

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Dunja Wolff (SPD)

vom 02. Juni 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 07. Juni 2022)

zum Thema:

Zukunft der verkehrstechnischen Umweltzonen in Berlin

und **Antwort** vom 26. Juni 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. Juni 2022)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Frau Abgeordnete Dunja Wolff (SPD)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/12082
vom 2. Juni 2022
über Zukunft der verkehrstechnischen Umweltzonen in Berlin

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

Frage 1:

Wie bereits in Ihrer Antwort vom 24. Februar 2022 auf hiesige Anfrage vom 03. Februar 2022 herausgearbeitet, hat sich die Luftqualität im Rahmen der Einführung der Umweltzonen stadtweit stark verbessert. Welche Maßnahmen sind zusätzlich zu den bisher für 2022/2023 geplanten Maßnahmen vorgesehen, um diese positive Entwicklung weiterhin zu unterstützen?

Antwort zu 1:

Um die in den beiden letzten Jahren erreichte vollständige Einhaltung der Luftqualitätsgrenzwerte sicherzustellen, sind die Maßnahmen des Luftreinhalteplans für Berlin – Zweite Fortschreibung weiterhin umzusetzen. Im Vordergrund stehen dabei weiterhin Maßnahmen im Verkehrssektor, insbesondere:

- Modernisierung der BVG-Busflotte durch Elektrobusse
- Vorrang von Elektrofahrzeugen bei der Fahrzeugbeschaffung der öffentlichen Hand,
- Förderung von Elektromobilität im Wirtschaftsverkehr,
- Maßnahmen für einen attraktiven öffentlichen Personennahverkehr wie im Nahverkehrsplan für Berlin vorgesehen,
- Förderung des Fuß- und Radverkehr, z.B. der weitere Ausbau von geschützten Radwegen sowie die
- Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung und Anpassung der Gebührenordnung.

Zudem soll das Berliner Förderprogramm für saubere Fahrgastschiffe weitergeführt werden, um insbesondere an innerstädtischen Wasserstraßen eine weitere Verbesserung der Luftqualität zu erreichen.

Die bereits für 2022/2023 geplanten Maßnahmen sind somit für die Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Luftqualitätsgrenzwerte ausreichend.

Frage 2:

Neben des noch viel zu hohen innerstädtischen Verkehrsaufkommens, tragen auch Ampelschaltungen durch Ausbremsen des Fließverkehrs zu hohen Schadstoffausstößen bei. Welche Maßnahmen können getroffen werden, um das Ausbremsen zu vermeiden?

Antwort zu 2:

Lichtsignalanlagen (LSA) sind in erster Linie technische Einrichtungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Aufgrund der seit Jahrzehnten bekannten Einflüsse von LSA auf das Emissionsgeschehen werden LSA auf Streckenzügen möglichst koordiniert betrieben. Im Allgemeinen ist dies unter dem Begriff „Grüne Welle“ bekannt. Darüber hinaus trägt auch eine bedarfsgerechte Verteilung der Grünzeiten durch den Einsatz von Erfassungseinrichtungen und verkehrsabhängiger Steuerungen zu einer Verbesserung des Verkehrsflusses bei. Neben der Koordination trägt die Sicherstellung der durchgängigen Befahrbarkeit eines Streckenzugs – ohne Störungen des Verkehrsablaufs durch zweite Reihe Halten – mit einer kontinuierlichen Geschwindigkeit zu einer Verbesserung des Verkehrsflusses bei.

Frage 3:

Inwieweit ist ein innerstädtisches Tempolimit von 30 km/h unter regulierter Ampelschaltung, die den Fließverkehr gewährleistet, denkbar?

Antwort zu 3:

„Eine allgemeingültige Antwort ist nicht möglich. Vom Grundsatz ist es möglich Verkehrsfluss auch mit niedrigeren Geschwindigkeiten herzustellen. Hierzu geben die Versuche zur Luftreinhaltung erste Erkenntnisse, die Sachverhalte müssen aber immer ortsbezogen erarbeitet und bewertet werden, so dass eine grundsätzliche Aussage für das Gesamtnetz im Sinne ‚mit Tempo 30 ist vom Grundsatz eine bessere Koordinierung als mit Tempo 50‘ nicht möglich.“ Eine Untersuchung zur Wirkung von T30 auf die Luftqualität hat gezeigt, dass T30 auf Hauptverkehrsstraßen zu einer Verbesserung der NO₂-Belastung um bis zu 4 µg/m³ im Jahresmittel beitragen kann.

Frage 4:

Der Busverkehr wird zunehmend eingeschränkt, indem es immer weniger exklusive Bushaltestellen außerhalb des Normalverkehrs gibt. In der Konsequenz hält der Normalverkehr hinter einem Bus und erzeugt dadurch weitere Emissionen. Welche Maßnahmen sind vorgesehen, um den öffentlichen Nahverkehr dahingehend zu gestalten, ein umweltfreundliches und fahrplanmäßiges Vorankommen zu gewährleisten ohne dabei den Autoverkehr zu behindern?

Antwort zu 4:

Um die gesetzlich vorgeschriebene, vollständige Barrierefreiheit auch des Busverkehrs im Übergang vom Fahrzeug zur Haltestellen zu erreichen, muss das Fahrzeug in voller Länge parallel und sehr dicht am Bordstein zum Stehen kommen können. Das bedingt bei nicht frei und geradlinig anfahrbaren Haltestellen einen großen, von jeglichen anderen Fahrzeugen u.ä. immer frei zu haltenden Ein- und Ausfahrtsbereich, der sehr viel größer ist als die eigentliche Haltestellenlänge. Deshalb sieht der Nahverkehrsplan bereits seit 2014 die Kaphaltestelle als Vorzugslösung vor, das vom Fahrzeug des öffentlichen Verkehrs (ÖV) ohne Richtungswechsel geradlinig und damit sowohl zügig, als auch ohne zusätzlichen Zeitverlust angefahren werden kann. Das dient zudem nicht nur der Barrierefreiheit, sondern auch der Verstärkung des Busverkehrs (Beschleunigung) und damit der Attraktivität und Leistungsfähigkeit des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV).

Frage 5:

Welche Vorhaben sind geplant, um den innerstädtischen Privatverkehr in Berlin weiter einzudämmen?

Antwort zu 5:

Mit der wachsenden Stadt nehmen der motorisierte Individualverkehr (MIV) und die damit einhergehenden Emissionen und Auswirkungen auf den knappen öffentlichen Raum, Klima und Gesundheit stetig zu. Um eine größtmögliche Wirkung zu erzielen, setzt der Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (STEP MoVe) daher auf das Zusammenwirken von angebotsorientierten Verbesserungen und Regulierungen des MIV. Hierzu gehören Pull-Maßnahmen, wie die Förderung des ÖPNV (siehe Nahverkehrsplan 2019-2023) sowie des Fuß- und Radverkehrs (z.B. den Ausbau der Radinfrastruktur) etc., aber auch Push-Maßnahmen, wie der Umbau des öffentlichen Raumes zugunsten des Umweltverbands, die Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung und die geplante Anpassung der Gebühren für Bewohner- und Kurzzeitparken.

Frage 6:

Wie sehen die aktuellen Planungen hinsichtlich umfassenden Park&Ride-Möglichkeiten in den Außenbezirken aus?

Antwort zu 6:

Grundsätzlich vertritt der Senat die Auffassung, dass Park and Ride-Anlagen (P+R-Anlagen) an den wohnortnächsten Bahnhöfen dazu beitragen Straßen zu entlasten und den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) effizient zu nutzen. Das Land Berlin steht in engem Austausch mit dem Land Brandenburg bzgl. eines gemeinsamen Vorgehens im Berliner Umland. Der Senat strebt eine Komplementärfinanzierung zum laufenden Förderprogramm des Landes Brandenburg an. Richtungsweisend ist eine Bedarfsanalyse des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg (VBB) aus dem Jahr 2020, Antragsteller sind die Brandenburger Gemeinden. Abschließende Vereinbarungen sind jedoch erst nach Beschluss des Doppelhaushalts 2022/23 möglich.

Berlin, den 26.06.2022

In Vertretung

Dr, Meike Niedbal
Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz