

19. Wahlperiode

**Vorlage – zur Kenntnisnahme –**  
(gemäß Art. 50 Abs. 1 Satz 3 VvB)

**Verkehrs- und Machbarkeitsuntersuchung Breitenbachplatz**  
Abschlussbericht



Der Senat von Berlin  
UMVK IV B W 3  
9025-1540

An das  
Abgeordnetenhaus von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

Vorlage

- zur Kenntnisnahme -  
des Senats von Berlin  
über die Verkehrs- und Machbarkeitsuntersuchung Breitenbachplatz - Abschlussbericht

---

Der Senat legt nachstehende Vorlage dem Abgeordnetenhaus zur Besprechung vor:

Der Senat hat dem Abgeordnetenhaus am 19.05.2020 mit Drucksache 18/2703 einen Zwischenbericht zum Stand der Machbarkeitsuntersuchung vorgelegt. In diesem wurde das Verfahren und die Inhalte der Verkehrs- und Machbarkeitsuntersuchung Breitenbachplatz dargelegt und empfohlen, einen nächsten Sachstandsbericht nach Abschluss der Untersuchung vorzulegen. Der nun vorliegende Bericht stellt den Abschluss der beschlossenen Machbarkeitsuntersuchung dar. Nachfolgend werden die wesentlichen Ergebnisse der beauftragten Machbarkeitsuntersuchung zusammenfassend erläutert.

Mit dem Bau der ehemaligen Bundesautobahn A 104 in den 1970er und 1980er Jahren wurde der Breitenbachplatz - an der Grenze der beiden Bezirke Charlottenburg-Wilmersdorf und Steglitz-Zehlendorf - in seiner Funktion als zusammenhängende und die Quartiere verbindende Platzanlage erheblich gestört. Die nach dem städtebauverkehrlichen Leitbild der „autogerechten Stadt“ errichteten Rampen- und Brückenanlagen zwischen Schildhornstraße und dem Tunnel Schlangenhader Straße bilden eine erhebliche räumliche und funktionale Barriere, zerschneiden die ehemals zusammenhängenden Stadträume und erzeugen ausgeprägte städtebauliche Missstände. Der gesamte Platzraum wird durch die Verkehrsanlagen und den Kfz-Verkehr dominiert- die Aufenthaltsqualität sowie stadträumliche und gestalterische Qualitäten leiden darunter.

Zentrale Fragestellung für die Verkehrs- und Machbarkeitsuntersuchung, basierend vom Auftrag des Abgeordnetenhauses, war: „Unter welchen verkehrlichen, städtebaulichen,

finanziellen und ökologischen Rahmenbedingungen ist ein Rückbau der Autobahnbrücken und Anlagen zwischen Schildhornstraße und Tunnel Überbauung Schlangenbader Straße möglich?“

Dabei bezieht sich der ursprüngliche Auftrag des Abgeordnetenhauses gemäß Drucksache 18/1924 auf eine lokale Betrachtung des Breitenbachplatzes. Die Konsequenzen und Auswirkungen der lokalen Maßnahmen auf einen erweiterten räumlichen Bereich waren nicht Teil der Untersuchung. Daher wurde die Fragestellung zur Erörterung der "Machbarkeit" um die Beurteilung der Folgen bzw. Konsequenzen ergänzt, die sich aus dem weitgehenden Rückbau der Brücken über den Breitenbachplatz und der ebenerdigen Führung des motorisierten Verkehrs entlang des Platzes bzw. im benachbarten Straßennetz ergeben. Die Machbarkeit des Rückbaus der Brückenbauwerke und der Neugestaltung des Platzes hängen somit weniger von den gegebenen Rahmenbedingungen der unterschiedlichen Varianten ab, als vielmehr von ihren jeweiligen (verkehrlichen, städtebaulichen, finanziellen und ökologischen) Konsequenzen.

Die Machbarkeitsuntersuchung hat im Wesentlichen gezeigt, dass das Ziel der Wiedergewinnung und Qualifizierung des Platzes erfüllt und die Brückenbauwerke zurückgebaut werden können. Es wurde dargestellt, wie durch eine stadtverträgliche Neuordnung die Aufenthaltsqualität am Breitenbachplatz - trotz einer durch den Rückbau bedingten Zunahme der Verkehrsmenge auf Höhe des ebenerdigen Platzes - deutlich gesteigert werden kann und weitere Flächenpotenziale freigesetzt werden. Zudem können in diesem Zusammenhang auch weitere Mängel behoben werden, zum Beispiel durch die Schaffung der Barrierefreiheit, die Stärkung der Sichtbeziehungen, die Neuordnung von Wegebeziehungen sowie die generelle Stärkung der Verkehrssicherheit.

Unter den in der Machbarkeitsuntersuchung gegebenen Rahmenbedingungen wird durch den Gutachter die Umsetzung im Sinne eines Stufenkonzeptes empfohlen. Ohne größeren verkehrlichen Prüfaufwand im Rahmen des nachfolgenden Planverfahrens ist dabei die Realisierung der **Variante 1** möglich:

Der Rückbau der Brückenbauwerke über den Breitenbachplatz, die ebenerdige Verkehrsführung am Platz sowie die Verbindung in und aus dem Tunnel Überbauung Schlangenbader Straße mittels einer neuen Rampe.

Mit einem noch ausstehenden über die vorliegende Machbarkeitsstudie hinausgehenden, vertiefendem Prüfaufwand, vor allem hinsichtlich der verkehrlichen Auswirkungen, wird auch die Umsetzung der **Variante 3** als möglich bewertet:

Der Rückbau der Brückenbauwerke über den Breitenbachplatz, die ebenerdige Verkehrsführung am Platz sowie die Schließung der übergeordneten Verkehrsverbindung durch den Tunnel Überbauung Schlangenbader Straße.

Im Rahmen des nachfolgenden Planverfahrens ist hierzu im Weiteren insbesondere eine objektkonkrete Verkehrsprognose anhand des dann aktualisierten Verkehrsmodells des Landes Berlin notwendig, mit welcher die Auswirkungen einer Schließung des Tunnels Überbauung Schlangenbader Straße auf das umliegende Verkehrsnetz dargestellt werden. Aufbauend darauf sind dann unter anderem die Schallimmissionen sowie die Belastungen verkehrsbedeutender Knotenpunkte auch im weiteren Umfeld vertiefend zu betrachten und gezielt der Bedarf an Maßnahmen aufzuzeigen.

Durch einen Rückbau der Brückenbauwerke und die geänderte Verkehrsführung sind gemäß der vorliegenden Machbarkeitsstudie Mehrbelastungen hinsichtlich der Schallimmissionen zu erwarten. So führt die Umsetzung der Variante 1 zu Mehrbelastungen in Platznähe und entlang der Schildhornstraße, in Variante 3 werden die Verkehrsachsen Laubacher Straße, Bundesallee, Mecklenburgische Straße, Hohenzollerndamm und Rheinbabenallee mehrbelastet. Insofern sind im weiteren Planungsprozess vertiefende Betrachtungen notwendig, mit dem Ziel, möglichen Schalleinträgen vorzubeugen.

Beide vorgenannte, vertieft untersuchte und ausgearbeitete Varianten werden als grundsätzlich machbar eingestuft; jedoch unter unterschiedlichen Voraussetzungen und Annahmen. Variante 3 bietet im Vergleich zur Variante 1 mehr Potenziale im Sinne einer umweltverträglichen Stadt- und Verkehrsentwicklung, weist jedoch zugleich auch mehr Herausforderungen in Bezug auf die dabei noch zu untersuchende Verkehrsmengenverlagerung und damit verbundenen umweltbedingten Beeinträchtigungen im Umfeld auf. Variante 1 lässt, aufgrund des Erhalts der Verkehrsfunktion durch den zu sanierenden Tunnel Überbauung Schlangenbader Straße mittels neuer Rampenanlagen, auf geringere Belastungen für das Umfeld schließen. Die Potenziale zur Neugestaltung des Breitenbachplatzes sowie die städtebauliche Entwicklung selbst werden jedoch nicht ausgeschöpft.

In beiden Varianten werden die Brückenbauwerke über den Breitenbachplatz nicht mehr benötigt und können zurückgebaut werden. Die finale Entscheidung zur Verkehrsführung im Abschnitt der Schlangenbader Straße steht noch aus. Hierzu werden weiterführende Detailuntersuchungen unter anderem zu Verkehrsverlagerungen und Lärmimmissionen erfolgen, die im Rahmen des nachfolgenden planrechtlichen Verfahrens durchzuführen sind.

Auch der bauliche Zustand legt eine Umsetzung der entwickelten Varianten nah, denn die mittelfristige Aufrechterhaltung der Verkehrstauglichkeit würde einen hohen Instandsetzungsaufwand bedeuten. Angestrebt werden daher eine Minimierung dieses Aufwandes und ein zeitnahe Rückbau der Brücken.

## Weitere Informationen zum Bauwerkszustand der Brücken über den Breitenbachplatz und des Tunnels Schlangenbader Straße:

Parallel zur Erarbeitung der Machbarkeitsuntersuchung wurden die Bauwerkszustände der Brücken erneut von der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz bewertet. Ein Erhalt der Verkehrsanlagen der ehemaligen A 104 (Brücke mit Rampen) ist demnach nicht möglich, da diese umfangreiche bauliche und baustoffliche Mängel aufweisen. Aufgrund der Normung zum Zeitpunkt der damaligen Planung und Errichtung (Eröffnung 1980) sind bei den Bauwerken unterdimensionierte Schubbewehrung, Defizite in der Dauerhaftigkeit der Koppelfugen und allgemeine Bemessungsdefizite hinsichtlich der Temperaturbeanspruchung vorhanden. Entscheidend ist jedoch, dass die Bauwerke mit einem Spannstahl errichtet wurden, der als gefährdet gegenüber wasserstoffinduzierter Korrosion gilt. Insbesondere dieser baustoffliche Mangel kann nicht durch bauliche Maßnahmen beseitigt oder durch Reduzierung der Verkehrsbelastung kompensiert werden. Der Erhalt bzw. die Sanierung der Brückenanlage ist unter keinen Umständen möglich. Ohne entsprechende planrechtliche Änderungen ist jedoch ein Ersatzneubau vorzusehen. Dieser Sachverhalt ist im weiteren Verfahren zu berücksichtigen.

Aufbauend auf den Ergebnissen der Zustandsprüfung wurde im Vorgriff auf den zu erwartenden Rückbau der vier Brücken über den Breitenbachplatz im Jahr 2022 entschieden, die geplante umfangreiche Instandsetzung der Entwässerungsanlagen an den Brückenbauwerken nicht mehr umsetzen zu lassen und nur noch gefahrenabwehrend tätig zu werden, auch vor dem Hintergrund nicht zielführender bisheriger Instandsetzungsmaßnahmen und des ohnehin mittelfristig notwendigen bauzustandsbedingten Abrisses. Aus diesem Grund kann die angestrebte Restnutzungsdauer von 7 Jahren nicht mehr gehalten werden. Es ist nicht auszuschließen, dass sich aus den turnusmäßigen Bauwerksprüfungen Erkenntnisse zu standsicherheitsrelevanten Veränderungen ergeben werden, auch aufgrund der Strategie der gezielten Alterung, welche zur umgehenden Sperrung der betroffenen Bauwerke und gegebenenfalls darunterliegender Verkehrswege führen kann.

Auch in Bezug auf den Tunnel Schlangenbader Straße wurden im Rahmen einer im Sommer 2022 durchgeführten Feuerwehrrübung diverse sicherheitstechnische Mängel identifiziert. Insbesondere die fehlende Möglichkeit zur Selbstrettung der Tunnelnutzenden durch fehlende / defekte Lüftungsanlagen und Notrufeinrichtungen wurde dabei kritisch gesehen.

In Auswertung dieser Ergebnisse wurde durch den Tunnelsicherheitsbeauftragten eine „Technische Zustandsfeststellung und Lösungsvorschläge für einen weiteren Betrieb des Tunnels Überbauung Schlangenbader Straße“ erstellt. Der Tunnelsicherheitsbeauftragte fordert im Ergebnis die geplanten Maßnahmen zur Tunnelnachrüstung (mindestens

Selbstrettung) umzusetzen und den Tunnel bis zur Umsetzung der Maßnahmen außer Betrieb zu nehmen.

Verkehrsorganisatorische Maßnahmen (Geschwindigkeitsreduzierung, Lkw-Verbot, Spersperrungen) sind wegen der trotzdem fehlenden Selbstrettungsmöglichkeiten nicht ausreichend, um den Tunnel sicher weiterbetreiben zu können.

In Folge dieses Prüfergebnisses war der Weiterbetrieb des Tunnels nicht mehr zu verantworten und es musste bis auf Weiteres eine unverzügliche Sperrung beider Fahrrichtungen erfolgen. Kurzfristige provisorische Instandsetzungslösungen für eine ggf. verkehrlich reduzierte Freigabe des Verkehrs wurden geprüft. Diese sind wegen der Komplexität und Sicherheitsrelevanz nicht kurzfristig umsetzbar. Zudem würde auch eine provisorische Lösung mit reduziertem Maßnahmenumfang einen Investitionsbetrag von mindestens 15 Mio. € erfordern.

Die Verkehrs- und Machbarkeitsuntersuchung Breitenbachplatz hat einerseits gezeigt, dass ein genereller Rückbau der Brückenbauwerke über den Breitenbachplatz möglich ist und um Unwägbarkeiten derer Standsicherheit zu vermeiden, soll der Rückbau der Brücken über den Breitenbachplatz bereits parallel zum nachfolgenden Planverfahren der Umgestaltung des Breitenbachplatzes vorgenommen werden. Erhaltungskosten werden somit eingespart und gleichzeitig Risiken aufgrund konstruktiver Bauwerksmängel minimiert.

Mit einem vorzeitigen Rückbau der Brücken über den Breitenbachplatz werden keine Entscheidungen vorweggenommen oder Möglichkeiten zur Entwicklung des Umfeldes des Breitenbachplatzes verhindert. Eine Wiederherstellung in den Abmessungen des Bestandes wäre bei Verfügbarkeit entsprechender Finanzmittel ebenso möglich, wie auch die Umsetzung der mit der Machbarkeitsuntersuchung aufgezeigten Varianten 1 und 3.

Andererseits zeigt die Machbarkeitsuntersuchung mit der Variante 3 auf, dass auch auf den Betrieb des Tunnels Schlangenbader Straße verzichtet werden könnte. Aufgrund der aktuellen Konsequenzen aus der technischen Zustandsfeststellung des Tunnels kann die mit der Machbarkeitsuntersuchung empfohlene stufenweise Realisierung, wonach zunächst die Variante 1 und im Weiteren die Variante 3 umgesetzt wird, nicht weiterverfolgt werden. Vielmehr gilt es, schnellstmöglich die eventuelle Notwendigkeit einer Instandsetzung der Tunnelanlage einschließlich der damit verbundenen finanziellen Mittel zu untersuchen.

Daher soll parallel zum Rückbau der Brückenbauwerke über den Breitenbachplatz umgehend eine vertiefende Untersuchung zur Umsetzung der Variante 3 erfolgen, sodass darauf aufbauend ein Planverfahren zur Neugestaltung des Breitenbachplatzes einschließlich der sich daraus ergebenden Flächenpotenziale eingeleitet werden kann.

### Weiteres geplantes Vorgehen:

Aufgrund der vorliegenden Ergebnisse aus der Machbarkeitsuntersuchung sowie der bauwerkszustandsbedingten Erkenntnisse zu den Brücken und dem Tunnel Schlangenbader Straße werden die Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz sowie die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen eine gemeinsame Senatsvorlage zum weiteren Vorgehen unter Berücksichtigung der offenen Untersuchungsbedarfe, der Finanzierung und Zuständigkeiten erarbeiten. Die jeweils zuständigen Bezirke sind einzubeziehen. In diesem Rahmen sind die verkehrlichen Auswirkungen den maximalen Flächenpotenzialen aus der Variante 3 gegenüber zu stellen und zu bewerten.

Die Brücken am Breitenbachplatz sind vorab zurückzubauen. Die Instandsetzung der Tunnelanlage Schlangenbader Straße oder Planungen für einen Umbau werden solange zurückgestellt, bis deren dauerhafte Notwendigkeit und Abmessungen belegt werden können.

### Auswirkungen auf den Haushaltsplan und die Finanzplanung:

#### a) Auswirkungen auf Einnahmen und Ausgaben:

Ausgaben für weitere Untersuchungen und Verfahren können derzeit nicht beziffert werden

#### b) Personalwirtschaftliche Auswirkungen:

Personalwirtschaftliche Auswirkungen durch weitere Untersuchungen und Verfahren können derzeit noch nicht abgeschätzt werden

Die Ausgaben und Personalaufwendungen für weitere Untersuchungen und Verfahren stehen unter Haushaltsvorbehalt.

Berlin, den 25.04.2023

Der Senat von Berlin

Franziska Giffey

.....

Regierende Bürgermeisterin

Bettina Jarasch

.....

Senatorin für Umwelt, Mobilität,  
Verbraucher- und Klimaschutz