

18. Wahlperiode

Antrag

der Fraktion der FDP

Luftbelastungen als Grundlage für Fahrverbote messen statt nur errechnen!

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

Der Senat wird aufgefordert, an allen 117 vom Verwaltungsgericht benannten Streckenabschnitten, an denen Fahrverbote für Dieselfahrzeuge zu prüfen sind und an den 11 Streckenabschnitten, an denen das Verwaltungsgericht den Senat verpflichtet hat, Dieselfahrverbote zu verhängen, Messstellen oder Passivsammler aufzustellen. Es sind dort regelmäßige Messungen der Stickoxidbelastung durchzuführen, um den aktuellen Stand der Luftbelastung und die Wirkung möglicher Maßnahmen zur Reduzierung der Luftbelastung zeitnah zu erfassen.

Die Modellberechnungen zur Luftbelastung sind in Zukunft jährlich, nicht nur alle fünf Jahre, mit realen Messwerten zu validieren und die Modellannahmen entsprechend zu überprüfen und anzupassen.

Eine Modellierung der Luftbelastung anstelle realer Messungen hält das Abgeordnetenhaus als Grundlage für Fahrverbote nicht für ausreichend und gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern für nicht vermittelbar.

Begründung

Das Urteil des Verwaltungsgerichts Berlin vom 09.10.2018 (VG Berlin, 09.10.2018 - 10 K 207.16) beruht auf Modellrechnungen, die vom Senat beauftragt wurden. Diese Modellrechnungen werden bisher nur alle fünf Jahre, das letzte Mal 2015, mit realen Messwerten validiert (siehe Anfrage S18-16903).

Durch diese Vorgehensweise ist die Situation eingetreten, dass Fahrverbote nun auch auf Straßenabschnitten verhängt werden müssen, auf denen gar keine Messungen der Luftbelastung

stattfinden, sondern nur Modellierungen stattgefunden haben (z.B. Leonorenstraße, Reinhardtstraße, Kapweg). Dies ist den Bürgerinnen und Bürgern, die durch Fahrverbote erheblich belastet werden, nicht vermittelbar.

Für einen so weitgehenden Eingriff in die Mobilität der Menschen müssen reale Messwerte, nicht theoretische Berechnungen durch von Laien nicht durchschaubare Computermodelle zugrunde liegen.

Die Überprüfung des Modells findet derzeit nur alle fünf Jahre statt. Das ist ein zu langer Zeitraum. Zudem wird das Modell für Berlin (891,8 km² Fläche) dabei nur durch sechs verkehrsnahen Messstellen in ganz Berlin überprüft (von den 16 Messstellen des BLUME-Netzwerks messen 5 den städtischen Hintergrund, 5 am Stadtrand und nur 6 verkehrsnah laut Anfrage 18 / 13 941), mit diesen wenigen Messpunkten das Modell für Verkehrsemissionen der ganzen Stadt zu überprüfen, ist zu lückenhaft.

Auch ist durch die bisher verfolgte Vorgehensweise nicht sichergestellt, dass neue Maßnahmen, die Effekte zur Senkung der Luftbelastung bewirken, zuverlässig evaluiert werden können, da diese weder in die bisherige Modellierung einbezogen sind, noch durch reale Messungen eine schnelle Anpassung außerhalb des Fünfjahreszyklus` der Modelle erfolgen kann. Deshalb muss an den betroffenen Straßenabschnitten ein regelmäßiges Monitoring stattfinden. Das Verwaltungsgericht war ebenfalls der Ansicht, dass der Beklagte laufend verpflichtet ist, die Einhaltung des Grenzwertes zu überwachen und die Wirksamkeit der getroffenen Maßnahmen zu überprüfen. Dies ist durch das bisherige Vorgehen nicht sichergestellt, sodass hier zusätzlicher Aufwand zur Feststellung der Luftbelastung unvermeidbar ist.

Berlin, 27. November 2018

Czaja, Schmidt
und die weiteren Mitglieder
der Fraktion der FDP im Abgeordnetenhaus von Berlin