

**18. Wahlperiode**

## **Schriftliche Anfrage**

**des Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)**

vom 10. Juni 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. Juni 2021)

zum Thema:

**Demonstrationsverbot aufgrund einer Gefahrenlage. Wie sicher ist der Britzer Tunnel?**

und **Antwort** vom 28. Juni 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 29. Jun. 2021)

Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (Die Linke)  
über  
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

**A n t w o r t**

**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/27901**

**vom 10. Juni 2021**

**über Demonstrationsverbot aufgrund einer Gefahrenlage. Wie sicher ist der Britzer Tunnel?**

---

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

Vorbemerkung der Verwaltung

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die Autobahn GmbH des Bundes um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Diese ist in die Beantwortung eingeflossen.

Frage 1:

Aus welchem Grund wurde es den Veranstalter\*innen der Demonstrationen gegen den Weiterbau der A100 am 05.06.2021 und der ADFC Sternfahrt am 06.06.2021 untersagt, den Britzer Tunnel als Teil der Demonstrationsstrecke zu nutzen?

Frage 2:

Welche Gefahrenlage lag aus Sicht der Berliner Polizei vor, sodass der Tunnel aus Sicherheitsgründen nicht für die genannten Demonstrationen freigegeben werden konnte?

Antwort zu 1 und 2:

Bei personenstarken Fahrradaufzügen im Bereich der Bundesautobahn Tunnelanlage Ortsteil Britz (BAB-TOB) sind im Falle eines Schadenseintritts erhebliche Gefahren für Leib und Leben zu prognostizieren. Die in der BAB-TOB vorhandenen Fluchtwege sind nicht für eine Vielzahl von Menschen ausgelegt, wie sie im Rahmen von Fahrradkorsos üblich ist. Dies führte dazu, dass eine Nutzung der BAB-TOB durch den Aufzug am 5. Juni 2021 und durch die ADFC-Sternfahrt am 6. Juni 2021 untersagt werden musste.

Es ist zu berücksichtigen, dass bei der Planung und beim Bau die Bedürfnisse und Anforderungen des motorisierten Schnellverkehrs berücksichtigt worden sind. Im Sinne der

Gefahrenabwehr müssen ausreichende Möglichkeiten zur Selbsthilfe/Selbstrettung sowie zur Fremdhilfe/Fremdrettung gegeben sein. Hierfür wurden für die Tunnelanlage Alarm- und Gefahrenabwehrpläne erstellt. Auch mögliche Maßnahmen der Feuerwehren sind ausschließlich auf die Gefahren des Schnellverkehrs ausgerichtet.

Frage 3:

In der Vergangenheit führten die Sternfahrten des ADFC regelmäßig durch den Britzer Tunnel. Was führte im Vergleich mit den Veranstaltungen der letzten Jahre in diesem Jahr zu einer neuen Bewertung der Sicherheitslage durch die Berliner Polizei?

Antwort zu 3:

In Zusammenhang mit den angezeigten Fahrradversammlungen am 5. und 6. Juni 2021 in Berlin wurde durch die Polizei Berlin bezüglich des Befahrens des BAB TOB mit Fahrrädern eine Neubewertung der Sicherheitslage vorgenommen. Anlass war zum einen der Vorfall des Zündens eines Nebeltopfes bei der Fahrradversammlung am 1. Mai 2021 und zum anderen das Gutachten zum Unglück bei der Love-Parade 2010 in Duisburg. In diesem wurde festgestellt, dass sowohl Veranstaltende sowie Behörden „...hätten erkennen müssen, dass das Gelände für diese Art von Veranstaltungen völlig ungeeignet und die Vorkehrungen zur Bewältigung der Besucherströme völlig unzulänglich war.“ Ähnlich verhält es sich nach Auffassung der Polizei Berlin mit personenstarken Fahrradaufzügen im Bereich der BAB TOB.

Frage 4:

Wie bewertet der Senat die Sicherheitslage im Britzer Tunnel, gerade auch während des regulären Verkehrsbetriebes? Welche Auswirkungen hat die durch die Polizei festgestellte Gefahrenlage für den weiteren Betrieb des Tunnels?

Antwort zu 4:

Gemäß § 1 Absatz 3 Bundesfernstraßengesetz sind Bundesautobahnen „nur für den Schnellverkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmt und so angelegt“. Unter dieser Voraussetzung sind Tunnel auf Bundesautobahnen für die Nutzung von Kraftfahrzeugen sicher bemessen. Die baulichen, technischen Einrichtungen von Tunneln sind dagegen nicht für Personen- oder Radverkehr, welcher andere verpflichtende Sicherheitsanforderungen benötigt, ausgelegt.

Frage 5:

Sind nach aktuell geltenden Vorschriften genügend und ausreichend dimensionierte Rettungs- und Fluchtwege im Britzer Tunnel vorhanden?

Antwort zu 5:

Die Anzahl und der Abstand der Fluchtwege ist für die Anzahl Menschen bestimmt, die sich durchschnittlich mit Kraftfahrzeugen im entsprechenden Tunnelabschnitt bewegen. Bei Demonstrationen zu Fuß oder mit dem Fahrrad, wird diese Zahl erheblich überschritten. Für diese Personenanzahl ist die Fluchtwegesituation nicht bemessen.

Frage 6:

Wie oft musste der Britzer Tunnel bereits in der Vergangenheit aus Sicherheitsgründen für den regulären Verkehr gesperrt werden?

Antwort zu 6:

Die Sperrungen von Tunneln aufgrund von Sicherheitsgründen werden durch die Polizei angeordnet. Eine Differenzierung nach den Gründen, weshalb ein Tunnel gesperrt wurde, findet nicht statt.

Frage 7:

Welche Maßnahmen sind aus Sicht des Senats nötig oder geplant, um die Sicherheitslage im Britzer Tunnel zukünftig zu verbessern?

Antwort zu 7:

Seit 1. Januar 2021 ist die Autobahn GmbH des Bundes für Bundesautobahnen zuständig. Der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz liegen zur Sicherheitslage im TOB keine aktuellen Erkenntnisse vor.

Berlin, den 28.06.2021

In Vertretung

Ingmar Streese  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz