

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Harald Moritz (GRÜNE)

vom 01. Juli 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 01. Juli 2021)

zum Thema:

**Nachfragen zur Beantwortung der Schriftlichen Anfrage „Ist der Tunnel Ortsteil Britz der BAB A100 sicher für Verkehr und Demonstrationen?“  
Drs. 18/27956**

und **Antwort** vom 22. Juli 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. Juli 2021)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Harald Moritz (Bündnis 90/Die Grünen)  
über  
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

## **A n t w o r t**

**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/28069**

**vom 01. Juli 2021**

**über Nachfragen zur Beantwortung der Schriftlichen Anfrage „Ist der Tunnel Ortsteil Britz der BAB A100 sicher für Verkehr und Demonstrationen?“ Drs. 18/27956**

---

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 das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Bund) sowie die Autobahn GmbH des Bundes (AdB) um Stellungnahme gebeten, die von beiden Institutionen erstellt, abgestimmt und übersandt wurde. Sie wird in der Antwort zu Frage 3 entsprechend wiedergegeben.

Vorbemerkung des Abgeordneten:

Die unzureichende Beantwortung der konkret gestellten Fragen und die Bedeutung des Fragegegenstandes selbst erfordern diese Nachfragen.

Frage 1:

Die Fragen 2. bis 5. der Drs. 18/27956 bezogen sich nicht zwingend auf „Verkehrsunfälle im Sinne des Gesetzes über die Statistik der Straßenverkehrsunfälle“. Deshalb bitte ich erneut um Beantwortung der Fragen:

2. Wie viele Unfälle haben sich bei den genehmigten Demonstrationen im Tunnelbereich ereignet (bitte Anzahl der jeweiligen Demonstration zuordnen)?

3. Wie viele Personen wurden bei den Unfällen aus Frage 2. verletzt (bitte Anzahl der jeweiligen Demonstration zuordnen)?

4. Sind bei der Versorgung oder Bergung der verletzten Personen aus Frage 3. Probleme aufgetreten? Wenn ja, in welcher Form?

5. Wenn es zu Problemen bei der Versorgung oder Bergung von Personen aus Frage 3. gab, welche Schlüsse wurden daraus für künftige Schadensfälle gezogen?“

Antwort zu 1:

Der Polizei Berlin sind keine Unfälle im Sinne der Fragestellung bekannt.

Frage 2:

Ähnlich verhält es sich mit der Frage 6. der Drs. 18/27956. Liegen der Polizei Berlin Erkenntnisse zu dieser Frage vor?

6. Gab es bei den genehmigten Demonstrationen aus Frage 1. sonstige sicherheitsrelevante Vorkommnisse, wie z.B. das Zünden von Pyrotechnik im Tunnel oder deren Zu- und Ausfahrten? Wenn ja, welches Vorkommnis bei welcher Demonstration?“

Antwort zu 2:

Im Rahmen der Durchführung der Versammlung „Berlin in Bewegung - Fahrradsternfahrt am 1. Mai“ am 1. Mai 2021 wurde ein sogenannter Nebeltopf auf der Bundesautobahn (BAB) 100 außerhalb des Tunnels gezündet.

Frage 3:

Die konkreten Fragen 9 bis 17 und 19 bis 23 der Drs. 18/27956 sind nicht beantwortet worden und haben gerade vor dem Hintergrund der Antwort auf die Frage 18 ihre Berechtigung. In der Antwort wird ausgeführt, dass Rettung durch die Feuerwehr immer von der nicht betroffenen Tunnelröhre erfolgt. In dem Zusammenhang dürften doch die Fragen 9 bis 11 von besonderer Bedeutung sein. Ich bitte um Beantwortung der Fragen 9 bis 17 und 19 bis 23.

9. Ist es richtig, dass die Notübergänge zwischen den Tunnelröhren nur für 5 bis 20 Personen ausgelegt sind?

Antwort zu 3.9:

Gemäß § 1 Absatz 3 Bundesfernstraßengesetz sind Bundesautobahnen „nur für den Schnellverkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmt und so angelegt“.

Die Anzahl und der Abstand der Fluchtwege sind für die Anzahl Menschen bestimmt, die sich durchschnittlich mit Kraftfahrzeugen im entsprechenden Tunnelabschnitt bewegen. Diese werden in Sicherheitsberechnungen nach einer Berechnungsgrundlage für PKW und LKW festgelegt.

Bei Demonstrationen zu Fuß oder mit dem Fahrrad wird diese Zahl erheblich überschritten. Die Angabe 5 bis 20 Personen kann nicht verifiziert werden.

10. Ist es weiterhin zutreffend, dass durch die Notübergänge keine Verletzten Personen auf Tragen transportiert werden können?

Antwort zu 3.10:

Da die Notübergänge im Tunnel Ortsteil Britz mit einem seitlichen Versatz zu den Tunnelröhren angeordnet sind, ist ein Transport von Verletzten mittels Standardtrage nicht möglich.

11. Ist es weiterhin zutreffend, dass die Notübergänge und das Nottreppenhaus zur Evakuierung größerer Menschenmengen ungeeignet sind?

Antwort zu 3.11:

Der Bund/die AdB haben wie folgt mitgeteilt:

„Die Übergänge sind für die Nutzung als Straßentunnel gemäß der zum Planungszeitpunkt geltenden Vorschriften bemessen und gebaut worden.“

12. Wie sieht das Evakuierungskonzept für den 1713 m langen Tunnels aus?

Antwort zu 3.12:

Wie in allen Tunnelanlagen wird auch im Tunnel Ortsteil Britz der Fokus auf die Selbstrettung der Fahrzeuginsassen gelegt.

Personen haben die Möglichkeit, über vorhandene Notübergänge, die Tunnelportale sowie über Nottreppenträume den gefährdeten Bereich zu verlassen.

Diese sogenannte Selbstrettungsphase läuft unmittelbar nach der Gefahrenerkennung durch die Fahrzeuginsassen an und wird mittels Lautsprecherdurchsagen unterstützt.

Beim Eintreffen der Feuerwehr sollte die Selbstrettungsphase bestenfalls bereits abgeschlossen sein, sodass nur noch bewegungseingeschränkte Personen durch die Feuerwehr zu retten sind.

13. Wie wird die Sicherheitsarchitektur des Tunnel Ortsteil Britz bewertet?

Antwort zu 3.13:

Der Bund/die AdB haben wie folgt mitgeteilt:

„Der TOB ist gemäß der zum Planungszeitpunkt geltenden Vorschriften bemessen und gebaut worden. Die Sicherheit wird für den Kfz-Verkehr als ausreichend eingeschätzt.“

14. Entspricht die Sicherheitsarchitektur des Tunnel Ortsteil Britz den neusten Standards, z.B. hinsichtlich Türbreiten, Abmaßen der Durchgänge und Treppenhäuser?

Antwort zu 3.14:

Der Bund/die AdB haben wie folgt mitgeteilt:

„Nein, auf Grund des Alters nicht.“

15. Welche Unterschiede weißt der Tunnel Ortsteil Britz bei den Sicherheitsstandards gegenüber der RABT in der aktuellsten Fassung auf?

Antwort zu 3.15:

Der Bund/die AdB haben wie folgt mitgeteilt:

„Die Fluchtwegabstände im TOB wurden bereits bei der Antwort zu Frage 5 der ersten Anfrage beschrieben. Des Weiteren fehlen eine Lautsprecheranlage, eine optische Leiteinrichtung am Fahrbahnrand sowie eine optische Markierung der Fluchttüren.“

16. Wenn zur Frage 14. nein bzw. Unterschiede zur RABT bestehen, gibt es Bestrebungen die Sicherheitsstandards anzupassen?

Antwort zu 3.16:

Der Bund/die AdB haben wie folgt mitgeteilt:

„Verbesserungen werden von der Autobahn GmbH in zukünftigen Instandsetzungen realisiert.“

17. Wenn zu Frage 9. ja, ist der Tunnel für Reisebusse gesperrt oder ist Reiseveranstaltern abzuraten den Tunnel mit üblichen Reisebussen mit bis zu 60 Sitzplätzen oder gar Doppeldeckerbussen mit bis zu 90 Sitzplätzen zu durchfahren?“

Antwort zu 3.17:

Der Bund/die AdB haben wie folgt mitgeteilt:

„Entfällt, siehe Antwort zu Frage 3.9.“

19. Gibt es eine Beschränkung der Kfz/Personen, die gleichzeitig im Britzer Tunnel sein dürfen? Wenn ja, wie viele?

Antwort zu 3.19:

Der Bund/die AdB haben wie folgt mitgeteilt:

„Eine Beschränkung der Kfz- oder Personenanzahl ist für den Normalbetrieb nicht erforderlich. Die Anzahl der sich maximal im Tunnel befindlichen Kfz Einheiten ergibt sich aus den Fahrzeugabmessungen sowie der durchschnittlichen Zusammensetzung des Kfz-verkehrs. Die Anzahl der sich maximal in Tunnel befindlichen Personen ergibt sich aus der durchschnittlichen Fahrzeugbelegung der verschiedenen Fahrzeugklassen. Dies ist Grundlage aller Sicherheitsbetrachtungen.“

20. Welche Sicherungsmaßnahmen gibt es, um diese Maximalzahl aus Frage 19. zu gewährleisten?

Antwort zu 3.20:

Der Bund/die AdB haben wie folgt mitgeteilt:

„Da ein Stau im Tunnel eine besondere Gefahrensituation darstellt, kann zu dessen Vermeidung gem. Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT) ggf. eine Zuflussdosierung mit Hilfe der Verkehrssignalisierung geschaltet werden. Auch eine zeitweilige Sperrung vor dem Tunnel kann eine geeignete Maßnahme sein, die Sicherheit im Tunnel zu gewährleisten.“

21. Wer entscheidet über Auslösen der Beschränkungen?

Antwort zu 3.21:

Der Bund/die AdB haben wie folgt mitgeteilt:

„Noch die Polizei in der Verkehrsregelungszentrale, ab Dezember 2021 dann die Autobahn GmbH.“

22. Wie oft wurden entsprechende Maßnahmen in den letzten Jahren angewandt?

Antwort zu 3.22:

Alle Zahlen beziehen sich auf durchgeführte Schaltungen an der Beeinflussungsanlage Britzer Tunnel für den fließenden Verkehr und beruhen auf unterschiedlichen angeordneten Maßnahmen. Jegliche Schaltung bedingt eine Beschränkung gegenüber dem normalen unbeeinflussten Zustand auf der BAB 100 in diesem Bereich.

<b>Bereich</b>	<b>Ereignis</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
TOB	Verkehrsunfall	18	16
TOB	hohes Verkehrsaufkommen	48	45
TOB	sonstige Gründe	24	27
TOB	Sperrung einzelner Fahrstreifen	335	327

23. Ist der Tunnel Ortsteil Britz uneingeschränkt sicher?“

Antwort zu 3.23:

Der Bund/die AdB haben wie folgt mitgeteilt:

„Ja, für die gem. § 1 Abs. 3 Bundesfernstraßengesetz vorgesehene Nutzung durch Kraftfahrzeuge ist der TOB sicher. Die Tunnelanlagen auf den Bundesautobahnen in Berlin wurden für den motorisierten Verkehr geplant und planfestgestellt. Auch wenn der heutige TOB nicht mehr den neuesten technischen Vorschriften entspricht, stellen hunderte Kolleginnen und Kollegen der Berliner Polizei, der Feuerwehr und der Autobahn GmbH täglich die Nutzung des motorisierten Verkehrs sicher. Die Bewältigung von Gefahrenlagen wird regelmäßig mit allen Beteiligten geübt.“

Berlin, den 22.07.2021

In Vertretung  
Stefan Tidow  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz