

**19. Wahlperiode**

## **Schriftliche Anfrage**

**der Abgeordneten Antje Kapek (GRÜNE)**

vom 14. September 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 15. September 2023)

zum Thema:

**Schadstoffbelastung in der Invalidenstraße**

und **Antwort** vom 29. September 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 04. Okt. 2023)

Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Antje Kapek (GRÜNE)  
über  
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t  
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/16732  
vom 14.09.2023  
über Schadstoffbelastung in der Invalidenstraße

---

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

Vorbemerkung der Abgeordneten:

Aufgrund der hohen Schadstoffbelastung wurde 2010 im Planfeststellungsbeschluss für die Invalidenstraße ein "ergebnisabhängiges umweltorientiertes Verkehrsmanagement" vorgesehen, um die Schadstoffbelastung von Stickstoffdioxid NO<sub>2</sub> und Feinstaub PM10 unterhalb der Grenzwerte zu halten. Als Maßnahme wurde unter anderem im Bereich der hoch belasteten Abschnitte und deren Ausweichstrecken eine UVM-Schaltung der Lichtsignalanlagen eingeführt, die die Verkehrsströme drosseln und dosieren sollte.

Frage 1:

Wie oft wurden gemäß Emissionsmessung die Grenzwerte in den Jahren 2016-2023 in der Invalidenstraße überschritten? (Bitte pro Jahr je PM10 und NO<sub>2</sub> getrennt ausweisen)

Antwort zu 1:

Zur Erfassung der Luftgüte wird in der Invalidenstraße 30 ein so genannter Passivsammler für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) betrieben. Die Probenahme erfolgt bei den NO<sub>2</sub>-Passivsammlern im Berliner Luftgütemessnetz integrierend über einen Zeitraum von 14 Tagen, die Proben werden anschließend im chemischen Laboratorium analysiert.

Für NO<sub>2</sub> gilt ein Jahresgrenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup>, der über ein Kalenderjahr ermittelt werden muss. Zudem dürfen pro Kalenderjahr maximal an 18 Stunden NO<sub>2</sub>-Stundenmittelwerte von mehr als 200 µg/m<sup>3</sup> gemessen werden. Dieser Stundengrenzwert ist anhand der Messmethode

nicht ermittelbar. In Berlin wurde dieser NO<sub>2</sub>-Stundengrenzwert noch nie überschritten. PM10 wird in der Invalidenstraße nicht gemessen.

Jahr	Anzahl der NO <sub>2</sub> -Jahresgrenzwertüberschreitungen pro Jahr an der Invalidenstraße 30 (ermittelter Wert)
2016	1 (46 µg/m <sup>3</sup> )
2017	1 (46 µg/m <sup>3</sup> )
2018	1 (42 µg/m <sup>3</sup> )
2019	0 (36 µg/m <sup>3</sup> )
2020	0 (29 µg/m <sup>3</sup> )
2021	0 (27 µg/m <sup>3</sup> )
2022	0 (27 µg/m <sup>3</sup> )
2023 (bis 30.06.)	Jahresgrenzwert noch nicht ermittelbar

Frage 2:

In wie vielen dieser Grenzwertüberschreitungen sollte laut Konzept das umweltorientierte Verkehrsmanagement Einfluss auf die Schaltung der Lichtsignalanlagen nehmen? (Bitte pro Jahr je PM10 und NO<sub>2</sub> getrennt ausweisen)

Antwort zu 2:

Laut Konzept nimmt das umweltorientierte Verkehrsmanagement Einfluss auf die Schaltung der Lichtsignalanlagen, sobald eine stündliche Stickstoffdioxidbelastung (NO<sub>2</sub>) von mindestens 70 µg/m<sup>3</sup> berechnet worden ist. Hierfür wird ein mathematisches Luftschadstoffprogramm verwendet, das stündliche NO<sub>2</sub>-Konzentrationen, aufbauend auf der berechneten Verkehrsstärke und dem berechneten Verkehrszustand, modelliert. Sobald der stündliche Belastungswert von 60 µg/m<sup>3</sup> unterschritten wird, wird wieder zur ursprünglichen Schaltung der Lichtsignalanlagen zurückgewechselt.

In dem Konzept werden stündliche PM10-Luftschadstoffbelastungen nicht für den Einfluss auf die Schaltung der Lichtsignalanlagen berücksichtigt.

Frage 3:

Wie oft wurde aufgrund der Grenzwertüberschreitungen im umweltorientierten Verkehrsmanagement der Invalidenstraße tatsächlich Einfluss auf die Schaltung der Lichtsignalanlagen genommen? (Bitte pro Jahr je PM10 und NO<sub>2</sub> getrennt ausweisen)

Antwort zu 3:

Gemäß den vorliegenden Archiven ergab die Recherche folgende Anzahl von Auslösungen des Umweltprogramms an den Lichtsignalanlagen (LSA):

Jahr (Speicherung für 5 Jahre)	Anzahl der Auslösungen der UVM-Schaltung an den LSA
2018 (Sep-Dez)	35
2019	111
2020	21
2021	5

Aufgrund einer noch nicht abgeschlossenen Systemumstellung können derzeit für 2022 und 2023 keine Angaben gemacht werden. Angaben für 2016, 2017 und bis September 2018 sind nicht mehr verfügbar.

Berlin, den 29.09.2023

In Vertretung

Britta Behrendt  
Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt