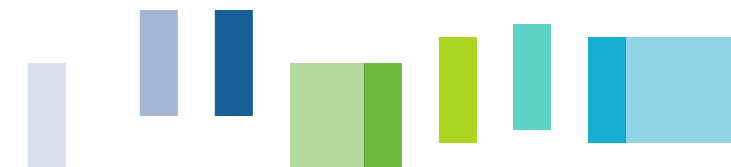




STADTENTWICKLUNG & INTERNATIONALE MÄRKTE

Berlin kann Fahrverbote vermeiden

Die IHK Berlin hat ein Gutachten zur Prognose der zukünftigen Stickstoffdioxid-Belastung (NO₂) beauftragt und ihre Mitgliedsunternehmen zur Betroffenheit befragt.



Berlin kann Fahrverbote vermeiden

Die IHK Berlin hat ein Gutachten zur Prognose der zukünftigen Stickstoffdioxid-Belastung (NO₂) beauftragt und ihre Mitgliedsunternehmen zur Betroffenheit befragt. Nach Einschätzung der IHK Berlin kann das Land Berlin die Einführung von Fahrverboten zur Einhaltung der europäischen Luftqualitätsstandards angesichts der Ergebnisse vermeiden.

Unsere Luft muss sauberer werden. Berlin kann aktuell – wie viele weitere Städte – den Grenzwert für Stickstoffdioxid (NO₂) von 40 µg/m³ im Jahresmittel an verschiedenen Hauptverkehrsstraßen nicht einhalten. Es läuft ein Vertragsverletzungsverfahren der EU mit Bezug auf mehrere deutsche Städte, das in der Konsequenz hohe Vertragsstrafen zur Folge hätte. In Berlin und vielen weiteren Städten sind zudem Klagen von Umweltverbänden anhängig. Bundesweit werden deshalb Maßnahmen wie Fahrverbote und die Ausweitung der Umweltzone um eine blaue Plakette diskutiert, die insbesondere die Nutzung von Diesel-Fahrzeugen einschränken würden. Auch die Berliner Regierungskoalition spricht sich in ihrer Koalitionsvereinbarung für die Einführung einer blauen Plakette aus.

Fahrverbote oder erweiterte Umweltzonen wären aber mit massiven Einschränkungen des Wirtschaftsverkehrs verbunden. Mehr als 40 Prozent aller in Berlin gewerblich genutzten Fahrzeuge werden von Diesel-Motoren angetrieben. Im Bereich schwerer Nutzfahrzeuge und Busse liegt dieser Anteil sogar bei annähernd hundert Prozent.

Die IHK Berlin hat das unabhängige Ingenieurbüro für Immissionsschutz Lohmeyer, das auch schon für den Senat tätig war, mit der Prognose der NO₂-Konzentration in Berlin beauftragt. Darin wurden auch Effekte einer blauen Plakette sowie daraus resultierende Kosten für Unternehmen untersucht. Eine Umfrage unter betroffenen Berliner Unternehmen zeigt, welche Probleme die geplanten Maßnahmen verursachen. Dadurch wurde ein differenzierter Blick auf belastete Straßen, auf Ursache und Wirkung sowie auf die Betroffenheit der Wirtschaft möglich. Die vorliegenden Ergebnisse wurden von der IHK Berlin bewertet und Forderungen an die Politik formuliert.

VORGEHEN IM GUTACHTEN UND IN DER UMFRAGE

Im Gutachten¹ wurde die Entwicklung der NO₂-Immissionen an Berliner Messstellen für die Jahre 2020, 2021, 2022, 2025 und 2030 prognostiziert. Für die Untersuchung wurden die sechs hochbelasteten Hauptverkehrsstraßen betrachtet, für die die Zusammensetzung der

durchfahrenden Fahrzeugflotte aus einer Kennzeichenerfassung² im Jahr 2015 durch die gleichen Gutachter genau vorlag. Dazu gehören die Frankfurter Allee, die Leipziger Straße, der Mariendorfer Damm, Schildhorn- und Silbersteinstraße sowie Alt Biesdorf. Die vorhandenen Luftgüte-Messstationen lieferten die nötigen Messwerte zur NO₂-Konzentration.

Im sog. Nullfall resultieren die Veränderungen gegenüber den zu Grunde liegenden Messwerten von 2015 allein aus der regelmäßigen Flottenerneuerung. Im sog. Planfall wurden zudem die Effekte von Fahrverboten entsprechend einer blauen Plakette für angenommene Einführungsjahre 2020, 2021, 2022 abgeschätzt. Mit Daten zu realen Fahrleistungen wurden für diese Szenarien die Emissionen und Immissionen bis 2030 prognostiziert. Auf dieser Basis erfolgte eine Abschätzung der Investitionskosten in den gewerblichen Fuhrpark, für die der Berliner Fahrzeugbestand als Basis diente. Nach einem pauschalen Finanzierungsmodell wurden Kosten für Neuinvestitionen errechnet.

Aufgrund der Anpassungen der Emissionsdaten insbesondere für Diesel-Pkw im Mai durch das Umweltbundesamt und der Ergebnisse des Nationalen Forums Diesel im August 2017 wurde ein Nachgutachten³ beauftragt. Die Ergebnisse wurden für das Jahr 2020 entsprechend aktualisiert und die Effekte des Dieselgipfels in Berlin untersucht (sog. Umrüstfall).

Entsprechend dem Antrag des Landes Baden-Württemberg im Bundesrat wurde unterstellt, dass nur Fahrzeuge ab einer Schadstoffklasse EURO-6/VI Diesel und EURO-3/III Benzin eine blaue Plakette erhalten. Dies würde auch den in Stuttgart geplanten Fahrverboten entsprechen. Um die Effekte allein dieser Maßnahmen aufzuzeigen, wurden Fahrverhalten, Fahrzeugtyp sowie Verkehr konstant angenommen. Von den Ergebnissen des Nationalen Forums Diesel wurden die angekündigten Software-Updates an 50 Prozent der Euro-5- und Euro-6-Diesel-Pkw mit einer Minderung der NO_x-Emissionen um 30 Prozent berücksichtigt.

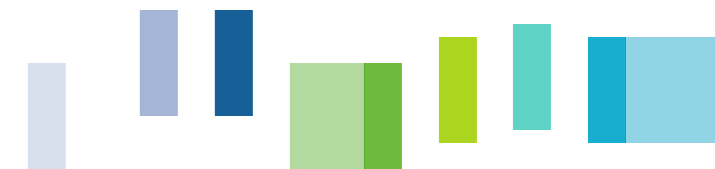
Neben dem Gutachten hat die IHK Berlin einen auf die Problematik zugeschnittenen Online-Fragebogen entwickelt und über einen Zeitraum von drei Monaten die Berliner Wirtschaft befragt. Bei dieser Umfrage erhielten wir Rückmeldungen von mehr als 400 Mitgliedsunternehmen⁴. Daraus konnten Erkenntnisse zu Branchen, Betriebsgrößen, Betroffenheit, Finanzierung, Fahrzeugalter sowie zu Alternativen gewonnen werden.

² Vgl. Durchführung der Kennzeichenerfassung Berlin 2015, Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co. KG.

³ Vgl. Nachgutachten zur blauen Plakette in Berlin, Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co. KG, August 2017.

⁴ Vgl. IHK-Online-Umfrage 2017: www.ihk-berlin.de/umfrage-blaue-plakette.

¹ Vgl. Gutachten zur blauen Plakette in Berlin, Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co. KG, Juni 2017.



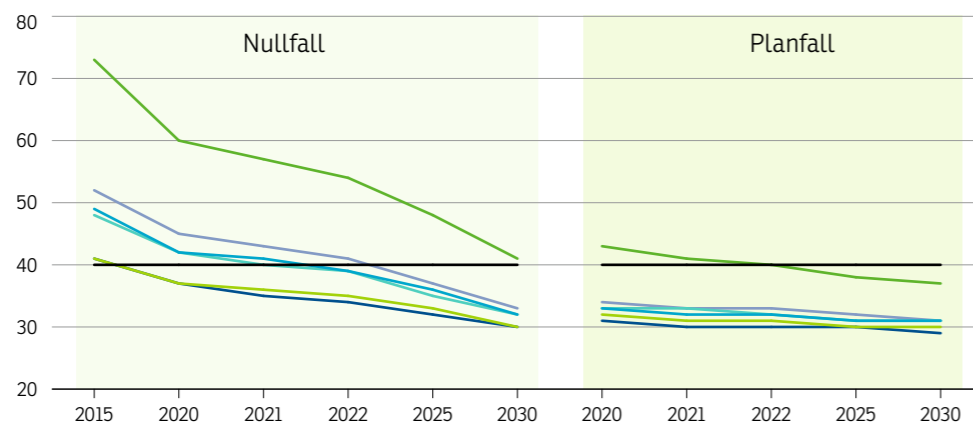
ERGEBNISSE

In der folgenden Abbildung sind zu erwartende Immissionswerte in den untersuchten Straßen sowie die verwendeten Daten zur Verkehrsdichte und Verkehrssituation dargestellt. Zu den prognostizierten Immissionswerten ist festzustellen, dass

- die NO₂-Messwerte an allen Straßen bereits ohne zusätzliche Maßnahmen in den nächsten Jahren abhängig vom Ausgangswert im unterschiedlichen Maße sinken,
- die NO₂-Messwerte an fast allen Messstationen (Ausnahme Leipziger Straße) schon 2020 unter bzw. nur geringfügig über dem Grenzwert liegen,
- die Softwareupdates bis 2020 einen Effekt in Berlin haben – wenn auch nur geringfügig,
- das Unterschreiten des NO₂-Grenzwertes im Sonderfall Leipziger Straße selbst mit Plakette und Fahrverboten bis 2020 nicht erreicht würde.

Jahresmittelwerte (JMW) der NO₂-Konzentrationen in den betrachteten Straßenabschnitten

NO₂ – JMW in µg/m³ – alle Werte nach HBEFA 3.2, außer „Nullfall 2020“ und „Umrüstfall 2020“ nach HBEFA 3.3



Quelle: Gutachten Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co. KG, S. 44 (Abb. 20), Nachgutachten Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co. KG, S. 15 (Abb. 8)

	2015	2020	2021	2022	2025	2030	2020	2021	2022	2025	2030
Alt Biesdorf	41	37 (36)*	36	35	33	30	32	31	31	30	30
Frankfurter Allee	41	37 (37)*	35	34	32	30	31	30	30	30	29
Leipziger Straße	73	60 (58)*	57	54	48	41	43	41	40	38	37
Mariendorfer Damm	49	42 (42)*	41	39	36	32	33	32	32	31	31
Schildhornstraße	48	42 (41)*	40	39	35	32	33	33	32	31	31
Silbersteinstraße	52	45 (44)*	43	41	37	33	34	33	33	32	31
Grenzwert	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40

* Umrüstfall

5 Der Effekt fällt in Berlin im Vergleich zu anderen Städten geringer aus, da hier ein deutlich niedrigerer Fahrleistungsanteil von Diesel-Pkw der Euro-5- und Euro-6-Schadstoffklasse vorherrscht.

	Alt-Biesdorf	Frankfurter Allee	Leipziger Straße	Mariendorfer Damm	Schildhornstraße	Silbersteinstraße
DTV*	60.789	49.539	49.044	47.432	40.487	13.892
davon:						
Leichte Nutzfahrzeuge	4.742	6.473	3.874	3.605	3.830	1.125
Personenkraftwagen	53.555	41.435	43.257	41.693	35.328	12.225
Linienbusse	58	52	236	637	421	147
Reisebusse	2	68	402	27	33	117
Schwere Nutzfahrzeuge	2.432	1.511	1.275	1.470	875	278
Verkehrssituation	Agglo/Fern-Str-City/50/dicht	Agglo/Fern-Str-City/50/gesättigt	Agglo/Fern-Str-City/50/gesättigt	Agglo/Fern-Str-City/50/gesättigt	Agglo/Fern-Str-City/50/gesättigt	Agglo/Fern-Str-City/50/gesättigt
Stop&Go-Verkehrssituation	Agglo/Fern-Str-City/50/stop+go	Agglo/Fern-Str-City/50/stop+go	Agglo/Fern-Str-City/50/stop+go	Agglo/Fern-Str-City/50/stop+go	Agglo/Fern-Str-City/50/stop+go	Agglo/Fern-Str-City/50/stop+go
Stgo-Anteil	18,61%	9,21%	25,50%	3,90%	15,92%	2,00%
Längsneigung	+/-0%	+/-0%	+/-0%	+/-0%	+/-0%	+/-0%

* Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke

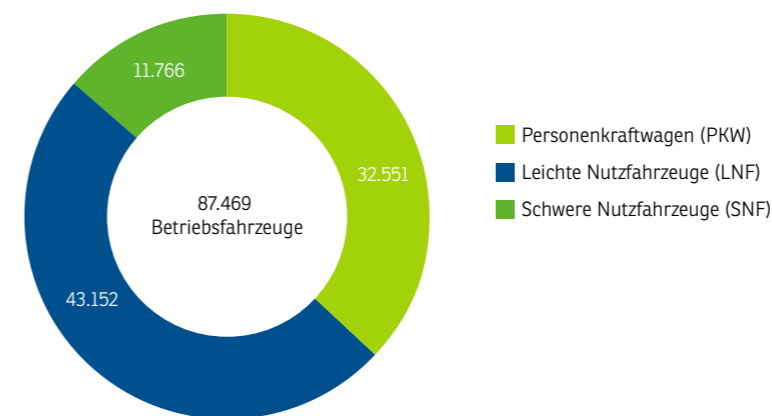
Quelle: Gutachten Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co. KG, S. 33 (Tabelle 1)

Zur Betroffenheit der Unternehmen ist festzustellen, dass

- Unternehmen der Berliner Wirtschaft aus einer verschärften Umweltzone im Jahr 2020 rund 240 Millionen Euro Kosten für die Erneuerung ihrer Fahrzeuge entstünden, Busse und auswärtige Fahrzeuge dabei nicht berücksichtigt,
- rund die Hälfte der befragten Unternehmen eine Einschränkung ihrer Geschäftstätigkeit bis hin zu deren Aufgabe befürchten,
- sich ein Viertel der befragten Unternehmen einen Umstieg auf Elektrofahrzeuge vorstellen könnte.

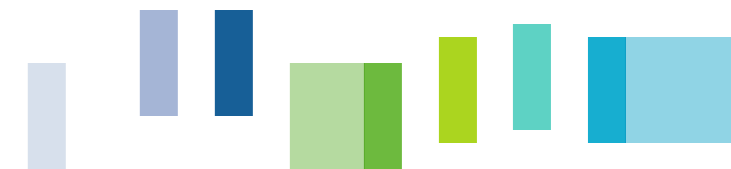
Betroffenheit 2020

Gewerblicher Anteil an der Gesamtbetroffenheit



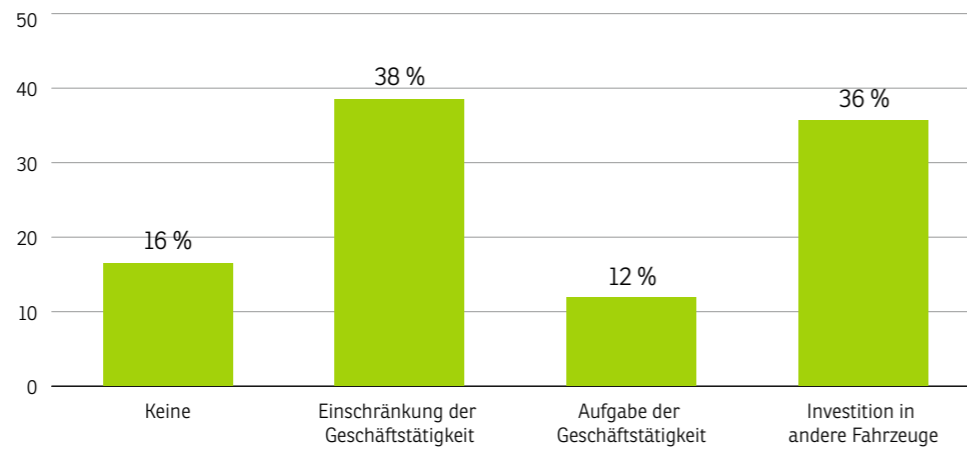
236 Millionen Euro
Investitionskosten

Quelle: Gutachten Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co. KG, S. 59, S. 64



Auswirkung auf die Geschäftstätigkeit

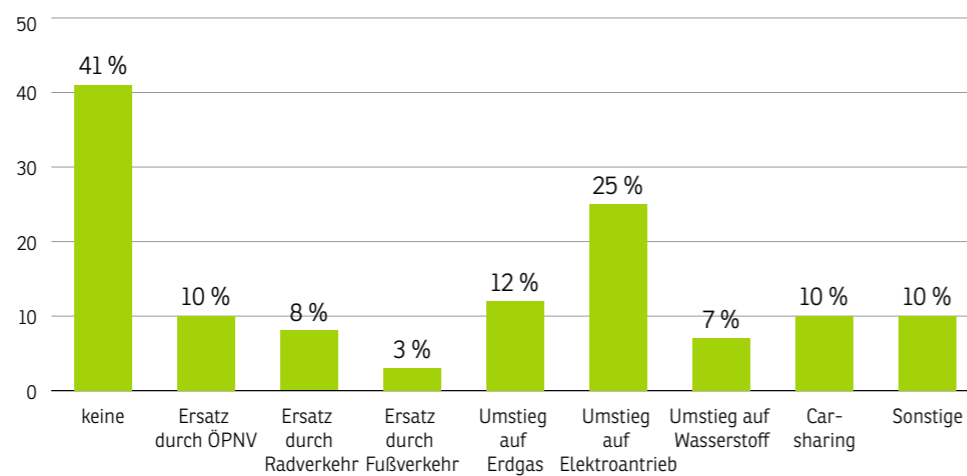
Antworten auf die Frage: „Welche Konsequenzen hätte es für Ihr Unternehmen, wenn zum 1.1.2020 die Berliner Umweltzone für Fahrzeuge ohne blaue Plakette gesperrt würde?“ (Doppelantworten möglich)



Quelle: IHK-Onlineumfrage 2017

Alternative Mobilitätsarten

Antworten auf die Frage: „Welche alternativen Mobilitätsarten wären für Ihr Unternehmen wirtschaftlich darstellbar?“ (Doppelantworten möglich)



Quelle: IHK-Onlineumfrage 2017

IHK-BEWERTUNG

Nach Einschätzung der IHK Berlin ist die Einführung von Fahrverboten zur Einhaltung der europäischen Luftqualitätsstandards angesichts der Ergebnisse des Gutachtens und der Umfrage nicht notwendig. Das Gutachten belegt, dass die Schadstoffbelastung in Berlin durch die regelmäßige Flottenerneuerung sukzessive sinkt und der Grenzwert bis 2023 auch ohne diese Maßnahme eingehalten werden kann. Diesen errechneten Trend bestätigen die neuen Messwerte aus dem Jahr 2016⁶. Um den Grenzwert bereits 2020 in der ganzen Stadt einzuhalten, müssen standortspezifische Maßnahmenbündel, wie eine intelligente Verkehrslenkung geplant und umgesetzt werden.

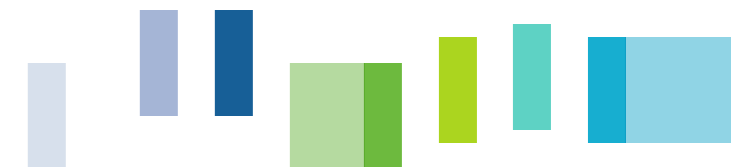
Für den Fall der Einführung einer „Blauen Plakette“ mit Fahrverboten für Diesel-Kfz bis Euro 5/V und Benzin-Kfz bis Euro 2/II werden im Gutachten zwar deutliche NO₂-Minde- rungspotenziale aufgezeigt. Diesen stehen jedoch unverhältnismäßig hohe Kosten für Fahrzeughalter in Höhe von 236 Millionen Euro in den gewerblichen Fuhrpark gegen- über. Darin sind die mit rund 200.000 mehr als doppelt so vielen Privatfahrzeuge noch nicht berücksichtigt. Die Hauptstadt sollte sich deshalb zunächst auf die Optimierung des Verkehrs insgesamt konzentrieren.

Aufgrund des vergleichsweise sehr geringeren Anteils der betroffenen Euro-5- und Euro-6-Diesel-Pkw am Berliner Verkehrsauskommen werden Software-Updates in Berlin aller- dings nur geringe zusätzliche Verbesserungen bewirken können. Noch nicht berücksichtigt sind die Auswirkungen von Sonderrabatten und freiwillig veränderten Kaufentscheidungen der Kunden. Sie werden sich zusätzlich positiv auf die Schadstoffminderung auswirken.

FORDERUNGEN AN DIE POLITIK

Berlin kann auf den motorisierten gewerblichen Dienstleistungs- und Lieferverkehr nicht verzichten. Aus Sicht der Wirtschaft muss der Fokus auf verkehrs- und umweltpolitischen Maßnahmen liegen, die die Luftqualität in heute belasteten Straßen verbessern und gleichzeitig den wirtschaftlich notwendigen Verkehr auf der Straße sichern. Dazu gehören die Ausweitung der Elektromobilität, die Nachrüstung von Bussen und des öffentlichen Fuhrparks, die Stärkung von ÖPNV und Fahrrad sowie die Nutzung digitaler Leitsysteme.

⁶ Vgl. Luftgütemessdaten 2016, Jahresbericht 2016 der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Juli 2017.



DIE IHK BERLIN FORDERT VON DER BERLINER POLITIK KURZFRISTIG FOLGENDE MASSNAHMEN UMZUSETZEN:

■ Verantwortung übernehmen und zügig in den eigenen Fuhrpark investieren

Berlin muss die im Koalitionsvertrag vereinbarten Investitionen in einen emissionsarmen landeseigenen Fuhrpark zeitnah umsetzen. Dafür bieten die auf Bundesebene vereinbarten Förderprogramme jetzt die Chance. Zudem müssen zusätzliche Mittel zur Modernisierung der Linienbusflotte bereitgestellt werden. Die BVG hat rund 30% Euro-V-Linienbusse in ihrer Flotte, deren Ausstoß ein Vielfaches der Euro-VI-Busse beträgt. Diese sollten bis 2020 durch Euro-VI-Busse oder Elektro-Busse ersetzt werden. Die modernsten und saubersten Busse müssen von nun an jeweils auf den höchstbelasteten Straßenabschnitten eingesetzt werden.

■ Möglichkeiten smarter Verkehrssteuerung ausschöpfen

Ein unnötiger Teil des Schadstoffausstoßes resultiert aus Stop-and-go-Verkehr. Im Vergleich dazu stoßen durchfahrende Fahrzeuge nur halb soviel Stickoxid aus. Mit Investitionen in moderne Ampeltechnik und Grüne Wellen in den hochbelasteten Abschnitten kann Berlin dies vermindern. Der Straßenverkehr muss durch eine intelligente Verkehrssteuerung bei Ampeln, Parkplätzen und Ladenzonen optimiert werden, auch mittels Bevorrechtigung des ÖPNV. Dagegen sind Tempo-30-Strecken auf Hauptverkehrsstraßen hinsichtlich ihrer Effekte auf Luftschadstoffe unter Verkehrsexperten umstritten. Sie sind nur im Einzelfall und mit einer Verstärkung des Verkehrsflusses umzusetzen.

■ Elektromobilität und alternative Antriebe stärker fördern

Berlin muss dringend die Ladeinfrastruktur ausbauen und innovative Mobilitätsformen bevorzugen, um den steigenden Trend fortzuführen. Als Ergebnis des Dieselpipfels steht nun u.a. ein Fond für nachhaltige Mobilität mit 1 Milliarde Euro zur Verfügung. Den sollte Berlin auch dazu nutzen! Dazu sollten E-Warenlieferungen schon vor 6 Uhr morgens ermöglicht, auf Parkgebühren für E-Kfz verzichtet, ein neues Förderprogramm „Umwelttaxis“ initiiert werden. Gerade Taxis mit Elektroantrieb oder auch mit Erdgas statt Dieselantrieb könnten sich schnell positiv auswirken. Das Potenzial ist hier besonders hoch: Zwei von drei Hauptstadt-Taxis haben einen Dieselmotor.

■ Spezielle Konzepte für kritische Abschnitte erarbeiten

Um auch an kritischen Straßenabschnitten den Grenzwert einzuhalten, sind speziell für diese passgenaue Maßnahmen zu planen und lokal umzusetzen. Das könnte z.B. die Silbersteinstraße betreffen, wenn die erwarteten positiven Effekte von Sonderrabatten und freiwillig veränderten Kaufentscheidungen nicht ausreichend groß sein sollten.

Ein besonderer Fall ist die Leipziger Straße mit einem NO_2 -Messwert von $73 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahr 2015. Selbst Fahrverbote würden hier das Problem nicht lösen können. Dagegen werden konkret die von der IHK Berlin seit Langem geforderte Verlängerung der Stadtautobahn A100 und die Erweiterung der U-Bahnlinie U5 helfen. Vor allem der 2018 beginnende Umbau am Molkenmarkt wird die Straßenverkehrsbelastung senken. Aus den für diesen Umbau von der Senatsverkehrsverwaltung erarbeiteten Verkehrsunterlagen folgt für die Leipziger Straße ein Verkehrsrückgang um rund 14 Prozent, der dort spürbar die NO_2 -Konzentration mindern wird. Mit maßgeschneiderten Zusatzmaßnahmen zu Verkehrsflusssteuerung kann dann auch hier der Grenzwert eingehalten werden.

DIE IHK BERLIN FORDERT VON DER BERLINER POLITIK DARÜBER HINAUS DIE UMSETZUNG FOLGENDER DAUERHAFTER MASSNAHMEN:

■ Umweltverbund in Berlin ausbauen, insbesondere auch in Stadtrandlagen

Berlin will und muss den Umweltverbund stärken. Die Verlagerung von Straßenverkehr auf andere Verkehrsmittel würde die Straßen entlasten, auch zu Gunsten des notwendigen Wirtschaftsverkehrs. Neben dem Ausbau von ÖPNV, Radverkehrswegen und Park & Ride können zudem monetäre Anreize zu einem Wechsel in den ÖPNV führen. Die vom Land Berlin ohnehin vorgesehenen neuen Radverkehrsanlagen und Verbesserungen des ÖPNV-Angebots müssen prioritär auf die hochbelasteten Problempunkte ausgerichtet werden.

■ Straßen- und Verkehrsprojekte und Konzepte zügig umsetzen

Berlin muss seine Infrastruktur erhalten, Straßen- und Brücken sanieren, aber zwingend auch veränderte und neue Verkehrsmöglichkeiten anbieten. Bauprojekte wie die Weiterführung der A100 werden Innenstadtbereiche entlasten. Der Lückenschluss der U-Bahnlinie U5 wird die Berliner Zentren besser verbinden und Individualverkehr verlagern, wie auch die künftige S21. Zudem könnten mit einer Lkw-Routensteuerung gezielt Belastungsschwerpunkte umfahren werden. Mit der überfälligen Einführung einer effektiven Baustellenkoordination könnten Staus und Wartezeiten weiter vermindert werden.

■ Bauen, Mobilität und Luftqualität enger mit der Stadtplanung verzahnen

Berlin muss mit Blick auf die zunehmende Verdichtung den Aspekt der Luftqualität auch in der Bebauungsplanung stärker berücksichtigen. Dies belegt der Vergleich zwischen der engen Leipziger Straße und der breiten Straße Alt-Biesdorf, wo der NO_2 -Grenzwert trotz deutlich höherer Verkehrsstärke eher eingehalten werden kann.

IMPRESSUM

Herausgeber

IHK Berlin
Stadtentwicklung & Internationale Märkte
Fasanenstraße 85
10623 Berlin
Telefon: +49 30 31510-0
Telefax: +49 30 31510-166
E-Mail: service@berlin.ihk.de
www.ihk-berlin.de

Titelbild

© andresr – istockphoto.com

Stand

Oktober 2017

