

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Swantje Henrike Michaelsen, Tarek Al-Wazir, Victoria Broßart, Matthias Gastel, Dr. Andreas Audretsch, Dr. Moritz Heuberger, Julia Schneider, Hanna Steinmüller und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Eröffnung des 16. Bauabschnitts der A100 in Berlin trotz Stauprognoze

Am 27. August 2025 eröffneten Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder und Berlins Regierender Bürgermeister Kai Wegner (beide CDU) den 16. Bauabschnitt der A 100, der Berlins Stadtautobahn von Neukölln bis zum Treptower Park verlängert. In den Wochen und Monaten zuvor hatten Bündnisgrüne aus dem Abgeordnetenhaus und Initiativen davor gewarnt, dass eine Eröffnung der Autobahnverlängerung vor Fertigstellung der Elsenbrücke die umliegenden Straßen und Bezirke mit dem neu von der Autobahn abfließenden Verkehr überlasten und damit ins Verkehrschaos stürzen würde (<https://taz.de/16-Bauabschnitt-der-A100/!6040801/>). In den Tagen und Wochen nach der Eröffnung bestätigte sich diese Prognose, die Verkehrslage verschlechterte sich erheblich. (www.rbb24.de/panorama/beitrag/2025/09/stadtautobahn-staus-berlin-a100-verlaengerung-kritik.html)

Ende Dezember 2025 wurde eine Verkehrssimulation öffentlich, deren Existenz die Autobahn GmbH zunächst geleugnet hatte (www.tagesspiegel.de/berlin/situation-wurde-als-beherrschbar-angesehen-bund-und-senat-nahmen-warnung-vor-a100-verkehrschaos-nicht-ernst-15138248.html). Aus dieser geht hervor, dass 9 bzw. 10 der Knotenpunkte um die Anschlussstelle mit der schlechtesten Qualitätsstufe F bewertet worden waren. Diese entspricht stetig wachsendem Rückstau und sehr langen Wartezeiten für die Autofahrer*innen (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen – HBS). Entsprechend attestiert die Simulation selbst „erwartbar sehr hohe negative Auswirkungen“ für den Berliner Verkehr.

Dass der 16. Bauabschnitt der A 100 trotzdem in Betrieb genommen wurde, hat handfeste negative Folgen für das Leben der Anwohner*innen und Verkehrsteilnehmer*innen: Dazu gehören schlechte Luft, eine Zunahme des Straßenverkehrslärms, Verspätungen und Ausfälle im Busverkehr sowie eine deutlich erhöhte Unfallgefahr. Eine Antwort des Berliner Senats auf eine Schriftliche Anfrage von Antje Kapek (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) zeigt, dass es in den Wochen nach der Inbetriebnahme zu 102 Verkehrsunfällen im Umfeld der Anschlussstelle kam, das sind 30 Unfälle mehr als im Vorjahreszeitraum (<https://parlament-berlin.de/starweb/adis/citat/VT/19/SchrAnfr/S19-24457.pdf>). Außerdem ist die Zahl der Anzeigen wegen Verkehrsvergehen rund um die Elsenbrücke in Berlin-Treptow sprunghaft angestiegen: Im August 2025 gab es nach Polizeiangaben 38 entsprechende Anzeigen, zwei Monate nach der Eröffnung des 16. Bauabschnitts dann rund 650 – das ist mehr als das 16-Fache (www.berliner-zeitung.de/news/verkehrschaos-an-der-elsenbruecke-16-mal-mehr-anzeigen-wegen-verkehrsverstoessen-li.10011436).

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Die Inbetriebnahme des 16. Bauabschnitts der A 100 trotz prognostiziertem Verkehrskollaps wurde Presseberichten zufolge von der bundeseigenen Autobahn GmbH forciert, um laufende Kosten für die Verkehrssicherung und den Objektschutz einzusparen (www.tagesspiegel.de/berlin/situation-wurde-als-beherrschbar-angesehen-bund-und-senatnahmen-warnung-vor-a100-verkehrschaos-nicht-ernst-15138248.html). Aus Sicht der fragstellenden Fraktion ist die Eröffnung des 16. Bauabschnitts der A 100 ein besonders problematisches Beispiel dafür, dass der Bund Kommunen mit den negativen Folgen seiner Straßenbau- und -ausbauprojekte alleine lässt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Schritte leitete die Autobahn GmbH des Bundes aus der von ihr durchgeführten Verkehrssimulation bezüglich der Inbetriebnahme des 16. Bauabschnitts der A 100 ab?
2. Wie begründet die Bundesregierung die Inbetriebnahme des 16. Bauabschnitts der A 100, obwohl die Verkehrssimulation für 9 bzw. 10 von 31 Knotenpunkten Stau prognostiziert hatte und damit absehbar war, dass Anwohner*innen und Verkehrsteilnehmer*innen erheblich unter den Folgen der Eröffnung leiden würden?
3. Wer hat die Entscheidung zur Inbetriebnahme des 16. Bauabschnitts der A 100 getroffen und welche Rolle spielte das Bundesministerium für Verkehr bei dieser Entscheidung?
4. Sind Presseberichte zutreffend, nach denen eine Verschiebung der Inbetriebnahme des 16. Bauabschnitts der A 100 wegen laufender Kosten für Verkehrssicherung und Objektschutz für die Autobahn GmbH des Bundes nicht in Frage kam (vgl. Bericht des Tagesspiegels vom 19. Januar 2026)?
5. Welchen Austausch zwischen der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt und der Autobahn GmbH des Bundes hat es im Vorfeld der Inbetriebnahme des 16. Bauabschnitts der A 100 im August 2025 zu den Randbedingungen im nachgeordneten Straßennetz und dessen Aufnahmefähigkeit gegeben?
6. Hat es seitens der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt gegenüber der Autobahn GmbH des Bundes Hinweise auf die zu erwartende unzureichende Verkehrsqualität an Knotenpunkten im Falle der Inbetriebnahme des 16. Bauabschnitts der A 100 gegeben und wenn ja, welche Alternativen wurden im Lichte dieser Erkenntnisse ausgelotet?
7. Welche Abstimmungen zu welchen Themen und Fragestellungen gab es zwischen der Autobahn GmbH des Bundes, dem Bundesministerium für Verkehr und dem Fernstraßenbundesamt im Hinblick auf die Inbetriebnahme des 16. Bauabschnitts der A 100, die Einhaltung der Bestimmung des Planfeststellungsbeschlusses oder die Leistungsfähigkeit des nachgeordneten Stadtstraßennetzes im Umfeld der Anschlussstelle Treptower Park?
8. Wie begründet die Autobahn GmbH des Bundes ihre widersprüchliche Kommunikation, also dass sie zunächst behauptet hatte, es gäbe keine aktuelle Verkehrssimulation und keine 24 Stunden später eine Simulation an eine Vielzahl von Pressevertreter*innen verschickt hat?
9. Stellt der Bund den Kommunen regelmäßig Mittel zur baulichen Anpassung von Anschlussbereichen zur Abwicklung des durch seine Neu- und Ausbauprojekte induzierten Mehrverkehrs zur Verfügung und wenn ja, in welchen Projekten hat der Bund dies seit 2015 getan [Bitte Projekte mit

Angabe des Straßentyps (Bundesstraße in kommunaler Verwaltung, Kreisstraße oder Gemeindestraße) und übernommenen Kosten auflisten]?

10. Mit welchen konkreten Maßnahmen unterstützt der Bund bzw. die Autobahn GmbH das Land Berlin bzw. die betroffenen Bezirke bei der Bewältigung des durch die Inbetriebnahme des 16. Bauabschnitts der A 100 verursachten Verkehrschaos (bitte Maßnahmen einzeln auflisten)?
11. Verfolgt die Bundesregierung angesichts der massiven Konflikte rund um den 17. Bauabschnitt der A 100 die Planung desselben weiter, und wenn ja, welchen Planungsstand hat der 17. Bauabschnitt der A 100 erreicht?
12. Wann wird die Autobahn GmbH die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zum 17. Bauabschnitt der A 100 veröffentlichen?
13. Mit welchen Baukosten rechnet die Bundesregierung für den 17. Bauabschnitt der A 100 auf Basis der aktuell gültigen Kostenermittlung (bitte Datum der Kostenermittlung nennen)?

Berlin, den 28. Januar 2026

Katharina Dröge, Britta Haßelmann und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.