

## 16. Wahlperiode

### Kleine Anfrage

#### der Abgeordneten Claudia Hämmerling (Bündnis 90/Die Grünen)

vom 14. Juni 2010 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 15. Juli 2010) und **Antwort**

#### Transitverkehrsaufkommen auf der A113 und A100

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

1. An welchen Autobahnabschnitten befinden sich Zählstellen für das Verkehrsaufkommen?

Zu 1: In der Regel befindet sich jeweils zwischen zwei Anschlussstellen der A 100 und der A 113 mindestens ein Erfassungsquerschnitt.

2. Wie hat sich das Verkehrsaufkommen in den letzten acht Jahren verändert, welche Rolle spielen die Zählstellen bei dieser Bewertung?

Zu 2: Das Kfz-Gesamtverkehrsaufkommen in Berlin ist in den letzten Jahren leicht zurück- gegangen. Abschließende Aussagen zur Verkehrsentwicklung in den letzten acht Jahren können erst nach Abschluss der Auswertung der „Straßenverkehrszählung 2009“ (III. Quartal 2010) bereitgestellt werden. Grundlage für die Aussagen der Entwicklung des Verkehrsaufkommens sind die Zählstellen.

Zählungen oder auch Dauerzählstellen stellen einen Faktor im Monitoring der Verkehrsentwicklung dar. Gerade bei Dauerzählstellen oder regelmäßig wiederholten Zählungen sind die daraus ableitbaren Zeitreihen geeignet, bestimmte Erkenntnisse zur Entwicklung des Verkehrsaufkommens an den jeweiligen Betrachtungsquerschnitt oder -knoten abzuleiten.

3. Wie hat sich das Verkehrsaufkommen seit Inbetriebnahme der A113 entwickelt?

Zu 3: Die Verkehrsstärken der Bundesautobahn (BAB) zwischen dem Autobahndreieck Neukölln und der Anschlussstelle Adlershof erhöhten sich nach Eröffnung des neuen BAB-Abschnitts wie folgt:

- Im Abschnitt nördlich der Anschlussstelle Späthstraße nahm die Verkehrsstärke von 85.700 Kfz/24-Std auf 97.000 Kfz/24-Std zu. Das entspricht einer Steigerung um ca. 13%.

- Für den Abschnitt nördlich der Anschlussstelle Adlershof wurde eine Verkehrszunahme von 40.400 Kfz/24-Std auf 69.100 Kfz/24-Std ermittelt. Das entspricht einer Steigerung von ca. 71%.

- Für den neuen BAB-Abschnitt zwischen Anschlussstelle Adlershof und der Stadtgrenze wurden Verkehrsstärken von 46.500 Kfz/24-Std erfasst.

Parallel konnten teilweise deutliche Entlastungen auf den Stadtstraßen im Umfeld der A 113 nachgewiesen werden, z.B. auf dem Adlergestell, Ernst-Ruska-Ufer, Am Seegraben, Straßenzug Rudower Str.–Neuköllner Str.–Waltersdorfer Chaussee.

4. Wie hat sich der Durchgangsverkehr seit Inbetriebnahme der A113 entwickelt?

Zu 4: Aussagen zum Durchgangsverkehr sind nicht möglich, da lediglich Zählungen durchgeführt werden, die Aussagen zu dem Kfz-Aufkommen bzw. Lkw-Aufkommen an dem jeweiligen Querschnitt zulassen. Erkenntnisse zum Durchgangsverkehr oder seiner Entwicklungen liegen nicht vor.

5. Wie hat sich das Lkw-Verkehrsaufkommen seit Inbetriebnahme der A113 entwickelt und wie hoch sind die Transitverkehrsanteile, die seit dem durch die Stadt fließen?

Zu 5: Die Verkehrsstärken der BAB zwischen dem Autobahndreieck Neukölln und der Anschlussstelle Adlershof erhöhten sich nach Eröffnung des neuen BAB-Abschnitts wie folgt:

- Die Lkw-Anzahl nahm im Abschnitt nördlich der Anschlussstelle Späthstraße von 4.730 Lkw/24-Std auf

5.860 Lkw/24-Std zu. Das entspricht einer Steigerung um ca. 24%.

- Für den Abschnitt nördlich der AS Adlershof steigt die Anzahl der Lkw von 2.800 Lkw/24-Std auf 5.020 Lkw/24-Std Dies entspricht einer Zunahme von ca. 79%.

- Für den neuen BAB-Abschnitt zwischen Anschlussstelle Adlershof und der Stadtgrenze wurden Verkehrsstärken von 3.960 Lkw/24-Std erfasst.

Parallel konnten teilweise deutliche Entlastungen bis zu 45 % auf den Stadtstraßen im Umfeld der A 113 nachgewiesen werden, z.B. Rudower Str.–Neuköllner Str.–Waltersdorfer Chaussee, Am Seegraben, Adlergestell (bis zu 1.750 Lkw/24-Std. weniger).

Die Zählungen ermöglichen keine Aussagen, inwieweit es sich hierbei um Quell- und Zielverkehr Berlins oder um Durchgangsverkehr handelt. Abschätzungen haben ergeben, dass der Durchgangsverkehr durch Berlin, d.h. über die A 113, A 100 und die A 111, in Höhe Charlottenburg, wo derzeit werktäglich etwa 200.000 Kfz den Querschnitt passieren, im dreistelligen Bereich liegt und damit deutlich unter 1%.

6. Wie oft mussten seit der durchgängigen Befahrbarkeit der A 113 die beiden Tunnel in Altglienicke und der Britzer Tunnel der A 100 wegen a) Unfällen, b) hohem Verkehrsaufkommen und c) sonstigem gesperrt werden (bitte jährlich angeben)?

7. Wie oft mussten seitdem aufgrund zu hohen Verkehrsaufkommens die Zufahrten zur Autobahn gesperrt werden?

8. Wie oft mussten die Tunnel gesperrt werden, bevor die A 113 durchgängig befahrbar war?

9. Wie oft mussten die Zufahrten zur Autobahn gesperrt werden, bevor die A100 durchgängig befahrbar war?

10. Welche Fahrtrichtung war jeweils davon wie oft betroffen?

Zu 6, 7, 8, 9 und 10: Die Fragen 6 bis 10 werden wegen ihres inhaltlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Anzahl, die Art der Sperrungen und ihre Ursachen sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

<b>Sperrungen des Tunnel Ortsteil Britz - TOB</b>				
Zeitraum	Unfall	hohes Verkehrsaufkommen	Sonstige	kurzzeitige Sperrung eines Fahrstreifens vor dem Tunnel und ggf. der Zufahrten Buschkrugallee und Britzer Damm
2007 <sup>1)</sup>	2	9	1	-
2008 vor A113-Eröffnung im Mai	2 Nord / 3 Süd	3 Nord / 0 Süd	0	19 Nord / 0 Süd
2008 nach A113-Eröffnung im Mai	6 Nord / 3 Süd	8 Nord / 1 Süd	1 voll	52 Nord / 0 Süd
2009 insgesamt	4 Nord / 7 Süd	19 Nord / 2 Süd	11 Nord / 4 Süd / 9 Voll	117 Nord / 0 Süd

<b>Sperrungen der Tunnel auf BAB A 113</b>				
Zeitraum	Unfall	hohes Verkehrsaufkommen	Sonstige	
2008 seit A113-Eröffnung im Mai	0 Nord / 0 Süd	0 Nord / 0 Süd	20 Nord / 10 Süd / 4 Voll	
2009 insgesamt	2 Nord / 1 Süd / 2 Voll	0 Nord / 1 Süd	96 Nord / 46 Süd / 5 Voll	

<sup>1)</sup> Für 2007 liegt keine Erfassung nach Fahrtrichtungen vor.

Nord: Fahrtrichtung Autobahnkreuz Schöneberg

Süd: Fahrtrichtung Dresden

Voll: Beide Fahrtrichtungen

Die in der Tabelle angegebenen zeitweiligen Tunnelsperrungen und Verkehrs-Dosierungen wurden in der betroffenen Fahrtrichtung immer von Sperrungen der Tunnelzufahrten von Buschkrugallee und Britzer Damm begleitet. Andere Sperrungen von Zufahrten zur A 113 / A 100 erfolgten nicht.

11. Welche Alternativrouten werden den Autofahrern im Falle von Zufahrtssperrungen empfohlen?

Zu 11: Bei einer Sperrung des Tunnels Ortsteil Britz (TOB) wird durch Wechselwegweiser einer Bedarfs-umleitung (U 7 bzw. U 8) zwischen den Anschlussstellen Späthstraße und Gradestraße über den Straßenzug Späthstraße–Blaschkoallee–Gradestraße ausgewiesen (und umgekehrt).

Bei Sperrungen des Tunnels Altglienicke (TAG) und/oder des Tunnels Rudower Höhe (TRH) wird der Verkehr zwischen den Anschlussstellen Adlershof und Schönefeld Nord bzw. Autobahndreieck Waltersdorf über die Straßen Ernst-Ruska-Ufer–Adlergestell–B 96a und BAB A 117 geführt (U 16 bzw. U 17).

12. Mit welchen Lkw-Verkehrsaufkommen ab 2,8 Tonnen rechnet der Senat am Ende des geplanten 16. Bauabschnitts der A100?

Zu 12. In den ausgelegten Unterlagen zum Planfest-stellungsverfahren zum 16. Bauabschnitt werden 9% der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke werktags (DTVw) als Lkw > 2.8 t erwartet.

13. Mit welchem Transitverkehrsaufkommen rechnet der Senat insgesamt am Ende des geplanten 16. Bauabschnitts, bitte Lkw und Pkw differenziert aufführen?

Zu 13: Es wurden keine expliziten Auswertungen des Anteils Durchgangsverkehr (d.h. Transitverkehr im Sinne eines die Gesamtstadt durchquerenden Fernverkehrs) vorgenommen. Es ist davon auszugehen, dass es sich in erheblichem Umfang um Berliner Quell- und Zielverkehr handelt (siehe auch Deutscher Bundestag, DS 17/1044).

14. Will der Senat den Transitverkehr durch die Stadt über die Stadtautobahn verhindern oder minimieren und wenn ja, mit welchen Maßnahmen?

Zu 14: Der Senat ist bemüht, den Durchgangsverkehr des (Lkw-)Fernverkehrs durch die Stadt so gering wie möglich zu halten. Eine Voraussetzung hierfür ist die mit dem Berliner Ring (A 10) bestehende Alternative.

Ein weiteres Kriterium ist die Wegweisung, die bereits jetzt den Verkehr über eine zeitnahe, verkehrssichere und weitergehend staufreie Route, den Berliner Ring (A 10), um die Stadt herumführt. Es ist zu berücksichtigen, dass z.B. die Strecke von der A 12, etwa Höhe A 10, bis zur A 24, Höhe A 10, durch die Stadt, d.h. über die A 113, A 100 und A 111 etwa 5 km länger ist als bei Nutzung des östlichen Berliner Rings (vgl. Google Maps).

Zeitgewinne bei einer Durchfahung Berlins über die Stadtautobahn ergeben sich vermutlich zu verkehrs-

lastärmeren Zeiten. Vor diesem Hintergrund wäre der Senat bereit, sich an einem Pilotprojekt der Bundes-regierung zu beteiligen, das die Effekte einer zeitlichen Staffellung der Lkw-Maut untersucht.

15. Wenn ja, wie will der Senat dies gegenüber der Bundesregierung rechtfertigen, die den Weiterbau der A100 nur wegen ihrer Transitwirkung in Verbindung mit der B96a durch Friedrichshain, Prenzlauer Berg und Pan-kow finanzieren kann?

Zu 15: Für die Finanzierung der Verlängerung der A 100 durch die Bundesregierung existieren verschiedene Gründe. Eine Transitwirkung gehört nicht dazu und ist auch ursächlich falsch.

Aus Sicht der Bundesregierung geht es um die Bildung von Netzen – dies wird auch aus der Antwort zur Kleinen Anfrage deutlich. Dort steht, dass die A100 an das bestehende Fernstraßennetz angebunden wird (Deutscher Bundestag, DS 17/1044, Antwort auf

Frage 1), von Transitverkehren ist keine Rede. Vielmehr steht dort auch: "Die Bundesregierung geht deswegen vielmehr davon aus, dass der 16. Bauabschnitt in erheblichem Umfang Berliner Ziel- und Quellverkehr aufnimmt und keine nennenswerten Durchgangsverkehre von der A 10 übernimmt." (Deutscher Bundestag, DS 17/1044, Antwort auf Frage 20)

Berlin, den 07.07.2010

In Vertretung

R. L ü s c h e r

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 15. Juli 2010)