

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Sven Kohlmeier (SPD)**

vom 15. Januar 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 17. Januar 2019)

zum Thema:

Tempo 30 und Luftreinheit in der Leipziger Straße – wie und wann erfolgt die Auswertung des Pilotprojekts zur Luftreinheit?

und **Antwort** vom 29. Januar 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 01. Feb. 2019)

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. 18/17531

vom 15. Januar 2019

über Tempo 30 und Luftreinheit in der Leipziger Straße – wie und wann erfolgt die Auswertung des Pilotprojekts zur Luftreinheit?

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

Frage 1:

Wie hoch ist der Durchschnittswert der Belastung an Stickstoffdioxiden

- a) im Jahr 2018 gem. der Daten des Messbusses, Leipziger Str. 21 (Angabe pro Monat und im Jahresdurchschnittswert)?
- b) seit Einführung des Tempo-30-Versuchs auf der Leipziger Straße gem. der Daten des Messbusses, Leipziger Str. 21 (Angabe pro Monat und im Jahresdurchschnittswert)?

Antwort zu 1:

a) Der Stickstoffdioxid-Jahresmittelwert 2018 gemäß den Messungen mit dem automatischen Referenzverfahren am Messbus betrug 48 Mikrogramm pro Kubikmeter ($\mu\text{g}/\text{m}^3$). Die Tabelle zeigt die Monatsmittelwerte für die am Messbus ermittelten NO_2 -Werte.

Tabelle: Monatsmittelwerte der NO_2 -Messungen des Messbusses am Standort Leipziger Straße in $\mu\text{g}/\text{m}^3$

	Stickstoffdioxid (NO_2)
Januar 2018	46
Februar 2018	61
März 2018	56
April 2018	51
Mai 2018	50
Juni 2018	39

Juli 2018	37
August 2018	46
September 2018	52
Oktober 2018	55
November 2018	50
Dezember 2018	38

Im Übrigen können die Monatsmittelwerte der am Messbus gemessenen Luftschadstoffe am Standort Leipziger Straße auf der Internetseite des Berliner Luftgütemessnetzes unter <https://luftdaten.berlin.de/station/mw088> eingesehen werden.

b) Der durchschnittliche Stickstoffdioxid-Wert gemäß der Messungen mit dem automatischen Referenzverfahren am Messbus im Zeitraum vom 9. April 2018 bis zum 31. Dezember 2018 betrug $47 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Die Monatsmittelwerte für April 2018 bis Dezember 2018 können der Tabelle unter 1 a) entnommen werden. Ein Jahresdurchschnittswert seit Einführung des Tempo 30-Verkehrsversuchs am 9. April 2018 kann noch nicht gebildet werden, da noch keine vollständigen Messergebnisse eines Jahres vorliegen.

Frage 2:

Wie hoch ist der Durchschnittswert der Belastung an Stickstoffdioxiden

a) im Jahr 2018 gem. der Daten des RUBIS-Passivsammlers, Leipziger Str. 32 (Angabe pro Monat und im Jahresdurchschnittswert)?

b) seit Einführung des Tempo-30-Versuchs auf der Leipziger Straße gem. der Daten des RUBIS-Passivsammlers, Leipziger Str. 32 (Durchschnittswert der bisherigen vierzehntägigen Messungen im Zeitraum 09.04.2018 bis 31.12.2018) (Angabe pro Monat und im Jahresdurchschnittswert)?

Antwort zu 2:

a) Der vorläufige Stickstoffdioxid-Jahresmittelwert 2018 nach Maßgabe der vorliegenden Daten des Passivsammlers, Leipziger Straße 32, beträgt für das Jahr 2018 $59 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Die Messungen des Stickstoffdioxid-Passivsammlers an der Leipziger Straße 32 erfolgen in einem Zweiwochenrhythmus. Es wird jeweils ein Stickstoffdioxid-Wert ermittelt, der eine mittlere Konzentration für 14 Tage abbildet. Die tatsächliche Beprobungsdauer kann dabei durch Feiertage geringfügig variieren. Die Beprobungszeiträume fallen zur Sicherstellung einer lückenlosen Probenahme selten mit einem Monatsanfang und einem Monatsende zusammen. Eine mathematische Bestimmung von Monatsmittelwerten wäre über eine gewichtete Mittelung prinzipiell möglich. Ein so berechnetes Monatsmittel ist aufgrund der damit verbundenen hohen Unsicherheiten jedoch ohne Aussagekraft, so dass von einer derartigen Berechnung abgesehen wird. Hinsichtlich der einzelnen im Zweiwochenrhythmus gemessenen Werte wird auf die Antwort zu Frage 5 der Schriftlichen Anfrage Nr. 18/17536 verwiesen.

b) Die mittlere Stickstoffdioxidbelastung zwischen dem 10. April 2018 und dem 18. Dezember 2018 betrug $59 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Die Mittelwertbildung ist für den exakten angefragten Zeitraum aufgrund des unter 2 a) beschriebenen vierzehntägigen Wechselrhythmus nicht sinnvoll möglich. Deshalb wurde zur Bestimmung des Mittelwertes ein Intervall gewählt, welcher vollständig im angefragten Zeitraum liegt. Monatsmittelwerte liegen nicht vor. Ein Jahresdurchschnittswert seit Einführung des Tempo 30-Verkehrsversuchs am 9. April

2018 kann noch nicht gebildet werden, da noch keine vollständigen Messergebnisse eines Jahres vorliegen.

Frage 3:

Wie hoch ist der Durchschnittswert der Belastung an Stickstoffdioxiden

- a) im Jahr 2017 gem. der Daten des Messbusses, Leipziger Str. 21 (Angabe pro Monat und im Jahresdurchschnittswert)?
- b) Wie hoch ist der Durchschnittswert der Belastung an Stickstoffdioxiden im Jahr 2017 gem. der Daten des RUBIS-Passivsammlers, Leipziger Str. 32 (Angabe pro Monat und im Jahresdurchschnittswert)?

Antwort zu 3:

- a) Der Messbus ist erst seit Dezember 2017 in der Leipziger Straße platziert. Der NO₂-Monatsmittelwert für Dezember 2017 betrug am Standort des Messbusses 42 µg/m³.
- b) Eine monatliche Angabe der Passivsammlerwerte ist aufgrund des unter 2 a) beschriebenen vierzehntägigen Wechselrhythmus nicht sinnvoll möglich. Der NO₂-Jahresdurchschnittswert betrug 2017 am Standort des Passivsammlers, Leipziger Straße 63 µg/m³.

Frage 4:

Wie erklärt sich der Senat, dass an Tagen mit wenig oder keinem Kraftfahrzeugverkehr auf der Leipziger Straße u.a. am 3.10.2018 (Feiertag) und 13.10.2018 #prüfen (Demonstration #aufstehn) der Grenzwert von 40 Mikrogramm dennoch überschritten oder nur unerheblich unterschritten wurde?

(Anmerkung: In der Beantwortung der Kleinen Anfrage des Abgeordneten Sven Kohlmeier u.a. S18/14991 führt der Senat aus, dass eine verlässliche Aussage zu dem Pilotprojekt erst nach einem Jahr erfolgen kann.)

Antwort zu 4:

Nach Maßgabe der 39. Bundes-Immissionsschutzverordnung, § 3 Abs. 2, beträgt der zum Schutz der menschlichen Gesundheit erlassene Immissionsgrenzwert für NO₂ 40 µg/m³, gemittelt über ein Kalenderjahr. Ein Vergleich eines Tagesmittelwertes mit dem NO₂-Jahresgrenzwert ist demzufolge nicht sinnvoll, weil Tageswerte wegen der von Tag zu Tag unterschiedlichen meteorologischen und verkehrlichen Rahmenbedingungen stark schwanken. Maßgeblich für die Frage der Grenzwerteinhaltung ist ausschließlich der Jahresmittelwert.

Am 3. Oktober 2018 wurde mit 20 µg/m³ am Standort des Messbusses in der Leipziger Straße der niedrigste NO₂-Tagesmittelwert des Oktober 2018 gemessen. Anders als in der Fragestellung formuliert, war die NO₂-Belastung am 3. Oktober 2018 also sehr niedrig. Die Tagesmittelwerte 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.

Am Samstag, den 13. Oktober 2018, wurde am Standort des Messbusses wegen schlechter meteorologischer Ausbreitungsbedingungen ein relativ hoher Tagesmittelwert von 71 µg/m³ ermittelt. Der höchste Stundenwert wurde zwischen 18:00 und 19:00 Uhr gemessen (122 µg/m³). Genau in dem Zeitraum der Verkehrssperrung der Leipziger Straße zwischen 14:00 und 16:00 Uhr wurden die niedrigsten Stundenwerte gemessen (30 µg/m³ und 28 µg/m³). Erhöhte NO₂-Werte treten bei schlechten meteorologischen Austauschbedingungen auch an verkehrsarmen Tagesstunden und Wochentagen auf.

Frage 5:

Wie erfolgt die Auswertung des Pilotprojekts Tempo 30 zur Luftreinheit in der Leipziger Straße?

Antwort zu 5:

Die Auswertung des Untersuchungskonzeptes zur lufthygienischen und verkehrlichen Wirkung von Tempo 30 und Tempo 50 mit Verkehrsverstetigung als Maßnahmen des Luftreinhalteplans zur Reduzierung von NO₂ (Pilotprojekt Tempo 30) in der Leipziger Straße wird analog der bereits durchgeführten Auswertungen für die Silbersteinstraße, Schildhornstraße und Beusselstraße erfolgen. Dabei werden Messdaten der genannten Straßen vor und nach Einführung der Geschwindigkeitsbegrenzung mit Verkehrsverstetigung mit Daten von geeigneten Hauptverkehrsstraßen verglichen. Als Vergleichsstraßen geeignet sind solche Hauptverkehrsstraßen, für welche Daten mit gleichem Messverfahren vorliegen und welche eine ähnliche räumliche Ausrichtung zur Hauptwindrichtung, eine ähnliche Verkehrszusammensetzung sowie ähnliche verkehrliche und städtebauliche Randbedingungen aufweisen. Neben der Auswertung der Immissionsmessungen werden Untersuchungen zum Emissionsverhalten anhand der Aufnahme des Fahrverhaltens mit einem im Verkehr mitschwimmenden Messfahrzeug vor und nach der Anordnung von Tempo 30 durchgeführt. Außerdem werden Daten zu Verkehrsmengen, eventuellen Ausweichverkehren und Geschwindigkeiten sowie die Fahrzeitdaten der in den Versuchsstraßenabschnitten verkehrenden Buslinien bei Tempo 50 und bei Tempo 30 analysiert.

Frage 6:

Mit welchen Vergleichsdaten werden die Daten des Pilotprojekts am 09.04.2018 – 08.04.2019 verglichen?

a) Liegen Vergleichsdaten zur Schadstoffbelastung für die Leipziger Straße bei Tempo 50 für den Zeitraum 09.04.2017 – 08.04.2018 vor?

Antwort zu 6:

Die genaue Bestimmung der Vergleichsdaten, mit denen die Daten des Pilotprojektes verglichen werden, ist noch nicht erfolgt.

a) Vergleichsdaten zur Schadstoffbelastung für die Leipziger Straße bei Tempo 50 für den Zeitraum vor Einführung der Geschwindigkeitsbegrenzung (einschließlich des Zeitraums vom 9. April 2017 bis zum 8. April 2018) liegen anhand der Passivsammlerwerte für die Leipziger Straße 32 vor.

Frage 7:

Durch wen erfolgt die Auswertung des Pilotprojekts Tempo 30 zur Luftreinheit in der Leipziger Straße?

Antwort zu 7:

Die Auswertung des Pilotprojektes erfolgt durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. Mit der Bestimmung der Emissionen anhand von Messfahrten wurde ein Ingenieurbüro beauftragt.

Frage 8:

Wann und wo wird die Auswertung des Pilotprojekts Tempo 30 zur Luftreinheit in der Leipziger Straße veröffentlicht?

Antwort zu 8:

Die Ergebnisse werden auf den Internetseiten der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz veröffentlicht. Ein Termin steht noch nicht fest.

Frage 9:

Gibt es der Beantwortung der Anfrage zu dem Thema der Anfrage aus Sicht des Senats noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 9:

Der Senat erlaubt sich den Hinweis, dass die Auswertung der Wirkung von Tempo 30 auf die Luftqualität aufgrund der meteorologischen und verkehrlichen Schwankungen einen Mindestzeitraum von 12 Monaten umfassen muss. Daher ist eine monatliche Abfrage mit dem Ziel, daraus vorläufige Schlussfolgerungen zu ziehen, aus wissenschaftlicher Sicht nicht zielführend.

Der Senat erlaubt sich darauf hinzuweisen, dass die Verwaltung gern und mit Respekt alle Fragen des Abgeordnetenhauses beantwortet, sofern damit Informationen bereitgestellt werden können, die nicht öffentlich zugänglich sind. Gerade für die öffentliche Bereitstellung der Luftqualitätswerte wurde mit Haushaltsmitteln des Landes Berlin im Internet eine Plattform für den Abruf sowohl stundengenauer Luftmessdaten geschaffen (siehe Antwort zu Frage 1). Der Senat regt an, dass diese Informationsquelle auch von Mitgliedern des Abgeordnetenhauses genutzt wird.

Berlin, den 29.01.2019

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz