

19. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Antje Kapek (GRÜNE)**

vom 4. Dezember 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 5. Dezember 2023)

zum Thema:

**Wo ist das Licht zum Ende des Schlangenbader Tunnels?**

und **Antwort** vom 18. Dezember 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 19. Dez. 2023)

Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Antje Kapek (GRÜNE)  
über  
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t  
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/17530  
vom 4. Dezember 2023  
über Wo ist das Licht zum Ende des Schlangenbader Tunnels?

---

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

Frage 1:

Welches Ergebnis hat die Verkehrszählung, von der die Sanierung des Schlangenbader Tunnels abhängt, erbracht und wie bewertet die Verkehrsverwaltung diese?

Frage 2:

Hat die Verkehrsverwaltung bereits die endgültige Entscheidung gefällt, den Schlangenbader Tunnel zu sanieren und anschließend wiederzueröffnen und wenn ja, warum? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 1 und 2:

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen einer Verkehrs- und Machbarkeitsuntersuchung, zur Beurteilung eines ggf. möglichen Rückbaus der Brücken über den Breitenbachplatz, wurde unter anderem auch eine mögliche Schließung des Tunnels Überbauung Schlangenbader Straße (ÜBS) betrachtet. Hierzu wurden bereits mögliche negative Verlagerungseffekte aufgezeigt. Gleichzeitig wurde eine Zusatzbetrachtung zur Analyse der tatsächlich auftretenden Verkehrsauswirkungen der Schließung des Tunnels (ÜBS) empfohlen. Der Tunnel ÜBS wurde zwischenzeitlich (April 2023) aus Sicherheitsgründen (u. a. Brandschutz) geschlossen. In diesem Zusammenhang wurden im Oktober 2023 Verkehrszählungen im Umfeld des Tunnels durchgeführt, um das derzeitige Verkehrsaufkommen zu analysieren. Dabei wurden im Ergebnis die – für den Fall einer

Tunnelschließung – in der Machbarkeitsuntersuchung Breitenbachplatz herausgearbeiteten negativen Auswirkungen auf das umgebende Straßennetz bestätigt. Im direkten Tunnelumfeld sind diese sogar stärker, als seinerzeit angenommen.

Die Umfahrung des Bereichs des Tunnels ÜBS über die zu Spitzenzeiten überlastete Stadtautobahn (A 100 / A 103) stellt keine ausreichende Alternative dar und [über]regionale Verkehre suchen teils weiterhin Ihren Weg durch Wohngebiete im Bereich Rheingauviertel, Friedenau und Steglitz. Die im Rahmen der Tunnelsperrung getroffenen verkehrsorganisatorische Anordnungen sowie weiträumigen Umfahrungen reichen nicht aus, um diese Verkehre verträglich abzuwickeln. Die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt hat entschieden, den Tunnel ÜBS zu sanieren und wiederzueröffnen.

Frage 3:

Welche Maßnahmen müssten ergriffen werden, um den Tunnel zu ertüchtigen, und wie viel Zeit würden diese in Anspruch nehmen? (bitte einzeln auflisten)

Antwort zu 3:

Um die Verkehrssicherheit der Tunnelanlage entsprechend den rechtlichen Vorgaben dauerhaft zu sichern wurden im Zuge des Projektes „Grundinstandsetzung Tunnel Überbauung Schlangebader Straße (Tunnel ÜBS)“ folgende Fachplanungen durchgeführt, die der baulichen Umsetzung im Gesamtprojekt zugrunde liegen:

- Rückbau von Altaustattungen und Dekontamination der Tunnelanlage-
- Bauliche Instandsetzung des Tunnels Schlangebader Straße/Brücke über Wiesbadener Straße
- Sanierung Regenentwässerungsanlagen außerhalb des Tunnels
- Neubau Verkehrstechnische Ausstattung
- Erneuerung Betriebstechnische Ausstattung
- Mittelstreifenanpassung/Straßenbau
- Technische Verkehrsbeeinflussung
- Ersatzneubau von drei Verkehrszeichenbrücken
- Einbindung in die Tunnelregelungszentrale (Kabelnetzanbindung Tempelhof)

Des Weiteren muss die Baudurchführung der degewo zur Sanierung der Lüftungskanäle der Parketagen der Wohnüberbauung, welche unmittelbar durch den Wartungsgang des Tunnels führen, berücksichtigt und zeitlich parallel geplant werden. Die Sanierung der konstruktiven und technischen Anlagen kann in Abhängigkeit vom Verlauf der vorbereitenden Maßnahmen ab 2026 beginnen. Es ist geplant im Vorfeld umfangreiche Rückbaumaßnahmen und die Beseitigung der kontaminierten Baustoffe durchzuführen.

Frage 4:

Im Falle einer Sanierung: Wann würde diese beginnen und mit welchen Kosten wird für die Maßnahme gerechnet?

Frage 9:

Teilt der Senat die laut Medienangaben getätigte Aussage der Abgeordneten Stefanie Bung (CDU), der Tunnel könne bereits 2026 wieder eröffnen?

Antwort zu 4 und 9:

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 3 und 6 verwiesen.

Frage 5:

Wie setzen sich die von der Koalition im Haushalt vorgesehenen 32,5 Millionen Euro für die Sanierung des Tunnels zusammen? Welche Kosten werden für die jeweiligen oben genannten Maßnahmen prognostiziert? (bitte einzeln auflisten)

Frage 6:

Welche Gesamtkosten prognostiziert der Senat für eine Instandsetzung des Tunnels? Für wie wahrscheinlich werden etwaige Kostensteigerungen eingeschätzt und in welcher Höhe?

Antwort zu 5 und 6:

Auf Grundlage der nur bedingt vorliegenden Bewertungsgrundlagen können die Gesamtkosten derzeit noch nicht abschließend benannt werden. Die Kosten auf Grundlage der vorliegenden geprüften Bauplanungsunterlagen und einer darauf bezogenen baupreisindexbezogenen Fortschreibung bis zu einer möglichen Fertigstellung der Komplettanierung liegen bei ca. 32,3 Mio. Euro. Die Baupreisentwicklungen und die bauwerksspezifische Marktsituation im Tunnelbau sind dabei noch nicht belastbar eingeflossen.

Für oben genannte Teilmaßnahmen liegen folgende Teilbauplanungsunterlagen vor (Angaben entsprechen Stand 05/2012):

„Bauliche Instandsetzung Tunnel und Brücke“	12,023 MIO €
„Sanierung Regenentwässerungsanlagen“	0,566 MIO €
„Neubau Verkehrstechnischer Ausstattung“	1,839 MIO €
„Erneuerung betriebstechnische Ausstattung“	8,060 MIO €
„Straßenbau Mittelstreifen-Verbreiterung Seite Nord“	1,100 MIO €
„Verkehrsführung/Umleitungsstrecken bauzeitlich“	0,451 MIO €

Darüber hinaus müssen die vorliegenden Planungs- und Ausschreibungsunterlagen der verschiedenen Fachlose auf das aktuell geltende Vorschriften- und Regelwerk angepasst werden, woraus sich weitere heute noch nicht belastbar zu beziffernde Kosten ergeben.

Frage 7:

Welche Rolle spielen die anfallenden Kosten bei der Abwägung über eine Wiedereröffnung des Tunnels gegenüber der finalen Schließung?

Antwort zu 7:

Beim Tunnel Überbauung Schlangenbader Straße (ÜBS) handelt es sich um eine gewidmete Straßenverbindung, welche aufgrund von Sicherheitsmängeln gesperrt werden musste (s. Antwort zu Frage 1 und 2). Da auch weiterhin ein Bedarf an dieser Verkehrsanlage besteht, ist eine entsprechende Erhaltungsmaßnahme in Form einer Sanierung durchzuführen.

Frage 8:

Wie bewertet der Senat die Wiedereröffnung hinsichtlich der Wirkung auf das Klima, bzw. für die Einhaltung der Berliner Klimaschutzziele?

Antwort zu 8:

Für verlässliche Aussagen zu den möglichen Auswirkungen auf das Klima, bzw. für die Einhaltung der Berliner Klimaschutzziele durch die Beibehaltung dieser Verkehrsverbindung versus einer dauerhaften Schließung mit entsprechend erwartbaren Verlagerungseffekten, liegen keine ausreichenden Daten vor.

Frage 10:

Die Verkehrsverwaltung spricht im Falle einer Sanierung von einer mehrjährigen Dauer. Welche konkrete Zeitspanne ist damit gemeint und in welchem Jahr rechnet der Senat in dem Fall mit der Fertigstellung der Sanierungsmaßnahmen und der Wiedereröffnung des Tunnels?

Antwort zu 10:

Es ist von einer Bauzeit von ca. 4 Jahren für die Schadschoffsanierung und die grundhafte Erneuerung der Überbauung Schlangenbader Straße auszugehen.

Frage 11:

Welche Abhängigkeiten bestehen zwischen dem geplanten Rückbau der Breitenbachplatz-Brücke und der Wiedereröffnung des Schlangenbader Tunnels?

Antwort zu 11:

Eine Wiedereröffnung des Schlangenbader Tunnels steht nicht im direkten Zusammenhang mit dem Rückbau der Brücken.

Frage 12:

Bis wann soll der Rückbau der Brücke am Breitenbachplatz abgeschlossen sein und ist während des Rückbaus eine Nutzung des Tunnels möglich?

Antwort zu 12:

Der Rückbau der beiden Brücken über den Breitenbachplatz soll Ende 2024 abgeschlossen sein. Eine Wiederinbetriebnahme des Tunnels ist bis zu diesem Zeitpunkt nicht vorgesehen, so dass sich die Frage zur Nutzung des Tunnels während des Rückbaus nicht stellt.

Frage 13:

Wie soll die Zufahrt zum Tunnel nach dem Rückbau der Brücke am Breitenbachplatz gestaltet sein und welche Kosten- und Zeitplanung besteht für die Herstellung der neuen Tunnelzufahrt?

Antwort zu 13:

Es ist vorgesehen, die bestehenden Zufahrts- und Abfahrtsrampen am südlichen Tunnelende weiter zu verwenden. Eine Umsetzung konkreter Planungen zur Verkehrsführung am südlichen Tunnelportal ist im Rahmen der Gesamtmaßnahme erforderlich.

Berlin, den 18.12.2023

In Vertretung

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