

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Harald Laatsch (AfD)

vom 09. August 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 12. August 2022)

zum Thema:

Zufahrtsbeschränkungen vor Tunnel in Berlin und Rückstaus: Geht das besser?

und **Antwort** vom 23. August 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. August 2022)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Harald Laatsch (AfD)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/12893
vom 09.08.2022
über Zufahrtsbeschränkungen vor Tunnel in Berlin und Rückstaus: Geht das besser?

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 Digitales und Verkehr (BMDV) um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Diese wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Vor dem Tunnel Tegel kommt es auf der Autobahn A 111 im Berufsverkehr regelmäßig zu Staus, da, anders als an Wochenenden, die Zufahrt von Norden durch Lichtsignal auf einen Fahrstreifen eingeengt wird. Warum erfolgt diese Beschränkung auf einen Fahrstreifen gerade in den Spitzenzeiten? Könnte durch flexible Freigabe der weiteren Fahrstreifen, ggf. mit Geschwindigkeitsbegrenzung, nicht ein besseres Abfließen des Verkehrs und Stauvermeidung erreicht werden?

Antwort zu 1:

Seit dem 01.01.2021 verwaltet der Bund die Bundesautobahnen im Land Berlin.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) teilt hierzu mit:

„Eine Verflechtung der A-111-Verkehre mit denen der im Tunnel Tegel hinzukommenden Einfahrt Antonienstraße soll begründet vermieden werden. Eine flexible Freigabe weiterer Verkehrsstreifen ist daher nicht zielführend.“

Frage 2:

Im Tiergartentunnel werden Staus zwar vermieden, in dem man die Zahl der zufahrenden Fahrzeuge beschränkt, das führt aber z.B. am Reichpietschufer zu langen Rückstaus, da man dort nicht nur den Verkehrsdurchfluss reduziert sondern zusätzlich die Fahrstreifen verringert hat. Warum erfolgten diese Beschränkungen? Wie will der Senat zukünftig sicherstellen, dass der Stau dort wieder reduziert wird, z.B. durch separate Radwege die keine Fahrspur einengen, oder eine flüssigere Ampelschaltung („grüne Welle“) für die Hauptverkehrsstraße?

Antwort zu 2:

Im Reichpietschufer sind bereits ab Köthener Straße bauliche Radwege vorhanden, somit auch im Bereich vor dem Tiergartentunnel. Eine Reduzierung der Anzahl der Fahrstreifen ist nicht erfolgt. Bezüglich der Tunnelsperrungen und Zufahrtsbeschränkungen ist die RABT (Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln) anzuwenden. Die aktuell gültige Fassung lässt einen weitergehenden Verzicht auf Sperrungen und Zufahrtsbeschränkungen als bisher praktiziert nicht zu.

Frage 3:

Der Britzer Tunnel ist stark verkehrsbelastet und der Stadtring ist dort sehr stauanfällig. Welche Maßnahmen hat der Senat ergriffen um diesen neuralgischen Punkt zu entschärfen?

Antwort zu 3:

Seit dem 01.01.2021 verwaltet der Bund die Bundesautobahnen im Land Berlin. Weiterführend wird auf die Antwort zur Schriftlichen Anfrage Nr. 18/28712 verwiesen.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) teilt hierzu mit:

„Die seit 2021 zuständige Autobahn GmbH des Bundes (Niederlassung Nordost) nutzt beim Tunnel Ortsteil Britz in Spitzenzeiten das Instrument der verkehrsabhängigen Zuflussdosierung (Bereiche Autobahndreieck Neukölln in Richtung Tunnel Ortsteil Britz sowie Tunnelzufahrten Buschkrugallee und Britzer Damm in Fahrtrichtung Nord).“

Frage 4:

Könnten Beispiele aus anderen Städten, z.B. München, in denen in der Hauptverkehrszeit ein zusätzlicher, vierter Fahrstreifen temporär und kameraüberwacht auf dem Standstreifen freigegeben wird, um Staus zu vermeiden oder zu minimieren, für Berlin beispielgebend sein, und wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 4:

Beispiele aus anderen Städten können ideenstiftend sein. Jedoch sind bei jeder Maßnahme die städtebaulichen Randbedingungen in Berlin zu berücksichtigen. Die Querschnitte der Berliner Stadtautobahn sind für die Freigabe eines Standstreifens regelmäßig nicht ausgelegt. Ferner liegt seit dem 01.01.2021 die Verwaltung der Bundesautobahnen beim Bund.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) teilt hierzu mit:

„Das begrenzte innerstädtische Flächenangebot mit kurzer Anschlussstellen-Abfolge auf den Bundesautobahnen und in der Regel nicht anbaubaren zusätzlichen Ein- und Ausfädelungstreifen lässt die temporäre Nutzung von Seitenstreifen als Fahrstreifen nicht zu.“

Frage 5:

Welche Aktivitäten hat der Senat ergriffen um bei den Tunnelbauwerken der Bundesautobahnen in Berlin stauvermeidend und staumindernd einzuwirken, beispielsweise durch zusätzliche überwachte Fahrstreifenfreigabe in Spitzenstunden, flexible Temposteuerung und optimiertem Abfluss an den ampelgeregelten Stadtstraßen die an die Zu- und Abfahrten der Autobahn anbinden?

Antwort zu 5:

Grundsätzlich gibt es zahlreiche Maßnahmen des Verkehrsmanagements, um den Verkehrsfluss in überlasteten Straßenabschnitten zu verbessern. Dazu zählen z. B. Maßnahmen, die der Vermeidung, Verminderung und Verlagerung von Verkehrsströmen dienen. Hierzu gehören z. B. bauliche Veränderungen, Änderungen durch verkehrsregelnde Maßnahmen und bessere Nutzung der vorhandenen technischen Einrichtungen. Bei der Bewertung der Handlungsmöglichkeiten sind die Randbedingungen in Berlin zu berücksichtigen (bauliche Gegebenheiten, Sekundärverkehr, Verkehrssicherheit, Stadtverträglichkeit u.v.m.). Aufgrund ungeeigneter Randbedingungen sind viele Maßnahmen nicht umsetzbar. Die vorhandenen Standstreifen sind nicht dafür geeignet, sie temporär für den Verkehr freizugeben. Die Standstreifen weisen weder die benötigte Tragfähigkeit noch eine ausreichende Breite aus. Eine variable Fahrstreifen-zuteilung ist städtebaulich ebenfalls nicht möglich. Häufig sind die Richtungsfahrbahnen konstruktiv getrennt, ein nutzbarer Übergang müsste erst geschaffen werden. Weiterhin sind die Abstände zwischen den Anschlussstellen gering, so dass die erforderlichen Übergangsbereiche kaum zu realisieren sind.

Seit dem 01.01.2021 verwaltet nunmehr der Bund die Bundesautobahnen im Land Berlin.
Demnach kann der Senat selbst keine Maßnahmen ergreifen.

Berlin, den 23.08.2022

In Vertretung
Dr. Meike Niedbal
Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz