

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Tino Schopf (SPD)**

vom 11. März 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 17. März 2020)

zum Thema:

Rückfragen zur Schriftlichen Anfrage Drucksache 18/21753 „Luftreinhalteplan 2020 – Wer-den die Auflagen des Verwaltungsgerichts fristgerecht umgesetzt?“

und **Antwort** vom 03. April 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 06. Apr. 2020)

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 / 23 009
vom 11. März 2020
über Rückfragen zur Schriftlichen Anfrage Drucksache 18/21753 "Luftreinhalteplan 2020 - Werden die Auflagen des Verwaltungsgerichts fristgerecht umgesetzt?"

Der Senat ist sich des Stellenwerts des Fragerechts der Abgeordneten bewusst und die Beantwortung Schriftlicher Anfragen der Mitglieder des Abgeordnetenhauses nach Artikel 45 Absatz 1 der Verfassung von Berlin hat eine sehr hohe Priorität. Gegenwärtig konzentriert der Senat seine Arbeit und seinen Ressourceneinsatz aber auf die Bekämpfung der infektionsschutzrechtlichen Gefährdungslage für die Berliner Bevölkerung. Vor diesem Hintergrund beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage im Namen des Senats von Berlin wie folgt:

Frage 1:

Wann ist konkret mit der Einrichtung der neuen Tempo-30 Abschnitte in Berlin und auch der Anpassung der Umlaufzeiten der in diesen Abschnitten befindlichen Lichtsignalanlagen (LSA) zu rechnen? Wann konkret werden in diesem Zusammenhang auch die Grünphasen für Seh- und Gehbehinderte Menschen verlängert? Welche weiteren Maßgaben des Mobilitätsgesetzes werden im Rahmen der Anpassung der LSA-Koordinierung wann umgesetzt?

Antwort zu 1:

Die Beschilderung der durch den Luftreinhalteplan vorgesehenen und folglich auch straßenverkehrsbehördlich angeordneten neuen Tempo 30-Abschnitte ist bereits bis Ende 2019 weitestgehend ausgeführt gewesen.

Lediglich für zwei Abschnitte steht die Beschilderung noch aus: für die Oranienburger Straße im Bezirk Reinickendorf aufgrund einer derzeit noch bestehenden baustellenbedingten Regelung vor Ort und in der Oranienstraße im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg. Zum letzteren Abschnitt wurde beim Bezirk an den noch ausstehenden Vollzug erinnert.

Die Einrichtung der Tempo-30 Abschnitte und die damit verbundenen Prüfungen sowie Veranlassungen der Anpassungen an den betroffenen Lichtsignalanlagen (LSA) erfolgen unabhängig voneinander, um schnellstmöglich die avisierten Effekte für die Umwelt zu erzielen. Die Umlaufzeiten werden im Zuge der Anpassungen an die neue zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht verändert. Es werden in der Regel lediglich Verschiebungen der Programme innerhalb des Koordinierungs-Bandes vorgenommen. Treffen diese

Maßnahmen mit anderen, zur Umsetzung anstehenden Projekten an der gleichen LSA zeitlich unmittelbar zusammen, werden die Projektumsetzungen soweit möglich zusammengeführt. Ansonsten erfolgen keine weiteren Parallelmaßnahmen. Im Zuge einer Koordinierungsumstellung muss vor Ort die zeitgleiche Realisierung der innerhalb der Tempo 30-Abschnitte liegenden LSA sowie betroffener Nachbar-LSA erfolgen, weshalb diese Umprogrammierungen auch unabhängig von den Rahmenbedingungen anderer Vorhaben umgesetzt werden müssen.

Die erforderlichen Anpassungen an den LSA infolge der neuen Tempo 30-Einrichtungen erfolgen daher weiterhin sukzessive. Die dafür zur Verfügung stehenden Umsetzungsfristen werden bislang eingehalten.

Die Realisierung des behindertengerechten Umbaus von LSA inklusive entsprechender Anpassungen der Freigabezeiten werden in separaten Projekten geplant und umgesetzt, da der Aufwand auf Seiten der Signalbaufirma und anderer beteiligter Stellen hierfür deutlich umfangreicher ausfällt und die Umsetzung dadurch deutlich mehr Zeit beansprucht, als bei einer Programmverschiebung zur Optimierung einer Koordinierung. Daher werden diese Beauftragungen getrennt, auch um die Effekte der Tempo 30-Maßnahmen mit dem Ziel der Reduzierung der Luftschadstoffbelastung schneller erzielen zu können

Frage 2:

Liegen die Ergebnisse der Abgasmessungen mit dem Remote Sensing Detector (RSD) bereits vor bzw. welche Ergebnisse wurden ermittelt? Was hat die Prüfung in Hinblick auf ausreichend sichere Unterscheidung der Messwerte von Euro-6-Dieselfahrzeugen von Dieselfahrzeugen mit Euro 5 oder schlechter erbracht? Wurde das Verfahren als technisch geeignet erklärt, eine Kennzeichenerfassung erst bei einem Verstoß gegen das Durchfahrtsverbot auszulösen?

Antwort zu 2:

Die Ergebnisse liegen noch nicht vor. Grund hierfür sind Verzögerungen bei der Lieferung von Daten zu Fahrzeugtechnik und Emissionsstandard durch das Kraftfahrt-Bundesamt trotz Anfrage im November 2019. Diese Daten sind erforderlich, um die gemessenen Schadstoffkonzentrationen in den Abgasfahnen der Fahrzeuge mit deren Emissionsstandard zu vergleichen. Die Daten liegen seit 01.04.2020 vor, sodass nun die Auswertung begonnen werden kann.

Frage 3:

Ist der Beantwortung von Seiten des Senats noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 3:

Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

Berlin, den 03.04.2020

In Vertretung
Stefan Tidow
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz