

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Marcel Luthe (FDP)

vom 10. Oktober 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 12. Oktober 2018)

zum Thema:

Sogenannte "Deutsche Umwelthilfe" e.V.

und **Antwort** vom 29. Oktober 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 31. Okt. 2018)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Marcel Luthé (FDP)
über

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

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/16708
vom 10. Oktober 2018
über Sogenannte „Deutsche Umwelthilfe“ e. V.

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die Bezirksämter von Berlin, die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) und die Berliner Stadtreinigungsbetriebe (BSR) um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

In welcher Form kooperierte oder arbeitete der Berliner Senat mit dem "Deutsche Umwelthilfe e.V." oder dessen Regionalgruppen seit dem Jahr 2008 zusammen?

Frage 2:

Welche Veranstaltungen des "Deutsche Umwelthilfe e.V." oder dessen Regionalgruppen hat das Land Berlin ab dem Jahr 2008 jeweils wie unterstützt?

Antwort zu 1 und 2:

Mitarbeiter der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz haben auf verschiedenen Veranstaltungen, die von dem Deutschen Umwelthilfe e. V. organisiert wurden, vorgetragen.

Im Übrigen wird auf die Antworten 1 und 3 zur Schriftlichen Anfrage vom 09.04.2018, Drucksache 18/13990, verwiesen.

Frage 3:

Erhalten oder erhielten ab dem Jahr 2008 der "Deutsche Umwelthilfe e.V." oder dessen Regionalgruppen vom Land Berlin Projektfördermittel? Wenn ja, wie hoch sind diese ab dem Jahr 2008 gewesen und seit wann wurden sie geleistet?

Antwort zu 3:

Der „Deutsche Umwelthilfe e. V.“ und dessen Regionalgruppen haben vom Land Berlin keine Projektfördermittel erhalten. Es wird auf die Antwort 2 zur Schriftlichen Anfrage vom 09.04.2018, Drucksache 18/13990, verwiesen.

Frage 4:

Was unternimmt die Senatsverwaltung für Verbraucherschutz, um das Grundrecht auf Eigentum derjenigen Bürger zu schützen, die ein Diesel-Kraftfahrzeug der Emissionsklassen EURO 1 bis 5 im Eigentum haben?

Antwort zu 4:

Der Senat geht davon aus, dass der Fragesteller auf das Urteil der Verwaltungsgerichts Berlin vom 9. Oktober 2018 (VG 10 K 207.16) anspielt mit der Entscheidung, für die in Rede stehenden Dieselfahrzeuge streckenbezogene Fahrverbote zu verhängen, und teilt mit: Nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts wird in das Grundrecht auf Eigentum der Bürger mit einem Dieselfahrzeug der Abgasnormstufen Euro 1 bis 5 durch streckenbezogene Fahrverbote nicht eingegriffen. Nach den Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts vom 27. Februar 2018 (Az.: 7 C 26.16 und 7 C 30.17) stellt die Einschränkung der Nutzungsmöglichkeiten eines Kraftfahrzeugs durch ein örtlich begrenztes Fahrverbot eine vom jeweiligen Eigentümer entschädigungslos hinzunehmende Inhaltsbestimmung des Eigentums im Sinne des Artikel 14 Absatz 1 Satz 2 des Grundgesetzes (GG) dar. Streckenbezogene Fahrverbote, so das Bundesverwaltungsgericht, gehen „ihrer Intensität nach nicht über sonstige straßenverkehrsrechtlich begründete Durchfahrts- und Halteverbote hinaus, mit denen Autofahrende und Anwohnende stets rechnen und die sie grundsätzlich hinnehmen müssen. (...) Eine uneingeschränkte Anfahrtsmöglichkeit zu einem Grundstück ‚bis unmittelbar vor die Haustür‘ gehört in städtischen Ballungsgebieten nicht zum Kernbereich des Anliegergebrauchs“.

Das Bundesverwaltungsgericht hat in den oben genannten Urteilen überdies festgestellt, dass der „im Rahmen des Art. 14 GG verankerte Bestandschutz des Eigentums verlangt, im Rahmen des Möglichen vorrangig eigentumsbelastende Regelungen ohne kompensatorische Ausgleichszahlungen verhältnismäßig auszugestalten“. Zur Wahrung der Verhältnismäßigkeit von Fahrverboten wird daher von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz geprüft, welche Ausnahmeregelungen, z. B. für Handwerker und Anwohner, erforderlich sind, um etwaigen Sondersituationen gerecht zu werden.

Das Land Berlin hat sich, da der Schutz der Verbraucherinnen und Verbraucher vor wirtschaftlichen Schäden vorrangig durch Bundesrecht geregelt wird, im Bundesrat mehrfach und mit Erfolg dafür eingesetzt, dass die Automobilhersteller gemäß dem

Verursacher-Prinzip zu einer Hardware-Nachrüstung auf deren Kosten von in Deutschland zugelassenen Dieselfahrzeugen der Abgasnormstufe Euro 5 verpflichtet werden. Durch die notwendigen Hardware-Nachrüstungen würden die Verbraucherinnen und Verbraucher geschützt, die sich im guten Glauben an ein umweltfreundliches Antriebssystem ein Diesel-Auto gekauft haben und denen nun ein starker Wertverlust ihres Autos und mögliche Fahrverbote drohen. Der Senat begrüßt daher, dass der Bundesrat inzwischen eine entsprechende Entschließung gefasst hat und an die Bundesregierung appelliert, die Hersteller in die Pflicht zu nehmen. Der Senat sieht nach wie vor hierin die einzige und effektive Möglichkeit, die Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger ebenso zu schützen, wie die Dieselbesitzerinnen und -besitzer.

Frage 5:

Mit welchem Gesamtschaden für die Bürger aus dem Wertverlust der Fahrzeuge rechnet der Senat bei seinen Erwägungen, ob er gegen die erstinstanzliche Entscheidung des Verwaltungsgerichts Rechtsmittel einlegen wird?

Antwort zu 5:

Ob Rechtsmittel gegen die Entscheidung des Verwaltungsgerichts Berlin vom 9. Oktober 2018 (VG 10 K 207.16) eingelegt werden, kann erst erwogen werden, wenn vom Verwaltungsgericht schriftlich abgefasste Entscheidungsgründe vorliegen und ausgewertet werden können. Das Urteil liegt noch nicht in schriftlicher Form vor.

Im Übrigen ist der Wertverlust von Dieselfahrzeugen seit geraumer Zeit zu verzeichnen und nicht ursächlich mit dem Berliner Urteil in einen direkten Zusammenhang zu bringen. Er steht im Zusammenhang mit dem Bekanntwerden und Ausbreiten der Abgasaffäre wegen von Fahrzeugherstellern manipulierter Software und der oben genannten richtungsweisenden höchstrichterlichen Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts vom Februar 2018.

Frage 6:

Sofern die Entscheidung des Verwaltungsgerichts durch Zuwarten des Senats rechtskräftig würde, wären etwaige "Fahrverbote" kurzfristig umzusetzen. Wie stellt der Senat sicher, dass sämtliche Fahrzeuge der Polizei und Feuerwehr sowie der BVG und BSR (vgl. Drucksachen 18/13053, 18/13054, 18/13705 und 18/13709) die die notwendige Emissionsklasse nicht erreichen, bis zum 01.08.2019 ausgetauscht werden?

Frage 7:

Welcher Gesamtaufwand entstünde bei einem vollständigen Austausch aller Fahrzeuge der Polizei und Feuerwehr sowie der BVG und BSR, die aktuell die Emissionsklassen EURO 1 bis 5 aufweisen?

Antwort zu 6 und 7:

Fahrzeuge der Polizei und der Feuerwehr werden im Rahmen der vom Parlament gebilligten Haushalts- und Investitionsmittel beschafft bzw. ausgetauscht und dabei wird, soweit Alternativen für Fahrzeuge der Polizei und der Feuerwehr auf dem Fahrzeugmarkt zur Verfügung stehen, die der notwendigen Emissionsklasse entsprechen, auf diese zurückgegriffen.

Derzeit stehen jedoch alternative Spezialfahrzeuge nicht in dem erforderlichen Umfang auf dem Fahrzeugmarkt zur Verfügung bzw. wäre ein Austausch entsprechend der zur Verfügung stehenden Investitionsmittel nicht möglich.

Der Senat geht davon aus, dass daher Einsatzfahrzeuge der Polizei und der Feuerwehr von einer Ausnahmeregelung erfasst werden.

Ein theoretischer Austausch aller Fahrzeuge der Abgasnormstufe Euro 0 bis Euro 5 würde einen dreistelligen Millionenbetrag im mittleren Bereich bei Polizei und Feuerwehr erfordern.

Nach Auskunft der Berliner Stadtreinigungsbetriebe (BSR) setzen diese seit vielen Jahren ein kontinuierliches Beschaffungsprogramm zum Austauschen der Fahrzeuge um. Kaum ein Fahrzeug habe noch einen geringeren Abgasstandard als Euro 5. Allein in diesem Jahr würden 40 Müllfahrzeuge ausgetauscht werden. Die Möglichkeit alle Fahrzeuge, die noch nicht Euro 5-Standard haben, auf einmal auszutauschen, bestehe nicht. Aus diesem Grund beschäftigten sich die BSR mit Möglichkeiten der Nachrüstung von Fahrzeugen der Abgasnorm Euro 5. Die BSR sind mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz im Gespräch über entsprechende Fördermöglichkeiten. Eine Auskunft zu den Kosten kann derzeit nicht getroffen werden.

Nach Auskunft der Berliner Verkehrsbetriebe werden durch sie derzeit noch Fahrzeuge umgerüstet, d. h. mit einem SCR-Kat ausgestattet, weshalb eine abschließende Summe zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht genannt werden könne.

Frage 8:

Auf welcher wissenschaftlichen Grundlage nimmt der Senat an, die Verteilung von Kraftfahrzeugen bestimmter Emissionsklassen auf das Stadt- oder auch Bundesgebiet habe Auswirkungen auf das Klima?

Antwort zu 8:

Vom Senat wurde nicht behauptet, dass die Verteilung von Kraftfahrzeugen bestimmter Emissionsklassen auf das Stadt- oder Bundesgebiet Auswirkungen auf das Klima hat. Der Senat ist jedoch der Auffassung, dass die Anzahl der Kraftfahrzeuge im Stadt- und Bundesgebiet und damit die Höhe der Gesamtimmissionen insbesondere an CO₂ Auswirkungen auf das Klima haben.

Frage 9:

Sind nach Auffassung des Senats Fahrzeuge mit einem H-Kennzeichen ebenfalls von der Entscheidung des Verwaltungsgerichts betroffen, wenn diese rechtskräftig würde? Falls nein, wie viele Fahrzeuge im Sinne der Frage zu 6) könnten bis zum 01.08.2019 ein solches Kennzeichen erhalten?

Antwort zu 9:

Bei der Anordnung streckenbezogener Diesel-Fahrverbote sind Fahrzeuge mit H-Kennzeichen ebenfalls betroffen.

Berlin, den 29.10.2018

In Vertretung

Stefan Tidow
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz