

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Marcel Luthe**

vom 20. Juli 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 21. Juli 2021)

zum Thema:

**Staus in Berlin**

und **Antwort** vom 04. August 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 09. Aug. 2021)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Marcel Luthe  
über  
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

**A n t w o r t**  
**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/ 28 201**  
**vom 20. Juli 2021**  
**über Staus in Berlin**

---

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

Frage 1:

Wie viele Staus und wie viele Staustunden hat es in Berlin in den Jahren 2005 bis 2020 jeweils pro Jahr gegeben?

Antwort zu 1:

Aus Gründen der Vergleichbarkeit der Datengrundlage ist eine Auswertung zu Stauanzahl und Staustunden nur auf Basis historischer Daten der Verkehrsdetektoren als Stundenwerte für den Zeitraum von 2014 – 2020 möglich. Diese sind die Grundlage der Auswertungen zur Beantwortung der Fragen 1 bis 3. Aufgrund der Aggregation/Mittelung über eine Stunde sind zeitlich kürzere Staus in diesen Daten nicht zu erkennen, die Ergebnisse stellen also eine untere Grenze dar. Für die Auswertung wurden folgende Definition für einen Stau herangezogen:

- A100: Stundenmittel der Geschwindigkeit < 40 km/h (zulässige Höchstgeschwindigkeit 80 km/h)
- Städtisches Verkehrsnetz: Stundenmittel der Geschwindigkeit < 20 km/h

Als Stau wird dann jeder Stundenwert eines Detektors gewertet, in dem die Geschwindigkeit unterhalb der Grenzggeschwindigkeit liegt. Zusammenhängende Stunden mit Geschwindigkeit unterhalb der Grenzggeschwindigkeit an einem Messquerschnitt werden als ein Stauereignis gezählt.

Es werden also Staus bzw. Staustunden an einem Messquerschnitt ermittelt, nicht die von individuellen Verkehrsteilnehmern erfahrene Zeit im Stau bzw. der Reiseverlustzeit, wie sie z. T. von privaten Verkehrsinformationsanbietern ermittelt werden.

Auf dieser Berechnungsgrundlage ist eine bloße Aufsummierung der Staus bzw. Staustunden je Messquerschnitt nicht aussagekräftig, da diese Zahl maßgeblich von der Anzahl der im Land Berlin vorliegenden Messquerschnitte abhängt (mehr

Messquerschnitte = mehr Staus bzw. Staustunden). Aus diesem Grund wird ein Mittelwert über alle Messstellen gebildet.

Tabelle 1: Anzahl der Messquerschnitte je Bezirk bzw. auf der A100:

Gebiet	Anzahl Messquerschnitte
Charlottenburg-Wilmersdorf.	48
Friedrichshain-Kreuzberg.	26
Lichtenberg	11
Marzahn-Hellersdorf	4
Mitte	88
Neukölln	25
Pankow	19
Reinickendorf	7
Spandau	9
Steglitz-Zehlendorf	10
Tempelhof-Schöneberg	47
Treptow-Köpenick	19
A100	104

Tabelle 2: Anzahl Staustunden an Messstellen im städtischen Verkehrsnetz

Jahr	Mittelwert je Messstelle
2014	105
2015	138
2016	116
2017	151
2018	185
2019	203
2020	183

Tabelle 3: Anzahl Staus an Messstellen im städtischen Verkehrsnetz

Jahr	Mittelwert je Messstelle
2014	51
2015	61
2016	55
2017	62
2018	73
2019	76
2020	65

Frage 2:

Wie viele Staus und wie viele Staustunden hat es in den jeweiligen Berliner Bezirken in den Jahren 2005 bis 2020 jeweils pro Jahr gegeben

Antwort zu 2:

Bei der Bewertung der Ergebnisse nach Bezirken ist zu berücksichtigen, dass in Bezirken mit nur wenigen Messstellen (z.B. Marzahn-Hellersdorf) einzelne Ereignisse wie Baustellen oder die Positionierung einzelner Messstellen an besonders stauanfälligen Streckenabschnitten, zu großen Schwankungen in den Daten führen können. Außerdem werden in Bezirken mit wenigen Messstellen auch weniger Stauereignisse erkannt, als in anderen Bezirken.

Tabelle 4: Anzahl Stautunden nach Bezirk (Mittelwert je Messstelle)

Bezirk/Jahr	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Friedrichshain-Kreuzberg	60	122	81	77	76	147	100
Charlottenburg-Wilmersdorf	63	102	54	85	83	109	93
Pankow	126	157	94	89	129	176	150
Reinickendorf	43	197	236	275	366	448	698
Steglitz-Zehlendorf	81	68	72	88	148	108	158
Neukölln	105	109	116	75	71	252	213
Marzahn-Hellersdorf	0	1	8	1	25	0	1
Lichtenberg	53	90	42	31	51	44	49
Tempelhof-Schöneberg	126	115	147	174	236	179	151
Spandau	29	43	108	50	80	64	133
Mitte	426	629	473	845	1019	850	784

Tabelle 5: Anzahl Staus nach Bezirk (Mittelwert je Messstelle)

Bezirk/Jahr	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Friedrichshain-Kreuzberg	60	122	81	77	76	147	100
Charlottenburg-Wilmersdorf	63	102	54	85	83	109	93
Pankow	126	157	94	89	129	176	150
Reinickendorf	43	197	236	275	366	448	698
Steglitz-Zehlendorf	81	68	72	88	148	108	158
Neukölln	105	109	116	75	71	252	213
Marzahn-Hellersdorf	0	1	8	1	25	0	1
Lichtenberg	53	90	42	31	51	44	49
Tempelhof-Schöneberg	126	115	147	174	236	179	151
Spandau	29	43	108	50	80	64	133
Mitte	426	629	473	845	1019	850	784

Frage 3:

Wie viele Staus und wie viele Staustunden hat es auf der A 100 in den Jahren 2005 bis 2020 jeweils pro Jahr gegeben?

Antwort zu 3:

Tabelle 6: Staustunden auf der A100

Jahr	Mittlere Staustunden je Messquerschnitt
2014	219
2015	294
2016	260
2017	272
2018	267
2019	334
2020	177

Tabelle 7: Anzahl Staus auf der A100

Jahr	Mittlere Anzahl Staus je Messquerschnitt
2014	105
2015	124
2016	115
2017	117
2018	116
2019	141
2020	73

Für die deutliche Zunahme der Staus bzw. Staustunden in 2019 auf der A100 waren in der Kürze der Zeit keine Ursachen auszumachen, eine ebenso deutliche Zunahme des Verkehrs auf der A100 in 2019 ist in den Daten der Messstellen nicht zu erkennen. Der Einbruch in 2020 ist mit dem Rückgang der Mobilität im Zusammenhang mit den Einschränkungen durch die COVID19 Pandemie zu erklären.

Frage 4:

Welche Straßen in Berlin gelten als Haupt(verkehrs)straßen?

Antwort zu 4:

Als integrales Planungsinstrument formuliert der Flächennutzungsplan (FNP) die Grundzüge der künftigen räumlichen Entwicklung Berlins und schafft damit Voraussetzungen für die langfristige Daseinsvorsorge der Stadt.

In seiner Planzeichnung beschränkt sich der FNP bei der Darstellung von Anlagen für den Verkehr auf die Grundzüge der Planung, d. h. bei den Straßen konzentriert sich der FNP auf das Netz der übergeordneten Hauptverkehrsstraßen (vgl. auch <https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/fnp/de/fnp/index.shtml>).

Im FNP umfasst dieses Straßennetz Teile des übergeordneten Straßennetzes von Berlin mit den Verbindungsfunktionsstufen (VFS) 0, I und II. Aus Netzschlussgründen gibt es wenige Straßen mit einer Verbindungsfunktionsstufe III, die im FNP ausnahmsweise dargestellt werden.

Das übergeordnete Straßennetz von Berlin wird gebildet durch die Straßen der Verbindungsfunktionsstufen 0, I, II, III sowie die Ergänzungsstraßen (weitere Straßen von besonderer Bedeutung, VFS IV). Das wird für die beiden zeitlichen Horizonte (Bestand und Planung, 2030) konkretisiert/dargestellt. (vgl. auch <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/strassen-und-kfz-verkehr/uebergeordnetes-strassennetz/>).

Die Straßen der VFS 0, I, II und III stellen innerhalb des übergeordneten Straßennetzes von Berlin die Hauptverkehrsstraßen dar.

Damit umfasst die Gruppe der Hauptverkehrsstraßen des übergeordneten Straßennetzes von Berlin mehr Straßen als der FNP mit den übergeordneten Hauptverkehrsstraßen.

Frage 5:

An welchen dieser Hauptverkehrsstraßen sind wann ab dem Jahr 2005 Spuren für den allgemeinen Verkehr weggefallen, etwa durch Einrichtung von Sonderspuren?

Frage 6:

In welchen Bezirken liegen die Straßen zu 5) jeweils?

Antwort zu 5 und 6:

Es liegen dem Senat keine diesbezüglichen Daten oder eine entsprechend auswertbare Datenbasis zur Beantwortung der Fragen vor.

Berlin, den 4. August 2021

In Vertretung

Stefan Tidow

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz