

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Tonka Wojahn (GRÜNE)

vom 21. Januar 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 22. Januar 2025)

zum Thema:

Wie geht es städtebaulich am Breitenbachplatz weiter?

und **Antwort** vom 6. Februar 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. Februar 2025)

Senatsverwaltung für
Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen

Frau Abgeordnete Tonka Wojahn (GRÜNE)

über

die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/21414

vom 21. Januar 2025

über

Wie geht es städtebaulich am Breitenbachplatz weiter?

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

Frage 1:

Wie ist der Planungsstand der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung hinsichtlich der städtebaulichen Entwicklung rund um den Breitenbachplatz nachdem nunmehr am 10.12.2024 das Projektteam des Senats in einer öffentlichen Veranstaltung bekannt gegeben hat, dass 2025 mit dem Rückbau der Brückenteile begonnen werden wird und diese Maßnahmen - die Kosten in Höhe von ca. 10 Mio verschlingen werden - Ende 2026 abgeschlossen sein sollen?

Frage 2

Ist für den Bereich Breitenbachplatz ein städtebauliches Konzept inklusive fundiertes Verkehrsgutachten mit verschiedenen Varianten auf Senats- oder Bezirksebene in Arbeit, aus dem zukünftig ein B-Plan-Verfahren entwickelt werden könnte?

Antwort zu 1 und 2:

Der Abbruch der ehemaligen Autobahnbrücke am Breitenbachplatz geht auf den unzureichenden Unterhaltungsstand (Korrosionsschäden) der Brücke zurück und somit auf eine durch die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt getroffene bautechnische Entscheidung. Der damit begonnene faktische Rückbau der ehemaligen A 104 muss in ein verkehrsplanerisches und städtebauliches Konzept eingebettet werden, das derzeit zwischen den beteiligten Senatsverwaltungen vorbereitet wird.

Zwar gab es einen mit der Machbarkeitsstudie 2022 verbundenen Abstimmungsprozess zum Umbau der Schildhornstraße und dem Umgang mit dem Schlangenbader Tunnel zwischen der

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt und der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen (siehe DS 19/0958 – Abschlussbericht der Verkehrs- und Machbarkeitsstudie Breitenbachplatz vom 26.4.2023). Der im Abschlussbericht benannte gemeinsame Fahrplan zur Entscheidungsfindung, ob Variante 1 oder Variante 3 umgesetzt werden soll, wurde aber von der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt Ende 2023 abgesagt (siehe auch DS 19/19009).

Auf Grund der planrechtlichen Bestandssituation und der vorhandenen verkehrlichen Bedeutung ist eine Grundinstandsetzung und eine Wiederinbetriebnahme des Tunnels erforderlich. Zudem hat nach der Notschließung des Tunnels im April 2023 eine Verkehrsverlagerung in die benachbarten Wohngebiete stattgefunden.

Um die Abstimmung zwischen den beiden Senatsverwaltungen einzuleiten, hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Wohnen und Bauen im August 2024 einen gemeinsamen ressortübergreifenden Workshop ausgerichtet. Im Ergebnis ist ein abgestimmtes Vorgehen zur Umgestaltung der Verkehrsanlagen und des Stadtraums ausdrücklich bekräftigt worden, wozu die Gründung einer gemeinsamen Projektgruppe beitragen soll. Diese soll prüfen, ob die Schildhornstraße/Dillenburgstraße eine Straße 1. Ordnung bleiben soll, mit welchem Planungsinstrument die Neuplanung der Schildhornstraße gesichert werden kann, welchen Umgriff der Betrachtungsraum für den Umbau der ehemaligen A 104 haben soll und welche finanziellen und personellen Ressourcen für Planungen und Umsetzung ressortübergreifend benötigt werden. Nicht zuletzt müssen die Arbeitsteilung und die Zuständigkeiten zwischen Senats- und Bezirksebene geklärt werden.

Ob ein Bebauungsplan das geeignete Instrument ist, den neuen verkehrsrechtlichen Status der Schildhornstraße zu definieren, ist im weiteren Prozess zu klären.

In der Projektgruppe sind die Bezirke Charlottenburg- Wilmersdorf und Steglitz-Zehlendorf vertreten.

Frage 3:

Plant die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen eine Änderung des Flächennutzungsplans, um Wohnflächen am Platz zu schaffen? Welche konkreten Wohnpotentiale an welchen Stellen an und um den Platz sieht die Senatsverwaltung dabei?

Frage 5:

Gibt es Überlegungen zur Förderung von Gewerbeflächen oder sozialer Infrastruktur, um den Platz als lebendiges Stadtquartier zu stärken?

Antwort zu 3 und 5:

Der Flächennutzungsplan stellt die ehemalige A 104 bis zur Anschlussstelle Breitenbachplatz als „Autobahn mit Anschlussstelle“ dar. Umliegend stellt er Wohnbauflächen dar. Eine Änderung des Flächennutzungsplans kann erfolgen, wenn über den künftigen Status der Schildhornstraße als übergeordnete Hauptverkehrsstraße entschieden worden ist. Anschließend können städtebauliche Planungen erfolgen, die neben Wohnungsbau beispielsweise attraktive Gewerbefläche oder soziale Infrastruktur beinhalten können.

Frage 4:

Ist ein Wettbewerb für die städtebauliche Neugestaltung des Breitenbachplatzes geplant, um innovative und nachhaltige Konzepte zu entwickeln?

Antwort zu 4:

Die Auswahl eines geeigneten Verfahrens zur Entwicklung des Städtebaus wird Bestandteil des weiteren Prozesses sein.

Frage 6:

Welche Rolle misst die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen der Bürgerinitiative Breitenbachplatz bei den zukünftigen Planungen bei? Wie wird diese eingebunden?

Antwort zu 6:

Ein angemessenes Partizipationskonzept wird Bestandteil des weiteren Prozesses sein. Es ist übliche Praxis des Senats, bestehende lokale Bürgerinitiativen dazu einzuladen.

Frage 7:

Teilt die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen die Überlegungen des Architekten- und Ingenieurvereins Berlin "Stadt statt A104", dass entlang der ehemaligen A104 eine signifikante Zahl an gut angebundenen Wohneinheiten geschaffen werden kann?

Antwort zu 7:

Die städtebauliche Studie von Patzschke Architekten hat wesentliche Wohnungsbaupotenziale auf den Flächen des heutigen Wilmersdorfer Kreuzes sowie entlang der Abfahrt Anschluss Mecklenburgische Straße projiziert. Allerdings handelt es sich hierbei zum Teil um weiterhin gewidmete Autobahnabschnitte nördlich des Tunnels Schlangenbader Straße.

Die Studie hat sich nicht im Detail mit den weiteren operative Fragen wie beispielsweise Eigentumsverhältnisse, Finanzierung, Lärmschutz und Planfeststellung beschäftigt. Daher sieht der Senat die in der Studie ermittelte Zahl der Wohneinheiten entlang der derzeit gewidmeten Autobahnabschnitte kritisch.

Frage 8:

Wenn ja, inwieweit setzt sie sich mit der Senatsverkehrsverwaltung auseinander, die wiederum mit außerordentlich hohen Kosten eine Sanierung ohne tatsächlich nachhaltige verkehrliche und städtebauliche Nutzung vornehmen will?

Antwort zu 8:

Zu dieser wie zu den oben skizzierten Fragen finden innerhalb des Senats Gespräche statt.

Frage 9:

Wie ist der Planungsstand hinsichtlich der zukünftigen Nutzung des Tunnels angesichts der für 2025 angesetzten Sanierung (Grundinstandsetzung) - Kosten ca. 40 Mio - der für Ende 2026 geplanten baulichen Ertüchtigung und Entfernung der vorhandenen Schadstoffe? Sind diese in der Investitionsplanung des Senats gedeckt?

Antwort zu 9:

Die Gesamtmaßnahme zur Grundinstandsetzung des Tunnels Schlangenbader Straße untergliedert sich auf Grund der komplexen Randbedingungen in mehrere Baulose, Bauabschnitte und Bauphasen. Die Planungen zum ersten großen Baulos zur Entkernung/Schadstoffsanierung wurden dahingehend abgeschlossen, dass die Ausschreibungsunterlagen zum EU-weiten Vergabeverfahren veröffentlicht werden konnten. Die Planungen zur baulichen Grundinstandsetzung des Tunnelbauwerkes, zur technischen Ausstattung und Beleuchtung sowie zum Straßenbau werden in 2025 den aktuellen Anforderungen angepasst. Die Finanzierung der Gesamtbaumaßnahme ist auf Grundlage der haushaltärtschen Randbedingungen gewährleistet.

Frage 10:

Wird die Entscheidung über die Zukunft des Schlangenbader Tunnels ausschließlich auf Senatsebene entschieden? Ist es gerade bei so einem teuren und die Zukunft des City West prägenden Vorhaben nicht sinnvoller, einen zukunftsorientierten Wettbewerb zu starten, der verkehrliche und städtebauliche Ideen und Planungen gleichermaßen beachtet? Verdient es in diesem Fall, anders als reine Informationsveranstaltung, keine aktive Beteiligung durch die Zivilgesellschaft?

Antwort zu 10:

In den vergangenen Jahren wurde eine umfangreiche und mehrstufige Bürgerbeteiligung im Zuge der Machbarkeits- und Verkehrsuntersuchung Breitenbachplatz durchgeführt. Darüber hinaus haben auf verschiedenen verwaltungsbezogenen und politischen Ebenen mehrere Abstimmungs-, Informations- und Entscheidungstermine stattgefunden, welche neben der rein fachlichen und sicherheitsrelevanten Bewertung zur gesamthaften Entscheidung geführt haben.

Auf Grund der planrechtlichen Bestandssituation und der vorhandenen verkehrlichen Bedeutung ist eine Grundinstandsetzung und eine Wiederinbetriebnahme erforderlich.

Berlin, den 06.02.2025

In Vertretung

Slotty

.....

Senatsverwaltung für
Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen