

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Kristian Ronneburg und Niklas Schenker (LINKE)

vom 02. Oktober 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 02. Oktober 2023)

zum Thema:

Umgestaltung des Breitenbachplatzes und Abriss der Brücke

und **Antwort** vom 18. Oktober 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. Okt. 2023)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (Die Linke) und
Herrn Abgeordneten Niklas Schenker (Die Linke)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/16897
vom 02.10.2023
über Umgestaltung des Breitenbachplatzes und Abriss der Brücke

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 die Bezirksämter Charlottenburg-Wilmersdorf und Steglitz-Zehlendorf von Berlin um Stellungnahmen gebeten, diese sind in der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt bzw. an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Sind Änderungen am bestehenden Flächennutzungsplan rund um den Breitenbachplatz und das nahe Umfeld in den Bezirken Charlottenburg-Wilmersdorf und Steglitz-Zehlendorf geplant? Falls ja, bitte konkret benennen.

Frage 2:

Welche künftigen Nutzungsformen sind vorgesehen, insbesondere auf der Fläche der abzureißenden Brücke und der Zubringer?

Frage 3:

Welche Art der Öffentlichkeitsbeteiligung ist zu welchen Zeitpunkten geplant? Wenn nichts geplant sein sollte, warum nicht und wie wird dann mit dem Areal verfahren?

Frage 4:

Welche Pläne befürwortet, bzw. verfolgt die Senatsverwaltung für die Umgestaltung der Fläche rund um den Breitenbachplatz?

Frage 7:

Welche Verfahren sind für die notwendige Beteiligung der Anwohner*innen an der Umgestaltung des Platzes vorgesehen?

Antwort zu 1 bis 4 und 7:

Die Fragen 1 bis 4 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Machbarkeitsuntersuchung aus dem Jahr 2021 hat zwei Varianten herausgearbeitet, welche jeweils unter Voraussetzung weiterer Untersuchungen und Planrechtsänderungen grundsätzlich umsetzbar wären. Das weitere Vorgehen am Breitenbachplatz und dessen Umfeld stimmt der Senat gemeinsam mit den angrenzenden Bezirken ab. In Abhängigkeit davon entscheiden sich weitergehende Planungsschritte wie beispielsweise Änderungsverfahren zum Flächennutzungsplan, angrenzende Bebauungspläne und Öffentlichkeitsbeteiligungen.

Frage 5:

Bestehen Planungen, um der im SIKo ermittelten Unterversorgung an Grünflächen zu begegnen und wenn ja, wie sehen diese aus und mit welcher Beteiligung der betroffenen Anwohner*innen ist zu rechnen? Wenn nein, warum werden keine Planungen unternommen, um die prognostizierte Unterversorgung bis zum Jahr 2030 zu mindern?

Antwort zu 5:

Nach Auskunft des Bezirksamtes Charlottenburg-Wilmersdorf bieten die Überlegungen zur Platzumgestaltung und zum Abriss der Brücke die Option zur Qualifizierung des Platzes. Die weitere Entwicklung ist hier zunächst abzuwarten. Konzepte zur Planung von Freiflächen sind im Umwelt- und Naturschutzamt auf Bezirksebene erst seit kurzem vorhanden (BAFOK) oder noch in Planung (Freiraumkonzept) und müssten für Räume wie den Breitenbachplatz und Umgebung konkretisiert werden. Nach Auskunft des Bezirksamtes Steglitz-Zehlendorf ist im SIKo Steglitz-Zehlendorf für die Planungsregion Zehlendorf Nord eine sehr gute Ausstattung mit wohnungsnahen Grünflächen ermittelt worden. In den Randbereichen der laut SIKo mit wohnungsnahen Grünflächen unterversorgten Bezirksregion „Schloßstraße“ können wie vorliegend Grünflächen der benachbarten, gut versorgten Bezirksregion „Zehlendorf Nord“ wohnungsnah aufgesucht werden. Nach Vorliegen entsprechender belastbarer Planungskonzepte wird geprüft, inwieweit hier die wohnungsnah Versorgung mit Grünflächen verbessert werden kann.

Frage 6:

Wie positionieren sich der Senat sowie die Bezirksämter Charlottenburg-Wilmersdorf und Steglitz-Zehlendorf zu Forderungen nach einer umfassenden Verkehrsberuhigung des Breitenbachplatzes (insbesondere der Schildhornstraße/ Dillenburger Straße sowie Schorlemer Allee und Südwestkorso) und welche Pläne bzw. Machbarkeitsstudien liegen dazu vor?

Antwort zu 6:

Der Breitenbachplatz und weitere angrenzende Straßen sind Bestandteil des übergeordneten Netzes, welches der Bündelung der Verkehre und somit auch der Entlastung weiter Quartiersbereiche dient. Zum Breitenbachplatz liegt eine Machbarkeitsstudie vor. Die vorliegenden Planungsgrundlagen lassen eine umfassende Verkehrsberuhigung von übergeordneten Straßen nicht herleiten, da u.a. erhebliche Verlagerungen der Verkehrsbelastungen eintreten würden. Das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf und das Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf verweisen im Übrigen auf das Erfordernis weitergehender Untersuchungen.

Frage 8:

Wurden die Mittel für den geplanten Abriss der Breitenbachbrücke im Jahr 2024 im Doppelhaushalt 2024/25 bereits eingestellt und wie hoch ist der anvisierte Kostenrahmen? Sollten die Mittel noch nicht eingestellt sein, warum nicht und wann ist mit dem Beginn des Abrisses zu rechnen?

Antwort zu 8:

Die erforderlichen Ausgaben für den Rückbau der Brückenbauwerke am Breitenbachplatz wurden im Entwurf des Doppelhaushalts 2024/2025 bei Kapitel 0740, Titel 52102, lfd. Nr. 10 mit 1,1 Mio. € im Jahr 2024 und 5,5 Mio. € im Jahr 2025 berücksichtigt; ab 2026 wird von Restkosten in Höhe von 6,85 Mio. € ausgegangen. Einschließlich des Ansatzes 2023 von 0,05 Mio. € betragen die Gesamtkosten 13,5 Mio. €.

Frage 9:

Welche Fläche wird durch den Abriss der Breitenbachbrücke frei und welche Nutzungsgestaltung wäre dort denkbar?

Antwort zu 9:

Ohne Planrechtsänderungen entstehen durch den Abriss der Brückenbauwerke keine Freiflächen außerhalb des festgesetzten Straßenraumes.

Die vorliegende Machbarkeitsuntersuchung hat unter der Voraussetzung langfristiger Planänderungen mit verkleinerten Verkehrsflächen unterschiedliche Flächenpotentiale skizziert. Bei Variante 1 könnten neben Grün- und Freiflächen ca. 210 Wohneinheiten und ca. 5400 m² für gewerbliche Nutzung zusätzlich entlang der Schildhorn- und Dillenburger Straße realisiert werden. Variante 3 hat Potential für ca. 300 Wohneinheiten und ca. 7500 m² gewerbliche Flächen. Die Verkehrsanlagen der ehemaligen A 104 sowie die angrenzende Bebauung sind über Bebauungspläne planrechtlich gesichert. Diese sind im Rahmen der Umsetzung einer neuen Nutzungsgestaltung entsprechend anzupassen.

Frage 10:

Wie positioniert sich die Senatsverwaltung zur Zukunft des Tunnels Schlangenbader Straße?

Antwort zu 10:

Die vorliegende Machbarkeitsstudie Breitenbachplatz hat zwar auch die Variante einer dauerhaften Schließung der Tunnelanlage aufgezeigt, gleichzeitig jedoch zahlreiche Defizite, die daraus resultieren könnten. Eine Verkehrszählung erfolgt zum Abgleich der bestehenden Situation mit den ursprünglich prognostizierten Auswirkungen einer Tunnelschließung sowie ggf. denkbarer Verkehrsverbesserungen z.B. an Lichtsignalanlagen. Im Fokus stehen im ersten Schritt die Grundlagen (Verkehrsnetz, aktuelle Zählungen) sowie die Beurteilung der Leistungsfähigkeit. Soweit die Auswertung der Verkehrszählung ergibt, dass ein dauerhafter Tunnelbetrieb mit großer Wahrscheinlichkeit notwendig ist, werden die Planungen für eine Wiederinbetriebnahme aufgenommen.

In diesem Fall wären zwei Möglichkeiten denkbar:

1. Vollumfängliche grundhafte Erneuerung der baulichen Anlage sowie der technischen Ausstattung;
2. Wiederinbetriebnahme des Tunnels verkehrsreduziert mit einer Mindestinstandsetzung zur Herstellung der Tunnelsicherheit.

Frage 11:

Welche Verkehrsverlagerungen konnten seit der Schließung festgestellt werden und wie wird verhindert, dass durch die Verkehrsverlagerungen neue hohe Belastungen entstehen? Was wurde konkret unternommen und welche Maßnahmen sind weiter geplant?

Antwort zu 11:

Um den durch die Sperrung entstandenen Ausweichverkehr in den umliegenden Wohnstraßen, insbesondere auch in der Helgolandstraße, zu verringern, hat die Zentrale Straßenverkehrsbehörde angeordnet, dass die Schlangenbader Straße und die Sodener Straße (jeweils von der Wiesbadener bis zur Dillenburger Straße) zu Einbahnstraßen für Kraftfahrzeuge in Richtung Süden werden. Nur der Radverkehr kann beide Straßen weiterhin in alle Richtungen nutzen.

Autofahrerinnen und Autofahrer aus Richtung Südosten werden frühzeitig auf den gesperrten Tunnel - der zuvor direkt auf die Anschlussstelle Schmargendorf der Stadtautobahn A 100 zuführte - aufmerksam gemacht. Hierfür weist bereits an der Joachim-Tiburtius-Brücke im Ortsteil Steglitz eine Ankündigungstafel auf die Tunnelsperrung und eine Umfahrungsmöglichkeit über die A 103 hin. Weitere Hinweistafeln wurden in der Dillenburger Straße angeordnet und aufgestellt.

Da die geänderten Verkehrsführungen nicht vollständig von den Verkehrsteilnehmenden akzeptiert werden, führt die für die Verkehrsüberwachung zuständige Polizei Berlin bereits verstärkt Kontrollen durch. Darüber hinaus werden die aktuell angeordneten Verkehrsmaßnahmen durch die Straßenverkehrsbehörden beobachtet und ggf. weiter angepasst.

Die Optimierung der Verkehrsführung soll im Jahr 2024 nach Auswertung durchgeführter Verkehrszählungen durch die Anpassung von Lichtsignalanlagen und ggf. bauliche Maßnahmen im Umfeld weiter vorangetrieben werden. Sofern die Verkehrszählungen ergeben, dass ein dauerhafter Tunnelbetrieb auch künftig mit großer Wahrscheinlichkeit notwendig ist, sollen die Planungen wiederaufgenommen werden.

Frage 12:

Mit welchen Kosten wäre bei einer Komplettsanierung oder einer dauerhaften Schließung des Tunnels für den Autoverkehr zu rechnen?

Antwort zu 12:

Eine aktuelle geprüfte Finanzierungsunterlage für die Berechnung der Gesamtkosten für die grundhafte Erneuerung des Tunnels liegt nicht vor. Die grobe Kostenschätzung mit einer nur bedingt vorliegenden Bewertungsgrundlage unter der nicht abschätzbaren Baupreisermittlung beträgt ca. 40. Mio. €.

Frage 13:

Inwiefern ist eine Zwischennutzung für die Stadtgesellschaft rechtlich möglich, bzw. welche Formen der Zwischennutzung sind seitens des Senats denkbar?

Antwort zu 13:

Aufgrund des vorliegenden Planrechts und der baulichen Mängel mit dem geschilderten erheblichen Instandsetzungsbedarf erscheint eine Zwischennutzung unrealistisch.

Berlin, den 18.10.2023

In Vertretung
Dr. Claudia Elif Stutz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt