

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Alexander Freier-Winterwerb (SPD)

vom 11. September 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 18. September 2025)

zum Thema:

Eröffnung der A100 ohne begleitendes Verkehrskonzept

und **Antwort** vom 2. Oktober 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 7. Oktober 2025)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Alexander Freier-Winterwerb (SPD)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/23882

vom 11. September 2025

über Eröffnung der A100 ohne begleitendes Verkehrskonzept

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 (BMV) und die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) um Stellungnahmen gebeten. Sie werden in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Vorbemerkung des Abgeordneten:

Seit Jahren ist bekannt, dass die Verkehrsführung rund um die Elsenbrücke eine der größten Belastungen für den Berliner Osten darstellt. Spätestens mit der Sperrung der Brücke war klar, dass eine unkoordinierte Eröffnung der A100 in die bestehenden Engpässe hinein zu massiven Verkehrsproblemen führen würde. Sowohl die Fachöffentlichkeit als auch zahlreiche Bürgerinnen und Bürger haben dies im Vorfeld deutlich gemacht. Im Koalitionsvertrag ist ausdrücklich ein begleitendes Verkehrskonzept für die A100 zugesagt worden, um die Verkehre sinnvoll zu steuern und negative Auswirkungen auf die Kieze und die Hauptverkehrsstraßen zu minimieren. Gleichwohl wurde die Autobahn nun ohne ein solches Konzept in Betrieb genommen – mit den absehbaren Folgen: Verkehrschaos, Überlastungen und massiver Unmut in der Bevölkerung.

Frage 1:

Aus welchen Gründen wurde die A100 ohne ein begleitendes Verkehrskonzept eröffnet, obwohl dies seit Jahren im Koalitionsvertrag vorgesehen ist?

Frage 2:

Welche konkreten Absprachen gab es im Vorfeld zwischen Senatsverkehrsverwaltung, Bezirken und weiteren beteiligten Behörden zur Steuerung der Verkehre bei der Eröffnung?

Frage 3:

Welche Evaluierungen zu den Auswirkungen auf die Elsenbrücke und die angrenzenden Stadtstraßen wurden vor der Eröffnung durchgeführt, und mit welchen Ergebnissen?

Frage 6:

Bis wann ist mit der Vorlage eines vollumfänglichen Verkehrskonzepts für die A100 und ihre Anbindungen zu rechnen?

Antwort zu 1 bis 3 und 6:

Die Eröffnung des 16. Bauabschnitts (BA) der Bundesautobahn (BAB) A 100 wurde seitens des Bundes eng mit dem Land Berlin abgestimmt. Entgegen der Annahmen des Fragestellers wurde der 16. BA nicht unkoordiniert ohne weitere verkehrliche flankierende Maßnahmen eröffnet, sondern es wurden seitens des Bundes die im bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss vorgegebenen Maßnahmen umgesetzt. Ferner hat die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung weitere Maßnahmen im nachgeordneten Netz zur Eröffnung vollzogen. Nicht zuletzt hat die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung u.a. auf einer Informationsveranstaltung im April 2025 gemeinsam mit der Autobahn GmbH des Bundes (AdB) umfassend zur Inbetriebnahme berichtet. Hier wurde u.a. bereits darauf hingewiesen, dass es im Bereich des neuen Endes der BAB A 100 an der Anschlussstelle (AS) am Treptower Park aufgrund der noch nicht fertiggestellten Elsenbrücke temporär zu Stauerscheinungen kommen kann. Es ist übliches Vorgehen, dass im Rahmen einer Verkehrsfreigabe bei Bedarf im Umfeld Maßnahmen im Detail nachgeschärft werden.

Im Vorfeld der Eröffnung des 16. BA erfolgten regelmäßige Abstimmungen zwischen der AdB und der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung. Dabei wurden insbesondere der Zeitpunkt der Umstellung der Lichtsignalanlagen (LSA) auf neue Programme und das verkehrliche Prozedere am Eröffnungstag abgestimmt. In Abstimmung mit dem Bezirksamt Treptow-Köpenick wurde die notwendige Fahrbahnsanierung in der Elsenstraße zwischen Am Treptower Park und der Puschkinallee zeitlich so eingetaktet, dass sie zur Eröffnung des 16. BA abgeschlossen war. Durch die AdB wurde eine Verkehrsprognose erstellt, die eine geringe Mehrbelastung der Elsenbrücke infolge der Eröffnung des 16. BA der BAB A 100 ergab. Simulationsrechnungen im Vorfeld auf Basis dieser Prognose haben ergeben, dass die Dosierungswirkung der LSA an der Anschlussstelle Am Treptower Park ausreichend wäre, um eine Überlastung des anschließenden städtischen Netzes zu vermeiden.

Das BMV teilt hierzu ergänzend mit: „Entgegen den vom Fragesteller zum Teil missverständlich gewählten Formulierungen ist vorab klarzustellen, dass nicht die hinzukommende A 100 ursächlich für Verkehrsflussdefizite im angesprochenen Osten von Berlin ist. Grund ist vielmehr die offensichtliche und auch für die Zukunft prognostizierte Verkehrsnachfrage in Verbindung mit einer hier-für bisher nicht hinreichend geeigneten Infrastruktur. Insofern ist die zweiteilige Autobahnverlängerung viel eher als Verbesserung oder gar als Teil einer durchaus verkehrsträgerübergreifend zu entwickelnden Gesamtlösung zu verstehen.

Der 16. BA der A 100 wurde auf Basis eines Inbetriebnahmekonzeptes der Autobahn GmbH des Bundes und der hierzu im Planfeststellungsbeschluss geregelten Maßnahmen (u. a. Anpassung der Lichtsignalanlagen im nachgeordneten städtischen Straßennetz) in Betrieb genommen. Dieses Inbetriebnahmekonzept wurde im Vorfeld der Eröffnung umfassend mit den zuständigen Behörden in Berlin abgestimmt...

Frage 4:

Welche Verantwortung trägt die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt für die Entscheidung, die A100 ohne vorliegendes Konzept freizugeben und warum hat sie keine Anstrengung unternommen eine Freigabe aufzuschieben?

Frage 5:

Inwiefern trägt die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt Verantwortung für die Entscheidung, die A100 ohne vorliegendes Konzept freizugeben?

Antwort zu 4 und 5:

Die Fragen 4 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Seit dem 01.01.2021 obliegt dem Bund die Planung, der Bau, der Betrieb, der Erhalt und die vermögensmäßige Verwaltung der deutschen BAB und nicht mehr der Auftragsverwaltung des Landes Berlin. Demnach verantwortet der Bund die Inbetriebnahme des 16. BA der A 100. Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 1 bis 3 und 6 verwiesen.

Frage 7:

Welche Maßnahmen plant der Senat kurzfristig, um die negativen Auswirkungen der Eröffnung abzumildern?

Antwort zu 7:

Seit der Eröffnung des 16. BA wurden bereits folgende Maßnahmen umgesetzt:

- Erhöhung der Dosierungswirkung an der AS Treptower Park durch Reduzierung der Ausfahrt auf 2 Fahrstreifen nach links, sowie Reduzierung der Freigabezeit

- Einrichtung eines Bussonderfahrstreifens in der Elsenstraße zwischen Am Treptower Park und Puschkinallee
- Anpassungen an der LSA Elsenstraße / Puschkinallee mit dem Ziel der besseren Freihaltung des Knoteninnenraumes
- Erhöhung des Abflusses von der Elsenbrücke in Richtung Friedrichshain durch Anordnung eines Linksabbiegeverbotes vom Markgrafendamm nach Alt-Stralau und Entfall der dafür notwendigen LSA-Phase.

Als weitere Maßnahme wird derzeit eine zweistreifige Führung des Kfz-Verkehrs über die Elsenbrücke Richtung Norden geplant, was durch den Entfall des Radfahrstreifens auf der Westseite und Führung des Radverkehrs auf einem Zweirichtungsradweg auf der Ostseite der Brücke ermöglicht werden soll. Des Weiteren wird die Erhöhung der Dosierungswirkung der LSA an der AS Treptower Park durch weitere Programmoptimierungen geprüft.

Frage 8:

Wie wurde die Öffentlichkeit im Vorfeld über die absehbaren Probleme informiert und warum erfolgte keine transparente Kommunikation über die fehlende Konzeptgrundlage?

Antwort zu 8:

Das BMV teilt hierzu mit:

„Das Inbetriebnahmekonzept zum 16. BA der A 100 wurde von der Niederlassung Nordost der Autobahn GmbH des Bundes im Beisein der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klima und Umweltschutz der Öffentlichkeit im Rahmen einer Veranstaltung am 18.04.2025 vor Ort (Räumlichkeiten des CineStar am Treptower Park) vorgestellt.“

Frage 9:

Welche Maßnahmen sind aus Sicht der BVG sinnvoll, um den Linienbetrieb im Umfeld der Elsenbrücke aufrechtzuerhalten?

Antwort zu 9:

Die BVG teilt dazu mit, dass aus ihrer Sicht neben dem bereits umgesetzten Bussonderfahrstreifen zwischen Elsenstraße „Am Treptower Park“ und Puschkinallee und dem geplanten Bussonderfahrstreifen in der Puschkinallee in Fahrtrichtung Elsenstraße (zwischen Bouchéstraße und Elsenstraße) die Vermeidung eines Rückstaus durch z.B. die Anpassung der Lichtsignalanlagen sinnvoll wären.

Darüber hinaus unterstützt die BVG den Vorschlag, auch in der Hauptstraße und im Markgrafendamm (beginnend an der Karlshorster Straße bis Persiusstraße) einen

Bussonderfahrstreifen einzurichten. Dies könnte insbesondere für die Linien M43, 194 und 347 trotz der angespannten Lage einen Beitrag zur Stabilisierung leisten. Ebenso begrüßt die BVG die geplante umfassende Umgestaltung der Verkehrsführung auf der Elsenbrücke mit einem weiteren Fahrstreifen Richtung Norden. Auch das Freihalten von Kreuzungsbereichen und Bussonderfahrstreifen durch Polizeikontrollen führt zu einem besseren Verkehrsfluss. Erfahrungen zeigen, dass die Präsenz der Ordnungskräfte Verkehrsverstöße minimiert und so eine spürbare Entlastung schafft.

Frage 10:

Wie bewerten Polizei und Feuerwehr die aktuelle Situation rund um die Anschlussstelle Treptower Park?

Antwort zu 10:

Die Verkehrssituation in der Elsenstraße hat sich seit Anpassung der LSA in der 38. Kalenderwoche und der vorangegangenen Einrichtung des Bussonderfahrstreifens zwischen den Straßen Am Treptower Park und Puschkinallee deutlich entspannt.

Aufgrund der modifizierten Signalzeiten ist am Knotenpunkt Abfahrt BAB100/Am Treptower Park kein erheblicher Rückstau im Einmündungsbereich mehr festzustellen, sodass der Querverkehr in Richtung Bulgarische Straße ungehindert fließen kann.

An den Knotenpunkten Elsenstraße/Am Treptower Park sowie Elsenstraße/Puschkinallee kommt es vereinzelt noch zu Beeinträchtigungen infolge des Zustellens der Kreuzungsbereiche durch Kraftfahrzeuge. Diese treten jedoch nur noch punktuell während einzelner Signalphasen auf. Zeitweilige Rückstaubildungen können den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) temporär beeinträchtigen, lösen sich jedoch zeitnah wieder auf.

Die Einrichtung des Bussonderfahrstreifens hat zu einer spürbaren Verbesserung der Situation für den ÖPNV geführt. Die verbotswidrige Nutzung des Bussonderfahrstreifens ist seit der Anpassung der Lichtsignale und dem damit verbundenen verbesserten Verkehrsfluss in der Elsenstraße signifikant zurückgegangen. Diese Einschätzung wurde im Rahmen einer themenbezogenen Sitzung am 24. September 2025 im Rathaus Treptow seitens der Berliner Verkehrsbetriebe bestätigt.

Frage 11:

Durch welche Maßnahmen wird die Einhaltung der StVO in dem Bereich kurzfristig gesichert?

Antwort zu 11

Die Polizeidirektion 3 (Ost) führt im Bereich des 16. BA der BAB A 100 lageangepasst verstärkte Verkehrsüberwachungs- und Präsenzmaßnahmen durch. Dazu gehören neben der Ahndung allgemeiner Verkehrsverstöße insbesondere auch die Überwachung des Bussonderfahrstreifens sowie die Ahndung des Einfahrens in den Kreuzungsbereich trotz stockenden Verkehrs.

Berlin, den 02.10.2025

In Vertretung

Arne Herz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt