

19. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Antje Kapek (GRÜNE)

vom 22. Mai 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. Mai 2025)

zum Thema:

**Wann erkennt der Senat den Bedeutungsverlust des KfZ-Verkehrs in Berlin endlich an?**

und **Antwort** vom 10. Juni 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. Juni 2025)

Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Antje Kapek (GRÜNE)  
über  
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin  
  
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t  
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/22673  
vom 22.05.2025  
über Wann erkennt der Senat die Bedeutung des Kfz-Verkehrs in Berlin endlich an?

---

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

Vorbemerkung der Abgeordneten:

Seit 1998 geht die Kfz-Fahrleistung in Berlin trotz hohem Bevölkerungswachstum kontinuierlich zurück. Gemäß den offiziellen Verkehrserhebungen des Senats liegt das Niveau der Kfz-Fahrleistung im Jahr 2023 nur noch bei 94% des Ausgangsniveaus von 1991 (100%), zwischenzeitlich stieg dieses bis 1998 sogar auf 110 % an.

Frage 1:

Wann wird die Verkehrsprognose 2035 auf das Realniveau der aktuellen Verkehrsentwicklung mit kontinuierlich sinkender Kfz-Fahrleistung und abnehmendem Kfz-Modal Split angepasst?

Antwort zu 1:

Die Verkehrsprognose 2035 berücksichtigt eine sinkende Kfz-Fahrleistung und einen abnehmenden Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Modal Split.

Frage 2:

Wie groß ist das jährliche Delta zwischen Verkehrsprognose 2035 und der Kfz-Fahrleistung seit 1998? Bitte nach Jahresscheibe einzeln darstellen, Bitte um tabellarische und grafische Darstellung

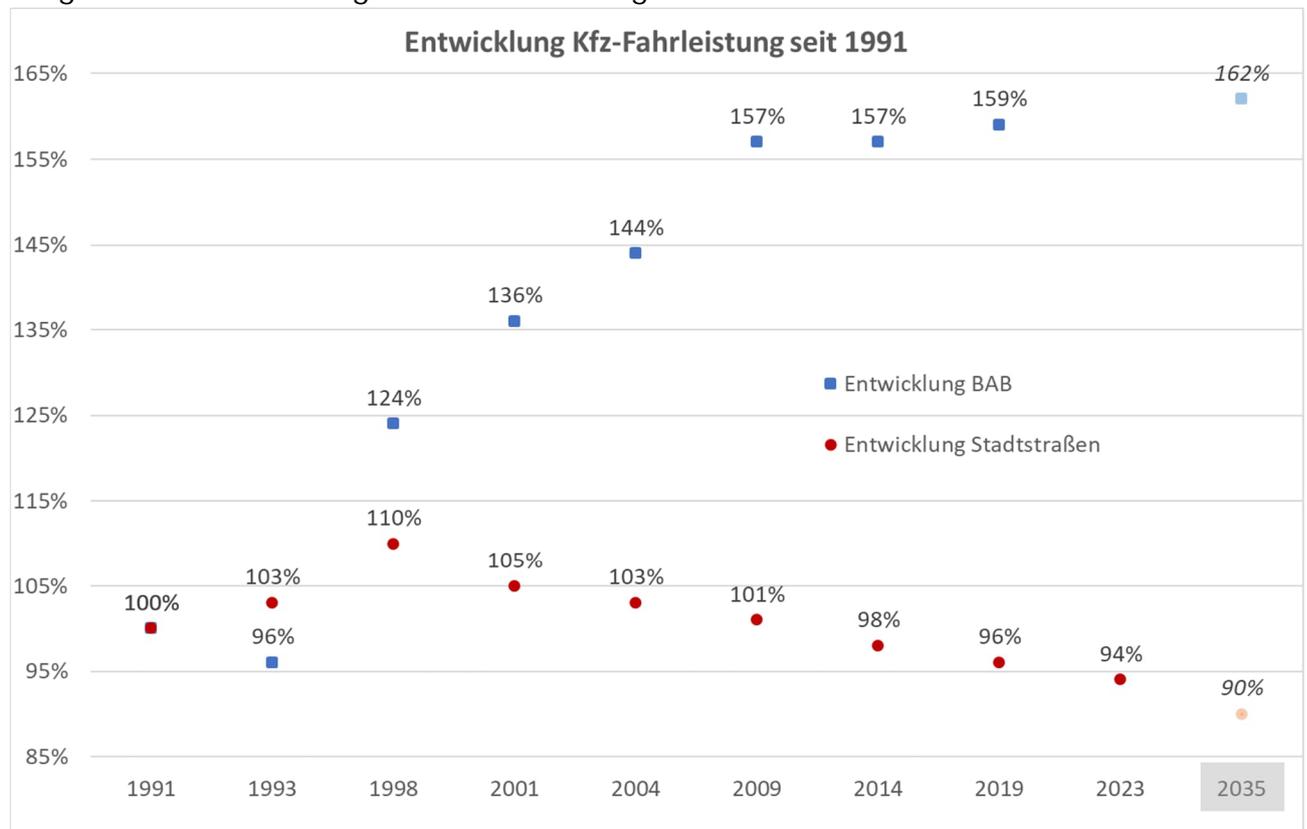
Antwort zu 2:

Mit dem Wechsel der Zuständigkeit über die Bundesautobahnen zur Autobahn GmbH des Bundes liegt seit Anfang 2021 auch die Zuständigkeit für die Verkehrszählungen nicht mehr beim Land Berlin. Infolge dessen werden in der Verkehrsmengenkarte 2023 auch keine Werte mehr auf BAB ausgewiesen. Daher wird in der folgenden Tabelle und Grafik von den Angaben aus der Verkehrsmengenkarte 2019 ausgegangen und diese Angaben um die Prognosewerte 2035 ergänzt. Die Entwicklung der Verkehrsleistung stellt sich wie folgt dar:

Tabelle zur Entwicklung der Kfz-Fahrleistung in Berlin (Quelle: SenMVKU)

Jahr	Entwicklung Stadtstraßen	Entwicklung BAB
1991	100%	100%
1993	103%	96%
1998	110%	124%
2001	105%	136%
2004	103%	144%
2009	101%	157%
2014	98%	157%
2019	96%	159%
2023	94%	k.A.
2035	90%	162%

Diagramm zur Entwicklung der Kfz-Fahrleistung in Berlin



(Quelle: SenMVKU)

Frage 3:

Inwieweit rechnet der Senat mit einer Trendumkehr der real gemessenen, abnehmenden Kfz-Fahrleistung?

Antwort zu 3:

Der Senat rechnet nicht mit einer Trendumkehr, sondern erwartet auch für die Prognose 2035 eine weiter abnehmende Kfz-Fahrleistung.

Frage 4:

Von welchen Annahmen geht die Verkehrsprognose 2035 für Berlin aus? (Kfz-Bestand, Entwicklung der Fahrleistung, Modal Split, Bevölkerungsentwicklung)?

Antwort zu 4:

Für die Verkehrsprognose 2035 werden folgende Annahmen zugrunde gelegt:

- Bevölkerungsstand: 3,941 Mio. (Bevölkerungsprognose für Berlin und die Bezirke 2021 - 2040: SenStadt Berlin)
- Pkw-Bestand: 1,282 Mio

Die folgenden Größen sind Ergebnis der Verkehrsmodellberechnung:

- MIV-Anteil am Modal Split: 24 Prozent
- Kfz-Fahrleistung: 9,86 Mrd. Fzgkm

Frage 5:

Von welchen Ausgangswerten in welchem Jahr geht die Verkehrsprognose 2035 aus? (Kfz-Bestand, Fahrleistung, Modal Split, Bevölkerungszahlen)?

Antwort zu 5:

Die Verkehrsprognose 2035 basiert auf den Daten für das Analysejahr 2019:

- Bevölkerungsstand: 3,769 Mio. („Einwohnerinnen und Einwohner im Land Berlin am 31. Dezember 2019“: Statistischer Bericht A I 5 – hj 2 / 19)
- Pkw-Bestand: 1,206 Mio. („In Berlin angemeldete Kraftfahrzeuge (ohne Außerbetriebsetzungen) nach Planungsräumen und melderechtlich registrierte Einwohner:innen am Ort der Hauptwohnung“: AfS / LABO Berlin)
- MIV-Anteil am Modal Split: 26 Prozent („SrV 2018: Mobilitätssteckbrief für Berlin“)
- Kfz-Fahrleistung: 10,46 Mrd. Fzgkm („Straßenverkehrszählung 2019 - Teil A, Tab. 4“)

Frage 6:

Inwieweit ist vor dem Hintergrund der sinkenden Kfz-Fahrleistung überhaupt eine Prüfung erforderlich, ob ein Wiederaufbau der verkehrlich ohnehin gering belasteten Brücke „An der Wuhlheide“ notwendig ist?

Antwort zu 6:

Für die bestehende Verkehrsanlage und für die Brücke An der Wuhlheide besteht Planungsrecht, so dass ein möglicher Wegfall der Brücke entsprechender Prüfungen, Bewertung und ggf. Genehmigungen bedarf.

Frage 7:

Welche Veränderungen plant der Senat für die Kreuzung „An der Wuhlheide“/Treskowallee, wenn die Brücke „An der Wuhlheide“ nicht wieder aufgebaut werden sollte?

Antwort zu 7:

Aktuell werden die Möglichkeiten zur zukünftigen Ausbildung und Gestaltung dieses Kreuzungsbereiches untersucht, so dass erst nach Vorlage der Ergebnisse über die möglichen Veränderungen entschieden werden kann.

Frage 8:

Bis wann ist mit einer Entscheidung über den Wiederaufbau zu rechnen?

Antwort zu 8:

Es wird auf die Antwort auf Frage 11 der Schriftlichen Anfrage Nr. 19/22585 verwiesen.

Berlin, den 10.06.2025

In Vertretung  
Britta Behrendt  
Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt