

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Tino Schopf (SPD)**

vom 25. November 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 29. November 2019)

zum Thema:

Luftreinhalteplan 2020 – Werden die Auflagen des Verwaltungsgerichts fristgerecht umgesetzt?

und **Antwort** vom 16. Dezember 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 18. Dez. 2019)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Tino Schopf (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 / 21 753
vom 25. November 2019
über Luftreinhalteplan 2020 - Werden die Auflagen des Verwaltungsgerichts
fristgerecht umgesetzt?

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

Frage 1:

Inwieweit sind die vor dem Verwaltungsgericht im Urteil vom 9. Oktober 2018 (VG 10 K 207.16) angeordneten Maßnahmen zur Einhaltung des EU-Grenzwertes für Stickstoffdioxid (< 40 µg/m³ Luft) bisher (Stand 01.12.2019) in Berlin umgesetzt worden?

Frage 2:

Welche der vom Gericht (Urteil VG 10 K 207.16) für den Luftreinhalteplan (LRP) angeordneten Maßnahmen wurden nicht bis zum 30. August 2019 umgesetzt und warum nicht (bitte einzeln auflisten und begründen)?

Antwort zu 1 und 2:

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Grundsätzlich wurden vom Verwaltungsgericht Berlin keine Maßnahmen zur Luftreinhaltung angeordnet; es wurde eine Fortschreibung des Luftreinhalteplans gefordert, damit dieser - unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts zur Notwendigkeit von streckenbezogenen Fahrverboten - die erforderlichen Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung des Grenzwertes für Stickstoffdioxid (NO₂) enthält. Die konkrete Maßnahmenplanung unterliegt der Gestaltungsfreiheit der zuständigen Behörde. Das Gericht kann einzelne Maßnahmen zur Einhaltung der Stickstoffdioxid-Grenzwerte nur vorgeben, wenn diese die einzig geeigneten Maßnahmen sind. Dies war allein bei den Dieselfahrverboten an elf Straßenabschnitten der Fall. Weitere Maßnahmen wurden vom Gericht nicht angeordnet.

Das Gericht hielt in seiner Urteilsbegründung einen Beschluss des fortgeschriebenen Luftreinhalteplans bis zum 31. März 2019 für realisierbar, die Anordnung der streckenbezogenen Fahrverbote sollte zwei bis drei Monate nach Beschluss des Luftreinhalteplans erfolgen.

Tatsächlich hat sich die Erstellung des Luftreinhalteplans jedoch verzögert, weil aufgrund der vom Gericht neu vorgegebenen Kriterien für die Beurteilung der Luftqualität bei der

Prognose für 2020 umfangreiche Neuberechnungen und Abstimmungen zu Fahrverboten und weiteren Maßnahmen, wie Tempo 30, erfolgen mussten. Der Luftreinhalteplan konnte daher erst am 23. Juli 2019 vom Senat verabschiedet werden.

Die vom Gericht angeordnete Maßnahme, d.h. die Fahrverbote, wurden innerhalb weniger Tage nach Verabschiedung des Luftreinhalteplans von der Verkehrslenkung Berlin angeordnet. Das Inkrafttreten der Fahrverbote erfolgt mit der Aufstellung der Schilder durch die zuständigen Bezirke schrittweise seit der 47. Kalenderwoche und wird im Januar 2020 abgeschlossen sein. Der Zeitraum resultierte aus Fristen des Vergaberechts (Beschaffung der Verkehrszeichen und Beauftragung der Bauleistung) sowie aus den aufwendigen baulichen Arbeiten für die Aufstellung der Schilder mit ausreichend standsicheren Fundamenten.

Frage 3:

Wie begründet der Senat die Tatsache, dass er der Anordnung des Gerichts zwingend ein Diesel-Fahrverbot in der Leipziger Straße, der Reinhardtstraße, der Brückenstraße, der Friedrichstraße, dem Kapweg, Alt-Moabit, der Stromstraße und der Leonorenstraße (aufgeführt in einer Tabelle im Verwaltungsvorgang, Anlagenkonvolut B 10, B.V., Modellergebnisse) anordnen zu müssen nicht in allen Punkten nachgekommen ist, obwohl dort lt. Verwaltungsgericht der „planerische Gestaltungsspielraum nach Auffassung der Kammer auf „Null reduziert ist“ (vgl. Urteil VG 10 K 207.16 S.25 Abs. 4)?

Antwort zu 3:

Die Auswahl der Strecken für Durchfahrtsverbote für Dieselfahrzeuge bis einschließlich Euro 5 ist umfassend in Kap. 8.3.1 des Luftreinhalteplans für Berlin - Zweite Fortschreibung dokumentiert.

Die Auswahl der Fahrverbotsstrecken durch das Gericht erfolgte auf der Grundlage der ersten für die Fortschreibung des Luftreinhalteplans durchgeführten Modellrechnungen mit einem Screening-Modell. Alle genannten Straßen wurden unter Berücksichtigung der Kriterien des Gerichts einer erneuten Überprüfung unterzogen.

Für den Kapweg wurde von einem Fahrverbot abgesehen, weil es dort keine Anwohnenden und nur wenig Fuß- und Radverkehr und damit kein Schutzbedürfnis gibt, während der Ausweichverkehr zu höheren Luftbelastungen auf Straßen mit Anwohnenden führen würde. Für die Leonorenstraße wurde die Modellierung mit einem mikroskaligen Ausbreitungsmodell wiederholt, das die Bebauungsstruktur detailliert abbilden kann. Denn anders als bei den meisten hoch belasteten Straßen handelt es sich bei der Leonorenstraße nicht um eine klassische Straßenschlucht, für die das Screeningmodell optimiert wurde. Die Neuberechnung ergab für die Leonorenstraße einen niedrigeren Jahresmittelwert, sodass Tempo 30 als Maßnahme zur Einhaltung des Luftqualitätsgrenzwertes für NO₂ ausreichend ist. Für die Überwachung der Einhaltung des Grenzwertes wurde ein NO₂-Passivsammler installiert.

Frage 4:

Für welche Straßenabschnitte hat der Senat, wie vom Verwaltungsgericht verfügt, auch ein Fahrverbot für Diesel der Abgasstufe 6a-c überprüft (vgl. Urteil VG 10 K 207.16 S.25 Abs. 5), und mit welchem Ergebnis?

Antwort zu 4:

Ein Fahrverbot für Diesel der Abgasstufe Euro 6a-c ist nur erforderlich, wenn ein Fahrverbot für Dieselfahrzeuge bis einschließlich Euro 5 für eine Grenzwerteinhaltung nicht ausreicht. Die Wirkungsbeurteilung der Maßnahmen für die einzelnen Straßen hat ergeben, dass ein

Fahrverbot für Dieselfahrzeuge Euro 6 a-c nicht notwendig ist. Die Entwicklung der Luftqualität und die Einhaltung der Grenzwerte werden Ende 2020 überprüft, um dann, soweit erforderlich, nachzusteuern.

Frage 5:

Welche Ergebnisse erbrachte die Überprüfung der weiteren 117 Straßenabschnitte, für die laut Gerichtsbeschluss ebenfalls Dieselfahrverbote sein könnten?

Antwort zu 5:

Vom Gericht wurde für elf Straßenabschnitte ein streckenbezogenes Fahrverbot und für weitere 106 Abschnitte eine Prüfung von Maßnahmen bis hin zu Fahrverboten gefordert. Die Ergebnisse der Prüfung und die erforderlichen Maßnahmen sind umfassend in Kap. 8 des Luftreinhalteplans für Berlin - Zweite Fortschreibung dargestellt.

Zusammengefasst sind für 41 Straßenabschnitte die gesamtstädtischen Maßnahmen (Förderung des Umweltverbundes inklusive Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung) ausreichend. Für 59 der 117 Abschnitte wird die Einhaltung durch die gesamtstädtischen Maßnahmen und Tempo 30 erreicht, für vier Abschnitte sind verkehrslenkende Maßnahmen vorgesehen und für 13 Abschnitte werden Durchfahrverbote für Dieselfahrzeuge bis einschließlich Euro 5 kombiniert mit Tempo 30 angeordnet.

Frage 6:

Wie werden die inzwischen eingerichteten Tempo 30 Zonen bezüglich der Einhaltung der Geschwindigkeit und der Wirksamkeit in Bezug auf ihre Stickoxidminderung überprüft, bzw. wann soll diese Überprüfung wie durchgeführt werden (bitte tabellarisch für die T 30 Abschnitte mit Art der Überwachung und Zeitangabe darstellen)?

Antwort zu 6:

Die auf Grundlage des Luftreinhalteplans angeordneten Geschwindigkeitsbeschränkungen werden von der Polizei Berlin in die Verkehrsüberwachung einbezogen. Hierfür wird die zur Verfügung stehende Messtechnik genutzt.

Die Beurteilung der Wirksamkeit in Bezug auf die Stickstoffdioxidbelastung erfolgt durch fortlaufende Messungen mit Passivsammlern an folgenden repräsentativen Standorten:

MP-Nr.	Adresse (Straßenabschnitt)	Bemerkung
MP505	Potsdamer Str. 102, 10785 Berlin	Routinemesspunkt
MP525	Leipziger Str. 32, 10117 Berlin	Routinemesspunkt
MP528	Kantstr. 117, 10627 Berlin	Routinemesspunkt
MP530	Hauptstr. 54, 10827 Berlin	Routinemesspunkt
MP531	Spandauer Damm 103, 14059 Berlin	Routinemesspunkt
MP533	Hermannstr. 120, 12051 Berlin	Routinemesspunkt
MP537	Alt Moabit 63, 10555 Berlin	Routinemesspunkt
MP542	Tempelhofer Damm 148, 12099 Berlin	Routinemesspunkt
MP545	Sonnenallee 68, 12045 Berlin	Routinemesspunkt
MP573	Badstr. 67, 13357 Berlin	Routinemesspunkt
MP601	Brückenstr. 15, 10179 Berlin	ab 2019

MP602	Kaiser-Friedrich-Str. 41, 10627 Berlin	ab 2019
MP603	Leonorenstr. 94, 12247 Berlin	ab 2019
MP604	Martin-Luther-Str. 106, 10825 Berlin	ab 2019
MP605	Stromstr. 58/61, 10551 Berlin	ab 2019
MP607	Reinhardtstr. 47, 10117 Berlin	ab 2019
MP608	Oranienstr. 159, 10969 Berlin	ab 2019
MP609	Elsenstr. 102, 12435 Berlin	ab 2019
MP610	Erkstr. 10-11, 12043 Berlin	ab 2019
MP611	Friedrichstr. 151, 10117 Berlin (Maritim Hotel)	ab 2019
MP612	Torstr. 134, 10119 Berlin	ab 2019
MP613	Leipziger Str. 5/6, 10117 Berlin	ab 2019

Frage 7:

Wie reagiert der Senat auf die Tatsache, dass z.B. auf der Kantstraße trotz häufiger Staus mehr als 30% der Fahrzeuge die Geschwindigkeitsbegrenzung nicht eingehalten haben¹ und die erwartete Stickoxidminderung von 5 µg/m³ folglich nicht realisiert werden kann?

Antwort zu 7:

In der Beantwortung der Schriftlichen Anfrage Nr. 18/20 467 wurde auf der Basis der Auswertungen von Dialogdisplays angegeben, dass etwa 30 % der Fahrzeuge schneller als 33 km/h fahren. Bei Geschwindigkeitskontrollen durch die Polizei lag die Überschreitungsquote unter 15 %.

Da die gemessene NO₂-Belastung in der Kantstraße in diesem Jahr nach den bisher vorliegenden - vorläufigen - Ergebnissen unter 40 µg/m³ liegen wird und somit der Grenzwert eingehalten werden wird, besteht derzeit kein weiterer Handlungsbedarf.

Frage 8:

Liegen dem Senat belastbare Informationen vor, die dem subjektiven Eindruck widersprechen, dass die neu eingerichteten Tempo 30 Abschnitte z.B. am Spandauer Damm, der Kaiser-Friedrich-Str. oder der Stromstraße vom überwiegenden Teil der Verkehrsteilnehmer ignoriert werden?

Antwort zu 8:

Ja. Die in der Antwort zu Frage 9 dargestellten Überschreitensquoten in den bisher überwachten Straßen lassen erkennen, dass die Geschwindigkeitsbegrenzungen im Allgemeinen überwiegend eingehalten werden.

Frage 9:

Wie oft, auf welche Art und wie lange wurden bisher an den im Rahmen des LRP neu eingerichteten Tempo-30-Abschnitten in Berlin die Geschwindigkeiten überprüft und mit welchem Ergebnis (bitte Anzahl, Dauer und Art der Überprüfungen sowie Anteil der Überschreitungen für alle neuen LRP-Abschnitte tabellarisch zusammenstellen)?

¹ Vgl. Drs. Drucksache 18 / 20 467 Antwort zu Frage 4

Antwort zu 9:

Im Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Oktober 2019 wurden auf den folgenden Strecken polizeiliche Geschwindigkeitskontrollen mit Radarfahrzeugen und Handlasermessgeräten durchgeführt:

Straße	Anzahl der Kontrollen	Überwachungs-dauer [hh:mm]	Überschreitensquote
Breite Straße/ Schönholzer Straße	1	2:12	16,62 %
Hauptstraße	146	599:58	9,25 %
Kaiser-Friedrich-Straße	1	05:03	47,18 %
Kantstraße	66	315:37	11,38 %
Leipziger Straße	56	278:31	3,77 %
Leonorenstraße	7	11:50	1*
Mariendorfer Damm	3	12:25	13,02 %
Martin-Luther-Straße	1	02:00	1*
Mehringdamm	5	22:14	16,44 %
Oranienstraße	8	34:04	6,03 %
Potsdamer Straße	75	255:27	7,89 %
Residenzstraße	6	16:08	12,12 %
Sonnenallee	21	66:48	8,39 %
Spandauer Damm	1	00:58	9,62 %
Tempelhofer Damm	120	515:59	6,73 %
Torstraße	8	15:30	1*

(Quelle: Geschwindigkeitsdatenbank, Dir E BVkD VSD 3, Stand 3. Dezember 2019)

1*= Nur Handlasermessungen, keine Überschreitensquote bestimmbar.

Die polizeiliche Geschwindigkeitsüberwachung dient vorrangig der Verkehrsunfallbekämpfung. Bei der Entscheidung zur Auswahl von Messorten steht neben der deliktsbezogenen Verkehrsunfallbekämpfung insbesondere der erzielbare Gewinn für die Verkehrssicherheit im Fokus. Vor diesem Hintergrund werden Tempo-30-Strecken vor Schulen oder ähnlich sensiblen Örtlichkeiten vorrangig überwacht.

Frage 10:

Warum werden nicht an allen neu eingerichteten Tempo-30 Abschnitten in Berlin wie z.B. in der Kantstraße Dialog-Displays aufgestellt, die Fahrzeugführer an die Geschwindigkeitsbegrenzung erinnern und gleichzeitig kontinuierlich die Realgeschwindigkeiten, Fahrzeugdichten und Fahrzeugklassen messen?

Antwort zu 10:

Der Einsatz von Dialog-Displays wird geprüft, besonders für Strecken mit hoher NO₂-Belastung. Ein Einsatz an allen neu eingerichteten Tempo-30-Abschnitten ist jedoch nicht vorgesehen. Neben der Frage der Ressourcen dürfen Dialog-Displays auch nicht inflationär eingesetzt werden, um die Aufmerksamkeit für die Anzeigen nicht zu schmälern. Schwerpunkt des Einsatzes ist weiterhin die Verkehrssicherheit im Bereich besonders schutzwürdiger Einrichtungen.

Frage 11:

Wurden bei der Einrichtung der neuen Tempo-30 Abschnitte in Berlin auch die Umlaufzeiten der in diesen Abschnitten befindlichen Lichtsignalanlagen (LSA) angepasst und wenn ja, wurden zeitgleich auch die Grünphasen für seh- und gehbehinderte zu Fuß Gehende verlängert - wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 11:

Die Anpassung der Lichtsignalanlagen (LSA)-Koordinierung ist vorgesehen. Dabei werden die Vorgaben des Mobilitätsgesetzes beachtet.

Frage 12:

Wie und ab wann sollen die für einzelne Streckenabschnitte erlassenen Dieselfahrverbote kontrolliert werden? Können für die Kontrolle der Dieselfahrverbote Kombinationen von Luftschadstoffmessungen (RSD) mit Kennzeichenerfassungen verwendet werden, wie sie Ende Oktober diesen Jahres anonymisiert im Projekt AkLuSt Berlin durchgeführt wurden² ?

Antwort zu 12:

Eine Überwachung durch die Polizei Berlin wird nach Errichtung der einzelnen Verbotsstrecken aufgenommen. Im Rahmen von Kontrolleinsätzen werden die zutreffenden Schadstoffklassen durch Einsichtnahme in die Zulassungsbescheinigung Teil 1 (Fahrzeugschein) überprüft.

Die Abgasmessungen mit dem Remote Sensing Detector (RSD) befinden sich noch in der Auswertung. Dabei wird auch geprüft, ob sich die Messwerte von Euro-6-Dieselfahrzeugen von Dieselfahrzeugen mit Euro 5 oder schlechter ausreichend sicher unterscheiden. Nur dann wäre das Verfahren technisch geeignet, eine Kennzeichenerfassung erst bei einem Verstoß gegen das Durchfahrtsverbot auszulösen. Zurzeit ist dazu jedoch noch keine Aussage möglich.

Frage 13:

Wäre diese Art der Fahrzeug-Kontrolle zulässig, wenn nach der RSD-Messung nur die Daten der Fahrzeughalter von unerlaubt durchfahrenden Dieselfahrzeugen für ein Ordnungswidrigkeitsverfahren erhoben würden, und damit keine anlasslose Datenerhebung im Sinne des Datenschutzes erfolgen würde – wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 13:

Eine Prüfung der Zulässigkeit erfolgt erst, wenn die technische Eignung aufgezeigt werden konnte.

Frage 14:

Bis wann wird die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung (lt. LRP auf 75% der Parkflächen innerhalb des S-Bahn Rings) realisiert sein, die lt. Luftreinhalteplan bereits ab 2020 schadstoffmindernd wirken soll (bitte Planungsstand und Zeitpunkt der Realisierung für jedes geplante Bewirtschaftungsgebiet tabellarisch darstellen)?

Antwort zu 14:

Die parkraumbewirtschafteten Flächen innerhalb des S-Bahn-Rings sollen laut Luftreinhalteplan bis Ende 2020 auf 75 % steigen. Eine hundertprozentige, flächendeckende Bewirtschaftung innerhalb des S-Bahn-Rings wird bis 2023 angestrebt. Die derzeit in den

² Vgl. RSD-Abgasmessungen zur Luftreinhaltung
https://www.berlin.de/senuvk/umwelt/luftqualitaet/de/luftreinhalteplan_projekte/rsd_abgasmessung.shtml

Bezirken Mitte, Friedrichshain-Kreuzberg, Neukölln und Tempelhof-Schöneberg für eine Bewirtschaftung vorgesehenen Gebiete entsprechen 81 % der im S-Bahn-Ring gelegenen Fläche. Grundsätzlich gilt, dass ein Zuschnitt der Parkzonen sowie die zeitliche Feinplanung erst auf Grundlage einer Voruntersuchung vorgenommen werden kann. Für Bezirke, bei denen sich die Voruntersuchung noch in der Erstellung befindet, gilt nach wie vor, dass eine Realisierung im Jahr 2020 angestrebt wird.

Die für die Einführung notwendigen Voruntersuchungen befinden sich in den relevanten Bezirken derzeit in der Erstellung bzw. sind im Bezirk Mitte bereits abgeschlossen. In der Tabelle können nur Aussagen zur konkreten zeitlichen Umsetzung getroffen werden, soweit die Voruntersuchung abgeschlossen ist und ein Beschluss des Bezirksamtes existiert. Für Bezirke ohne abgeschlossene Voruntersuchung wird der angestrebte Realisierungszeitraum nach Luftreinhalteplan ausgewiesen.

	Planungsstand	Angestrebte Realisierung laut Luftreinhalteplan	Konkrete bezirkliche Umsetzungsplanung
Charlottenburg-Wilmersdorf	Vergabeverfahren zur Voruntersuchung läuft.	Spätestens 2023	/
Friedrichshain-Kreuzberg	Voruntersuchung in Erstellung (Abschluss Friedrichshain: Sommer 2020, Abschluss Kreuzberg: Anfang 2020).	Ende 2020	/
Mitte	Voruntersuchung abgeschlossen, Zonenzuschnitt ist erfolgt, Einführung derzeit in Umsetzung.	Ende 2020	Moabit/Hansaviertel (6 Parkzonen): Aug-Dez 2020; Humboldthain, Brunnenplatz/Hochstraße (2 Parkzonen): Dez 2020
Neukölln	Voruntersuchung in Erstellung (Abschluss: Juni 2020).	Ende 2020	/
Pankow	Derzeit keine Planungen innerhalb des S-Bahn-Rings seitens des Bezirks.	Spätestens 2023	/
Tempelhof-Schöneberg	Voruntersuchung in Erstellung (Abschluss: April 2020).	Ende 2020	/
Treptow-Köpenick	Derzeit keine Planungen seitens des Bezirks.	Spätestens 2023	/

In Beantwortung der Anfrage wird zusätzlich auf die Schriftlichen Anfragen 18/21000 bis 18/21010 hingewiesen.

Frage 15:

Warum sind einzelne Bezirke im S-Bahn-Ring von der Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung ausgenommen worden bzw. ab wann soll auch in diesen Bezirken die Parkraumbewirtschaftung ausgeweitet werden?

Antwort zu 15:

Die zeitliche Fokussierung auf einzelne Bezirke bei der Einführung der Parkraumbewirtschaftung über den Luftreinhalteplan erfolgte unter der Maßgabe, dass in den Bezirken bereits Vorplanungen bzw. Beschlüsse zur Einführung vorliegen. Diese sind notwendig, damit noch im Jahr 2020 mit einer Einführung der Parkraumbewirtschaftung durch Unterstützung des Senats gerechnet werden kann. In den Bezirken Charlottenburg-Wilmersdorf, Pankow und Treptow-Köpenick lagen diese Voraussetzungen zum Zeitpunkt der Erstellung des Luftreinhalteplans noch nicht vor. Es wird deshalb in diesen Bezirken eine Realisierung bis 2023 angestrebt. Nichtsdestotrotz unterstützt der Senat auch in diesen Bezirken die Einführung der Parkraumbewirtschaftung, bspw. durch die Finanzierung von Voruntersuchungen.

Frage 16:

Wie wirkt sich die Erkenntnis des Senats, dass an einzelnen Abschnitten der Autobahn 100 (Stadtautobahn) auch 2020 der EU-Grenzwert für Stickoxide nicht eingehalten wird³, auf die Anforderungen an die Neuplanungen in diesem Bereich (z.B. Neubau Autobahndreieck Funkturm, Westendbrücke, Rudolf-Wissel-Brücke und Dreieck Charlottenburg) aus?

Antwort zu 16:

Für die genannten Vorhaben wird es Planfeststellungsverfahren geben, in denen auch die Umwelanforderungen berücksichtigt werden.

Frage 17:

Kann der Senat sicher ausschließen, dass entlang der A 100 die Grenzwerte anderer Schadstoffe – insbesondere Feinstaub (PM10/PM2,5) und Ozon – sicher eingehalten werden und wenn nein – welche weiteren Maßnahmen sind zur Einhaltung der Grenzwerte vorgesehen?

Antwort zu 17:

Für Feinstaub PM2,5 wird der Grenzwert seit Jahren deutlich unterschritten.

Für Feinstaub PM10 werden die Grenzwerte an allen Messstationen seit 2016 eingehalten. Entlang der A 100 gibt es für das Prognosejahr 2020 südlich des Kaiserdamms einen kurzen Abschnitt mit einer Länge von 112 Metern, für den eine Überschreitung des Tagesgrenzwertes (mehr als 35 Tage mit Tagesmittelwerten > 50 µg/m³) nicht vollständig ausgeschlossen werden kann.

Die Ozonbelastung wird im Rahmen des Luftreinhalteplans für Berlin nicht betrachtet, weil die Zuständigkeit für Maßnahmen zur Reduzierung von Ozon bei der Bundesregierung liegt. Im Übrigen treten hohe Ozonbelastungen gerade nicht an viel befahrenen Straßen auf, weil Ozon durch das Stickstoffmonoxid aus Verbrennungsmotoren abgebaut wird. Die höchsten Ozonbelastungen werden in Berlin an den Stadtrandstationen beobachtet.

³ Vgl. SenUVK; Luftreinhalteplan für Berlin 2. Fortschreibung Juli 2019; Seite 108

Frage 18:

Ist der Beantwortung von Seiten des Senats noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 18:

Nein.

Berlin, den 16.12.2019

In Vertretung
Stefan Tidow
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz