19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Antje Kapek (GRÜNE)**

vom 28. Mai 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 30. Mai 2025)

zum Thema:

Alles auf Grün: Verkehrschaos am 16. Bauabschnitt der A100 verhindern

und **Antwort** vom 12. Juni 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 16. Juni 2025)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Antje Kapek (GRÜNE)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/22745
vom 28. Mai 2025
über Alles auf Grün: Verkehrschaos am 16. Bauabschnitt der A100 verhindern

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft (zum Teil) Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher das Bundesministerium für Verkehr um Stellungnahme gebeten. Sie wird in der Antwort an der entsprechend gekennzeichneten Stelle wiedergegeben.

Vorbemerkung der Abgeordneten:

Die Autobahn GmbH des Bundes hat angekündigt im September 2025 den 16. Bauabschnitt der Autobahn A100 in Betrieb zu nehmen. Zu diesem Zeitpunkt stehen auf der noch in Bau befindlichen Eisenbrücke nicht wie im Planfeststellungsbeschluss angenommen sechs Fahrstreifen zur Abwicklung des Verkehrs zur Verfügung. Es droht ein Verkehrschaos an den ohnehin stark belasteten Straßen rund um den Treptower Park und an der Eisenbrücke. Der Senat hat angekündigt, entsprechend die Ampelschaltungen anzupassen, so dass die Abwicklung des Kfz-Verkehrsaufkommens mit oberster Priorität geregelt werden sollen.

Frage 1:

Wann wird die Planung der Schaltpläne der Lichtsignalanlagen (LSA) im Bereich Am Treptower Park, Puschkinallee, Eisenstraße, Eisenbrücke, Markgrafendamm, Stralauer Allee und Hauptstraße abgeschlossen und verkehrsrechtlich angeordnet?

Antwort zu 1:

Die Signalprogramme der Lichtsignalanlagen (LSA) im Bereich der Anschlussstelle (AS) Treptower Park sind bereits angeordnet, mit Ausnahme der LSA Stralauer Allee / Eisenbrücke /

Kynaststraße. Sie berücksichtigen den voraussichtlich ab Dezember 2025 gültigen Zustand nach Freigabe des nordwestlichen Überbaus der Eisenbrücke, womit auf der Eisenbrücke 3 Fahrstreifen je Richtung zur Verfügung stehen werden.

Für die Übergangszeit von der Inbetriebnahme des 16. Bauabschnittes der A100 bis zur Fertigstellung des nordwestlichen Überbaus der Eisenbrücke werden voraussichtlich angepasste Signalprogramme an der LSA an der zukünftigen Anschlussstelle Am Treptower Park notwendig, um den von der A100 kommenden Verkehr dosiert in das Stadtnetz einzuspeisen. Die Notwendigkeit und der Umfang der Dosierung werden gegenwärtig geprüft.

Frage 2:

An welchen Standorten im weiteren Umfeld des 16. Bauabschnitts sollen Lichtsignalanlagen (LSA) konkret angepasst werden und welche Schaltpläne sind dabei jeweils vorgesehen? (Bitte für alle LSA-Standorte einzeln inklusive der konkreten LSA-Schaltpläne auflisten)

Antwort zu 2:

Im weiteren Umfeld ist keine Anpassung von LSA vorgesehen.

Frage 3:

Welche Umlaufzeiten sind dabei vorgesehen, welche Grünzeiten sind für die Abwicklung des Kfz-, Rad- und Fußverkehrs jeweils in allen Richtungen vorgesehen?

Antwort zu 3:

Die Umlaufzeiten der LSA im Bereich der AS Treptower Park werden tagsüber 90 Sekunden und nachts 80 Sekunden betragen. Da die LSA verkehrsabhängig betrieben werden, gibt es keine festgelegten Grünzeiten.

Frage 4:

An welchen der geplanten LSA Anpassungen sind auch ÖPNV-Vorrangschaltungen vorgesehen, wie sollen diese erfolgen und wo nicht?

Antwort zu 4:

An allen LSA im Bereich der Anschlussstelle Treptower Park ist eine ÖPNV-Beeinflussung vorgesehen. Die Beeinflussung erfolgt unter Berücksichtigung der Belange aller Verkehrsteilnehmenden sowie im Rahmen der koordinierten Steuerung der dicht aufeinanderfolgenden LSA.

Frage 5:

Welche Konsequenzen ergeben sich aus der Priorisierung des Kfz-Verkehrsflusses für die Wartezeiten des querenden Rad- und Fußverkehrs an den einzelnen LSA-Standorten? (Bitte für alle Standorte einzeln auflisten)

Antwort zu 5:

Die verkehrsabhängige Steuerung ist so parametrisiert, dass Wartezeiten von bis zu 90 Sekunden zugelassen sind. Nach Fertigstellung des nordwestlichen Überbaus der Eisenbrücke werden im Fall des Stauabbaus von der A100 bis zu 120 Sekunden Wartezeit zugelassen.

Frage 6:

An welchen der geplanten LSA Anpassungen sind verkehrsmengen- und tageszeitabhängige Steuerungen vorgesehen und wie wird dabei das tatsächliche aktuelle Verkehrsaufkommen durch Detektoren oder ähnliche Systeme erfasst und bei der LSA-Schaltung berücksichtigt?

Antwort zu 6:

Alle LSA werden verkehrsabhängig betrieben und kommunizieren miteinander über eine Datenverbindung.

Frage 7:

Welche Nachteile ergeben sich aus den LSA-Schaltungen für die Verkehrssicherheit des querenden Rad- und Fußverkehrs, wenn lange Rotzeiten für diese Verkehrsteilnehmenden gelten?

Antwort zu 7:

Aus den Wartezeiten für den Fuß- und Radverkehr ergeben sich nach Einschätzung des Senates keine negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. Durch die verkehrsabhängige Steuerung werden die in der Antwort zu Frage 5 genannten längeren Wartezeiten nur bei Bedarf (Stauabbau) auftreten, so dass diese für die Wartenden plausibel sind und keine Rotlichtverstöße provoziert werden.

Frage 8:

Mit welcher durchschnittlichen werktäglichen Verkehrsstärke (dtVw) rechnet der Senat derzeit insgesamt auf dem Straßenabschnitt Eisenstraße - Eisenbrücke - Hauptstraße und wie viele Fahrzeuge werden davon von der Autobahn A100 erwartet?

Antwort zu 8:

In dem Zwischenzustand nach Inbetriebnahme des 16. Bauabschnittes der A100, ohne fertiggestellten nordwestlichen Überbau der Eisenbrücke wird mit folgenden Zahlen gerechnet:

Eisenbrücke ca. 49.000 Kfz/Werktag, davon ca. 29.000 von und zur A100.

Markgrafendamm ca. 18.000 Kfz/Werktag, davon ca. 9.000 von und zur A100.

Im Endzustand nach Fertigstellung des nordwestlichen Überbaus der Eisenbrücke wird mit folgenden Zahlen gerechnet:

Eisenbrücke ca. 65.000 Kfz/Werktag, davon ca. 43.000 von und zur A100.

Markgrafendamm ca. 19.000 Kfz/Werktag, davon ca. 11.000 von und zur A100

Frage 9:

Mit welchen Maßnahmen unterstützt der Senat die Bezirke bei ihren Versuchen unerwünschte Durchgangsverkehre zum Schutz der Wohnbevölkerung im Nebenstraßennetz zu unterbinden?

Antwort zu 9:

Der Senat erwartet keine unerwünschten Durchgangsverkehre im Nebenstraßennetz.

Frage 10:

Welche Kosten sind bislang für die Planung der LSA-Schaltungen im Zuge der Eröffnung des 16. BA der A100 angefallen und mit welchen Gesamtkosten rechnet der Senat für die Planung und Umsetzung dieser Maßnahmen?

Antwort zu 10:

Die anfallenden Kosten lassen sich derzeit noch nicht final ermitteln, da laufend Anpassungen und Nachträge zu den jeweiligen Prozessschritten erfolgen. Die Endabrechnung ist erst nach Fertigstellung sowie Abnahme der Maßnahmen des 16. Bauabschnitt möglich. Es wird derzeit mit einem Gesamtvolumen von rund 990.000,00 € gerechnet.

Frage 11:

Wer trägt diese Kosten gemäß Frage 10?

Antwort zu 11:

Das Bundesministerium für Verkehr hat folgende Antwort übermittelt:

„Die Kosten werden vom Vorhabenträger zum Neubau des 16. BA der A 100 getragen.“

Berlin, den 12.06.2025

In Vertretung

Britta Behrendt

Senatsverwaltung für

Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt