

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Tino Schopf (SPD)**

vom 06. Januar 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. Januar 2021)

zum Thema:

Autobahnausbau V

Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Mobilitätswende - wie passt das zusammen?

und **Antwort** vom 22. Januar 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 26. Jan. 2021)

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. 18/26105
vom 06. Januar 2021
über Autobahnausbau V
Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Mobilitätswende - wie passt das zusammen?

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

Vormerkung der Verwaltung:

Die Tatsache, dass kleinräumige Anpassungen zur Optimierung der für diesen Sachverhalt geltenden Leistungsfähigkeit in den öffentlichen Veranstaltungen thematisiert wurden, ist kein Widerspruch zur angestrebten Mobilitätswende. Es handelt sich bei den genannten Maßnahmen um bauliche Instandsetzungen oder Ersatzneubauten. Dieser Umstand wurde entsprechend in den Schriftlichen Anfragen 18/23991, 18/23992, 18/24850, 18/25036 dargestellt.

Vorbemerkung des Abgeordneten:

In allen öffentlichen Veranstaltungen zu den Neu- und Ersatzbauten an der A100 wurde vom Senat (SenUVK) und der beauftragten DEGES GmbH erklärt, dass die baulichen Änderungen (Schließung von Auf- und Abfahrten, Optimierung von Kurvenradien etc.) vor allem zur „Erhöhung der Leistungsfähigkeit“ der Stadtautobahn A 100 sowie deren Anschlüssen an die A115 (AVUS) und die A111 (nach Hamburg) erforderlich wären. In einer zurückliegenden Senatsantwort wurde u.a. mitgeteilt, dass eine leistungsfähige Autobahnvariante umgesetzt wird, damit „die angestrebte Mobilitätswende gelingt“.

Frage 1:

Was versteht der Senat unter der angesprochenen „Mobilitätswende“ im Allgemeinen sowie in Bezug auf die Berliner Stadtautobahnen?

Frage 10:

Wie schätzt der Senat in Anbetracht stetig steigender Pendlerzahlen zwischen Berlin und Umland und tendenziell zunehmendem Straßengüterverkehr die Lenkungswirkung einer „leistungsfähigeren“ Stadtautobahn auf das zukünftige Verkehrsaufkommen in der Berliner Innenstadt ein?

Frage 11:

Wie erreicht der Senat sein Ziel, einerseits den Anteil an Kraftfahrzeugen in der Berliner Innenstadt durch den Ausbau des Umweltverbundes, die Reduzierung und Verteuerung von Parkplätzen bis zur Prüfung einer City-Maut reduzieren zu wollen, wenn er gleichzeitig eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit von Berliner Stadtautobahnen aktiv unterstützt und damit die Erreichbarkeit der Innenstadt für Kraftfahrzeuge verbessert?

Antwort zu 1, 10 und 11:

„Mobilitätswende“ zielt darauf ab, das Verkehrsverhalten qualitativ und quantitativ zu verändern, die Verkehrssysteme effizienter und klimafreundlicher auszurichten und zu nutzen und ein hohes Maß an Mobilität zu gewährleisten. Ziel ist es hierfür, Verkehre zu vermeiden, zu verlagern und verträglich abzuwickeln; dazu gehören zum einen veränderte Angebote als Grundlage der Veränderung des Verkehrsverhaltens und der Ausbau des Umweltverbunds aus ÖPNV (Öffentlichen Personennahverkehr), Rad- und Fußverkehr, zum anderen eine stärkere Vernetzung der Systeme für eine effizientere Gestaltung des Verkehrs, außerdem der Einsatz nachhaltiger Energieträger, der auch für die künftigen Verkehre, die die Berliner Stadtautobahnen nutzen, relevant ist. Um die genannten Ziele nicht zu konterkarieren, finden in der aktuellen Legislaturperiode u. a. keine Planungen für den 17. Bauabschnitt der A100 statt. Bei den in der Vorbemerkung des Abgeordneten angesprochenen Optimierungen handelt es sich um lokale Verbesserungen im Rahmen von Ersatzneubauten und Instandhaltungsmaßnahmen.

Frage 2:

Bis wann sollen welche konkreten Mobilitätsziele insbesondere für den motorisierten Individualverkehr (MIV), aber auch für den motorisierten Straßengüterverkehr/ Güterkraftverkehr (unterteilt nach Fahrzeugen >3,5 Tonnen, > 7,5 Tonnen und >12 Tonnen „Schwerlastverkehr“) auf der Stadtautobahn (A100), der AVUS (A115) bzw. der A111 Richtung Hamburg sowie deren Berliner Stadtumfeld erreicht werden (bitte Senatsziele für 2030, 2035 und 2040 angeben)?

Antwort zu 2:

Der Senat verweist in diesem Zusammenhang auf die Zuständigkeit des Bundes.

Frage 3:

In welcher Form kann die von Senat und DEGES GmbH angestrebte Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Berliner Stadtautobahnen die angestrebte Mobilitätswende (vgl. Frage 1) sinnvoll unterstützen?

Antwort zu 3:

Die Frage impliziert, dass eine grundsätzliche Leistungssteigerung angestrebt sei; hier sei auf die Vorbemerkung und die Antwort zu Frage 1 verwiesen. Lokale Verbesserungen durch Ersatzneubauten und Instandhaltungsmaßnahmen können dazu beitragen, dass örtliche Problemlagen im Straßenverkehrsnetz gemindert und Straßen im umliegenden Stadtstraßennetz entlastet werden.

Frage 4:

Wie haben sich die Verkehrsmengen auf der A100 und den angeschlossenen Autobahnen A 115, A111 und A113 von 2009 bis 2019 entwickelt und welche Verkehrsprognosen stellt der Senat für die angesprochenen Autobahnen innerhalb Berlins für die Jahre 2030 – hier mit und ohne Ausbau der A 100 – und 2040 (bitte

tabellarisch in durchschnittlichem Fahrzeugaufkommen pro Tag für PKW, Krafträder, leichte Nutzfahrzeuge, LKW > 3,5 Tonnen, > 7,5 Tonnen und > 12 Tonnen getrennt pro Fahrtrichtung angeben) am:

- a) Abschnitt der A113 zwischen AS Adlershof und AS Schönefeld Nord (Landesgrenze)?
- b) Abschnitt der A111 zwischen AS Heckerdamm und AS Flughafen Tegel/Tech Republik?
- c) Abschnitt der A111 zwischen AS Schulzendorfer Str. und AS Stolpe Süd (Landesgrenze)?
- d) Abschnitt der A115 zwischen AS Hüttenweg und Auerbachtunnel?
- e) Abschnitt der A115 zwischen AB-Kreuz Zehlendorf und AS Kleinmachnow (Landesgrenze)?
- f) Abschnitt der A100 zwischen AS Hohenzollerndamm und AS Kurfürstendamm?
- g) Abschnitt der A110 zwischen nördlich AS Kurfürstendamm und Überleitungen von bzw. zur A115?
- h) Abschnitt der A110 Fahrtrichtung Nord (FRN) zwischen Überleitung von der A115 und AS Kaiserdamm?
- i) Überleitungen der A115 von und zur A110 Fahrtrichtung Süd (FRS) am Dreieck Funkturm (ADF)?
- j) Überleitungen der A115 von und zur A110 Fahrtrichtung Nord (FRN) am Dreieck Funkturm (ADF)?
- k) Abschnitt der A110 Fahrtrichtung Süd (FRS) zwischen AS Kaiserdamm und AS Kaiserdamm Süd?
- l) Abschnitt der A110 (FRS) zwischen AS Kaiserdamm Süd und Überleitung von der A115?
- m) Abschnitt der A110 zwischen AS Kaiserdamm und AS Spandauer Damm (beidseitig)?
- n) Abschnitt der A110 zwischen AS Spandauer Damm und Fahrbahnteilung vor dem Dreieck Charlottenburg (ADC)?
- o) Überleitungen der A110 von und zur A113 am Dreieck Charlottenburg (ADC)?
- p) Überleitungen der A110 von und zur A110 Richtung Wedding am Dreieck Charlottenburg (ADC)?
- q) Auf- und Abfahrt AS Siemensdamm?
- r) Abfahrt AS Tegeler Weg?
- s) Abfahrt A 110 Fahrtrichtung Ost vom Wedding Richtung Jakob-Kaiser-Platz?
- t) Auf- und Abfahrt AS Heckerdamm A111 (FRN)?
- u) Auf- und Abfahrt AS Heckerdamm A111 (FRS)?

Antwort zu 4:

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz führt für die Behörden des Landes Berlin die Verkehrserhebungen im öffentlichen Straßennetz - dies schließt die A 100, A 111, A 113, A 115 ein - durch. Die erhobenen Zählwerte der letzten Jahre werden in der Regel im 5-Jahres-Turnus in einer Verkehrsmengenkarte für ein Bezugsjahr auf eine durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke (DTV_w) hochgerechnet. Dieser DTV_w-Wert wird für den Kfz- und Lkw-Verkehr ermittelt und ist der Mittelwert über alle Werkzeuge des Jahres (Mo-Do, außerhalb der Ferienzeiten) für die Zahl der einen Straßenquerschnitt täglich passierenden Kraftfahrzeuge bzw. Lastkraftwagen > 3,5t. Eine weitere Unterscheidung der Fahrzeugklassen wird bei der Berechnung des DTV_w nicht vorgenommen.

Derzeit liegen die DTV_w-Werte aus den Verkehrsmengenkarten 2009 und 2014 vor. Diese sind online unter

<https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsmanagement/verkehrserhebungen/> abrufbar.

Die neue Verkehrsmengenkarte DTV_w mit Bezugsjahr 2019 inkl. Ergebnisbericht befindet sich noch in der Bearbeitung und wird aufgrund pandemiebedingter Verzögerungen erst im Frühjahr 2021 auf der SenUVK-Homepage und im FIS-Broker veröffentlicht.

Frage 5:

Welchen Anteil am Verkehr auf der A100 zwischen Dreieck Charlottenburg (ADC) und Dreieck Funkturm (ADF) hat der motorisierte Pendlerverkehr (bitte tagesdurchschnittlich getrennt nach Ein- und Auspendlern prozentual und absolut angeben)?

Antwort zu 5:

Eine gesonderte Erfassung von „Pendlerverkehr“ wird im Rahmen der regulären Verkehrserhebungen nicht vorgenommen.

Frage 6:

Wie wird sich der motorisierte Pendlerverkehr mit und ohne Ausbau der Leistungsfähigkeit der A100 bis 2030 bzw. bis 2040 entwickeln?

Antwort zu 6:

Es wird keine formale Prognose von „Pendlerverkehren“ auf der A100 vorgenommen, so dass eine seriöse Vorhersage der Entwicklung des motorisierten Pendlerverkehrs an dieser Stelle nicht möglich ist.

Frage 7:

Welchen Anteil am Verkehr auf der A100 hat der Durchgangsverkehr - z.B. von Oranienburg nach Dresden oder Frankfurt Oder, der die für LKW mautfreie Abkürzung über die Stadtautobahn nutzt (bitte tabellarisch in durchschnittlichem Fahrzeugaufkommen pro Tag für PKW, Krafträder, leichte Nutzfahrzeuge, LKW > 3,5 Tonnen, > 7,5 Tonnen und > 12 Tonnen getrennt pro Fahrtrichtung angeben)?

Antwort zu 7:

Eine Erfassung von Durchgangsverkehren wird im Rahmen der regulären Verkehrserhebungen nicht vorgenommen. Nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz sind alle Bundesfernstraßen für Lkw mautpflichtig, dies schließt auch die BAB A 100 ein. Ein Bericht über Verkehrsverlagerungen (bundesweit) auf das nachgeordnete Straßennetz in Folge der Einführung der Lkw-Maut wurde im Auftrag der Bundesregierung erstellt und ist online unter https://www.bast.de/BASt_2017/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v2-maut-2018.html?nn=1817946 abrufbar.

Frage 8:

Welche Maßnahmen plant der Senat, um den Durchgangsverkehr insbesondere von LKW auf der Stadtautobahn zu unterbinden, bzw. zumindest zu reduzieren?

Antwort zu 8:

Die durch Berlin hindurchführende Stadtautobahn ist Teil des Bundesfernstraßennetzes und damit eine Bundesautobahn. Die Verantwortung für die Bundesautobahnen (BAB) obliegt dem Bund. Gemäß dem Fernstraßengesetz (FStrG) des Bundes sollen Bundesfernstraßen dem weiträumigen Verkehr dienen. Die Wegweisung auf BAB gibt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) mit dem Regelwerk Richtlinien für die Wegweisende Beschilderung an Autobahnen (RWBA) vor, nach der die Wegweisung der richtigen Wegfindung zu einem Ziel auf einer möglichst umwegfreien Fahrtroute dient. Gleichwohl ist mit dem Land Brandenburg abgestimmt, dass der Fernverkehr über den Berliner Außenring und nicht über die Stadtautobahn durch Berlin hindurchgeführt wird. Zudem werden über den Verkehrswarndienst und die Verkehrsinformationszentrale Verkehrsinformationen verbreitet, die die verkehrliche Führung über die Bundesautobahn A 10 unterstützen.

Die Umsetzung von Maßnahmen auf der BAB obliegt seit dem 01.01.2021 dem Fernstraßenbundesamt in Verbindung mit der Autobahn GmbH des Bundes.

Frage 9:

Welchen Anteil von Fahrzeugen mit regenerativen Antrieben (bitte unterteilt in batterieelektrisch, Wasserstoff/Brennstoffzelle bzw. regenerativem Kraftstoff PtL) erwartet der Senat bis 2030 bzw. 2040 auf der Stadtautobahn zwischen ADF und ADC bzw. welcher Anteil ist politisches Ziel des Senats (bitte prozentual bzw. absolut pro Richtung getrennt nach PKW, leichten und schweren LKW angeben)?

Antwort zu 9:

Streckenabschnittbezogene Prognosen zur Fahrzeugzusammensetzung inkl. Antriebsarten liegen nicht vor. Gemäß dem Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm 2030 ist es übergreifendes Ziel des Senats, im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten den Anteil an fossilen Antriebsarten schrittweise weiter zu reduzieren und die Anteile an alternativen, klimafreundlichen Antriebsarten zu erhöhen. Spätestens im Jahr 2050 sollen keine fossil betriebenen Kraftfahrzeuge innerhalb Berlins mehr verkehren.

Frage 12:

Ist den Antworten aus Sicht des Senates noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 12:

Nein.

Berlin, den 22.01.2021

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz