

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Alexander Freier-Winterwerb (SPD)

vom 18. Dezember 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 22. Dezember 2025)

zum Thema:

Unklare Kommunikation, fehlende Simulationen und Stillstand beim Verkehrschaos rund um die A100 – was weiß der Senat wirklich?

und **Antwort** vom 8. Januar 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 9. Januar 2026)

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. 19/24669
vom 18. Dezember 2025
über Unklare Kommunikation, fehlende Simulationen und Stillstand beim Verkehrschaos rund
um die A100 – was weiß der Senat wirklich?

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

Frage 1:

Trifft es zu, dass die Senatsverwaltung – entgegen anderslautender öffentlicher Aussagen der Verkehrssenatorin – keine eigene verkehrliche Simulation zu den erwartbaren Verkehrsströmen rund um die Anschlussstelle Treptow im Vorfeld der Eröffnung des 16. Bauabschnitts der A100 vorliegen hatte?
Wenn ja: Warum wurde dennoch öffentlich der Eindruck erweckt, es hätte eine fundierte Prognose gegeben?

Antwort zu 1

Der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt lagen die Ergebnisse der verkehrlichen Simulation zu den erwartbaren Verkehrsströmen der dafür zuständigen Autobahngesellschaft des Bundes (AdB) vor. Gemäß des üblichen Verfahrens hat die AdB als Vorhabenträger eine makroskopische wie mikroskopische Modellierung vorgenommen, die Vertretern der Senatsverwaltung am 12.11.2024 im Rahmen eines Besprechungstermins präsentiert wurde. Bezugnehmend auf die gemeinsame Inaugenscheinnahme der relevanten Daten wurde von der in Rede stehenden Simulation gesprochen.

Frage 2:

Welche konkreten verkehrlichen Gutachten, Simulationen oder Modellierungen lagen der Senatsverwaltung tatsächlich vor, bevor der 16. Bauabschnitt eröffnet wurde – bitte mit Datum, Auftraggeber, Umfang und zentralen Ergebnissen?

Antwort zu 2:

Der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt wurde im Nachgang zum Termin am 12.11.2024 nur die in der Antwort auf die Frage 1 genannte Präsentation zur Verfügung gestellt, nicht aber das zugrunde liegende Gutachten im Auftrag der AdB. Gemäß der Präsentation wurden verschiedene Szenarien hinsichtlich der Fahrstreifenanzahl auf der Elsenbrücke betrachtet, unter anderem auch der Bestandsfall mit 1+1-Verkehrsführung. Die Verkehrsmengen in den einzelnen Szenarien wurden auf Basis des Verkehrsmodells des Landes Berlin prognostiziert.

Die mikroskopische Simulation des Verkehrsablaufes umfasst das Hauptstraßennetz um die Anschlussstelle Treptower Park einschließlich der Straße Am Treptower Park von der Puschkinallee bis zur A100, den Straßenzug Elsenstraße – Markgrafendamm von der Beermannstraße bis zur Persiusstraße einschließlich der Einmündung Alt-Straßau / Kynaststraße sowie der Puschkinallee von der Bezirksgrenze zu Friedrichshain-Kreuzberg bis zur Ringbahn. Auf Basis der Simulationsergebnisse wurde eingeschätzt, dass unter Berücksichtigung des Dosierungseffektes der Lichtsignalanlage an der Abfahrt von der A100 sich eine ähnliche Stausituation vor der Elsenbrücke einstellen würde wie vor Eröffnung des 16. BA, wobei ein Rückstau bis zu einem Kilometer auf der A100 durch die AdB in Kauf genommen wurde.

Frage 3:

Falls die Senatsverwaltung tatsächlich ohne belastbare Simulation agierte:
Welche Risiken wurden dabei in Kauf genommen, insbesondere in Hinblick auf
a) die bekannte Engstelle Elsenbrücke,
b) die unzureichende Leistungsfähigkeit der Rampen,
c) die bereits vorher gemeldeten Unfallhäufungen in den betroffenen Kiezen?

Antwort zu 3:

Entfällt.

Frage 4:

Welche kurzfristigen Maßnahmen wurden seit Eröffnung des Bauabschnitts geprüft, um die Situation im Umfeld der Anschlussstelle Treptow zu verbessern – und welche wurden aus welchen Gründen verworfen?

Antwort zu 4:

Folgende Maßnahmen wurden umgesetzt:

- Die Reduzierung von 3 auf 2 Fahrstreifen von der A100-Abfahrt und auf der nachfolgenden Strecke Am Treptower Park – Elsenstraße bis Puschkinallee zugunsten der Verlängerung des Bussonderfahrstreifens auf der Elsenstraße wurde am 14.09.2025 umgesetzt.

- Die Beschränkung der Grünphasen der BAB-A-100-Abfahrt an der Straße Am Treptower Park auf maximal 19 Sekunden wurde am 16.09.2025 umgesetzt.
- Die Erhöhung der Räumzeit zwischen den beiden Signalquerschnitten in der Elsenstraße am Knotenpunkt Puschkinallee von 5 auf 11 Sekunden zur besseren Räumung des Kreuzungsbereiches wurde am 16.09.2025 umgesetzt.
- Das Verbot des Linksabbiegens vom Markgrafendamm nach Alt-Stralau an der Lichtsignalanlage wurde zu Gunsten einer längeren Grünphase für den Abfluss von der Elsenbrücke am 16.09.2025 umgesetzt.
- Die Vergrößerung des Stauraums in der südlichen Zufahrt vor der Behelfsbrücke durch Nutzung eines zweiten Fahrstreifens für den Kfz-Verkehr wurde am 22.10.2025 umgesetzt.
- Folgende Maßnahme wurde geprüft:
- Die zweistufige Führung des Kfz-Verkehrs in Fahrtrichtung Nord auf der Elsenbrücke zulasten des Radstreifens in der Gegenrichtung. Diese Maßnahme wurde aufgrund der Lastbeschränkungen im unterirdischen Raum und einem unausgewogenem Aufwand-Nutzen-Verhältnis in Bezug auf einen kurzen Zeitraum bis zur Eröffnung des nordwestlichen Überbaus nicht weiter verfolgt. (siehe auch Antwort zu Frage 5).

Frage 5:

Aus der Antwort der Senatsverwaltung auf Presseanfragen geht hervor, dass eine Variante zur Öffnung einer zweiten stadteinwärts führenden Spur für Kfz nach „neuerlichen statischen Überprüfungen“ wieder entfallen sei. Welche konkreten statischen Defizite der Rampenbauwerke wurden festgestellt, und weshalb wurden diese Defizite nicht bereits vor der Eröffnung identifiziert?

Antwort zu 5:

Die bestehenden Rampenbauwerke im Bereich des alten nordöstlichen Teilbauwerkes im Anschluss an das alte Widerlager der Elsenbrücke bestehen aus mehreren Teilbauwerken. Diese Teilbauwerke unterstehen auf Grund des Bauwerksalters, der vorhandenen Bemessungsdefizite und der veränderten Einflussgrößen aus den wechselnden Bauzuständen einer fortlaufenden Kontrolle und Bewertung. Im Zusammenhang mit der zwischenzeitlich zur Entlastung angedachten Verkehrsumstellung auf eine 2+1-Verkehrsführung anhand der konkreten Abmessungen und Fahrstreifenanordnung wurde eine detaillierte Bewertung vorgenommen. Im Ergebnis musste anhand des dann konkret festgestellten Bauwerkszustandes in den auskragenden Randbereichen der Deckenkonstruktion festgestellt werden, dass eine 2+1-Verkehrsführung nur mit weitergehenden Planungen und nur nach Aufbau einer zusätzlichen Abfangkonstruktion ermöglicht werden könnte. Kosten und Nutzen hätten mit Blick auf den noch ausstehenden Zeitraum bis zur Teilstreckenfreigabe der Elsenbrücke nicht im Verhältnis gestanden. Die konkreten Defizite der Tragfähigkeit resultieren im Wesentlichen aus den wechselnden Bauzuständen und aus den Baugrundverhältnissen in diesen Bereichen.

Frage 6:

Wie bewertet die Senatsverwaltung den Umstand, dass die Polizei nach eigener Einschätzung die Lage durch erhöhte Präsenz „stabilisiert“, obwohl die Verkehrssituation laut Bezirk und BVG schlechter geworden ist? Ist polizeiliche Dauerpräsenz aus Sicht des Senats ein planerisch akzeptabler Ersatz für kurzfristige verkehrliche Verbesserungsmaßnahmen?

Antwort zu 6:

Seit September 2025 führt die Polizeidirektion 3 (Ost) regelmäßig Kontroll- und Präsenzmaßnahmen mit Polizeidienstkräften des örtlich zuständigen Polizeiabschnitts (A) 35 sowie des A 34 durch. Die Maßnahmen zielen auf Präsenz sowie die Verfolgung verkehrsrechtlichen Fehlverhaltens, etwa das verkehrsbedingte Warten auf Fußverkehrsfurten und Radverkehrsführungen sowie das verbotswidrige Befahren von Sonderfahrstreifen von Kraftfahrzeugführenden ab.

Im Zeitraum vom 1. September 2025 bis zum 23. Dezember 2025 wurden neben verschiedenen Präsenzmaßnahmen durch uniformierte Polizeidienstkräfte insgesamt 377 gezielte Verkehrsüberwachungsmaßnahmen mit 1.483,63 Einsatzkräftestunden durchgeführt (Quelle: Polizei-Managementsystem Ressourcendatenbank (PolMan-RS-DB), Stand: 29. Dezember 2025).

Die verstärkte polizeiliche Präsenz hat dazu beigetragen, dass ein leichter, gleichwohl positiver zu bewertender Rückgang verkehrsrechtlichen Fehlverhaltens festgestellt werden konnte.

Die im September 2025 durch die zuständige Senatsverwaltung vorgenommene Anpassung der Schaltzeiten der Lichtsignalanlagen sowie der Verkehrsführung führte aus Sicht der Polizei Berlin zu einer spürbaren Entspannung der Verkehrs- und Einsatzsituation. Diese Einschätzung wurde – anders als in der Fragestellung angegeben – durch Bezirk und BVG bestätigt.

Naturgemäß kann eine Polizeipräsenz vor Ort nicht dauerhaft erfolgen. Es ist jedoch für jedwede straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen von entscheidender Bedeutung, dass die angeordneten Verkehrsregelungen befolgt werden.

Frage 7:

Welche Belastungen entstehen aktuell für die umliegenden Kieze (Verkehrsaufkommen, Lärm, Unfallzahlen, ÖPNV-Beeinträchtigungen) – und warum gibt es trotz der bekannten Problemlage bis heute keine kurzfristigen Entlastungsmaßnahmen für Anwohner*innen?

Antwort zu 7:

Auf den Buslinien M43 und 194 kommt es durch die hohe Verkehrsbelastung teilweise zu operativen Linienmaßnahmen und Verspätungen. Zur Verbesserung der Situation fährt die BVG ab dem 05.01.2026 einen sogenannten „Baufahrplan“ auf den genannten Linien, der die längeren Fahrzeiten berücksichtigt.

Verkehrsunfallzahlen wurden in folgenden Bereichen – orientiert an der Beantwortung der Schriftlichen Anfrage Nr. 19/24457 vom 25. November 2025 – ausgewertet:

- Straßenzug Elsenstraße, inklusive An den Treptowers und Elsenbrücke (Spree), exklusive Elsenstraße/Kiehluer
- Straßenzug Am Treptower Park (ohne Anfang- und Endknoten)
- Straßenzug Puschkinallee (bis Vor dem Schlesischen Tor)
- Straßenzug Stralauer Allee (exklusive Warschauer Platz)
- Straßenzug Markgrafendamm (bis Hauptstraße)
- Straßenzüge Laskerstraße und Bödikerstraße
- Straßenzug Alt-Stralau (bis Tunnelstraße)

Die Anzahl der polizeilich registrierten Verkehrsunfälle (VU) seit der Eröffnung des Teilabschnitts der A 100 im Zeitraum vom 27. August 2025 bis zum 31. Oktober 2025 sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Unfallkategorie	Anzahl der VU
Unfall mit Getöteten	0
Unfall mit Schwerverletzten	2
Unfall mit Leichtverletzten	32
alle übrigen VU	197
Gesamt	231

Quelle: DWH VU Urs, Stand: 29. Dezember 2025

Im Hauptstraßennetz wurden die in der Antwort auf Frage 4 genannten Maßnahmen umgesetzt, um die Verkehrssituation zu stabilisieren und somit Ausweich- und Schleichverkehre zu vermeiden.

Frage 8:

Hält der Senat weiterhin an der Aussage der Verkehrssenatorin fest, es sei „vor der Eröffnung des 16. Bauabschnitts“ eine Simulation der zu erwartenden Verkehrsströme gegeben?

Falls nein: Welche Konsequenzen zieht der Senat aus dieser nachweislich widersprüchlichen Kommunikation?

Antwort zu 8:

Ja.

Frage 9:

Bis wann ist verlässlich mit einer verkehrlichen Entlastung zu rechnen – insbesondere im Hinblick auf
a) die Wiederherstellung der Elsenbrücke,
b) bauliche Maßnahmen an den Rampen,

c) eine mögliche Anpassung der Verkehrsführung an der Anschlussstelle Treptow?

Antwort zu 9:

Der aktuelle Bauablauf zum Ersatzneubau der Elsenbrücke sieht zu Ende Januar 2026 eine Verkehrs freigabe des nordwestlichen Teilbauwerkes vor. Zu diesem Zeitpunkt wird dann zunächst eine 2+2-Verkehrsführung eingerichtet, wobei zwei Fahrstreifen über die beiden Behelfsbrücken und zwei Fahrstreifen über das neue nordwestliche Teilbauwerk geführt werden. Zusätzlich stehen jeweils Flächen für den Fuß- und Radverkehr zur Verfügung. Bis zum Sommer 2026 sollen dann schrittweise die restlichen Teilflächen für den Verkehr freigegeben werden, so dass dann insgesamt sechs Fahrstreifen und jeweils Bereiche für den Fuß- und Radverkehr zur Verfügung stehen. Mit den einzelnen Umstellungen der Verkehrsführung ab Ende Januar 2026 und der damit verbundenen Bereitstellung weiterer Verkehrsflächen ist von einer verkehrlichen Entlastung auszugehen.

Frage 10:

Welche Pläne verfolgt die Senatsverwaltung, um künftig zu verhindern, dass umfangreiche Verkehrsinfrastrukturprojekte ohne belastbare Prognosen über ihre Auswirkungen in Betrieb genommen werden – und welche Änderungen an Verfahren, Qualitätsprüfungen oder Verantwortungsketten zieht sie aus den aktuellen Fehlentwicklungen?

Antwort zu 10:

Der 16. Bauabschnitt der BAB A 100 wurde entsprechend den gesetzlichen Vorgaben geplant und umgesetzt, alle notwendigen Untersuchungen wurden erstellt und abgenommen. Insofern sieht der Senat keinen Änderungsbedarf. Gleichwohl können für Ersatzneubauten kritischer Brückenbauwerke seit der Änderung der Rechtslage (§ 24 LHO) beschleunigte Verfahren zur Verkürzung der Genehmigungszeiten und damit auch zur Verkürzung von Zeiten mit verkehrlichen Einschränkungen zur Anwendung kommen.

Berlin, den 08.01.2026

In Vertretung
Arne Herz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt