

15. Wahlperiode

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Daniel Buchholz (SPD)

vom 05. August 2004 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 09. August 2004) und **Antwort**

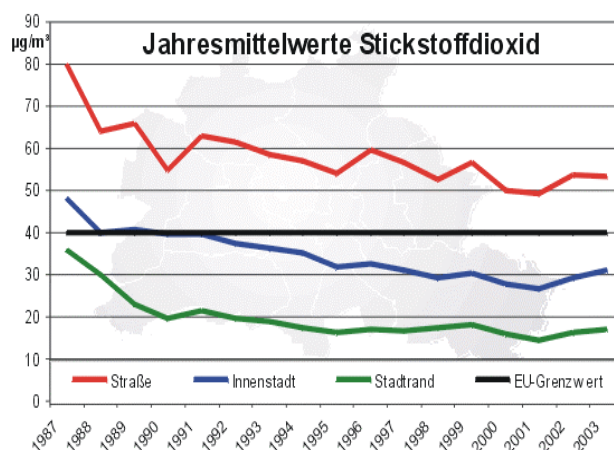
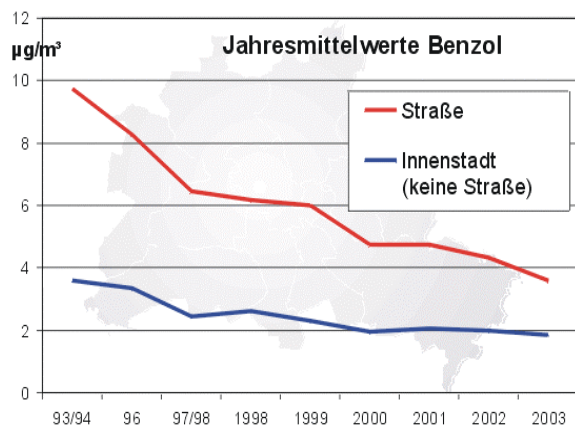
Das ist die Berliner Luft: Feinstaub-Belastung senken und Geld sparen mit Partikelfiltern

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

1) Wie hat sich die Schadstoffbelastung der Berliner Luft im Jahr 2003 insgesamt entwickelt? Liegen bereits Auswertungen für das erste Halbjahr 2004 vor?

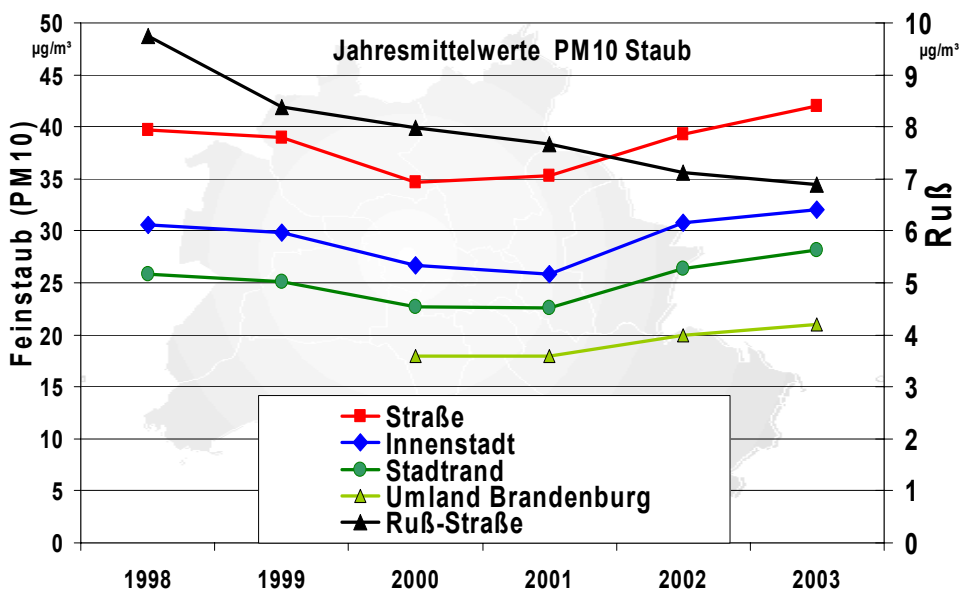
2) Hat sich die hohe Belastung mit Stickstoffdioxid und Schwebstaub PM10 fortgesetzt? Stellt sich die Einhaltung des Tagesgrenzwertes entsprechend der gesetzlichen Forderungen weiterhin als „ein großes Problem“ dar (Senats-Drucksache 15/2127)?

Antwort zu 1) und 2): Während beispielsweise die Belastung an krebserregendem Benzol weiter abgenommen hat (s. Graphik unten links) und damit die bis 2010 einzuhaltenden EU-Grenzwerte schon jetzt überall im Stadtgebiet eingehalten werden, hat sich die in der letzten Dekade erzielte Verbesserung der Stickstoffdioxidbelastung in den letzten Jahren nicht fortgesetzt (s. Graphik unten rechts). Die Belastung an Hauptverkehrsstraßen liegt im Jahr 2003 noch deutlich über dem bis 2010 einzuhaltenden Grenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Stickstoffdioxid.



Die Drucksachen des Abgeordnetenhauses sind bei der Kulturbuch-Verlag GmbH zu beziehen.

Hausanschrift: Sprosserweg 3, 12351 Berlin-Buckow · Postanschrift: Postfach 47 04 49, 12313 Berlin, Telefon: 6 61 84 84; Telefax: 6 61 78 28.



Die oben stehende Graphik der Entwicklung der Feinstaub (PM10)- und Rußkonzentration zeigt ebenfalls ein gegenläufiges Bild. Anders als die Rußwerte, die an allen Berliner Verkehrsmessstellen kontinuierlich abgenommen haben, ist das Feinstaubniveau in 2002 und 2003 wieder deutlich angestiegen. Dieser Anstieg ist jedoch kein auf Berlin beschränktes Problem, sondern wurde auch von Messgeräten an ländlichen Messstationen in Brandenburg und am Berliner Stadtrand registriert. Da eine ähnliche Zunahme der Belastung auch in vielen anderen Bundesländern, insbesondere im Osten Deutschlands beobachtet wurde, ist die Ursache für den Anstieg nicht in den Berliner Emissionen zu suchen. Eine Auswertung des Landesumweltamtes Brandenburg hat ergeben, dass im Jahr 2003 eine Häufung von Wetterlagen mit geringem vertikalen Luftaustausch, östlicher Windströmung und Trockenheit auftrat, die die Akkumulation und die weiträumige Verfrachtung der Feinstäube begünstigen. Daher kam es insbesondere in der ersten Hälfte des Jahres 2003 häufiger zu mehrtägigen Episoden mit hohen Feinstaub (PM10) Konzentrationen in weiten Teilen Deutschlands.

Anhand des Vergleichs der Messungen in Berlin und im Umland lässt sich feststellen, dass während solcher Episoden mehr als 70% des in Berlin gemessenen Feinstaubes aus Quellen außerhalb der Stadt stammt. Berechnungen der Freien Universität Berlin zeigen, dass ein nennenswerter Beitrag sogar aus Quellen der östlichen Nachbarstaaten stammt.

In der zweiten Hälfte des Jahres 2003 und im ersten Halbjahr 2004 ging die Feinstaubbelastung wieder deutlich zurück, weil ungünstige Wetterlagen wieder seltener auftraten. Das Feinstaubniveau der ersten Jahreshälfte 2004 lag damit niedriger als in den Jahren zuvor.

Hochgerechnet auf das ganze Jahr 2004 kommt es aber in Verkehrsnähe immer noch zu Überschreitungen der Feinstaubgrenzwerte für 2005. Insofern hat sich an der Einschätzung, dass die Einhaltung insbesondere des 24h-Grenzwertes für Feinstaub (PM10) ein großes Problem darstellt, nichts geändert.

Angesichts des hohen Importanteils und der damit verbundenen Schwierigkeit, mit lokalen Maßnahmen die Grenzwerte bis 2005 erreichen zu können, hat sich Berlin mehrmals, u.a. mit einer internationalen Städtekonzferenz und im Bundesrat dafür eingesetzt, dass das Problem großer Städte mit der Einhaltung des 24h-Grenzwertes für Feinstaub (PM10) schon jetzt öffentlich wird und dass sich die Bundesregierung gegenüber der EU-Kommission für eine Überprüfung der Grenzwerte und eine gleichzeitige Verschärfung der EU-Abgasstandards einsetzt. Die gleichzeitige Forderung an die Bundesregierung, steuerliche und wirtschaftliche Anreize für die möglichst schnelle Einführung von Technologien zur Minderung der Partikel- und Stickoxidemissionen aus dem Verkehr zu schaffen, hat inzwischen zu konkretisierten Vorschlägen innerhalb der Bundesregierung geführt.

3) Welche technischen Möglichkeiten zur weiteren Reduzierung von Feinstaubemissionen sieht der Senat in den verschiedenen Sektoren, insbesondere bei Verkehr, Haushalten, Baustellen und Industrie?

Antwort zu 3): Im Verkehrssektor, der den Hauptanteil an der Feinstaubbelastung ausmacht, steht im Vordergrund die Modernisierung der Dieselfahrzeugflotte, indem alte, hoch emittierende Fahrzeuge durch Neufahrzeuge mit Partikelfilter ersetzt werden. Besonderes Augenmerk gilt der Nutzfahrzeugflotte, die insgesamt mehr Partikel emittiert als die in Berlin fahrenden Diesel-PKW. Die technischen Möglichkeiten zur Nachrüstung mit Partikelfiltern haben sich inzwischen verbessert.

Der vermehrte Ersatz von Dieselfahrzeugen durch erdgasangetriebene Fahrzeuge ist eine weitere Möglichkeit zur Senkung der Partikelemissionen. Mit 12 Erdgastankstellen in Berlin und mehr als 400 bundesweit (in den nächsten Jahren 1000) wurde die Voraussetzung für die verstärkte Nutzung von Gasfahrzeugen geschaffen. Bei den Nutzfahrzeugen fehlt jedoch noch ein ausreichendes Angebot an erdgasgetriebenen Fahrzeugen seitens der Hersteller.

Etwa 60% der lokal durch den Verkehr erzeugten PM10-Belastung stammt jedoch nicht aus dem Auspuff der Fahrzeuge, sondern wird durch Aufwirbelung von Straßenstaub, Abrieb von Reifen, Fahrbahnoberflächen und Bremsen erzeugt. Technische Möglichkeiten zur Verminderung des Abriebs gibt es kaum. Abriebarme Fahrbahnbeläge und Reifen, die auch den Ansprüchen des Lärmschutzes und der Verkehrssicherheit genügen, müssen erst entwickelt werden. Inwieweit sich die Aufwirbelung von Straßenstaub durch vermehrtes Spülen der Hauptverkehrsstraßen reduzieren lässt, wird zurzeit in einem Praxisversuch in der Frankfurter Allee untersucht.

Die noch vorhandenen Feinstaub-Emissionen aus Haushalten stammen überwiegend aus Kohleheizungen, deren Anzahl aber seit Jahren stark abgenommen hat. Heute werden nur noch weniger als 5 % der Wohnungen mit Kohle beheizt. Diese Zahl, die sich auf unsere letzte Datenerhebung für das Jahr 2000 bezieht, sinkt weiter, denn der Absatz der zum Heizen hauptsächlich verwendeten Braunkohlebriketts in Berlin hat auch in den Folgejahren weiter abgenommen. Hier haben die seit dem ersten Berliner Luftreinhalteplan ab ca. 1980 eingeführten Maßnahmen zur Förderung der Fernwärme, Gasbeheizung und Wärmeisolierung der Gebäude deutliche Erfolge gezeigt. Die Fortsetzung dieser laufenden Maßnahmen und die gesetzlich vorgesehenen Maßnahmen zur Sanierung kleiner Feuerungsanlagen (1. BImSchV) sind für diesen Sektor ausreichend.

Bei den Staub emittierenden Industrie-Anlagen werden bis Ende 2007 die Anforderungen der novellierten TA Luft umgesetzt. Dabei werden in allen Fällen, in denen die bestehenden, rechtskräftigen Genehmigungen bereits strengere Werte beinhalteten, diese selbstverständlich beibehalten.

Auf der Basis von Emissionsangaben wurden unter Zuhilfenahme von modellhaften Emissionsfaktoren und theoretischen PM10-Anteilen im Schwebstaub branchenmäßige Schwerpunkte für potentielle Emissionsminderungsmaßnahmen ermittelt. Innerhalb des geringen Anteils, den die Industrie an der PM10-Gesamtbelastung Berlins zu verantworten hat, bilden einige Branchen (Energieerzeugung, Baustoffherstellung bzw. -recycling, Nahrungsmittelherstellung und Schüttgutumschlag) Schwerpunkte, die es in Hinsicht auf reale Emissionen und Minderungsmöglichkeiten näher zu untersuchen gilt.

Bei der rechtlichen Durchsetzung von Minderungsmaßnahmen ist aber neben dem Stand der Technik auch der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten.

Bei den sonstigen Verursachern von Feinstaub-Emissionen waren und sind die zahlreichen in Berlin vorhandenen Großbaustellen eine Quelle zusätzlicher Emissionen, die aber durch Auflagen bei der Baugenehmigung soweit begrenzt werden wie es der Stand der Technik erlaubt. Bei den kleineren, insbesondere privaten Baustellen wird der Stand der Technik nicht immer eingehalten. Hier sollten vor allem die Bauherren in Zukunft noch mehr über bestehende Möglichkeiten zur Staubvermeidung informiert werden.

4) Wie hat sich der Anteil der Industrie einschließlich der Kraftwerke am Feinstaub seit 2001 entwickelt, als dieser Wert bei fünf Prozent lag (bitte für jedes Jahr angeben)?

Antwort zu 4): Der Anteil verschiedener Quellsektoren an der Feinstaubbelastung kann nur mit Hilfe aufwändiger Sondermessprogramme ermittelt werden. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung hat im Jahr 2002 ein solches Programm als Grundlage für die Luftreinhalteplanung durchgeführt. Die Analyse der Daten ergab, dass der Anteil der Industrie und der Kraftwerke an der Konzentration von Feinstaub (PM10) an den höchstbelasteten Punkten der Berliner Innenstadt etwa 25 % beträgt. Allerdings stammen nur 3 % aus Berliner Quellen. Die übrigen 22 % sind auf Industrie- und Kraftwerksemissionen im Umland und benachbarten Ausland zurückzuführen. Im Jahr 2003 könnte dieser Anteil aufgrund der häufigeren Ostwindwetterlagen (siehe Antwort zu Frage 1 und 2) sogar höher gewesen sein.

5) Welches sind die zehn größten Industrieemittenten (inkl. Kraftwerke) für Feinstaub im Land Berlin und welche Mengen emittieren diese Anlagen aktuell pro Jahr (bitte für jede Anlage einzeln angeben)?

Antwort zu 5): Die Daten für die (genehmigungsbedürftigen) Industrieanlagen wurden gemäß Emissionserklärungsverordnung (11. BImSchV) für das Jahr 2000 letztmalig ermittelt und werden erst wieder für das Jahr 2004 fortgeschrieben, so dass sie der Verwaltung voraussichtlich erst im Sommer 2005 vorliegen werden. Es stehen daher vergleichbare Emissionsangaben für alle genehmigungsbedürftigen Industrieanlagen für das Jahr 2000 zur Verfügung. Die Emissionsangaben der Betreiber in den Emissionserklärungen beziehen sich auf den gesamten Staub, so wie es in der damals geltenden 11. BImSchV gefordert war. Der Feinstaub(PM10)-Anteil des Gesamtstaubes wurde von der zuständigen Senatsverwaltung errechnet. Es ist zu beachten, dass diese Zahlen insbesondere bei einigen Kraftwerken der BEWAG nicht mehr gelten, da in den Jahren 2001 bis 2003 einige Anlagen stillgelegt wurden.

Im Jahre 2000 hatten die folgenden 10 Anlagen die höchsten Feinstaub-Emissionen:

Anlage	Feinstaub(PM10)-Emission im Jahr 2000 [t/a]
Rudow *	87,5
Bauabfallbehandlungsanlage in Spandau	37,4
Bauschuttrecyclinganlage in Tempelhof	35,1
Baustoffaufbereitungsanlage in Treptow *	29,6
Kaffeerösterei in Neukölln	29,5
Abfallbehandlungsanlage in Neukölln *	29,3
Asphaltherstellungsanlage in Hohenschönhausen	28,3
Heizkraftwerk Klingenberg	21,9
Baustoffaufbereitungsanlage in Tiergarten	20,9
Heizkraftwerk Moabit	16,4

Die mit * gekennzeichneten Anlagen sind heute stillgelegt

6) Plant der Senat neben dem bis Ende 2004 zu erstellenden Luftreinhalteplan konkrete Maßnahmen oder Initiativen, um die noch erheblichen Feinstaubemissionen der Berliner Industrieanlagen weiter reduzieren und die gesetzlichen Vorgaben für 2005 erreichen zu können?

Antwort zu 6): Da der Anteil der Berliner Industrieanlagen an der gesamten Feinstaubbelastung (PM10) nur etwa 3 % beträgt (siehe Antwort zu Frage 4), stellen die Emissionen aus industriellen Tätigkeiten keinen vorrangigen Schwerpunkt der erforderlichen und zu planenden Reduzierungsmaßnahmen dar.

In den Genehmigungen von Industrieanlagen nach den Bestimmungen in der Technischen Anleitung zu Reinhaltung der Luft (TA Luft 2002) werden Begrenzungen für Feinstäube (PM10) nicht gesondert festgeschrieben und auch nicht messtechnisch überwacht. Feinstäube werden mit der Begrenzung des Gesamtstaubes in den Genehmigungsbescheiden erfasst.

6 a) Beabsichtigt der Senat insbesondere bei den BEWAG/Vattenfall Heizkraftwerken Minderungsmaßnahmen von PM10 zu veranlassen? Wenn ja, wann und wie, wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 6 a): Das LAGetSi als zuständige Genehmigungsbehörde für Kraftwerke, Heizwerke und Industriefeuerungen in Verbindung mit Dampfkesselanlagen beabsichtigt zurzeit keine Maßnahmen bei den BEWAG/Vattenfall-Heizkraftwerken zur Minderung der PM10 -Emissionen anzuordnen.

Aufgrund von umfangreichen Anlagenstilllegungen in den Jahren 2000 - 2003 werden zzt. nur noch vier Kohlekraftwerke betrieben. Die derzeitigen Staubkonzentrationswerte im Abgas dieser Anlagen liegen deutlich unter den festgesetzten Grenzwerten. Ein wesentlicher Teil der Feinstäube wird dabei in den Rauchgasentschwefelungsanlagen (Nasswäscher) zurückgehalten.

6 b) Werden die anderen industriellen Emittenten zu konkreten Maßnahmen veranlasst?

Antwort zu 6 b): Die besonderen Umstände der industriellen Ansiedlung innerhalb eines großstädtischen Ballungsraums führten bereits in der Vergangenheit dazu, dass bei immissionsschutzrechtlichen Genehmigungen von Anlagen emissionsbegrenzende Maßnahmen auch über den Stand der Technik hinaus gefordert wurden. Mit diesen verschärften Vorgaben werden zum Teil auch heute noch die allgemeinen Grenzwertfestlegung der TA Luft 2002 von 20 mg/m³ deutlich unterschritten.

In Berlin werden außer den BEWAG-Anlagen nur noch drei weitere genehmigungsbedürftige Feststofffeuerungen betrieben. In einem Fall war eine nachträgliche Anordnung nach § 17 BImSchG zur Herabsetzung des Staubkonzentrationswertes auf 20 mg/m³ (TA Luft 2002) notwendig. Bei einer bereits im Bau befindlichen Anlage wurden im Genehmigungsverfahren bereits die Werte der neuen Großfeuerungsanlagenverordnung (13. BImSchV) festgelegt. Für eine andere Anlage finden die Übergangsvorschriften des § 3 Abs. 8 der neuen Großfeuerungsanlagenverordnung Anwendung.

Da der Anteil der Berliner Industrie an der Immissionsbelastung durch Feinstaub sehr gering ist, wird sich der Luftreinhalteplan mit der Frage auseinandersetzen müssen, ob und in welchem Umfang die Berliner Industrie über den Stand der Technik hinaus zusätzliche Minderungsmaßnahmen zu treffen hat. Erst auf der Grundlage dieser Abwägung sind dann nach TA Luft in Verbindung mit § 17 BImSchG und ggf. § 21 BImSchG weitergehenden Anordnungen möglich.

6 c) Sind die Maßnahmen so angelegt, dass eine Verbesserung der Feinstaubemissionen bis 2005 zu erwarten ist?

Antwort zu 6 c): Insbesondere durch Stilllegung von Anlagen und Produktionsverlagerung sind gegenüber der Situation im Jahr 2000 Verminderungen der Feinstaubemissionen aus Berliner Industrieanlagen zu erwarten, die aber wegen der hohen Vorbelastung durch außerhalb der Stadt liegende Quellen in der Berliner Innenstadt nur zu einer geringfügigen Verminderung der Feinstaubbelastung führen. Es ist jedoch nicht davon auszugehen, dass

durch diese und mögliche zusätzliche kurzfristige Reduzierungsmaßnahmen der Berliner Industrie eine Einhaltung der Immissionsgrenzwerte im Jahr 2005 zu erreichen sein wird.

7) Angesichts des hohen Anteils des Autoverkehrs an der Feinstaubbelastung der Berliner Luft (Anteil 70 %, davon werden mehr als die Hälfte durch die Aufwirbelung von Straßenstaub und den Abrieb von Reifen-, Fahrbahn- und Bremsmaterial verursacht):

7 a) Welche Initiativen wird der Senat ergreifen, um die Verkehrsemissionen deutlich zu verringern?

Antwort zu 7 a): Die Strategie des Senats zur Minderung der verkehrsbedingten Schadstoffemissionen umfasst folgende Schwerpunkte:

Weniger Schadstoffe durch bessere Fahrzeugtechnik und Kraftstoffe

- Beschleunigter Ersatz der bestehenden Fahrzeugflotte durch Fahrzeuge mit weniger Emissionen an Partikeln und Stickoxiden sowie Nachrüstung bestehender Fahrzeuge mit Partikelfiltern. In einem Arbeitskreis der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung mit der IHK Berlin, dem Fuhrgewerbe, Nutzfahrzeugherstellern, Gasversorgern und Rußfilterherstellern werden hierzu für die Berliner LKW-Flotte Lösungsmöglichkeiten erörtert.
- Unterstützung der Förderung für Erdgasfahrzeuge (PKW und LKW)
- Angestrebt wird weiterhin die Einführung von Benutzervorteilen für schadstoffarme Fahrzeuge. Zu deren Umsetzung bedarf es jedoch einer bundesweiten Verordnung zur Kennzeichnung solcher Fahrzeuge. Trotz entsprechender Vorstöße des Senats ist das BMU bislang nicht bereit, einen entsprechenden Verordnungsentwurf zu erarbeiten.

Entlastung durch eine nachhaltige Verkehrsplanung

Kontinuierliche Umsetzung der Maßnahmen des Stadtentwicklungsplans Verkehr mit dem Ziel einer Dämpfung des motorisierten Individualverkehrs und Verminderung des Durchgangsverkehrs in der Innenstadt.

Zusätzliche kleinräumige Maßnahmen

- Optimierte Verkehrsmanagement zur Entlastung hochbelasteter Bereiche durch Umlenkung von Verkehrsströmen (z.B. von Schwerlastverkehr) und Maßnahmen zur Vermeidung von Staus
- Erneuerung von schadhafte Fahrbahnoberflächen, um die Staubentwicklung durch Straßenabrieb zu vermindern.
- Verstärktes Spülen und Reinigen der Fahrbahnoberfläche im Sommer, falls der momentan laufende Modellversuch in der Frankfurter Allee erfolgversprechende Ergebnisse liefert.

7 b) Welche Maßnahmen werden landeseigene Unternehmen umsetzen?

Antwort zu 7 b): Der Umstieg auf schadstoffarme Fahrzeuge ist auch das Ziel der landeseigenen Unternehmen.

Die BVG wird mit der in Kürze beabsichtigten Ersatzbeschaffung weiterer Busse ihre gesamte Flotte mit Partikelfiltern ausgestattet haben. Neu angeschaffte Eindeckerbusse erfüllen bereits die besonders umweltfreundliche EEV-Norm.

Bei der Berliner Stadtreinigung fahren inzwischen ein Viertel der Müllsammelfahrzeuge mit Erdgas. Der Senat wird sich dafür einsetzen, dass der Anteil der lärm- und abgasarmen Erdgasfahrzeuge sukzessiv erhöht wird. Zum städtischen Fuhrpark wird auf die Antwort zu Fragen 9 und 10 verwiesen.

7 c) Sind beim Einsatz von veralteten Straßenkehrfahrzeugen der BSR, die oftmals hohe Staubemissionen verursachen, kurzfristig dem Stand der Technik entsprechende Änderungen oder aber der Einsatz neuer Fahrzeuge geplant, die z.B. vollständig gekapselt sind?

Antwort zu 7 c): Dem Senat ist bekannt, dass Straßenkehrfahrzeuge angeboten werden, die mit Filtertechnik oder Umluftsystemen zur Reduktion der Feinstaubemission ausgerüstet sind und nach Herstellerangaben beim Kehrvorgang geringere Feinstaubemissionen verursachen als die herkömmlichen Fahrzeuge. Da er gegenüber der BSR keinerlei Weisungsbefugnis hat, hat der Senat die BSR gebeten, diese Kehrfahrzeuge auf ihre Einsatzfähigkeit im alltäglichen Betrieb zu prüfen und gegebenenfalls bei der Neubeschaffung zu berücksichtigen.

Nach dieser Prüfung sieht die BSR keine Veranlassung, die älteren, vorhandenen Maschinen mit zusätzlichen teuren Anlagen zu versehen, da die Feinstaubreduzierung, die Wirtschaftlichkeit und die Effektivität der Kehrfahrzeuge mit der neuen Technik im Alltagsbetrieb noch nicht gesichert nachgewiesen werden konnte. Die bei den vorhandenen Kehrfahrzeugen angewendete Methode der Anfeuchtung des Schmutzes auf der Kehrfläche ist nach Auffassung der BSR noch immer die wirksamste Methode, die Feinstaubbelastung zu reduzieren.

Wenn die Wirksamkeit und Standfestigkeit der neuen Technik unter normalen Kehrbedingungen ausreichend nachgewiesen wird, wäre allerdings die Verwendung dieser Technik in Neufahrzeugen möglich, sofern das Preis-Leistungs-Verhältnis stimmt und gesetzliche Vorgaben erfolgen.

8) In welchem Umfang haben Berliner Verwaltungseinheiten in den Jahren 2002 bis 2004 Diesel-Fahrzeuge ohne Partikelfilter beschafft, geleast oder für Zeiträume von mehr als einem Monat gemietet (bitte für alle Einheiten getrennt auflisten mit Art der Fahrzeuge, bei Leasing- und Mietverträgen inkl. Laufzeit)?

Antwort zu 8): Übersicht über den Fahrzeugbestand in den Berliner Verwaltungen (Stand 1. März 2004)

Angabe des Kapitels	Fahrzeugbestand insgesamt	hiervon Anzahl der Dieselfahrzeuge *)	Anzahl der Dieselfahrzeuge, die in den letzten 3 Jahren beschafft wurden	
			mit Rußfilter *)	Ohne Rußfilter *)
1	2	3	4	5
Einzelplan 05				
0520/0592	120	49 (40,8%)	4 (8,2%) (EU 4-Norm)	45 (91,8%) hiervon 21 EU 3-Norm, 7 EU 4-Norm
0509 - 0531	2700	1040 (38,5%)		369 (35,5%)
0567	618	538 (87%)		115 (21,4%)
insgesamt	3.438	1.627 (47,3%)	4 (0,2%)	529 (32,5%)
Einzelplan 06				
0662	2	2 (100%)		1 (50%)
0667	31	25 (80,6%)		8 (32%)
insgesamt	33	27 (81,8%)	0 (0,0%)	9 (33,3%)
Einzelplan 09				
0901	1			
Berliner Betrieb für Zentrale Gesundheitliche Aufgaben	6	2 (33,3%)	1 (50%)	
0920	3	3 (100%)		3 (100%)
0961	1	1 (100%)	1 (100%) (Leasing)	
0923	4	1 (25%)		
insgesamt	15	7 (46,7%)	2 (28,6%)	3 (42,9%)
Einzelplan 10				
1021	1	1 (100%)		
1023	1	1 (100%)		
1062	3	3 (100%)		
1064	13	13 (100%)		
1061	2	2 (100%)		
insgesamt	20	20 (100%)	0 (0,0%)	0 (0,0%)
Einzelplan 12				
1201	3			
1210	2	2 (100%)	1 (50%)	
1230	19			
1255	38	7 (18,4%)		
1280	19	4 (21,1%)		
1290	2			
1211	150	141 (94,0%)		10 (7,1%)
1212	1	1 (100%)		
1213	3			
1281	2			
insgesamt	239	155 (64,9%)	1 (0,6%)	10 (6,5%)
Einzelplan 13				
1321	18	3 (16,7%)		
insgesamt	18	3 (16,7%)	0 (0,0%)	0 (0,0%)
Einzelplan 15				
Einzelplan 17				
Studentenwerk Berlin	11	2 (18,2%)		
Fachhochschule für Technik und Wirtschaft Berlin	3	3 (100%)		3 (100%)

Technische Fachhochschule Berlin	3	3 (100%) (1 Fahrzeug hatte bereits 1997 einen Rußfilter)		1 (33,3%)
HU	88	39 (44,3%)		7 (17,9%)
Technische Universität Berlin	65	15 (23,1%)		
Freie Universität Berlin				
Botanischer Garten und Museum (FU)	21	12 (57,1%)		
Charité – Universitätsmedizin Berlin (FU)	50	44 (88%)		
Universität der Künste Berlin	1			
1712	1			
1713	1	1 (100%)		
1714	3	1 (33,3%)		
1730				
Maxim Gorki Theater	3	3 (100%)		
Konzerthaus Berlin	1	1 (100%)		1 (100%)
Deutsche Staatsoper Berlin	5	4 (80%)	4 (100%)	
Deutsche Oper Berlin	3	2 (66,7%)		1 (50%)
Komische Oper Berlin	13	5 (38,5%)	1 (20%)	
Deutsches Theater	4	4 (100%)		2 (50%)
Volksbühne am Rosa-Luxemburg-Platz	4	4 (100%)	3 (75%)	
Carrousel Theater	2	1 (50%)		
1736	1			
1737	1			
Insgesamt	284	144 (50,7%)	8 (5,6%)	15 (10,5%)
Insgesamt total	4.047	1.983 (49%)	15 (0,8%)	566 (28,6%)

*) Angabe über das prozentuale Verhältnis in Klammern

Zahlen über die Anzahl der gemieteten Fahrzeuge liegen nicht vor. Ihr Anteil am gesamten Fuhrpark ist jedoch recht gering, weil die Kosten zu hoch sind.

Bis auf mögliche Sonderfälle haben die Leasingverträge Laufzeiten von ein oder zwei Jahren.

9) Teilt der Senat meine Ansicht, dass angesichts der hohen Staubbelastung der Berliner Luft diese skandalöse Beschaffungspraxis sofort beendet werden muss, um durch den Einsatz von Partikelfiltern endlich bis zu 99 % der gesundheitsgefährlichen Partikel zurückzuhalten und gleichzeitig Kosten zu sparen (steuerliche Förderung ist durch die Bundesregierung verbindlich angekündigt)?

10) Werden die Beschaffungs- und Ausschreibungsrichtlinien unverzüglich geändert? Wie wird der Senat die Einhaltung neuer Vorgaben für alle Verwaltungseinheiten und die landeseigenen Unternehmen sicherstellen?

Antwort zu 9) und 10): Der Senat stimmt mit dem Fragesteller dahingehend überein, dass alle kosteneffizienten technischen Möglichkeiten zur Partikelminderung genutzt werden müssen und dass der öffentliche Fuhrpark dabei eine besondere Vorbildfunktion hat. Deshalb hat die

zuständige Senatsverwaltung für Stadtentwicklung schon im April letzten Jahres alle Senatsverwaltungen und Bezirke aufgefordert, dass nur noch Fahrzeuge mit dem bestverfügbaren Abgasstandard beschafft werden sollen. Bei Polizei, Feuerwehr und Fuhrpark wurde daher in den Richtlinien für die Ausschreibung von Beschaffungen „... das bestmögliche serienmäßige Abgasreinigungssystem und die wirtschaftliche Verwendung des Kraftstoffes...“ gefordert. Leider waren bis vor kurzem Dieselfahrzeuge mit Partikelfilter oftmals noch nicht im Angebot der Hersteller der für den jeweiligen Einsatzzweck benötigten Fahrzeuge enthalten.

Inzwischen hat sich dieses Angebot erheblich verbessert. So werden beispielsweise die in diesem Jahr zu beschaffenden 150 Polizeieinsatzwagen mit Rußfiltern ausgestattet sein. Neue oder zu verlängernde Leasingverträge werden nur noch Dieselfahrzeuge mit Partikelfiltern umfassen, vorausgesetzt dass solche Fahrzeuge für den jeweiligen Einsatzzweck angeboten werden.

Bezüglich personengebundener Dienst-PKW wird der Senat darauf dringen, dass im Fall von Dieselfahrzeugen ausschließlich solche mit Partikelfiltern beschafft werden.

Darüber hinaus wird der Fuhrpark Berlin die Möglichkeiten zum Umstieg auf Erdgasbetrieb durch den Einsatz von Testfahrzeugen sowie das Potential zur Nachrüstung bestehender Fahrzeuge mit Partikelfiltern prüfen, wobei

neben Umweltgesichtspunkten auch die Wirtschaftlichkeit der Maßnahmen zu berücksichtigen sein wird. Die Fahrzeuge des Fuhrparks Berlin werden in der Regel für ein Jahr geleast. Neue Dieselfahrzeuge werden nach Möglichkeit nur noch mit Rußpartikelfiltern bestellt. Nach Aussage der Senatsverwaltung für Inneres ist die Umrüstung der zurzeit vorhandenen - geleasteten - Fahrzeuge unwirtschaftlich.

Berlin, den 17. September 2004

In Vertretung

Krautzberger

.....
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. Septemb. 2004)