

Wortprotokoll

Öffentliche Sitzung

Ausschuss für Mobilität und Verkehr

66. Sitzung
28. Januar 2026

Beginn: 14.02 Uhr
Schluss: 18.02 Uhr
Vorsitz: Lars Bocian (CDU)

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Siehe Beschlussprotokoll.

Punkt 1 der Tagesordnung

Wahl einer/eines Vorsitzenden

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 2 der Tagesordnung

Aktuelle Viertelstunde

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 3 der Tagesordnung

Bericht aus der Senatsverwaltung

Siehe Inhaltsprotokoll.

Vorsitzender Lars Bocian: Wir kommen zu

Punkt 4 der Tagesordnung

- a) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0430](#)
Gibt es tatsächlich eine Verkehrssimulation des Senats zu den Auswirkungen des 16. Bauabschnitt der A100 und was sind die Ergebnisse?
(auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen) Mobil
- b) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0433](#)
Verkehrssituation am Abschluss des 16. Bauabschnitts der A100 – Auswege aus dem Chaos?
(auf Antrag der Fraktion Die Linke) Mobil
- c) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0437](#)
Verkehrssituation am Abschluss des 16. Bauabschnitts der A100 – Wie geht es weiter mit der Eisenbrücke?
(auf Antrag der AfD-Fraktion) Mobil
- d) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0438](#)
Welche verkehrslenkenden Maßnahmen sind bis zur Eröffnung der Eisenbrücke vorgesehen, um eine geordnete und sichere Verkehrsführung sicherzustellen?
(auf Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der SPD) Mobil

Hierzu haben wir heute eine Anhörung. Zu diesem Tagesordnungspunkt unterstützen uns von der Senatsverwaltung Herr Adam, Herr Haegele, Herr Huhn und Herr Scherbarth. – Herzlich willkommen bei uns! Ich begrüße natürlich auch ganz herzlich Herrn Professor Dr. Christian Lippold. Sie sind Geschäftsbereichsleiter Planung, Bau und Investition bei der Autobahn GmbH des Bundes. – Herzlich willkommen bei uns im Ausschuss! Sie werden begleitet von Herrn Mertzluft, Leiter der Unternehmenskommunikation der Autobahn des Bundes. – Herzlich willkommen an Sie bei uns im Ausschuss!

Alle sind darauf hingewiesen worden, ich sage es noch mal, dass hier alles aufgezeichnet wird und im Nachhinein abrufbar ist. Auch die Presse kann das sehen und Fotos anfertigen. Ich hoffe, Sie sind damit einverstanden. – Das ist der Fall, danke schön. Dann frage ich die Ausschussmitglieder, ob die Anfertigung eines Wortprotokolls gewünscht wird. – Ich sehe Sie nicken. Dann verfahren wir so und kommen zu den Begründungen. Zu Punkt 4a erfolgt die Begründung durch die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen. – Frau Kapek, bitte schön!

Antje Kapek (GRÜNE): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Herzlich willkommen und danke an die Anzuhörenden, vor allem an Sie drei, dass Sie uns die Möglichkeit geben, Fragen an

die AdB, also die Autobahn GmbH des Bundes, zu stellen. Das ist ja keine Selbstverständlichkeit.

Ich würde kurz damit anfangen: Wo sind wir gestartet? Natürlich vor 20 Jahren bei der Planung, da müssen wir jetzt nicht drüber reden, aber in den letzten 12 bis 18 Monaten war das Thema Eröffnung, Inbetriebnahme des 16. Bauabschnitts der A100 hier im Ausschuss immer wieder Thema. Herr Normann war erst im Juni auch zu Gast bei uns, auch im Plenum. Ich würde mal sagen, für weite Teile des Parlaments gab es hier durchaus kritische Warnungen, wo man gesagt hat: Wenn wir hier wirklich nur nach dem Standardplan vorgehen, dann könnte es sehr wahrscheinlich zu einem erheblichen Verkehrschaos im Stadtstraßennetz von Berlin kommen. Nichtsdestotrotz wurde am 27. August hinter verschlossenen Türen in einer beachtlichen Eröffnungsveranstaltung die Inbetriebnahme zelebriert, mit dem Ergebnis, dass wir schon wenige Tage nach der Inbetriebnahme feststellen konnten: Es kommt zu dem prognostizierten Chaos im Stadtstraßennetz.

Spätestens hier hat sich dann die Frage gestellt: Warum wurde dieser Autobahnteilabschnitt überhaupt in Betrieb genommen, obwohl doch schon allein eine der Voraussetzungen, die im Planfeststellungsbeschluss von 2010 formuliert ist, eine sechsspurige Eisenbrücke – Es war klar, dass das zum August nicht gelingen wird. Damals ist man noch davon ausgegangen, dass wahrscheinlich im Januar die Inbetriebnahme des westlichen Überbaus der Eisenbrücke gelingen würde. Das wäre vielleicht auch noch mal eine Frage nebenher, mit dem jetzigen Wetterchaos: Wie lang wird die Verzögerung der Inbetriebnahme der Eisenbrücke aktuell dauern? – Nichtsdestotrotz, es war klar, wir haben hier nur zwei Kfz-Spuren zur Verfügung. Es wird also noch ein erheblich größerer Druck zu erwarten sein, als sowieso schon befürchtet.

Hinzu kam, und das wissen wir heute, dass es schon im Vorfeld offensichtlich auch aufseiten der Verwaltung auf allen Ebenen Bedenken gab. Wir haben dann – und darüber haben wir auch in der vorletzten Sitzung, glaube ich, schon mal gesprochen – gehört, dass Senatorin Bonde im Tagesspiegel sagte: Na ja, sie haben das im Vorfeld simuliert, das sah unbedenklich aus, und dann hat sich alles ganz anders entwickelt. Dann entspann sich ein Streit um die Frage: Gibt es jetzt eine Verkehrssimulation oder nicht? An der Stelle, das ist einer der Gründe, warum wir hier sitzen, muss man sagen, dass zumindest ein ziemliches Kommunikationschaos entstanden ist, eine Mischung aus: Wir haben eine Simulation gemacht, ach nein, wir haben doch keine gemacht, sondern der Bund hat eine gemacht, nein, der Bund hat keine gemacht, seit Planfeststellungsbeschluss 2010 wurde nichts mehr gemacht, dann wurde doch wieder eine gemeinsam gemacht, und dann gab es eine schriftliche Stellungnahme –

Vorsitzender Lars Bocian: Die drei Minuten wären jetzt abgelaufen.

Antje Kapek (GRÜNE): Den Satz darf ich noch beenden, oder? – Dann gab es eine schriftliche Stellungnahme der AdB, in der es am Donnerstag hieß: Wir haben seit 2010 nichts gemacht, und einen Tag später wurde diese dann an alle Journalistinnen und Journalisten und Tage später an die Abgeordneten verschickt.

Die Frage ist: warum? Warum dieses Chaos, warum diese Verwirrung, warum diese Geheimhaltung? Vor allem, und das wäre jetzt meine erste Frage an die AdB: Warum wurde die Inbetriebnahme in dieser Situation und trotz der in der Simulation attestierten Bedenken überhaupt angeordnet, und vor allem von wem? Ich habe noch eine Reihe andere Fragen an den Senat.

Vorsitzender Lars Bocian: Frau Kollegin, Sie müssten bitte zum Schluss kommen!

Antje Kapek (GRÜNE). Dafür melde ich mich jetzt einfach noch mal. – Danke schön!

Vorsitzender Lars Bocian: Sehr gerne, die Wortmeldung nehmen wir sehr gern auf. Zu Punkt 4b begründet die Fraktion Die Linke.

Kristian Ronneburg (LINKE): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Vielen Dank auch an die Anzuhörenden dafür, dass Sie uns heute beehren und wir wieder über das Thema A100 sprechen können. Ich möchte dem, was Frau Kapek eingangs bemerkt hat, nicht viel hinzufügen, außer, dass uns folgende Fragen heute noch einmal interessieren würden: Zum einen wollen wir natürlich eine Aufklärung darüber herbeiführen, wie dieses auch von uns so wahrgenommene Kommunikationschaos entstehen konnte und was der Senat und möglicherweise auch andere Stellen als Lehren daraus ziehen. Ich denke, das kann man zumindest erst mal konstatieren, dass das zu einer erheblichen Verunsicherung geführt hat. Gleichwohl möchten wir natürlich auch noch mal auf die Einzelheiten der uns bekannten Verkehrssimulationen und Modelle eingehen und die Frage danach stellen, ob man denn nun tatsächlich aufgrund anderer Interessen, wie beispielsweise der Vermeidung von Kosten für einen noch nicht in Betrieb genommenen Teilabschnitt der A100 – – also ob man das höher priorisiert hat, als ein solches, ich nenne es jetzt mal erwartbares Verkehrschaos zu vermeiden.

So jedenfalls ist unsere Interpretation der bisherigen Vorgänge und auch der bisherigen Berichterstattung, dass man sozusagen andere Faktoren höher gewichtet hat als die Frage: Was macht das eigentlich mit den umliegenden, von diesen Verkehrsauswirkungen betroffenen Menschen? –, also ganz konkreten Menschen, die sich auch seitdem, seit dem Sommer, sehr energisch dazu geäußert haben. Wir haben Proteste gesehen, Demonstrationen, an denen auch einige Kolleginnen und Kollegen teilgenommen haben, im Sinne von: Man steht Rede und Antwort und muss sich als Politik auch unbequemen Fragen stellen. Deswegen möchten wir diese Frage stellen, denn es geht um die Themen Verkehrssicherheit in den umliegenden Kiezen, Durchgangsverkehr, unsichere Wege zur Kita und zu Spielplätzen, auch die Probleme mit dem öffentlichen Nahverkehr. Das alles ist auch schon breit berichtet worden.

Wir möchten natürlich auch die Frage nach vorne stellen – und dazu sind heute kompetente Ansprechpartner da, und wir werden uns dann sicherlich darüber unterhalten –, wie es jetzt mit der Eisenbrücke weitergehen wird, ob Sie da den Zeitplan einhalten können oder nicht, und welche weiteren Szenarien nun vor uns stehen. Fest steht jedenfalls aus unserer Sicht, dass die Eröffnung des Bauabschnitts, diese Risiken und diese für die Menschen und für auch andere Teile des Verkehrs nachteiligen Wirkungen hätten vermieden werden können, wenn Sie sich vielleicht doch noch mal die Zeit genommen hätten, um einen fertigen Ersatzneubau abzuwarten. Das haben Sie nicht getan, und wir leben jetzt weiterhin mit den Folgen. Wir würden dafür plädieren, dass man das nutzt, um vielleicht auch für spätere Zeiten daraus zu lernen. Ansonsten freuen wir uns auf die Debatte. – Ende.

Vorsitzender Lars Bocian: Danke schön, Herr Kollege Ronneburg! – Für die Begründung des Besprechungsbedarfs zu Punkt 4c hören wir die AfD-Fraktion. – Herr Kollege Wiedenhaupt, bitte schön!

Rolf Wiedenhaupt (AfD): Danke, Herr Vorsitzender! – Ich möchte mal bei der Kollegin Kappek ansetzen, die mit der Frage gestartet war: Wo sind wir gestartet? Darauf möchte ich zurückkommen. Wir sind gestartet mit einer überforderten und ideologisch autohassenden grünen Verkehrssenatorin, die damals dafür gesorgt hat, dass die Elsenbrücke, die alte, marode, nicht schnell genug abgerissen wurde, und damit das gesamte Chaos des langen Bauabschnitts des Neubaus der Elsenbrücke eingeleitet hat. Ich finde, man sollte auch mal bei der Wahrheit bleiben und das hier auch ansprechen, Frau Kollegin: Wenn damals schneller gehandelt worden wäre, wenn damals die alte Brücke schneller in den Neubau gekommen wäre, dann hätten wir dieses ganze Verkehrschaos dort vor Ort nicht. – [Zuruf von Daniel Wesener (GRÜNE)] – Ja, das glaube ich, Herr Wesener, und ich glaube, das wissen auch alle Berliner, und das haben wir hier auch festgestellt, dass an dieser Stelle im Endeffekt die Elsenbrücke der Schlüssel zum Erfolg ist, weil wir damit eben wesentlich besser vorankommen würden.

Deshalb unser Besprechungspunkt mit der Bitte an den Senat, darzustellen, wie der Baufortschritt an der Elsenbrücke jetzt ist, wann wir endlich mit einer weiteren Öffnung der Elsenbrücke rechnen können. Meine erste Frage an die Anzuhörenden – auch noch mal von uns herzlichen Dank, dass Sie hier sind – geht noch einen Schritt weiter, nämlich in Richtung 17. Bauabschnitt, denn wir wissen auch, dass der 17. Bauabschnitt ebenfalls ein Tor zur Lösung ist, damit wir in diesem ganzen Bereich weiterkommen. Da hätten wir gern mal gehört, wie jetzt der Stand der Dinge ist. Wo befinden wir uns da, und was sind die nächsten Schritte? Womit können wir beim 17. Bauabschnitt rechnen?

Da die Kollegin sich vorhin gleich vorrangig gemeldet hat, würde ich meine Meldung dann auch gleich für die nächste Runde abgeben.

Vorsitzender Lars Bocian: Die Wortmeldung nehmen wir auf, und die Begründung zu Punkt 4d erfolgt für die Koalition durch den Kollegen Kraft. – Bitte schön!

Johannes Kraft (CDU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Werte Kolleginnen und Kollegen! Ich glaube, es macht keinen Sinn, die Grundsatzdebatte zur A100 hier zum achten Mal zu führen. Insofern will ich mich auf das konzentrieren, was hier eigentlich angemeldet ist.

Einiges wurde schon gesagt. Ja, es ist richtig, es war absehbar, und so hat es sich auch realisiert, dass der Verkehr am Ende des 16. Bauabschnitts an der Elsenbrücke nicht vollständig reibungsfrei, also leicht erfolgen kann. Das war klar. Aber die Ursache ist nicht der 16. Bauabschnitt, sondern die Ursache ist die Elsenbrücke, die nicht fertige Elsenbrücke, und woran es liegt, dass diese Elsenbrücke deutlich später fertig wurde, als sie hätte fertig sein können, wurde hier und an anderer Stelle schon mehrfach erwähnt. Das hat nämlich nichts mit dem aktuellen Senat zu tun, sondern mit den Vorgängersensatoren.

Klar ist auch, und das haben die AdB und die Senatsverwaltung hier im Juni zum letzten Mal dargestellt, dass die Effekte, die dieser 16. Bauabschnitt haben wird – unter der Voraussetzung, dass die Elsenbrücke entsprechend leistungsfähig ist, und das wird sie in Kürze zumindest teilweise sein, so zumindest meine Kenntnis –, dazu führen werden, dass die Wohngebiete, die im Moment und vor Eröffnung der 16. Bauabschnitts noch viel stärker und ganz massiv vom Durchgangsverkehr betroffen sind, in erheblichem Umfang entlastet werden. Denn genau das ist die Aufgabe einer leistungsfähigen Stadtstraße, dieser Stadtautobahn, des 16. Bauabschnitts: den Verkehr zu sammeln und aus dem Wohngebiet herauszuholen. Was

dann aber nach der Eröffnung der 16. Bauabschnitts passiert ist, hat mich ehrlicherweise selbst für die Verhältnisse dieses Hauses überrascht. Ich hatte den Eindruck, hier wird, ohne genaue Fakten zu kennen, ohne wirklich gesicherte Informationen zu haben, eine Hexenjagd betrieben. Hier wurde X mal in diesem Raum, aber auch im Plenarsaal immer wieder mit Behauptungen gearbeitet: Es gäbe keine Verkehrssimulation, das sei alles Quatsch; auch im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens gäbe es keine Verkehrsuntersuchungen; man hätte den 16. Bauabschnitt nie eröffnen dürfen. Das alles hat mich ehrlicherweise ein gutes Stück zweifeln lassen, zumindest an dem Faktenniveau, das hier in diesem Haus zuweilen herrscht.

Insofern würde ich mir eine sachliche Debatte wünschen, an dieser Stelle, aber auch bei anderen Themen. Denn ich glaube, es macht deutlich mehr Sinn über Fakten als über Meinungen zu sprechen. Dazu haben wir heute mit den Anzuhörenden die Gelegenheit, insbesondere mit der Autobahn des Bundes. – Herzlichen Dank, dass Sie sich die Zeit nehmen, und ich freue mich, dass wir jetzt endlich wirklich über Tatsachen reden, über Fakten und nicht nur über Meinungen!

Vorsitzender Lars Bocian: Recht herzlichen Dank! – Dann würde ich das Wort zur einleitenden Stellungnahme der Senatorin an den Senat geben.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Sehr geehrte Kollegen der AdB! Schön, dass Sie da sind. Vielen Dank dafür, dass Sie dem Abgeordnetenhaus hier heute für Rede und Antwort zur Verfügung stehen. Natürlich auch herzlichen Dank an meine Kollegen, dass Sie da sind!

Zum 16. Bauabschnitt der A100 gibt es einen gültigen Planfeststellungsbeschluss. Allein dieser Planfeststellungsbeschluss führt dazu, dass es demjenigen, der Vorhabenträger ist – in dem Falle dem Bund, vertreten durch die Autobahn des Bundes –, obliegt, diesen dann auch umzusetzen. Ziel des Planfeststellungsbeschlusses ist es natürlich, die Verkehrsanlage in Betrieb zu nehmen. Genau das hat der Bund mit der Autobahn des Bundes auch getan, und ich vertrete die Auffassung, dass der 16. Bauabschnitt, der sich nicht nur auf fünf Meter erstreckt, sondern auf viele Meter mehr, schon heute ganz wesentlich dazu beigetragen hat, dass Wohngebiete, die um den 16. Bauabschnitt liegen, erheblich vom Durchgangsverkehr entlastet worden sind. Ich glaube, das wird bei der ganzen Diskussion, die sich immer nur auf einen Knoten kapriziert, nämlich den Knoten kurz vor der Elsenbrücke, grundsätzlich vergessen.

Die Verkehrssimulation, die durchgeführt wurde, erfolgte im Auftrag der AdB, und wenn ich hier davon gesprochen habe, dass wir eine Verkehrssimulation vorliegen haben, dann war das immer so gemeint, dass die AdB diese Verkehrssimulation durchgeführt hat, sie dann aber meinem Haus auch entsprechend vorgestellt hat. Insofern habe ich von „wir“ gesprochen, weil ich immer finde, dass wir hier auch ein gemeinsames Interesse haben und dann auch gemeinsam agieren, damit wir die bestmögliche Situation für die Berlinerinnen und Berliner herstellen können. Das haben wir auch getan. Das haben wir gemeinsam mit der Autobahn des Bundes getan. Wir haben natürlich auch Maßnahmen ergriffen, gemeinsam mit der Autobahn des Bundes, die sich dann auch bereit erklärt hat, dass es zu Stausituationen auf der Autobahn kommt und der Verkehr langsamer abfließt, als es gewöhnlich der Fall wäre, um den Bereich um die Elsenbrücke herum zu entlasten.

Ich glaube, ganz wesentlich ist, auch noch mal klarzustellen, dass der Planfeststellungsbeschluss schon vorgelegen hat, bevor überhaupt die Situation an der Elsenbrücke entstanden ist. Da gucke ich auch noch mal in Richtung meiner Kollegen, die schon viel länger im Haus sind, als ich im Haus bin, die aber zustimmend nicken. Das darf man natürlich auch nicht vergessen, dass die Elsenbrücke erst im Nachhinein in die Situation gekommen ist, in die sie gekommen ist. Das ist jetzt müßig, darüber nachzudenken, wie sich der Verkehr nur mit der Elsenbrücke verhält, aber auch da haben wir schon gesehen, als der 16. Bauabschnitt noch nicht eröffnet war, dass die Elsenbrücke – – Natürlich, ist ja klar, wenn ich bei einer Brücke in so zentraler Lage einen Fahrstreifen herausnehmen muss, dann kann das doch nur so sein, dass das zu Verkehrseinschränkungen führt. Ich weiß gar nicht, wer das bestreiten möchte, dass dem so ist. Insofern ist die Elsenbrücke das Problem, und wir tun jetzt alles dafür, dass die Brücke schnellstmöglich wieder in Betrieb genommen wird.

Wir haben aber, nachdem wir festgestellt haben, was tatsächlich passiert ist, also nach Eröffnung des 16. Bauabschnitts, eine Reduzierung von drei auf zwei Fahrstreifen von der A100-Abfahrt und auf der nachfolgenden Strecke am Treptower Park Elsenstraße bis zur Puschkinallee vorgenommen. Wir haben den Bussonderfahrstreifen auf der Elsenstraße entsprechend verlängert, und das haben wir am 14. September umgesetzt. Wir haben die Grünphasen der A100-Abfahrt an der Straße am Treptower Park auf maximal 19 Sekunden reduziert. Das haben wir auch am 16. September umgesetzt. Wir haben die Räumzeit zwischen den beiden Signalquerschnitten in der Elsenstraße an der Kreuzung Puschkinallee von fünf auf elf Minuten erhöht, und das hat zu einer Besserung der Räumung des Kreuzungsbereiches geführt. Das haben wir auch am 16. September umgesetzt. Wir haben das Linksabbiegen vom Markgrafendamm nach Alt Stralau verboten. Dadurch kam es zum Wegfall einer Phase an der Lichtsignalanlage und einer längeren Grünphase für den Abfluss von der Elsenbrücke. Das haben wir auch am 16. September umgesetzt.

Zu der Frage, wie es um den Baufortschritt an der Elsenbrücke steht, können wir gleich auch noch länger ausführen. Es ist aber so, dass die Witterungsbedingungen, die wir aktuell haben, natürlich dazu führen, dass Baumaßnahmen und Markierungsmaßnahmen derzeit nicht stattfinden können. Auch das, glaube ich, ist selbsterklärend. Sobald die Witterungsverhältnisse wieder andere sind, werden natürlich die Baumaßnahmen und die Verkehrsregelungsmaßnahmen wieder ergriffen und schnellstmöglich umgesetzt, aber einen konkreten Zeitpunkt können wir derzeit nicht nennen. Wir gehen von einem Zeitraum innerhalb des Februars, also einer Inbetriebnahme innerhalb des Februars aus. – Vielen Dank!

Vorsitzender Lars Bocian: Dann möchte ich hier im Ausschuss Staatssekretär Herz begrüßen, herzlich willkommen, Herr Staatssekretär! – Jetzt würde ich das Wort an Professor Lippold geben, Ihnen stehen ungefähr fünf Minuten zur Verfügung, und hinterher müssen Sie natürlich noch die vielen Fragen der Abgeordneten beantworten. Es ist also noch genug Zeit, um alles zu klären, so um die fünf Minuten. – Bitte schön, Sie haben das Wort!

Prof. Dr. Christian Lippold (Autobahn GmbH des Bundes): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Frau Senatorin Bonde! Meine sehr geehrten Damen und Herren Abgeordnete! Zunächst erst mal als Vertreter der Autobahn GmbH ganz herzlichen Dank für die Einladung hierher. Wir sind auch gern gekommen, weil wir, und das hat sich jetzt auch in der Frageunde gezeigt, den Eindruck haben, dass es zu dem Gesamtwerdegang durchaus Missverständnisse gibt. Wir tragen gerne dazu bei, es aufzuklären und Ihre Fragen zu beantworten.

Ich könnte mir das jetzt mit den fünf Minuten sehr einfach machen und sagen, dass ich die Hinweise und den Sachstand, wie ihn die Frau Senatorin erläutert hat, bestätige. Aber es sind doch ein paar Punkte angesprochen worden, wo ich noch mal ergänzend erläutern darf.

Sie haben diesen Bogen über 20 Jahre gespannt. Ich darf das noch mal aufnehmen. Es ist natürlich damals eine Planunterlage vorgelegt worden, die ein Gesamtkonzept für den 16. Bauabschnitt mit Abgabe des Verkehrs in das nachgeordnete Netz, eine funktionierenden Eisenbrücke und darüber hinaus die Weiterleitung des Verkehrs in das städtische Netz zum Inhalt hatte. Das ist auch völlig korrekt so, das haben wir auch so übernommen. Der 16. Bauabschnitt ist gebaut worden, und es hat sich in dem Zeitraum vor Fertigstellung, in dem Jahr davor, abgezeichnet, dass die Eisenbrücke dieser Variante in der Planfeststellungsunterlage nicht gefolgt ist, sondern beschlossen hat, kaputt zu gehen, und insofern stand ein ganz wesentliches Element dieses Verkehrskonzeptes nicht zur Verfügung.

Es ist aber auch klar gewesen – völlig unabhängig davon, es steht uns auch nicht zu, das zu bewerten, wie sich das in der Vergangenheit entwickelt hat –, dass die Eisenbrücke im Bau ist und dem Verkehr demnächst zur Verfügung stehen wird. Hier standen wir als Autobahn GmbH natürlich vor der Frage: Was machen wir mit einem fertigen Bauabschnitt? Halten wir den ein halbes Jahr oder auf unbestimmte Zeit zurück, oder stellen wir ihn der Gesellschaft und den Nutzern zur Verfügung? Das ist ein Prozess, das macht man sich nicht leicht, weil es ganz offensichtlich auf der Hand liegt: Wenn wir mit mehreren Fahrspuren ankommen und das nachgeordnete Netz nicht die gleiche Anzahl an Fahrspuren zur Verfügung stellt, dann muss man sich Gedanken machen, was die Auswirkungen sind. Das haben wir auch mit einer Verkehrssimulation und einer Verkehrsuntersuchung getan, und darüber haben wir natürlich auch die Kollegen in der Senatsverwaltung informiert, damit sich die jeweiligen Baulastträger auf die Auswirkung in ihrem zuständigen Netz einstellen können.

Das ist aber in den Medien nicht korrekt kommuniziert worden. Es ist eine interne Unterlage, eine Fachunterlage. Wir sind ja nicht in einem öffentlich-rechtlichen Genehmigungsverfahren gewesen. Die hatte das Ziel, Sicherheit und Ordnung auf der Autobahn zu prüfen, damit wir keine Rückstaulängen haben, die in irgendeiner Form als verkehrsgefährdend gewertet werden können. Die hat auch das Ziel, die Senatsverwaltung über die Größenordnung des Verkehrs zu informieren, damit die Anpassungen, wie sie die Frau Senatorin geschildert hat, möglich sind. Das ist immer ein iterativer Prozess, weil es eine Simulation ist. Es ist eine Prognose, und keiner sagt Ihnen, dass sich der Verkehr exakt so verhält. Das sehen wir auch in anderen vergleichbaren Maßnahmen, wie zum Beispiel bei der Ringbahnbrücke.

Insofern gab es bei uns im Haus ein Missverständnis, das uns auch sehr leid tut. Wir haben zunächst kommuniziert, wir haben keine Verkehrsuntersuchungen, wir haben zumindest keine Unterlage gehabt, die öffentlichkeitspflichtig war, aber natürlich haben wir eine fachliche Verkehrsuntersuchung, und wir bedauern das insofern auch, weil das eine ganz korrekte Verkehrsuntersuchung ist, wo es auch nichts geheim zu halten gäbe. Da sind keine Informationen drin, wo wir hätten mauern wollen. Dass uns an einer guten Abstimmung der Kommunikation gelegen ist, haben wir, glaube ich, auch an der Ringbahnbrücke bewiesen, und insofern tut uns das leid, dass da so eine Situation entstanden ist. Das müssen Sie aber, glaube ich, auch ein bisschen dem Zeitdruck und der Hektik in den Kommunikationswegen zuschreiben. Das liegt jetzt im Auge des Betrachters, ob man das als Kommunikationspanne oder -chaos bezeichnet. Wir haben es dann sehr schnell richtiggestellt.

Insofern ist auf dieser Grundlage und unter Abwägung vieler anderer Dinge in der Autobahn GmbH, die dafür die Gesamtverantwortung hat, und zwar sowohl zwischen der Niederlassung als auch der Zentrale, der Vorschlag unterbreitet wurden, den 16. Bauabschnitt dem Verkehr zu übergeben. Das sieht man auch, der verkehrliche Bedarf war da, und der verkehrliche Nutzen ist da. Der 16. Bauabschnitt ist sofort verkehrswirksam geworden. Er ist angenommen worden, und er wird heute nach wie vor, trotz der unbefriedigenden Situation an der Ableitung zur Elsenbrücke, im vollen Umfang weiter angenommen. Es wäre aus unserer Sicht nicht verantwortbar gewesen, jetzt das Ding ein halbes Jahr liegen zu lassen, ohne dass es einen Nutzen hat. Es ist unsere Aufgabe mit solchen Planungen oder Baumaßnahmen, dass wir in der Gesellschaft für möglichst viele einen Nutzen erzeugen und die unvermeidbaren und in der Tat vorhandenen Nachteile möglichst beschränken und so weit wie möglich minimieren.

Das ist dieser iterative Prozess, den die Frau Senatorin angesprochen hatte, dass im Nachgang, nach Prüfung des tatsächlichen Verkehrsverhaltens, nachgesteuert und optimiert wurde, dass man die Zeit bis zur Fertigstellung der Elsenbrücke gut hinkommt. Unseren Vorschlag als Autobahn GmbH, den wir auch verantworten, haben wir sowohl dem Bundesministerium unterbreitet, das sich nicht dagegen geäußert hat, und wir haben das auch mit der Senatsverwaltung und der Regierung der Stadt Berlin kommuniziert. Das wird in Berlin, so habe ich es auch den Medien entnommen, unterschiedlich bewertet. Aber in der Mehrheit ist die Entscheidung mitgetragen worden, und so ist der Verkehrsabschnitt auch freigegeben worden. – Danke schön!

Vorsitzender Lars Bocian: Wir danken Ihnen! – Dann kommen wir jetzt erst mal zur Aussprache. Mir liegen drei Wortmeldungen vor, Frau Kapek, Herr Wiederhaupt, Herr Schopf. – Frau Kollegin, dann starten wir mit Ihnen. Bitte schön, Sie haben das Wort!

Antje Kapek (GRÜNE): Vielen Dank! – Das war an vielen Stellen sehr erhellend, vielen Dank, Herr Professor Lippold! – Nichtsdestotrotz muss ich da noch mal nachhaken. Ich beginne mal bei der Frage: Wer hat es angeordnet? Ich habe das jetzt so verstanden: Letztendlich hat die AdB entschieden, und das BMV hat nicht widersprochen. Oder wurde der Beschluss doch vom BMV getroffen? Das wäre natürlich schon noch mal interessant.

Ansonsten möchte ich aber noch mal auf die Geschehnisse zurückkommen. Am 27. August wurde die Autobahn eröffnet. Zwei Wochen später hat sich Frau Senatorin Bonde im Tagespiegel geäußert und bekannt gegeben, dass es eine Simulation gab, die, wenn ich sie richtig verstanden habe, eigentlich für den internen Gebrauch gedacht war und wahrscheinlich in dem Interview nicht hätte erwähnt werden sollen. Das kann passieren, wollen wir hier jetzt auch gar nicht beurteilen, aber das hat in der Folge dazu geführt, dass Abgeordnete wie ich nachgefragt haben: Was ist denn das für eine Simulation? Und das ging vom August über den September, Oktober, November, bis wir im Dezember gelandet sind, also mehrere Monate, in denen wir immer wieder nachgehakt haben und es immer wieder hieß – – Dann hatten wir am 17. Dezember, einem Mittwoch, eine Ausschusssitzung, in der Frau Senatorin Bonde noch mal ausführte: Es gibt eine Simulation, irgendwie vom Bund und vom Senat zusammen, und da steht ungefähr das und das drin. Am Donnerstag, einen Tag später, haben Sie Presseanfragen bekommen, die von Ihnen, also von der AdB, mit der Aussage beantwortet wurden: Nein, es gibt seit 2010 keine Verkehrssimulation, also vor dem Planfeststellungsbeschluss. Das sah für die Senatorin natürlich blöd aus, und dann wurde am Freitag – obwohl einen Tag vorher

von Ihnen behauptet wurde, es gäbe keine – diese dann doch verschickt. Das, glaube ich, kann man schon – Sie haben ja jetzt gerade etwas dazu gesagt – als maximal unglücklich bezeichnen.

So, ich will aber noch mal auf die Simulation selbst zu sprechen kommen. Jetzt wurde immer behauptet: oh, die Elsenbrücke. Es würde mich mal interessieren, wie Herr Adam das einschätzte, ob es tatsächlich zu so wesentlichen Verzögerungen kam oder nicht. Brücken können zusammenbrechen, das sehen wir gerade allerorts in Deutschland. Aber für diesen Fall ist das unerheblich, denn die Simulation des Bundes, die uns allen zugeschickt wurde, attestiert hier etwas Wesentliches. Ich zitiere mit Ihrer Erlaubnis, Herr Vorsitzender: „Folglich ist nicht die Anzahl der Fahrstreifen auf der Brücke maßgebend, sondern der Verkehrsablauf in den Zuflüssen“, sprich die berühmten Knotenpunkte, die Stadtstraßen, die sich an Knotenpunkten treffen. Für die Variante eins, die heute die Realität ist, das, was umgesetzt wurde, hat diese Simulation, die von Ihnen im November dem Senat präsentiert wurde, attestiert, dass diese Variante – ich zitiere abermals – „zu erwartbar sehr hohen negativen Auswirkungen führen wird.“ Das haben Sie gerade indirekt auch noch mal bestätigt, als Sie gesagt haben: Wenn ich mehr Streifen auf der Autobahn habe und weniger im abschließenden Stadtstraßennetz, dann muss ich Anpassungsmaßnahmen durchführen.

Insofern ist schon die Frage, warum – obwohl hier für mindestens zehn Knotenpunkte festgestellt wurde, dass die Variante 1 für die Knotenpunkte die Qualitätsstufe F erreichen wird und damit die Voraussetzung neben der Elsenbrücke auch an dieser Stelle nicht für den Planfeststellungsbeschluss gegeben sind – man sich trotzdem für die Inbetriebnahme entschieden hat. Es stellt sich die Frage an Sie, Frau Senatorin Bonde, warum Sie, obwohl in der Ihnen im November präsentierten Simulation des Bundes sehr klar darauf hingewiesen wird, dass sehr hohe negative Auswirkungen zu erwarten sind, –

Vorsitzender Lars Bocian: Frau Kollegin, die vier Minuten sind gleich erreicht.

Antje Kapek (GRÜNE): – trotzdem immer und immer wieder über die Monate hinweg davon gesprochen haben, dass sich die Situation als unbedenklich herausgestellt hat. Zuletzt sagten Sie dies am 17. Dezember.

Vorsitzender Lars Bocian: Herr Kollege Wiedenhaupt, bitte schön!

Rolf Wiedenhaupt (AfD): Danke, Herr Vorsitzender! – Herzlichen Dank an sie Herr prof. Lippold für die Ausführungen! Frau Senatorin, Sie haben noch mal dargestellt, was Sie alles gemacht haben, aber zur Realität gehört halt auch, festzustellen, dass all das nicht gewirkt hat und wir das Chaos hatten. Insofern mag es gut gemeint gewesen sein, aber jedenfalls nicht gut umgesetzt.

Ein letztes Wort zu der Frage: Haben „wir“ eine Verkehrssimulation? Ich glaube, dass die wenigsten hier im Raum, aber auch der Menschen in Berlin, glauben, dass Sie mit dem „wir“ gemeint haben, dass das die Autobahn GmbH des Bundes war, sondern das ist damals wohl eher so ausgedrückt worden, dass es ihre Verkehrsstimulation war oder eine von ihnen in Auftrag gegebene Verkehrssimulation. Aber ich denke, das kann man dann auch beerdigen, und dann war es halt so. Wir bitten nur in Zukunft vielleicht um eine klarere Adressierung.

Herr Prof. Lippold! Ich kann verstehen, weshalb Sie sich bei der Frage der Abwägung der Eröffnung für die Eröffnung entschieden haben. Ich möchte hier auch mal klar sagen, dass das, was der Kollege der Linken vorhin gesagt hat, dass da riesige Menschenmengen gegen die Eröffnung demonstriert haben, zu relativieren ist. Wir wissen alle, dass dort Parteien, auch wir, vor Ort waren und zur Demonstration aufgerufen haben. Wenn man aber dahinter guckt, dann hat man gerade aus den Kiezen dort unheimlich viele positive Kommentare in den Medienartikeln gelesen, wo Anwohner sagen: Endlich ist bei uns Ruhe, herzlichen Dank, dass das dort aufgenommen worden ist. Wir müssen also auch mal der Ehrlichkeit halber sagen: Es hat schon vielen Menschen geholfen, dass wir dort den 16. Bauabschnitt haben.

Frau Senatorin! Sie haben gesagt Witterungsbedingungen, ganz klar, gar keine Frage, aber Sie rechnen Mitte, Ende Februar mit der Eröffnung. Gehe ich dann richtigerweise davon aus, dass Sie davon ausgehen, dass – wenn die Witterungsbedingungen passen und gebaut werden kann – dann innerhalb von, ich sage mal 14 Tagen, drei Wochen, diese Baumaßnahmen abgeschlossen sein werden? Oder mit welchem Zeitraum rechnen Sie, dass das dort passiert? Kurze Nachfrage noch: Ich hatte nach dem 17. Bauabschnitt gefragt. Vielleicht könnten Sie dazu noch einen Ton sagen? Dann würde ich es in der ersten Runde auch erst mal dabei belassen.

Vorsitzender Lars Bocian: Herr Kollege Schopf hat jetzt das Wort. – Bitte schön!

Tino Schopf (SPD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Vielen Dank auch an Sie, Herr Professor Lippold. Ich will noch mal auf die Präsentation zurückkommen, die uns vorliegt. Das ist diese mikroskopische Simulation. Da wäre meine Frage: Inwieweit hat die Autobahn GmbH ein mikroskopisches Simulationstool? Verfügen Sie darüber, oder ist dieses Tool bei der Bernard Gruppe vorrätig? Sie haben ja gemeinsam diese Studie erstellt, und da würde mich auch interessieren, welche Rolle hierbei die Senatsverkehrsverwaltung gespielt hat. Denn für so eine mikroskopische Untersuchung brauche ich ja viele kleinteilige Informationen, sämtliche Daten, was die Signalanlagen angeht, den ÖPNV, Daten für den Fußverkehr, Radverkehr et cetera. Da würde mich das einfach mal interessieren, welche Rolle dort die Senatsverkehrsverwaltung gespielt hat.

Dann noch mal zur Folie 48, das war ja das, was Frau Kapek gerade vorgetragen hat. Das Problem, wenn man sich mit dieser Präsentation beschäftigt, scheinen ja tatsächlich nicht die Fahrstreifen auf der Brücke als solche zu sein, sondern das Problem wird durch die nicht vorhandenen Leistungsfähigkeiten in den Zufahrten definiert. Aufbauend darauf haben Sie in Ihrer Präsentation auch Schlussfolgerungen gezogen und Vorschläge unterbreitet, zum Beispiel haben Sie auf Folie 51 und 52 Maßnahmen bezüglich der Stralauer Allee und der Puschkinallee vorgeschlagen. Da würde mich interessieren: Was ist denn aus diesen Optimierungsvorschlägen zur Stralauer Allee und Puschkinallee im nachgeordneten Netz geworden? Mich würde ebenso interessieren: Inwieweit haben die Erkenntnisse der Untersuchungen, also dass die vorhandene Leistungsfähigkeit an den Zufahrten nicht ausreicht, zu irgendwelchen Konsequenzen geführt? Inwieweit hat man sich – das ist eine Frage an die Senatsverkehrsverwaltung – mit der Autobahn GmbH über das Thema Pfortneranlage am Übergabepunkt von Autobahn zum nachgeordneten Netz ausgetauscht, um den Verkehrsdruck auf das städtische Netz nach Möglichkeit zu reduzieren? – Das war es, danke!

Vorsitzender Lars Bocian: Dann haben wir jetzt den Kollegen Kraft auf der Liste. – Bitte schön, Herr Kollege!

Johannes Kraft (CDU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Verehrte Kolleginnen und Kollegen! Liebe Anzuhörende, vielen Dank für die Aufhellung, für die Informationen! Ich will mal eins festhalten: Die Simulation, die die Senatorin hier mehrfach angekündigt hat, gab es, und die gibt es. Die wurde durchgeführt, und zwar nicht im Jahr 2010, sondern im Jahr 2024. Insofern, glaube ich, ist ein guter Teil der Aufregung, der hier produziert wurde, doch ziemlich umsonst.

Was wir aber auch gesehen haben – und die Simulationen, die sie dort gemacht haben, fand ich zumindest sehr fundiert und auch sehr überzeugend, zumal Sie dort ja in verschiedenen Varianten gerechnet haben –: Simulationen sind immer mit Unsicherheiten belastet. Simulationen gehen immer von Annahmen aus, die stimmen können oder nicht. Das haben Sie hier auch ein Stück weit berücksichtigt, nur ein Beispiel, das ist die Frage: Wie breit ist denn eigentlich die Spitzenstunde, und welche Auswirkung hat das dann tatsächlich auf die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte, aber auch der einzelnen Fahrstreifen? Insofern ist auch klar: Wenn man valide, belastbare, vollständige, konsistente Daten hat, dann braucht man keine Simulation. Das lag aber nicht vor, und deshalb ist so eine Simulation immer mit Unsicherheit belastet. Wir sehen das auch an vielen anderen Stellen.

Kollegen in diesem Haus sprechen immer gerne davon, dass der Verkehr auch verdunstet, dass er einfach verschwindet. Das haben wir hier nun nicht gesehen. Das aber wiederum ist doch ein erhebliches Indiz dafür, dass dieser 16. Bauabschnitt eben genau die Effekte hat, dass er Verkehre sammelt, und zwar aus den Wohngebieten heraus. Ich habe es im Plenum gesagt, und ich sage es hier auch noch mal: Ich kann mir beim besten Willen – vielleicht kann mich die Autobahn GmbH des Bundes da korrigieren, vielleicht gibt es solche Fälle, vielleicht gibt es solche Evidenzen – nicht vorstellen, dass sich irgendjemand, weil ein neuer Bauabschnitt der A100 eröffnet, ins Auto setzt, der vorher nicht im Auto gesessen hat. Woher sollen also zusätzliche Verkehre kommen? Und wenn die Summe der Verkehre gleich ist und an einer Stelle die Verkehre zunehmen, dann müssen sie an anderer Stelle abnehmen. Das ist eine ganz einfache Regel, Volksschulmathematik.

Jetzt aber vielleicht noch zu ein paar Fragen, weil hier auch immer wieder, und zwar von Anfang an, gefordert wurde, man dürfe den 16. Bauabschnitt nicht eröffnen, man müsse den liegenlassen und eigentlich solle man den ganz einstampfen. Herr Prof. Lippold! Vielleicht könnten Sie uns mal eine Größenordnung geben, was es denn kosten würde, wenn man diesen fertiggestellten Bauabschnitt mit diesem erheblichen Investitionsvolumen tatsächlich einen Monat lang nicht eröffnet hätte. Wie hoch wären die volkswirtschaftlichen Kosten dafür in etwa, dass da etwas liegt, was fertig ist, aber nicht in Betrieb genommen wird?

Und dann in Richtung Senatsverwaltung gerichtet, da gab es ja schon die eine oder andere Frage, zum einen: Wie sind denn die Planungen für die beiden Überbauungen der Eisenbrücke? Jetzt mal unabhängig von dem Wetter, was immer unsicher ist: Gibt es denn da – wenn wir sagen, wir haben jetzt besseres Wetter, wir können bauen, dann dauert es so und so lange, bis der erste Überbau und damit zwei Fahrstreifen zur Verfügung stehen? Was ist mit dem anderen Überbau? Ist man da im Zeitplan? Wie läuft es da, und was ist im Umfeld? Kollege Schopf hat es auch schon angedeutet, nach den Erfahrungen, die man jetzt gemacht hat – Verkehrszählungen sind durchgeführt worden und so weiter und so fort, man hat sich die Knotenpunkt- und Knotenstrombelastung angeschaut –: Gibt es da im Umfeld tatsächlich

konkrete Planungen, wie man beispielsweise an den Umlaufzeiten, Lichtsignalanlagen oder an anderen Verkehrseinrichtungen Optimierung durchführen will?

Vorsitzender Lars Bocian: Dann hat sich die Kollegin Kapek noch mal gemeldet. – Bitte schön!

Antje Kapek (GRÜNE): Achso, ich dachte, es gibt zwischendrin noch eine Antwortrunde, aber dann stelle ich gerne noch drei Fragen hinterher, die ich vorhin zeitlich nicht geschafft habe. Ich habe Frau Senatorin Bonde zuletzt gefragt, warum sie immer wieder behauptet hat – und zuletzt tatsächlich Mitte Januar gegenüber dem Tagesspiegel –, dass sie davon ausgegangen ist, dass der Verkehr sich unbedenklich entwickeln würde und es deshalb aus ihrer Sicht auch keine Notwendigkeit gegeben hätte, sich für eine Verschiebung einzusetzen – ich weiß gar nicht mehr, welche Folienszahl, 49 oder so was in dem Bereich, habe ich ja gerade schon zitiert. Können wir davon ausgehen, dass auch Senatorin Bonde bereits seit dem 12. November 2024 wusste, dass es hier erhebliche negative Auswirkungen geben wird? Insofern stellt sich schon die Frage: Haben Sie sich an irgendeiner Stelle gegenüber dem Bund dafür eingesetzt, dass es zu einer Verschiebung kommt oder nicht? Und wenn nicht, warum nicht?

Dann gibt es noch einen interessanten Punkt. In der Simulation steht auch, dass wir selbst dann, wenn der westliche Überbau der Elsenbrücke wiederhergestellt ist, also die Sechsspurigkeit, noch nicht mit einer Entlastung oder einer Normalisierung des Verkehrsflusses rechnen können, sondern es nach wie vor mindestens an sechs Knotenpunkten zu erheblichen negativen Auswirkungen kommen wird. Ich habe noch nicht vernommen, dass es für diesen Zeitpunkt irgendwelche Anpassungs- oder Lösungsmaßnahmen gibt, was aber natürlich besonders prekär ist, weil auf der anderen Seite, also in Friedrichshain auf der Halbinsel Stralau, seit Monaten der Busverkehr nicht im Normalbetrieb stattfindet, was vor allem für den Schulverkehr massiv negative Auswirkungen hat.

Dann will ich noch mal auf einen Punkt kommen, der auch noch nicht erwähnt worden ist. Ich habe im Februar 2024 eine Akteneinsicht zur Elsenbrücke genommen und in dem Zusammenhang gefragt: Gibt es denn irgendwelche Verkehrsuntersuchungen? Ich erinnere mich ehrlich gesagt nicht mehr ganz genau an die Antwort. Ich weiß nur, dass ich dann einige Monate später eine Schriftliche Anfrage gestellt habe. Die Antwort habe ich am 18. Dezember 2024 bekommen, also ziemlich genau fünf Wochen nach der Präsentation bei der internen Abstimmungsrunde, in der diese Simulation vorgestellt wurde. Ich habe in dieser Schriftlichen Anfrage – Drucksache 19/21054 – unter anderem danach gefragt, ob es eine Verkehrssimulation gibt, eine aktuellere als die von 2010, und die Antwort ist nicht „Ja“ oder „Nein“, sondern so ein ausweichendes Rumgedruckse, was so viel heißt wie: Na ja, irgendwie haben wir im Rahmen des Planfeststellungsbeschluss oder des Verfahrens irgendwas untersucht. Sie hätten aber, nachdem fünf Wochen vorher –

Vorsitzender Lars Bocian: Ihre drei Minuten wären jetzt wieder abgelaufen.

Antje Kapek (GRÜNE): – diese Simulation bei Ihnen im Haus vorgestellt wurde, an dieser Stelle mit „Ja“ antworten müssen. Dass Sie das nicht getan haben, stellt im Sinne der Auskunftspflicht gegenüber den Abgeordneten tatsächlich einen Rechtsbruch dar. Das habe ich, ich weiß, Sie sind Juristin, auch rechtlich überprüfen lassen. Jetzt kennen wir die Wahrheit

mittlerweile. Insofern hat sich das jetzt auch erübrigt. Ich möchte an dieser Stelle aber trotzdem anmahnen, dass das so nicht okay ist.

Vorsitzender Lars Bocian: Dann kommen wir jetzt zur Beantwortung, und ich würde mit Herrn Professor Lippold starten. – Bitte schön, dann haben Sie jetzt das Wort!

Prof. Dr. Christian Lippold (Autobahn GmbH des Bundes): Wie Sie das für richtig halten. – Ja, vielen Dank! Ich versuche das mal der Reihe nach abzuarbeiten.

Die erste Frage war: die Autobahn GmbH des Bundes oder das BMV? Die Autobahn GmbH des Bundes hat die Verantwortung für den Betrieb der Strecke, und wir müssen sagen, ob wir verantworten können, die Autobahn jetzt dem Verkehr zu übergeben. Insofern ist das unsere Entscheidung gewesen, nach Prüfung und Abwägung aller Vor- und Nachteile zu sagen: Wir sind bereit, die Autobahn dem Verkehr zur Verfügung zu stellen. Natürlich treffen wir die Entscheidung nicht allein – wir sind ja eine Autobahn GmbH des Bundes –, sondern wir informieren das BMV darüber, dass wir vorschlagen, die Autobahn ab einem bestimmten Zeitpunkt X, an dem sie fertig ist, dem Verkehr zur Verfügung zu stellen, denn für Betrieb und Ordnung nach § 4 Fernstraßengesetz müssen wir unterschreiben.

Letzten Endes ist es auch eine verkehrsbehördliche Anordnung, die Autobahn dem Verkehr zur Verfügung zu stellen. Insofern geht die Kommunikation von uns natürlich zum Gesellschafter, aber es ist nicht die andere Richtung, dass gesagt wurde, dann müsst ihr dieses und jenes haben. Hätten wir es nicht verantworten können, hätten wir es nicht gemacht.

Das Zweite, mit der Kommunikation noch mal, ist, glaube ich, jetzt weitgehend besprochen worden, dass das zeitlich nicht zusammengepasst habe, dass wir uns korrigiert haben. Die Senatsverwaltung ist die Leidtragende, aber es war nicht unsere Absicht, dass diese Situation eintritt. Wir haben unsere Lehren daraus gezogen. Wir werden die Abstimmungen zwischen Niederlassungen und Zentrale in der Richtung noch mal optimieren und eine Rückfallebene drin haben, damit da nicht aus Versehen etwas Falsches rausgeht.

Das Thema Knotenpunkt und Querschnitte ist nicht mit zwei Sätzen beantwortet. Man kann es mal ganz salopp zusammenfassen: Auf einer richtigen Autobahn draußen auf der freien Strecke ist die Anzahl der Fahrstreifen entscheidend, wie viel Verkehr Sie da rüber bekommen. Das hängt einfach damit zusammen, dass dort sehr schnell gefahren wird, dann sind die Sicherheitsabstände größer, und damit braucht man mehr Fahrstreifen, um ein bestimmtes Verkehrsvolumen abzuwickeln. Innerorts können Sie den Verkehr viel dichter packen, mit viel kürzeren Abständen, und langsamer fahren, Sie müssen sogar langsamer fahren. Dadurch kriegen Sie auf eine bestimmte Länge der Straße viel mehr Fahrzeuge drauf.

Es gibt einen Zusammenhang zwischen Geschwindigkeit und der Menge der Fahrzeuge. Da kommen wir dann aber ein bisschen ins Fachliche, das ist an der Stelle müßig, aber Sie sehen zum Beispiel, dass wir auf der Stadtautobahn 160 000 bis 180 000 Fahrzeuge mit drei Fahrstreifen haben, das würde man auf einer richtigen Fernautobahn ohne Tempolimit niemals hinbekommen. Jetzt spielt eine ganz entscheidende Rolle: Wie kommen die Fahrzeuge auf die Strecke drauf? – Da ist die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte innerorts sehr dominant, weil die Knotenpunkte ganz andere Abstände und auch Wechselwirkungen untereinander haben als bei einer Fernautobahn, wo ich alle 10 Kilometer eine Anschlussstelle habe. Aber auch wenn ich dort immer enger rutsche, was wir auf der Stadtautobahn erleben, wirken sich die Ein- und Ausfädelvorgänge untereinander hemmend aus. Insofern können Sie nie absolut sagen, das eine oder das andere, aber innerstädtisch sind die Knoten mit ihrer Durchlassfähigkeit dominant und haben eine Auswirkung. Gleichwohl kennen Sie das von jeder trivialen zweispurigen Richtung: Wenn dort das UPS-Auto oder das Postauto steht, haben Sie dahinter einen kurzen Stau, bis alle vorbei sind. Das spielt auch hier eine Rolle, ob Sie drei Fahrstreifen in einem Knotenpunkt in einen oder in zwei Fahrstreifen bringen. Dafür hat die Unterlage sehr viele Szenarien und Varianten, wo die Zustände unterschiedlich sind.

Der 17. Bauabschnitt – das ist jetzt ein kleiner Ausflug, Entschuldigung, das ist bei mir vorhin untergegangen –: Auch für den 17. Bauabschnitt gibt es eine sehr alte Planung, auch schon eine Linienbestimmung, wo wir im Moment überprüfen, ob sie den heutigen Randbedingungen überhaupt noch standhält. Es sind 20 Jahre alte Prognosen, die sind komplett zu überdenken. Das städtische Netz hat sich verändert, auch das Verkehrsverhalten im nachgeordneten Netz ist anders, es sind in Teilen Tatsachen geschaffen worden, unter dem Ostkreuz mit fertigen Tunnelstückchen, und wir sind in der Niederlassung in einem Mix aus Machbarkeitsuntersuchungen und Vorplanungen, wo wir alle Varianten auf den Prüfstand stellen und auch neue Varianten zusätzlich überprüfen. Das ist zunächst ein ganz normaler interner Planungsprozess, und wenn wir eine Vorzugsvariante abgeleitet haben, werden wir das erstens mit dem

BMV abstimmen, dass das fachlich getragen wird, und zweitens auch mit dem Land Berlin, dort wird noch zu klären sein, auf welcher Ebene, mit der Senatsverwaltung in jedem Fall.

Die Entscheidung zu der Vorzugsvariante muss dann über den gesamten Planungs- und Bau-rechtsschaffungsprozess bis zum Spatenstich standhalten. Die wollen wir nicht übers Knie brechen, sondern so sorgfältig und gründlich machen, dass sie auch Bestand hat, nicht dass wir nach drei, vier oder fünf Jahren zurückrudern und sagen müssen: Jetzt ist uns eine andere übergeholfen. – Aber wir sind sehr weit, wir sind weitgehend durch, und wir werden, ohne dass ich jetzt ein Datum nennen möchte, in diesem halben Jahr eine Vorzugsvariante haben, die wir dann kommunizieren wollen. In jedem Fall, da das auch später in den Genehmigungs-unterlagen sowieso öffentlichkeitswirksam wird, wird das auch mal in der Öffentlichkeit kommuniziert werden müssen.

Wir als Autobahn GmbH haben kein eigenes Verkehrsmodell, wir haben dafür Gutachter für Verkehrsprognosen, Verkehrssimulationen. Das sind hoch spezialisierte Ingenieurbüros. Der Markt ist überschaubar. Da sind sehr viel Erfahrung und Know-how erforderlich. Die Auto-bahn GmbH simuliert viel zu selten Spezialfälle, als dass wir dafür eigene Software vorhalten. Das sind Dienstleistungen, die wir uns einkaufen. Auch die Senatsverwaltung, das Land Ber- lin hat seine Gutachter, und das ist auch ganz normal. Wenn Sie mal eine große Fernautobahn nehmen, prognostiziert und simuliert die Autobahn GmbH in einem ganz anderen Maßstab, als wenn es hier um die Übergabepunkte in das nachgeordnete Netz und eine konkrete Steue- rung einer Lichtsignalanlage geht. Es ist unsere Aufgabe gewesen, und das hat die Niederlas- sung auch gemacht, mit der Senatsverwaltung die jeweiligen Randbedingungen so abzuglei- chen und die Informationen der Gutachter so zusammenzuführen, dass die Randbedingungen von Berlin in unseren Simulationen mit berücksichtigt sind.

Die Optimierungen, die jetzt anstehen oder die auch schon durchgeführt wurden: Wir haben in unserer Unterlage – das ist auch angesprochen worden – Empfehlungen abgegeben, was Möglichkeiten wären. Dazu gehört auch, und dazu sind wir in Abstimmungen, dass man unse- re LSA in die Gesamtsteuerung des LSA-Konzeptes im Sinne einer Zuflusssteuerung einbe- zieht. Die Kollegen tauschen sich gerade aus, wie das technisch laufen kann und wie das machbar ist. Wir sind sehr interessiert, daran mitzuwirken. Dazu, was die Maßnahmen im weiteren städtischen Netz betrifft, geht die Frage sicherlich an die Senatsverwaltung oder an die Kollegen dort.

Herr Kraft, Sie haben in vielen Dingen eigentlich schon mal inhaltlich ergänzt, weniger als Frage, sondern im Prinzip haben Sie mir Antworten abgenommen, aber Ihre Frage war zu den Kosten, wie wir diese schätzen. Das ist eine volkswirtschaftliche Betrachtung. Dafür gibt es ein vorgegebenes Instrumentarium, sogenannte Nutzen-Kosten-Verhältnisse. Die Kosten drü- cken sich klar in Bau-, Betriebs- und Unterhaltskosten aus. Der Nutzen ist sehr vielfältig ver- teilt, aber es gibt Hauptschwerpunkte. Das eine sind Zeitvorteile, Zeitkosten, nicht ohne Grund sagen wir „Zeit ist Geld“, und es sind natürlich auch in der Verkehrssicherheit einge- sparte Unfallkosten. Solche Themen schlagen volkswirtschaftlich stark durch. Wir schätzen für diesen Halbjahreszeitraum eine Größenordnung von 780 Millionen Euro an volkwirt- schaftlichen Kosten, die angefallen wären, wenn wir nicht eröffnet hätten. – Ach so, Ent- schuldigung, das waren die Gesamtkosten, die Baukosten!

Vorsitzender Lars Bocian: Was nicht ins Mikrofon gesprochen wird – ich weiß nicht, wer dort etwas sagt, ich kann es nicht sehen –, wird auch nicht außen wahrgenommen. Bitte ins Mikrofon, sonst verstehen wir hier nichts!

Prof. Dr. Christian Lippold (Autobahn GmbH des Bundes): 500 Millionen Euro, nicht 780 Millionen Euro, 500 Millionen Euro volkswirtschaftlicher Nutzen, auf das halbe Jahr heruntergebrochen, damit liegen wir trotzdem noch in einem beachtlichen Millionenbereich.

Dann waren sechs weitere Knotenpunkte angesprochen worden, die ich nicht richtig habe zuordnen können, welches Szenario damit gemeint ist oder woher die Aussage kommt, aber das lässt sich vielleicht noch klären.

Vorsitzender Lars Bocian: Wir haben drei Wortmeldungen, aber ich würde der Senatorin jetzt erst mal das Wort geben. – Frau Senatorin, bitte schön!

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU): Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Falsche Reihenfolge: Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Wir stehen hier gerne zur Beantwortung der auch an den Senat gerichteten Fragen zur Verfügung und werden diese jetzt gleich beantworten.

Ich habe an mich persönlich adressiert eine Fragestellung gesehen. Ich habe mich eigentlich gefreut, dass wir hier zu einer guten Versachlichung der Thematik gekommen sind, bis dann die Drucksache 19/21054 erwähnt wurde und gesagt worden ist, das Haus habe nicht wahrheitsgemäß – so habe ich es in Erinnerung – gegenüber dem Parlament geantwortet. Das möchte ich wieder von mir weisen. Wir haben in der Zwischenzeit schnell die Drucksache herausgesucht. In dieser steht unter der Frage 3.2: Welche verkehrlichen Untersuchungen und Maßnahmen sind geplant, falls die Inbetriebnahme des 16. Bauabschnitts der A100 und die Inbetriebnahme des westlichen Überbaus der Elsenbrücke nicht gleichzeitig möglich sind? – Daraufhin haben wir, hat mein Haus – ich konkretisiere jetzt, weil oben drüber steht, die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt – geantwortet, bezüglich erforderlicher Maßnahmen befindet sich die Autobahn GmbH des Bundes im Fachaustausch mit der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung.

Dann kommen zwei weitere Fragen, und zwar: Ist für diesen Fall ein Verkehrskonzept beauftragt worden? Falls ja, was umfasst die Leistungsbeschreibung, und welche Frist gilt für die Leistungserbringung? Bis wann sollen möglicherweise empfohlene Maßnahmen umgesetzt werden? – Darüber hinaus dann noch die Frage: Falls verkehrliche Untersuchungen zu dem Ergebnis kommen, dass eine Abwicklung der Verkehre rund um die Anschlussstelle Treptower Park in der Zwischenzeit zwischen Fertigstellung des 16. Bauabschnitts und des Westteils der Elsenbrücke nicht in ausreichender Qualität möglich ist, besteht dann die Möglichkeit, dass die Inbetriebnahme des 16. Bauabschnitts bis zur Fertigstellung des Westteils der Elsenbrücke zurückgestellt wird? – Daraufhin hat mein Haus geantwortet: Die Fragen 3 und 3.3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. – Dann wird ausgeführt: Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr – damals noch BMDV – teilt hierzu mit, bauliche und verkehrliche Maßnahmen der Autobahn GmbH des Bundes gewährleisten, dass die Inbetriebnahme des 16. Bauabschnitts der Bundesautobahn A100 entsprechend den Bestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses erfolgt. – [Zuruf] –

Vorsitzender Lars Bocian: Wir sprechen nicht ohne Mikrofon und ohne Wortmeldung, bitte. Ich frage kurz, ob die Beantwortung beendet ist. Das Mikrofon ist noch an.

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU): – [Zuruf] – Ja, die werden freundlicherweise noch von meinen Kollegen beantwortet. – Vielen Dank!

Vorsitzender Lars Bocian: Herr Haegele, bitte schön!

Christian Haegele (SenMVKU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Zu den Fragen, die sonst noch gestellt wurden, versuche ich, das thematisch zusammenzuführen. Herr Wiedenhaupt, Sie hatten nach den Maßnahmen der Nachsteuerung, der Dinge, die auch die Senatorin schon aufgelistet hatte, gefragt. Der Ablauf war so, dass wir die Daten der Simulation auch dafür bekommen hatten, die Steuerung der Lichtsignalanlagen zu planen, insofern auch zur Frage des Umgangs mit diesen Daten und dazu, was hier „wir“ bedeutet. Wir haben gemeinsam an diesen Daten gearbeitet. Wir haben die bekommen, um die LSA-Steuerung darauf auszurichten. Es hat sich aber in der Realität, direkt nach den Tagen der Öffnung, gezeigt, dass es so nicht funktioniert hat. Das hat jeder, der in dem Verkehrsgebiet war, feststellen können. Daraufhin wurden Maßnahmen eingeleitet, die die Adaption auf die Realität bedeutet haben. Die will ich jetzt nicht noch mal wiederholen, die sind angesprochen worden. Diese Maßnahmen haben Wirkung gezeigt. Das hat uns die Polizei bestätigt, das hat der Bezirk bestätigt, auch die BVG hat das bestätigt.

Die Situation ist auch vor dem 16. Bauabschnitt an der Elsenbrücke angespannt gewesen. Nach unserer Beurteilung ist es so, dass das insofern beherrschbar war, als die Situation, die wir jetzt haben, durchaus vergleichbar mit der Situation vor dem 16. Bauabschnitt ist. Dieses Adaptieren der Simulationsergebnisse auf die Praxis ist ein normaler Prozess, das ist hier wiederholt angesprochen worden, es sind Prognosedaten, Simulationsdaten, und die Realität hat sich zum Teil anders dargestellt. Sie hat sich auch anders dargestellt als in anderen Situationen. Auch beim Thema Ringbahnbrücke war feststellbar, dass es eine Änderung im Verkehrsverhalten gibt. Die Leute haben gemerkt, da ist ein Problem, haben sich andere Strecken gesucht. Das haben wir hier über einige Tage nicht feststellen können. Nach unserer Recherche war das darauf zurückzuführen, dass Navigationssysteme für die Nutzung des 16. Bauabschnitts tatsächlich immer noch günstige Reisezeiten angezeigt haben, die mit der Realität nicht im Einklang standen. Das haben wir selber ausprobieren müssen, um festzustellen, dass das so nicht funktioniert. Insofern war dieser Erkenntnisgewinn, dass es kein Verkehrsverhalten gibt, das sich anpasst, zusammen mit den Prognosedaten und der Notwendigkeit, Anpassungen vorzunehmen.

Zu der Dosierung an der LSA selber, an der Anschlussstelle selber, ist es eigentlich so, dass man einen Rückstau auf die Autobahn vermeiden muss. Das hat Verkehrssicherheitsgründe, das ist angesprochen worden. Der schon von den Kollegen der AdB angesprochene Punkt ist, dass wir in einem ständigen Austausch dazu waren – Herr Schopf, dahin ging auch Ihre Frage –, dass es jetzt sehr wohl eine Dosierung gibt. Aktuell gibt es eine Dosierung, die darauf ausgerichtet ist, das Stadtstraßennetz wenigstens nur so weit zu belasten, dass wir in den nachfolgenden Knotenpunkten jeweils die Überstauungen verhindern. Auch diese Maßnahmen haben sich bewährt. Wir gehen also im Moment nicht mit der Steuerung, die ursprünglich konzipiert war, zu Werke, indem man sagt, der Rückstau auf der Autobahn muss unbedingt vermieden werden. Das würde gar nicht zu der Situation passen.

Die Frage nach einzelnen Maßnahmen, konkret waren das Halteverbote in der Stralauer Allee und der Puschkinallee, haben wir jeweils geprüft, haben sie allerdings nicht für relevant für die verkehrliche Situation eingeschätzt. An der Stralauer Allee würden wir durch eine Situation, die jetzt die Parkstände dort betrifft, keine Verbesserung erzielen, was den Rückstau betrifft. In der Puschkinallee haben wir, übrigens genauso wie im Markgrafendamm, in einem noch weiteren Schritt – nach den von mir beschriebenen Maßnahmen zur Justierung – auf Wunsch der BVG an verschiedenen Stellen Bussonderfahrstreifen eingerichtet. Der in der Elsenstraße war im ersten Maßnahmenpaket drin, danach folgten die Puschkinallee und der Markgrafendamm. Insofern haben wir diese Punkte zwar geprüft, aber in anderer Form umgesetzt. – Das ist, glaube ich, zu den verkehrlichen Aspekten der Punkt.

Vorsitzender Lars Bocian: Herr Huhn, bitte schön, Sie haben das Wort!

Arne Huhn (SenMVKU): Dann würde ich fortsetzen. Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Elsenbrücke: Ich würde damit beginnen, dass eigentlich von Anfang an die Zielsetzung war und weiterhin ist, eine schnellstmögliche Verkehrsfreigabe umzusetzen. Wenn man jetzt in die letzten Monate zurückguckt, ist die Kommunikation so gewesen, dass wir angekündigt haben, Ende 2025 fertig zu werden, dann hatten wir kommuniziert, im ersten Quartal 2026. Das könnte man einen Fehler nennen. Wir haben uns durch den durchaus optimierten Bauablauf hinreißen lassen, dass wir es Ende Januar schaffen, haben aber eigentlich immer kommuniziert, dass das Wetter nicht dazwischenkommen darf. Nun ist der Winter natürlich keine Überraschung, und trotzdem möchte ich noch mal in Erinnerung rufen: Wir hatten seit dem Jahresanfang zwei Unwetterwarnungen, wir hatten keinen einzigen Tag über 5 Grad, wir hatten 17 Frosttage, sechs Schneetage und zwei Regentage, sodass im Ergebnis einfach keine Asphalt- und Erdarbeiten umsetzbar sind. Letztendlich muss man sagen, wir haben kurz vor der Zielgeraden aufhören müssen. Hauptgrund ist vor allen Dingen, dass auch die sogenannte Kappe, das trennende Bauwerk zwischen der Behelfsbrücke und dem neuen Überbau, aus Beton ist, ein sehr filigranes, schmales Betonbauteil, das erst bei über 5 Grad betoniert werden kann, ansonsten kann ich es danach gleich wieder abreißen, und auf diesen Zeitpunkt warten wir jetzt.

Wir waren aber in den letzten Wochen nicht untätig. Das komplette Geländer ist montiert worden, ist fertig, die Beleuchtungsmasten stehen alle, sind angeschlossen, alle Leitungsarbeiten unter der Brücke sind abgeschlossen. Wir konnten Teilleistungen von der NBB vorziehen, die eigentlich erst später geplant worden sind, sodass wir gut vorangekommen sind. Aktuell gehen wir davon aus, dass leider erst mal in den vorderen Bereichen einige Tage mit Plustemperaturen sein müssen, um den gefrorenen Boden überhaupt wieder verdichten zu können, um weiter zu arbeiten, sodass wir schätzen – wie gesagt, es ist kommuniziert worden –, vorsichtig formuliert, Ende Februar, wieder etwas euphorisch. Uns fehlen letztendlich zwei bis drei Wochen Bauleistung bei guten Temperaturen. Jetzt hängt es davon ab, wie die nächsten Wochen sind. Wir sind zweimal die Woche in allen Ebenen zusammen, stimmen uns ab, die Verkehrssicherungsfirma ist eigentlich schon genervt.

Eine der wichtigsten Entscheidungen ist auch getroffen worden, dass wir von dem ursprünglichen Plan, dass wir eigentlich unter Vollsperrung die Verkehrsumstellung einrichten – – Es ist so, dass wir zwischen den beiden Kreuzungsbereichen für die neue 2+2-Verkehrsführung die komplette Verkehrsführung und -sicherung umbauen müssen. Davon sind wir jetzt in Ab-

stimmung mit der Verkehrsmanagementabteilung und den Baufirmen weg. Wir haben uns dazu entschlossen, jede einzelne fertige Fläche in mehreren Teilbetriebnahmen zu machen, um einfach flexibler zu sein. In den letzten Wochen ist es uns zum Beispiel auch gelungen, den Gehweg fertigzustellen. Wenn wir jetzt die Fahrbahn fertig haben, könnten wir den Gehweg schon mal freigeben. Die Zielsetzung ist jetzt also eine Umsetzung in noch kleineren Schritten, vor allen Dingen unter der Maßgabe, dass wir den Verkehr aufrechterhalten können. Das ist für uns deutlich anstrengender und aufwendiger, aber für den Verkehrsteilnehmer natürlich besser. Wir haben vor allen Dingen nicht mehr das Risiko, dass wir, wenn wir jetzt auf einem Wochenende planen, die Verkehrsumstellung zu machen, und an dem Wochenende nachher wieder schlechtes Wetter ist, wieder absagen müssen. Das ist also der große Vorteil. Es wird letztendlich keine Uhrzeit X geben, wo man rauskommt und sagt, jetzt geben wir frei, sondern wenn die Arbeiten in Teilbereichen fertig sind, wird die Fahrbahn freigegeben, und es wird für die einzelnen Abschnitte die Erleichterung eintreten.

Dann war die Perspektive gefragt. Wie gesagt, der erste Schritt ist eine 2+2-Verkehrsführung. Durch die phasenweise Umstellung wird es auch ungefähr eine bis anderthalb Wochen dauern, ehe dann alle Verkehrsflächen frei sind. Der nächste Schritt ist dann die 3+3-Verkehrsführung. Dabei gehen wir davon aus, dass wir die dann bis Mitte des Jahres umsetzen können. Dazu sind die wesentlichen Voraussetzungen, dass wir die Instandsetzung der Garagenbereiche in den Vorlandbereichen umsetzen können. Auch diese Arbeiten sind fertig geplant, die Vorbereitung hat begonnen, denn nur so können wir dort drei Fahrstreifen aktuell sicherstellen, weil auch dieses Rampenbauwerk mit Schäden versehen ist.

Danach, wie gesagt, Mitte des Jahres, könnte man sagen, das deckt sich jetzt mit der terminlichen Prognose der Autobahn GmbH, wie es dann mit dem 17. Bauabschnitt weitergeht. Ich glaube, es ist allen hier Anwesenden soweit klar, dass das weitere Teilbauwerk der Eisenbrücke in möglichen Konfliktpunkten einer Trassenführung des 17. Bauabschnitts steht. Deswegen ist es gut, dass das zeitlich so zusammenpasst, je nachdem wie die Machbarkeitsuntersuchung aussieht. Die Entscheidungen dazu können wir dann weiterfahren. Wir sind als Projektteam soweit vorbereitet. Wir könnten, je nachdem wie die Entscheidung fällt, weitermachen oder entsprechend warten. Wir haben den glücklichen Umstand, dass die beiden Behelfsbrücken neu gebaut werden mussten, also hergestellt und gebaut werden mussten, weil keine verfügbaren Behelfsbrückenteile am Bund verfügbar waren. Von daher würden diese Behelfsbrücken die entsprechende Tragfähigkeit und Dauer haben, auch noch länger zu halten.

Ich glaube, das waren die wesentlichen Fragen.

Vorsitzender Lars Bocian: Recht herzlichen Dank! – Wir haben jetzt noch mal eine Reihe an Wortmeldungen: Herr Wesener, Herr Schopf, Herr Ronneburg, Frau Hassepaß, Herr Wiedenhaupt, Frau Kapek. Wir würden dann noch mal eine zweite Antwortrunde machen. Ich bitte aber die Abgeordneten, wirklich auf die drei Minuten zu achten, das sind ja unsere eigenen Verfahrensregeln, und auch ein bisschen auf die Zeit zu gucken, weil wir heute noch eine Anhörung haben. Dann starten wir mit Herrn Wesener. – Bitte schön, Herr Kollege, Sie haben das Wort!

Daniel Wesener (GRÜNE): Danke schön, Herr Vorsitzender! – Ich habe Ihnen aufmerksam zugehört. Ich fasse mal mit meinen Worten zusammen, was hier die Senatsverwaltung und die Autobahngesellschaft sagen. Erstens: Das Leben ist kompliziert, und der Bau von Autobah-

nen ganz besonders. Zweitens: Mit Simulationen ist das so eine Sache, die können stimmen oder auch nicht. Drittens: Die Kommunikation ist irgendwie blöd gelaufen. Das nennen Sie eine Versachlichung, Frau Senatorin. Mein Eindruck ist: Sie und – mit Verlaub – die Herren auf der Seite versuchen weiterhin, die Berliner Öffentlichkeit und auch die Abgeordneten für blöd zu verkaufen. Das ist meine Wahrnehmung.

Herr Prof. Lippold, vielleicht als allererstes: Nein, die Leidtragende ist nicht die Verkehrsverwaltung, die Leidtragenden sind die Berlinerinnen und Berliner, die jeden Tag auf dem 16. Bauabschnitt im Stau stehen, es sind diejenigen, die auf den ÖPNV in diesem Bereich angewiesen sind, der dadurch massiv gestört wird, und es sind natürlich die Bewohnerinnen und Bewohner der Anrainerkieze, die die negativen Folgen des Chaos, das Sie angerichtet haben, auszubaden haben.

Jetzt komme ich mal zu der Quintessenz. Die Quintessenz ist doch die Frage: Wäre es in Ihrer Verantwortung gewesen, und hätten Sie nicht wissen müssen, dass es ein Problem gibt? – Da ist doch die Antwort vom heutigen Kenntnisstand aus ganz klar: Ja! – Das wissen wir dank der Kollegin Kapek, die diese berühmte Simulation, um die es jetzt die ganze Zeit ging, eingesehen hat. Es war völlig klar, dass es hier ein Problem geben wird, und das haben Sie, Frau Senatorin, bis vor Kurzem standhaft geleugnet. Sehr geehrte Gäste, Anzuhörende! Zumindest Ihr Kollege Herr Ronald Normann hat das auch geleugnet. Wir haben hier am 11. Juni eine Anhörung gemacht, mit zwei Stadträten, die damals gesagt haben: Wir kriegen hier ein Problem. – Ich zitiere Herrn Normann, der sagt – Zitat:

„Wir sehen dort“– dort, Elsenbrücke, Herr Wiedenhaupt, darum ging es – „keine Notwendigkeit der Einstellung einer neuen Verkehrsprognose, weil das alles in der Planfeststellung berücksichtigt wurde und wir auch mit der Signalanlage zusammen mit den Kollegen aus Berlin dafür Sorge tragen, dass es angepasst wird, dass es funktionieren wird.“

Zitat Ende. – So viel, Herr Wiedenhaupt, zu Ihrer Mär, das sei alles ein Problem der Elsenbrücke. Sie, beziehungsweise Ihre Kollegen, die Senatsverwaltung, haben damals behauptet, die Prognose ist belastbar, es gibt kein Problem, und wir wissen, wie es wirklich gekommen ist. Dazu müssen Sie sich erklären und das hier nicht einfach wegschwurbeln. Denn eines sage ich Ihnen auch ganz deutlich: Ich glaube, dass die Berlinerinnen und Berliner und auch dieses Parlament Ihnen so lange kein Wort mehr glauben können. Das gilt auch und gerade für den 17. Bauabschnitt, und das ist vielleicht auch ganz gut so. – Danke!

Vorsitzender Lars Bocian: Herr Kollege Schopf, bitte schön, Sie haben das Wort!

Tino Schopf (SPD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Ich habe noch mal eine Nachfrage. Der Kollege Johannes Kraft hat sich jetzt gerade nicht gemeldet, aber er hatte vorhin die Frage gestellt, wie es an der Elsenbrücke eigentlich weitergeht. Vielleicht könnte man dazu noch mal ausführen. – [Zuruf] – Dann ist das an mir vorbeigegangen. Okay, dann war ich in dem Moment unaufmerksam. Entschuldigung!

Unabhängig davon würde mich mal zur Autobahn GmbH interessieren: Wir haben diese Präsentation hier. Ich habe vorhin eingangs gesagt, auf der Folie 48 kommt man zu einer Erkenntnis, dass nicht die Fahrstreifen auf der Elsenbrücke das Problem sind, sondern das Prob-

lem wird durch die nicht vorhandene Leistungsfähigkeit in den Zufahrten definiert. In der Präsentation auf den Seiten 51 und 52 werden ganz konkrete Vorschläge gemacht. Das heißt also, hier fand eine mikroskopische Untersuchung von der Bernard Gruppe und der Autobahn GmbH statt. Die Autobahn GmbH sagt: Das Thema Leistungsfähigkeit an den Knotenpunkten könntet ihr in den Griff kriegen – so nach dem Motto –, wenn ihr die Maßnahmen Stralauer Allee und Puschkinallee in Angriff nehmt. Jetzt habe ich mich gewundert, Herr Haegele, weil Sie eben gerade sagten: Das ist für uns gar nicht relevant. – Ich möchte gerne verstehen, warum. Es findet dort eine Untersuchung statt, die machen sich einen Kopf und sagen: Passt mal auf, ihr kriegt das Problem in den Griff, wenn ihr das und das macht. – Und die Senatsverkehrsverwaltung sagt: Das ist überhaupt nicht relevant. – Das möchte ich gerne verstehen, warum, wieso, weshalb, wie Sie zu dieser Entscheidung kommen. – Danke!

Vorsitzender Lars Bocian: Herr Kollege Ronneburg, bitte schön!

Kristian Ronneburg (LINKE): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Ich hätte jetzt noch mal eine Nachfrage an die Autobahn GmbH, auch an Herrn Prof. Dr. Lippold. Noch mal zum 17. Bauabschnitt die Frage: Können Sie uns vielleicht noch mal dazu ins Bild setzen, welchen Bedarf der Bund aktuell beim 17. Bauabschnitt festgestellt hat und ob es da Änderungen gegeben hat? – Mir ist in Erinnerung geblieben, und ich habe das auch gerade noch mal kurz recherchiert, dass es im letzten Jahr, Ende des letzten Jahres, Berichterstattungen gab, wonach es hieß, dass der Bund die Kategorisierung beim 17. Bauabschnitt insofern geändert hat, als dass er das jetzt in die Kategorie C gepackt hat, Projekte nach 2030, und das entsprechend – ich sage das jetzt mal in meinen Worten – depriorisiert hat. Sie können das gleich noch mal korrigieren, aber vielleicht wäre es für uns noch mal ganz interessant zu wissen, welchen Bedarf der Bund aktuell beim 17. Bauabschnitt sieht und welche finanziellen Vorkehrungen – was das für die Zeitleisten, für die Ressourcen für das Projekt am Ende bedeuten wird. Ich würde Sie einfach noch mal darum bitten, kurz drei Sätze dazu zu sagen. – Danke schön!

Vorsitzender Lars Bocian: Frau Kollegin Hassepaß, bitte!

Oda Hassepaß (GRÜNE): Ich habe nur noch mal eine ganz kurze Nachfrage, weil ich auch versucht habe, das im Kopf zusammenzufassen. – Wir stellen jetzt fest: Es war klar – denn diese Simulation ist bereits 2024 gemacht worden, im November 2024 Ihnen zugegangen –, dass man mit hohen negativen Auswirkungen rechnen musste. Das wurde ja sozusagen dort niedergeschrieben. Dann wäre erstens meine Frage: Hätte die Senatsverwaltung noch die Chance gehabt zu sagen: Hohe negative Auswirkungen in den Kiezen, für unsere Stadt, das nehmen wir nicht in Kauf; dann müssen wir das noch verzögern, oder das können wir jetzt nicht öffnen? – Das wäre meine erste Frage, und die zweite: Sie haben gerade von der Kostenberechnung geredet, die eine Verzögerung mit sich bringen würde. Auf der einen Seite berechnet man die Kosten: Wie viel würde es kosten, wenn die verzögerte Öffnung jetzt da wäre? – Auf der anderen Seite sind natürlich die Kosten da, die entstehen durch die Polizei, die täglich die Schulwege sichern muss, durch die Verletzten, durch die Unfälle, durch die Einschränkung der Bürgerinnen und Bürger vor Ort, durch Lärm, Unfall, Gesundheit und so weiter. Wie liegen die Kosten denn da – das wurde vorher wahrscheinlich auch berechnet –, und wie ist das Delta der beiden volkswirtschaftlichen Kosten? – Danke!

Vorsitzender Lars Bocian: Herr Kollege Wiedenhaupt, bitte schön!

Rolf Wiedenhaupt (AfD): Na ja, Herr Kollege Wesener, wir wissen alle, dass wir Wahlen am 20. September haben, aber ich finde, dass es dem Ernst der Sache nicht angemessen ist, wenn Sie hier so eine Wahlkampfreden halten und alle verunglimpfen. Zumindest habe ich das hier nicht wahrgenommen, dass wir hier veralbert werden sollen oder Ähnliches, sondern ich habe gerade auch bei der Rede von Herrn Prof. Lippold am Anfang mitbekommen, dass man abgewägt hat, dass man die Probleme gesehen hat und bei der Abwägung von verschiedenen Problemen sich für eine Lösung entschieden hat. Und das ist genau das, was wir als Fraktion immer fordern: Es muss dann auch mal entschieden werden. – Und wenn Ihre Verkehrs-senatorin Günther – sorry, dass ich noch einmal darauf zurückkomme! – sich früher entschieden hätte, die marode Brücke abzureißen, dann hätten wir einen Teil des Problems wegbekommen. Daran mangelt es eben, dass immer – – – [Zuruf von Daniel Wesener (GRÜNE)] – Nein, Sie haben es doch auch genau gehört, Herr Kollege, –

Vorsitzender Lars Bocian: Keine Zwiesgespräche, bitte!

Rolf Wiedenhaupt (AfD): – dass wir hier nicht nur über Knotenpunkte reden – [Zuruf von Daniel Wesener (GRÜNE)] –, sondern eben auch über Fahrbahnen, und dabei bleibt es. Es tut mir auch leid, dass es Ihnen weh tut, aber es ist so. – [Zuruf von Daniel Wesener (GRÜNE)] –

Vorsitzender Lars Bocian: Herr Kollege Wesener! Das Wort hat jetzt Herr Wiedenhaupt. Es tut mir leid, aber ich bitte, das jetzt zu beachten. – Danke schön!

Rolf Wiedenhaupt (AfD): Danke, Herr Vorsitzender! – Was mir aber am meisten am Herzen lag, war, dass wir hier nicht in eine Wahlkampfdiskussion hineinfliegen sollten, wie das bei Ihnen aufkam. – Ich habe zwei Fragen.

Herr Haegele! Vielleicht habe ich Sie auch missverstanden. Sie haben, glaube ich, eben gesagt, dass Sie den Rückstau auf die Autobahn vermeiden wollten, aus Sicherheits- oder ähnlichen Gründen. – Ich kann mich aber erinnern, dass damals hier die Vorstellung war, auch der Autobahn GmbH des Bundes: Ja, wir bauen am Ende die LSA-Situation so, dass der Rückstau

bewusst auf die Autobahn gelenkt wird, damit er eben nicht in die Kieze und in die Wohngehenden hineingeht. – Das würde sich widersprechen. Vielleicht habe ich Sie aber auch nicht ganz richtig verstanden.

Die zweite Frage geht in die Richtung, die der Kollege Schopf angesprochen hat: Warum hat man die Stralauer Allee und die Puschkinallee, die auch in der Simulation klar als Problembe-
reiche definiert worden sind, am Anfang so außer Acht gelassen? Denn da haben sich viele Menschen mit Recht beschwert, die da langfahren wollten und sagten: Jetzt sitze ich hier noch mehr im Chaos! – Warum ist das nicht von vornherein mit beachtet worden?

Vorsitzender Lars Bocian: Frau Kollegin Kapek, bitte schön, Sie haben das Wort!

Antje Kapek (GRÜNE): Danke schön! – Ich habe mal kurz nachgerechnet: 500 Millionen Euro Nutzen auf 30 Jahre geteilt durch 12 Monate mal 6 Monate. Dabei komme ich auf 8,3 Millionen Euro. Vielleicht können Sie das gleich noch mal bestätigen; dann hätten wir eine Zahl, mit der wir auch operieren können.

Ansonsten möchte ich mich nur auf einen Punkt noch einmal konzentrieren. Fakten sind die Dinge, die wissenschaftlich erforscht oder irgendwo belegt sind. Fakt ist, es wurde eine Simulation von Senatorin Bonde am 7. September erwähnt, die es gibt. So, der Punkt ist geklärt, keine Frage; muss man, finde ich, attestieren. Aber es war irgendwie nicht angedacht, dass sie erwähnt wird. Dadurch ist, glaube ich, das Chaos entstanden. Der entscheidendere Punkt ist aber nicht die Existenz, sondern die Frage: Was steht drin? – Sowohl am 7. September als auch am 17. Dezember hier im Ausschuss als auch am 17. Januar im Tagesspiegel haben Sie immer und immer wieder die Formulierung benutzt: da die Situation als beherrschbar angesehen wurde oder als nicht kritisch. – Es gab verschiedene Formulierungen, die vermittelt haben: Es gab kein Problem. – Und da, Frau Senatorin Bonde, habe ich Ihnen und nicht der Verwaltung die Frage gestellt, wie Sie dazu kommen, festzustellen, dass es kein Problem gab, obwohl nicht nur in der Simulation vom November deutlich auf die extrem negativen Auswirkungen hingewiesen wird, sondern Herr Prof. Lippold gerade noch einmal – dreifach – bestätigt hat, dass die Situation zu Auswirkungen führt, dass Anpassungsmaßnahmen getroffen werden mussten und nach wie vor die Abfahrtsituation unbefriedigend ist. – Das ist das, worauf ich hingewiesen habe. Selbst wenn die Eisenbrücke eröffnet wird, dann tritt Variante zwei in Kraft. Und selbst bei Variante zwei gibt es immer noch einen erheblichen Anteil von Knoten, der nicht funktionieren wird. Insofern ist auch dann die Situation noch nicht beherrschbar. Deshalb noch mal die Frage an Sie, Frau Senatorin: Warum leugnen Sie die Probleme, und warum haben Sie uns damit alle sehenden Augen ins Chaos geführt, statt sich gegenüber dem Bund für eine Verschiebung der Eröffnung einzusetzen?

Vorsitzender Lars Bocian: Ich habe mich selbst einmal auf die Redeliste gesetzt.

Lars Bocian (CDU): Ich bin auch Abgeordneter und fühle mich nicht angesprochen, wenn hier von einem Kollegen gesagt wird, dass wir hier alle veräppelt werden. – Ich fühle mich nicht veräppelt und habe genau zugehört, was die Senatsverwaltung gerade ausgeführt hat. Es kann sein, dass der eine oder andere Abgeordnete unaufmerksam war, aber vielleicht könnte Herr Haegel das noch einmal wiederholen, was die Verkehrssituation vor der Eröffnung des 16. Bauabschnitts angeht und was die Verkehrssituation heute angeht, dass das hier vielleicht noch einmal klar dargestellt wird. Dann ist alles obsolet, was gerade gesagt wurde.

Vorsitzender Lars Bocian: Jetzt gucke ich noch mal in die Runde. – Weitere Wortmeldungen gibt es nicht. Dann würde ich an die Senatsverwaltung übergeben. Frau Senatorin hat das Wort, bitte schön!

Senatorin Ute Bonde (SenMVKU): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Ich fange mal mit Herrn Wesener an. – Herr Wesener! Bei Ihnen habe ich keine Frage wahrgenommen. Insofern brauche ich auch nichts zu beantworten.

Dann wurden Fragen gestellt von Herrn Ronneburg, die sicherlich die Kollegen von der Autobahn GmbH des Bundes beantworten werden. Zu Frau Hassepaß: Da auch dort der Bund mit der Autobahn GmbH des Bundes zusammen Vorhabenträger ist und es hier um das Planfeststellungsverfahren und die Folgen eines Planfeststellungsbeschluss, auch hinsichtlich der Inbetriebnahme, geht, würde ich auch diesbezüglich die Kollegen von der Autobahn GmbH des Bundes bitten, die Frage zu beantworten.

Frau Kapek! Zu Ihren Ausführungen: Herr Prof. Lippold hat anfänglich sehr eindrücklich geschildert: Es ist ja logisch – wenn ich eine Autobahn in eine Stadt hineinführe, dann kommt es zu Verengungen, und natürlich hat das Auswirkungen, und das hat erst recht Auswirkungen, wenn sich dort eine Brücke befindet, die nicht die Kapazitäten aufnehmen kann, die sie eigentlich aufnehmen könnte. Gleichwohl kann eine Situation als beherrschbar angesehen werden. Weil auch dort, in der Vorstellung der Simulation, die Abteilung von Herrn Haegele sehr eng eingebunden war, würde ich Herrn Haegele bitten, dazu auch noch mal auszuführen. – Vielen Dank!

Vorsitzender Lars Bocian: Herr Hagele, bitte schön, Sie haben das Wort!

Christian Haegele (SenMVKU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Erst mal der Reihenfolge nach: Herr Schopf! Sie haben noch nach den nicht umgesetzten Vorschlägen gefragt. Was waren Vorschläge? – Es war ein Halteverbot in der Stralauer Allee. Das betrifft Parkplätze, die auf der gegenüberliegenden Seite vor den Häusern sind. Der Rückstau in der Stralauer Allee ist nicht unser verkehrliches Problem. Die Stralauer Allee kann bis zur Warschauer Straße sich zurückstauen, und wir hätten keine Knotenpunkte dazwischen, die irgendein Problem auslösen. Wir haben also mit den Parkplätzen, die gegenüber bei den Häusern sind, einfach keinen verkehrlichen Zusammenhang zu dieser Situation hier gesehen. – In der Puschkinallee haben wir eine ganz ähnliche Situation. Die querende Puschkinallee ist nicht das Problem gewesen, sondern der Verkehr auf der Eisenstraße; den mussten wir entlasten und nicht den Zufluss aus der Puschkinallee erhöhen. Wir haben die Fläche in der Puschkinallee dann später zum Bussonderfahrstreifen gemacht und so genutzt, um dem ÖPNV dort den Vorrang zu geben.

Es ist auch nicht so, dass wir die einfach nicht beachtet oder nicht geprüft haben. Wir haben die Sachen geprüft, aber wir sind zu einem anderen Ergebnis gekommen. Für die ganze Simulation gilt, dass wir die auch nicht abgenommen, geprüft oder zertifiziert haben. Das ist eine Simulation des Bundes. Wir sind uns in einigen Aussagen, in den wesentlichen, einig; die wurden alle vorgetragen. Wir haben Daten bekommen, um sie als Grundlage zu nutzen. Aber deshalb muss ich trotz alledem nicht jeden Schritt, nicht jeden Punkt, nicht jede Schlussfolgerung, die da drin sind, für das Straßennetz des Landes Berlin teilen. Insofern wäre auch meine

Bitte, dass zu der Frage, die die Abgeordnete Kapek gestellt hat, ob es eine 3+3-Untersuchung gab, vielleicht noch mal von der Autobahn GmbH des Bundes eine Äußerung kommen könnte – ebenso, dass wir sagen, die Knotenpunkte sind aus unserer Sicht, wenn die Elsenbrücke voll leistungsfähig ist, nicht mehr die Engstellen.

Herr Wiedenhaupt! Ja, ich habe das vielleicht vorhin falsch ausgedrückt, denn es gibt erst mal eine generelle Aussage: Auf Autobahnen soll es keinen Rückstau geben. – Das ist die grundsätzlich immer zu berücksichtigende Aussage, und die ist gerade dort, wo wir Anschlussstellen haben, auf den freien Strecken, besonders relevant. Wenn ich dann aus der Stadtstraße heraus ein Stau auf die Autobahn habe, ist das ein großes Risiko, wenn sich Fahrzeuge in den fließenden Verkehr zurückstauen. Deshalb ist die Grundkonzeption bei Autobahnabfahrten, beispielsweise durch verkehrsabhängige Steuerung, einen Rückstau auf der Autobahn unbedingt zu vermeiden. Hier haben wir aber die folgende Sondersituation gehabt: Einerseits endet die Autobahn, das heißt, man muss ohnehin irgendwo den Verkehr anhalten. Andererseits hatten wir die Situation, dass es innerstädtisch die bekannte Belastungssituation gab. Deshalb haben wir genau das, was eigentlich der Grundsatz ist, nicht gemacht, sondern wir nutzen diese Ampel zur Dosierung, und das sind die 19 Sekunden, das ist die Reduzierung der Fahrstreifen. Insofern waren meine Ausführungen nur dahin gehend zu verstehen, dass wir von dem Grundsatz abweichen. Hier ist es genau so, wie es schon gesagt wurde: Auch die Autobahn GmbH des Bundes hat von Anfang an akzeptiert, dass es einen Rückstau gibt. Weiterhin wurde akzeptiert, dass, als wir den Nachsteuerungsbedarf gesehen haben, auch dieser Rückstau noch ein bisschen zunehmen kann. Insofern ist das ein sehr kooperatives Miteinander gewesen, sagen zu können: Ja, man kann diese Situation akzeptieren mit dem Rückstau auf die Autobahn.

Insgesamt zu der Frage: Wie ist die Verkehrssituation vorher und nachher gewesen? – vermag ich zwar keine Zahlen vorzulegen, aber wir wissen, dass wir bei der Elsenbrücke immer eine angespannte Situation haben. Das drückt sich auch in dem ganzen verkehrlichen Umfeld aus. Aber insofern ist ein bisschen die Frage für diese Diskussion hier: Wie definieren wir denn den Begriff „Chaos“ oder „Problem“? – Denn so, wie es im Moment vor Ort sich darstellt, nach mehrmaligen Beobachtungen, nach den Rücksprachen auch mit der Polizei, haben wir keine besondere Verkehrsunfalllage. Wir haben einen Rückstau, insbesondere noch am Knoten Puschkinallee, der dem entspricht, was wir vielfach in der Stadt auch sonst haben. Es ist eben nicht so, dass das eine besonders außergewöhnliche Situation ist. Das war in den ersten Tagen anders, ohne Frage. Deshalb haben wir viel Energie reingesteckt, dies, so schnell es geht, zu ändern. Es ist in Anbetracht der Baustelle Elsenbrücke sicherlich immer noch ein verkehrlich anspruchsvolles Umfeld, aber es ist kein Chaos oder eine sonstige Situation, die völlig aus dem Ruder läuft. Deshalb, meine ich auch, kann man die Diskussion zumindest dahin gehend infrage stellen, ob wir im Moment überhaupt noch einen dringenden Handlungsbedarf oder einen chaotischen Zustand haben. – Vielen Dank!

Vorsitzender Lars Bocian: Wir danken Ihnen! – Prof. Lippold, Sie haben jetzt das Wort, bitte schön!

Dr. Christian Lippold (Die Autobahn GmbH des Bundes): Vielen Dank! – Ich möchte den letzten Punkt aufgreifen: Rückstau auf den 16. Bauabschnitt. Es ist völlig korrekt, was Herr Hagele eben erläutert hat. Normalerweise will man keinen Rückstau auf die Autobahn haben, damit der durchgehende fließende Verkehr da nicht reinfährt. Hier ist die Sondersituation, die

Sie angesprochen haben, und wir haben akzeptiert und angeboten – so sind auch die gemeinsamen Abstimmungen –, dass wir einen Rückstau auf den 16. Bauabschnitt in Kauf nehmen, mussten aber Sorge dafür tragen, dass der Rückstau beherrschbar ist und nicht in die Tunnel zurückstaut. Das ist einer der Anlässe für die Verkehrssimulation gewesen.

Das Zweite war die Frage zum 17. Bauabschnitt und zum Status. Zunächst ist es grundsätzlich im Bundesverkehrswegeplan gelistet. Es ist ein laufendes Projekt, es ist im Bau. In Teilen ist es jetzt auch unter Verkehr oder erst mal unter Verkehr. Das ist überhaupt nicht infrage gestellt, und es schlägt sich auch nieder in dem Finanz- und Realisierungsplan, den wir zum Jahresende vorgestellt haben. Die Autobahn GmbH des Bundes ist verpflichtet, alle fünf Jahre einen Finanz- und Realisierungsplan aufzustellen, und der konkretisiert die gesetzlichen Rahmenvorgaben des Bundesverkehrswegeplans für einen überschaubaren Zeitraum, nämlich für fünf Jahre. Dort finden sich drei Tabellen wieder, die heißen A, B und C. Das bedeutet aber keine Kategorisierung oder Wichtung. Es ist einfach so, dass in der Tabelle A drinsteht, das sind die laufenden Projekte – das kann jeder nachgucken; es steht auch beim BMV auf der Webseite –, und die sind im Bau. – Die zweite Tabelle, die Tabelle B, sind die Projekte, wo wir bis 2030 Baurecht erwarten und begründet davon ausgehen können, dass wir das unter Umständen dann sogar in den Bau bringen. – Die Tabelle C führt all die Projekte auf, die wir beplanen, aber bei denen wir davon ausgehen, dass sie bis 2030 noch kein Baurecht haben. Aber es ist die Legitimation, dass wir Geld dafür ausgeben und die Planungsaufträge auslösen, weil die genauso auf dem Zettel stehen wie alle anderen auch. Das ist keine Hierarchie, sondern nur eine zeitliche Abfolge.

Dann wurde noch nach den volkswirtschaftlichen Kosten gefragt. Ich hatte mich auch noch mal gemeldet, das ist vielleicht nicht üblich, aber schönen Dank! Ich bin auch in der Zeile verrutscht und bin bei den Gesamtkosten gelandet. Ich habe es auch mal überschlagen: Bei einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 2 etwa für den Gesamtabschnitt, runtergebrochen auf ein Jahr, wären das 50 Millionen Euro volkswirtschaftlicher Nutzen. Wenn man ein halbes Jahr diesen Zwischenzustand nimmt, dann liegt man in der Größenordnung von etwa 25 Millionen Euro. Das ist aber kein Bestandteil dieser Abschätzung, die wir vorgenommen haben, detailliert im nachgeordneten Netz eine Nutzen-Kosten-Analyse durchzuführen; das entzieht sich auch unserer Zuständigkeit.

Ich glaube, das waren die Fragen, die an uns adressiert waren. – Ach, die letzte noch, Frau Senatorin! Eine 3+3-Variante gibt es nicht in diesen Szenarien. Das ist der finale Endzustand, der für die Übergangsphase bedeutungslos ist. Insofern ist er auch nicht betrachtet worden.

Vorsitzender Lars Bocian: Jetzt liegen zwei weitere Wortmeldungen vor: Frau Kapek und Frau Hassepaß. Ich würde langsam zum Ende der Debatte kommen wollen, weil wir noch eine Anhörung haben. Dort warten auch Leute darauf, dass sie von uns befragt werden. – Vielleicht können Sie sich auf eine Rednerin einigen. – Frau Hassepaß, bitte schön! – Oder beide, wie Sie wollen. – Dann Frau Kapek, bitte schön!

Antje Kapek (GRÜNE): Ich wollte es jetzt eigentlich abbinden, aber ich glaube, es werden sich im Nachhinein sowieso noch ein paar Fragen stellen, unter anderem die Frage zur Schriftlichen Anfrage. Die müssen wir, glaube ich, noch aufklären, aber das müssen wir nicht im Ausschuss machen. – Ich wollte einfach noch festhalten: Wenn Sie nicht feststellen, dass hier, an dieser Stelle, in einem relativ großen Raum – ich spreche nicht von der Autobahn,

sondern vom Stadtstraßennetz –, Berlin ins Chaos gestürzt würde, was man messen kann an Parametern – erstens: Meldungen der Verkehrsinformationszentrale für das betroffene Stadtstraßennetz, täglich, seit Monaten –, dann finde ich das schon bedenklich. Zweitens: Ausfälle bis hin zu Fahrplanänderungen, Fahrplanausdünnungen, Stau, Verspätungen et cetera des Busverkehrs – dann finde ich das schon bedenklich. Und drittens ist ein tatsächliches Hochschnellen der Verkehrsunfallzahlen nachweisbar und von der Polizei attestiert – dann, muss man sagen, ist das eine massive Verschlechterung der Verkehrssituation vor Ort, und zwar nicht nur am Knotenpunkt Treptower Park, sondern weit darüber hinaus bis zur Oberbaumbrücke, bis nach Lichtenberg, bis nach Neukölln und so weiter. Das heißt, nach allem, was wir heute gehört haben, übernehmen Sie nicht die Verantwortung dafür, woraus wir nur schließen können: Entweder Sie akzeptieren hier die massive Belastung, die durch das Nichtfunktionieren des Verkehrssystems entstanden ist, oder Ihnen sind die wirklich Tausenden von Menschen, die jetzt davon betroffen sind – sei es, dass sie zu Fuß zur Schule gehen, dass sie mehr Durchgangsverkehr von ausweichenden Kfz-Strömen haben und, und, und, oder diejenigen, die auf den Busverkehr angewiesen sind –, alle egal. – Ich glaube, für heute haben wir alles gesagt, aber damit ist das Thema noch längst nicht erledigt.

Vorsitzender Lars Bocian: Jetzt sind noch weitere Wortmeldungen hinzugekommen: von Herrn Schopf und Herrn Wiedenhaupt. – Ich muss aber noch mal zu der Kollegin Hassepaß gucken: Ist Ihre Wortmeldung noch aktuell? – Dann würde ich Ihnen jetzt das Wort erteilen – bitte schön!

Oda Hassepaß (GRÜNE): Frau Bonde hat gerade die Autobahn GmbH des Bundes noch mal gefragt; ich hatte die Frage gestellt: Wäre es zu dem Zeitpunkt, als man diese negativen Auswirkungen bekommen hat, von der Senatsverwaltung noch möglich gewesen zu sagen: Nein, wir wollen da eine Änderung, wir wollen da eine Verzögerung? – Da haben Sie, glaube ich, darum gebeten, dass Sie das kurz beantworten, weil das Ihre Aufgabe wäre. Und das würde ich schon ganz gerne wissen: Gäbe es eine Möglichkeit an der Stelle, an der Sie wissen, welche Auswirkungen das hat, als Berlin noch mal darauf einzuwirken? Ja oder nein? – Danke!

Vorsitzender Lars Bocian: Herr Kollege Schopf, bitte!

Tino Schopf (SPD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Vielen Dank, Herr Haegele, für die Erläuterungen zu den von mir gestellten Fragen zu den Optimierungsmöglichkeiten, was die Stralauer Allee und die Puschkinallee angeht! Das habe ich insofern verstanden. Was ich nicht verstehe, ist: Es gibt eine mikroskopische Simulation der Autobahn GmbH des Bundes und der BERNARD Gruppe. Die Senatsverkehrsverwaltung ist daran beteiligt. Die Autobahn GmbH des Bundes sagt: Passt mal auf, mit der Leistungsfähigkeit der Knoten habt ihr dort Probleme! Wir haben uns Gedanken gemacht, wir haben das mal simuliert, und wir stellen euch Optimierungsmöglichkeiten dar. – Ich muss doch davon ausgehen, dass, wenn diese Untersuchungen laufen, es dort einen Austausch gibt zwischen der Senatsverkehrsverwaltung und der Autobahn GmbH des Bundes. Ich bin mir sicher, Herr Haegele, dass Sie die Autobahn GmbH des Bundes sicherlich rechtzeitig darauf hingewiesen und gesagt haben: Passt mal auf! Vielen Dank für eure Optimierungsmöglichkeiten, aber das, was ihr hier vorschlagt, ist für uns nicht relevant aus diesen und jenen Gründen. – Und trotzdem tauchen diese Optimierungsmöglichkeiten in einer Präsentation in diesem Gutachten auf, und ich habe immer noch nicht verstanden, warum. Die Autobahn GmbH des Bundes hat sich sicherlich auch Gedanken darüber gemacht, und ich möchte es gerne verstehen. – Danke!

Vorsitzender Lars Bocian: Herr Kollege Wiedenhaupt, bitte!

Rolf Wiedenhaupt (AfD): Ich habe mich gemeldet auf die Äußerung der Kollegin Kapek, die die Diskussion abbinden wollte, und will das meinerseits auch tun. Erstens stelle ich fest, dass es hier nirgendwo Kritik daran gab, dass dieser 16. Bauabschnitt wichtig und richtig ist und uns letztlich auch weiterbringt. – Zweitens haben wir festgestellt, dass die Eröffnung nicht optimal war. Ich darf hinzufügen, dass vor allem auch die Kommunikation der Senatorin hier sehr suboptimal war. Aber Fehler kommen vor. Ich hoffe, dass es nicht allzu oft vorkommt, Frau Senatorin! Wir haben es leider auch schon in einigen anderen Bereichen bemerkt. – Und drittens: Ich nehme die positive Meldung mit, nach dem, was wir gehört haben aus der Senatsverwaltung, dass wir mit der Elsenbrücke innerhalb des ersten Halbjahres, sage ich mal vorsichtig, so weit sein werden, dass es eine deutlich entspanntere Lage geben wird. Das bedeutet, dass zum einen die Anwohner in den Kiezen darum herum davon profitieren, dass endlich der Durchgangsverkehr aus den kleinen Straßen herausgenommen worden ist, dass wir wieder einen vernünftigen ÖPNV-Fluss und einen Abfluss von der Autobahn haben werden. Und dann, denke ich mal, sollten wir voller Optimismus und mit richtigem Drive in den 17. Bauabschnitt hineingehen und sehen, dass wir dort weiterkommen in Richtung eines vollständigen Lückenschlusses des Berliner Stadtrings.

Vorsitzender Lars Bocian: Fragen an die Senatsverwaltung habe ich nicht vernommen. – Herr Prof. Lippold! Haben Sie noch eine Frage entdeckt, auf die Sie antworten wollen? – Das müssen Sie nicht, aber wenn Sie möchten, können Sie das natürlich tun. – Bitte schön!

Dr. Christian Lippold (Die Autobahn GmbH des Bundes): Ich weiß nicht ganz genau, ob ich das richtig erfasst habe, aber es hat irgendwie das Thema Planfeststellungsbeschluss noch mal im Raum gestanden, ob wir den berücksichtigt haben. – Natürlich! Das habe ich eingangs auch als Erstes mitgeschildert. Der Planfeststellungsbeschluss enthält die Elsenbrücke als ein wichtiges verkehrliches Element oder Netzelement. Die Brücke ist jetzt für den Zeitpunkt kaputt. Natürlich haben wir das in unsere Abwägung, für unsere Entscheidung miteinbezogen, ganz selbstverständlich. Das ist ja eigentlich der Anlass dafür, dass wir uns darüber Gedanken gemacht haben. Aber der Planfeststellungsbeschluss ist dadurch aus meiner Sicht, aus unserer Sicht – nicht nur aus meiner, sondern auch insgesamt aus Sicht des Unternehmens – nicht infrage gestellt. Kein Planfeststellungsbeschluss dieser Welt sichert Ihnen zu, dass alle Netzelemente, die es zum Zeitpunkt der Planung gibt, in irgendeiner Form dauerhaft, immer vorhanden sind. Dann müssten Sie ja sofort, wenn Sie mal irgendeine Straße anfassen und dort Reparaturen vornehmen, andere sofort aus dem Verkehr ziehen, weil jetzt die verkehrlichen Randbedingungen nicht mehr vorhanden sind. – Jetzt ist das aber hier nicht so eine Pillepalle-Sache, sondern es ist schon ein ganz wesentliches Element. Aber es ist eine zeitlich befristete Baustelle. Es ist kein dauerhafter Entfall der Elsenbrücke. Wir mussten abwägen, ob wir es dafür in Kauf nehmen, einen fertigen Bauabschnitt ein halbes Jahr liegen zu lassen. Und das, können Sie sich gut vorstellen, ist in einer Stadt wie Berlin auch nicht vermittelbar.

Vorsitzender Lars Bocian: Danke schön, Herr Prof. Dr. Lippold! – Dann sind wir jetzt am Ende unserer Anhörung angekommen. – Ach, das war doch eine Wortmeldung!

Tino Schopf (SPD): Ja, denn der Widerspruch ist für mich immer noch nicht aufgelöst. Ich bin bis jetzt davon ausgegangen, dass die Senatsverkehrsverwaltung von Anbeginn bei dieser

mikroskopischen Simulation beteiligt war. Wenn die Frage nicht beantwortet wird, die ich hier schon mehrmals gestellt habe, nämlich zu dem Widerspruch zwischen Ihren Vorschlägen, Optimierungsvorschlägen auf der Folie auf den Seiten 51 und 52 und dem, was Herr Haegele gesagt hat, nämlich: Das spielt für uns keine Rolle, das ist nicht relevant! – Und dennoch: Wenn man zusammengearbeitet hat von Anbeginn – Sie haben gerade alle drei mit dem Kopf genickt –, dann stellt sich doch für mich die Frage: Wie kann es dann sein, dass dieser Optimierungsvorschlag trotzdem in Ihrer Präsentation auftaucht, obwohl Sie doch aus der Senatsverkehrsverwaltung wussten – Sie haben alle drei gerade genickt –, dass diese Optimierungsvorschläge für Sie beziehungsweise für das Land Berlin nicht relevant sind? – Diesen Widerspruch haben Sie immer noch nicht aufgeklärt; also ich sehe dort einen Widerspruch.

Dr. Christian Lippold (Die Autobahn GmbH des Bundes): Vielleicht fange ich noch mal an zu der Frage. Ich kann Ihnen aber in der Tat nur die Hälfte beantworten. Ich habe eingangs gesagt: Wir sind zwei Baulastträger. Wir sind für die Autobahn zuständig, die Senatsverwaltung ist für das nachgeordnete Netz zuständig. – Aber in der Sache ist es so: Wir haben ein Gutachten erstellt, in unserem Auftrag, und wir haben festgestellt, dass diese verkehrliche Situation, der Abfluss des Verkehrs schwierig ist. Natürlich ist unser Gutachter auch von uns gebeten worden darzulegen, was aus seiner Kenntnis und aus seiner Sicht ein potenzielles Instrumentarium ist, um Abhilfe zu schaffen. Es sind potenzielle Möglichkeiten, und die haben wir nicht dahin gehend geprüft, ob sie bis aufs Kleinste auch realisierbar waren, sondern es ist ein Instrumentarium, das wir der Senatsverwaltung mit zur Verfügung gestellt haben: Aus Sicht unseres Gutachters könnte man da rankommen –, und es sind ja auch Maßnahmen realisiert worden. Es sind in der Folge, glaube ich, aber das können Sie besser sagen, mindestens elf Lichtsignalanlagen angepasst und umprogrammiert worden.

Unser Gutachten ist für die Senatsverwaltung nicht bindend. Es ist nicht in ihrem Auftrag erstellt worden, es ist in unserem Auftrag erstellt worden. Es ist ein unverbindliches Instrumentarium. Und das ist dann der zweite Prüfschritt, dass sich die Senatsverwaltung vorbehält, auf Realisierbarkeit zu prüfen. Und hier ist auch etwas erfolgt – ich glaube, aus der Diskussion deutlich geworden, was ich eingangs schon mal gesagt hatte –: Es ist auch ein iterativer Prozess. Machst du gleich das volle Besteck, oder nimmst du erst mal die Messer und legst die Gabeln später dazu, wenn die Messer nicht reichen? – Das ist so ein Prozess, wo du sagst: Wir fangen mit den ersten Schritten an. Funktioniert es dann, oder müssen wir nachsteuern? – Und das ist, glaube ich, das richtige Leben einfach bei solchen Dingen, wenn man sieht, die ersten Maßnahmen reichen nicht, und es wird dann ein zweites Paket geschnürt. – Aber in der Tat ist das dann natürlich die Entscheidung der Senatsverwaltung: Was ist realisierbar, und was ist ein frommer Wunsch? – Es steht ihr zu, das zu entscheiden.

Vorsitzender Lars Bocian: Dann hat die Senatsverwaltung noch einmal das Wort. – Herr Haegele, bitte schön!

Christian Haegele (SenMVKU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Es ist nicht so, dass diese Unterlage, die jetzt angesprochen wird, in einem Prozess wie einer Mitzeichnung, einem Hin und Her oder Ähnlichem – deshalb sagte ich auch, ich muss nicht jeden Punkt, nicht jede Schlussfolgerung darin teilen – so ist sie nicht entstanden. Das ist keine Unterlage, die hin- und hergegangen ist, bis wir alle gesagt haben: Genau so soll das sein! – Es wurde eingangs angesprochen: Das ist eine interne Unterlage, die die Autobahn GmbH des Bundes in erster

Linie für sich hat erstellen lassen. – Wir haben im Nachgang Zahlen daraus bekommen. Diese wurden verwendet, um die Steuerung der Lichtsignalanlagen programmieren zu lassen durch das beauftragte, in unserem Auftrag arbeitende Ingenieurbüro. Das heißt, die Erkenntnisse sind alle dort miteingeflossen, die Daten sind dort miteingeflossen. Aber trotzdem hat sich das nicht auf diese Unterlage ausgewirkt. Es gab da nie einen Rückkanal, der gesagt hat: So, wir haben dieses und jenes gemacht. – Und die beiden Punkte, die Sie wiederholt angesprochen haben, habe ich ja erklärt: Die haben wir verkehrlich für uns als nicht sinnvoll im Stadtstraßennetz bewertet. Es gab nie irgendeinen Zeitpunkt oder den Bedarf, das an die Autobahn GmbH des Bundes zurückzukoppeln und sich von dort noch mal ein Feedback zu holen, ob wir das jetzt irgendwo gemeinsam beschlossen haben oder nicht. Die Notwendigkeit war einfach nicht gegeben. Und an diesem Punkt entscheidet sich auch nicht die Frage, ob es gerade gut oder schlecht läuft draußen an der Elsenbrücke. Das sind wirklich nachgeordnete Aspekte, die dort mit drin waren, die bewertet wurden; es gab keinen Bedarf, irgendetwas an Beschlüssen, Dokumenten oder Ähnliches herbeizuführen.

Vorsitzender Lars Bocian: Dann bleibt mir, mich zu bedanken bei Herrn Prof. Lippold und natürlich bei allen anderen, Herrn Mertzluft und allen, die uns heute zur Verfügung gestanden haben, auch den Kollegen von der Senatsverwaltung.

Dann vertagen wir diesen Tagesordnungspunkt, bis das Wortprotokoll vorliegt. Beziehungsweise: Wir können ihn auch abschließen. Ich gucke mal in die Runde: Diesen Tagesordnungspunkt abschließen? – Wir schließen ihn ab. Gibt es dazu Gegenrede? – Dann ist der Tagesordnungspunkt abgeschlossen; das Wortprotokoll wird ja trotzdem erstellt.

Punkt 5 der Tagesordnung

- | | | |
|----|--|-------------------------------|
| a) | Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
I2030 Stadt-Umland-Verkehre
(auf Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der SPD) | 0176
Mobil |
| b) | Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
Ostbahn elektrifizieren und zweigleisig ausbauen – wann wird die Ostbahn in i2030 aufgenommen?
(auf Antrag der Fraktion Die Linke) | 0212
Mobil |

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 6 der Tagesordnung

Stellungnahmeersuchen des Hauptausschusses
Bericht SenUVK – IV C 21 – vom 15.11.2021
Rote Nummer 0054
S-Bahn PLUS – 4. Quartalsbericht 2021

[0015](#)
Mobil

Hierzu: Auswertung der Anhörung vom 01.06.2022

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 7 der Tagesordnung

- a) Vorlage – zur Kenntnisnahme –
Drucksache 19/0340
**Umsetzungsbericht zum Stand der Maßnahmen des
Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzepts Berlin**
(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Bündnis
90/Die Grünen und der Fraktion Die Linke)
- b) Vorlage – zur Kenntnisnahme –
Drucksache 19/0302
**Konzept zur Erarbeitung eines Leitfadens für
Mikro-Depots in Berlin**
(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Bündnis
90/Die Grünen und der Fraktion Die Linke)
- c) Vorlage – zur Kenntnisnahme –
Drucksache 19/0341
**Konzept zur Erarbeitung von Planungsvorgaben für
Liefer- und Ladeverkehrsflächen in Berlin**
(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Bündnis
90/Die Grünen und der Fraktion Die Linke)

[0062](#)
Mobil

[0063](#)
Mobil

[0064](#)
Mobil

Hierzu: Auswertung der Anhörung vom 09.11.2022

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 8 der Tagesordnung

- a) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
**Wirtschaftsverkehr und Neue Mobilität – wie weiter
beim Mobilitätsgesetz?**
(auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen)

[0138](#)
Mobil

- b) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0282](#)
**Wo stehen wir beim Wirtschaftsverkehr in Berlin
und Stand der Maßnahmen des Integrierten
Wirtschaftsverkehrskonzepts Berlin (IWVK)**
(auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen) Mobil
- c) Vorlage – zur Kenntnisnahme – [0283](#)
Drucksache 19/1768
**Zweiter Umsetzungsbericht zum Stand der
Maßnahmen des Integrierten
Wirtschaftsverkehrskonzepts Berlin (IWVK)**
(auf Antrag der Fraktion Die Linke) Mobil
- d) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0297](#)
**Welche Maßnahmen aus dem 2022 veröffentlichten
Pilotprojekt der IHK „Berliner
Straße/Grunewaldstraße – Analyse und
Empfehlungen für einen liefergerechten Umbau von
Straßen“ hat der Senat bis heute übernommen, bzw.
plant der Senat für Berlin konkret zu übernehmen?**
(auf Antrag der AfD-Fraktion) Mobil
- e) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0299](#)
**Strategien und Maßnahmen für den Berliner
Wirtschaftsverkehr**
(auf Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der
SPD) Mobil
- f) Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen [0303](#)
Drucksache 19/1863
**Vorfahrt für die Wirtschaft: Berlin durch einen gut
funktionierenden Wirtschaftsverkehr stärken**
Mobil(f)
WiEnBe*

Hierzu: Auswertung der Anhörung vom 25.09.2024

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 9 der Tagesordnung

- a) Vorlage – zur Kenntnisnahme – gemäß Artikel 64 [0118](#)
Absatz 3 der Verfassung von Berlin
Drucksache 19/0744
**Zweite Verordnung zur Änderung der
Sondernutzungsgebührenverordnung
VO-Nr. 19/114**
(auf Antrag der Fraktion Die Linke) Mobil
StadtWohn
UK

- b) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0142](#)
Sondernutzungserlaubnis für E-Scooter-Anbieter – Welche Erfahrungen hat der Senat damit gemacht und wie soll es mit der Sondernutzung weitergehen?
(auf Antrag der Fraktion Die Linke) Mobil
- c) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0157](#)
Umsetzung des neuen Straßengesetzes – Neue Anforderungen an Mietfahrzeuanbieter
(auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und der Fraktion Die Linke) Mobil
- d) Mitteilung – zur Kenntnisnahme – [0284](#)
Drucksache 19/1773
Regulierung von Mietfahrzeugen nach Straßengesetz Drucksache 19/1350 (B.49) – Auflagen zum Haushalt 2024/2025
(auf Antrag der Fraktion Die Linke) Mobil
- e) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0293](#)
Regulierung von Elektrokleinstfahrzeugen nach Straßengesetz
(auf Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der SPD) Mobil
- f) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0294](#)
Ausbau und Finanzierung von Jelbi-Punkten und – Stationen – wie ist der aktuelle Stand der Gewährleistung eines geordneten Abstellens von E-Scootern ohne gefährliches Gehwegchaos in ganz Berlin?
(auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen) Mobil
- g) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0296](#)
Welche konkreten Maßnahmen hat der Senat vorgesehen, um die Gefahren durch unsachgemäßes Fahren von Elektrokleinstfahrzeugen zu reduzieren?
(auf Antrag der AfD-Fraktion) Mobil

Hierzu: Auswertung der Anhörung vom 11.09.2024

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 10 der Tagesordnung

- a) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0152](#)
Nachtzugkreuz Berlin
(auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und
der Fraktion Die Linke) Mobil
- b) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0181](#)
Nachreiseverkehr Berlin
(auf Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der
SPD) Mobil

Hierzu: Auswertung der Anhörung vom 29.11.2023

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 11 der Tagesordnung

- a) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0162](#)
Die Berliner Unfallkommission
(auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und
der Fraktion Die Linke) Mobil
- b) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0184](#)
Berlin auf dem Weg zur Vision Zero
(auf Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der
SPD) Mobil

Hierzu: Auswertung der Anhörung vom 15.11.2023

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 12 der Tagesordnung

- a) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0171](#)
Aktuelle Herausforderungen beim
Infrastrukturausbau durch Kostensteigerungen und
Materialknappheit
(auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und
der Fraktion Die Linke) Mobil

- b) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0341](#)
**Drohendes Verkehrschaos? –
Spannungsrisikokorrosion und notwendige
Brückenneubauten**
(auf Antrag der Fraktion Die Linke) Mobil
- c) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0351](#)
**In welchem Zustand sind unsere Brücken- und
Ingenieurbauwerke?**
(auf Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der
SPD) Mobil
- d) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0363](#)
**Brücken prioritär behandeln – Wie können wir die
Mobilität in Berlin sichern?**
(auf Antrag der AfD-Fraktion) Mobil

Hierzu: Auswertung der Anhörung vom 12.03.2025

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 13 der Tagesordnung

- a) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0226](#)
**Bewältigung der angespannten Personalsituation bei
der BVG zur Sicherstellung eines vollumfänglichen
ÖPNV-Angebots in Berlin**
(auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen) Mobil
- b) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0227](#)
**BVG 3-Punkte-Plan: Maßnahmenpaket „Stabiler
Bus“**
(auf Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der
SPD) Mobil
- c) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0307](#)
**BVG bewegt Berlin: Betrieb und Service auf dem
Prüfstand**
(auf Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der
SPD) Mobil
- d) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0308](#)
**BVG kaputt, dysfunktional und visionsfrei – Warum
handelt der Senat nicht**
(auf Antrag der AfD-Fraktion) Mobil

- e) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0335](#)
**BVG für alle Berliner – Was tut die BVG um den
Menschen in den Außenbezirken ein attraktives
Angebot zu machen?**
(auf Antrag der AfD-Fraktion) Mobil
- f) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0405](#)
**Infrastrukturinvestitionsprogramm der BVG
„Stabilität vor Wachstum“**
(auf Antrag der Fraktion Die Linke) Mobil
- g) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0417](#)
**BVG-Stabilitätskonzept, Schritt für Schritt zu 99 %
Zuverlässigkeit**
(auf Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der
SPD) Mobil

Hierzu: Auswertung der Anhörungen vom 16.10.2024
und 05.11.2025

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 14 der Tagesordnung

- Antrag der Fraktion Die Linke [0239](#)
Drucksache 19/1284 Mobil
**Taxi-Halteplätze am Europaplatz vor dem Berliner
Hauptbahnhof erhalten!**

Hierzu: Auswertung der Anhörung vom 31.01.2024

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 15 der Tagesordnung

- a) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0368](#)
**A100-Chaos durch Sperrung der Ringbahnbrücken
– Auswirkungen, Perspektiven und Maßnahmen zur
Umleitung**
(auf Antrag der Fraktion Die Linke) Mobil
- b) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0369](#)
**Situation und Lösungsvorschläge zur Sperrung der
A100 in Höhe Funkturm**
(auf Antrag der AfD-Fraktion) Mobil

- c) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
**Sperrung der Ringbahnbrücke – Auswirkungen,
Planungen und Perspektiven**
(auf Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der
SPD)

[0374](#)
Mobil

Hierzu: Auswertung der Anhörung vom 26.03.2025

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 16 der Tagesordnung

- Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
Berlin autofrei: Was sagt die Stadtgesellschaft?
(auf Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der
SPD)

[0412](#)
Mobil

Hierzu: Auswertung der Anhörung vom 24.09.2025

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 17 der Tagesordnung

Verschiedenes

Siehe Beschlussprotokoll.