

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Stefan Förster (FDP)**

vom 13. Oktober 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 13. Oktober 2021)

zum Thema:

Sperrung des Britzer Tunnels zu Wartungszwecken

und **Antwort** vom 25. Oktober 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. Okt. 2021)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Stefan Förster (FDP)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/28712
vom 13. Oktober 2021
über: Sperrung des Britzer Tunnels zu Wartungszwecken

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

Vorbemerkung der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz:
Die Schriftliche Anfrage betrifft teilweise 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 Autobahngesellschaft des Bundes (AdB) um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Die Zuständigkeit für Planung, Bau, Betrieb, Erhaltung, Finanzierung und vermögensmäßige Verwaltung der Bundesautobahnen liegt seit dem 1. Januar 2021 nicht mehr bei den Bundesländern im Rahmen der Auftragsverwaltung, sondern bei der Autobahn GmbH des Bundes.

Frage 1:

Wie oft war der Britzer Tunnel in diesem Jahr bereits abends/nachts zu Wartungszwecken gesperrt?

Antwort zu 1:

Die AdB teilt dazu mit:

„Planmäßige Sperrungen fanden viermal jeweils innerhalb einer Woche in den Nächten von Montag bis Freitag statt. Eine weitere Sperrung ist in der Kalenderwoche 43 vorgesehen.“

Frage 2:

An wie vielen Abenden war der Britzer Tunnel in den letzten fünf Jahren jeweils gesperrt? (Bitte die Gesamtzahl der Sperrungen für die jeweiligen Jahre nennen)

Antwort zu 2:

Die AdB teilt dazu mit:

„In den letzten fünf Jahren war der Tunnel jährlich planmäßig jeweils viermal innerhalb einer Woche in den Nächten von Montag bis Freitag gesperrt.“

Frage 3:

Welche Wartungsarbeiten machen die jeweiligen Vollsperrungen erforderlich?

Antwort zu 3:

Die AdB teilt dazu mit:

„Reinigung der Tunnelwände, Beleuchtung, Notrufstationen, Türen, Verkehrsschilder, Kameras usw.

Wartung, Prüfung und Reparatur der gesamten technischen Ausstattung, wie Verkehrstechnik, Messtechnik, Lüftung, Hydranten, Videotechnik, Beleuchtung, Verkehrsüberwachung (Blitzer), Unfallschadenbeseitigung und Fahrbahnreparaturen. Diese Arbeiten werden innerhalb des gesperrten Bereichs auch im Tunnelvorfeld einschließlich AD Neukölln durchgeführt.“

Frage 4:

Wann beginnen die Vollsperrungen zeitlich frühestens und wann sie sie spätestens beendet?

Antwort zu 4:

Die AdB teilt dazu mit:

„Die planmäßigen Sperrungen werden jeweils in der Zeit von 21:00 Uhr bis 5:00 Uhr durchgeführt.“

Frage 5:

Hat die Wartungsintensität und damit die Zahl der Sperrungen in den letzten Jahren zugenommen? Wenn ja, warum und wie kann dem entgegengewirkt werden?

Antwort zu 5:

Die AdB teilt dazu mit:

„Ja, der Aufwand an Reparaturen und Erneuerungen hat auf Grund des Alters der Tunneltechnik zugenommen. Eine grundlegende, zusammengefasste Erneuerung der technischen Ausstattung ist bereits in der Erarbeitung.“

Frage 6:

Wie ist es zu erklären, dass der Tunnel bspw. sowohl am Abend des 16.08.2021 als auch des 17.08.2021 gesperrt war und somit gleich zwei Tage nacheinander diese Verkehrsbehinderung bestand?

Antwort zu 6:

Die AdB teilt dazu mit:

„Diese beiden Sperrungen waren Teil der o. g. planmäßigen Vollsperrungen.“

Frage 7:

Wonach richtet es sich, ob beide Tunnelröhren oder nur jeweils eine Richtung gesperrt wird?

Antwort zu 7:

Die AdB teilt dazu mit:

„Da sich der Reparatur- und Erneuerungsaufwand erhöht hat, müssen die Sperrungen entsprechend ausgeweitet werden. Bestimmte Prüf- und Testvorgänge sind nur im Zusammenhang für beide Tunnelröhren möglich.“

Frage 8:

Hält es der Senat für sinnvoll, den abendlichen, immer noch recht starken Verkehr auf den dann total überlasteten Nebenstraßen im Stau stehen zu lassen, anstelle hier etwa durch das Ausschalten der Ampeln oder eine vorübergehend geänderte Ampelschaltung den Verkehrsfluss etwa auf der Gradestraße deutlich zu beschleunigen?

Frage 9:

Woran scheitert eine intelligente Verkehrslenkung bisher und wie kann diese künftig auf den Umleitungsstrecken gewährleistet werden, damit nicht zum Teil Zeitverluste von bis zu einer halben Stunde bis zur Wiederauffahrt auf die Autobahn an der Anschlussstelle Späthstraße entstehen?

Antwort zu 8 und 9:

Grundsätzlich können die vorhandenen Umleitungsstrecken den Autobahnverkehr kapazitätsbedingt nicht ausreichend aufnehmen. Die Stadtstraßen sind nicht für den übergeordneten Verkehr ausgelegt und dienen in der Regel nicht dessen Bewältigung. Der Fokus der Verkehrssteuerung kann zudem nicht ausschließlich auf den Autobahnverkehr ausgerichtet werden, sondern umfasst auch die Berücksichtigung der Verkehre des Umweltverbundes. Im Rahmen der Steuerung der Lichtsignalanlagen wird insbesondere auf Grundlage der technischen und rechtlichen Möglichkeiten die Abwicklung des Verkehrs auf den Umleitungsstrecken gewährleistet. Ein Abschalten der Lichtsignalanlagen ist dabei im Hinblick auf die Gewährleistung der Verkehrssicherheit an den Knotenpunkten und Berücksichtigung aller Verkehrsträger keine Option.

Berlin, den 25.10.2021

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz