01.01.2010 die Nutzbarkeit des Fahrzeuges durch ein Fahrverbot in der Innenstadt stark eingeschränkt ist?

Zu 3.: Da ein solches Fahrzeug auf wirtschaftliche Art und Weise nachgerüstet werden kann, ist die Nutzbarkeit des Fahrzeugs, und somit der Abschreibungszeitraum, durch die Umweltzone nicht eingeschränkt.

4. Inwieweit hält der Wirtschaftssenator den Investitionsbedarf der Berliner Wirtschaft von ca. 1,25 Milliarden Euro für umweltzonentaugliche Fahrzeuge für realisierbar, insbesondere nachdem erst Ende März 2007 die Kriterien für die Umweltzone (Stufe 1 und 2) vorlagen und somit sehr kurzfristig die Reinvestitionsentscheidungen getroffen werden müssten?

Zu 4.: Die hier genannte Größe des Investitionsbedarfs von 1,25 Mrd. Euro ist nicht der durch die Umweltzone verursachte zusätzliche Bedarf. Der Großteil dieser Summe entfällt auf den planmäßigen Ersatz nach Ablauf der Nutzungsperiode. Der tatsächlich durch die Umweltzone verursachte Mehraufwand fällt erheblich geringer aus, zumal sich der Markt mit einem sich kontinuierlich erweiternden Angebot für Nachrüstung auf den Bedarf einstellt. Damit werden bestimmte vorzeitige Neuanschaffungen entbehrlich.

5. Inwieweit sieht der Wirtschaftssenator die Verhältnismäßigkeit der Umweltzone als gegeben an, wenn auch EU-Kommissar Borg erkennt, „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?

Zu 5.: Die Verhältnismäßigkeit ist nur dann nicht gegeben, wenn keine angemessenen Ausnahmeregelungen für wirtschaftliche Härten vorgesehen wären. Eckpunkte für eine solche Regelung sind jedoch bereits im März dieses Jahres vom Senat beschlossen und daraufhin ein Leitfaden für die einheitliche Umsetzung der Regelung unter Anhörung der Wirtschaftsverbände erarbeitet worden. Im Übrigen wird auf die Antwort zur Fragen 8 und 9 der Kleinen Anfrage Nr 16/11 261 verwiesen.

6. Ist zwischenzeitlich der Rahmen für zinsvergünstigte IBB-Kredite zur Erneuerung von gewerblichen Fuhrparks und zur Unterstützung kleiner und mittelständischer Unternehmen umgesetzt, in welcher Höhe bewegen sich die Zinsvergünstigungen, und welche Unternehmen und Branchen haben durch ein schlechtes Rating/fehlende Kreditwürdigkeit oder Brancheneinschränkung keine Möglichkeit, an dem Programm teilzunehmen?

Zu 6.: Die Nutzung von IBB-Programmen ist lediglich als Ergänzung zu anderen günstigen Finanzierungsformen, die in ausreichendem Umfang vorhanden sind, zu sehen. Soweit diese Finanzierungsinstrumente nicht genutzt werden können, kommen bei Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen die bei der Investitionsbank Berlin für alle Branchen nutzbare Produkte für die Finanzierung von Fahrzeugen in Frage. Hier sind insbesondere „Berlin Kredit“ als Universalkredit für kleine und mittlere Unternehmen sowie in besonderen Einzelfällen „Berlin Start“ für Unternehmen, die nicht älter als drei Jahre sind, nutzbar. Beide sind über die jeweilige Hausbank zu beantragen und sind bereits jetzt durch Zinsverbilligung zu günstigen Konditionen erhältlich. Falls diese Finanzierungen im Einzelfall mit der Übernahme einer Bürgschaft der Bürgschaftsbank zu Berlin-Brandenburg GmbH verbunden werden sollen, müssen darüber hinaus die haushaltsrechtlichen Voraussetzungen für die Übernahme von Bürgschaften vorliegen. Insbesondere muss eine hohe Wahrscheinlichkeit einer Inanspruchnahme aus der Bürgschaft ausgeschlossen werden können.

7. In welcher Höhe wurden aus dem IBB-Kreditprogramm im Jahr 2007 Mittel für Kfz-Ersatzinvestitionen abgerufen, und in welcher Höhe wird voraussichtlich ein Abruf bis zum Jahresende vorgenommen werden (bitte um Angabe der Kreditnehmerzahl, der Fahrzeuganzahl und der Kreditsumme)?

Zu 7.: Eine Auswertung der IBB-Kreditprogramme nach einzelnen Investitionsgütern ist zurzeit nicht vorgesehen. Erfasst werden banküblich nur die Investitionspläne, differenziert nach Grunderwerbskosten, Baukosten, Geschäftsaustattung (dazu gehören Maschinen, Geräte, Fahrzeuge, etc.), immaterielle Wirtschaftsgüter und Betriebsmittel.

Auch zukünftig ist eine detailliertere Erfassung bei den im Hausbankenverfahren vergebenen Krediten ausgeschlossen (hier wird der Finanzierungsantrag bei der Hausbank gestellt) und wäre bei Direktkrediten der IBB nur mit einem unverhältnismäßigen zeitlichen und finanziellen Mehraufwand zuungunsten der Kunden umsetzbar

8. Wird durch das IBB-Programm in der Folge der Investitionsbedarf von 1,25 Mrd. Euro finanziert werden können, wenn nein, warum nicht, und ergibt sich daraus, dass das IBB-Programm nicht das vielgepriesene Allheilmittel, sondern vielmehr ein reines Placebo für die Berliner Wirtschaft ist?

Zu 8.: Auf die Antwort zu Frage 4 wird verwiesen. Der Senat geht davon aus, dass die Finanzierungsprogramme der IBB in Ergänzung der anderen Finanzierungsformen wie z. B. Hausbanken, Autohäuser, Leasinggesellschaften, KfW-Programme etc. den tatsächlichen Investitionsbedarf abdecken können.

9. Teilt der Wirtschaftssenator die Kritik seines Koalitionspartners: „Der Wirtschaftssenator tut so, als ob er mit dem Thema Umweltzone nichts zu tun hätte“ (SPD-Landes- und Fraktionsvorsitzender Michael Müller)? Wenn nein, warum nicht?

Zu 9.: Im Berliner Senat haben beide Koalitionspartner alle Entscheidungen zur Umweltzone einvernehmlich beschlossen.

10. Gab es zwischenzeitlich die von dem SPD-Landes- und Fraktionsvorsitzenden Michael Müller geforderte „Ansprache des Wirtschaftssenators an die Umweltsenatorin“, oder wartet die Berliner Wirtschaft weiter vergeblich auf ein Engagement des Wirtschaftssenators für eine wirtschaftsverträgliche Umweltzone? Wenn nein, warum nicht?

Zu 10.: Ich stehe laufend im Gespräch mit der Umweltsenatorin.

Berlin, den 16. November 2007

Harald Wolf
Senator für Wirtschaft,
Technologie und Frauen

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 29. Novemb. 2007)