

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Tino Schopf (SPD)**

vom 08. September 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 08. September 2020)

zum Thema:

**Luftschadstoffmessungen entlang der Autobahn A100 (Stadtautobahn) in
Charlottenburg III - was tut der Senat zum Schutz der Anwohner*innen?**

und **Antwort** vom 23. Sept. 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. Sept. 2020)

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 / 24 851
vom 08.09.2020
über Luftschadstoffmessungen entlang der Autobahn A 100 (Stadtautobahn) in
Charlottenburg III – was tut der Senat zum Schutz der Anwohner*innen

Vorbemerkung des Abgeordneten:

Die Antworten des Senats auf unterschiedliche Anfragen zur Lärm- und Luftschadstoffsituation entlang der Stadtautobahn (A100) in Charlottenburg lassen den Eindruck entstehen, dass seitens der Landesregierung wenig Interesse daran besteht, die bevorstehenden planfeststellungsbedürftigen Neu- und Ersatzbauten zwischen Autobahndreieck Funkturm und Autobahndreieck Charlottenburg zu nutzen, um im Einvernehmen mit dem Bund durch geeignete bauliche Maßnahmen die vorgeschriebenen Grenzwerte für Luftschadstoffe sicher einzuhalten und die Gesundheit der Wohnbevölkerung im Umfeld der A100 bestmöglich zu schützen. Das wäre nicht nur die Pflicht einer vorsorgenden Landesregierung, sondern würde voraussichtlich auch die Genehmigungsfähigkeit der geplanten Neu- und Ersatzbauten sichern und damit bereits absehbare jahrelange Verzögerungen durch Gerichtsverfahren und anschließende Neuplanungen vermeiden helfen.

Frage 1:

Wie kam der Senat zu dem Schluss,

- a), dass Schadstoffmessungen entlang der A100 lt. 39.BImSchV nicht erforderlich wären¹?
- b), dass vorhandene Schadstoffprognosen aus Modellrechnungen (von 2015) für die A100 nicht anwendbar wären, sie müssten durch ein „mikroskaliges Ausbreitungsmodell“ neu berechnet werden², die dann allerdings nicht veröffentlicht wurden?
- c), dass der Luftreinhalteplan II geeignete Maßnahmen enthielte, um den NO₂-Jahresgrenzwert spätestens 2020 überall in Berlin einzuhalten³?
- d), dass eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 60 km/h auf der Stadtautobahn dort keine Minderungswirkung auf die Stickstoffdioxidemissionen hat, obwohl dies dort offensichtlich nicht geprüft wurde?⁴

¹ Vgl. Drs. 18 / 13 308 Antwort zu Frage 3

² Vgl. Drs. 18 / 18 245 Antwort auf Frage 4+5

³ Vgl. Drs. 18 / 12 245 Antwort zu Frage 1

⁴ Vgl. Drs. 18 / 13 617 Antwort zu Frage 11+12

e), dass senatseigene Messungen entlang der A100 auf Feinstaub (PM10, PM2,5), CO oder O₃ nicht vorgesehen wären und im Planfeststellungsverfahren ausreichend berücksichtigt würden⁵, obwohl eine Überschreitung der Grenzwerte für PM10 an einer Stelle der Stadtautobahn nicht vollständig ausgeschlossen werden kann⁶?

f), dass der höchst belastete Straßenabschnitt in Berlin 2020 an der Leipziger Straße zwischen Wilhelmstraße und Bundesrat läge⁷?

Antwort zu 1:

a) Die Schlussfolgerung beruht auf den Ergebnissen von Modellrechnungen zur Bestimmung der Luftqualität und den Anforderungen der 39. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (39. BImSchV) zur Beurteilung der Luftqualität. Um Ergebnisse der Modellrechnungen an den am höchsten belasteten Abschnitten an der Stadtautobahn zu überprüfen, wurde im Jahr 2019 im Bereich Spiegelweg ein Passivsammler zur Bestimmung von Stickstoffdioxid aufgestellt. Im Übrigen wird auf Antwort zu Frage 3 der Schriftlichen Anfrage Nr. 18/13 308 verwiesen.

b) Die Berechnung mit dem mikroskaligen Modell MISKAM und die Ergebnisse sind im Abschlussbericht „Modellrechnungen zur Zweiten Fortschreibung des Berliner Luftreinhalteplans (LRP) – Endbericht in Kap. 5.6.3 veröffentlicht. Der Bericht ist verfügbar unter https://www.berlin.de/senuvk/umwelt/luft/luftreinhaltung/luftreinhalteplan_2025/download/Endbericht_Modellrechnungen_LRP_Berlin.pdf Zur Begründung der mikroskaligen Berechnung wird auf die Antwort zu Frage 4 und 5 der Schriftlichen Anfrage Nr. 18/18 245 verwiesen.

c) Der Luftreinhalteplan wurde unter Berücksichtigung der Vorgaben des Urteils des Berliner Verwaltungsgerichts vom 09.10.2018 (VG 10b K 207.16) fortgeschrieben und enthält die erforderlichen und umsetzbaren Maßnahmen, die gemäß den Modellrechnungen erwarten lassen, dass im Jahr 2020 der Grenzwert für Stickstoffdioxid an allen Orten eingehalten wird, wo es nach den gesetzlichen Anforderungen nach Anlage 3 der 39. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz erforderlich ist. Die Einhaltung des NO₂-Grenzwertes wird zudem nunmehr anhand von knapp 50 Messeinrichtungen überwacht.

d) Untersuchungen zur emissionsmindernden Wirkung von Maßnahmen im Verkehr erfolgen in der Regel mit Hilfe des Handbuchs für Emissionsfaktoren (HBEFA; siehe www.hbefa.net), das u.a. vom Umweltbundesamt herausgegeben wird. Für Autobahnen weist das HBEFA bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h höhere Stickstoffoxidemissionen auf als bei 80 km/h. Eine solche Maßnahme wäre daher nicht geeignet.

e) In einem Planfeststellungsverfahren werden die Umweltauswirkungen verschiedener Varianten künftiger Verkehrsführungen untersucht. Für das Planfeststellungsverfahren können daher nur Modellierungen verwendet werden. Nur auf der Grundlage der Bewertung der Umweltauswirkungen der verschiedenen Planungsvarianten können die erforderlichen Schutzmaßnahmen zum Erreichen eines hohen Schutzniveaus für die Betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner identifiziert und eingefordert werden. Messergebnisse, die für eine vollständig andere Belastungssituation vor dem Umbau

⁵ Vgl. Drs. 18 / 22 724 Antwort zu Frage 11

⁶ Vgl. Drs. 18 / 21 753 Antwort zu Frage 17

⁷ Vgl. Drs. 18/ 20 468 Antwort auf Frage 4

erhoben werden, können die zukünftige Belastung nicht abbilden und sind daher weder geeignet noch notwendig, um im Rahmen der Planfeststellung den Schutz vor Gesundheitsgefahren und Umweltbeeinträchtigungen zu sichern.

f) Die Bewertung des Abschnitts an der Leipziger Straße zwischen Wilhelmstraße und Bundesrat beruht auf dem Ergebnis von Modellierungen im Rahmen des Luftreinhalteplans. Entsprechend der gesetzlichen Anforderung, an den am höchsten belasteten Orten mit betroffener Bevölkerung zu messen, wurde hier inzwischen ein Messcontainer (MC 190) aufgestellt.

Frage 2:

Wie erklärt es sich, dass der Senat seinen Messcontainer MC 014 am Lerschpfad 17 Ende 2004 abgebaut hat, obwohl dort lt. Senatsbericht zur Luftgütemessung 2004 die mit Abstand häufigste Überschreitung der Tageshöchstwerte für Feinstaub (PM10) festgestellt wurde⁸?

Antwort zu 2:

Das Berliner Luftgütemessnetz (BLUME) wurde im Westteil Berlins im Jahr 1975/76 in Betrieb genommen, im Berliner Ostteil starteten Messungen im Jahr 1969. Die beiden Messnetze wurden 1991 zusammengeführt. Seitdem wurde das Messnetz entsprechend der sich ändernden gesetzlichen Anforderungen stetig weiterentwickelt und angepasst. Dies umfasste auch die regelmäßige Prüfung von Messstandorten auf ihre Eignung zur Überwachung der Luftqualität gemäß den rechtlichen Vorschriften. Grundlegende Änderungen der Anforderungen an Messstationen ergaben sich im Jahr 2002 mit Umsetzung der europäischen Rahmenrichtlinie 96/62/EG und ihrer Tochterrichtlinien in deutsches Recht. Verkehrsnahe Messungen sind an den am höchsten belasteten Orten, an denen die Bevölkerung der Belastung über einen Zeitraum ausgesetzt ist, der im Vergleich zum Mittelungszeitraum signifikant ist, durchzuführen. Für Stickstoffdioxid ist der Jahreshöchstwert der kritische Wert, so dass als signifikante Bereiche besonders Straßen mit direkter Wohnbebauung oder sehr hohem Fußgängeraufkommen gelten. Eine Überprüfung des Messstandorts an der Stadtautobahn ergab, dass dieser nicht den nunmehr gültigen rechtlichen Anforderungen entsprach, da der Standort keine Aussagekraft für die Belastung der Bevölkerung besitzt. Daher wurden die Messungen des Berliner Luftgütemessnetzes an dem Standort Stadtautobahn eingestellt. Dieser dient seither vor allem dem Umweltbundesamt zu Messungen für wissenschaftliche Zwecke. Im Übrigen wird auf Antwort 5 und 10 der Schriftlichen Anfrage Nr. 18/23 772 verwiesen.

Frage 3:

Warum wurde vom Senat in einem aufwendigen Verfahren eine kontinuierliche Stickstoffmessung im UBA-Container am Lerschpfad 17 neu eingerichtet⁹, wenn diese nach Aussage des Senats aus diversen Gründen nicht den Anforderungen der 39.BImSchV entspricht¹⁰?

Antwort zu 3:

Es wird auf Antwort 8 der Schriftlichen Anfrage Nr. 18/23 772 verwiesen.

⁸ Vgl. Luftgütemessdaten Jahresbericht 2004, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Dez.2005

⁹ Vgl. Drs. 18 / 23 772 Antwort zu Fragen 1-4

¹⁰ Vgl. Drs. 18 / 23 772 Antwort zu Frage 5

Frage 4:

Weshalb antwortete der Senat, vor dem Lerschpfad 14 sei kein Platz für einen Messcontainer¹¹, obwohl sogar weiter nördlich am Lerschpfad fast bis zur Hausnummer 12 beidseits des Lerschpfads Parkplätze vorhanden sind, die sogar von Klein-LKW genutzt werden?

Antwort zu 4:

Bei den angegebenen Parkmöglichkeiten im zur Autobahn liegenden Straßenbereich (Fahrtrichtung Nord) handelt es sich nicht um ausgewiesene Parkplätze, sondern um eine Fahrbahn, die von den dortigen Anwohnerinnen und Anwohnern als Abstellmöglichkeit genutzt wird. Gemäß Anlage 3, Abschnitt A, Abs. 2 c der 39. BImSchV wird die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nicht auf den Fahrbahnen von Straßen beurteilt. Bei den Parkbereichen vor der Häuserfront (Fahrtrichtung Süd) ist das Parken durch das Verkehrszeichen 315 halb auf dem Gehweg in Fahrtrichtung rechts erlaubt, wobei dies nur für Fahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 2,8 Tonnen gilt. Neben dem eigentlichen Messcontainer muss immer auch ein Hausanschlusskasten zur Stromversorgung Platz finden. Zudem muss sichergestellt sein, dass die Gerätschaften im Messcontainer leicht zugänglich sind und die entsprechenden Arbeitsflächen um den Messcontainer zur Verfügung stehen, ohne dass die Anwohnenden in der Nutzung des Gehweges eingeschränkt werden. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und unter Berücksichtigung der Ansprüche der Anwohnenden, sowohl bezüglich Parkmöglichkeiten als auch der ungehinderten Benutzbarkeit des Gehwegs, sowie der zwingend erforderlichen Einhaltung von Sicherheitsabständen wäre die Aufstellung eines Messcontainers aus Platzgründen in diesem generell engen Umfeld mit begrenzten Ausweichflächen auch dann nicht realisierbar, wenn sie aus fachlicher Sicht als geboten bewertet würde.

Frage 5:

Welche Abmessungen haben die Luftgüte-Messcontainer bzw. das Messfahrzeug des Senats? Machen diese die Nutzung auf einer normalen Parkplatzbreite unmöglich?

Antwort zu 5:

Die Luftgütemesscontainer haben Abmessungen von ca. 1 x 1 Meter (MC190) bis ca. 2,50 x 5,40 Meter (MC018). Das Messfahrzeug ist ca. 2,30 Meter breit und 6,30 Meter lang und benötigt daher eine größere Stellfläche als ein üblicher Pkw. Inwieweit eine Nutzung auf einem normalen Parkplatz möglich ist, hängt von den Gegebenheiten vor Ort ab.

Frage 6:

Wie erklärt der Senat seine Prognose, dass der höchste Wert für NO₂ in der Leipziger Straße zwischen Wilhelmstraße und Bundesrat¹² sei, wenn die für April bis August 2020 vorliegenden Monatswerte zeigen, dass die NO₂-Werte an der Stadtautobahn am Lerschpfad mehr als 50 Prozent höher liegen, als am benannten Abschnitt der Leipziger Str.¹³?

¹¹ Vgl. Drs. 18 / 23 772 Antwort zu Frage 6

¹² Vgl. Drs. 18/ 20 468 Antwort auf Frage 4

¹³ Vgl. Monatswerte NO₂ April-August im Berliner Luftgütemessnetz <https://luftdaten.berlin.de/lqi>

Antwort zu 6:

Die Prognose für das Jahr 2020 beruht auf den Modellrechnungen für die Fortschreibung des Luftreinhalteplans. Da der Standort am Lerschpfad für die Beurteilung der Luftqualität gemäß der 39. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz nicht heranzuziehen ist, wurden für diesen Ort keine Modellrechnungen durchgeführt. Der Standort wurde daher beim Ranking der höchst belasteten, mit der 39. BImSchV konformen, Orte nicht berücksichtigt.

Bei der Bewertung der aktuellen Messwerte für die Leipziger Straße ist zu beachten, dass diese nicht der Prognose für 2020 entsprechen können, da diese ohne die nun bereits umgesetzten Maßnahmen des Luftreinhalteplans (Modernisierung der Linienbusflotte, Tempo 30 und Dieseldurchfahrverbot) gerechnet wurde. Die realen Messwerte liegen sowohl aufgrund der Umsetzung dieser Maßnahmen als auch aufgrund des durch die Corona-Krise bedingten, zeitweisen Verkehrsrückgangs niedriger als in der Prognose berechnet.

Frage 7:

Folgt aus dieser Erkenntnis, dass gemäß EuGH-Urteils C-723/17 an der – jetzt offensichtlich – mit den höchsten Schadstofffrachten belasteten Stadtautobahn zeitnah kontinuierliche Messungen aller wichtigsten Parametern (NO₂, NO, CO, PM₁₀, PM_{2,5} etc.) gem. 39.BImSchV durchzuführen wären oder welche weiteren Gründe halten den Senat davon ab, dort regelkonform zu handeln?

Antwort zu 7:

Das Urteil des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) diene der Klärung von zwei Fragen. Zum einen wurde entschieden, dass die Standortwahl für Messungen zur Beurteilung der Einhaltung von Luftqualitätsgrenzwerten von Gerichten überprüft werden darf. Zum anderen ging es um die Frage, ob Jahresmittelwerte mehrere Stationen zu einem Mittelwert zusammengefasst werden dürfen, um die Einhaltung der Grenzwerte zu beurteilen.

Das Gericht stellte fest, dass Messstandorte rechtlich überprüft werden können, da die Anforderungen in der 39. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz ausreichend konkret gefasst sind. Bei der Wahl des am stärksten belasteten Messortes ist dabei neben der Betroffenheit der Bevölkerung auch eine Vergleichbarkeit, d.h. die Repräsentativität des Messortes für ähnliche Orte sicherzustellen. Beides trifft für den Lerschpfad nicht zu. Nicht nur gibt es im direkten Umfeld des Lerschpfads 17 keine betroffene Bevölkerung, die Station ist auch kaum repräsentativ für die verkehrsbedingte Belastung des Großteils der Berlinerinnen und Berliner, die verkehrsnah wohnen.

Zur zweiten Frage stellte der EUGH fest, dass es für die Feststellung einer Überschreitung eines Grenzwerts im Mittelungszeitraum eines Kalenderjahrs genügt, wenn an nur einer Probenahmestelle eine über dem Grenzwert liegende Belastung gemessen wird. In Berlin werden daher immer schon alle Messstationen einzeln zur Beurteilung der Einhaltung von Luftqualitätsgrenzwerten herangezogen.

Frage 8:

Wie erklärt der Senat, dass vor der Leipziger Str. 4/5 seit März 2020 – neben dem Messwagen 088 vor der Leipziger Str. 19 - eine zweite kontinuierliche Messeinrichtung errichtet wurde, während entlang der Stadtautobahn A100 weiterhin nicht 39.BImSchV-konform gemessen wird, obwohl hier am Lerschpfad 17 schon unter suboptimalen Bedingungen die höchsten Belastungen festgestellt werden?

Antwort zu 8:

Der Messwagen steht in einem Abschnitt der Leipziger Straße mit vergleichsweise guten Ausbreitungsbedingungen. Es war bereits frühzeitig absehbar, dass einerseits der Betrieb des Messwagens am aktuellen Standort zum Jahresende 2020 einzustellen sein wird und andererseits Messungen am laut Modellierung höchst belasteten Punkt im Stadtgebiet aufgenommen werden müssen. Um die beiden Messreihen aneinander anzubinden, wurde der MC190 zu einem möglichst frühen Zeitpunkt in Betrieb genommen, um für einen aussagekräftigen Zeitraum an beiden Standorten Daten zu erheben und diese vergleichen zu können. Dies entspricht der normalen Vorgehensweise im Messnetzbetrieb beim Wechsel eines Standorts.

Frage 9:

Wann wird der Passivsammler MP 626 am Spiegelweg 6 aus der Abdeckung durch die Autobahnüberbauung so versetzt, dass er direkt von der darunter geführten Stadtautobahn in Fahrtrichtung Nord angeströmt werden kann (vgl. 39. BImSchV Anlage 3 C. Satz 2)?

Antwort zu 9:

Es ist nicht geplant, den Passivsammler MP626 zu versetzen.

Frage 10:

Welche 14-Tageswerte für NO₂ wurden an den Messpunkten 528, 531 und 601-627 seit Januar 2020 festgestellt (bitte für jeden Messpunkt die Adresse und die Einzelwerte seit Jahresbeginn tabellarisch zusammenstellen) und wann und wo werden die an den genannten Messpunkten ermittelten 14-Tageswerte im Internet veröffentlicht bzw. wenn nicht, warum nicht?

Antwort zu 10:

Bezüglich der Adressen der Messpunkte wird auf die Antworten zu Frage 9 und Frage 10 der Schriftlichen Anfrage Nr. S18/22 724 verwiesen. Die Messdaten sind der folgenden Tabelle zu entnehmen.

Tabelle 1: Zwei-Wochen-Werte für NO₂ in µg/m² an verschiedenen Messpunkten (vorläufige Daten)

Messstelle	MP 528	MP 531	MP 601	MP 602	MP 603	MP 604	MP 605
Wochentag Probenstart	Di	Di	Mi	Di	Di	Di	Di
Beprobungsstart Dienstage*)							
02.01.2020**)	31	42	35	32	32	31	23
14.01.2020	33	42	42	38	37	36	27
28.01.2020	31	38	33	28	27	28	19
11.02.2020	30	40	34	28	27	27	18
25.02.2020	35	48	37	34	35	34	24
10.03.2020	Ausfall	Ausfall	29	28	30	26	20
24.03.2020	23	36	24	24	30	21	17
07.04.2020	18	30	22	21	29	20	16
21.04.2020	25	43	30	29	35	26	19
05.05.2020	22	30	28	27	33	23	16
19.05.2020	17	25	20	20	27	17	15
02.06.2020	18	36	25	22	28	19	15
16.06.2020	20	33	24	24	27	19	14

Tabelle 1 - Fortsetzung

Messstelle	MP 606	MP 607	MP 608	MP 609	MP 610	MP 611	MP 612
Wochentag Probenstart	Di	Mi	Mi	Di	Di	Mi	Mi
Beprobungsstart Dienstage*)							
02.01.2020**)	23	26	38	41	35	38	41
14.01.2020	28	31	44	47	40	41	44
28.01.2020	20	21	33	35	31	36	35
11.02.2020	20	21	35	37	30	36	37
25.02.2020	25	27	42	45	38	39	43
10.03.2020	21	21	33	39	35	31	35
24.03.2020	17	17	25	31	35	25	26
07.04.2020	16	15	21	29	31	22	23
21.04.2020	20	19	32	40	37	29	30
05.05.2020	17	15	27	34	31	26	24
19.05.2020	14	11	19	26	28	22	19
02.06.2020	15	14	27	39	35	24	27
16.06.2020	15	15	25	43	37	24	25

Tabelle 1 - Fortsetzung und Ende

Messstelle	MP 613	MP 622	MP 623	MP 624	MP 625	MP 626	MP 627
Wochentag Probenstart	Mi	Di	Di	Mi	Di	Di	Mi
Beprobungsstart Dienstage*)							
02.01.2020**)	39	38	29	46	33	30	39
14.01.2020	41	44	35	47	38	36	42
28.01.2020	33	40	26	42	31	25	35
11.02.2020	39	35	25	38	30	25	37
25.02.2020	43	42	29	43	36	33	41
10.03.2020	34	36	27	41	29	32	34
24.03.2020	28	32	21	38	22	28	25
07.04.2020	25	30	20	36	19	25	21
21.04.2020	29	35	26	50	29	34	28
05.05.2020	28	36	25	46	25	23	24
19.05.2020	22	25	19	36	20	25	17
02.06.2020	26	25	20	36	21	33	20
16.06.2020	25	31	20	40	24	27	21

*) Die Proben werden i.Allg. dienstags und mittwochs getauscht. Als Datum ist jeweils das Datum der Proben mit Start Dienstag (Di) angegeben. Startdatum für die Mittwochsproben (Mi) dementsprechend einen Tag später.

***) Aufgrund von Feiertagen abweichendes Probenstart- bzw. Probenende-Datum möglich.

Die Zwei-Wochen-Werte der Passivsammler stehen aufgrund laborinterner Abläufe erst mit einer gewissen zeitlichen Verzögerung zur Verfügung. Beurteilungsrelevant im Sinne der 39. BImSchV ist für diese NO₂-Daten ausschließlich der Jahresmittelwert. Momentan werden die Passivsammlerdaten daher erst nach Abschluss des Kalenderjahres auf der Seite <https://www.berlin.de/senuvk/umwelt/luftqualitaet/de/messnetz/monat.shtml> veröffentlicht.

Frage 11:

Wie weit sind inzwischen die Abgasmessungen des Projekts AKLuSt vom Oktober 2019 mit dem Remote Sensing Detector (RSD) ausgewertet, wann und wo werden die Ergebnisse veröffentlicht und gibt es beim Senat inzwischen Überlegungen, dieses System auch bei der Überprüfung von Dieselfahrverboten einzusetzen – wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 11:

Die Messungen und die Auswertung sind abgeschlossen. Der Abschlussbericht liegt im Entwurf vor und soll im 4. Quartal 2020 veröffentlicht werden unter: https://www.berlin.de/senuvk/umwelt/luftqualitaet/de/luftreinhalteplan_projekte/rsd_abgas_messung.shtml.

Die Auswertungen der Messungen haben u.a. ergeben, dass das eingesetzte Verfahren für einen Einsatz im Rahmen der Überprüfung der Dieseldurchfahrverbote in Berlin noch nicht geeignet ist. Zum einen lässt sich das verwendete Verfahren wegen der waagerechten Durchstrahlung nur für einspurige Straßen mit Mittelstreifen verwenden, eine Voraussetzung, die nicht für alle Fahrverbotsstrecken zutrifft. Schwerer wiegt die hohe Streuung der gemessenen Stickoxidkonzentrationen auch bei gleichem Abgasstandard und gleicher Antriebsart, durch die eine sichere Unterscheidung zwischen Dieselfahrzeugen bis einschließlich Euro 5 und Euro 6 erschwert wird. Diese schwankenden Emissionen beruhen u.a. darauf, dass im flachen Terrain Berlins die momentane Fahrweise in einem Abschnitt nicht einheitlich ist, d.h. einige Fahrzeuge geben gerade Gas, andere rollen noch von der vorherigen Beschleunigung. In den meisten bekannten Projekten mit RSD-Messungen werden daher die Messungen an Strecken mit einer deutlichen Steigung durchgeführt. Als Fazit lassen sich Dieselfahrzeuge mit Euro 5 oder schlechter nur ausreichend eindeutig von Euro-6-Fahrzeugen differenzieren, wenn eine Beschleunigungsphase vorliegt.

Frage 12:

Wie oft und an welchen Straßenabschnitten sind im Jahr 2020 bisher über welche Zeiträume die Dieselfahrverbote in Berlin auf welche Weise überprüft worden (bitte tabellarisch mit Ort, Datum, Art und Zeitdauer der Prüfung angeben)?

Antwort zu 12:

Die im Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Juli 2020 durchgeführten stationären Schwerpunktkontrollen zur Überwachung von Dieseldurchfahrverboten sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:

Datum	Straße	Kontrolldauer in Stunden
4. Januar 2020	Silbersteinstraße	3:00:00
12. Januar 2020	Leipziger Straße	2:30:00
31. Januar 2020	Silbersteinstraße	2:00:00
9. Februar 2020	Leipziger Straße	2:00:00
11. Februar 2020	Reinhardtstraße	2:00:00
12. Februar 2020	Hermannstraße	3:00:00
17. Februar 2020	Stromstraße	1:00:00
20. Februar 2020	Stromstraße	2:00:00
21. Februar 2020	Alt-Moabit	2:00:00
23. Februar 2020	Silbersteinstraße	1:00:00
23. Februar 2020	Alt-Moabit*	8:00:00
3. März 2020	Stromstraße	5:00:00
9. März 2020	Friedrichstraße	2:00:00
9. März 2020	Stromstraße	3:30:00
13. März 2020	Reinhardtstraße	2:00:00
27. März 2020	Hermannstraße	3:00:00
27. März 2020	Silbersteinstraße	3:00:00
28. März 2020	Brückenstraße	2:00:00
30. März 2020	Leipziger Straße	2:00:00
2. April 2020	Silbersteinstraße	2:00:00

Datum	Straße	Kontrolldauer in Stunden
2. April 2020	Alt-Moabit*	10:00:00
8. April 2020	Reinhardtstraße	2:00:00
14. April 2020	Silbersteinstraße	1:00:00
27. April 2020	Brückenstraße	2:00:00
2. Mai 2020	Silbersteinstraße	2:00:00
2. Mai 2020	Hermannstraße	2:00:00
13. Mai 2020	Leipziger Straße	2:00:00
19. Mai 2020	Reinhardtstraße	2:00:00
23. Mai 2020	Stromstraße	2:00:00
27. Mai 2020	Hermannstraße	2:00:00
27. Mai 2020	Brückenstraße	2:00:00
29. Mai 2020	Stromstraße	2:30:00
30. Mai 2020	Reinhardtstraße	1:00:00
10. Juni 2020	Reinhardtstraße	2:00:00
12. Juni 2020	Silbersteinstraße	0:30:00
15. Juni 2020	Hermannstraße	2:00:00
15. Juni 2020	Silbersteinstraße	2:00:00
18. Juni 2020	Stromstraße	2:30:00
21. Juni 2020	Hermannstraße	0:20:00
23. Juni 2020	Friedrichstraße	3:00:00
24. Juni 2020	Stromstraße	3:30:00
30. Juni 2020	Brückenstraße	2:00:00
2. Juli 2020	Brückenstraße	2:00:00
3. Juli 2020	Silbersteinstraße	2:00:00
13. Juli 2020	Stromstraße	3:00:00
15. Juli 2020	Reinhardtstraße	2:00:00
17. Juli 2020	Leipziger Straße	3:00:00
29. Juli 2020	Stromstraße	1:15:00
30. Juli 2020	Silbersteinstraße	2:00:00
30. Juli 2020	Hermannstraße*	8:00:00

(Stand: 31.07.2020)

(* mobile Verkehrsüberwachung)

Frage 13:

Wie viele Verstöße gegen die Dieselfahrverbote wurden in 2020 während der Kontrollen (siehe Frage 12) festgestellt und welche Maßnahmen wurden wie oft bei Verstößen ergriffen?

Antwort zu 13:

Im Zusammenhang mit den in Frage 12 benannten Schwerpunktkontrollen wurden insgesamt wegen des Verstoßes gegen das Dieseldurchfahrverbot 235 Verkehrsordnungswidrigkeitenanzeigen gefertigt und 35 Barverwarnungen erhoben.

Frage 14:

Ist der Beantwortung von Seiten des Senats noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 14:

Nein.

Berlin, den 23.09.2020

In Vertretung
Stefan Tidow
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz