19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Antje Kapek (GRÜNE)**

vom 15. Mai 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 16. Mai 2025)

zum Thema:

Gibt es noch Bedarf für die Brücke An der Wuhlheide?

und **Antwort** vom 4. Juni 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 6. Juni 2025)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Antje Kapek (Bündnis 90/Die Grünen)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/22585
vom 15. Mai 2025
über Gibt es noch Bedarf für die Brücke An der Wuhlheide?

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

Frage 1:

Welche Erkenntnisse liegen dem Senat zum Ausmaß der Schäden an der Brücke *An der Wuhlheide* vor und welche Konsequenzen für weitere Maßnahmen ergeben sich daraus?

Antwort zu 1:

Die Schäden an der Brücke An der Wuhlheide waren so massiv, dass ein plötzliches Versagen der Brücke nicht auszuschließen war und jeglicher Verkehr auf und unter der Brücke vollständig eingestellt werden musste. Um die Beeinträchtigung, vor allem des ÖPNV, so gering wie möglich zu halten, wurde die Entscheidung zum unverzüglichen Rückbau getroffen.

Frage 2:

Mit welchen Kosten rechnet der Senat für eine Sanierung bzw. Abriss und Neubau der Brücke?

Antwort zu 2:

Die Kosten für den Rückbau der Brücke werden sich im niedrigen einstelligen Millionenbereich bewegen.

Eine Entscheidung über einen Neubau ist noch nicht getroffen. Kostenermittlungen liegen nicht vor. Eine Verkehrsuntersuchung ist beauftragt. Im Übrigen wird auf die Antwort auf die Fragen 5, 6, und 12 verwiesen.

Frage 3:

Wie hoch war das Kfz-Aufkommen (dtv) auf dem entsprechenden Straßenabschnitt in den Jahren 2015 bis 2024?

Antwort 3:

Für den Zeitraum 2015-2024 liegen durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärken aus den Verkehrsmengenkarten DTVw der Jahre 2019 und 2023 vor, veröffentlicht unter <https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsmanagement/verkehrserhebungen/#Verkehrsmengenkarten>.

in Höhe Knotenpunkt Edisonstraße/Treskowallee	DTVw 2019 [Kfz/24h]	DTVw 2023 [Kfz/24h]
Rummelsburger Straße Richtung Südost	3.700	3.400
An der Wuhlheide Richtung Südost	5.100	4.700
An der Wuhlheide Richtung Nordwest	4.900	4.500
Rummelsburger Straße Richtung Nordwest	4.000	3.700
Brücke An der Wuhlheide Querschnitt	18.200	16.900

Frage 4:

Welche Prognose gibt es für die Weiterentwicklung des Kfz-Aufkommens?

Antwort zu 4:

Für die Knotenpunktarme und die Brücke An der Wuhlheide können auf Grundlage der objektkonkreten Verkehrsprognose zur TVO und der Basis-Version der Verkehrsprognose 2030 des Landes Berlin folgende Prognosewerte angegeben werden:

- Treskowallee (nördlich An der Wuhlheide): ca. 29.000 Kfz/24h DTVw
- An der Wuhlheide (östlich Treskowallee, inkl. Brücke): ca. 31.000 Kfz/24h DTVw
- Edisonstraße (südlich An der Wuhlheide): ca. 17.000 Kfz/24h DTVw
- Rummelsburger Straße (westlich Treskowallee, inkl. Brücke): ca. 34.000 Kfz/24h DTVw

- Brücke An der Wuhlheide: ca. 26.000 Kfz/24h DTVw (Ohne Beschränkung der Befahrbarkeit auf 3,5 t zul. Gesamtgewicht)

Die Angaben verstehen sich als durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke (DTVw) bezogen auf den Straßenquerschnitt.

Frage 5:

Welche verkehrliche Kapazität besteht derzeit auf dem Straßenabschnitt An der Wuhlheide neben der Brücke?

Frage 6:

Wie beurteilt der Senat darauf die verkehrliche Notwendigkeit der Brücke angesichts der bestehenden vier Fahrstreifen auf der unter der Brücke befindlichen Kreuzung der Straßen *An der Wuhlheide/ Treskowallee und Rummelsburger Straße*?

Frage 12:

Warum beschränkt sich der Senat nicht auf einen Abriss der Brücke und verzichtet auf einen Neubau?

Antwort zu 5, 6 und 12:

Die Fragen 5, 6 und 12 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Der Straßenzug An der Wuhlheide ist eine wichtige Radialroute im übergeordneten Berliner Straßennetz. Östlich der Fontanestraße bestehen im Querschnitt der Straße An der Wuhlheide zwei Richtungsfahrbahnen mit je zwei Fahrstreifen für den fließenden Verkehr. Entsprechend hoch sind die Verkehrsmengen, die über diesen Querschnitt bewältigt werden (können). Am Knotenpunkt mit der Treskowallee / Edisonstraße konzentrieren sich mehrere aufkommensstarke Verkehrsachsen:

- die ÖPNV-Achse im Verlauf der Treskowallee - Edisonstraße
- die Übereck-Verbindung von der Treskowallee von/zur Minna-Todenhagen-Straße/-Brücke und
- die Radialroute An der Wuhlheide - Rummelsburger Straße.

Bislang befuhren täglich rund 17.000 Kfz am Tag die Brücke im Zuge der Straße An der Wuhlheide. Weitere 4.000 Fahrzeuge fahren täglich parallel dazu (DTVw 2023). In der Verkehrsprognose 2030 wird von ca. 26.000 Kfz/24h DTVw (ohne Beschränkung der Befahrbarkeit auf 3,5 t zul. Gesamtgewicht) ausgegangen. Das ist noch einmal eine deutliche Steigerung, in der unter anderem auch die geplante Inbetriebnahme der Tangentialen Verbindung Ost (TVO) berücksichtigt ist. Ob und wie diese Aufkommensschwerpunkte auch unter Beachtung der querenden Fußgänger/Radfahrer ebenerdig (ohne Brücke) mit den Bestands- als auch prognostizierten Verkehrsmengen leistungsfähig und verkehrssicher bewältigt werden können, wird aktuell im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung ermittelt und bewertet.

Frage 7:

Wie beurteilt der Senat die verkehrliche Notwendigkeit der Pkw-Stellplätze unter der Brücke *An der Wuhlheide*?

Antwort zu 7:

Unter der Brücke *An der Wuhlheide* sind keine Pkw-Stellplätze ausgewiesen. Gemäß StVO ist das Parken dort auch nicht erlaubt.

Frage 8:

Welche Konzepte wurden bisher für einen Umbau von Brücke und Straße entwickelt, welcher der im Mobilitätsgesetz festgeschriebenen Priorisierung des Umweltverbunds hinsichtlich der Flächenaufteilung zwischen den Verkehrsträgern Rechnung trägt?

Antwort zu 8:

Im Rahmen des sogenannten Verkehrskonzeptes *Schöneweide, II. Stufe (2019)* wurde die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes betrachtet und eine Pfortnerfunktion geprüft, um den Verkehr aus den Wohngebieten in *Oberschöneweide* in Richtung *Minna-Todenhagen-Straße* zu lenken. Ein Um- oder Rückbau der Brücke war nicht Bestandteil der Untersuchung.

Frage 9:

Mit welchen Kosten rechnet der Senat für einen entsprechenden Umbau?

Antwort zu 9:

Kostenermittlungen für einen Umbau liegen nicht vor.

Frage 10:

Wie beurteilt der Senat vor dem Hintergrund der aktuellen Brückenschäden das Kosten-Nutzen-Verhältnis eines solchen Umbaus im Vergleich zur Wiederherstellung des Zustands vor der Brückensperrung?

Frage 11:

Bis wann soll eine Entscheidung über Abriss und ggf. Wiederaufbau der Brücke *An der Wuhlheide* getroffen werden?

Antwort zu 10 und 11:

Die Fragen 10 und 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Abriss der Brücke ist bereits erfolgt. Auf Grundlage einer Verkehrsuntersuchung sollen nun verschiedene Varianten zur Verkehrsführung, sowohl mit als auch ohne eine Brücke untersucht werden. Darin soll die Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlage betrachtet werden und als Grundlage zur Entscheidung über die Notwendigkeit eines Wiederaufbaus der Brücke dienen. Das Ergebnis der Verkehrsuntersuchung wird frühestens in 3 Monaten erwartet. Nach Vorlage der Ergebnisse werden auch wirtschaftliche Aspekte in die Entscheidung einfließen.

Berlin, den 04.06.2025

In Vertretung
Britta Behrendt
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt