



Gemeinsame Stellungnahme zum Entwurf des Berliner Luftreinhalteplans 2018-2025 (2. Fortschreibung)

IHK Berlin, Handwerkskammer Berlin, Unternehmensverbände Berlin-Brandenburg e.V., Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e.V., Fachgemeinschaft Bau Berlin-Brandenburg e.V., Bauindustrieverband Ost e.V., Verband Verkehr und Logistik Berlin und Brandenburg e.V. und ADAC Berlin-Brandenburg e.V. geben diese Stellungnahme als gemeinsame Stellungnahme ab.

I. Grundsätzliche Anmerkungen

Der Erhalt natürlicher Ressourcen und saubere Luft sind auch für die Berliner Wirtschaft wichtige Standortfaktoren und tragen auch zu einer Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt bei. Dabei wurden in den letzten Jahren deutliche Fortschritte erzielt. Denn die aktuelle Debatte um die Einhaltung der NO₂-Grenzwerte verdeckt, dass sich die Luftqualität in Berlin in den letzten Jahrzehnten deutlich verbessert hat. Grundsätzlich werden die bestehenden Luftqualitätsgrenzwerte (Feinstaub PM₁₀ und PM_{2,5}, Schwermetalle, Benzol, etc.) eingehalten, obwohl die Grenzwerte in den letzten Jahren zum Teil deutlich verschärft wurden.

So verursacht der Verkehr im Vergleich zu 1989 rund 60 Prozent weniger Stickoxidemission (NO₂), die Rußpartikelemissionen (PM₁₀) sind um mehr als 70 Prozent gesunken. Verändertes Mobilitätsverhalten sowie ein natürlicher Flottenaustausch verbessern die die Luftqualität weiter. Das zeigen die weiterhin sinkenden NO₂-Werte an den Hauptverkehrsstraßen. Zudem ist davon auszugehen, dass das Stickoxidproblem in vergleichsweise kurzer Zeit allein durch die „natürliche“ Flottenmodernisierung gelöst wird. Je höher die Fahrleistung, umso schneller der Austausch. Damit würden die Flottenbestandteile, die besonders starke Emissionsbelastungen mit sich bringen, auch tendenziell schneller ausgetauscht.

Der Senat ist durch das Urteil des Verwaltungsgerichts Berlin aufgefordert worden, bis Ende März 2019 einen neuen Luftreinhalteplan zu beschließen. Dieser Entwurf für einen Luftreinhalteplan 2018-2025 (LRP) liegt nun vor und sieht unter anderem Dieseldurchfahrtsverbote auf acht Straßen vor, an welchen der Wert von 36 µg/m³ überschritten wird.

Diese vorgeschlagenen Dieseldurchfahrtsverbote werden vor allem kleine und mittlere Unternehmen treffen und erscheinen vor dem Hintergrund der in den meisten Fällen nur geringen Grenzwertüberschreitungen unverhältnismäßig. Wir fordern den Senat daher auf, von dem geänderten Bundesimmissionsschutzgesetz Gebrauch zu machen, mit dem die Städte von Fahrverboten absehen können, sofern der Jahresmittelwert nicht regelmäßig über 50 µg/m³ liegt.

Die Berliner Unternehmenslandschaft mit insgesamt deutlich über 300.000 Unternehmen ist vor allem klein- und mittelständisch geprägt. Bereits durch die Einführung der Umweltzone waren viele dieser Unternehmen gezwungen, zur Aufrechterhaltung des Geschäftsbetriebs vorzeitig in eine Erneuerung ihres Fuhrparks zu investieren. Das gleiche gilt für tausende Unternehmen des

Verkehrsgewerbes, des Handels, der Bauwirtschaft und des Handwerks aus dem Berliner Umland, deren Tätigkeitsfeld sich schwerpunktmäßig auf Berlin erstreckt. Die jetzt vorgeschlagenen Dieseldurchfahrtsverbote würden wieder vor allem kleine und mittlere Unternehmen treffen.

Obwohl die Diskussion um Grenzwertüberschreitungen und Einführung von Fahrverboten seit einigen Jahren geführt wird, konnten die Unternehmen dies bei ihren Fuhrparkinvestitionen nicht vorausschauend berücksichtigen. Vor allem im Bereich leichter Nutzfahrzeuge waren bis Ende 2018 keine Dieselfahrzeuge verfügbar, deren Emissionen im realen Fahrbetrieb überprüft wurden (EURO 6-d). Insofern haben sie im ‚guten Glauben‘ und im Vertrauen auf die Gültigkeit staatlicher Zulassungen ihre Fahrzeuge erworben. Für schwere Nutzfahrzeuge gilt bereits seit 2011 eine verschärfte Prüfnorm im realen Straßenverkehr (RDE).

Der Entwurf des Berliner Luftreinhalteplans 2018 – 2025 (LRP) überschätzt zudem systematisch den Anteil der Diesel-PKW an den zukünftigen Fahrzeugflotten. Auf Grund des veränderten Käuferverhaltens nach Bekanntwerden des Diesel-Skandals wird der Anteil der Diesel-Pkw auch an der Berliner Fahrzeugflotte eher sinken als weiter steigen. Der LRP weist auf Seite 101 auch explizit darauf hin. Diese Veränderungen und die damit einhergehenden positiven Auswirkungen werden allerdings nicht in den Modellen berücksichtigt. Nach Angaben des Kraftfahrtbundesamtes (KBA) kommen deutschlandweit Dieselmodelle bei den Neuzulassungen gegenwärtig auf einen Anteil von 32,6 Prozent. 2015 – also vor der Abgasaffäre – lagen diese Werte noch bei 48 Prozent. Zumindest die Größenordnung dieser nicht unbedeutenden Veränderung muss für Berlin abgeschätzt werden.

Der LRP geht in seiner Prognose bei den meisten Maßnahmen von einem einzuhaltenden Grenzwert von $36 \mu\text{g}/\text{m}^3$ aus. Die 10-prozentige Abweichung nach unten gegenüber dem gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird damit begründet, dass die Modellrechnung die realen Bedingungen tendenziell unterschätze. Auch wenn diese Argumentation vom Berliner Verwaltungsgericht aufgegriffen und verwendet wurde, ist dieses Vorgehen wissenschaftlich nicht angemessen. Die richtige Reaktion auf eine solche tendenzielle Unterschätzung wäre die Korrektur des Modells um den ermittelten Fehler und nicht eine Verschärfung des Grenzwertes um 10 Prozent.

II. Zu den Maßnahmen im Einzelnen

8.2 – gesamtstädtische Maßnahmen

8.2.1 – M 1.1 – 1.4 Saubere öffentliche Fuhrparks

Bereits das „Schaufenster Elektromobilität Berlin-Brandenburg“ enthielt die „Elektrifizierung des Landesfuhrparks“ und die Umstellung auf nachhaltige E-Antriebe als Landesprojekt. Allerdings kamen in der Folge die Umsetzung dieses Projektes und die Umstellung öffentlicher Fuhrparks auf Elektromobilität in den zwölf Berliner Bezirken und den Senatsverwaltungen mit den vielen unterschiedlichen Beschaffungsstellen nur sehr langsam voran. Während die Hausspitzen in den Senatsverwaltungen öffentlichkeitswirksam auf E-Antriebe umstellten, wurden in den öffentlichen Fuhrparks des Landes (Bezirke und Verwaltungen) weiterhin vor allem Verbrennerfahrzeuge beschafft.

Damit wurde eine entscheidende Möglichkeit zur CO₂- und NO₂-Reduzierung nicht genutzt. Denn Investitionen in saubere Fahrzeuge sind der beste Weg, um über die natürliche Flottenerneuerung hinaus schnell die Schadstoffemissionen im Stadtverkehr zu senken. Dabei sollte das Land Berlin selbst weiter mit gutem Beispiel voran gehen. Die sehr positive Entwicklung der NO₂-Messwerte am Hardenbergplatz in Folge der Umstellung des BVG-Busfuhrparks in der Innenstadt beweist die Wirksamkeit der in diesem Kapitel enthaltenen Maßnahmen.

8.2.1 – M 1.5 – Unterstützung der Nachrüstung von Fahrzeugen im Wirtschaftsverkehr

Dass SCR-Nachrüstsysteme auch im Alltagsbetrieb den Stickoxidausstoß deutlich reduzieren können und so einen wichtigen Beitrag zum Umweltschutz und zur Sicherung der Mobilität der Autofahrer leisten können, hat der ADAC mit detaillierten Untersuchungen zweifelsfrei nachgewiesen. Die Nachrüster sind nun gefordert, zeitnah zuverlässige Nachrüstlösungen anzubieten und den Autofahrern ohne Sorge vor Folgekosten die Mobilität in den kommenden Jahren zu sichern. Leider hat sich die Marktverfügbarkeit wirksamer Nachrüstsysteme wegen lange unklarer Anforderungen stark verzögert. Erst jetzt kommen erste Lösungen auf den Markt.

Die Kammern und Verbände in Berlin nutzen ihre Möglichkeiten, um ihre Mitglieder über Nachrüstungsmöglichkeiten zu informieren. Dazu fand eine erste Veranstaltung von Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, IHK Berlin und Handwerkskammer Berlin mit Unterstützung des ADAC Berlin-Brandenburg e.V. am 13. Mai 2019 statt. Die Inhalte sind online verfügbar. Allerdings machte die Veranstaltung auch deutlich, dass viele Fragen zur Funktionalität und zu den Kosten von Nachrüstsystemen noch nicht geklärt sind. So gibt es bisher nicht für alle Dieselfahrzeugtypen Nachrüstsysteme, sondern vor allem für die Fahrzeugtypen mit der höchsten Verbreitung. Dabei sind die Systeme grundsätzlich funktionsfähig, wie ein Langzeittest des ADAC mit mehreren Fahrzeugtypen gezeigt hat. Noch fehlt aber für fast alle Systeme die Zulassung durch das Kraftfahrtbundesamt.

Die Bundesregierung hat erfreulicherweise die Förderung des Einbaus von Filtersystemen in Handwerker- und gewerbliche Fahrzeuge angekündigt. Allerdings ist der Förderung ein äußerst bürokratisches Antragsverfahren vorgeschaltet. Deshalb hatte der Versuch, die Anträge mit einer Befristung der Höchstförderung bis Ende Mai zu beschleunigen, so gut wie keinen Erfolg. Die Betriebe verzichten verständlicherweise auf eine Antragstellung, so lange keine zugelassenen Systeme zur Nachrüstung existieren und damit deren Kosten inkl. Einbau abschätzbar sind. Auch müsste das Antragsverfahren über die bisherigen Schritte hinaus weiter deutlich entschlackt werden, um die Betriebe zur Antragstellung zu motivieren. Trotzdem wird die vom Land Berlin angekündigte Zusatzförderung der Nachrüstung mit weiteren 5 Mio. Euro ausdrücklich begrüßt.

Verschiedene Pkw-Hersteller haben nun angekündigt, sich in den 15 am meisten von schlechter Luft betroffenen Städten je nach Fahrzeug (in der Regel EURO 5-Diesel-Pkw) mit bis zu 3.000 Euro am Einbau von SCR-Filtern zu beteiligen. Auch wenn Berlin nicht in diese Kategorie fällt, sollte sich der Senat für eine entsprechende Unterstützung auch in Berlin einsetzen.

8.2.1 – M 1.6 – Wirtschaftsnaher Elektromobilität (WELMO)

Das Förderprogramm „Wirtschaftsnaher Elektromobilität“ (WELMO) des Landes Berlin hat zum Ziel, für kleine und mittlere Unternehmen einen finanziellen Anreiz zu schaffen, auf elektrisch betriebene Fahrzeuge umzusteigen. Auch aufgrund der Tatsache, dass im Programm Bundes- und Landesförderung kumuliert werden können, ist WELMO auf große Resonanz gestoßen. So konnten bis Mitte Mai 2019 durch das Programm rund 1.600 Fahrzeuge und 300 Ladeinfrastrukturen mitfinanziert werden.

Aus Sicht der Wirtschaft ist das Programm ein Erfolg und geeignet, den Anteil an E-Fahrzeugen bei KMUs schnell zu erhöhen und damit zu einer NO₂-Senkung des Wirtschaftsverkehrs beizutragen. Deshalb sollte das Programm bis 2020 verlängert werden. Zur Finanzierung der dafür erforderlichen Fördermittel könnte auch auf Mittel des Berliner Energie und Klimaschutzprogramm (BEK) zurückgegriffen werden.

8.2.1 – M 1.7 – Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge

Eine Ausweitung des Angebots schafft sich ihre Nachfrage (Saysches-Theorem). In diesem Sinne muss auch die öffentliche Ladeinfrastruktur im Land Berlin weiter ausgebaut werden. Da vor allem in den letzten beiden Jahren hier kein wesentlicher Fortschritt erkennbar war, ist es umso wichtiger, dass das Land Berlin zusammen mit dem Berliner Unternehmen Ubitricity 1.600 neue Ladepunkte für Elektro-Fahrzeuge aufbauen will, davon 1.000 im öffentlichen Raum sowie über weitere 600 im privaten Bereich. Der Schwerpunkt der vom Bund geförderten Laternenladepunkte sollte dabei an strategischen Punkten vorgenommen werden.

8.2.1 – M 1.8 – Förderung von Erdgasfahrzeugen

Insbesondere unter dem Gesichtspunkt der kurzfristigen Nutzung von Alternativen zum Dieselmotor bei Nutzfahrzeugen ist es wünschenswert, dass der Umstieg auf Erdgasfahrzeuge stärker unterstützt und auch der weitere Ausbau der Infrastruktur (Erdgasstellen) vorangetrieben wird. Entsprechende Fahrzeuge sind ohne lange Lieferzeiten aktuell verfügbar und würden sowohl unter Emissions- als auch unter Klimaschutzgesichtspunkten deutliche Verbesserungen erbringen. Der Beitrag zum Klimaschutz ist durch die Nutzung erneuerbaren Gases (Biogas oder Power to Gas) mittelfristig noch weiter ausbaubar.

Der Grundsatz der Technologieoffenheit sollte auch bei der Weiterentwicklung der BVG-Busflotte berücksichtigt werden und für die Zukunft auch gasbetriebene Busse einplanen, die auch einen Schritt auf dem Weg zu Wasserstoffmobilität bedeuten. Die Notwendigkeit einer zusätzlichen Betankungsinfrastruktur sollte kein Hinderungsgrund sein, da diese vom Gaslieferanten aufgebaut würde.

8.2.1 – M 1.9 – Emissionsminderung bei Stadtrundfahrbussen

In Berlin bieten derzeit ca. 10 Unternehmen mit ca. 80 speziell ausgestatteten Doppeldeckerbussen sog. Open-Door-Stadtrundfahrten an. Diese speziellen Busse sind auf dem freien Markt nur schwer zu erwerben, weshalb zum Teil jahrzehntealte Busse eingesetzt werden, die mit Einführung der Umweltzone mit Rußfiltern nachgerüstet wurden. Daher müssen Initiativen, diese alten Busse mit batterieelektrischem Antrieb auszustatten, weiter unterstützt werden. So kann das hohe unternehmerische Risiko auf diesem Innovationsfeld gemindert werden. Weitere Unterstützung dieser Umrüstung ist sinnvoll, weil dadurch insbesondere der Innenstadtbereich von NO₂-Emissionen entlastet wird.

8.2.2 – MP 2: Förderung des ÖPNV

Die Förderung und Ausweitung des ÖPNV-Angebots ist aus Sicht der Wirtschaft die Maßnahme mit der größten Hebelwirkung bei der Bewältigung der Verkehrsprobleme in der Hauptstadtregion. Mit dem neuen Firmenticket werden die Berliner Unternehmen einen zusätzlichen Beitrag zur Verkehrsverlagerung auf den ÖPNV leisten, indem viele die Umweltkarten ihrer Mitarbeiter direkt mitfinanzieren. Auch dafür wird aber zusätzliche Kapazität im Berufsverkehr benötigt.

Bereits im aktuell beschlossenen Nahverkehrsplan bis 2023 begrenzen die mangelnden Fahrzeugkapazitäten das Angebotswachstum. Es kann dem bestehenden Nachfragewachstum nicht mehr standhalten, welches aus dem Bevölkerungswachstum (300.000 Einwohner seit Ende 2011) und der Verkehrsverlagerungen erwächst.

Bis 2030 ist von einer weiter steigenden Bevölkerungsentwicklung und einer damit einhergehend steigenden ÖPNV-Nachfrage auszugehen. Die im Auftrag der IHK Berlin erstellte „Studie zu aktuellen und prognostischen Engpässen und Lösungen im Berliner ÖPNV“ kommt zu dem Ergebnis, dass die Ziele des Nahverkehrsplans 2030 ohne zusätzliche Maßnahmen nicht zu erreichen sein werden. Das betrifft sowohl den Ausbau der Strecken als auch die Erweiterung des Schienenfuhrparks, welche deutlich über den aktuellen Koalitionsplan hinausgehen.

Vor diesem Hintergrund müssen alle Möglichkeiten genutzt werden, das ÖPNV-Angebot – dort wo möglich – zu verbessern. Insgesamt müssen über den Ersatz der Bestandsflotte hinaus deutlich mehr U- und S-Bahnzüge beschafft werden. Dazu gehören auch zusätzliche Park&Ride-Kapazitäten, um den in der Fläche dispersen Pendlerverkehr an geeigneten Punkten auf den ÖPNV zu bündeln. Immerhin pendelt jeder fünfte in Berlin Beschäftigte aus Brandenburg ein. Zudem muss der Nahverkehrsplan in den kommenden Jahren regelmäßig einem Monitoring unterzogen werden, um auf Veränderungen rechtzeitig reagieren zu können.

8.2.3 – MP 3: Förderung des Fuß- und Radverkehrs

Da kurzfristig nur wenige Maßnahmen in diesem Themenpaket umgesetzt werden können, sollten diejenigen prioritär umgesetzt werden, die den größten Effekt auf die Straßenabschnitte mit der höchsten Schadstoffbelastung haben. Vor allem Abstellanlagen an Bahnhöfen können und müssen schnell ergänzt werden, um die intermodale Nutzung des Umweltverbundes und damit den Umstieg vom Pkw zu ermöglichen.

8.2.4 –MP 4: Parkraumbewirtschaftung

Die vorgesehene massive Ausweitung des Bewirtschaftungsgebiets wird sehr viele Unternehmen betreffen, deren Betrieb dann in einer neuen Parkzone liegt. Die frühere Praxis der Erteilung von Betriebsvignetten für alle nötigen Unternehmensfahrzeuge ist leider in den letzten Jahren sukzessive verändert worden, so dass Unternehmen pro Standort heute in der Regel nur noch eine Vignette für ein Fahrzeug oder eine Wechselvignette für mehrere Fahrzeuge erhalten. Diese Praxis belastet die Unternehmen. Aus wirtschaftlicher Sicht ist eine unbürokratische Genehmigungspraxis erforderlich, die eine Beantragung mehrerer Vignetten pro Betrieb umfasst. Eine Ausweitung der Genehmigungspraxis in den neu hinzukommenden Parkzonen ist insofern auch unkritisch, weil diese Parkzonen häufig nicht von der Überlagerung verschiedener Parkraumnutzergruppen geprägt sind.

Sofern die Parkraumbewirtschaftung ausgeweitet wird, muss gleichzeitig das Verfahren zur Genehmigung von Betriebsvignetten für Unternehmen ausgeweitet und vereinfacht werden. Im Zuge dessen sollte auch die Genehmigungsdauer für den sog. Handwerkerparkausweis in allen Bezirken auf max. 14 Tage gesenkt werden. Zudem sollten in Einkaufsstraßen künftig Kurzparkbereiche ausgewiesen werden, in denen Bewohnerparkausweise nicht gelten. Damit steigt die kurzfristige Verfügbarkeit von Parkständen. So wird das Halten in zweiter Reihe minimiert, was wiederum den Verkehrsfluss verstetigt mit positivem Ergebnis für die Verkehrssicherheit und die Luftreinhaltung. Darüber hinaus sind regelmäßig an den passenden Stellen Ladezonen einzurichten und das in Spandau und Mitte erfolgreiche Konzept der „Brötchentaste“ in der ganzen Stadt anzuwenden.

8.2.5 – MP 5: Mobilitätsmanagement und Logistik

Die Reduzierung der Fahrten durch ihre Bündelung wie auch die einfachere Nutzung verschiedener Verkehrsträger (Multimodalität) können einen wichtigen Beitrag für saubere Luft und auch für den Klimaschutz leisten. Die Einrichtung von Mikro-Hubs für den Lieferverkehr auf der letzten Meile ist dabei eine besonders nachhaltige Maßnahme, weil sie die Anzahl der Fahrten in der Stadt reduziert. Allerdings stößt ihre stadtweite Umsetzung häufig aufgrund von Platzproblemen an Grenzen. Die Einrichtung von Mikro-Hubs ist auch Teil des Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzept (IWVK), welches nach wie vor nur als Entwurf vorliegt. Aus Sicht der Wirtschaft sollten jetzt – über Modellversuche hinaus – ein Konzept und konkrete Schritte für eine flächendeckende Umsetzung geplant und zeitnah umgesetzt werden. Dabei müssen insbesondere die KEP-Dienstleister (Kurier-, Express-, Paketdienstleister), welche gegenwärtig den Zustellverkehr auf der letzten Meile jeweils mit eigenen Zentren und Fahrzeugen organisieren, mit einbezogen werden.

8.2.6 – MP 6: Sonstiger Verkehr und mobile Maschinen und Geräte

Obwohl die Feinstaubbelastung in Berlin inzwischen unkritisch ist, sieht der LRP-Entwurf den verpflichtenden Einsatz von Partikelfiltern für dieselbetriebene mobile (Bau-) Maschinen und Geräte sowie Stromaggregate vor. Zusätzliche regulatorische Anforderungen für mobile Maschinen und Geräte sind jedoch aus mehreren Gründen problematisch. Zum einen stellt eine verpflichtende Nachrüstung die betroffenen Unternehmen vor technische und finanzielle Herausforderungen, die insbesondere in einer kleinteilig strukturierten Unternehmenslandschaft die Entwicklung oder gar den Bestand von Unternehmen gefährden können.

Der Nutzungszeitraum der Baumaschinen ist auf viele Jahre kalkuliert. Die Unternehmen benötigen einen langfristigen Planungszeitraum, um auf Umweltauflagen reagieren zu können und finanzielle Verluste zu vermeiden. Um die Unternehmen nicht zusätzlich zu belasten, müssen mögliche Auflagen zur Nachrüstung mit Partikelfiltern durch eine effektive Förderpolitik unterstützt werden (analog der bis 2013 möglichen Förderung durch das Bundesamt für Wirtschaft- und Ausfuhrkontrolle (Bafa) für die Nachrüstung von Rußpartikelfiltern bei Dieselfahrzeugen).

Zum anderen werden im Bausektor die Kosten einer Nachrüstung zu einer weiteren Erhöhung der Marktpreise führen. Schließlich erscheint fraglich, ob die Genehmigungsbehörden ihrerseits auf zusätzliche Aufgaben und den damit verbundenen Mehraufwand vorbereitet sind.

Die Fortführung des Modellprojekts zur Umrüstung von Fahrgastschiffen sollte intensiviert werden. Zudem kann insbesondere die Verpflichtung zur Verwendung neuer schadstoffarmer Treibstoffe die Emissionen ganzer Schiffsflotten stark senken. Dagegen rechtfertigt der sehr geringe Anteil der Fahrgastschiffe an den Emissionen und insbesondere an Grenzwertüberschreitungen keine drastischen Restriktionen des Betriebs.

8.2.7 – MP 7: Saubere Wärmeversorgung (insbesondere M 7.2)

Der Ersatz der bestehenden Regelung durch eine Festbrennstoffverordnung und deren Ausweitung auf die gesamte Stadt konterkariert die Bestrebungen des Ersatzes fossiler Brennstoffe durch nachwachsende Brennstoffe. Angesichts weitestgehend im Stadtgebiet eingehaltener Schadstoffgrenzwerte sollte die Priorität auf der Energiepolitik liegen und das Luftvorranggebiet nicht ausgeweitet werden.

Minderungsmöglichkeiten bei der Bildung von Benzo(a)pyren beim Betrieb von Feuerungsanlagen sind zu untersuchen und den Nutzern entsprechende Informationen zur Verfügung zu stellen. Ein Modellprojekt zur Erprobung der Nachrüstung von Kaminöfen kann hier ein guter Weg sein.

8.2.8 – MP 8: Industrie und Gewerbe.

Durch vielfältige Maßnahmen hat die Berliner Industrie die NO₂-Emissionen seit 1989 auf 15 Prozent des Ausgangswertes reduzieren können. Über 90 Prozent der Stickoxide stammen aus Berliner Großfeuerungsanlagen, welche über die derzeit beste technisch verfügbare Technik (BAT) verfügen und auch deutlich unter den vorgeschriebenen Grenzwerten liegen (S. 161). Deshalb ist es richtig, hier keine weiteren Maßnahmen zur Reduzierung der Emissionen durchzuführen.

Die Bauwirtschaft entwickelt stetig innovative Bauverfahren und Baustoffe. Allerdings muss berücksichtigt werden, dass Bauen naturgemäß zu Emissionen führt, die nicht vollständig vermieden werden können.

Bezüglich der geplanten Musterauflage für die Verpflichtung zum Einsatz von Partikelfiltern sind Berliner Alleingänge zu vermeiden. Vielmehr muss zunächst genau die Betroffenheit der Unternehmen von einzelnen möglichen Ausgestaltungen unter Einbeziehung von Kammern und Verbänden ermittelt werden. Weitere Auflagen für Berliner Baustellen, die über die schon bestehende Vielzahl hinaus gehen, werden die notwendige Grundsanierung der Berliner Infrastruktur weiter erschweren und verteuern und damit potenziell zu mehr Emissionen führen.

Durch einen weiter verstärkten Mangel an Angeboten können notwendige Investitionen der öffentlichen Hand nicht getätigt werden.

8.3 lokale Maßnahmen für hochbelastete Straßenabschnitte

8.3.1: Streckenbezogene Durchfahrtsverbote

Dieseldurchfahrtsverbote stellen eine deutliche Beeinträchtigung des Berliner Individualverkehrs dar und sind aus wirtschaftlicher Sicht grundsätzlich abzulehnen. Das geänderte Bundesimmissionsschutzgesetz ermöglicht es Städten, von Fahrverboten abzusehen, sofern der Grenzwert nicht über 50 µg/m³ liegt. Wir fordern daher, dass das Land Berlin diese Möglichkeit ernsthaft prüft und an den entsprechenden Standorten umgesetzt.

Das Berliner Verwaltungsgericht begründet Fahrverbote und die Einrichtung von Tempo-30-Zonen mit einer Überschreitung der Grenzwerte. Diese Überschreitungen verändern sich im Zeitablauf durch die eingeführten Maßnahmen und den „natürlichen Flottenaustausch“ und sind durch ein Monitoring regelmäßig detailliert auf ihre Wirksamkeit zu überprüfen. Sobald diese Maßnahmen für die Grenzwertreichung nicht mehr erforderlich sind, müssen sie wieder rückgängig gemacht werden.

Sollte sich der Gesetzgeber für eine Einführung von Dieselfahrverbote entscheiden, ist es richtig und notwendig, dass der Entwurf des Luftreinhalteplans eine Ausnahmeregelung für Anlieger enthält. Dies wird insbesondere auch Handwerksunternehmen in die Lage versetzen, weiterhin Aufträge in Fahrverbotszonen anzunehmen und auch durchzuführen. Der Vollzug der Ausnahmeregelung sollte unbürokratisch umgesetzt werden.

Auf Grund der relativ kurzen betroffenen Straßenabschnitte ist nur mit einem sehr kleinen Anteil von Anliegern zu rechnen. Auf der Seite 167 wird eine Überprüfung dieser Ausnahmeregelung für Ende 2020 angekündigt. Eine Anpassung der Ausnahmeregelung „Anlieger-frei“, die wohl als Ankündigung einer Verschärfung dieser Ausnahmeregelung zu verstehen ist, erscheint nicht angemessen, da der geringe Anliegerverkehr keinen relevanten Beitrag zu Schadstoffbelastung in den betroffenen Straßen liefern sollte. Es erscheint deshalb als nicht verhältnismäßig, Fahrverbote auch für Anlieger zu verhängen, wenn die Grenzwertüberschreitungen eindeutig auf Verstöße gegen das Durchfahrtsverbot zurückzuführen sind.

Zudem ist es richtig, anders als ursprünglich vom Verwaltungsgericht vorgesehen, den Kapweg und die Leonorenstraße aus der Liste der mit Durchfahrtsverboten belegten Straßenabschnitte herauszunehmen. Tatsächlich handelt es sich bei diesen Gebieten um Gewerbegebiete und keine Wohngebiete. Insofern würde ein Durchfahrtsverbot auf diesen beiden Abschnitten zu großen Umwegen beim Wirtschaftsverkehr führen, ohne dass diesem ein Nutzen für die Anwohner gegenüberstehen würde.

Eine potentielle Erweiterung der Durchfahrtsverbote auf den Abschnitt des Spandauer Damms im Bereich der Überquerung der Stadtautobahn wäre wegen der Erschließungsfunktion dieser Verkehrsachse für den großräumlichen, über das Quartier hinausgehenden städtischen Verkehr (Ruhleben, Spandau, Charlottenburg) in die dortigen Gewerbegebiete unverhältnismäßig. Zudem ist davon auszugehen, dass aufgrund der Luftzirkulation, die dort infolge der Bebauungssituation vorherrscht, der Grenzwert hinsichtlich der Luftbelastung eingehalten wird.

8.3.2: Tempo-30

Verkehrsunternehmen müssen ihre Fahrzeuge möglichst effizient einsetzen und haben dabei im Stadtverkehr täglich mit vielen Hindernissen wie Baustellen, Staus, Einschränkungen, Brückensperrungen u. a. zu kämpfen. Zudem ist das Fahrpersonal engmaschigen Arbeits-, Lenk- und Ruhezeitvorschriften unterworfen, deren Einhaltung minutengenau elektronisch erfasst wird. Jede weitere, nicht notwendige Geschwindigkeitsreduzierung im Straßennetz muss deshalb nach Möglichkeit vermieden werden. Deshalb sollte intensiv geprüft werden, ob und bis zu welchem Zeitpunkt insbesondere nachts Tempo-30 wirklich einen notwendigen Beitrag zur Unterschreitung der Schadstoffgrenzwerte leistet.

8.3.3: Verkehrslenkende Maßnahmen

Die Umlenkung von Verkehrsströmen mit Hilfe von Lichtsignaltechnik bietet großes Potenzial, flexibel auf verschiedene Problemstellungen zu reagieren und den Kfz-Verkehr entsprechend den Anforderungen der Luftreinhaltung, des Lärmschutzes, der Verkehrssicherheit und temporärer Anforderungen, wie Baustellen oder Demonstrationen, zu steuern und flüssig zu halten. Beginnend mit den dargestellten Maßnahmen sollte die dafür konzipierte Technik sukzessive auf größere Teile des Hauptverkehrsnetzes ausgeweitet werden.