

Antrag

der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Lärm und Verkehrschaos in Charlottenburg nach Abriss der Ringbahnbrücke beenden – Schwerlastverkehr raus aus den Wohngebieten!

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

Der Senat wird aufgefordert, die Belastung für das Berliner Stadtstraßennetz, die durch den Abriss der Ringbahnbrücke entstanden ist und zu erheblichen Autobahn-Ausweichverkehren rund um Messedamm und Kaiserdamm führt, durch entsprechende verkehrsrechtliche Anordnungen zu beheben und diese flächendeckend zu kontrollieren. Hierzu gehört insbesondere:

1. die Königin-Elisabeth-Straße und die umliegenden Wohnstraßen für den Schwerlastverkehr zu sperren und in Zusammenarbeit mit der Autobahn GmbH des Bundes (AdB) und dem Land Brandenburg ein Konzept zu entwickeln, auf dessen Basis der Schwerlastverkehr (in Richtung Norden) um Berlin herum geführt wird. Hierbei sind kontrollierte Ausnahmen für den Lieferverkehr zu berücksichtigen.
2. bis zur Umsetzung von Punkt 1 umgehend ein Nachtfahrverbot für LKWs auf der Königin-Elisabeth-Straße und den umliegenden Wohnstraßen anzuordnen.
3. mobile Geschwindigkeitsmessanlagen („Blitzer“) zur Durchsetzung des angeordneten Tempolimits (30 km/h) auf der gesamten Ausweichroute aufzustellen, auch nachts.
4. Luftschadstoffmessungen (Stickoxidbelastung), Lärmessungen und Erschütterungsmessungen im Bereich Königin-Elisabeth-Straße vorzunehmen und die Ergebnisse zu veröffentlichen.
5. eine Dauerzählstelle für den Verkehr in der Königin-Elisabeth-Straße einzurichten und die Ergebnisse zu veröffentlichen.
6. eine ständige Ansprechstelle für die betroffenen Anwohnenden zu benennen.

7. das Verkehrskonzept offenzulegen.
8. ein Monitoring zur Früherkennung von Schäden am unter dem Kaiserdamm verlaufenden U-Bahn-Tunnel einzurichten.
9. Möglichkeiten des passiven Lärmschutzes für die Anwohnenden in der Königin-Elisabeth-Straße und der umliegenden Wohnstraßen zu prüfen und umzusetzen.

Dem Abgeordnetenhaus ist zum 31. Mai 2026 zu berichten.

Begründung

Seit dem Abriss der Ringbahnbrücke in Charlottenburg sind die Königin-Elisabeth-Straße und die umliegenden Straßen massiv durch den Umleitungsverkehr betroffen. Die neue Autobahnbrücke soll nach derzeitigem Planungsstand im Sommer 2027 fertig sein. Ob dieses Datum realistisch ist, wird sich zeigen. Derzeit ergießt sich der von der A100 kommende Verkehr, darunter Schwerlastverkehr, Tag und Nacht durch die Königin-Elisabeth-Straße, bis die Fahrzeuge am Spandauer Damm wieder auf die Autobahn fahren. Dadurch ist die Königin-Elisabeth-Straße, die eine Wohnstraße ist, vollständig überlastet. Es donnern PKWs und Schwerlaster durch die Straße. Rettungswagen, die in das nahe gelegene Krankenhaus wollen, kommen nicht durch, dadurch kommt zum Motorenlärm der Fahrzeuge der Krach durch das Hupen und der Sirenen der Rettungswagen. Die Straße, die für diesen Verkehr nicht ausgelegt ist, vibriert. Die Vibrationen und der Lärm dringen in die angrenzenden Wohnungen. Anwohnende sind dadurch extrem belastet, sie klagen über krank machenden Lärm, Schlafstörungen, vor allem fehlende Nachtruhe, Konzentrationsstörungen und Atemwegserkrankungen durch die Belastung durch Abgase.

Hinzu kommt die gefährliche Situation für Radfahrende und Fußgänger*innen, die in dem Wohngebiet unterwegs sind und sich durch den Schwerlastverkehr schlängeln müssen. Die Unfälle haben drastisch zugenommen. Im Bereich der Kreuzung Königin-Elisabeth-Straße / Kaiserdamm lagen die Unfälle im ersten Halbjahr 2025 schon so hoch wie im gesamten Vorjahr. Anwohnende sind außerdem beeinträchtigt durch die Einstellung von Haltestellen auf Buslinien (Linie 139).

Schließlich ist der unter der Straße liegende U-Bahntunnel gefährdet, der auch nicht dafür ausgelegt ist, dass auf der Straßendecke Schwerlastverkehr herrscht. Laut Antwort des Senats auf eine Schriftliche Anfrage des Abgeordneten Ariturel Hack gab es seitens der BVG 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.

Auf der sogenannten „Nahumfahrung West“ (Messedamm und Königin-Elisabeth-Straße) haben erste Verkehrszählungen eine vier- bis fünffache Zunahme des Schwerlastverkehrs ergeben, wie der Senat auf eine Schriftliche Anfrage des Abgeordneten Stefan Häntsche (CDU) berichtete. Auf eine Nachfrage des Abgeordneten Kristian Ronneburg (Linke) antwortete der Senat, zwischen 6.00 Uhr und 19.00 Uhr werde die Straße von 1.533 LKWs befahren. Hierbei sind die nachts fahrenden LKWs, die die Anwohnenden nicht schlafen lassen, nicht einmal abgebildet.

Die bisherigen Maßnahmen der Senatsverkehrsverwaltung sind unzureichend. Die ganztägige Anordnung von Tempo 30 wird nicht eingehalten, neu programmierte Ampelanlagen haben

keine erhebliche Entlastung gebracht und ständig neu angebrachte Fahrbahnmarkierungen bringen auch nichts.

Die beiden vorsorglichen „Vorbehalsrouten“ (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) sind ebenfalls keine sinnvollen Alternativen, da diese das Problem nur in andere Wohngebiete der Innenstadt verlagern würden.

Eine durchschlagende Änderung wird es nur geben, wenn der Schwerlastverkehr aus der Straße herausgehalten wird, indem er um Berlin herumgeleitet und dies auch kontrolliert wird. Andernfalls werden sich die schweren LKWs weiterhin den kürzesten Weg suchen: mitten durch das Wohngebiet mit schweren Folgen für die Gesundheit und Sicherheit der Bürger*innen und einer absehbaren Beschädigung der Straße und des darunter liegenden U-Bahntunnels. Hierfür ist der Senat aufgefordert, ein Konzept zu entwickeln, erforderlichenfalls in Zusammenarbeit mit der Autobahn GmbH des Bundes (AdB) und dem Land Brandenburg. Hierbei sollte auch die Erhebung einer LKW-Maut auf der A100 und den Berliner Stadtstraßen bei gleichzeitiger Reduzierung/Erlass der Maut auf der westlichen A10 (Berliner Ring) geprüft werden.

Ein Verkehrskonzept sollte nicht daran scheitern, dass die LKWs, die durch das Wohngebiet donnern, als „Zielversorgungsverkehr“ eingestuft werden, der Supermärkte beliefern. Eine einfache Inaugenscheinnahme zeigt, dass die LKWs nicht Supermärkte in der Innenstadt beliefern, sondern nach ihrer Durchfahrt durch Messedamm und Königin-Elisabeth-Straße bei der nächstgelegenen Möglichkeit (am Spandauer Damm) wieder auf die Autobahn fahren, Richtung Norden. Diese LKWs fahren also entweder durch die Stadt und weiter Richtung Norddeutschland oder sie beliefern den Norden von Berlin. LKWs, die den Norden von Berlin beliefern, können jedoch auch von Norden in die Stadt fahren. Zielverkehr, der zwingend die Innenstadt beliefern muss, kann über die Vorbehalsrouten geführt werden.

Der Schutz von Menschen in Wohngebieten muss Priorität haben vor längeren Fahrzeiten für LKWs. Wenn LKWs verpflichtend um das Stadtgebiet herumgeleitet werden, werden auch die gängigen Navigationssysteme dies anzeigen, so dass LKWs nicht mehr die Strecke durch die Innenstadt als kürzeste Route Richtung Norden angezeigt wird.

Bis die Herausnahme des Schwerlastverkehrs umgesetzt ist, sollte zunächst zumindest umgehend ein Nachtfahrverbot für LKWs und weitere flankierende Maßnahmen umgesetzt werden, um die Anwohnenden zu schützen. Hierzu gehören mobile Geschwindigkeitsmessanlagen („Blitzer“) und zwar auch nachts.

Die Erheblichkeit der aktuellen Belastung durch Lärm, Abgase und Erschütterungen ist umgehend zu messen, um eine Grundlage für die schnelle Umsetzung von Schallschutzmaßnahmen zu haben. Hierzu reicht es nicht, den Verkehrslärm nur zu berechnen, so wie dies laut einer Antwort des Senats auf eine Schriftliche Anfrage des Abgeordneten Ariturel Hack vorgesehen ist. Laut Auskunft des Senats laufen derzeit erst die Vorbereitungen zur Berechnung der Lärmimmissionspegel auf Basis aktueller Verkehrsdaten der Umfahrungsstrecken des eingeschränkten Abschnitts der BAB A100. Auf dieser Grundlage sollen dann etwaige strassenverkehrsrechtliche Maßnahmen angeordnet werden, wenn diese zur Lärminderung geboten sind. Dies ist zu begrüßen, dauert jedoch über ein Jahr, was angesichts der Beeinträchtigungen viel zu lange ist. Die Berechnungen sollten daher ergänzt werden um zeitnahe Messungen, die die akute Belastung der Gesundheit der

Anwohnenden durch Lärm, Erschütterungen und Abgase zeigen, um schnell Abhilfe schaffen zu können.

Im Rahmen des Lärmschutzes soll eine lärmgerechte Sanierung der Straße durchgeführt werden, außerdem sollen Mittel bereitgestellt werden zur Begrünung der Straße (zum Beispiel Mittelstreifen) und für passiven Lärmschutz (zum Beispiel Schallschutzfenster).

Berlin, den 24. November 2025

Jarasch Graf Vandrey Kapek
und die übrigen Mitglieder der Fraktion
Bündnis 90/Die Grünen