

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Katrin Vogel (CDU)**

vom 31. Mai 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 03. Juni 2019)

zum Thema:

**Mehr Tempo 30-Zonen oder doch lieber mehr Grüne Wellen?**

und **Antwort** vom 13. Juni 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 17. Juni 2019)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Frau Abgeordnete Katrin Vogel (CDU)  
über

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

**A n t w o r t**  
**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/19082**  
**vom 31. Mai 2019**  
**über Mehr Tempo 30-Zonen oder doch lieber mehr Grüne Wellen?**

---

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

Frage 1:

Wie bewertet der Senat die Entwicklung der Schadstoffbelastung seit der Einführung der Tempo 30-Zonen am Tempelhofer Damm, der Leipziger Straße, der Kantstraße und der Potsdamer Straße?

Antwort zu 1:

Die Auswertung der Daten des Untersuchungskonzeptes zur lufthygienischen und verkehrlichen Wirkung von Tempo 30 am Tempelhofer Damm, in der Leipziger Straße, der Kantstraße und der Potsdamer Straße ist umfangreich und deshalb auch noch nicht abgeschlossen. Eine Bewertung der Wirksamkeit von Tempo 30 bei gleichzeitiger Verkehrsverstärkung liegt somit noch nicht vor.

Frage 2:

Stimmen Presseberichte, nach denen in diesen Bereichen zeitgleich grüne Wellen eingeführt wurden?

Antwort zu 2:

Grundsätzlich werden in Berlin die Lichtsignalanlagen (LSA) auf durchgehenden Straßenzügen koordiniert geschaltet mit dem Ziel, den Verkehr so gut wie möglich fließen zu lassen. Mit Umsetzung der straßenverkehrsbehördlichen Anordnung einer reduzierten zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Tempelhofer Damm, in der Leipziger Straße, Hauptstraße, Potsdamer Straße und in der Kantstraße sind die bestehenden Programme der Lichtzeichenanlagen (LZA) angepasst worden. Entsprechend wurden auch die bereits bestehenden „Grüne Welle“-Schaltungen auf die veränderte Koordinierungsgeschwindigkeit angepasst.

Grundsätzlich ist es aus mathematischen Gründen nur in Ausnahmefällen möglich, eine sogenannte „Grüne Welle“ in beiden Fahrtrichtungen zu schalten. Zudem ergeben sich

zusätzliche Einschränkungen für das Funktionieren einer „Grünen Welle“ beispielsweise durch LSA mit Fußgänger-Sofortanforderungen oder LSA mit ÖPNV-Beschleunigung.

Frage 3:

Wie kann der Senat eventuelle positive Effekte hinsichtlich der Schadstoffbelastung in Tempo 30 und Grüne Welle unterscheiden?

Antwort zu 3:

Eine eindeutige Unterscheidung der lufthygienischen Effekte, die auf Tempo 30 oder auf eine so genannte „Grüne Welle“ zurückzuführen sind, ist nicht möglich. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass die Lichtsignalanlagen vor Einführung der Tempo-30-Anordnung auf eine Regelgeschwindigkeit von 50 km/h, nach Einführung der Tempo-30-Regel auf eine Regelschwindigkeit von 30 km/h optimiert worden sind. Zudem wird über kontinuierliche Verkehrszählungen der Verkehrsfluss beobachtet, der in die Auswertung der Daten des Untersuchungskonzeptes zur lufthygienischen Wirkung von Tempo 30 einfließen wird.

Frage 4:

Gibt es Pilotprojekte, ausschließlich Grüne Wellen ohne Tempo 30-Zonen in bestimmten Bereichen einzurichten, um die Auswirkungen auf die Schadstoffbelastung zu ermitteln? Wenn nein, warum nicht?

Frage 5:

Gibt es Pilotprojekte, ausschließlich Tempo 30-Zonen ohne Grüne Wellen in bestimmten Bereichen einzurichten, um die Auswirkungen auf die Schadstoffbelastung zu ermitteln? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 4 und 5:

Derzeit gibt es keine Pilotprojekte, in denen das Ziel verfolgt wird, die Wirkung von Tempo 30 auf die Luftqualität bei nicht koordinierten Lichtsignalanlagen zu bestimmen. An den Messstationen, die an Straßenabschnitten positioniert sind, an denen eine Geschwindigkeitsbegrenzung entweder von 30 km/h (beispielsweise an der Schildhornstraße in Steglitz-Zehlendorf) oder von 50 km/h (beispielsweise an der Frankfurter Allee in Friedrichshain-Kreuzberg) herrscht, werden seit Jahren die Luftschadstoffwerte bei optimierter Lichtsignalanlage gemessen. Es erscheint nicht sinnvoll, diese Optimierung innerhalb eines Pilotprojektes aufzugeben.

Frage 6: fehlt

Frage 7:

Welche Tempo 30-Zonen sind als nächstes geplant?

Frage 8:

Sind hier ebenfalls grüne Wellen vorgesehen, bitte mit Begründung?

Antwort zu 7 und 8:

Eine vollständige Liste der Straßenabschnitte, an denen Tempo 30 zur Verbesserung der Luftqualität angeordnet wird, findet sich auf Seite 188 und 189 des Entwurfs der 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Berlin

([https://www.berlin.de/senuvk/umwelt/luft/luftreinhalteplanung/luftreinhalteplan\\_2025/download/lrp\\_entwurf\\_2fortschreibung.pdf](https://www.berlin.de/senuvk/umwelt/luft/luftreinhalteplanung/luftreinhalteplan_2025/download/lrp_entwurf_2fortschreibung.pdf)).

An allen Tempo-30-Strecken werden die Lichtsignalanlagen an die neue Geschwindigkeitsbegrenzung angepasst werden.

Berlin, den 13.06.2019

In Vertretung

I n g m a r   S t r e e s e

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz