

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Ariturel Hack (CDU)

vom 27. Oktober 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 29. Oktober 2025)

zum Thema:

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

und **Antwort** vom 14. November 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 18. Nov. 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. 19/24232
vom 27. Oktober 2025
über Verkehrs- und Baustellensituation in der Königin-Elisabeth-Straße seit der A100-Sperrung (IV)

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 Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf und die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) um Stellungnahmen gebeten. Diese werden in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Wieso wurde keine tabellarische Auflistung aller getroffenen Maßnahmen mit Datum und Urheber, wie in Frage 2 der Schriftlichen Anfrage 19/23358 erbeten, vorgenommen (bitte um erneute und inzwischen aktualisierte Auflistung)?

Antwort zu 1

Auf eine tabellarische Auflistung wurde zuvor aufgrund der geringen Anzahl an Listenelementen verzichtet.

Grund	Maßnahme	Datum	Anordnende Behörde
Verbesserung der Sicherheit für den Fußverkehr	Errichtung von zwei Lichtsignalanlagen	05.09.2025	Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frage 2:

Was haben die ersten ausgewerteten Verkehrszahlen anhand der gezählten Verkehrsmengen konkret ergeben (bitte um tabellarische Darstellung der Ergebnisse gegliedert nach den jeweiligen Haupt- und Nebenstraßen im Bereich aller Umfahrungs- und Vorbehaltstrassen sowie dem regulären Verkehrsaufkommen und dem Schwerlastverkehr)?

Antwort zu 2:

Eine vergleichende Auswertung der erfassten Verkehrsmengen mit dem „regulären Verkehrsaufkommen“ in der angefragten Form liegt nicht vor, da die Daten in dieser konkreten Form erstmalig erhoben worden sind. Die erhobenen Verkehrszahlen werden unter anderem als Grundlage für die Berechnung der Lärmbelastung (siehe Antwort auf die Fragen 3 und 4) genutzt.

Frage 3:

Wann werden verlässliche Zahlen zur Belastung durch Lärm und Luftschadstoffe im gesamten Bereich vorliegen und wie werden diese kommuniziert (bitte um Darlegung aller bereits vorhandenen gemessenen und berechneten Werte entsprechend der Bereiche inklusive Vergleichswerte aus dem Umweltatlas oder anderweitiger Erhebungen)?

Frage 4:

Wie ist der generelle weitere Zeitablauf der Messungen und Berechnungen geplant und wann können auf Grundlage dieser Werte entsprechende Analysen vorgenommen werden? Wann kann frühestens mit den Ergebnissen gerechnet werden?

Antwort zu 3 und 4:

Wegen des inhaltlichen Zusammenhangs werden die Fragen 3 und 4 gemeinsam beantwortet:

Die Berechnungen der Lärm- und Luftschaadstoffbelastungen (Stickstoffdioxid und Partikel PM10 und PM2,5) sind in Arbeit und werden voraussichtlich noch in diesem Jahr abgeschlossen. Anschließend wird über eine geeignete Veröffentlichung entschieden.

Frage 5:

Wie ist der aktuelle Sachstand zu möglichen Maßnahmen für einen passiven Lärmschutz und wie gestaltet sich hier der Austausch mit dem Bund, der Autobahn GmbH und DEGES, bzw. wann werden Ergebnisse präsentiert?

Antwort zu 5:

Die Autobahn GmbH sieht keine Lärmschutzmaßnahmen an Gebäuden oder Fenstern vor.

Das Berliner Schallschutzfensterprogramm fördert die Verbesserung der Schalldämmung von Fenstern von Wohngebäuden an lärmelasteten Berliner Hauptverkehrsstraßen. Fördermittel sind vorbehaltlich des Beschlusses des Landeshashalts ab 2026 wieder vorhanden.

Informationen zum Programm sind unter

<https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/schallschutzfensterprogramm/> veröffentlicht.

Frage 6:

Welchen messbaren bzw. nachvollziehbaren Einfluss hatte bisher der Lückenschluss der nächtlichen Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h und die Geschwindigkeitsbegrenzung tagsüber sowie die den personellen Ressourcen der Polizei entsprechenden Kontrollen im Bereich der Nahumfahrung West?

Frage 7:

Sind weitere Maßnahmen, wie die Aufstellung von (temporären) Blitzern, geplant? Wenn ja, an welchen Stellen? Wenn nicht, weshalb hat man sich gegen diese und weitere Maßnahmen entschieden?

Antwort zu 6 und 7:

Wegen des inhaltlichen Zusammenhangs werden die Fragen 6 und 7 gemeinsam beantwortet:

Seitens der Polizei Berlin lässt sich feststellen, dass das Beschwerdeaufkommen seit der Aufhebung der zeitlichen Befristung der Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h auf der Königin-Elisabeth-Straße rückläufig ist.

Auf die seitens der Polizei Berlin erfassten Daten zur Verkehrsunfalllage hat die Aufhebung der zeitlichen Befristung der Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h mit Stand vom 3. November 2025 bisher keinen messbaren Einfluss. Daten zur Anzahl der polizeilich registrierten Verkehrsunfälle (VU) vor und nach der Aufhebung der zeitlich befristeten

Geschwindigkeitsregelung im Juli 2025 sind der folgenden Tabelle zu entnehmen. Für den Monat Oktober liegen noch keine validen Daten vor.

Monat im Jahr 2025	April	Mai	Juni	Juli	August	September
Anzahl der VU	40	28	57	50	32	40

Quelle: DWH VklB, Stand: 3. November 2025

Die polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit orientiert sich grundsätzlich an der delikts- und unfallbezogenen Lage und umfasst eine lageangepasste Durchführung vielfältiger präventiver und repressiver Maßnahmen. Nach derzeitigem Erkenntnisstand der Polizei Berlin besteht keine Veranlassung, die Kontrollmaßnahmen in der Königin-Elisabeth-Straße zu intensivieren. Die dortige Verkehrssituation wird im Rahmen regelmäßig stattfindender Verkehrsschauen fortlaufend beobachtet. Im Falle einer veränderten Sachlage werden angemessene Kontrollmaßnahmen veranlasst.

Frage 8:

Wie viele zusätzliche Kontrollen durch das Ordnungsamt haben im Bereich seit der A100-Sperrung stattgefunden, um insbesondere die Falschparkersituation auf dem Mittelstreifen der Königin-Elisabeth-Straße und in den umliegenden Nebenstraßen konsequent zu ahnden und welche Ergebnisse hatten die Kontrollen bisher (bitte um Auflistung der geahndeten Vergehen)?

Antwort zu 8:

Hierzu antwortet das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf wie folgt:

„Eine Statistik im Sinne der Fragestellung - Erfassung von Ordnungswidrigkeiten nach Straßenzügen - wird seitens des Bezirksamtes Charlottenburg-Wilmersdorf nicht geführt. Die Kontrolle des ruhenden Verkehrs und die Ahndung hierbei festgestellter Verstöße ist ein ständiges Aufgabenfeld des Ordnungsamtes. Insbesondere aufgrund der durch die Sperrung der A 100 auftretenden Problematiken wurden die zuständigen Dienstkräfte entsprechend sensibilisiert. Die relevanten Örtlichkeiten werden daher im Rahmen der sogenannten Regelbestreifung, aufgrund von Beschwerden und durch gezielt durchgeführte Schwerpunktkontrollen überwacht. Hierbei festgestellte Verstöße werden konsequent geahndet.“

Frage 9:

Wieso wird weiterhin auf eine umfangreiche Anwohnerinformation verzichtet, obwohl die gängige Praxis für Irritation unter der Anwohnerschaft sorgt und dementsprechend weitere Nachfragen produziert, die wiederum personelle Ressourcen der Verwaltung binden? Wird es ein Umdenken in der Informationspolitik geben?

Antwort zu 9:

Es gibt seit Beginn der Sperrung eine umfangreiche Berichterstattung in der Presse über die Ursachen und die Umfahrungsstrecken. Diese Informationen erfolgten in enger Abstimmung der beteiligten Autobahn GmbH, DEGES, Senat und Bezirk. Auf der Homepage der DEGES wird zum Bauvorhaben informiert. Am Donnerstag den 06.11.25 fand in der TU Berlin eine Informationsveranstaltung der DEGES speziell für Anlieger, Anwohnende und Interessierte statt.

Frage 10:

Wann wird die Buslinie 139 wieder die gewohnten Haltestellen (Knobelsdorffstraße, U Kaiserdamm, Messedamm / ZOB, S Messe Nord) bedienen können und welche Alternativangebote wurden den Anwohnern im Bereich der entfallenen Haltestellen gemacht?

Antwort zu 10:

Auf Grund der derzeitigen Verkehrssituation auf der Königin-Elisabeth-Straße, die durch die Beeinträchtigungen durch den Neubau der Ringbahnbrücke auf der BAB 100 bestehen, ist kein stabiler Betrieb der Linie 139 möglich. Darum wurde die Linienführung der Buslinie 139 zur Schlosspark-Klinik zurückgezogen. Diese Zurückziehung gewährleistet einen stabilen Betrieb der Linie. Mit der Haltestelle Knobelsdorffstraße ist die Erschließung des Quartiers um die Haltestelle entsprechend der NVP-Standards besser angebunden, aber entsprechend der geltenden Standards gilt das Quartier auch beim Entfall der Haltestelle erschlossen. Den Anwohnenden soll im Umkreis von 300-500m ein Zugang zum ÖPNV sichergestellt werden. Für das Quartier um die Knobelsdorffstraße sind das die ÖPNV-Angebote im südlichen Bereich am U-Bahnhof Kaiserdamm mit der U2 und der Nachtbuslinie N2 und im nördlichen Bereich die ÖPNV-Angebote auf dem Spandauer Damm mit der Buslinie M45 und dem Fürstenbrunner Weg mit der Buslinie 139. Zur Wiederaufnahme des Betriebes auf dem Abschnitt bis zur Endstelle S-Bhf. Messe Nord/ZOB während der Beeinträchtigungen auf der BAB 100 befinden sich der Aufgabenträger und die BVG im ständigen Austausch miteinander. Sobald die Beeinträchtigungen auf der BAB 100 beseitigt sind, wird die BVG die gewohnte Linienführung der Linie 139 wieder aufnehmen.

Frage 11:

Wann und in welcher Form wird eine vollständige Überprüfung des Zustands der Straße und der Leitungsstrukturen im Untergrund in der Königin-Elisabeth-Straße erfolgen und wann wird das Monitoring der BVG im U-Bahntunnel starten?

Antwort zu 11:

Der Zustand der Nahumfahrung West mit dem Messedamm und der Königin-Elisabeth-Straße wird durch den Straßenbaulastträger, das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf beobachtet. Eine erste Sanierungsmaßnahme erfolgte am stark beschädigten Knotenpunkt Messedamm / Halenseestraße im Schatten der ab 30.10.25 durchgeföhrten Vollsperrung für den Abriss der Halenseestraßenbrücke der A100.

Zur Entlastung der Tunnelüberfahrt werden in Abstimmung mit dem Senat und der DEGES in Kürze Umprogrammierungen an der Ampel zur Entlastung mit weniger Brems- und Anfahrvorgängen durchgeföhrt.

Im Weiteren antworteten die Berliner Verkehrsbetriebe wie folgt:

„Bereits im August 2025 wurde als Vorsichtmaßnahme ein umfassendes Monitoring eingeföhrt, um bei entsprechenden Erkenntnissen frühzeitig reagieren zu können. Seitdem finden im monatlichen Turnus vermessungstechnische und bautechnische Kontrollen des Tunnelbereichs von Kaiserdamm bis Bismarckstraße statt. Wir verweisen hierzu auch auf die Beantwortung der Schriftlichen Anfrage Drucksache 19/23628.“

Frage 12:

Warum werden die Vorbehaltstrouten 1 und 2 nicht als Umleitungen für den Schwerlastverkehr genutzt und welche detaillierten Abwägungsprozesse fanden hier durch wen statt, die zu dem jetzigen Ergebnis führten, dass der Senat keine Vorteile darin sieht, eine offizielle Umleitung einzurichten?

Antwort zu 12:

Die Vorbehaltstrouten I und II führen durch den Innenstadtbereich des S-Bahn-Rings und damit durch die ausgewiesene Umweltzone. Für eine ausgewiesene Umleitung müsste hier per Allgemeinverfügung die Umweltzone aufgehoben werden, da auch noch in kleinen Anteilen Schwerlastverkehr ohne Zulassung für die Umweltzone auf der BAB A 100 fährt. Eine grobe Betroffenheitsanalyse ergab, dass über die Nahumfahrung West gegenüber der Vorbehaltstroute I nur ca. 25 % so viele Einwohnende direkt durch die Auswirkungen betroffen sind.

Frage 13:

Wird der Senat diese Einschätzung entsprechend der noch ausstehenden Messergebnisse zur Lärm- und Schadstoffbelastung nochmal neu bewerten und wann und wie wird diese Neubewertung kommuniziert werden?

Antwort zu 13:

Den Berechnungen der Lärm- und Luftschaadstoffbelastungen kann nicht vorweggegriffen werden. Siehe dazu auch die Antwort zur Frage 3 und 4.

Frage 14:

Aufgrund welcher validen Daten kommt der Senat zu der Einschätzung, dass es sich beim Schwerlastverkehr überwiegend um Zielverkehr und nicht um Durchgangsverkehr handelt?

Antwort zu 14:

Die Aussagen basieren auf diversen Grundlagen, da derzeit entsprechende amtliche Datengrundlagen nicht existieren. Der Senat ist weiter bestrebt, entsprechende Mautdatenanalysen mit Quelle-Ziel-Analysen zu erhalten. Grundlage sind damit derzeit u.a. Erkenntnisse einer Machbarkeitsstudie zur Erfassung des Lkw-Durchgangsverkehrs auf der Berliner Stadtautobahn aus dem Jahr 2013, Erfahrungsaustausch mit dem Transportgewerbe und qualitative, fachliche Abschätzungen.

Frage 15:

Weshalb hatte der Senat Schwierigkeiten bei der Identifikation der erfragten Information? Ich bitte um erneute Beantwortung der Frage 10 der Schriftlichen Anfrage 19/23359, welche sich auf eine in der gemeinsamen Pressekonferenz von Senat, Autobahn GmbH und DEGES am 26.03.2025 erfolgte Aussage bezieht, welche sich ebenfalls auf der Webseite der DEGES ("In Fahrtrichtung Süd stehen zwei Fahrstreifen zur Verfügung. Lkw- und Durchfahrtsverkehre sollen den Bereich möglichst großräumig umfahren. Die nach Berlin ein- und ausfahrenden Liefer- und Versorgungsverkehre sollen möglichst von Norden in die Stadt einfahren.") und in grafischer Form auf der Webseite der Autobahn GmbH finden lässt (2025.03.27_Karte A 100 Wegführung Charlottenburg_Autobahn GmbH).

Antwort zu 15:

Der Senat geht davon aus, dass der Wirtschaftsverkehr, der die Möglichkeit hat, den Innenstadtbereich um das Autobahndreieck Funkturm zu umfahren, das aus Wirtschaftlichkeitsgründen macht. Wenn auf der BAB A 10 ebenfalls Verkehrsstörungen, beispielsweise aufgrund eines Unfalls, vorliegen, entscheiden die Fahrzeugführenden anhand ihrer Navigationssysteme selbstständig über ihre Routenwahl. Der Senat hat weder Einfluss noch Kenntnis, wie oft das passiert.

Frage 16:

Unter welchen Voraussetzungen wird es wann Erschütterungsmessungen geben?

Antwort zu 16:

Erschütterungsmessungen sind seitens des Senats derzeit nicht vorgesehen.

Frage 17:

Wer ist in den betroffenen Kiezen für Schutzmaßnahmen zuständig, auf Grundlage welcher rechtlichen Basis ist die Zuständigkeit geklärt und in welchem Austauschformat sind dabei die beteiligten Akteure auf kommunaler Ebene sowie Landes- und Bundesebene gebündelt, um derartige Fragen sowie die Frage der finanziellen Umsetzung und Unterstützung der ausführenden Akteure einvernehmlich zu klären?

Antwort zu 17:

Für die Festlegung von Maßnahmen zur Minderung der Verkehrslärm- und Luftschadstoffbelastung ist der Senat gemäß Zuständigkeitskatalog Ordnungsaufgaben (ZustKat Ord) Nr. 10 zuständig. Zunächst werden die Berechnungsergebnisse zur Ermittlung der Lärm- und Luftschadstoffbelastung zu bewerten sein, bevor ein Austausch mit weiteren beteiligten Akteuren erfolgen kann. Siehe dazu auch die Antwort zur Frage 3 und 4.

Im Weiteren antwortet das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf wie folgt:

„Für die Umsetzung der verkehrlichen Maßnahmen in den Kiezen ist das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf, hier der Straßenbaulastträger in Verbindung mit der Bezirklichen Straßenverkehrsbehörde zuständig. Bei der Durchführung der Untersuchungen wurden die örtlichen Akteure im Rahmen von öffentlichen Veranstaltungen eingebunden.“

Frage 18:

Welche Kiezschutzmaßnahmen sind aus Sicht des Bundes, aus Sicht des Senats und aus Sicht des Bezirks notwendig, welche sind derzeit finanzierbar und in Planung und wann ist mit der Umsetzung von entsprechenden Maßnahmen zu rechnen?

Antwort zu 18:

Der Bund ist für Kiezschutzmaßnahmen nicht zuständig.

Der Senat hat Maßnahmen zum Lärmschutz durchgeführt oder bietet diese an. Siehe dazu Antworten zu den Fragen 1 und 5.

Im Weiteren antwortet das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf wie folgt:

„Das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf hat für mehrere Kieze bereits Mobilitätskonzepte (Klausenerplatz und Karl-August-Platz) beauftragt und befindet sich derzeit in der Umsetzung einzelner Maßnahmen aus diesen Mobilitätskonzepten. Die Finanzierung erfolgt aus bezirklichen Mitteln und ggf. aus Mitteln der Hauptverwaltung, sofern hier eine Finanzierungsmöglichkeit besteht. Auf Grund der bereits durchgeführten Untersuchungen ist mit einem längeren Umsetzungshorizont zu rechnen, da hierfür entsprechende personelle Kapazitäten benötigt werden.“

Berlin, den 14.11.2025

In Vertretung

Arne Herz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt