

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Antje Kapek (GRÜNE)

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

zum Thema:

Schmargendorfer Brücke

und **Antwort** vom 6. Juni 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. 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. 19/22653
vom 21. Mai 2025
über Schmargendorfer Brücke

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

Frage 1:

Seit wann und warum gibt es eine Gewichtsbeschränkung für die Schmargendorfer Brücke am Heidelberger Platz?

Antwort zu 1:

Die Schmargendorfer Brücke ist seit dem 10.12.2013 auf 18 t lastbeschränkend beschildert. Die Beschilderung erfolgte auf Grundlage der ursprünglichen statischen Bemessung von 1931, wonach das Bauwerk nicht für höhere Belastungen ausgelegt ist.

Frage 2:

Warum wurde der Zustand der Brücke mit der Note 2,3 bewertet (siehe Drucksache 19/20906), wenn eine Gewichtsbeschränkung mit erheblicher Auswirkung auf den ÖPNV vorliegt?

Antwort zu 2:

Die Bauwerksnote bewertet den äußeren Zustand eines Ingenieurbauwerkes. Die Tragfähigkeit kann unabhängig vom Bauwerkszustand begrenzt sein, wenn das Bauwerk für höhere Verkehrsbelastungen nicht bemessen ist.

Frage 3:

Welche Brückenklasse nach DIN 1072 wird für die Schmargendorfer Brücke angesetzt und von welchen maximalen Fahrzeuggewichten geht diese Brückenklasse aus?

Antwort 3:

Für die Schmargendorfer Brücke wurde zur Bemessung die zum Zeitpunkt der Errichtung gültige DIN 1072, Ausgabe 1931 mit Brückenklasse I (24 t Dampfwalze / 12 t LKW / 0,5 t Flächenlast) angesetzt. In Anbetracht dessen, dass die Brücke mehrere Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr besitzt und sich Fahrzeuge auf der Brücke begegnen können, wurde durch Lastvergleichsrechnungen ermittelt, dass eine Begegnung von Fahrzeugen mit 18 t nicht zu einer Überlastung der Konstruktion führt.

Frage 4:

Welches maximal zulässige Gesamtgewicht haben Gelenkbusse und Doppeldecker der BVG?

Antwort zu 4:

Mit dem zulässigen Gesamtgewicht wird umgangssprachlich die in den Zulassungsbescheinigungen aufgeführte zulässige Gesamtmasse eines Fahrzeugs in kg bezeichnet. Aus den im Rahmen der Beantragung von Ausnahmegenehmigungen vorgelegten Fahrzeugdatenblättern geht hervor, dass die zulässige Gesamtmasse von Gelenkbussen 28.000 kg und von Doppeldeckern 24.000 kg bzw. 26.000 kg betragen.

Frage 5:

Hat sich seit der Einführung der Gewichtsbeschränkung der Zustand der Brücke weiter verschlechtert?

Frage 6:

Welche Zustandsnote hat die Schmargendorfer Brücke aktuell?

Antwort zu 5 und 6:

Zum Zeitpunkt der Lastbeschränkung wurde die Schmargendorfer Brücke mit der Zustandsnote 2,7 benotet. Die Schmargendorfer Brücke ist aktuell mit der Zustandsnote 2,3 benotet.

Frage 7:

Wann hat die BVG eine Ausnahmegenehmigung zum Befahren der Brücke mit Gelenkbussen erhalten?

Frage 8:

Wann und warum wurde die Ausnahmegenehmigung für die BVG widerrufen?

Frage 9:

Ist es korrekt, dass die BVG jetzt nur noch mit 12 Meter langen Dieselnissen die Brücke überfahren kann (Verbot für Doppeldecker, Gelenkbusse und Elektrobusse)?

Antwort zu 7 bis 9:

Die BVG hat eine Ausnahme für das Befahren mit 2-achsigen Eindecker-Bussen sowohl mit Verbrennungsmotor als auch mit Elektro-Antrieb erhalten. Die Ausnahmegenehmigung ist weiterhin gültig. Für Gelenkbusse wurde keine Ausnahmegenehmigung erteilt.

Frage 10:

Wann soll die Brücke saniert werden, so dass wieder alle BVG-Busse diese passieren können?

Antwort zu 10:

Derzeit ist eine Ertüchtigung oder ein Ersatzneubau der Schmargendorfer Brücke nicht in der Bearbeitung. Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 3 und 4 verwiesen.

Frage 11:

Ist es korrekt, dass die BVG nach Umstellung der Busflotte auf Elektroantrieb (Ziel des Senats laut Nahverkehrsplan ab 2030) keine Fahrzeuge mehr besitzen wird, die die Schmargendorfer Brücke befahren dürfen?

Antwort zu 11:

Die Aussage kann der Senat nicht bestätigen.

Frage 12:

Wie will der Senat vermeiden, dass ab 2030 Schmargendorf eine erhebliche Verschlechterung in der ÖPNV-Anbindung erfährt, wenn die Linie 249 nicht mehr zum Heidelberger Platz fahren kann?

Antwort zu 12:

Es sind derzeit keine Gründe bekannt, die eine Unterbrechung der Linie 249 erfordern und eine Verschlechterung zum jetzigen Ist-Zustand darstellen.

Berlin, den 06.06.2025

In Vertretung

Britta Behrendt
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt