

**18. Wahlperiode**

**Schriftliche Anfrage**

**des Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)**

vom 18. August 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 19. August 2021)

zum Thema:

**A100 (AD Charlottenburg – AS Seestraße), Seestraße und Osloer Straße**

und **Antwort** vom 03. September 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 06. Sep. 2021)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

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

über Senatskanzlei - G Sen -

**A n t w o r t**  
**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/28388**  
**vom 18. August 2021**  
**über A100 (AD Charlottenburg – AS Seestraße), Seestraße und Osloer Straße**

---

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

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:

Wie hoch ist das tägliche Verkehrsaufkommen an dem Bundesautobahnabschnitt zwischen dem Autobahndreieck (AD) Charlottenburg und der Anschlussstelle (AS) Beusselstraße der BA100? Wie hoch ist Verkehrsaufkommen am Abschnitt zwischen AS Beusselstraße und AS Seestraße?

Antwort zu 1:

Die durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke DTVw 2019 auf der Bundesautobahn (BAB) 100 zwischen Anschlussstelle (AS) Jakob-Kaiser-Platz - AS Beusselstraße beträgt 73.200 Kfz/24h und zwischen AS Beusselstraße – AS Seestraße 56.500 Kfz/24h. Detailliertere Angaben können der aktuell verfügbaren Verkehrsmengenkarte DTVw 2019 entnommen werden. Diese liegt als PDF-Karte inkl. Ergebnisbericht unter [https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsmanagement/verkehrserhebungen/#strasse\\_nverkehrszaehlung](https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsmanagement/verkehrserhebungen/#strasse_nverkehrszaehlung) und als interaktive Karte unter [https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp?loginkey=showMap&mapId=k\\_vmengen2019@senstadt](https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp?loginkey=showMap&mapId=k_vmengen2019@senstadt) vor.

Frage 2:

Wie hoch ist die Lärm- und Schadstoffbelastung in der See- und Osloer Straße? Was sind die Maximal- und Durchschnittswerte?

Antwort zu 2:

An der See- und Osloer Straße gibt es keine regelmäßigen Messungen der Schadstoffbelastung mit Messstationen des Berliner Luftgüte Messnetzes (BLUME). Für die Beurteilung der Schadstoffbelastung an den Stellen, wo keine Messgeräte stehen, werden Modellrechnungen herangezogen, die im Rahmen des Berliner Luftreinhalteplans, zweite Fortschreibung, mit einem Modellsystem durchgeführt wurden, das das Umweltbundesamt für die Schadstoffberechnung an Straßen empfohlen hat. Vergleiche zwischen Messwerten und den Modellergebnissen ergaben eine gute Übereinstimmung, so dass auf der Basis dieser Modellrechnung belastbare Aussagen zur Luftbelastung gemacht werden können. Die maximale Luftschadstoffbelastung an der See- und Osloer Straße wird für das Jahr 2020 für den Abschnitt zwischen Prinzenstraße und Wriezener Straße berechnet. Der berechnete NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwert liegt bei 30 µg/m<sup>3</sup>, für PM<sub>10</sub> wird ein Jahresmittelwert von 25 µg/m<sup>3</sup> und für PM<sub>2,5</sub> ein Jahresmittelwert von 15 µg/m<sup>3</sup> berechnet.

An der Seestraße liegen die Lärmbelastungen in nah bebauten Straßenabschnitten laut strategischer Lärmkarte von 2017 im ungünstigsten Fall bei < 71 Dezibel (A-bewertet) ganztags und < 63 Dezibel (A-bewertet) in der Nacht als Fassadenpunkt vor. An der Osloer Straße liegen die Lärmbelastungen in nah bebauten Straßenabschnitten laut strategischer Lärmkarte von 2017 im schlechtesten Fall bei < 73 Dezibel (A-bewertet) ganztags und < 65 Dezibel (A-bewertet) in der Nacht als Fassadenpunkt vor

Frage 3:

Wie häufig werden die Grenzwerte des Bundesimmissionsschutzgesetzes TA Lärm überschritten?

Antwort zu 3:

Die Verkehre auf der Seestraße und Osloer Straße fallen nicht unter die Anwendung der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm), sodass auch nicht deren Grenzwerte eingehalten werden müssen. Für Verkehre auf Bestandsstraßen existieren keine generellen Lärmgrenzwerte. Generelle Grenzwerte für Verkehrslärm liegen nur bei Neubau oder wesentlichen Änderungen von Straßen vor.

Frage 4:

Wie häufig werden die Grenzwerte für PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>, NO, NO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> und O<sub>2</sub> überschritten?

Antwort zu 4:

Alle Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit werden eingehalten

Frage 5:

Warum werden der BA-Abschnitt zwischen AD Charlottenburg und AS Seestraße, die See- und Osloer Straße in der Planung für das übergeordnete Straßennetz für das Jahr 2025 von Stufe II auf Stufe I hochgestuft? Welche Veränderungen ergeben sich dadurch (z.B. Verkehrsaufkommen)?

Antwort zu 5:

Im Zuge der Umgestaltung der Straßen in der Berliner Innenstadt muss in Abstimmung mit dem Bund auch ein Umgang mit den in Berlin bisher verlaufenden Bundesstraßen gefunden werden. Die Heraufstufung der genannten Straßen ist ein alter Beschluss, der im Zuge der Erarbeitung des aktuellen Stadtentwicklungsplans Mobilität und Verkehr (StEP MoVe) nur nachrichtlich übernommen wurde in dem Wissen, dass eine Überarbeitung des übergeordneten Straßennetzes inklusive Abgleich der Vorrangnetze für den motorisierten Individualverkehr (MIV), öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), Radverkehr und Fußverkehr noch erfolgen wird. Alleine aus einer Umstufung ergeben sich keine Veränderungen im Verkehrsaufkommen.

Frage 6:

Inwiefern plant der Senat Einfluss auf Bundesebene zu nehmen, das AD Charlottenburg so umzugestalten, dass der Hauptverkehrsstrang der A100 aus Neukölln kommend direkt auf die A111 in Richtung Reinickendorf geführt wird?

Antwort zu 6:

Die Zuständigkeit für die Festlegung, den Hauptverkehrsstrang der A100 aus Neukölln weiterhin nicht direkt auf die A111 zu führen, liegt beim Bund bzw. der Autobahn GmbH des Bundes. Der Senat könnte zukünftig lediglich im Zuge des für den Umbau erforderlichen planrechtlichen Verfahrens Einfluss nehmen, soweit eine Betroffenheit erkennbar wird.

Frage 7:

Die Strecke der Togostraße – Antwerpener Straße ist auf Bezirksebene als Fahrradstraße geplant und kreuzt die Seestraße: Gibt es Überlegungen, die Grünphase der Lichtanlage für kreuzende Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen dahingehend zu verändern, dass die Grünphasen, um beide Richtungsfahrbahnen der Seestraße zu kreuzen, zeitgleich stattfinden?

Antwort 7:

Der für die Planung zuständige Bezirk ist bislang nicht an die für Lichtsignalanlagen (LSA) zuständige Abteilung der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz mit einer Bitte auf Prüfung der LSA-Schaltung herangetreten.

Berlin, den 03.09.2021

In Vertretung

Ingmar Streese  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz