

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Swantje Henrike Michaelsen,
Tarek Al-Wazir, Victoria Broßart, weiterer Abgeordneter und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 21/3986 –**

Eröffnung des 16. Bauabschnitts der Autobahn 100 in Berlin trotz Stauprognose

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 27. August 2025 eröffneten der Bundesminister für Verkehr Patrick Schnieder und Berlins Regierender Bürgermeister Kai Wegner den 16. Bauabschnitt der Autobahn 100 (A 100), der Berlins Stadtautobahn von Neukölln bis zum Treptower Park verlängert. In den Wochen und Monaten zuvor hatten BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN aus dem Abgeordnetenhaus und Initiativen davor gewarnt, dass eine Eröffnung der Autobahnverlängerung vor Fertigstellung der Eisenbrücke 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 neun bzw. zehn der Knotenpunkte um die Anschlussstelle mit der schlechtesten Qualitätsstufe F bewertet worden waren. Diese entspricht stetig wachsendem Rückstau und sehr langen Wartezeiten für die Autofahrerinnen und Autofahrer (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 Anwohnerinnen und Anwohner und Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer: 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 der Abgeordneten Antje Kapek (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) zeigt, dass es in den Wochen nach der Inbetriebnahme zu 102 sVerkehrsunfällen im Umfeld der Anschlussstelle kam, das sind 30 Unfälle mehr als im Vorjahreszeitraum (<https://pardok.parlament-berlin.de/starweb/adis/citat/VT/19/SchrAnfr/S19-24457.pdf>).

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 17. Februar 2026 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

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).

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-senat-nahmen-warnung-vor-a100-verkehrsch-aos-nicht-ernst-15138248.html). Aus Sicht der fragestellenden Fraktion ist die Eröffnung des 16. Bauabschnitts der A 100 ein besonders problematisches Beispiel dafür, dass der Bund Kommunen mit den negativen Folgen seiner Straßenneu- und Straßenausbauprojekte allein lässt.

1. Welche Schlüsse leitete die Autobahn GmbH des Bundes aus der von ihr durchgeführten Verkehrssimulation bezüglich der Inbetriebnahme des 16. Bauabschnitts der A 100 ab?

Die Daten der makroskopischen Netzbetrachtung bestätigten, dass mit der aktuellen Verkehrsführung der Elsenbrücke täglich 43.800 Fahrzeuge vom untergeordneten Straßennetz auf die Autobahn verlagert werden. Dieser Autobahnabschnitt fungiert somit als Entlastungsinstrument: Er befreit die umliegenden Wohnquartiere in hohem Maße vom Durchgangsverkehr. Die mikroskopische Betrachtung der umliegenden Knotenpunkte im nachgeordneten städtischen Netz hat ergeben, dass mit der Inbetriebnahme des 16. Bauabschnitts (im Folgenden: BA) der A 100 unter Berücksichtigung des derzeitigen Bauzustandes der Elsenbrücke (Variante 1) an fünf der insgesamt neun untersuchten Knotenpunkte Leistungsfähigkeitsdefizite bestehen, die tageszeitlich auf Spitzenbelastungszeiten begrenzt sind.

2. Wie begründet die Bundesregierung die Inbetriebnahme des 16. Bauabschnitts der A 100, obwohl die Verkehrssimulation für neun bzw. zehn von 31 Knotenpunkten Stau prognostiziert hatte und damit absehbar war, dass Anwohnerinnen und Anwohner und Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer erheblich unter den Folgen der Eröffnung leiden würden?

Die Autobahn GmbH des Bundes hatte die mit Planfeststellungsbeschluss zum 16. BA der A 100 festgelegten Maßnahmen als Voraussetzung für dessen Inbetriebnahme vollumfänglich und zeitgerecht vor Inbetriebnahme umgesetzt. Dies umfasste bauliche Anpassungen im Bereich der dortigen Stadtstraßen sowie das Schaffen der Voraussetzungen für die Anpassung von Schaltprogrammen der dortigen Lichtsignalanlagen durch das zuständige Land Berlin. Die eingeschränkte bauliche Situation an der Elsenbrücke und bereits seit deren Abriss bestehende Rückstauerscheinungen im städtischen Straßennetz hatten die Autobahn GmbH des Bundes zu der ergänzenden Verkehrssimulation veranlasst. Die seit Inbetriebnahme des 16. BA im August 2025 beobachteten Verkehre bestätigen die Ergebnisse der Simulation: Selbst bei eingeschränkter baulicher Situation im Bereich der städtischen Elsenbrücke ist mit Inbetriebnahme des 16. BA eine Entlastung des nachgeordneten städtischen Straßennetzes eingetreten (u. a. auch für den Bereich Spätherbststraße, Baumschulenweg und Joachimstaler Chaussee). Zusätzliche, durch die Inbetriebnahme des 16. BA entstehende Engpässe, die über das vorhandene Staubild hinausgehen, sind allein auf die eingeschränkte bauliche Situation im Bereich der städtischen Elsenbrücke zurückzu-

führen. Diese sind jedoch begrenzt überwiegend auf morgendliche und nachmittägliche Spitzenverkehre sowie das städtische Straßennetz und dort ausschließlich in Fahrtrichtung Nord zur städtischen Eisenbrücke. Nach Süden in Richtung A 100 läuft der Verkehr reibungslos. Weitere Defizite an einzelnen städtischen Knoten sind auf Spitzenzeiten begrenzt und vorübergehend durch den aktuellen Bauzustand der Eisenbrücke bedingt.

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?

Die Entscheidung zur Inbetriebnahme des 16. BA der A 100 wurde unter Abwägung aller entscheidungsrelevanter Belange von der Autobahn GmbH des Bundes getroffen. Das Bundesministerium für Verkehr (BMV) wurde durch die Autobahn GmbH über diese Entscheidung informiert.

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 infrage kam (vgl. Bericht des Tagesspiegels vom 19. Januar 2026)?

Die zu erwartenden zusätzlichen Kosten für die Verkehrssicherung und den Objektschutz wurden als ein Belang bei der Abwägung zur Inbetriebnahme des 16. BA der A 100 berücksichtigt.

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?

Die Autobahn GmbH des Bundes steht in ständigem Austausch mit der Berliner Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt zu Planungs- und Baumaßnahmen auf Bundesautobahnen in Berlin. In Bezug auf den 16. BA der A 100 wurde die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt durch die Autobahn GmbH des Bundes frühzeitig über die Entscheidung zur geplanten Inbetriebnahme in Kenntnis gesetzt.

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?

Hinweise seitens der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt zu Leistungsfähigkeitsdefiziten an untersuchten Knotenpunkten im städtischen Netz bedurfte es nicht. Erkenntnisse hierzu lieferte die im Auftrag der Autobahn GmbH des Bundes erarbeitete mikroskopische Betrachtung der umliegenden Knotenpunkte.

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?

Die Autobahn GmbH des Bundes befindet sich in ständiger Abstimmung mit dem BMV sowie – soweit betroffen – dem Fernstraßen-Bundesamt in Bezug auf die aktuellen Planungs- und Baumaßnahmen. In Bezug auf den 16. BA der A 100 wurde das BMV von der Autobahn GmbH des Bundes über die begründet wahrgenommene Möglichkeit zur Inbetriebnahme des neuen BAB-Abschnittes auch unter Berücksichtigung der verkehrlichen Situation im Bereich der Eisenbrücke informiert. Mit dem Fernstraßen-Bundesamt erfolgten intensive Abstimmungen seitens der Autobahn GmbH des Bundes bezüglich der Widmung des neuen Autobahnabschnittes. Auf die Einhaltung der Bestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses hat die verkehrliche Situation im Bereich der Eisenbrücke keinen Einfluss, da es sich um einen vorübergehenden baubedingten Zustand bis zur Fertigstellung des Ersatzneubaus der Eisenbrücke handelt.

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 Pressevertreterinnen und Pressevertreter verschickt hat?

Die Autobahn GmbH des Bundes hat irrtümlich die „makroskopische und mikroskopische Modellierung für die Anschlussstelle Am Treptower Park und das nachgeordnete Straßennetz“ zunächst nicht in Verbindung mit der seinerzeitigen Presseanfrage gebracht.

Verkehrssimulationen sind ein Standardinstrument im Planungsprozess. Die missverständliche Darstellung der Autobahn GmbH, es gäbe keine solchen Prognosen, trifft nicht zu. Die Autobahn GmbH hat den Irrtum umgehend korrigiert.

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 der übernommenen Kosten auflisten)?

Grundsätzlich ist bei Neu- und Ausbaumaßnahmen an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes auch ein leistungsfähiger Anschluss an das nachgeordnete Straßennetz sicherzustellen. Im konkreten Fall wurden deshalb die gemäß Planfeststellungsbeschluss festgelegten Maßnahmen im nachgeordneten städtischen Straßennetz mit Bundesmitteln finanziert und umgesetzt.

Die Beseitigung von bereits bestehenden Leistungsfähigkeitsdefiziten im nachgeordneten Netz bzw. die Beseitigung der aus laufenden Baumaßnahmen im nachgeordneten Netz resultierenden Defizite in der Leistungsfähigkeit ist davon nicht umfasst.

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)?

Den Festlegungen des Planfeststellungsbeschlusses zum 16. BA der A 100 folgend, wurden zur Sicherstellung einer adäquaten Leistungsfähigkeit an den Knoten im nachgeordneten Straßennetz Umprogrammierungen an elf Lichtsignalanlagen vor Inbetriebnahme des 16. BA der A 100 bereitet. Die Umsetzung dieser mit Bundesmitteln finanzierten Umprogrammierung erfolgte durch die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt und wurde am 16. September 2025 abgeschlossen. Darüber hinaus wurde von der Autobahn GmbH des Bundes angeboten, die Lichtsignalanlage am Knotenpunkt der Straße „Am Treptower Park“ mit den Rampen der Anschlussstelle Treptower Park der A 100 zur Dosierung der dem Stadtstraßennetz zufließenden Verkehre zu nutzen. Für alle weiteren Maßnahmen im städtischen Netz ist das Land Berlin zuständig.

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?

Der 17. BA der A 100 ist als laufendes und fest disponiertes Vorhaben bestätigt. Der gesetzliche Planungsauftrag für den 17. BA der A 100 ist von der Autobahn GmbH des Bundes entsprechend umzusetzen. Planungen der Autobahn GmbH des Bundes haben zum Ziel, für die bereits linienbestimmte Vorzugsvariante unter Berücksichtigung der derzeitigen und künftigen Randbedingungen die geeignete technische Lösung zu entwickeln.

12. Wann wird die Autobahn GmbH die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zum 17. Bauabschnitt der A 100 veröffentlichen?

Nach Auskunft der Autobahn GmbH des Bundes soll auf Basis der Ergebnisse laufender Untersuchungen die technische Vorzugslösung im Sommer 2026 mit dem BMV abgestimmt werden.

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)?

Die bei der Autobahn GmbH derzeit laufenden Untersuchungen zur Projektlösung des 17. Bauabschnittes der A 100 werden u. a. auch aktuelle Informationen zu Projektkosten beinhalten. Bis dahin kann das BMV keine belastbare Aussage treffen.

In der Unterlage des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages zu den Gesamtmittelbedarfen der Bedarfsplanvorhaben 2026 enthaltene Kostenangaben werden auf Basis der weiteren planerischen Projektentwicklung anzupassen sein.

