

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Florian Dörstelmann (SPD)

vom 29. April 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 2. Mai 2024)

zum Thema:

Konzept gesucht: Breitenbachplatz und Tunnel Schlangenbader Straße

und **Antwort** vom 17. Mai 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 21. Mai 2024)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Florian Dörstelmann (SPD)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/19009
vom 29. April 2024
über Konzept gesucht: Breitenbachplatz und Tunnel Schlangenbader Straße

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

Frage 1:

Wie bewertet SenMVKU die Maßnahme der Wiederöffnung vor dem Hintergrund der angestrebten Verringerung automobilen Individualverkehrs) sowie der finanzpolitischen Sparauflagen?

Antwort zu 1:

Die Auswertung der Verkehrssituation nach der erforderlichen Notsperrung des Autobahntunnels Schlangenbader Straße hat ergeben, dass die bereits in der Verkehrs- und Machbarkeitsuntersuchung erkannten möglichen negativen verkehrlichen Auswirkungen für eine dauerhafte Schließung des Tunnels eingetreten und die Aufwendungen für eine Sanierung, auch im Sinne der betroffenen Anwohnerschaft, notwendig sind.

Frage 2:

Wie aussagekräftig ist es, den Verkehr nur an einem Tag zu zählen und dies als Bewertungsgrundlage heranzuziehen? Welche Verkehrsmehrbelastung hat die Zählung in absoluten Zahlen gegeben (Aufschlüsselung nach Standort und Uhrzeit)? Wann kommt es wo im Betrachtungszeitraum zu Stau? Welche konkreten Zahlen liegen der Senatsverwaltung für die betroffenen Nebenstraßen vor (Straßengenaue Aufschlüsselung)?

Antwort zu 2:

Verkehrserhebungen werden grundsätzlich an repräsentativen Werktagen durchgeführt. Eine nach Standorten und Uhrzeiten aufgeschlüsselte Übersicht über die Verkehrsmehrbelastung liegt nicht vor. Für die Auswertung werden die einzelnen Strombelastungspläne mit den aufgeschlüsselten Zählwerten direkt betrachtet, welche umfangreiche Dokumente sind. Exemplarisch wurden für die Antwort auf Frage 3 dieser Schriftlichen Anfrage zwei Knotenpunkte gegenübergestellt. Eine Betrachtung von einzelnen Uhrzeiten ist grundsätzlich nicht zielführend, es werden immer die Gesamtbelastungen im Querschnitt (und teilweise zur Spitzenstunde) betrachtet. Informationen über Staubbildungen können den erhobenen Daten nicht entnommen werden. Konkrete Zahlen für die Nebenstraßen liegen nicht vor, da die Verkehrszählungen an Hauptverkehrsstraßen durchgeführt werden.

Frage 3:

Welche Aussagen kann SenMVKU zu den Richtungen des Verkehrs treffen? Wie bewertet SenMVKU die Aussage, dass insbesondere die Offenhaltung des nördlichen Teils des Abzweiges zwischen Konstanzer und Mecklenburgischer Straße zur verkehrlichen Mehrbelastung führt? Welche Zahlen liegen dazu vor?

Frage 6:

War eine Schließung des nördlichen Teils des Abzweigs bis Konstanzer Straße in Prüfung? Konnten aus der Bombenentschärfung am 21. Februar 2024 Erkenntnisse gewonnen werden? Welche Bauzustände sind an den Brückenbauten nördlich des Tunnels festzustellen? Wie unterscheiden sich diese von der Brücke über den Breitenbachplatz?

Antwort zu 3 und 6:

Die Fragen 3 und 6 werden hinsichtlich ihres sachlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der nördliche Teil der ehemaligen BAB A 104 von Konstanzer Straße bis Anschlussstelle Mecklenburgische Straße ist weiterhin gewidmete Bundesautobahn und mittlerweile der BAB A 100 zugeordnet. Dieser Abschnitt befindet sich in der Zuständigkeit der Bundesrepublik Deutschland, hier seit dem 01.01.2021 bei der Autobahn GmbH des Bundes. Die baulichen Zustände sind dem Senat daher nicht bekannt.

Eine Schließung des nördlichen Teils des Abzweigs Konstanzer Straße wurde geprüft, aufgrund der daraus resultierenden zusätzlich zu erwartenden Verkehrsverlagerungen in das Haupt- und Nebenstraßennetz jedoch verworfen.

Die Richtungen des Verkehrs variieren über den Tag. Es ist insgesamt eine Mehrbelastung in nahezu allen Richtungen des betroffenen Netzes festzustellen. Konkrete Zahlen hierzu liegen aus der Zählung vom 18.10.2023 im Abgleich mit den Vergleichszählungen am Knotenpunkt Mecklenburgische Straße / Wiesbadener Straße und Mecklenburgische Straße (Süd) / BAB A 104 Abzweig Steglitz vor. Aus diesen geht hervor, dass sich in Abhängigkeit der Richtung des

Verkehrs und des Knotenarms die Verkehrszahlen um mindestens 15 % erhöht bis mehr als verdoppelt haben.

Erkenntnisse zum Verkehr aus der Bombenentschärfung am 21. Februar 2024 konnten nicht gewonnen werden, da Verkehrserhebungen einen größeren zeitlichen Vorlauf benötigen und ad-hoc-Maßnahmen diesen Vorlauf nicht gewährleisten.

Frage 4:

Welche konkreten Erwägungen hat SenMVKU dazu veranlasst, die in der Machbarkeitsstudie getroffene Aussage, „Variante 3 bietet im Vergleich zur Variante 1 mehr Potenziale im Sinne einer umweltverträglichen Stadt- und Verkehrsentwicklung“ zugunsten von Variante 1 zu verwerfen?

Antwort zu 4:

Wie im Ergebnis der Verkehrs- und Machbarkeitsuntersuchung in der Fortsetzung des zitierten Satzes dargestellt wird, weist die Variante 3 im Vergleich zur Variante 1 deutlich mehr Risiken in Bezug auf die noch zu untersuchende Verkehrsmengenverlagerung und damit verbundenen umweltbedingten Beeinträchtigungen im Umfeld auf. Zum Erstellungszeitpunkt der Verkehrs- und Machbarkeitsuntersuchung war nicht zweifelsfrei abzusehen, wie sich der Verkehr bei einer Schließung des Tunnels entwickelt. Durch die erforderliche Notsperrung des Tunnels konnte die Verkehrsbelastung bzw. die Verlagerung der Verkehre jedoch beobachtet und analysiert werden. Die diesbezüglich in der Machbarkeitsuntersuchung beschriebenen Risiken sind eingetreten. Angesichts der entstanden erheblichen Verlagerungseffekte in das Umgebungsnetz wurde daher entschieden, den Tunnel zu sanieren und somit Variante 1 weiterzuverfolgen.

Frage 5:

Anknüpfend an Frage 3 aus der Schriftlichen Anfrage 19/18057: Welche Alternativen zur geplanten Tunnelsanierung hat die zuständige Senatsverwaltung - mit welchen Ergebnissen - nach der Schließung des Tunnels geprüft?

Antwort zu 5:

Bezogen auf den Umfang der erforderlichen Grundinstandsetzung des Tunnelbauwerkes sind die Prüfungen und Begutachtungen noch nicht abgeschlossen. Im Übrigen gilt der Sachstand aus der Antwort auf Frage 3 aus der Schriftlichen Anfrage Nr. 19/18057.

Frage 7:

Wie hat sich die Schließung des Tunnels auf die Buslinien 101, 248 und 282 der BVG ausgewirkt?

Antwort zu 7:

Nach Auskunft der BVG hat die Tunnelschließung keine negativen Auswirkungen auf den Fahrgastbetrieb der Buslinien 101, 248 und 282.

Frage 8:

Welche konkreten Evaluationsergebnisse der Straßenführungsmaßnahmen liegen für die Nebenstraßen zum Tunnel vor? Sind „Berliner Kissen“ als Geschwindigkeitsbegrenzungen in den Nebenstraßen in Betracht gezogen worden und wie wird die Entscheidung begründet?

Antwort zu 8:

Im Rahmen von Ortskontrollen wurden die straßenverkehrsbehördlichen Maßnahmen auf Zweckmäßigkeit überprüft und bei Bedarf nach Rücksprache mit dem örtlich zuständigen Polizeiabschnitt, der Polizeidirektion und dem Straßen- und Grünflächenamt angepasst. Aus der Zivilgesellschaft wurde angeregt, Bremsschwellen einzusetzen, diese Anregung wurde an das zuständige bezirkliche Straßen- und Grünflächenamt weitergeleitet.

Frage 9:

Welche Faktoren haben dazu geführt, dass die Gesamtkosten von 23,6 auf 41,5 Mio. Euro (Vergleich Doppelhaushalt 2022/23 Epl. 7 Titel 72776 und Informationsveranstaltung) und mehr anwachsen werden: Welche zusätzlichen Bedarfe sind anteilig erkannt worden, welcher Betrag ist der allgemeinen Teuerung zuzurechnen?

Antwort zu 9:

Die aktuelle Kostenermittlung in Höhe von ca. 41,5 Mio. Euro basiert auf einer objektbezogenen und baupreisbedingten Hochrechnung der vorliegenden Teil-Bauplanungsunterlagen aus dem Jahr 2012. Es wurde die aktuelle Marktlage im Bauhauptgewerbe und insbesondere im Sektor der Technischen Ausstattung mit bewertet.

Eine detaillierte Kostenermittlung und Zuordnung zu den verschiedenen Teil-Bauplanungsunterlagen ist auf Grund der laufenden Planungen aktuell nicht möglich.

Frage 10:

An welchem Datum wird der Fahrbahnabriss der Brücke über den Breitenbachplatz starten?

Antwort zu 10:

Die Bauleistungen zum Rückbau der Brückenüberbauten über den Breitenbachplatz sollen noch im Jahr 2024 beginnen, ein konkretes Datum kann aktuell nicht benannt werden.

Frage 11:

Wie verbindlich ist die auf der Informationsveranstaltung am 27. Februar 2024 getroffene Aussage, ein Brückenneubau werde nicht erwogen, auch wenn die ergebnisoffenen Untersuchungen zur Notwendigkeit noch ausstehen?

Antwort zu 11:

Ein konkreter Ausschluss wurde nicht vorgenommen. Die Aussagen und Informationen zur Informationsveranstaltung am 27.02.2024 basieren auf den vorliegenden Erkenntnissen, Randbedingungen und den weiteren notwendigen Planungs- und Genehmigungsprozessen.

Frage 12:

Wie lange werden voraussichtlich Rampen und Stützen der Brücke über den Breitenbachplatz nach Demontage der Fahrbahn stehen bleiben? Wie unterscheiden sich die Rampen in ihrem Bauzustand von den ähnlich ausgeführten und abbruchreifen Fahrbahnen? Welche Kosten sind für den zusätzlichen Rückbau voraussichtlich zu veranschlagen?

Antwort zu 12:

Die Gesamtbaumaßnahme wurde auf Grund der komplexen Randbedingungen in mehrere Baulose aufgeteilt. Im ersten Baulos werden die Überbaukonstruktionen der beiden Teilbauwerke zurückgebaut. In den weiteren Baulosen werden dann die Rampen und die Pfeiler abgebrochen. Die Stützen und Rampen sind baulich in einem deutlich besseren Zustand als die Brückenüberbauten. Die Kostenermittlung der Gesamtbaumaßnahme, welche auch den Rückbau der Pfeiler und Rampen beinhaltet, verändert sich durch die Aufteilung in mehrere Baulose nicht.

Frage 13:

Werden beide Projekte als städtebauliche Einheit betrachtet? Warum war SenSBW nicht bei der Informationsveranstaltung vertreten? Wie bewerten SenMVKU und SenSBW die Ergebnisse des Schinkelwettbewerbs 2023 zu ÜBS und Brücke? Und wie wirkt es sich aus, dass die Verkehrsplanungen für die Notwendigkeit einer Brücke bislang nicht vorliegen sowie die städtebauliche Entwicklungsziele des Breitenbachplatzes bislang ausstehen?

Antwort zu 13:

Die Bauvorhaben zum Rückbau der Brücken über den Breitenbachplatz und die Grundinstandsetzung des Tunnels Überbauung Schlangenbader Straße werden analog der Darstellungen zur Informationsveranstaltung am 27.02.2024 als Gesamtprojektraum verstanden. Die Präsentation und auch weitere Informationen zu beiden Projekten finden sich auf den projektbezogenen Internetseiten unter: <https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/infrastruktur/brueckenbau/>

Darüber hinaus sind hier auch Informationen zur weiteren Entwicklung und zum begonnenen Abstimmungsprozess einer verwaltungsübergreifenden Projektgruppe mit den bezirklichen und senatsbezogenen Verwaltungen zu finden. In die weitere Bearbeitung dieser übergeordneten Projektgruppe fließen eine Vielzahl an Hinweisen, Ergebnissen und Bewertungen ein, welche sich direkt oder indirekt auf den weiteren Projektlauf auswirken können.

Auswirkungen auf den Abriss der Brückenbauwerke und die Tunnelsanierung bestehen jedoch zunächst nicht.

Frage 14:

Kann die Senatsverwaltung zu Frage 7 der Schriftlichen Anfrage 19/18057 neue Erkenntnisse übermitteln? Welche Konzepte gibt es für die Baustellenverkehre von Tunnelsanierung, Brückenabriss und Strangsanierung der Wohneinheiten der Schlangenbader Straße? Welches Konzept wird bei den Abrissplanungen für die Verkehre auf dem Breitenbachplatz während und nach dem Abriss zugrunde gelegt? Wie wirkt sich die Tunnelsanierung auf die darunterliegenden Parkflächen aus? Wo werden diese Fahrzeuge abgestellt, wenn es zu baulichen Beeinträchtigungen kommen sollte? Wo und wann wird für das unter der Brücke befindliche Gewerbe und Parken Ersatz geschaffen? Welche Auswirkungen auf welche Teile des Kiezes wird die geplante Anbindung des Tunnels an das Kabelnetz zur Tunnelregelung haben?

Antwort zu 14:

Zur Frage 7 der Schriftlichen Anfrage 19/18057 können keine neuen Erkenntnisse übermittelt werden.

Die verschiedenen Baumaßnahmen werden auf einander abgestimmt und koordiniert. Die einzelnen Konzepte werden aktuell bearbeitet, es erfolgen regelmäßige Abstimmungen mit dem Betreiber der Wohnüberbauung degewo. Hierbei werden sowohl die Strangsanierung als auch die Parksituation in den Parkgaragen berücksichtigt.

Der Abriss soll unter weitest gehender Aufrechterhaltung der bestehenden Verkehrsbeziehungen erfolgen. Die Kreuzungsbereiche unterhalb der Überbauten sollen planmäßig nur bei bauablauftechnischen Erfordernissen zeitweise gesperrt werden.

Während der Rückbau- und Abbruchleistungen müssen die Flächen unterhalb der Brückenbauwerke geräumt sein. Die damit verbundenen Abstimmungen und vertragsrechtlichen Umsetzungen erfolgen durch die zuständigen Bezirksverwaltungen.

Die Anbindung des Tunnels Überbauung Schlangenbader Straße an die Tunnelregelungszentrale soll über das bestehende Kabeltrassennetz in den Berliner Stadtstraßen erfolgen. Die entsprechende Konzeption ist in Erstellung, genauere Angaben sind derzeit noch nicht möglich.

Berlin, den 17.05.2024

In Vertretung

Britta Behrendt

Senatsverwaltung für

Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt