

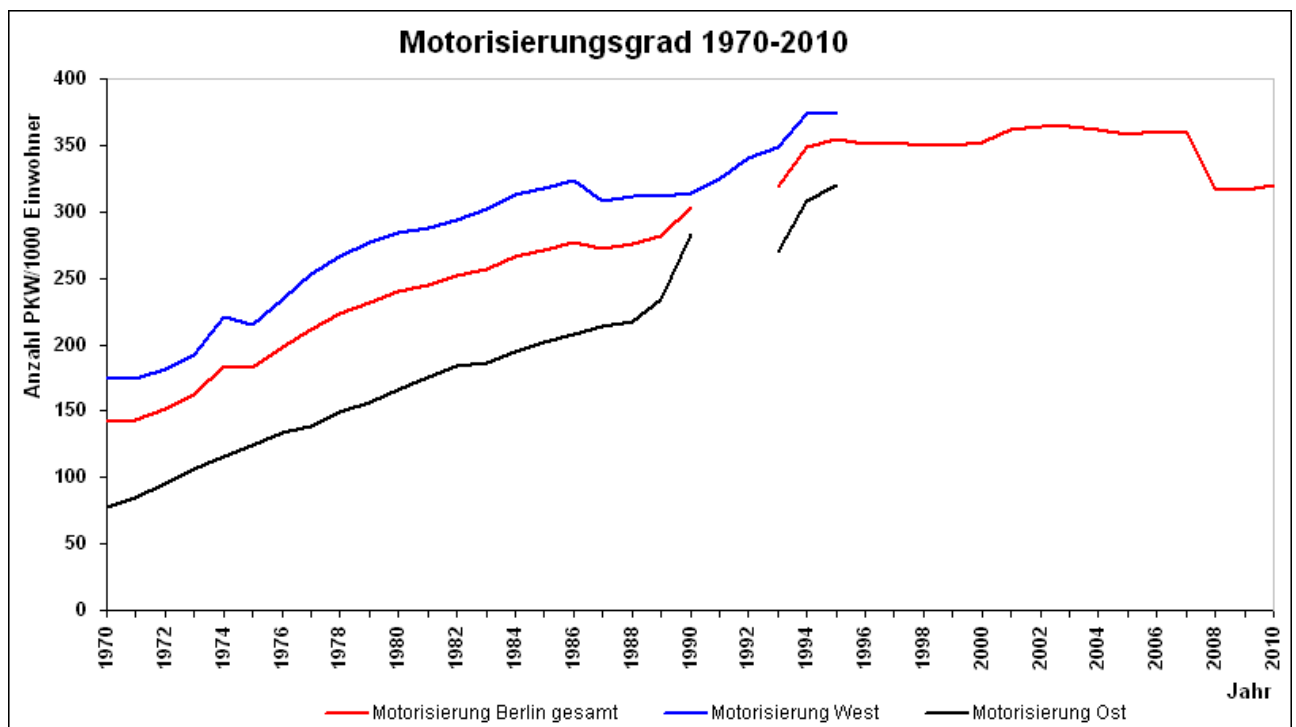
## 07.01 Verkehrsmengen (Ausgabe 2011)

### 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 2009 und schreiben somit die Werte der vorhergehenden Zählung von 2005 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 2010 mit 320 Pkw/1 000 Einwohner auf einem sehr günstigen Niveau. So weisen München mit 500 (2009) und Hamburg mit rund 402 Pkw/1 000 Einwohner (2009) weit höhere Werte auf. Der Bundesdurchschnitt lag 2008 bei 502 PKW/1 000 Einwohnern.

"Es besteht jedoch ein deutliches Gefälle zwischen der Berliner Innenstadt (teilweise unter 200 Kfz/1.000 Einwohner) und den äußeren Stadtgebieten (teilweise über 500 Kfz/1.000 Einwohner)" (vgl. [StEP Verkehr, SenStadt 2011](#)).



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 - 2010 (nach [Karte 07.01, Abb. 2 \(Ausgabe 1995\)](#) mit Aktualisierungen nach Angaben der Statistischen Jahrbücher 1996-2010)

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

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

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

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

Tab.4: Verkehrsbelastung (DTV), Streckenlänge und Fahrleistung (km/Tag) im Hauptstraßennetz 2009						
DTV	km Straße	%	% - kumuliert	Fahrleistung	%	% - kumuliert
bis 2500	50,6	3,21%	3,21%	73.647	0,26%	0,26%
>2500 bis 5000	117,4	7,45%	10,67%	469.683	1,69%	1,96%
>5000 bis 7500	173,8	11,03%	21,70%	1.104.039	3,97%	5,93%
>7500 bis 10000	202,8	12,88%	34,58%	1.847.354	6,65%	12,57%
>10000 bis 20000	523,0	33,21%	67,78%	7.486.173	26,94%	39,51%
>20000 bis 30000	278,6	17,69%	85,47%	6.782.343	24,40%	63,92%
>30000 bis 50000	176,0	11,17%	96,64%	6.685.888	24,06%	87,97%
>50000	52,9	3,36%	100,00%	3.342.355	12,03%	100,00%
<b>Summe</b>	<b>1.575,1</b>	<b>100,00%</b>		<b>27.791.482</b>	<b>100,00%</b>	

**Tab. 4: Verkehrsbelastung (DTV), Streckenlänge (km) und Fahrleistung (km/Tag) im Hauptstraßennetz 2009**

Basis der durch die Verkehrslenkung Berlin [VLB](#) durchgeführten und ausgewerteten Verkehrserhebungen ist das im Stadtentwicklungsplan Verkehr definierte Hauptverkehrsstraßennetz (StEP-Netz). Dieses Netz umfasst bezogen auf die Zählungen 2009 rund 1315 km.

Für die Zwecke der Luftreinhaltung wurde dieses Original-Netz um rund 260 km (knapp 20 %) erweitert, die nicht unmittelbar auf den aktuellen Zählungen des Jahres 2009 basieren. Diese Ausweitung der Straßenlänge führte zu einem gesamtbewerteten Straßennetz von rund 1575 km Länge.

Alle Zusatzabschnitte werden in der Sachdatenanzeige des FIS-Broker, über den die [Kartendarstellung](#) erfolgt, deutlich als Modelldaten gekennzeichnet.

Gegenüber der Zählung von 2005 waren aber auch einige Straßenfertigstellungen neu zu berücksichtigen, so das rund 10,5 km Teilstück der A100/A 113, durch das seit Mai 2008 die Verbindung der Stadtautobahn A 100 mit dem Berliner Ring A 10 hergestellt und eine direkte Verbindung zum künftigen Großflughafen Schönefeld, BBI, ermöglicht wurde. Ein weiteres Beispiel ist die Verkehrsfreigabe für den Straßentunnel der Bundesstraße B96 im Bereich des Großen Tiergarten am 26.03.2006. Durch diese Verlegung der (ehemaligen) Entlastungsstraße (Bundesstraße B96) in einen Tunnel konnte die Jahrzehnte lange Zerschneidung der größten innerstädtischen Grünanlage Berlins aufgehoben werden.

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. Auffällig ist die Reduzierung der Gesamtfahrleistung gegenüber den letzten Zählungen um fast 1,5 Millionen Streckenkilometern, die sich vor allem in der höchsten Klasse mit mehr als 50.000 Kfz als Rückgang bemerkbar macht. Eine Ursache liegt sicher in der Aufteilung von Fahrspuren auf den Stadtautobahnen, so dass Teilstücke in die niedrigeren DTV-Klassen fallen (wo auch eine Zunahme der Fahrleistungen zu verzeichnen ist), insgesamt jedoch korrespondiert der Rückgang der gesamt gefahrenen Strecken in Berlin gut mit der Abnahme des Pkw-Bestandes in der Stadt von 1,218 Millionen im Jahre 2005 auf 1,105 Millionen im Jahre 2010 (vgl. Abb. 1).

Planerische Schlüsse für eine gesamtstädtische Perspektive für die Verkehrspolitik entwickelt der am 29. März 2011 vom Berliner Senat beschlossene **Stadtentwicklungsplan (StEP) Verkehr**, dessen Leitlinien, Ziele und Handlungsprogramme [online](#) zur Verfügung stehen.

Dennoch stellt weiterhin **Deutschlands verkehrsreichstes Autobahnteilstück der Abschnitt im Bereich des Autobahndreiecks Funkturm dar**, hier passieren durchschnittlich 181.500 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 NO<sub>2</sub> und PM10](#)).