

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Harald Moritz (GRÜNE)

vom 15. Juni 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 15. Juni 2021)

zum Thema:

Ist der Tunnel Ortsteil Britz der BAB A100 sicher für Verkehr und Demonstrationen?

und **Antwort** vom 28. Juni 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 30. Juni 2021)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Harald Moritz (GRÜNE)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/27 956
vom 15. Juni 2021
über Ist der Tunnel Ortskern Britz der BAB A 100 sicher für Verkehr und
Demonstrationen?

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

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 das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Bund) und die Autobahn GmbH des Bundes (AdB) um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt werden. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1

Wie viele Fahrraddemonstrationen, die ihre Route durch den Tunnel Ortsteil Britz führten, sind in den letzten 10 Jahren genehmigt worden? Wie viele Teilnehmer*innen sind dabei jeweils durch den Tunnel gefahren?

Antwort zu 1:

Für den erfragten Zeitraum liegen der Polizei Berlin keine automatisiert recherchierbaren Daten vor. Im Rahmen der zur Beantwortung der Schriftlichen Anfrage vorgegebenen Frist konnte im Rahmen einer händischen Auswertung ermittelt werden, dass seit 2016 zehn Aufzüge mit Fahrrädern durchgeführt wurden, bei denen die Bundesautobahn Tunnelanlage Ortsteil Britz (BAB-TOB) passiert oder die Anschlussstelle Britzer Damm benutzt worden ist. Die Anzahl der Teilnehmenden, die bei den o. g. Aufzügen den BAB-TOB befahren haben, wurde nicht erhoben.

Frage 2:

Wie viele Unfälle haben sich bei den genehmigten Demonstrationen im Tunnelbereich ereignet (bitte Anzahl der jeweiligen Demonstration zuordnen)?

Frage 3:

Wie viele Personen wurden bei den Unfällen aus Frage 2. verletzt (bitte Anzahl der jeweiligen Demonstration zuordnen)?

Frage 4:

Sind bei der Versorgung oder Bergung der verletzten Personen aus Frage 3. Probleme aufgetreten? Wenn ja, in welcher Form?

Frage 5:

Wenn es zu Problemen bei der Versorgung oder Bergung von Personen aus Frage 3. gab, welche Schlüsse wurden daraus für künftige Schadensfälle gezogen?

Antwort zu 2, 3, 4 und 5:

Unfälle im Rahmen von Versammlungen werden nicht als Verkehrsunfälle im Sinne des Gesetzes über die Statistik der Straßenverkehrsunfälle erfasst. Vor diesem Hintergrund liegen Daten im Sinne der Fragestellung nicht vor.

Frage 6:

Gab es bei den genehmigten Demonstrationen aus Frage 1. sonstige sicherheitsrelevante Vorkommnisse, wie z.B. das Zünden von Pyrotechnik im Tunnel oder deren Zu- und Ausfahrten? Wenn ja, welches Vorkommnis bei welcher Demonstration ?

Antwort zu 6:

Daten im Sinne der Fragestellung sind seitens der Polizei Berlin im automatisierten Verfahren nicht recherchierbar

Frage 7:

Hat es in letzter Zeit Änderungen bei sicherheitsbezogenen Vorschriften für Straßentunnel gegeben, die eine Versagung der Nutzung des Tunnels Ortsteil Britz für Fahrraddemonstrationen vorsehen? Wenn ja, welche?

Antwort zu 7:

Die Rechtsgrundlage für die Genehmigung des Tunnelbetriebs bilden die „Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln“ (RABT, Stand 2006) sowie die „Empfehlungen für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln“ (EABT, Stand 2019). Darin werden nur Regelungen in Bezug auf Benutzung durch Kraftfahrzeuge getroffen. Hinsichtlich eines Fahrradverkehrs werden keine Angaben gemacht, mithin gab es diesbezüglich auch keine Änderungen. Ergänzend wird auf die Antwort der AdB zu den Fragen 9-23 verwiesen.

