Abgeordnetenhaus BERLIN

Drucksache 18 / 18 746
Schriftliche Anfrage

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Sven Kohlmeier (SPD)

vom 30. April 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 02. Mai 2019)

zum Thema:

Was bewegt sich im Modellversuch Tempo-30 in der Leipziger Straße?

12. Monat: Die Bilanz nach einem Jahr

und **Antwort** vom 15. Mai 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 21. Mai 2019)

Die Drucksachen des Abgeordnetenhauses sind bei der Kulturbuch-Verlag GmbH zu beziehen.
Hausanschrift: Sprosserweg 3, 12351 Berlin-Buckow · Postanschrift: Postfach 47 04 49, 12313 Berlin, Telefon: 6 61 84 84; Telefax: 6 61 78 28.

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Sven Kohlmeier (SPD)
über

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

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/18746
vom 30. April 2019
über Was bewegt sich im Modellversuch Tempo-30 in der Leipziger Straße?
12. Monat: Bilanz nach einem Jahr

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

Frage 1:

Wie hoch ist der Durchschnittswert der Belastung an Stickstoffdioxiden
a) im Jahr 2019 gem. der Daten des Messbusses, Leipziger Str. 21?
b) seit Einführung des Tempo-30-Versuchs auf der Leipziger Straße gem. der Daten des Messbusses, Leipziger Str. 21?

Antwort zu 1:

a) Ein Stickstoffdioxid-Jahresmittelwert für das Jahr 2019 kann noch nicht angegeben werden. Für Januar 2019 bis April 2019 betrug der Mittelwert, gemäß der Messungen mit dem automatischen Referenzverfahren am Messbus, in der Leipziger Straße 43 µg/m³ (Mikrogramm pro Kubikmeter).
b) Am Standort des Messbusses an der Leipziger Straße beträgt der Stickstoffdioxid-Mittelwert für den Zeitraum vom 9. April 2018 (Tag der Umstellung auf Tempo 30) bis 30. April 2019 45 µg/m³.

Frage 2:

Wie hoch ist der Durchschnittswert der Belastung an Stickstoffdioxiden
a) im Jahr 2019 gem. der Daten des Passivsammlers, Leipziger Str. 32?
b) seit Einführung des Tempo-30-Versuchs auf der Leipziger Straße gem. der Daten des Passivsammlers, Leipziger Str. 32 (Durchschnittswert der bisherigen vierzehntägigen Messungen im Zeitraum 09.04.2018 bis 08.04.2019)?

Antwort zu 2:

a) Ein Stickstoffdioxid-Jahresmittelwert für das Jahr 2019 kann noch nicht angegeben werden. Vorläufige Daten der Passivsammler liegen nur bis 13. März 2019 vor.
Die mittlere Stickstoffdioxidbelastung zwischen 2. Januar 2019 und 13. März 2019 betrug 52 µg/m³.

b) Die vorläufige, mittlere Stickstoffdioxidbelastung zwischen 10. April 2018 und 13. März 2019 betrug 57 µg/m³. Die Mittelwertbildung ist für den exakten angefragten Zeitraum aufgrund des vierzehntägigen Wechselrhythmus nur durch gewichtete Mittelung möglich. Deshalb wurde zur Bestimmung des Mittelwertes ein Intervall gewählt, das vollständig im angefragten Zeitraum liegt.

Frage 3:

Wie hoch war der Durchschnittswert der Belastung an Stickstoffdioxiden
a) im Jahr 2017 gem. der Daten des Passivsammlers, Leipziger Str. 32?
b) gem. der Daten des Passivsammlers, Leipziger Str. 32 im Zeitraum 09.04.2017 bis 08.04.2018)?

Antwort zu 3:

a) Dem Jahresbericht des Berliner Luftgütemessnetzes (abrufbar über https://www.berlin.de/senuvk/umwelt/luftqualitaet/de/messnetz/download/jahresbericht2017.pdf) ist zu entnehmen, dass der Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid an der Leipziger Straße Nr. 32, gemäß den Erhebungen des Passivsammlers, 63 µg/m³ betrug.
b) Die mittlere Stickstoffdioxidbelastung zwischen 11. April 2017 und 27. März 2018 betrug an der Leipziger Straße Nr. 32, gemäß den Erhebungen des Passivsammlers, 62 µg/m³. Die Mittelwertbildung ist für den exakten angefragten Zeitraum aufgrund des vierzehntägigen Wechselrhythmus nur durch gewichtete Mittelung möglich. Deshalb wurde zur Bestimmung des Mittelwertes ein Intervall gewählt, das vollständig im angefragten Zeitraum liegt.

Frage 4:

Wie hoch war der prozentuale Rückgang der Stickstoffdioxidbelastung auf dem Tempo-30-Abschnitt der Leipziger Straße im Zeitraum des Modellversuchs verglichen mit den 12 Monaten davor?

Antwort zu 4:

Der gewünschte Vergleich eines jeweils 12 Monate langen Zeitraums vor und nach Einführung von Tempo 30 ist mit den Daten des Messbusses nicht möglich, da die Messungen erst am 4. Dezember 2017 begannen. Es liegt also nur ein 4 Monate langer Vergleichszeitraum vor Beginn der Tempo 30-Anordnung am 9. April 2018 vor.
Ein entsprechender Vergleich auf Basis der Passivsammler Daten ist möglich, da die Messreihe weiter in die Vergangenheit reicht. Allerdings sind bislang erst Messdaten bis 13. März 2019 verfügbar, da Sammler neueren Datums erst noch im Labor analysiert werden müssen. Eine vollständige Zeitreihe, die einen Zwölfmonatsvergleich zumindest mit vorläufigen Daten zulässt, wird voraussichtlich erst im Juli diesen Jahres verfügbar sein.

Frage 5:

Wie viele Kraftfahrzeuge wurden im Tempo-30-Abschnitt
a) vom 1. – 31. März gezählt?
b) in den Monaten April bis März 2019 gezählt?
c) was waren die Spitzenwerte (Tage)?

Antwort zu 5:

a) In Fahrtrichtung Ost (Alexanderplatz) wurden 646.102 Kraftfahrzeuge (Kfz) gezählt und in Fahrtrichtung West (Potsdamer Platz) 612.590 Kfz. Beide Messquerschnitte befinden sich in der Leipziger Straße zwischen Charlotten- und Markgrafenstraße.
b) Es wird davon ausgegangen, dass der Zeitraum von April 2018 bis März 2019 in der Fragestellung gemeint ist. In diesem Zeitraum wurden in Fahrtrichtung Ost (Alexanderplatz) 7.997.185 Kfz gezählt und in Fahrtrichtung West (Potsdamer Platz) 7.655.851 Kfz.

c) Die Spitzenwerte im März 2019 lagen in Fahrtrichtung Ost (Alexanderplatz) bei 24.737 Kfz am Freitag, den 29. März 2019 und in Fahrtrichtung West (Potsdamer Platz) bei 22.782 Kfz am Donnerstag, den 7. März 2019.
Die Spitzenwerte in den Monaten April 2018 bis März 2019 wurden in Fahrtrichtung Ost (Alexanderplatz) mit 28.909 Kfz am Freitag, den 18. Mai 2018 erhoben und in Fahrtrichtung West (Potsdamer Platz) mit 25.430 Kfz am Freitag, den 6. April 2018.

Frage 6:

War während des Tempo-30-Modellversuchs eine Verdrängung des Verkehrs in umliegende Straßen spürbar
a) Wenn ja, in welche Straßen?
b) Wenn ja, was unternimmt der Senat um diese Verdrängung in umliegende Straßen zu minimieren?

Antwort zu 6:

Auf Basis der Messwerte auf der Leipziger Straße und auf den potenziellen Umfahrungsrouten (Nord: Unter den Linden, Französische Straße; Süd: Kochstraße und Lindenstraße) konnten bislang keine Verlagerungseffekte infolge der erfolgten Anordnung von Tempo 30 festgestellt werden.

Frage 7:

Wie hoch war die Schadstoffbelastung im jetzigen Modellversuchsbereich in der Leipziger Straße in den Monaten Dezember 2017 bis März 2019 (Durchschnittswerte pro Monate) gemessen durch den Messbus, Leipziger Str. 21?

Antwort zu 7:

Die Monatsmittelwerte der am Messbus gemessenen Luftschadstoffe am Standort Leipziger Straße können auf der Internetseite des Berliner Luftgütemessnetzes unter https://luftdaten.berlin.de/station/mw088 eingesehen werden.

Die Tabelle zeigt die Monatsmittelwerte für die am Messbus ermittelten Luftschadstoffe.

Tabelle: Monatsmittelwerte der Messungen des Messbusses am Standort Leipziger Straße in µg/m³ (außer Kohlenmonoxid (CO))

	Stickstoff-monoxid (NO)	Stickstoff-dioxid (NO_2)	Stickstoff-oxide* (NO_x)	Ozon (O_3)	Partikel PM_{10}	Kohlen-monoxid (CO) in mg/m³
Dezember 2017	40	42	103	25	18	0,3
Januar 2018	52	46	126	22	22	0,4
Februar 2018	59	61	150	23	35	0,4
März 2018	48	56	129	31	33	0,4
April 2018	32	51	100	51	28	0,3
Mai 2018	22	50	84	63	25	0,3
Juni 2018	19	39	69	60	20	0,3
Juli 2018	14	37	58	64	19	0,3
August 2018	24	46	83	60	20	0,3
September 2018	33	52	102	41	21	0,4
Oktober 2018	48	55	128	28	27	0,4
November 2018	64	50	148	10	33	0,5
Dezember 2018	42	38	103	21	18	0,4
Januar 2019	33	39	90	30	21	0,4
Februar 2019	43	51	118	24	29	0,4
März 2019	23	35	70	47	17	0,3

*Anmerkung: NOx = NO*1,533 + NO_2, d.h. NO wird auf die Masse von NO_2 umgerechnet (Konvention)

Frage 8:

Wie hoch war die Stickstoffdioxidbelastung gemessen durch den Passivsammler in den Monaten Januar 2017 bis Mär 2019 (Bitte die gemessenen Daten für den jeweiligen Zweiwochenrhythmus darstellen)?

Antwort zu 8:

Für den Zeitraum vom 11. April 2017 bis 2. Januar 2019 wird auf die Antwort zu Frage 5 der Schriftlichen Anfrage 18/17536 verwiesen.
Die folgende Tabelle zeigt die vorläufigen Stickstoffdioxid-Messwerte der Passivsammler für den Zeitraum 2. Januar 2019 bis 13. März 2019.

Tabelle: NO2-Zweiwochenwerte der Passivsammler am Standort Leipziger Str.

Datum Probennahmestart (zwischen 7:00 Uhr und 15:00 Uhr)	Datum Probennahmeende (zwischen 7:00 Uhr und 15:00 Uhr)	NO_2 in µg/m³
02.01.2019	16.01.2019	44
16.01.2019	30.01.2019	50
30.01.2019	13.02.2019	46
13.02.2019	27.02.2019	67
27.02.2019	13.03.2019	54

Frage 9:

Wie hoch war die Luftschadstoffbelastung
a) im Monatsdurchschnitt im März 2018?
b) in den Tagen 1. März – 08. April 2018 (pro Tag)?

Antwort zu 9:

Es wird angenommen, dass sich die Frage auf das laufende Jahr 2019 bezieht. Die Messwerte der am Messbus gemessenen Luftschadstoffe am Standort Leipziger Straße können auf der Internetseite des Berliner Luftgütemessnetzes unter
https://luftdaten.berlin.de/station/mw088
eingesehen werden.

a) Die Daten sind der Antwort zu Frage 7 zu entnehmen.

b) In der nachfolgenden Tabelle sind die Tagesmittelwerte für den 1. März 2019 bis 8.April 2019 für die am Messbus gemessenen Luftschadstoffe zusammengestellt.

Tabelle: Tagesmittelwerte der Messungen des Messbusses am Standort Leipziger Straße in µg/m³ (außer Kohlenmonoxid (CO))

	Stickstoff-monoxid (NO)	Stickstoff-dioxid (NO_2)	Stickstoff-oxide* (NO_x)	Ozon (O_3)	Partikel PM_{10}**	Kohlen-monoxid (CO) in mg/m³
01.03.2019	16	32	57	31	39	0,3
02.03.2019	27	39	80	38	20	0,3
03.03.2019	13	22	42	43	16	0,3
04.03.2019	29	34	78	52	12	0,3
05.03.2019	21	33	65	50	12	0,3
06.03.2019	56	58	143	28	19	0,4
07.03.2019	49	53	127	36	16	0,4
08.03.2019	12	22	40	64	9	0,3
09.03.2019	14	28	49	58	11	0,3
10.03.2019	15	27	50	64	10	0,3
11.03.2019	19	32	61	53	10	0,3
12.03.2019	30	40	85	49	15	0,3
13.03.2019	18	27	55	65	8	0,3
14.03.2019	32	36	85	49	9	0,3
15.03.2019	18	28	56	61	10	0,3
16.03.2019	24	33	69	56	12	0,3
17.03.2019	11	20	36	65	8	0,3
18.03.2019	21	27	59	60	9	0,3
19.03.2019	15	35	59	51	14	0,3
20.03.2019	37	49	105	47	21	0,4
21.03.2019	36	47	101	28	30	0,4
22.03.2019	46	51	121	18	35	0,4
23.03.2019	19	30	60	29	38	0,4
24.03.2019	6	24	33	58	16	0,3
25.03.2019	16	33	57	51	11	0,3
26.03.2019	9	29	43	54	12	0,3
27.03.2019	14	33	54	49	13	0,3
28.03.2019	10	31	46	36	13	0,3

	Stickstoff-monoxid (NO)	Stickstoff-dioxid (NO_2)	Stickstoff-oxide* (NO_x)	Ozon (O_3)	Partikel PM_{10}**	Kohlen-monoxid (CO) in mg/m³
29.03.2019	50	52	128	27	19	0,4
30.03.2019	33	55	106	36	25	0,4
31.03.2019	5	22	30	67	21	0,3
01.04.2019	45	59	127	45	20	0,4
02.04.2019	43	54	119	50	37	0,4
03.04.2019	45	68	137	50	56	0,5
04.04.2019	39	63	123	57	96	0,4
05.04.2019	41	48	111	32	49	0,4
06.04.2019	17	55	81	62	47	0,4
07.04.2019	9	45	58	72	40	0,3
08.04.2019	19	57	85	63	44	0,3

Frage 10:

Wie bewertet der Senat die Wirksamkeit der Tempo-30-Zone im Hinblick auf die Reduzierung von Luftschadstoffen auf der Leipziger Straße nach einem Jahr?

Frage 11:

Rechtfertigen die Ergebnisse aus Sicht des Senats die Aufrechterhaltung der Tempo-30-Anordnung?

Antwort zu 10 und zu 11:

Frage 10 und 11 werden aufgrund des inhaltlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.
Eine Auswertung der Daten des Untersuchungskonzeptes zur lufthygienischen und verkehrlichen Wirkung von Tempo 30 und Tempo 50 in der Leipziger Straße ist umfangreich und deshalb auch noch nicht abgeschlossen. Eine Bewertung der Wirksamkeit von Tempo 30 bei gleichzeitiger Verkehrsverstetigung liegt somit noch nicht vor. Die bestehende Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 aus Gründen der Luftreinhaltung in der Leipziger Straße bleibt bis zu einer vollständigen Auswertung des gesamten Untersuchungskonzeptes weiterhin bestehen.

Frage 12:

Bis wann ist mit einer Auswertung des Pilotprojekts Tempo 30 auf der Leipziger Straße zu rechnen?

Antwort zu 12:

Eine detaillierte und vollumfängliche Auswertung des Untersuchungskonzeptes zur lufthygienischen und verkehrlichen Wirkung von Tempo 30 und Tempo 50 in der Leipziger Straße wird nach Abschluss des gesamten Konzepts erfolgen. Dieses umfasst die Pilotstrecken an der Leipziger Straße, an der Potsdamer Straße, an der Hauptstraße, am Tempelhofer Damm sowie an der Kantstraße. Die NO_2-Messungen der Passivsammler werden am Anfang des kommenden Kalenderjahrs mit gleichzeitig stattfindenden Messungen an den Messcontainern im Berliner Stadtgebiet validiert, in denen mit dem vorgeschriebenen Referenzverfahren NO_2 bestimmt wird. Eine Auswertung des Pilotprojekts Tempo 30 wird demzufolge frühestens im ersten Quartal 2020 erfolgen.

Frage 13:

Ist mittlerweile eine Bestimmung der Vergleichsdaten, mit denen die Daten des Pilotprojektes verglichen werden, erfolgt (s. Antwort schriftliche Anfrage 18/17531, Frage 6)?
a) Wenn ja, mit welchen Vergleichsdaten werden die Daten des Pilotprojekts vom 09.04.2018 – 08.04.2019 verglichen?
b) Wenn nein, wieso noch nicht?

Frage 14:

Mit welchen Hauptverkehrsstraßen werden die Messdaten der Leipziger Straße vor und nach Einführung der Geschwindigkeitsbegrenzung verglichen (s. Antwort schriftliche Anfrage 18/17531, Frage 5)?

Antwort zu 13 und zu 14:

Frage 13 und 14 werden aufgrund des inhaltlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.
Eine Bestimmung der Vergleichsdaten ist noch nicht erfolgt. Es wird auf die Antwort zu Frage 12 verwiesen.

Frage 15:

Welchen Erkenntnisgewinn erhofft sich der Senat von der Durchführung von Messfahrten zur Bestimmung der Emissionen (s. Antwort schriftliche Anfrage 18/17531, Frage 5)?

Antwort zu 15:

Der Senat erhofft sich durch eine Durchführung von Messfahrten Erkenntnisse darüber, ob und wie sich die Fahrdynamik und die spezifischen Stickoxidemissionen der Fahrzeuge durch die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h verändert haben.

Frage 16:

Wann und in welcher Form werden die Messfahrten zur Bestimmung der Emissionen durchgeführt?

Antwort zu 16:

Es erfolgen Messfahrten vor und nach Anordnung von Tempo 30. Die Vorher-Fahrten für alle Untersuchungsstrecken haben im Zeitraum vom 13. November 2017 bis 17. November 2017 stattgefunden. Aufgrund der zeitlich gestaffelten Einführung der Anordnung von Tempo 30 wurden bisher für den Nachher-Zustand bei Tempo 30 nur die Leipziger Straße und die Potsdamer Straße befahren. Diese Fahrten fanden vom 12. November 2018 bis 16. November 2018 statt. Alle Fahrten beschränken sich auf den Zeitraum von 6 bis 22 Uhr. Weitere Fahrten sollen im 2. oder 3. Quartal 2019 durchgeführt werden.
Die Messfahrten werden mit einem Pkw durchgeführt, der im Verkehr „mit schwimmt“. Dabei orientiert sich der Fahrzeugführende an den jeweiligen Verkehrsbedingungen. Nach diesem Prinzip ermittelte Fahrkurven reflektieren das durchschnittliche Geschwindigkeitsverhalten des Fahrzeugkollektivs auf der Straße. Die persönlichen Fahrgewohnheiten des Testfahrers treten dabei in den Hintergrund.
Das Fahrzeug misst den pro Sekunde zurückgelegten Weg. Daraus lassen sich Geschwindigkeit und Beschleunigung berechnen. Die Ergebnisse lassen sich als Geschwindigkeits-Zeit oder Geschwindigkeits-Weg-Diagramme (sog. Fahrkurve) darstellen. Mit einem Emissionsmodell der Technischen Universität Graz können damit Emissionen pro Sekunde oder abschnittsweise berechnet werden.

Die Auswertung der Messfahrten erfolgt im Gesamtzusammenhang der Auswertung des Projektes (siehe Antwort zu Frage 12).

Frage 17:

Gibt es der Beantwortung der Anfrage zu dem Thema der Anfrage aus Sicht des Senats noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 17:

Eine Zusammenstellung der bisherigen Erkenntnisse zu den Wirkungen von Tempo 30 im Stadtverkehr wurde aktuell auf der Webseite der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz veröffentlicht (https://www.berlin.de/hauptstadtluft/luftverbesserung/tempo-30/artikel.746139.php).

Berlin, den 15.05.2019

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz