

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Oliver Friederici (CDU)**

vom 22. August 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. August 2018)

zum Thema:

**Tempo 30-Zone Tempelhofer Damm**

und **Antwort** vom 06. September 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. Sep. 2018)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Oliver Friederici (CDU)  
über

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

**A n t w o r t**  
**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/16102**  
**vom 22. August 2018**  
**über Tempo 30-Zone Tempelhofer Damm**

---

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

Der Senat weist darauf hin, dass es sich bei dem Pilotversuch zur lufthygienischen und verkehrlichen Wirkung von Tempo 30 und Tempo 50 mit Verkehrsverstetigung als Maßnahmen des Luftreinhalteplans zur Reduzierung von NO<sub>2</sub> in einem Teilabschnitt des Tempelhofer Damms nicht um die Anordnung einer Tempo-30-Zone, sondern um die streckenbezogene Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h handelt.

Frage 1:

Ist es richtig, dass die seitens des Senates geplante Einführung der Tempo 30-Zone im Tempelhofer Damm zum 3. September 2018 nicht stattfinden wird?

Frage 2:

Welche Gründe stehen der Einführung einer solchen Zone zum 3. September entgegen, gibt es hier mögliche Versäumnisse in der Vorbereitung oder Umsetzung und ggf. durch wen?

Antwort zu 1 und zu 2:

Am 3. September wurde eine streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h auf einem Teilabschnitt des Tempelhofer Damms angeordnet.

Frage 3:

Mit welchen Vorzügen ist nach der Einführung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h am Tempelhofer Damm zu rechnen (auch wenn die Einführung einer solchen Tempo 30-Zone in der Leipziger Straße nach Ergebnissen der TU-Berlin nur minimale Unterschiede bei der Luftbelastung erbracht hat - Quelle: Senatsverwaltung UVK/RUBIS Meßnetz -)?

Antwort zu 3:

Tempo 30 ist, neben den zu untersuchenden Auswirkungen auf die Luftschadstoffbelastung, eine anerkannte Maßnahme zur Lärminderung mit einem Minderungspotenzial bis zu 3 dB(A). Außerdem trägt Tempo 30 zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei.

Die Aussage der Technischen Universität Berlin (TU) bzw. des Rundfunk Berlin Brandenburg (RBB) zur Auswirkung von Tempo 30 auf die Luftqualität beruht nach hiesigen Erkenntnissen lediglich auf drei Messwerten: Einem ermittelten Mittelwert über zwei Wochen und zwei Mittelwerten über jeweils eine Woche. Allein die unterschiedliche Probenahmedauer erlaubt keinen Vergleich des ersten Wertes mit den beiden folgenden Werten. Diese sehr kleine Datengrundlage ist für eine Aussage zur Wirkung von Tempo 30 auf die Luftqualität unzureichend und erlaubt keine belastbaren Schlussfolgerungen.

Für die Beurteilung der Luftbelastung durch Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) ist eine Auswertung über ein ganzes Jahr erforderlich. Zum einen ist der Grenzwert für NO<sub>2</sub> als Jahresmittelwert festgelegt und zum anderen können nur so die im Jahresverlauf variierenden Einflüsse der Meteorologie und der Verkehrsmenge berücksichtigt werden. Daher ist die Untersuchung für den Tempelhofer Damm und die übrigen vier Teststraßen nach Anordnung von Tempo 30 für die Dauer eines Jahres vorgesehen. Eine Bewertung der Wirkung von Tempo 30 auf die Luftqualität erfolgt durch den Senat erst nach Vorliegen der Jahresmittelwerte und der vollständigen Untersuchungsdaten.

Frage 4:

Welche anderen Intention verfolgt der Senat mit der Ausdehnung von Tempo 30-Zonen auf Hauptstraßen, da eine Luftverbesserung durch die Einführung einer Tempo 30-Zone nicht nachgewiesen werden konnte?

Antwort zu 4:

Der eingangs genannte Pilotversuch mit der Zielsetzung einer Reduzierung der Luftschadstoffe ist noch nicht abgeschlossen. Sonstige streckenbezogene Anordnungen von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen erfolgen aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs oder zum Schutz der Wohnbevölkerung vor verkehrsbedingtem Lärm. Auf die Antwort zu Frage 3 wird verwiesen.

Frage 5:

Überwiegen diese Gründe den Nachteil einer Verlangsamung des Verkehrsflusses?

Antwort zu 5:

Die Gründe, welche zu verkehrsbeschränkenden Maßnahmen, wie einer Anordnung von Tempo 30 im Bereich von Hauptverkehrsstraßen führen können, sind in der StVO im § 45 bundeseinheitlich abschließend geregelt. Ob die Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung und somit eine Verlangsamung des Verkehrsflusses in einem bestimmten Abschnitt einer Hauptverkehrsstraße in Betracht kommt, muss durch die Verkehrslenkung Berlin (VLB) immer unter Abwägung aller verkehrlichen Interessen und unter Berücksichtigung des jeweiligen Einzelfalles sorgfältig abgewogen werden. Bei einer Anordnung von Tempo 30 sind beispielsweise auch die Auswirkungen auf den

Oberflächenverkehr der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) immer angemessen zu berücksichtigen.

Berlin, den 06.09.2018

In Vertretung

Stefan Tidow  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz