

19. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Antje Kapek und Vasili Franco (GRÜNE)**

vom 3. Juni 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 4. Juni 2026)

zum Thema:

**Wirkungslose Maßnahmen? Wo bleibt die Verkehrssicherheit am Frankfurter Tor?**

und **Antwort** vom 19. Juni 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 22. Juni 2026)

Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Antje Kapek (GRÜNE)  
Herrn Abgeordneten Vasili Franco (GRÜNE)  
über  
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t  
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/26247  
vom 3. Juni 2026  
über Wirkungslose Maßnahmen? Wo bleibt die Verkehrssicherheit am Frankfurter Tor?

---

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

Frage 1:

Wie viele Unfälle wurden in den Jahren 2024, 2025 und 2026 zum Stand heute am Frankfurter Tor erfasst (bitte aufteilen nach Jahren, Unfallverursachenden, Unfallbetroffenen sowie leichten, schweren und tödlichen Personenschäden)?

Antwort zu 1:

Die angegebenen Daten wurden der fortgeschriebenen polizeilichen Eingangsstatistik (sog. Verlaufsstatistik) Datawarehouse Verkehrslagebild (DWH VklB) entnommen. Da DWH VklB stets den tagesaktuellen Stand der im Quellsystem erfassten Daten widerspiegelt, unterliegt der Datenbestand einer fortlaufenden Änderung. Dadurch können unterschiedliche Abfragezeitpunkte zu voneinander abweichenden Ergebnissen führen.

Die erfragten Daten sind den folgenden Tabellen zu entnehmen:

Verkehrsunfall (VU)-Kategorie	Anzahl der VU		
	Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026 (bis 31.03.)
VU mit Getöteten	0	0	0
VU mit Schwerverletzten	5	2	0

VU mit Leichtverletzten	27	28	3
schwere VU mit Sachschaden (Straftat oder Ordnungswidrigkeit mit Bußgeld), mindestens ein Fahrzeug nicht fahrbereit (auch unter Alkohol)	1	2	1
alle übrigen VU	98	68	18
sonstige VU unter dem Einfluss berauschender Mittel	1	1	0
gesamt	132	101	22

(Quelle: DWH VkiB, Stand: 6. Mai 2026)

VU-Beteiligte/VU-Verursachende nach	Anzahl		
	Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026 (bis 31.03.)
Pkw-Führende	189	147	37
davon verursachend	95	72	20
Lkw-Führende	28	27	6
davon verursachend	17	16	2
Radfahrende	28	17	0
davon verursachend	13	8	0
Kraftradführende	6	6	0
davon verursachend	2	2	0
zu Fuß Gehende	1	1	0
davon verursachend	0	1	0
Elektrokleinstfahrzeugführende	0	1	0
davon verursachend	0	1	0
Straßenbahnführende	0	3	0
davon verursachend	0	1	0
übrige Fahrzeugführende	5	0	1
davon verursachend	4	0	0
sonstige Fahrzeugführende	1	0	0
davon verursachend	1	0	0

(Quelle: DWH VkiB, Stand: 6. Mai 2026)

Frage 2:

Wie viele Unfälle sind in den Jahren 2024, 2025 und 2026 zum Stand heute auf dem Abschnitt der Karl-Marx-Allee zwischen Frankfurter Tor und Strausberger Platz erfasst worden (bitte aufteilen nach Jahren, Unfallverursachenden, Unfallbetroffenen sowie leichten, schweren und tödlichen Personenschäden)?

Antwort zu 2:

Die erfragten Daten für den Streckenabschnitt Karl-Marx-Allee zwischen Frankfurter Tor und Strausberger Platz, ohne Anfang- und Endknoten und ohne Park- und Rangierunfälle, im Zeitraum vom 1. Januar 2024 bis zum 31. März 2026 sind den folgenden Tabellen zu entnehmen:

VU-Kategorie	Anzahl der VU		
	Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026 (bis 31.03.)
VU mit Getöteten	0	0	0
VU mit Schwerverletzten	5	2	0
VU mit Leichtverletzten	32	31	3
schwere VU mit Sachschaden (Straftat oder Ordnungswidrigkeit mit Bußgeld), mindestens ein Fahrzeug nicht fahrbereit (auch unter Alkohol)	0	1	1
alle übrigen VU	143	134	33
sonstige VU unter dem Einfluss berauschender Mittel	1	1	0
gesamt	181	169	37

(Quelle: DWH VkiB, Stand: 6. Mai 2026)

VU-Beteiligte/VU-Verursachende	Anzahl		
	Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026 (bis 31.03.)
Pkw-Führende	252	224	54
davon verursachend	118	101	23
Lkw-Führende	44	49	13
davon verursachend	27	32	8
Kraftomnibus-Führende	2	1	0
davon verursachend	2	1	0
Radfahrende	23	25	1
davon verursachend	7	12	1
Kraftradführende	8	7	2
davon verursachend	5	3	2
zu Fuß Gehende	1	5	0
davon verursachend	1	4	0
Elektrokleinstfahrzeugführende	5	4	1
davon verursachend	5	3	1
übrige Fahrzeugführende	8	11	1

davon verursachend	3	3	0
sonstige Fahrzeugführende	11	8	1
davon verursachend	0	0	0

(Quelle: DWH VkiB, Stand: 6. Mai 2026)

Frage 3:

Wie oft wurden in den Jahren 2024, 2025 und bisher im Jahr 2026 auf dem Abschnitt der Karl-Marx-Allee zwischen Frankfurter Tor und Strausberger Platz (inklusive des Frankfurter Tors und des Strausberger Platzes) Geschwindigkeitsüberschreitungen und Rotlichtverstöße überprüft (bitte durchgeführte Kontrollen auflisten mit Angabe des Monats, des Orts, der Dauer, der Art (mobile Blitzer, Fahrradstaffel/-streife etc.) der Überprüfung und der Anzahl der festgestellten Verstöße)?

Antwort zu 3:

Die durchgeführten Geschwindigkeitskontrollen mittels mobiler Geschwindigkeitsmessgeräte im Sinne der Fragestellung sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Jahr/Monat/Messort/ kontrollierende Dienststelle/Messart	Anzahl der Einsätze	Anzahl der Messungen	Anzahl der festgestellten Überschreitungen	Messzeit in Std.:Min.
2024				
Januar				
Karl-Marx-Allee 120				
Polizeidirektion Einsatz/Verkehr Abteilung Verkehr (Dir E/V, Abt. V). 4. Begleitschutz- und Verkehrshundertschaft (BVHu) Handlasermessung	1	3	3	03:00
März				
Karl-Marx-Allee 125				
Dir E/V, Abt. V, 4. BVHu Geschwindigkeitsmesskraftwagen (GMesskw)	1	2.340	182	04:42
Karl-Marx-Allee 128				
Dir E/V, Abt. V, 1. BVHu GMesskw	2	3.546	84	06:14
Karl-Marx-Allee 131A				
Dir E/V, Abt. V, 1. BVHu GMesskw	2	3.369	68	06:05
Karl-Marx-Allee 56				
Polizeiabschnitt (A) 57 Handlasermessung	1	7	7	01:50

Mai				
Karl-Marx-Allee 60				
A 57 Handlasermessung	1	15	15	02:00
Juni				
Karl-Marx-Allee 87				
Dir E/V, Abt. V, 3. BVHu GMesskw	1	1.669	74	02:27
Dir E/V, Abt. V, 4. BVHu GMesskw	2	2.328	141	06:20
Karl-Marx-Allee 112				
Dir E/V, Abt. V, 4. BVHu GMesskw	1	1.996	83	04:17
Karl-Marx-Allee 59				
A 57 Handlasermessung	1	4	4	01:00
Juli				
Karl-Marx-Allee/Lebuser Straße				
Dir 5 Brennpunkt- und Präsenzeinheit (BPE) Handlasermessung	1	17	17	05:30
Karl-Marx-Allee 87				
Dir E/V, Abt. V, 4. BVHu GMesskw	2	2.395	114	06:42
August				
Karl-Marx-Allee 119				
Dir E/V, Abt. V, 3. BVHu Handlasermessung	1	10	10	02:30
Karl-Marx-Allee 117				
Dir E/V, Abt. V, 1. BVHu GMesskw	1	4.125	111	06:02
September				
Karl-Marx-Allee 116				
Dir E/V, Abt. V, 4. BVHu GMesskw	1	2.790	107	06:00
Karl-Marx-Allee 120				
Dir E/V, Abt. V, 4. BVHu GMesskw	1	3.332	98	04:18
Karl-Marx-Allee 121				
Dir E/V, Abt. V, 1. BVHu	1	2.862	33	05:14

GMesskw				
Karl-Marx-Allee 139				
A 57 Handlasermessung	1	0	0	00:30
Oktober				
Karl-Marx-Allee 118				
Dir E/V, Abt. V, 4. BVHu GMesskw	1	2.680	81	04:14
Karl-Marx-Allee 132				
Dir E/V, Abt. V, 1. BVHu GMesskw	1	2.424	30	04:45
Karl-Marx-Allee 134				
A 57 Handlasermessung	1	3	3	02:00
Karl-Marx-Allee 60				
Dir E/V, Abt. V, 2. BVHu GMesskw	1	2.791	82	05:20
November				
Karl-Marx-Allee 101				
Dir E/V, Abt. V, 5. BVHu Handlasermessung	1	0	0	01:00
Karl-Marx-Allee 111				
A 57 Handlasermessung	1	1	1	01:40
Karl-Marx-Allee 120				
Dir E/V, Abt. V, 2. BVHu GMesskw	1	3.964	52	05:38
Karl-Marx-Allee 121				
Dir E/V, Abt. V, 2. BVHu GMesskw	2	6.480	69	11:10
Karl-Marx-Allee 124				
Dir E/V, Abt. V, 2. BVHu GMesskw	1	2.425	16	05:00
Dir E/V, Abt. V, 3. BVHu GMesskw	1	2.755	53	04:21
Dir E/V, Abt. V, 5. BVHu GMesskw	1	3.642	43	05:10
Karl-Marx-Allee 126				
Dir E/V, Abt. V, 3. BVHu GMesskw	1	3.547	37	05:12

Karl-Marx-Allee 137				
Dir E/V, Abt. V, 3. BVHu GMesskw	1	2.307	25	05:15
Karl-Marx-Allee 141				
Dir E/V, Abt. V, 1. BVHu GMesskw	1	2.638	48	04:58
Dezember				
Karl-Marx-Allee 118				
Dir E/V, Abt. V, 3. BVHu GMesskw	1	1.164	40	04:10
Karl-Marx-Allee 124				
Dir E/V, Abt. V, 4. BVHu GMesskw	1	3.390	42	05:04
Karl-Marx-Allee 143				
Dir E/V, Abt. V, 4. BVHu GMesskw	2	3.077	54	05:10
Karl-Marx-Allee 72				
Dir E/V, Abt. V, 2. BVHu GMesskw	1	2.780	34	05:30
Karl-Marx-Allee 77				
Dir E/V, Abt. V, 1. BVHu GMesskw	1	2.784	95	04:30
Karl-Marx-Allee 107				
Dir E/V, Abt. V, 1. BVHu GMesskw	1	4.343	65	05:08
Karl-Marx-Allee 69E				
Dir E/V, Abt. V, 1. BVHu GMesskw	1	3.772	77	05:40
2024 gesamt	45	87.775	2.098	175:36
2025				
Januar				
Karl-Marx-Allee 116				
Dir E/V, Abt. V, 3. BVHu GMesskw	1	3.135	24	05:01
Karl-Marx-Allee 130				
Dir E/V, Abt. V, 4. BVHu Handlasermessung	1	4	4	02:00
Karl-Marx-Allee 140				
Dir E/V, Abt. V, 2. BVHu GMesskw	1	1.522	44	05:00

Karl-Marx-Allee 145				
Dir E/V, Abt. V, 1. BVHu GMesskw	1	2.365	31	05:29
Februar				
Karl-Marx-Allee 118				
Dir E/V, Abt. V, 2. BVHu GMesskw	1	1.499	43	03:53
Karl-Marx-Allee 121				
Dir E/V, Abt. V, 3. BVHu GMesskw	1	3.151	42	05:34
Karl-Marx-Allee 64				
Dir E/V, Abt. V, 2. BVHu GMesskw	1	2.672	37	05:21
Karl-Marx-Allee 84				
Dir E/V, Abt. V, 1. BVHu GMesskw	1	3.520	10	05:18
März				
Karl-Marx-Allee/Lebuser Straße				
A 51 Handlasermessung	1	3	3	02:30
Frankfurter Allee/Frankfurter Tor				
A 51 Handlasermessung	1	2	2	01:35
Karl-Marx-Allee 123				
Dir E/V, Abt. V, 1. BVHu GMesskw	1	3.578	37	05:00
Karl-Marx-Allee 138				
Dir E/V, Abt. V, 1. BVHu GMesskw	1	3.225	50	05:23
Karl-Marx-Allee 150				
Dir E/V, Abt. V, 3. BVHu GMesskw	1	2.050	15	03:33
Karl-Marx-Allee 81				
Dir E/V, Abt. V, 4. BVHu Handlasermessung	2	9	9	04:30
Karl-Marx-Allee 70C				
Dir E/V, Abt. V, 1. BVHu	1	2.975	48	04:50
Karl-Marx-Allee 70H				
Dir E/V, Abt. V, 2. BVHu GMesskw	1	3.529	67	05:20

Karl-Marx-Allee 131A				
A 51 Handlasermessung	2	4	4	04:15
April				
Karl-Marx-Allee 145				
Dir E/V, Abt. V, 3. BVHu GMesskw	1	3.090	62	04:22
Karl-Marx-Allee 146				
Dir E/V, Abt. V, 3. BVHu GMesskw	1	319	9	01:15
Karl-Marx-Allee 151				
Dir 5 BPE Handlasermessung	1	0	0	00:30
Karl-Marx-Allee 81				
A 51 Handlasermessung	1	1	1	00:50
Mai				
Karl-Marx-Allee 75				
Dir E/V, Abt. V, 2. BVHu GMesskw	1	1.938	55	02:51
Karl-Marx-Allee 102				
Dir E/V, Abt. V, 4. BVHu GMesskw	2	3.643	83	06:17
Juni				
Karl-Marx-Allee 70H				
A 51 Handlasermessung	1	3	3	02:00
Frankfurter Tor				
A 51 Handlasermessung	1	2	2	01:15
Juli				
Karl-Marx-Allee 134				
A 57 Handlasermessung	1	5	5	01:15
Karl-Marx-Allee 131A				
A 51 Handlasermessung	2	10	10	03:00
Karl-Marx-Allee/ Straße der Pariser Kommune				
Dir E/V, Abt. V, 4. BVHu Handlasermessung	1	5	5	04:30

August				
Karl-Marx-Allee 111				
Dir 5 BPE Handlasermessung	1	7	7	03:00
Karl-Marx-Allee 114				
Dir E/V, Abt. V, 4. BVHu GMesskw	1	4.048	97	05:01
Karl-Marx-Allee 117				
Dir E/V, Abt. V, 4. BVHu GMesskw	1	4.862	90	05:15
Karl-Marx-Allee 132				
Dir E/V, Abt. V, 1. BVHu GMesskw	1	490	6	00:40
Karl-Marx-Allee 136				
Dir E/V, Abt. V, 1. BVHu GMesskw	1	1.429	21	02:36
September				
Karl-Marx-Allee 111				
A 57 Handlasermessung	1	0	0	02:45
Karl-Marx-Allee 125				
Dir E/V, Abt. V, 1. BVHu GMesskw	1	3.195	17	05:19
Karl-Marx-Allee 70F				
Dir E/V, Abt. V, 4. BVHu GMesskw	1	3.701	66	04:48
Oktober				
Karl-Marx-Allee 142				
Dir E/V, Abt. V, 4. BVHu GMesskw	1	2.828	46	04:49
Karl-Marx-Allee 128				
A 57 Handlasermessung	1	3	3	01:30
November				
Karl-Marx-Allee 110				
A 57 Handlasermessung	2	6	6	05:00
Karl-Marx-Allee 116				
Dir E/V, Abt. V, 1. BVHu GMesskw	1	3.007	32	05:20

Karl-Marx-Allee 122				
A 57 Handlasermessung	1	0	0	01:30
Karl-Marx-Allee 128				
A 57 Handlasermessung	1	1	1	03:00
Dezember				
Karl-Marx-Allee 112				
A 57 Handlasermessung	1	0	0	01:00
Karl-Marx-Allee 116				
Dir E/V, Abt. V, 3. BVHu GMesskw	1	2.251	34	05:08
Karl-Marx-Allee 121				
Dir E/V, Abt. V, 1. BVHu GMesskw	1	3.112	32	05:51
Karl-Marx-Allee 146				
A 57 Handlasermessung	1	2	2	01:45
2025 gesamt	51	71.201	1.165	166:54
2026				
Februar				
Karl-Marx-Allee/Lebuser Straße				
A 51 Handlasermessung	1	6	6	01:45
Karl-Marx-Allee 124				
Dir E/V, Abt. V, 4. BVHu GMesskw	1	2.952	64	05:16
Karl-Marx-Allee 136				
A 57 Handlasermessung	2	6	3	03:00
Karl-Marx-Allee 100				
Dir E/V, Abt. V, Technische Verkehrseinheit (TVE) Geschwindigkeitsmessenhänger	1	75.993	214	192:12
Karl-Marx-Allee 120				
Dir E/V, Abt. V, 4. BVHu GMesskw	2	3.248	58	06:34
März				
Karl-Marx-Allee 124				

Dir E/V, Abt. V, 1. BVHu GMesskw	1	3.180	51	05:16
Dir E/V, Abt. V, 4. BVHu GMesskw	1	1.443	27	04:05
April				
Karl-Marx-Allee/Lebuser Straße				
A 51 Handlasermessung	1	0	0	02:30
Karl-Marx-Allee 93A				
Dir E/V, Abt. V, 4. BVHu GMesskw	1	14	14	05:30
Karl-Marx-Allee 131A				
A 51 Handlasermessung	3	7	7	04:36
Strausberger Platz				
Dir E/V, 3. BPA, 31. EHu Handlasermessung	1	18	18	03:30
2026 (bis 30.04.)	15	86.867	462	234:14

(Quelle: interne Datenerhebung Dir E/V, Abt. V, Verkehrssicherheitsdienst (VSD) 3, Stand: 5. Juni 2026)

Die durchgeführten Schwerpunktkontrollen zum Thema „Rotlicht“ im Sinne der Fragestellung sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Jahr/Monat/Kontrollort/ kontrollierende Dienststelle	Anzahl der Einsätze	Anzahl der kontrollierten Fahrzeuge	Anzahl der Ahndungen	Einsatzkräfte- stunden
2024				
Oktober				
Karl-Marx-Allee/Lebuser Straße				
Dir E/V, Abt. V, 4. BVHu	1	22	7	26,75
2025				
Mai				
Karl-Marx-Allee 131A				
A 57	1	21	0	6
November				
Frankfurter Tor/Karl-Marx-Allee				
Dir E/V, Abt. V, 4. BVHu	1	24	11	48
Dezember				
Karl-Marx-Allee 131A				
A 51	1	21	21	30

(Quelle: interne Datenerhebung Dir E/V, Abt. V, VSD 3, Stand: 5. Juni 2026)

Frage 4:

Wie beurteilt der Senat nach der zurückliegenden Anpassung der Verkehrsführung am Frankfurter Tor die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit? Nach welchen Kriterien wird dies erhoben/gemessen?

Antwort zu 4:

Eine Beurteilung der Verbesserung ist in so kurzer Zeit nach der Umsetzung nicht seriös möglich. Eine Vorher-/ Nachher-Untersuchung wird in der Regel erst Jahre nach der Umsetzung durchgeführt. Frühestens nach einem Jahr könnte eine Tendenz ermittelt werden.

Frage 5:

Wie beurteilt der Senat nach der zurückliegenden Anpassung der Verkehrsführung die Einhaltung der neuen Regeln, insbesondere des Linksabbiegeverbots Richtung Karl-Marx-Allee?

Antwort zu 5:

Nach sporadischen Verkehrsbeobachtungen wird das Linksabbiegeverbot teilweise nicht beachtet.

Frage 6:

Wie viele Kontrollen wurden seit Anpassung der Verkehrsführung durchgeführt, um die Einhaltung der neuen Regeln sicherzustellen? Wie viele Verstöße wurden hierbei festgestellt und geahndet? Wie viele Verstöße betrafen dabei das nicht mehr zulässige Linksabbiegen Richtung Karl-Marx-Allee?

Antwort zu 6:

Mit Wirksamwerden der geänderten Verkehrsführung am 16. April 2026 wurde ein Schwerpunkteinsatz zum Thema „Abbiegeverstöße“ durchgeführt.

Die erfragten Daten zu Verstößen gegen das angeordnete Linksabbiegeverbot sind seitens der Polizei Berlin aufgrund fehlender Georeferenzierung im automatisierten Verfahren nicht recherchierbar.

Frage 7:

Welche weiteren Maßnahmen plant der Senat, um die Einhaltung der neuen Regeln sicherzustellen?

Antwort zu 7:

Es sind keine weiteren verkehrsregelnden Maßnahmen geplant.

Frage 8:

Wie beurteilt der Senat das Ausmaß des Ausweichverkehrs von den sich am Frankfurter Tor kreuzenden Hauptstraßen auf das Nebenstraßennetz der umliegenden Wohnviertel? Welche Nebenstraßen sind aus Sicht des Senats bzw. Bezirks am stärksten von Ausweichverkehren betroffen?

Antwort zu 8:

Der Senat geht davon aus, dass sich der Verkehr auf mehreren Wegen verteilt. Bei der Planung wurde ermittelt, dass in der Spitzenstunde lediglich 134 Fahrzeuge von der Warschauer Straße in die Frankfurter Allee abgebogen sind.

Frage 9:

Wie beurteilen Senat und Bezirk die Belastung der Anwohner\*innen in Form von Stau, Lärm und Luftverschmutzung in den betroffenen Nebenstraßen?

Antwort zu 9:

Dem Senat liegen bezüglich der Lärmbelastungen im Nebenstraßennetz, welche von den sich am Frankfurter Tor kreuzenden Hauptstraßen abgehen, nur begrenzt Informationen vor.

Lediglich die Grünberger Straße (West ganztags  $L_{DEN} = 66 - 71$  Dezibel (A-bewertet), nachts  $L_N = 56 - 63$  Dezibel (A-bewertet), Ost ganztags  $L_{DEN} = 65 - 70$  Dezibel (A-bewertet), nachts  $L_N = 53 - 61$  Dezibel (A-bewertet)), Boxhagener Straße (ganztags  $L_{DEN} = 64 - 71$  Dezibel (A-bewertet), nachts  $L_N = 54 - 61$  Dezibel (A-bewertet)) und Proskauer Straße (Nord ganztags  $L_{DEN} = 61 - 70$  Dezibel (A-bewertet), nachts  $L_N = 57 - 62$  Dezibel (A-bewertet)) wurden im Zuge der Lärmaktionsplanung kartiert. Die höheren straßenseitigen Fassadenpegel sind dabei den Gebäudefassaden zuzuordnen, welche sich an den Hauptstraßen befinden, die niedrigeren Fassadenpegel liegen entsprechend an den nächstgelegenen Kreuzungen.

Die Lärmbelastung auf den kartierten Nebenstraßen liegt somit in Hauptstraßennähe im Bereich der 1. Stufe der Schwellenwerte für die Dringlichkeit von Maßnahmenprüfungen von  $L_{DEN} \geq 70$  Dezibel (A-bewertet) und  $L_N \geq 60$  Dezibel (A-bewertet) und weiter entfernt im Bereich der 2. Stufe von  $L_{DEN} \geq 65$  Dezibel (A-bewertet) und  $L_N \geq 55$  Dezibel (A-bewertet). Als lärmindernde Maßnahme ist Tempo 30 schon häufig in den Nebenstraßen angeordnet: In der Grünberger Straße wurde bereits Tempo 30 auf beiden Seiten der Warschauer Straße angeordnet, in der Boxhagener Straße ist Tempo 30 nachts angeordnet. In der Proskauer Straße ist Tempo 30 ganztags angeordnet. Die restlichen Nebenstraßen sind entweder Fahrradstraßen oder Tempo-30-Zonen. Die Hauptstraßen sind Teil des Tempo-30-Konzept nachts.

Die Luftschadstoffbelastung in den betroffenen Nebenstraßen ist gering. Die zum Schutz der menschlichen Gesundheit geltenden Luftqualitätsgrenzwerte der 39. BImSchV werden dort sicher eingehalten.

Frage 10:

Welche Maßnahmen plant der Senat zu ergreifen, um Ausweichverkehre vom Haupt- aufs Nebenstraßennetz zu verringern bzw. zu verhindern?

Antwort zu 10:

Es sind derzeit keine weiteren Maßnahmen vorgesehen.

Frage 11:

Wie hat sich das Stauaufkommen im erweiterten Kreuzungsbereich des Frankfurter Tors und des Strausberger Platzes in den letzten fünf Jahren entwickelt? (Bitte nach Kreuzungen, Straßenabschnitten und jährlichen Stautunden aufteilen)

Antwort zu 11:

Dazu liegen keine Erkenntnisse vor.

Frage 12:

Welche Maßnahmen plant die Senatsverwaltung an der Karl-Marx-Allee, um die neuen EU-Grenzwerte für Luftschadstoffe bis 2030 einzuhalten?

Antwort zu 12:

Derzeit sind keine spezifischen Maßnahmen für die Karl-Marx-Allee zur Einhaltung der ab 2030 geltenden EU-Grenzwerte für Luftschadstoffe festgelegt. Zunächst wird auf Grundlage der Messergebnisse des Berliner Luftgütemessnetzes für das Bezugsjahr 2026 die Luftqualität bewertet. Sofern sich dabei oder durch anschließende Modellierungen ein Risiko für Grenzwertüberschreitungen im Jahr 2030 ergibt, werden die erforderlichen Maßnahmen im Rahmen eines bis Ende 2028 zu erstellenden Luftreinhaltefahrplans festgelegt.

Frage 13:

Welche Maßnahmen plant der Senat, um die Hitzebelastung an der Karl-Marx-Allee für Anwohner\*innen und Passant\*innen zu reduzieren?

Antwort zu 13:

Der Senat treibt die Umsetzung des neuen Berliner Klimaanpassungsgesetzes (KAnGBIn) voran, welches eine spürbare Minderung der Hitzebelastung in der ganzen Stadt zum Ziel hat. Zu der genannten konkreten Örtlichkeit sind dem Senat derzeit keine aktuellen, ortsbezogenen Maßnahmen bekannt. Der Senat verweist zu konkreten Maßnahmen auf das zuständige Bezirksamt.

Frage 14:

Auf der Lichtenberger Seite der Frankfurter Allee wurde Tempo 30 nachts eingeführt. Welche Pläne zum Lärmschutz nachts und zur Verkehrssicherheit erwägt der Senat auf der Karl-Marx-Allee?

Antwort zu 14:

Es wird auf die Ausführungen im Lärmaktionsplan Berlin 2024–2029 ([Lärmaktionsplan Berlin 2024–2029 - Berlin.de](https://www.berlin.de/larmaktionsplan)) verwiesen, insbesondere auf die Abschnitte 2 und 5.

Die Karl-Marx-Allee ist Teil des Hauptstraßennetzes und somit auch Teil des Tempo-30-Konzept nachts. Wie auf allen vom Frankfurter Tor abgehenden Hauptverkehrsstraßen verkehrt im Nachtzeitbereich fahrplangebundener ÖPNV-Verkehr. Daher befindet sich auch die Karl-Marx-Allee in der tiefergehenden Prüfung der Streckenabschnitte mit abwägungsrelevanten fahrplangebundenen ÖPNV-Fahrgastbelangen.

Mit der Verabschiedung der 4. Fortschreibung des Lärmaktionsplans strebt das Land Berlin eine umfassende Reduzierung nächtlicher Lärmbelastungen durch den Straßenverkehr an. Hierzu wurde ein StVO-konformer Prüfprozess entwickelt, um sowohl die Belange des Gesundheitsschutzes als auch alle anderen relevanten Belange wie die Belange der ÖPNV-Fahrgäste und der Verkehrsfunktion der Straße berücksichtigen zu können.

Die Karl-Marx-Allee ist Teil dieses umfangreichen Prüfprozesses, bei dem rund 1.550 Kilometer mit fast 14.000 Berliner Straßenabschnitten auf eine mögliche Tempo-30-Anordnung in der Nacht überprüft werden.

In einem ersten Maßnahmenbündel wurden Strecken ermittelt, an denen

- gesundheitsrelevante Lärmpegel ab 55 Dezibel (A-bewertet) in der Nacht vorlagen,
- Wohnbevölkerung betroffen ist und
- keine anderen Belange, wie beispielsweise die Leistungsfähigkeit des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), relevant beeinträchtigt wurden.

Aus der Prüfung ergaben sich rund 230 Kilometer ohne relevante ÖPNV-Beeinträchtigungen. Für diese Strecken wurden Steckbriefe erstellt, die nun als Anordnungsgrundlage für Tempo 30 aus Lärmschutzgründen genutzt werden können. Diese Steckbriefe sind Teil des Lärmaktionsplans Berlin 2024 – 2029 (zu finden unter [Lärmaktionsplan Berlin 2024–2029 - Berlin.de](https://www.berlin.de/larmaktionsplan)). Die Darstellung der Vorgehensweise der Prüfungen sind im Lärmaktionsplan Berlin 2024 – 2029 enthalten. Es wird daher auf die Ausführungen im Lärmaktionsplan Berlin 2024–2029 - Berlin.de verwiesen, insbesondere auf die Abschnitte 2 und 5.

In der Karl-Marx-Allee werden die Kriterien des relevanten nächtlichen Lärmpegels und der betroffenen Wohnbevölkerung im überwiegenden Teil erfüllt. In der Karl-Marx-Allee verkehrt aber auch relevanter fahrplangebundener ÖPNV (Busverkehr), sodass eine potentiell hohe Fahrgastbetroffenheit in der Nacht im Zeitraum von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr möglich ist.

Aufgrund der aktuellen Rechtslage ist hier wegen der möglicherweise relevanten Beeinträchtigungen für die Fahrgäste des ÖPNV eine aufwendigere Prüfung und Abwägung zwischen nächtlichem Lärmschutz und den nächtlichen ÖPNV-Fahrgastbelangen für eine nächtliche Tempo-30-Anordnung erforderlich.

Aus diesen Gründen ist dieser Abschnitt Teil von rund 500 Kilometern Straßennetz mit vertiefend zu prüfenden ÖPNV-Fahrgastbetroffenheiten. In dieser vertiefend zu prüfenden Untersuchungskulisse erfolgt nun eine detaillierte Abwägung der Belange des Gesundheitsschutzes gegenüber den ÖPNV-Fahrgastbetroffenheiten. Dies umfasst insbesondere die Anschluss-Sicherheit für ÖPNV-Fahrgäste in der Nacht (22:00 bis 6:00 Uhr) und Reisezeitverluste im jeweiligen Linienverlauf auf der einen sowie die Bewertung der Lärmbetroffenheit anhand der Höhe der Lärmbelastung und der Anzahl der Betroffenen auf der anderen Seite. Es ist beabsichtigt, das aktuelle Prüfverfahren zum nächtlichen Lärmschutz noch in 2026 abzuschließen.

Berlin, den 19.06.2026

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