

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Tino Schopf (SPD)**

vom 05. August 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 07. August 2019)

zum Thema:

Stickoxid-Immissionen und Luftreinhalteplan – Beispiele Spandauer Damm und Kantstraße?

und **Antwort** vom 20. August 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 26. Aug. 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. 18/20467
vom 5. August 2019
über Stickoxid-Immissionen und Luftreinhalteplan – Beispiele Spandauer Damm
und Kantstraße?

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

RUBIS steht für "Ruß- und Benzol-Immissionssammler". Es handelt sich dabei um ein vom Passivsammler unabhängiges Probenahmeverfahren. Die Messungen mittels Stickstoffdioxid-Passivsammlern erfolgen in einem Zweiwochenrhythmus. Es wird also ein Stickstoffdioxid-Wert ermittelt, der eine mittlere Konzentration für 14 Tage abbildet. Die tatsächliche Beprobungsdauer kann dabei durch Feiertage geringfügig variieren. Eine Angabe pro Monat ist aufgrund des Zwei-Wochen-Rhythmus der Messungen nicht sinnvoll möglich, hierzu wird auf die Antwort zu Frage 6 der Anfrage 18/15375 verwiesen. Zudem wird auf die Vorläufigkeit der Stickstoffdioxid-Passivsammler-Werte aus dem Jahr 2019 hingewiesen.

Frage 1:

Welche Werte für NO₂ wurden seit Anfang 2017 an den RUBIS-Passivsammlern

a) an am Spandauer Damm 103 (MS531) und

b) der Kantstr. 117 (MS528)

gemessen (bitte Werte ab Januar 2017 bis Juli 2019 14tägig und als Monatsmittelwert in Tabellenform angeben)?

Antwort zu 1:

Die 14-tägigen Messwerte von Januar 2017 bis Juli 2019 sind - soweit sie vorliegen - der folgenden Tabelle zu entnehmen.

Datum Probennahmestart	Datum Probennahmeende	NO ₂ in µg/m ³ am MS528	NO ₂ in µg/m ³ am MS531
(zwischen 7 Uhr und 15 Uhr)	(zwischen 7 Uhr und 15 Uhr)	(Kantstr. 117)	(Spandauer Damm 103)
20.12.2016	03.01.2017	35	38
03.01.2017	17.01.2017	41	48
17.01.2017	31.01.2017	54	60
31.01.2017	14.02.2017	46	48
14.02.2017	28.02.2017	41	40
28.02.2017	14.03.2017	60	53
14.03.2017	28.03.2017	48	59
28.03.2017	11.04.2017	42	54
11.04.2017	25.04.2017	34	42
25.04.2017	09.05.2017	39	51
09.05.2017	23.05.2017	54	72
23.05.2017	06.06.2017	32	54
06.06.2017	20.06.2017	40	58
20.06.2017	04.07.2017	36	48
04.07.2017	18.07.2017	40	58
18.07.2017	01.08.2017	37	52
01.08.2017	15.08.2017	48	58
15.08.2017	29.08.2017	49	60
29.08.2017	12.09.2017	42	61
12.09.2017	26.09.2017	42	53
26.09.2017	10.10.2017	39	45
10.10.2017	24.10.2017	50	59
24.10.2017	07.11.2017	35	44
07.11.2017	21.11.2017	42	48
21.11.2017	05.12.2017	38	45
05.12.2017	19.12.2017	44	52
19.12.2017	02.01.2018	38	42
02.01.2018	16.01.2018	38	42
16.01.2018	30.01.2018	42	50
30.01.2018	13.02.2018	47	51
13.02.2018	27.02.2018	42	56
27.02.2018	13.03.2018	45	63
13.03.2018	27.03.2018	39	46
27.03.2018	10.04.2018	42	57
10.04.2018	24.04.2018	45	64
24.04.2018	08.05.2018	40	54
08.05.2018	22.05.2018	33	47
22.05.2018	05.06.2018	39	58
05.06.2018	19.06.2018	38	54
19.06.2018	03.07.2018	24	34
03.07.2018	17.07.2018	30	37
17.07.2018	31.07.2018	37	49
31.07.2018	14.08.2018	42	63

Datum Probennahmestart	Datum Probennahmeende	NO ₂ in µg/m ³ am MS528	NO ₂ in µg/m ³ am MS531
14.08.2018	28.08.2018	45	57
28.08.2018	11.09.2018	45	57
11.09.2018	25.09.2018	50	--
25.09.2018	09.10.2018	47	55
09.10.2018	23.10.2018	65	75
23.10.2018	06.11.2018	36	44
06.11.2018	20.11.2018	39	44
20.11.2018	04.12.2018	35	49
04.12.2018	18.12.2018	33	36
18.12.2018	03.01.2019	28	34
03.01.2019	15.01.2019	27	31
15.01.2019	29.01.2019	43	51
29.01.2019	12.02.2019	34	49
12.02.2019	26.02.2019	46	60
26.02.2019	12.03.2019	37	54
12.03.2019	26.03.2019	32	45
26.03.2019	09.04.2019	36	51
09.04.2019	24.04.2019	26	41
24.04.2019	07.05.2019	31	42
07.05.2019	21.05.2019	32	47
21.05.2019	04.06.2019	29	46
04.06.2019	18.06.2019	33	65
18.06.2019	02.07.2019	32	51
02.07.2019	16.07.2019	21	29
16.07.2019	30.07.2019	27	44

Hinsichtlich der Bildung von Monatsmittelwerten wird auf die Vorbemerkung bzw. auf die Antwort zu Frage 6 der Anfrage 18 / 15 375 verwiesen.

Frage 2:

Wie hat sich die Einführung von Tempo 30 auf der Kantstraße ab Herbst 2018 auf die gemessenen NO₂-Werte ausgewirkt (bitte gleitenden Jahresmittelwert August 18 – Juli 2019 angeben)?

Antwort zu 2:

Die Mittelwertbildung ist für den exakten angefragten Zeitraum aufgrund des vierzehntägigen Wechselrhythmus nur durch gewichtete Mittelung möglich. Deshalb wurde zur Bestimmung des Mittelwertes ein Intervall gewählt, das vollständig im angefragten Zeitraum liegt.

Der NO₂-Mittelwert an der Kantstr. 117 beträgt 37 µg/m³ für den Zeitraum vom 31.07.2018 bis 30.07.2019.

Die Anordnung der maximal zulässigen Fahrgeschwindigkeit von 30 km/h erfolgte erst am 5. November 2018. Eine Auswertung der Wirksamkeit der Geschwindigkeitsbegrenzung auf die NO₂-Jahresbelastung ist zurzeit noch nicht möglich. Die Beurteilung der Luftqualität hinsichtlich der NO₂-Belastung erfolgt stets auf der Grundlage des

Jahresmittelwertes, da hierfür der Grenzwert festgelegt wurde. Es müssen also erst die NO₂-Werte für den Zeitraum vom 5.11.2018 bis 4.11.2019 vorliegen, um einen Jahresmittelwert bilden zu können. Der dann vorliegende Jahresmittelwert kann mit dem entsprechenden Jahresmittelwert von November 2017 bis November 2018 verglichen werden.

Frage 3:

Wie viele Kraftfahrzeuge wurden vor der Einführung von T-30 und seitdem auf dem betroffenen Abschnitt der Kantstr. (z.B. zwischen Wilmersdorfer Str. und Leibnizstraße) pro Richtung durchschnittlich in der Stunde bzw. pro Tag gezählt?

Antwort zu 3:

Die automatische Datenerfassung der Anzahl der Kraftfahrzeuge an der Kantstraße hat am 09.05.2018 begonnen.

Die durchschnittliche Anzahl an Kraftfahrzeugen pro Tag (Kfz/24 h) im Zeitraum vom 09.05.2018 bis 04.11.2018 bei einer maximal erlaubten Geschwindigkeit von 50 km/h (T50) und vom 05.11.2018 bis 12.08.2019 bei einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h (T30) kann folgender Tabelle entnommen werden.

Abschnitt zwischen	Richtung	T50	T30	
Holtzendorffstraße und Windscheidstraße	Ost	11.846	10.992	Kfz/24h
Holtzendorffstraße und Windscheidstraße	West	11.453	10.154	Kfz/24h
Kaiser-Friedrich-Straße und Wilmersdorfer Straße	Ost	9.466	8.491	Kfz/24h
Kaiser-Friedrich-Straße und Wilmersdorfer Straße	West	12.785	10.257	Kfz/24h
Leibnizstraße und Weimarer Straße, 2. LM vor Weimarer Straße	West	11.139	10.419	Kfz/24h
Weimarer Straße und Leibnizstraße	Ost	11.430	9.910	Kfz/24h
Leibnizstraße und Wielandstraße	Ost	10.450	10.208	Kfz/24h
Schlüterstraße und Wielandstraße	West	10.742	10.218	Kfz/24h
am Savignyplatz	Ost	9.021	8.626	Kfz/24h
am Savignyplatz	West	9.811	8.710	Kfz/24h

Es wird darauf hingewiesen, dass ein direkter Vergleich der durchschnittlichen Anzahl der Kraftfahrzeuge vor und nach Einführung der Tempo-30-Regel nicht zielführend ist. Unterschiede in den Durchschnittswerten sind im Wesentlichen auf den üblichen wochen- und jahreszeitlichen Verlauf der Verkehrsstärken (Wochenenden, Ferien, Feiertage etc.) sowie auf besondere Ereignisse im Umfeld (z. B. Baumaßnahmen) zurückzuführen.

Frage 4:

Wie viele Tempoüberschreitungen und in welcher Höhe wurden mit Hilfe der beiden Dialogdisplays (Höhe Weimarer Str.) oder auf andere Weise (bitte Art und Häufigkeit seit Nov. 2018 angeben) im Tempo 30 Abschnitt der Kantstraße ermittelt?

Antwort zu 4:

Die Analyse der Daten des Dialogdisplays an der Kantstraße, Höhe Weimarer Straße, hat ergeben, dass ungefähr ein Drittel der Fahrzeuge schneller als 33 km/h fahren. Über die

Qualität und Genauigkeit der Daten kann keine Aussage getroffen werden, da die Geräte teilweise schon sehr alt sind und die Messungengenauigkeit nicht zertifiziert worden ist.

Frage 5:

Wie viele Kraftfahrzeuge werden/wurden im Bereich des RUBIS-Passivsammlers am Spandauer Damm 103 pro Richtung durchschnittlich in der Stunde bzw. pro Tag gezählt?

Antwort zu 5:

Die Verkehrslenkung Berlin (VLB) weist in der Straßenverkehrszählung 2014 für diesen Abschnitt eine werktägliche Kfz-Verkehrsstärke von 50.600 Kfz/24 h aus. Gründe für eine asymmetrische Belastung liegen nicht vor, weshalb von 25.300 Kfz/24 h pro Richtung ausgegangen werden muss. Der Abschnitt gehört nicht zum Verkehrsversuch T30. Im Bereich des Spandauer Damm 103 existieren keine Verkehrsmessstellen. Die nächsten Messstellen sind weiter westlich zwischen Spreetalallee und Meiningenallee sowie weiter östlich zwischen Leibniz- und Marie-Elisabeth-Lüders-Straße. Beide Standorte sind aber so weit vom Spandauer Damm 103 entfernt, dass eine Übertragung der Messwerte nicht möglich ist.

Frage 6:

Welche Monatsmittelwerte (seit Jan.2018) und welche gleitenden Jahresmittelwerte (jeweils für August 2017 bis Juli 2018 und August 2018 bis Juli 2019) für NO₂ bzw. NO_x ergeben sich aus der RUBIS-Auswertung am Spandauer Damm 103 bisher?

Antwort zu 6:

Hinsichtlich der Unterscheidung zwischen RUBIS und Passivsammler sowie hinsichtlich der Bildung von Monatsmittelwerten wird auf die Vorbemerkung bzw. auf die Antwort zu Frage 6 der Anfrage 18 / 15 375 verwiesen.

Die Mittelwertbildung ist für den exakten angefragten Zeitraum aufgrund des vierzehntägigen Wechselrhythmus nur durch gewichtete Mittelung möglich. Deshalb wurde zur Bestimmung des Mittelwertes ein Intervall gewählt, das vollständig im angefragten Zeitraum liegt.

Der NO₂-Mittelwert am Spandauer Damm 103 beträgt 51 µg/m³ für den Zeitraum vom 01.08.2017 bis 31.07.2018 und 49 µg/m³ für den Zeitraum vom 31.07.2018 bis 30.07.2019.

Frage 7:

Warum wird am Spandauer Damm nicht auf der Nordseite östlich der Autobahnauffahrten im Bereich der Hausnummern 80-84 gemessen, obwohl dort wegen der beidseitigen hohen Randbebauung und der wg. der ansteigenden Fahrbahn (Beschleunigung der Fahrzeuge) mit deutlich höheren NO₂-Belastungen zu rechnen ist?

Frage 8:

Werden die Messungen z.B. am Spandauer Damm, aber auch z.B. am Kaiserdamm und in der Kaiser-Friedrich-Str. demnächst vom Senat ergänzt, um dem aktuellen EUGH-Urteil C-273/17 – was fordert, dass dort gemessen werden muss, wo die höchsten Belastungen zu erwartet sind – gerecht zu werden – wenn nein, warum nicht?

Frage 9:

Wird der Senat die Anforderungen des EUGH-Urteils C-273/17 auch am Spandauer Damm umsetzen und die RUBIS-Messstelle dort an den höher belasteten Abschnitt vor den Hausnummern 80-84 verlegen – wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 7, 8 und 9:

Die Fragen 7, 8 und 9 werden aufgrund des inhaltlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Standort des Passivsammlers MS531 am Spandauer Damm 103 genügt den Anforderungen der 39. Bundes-Immissionsschutzverordnung (39. BImSchV). Die Messung ist für einen Straßenabschnitt von mindestens 100 Metern repräsentativ. Sie wird auf der Südseite des Spandauer Damms durchgeführt, da aufgrund der in Berlin vorherrschenden Süd-West-Anströmung höhere Werte auf der dem Wind zugewandten Seite zu erwarten sind.

Es wird darauf hingewiesen, dass es weder rechtlich erforderlich noch praktisch umsetzbar ist, an jeder belasteten Straße die Luftschadstoffbelastung zu messen. Die Mindestanzahl an ortsfesten Messungen wird in der 39. BImSchV festgelegt. Diese Mindestanzahl wird in Berlin weit überschritten. Über ortsfeste Messungen hinaus können Modellrechnungen durchgeführt werden, um angemessene Informationen über die räumliche Verteilung der Luftqualität zu erhalten.

Weiter wird darauf hingewiesen, dass der Ort der Probenahmestellen, „[...] an denen Messungen zum Schutz der menschlichen Gesundheit vorgenommen werden, [...] so zu wählen [ist], dass folgende Daten gewonnen werden:

- Daten über Bereiche innerhalb von Gebieten und Ballungsräumen, in denen die höchsten Werte auftreten, denen die Bevölkerung wahrscheinlich direkt oder indirekt über einen Zeitraum ausgesetzt sein wird, der im Vergleich zum Mittelungszeitraum der betreffenden Immissionsgrenzwerte signifikant ist;“

(39. BImSch, Anlage 3, lit. B. 1 a).

Das zur Beurteilung der Luftqualität festgelegte Gebiet umfasst das gesamte Gebiet innerhalb der Landesgrenzen Berlins.

Dies hat der Europäische Gerichtshof in seinem Urteil am 26.06.2019 bestätigt und dies wird in Berlin korrekt umgesetzt. Der für Berlin relevante Straßenabschnitt mit den höchsten zu erwartenden NO₂-Werten liegt an der Leipziger Straße. Dort wird anhand von Passivsammlern die NO₂-Belastung gemessen.

Die Messstelle am Spandauer Damm 103 wird nicht umgesetzt, da dadurch unter anderem die langjährige Zeitreihe unterbrochen würde.

An der Kaiser-Friedrich-Straße 41 wird seit 01.01.2019 ein zusätzlicher Passivsammler betrieben.

Frage 10:

Wo (an welchen Straßenabschnitten und vor welchen Hausnummern) sind die zusätzlichen 13 Passivsammler, die der Senat seit Januar 2019 einsetzt¹ installiert worden und welche Messwerte wurden

¹ Vgl. Abgeordnetenhaus Drs. 18/18245 Antwort zu Frage 9

mit diesen Passivsammlern bisher erzielt (bitte NO₂-Werte ab Januar 2019 14tägig und als Monatsmittelwert in Tabellenform angeben)?

Antwort zu 10:

Die zusätzlichen Passivsammler werden seit 2019 an folgenden Standorten betrieben:

	Messstellen-Nummer	Straße	Postleitzahl und Ort
1	601	Brückenstr. 15	10179 Berlin
2	602	Kaiser-Friedrich-Str. 41	10627 Berlin
3	603	Leonorenstraße 94	12247 Berlin
4	604	Martin-Luther-Str. 106	10825 Berlin
5	605	Stromstraße 58/61; Parkplatz	10551 Berlin
6	606	Birkenstraße 54	10559 Berlin
7	607	Reinhardtstraße 47	10117 Berlin
8	608	Oranienstraße 159	10969 Berlin
9	609	Elsenstraße 102	12435 Berlin
10	610	Erkstraße 10-11	12043 Berlin
11	611	Friedrichstraße, Maritim Hotel	10117 Berlin
12	612	Torstraße 134	10119 Berlin
13	613	Leipziger Straße; Laterne 19 (keine Hausnummer in der Nähe; zwischen "Platz des Volksaufstandes von 1953" und Bundesrat)	10117 Berlin

Die Passivsammler-Daten werden über ein manuelles Labor-Verfahren ermittelt, das zum einen laborintern qualitätsgesichert werden muss und zum anderen nach den Vorgaben der 39. BImSchV auf das automatische Referenzverfahren zurückzuführen ist. Die Rückführung auf das automatische Referenzverfahren erfolgt wegen der Betrachtung des Jahresmittelwertes üblicherweise jahresweise und im laufenden Jahr aus statistischen Gründen erst, wenn eine ausreichend große Datenbasis verfügbar ist. Für die neu in Betrieb genommenen Standorte ist die vorliegende Datenbasis auch für eine vorläufige Datenvalidierung und Rückführung noch nicht ausreichend. Für die seit 2019 betriebenen Passivsammler liegen daher noch keine qualitätsgesicherten Messwerte vor, so dass noch keine Messwerte angegeben werden können.

Im Übrigen wäre eine Angabe pro Monat aufgrund des Zwei-Wochen-Rhythmus der Messungen nicht sinnvoll möglich, hierzu wird auf die Antwort zu Frage 6 der Anfrage 18/15375 verwiesen.

Frage 11:

Wie wird der Senat sicherstellen, dass gerade im Bereich der Autobahn- Auf- und Abfahrt am Spandauer Damm die zukünftig angeordneten Tempo 30 regelmäßig eingehalten werden?

Antwort zu 11:

Die Polizei Berlin wird die angeordneten Tempo-30-Strecken zur Luftreinhaltung angemessen in die Geschwindigkeitsüberwachung einbeziehen.

Frage 12:

Welche weiteren Maßnahmen über die Anordnung von Tempo 30 hinaus wird der Senat wann ergreifen, um auch in den beiden hier genannten Straßenabschnitten entsprechend dem Gerichtsbeschluss vom Oktober 2018 den EU-Grenzwert für NO₂ ab Anfang 2020 sicher einzuhalten insbesondere weil:

a) die im LRP vorgesehene Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung im S-Bahn-Innenring auf 75% aller Parkplätze mit Sicherheit nicht bis 2020 und vermutlich auch nicht bis 2021 umzusetzen ist?

b) gelegentliche Geschwindigkeitskontrollen erfahrungsgemäß i.d.R. nicht ausreichen, um eine Höchstgeschwindigkeit beim überwiegenden Teil der Fahrzeuge (> 90%) durchzusetzen und sich die Polizei überfordert fühlt oder tendenziell mit weiterer Zunahme des Fahrzeugverkehrs in diesem Bereich zu rechnen ist?

Antwort zu 12:

In der Zweiten Fortschreibung des Luftreinhalteplans hat der Senat Maßnahmen beschlossen, die geeignet sind, die Einhaltung des EU-Grenzwertes für NO₂ von 40 µg/m³ im Jahresmittel zu bewirken.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 3 Ihrer Anfrage 18/20468 verwiesen.

Frage 13:

Welche weiteren Maßnahmen zur Sicherstellung von Tempo 30, nicht nur am Spandauer Damm und an der Kantstraße, wie zum Beispiel fest installierte Einrichtung zur Geschwindigkeitskontrolle („Blitzer“) und/oder (ggf. temporär montierte) Fahrbahnschwellen wird der Senat wann ergreifen, um die Einhaltung Anordnung von Tempo 30 und damit die Einhaltung des EU-Grenzwertes sicherzustellen?

Antwort zu 13:

Entscheidungen über die Errichtung von stationären Geschwindigkeitsüberwachungsgeräten orientieren sich im Rahmen notwendiger Priorisierungsbewertungen an den Ergebnissen konkreter deliktsbezogener Verkehrsunfallanalysen, ermittelten Überschreitungsquoten und letztendlich dem erzielbaren positiven Effekt für die Verkehrsunfallbekämpfung. Inwieweit künftig die Installation stationärer Überwachungsanlagen gerechtfertigt sein könnte, bleibt insofern abzuwarten. Die Anordnung straßenbaulicher Maßnahmen obliegt nicht der Polizei Berlin.

Berlin, den 20.08.2019

In Vertretung

Stefan Tidow
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz