

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Danny Freymark (CDU)

vom 1. Juli 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 3. Juli 2026)

zum Thema:

Durchgangsverkehr in der Marie-Elisabeth-von-Humboldt-Straße endlich wirksam unterbinden

und **Antwort** vom 20. Juli 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 21. Juli 2026)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Danny Freymark (CDU)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/26573

vom 01. Juli 2026

über Durchgangsverkehr in der Marie-Elisabeth-von-Humboldt-Straße endlich wirksam unterbinden

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 vollständig aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher auch das Bezirksamt Lichtenberg von Berlin um Stellungnahme gebeten, die bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt ist.

Vorbemerkung des Abgeordneten:

Die Marie-Elisabeth-von-Humboldt-Straße in Berlin-Falkenberg ist seit Jahren massiv durch unerlaubten Durchgangsverkehr belastet. Obwohl es sich um eine ausgewiesene Anliegerstraße in einem Wohngebiet handelt, wird sie täglich in erheblichem Umfang als Abkürzung zwischen Hohenschönhausen/Falkenberg und Ahrensfelde genutzt. Die Folgen sind Dauerstau auf einer schmalen Siedlungsstraße, wiederkehrende Unfälle und eine erhebliche Gefährdung der Anwohnerinnen und Anwohner, insbesondere von Kindern und Fußgängern. Bisherige Maßnahmen bleiben erfolglos. Zwar wurden Poller im Gehwegbereich installiert, um das gefährliche Ausweichen von Fahrzeugen auf den Gehweg zu verhindern, was einen wichtigen Schritt in die richtige Richtung darstellt. Eine spürbare Entlastung ist jedoch ausgeblieben. Im Rahmen einer aktuellen Vor-Ort-Begehung mit der zuständigen Bezirksstadträtin Filiz Keküllüoğlu und dem Abgeordneten Danny Freymark MdA sowie den Anwohnerinnen und Anwohnern wurde erneut deutlich, dass der Handlungsdruck hoch ist und die bisherigen Maßnahmen zu kurz greifen. Die Anwohnerschaft fordert deshalb konsequente Lösungen, darunter physische Zufahrtsbeschränkungen (z. B. versenkbare Poller) sowie die Prüfung moderner, digital gestützter Kontrollmechanismen wie Kennzeichenerfassung zur Durchsetzung der bestehenden Anliegerregelung.

Frage 1:

Warum ist es dem Senat bislang nicht gelungen, den seit Jahren bekannten massiven Durchgangsverkehr in der Marie-Elisabeth-von-Humboldt-Straße wirksam zu unterbinden?

Antwort zu 1:

Die Marie-Elisabeth-von-Humboldt-Straße ist nicht Bestandteil des übergeordneten Straßennetzes (siehe StEP MoVe) und liegt daher in der ausschließlichen straßenverkehrsbehördlichen Zuständigkeit des Bezirksamtes Lichtenberg von Berlin. Das Bezirksamt hat mit einer entsprechenden verkehrsrechtlichen Anordnung (VZ 260 StVO mit Zusatzzeichen „Anlieger frei“) Maßnahmen zur Reduzierung von Durchgangsverkehr unternommen. Auf die Beantwortung zu Frage 6. wird verwiesen.

Frage 2:

Wie bewertet der Senat die aktuelle Gefahrenlage für Anwohnerinnen und Anwohner angesichts regelmäßiger Staus, enger Straßenverhältnisse und wiederkehrender Unfälle?

Antwort zu 2:

Die Örtlichkeit ist nicht als Unfallschwerpunkt bekannt, so dass aus Gründen einer Unfallhäufung bisher keine Maßnahmennotwendigkeit für den Bezirk abgeleitet werden konnte. Es ist bekannt, dass es im Zuge von Verkehrsspitzenzeiten zu Rückstauerscheinungen in Verbindungsstraßen zwischen Berlin und Brandenburg kommen kann. Dies stellt jedoch kein Alleinstellungsmerkmal der Marie-Elisabeth-von-Humboldt-Straße dar, sondern ist eine eher übliche Verkehrserscheinung. In der Vergangenheit sind Haltverbotsregelungen in der besagten Straße angeordnet worden, um den Verkehrsfluss zu verbessern, jedoch ohne die geschwindigkeitsreduzierende Wirkung des ruhenden Verkehrs komplett aufzuheben.

Frage 3:

Welche konkreten messbaren Effekte haben die bisher umgesetzten Maßnahmen tatsächlich erzielt?

Antwort zu 3:

Hierzu liegen keine Daten vor.

Frage 4:

Welche kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen plant der Senat, um den Durchgangsverkehr spürbar und nachhaltig zu reduzieren?

Antwort zu 4:

Zunächst ist auf die Beantwortung zu Frage 1. zu verweisen. Das Bezirksamt beabsichtigt nach Maßgabe verfügbarer Haushaltsmittel eine Verkehrsuntersuchung durchführen zu lassen.

Frage 5:

Welche rechtlichen oder organisatorischen Gründe sprechen bislang gegen den Einsatz von ein- und ausfahrbaren Pollern zur konsequenten Zufahrtsbeschränkung?

Antwort zu 5:

Die Ortslage Falkenberg des Bezirkes Lichtenberg von Berlin ist u. a. über die Marie-Elisabeth-von-Humboldt-Straße mit der Gemeinde Ahrensfelde verbunden. Die bislang vom Bezirksamt umgesetzten Verkehrseinschränkungen sind insofern auf große Vorbehalte bei der Nachbargemeinde und Bewohnern des dortigen Wohngebietes gestoßen. Dies hat in der Vergangenheit bereits wiederholt zur Einschaltung des hiesigen Petitionsausschusses geführt. Die Gemeinde verfolgt ihre Interessenlage mit Nachdruck, zwischenzeitlich ist auch Klage erhoben worden. Insofern gibt es derzeit keine Bestrebungen, die Zufahrt über die Straße über die bestehende Anordnungslage hinaus mit ein- und ausfahrbaren Pollern zu beschränken. Das Bezirksamt befindet sich weiterhin im Austausch mit der Nachbargemeinde, um vorzugsweise ein gemeinsames Verkehrskonzept auf den Weg zu bringen und die Interessenkonflikte damit aufzulösen.

Frage 6:

Warum wird die bestehende „Anlieger frei“-Regelung offensichtlich in großem Umfang missachtet und bislang nicht wirksam kontrolliert? Und welche Maßnahmen plant der Senat, um die Einhaltung dieser Regelung tatsächlich durchzusetzen?

Antwort zu 6:

Die Polizei Berlin kontrolliert nach Maßgabe verfügbarer personeller und materieller Ressourcen kontinuierlich die Einhaltung von Vorschriften der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) in der Marie-Elisabeth-von-Humboldt-Straße. Festgestellte Verkehrsordnungswidrigkeiten werden konsequent verfolgt.

Frage 7:

Unter welchen Voraussetzungen ist der Einsatz von Kennzeichenerfassung im öffentlichen Straßenraum rechtlich zulässig?

Frage 9:

Welche datenschutzrechtlichen Hürden bestehen konkret und wie könnten diese überwunden werden?

Antwort zu 7 und 9:

Die Fragen 7 und 9 werden aufgrund des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet. Die mit der anvisierten Kennzeichenerfassung verbundene Verarbeitung von personenbezogenen Daten stellt einen Eingriff in das Grundrecht auf informationelle Selbstbestimmung dar. Deshalb bedarf es einer gesetzlichen Grundlage. Das Grundrecht auf informationelle Selbstbestimmung, das seine Träger gegen unbegrenzte Erhebung, Speicherung, Verwendung oder Weitergabe der auf sie bezogenen individualisierten oder individualisierbaren Daten schützt, ist der Einschränkung im überwiegenden Allgemeininteresse zugänglich. Diese bedarf einer gesetzlichen Grundlage, die dem rechtsstaatlichen Gebot der Normenbestimmtheit genügt und verhältnismäßig ist. Eine gesetzliche Grundlage ist für die angedachte Form der Kennzeichenerfassung des fließenden Verkehrs – soweit ersichtlich – weder im Bundesrecht noch im Landesrecht gegeben. Insbesondere der seit dem 1. Juli 2026 geltende § 63 g Straßenverkehrsgesetz (StVG) sieht nur eine Datenverarbeitung zur Kontrolle des ruhenden Verkehrs vor, die aber vorliegend gerade nicht beabsichtigt ist.

Frage 8:

Sieht der Senat im konkreten Fall – nach jahrelang erfolglosen Maßnahmen – die Voraussetzungen für den Einsatz solcher Technik als erfüllt an?

Antwort zu 8:

Nein.

Frage 10:

Gibt es in Berlin bereits vergleichbare Anwendungen oder Pilotprojekte zur Kennzeichenerfassung – und wenn ja, mit welchen Ergebnissen?

Antwort zu 10:

Im Rahmen eines Forschungsprojekts wurden in den Jahren 2022 und 2023 mithilfe von Kamera-Fahrzeugen der Firma DCX Teile des Kennzeichens erfasst und sofort anonymisiert. Dies diente analytischen Zwecken bei Suchverkehren, nicht aber zur Verfolgung von Verkehrsordnungswidrigkeiten. Insoweit wird ergänzend auf die Beantwortung zu Frage 9. verwiesen.

Frage 11:

Inwiefern ist der Senat bereit, die Marie-Elisabeth-von-Humboldt-Straße als Pilotstandort für innovative Verkehrssteuerung zu prüfen?

Antwort zu 11:

Es wird auf die Beantwortung der Fragen 1., 5. und 9. verwiesen.

Frage 12:

Bis wann können die betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner endlich mit einer spürbaren Verbesserung ihrer Situation rechnen?

Antwort zu 12:

Auf die Beantwortung der Fragen 1., 2., 4. und 5. wird verwiesen.

Berlin, den 20.07.2026

In Vertretung

Arne Herz

Senatsverwaltung für

Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt