

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Antje Kapek, Oda Hassepaß und Silke Gebel (GRÜNE)**

vom 27. Mai 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. Mai 2024)

zum Thema:

Mit Vollgas zurück – Verkehrssicherheit, Luftqualität und Lärm auf der Torstraße

und **Antwort** vom 11. Juni 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 12. Juni 2024)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Antje Kapek (Bündnis 90/Die Grünen),
Frau Abgeordnete Oda Hassepaß (Bündnis 90/Die Grünen) und
Frau Abgeordnete Silke Gebel (Bündnis 90/Die Grünen)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/19235

vom 27.05.2024

über Mit Vollgas zurück – Verkehrssicherheit, Luftqualität und Lärm auf der Torstraße

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

Anmerkung der Abgeordneten:

Der Senat plant auf der Torstraße im Abschnitt zwischen Prenzlauer Allee und Chausseestraße, genau wie auf zahlreichen weiteren Straßen, die Tempo-30-Anordnung im Zuge der Fortschreibung des Luftreinhalteplans wieder aufzuheben - sofern eine entsprechende Prüfung keine anderen Gründe für eine Fortsetzung Geschwindigkeitsbegrenzung feststellt. (vergl. Drs. 19/18128). Begründet wird die Erhöhung der Regelgeschwindigkeit von Tempo 30 auf Tempo 50 mit der Verbesserung der Luftqualität. Statt also anzuerkennen, dass hier ein wirkungsvolles Mittel beizubehalten, dass zu einer signifikanten Verbesserung von Luftqualität, Lärmreduktion und Verbesserung der Verkehrssicherheit, wird die Einführung der Tempo 30 Regelung aus dem Jahr 2019 zurückgenommen.

Frage 1:

Nach welchen Faktoren prüft der Senat, ob die Höchstgeschwindigkeit auf der Torstraße von Tempo 30 auf Tempo 50 erhöht werden soll? (Prüfkriterien bitte einzeln auflisten) Welche Ergebnisse der Prüfkriterien sind ausschlaggebend für eine Beibehaltung bzw. Abänderung der Regelgeschwindigkeit? Welche Behörde ist für die Prüfung zuständig?

Antwort zu 1:

Diese Prüfung basiert ausschließlich auf rechtlichen Gründen.

Aufgrund der Überschreitungen der in 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes festgelegten Immissionsgrenzwerte im Land Berlin, insbesondere der über ein Kalenderjahr gemittelte Immissionsgrenzwert für Stickstoffdioxid von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$, war nach § 47 Absatz 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) ein Luftreinhalteplan aufzustellen, der die erforderlichen Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung von Luftverunreinigungen festlegt. Der daraufhin im Jahr 2019 erlassene Luftreinhalteplan für Berlin, zweite Fortschreibung, legte als eine Maßnahme zur Verbesserung der Luftqualität die ganztägige Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 Kilometer pro Stunde (Tempo 30) auf bestimmten Streckenabschnitten fest. Auf seiner Grundlage erfolgte gemäß § 45 Absatz 1 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) i. V. m. § 40 Absatz 1 BImSchG in zahlreichen Straßen die Anordnung von Tempo 30.

Dort, wo aufgrund der verbesserten Luftqualität Tempo 30 für die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nicht mehr erforderlich ist, entfällt mit der Anpassung des Luftreinhalteplans in Zukunft dieses Erfordernis für einige Strecken, so auch für die Torstraße, und in der Folge damit der rechtliche Anordnungsgrund auf Basis des Luftreinhalteplans.

Vor der Aufhebung dieser Beschränkung wird durch den Senat geprüft, ob nach § 45 StVO andere Gründe als die Luftqualität für die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit oder zum Lärmschutz vorliegen, die weiterhin die Anordnung von Tempo 30 erfordern würden.

Nach § 45 StVO sind Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen demnach nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt. Lediglich zur Sicherung der unmittelbaren Eingangsbereiche vor sensiblen Einrichtungen wie z. B. Schulen und Kitas hat der Verordnungsgeber die Anordnungsmöglichkeiten von Tempo 30 erleichtert.

Es handelt sich bei der Prüfung, ob nach § 45 StVO andere Gründe der Verkehrssicherheit oder des Lärmschutzes für die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen zur Erhöhung vorliegen, jeweils um Einzelfallprüfungen der örtlichen und verkehrlichen Gegebenheiten in Abwägung aller verkehrlichen Belange. Eine solche Prüfung durch die Oberste Straßenverkehrsbehörde erstreckt sich auch auf die Torstraße.

Die in der Torstraße schon vor der getroffenen ganztägigen Anordnung aus Gründen der Luftreinhaltung bestandene Tempo-30-Regelung aus Lärmschutzgründen in der Nachtzeit wird auch weiterhin bestehen bleiben. Das Prüfergebnis zur Tageszeit ist noch ausstehend.

Frage 2:

Wann soll die Prüfung der entsprechenden Abschnitte der Torstraße stattfinden und wann ist mit der Entscheidung für oder gegen die Erhöhung zu rechnen?

Antwort zu 2:

Die Prüfverfahren wurden bereits eingeleitet. Bis zum Inkrafttreten der Fortschreibung des Luftreinhalteplans werden die Ergebnisse vorliegen.

Frage 3:

Im Fall einer positiven Prüfung: Wann ist mit einer Anordnung von Tempo 50 auf den entsprechenden Abschnitten der Torstraße zu rechnen?

Antwort zu 3:

Zeitgleich mit dem Inkrafttreten der Fortschreibung des Luftreinhalteplans werden die Anordnungen erfolgen.

Frage 4:

Befinden sich entlang der Torstraße Einrichtungen der Kinder- und Jugendbildung, Kitas, Jugendclubs, Schulen etc. sowie Senior*inneneinrichtungen? (bitte objektscharf mit Standort auflisten)

Frage 5:

Welche Gefahr sieht der Senat für Zufußgehende, sollte die Erhöhung auf Tempo 50 durchgeführt werden?

Frage 6:

Welche Gefahr sieht der Senat für Radfahrende, sollte die Erhöhung auf Tempo 50 durchgeführt werden?

Frage 11:

Wie gewährleistet der Senat die Schulwegsicherheit vor dem Hintergrund der Debatte um Tempo 30 vor der Berlin Metropolitan School?

Frage 12:

Wie gewährleistet der Senat die Verkehrssicherheit der Schulklassen und anderen Fußgänger*innen, die die Torstraße auf der Höhe der Ackerstraße überqueren wollen, um zum Schwimmbad zu kommen? Plant der Senat hier eine Ampel? Welche Auswirkung hat die mögliche Einführung von Tempo 50 auf die Sicherheit der Fußgänger*innen an dieser Stelle?

Antwort zu 4 bis 6, 11 und 12:

Es wird auf das noch laufende Prüfverfahren entsprechend der Antwort zu Frage 1 verwiesen.

Frage 7:

Wie schätzt der Senat die Unfall- und Verletzungsgefahr ein, wenn die Erhöhung der Regelgeschwindigkeit auf den betroffenen Straßen in Tempelhof-Schöneberg angeordnet werden würde (bitte pro betroffene Straße ausführen)?

Frage 10:

Wie schätzt der Senat die Auswirkungen im Falle der Erhöhung der Regelgeschwindigkeit auf die Unfallstatistik ein? Sofern keine weiteren Maßnahmen geplant sind, warum nicht?

Antwort zu 7 und 10:

Die Fragen 7 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Eine belastbare Aussage zur zukünftigen Entwicklung des Verkehrsunfallgeschehens ist nicht möglich. Die Polizei Berlin richtet im Rahmen ihrer vielfältigen Maßnahmen zur Verkehrsunfallprävention stadtweit einen besonderen Fokus auf die Einhaltung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten.

Frage 8:

Was unternimmt der Senat im Falle einer Erhöhung um Zufußgehende zusätzlich zu schützen?

Frage 9:

Was unternimmt der Senat im Falle der Erhöhung, um Radfahrende zusätzlich zu schützen?

Antwort zu 8 und 9:

Es würde im Rahmen einer Einzelfallprüfung unter Berücksichtigung der Unfallursachen entschieden werden, welche Maßnahmen zielführend wären.

Frage 13:

Wie schätzt der Senat die Auswirkungen bei einer Erhöhung der Regelgeschwindigkeit auf die Lärmbelastung der Anwohnenden ein? Welche Maßnahmen würde der Senat ergreifen, damit die Erhöhung der Regelgeschwindigkeit keine Auswirkungen auf die Lärmbelastung der Anwohnenden hätte?

Antwort zu 13:

Die Erhöhung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 Kilometer pro Stunde auf 50 Kilometer pro Stunde bewirkt eine Erhöhung des Mittelungspegels um 2,5 bis 3 Dezibel. Darüber hinaus bewirken höhere Geschwindigkeiten eine Zunahme der Pegelschwankungen und der Maximalpegel.

Wegen der stadtweit hohen Verkehrslärmbelastung führt die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt im Rahmen des „T30-Konzept nachts“ eine systematische Überprüfung verkehrslärmbelasteter Berliner Straßen für einen leiseren Verkehr in der Nacht durch. Hierbei wird die Notwendigkeit einer Absenkung der zulässigen nächtlichen Höchstgeschwindigkeit von 50 Kilometer pro Stunde auf 30 Kilometer pro Stunde zum Gesundheitsschutz der Anwohnenden stadtweit untersucht. Dabei wird auch geprüft, welche alternativen Maßnahmen in Betracht kommen, ob eine Fahrbahnsanierung in lärmarmen Bauweise ansteht oder eine Nachtabstimmung der Ampeln an lichtzeichengeregelten Kreuzungen vertretbar ist.

Frage 14:

Wie schätzt der Senat die Auswirkungen bei einer Erhöhung der Regelgeschwindigkeit auf die örtliche Luftqualität ein?

Antwort zu 14:

Durch eine Erhöhung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 Kilometer pro Stunde auf die Regelgeschwindigkeit innerorts von 50 Kilometer pro Stunde kann die Belastung durch Stickstoffdioxid um bis zu $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahresmittel steigen. Im Jahr 2022 wurde in der Torstraße ein Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid von $27 \mu\text{g}/\text{m}^3$ gemessen (2019 waren es noch $43 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Auch bei einem Anstieg um $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ auf einen Jahresmittelwert von $29 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird der Immissionsgrenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ weit unterschritten.

Berlin, den 11.06.2024

In Vertretung
Britta Behrendt
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt