

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Ariturel Hack (CDU)

vom 18. Juli 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 21. Juli 2025)

zum Thema:

Verkehrs- und Baustellensituation in der Königin-Elisabeth-Straße seit der A100-Sperrung (II)

und **Antwort** vom 6. August 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 7. August 2025)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Ariturel Hack (CDU)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/23359
vom 18. Juli.2025
über Verkehrs- und Baustellensituation in der Königin-Elisabeth-Straße seit der A100-
Sperrung (II)

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

Frage 1:

Welche Verkehrsstörungen und Baustellen auf der Nahumfahrung über Messedamm – Königin-Elisabeth-Straße zum Spandauer Damm und im weiteren Umfeld wurden seit der entsprechenden Pressemitteilung vom 26.03.2025 behoben, beseitigt oder abgeschwächt?

Antwort zu 1:

Nach den Einschränkungen auf der BAB A 100 wurden drei Vorbehaltsrouten (VBR) (Nahumfahrung West, VBR I und VBR II) festgelegt. Auf diesen Strecken wurden vorhandene Arbeitsstellen schnellstmöglich beendet und keine neuen mehr eingerichtet (beispielsweise auf dem Tegeler Weg, im Knotenpunkt Königin-Elisabeth-Straße / Knobelsdorffstraße und auf dem Spandauer Damm). Besonders relevant war im Knoten Kaiserdamm / Messedamm die vorhandene BVG-Baustelle zur Tunneldeckenabdichtung. Hier wurde die Fahrstreifenaufteilung so geändert, dass kurzfristig ein zweistreifiges Fahren von Süd nach Nord ermöglicht wurde.

Frage 2:

Wie verhält es sich mit der Dauerbaustelle Königin-Elisabeth-Straße/Messedamm/Kaiserdamm und was wurde bisher unternommen, damit die Baustelle schnellstens beendet wird, bzw. wann ist mit der Fertigstellung zu rechnen?

Antwort zu 2:

Die dort im Auftrag der BVG tätige Baufirma wurde aufgefordert, die Durchführung der Arbeiten zu beschleunigen. Der ursprünglich geplante Umbau der Mittelinseln in der Königin-Elisabeth-Straße (KES) und im Messedamm wurde zurückgestellt, hier entsteht jetzt ein Zwischenzustand aus Alt- und Neuzustand. Seit dem 30. Juni 2025 sind die Einschränkungen in der Nord-Süd-Achse beseitigt. Das voraussichtliche Bauende mit Freigabe des zweiten Linksabbiegefahrstreifens vom Kaiserdamm in den Messedamm ist Mitte August.

Frage 3:

Liegen dem Senat Daten zum aktuellen Lkw-Verkehrsaufkommen in der Königin-Elisabeth-Straße seit der Sperrung der A100 vor? Wenn ja, mit welchen Ergebnissen?

Antwort zu 3:

Die Ergebnisse der Verkehrszählungen zeigen eine deutliche Verkehrszunahme auf der Nahumfahrung.

Frage 4:

Wie bewertet der Senat den allgemeinen oberirdischen Zustand der Königin-Elisabeth-Straße und insbesondere die unterirdische Leitungs- und Infrastruktur vor dem Hintergrund der erheblichen Zunahme von Pkw- und Lkw-Verkehr?

Antwort zu 4:

Zum Zustand der Straße und der Leitungsstrukturen im Untergrund liegen dem Senat keine Erkenntnisse vor. Das zuständige Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf warnt aber vor starkem Verschleiß und steigender Gefahr von Notmaßnahmen.

Frage 5:

Wie reagierte der Senat bisher auf entsprechende Warnungen seitens der BVG und des Bezirksamtes hinsichtlich möglicher schwerer Schäden am U-Bahntunnel und einer Havarie der Königin-Elisabeth-Straße und welche Folgen hätte dies im schlimmsten Fall?

Antwort zu 5:

Von der BVG gab es frühzeitig Warnungen wegen der erhöhten Belastung des U-Bahn-Tunnels im Kaiserdamm. Dabei ging es nicht um eine akute Gefahr des Einbruchs, sondern um eine Verkürzung der Restlebenszeit des ca. 100 Jahre alten Bauwerks. Zur Minderung wurde versucht, durch Beschilderung eine Parallelfahrt von zwei Lkw auf dem Tunnel zu vermeiden. Auch nach Freigabe des Knotenpunktes gibt es eine Beschilderung, die ein Befahren von zwei Lkw je Richtung gleichzeitig untersagt.

Die BVG hat berichtet, dass ein Monitoring im Tunnel eingerichtet werden soll, um mögliche Schäden frühzeitig zu erkennen.

Frage 6:

Hat der Senat bereits ein Konzept für den geschilderten Notfall und was beinhaltet dieses? Falls nicht, aus welchen Gründen werden die Warnungen seitens der BVG und des Bezirksamtes nicht ernst genommen?

Antwort zu 6:

Der Senat nimmt grundsätzlich Warnungen ernst. Ein Notfallkonzept wäre die Verlagerung des Schwerlastverkehrs auf die anderen Vorbehaltsrouten, die vorsorglich von anderen temporären Verkehrseinschränkungen möglichst freigehalten werden.

Frage 7:

Welche Instandsetzungsmaßnahmen sind hier bereits jetzt absehbar und wann und wie werden diese umgesetzt werden können, bevor es zu größeren Havarien auf und unter der Straße kommt?

Antwort zu 7:

Das Bezirksamt plant derzeit im Schatten einer notwendigen Maßnahme der Berliner Energie und Wärme (BEW) in der Königin-Elisabeth-Straße eine Deckensanierung, genauere Pläne zum zeitlichen Ablauf und zum genauen Straßenabschnitt liegen noch nicht vor.

Instandsetzungsarbeiten vorab zur Vermeidung von Notmaßnahmen sind derzeit vom Bezirksamt nicht geplant und auf Grund der nicht vorliegenden Schadenslage auch nicht gezielt möglich.

Frage 8:

Inwieweit gibt es Überlegungen die beiden Vorbehaltsrouten (Nr. 1: Konstanzer Straße – Brandenburgische Straße – Lewishamstraße – Kaiser-Friedrich-Straße – Tegeler Weg & Nr. 2: Sachsendamm – Martin-Luther-Straße – Kurfürstenstraße – Hardenbergstraße – Otto-Suhr-Allee – Tegeler Weg) als offizielle Umleitungen auszuweisen? Aus welchem Grund hat man bisher davon abgesehen?

Antwort zu 8:

Die VBR I und II dienen vor allem als vorsorgliche Ausweichrouten. Der Lkw-Verkehr soll diese Routen durch die Innenstadt möglichst nicht nutzen. Der Senat sieht keine Vorteile darin, diese Routen offiziell als Umleitung auszuweisen.

Frage 9:

Welche weiteren Umleitungsstrecken werden aktuell geprüft, um insbesondere den Schwerlastverkehr umzuleiten und wann werden diese mit Blick auf den Zustand der Königin-Elisabeth-Straße und der hohen Belastung der Anwohnerschaft umgesetzt?

Antwort zu 9:

Weitere sinnvolle Umleitungsstrecken neben der Nahumfahrung West existieren nicht. Den Schwerlastverkehr umzuleiten ist nicht zweckmäßig, da es sich um keinen Durchgangsverkehr handelt, sondern überwiegend um Zielverkehr. Dieser dient also der notwendigen Ver- und Entsorgung für die Stadt.

Frage 10:

Wie bewertet der Senat die Aussage der Autobahn GmbH, dass sämtlicher Wirtschaftsverkehr mit Ziel nordwestliches Berlin über die A10/A111 und mit Ziel westliches Berlin über die A10/B2/5 umgeleitet werden soll? Wie werden diese Umleitungsmaßnahmen den Verkehrsteilnehmern frühzeitig und verständlich mitgeteilt? Wie erklärt sich der Senat die Diskrepanz zwischen den angekündigten Umleitungsmaßnahmen und dem tatsächlichen Volumen an Schwerlastverkehr im Straßenzug Messedamm/Königin-Elisabeth-Straße/Spandauer Damm?

Antwort zu 10:

Welche Aussage der Autobahn GmbH des Bundes (AdB) hier konkret gemeint ist, kann der Senat nicht identifizieren.

Die Hinweisbeschilderung auf dem Autobahnring BAB A 10 ist durch die AdB geplant, angeordnet und ausgeführt worden. Inwieweit diese verbesserungswürdig ist und damit mehr Wirtschaftsverkehr Berlin umfahren würde, kann der Senat nicht beurteilen. Es ist davon auszugehen, dass den meisten Unternehmen die verkehrlichen Behinderungen mit den

deutlichen zeitlichen Verlusten auf der BAB A 100 und der Nahumfahrung West bekannt sind und sie deshalb aus wirtschaftlichen Gründen die Umfahrung über die BAB A 10 nutzen.

Frage 11:

Inwieweit hat es bereits eine Zusammenarbeit mit der Polizei zur Kontrolle der Einhaltung der Umleitungsmaßnahmen, Geschwindigkeitskontrollen und Gewichtsbeschränkungen gegeben und wird diese aufgrund anhaltender Missachtung intensiviert?

Antwort zu 11:

Der Polizei Berlin ist die derzeitige Verkehrssituation bekannt, so dass von dort unter Berücksichtigung der personellen Ressourcen entsprechende Kontrollen erfolgen. Eine besondere Zusammenarbeit ist dafür nicht erforderlich.

Frage 12:

Welche Möglichkeiten stehen dem Senat zur Verfügung, um Anbieter der gängigen Navigationssysteme über Sperrungen und aktuelle Umfahrungen zu informieren und so im Sinne einer geordneten Verkehrslenkung tätig zu werden, und von welchen dieser Möglichkeiten wurde bisher Gebrauch gemacht?

Antwort zu 12:

Die gängigen Anbieter von Navigationssystemen haben die Einschränkungen auf der BAB A 100 frühzeitig registriert und eingepflegt. Der Senat hat keine Möglichkeit, auf die Routenwahl der Systeme Einfluss zu nehmen

Berlin, den 06.08.2025

In Vertretung

Arne Herz
Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz