

## 16. Wahlperiode

### Kleine Anfrage

#### der Abgeordneten Claudia Hämmerling (Bündnis 90/Die Grünen)

vom 05. November 2008 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 06. November 2008) und **Antwort**

#### Autobahnplanung auf dem Holzweg

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

Frage 1: Treffen Informationen zu, dass mit Inbetriebnahme der A 113 der Schwerlastverkehr auf den Stadtautobahnen um 18 % gestiegen ist?

Antwort zu 1.: Dem Senat liegen erste Auswertungen von Verkehrserhebungen nach Eröffnung der A 113 über die Landesgrenze hinweg vor. Diese zeigen nördlich der Anschlussstelle (AS) Späthstraße eine Zunahme der absoluten Lkw-Anzahl (also der gezählten Lkw) um 18 % gegenüber dem Fertigstellungszustand nur bis zur AS Adlershof. Diese Lkw-Anzahl entspricht damit insgesamt 7,9 % der Verkehrsmenge auf der A 113 an dieser Stelle (Mittelwert über die Monate Mai bis Oktober), gegenüber 7,0 % vorher. Das entspricht den Erwartungen der Senatsverwaltung und liegt noch unter den prognostizierten Werten.

Detaillierte Angaben zu den Auswirkungen auf die A 100 liegen zurzeit noch nicht vor.

Frage 2: Wie bewertet der Senat vor dem Hintergrund aus heutiger Sicht seine Einschätzung auf meine diesbezügliche Kleine Anfrage Drs. 16/11215 aus 2007 dass: „keine nennenswerte zusätzlichen Belastung nach Fertigstellung der A 113 im Berliner Stadtgebiet erwartet werden.“?

Antwort zu 2.: Durch die im Stadtgefüge immer noch neue Autobahn A 113 kommt es zu Verlagerungen des Verkehrs in Berlin und Brandenburg. Verkehr, der nun die durchgehende A 113 benutzt, fand vorher im Stadtstraßennetz statt. Derzeit werden z.B. bereits deutliche Entlastungen auf dem Adlergestell von ca. 20 % gezählt. Da die Eingewöhnungszeit (Akzeptanz der neuen Trasse) noch nicht beendet ist, ist mit einer weiteren Zunahme der Verkehrsverlagerung auf die A 113 zu rechnen. Gleichwohl gibt es an den Anschlussstellen Verkehrszunahmen.

Frage 3: Welche Maßnahmen will der Senat ergreifen, um künftig den Schwerlast-Durchgangsverkehr aus der Stadt herauszuhalten?

Antwort zu 3.: Obwohl die Wegweisung auf dem Berliner Ring A 10 bzw. auch auf den aus dem Land Brandenburg auf Berlin zuführenden Autobahnen den Fernverkehr mittels Fernziel-Wegweisung über den Berliner Ring um Berlin und nicht über die Berliner Stadtautobahnen (A 100, A 111, A 113) führt, kann kein Verkehrsteilnehmer daran gehindert werden, durch Berliner Stadtgebiet auf den Stadtautobahnen oder Stadtstraßen zu fahren.

Am Tag ist die Fahrt durch Berlin nur eingeschränkt sinnvoll, da auf Grund der Stadtgröße immer mit Verkehrsproblemen verschiedenster Art (Stau, Unfälle, Bauarbeiten etc.) zu rechnen ist. In den Nachtstunden bei geringer Verkehrsstärke kann die Durchfahrt durch Berlin in der Relation Dresden – Hamburg/Rostock eine Alternative sein, obwohl die zeitlichen Vorteile gering sind (unter 5 Min).

Es gibt konzeptionelle Überlegungen, die Routenwahl der Lkw-Fahrer durch das Anzeigen von weiteren Informationen auf den dynamischen Wegweisern im Land Brandenburg zu beeinflussen. Dazu finden Gespräche zwischen den zuständigen Fachbehörden beider Länder statt. Eine Einbeziehung des Bundes ist ebenfalls vorgesehen.

Eine räumliche und/oder zeitliche Differenzierung der Lkw-Maut zur Reduzierung des Lkw-Durchgangsverkehrs ist derzeit weder rechtlich noch technisch möglich. Berlin würde eine derartige Weiterentwicklung der Lkw-Maut unterstützen.

Frage 4: Wie will der Senat vor dem Hintergrund dieser gravierenden Fehleinschätzung über die zu erwartenden Verkehrsströme sicherstellen, dass mit der

Verlängerung der A 100 nicht ein noch größeres Fiasko verbunden ist?

Antwort zu 4.: Der Senat kann keine Fehleinschätzung erkennen. Die Prognose für die Verlängerung der A 100, 16. Bauabschnitt, wird ebenfalls mit einem umfangreichen fachlichen Instrumentarium und großer Sorgfalt erarbeitet.

Berlin, den 01. Dezember 2008

In Vertretung

K r a u t z b e r g e r

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 08. Dezemb. 2008)