

(A)

(C)

Dann rufe ich auf

ld. Nr. 1:

Fragestunde – Mündliche Anfragen

Zu Beginn der Fragestunde noch ein Hinweis: Die Reihenfolge der Fragen der Fraktion der CDU hat sich geändert. Die ursprünglich an zweiter Stelle der Übersicht stehende Frage des Abgeordneten Henkel wird nun als letzte Frage der heutigen Sitzung aufgerufen. Das bedeutet, dass die Frage Nr. 7 des Abgeordneten Dr. Lehmann-Brauns als Nr. 2 aufgerufen wird und die Frage Nr. 13 der Abgeordneten Grütters als Frage Nr. 7 usw. Ich bitte Sie, das zu berücksichtigen.

Das Wort zur ersten Mündlichen Anfrage hat nun der Kollege Buchholz von der Fraktion der SPD, und zwar zum Thema

Feinstaubbelastung in Berlin senken

– Bitte, Sie haben das Wort!

(B)

Buchholz (SPD): Vielen Dank, Herr Präsident! – Ich frage den Senat: (D)

1. Welche konkreten Maßnahmen und Gesetzesinitiativen wurden in der vergangenen Woche auf der Verkehrsministerkonferenz in Berlin beschlossen, um die Belastung durch Feinstaub in Berlin wirksam zu senken?

2. Was hat der Senat bisher gegen die Feinstaubbelastung unternommen, und welche weiteren Schritte sind für Berlin geplant?

Präsident Momper: Für den Senat antwortet die Stadtentwicklungssenatorin. – Bitte, Frau Junge-Reyer!

Frau Junge-Reyer, Senatorin für Stadtentwicklung: Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Die Verkehrsministerkonferenz hat sich an einem Beschlussvorschlag des Landes Berlin orientiert und sich mit den Fragen beschäftigt, die mit den PM10-Emissionen zusammenhängen. Die Verkehrsministerkonferenz stellt sich selbstverständlich der Verantwortung, mit Verkehrspolitik einen Beitrag zur Reduzierung der Belastung zu leisten. Sie hat daher – nicht zuletzt auch vor dem Hintergrund der Beratungen im Bundesrat über die Berliner Initiative, die am 13. April im Verkehrsausschuss des Bundesrats eine breite Mehrheit fand – unter anderem folgende Maßnahmen beschlossen: Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung nochmals, für die Aus- und Nachrüstung von Kraftfahrzeugen mit Rußfiltern oder vergleichbarer Technik steuerliche Anreize zu schaffen.

Frau Sen Junge-Reyer**(A)**

Vor allen Dingen muss dabei allerdings sichergestellt werden – so auch die bisherige Beschlusslage –, dass den Ländern keine Einnahmeausfälle entstehen. Darüber hinaus sollte die Bundesregierung zukünftig bei der Bemessung der Lkw-Maut ein stärkeres Splitting insbesondere für schadstoffarme Lkw nach Euro 5 zu Grunde legen.

Die Verkehrsministerkonferenz – und dies war wesentlich Gegenstand der Berliner Initiative im Bundesrat – bittet die Bundesregierung, eine Rechtsverordnung vorzulegen – nach § 40 Abs. 3 Bundesimmissionschutzgesetz –, mit der die Kriterien und die amtliche Kennzeichnung von Fahrzeugen mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung und damit die Voraussetzungen für die Umsetzung von Benutzervorteilen in Luftreinhalteplänen geschaffen werden können. In diesem Zusammenhang ist ein neues Verkehrszeichen in Anlehnung an das Verkehrszeichen 270 zu schaffen.

Die Kommunen sollen nach dem Willen der Verkehrsministerkonferenz die Möglichkeit haben, in außergewöhnlichen Belastungssituationen und nach einer angemessenen Übergangsfrist Fahrbeschränkungen für nichtschadstoffarme Fahrzeuge aussprechen zu können. Die Verkehrsministerkonferenz orientiert sich hierbei an dem Modell der Berliner Umweltzone.

(B)

Darüber hinaus bittet die Verkehrsministerkonferenz die Bundesregierung, sich bei der Europäischen Union dafür einzusetzen, dass schnellstmöglich neue, standardisierte Messverfahren für Nutzfahrzeuge bei der Definition von Grenzwerten nicht nur die Masse, sondern auch die Zahl der Partikel formulieren. Die Verkehrsministerkonferenz fordert zudem die Kraftfahrzeugindustrie auf, nur noch rußarme Fahrzeuge in den Verkehr zu bringen und dann für kostengünstige technische Vorkehrungen vor allem für die Rußminderung bei den noch falsch ausgerüsteten Altfahrzeugen zu sorgen.

Wie Sie wissen, hat die Senatsverwaltung – ich komme damit zu Ihrer Frage 2 – mit dem Luftreinhalteplan am 18. Februar auch einen Aktionsplan vorgelegt und ihn der Öffentlichkeitsbeteiligung zugänglich gemacht. Der Luftreinhalteplan beinhaltet nicht nur eine Analyse der Situation, sondern auch eine Prognose und einen umfassenden Maßnahmeanteil.

Ich möchte kurz daran erinnern, dass in Berlin schon viel erreicht worden ist und dass Schwefeldioxid, Kohlenmonoxid, Benzol und Blei kein Problem mehr in der Berliner Luft sind. Aber wir haben in Berlin in den zurückliegenden Jahren auch erhebliche Erfolge bei der Reduktion von PM10 und NO₂ erzielt. Wir haben z. B. die Emission von Stickoxiden um 40 % senken können, und wir haben die Emissionen von Feinstaub in den Jahren 1994 bis zum Jahr 2000 um fast 50 % reduzieren können und bis zum Jahr 2005 eine weitere Reduzierung um 15 % zu erwarten. Das zeigt schon, dass im Ergebnis viele Maßnahmen und viele Vorhaben des Landes Berlin zur Luftreinhaltung bereits ergriffen haben.

(C)

Wir werden diese Maßnahmen fortsetzen, und zwar in erheblichem Umfang durch die Sanierung von Altanlagen. Wir haben durch die Umstellung von Wohnungsheizungen von Braunkohle auf Erdgas und Fernwärme, aber auch durch Energieeinsparungen in vielen anderen Bereichen sehr viel erreicht, und wir werden die Programme zur Umrüstung des öffentlichen Fuhrparks fortsetzen. Sie wissen, dass die BVG bereits 1 000 von 1 400 Bussen umgerüstet hat. Die Polizei hat die ersten 150 Fahrzeuge mit Rußfiltern beschafft, und die Müllsammelfahrzeuge der BSR werden inzwischen zu 25 % mit Erdgas betrieben.

Die Maßnahmen aus dem Förderprogramm TELLUS zum Einsatz von erdgasbetriebenen Lkw, aber auch die 1 000 Umwelttaxen für Berlin sind Maßnahmen, die wir an dieser Stelle bereits einmal geschildert haben. Wir fangen also hier in Berlin nicht bei Null an. Es ist in den letzten sechs Jahren tatsächlich gelungen, die Rußkonzentration in der Berliner Luft um fast 40 % zu senken.

Die Frage nach den Ursachen des Feinstaubes ist öffentlich sehr ausführlich diskutiert und so hinreichend dargestellt worden, dass ich das nicht ausführlich wiederholen will. Ich möchte mich vielmehr auf die im Luftreinhalteplan vorgesehenen Maßnahmen konzentrieren, nach denen Sie gefragt haben. Bei dem Anstellen einer Trendrechnung können wir vom Grundsatz her davon ausgehen, dass wir allein bei der Wirksamkeit der Maßnahmen, die ich bereits geschildert habe bzw. noch schildern werde, eine Reduzierung der Feinstaubbelastung bis zum Jahr 2010 zusätzlich erzielen werden. Wir werden in Berlin in den kommenden Jahren auch bei ungünstigeren Wetterbedingungen also voraussichtlich den Jahresmittelwert einhalten können.

(D)

Die Maßnahmen, die wir ergreifen müssen, wenn wir über Grenzüberschreitungen sprechen, richten sich damit dann im Ergebnis vor allem darauf, die jeweiligen Werte, die wir als die 35-Tage-Werte-Überschreitung kennen, zu reduzieren. Neben den Maßnahmen, die sich auf die Reduzierung von Feinstaub- und Stickoxidemissionen in den Bereichen der Industrie, der Kraftwerke und der Hausheizungen richten, und bei der weiteren Installation notwendiger, besserer technischer Standards werden wir konstatieren müssen, dass diese zusätzlichen Maßnahmen im Ergebnis einige Wirkungen zeigen, aber im Vergleich geringe Wirkungen zeigen, wenn es darum geht, sich dann im Fokus an die Verursachergruppe des Kraftverkehrs zu wenden.

Darauf möchte ich näher eingehen. Es geht zunächst um eine bessere Abgasteknik für Dieselfahrzeuge und um die Umweltzone in Berlin. Wir haben – wie ich Ihnen schon geschildert habe – die Modernisierung des Fuhrparks voranzutreiben, und wir haben auch auf Private einzuwirken.

[Henkel (CDU): Wie viele Seiten haben Sie noch?]

Frau Sen Junge-Reyer

(A)

– Sie haben mich gefragt, welche Maßnahmen wir ergreifen, meine Damen und Herren! Es ist ein Katalog von Maßnahmen, und ich bitte Sie herzlich, wenn Sie dies wissen wollen, zur Kenntnis zu nehmen, dass hier im Land Berlin etwas getan wurde und weiterhin getan wird.

[Beifall bei der SPD –
Henkel (CDU): Das kann der Kollege
in der Fraktionssitzung machen! –
Weitere Zurufe]

Dazu gehört auch die Aufzählung dessen, was erforderlich und notwendig ist.

Ich gehe deshalb auch auf die Forderung nach allgemeinen Fahrbeschränkungen ein. Diese allgemeinen Fahrbeschränkungen wären weder verhältnismäßig noch zielführend. Sie würden vor allem an einem 35. oder 36. Tag keinen Sinn machen. Es geht deshalb vielmehr darum, die stark emittierenden Fahrzeuge aus der Berliner Innenstadt herauszuhalten. Den Erfolg, den wir mit der Einführung einer solchen Kennzeichnung haben, werden wir spätestens im Jahr 2008 zum Baustein einer Maßnahme machen, wenn es darum geht, in der Berliner Innenstadt – im Gebiet des „großen Hundekopfes“ – Dieselfahrzeuge nur noch hereinzulassen, wenn sie mindestens die Schadstoffklasse II erfüllen, und danach in einem weiteren Zweijahresschritt nur noch diejenigen, die die Schadstoffklasse III erfüllen.

(B)

[Niedergesäß (CDU): Ist das eine Große Anfrage
– oder was?]

Die Randbedingungen für die Durchführung dieses Stufenkonzepts sind inzwischen erfüllt. Mit der Bundesratsinitiative zur aufkommensneutralen Förderung auch der Lkw und Busse haben wir einen weiteren Schritt getan.

Herr Buchholz! Es geht neben den fahrzeugseitigen Maßnahmen um die Frage der Abriebemissionen und die Aufwirbelung des Staubbiederschlags.

[Unruhe]

Hier ist eine integrierte Siedlungspolitik erforderlich, und es ist erforderlich, dass wir uns darauf besinnen, dass auch Umgehungs- und Umleitungsstrecken nur dort gestaltet werden können, wo die Wohnumgebung vermieden werden kann.

Im Ergebnis geht es um Maßnahmen wie Parkraumbewirtschaftung, Vorrangschaltung für Straßenbahnen und Busse und Beschleunigung im öffentlichen Personennahverkehr, und es geht um die Ableitung des Verkehrs aus der Innenstadt heraus.

[Rabbach (CDU): Noch vier Seiten!]

Luftreinhaltepolitik ist also keine Angelegenheit von Sofortmaßnahmen. Sie muss auf einer langfristigen Strategie beruhen – so, wie wir das in Berlin im Interesse der Nachhaltigkeit betreiben. – Vielen Dank!

(C)

[Beifall bei der SPD –
Vereinzelter Beifall bei der PDS]

Präsident Momper: Aus gegebenem Anlass, verehrter Kollege Niedergesäß, muss ich darauf aufmerksam machen, dass man sich erst melden kann, wenn die Antwort des Senats begonnen hat. Sonst wüssten Sie schon vorher, was sie sagen, und das kann nicht sein.

[Zurufe von der CDU]

Sie sind aber mittlerweile zu einer Nachfrage angemeldet und nach dem Kollegen Buchholz an der Reihe.

Nun hat Kollege Buchholz das Wort. – Bitte schön!

Buchholz (SPD): Angesichts des umfangreichen Maßnahmebündels, das schon umgesetzt wurde und auch noch umgesetzt wird – wie Sie es geschildert haben, Frau Senatorin –, frage ich: Unterstützen Sie die Idee eines freiwilligen autofreien Sonntags am 5. Juni 2005? – Dadurch wäre eine Sensibilisierung der Bevölkerung gegeben.

Präsident Momper: Frau Senatorin Junge-Reyer – bitte!

Frau Junge-Reyer, Senatorin für Stadtentwicklung: Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Herr Abgeordneter Buchholz! Ich gehe davon aus, dass wir beide uns am 5. Juni mittels eines Fahrrads durch die Stadt bewegen werden.

(D)

[Beifall der Frau Abg. Matuschek (PDS)]

Ich muss Ihnen aber sagen, dass dieser ein wenig nostalgisch wirkende Vorschlag, autofreie Sonntage zu gestalten, sicher bei dem einen oder der anderen noch einmal das Bewusstsein schärfen könnte. Die Auswirkung auf die Luftreinhaltepolitik wäre allerdings mit Sicherheit bei den Messwerten kaum zu verzeichnen und vor allen Dingen nicht dauerhaft zu sehen. An Tagen, an denen keine Lkws, kaum Busse und keine oder weniger schadstoffemittierenden Fahrzeuge in der Stadt fahren, werden wir einen Erfolg im Sinne der Reduzierung der PM10-Werte nicht verzeichnen können.

Präsident Momper: Danke schön, Frau Senatorin! – Jetzt ist der Kollege Niedergesäß wirklich an der Reihe. – Bitte schön, Kollege Niedergesäß!

Niedergesäß (CDU): Das freut mich ganz besonders! – Frau Senatorin! Ich frage Sie, ob der Senat angesichts der Tatsache, dass vom Auto etwa 15 % der Feinstäube durch Abrieb und Auspuffgase verursacht werden, auf die Idee kommt, die Straßen in einen Zustand zu versetzen, damit die Partikel aus den Schlaglöchern, die sich letztendlich alle in Staub auflösen, gebunden werden, oder anders formuliert: Tut der Senat endlich etwas für den Straßenbau, um so die Staubemission wesentlich zu verringern?

(A)

Präsident Momper: Bitte schön, Frau Junge-Reyer!

(C)

Frau Junge-Reyer, Senatorin für Stadtentwicklung:
Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich darf Ihnen, Herr Niedergesäß, sagen, dass zu meiner großer Freude der Hauptausschuss in seiner gestrigen Sitzung ein Programm zur Kenntnis genommen hat, das mit 10 Millionen € ausgestattet ist und mit dem wir die Bezirke darin unterstützen wollen, solche Schlaglöcher zu beseitigen. Darüber hinaus wissen Sie, dass wir im Rahmen der Investitionsplanung in erheblichem Umfang – und zwar in der Größenordnung von 50 Millionen € – Maßnahmen gestaltet haben, die tatsächlich der Herrichtung von Straßendecken sowie der Grundsanie rung von Straßen in Berlin dienen. Das bedeutet, Herr Niedergesäß, dass wir beides tun. Wir sorgen dafür, dass Abrieb und Aufwirbelung reduziert werden. Wir sorgen für einen stetigen Straßenverkehr, aber wir beschleunigen ihn nicht.

Präsident Momper: Danke schön, Frau Senatorin!

Jetzt geht es weiter mit dem Abgeordneten Dr. Lehmann-Brauns von der Fraktion der CDU mit der Frage über

(B)

(D)