

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Harald Laatsch (AfD)

vom 01. März 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 06. März 2018)

zum Thema:

PKW Zulassungen in Berlin

und **Antwort** vom 15. März 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 19. Mrz. 2018)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Harald Laatsch (AfD)
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/13659
vom 1. März 2018
über PKW Zulassungen in Berlin

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

Frage 1:

Wie viele PKW sind in Berlin aktuell zugelassen?
Aufschlüsselung nach Antriebsart (Diesel-, Benzin-, Hybrid-, LPG-, CNG-, Elektromotor)

Antwort zu 1:

Die zum Stichtag 28.02.2018 in Berlin zugelassenen 1.195.149 PKW teilen sich in die nachstehenden Antriebsarten auf:

Benzin	Diesel	Flüssiggas (LPG) (inkl. bivalent)	Erdgas (CNG) (inkl. bivalent)	Elektro	Hybrid	Sonstige	PKW Gesamt
856.846	309.048	13.783	2.966	1.668	10.451	387	1.195.149

Frage 2:

In welche Abgasnormen (Schadstoffklasse Euro 1 bis 6) teilen sich die zugelassenen PKW je nach Antriebsart anteilmäßig auf?

Antwort zu 2:

Die zugelassenen PKW teilen sich in die nachstehenden Schadstoffklassen auf:

Schadstoffklasse	Anzahl der PKW
Euro 1	14.046
Euro 2	95.372
Euro 3	113.808
Euro 4	362.835
Euro 5	311.237
Euro 6	264.686

Die restlichen PKW (vgl. Antwort zu Frage 1) können nicht zugeordnet werden, da sie entweder als Oldtimer verzeichnet sind oder die Emissionsklasse nicht bekannt/erfasst ist.

Die Zuordnung der Schadstoffklassen zu den PKW je nach Antriebsart kann nicht ohne weiteres aus dem örtlichen Fahrzeugregister ausgewertet werden, da keine entsprechenden Datenbankbefehle zur Verfügung. Eine solche Auswertung kann ggf. durch das Kraftfahrt-Bundesamt auf der Grundlage des dort geführten Zentralen Fahrzeugregisters (ZFZR) erstellt werden.

Frage 3:

Wie viele Neuzulassungen wurden im Jahr 2017 erteilt? (Aufschlüsselung nach Antriebsart und Abgasnorm)

Antwort zu 3:

Im Jahr 2017 wurden bei der Zulassungsbehörde Berlin insgesamt 105.780 Neuzulassungen registriert. Eine Aufschlüsselung nach Antriebsart und Abgasnorm kann nicht ohne weiteres anhand des örtlichen Fahrzeugregisters erfolgen, da keine entsprechenden Datenbankbefehle zur Verfügung stehen. Eine ergänzende Auswertung kann ggf. durch das Kraftfahrt-Bundesamt auf der Grundlage des dort geführten Zentralen Fahrzeugregisters (ZFZR) erfolgen (vgl. Antwort zu Frage 2).

Frage 4:

Wie hat sich die Emission NO_x, durch PKW, seit dem Jahr 2000 (wenn frühere Daten verfügbar, dann auch früher) entwickelt?

Antwort zu 4:

Die Emissionen des Straßenverkehrs werden mit den Emissionsfaktoren des Handbuchs für Emissionsfaktoren (HBEFA) für Deutschland berechnet.

Die Entwicklung der Emissionsfaktoren des HBEFA von 1995 bis 2020 ist unter Berücksichtigung der durchschnittlichen Pkw-Flottenzusammensetzung in Deutschland in der folgenden Tabelle 1 zusammengestellt. Es werden die Emissionsfaktoren für NO_x (als Summe von Stickstoffmonoxid NO und Stickstoffdioxid NO₂) und separat für NO₂ gezeigt. Im Zeitraum von 1995 bis 2015 sank der NO_x-Ausstoß eines durchschnittlichen Otto-Pkw um 87 %. Dagegen stieg die NO_x-Emission von Diesel-Pkw um 23 % an. Aufgrund der gestiegenen NO_x-Emission von Diesel-Pkw und dem gleichzeitig gestiegenen Anteil der Diesel-Pkw sank die NO_x-Emission eines durchschnittlichen Pkw in Deutschland nur um 38 %.

In Berlin ist der Anteil der Diesel-Pkw im Straßenverkehr etwas niedriger als in der deutschlandweiten Flotte mit Anteilen von ca. 11 % im Jahr 1995, 29 % im Jahr 2010 und 36 % im Jahr 2015. Damit ergeben sich für diese Jahre mittlere Pkw-Emissionsfaktoren von 0,689 g/km (für 1995), 0,324 g/km (für 2010) und 0,340 g/km (für 2015). Die NO_x-Emission von Pkw pro Kilometer ist damit in den letzten Jahren wieder leicht angestiegen.

NO₂ ist der Luftschadstoff, für den aufgrund der höheren gesundheitsschädigenden Wirkung die Luftqualitätsgrenzwerte festgelegt wurden. Der erkennbare Anstieg der NO₂-Emissionen der Dieselfahrzeuge trägt direkt zu den gemessenen NO₂-Konzentrationen in Straßenschluchten bei. Das zusätzlich emittierte NO muss zunächst in der Atmosphäre in NO₂ umgewandelt werden. Dieser Prozess benötigt Zeit, so dass nur ein Teil des in einer Straße freigesetzten NO zur lokalen NO₂-Zusatzbelastung an Hauptverkehrsstraßen beiträgt. Dies ist bei der Bewertung von Emissionsangaben zu berücksichtigen. Die angestiegenen NO₂-Emissionen durch Diesel-Pkw sind ein wichtiger Grund, warum die Messwerte für NO₂ an Straßen nicht im gleichen Maße gesunken sind, wie der Ausstoß von NO_x.

Tabelle 1:

Entwicklung der durchschnittlichen NO_x- und NO₂-Emissionsfaktoren von Pkw in Deutschland gemäß Handbuch für Emissionsfaktoren Version 3.3 (Emissionsfaktoren gewichtet nach Anteilen der Emissionsnormen an der jeweiligen Flotte)

Schadstoff	Antrieb	Emissionsfaktor in g/km, Diesel-Pkw-Anteil in %				
		1995	2000	2005	2010	2015
NO _x	Otto-Pkw	0,696	0,453	0,321	0,169	0,091
	Diesel-Pkw	0,635	0,681	0,705	0,705	0,784
	Anteil Diesel-Pkw	18%	21%	33%	41%	49%
	mittlerer Pkw-Emissionsfaktor (Deutschland)	0,688	0,500	0,449	0,389	0,430
NO ₂	Otto-Pkw	0,035	0,023	0,016	0,008	0,005
	Diesel-Pkw	0,052	0,075	0,198	0,271	0,286
	mittlerer Pkw-Emissionsfaktor (Deutschland)	0,038	0,033	0,077	0,116	0,142

Für die langjährige Entwicklung der Stickoxidemissionen, d.h. unter Berücksichtigung von Fahrleistungen und näheren Angaben zur Verkehrsqualität liegen als Zeitreihe nur die folgenden Daten (Tabelle 2) für den gesamten Straßenverkehr vor.

Tabelle 2:

Entwicklung der Stickstoffoxidemissionen des gesamten Kfz-Verkehrs in Berlin

Jahr	1989	1994	2002	2005	2009	2015
NO _x Kfz-Verkehr	20.034 t/a	18.944 t/a	10.590 t/a	9.032 t/a	7.613 t/a	7.077 t/a

Diese Daten sind veröffentlicht im Umweltatlas unter:

http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/e_text/k312.pdf

Die Daten wurden mit unterschiedlichen Versionen des Handbuchs berechnet. Bei einer Nachberechnung mit der neuesten Version des HBEFA können sich andere Werte ergeben. Eine solche Nachberechnung ist jedoch nicht möglich, da die notwendigen Eingangsdaten nicht mehr vollständig vorliegen.

Berlin, den 15.03.2018

In Vertretung

Jens-Holger Kirchner

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz