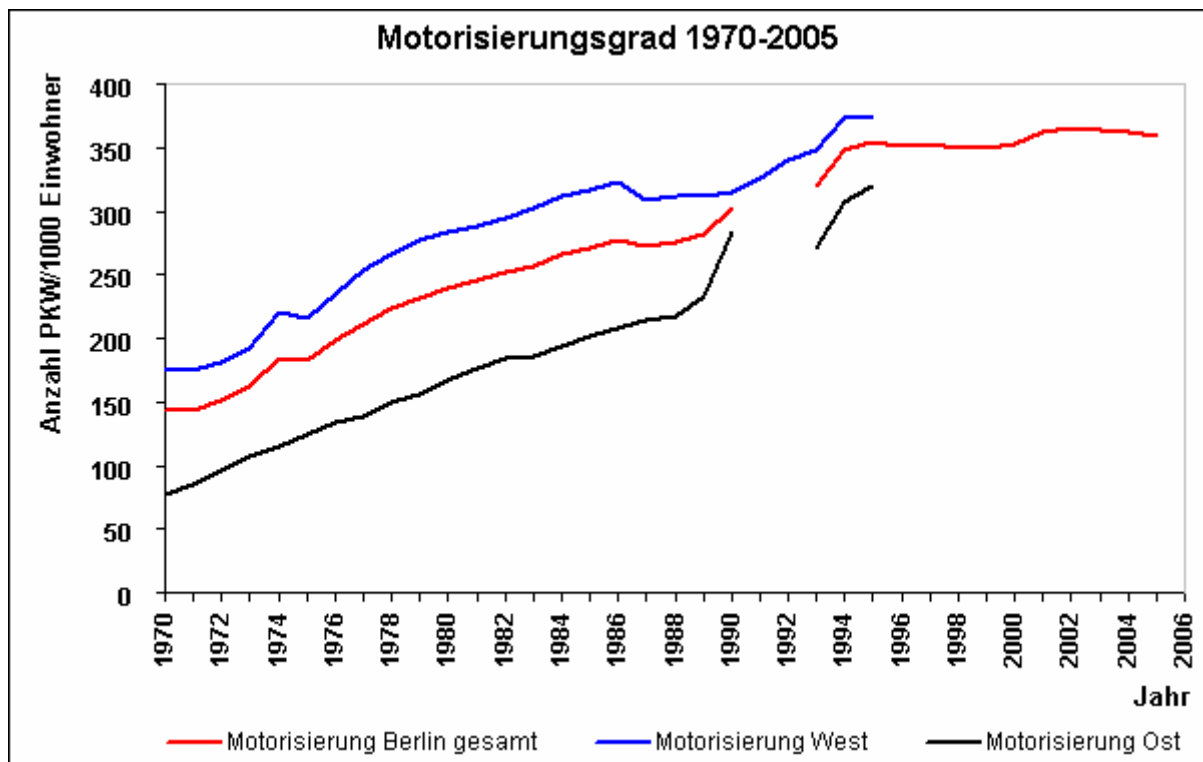


07.01 Verkehrsmengen (Ausgabe 2007)

Textkurzfassung

Der Straßenverkehr stellt auch weiterhin den entscheidenden Belastungsfaktor der städtischen Umwelt dar. Seine zahlenmäßige Entwicklung wird durch regelmäßige Verkehrszählungen beobachtet. Für die Durchführung von Verkehrszählungen auf Autobahnen, Bundesstraßen sowie dem übrigen Hauptstraßennetz ist in Berlin die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung verantwortlich. Die aktuellen Daten beziehen sich auf das Jahr 2005 und schreiben somit die Werte der vorhergehenden Zählung von 1998 fort. Aufgrund der weitgehenden Vergleichbarkeit der Datengrundlagen und der Methode zur Datenerhebung 1993 wird auf die entsprechenden Kapitel des Begleittextes zur Karte 07.01, Ausgabe 1995 verwiesen.

Der **Motorisierungsgrad**, also das Verhältnis von Pkw zur Einwohnerzahl, stellte sich 1970 für Ost- und West-Berlin noch sehr unterschiedlich dar. So kamen 1970 in Ost-Berlin 77,5 Pkw auf 1 000 Einwohner, im westlichen Teil der Stadt 175,4, also fast 100 Fahrzeuge mehr auf 1 000 Einwohner. 1995 lagen - auch bedingt durch die Vereinigung - die Zahlen schon deutlich näher beieinander als zuvor: in Ost-Berlin standen nun je 1 000 Einwohner 302, in West-Berlin 346 Pkw zur Verfügung (vgl. Abb. 1). Im Vergleich zu anderen Städten liegt Berlin auch 2005 noch auf einem günstigen Niveau. So weisen München mit 610 (2006) und Hamburg mit rund 483 Pkw/1 000 Einwohner (2004) weit höhere Werte auf. Der Bundesdurchschnitt lag 2004 bei 501 PKW/1 000 Einwohnern.



Für den Ost-Teil der Stadt können für den Zeitraum von 1991 aufgrund der damaligen Kennzeichenumstellung aller Fahrzeuge keine Aussagen über den Motorisierungsgrad getroffen werden. Seit 1996 wird nur noch ein Berliner Gesamtwert ausgewiesen.

Abb.1: Motorisierungsgrad in Berlin 1970 - 2005 (nach Karte 07.01, Abb. 2 (Ausgabe 1995) mit Aktualisierungen nach Angaben der Statistischen Jahrbücher 1996-2005)

Die folgenden Übersichten stellen die Jahreszahlen der wichtigen Kenngrößen Streckenlängen und Fahrleistungen nach Verkehrsbelastungsklassen in der Entwicklung von 1993 bis 2005 gegenüber. So hat die Gesamtjahresfahrleistung um immerhin rund 413 Mio. km zugenommen (= 3,8 % der Jahresfahrleistung 2005 in Höhe von rund 10,67 Mrd. km) (vgl. Tab. 1, 2 und 3).

Tab.1: Verkehrsbelastung (DTV), Streckenlänge (km) und Fahrleistung (km/Tag) im Hauptstraßennetz 1993

DTV	Streckenlänge	%	% - kumuliert	Fahrleistung	%	% - kumuliert
bis 2500	12,2	1,00%	1,00%	25.988	0,10%	0,10%
>2500 bis 5000	32,2	2,70%	3,80%	132.554	0,50%	0,60%
>5000 bis 7500	78,3	6,70%	10,50%	509.774	1,80%	2,40%
>7500 bis 10000	92,6	7,90%	18,30%	834.669	3,00%	5,30%
>10000 bis 20000	424,4	36,20%	54,50%	6.191.964	22,00%	27,40%
>20000 bis 30000	235,4	20,10%	74,60%	5.824.114	20,70%	48,10%
>30000 bis 50000	205	17,50%	92,00%	7.768.120	27,60%	75,70%
>50000	93,6	8,00%	100,00%	6.818.144	24,30%	100,00%
Summe	1.173,70	100,00%		28.105.326	100,00%	

Tab. 1: Verkehrsbelastung (DTV), Streckenlänge (km) und Fahrleistung (km/Tag) im Hauptstraßennetz 1993**Tab.2: Verkehrsbelastung (DTV), Streckenlänge und Fahrleistung (km/Tag) im Hauptstraßennetz 1998/99**

DTV	km Straße	%	% - kumuliert	Fahrleistung	%	% - kumuliert
bis 2500	3,2	0,30%	0,30%	5.338	0,02%	0,02%
>2500 bis 5000	26,3	2,20%	2,50%	107.525	0,40%	0,40%
>5000 bis 7500	58,4	4,90%	7,40%	363.374	1,30%	1,60%
>7500 bis 10000	108,2	9,10%	16,50%	937.553	3,20%	4,90%
>10000 bis 20000	451,4	37,90%	54,40%	6.573.078	22,70%	27,50%
>20000 bis 30000	237,4	19,90%	74,30%	5.771.406	19,90%	47,40%
>30000 bis 50000	213,5	17,90%	92,30%	8.141.383	28,10%	75,50%
>50000	92,3	7,70%	100,00%	7.098.841	24,50%	100,00%
Summe	1.190,80	100,00%		28.998.497	100,00%	

Tab. 2: Verkehrsbelastung (DTV), Streckenlänge (km) und Fahrleistung (km/Tag) im Hauptstraßennetz 1998/99**Tab.3: Verkehrsbelastung (DTV), Streckenlänge und Fahrleistung (km/Tag) im Hauptstraßennetz 2005**

DTV	km Straße	%	% - kumuliert	Fahrleistung	%	% - kumuliert
bis 2500	32,1	2,39%	2,39%	68.865	0,24%	0,24%
>2500 bis 5000	56,7	4,23%	6,62%	232.407	0,79%	1,03%
>5000 bis 7500	132,8	9,91%	16,53%	828.848	2,83%	3,87%
>7500 bis 10000	136,0	10,14%	26,67%	1.186.683	4,06%	7,92%
>10000 bis 20000	484,2	36,13%	62,80%	6.986.687	23,90%	31,82%
>20000 bis 30000	237,2	17,70%	80,50%	5.805.277	19,86%	51,68%
>30000 bis 50000	162,5	12,13%	92,63%	6.105.699	20,88%	72,56%
>50000	98,8	7,37%	100,00%	8.022.697	27,44%	100,00%
Summe	1.340,2	100,00%		29.237.163	100,00%	

Tab. 3: Verkehrsbelastung (DTV), Streckenlänge (km) und Fahrleistung (km/Tag) im Hauptstraßennetz 2005

Im Vergleich der drei Zählperioden wird zum einen deutlich, dass zur Verkehrsmengenerfassung 2005 eine Ausweitung der im übergeordneten Straßennetz zusammengefassten Verkehrswege stattgefunden hat. Gegenüber 1995 waren u. a. zusätzlich die neuen Autobahnteilstücke der BAB A 113 (neu) im Abschnitt Späthstraße - Adlershof sowie der BAB A 100, der Erweiterung des westlichen Stadtringes durch den Tunnel Ortsteil Britz bis zur Buschkrugallee zu berücksichtigen. Aber auch bisher zum untergeordneten, nicht differenziert erfassten Nebennetz zählende Straßen wurden für die aktuelle Zählung zu Bestandteilen des Hauptnetzes "aufgewertet".

U. a. durch die Veränderungen im erfassten Netz ist auch der Anstieg der Anteile der gering bis mittel belasteten Verkehrswege im Jahre 2005 gegenüber den früheren Erfassungszeitpunkten zu erklären. Addiert man die erwähnten neuen Autobahnabschnitte hinzu, dann ist die Klasse mit den höchsten Kfz-Zahlen (>50.000) als praktisch unverändert zu bezeichnen. So stellen auch weiterhin die (Stadt-) Autobahnabschnitte sowie die großen Ein- und Ausfallstraßen die Belastungsschwerpunkte dar.

Deutschlands verkehrsreichstes Autobahnteilstück stellt der Abschnitt im Bereich des Autobahndreieckes Funkturm dar, hier passieren durchschnittlich 212.000 Kfz/24 h die durchgängig registrierende Langzeitmessstelle Halensee.

Wenn auch kontinuierlich stärker emittierende Altfahrzeuge durch schadstoffreduzierte Neuwagen ersetzt werden und damit tendenziell auch bei steigenden Fahrzeugleistungen die Schadstoffemissionen abnehmen, so bleiben doch viele durch den Verkehr verursachte Probleme wie der antriebsunabhängige Reifenabrieb, die Lärmbelastungen sowie der enorme Flächenbedarf des ruhenden und fahrenden Verkehrs auch in Zukunft als gravierende Beeinträchtigung der städtischen Lebensqualität erhalten (vgl. Karte 03.11 Verkehrsbedingte Luftbelastung durch NO₂ und PM10).