Frage 8:

In den Bescheiden der Versammlungsbehörde zu den Fahrraddemonstrationen am 5. und 6. Juni 2021 ist die Durchfahrt durch den Tunnel Ortsteil Britz aus sicherheitstechnischen Gründen versagt worden. Bestehen diese Sicherheitsbedenken nur in Bezug auf Fahrraddemonstrationen oder bestehen aus Sicht der Behörden grundsätzlich Sicherheitsbedenken bei der Evakuierung und Bergung von Personen aus dem Tunnel?

Antwort zu 8:

Gemäß § 1 (3) Bundesfernstraßengesetz sind Bundesautobahnen „nur für den Schnellverkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmt und so angelegt“. Die Anzahl und der Abstand der Fluchtwege sind für die Anzahl Menschen bestimmt, die sich durchschnittlich mit Kraftfahrzeugen im entsprechenden Tunnelabschnitt bewegen. Diese werden in Sicherheitsberechnungen nach einer Berechnungsgrundlage für PKW und LKW festgelegt. Bei Demonstrationen zu Fuß oder mit dem Fahrrad wird diese Zahl erheblich überschritten. Für diese Personenanzahl ist die Fluchtwegesituation nicht bemessen

Frage 9:

Ist es richtig, dass die Notübergänge zwischen den Tunnelröhren nur für 5 bis 20 Personen ausgelegt sind?

Frage 10:

Ist es weiterhin zutreffend, dass durch die Notübergänge keine verletzten Personen auf Tragen transportiert werden können?

Frage 11:

Ist es weiterhin zutreffend, dass die Notübergänge und das Nottreppenhaus zur Evakuierung größerer Menschenmengen ungeeignet sind?

Frage 12:

Wie sieht das Evakuierungskonzept für den 1713 m langen Tunnel aus?

Frage 13:

Wie wird die Sicherheitsarchitektur des Tunnels Ortsteil Britz bewertet?

Frage 14:

Entspricht die Sicherheitsarchitektur des Tunnels Ortsteil Britz den neuesten Standards, z.B. hinsichtlich Türbreiten, Abmaßen der Durchgänge und Treppenhäuser?

Frage 15:

Welche Unterschiede weist der Tunnel Ortsteil Britz bei den Sicherheitsstandards gegenüber der RABT in der aktuellsten Fassung auf?

Frage 16:

Wenn zur Frage 14. nein bzw. Unterschiede zur RABT bestehen, gibt es Bestrebungen die Sicherheitsstandards anzupassen?

Frage 17:

Wenn zu Frage 9. ja, ist der Tunnel für Reisebusse gesperrt oder ist Reiseveranstaltern abzuraten, den Tunnel mit üblichen Reisebussen mit bis zu 60 Sitzplätzen oder gar Doppeldeckerbussen mit bis zu 90 Sitzplätzen zu durchfahren?

Frage 18:

Wie wird die Evakuierung und Bergung von Verletzten bei einem Verkehrsunfall mit Rauch- und Brandentwicklung, in dem mehrere Fahrzeuge u.a. einem voll besetzten Reisebus verwickelt sind, praktisch durchgeführt in Anbetracht der Antworten zu Frage 9. bis 11.?

Frage 19:

Gibt es eine Beschränkung der Kfz/Personen, die gleichzeitig im Britzer Tunnel sein dürfen? Wenn ja, wie viele?

Frage 20:

Welche Sicherungsmaßnahmen gibt es, um diese Maximalzahl aus Frage 19. zu gewährleisten?

Frage 21:

Wer entscheidet über Auslösen der Beschränkungen?

Frage 22:

Wie oft wurden entsprechende Maßnahmen in den letzten Jahren angewandt?

Frage 23:

Ist der Tunnel Ortsteil Britz uneingeschränkt sicher?

Antwort zu 9 bis 23:

Die AdB teilt hierzu mit:

„Gemäß §1 (3) Bundesfernstraßengesetz sind Bundesautobahnen „nur für den Schnellverkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmt und so angelegt“. Unter dieser Voraussetzung sind Tunnel auf Bundesautobahnen für die Nutzung von Kraftfahrzeugen sicher bemessen. Die baulichen, technischen Einrichtungen von Tunneln sind dagegen nicht für (temporären) Personen- oder Radverkehr, welcher andere verpflichtende Sicherheitsanforderungen benötigt, ausgelegt. Um hier ein konkretes Beispiel zu nennen: Für die schnelle und sichere Abführung von austretenden Flüssigkeiten ist der Tunnel mit einer sogenannten Schlitzrinne versehen. Diese stellt für Kraftfahrzeuge und ggf. Fußgänger (im Ereignisfall) keine Gefahr dar. Radfahrende dagegen können mit dem Rad in diese Schlitzrinne geraten und stürzen. Die Rinne ist durch die Fahrradteilnehmer nicht unmittelbar sichtbar.

Die Anzahl und der Abstand der Fluchtwege ist für die Anzahl Menschen bestimmt, die sich durchschnittlich mit Kraftfahrzeugen im entsprechenden Tunnelabschnitt bewegen. Bei Demonstrationen zu Fuß oder mit dem Fahrrad wird diese Zahl erheblich überschritten. Für diese Personenanzahl ist die Fluchtwegesituation nicht bemessen. Und im Falle einer Panik oder eines Terroranschlages lassen sich die Menschenmassen nicht schnell genug aus dem Tunnel entfernen.

Die Querung von Brücken ist durch die ausgelegten technischen Sicherheitseinrichtungen für andere Teilnehmer/innen außer dem Schnellverkehr mit Kraftfahrzeugen ein weiteres hohes Risikopotenzial, da die Brüstungshöhe dafür nicht ausgelegt ist und Personen bei kleinster Unachtsamkeit, Gerangel oder Panik herunterstürzen können.

Die meist kurzfristig angemeldeten Versammlungen bergen eine unmittelbare Gefahr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung, da keine für den Verkehr ausgelegte Umleitungsstrecke auf den Nebennetzen ausgewiesen wird und die damit zu erwartende Staubildung und verbundene Unfallgefahr bei einer Streckenführung über die Autobahn nicht zusätzlich abgesichert werden kann.

Die Gefahrenanalyse für Anfragen zum Betreten der Autobahn z.B. bei Demonstrationen geht immer mit den einhergehenden Risiken der Nutzer aus. Unter diesem Gesichtspunkt stellen die baulichen Einrichtungen hohes Gefahrenpotenzial in jeglicher Hinsicht dar, deren Auslegung von Versammlungen unter Beachtung der öffentlichen Sicherheit für Leib und Seele meist immer negativ bewertet werden kann.

Die Ansicht und die Abfrage nach Unfällen in den letzten Jahren greift daher nicht. Als Beispiel sollte hier das Ereignis Love-Parade sein.

Daher steht bei der Abwägung von anderen Tunnelnutzern als Autoverkehr eine hier in Ansätzen beschriebene Gefährdungsanalyse. Und die spricht gegen die Nutzung von Autobahnen.“

Zu Frage 18 wird vom Berliner Senat ergänzend ausgeführt:

In Tunnelanlagen wird bei der Evakuierung der Fokus auf die Selbstrettung der Fahrzeuginsassen gelegt. Personen haben die Möglichkeit, den gefährdeten Bereich über vorhandene Notübergänge, die Tunnelportale sowie über Nottreppenträume zu verlassen. Diese sogenannte Selbstrettungsphase läuft unmittelbar nach der Gefahrenerkennung durch die Fahrzeuginsassen an und wird mittels Lautsprecherdurchsagen unterstützt. Beim Eintreffen der Feuerwehr und Polizei sollte die Selbstrettungsphase bestenfalls bereits abgeschlossen sein, sodass nur noch unmittelbar Verletzte oder bewegungseingeschränkte Personen durch die Feuerwehr zu retten sind. Das Eingreifen der Feuerwehr erfolgt bei einer Rauchentwicklung im Tunnel immer über die nicht betroffene Tunnelröhre. Dies bedarf einer sogenannten Notöffnung in der Mittelleitplanke vor jedem Tunnelportal, um den Einsatzkräften den Wechsel in die nicht betroffene Tunnelröhre zu ermöglichen. Alle Maßnahmen werden über die Notübergänge vorgetragen.

Berlin, den 28.06.2021

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz