

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Dr. Stefan Taschner und Georg P. Kössler (GRÜNE)

vom 01. Februar 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 02. Februar 2018)

zum Thema:

Saubere Luft auf sicheren Straßen

und **Antwort** vom 15. Februar 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 21. Feb. 2018)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Dr. Stefan Taschner (Grüne)
Herrn Abgeordneten Georg P. Kössler (Grüne)
über

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

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/13370
vom 01.02.2018
über Saubere Luft auf sicheren Straßen

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

Frage 1:

Auf welcher Datengrundlage und nach welchen Kriterien bestimmt der Senat „besonders belastete Gebiete“?

Antwort zu 1:

Als besonders belastete Gebiete werden Straßenabschnitte bezeichnet, an denen die Stickstoffdioxid (NO₂)-Jahresmittelwerte über dem in der 39. Bundesimmissionschutzverordnung (BImSchV), § 3, Abs. 2, zum Schutz der menschlichen Gesundheit festgesetzten Grenzwert von 40 µg/m³ liegen. Die Datengrundlage hierfür bilden die im Berliner Luftgütemessnetz (BLUME) gemessenen und die für ca. 1.125 km Hauptverkehrsstraßen mit einem Straßenschluchtmodell berechneten NO₂-Jahresmittelwerte. Die aktuellen Simulationsrechnungen für das Hauptverkehrsstraßennetz in Berlin, die im Auftrag der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz durchgeführt wurden, wurden auf Grundlage der neuesten Daten zum Verkehrsaufkommen, zur Stauhäufigkeit, zu den Anteilen der verschiedenen Fahrzeugtypen und deren Schadstoffausstoß erstellt. Außerdem wurden alle aktuell verfügbaren Informationen über die erhöhten realen Fahremissionen von Diesel-Kfz berücksichtigt.

Frage 2:

Wie groß ist voraussichtlich nach Kenntnis des Senats der Anteil der „besonders belasteten Gebiete“ am gesamten Berliner Straßennetz? Bitte um Angabe in % der Gesamtstrecke und in km.

Antwort zu 2:

Die Rechnungen zeigen für das Jahr 2015 Grenzwertüberschreitungen in Straßenabschnitten mit einer Gesamtlänge von ca. 60 km oder etwa 5 % des simulierten Straßennetzes.

Frage 3:

Welche Handlungsanweisungen werden an Polizei und Ordnungsämter erteilt und wann ist von Seiten des Senats damit zu rechnen?

Antwort zu 3:

Die Polizei Berlin und die bezirklichen Ordnungsämter sind sich der Notwendigkeit einer kontinuierlichen Überwachung des ruhenden Verkehrs – und damit auch der Feststellung von Verstößen bzgl. in zweiter Reihe, auf Schutzstreifen für Radfahrende, Radwegen, auf Bussonderfahrstreifen, auf Parkplätzen mit Ladeinfrastruktur sowie in Liefer- und Ladezonen verbotswidrig parkender Fahrzeuge – bewusst. Gezielte Maßnahmen finden sowohl im täglichen Streifendienst als auch im Rahmen von Schwerpunktkontrollen statt.

Seitens der Senatsverwaltung für Inneres und Sport wurde veranlasst, dass – wie bereits im letzten Jahr erfolgt – in den folgenden Jahren jeweils zwei Überwachungsaktionen in Zusammenarbeit mit BVG und Ordnungsämtern insbesondere in den Bezirken Charlottenburg-Wilmersdorf, Friedrichshain-Kreuzberg, Mitte, Neukölln, Pankow und Tempelhof-Schöneberg durchgeführt werden. Zur Erreichung einer nachhaltig positiven Verhaltensanpassung im ruhenden Verkehr müsste der Überwachungsdruck in einem Maße intensiviert werden, den Polizei und Ordnungsämter flächendeckend und tagtäglich nicht erzeugen könnten, ohne gleichzeitig andere elementare Aufgaben vernachlässigen zu müssen. Dennoch verfolgen die Polizei und die Ordnungsämter dieses Ziel und passen ihre Überwachungsintensität – im Rahmen des Möglichen – an.

Frage 4:

Wie wird die Wirksamkeit der durchgeführten Maßnahmen evaluiert?

Antwort zu 4:

Zur Evaluierung der Wirksamkeit der im Maßnahmenpaket unter Ziffer 6 niedergeschriebenen Festlegungen werden vornehmlich die gemessenen NO₂-Werte herangezogen.

Hinsichtlich der Festlegung zur Anordnung von Umsetzungen ist festzustellen, dass die Überwachungskräfte unter zwingender Beachtung des gesetzlichen Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes stets eigenverantwortlich sämtliche Einzelfallumstände der jeweiligen Verkehrssituation am Einsatzort angemessen bewerten müssen (z. B. Tages-/Nachtzeiten und Verkehrslage). Insbesondere dann, wenn Betroffene kurzfristig an ihrem Fahrzeug erscheinen, kommt trotz Anzeigenfertigung eine Umsetzung nicht mehr in Betracht.

Auf fünf Straßenzügen (Leipziger Straße zwischen Potsdamer Platz und Markgrafenstraße, Potsdamer Straße zwischen Schöneberger Ufer und Kleistpark, Tempelhofer Damm zwischen Alt-Tempelhof und Ordensmeisterstraße, Kantstraße zwischen Savignyplatz und Amtsgerichtsplatz und Hauptstraße (Schöneberg) zwischen Kleistpark und Innsbrucker Platz), an denen aus Gründen der

Luftschadstoffbelastung Tempo 30 angeordnet wird, werden neben den NO₂-Messungen des Berliner Luftgüte-Messnetzes (BLUME) Fahrprofile vor und nach Einführung der Geschwindigkeitsbegrenzung erhoben. Daraus lassen sich die Emissionen aus dem realen Straßenverkehr berechnen. Der Vergleich erlaubt eine direkte Abschätzung der Wirksamkeit der Maßnahme aufgrund der geänderten Emissionen aus dem Straßenverkehr.

Die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur soll dazu führen, dass mehr Verkehrsteilnehmer vom Auto auf das Fahrrad umsteigen. Kontinuierlich durchgeführte Verkehrszählungen anhand von automatischen Zähleinrichtungen und von manuellen Zählungen, die von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz in Auftrag gegeben werden, erlauben konkrete Aussagen über die Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs.

Dass die Nachrüstung der BVG-Busse mit Entstickungssystemen und die Neubeschaffung besonders schadstoffarmer Busse zu einer merklichen Verbesserung der Luftqualität in Gebieten mit hohem Busverkehr geführt haben, zeigen die NO₂-Messungen am Hardenbergplatz. Dort sind die NO₂-Jahreswerte von 62 µg/m³ im Jahr 2014 auf 45 µg/m³ im Jahr 2017 zurückgegangen. Der von der BVG anvisierte verstärkte Einsatz von neueren oder nachgerüsteten Bussen in hochbelasteten Gebieten wird diesen Effekt dort ebenfalls entfalten. Grundlage der Entwicklung der Bus-Betriebsabläufe bildet die Überlagerung der Buslinienführung mit den Ergebnissen der NO₂-Simulation.

Die Ergebnisse der Prüfung bzgl. des Einsatzes der emissionsarmen BSR-Fahrzeuge liegen der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz noch nicht vor.

Berlin, den 15.02.2018

In Vertretung

Stefan Tidow

.....
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz