

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Sven Kohlmeier (SPD)**

vom 30. April 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 30. April 2020)

zum Thema:

Fazit zum Tempo-30-Modellversuch in der Leipziger Straße

und **Antwort** vom 22. Mai 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. Mai 2020)

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. 18/23334
vom 30. April 2020
über Fazit zum Tempo-30-Modellversuch in der Leipziger Straße

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

Frage 1:

Wie hoch ist die Schadstoffbelastung gem. der Daten des Messbusses in der Leipziger Str. 21 (Aufschlüsselung nach Monat)?

- a. von Dezember 2017 bis März 2019
- b. von April 2019 bis heute

Antwort zu 1a:

Es wird auf die Antwort zur Schriftlichen Anfrage Nr. 18/18746 verwiesen.

Antwort zu 1b:

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. Hierbei ist auch die Verwendung verschiedener Mittelungszeiträume möglich.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Monatsmittelwerte für die am Messbus ermittelten Luftschadstoffe für den Zeitraum April 2019 bis April 2020.

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

	Stickstoffmonoxid (NO)	Stickstoffdioxid (NO ₂)	Stickstoffoxide* (NO _x)	Ozon (O ₃)	Partikel PM ₁₀	Kohlenmonoxid (CO) in mg/m ³
April 2019	22	47	81	59	32	0,3
Mai 2019	17	34	60	58	17	0,2
Juni 2019	20	45	76	73	19	0,3
Juli 2019	13	30	49	57	18	0,2
August 2019	21	43	75	56	19	0,3
September 2019	24	35	71	39	16	0,3
Oktober 2019	38	41	100	22	18	0,3
November 2019	50	39	115	9	25	0,4
Dezember 2019	40	39	100	21	18	0,3
Januar 2020	33	37	87	25	18	0,3
Februar 2020	19	28	56	44	13	0,3
März 2020	16	29	53	53	23	0,3
April 2020	9	25	38	69	23	0,2

*Anmerkung: NO_x = NO*1,533 + NO₂, d.h. NO wird auf die Masse von NO₂ umgerechnet (Konvention)

Frage 2:

Wie hoch ist die Belastung durch Stickstoffdioxide gem. der Daten des Passivsammlers in der Leipziger Str. 32 aufgeschlüsselt in die Zwei-Wochen-Messintervalle des Passivsammlers

- a. von Dezember 2017 bis März 2019
- b. von April 2019 bis heute

Antwort zu 2a:

Für den Zeitraum vom 21.11.2017 bis 02.01.2019 wird auf die Antwort zur Schriftlichen Anfrage 18/17536 verwiesen.

Die folgende Tabelle zeigt die vorläufigen Stickstoffdioxid-Messwerte der Passivsammler für den Zeitraum 02.01.2019 bis 27.03.2019.

Tabelle: NO₂-Zweiwochenwerte der Passivsammler am Standort Leipziger Str. 32

Datum Probennahmestart (zwischen 7:00 Uhr und 15:00 Uhr)	Datum Probennahmeende (zwischen 7:00 Uhr und 15:00 Uhr)	NO ₂ in µg/m ³
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	63
27.02.2019	13.03.2019	54
13.03.2019	27.03.2019	49

Es ist anzumerken, dass der NO₂-Wert für den Zeitraum 13.02.2019 bis 27.02.2019 im Vergleich zur Antwort zur Schriftlichen Anfrage Nr. 18/18746 korrigiert wurde.

Antwort zu 2b:

Die folgende Tabelle zeigt die vorläufigen Stickstoffdioxid-Messwerte der Passivsammler für den Zeitraum 27.03.2019 bis 22.04.2020.

Tabelle: NO₂-Zweiwochenwerte der Passivsammler am Standort Leipziger Str. 32

Datum Probennahmestart (zwischen 7:00 Uhr und 15:00 Uhr)	Datum Probennahmeende (zwischen 7:00 Uhr und 15:00 Uhr)	NO ₂ in µg/m ³
27.03.2019	10.04.2019	56
10.04.2019	23.04.2019	50
23.04.2019	08.05.2019	47
08.05.2019	22.05.2019	51
22.05.2019	05.06.2019	49
05.06.2019	19.06.2019	56
19.06.2019	03.07.2019	53
03.07.2019	17.07.2019	38
17.07.2019	31.07.2019	47
31.07.2019	14.08.2019	55
14.08.2019	28.08.2019	55
28.08.2019	11.09.2019	55
11.09.2019	25.09.2019	46
25.09.2019	09.10.2019	41
09.10.2019	23.10.2019	46
23.10.2019	06.11.2019	43
06.11.2019	20.11.2019	37
20.11.2019	04.12.2019	36
04.12.2019	18.12.2019	45
18.12.2019	03.01.2020	36
03.01.2020	15.01.2020	40
15.01.2020	29.01.2020	45
29.01.2020	12.02.2020	38
12.02.2020	26.02.2020	36
26.02.2020	11.03.2020	43
11.03.2020	25.03.2020	31
25.03.2020	08.04.2020	28
08.04.2020	22.04.2020	26

Frage 3:

Wie viele Kraftfahrzeuge wurden in der Leipziger Straße seit Januar 2017 je Richtung jeweils gezählt (Aufschlüsselung nach Monat)?

Antwort zu 3:

Tabelle: Monatssummen der Kraftfahrzeuge in der Leipziger Straße

Jahr	Monat	Fahrtrichtung Ost	Fahrtrichtung West
2017	1	693.648 Kfz	671.592 Kfz
2017	2	671.144 Kfz	626.616 Kfz
2017	3	761.598 Kfz*	690.456 Kfz*
2017	4	680.904 Kfz	649.438 Kfz
2017	5	668.576 Kfz*	630.224 Kfz*
2017	6	660.874 Kfz*	578.680 Kfz*
2017	7	732.416 Kfz	695.148 Kfz
2017	8	642.679 Kfz	663.797 Kfz
2017	9	522.426 Kfz	661.988 Kfz
2017	10	631.152 Kfz	681.827 Kfz
2017	11	640.298 Kfz	702.568 Kfz
2017	12	638.224 Kfz	682.265 Kfz
2018	1	701.482 Kfz	685.553 Kfz*
2018	2	659.898 Kfz	641.191 Kfz
2018	3	728.669 Kfz	710.122 Kfz
2018	4	670.576 Kfz*	633.278 Kfz*
2018	5	691.013 Kfz	648.959 Kfz
2018	6	689.085 Kfz	639.132 Kfz
2018	7	689.034 Kfz	646.473 Kfz
2018	8	714.351 Kfz	660.041 Kfz
2018	9	684.841 Kfz	636.662 Kfz
2018	10	713.014 Kfz	675.638 Kfz
2018	11	699.310 Kfz	662.871 Kfz
2018	12	652.880 Kfz	635.422 Kfz
2019	1	590.263 Kfz*	635.165 Kfz
2019	2	577.747 Kfz	572.749 Kfz
2019	3	646.102 Kfz	612.590 Kfz
2019	4	635.426 Kfz	581.603 Kfz
2019	5	662.048 Kfz	616.442 Kfz
2019	6	620.545 Kfz*	582.121 Kfz*
2019	7	622.821 Kfz*	588.850 Kfz*
2019	8	650.450 Kfz	638.483 Kfz
2019	9	569.007 Kfz*	587.667 Kfz*
2019	10	578.453 Kfz*	586.171 Kfz*
2019	11	605.627 Kfz	601.900 Kfz
2019	12	588.238 Kfz	588.739 Kfz
2020	1	588.207 Kfz	569.825 Kfz
2020	2	548.087 Kfz	536.435 Kfz
2020	3	458.175 Kfz	458.994 Kfz
2020	4	384.358 Kfz	369.193 Kfz

Für die mit * gekennzeichneten Monatssummen liegen aus technischen Gründen nicht alle Stundenwerte des jeweiligen Monats vor. Die Summe bezieht sich auf die verfügbaren Werte.

Beide Messquerschnitte befinden sich in der Leipziger Straße zwischen Charlotten- und Markgrafenstraße. Fahrtrichtung Ost (Alexanderplatz): TE370, Fahrtrichtung West (Potsdamer Platz): TE369

Frage 4:

Wie viele Unfälle wurden seit Januar 2017 im Modellversuchsbereich aufgezeichnet (aufgeschlüsselt nach Monat, Art der involvierten Fahrzeuge (PKW, LKW, Fahrräder...), Schwere des Unfalls)?

Antwort zu 4:

Die Daten sind den nachfolgenden Tabellen zu entnehmen. Für das Jahr 2020 liegen Daten für den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. März 2020 vor.

Unfall / Anzahl / Monat	Jahr				Gesamtergebnis
	2017	2018	2019	2020	
Januar	16	21	21	21	79
Februar	16	20	17	15	68
März	42	20	14	9	85
April	20	20	8	0	48
Mai	32	23	13	0	68
Juni	34	24	17	0	75
Juli	17	19	16	0	52
August	24	16	17	0	57
September	18	14	26	0	58
Oktober	19	23	19	0	61
November	17	20	18	0	55
Dezember	20	22	13	0	55
Gesamtergebnis	275	242	199	45	761

(Stand: 05.05.2020)

Beteiligte / Anzahl / Verkehrsbeteiligungsart	Jahr				Gesamtergebnis
	2017	2018	2019	2020	
Zu Fuß Gehende	7	6	7	0	20
Radfahrende	15	28	21	4	68
Führende motorisierter Zweiräder	16	12	7	2	37
Pkw-Führende	445	356	299	67	1.167
Lkw-Führende	40	43	34	3	120
Bus-Führende	31	22	29	8	90
Andere / Sonstige	6	17	11	3	37
Gesamtergebnis	560	484	408	87	1.539

(Stand: 05.05.2020)

Unfall / Anzahl / Schwere des Verkehrsunfalls (VU) - Kategorie	Jahr				
	2017	2018	2019	2020	Gesamt- ergebnis
VU mit Getöteten	0	0	0	0	0
VU mit Schwerverletzten	3	1	4	1	9
VU mit Leichtverletzten	31	28	21	7	87
schwerer VU mit Sachschaden (Straftat oder Ordnungswidrigkeit mit Bußgeld), mindestens ein Fahr- zeug nicht fahrbereit (auch unter Al- kohol)	4	0	2	2	8
alle übrigen VU	234	211	171	35	651
Sonstiger Unfall unter dem Einfluss berauschender Mittel	3	2	1	0	6
Gesamtergebnis	275	242	199	45	761

(Stand: 05.05.2020)

Frage 5:

Wie haben sich folgende Größen aufgrund der Kontaktbeschränkungen im Rahmen der Corona-Pandemie seit dem 23. März 2020 verändert?

- Schadstoffbelastung in der Leipziger Straße 21
- Stickstoffbelastung in der Leipziger Straße 32
- Anzahl der Kraftfahrzeuge je Richtung im Modellversuchsbereich
- Unfälle im Modellversuchsbereich

Antwort zu 5a:

Die Änderung der Schadstoffkonzentrationen kann in der Tabelle zur Beantwortung der Frage 1 b für Monatsmittelwerte nachvollzogen werden. Zudem kann unter <https://luftdaten.berlin.de/station/mw088> auch die Entwicklung für andere Mittelungszeiträume betrachtet werden.

Generell ist anzumerken, dass die Stickstoffdioxid-Belastung infolge der Kontaktbeschränkungen im Rahmen der Corona-Pandemie an allen Messstellen zurückging. Erste Auswertungen zeigen, dass nach Beginn der Kontaktbeschränkungen Mitte März der lokale Verkehrsbeitrag, berechnet aus der Differenz von Hauptverkehrsstraßen und Wohngebieten, für Stickstoffdioxid im Vergleich zu den Vormonaten um etwa 15 % sank.

Für eine gesicherte Auswertung ist neben den gemessenen Schadstoffwerten aber auch der inhärent große Einfluss der Wetterschwankungen auf die Schadstoffkonzentrationen zu berücksichtigen. Für eine statistisch gesicherte Elimination des Wettereinflusses aus den Daten sind deutlich längere Datenreihen erforderlich, als seit Beginn der Kontaktbeschränkungen zur Verfügung stehen. Das gilt ganz besonders für die Feinstaubbelastung, deren Höhe noch stärker als für Stickstoffdioxid von meteorologischen Einflussgrößen und zu etwa zwei Dritteln von Quellen außerhalb der Stadt beeinflusst wird (s. auch Antwort zu Frage 8). Demzufolge ist zu den Auswirkungen der Kontaktbeschränkungen auf die Feinstaubkonzentration vorerst keine statistisch gesicherte Aussage möglich.

Antwort zu 5b:

Vorbemerkung:

Bei der Beantwortung der Frage wird davon ausgegangen, dass die Stickstoffdioxid-Belastung (nicht die Stickstoffbelastung) gemeint ist.

Aufgrund der Tatsache, dass die Werte der Passivsammler verfahrensbedingt als Zweiwochenwerte zur Verfügung stehen, ist eine gesicherte Aussage zum derzeitigen Zeitpunkt nicht möglich. Die bisher verfügbaren vorläufigen Stickstoffdioxid-Werte sind in der Tabelle zur Beantwortung der Frage 2 b aufgeführt. In diesem Zusammenhang wird zudem auf die Ausführungen zur Beantwortung der Frage 5a verwiesen.

Antwort zu 5c:

Tabelle: Anzahl der Kraftfahrzeuge in Zeiten der Corona-Pandemie

Datum	Fahrtrichtung West	Fahrtrichtung Ost
01.03.2020	13.900 Kfz	15.387 Kfz
02.03.2020	18.682 Kfz	18.933 Kfz
03.03.2020	18.424 Kfz	18.041 Kfz
04.03.2020	18.001 Kfz	18.969 Kfz
05.03.2020	19.699 Kfz	18.900 Kfz
06.03.2020	20.341 Kfz	19.393 Kfz
07.03.2020	16.466 Kfz	17.134 Kfz
08.03.2020	13.670 Kfz	14.222 Kfz
09.03.2020	19.222 Kfz	18.077 Kfz
10.03.2020	19.114 Kfz	17.777 Kfz
11.03.2020	19.220 Kfz	19.026 Kfz
12.03.2020	19.112 Kfz	18.683 Kfz
13.03.2020	19.078 Kfz	19.056 Kfz
14.03.2020	13.265 Kfz	13.956 Kfz
15.03.2020	9.300 Kfz	9.476 Kfz
16.03.2020	17.898 Kfz	16.981 Kfz
17.03.2020	16.982 Kfz	16.774 Kfz
18.03.2020	15.966 Kfz	15.944 Kfz
19.03.2020	15.551 Kfz	15.661 Kfz
20.03.2020	14.910 Kfz	14.930 Kfz
21.03.2020	7.884 Kfz	8.147 Kfz
22.03.2020	6.001 Kfz	5.898 Kfz
23.03.2020	13.583 Kfz	13.712 Kfz
24.03.2020	13.145 Kfz	13.290 Kfz
25.03.2020	13.081 Kfz	13.153 Kfz
26.03.2020	13.604 Kfz	13.613 Kfz
27.03.2020	12.946 Kfz	13.009 Kfz
28.03.2020	6.935 Kfz	7.136 Kfz
29.03.2020	5.126 Kfz	4.901 Kfz
30.03.2020	13.777 Kfz	13.961 Kfz
31.03.2020	14.111 Kfz	14.035 Kfz
01.04.2020	14.001 Kfz	14.435 Kfz
02.04.2020	14.220 Kfz	14.310 Kfz

03.04.2020	13.486	Kfz	13.885	Kfz
04.04.2020	6.922	Kfz	7.278	Kfz
05.04.2020	5.913	Kfz	5.988	Kfz
06.04.2020	14.162	Kfz	14.661	Kfz
07.04.2020	14.280	Kfz	14.935	Kfz
08.04.2020	14.751	Kfz	15.143	Kfz
09.04.2020	14.667	Kfz	15.260	Kfz
10.04.2020	5.830	Kfz	6.202	Kfz
11.04.2020	7.253	Kfz	7.587	Kfz
12.04.2020	6.139	Kfz	6.216	Kfz
13.04.2020	5.666	Kfz	5.699	Kfz
14.04.2020	14.490	Kfz	14.758	Kfz
15.04.2020	14.914	Kfz	14.865	Kfz
16.04.2020	15.013	Kfz	15.245	Kfz
17.04.2020	14.515	Kfz	15.009	Kfz
18.04.2020	8.119	Kfz	8.390	Kfz
19.04.2020	6.845	Kfz	6.738	Kfz
20.04.2020	15.606	Kfz	15.619	Kfz
21.04.2020	15.563	Kfz	16.355	Kfz
22.04.2020	15.976	Kfz	16.807	Kfz
23.04.2020	16.287	Kfz	16.852	Kfz
24.04.2020	14.636	Kfz	16.087	Kfz
25.04.2020	8.739	Kfz	9.889	Kfz
26.04.2020	7.017	Kfz	7.591	Kfz
27.04.2020	15.114	Kfz	16.743	Kfz
28.04.2020	15.597	Kfz	17.120	Kfz
29.04.2020	16.290	Kfz	17.042	Kfz
30.04.2020	17.182	Kfz	17.649	Kfz
01.05.2020	7.574	Kfz	7.989	Kfz
02.05.2020	10.007	Kfz	10.822	Kfz
03.05.2020	7.385	Kfz	7.715	Kfz

Beide Messquerschnitte befinden sich in der Leipziger Straße zwischen Charlotten- und Markgrafenstraße. Fahrtrichtung West (Potsdamer Platz): TE369, Fahrtrichtung Ost (Alexanderplatz): TE370

Antwort zu 5d:

Eine valide Aussage ist nicht möglich, siehe auch Antwort zu 4.

Frage 6:

Wie beurteilt der Senat die Auswirkungen des Tempo-30-Modellversuchs in der Leipziger Straße auf folgende Größen?

- a. Schadstoffbelastung in der Leipziger Straße 21
- b. Stickstoffbelastung in der Leipziger Straße 32
- c. Anzahl der Kraftfahrzeuge je Richtung im Modellversuchsbereich
- d. Unfälle im Modellversuchsbereich

Antwort zu 6:

Die Beurteilung der Auswirkungen des Tempo-30-Modellversuchs bezieht sich auf die NO₂-Belastung, denn nur für diesen Schadstoff sind bislang vertiefte Untersuchungen durchgeführt worden. Zudem ist anzumerken, dass sich die Beurteilung nur auf den Zeitraum des Modellversuchs in der Leipziger Straße bezieht, dieser endete im April 2019. Für die Zeit danach können hier keine validen Aussagen gemacht werden.

Antwort zu 6a:

Die Auswertung der NO₂-Messungen am Standort des Messbusses an der Leipziger Straße 21 konnte nur den Zeitraum vom 4. Dezember bis 8. April berücksichtigen, denn der Messbus wurde erst am 04.12.2017 an der Leipziger Straße 21 positioniert. Es liegt somit kein gesamtes Messjahr vor Anordnung von Tempo-30 am 09.04.2018 vor. Im Winter betrug der auf die Geschwindigkeitsbegrenzung zurückzuführende Rückgang fast 5 µg/m³.

Antwort zu 6b:

Die NO₂-Belastung auf dem Abschnitt zwischen Charlottenstraße und Friedrichstraße ist zwischen April 2018 und April 2019, nach Bereinigung der meteorologischen Einflussfaktoren und der Emissionsänderung der gesamten Fahrzeugflotte betreffenden Einflussfaktoren, um 2,3 µg/m³ im Jahresmittel zurückgegangen.

Antwort zu 6c:

Aus den vorliegenden Messdaten ist keine Auswirkung der Tempo-30-Anordnung auf die Kfz-Verkehrsstärke im Modellversuchsbereich feststellbar.

Antwort zu 6d:

Bei Betrachtung des relevanten Vergleichszeitraumes (Mai 2017 bis Mai 2018 und Mai 2018 bis Mai 2019) ist insgesamt ein Rückgang von 262 auf 221 Verkehrsunfälle, wenn auch mit monatlichen Schwankungen, zu erkennen.

Frage 7:

Wird wegen des Tempo-30-Modellversuchs eine Verdrängung der Straßenverkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer in umliegende Straßen spürbar?

- a. Wenn ja, in welche Straßen?
- b. Was unternimmt der Senat um diese Verdrängung in umliegende Straßen zu minimieren?

Antwort zu 7:

Die Messdaten der Dauerzählstellen in der Leipziger Straße sowie auf den nördlichen und südlichen Umfahrrouten (Messstellen auf folgenden Straßen: Unter den Linden, Französische Straße, Kochstraße, Lindenstraße) zeigen keine Verlagerung des Kfz-Verkehrs auf diese Alternativrouten infolge der Tempo-30-Anordnung.

Frage 8:

Welche anderen Faktoren beeinflussten außerdem die Schadstoffbelastung in der Leipziger Straße?

Antwort zu 8:

Die Schadstoffbelastung in der Leipziger Straße wird von meteorologischen und stadtgeometrischen Faktoren sowie von allen übrigen Emissionsquellen beeinflusst. Eine detaillierte Ursachenanalyse für die Leipziger Straße ist im Rahmen der zweiten Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Berlin anhand von Modellrechnungen durchgeführt worden. Die Ergebnisse sind auf Seite 83 und 84 des Luftreinhalteplans für Berlin – 2. Fortschreibung – veröffentlicht.

Nachfolgende Tabelle gibt die berechneten Verursacheranteile der NO₂-Belastung an der Leipziger Straße für das Jahr 2015 wieder.

Verursacher	Prozentanteil (gerundet)
Zusatzbelastung Kfz-Verkehr, NO ₂ -Direktemissionen	41 %
Zusatzbelastung Kfz-Verkehr, aus NO photochemisch gebildet	25 %
Übriges Hauptstraßennetz	15 %
Nebenstraßennetz	4 %
Flugverkehr	0 %
Hausbrand	2 %
Industrie	1 %
Baustellen	3 %
Biogene Emissionen	0 %
Verkehr abseits von Straßen	0 %
Schienenverkehr	0 %
Wasserstraßenverkehr	1 %
Regionale Hintergrundbelastung	8 %

Nachfolgende Tabelle gibt die Beiträge der einzelnen Fahrzeugkategorien zur verkehrsbedingten lokalen NO₂-Belastung an der Leipziger Straße für das Jahr 2015 wieder.

Verursacher	Prozentanteil (gerundet)
Otto-Pkw	7 %
Diesel-Pkw	48 %
Leichte Nutzfahrzeuge	15 %
Schwere Nutzfahrzeuge	12 %
Reisebusse	5 %
Linienbusse	13 %
Motorräder	0 %

Zur Ursachenanalyse für die PM₁₀-Belastung an der Leipziger Straße wird auf den Luftreinhalteplan – Zweite Fortschreibung – (Seite 90 und 91) verwiesen.

Frage 9:

Wie bewertet der Senat den Modellversuch Tempo-30 in der Leipziger Straße hinsichtlich der Veränderung der Schadstoffbelastung?

Antwort zu 9:

Der Rückgang im Zuge des Tempolimits ist auch auf die geringere Intensität und zeitliche Länge schadstoffintensiver Beschleunigungsvorgänge zurückzuführen. Ein Ausweichverkehr, also eine Verlagerung der NO₂-Belastung auf andere Straßen, ist nicht festzustellen.

Frage 10:

Rechtfertigen die Ergebnisse aus Sicht des Senats die Aufrechterhaltung der Tempo-30-Anordnung? Wenn ja, warum? Wenn nein, warum nicht?

Frage 11:

Wird die Tempo-30-Zone in der Leipziger Straße nun eine Dauereinrichtung? Wenn ja, warum? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 10 und 11:

Die Fragen 10 und 11 werden aufgrund des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Die Anordnung von Tempo 30 sowie des Durchfahrtsverbotes für bestimmte Dieselfahrzeuge in der Leipziger Straße, im Teilabschnitt zwischen Leipziger Platz und Charlottenstraße, erfolgte zwischenzeitlich unabhängig vom Modellversuch auf der Grundlage der 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans nach § 40 Abs. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes.

Frage 12:

Wie bewertet der Senat im Allgemeinen das Pilotprojekt Tempo 30 in Berlin?

Antwort zu 12:

Eine allgemeine Bewertung des Pilotprojekts Tempo 30 kann erst nach Abschluss aller Auswertungen erfolgen und wird mit dem Endbericht des Pilotprojektes Tempo 30 veröffentlicht.

Frage 13:

Wann wird eine ausführliche Auswertung des Pilotprojekts Tempo 30 in der Leipziger Straße publiziert?

Antwort zu 13:

Die Veröffentlichung des Endberichts des Pilotprojektes Tempo 30 wird im Q3/2020 angestrebt. Dieser Bericht wird auch die ausführliche Auswertung der Messergebnisse in der Leipziger Straße beinhalten.

Frage 14:

Ist der Beantwortung vonseiten des Senats noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 14:

Von Seiten des Senats ist nichts hinzuzufügen.

Berlin, den 22.05.2020

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz