

19. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Florian Dörstelmann (SPD)

vom 8. April 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 9. April 2025)

zum Thema:

**Breitenbachplatz und Schlangenbader Straße: Und es bewegt sich nichts?**

und **Antwort** vom 24. April 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. April 2025)

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. 19/22302**  
**vom 8. April 2025**  
**über Breitenbachplatz und Schlangebader Straße: Und es bewegt sich nichts?**

---

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

Frage 1:

Wie wird die neuerliche Verzögerung des Abbruchbeginns der Brücken über den Breitenbachplatz im Detail begründet? Was hat sich seit der öffentlichen Informationsveranstaltung Ende 2024 verändert?

Antwort zu 1:

Der Zuschlag an das Unternehmen für den Rückbau der Brücken über den Breitenbachplatz wurde im September 2024 erteilt. Die Planung zu dem umfangreichen Rückbau, welche durch den beauftragten Auftragnehmer gefertigt wird, soll nach erfolgter Genehmigung im Mai 2025 abgeschlossen sein. Im Anschluss daran, können nach mehrfacher Prüfung und Freigabe der Planung die Leichterungs- und Gerüstarbeiten sowie der eigentliche Rückbau der Brücken beginnen.

Frage 2:

Wann ist der Abbruchbeginn nun geplant und wie sicher ist der Termin? Wann erfolgt(e) die Baufeldübergabe sowie die Herstellung der Baustelleneinrichtung samt Zuwegung?

Antwort zu 2:

Der Beginn der tatsächlichen Rückbauarbeiten der Brücken ist nun für das III. Quartal 2025 vorgesehen. Die Baufeldübergabe erfolgte im November 2024.

Frage 3:

Welche Auswirkungen für die Kosten entstehen durch die Verschiebung? Entstehen bereits Kosten durch den bereits vergebenen Auftrag?

Antwort zu 3:

Derzeit sind keine Auswirkungen hinsichtlich der Kosten zu erwarten.

Frage 4:

Welche der Stützen werden gesichert entfernt werden? Gibt es Abbruchpläne für die Rampen? Bis wann werden die Pfeiler alle entfernt sein?

Antwort zu 4:

Die Pfeiler und Rampen sind nicht Bestandteil der aktuellen Ausschreibung, weil diese keine Schäden aufweisen und damit aus baulicher Sicht kein dringender Handlungsbedarf besteht. Zielsetzung bleibt es, bis zur Wiederinbetriebnahme des Tunnels Überbauung Schlangenbader Straße im Jahr 2028 auch eine dauerhafte Lösung für die Verkehrsflächen im Bereich der Schildhornstraße bestimmt zu haben, welche dann auch die Flächen für die Pfeiler und Rampen beinhaltet.

Frage 5:

Wird die U-Bahn-Linie 3 im Rahmen der Abbrucharbeiten tagsüber unterbrochen werden?

Antwort zu 5:

Derzeit finden Abstimmungen mit der BVG statt, in welchen Zeiträumen die notwendigen Unterbrechungen des U-Bahnbetriebs möglich sind. Deshalb kann noch nicht verbindlich gesagt werden, wann diese Unterbrechungen stattfinden. Aus Gründen der Sicherheit sind jedoch Unterbrechungen während der eigentlichen Rückbauleistungen in diesem Bereich notwendig.

Frage 6:

Welche Lösung wird für die Gewerbetreibenden unter der Brücke gefunden, wenn das über ihnen liegende Brückenteil abgebrochen wird?

Antwort zu 6:

Die bestehenden Vertragsgrundlagen werden in Abstimmung mit den Gewerbetreibenden umgesetzt.

Frage 7:

Wann und wie wurden die Anwohnenden über die neuesten Entwicklungen informiert?

Antwort zu 7:

Die Anwohnerschaft wird u.a. über die projektbezogene Internetseite und über die direkte Beantwortung von Anfragen informiert: <https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/infrastruktur/brueckenbau/bruecken-ueber-den-breitenbachplatz/>.

Frage 8:

Welche Schutzmaßnahmen werden insbesondere für die Grünflächen am Nordende der Brücke ergriffen? Kommt es im Rahmen des Abbruchs zu Baumfällungen?

Antwort zu 8:

Die notwendigen Baumfällungen wurden bereits in Abstimmung mit den Bezirken vorgenommen. Die angrenzenden Flächen werden entsprechend abgesperrt bzw. geschützt.

Frage 9:

Inwiefern unterscheidet sich der Zustand des problematischen Spannbetons der abzureißenden Brücke und der zu erhaltenden (?) nördlichen Rampen aus demselben Material? Ist hier ein Ersatzneubau geplant?

Antwort zu 9:

Für das Rampenbauwerk zur Ausfahrt auf die Dillenburger Straße werden entsprechende Maßnahmen vor der Inbetriebnahme geplant und umgesetzt.

Frage 10:

Warum war die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen bei der Informationsveranstaltung erneut nicht eingeladen? Wie und in welchem Umfang erfolgt der konkrete Austausch der beiden Senatsverwaltungen zum Themenfeld Brücken Breitenbachplatz und Tunnel Schlangenbader Straße?

Frage 11:

Wie, wann und in welcher Häufigkeit kommen Bezirksämter und die beiden Senatsverwaltungen zusammen, um die Zukunft der Verkehre über den Breitenbachplatz zu planen? Wie ist dies mit einer Aufwertung des Platzes vereinbar? Wann wird ein städtebauliches Verfahren eingeleitet und wann wird ein Konzept vorliegen?

Antwort zu 10 und 11:

In Form von mehreren Gesprächen, Workshops und im schriftlichen Austausch finden anlass- und turnusmäßige Termine statt. Hierbei werden die verschiedenen Möglichkeiten, Zwangspunkte und Zielsetzungen erarbeitet und abgewogen, welche auch die Aufwertung des Breitenbachplatzes und die weiteren Verfahrensmöglichkeiten beinhalten. Konkrete Ergebnisse und Verfahrensabläufe liegen noch nicht vor.

Frage 12:

Welche tatsächlichen Verkehrszahlen aus der Verkehrszählung liegen der Erforderlichkeit der autogerechten Tunnelsanierung für die einzelnen Messpunkte zugrunde (bitte tabellarisch)? Welche Erkenntnisse liegen über Unfälle oder Verletzte vor?

Antwort zu 12:

Für den Betrachtungsbereich liegen die Verkehrszahlen aus der letzten Verkehrszählung im Jahr 2023 zugrunde. Diese weisen die für die Messpunkte erhobenen Werte im Einzelnen auf, für deren Auswertung die einzelnen Strombelastungspläne mit den aufgeschlüsselten Zähldaten direkt betrachtet wurden. Die festgestellte Mehrbelastung hat gezeigt, dass eine Wiedereröffnung des Tunnels notwendig ist. Aus dem Zeitraum von 2014 bis 2021 liegen Unfallzahlen im Tunnelbereich vor, welche sich demnach auf bis zu maximal zwei pro Jahr und auf die Portalbereiche des Tunnels belaufen. Diese bleiben jedoch unter der statistisch zu erwartenden (und für die sicherheitsrelevante Bewertung ausschlaggebenden) Unfallhäufigkeit zurück. Im Abgleich dazu ist davon auszugehen, dass im Bereich des innerstädtischen Haupt- und Nebenverkehrsnetzes, welches den motorisierten Verkehr infolge des gesperrten Tunnels zuzüglich des Rad- und Fußverkehrs aufnehmen muss, die Unfallstatistik erheblich höher ausfällt. Die Anzahl der polizeilich registrierten Verkehrsunfälle (VU) in der Schlangenbader Straße sowie im Kreuzungsbereich Schlangenbader Straße und Dillenburger Straße im Zeitraum vom 1. Januar 2022 bis zum 28. Februar 2025 ist der folgenden Tabelle zu entnehmen.

VU-Kategorie/verunglückte VU-Beteiligte	Jahr/Anzahl			
	Jahr 2022	Jahr 2023	Jahr 2024	Jahr 2025 (bis 28. Februar)
<b>VU mit Leichtverletzten</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>
dabei Verunglückte	1	1	2	0
<b>sonstiger Sachschadensunfall</b>	<b>13</b>	<b>16</b>	<b>6</b>	<b>2</b>
<b>gesamt</b>	<b>14</b>	<b>17</b>	<b>7</b>	<b>2</b>

(Quelle: SenInnSport; Stand: 16. April 2025)

Frage 13:

Gibt es beim Tunnel Verzögerungen? Wenn ja, welche? Sind diese kostenrelevant? Wann wird dort mit konkreten Arbeiten begonnen? Auf welchen Wegen werden die Baustellenverkehre geleitet?

Antwort zu 13:

Die Gesamtbaumaßnahme zur Grundinstandsetzung des Tunnels Überbauung Schlangenbader Straße gliedert sich in mehrere Baulose und Bauabschnitte.

Das Vergabeverfahren zum Baulos 1 wurde in 2024 planmäßig gestartet und insbesondere unter Beachtung der haushälterischen Randbedingungen des Doppelhaushaltes 2024/2025 Anfang 2025 bekannt gemacht. Im Laufe des Vergabeverfahrens sind Verzögerungen auf Grund eines Nachprüfungsverfahrens bei der Vergabekammer entstanden, so dass aktuell mit ersten Bauleistungen im III. Quartal 2025 zu rechnen ist. Kostenseitige Auswirkungen können erst nach Abschluss des laufenden Vergabeverfahrens bewertet werden.

Die Baustellenverkehre werden hauptsächlich über die sich nördlich an den Tunnel anschließende BAB A 100 geführt.

Berlin, den 24.04.2025

In Vertretung

Johannes Wieczorek

Senatsverwaltung für

Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt