

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Dr. Susanne Kitschun (SPD)**

vom 16. Oktober 2014 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 07. November 2014) und **Antwort**

Nicht mehr ganz sauber? - Luftqualität in der Karl-Marx-Allee

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

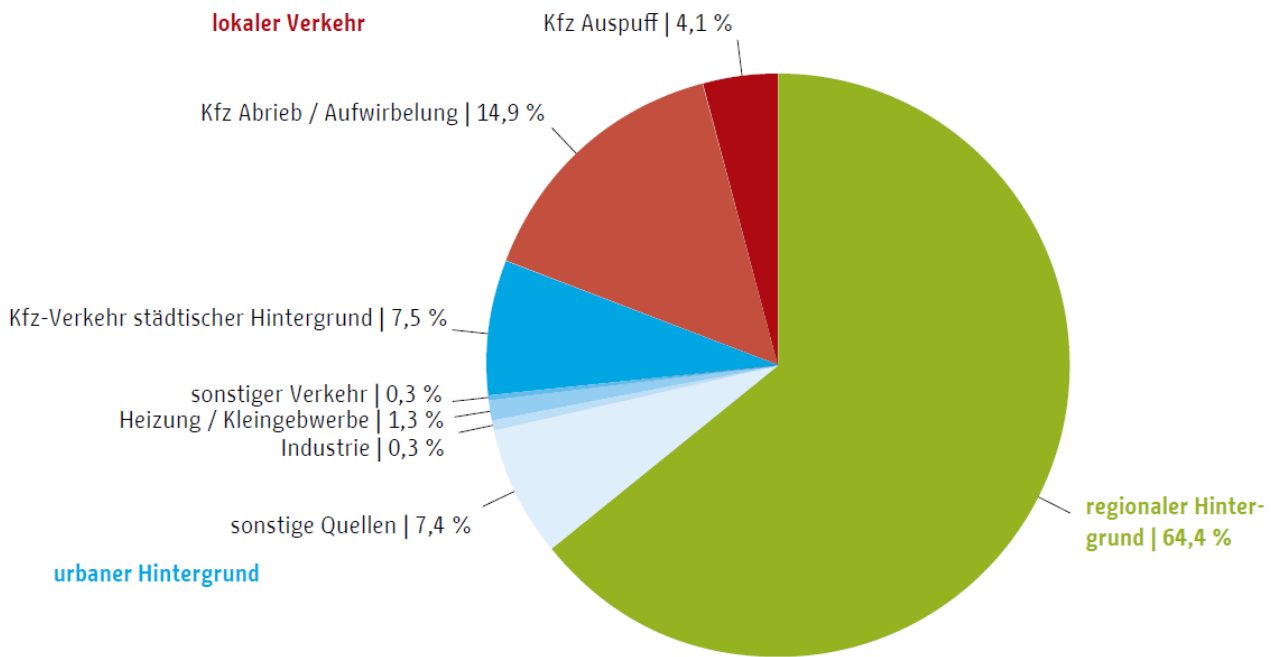
Frage 1: Welche Erkenntnisse aus welchen Quellen liegen dem Senat zur Luftqualität, insbesondere der Feinstaubbelastung, in der Karl-Marx-Allee und Frankfurter Allee in den Jahren 2005 - 2014 vor? An wie vielen Tagen wurde die zulässige Höchstgrenze für Feinstaubbelastung von 50 Mikrogramm pro Kubikmeter in diesem Zeitraum überschritten? Bitte auflisten nach Jahr und Straße.

Antwort zu 1: Die Ergebnisse der Untersuchungen des Senats über Ursachen hoher Konzentration an Feinstaub (PM10) und Stickstoffdioxid (NO₂) an Berlin Hauptverkehrsstraßen, u. a. in der Frankfurter Allee und der Karl-Marx Allee, sind in den beiden nachfolgenden Abbildungen dargestellt. Sie wurden auf der Basis von Modellrechnungen gewonnen und geben die Situation im Jahr 2009 wieder. Aktuellere Daten liegen nicht vor. Die prozentualen Beiträge der einzelnen Quellen sind jedoch auch auf die momentane Situation übertragbar.

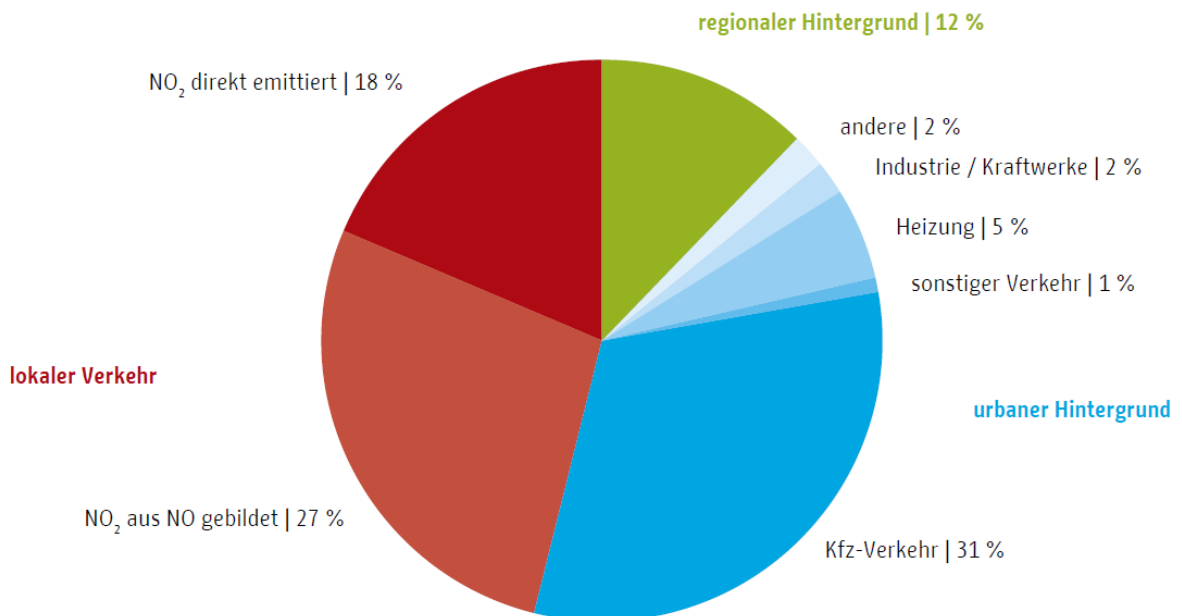
Was Feinstaub angeht, stammt bereits etwa 64 % der Gesamtbelastung an Hauptverkehrsstraßen aus Quellen außerhalb Berlins („regionaler Hintergrund“). Dieser Beitrag lässt sich nicht durch Maßnahmen in Berlin beeinflussen. Der hausgemachte, durch Maßnahmen in Berlin reduzierbare Anteil setzt sich zusammen aus dem Beitrag des lokalen Verkehrs, zum Beispiel in der Frankfurter Allee oder Karl Marx Allee, sowie aus dem Beitrag der Quellen im übrigen Stadtgebiet („urbaner Hintergrund“). In der Summe verursacht der Berliner Kfz-Verkehr gut 26 % der gesamten Feinstaubbelastung und ist damit weiterhin eine bedeutende Quelle. Sein Anteil hat jedoch gegenüber der vorherigen Analyse aus dem Jahr 2002 um ein Drittel abgenommen. Dies ist vorwiegend auf die Reduzierung der Abgasemissionen (Dieselruß) aufgrund der Umweltzone zurückzuführen.

Der Beitrag aus Quellen außerhalb der Stadt spielt bei Stickstoffdioxid eine eher geringe Rolle, während der Straßenverkehr in Berlin den Hauptbeitrag liefert, das meiste aus dem Auspuff von Diesel-Kfz. Andere Berliner Quellen wie Industrie, Kraftwerke und Hausheizung spielen nur eine untergeordnete Rolle.

Herkunft der Belastung an Feinstaub (PM10) an Hauptverkehrsstraßen in Berlin



Herkunft der Belastung an Stickstoffdioxid (NO2) an Hauptverkehrsstraßen in Berlin



Die nachfolgende Tabelle zeigt die Ergebnisse der Luftgütemessungen in der Frankfurter Allee für Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub (PM₁₀) seit 2005. In der Karl-Marx-Allee gibt es keine Messstation.

BLUME-Messstation: MC 174

Frankfurter Allee				
	Stickstoffdioxid NO ₂	Feinstaub PM ₁₀	Feinstaub PM ₁₀	Feinstaub PM _{2,5}
	µg/m ³	µg/m ³	Anzahl der Tage mit Tagesmittelwerten über 50 µg/m ³	µg/m ³
Jahr	Jahresmittelwerte	Jahresmittelwerte	24 Stundenmittelwerte	Jahresmittelwerte
2005	44	37	73	26
2006	53	40	71	29
2007	48	31	30	23
2008	44	31	24	22
2009	44	34	39	22
2010	42	34	54	24
2011	43	30	48	23
2012	43	27	23	20
2013	41	28	25	18

Jahresmittelgrenzwert für Stickstoffdioxid NO₂: 40 µg/m³

Jahresmittelgrenzwert für Feinstaub PM₁₀: 40 µg/m³

Tagesmittelgrenzwert für Feinstaub PM₁₀: Anzahl der Tage mit einer Konzentration über 50 µg/m³, gemittelt über 24 Stunden, dürfen nicht mehr als 35 Tage im Kalenderjahr überschritten werden.

Demnach wurden in der Frankfurter Allee in den Jahren 2007, 2008, 2012 und 2013 die Grenzwerte für Feinstaub eingehalten. Der Grenzwert für Stickstoffdioxid wird hingegen immer noch, wenn auch geringfügig, überschritten.

Aktuell wird die seit Jahresbeginn erlaubte Zahl von 35 Überschreitungstagen des Tagesgrenzwertes für Feinstaub an mehreren Messstellen, u.a. auch in der Frankfurter Allee überschritten. Zurzeit werden 38 Überschreitungstage registriert. Ursächlich für die erhöhte Feinstaubbelastung im Vergleich zu den beiden letzten Jahren war eine fast dreiwöchige Episode großräumig erhöhter Luftbelastung von Ende Februar bis Mitte März 2014. Lokale Effekte spielen daher als Ursache für die abermalige Grenzwertüberschreitung keine Rolle.

Frage 2: Welche sind die Stellen mit der höchsten Belastung der Luftqualität in diesem Bereich?

Antwort zu 2: Da Luftgütemessungen nur punktuell vorliegen, kann diese Frage für den gesamten Straßenzug nur auf der Grundlage der für den Luftreinhalteplan 2011-17 durchgeführten Modellrechnungen beantwortet werden. In der Frankfurter Allee repräsentiert die dortige Luftgütemessstation bereits den am höchsten belasteten Straßenabschnitt. Was die Karl-Marx-Allee angeht, liegen die berechneten Schadstoffkonzentrationen für Feinstaub und Stickstoffdioxid allesamt unter den Grenzwerten. Dies liegt an der sehr viel größeren Breite der Karl Marx Allee im Vergleich mit der Frankfurter Allee, was die Ausbreitung der lokal aus dem Straßenverkehr emittierten Schadstoffe erleichtert und somit dort bei ähnlicher Verkehrsbelastung wie in der Frankfurter Allee zu niedrigeren Konzentrationen führt.

Frage 3: Welche Maßnahmen wurden in der Karl-Marx-Allee und Frankfurter Allee im genannten Zeitraum getroffen, um die Luftqualität zu verbessern und welche Maßnahmen sind gegebenenfalls noch geplant?

Frage 4: Wie beurteilt der Senat die Wirksamkeit eventueller bisher getroffener Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität in diesem Bereich?

Antwort zu 3 und 4: Beide Fragen werden wegen ihres engen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zur Reduzierung der Luftbelastung setzt der Senat auf dauerhafte Maßnahmen, wie die Umweltzone, wodurch der Ausstoß krebserregender Dieselrußpartikel u.a. in der Frankfurter Allee um etwa zwei Drittel abgenommen hat. Auch der Stickoxidausstoß aus dem Straßenverkehr hat um fast 20% abgenommen. Der Luftreinhalteplan sieht vor, dass die Ausnahmen vom Fahrverbot bis Ende 2014 weitgehend auslaufen, so dass sich die Emissionen aus dem Kfz-Verkehr weiter vermindern werden. Allein die Umweltzone hat die Feinstaubbelastung in der Frankfurter Allee um fast 10% reduziert und so die Zahl der jährlichen Überschreitungstage des Tagesgrenzwertes für Feinstaub um 10-15% gesenkt.

Auch die auf die Förderung des ÖPNV und des Radverkehrs ausgelegte Berliner Verkehrsplanung trägt zur Verbesserung der Luftqualität in Berlin bei. Dies hat sich auch in der Frankfurter Allee und Karl-Marx-Allee positiv ausgewirkt. Das Kfz-Verkehrsaufkommen in dem Straßenzug ist seit 2007 um 9% zurückgegangen und hat zu der Verbesserung der Luftqualität beigetragen.

Diese und weitere 30 Maßnahmen des Berliner Luftreinhalteplans werden den Eigenanteil der Berliner Quellen an der Luftbelastung weiter vermindern und damit auch zur Verbesserung der Luftqualität in dem genannten Straßenzug beitragen. Dies umfasst beispielsweise auch besondere Anforderungen an die auf öffentlichen Baustellen eingesetzten Baumaschinen, die die modernste Abgasstufe oder eine Filternachrüstung verlangen, sodass die Hintergrundbelastung an Feinstaub und insbesondere von krebserregenden Dieselrußpartikeln im gesamten Stadtgebiet weiter vermindert wird.

Berlin, den 19. November 2014

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 21. Nov. 2014)