

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Tonka Wojahn (GRÜNE)

vom 22. Oktober 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. Oktober 2025)

zum Thema:

Rückbau der Brücke am Breitenbachplatz

und **Antwort** vom 3. November 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 7. November 2025)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

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. 19-24205
vom 22. Oktober 2025
über Rückbau der Brücke am Breitenbachplatz

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

Frage 1:

Aus welchen fachlichen, rechtlichen und vergaberechtlichen Gründen wurde die Neu-Ausschreibung so gestaltet, dass der Rückbau der Überbauten (Fahrbahn/Brückenkästen) getrennt von Unterbauten (Pfeiler/Widerlager) und Rampen erfolgt?

Antwort zu 1:

Der Zuschnitt der aktuellen Ausschreibungs- und Vergabeverfahren entspricht grundsätzlich dem ursprünglichem Vergabekonzept.

Frage 2:

War die Vorgabe, dass Pfeiler und Widerlager nicht beschädigt werden dürfen, bereits Teil der Ausschreibung von 2024? Wenn nein, wieso wurde dies hinzugefügt?

Antwort zu 2:

Ja.

Frage 3:

Welche konkreten „vertragsrechtlichen Ansprüche“ aus dem aufgehobenen Vertrag erzwingen welche Passagen der neuen Ausschreibung?

Antwort zu 3:

Zur Wahrung von möglichen vertragsrechtlichen Ansprüchen ist eine Vergleichbarkeit sicherzustellen.

Frage 4:

Welche Kostenschätzung (Netto/Brutto) liegt für den getrennten Rückbau (Los 1: Überbau; Los 2: Pfeiler/Widerlager; ggf. Los 3: Rampen) jeweils zugrunde?

Frage 5:

Welche Vergleichskostenschätzung liegt für einen gemeinsamen, in einem Zug abgewickelten Rückbau (Überbau + Unterbauten + Rampen) vor?

Frage 6:

Wie hoch ist die Mehr- oder Minderkosten-Differenz (absolut und in %) zwischen beiden Varianten (getrennt vs. gemeinsam), aufgeschlüsselt nach Kostengruppen (u. a. Einrichtung/Baustellengemeinkosten, Arbeitsvorbereitung/Planung, Logistik/Verkehrssicherung, Beprobung/Entsorgung, Recycling, Nachsorge/Provisorien)?

Antwort zu 4, 5 und 6:

Es liegen keine Vergleichskostenermittlungen vor.

Frage 7:

Mit welchen Mehrkosten rechnet der Senat durch zweifache Mobilisierung (u. a. Baustelleneinrichtung, Krane/Hubgeräte, Gerüste, Schutzdächer, Staub-/Lärmschutz, Leitungen/Provisorien) bei getrennten Abrissen?

Frage 8:

Fallen zusätzliche Planungs-/Prüf-/Genehmigungskosten an, weil die Maßnahmen in zwei zeitversetzten Verträgen abgewickelt werden?

Antwort zu 7 und 8:

Eine konkrete Angabe der entstandenen Kosten ist erst mit der Kostenfeststellung nach Abschluss der Baumaßnahme möglich, da hierbei verschiedene Einflussfaktoren der Projektumsetzung entsprechende Berücksichtigung finden müssen. Auf Grund der

grundsätzlichen Unterschiede zu den erwartbaren Bautechnologien zum Rückbau der Überbaukonstruktion und der Pfeiler wird aktuell von keinen Mehrkosten ausgegangen.

Frage 9:

Welche indirekten Folgekosten entstehen durch den längeren Zeitrahmen (z. B. verlängerte Verkehrsführung, Betriebs-/Wartung der Provisorien, Bewachung, Flächenbindung, Preiseskalation, Indexierung)? Bitte beziffern.

Antwort zu 9:

Alle Leistungen der einzelnen Baulose zum vollständigen Rückbau der Brücken über den Breitenbachplatz werden im gesamthaften Ausführungszeitraum umgesetzt, so dass keine längeren Zeiträume entstehen. Aktuell wird dadurch mit keinen indirekten Folgekosten gerechnet.

Frage 10:

Auf welcher Rechtsgrundlage und mit welcher Begründung wurde der 2024 vergebene Vertrag aufgehoben?

Antwort zu 10:

Das beauftragte Vertragsverhältnis wurde aus wichtigem Grund gemäß § 648a, § 314 Abs. 1 und Abs. 2 BGB vom Auftraggeber gekündigt.

Frage 11:

Welche finanziellen Folgen (z. B. Schadensersatzforderungen, Streitwerte, Anwalts- und Verfahrenskosten, bereits vergütete Planungs-/Leistungsanteile, Ausgleichszahlungen) entstehen dem Land?

Antwort zu 11:

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt kann hierzu noch keine Aussage getroffen werden.

Frage 12:

Welche Lessons Learned flossen in die Neu-Ausschreibung ein, um erneute Konflikte/Verzögerungen zu vermeiden?

Antwort zu 12:

Es fließen fortlaufend alle erkannten positiven und negativen Erkenntnisse aus einer Vielzahl an Projekten in die weitere Projektbearbeitung ein.

Frage 13:

Welche rechtlichen/planerischen Vorkehrungen trifft der Senat, um einen Wiederaufbau einer Hochtrasse über dem Platz auszuschließen?

Frage 18:

Welche Beteiligungs- und Planungsprozesse zur Neugestaltung des Breitenbachplatzes laufen parallel?

Frage 19:

Welche Nutzung der freiwerdenden Flächen wird vorbereitet? Ist eine konkrete Änderung des Flächennutzungsplans bereits geplant?

Antwort zu 13, 18 und 19:

Es wurde eine Arbeitsgruppe aus verschiedenen Beteiligten gebildet, welche sich in Abhängigkeit der weiteren Nutzungsanforderungen auch mit den planrechtlichen Randbedingungen beschäftigen wird. Die zukünftige Gestaltung des Breitenbachplatzes ist sowohl von Maßgaben des Städtebaus als auch verkehrstechnischer Fragestellungen abhängig, die im Rahmen eines übergeordneten Verwaltungsprozesses durch die gebildete Arbeitsgruppe beleuchtet werden. Die Ergebnisse der Arbeit der Arbeitsgruppe sollen im Jahr 2026 in Handlungsanleitungen für den zukünftigen Umgang mit dem Breitenbachplatz übersetzt werden. Hierbei werden dann sowohl die Verkehrsführung als auch städtebauliche Potentiale berücksichtigt und voraussichtlich Erkenntnisse für die vorbereitende und ggf. verbindliche Bauleitplanung abgeleitet werden können. Dazu ist auch die Erstellung eines Konzepts für den weiteren Bürgerdialog vorgesehen.

Frage 14:

Welche Sicherungs-, Einhausungs-, Korrosionsschutz- oder Monitoringmaßnahmen sind notwendig, solange Pfeiler/Widerlager stehen bleiben?

Antwort zu 14:

Auf Grundlage der aktuellen Bauwerksdaten und des geplanten Bauablaufes sind keine weiteren Maßnahmen erforderlich.

Frage 15:

Bestätigt der Senat weiterhin, dass die Rampen nicht Teil der Tunnelsanierung sind und kein Sanierungsbedarf besteht?

Antwort zu 15:

Die Fragestellung ermöglicht keine einfache Ja/Nein-Beantwortung.
Es gibt im Betrachtungsabschnitt zwischen dem Tunnelbauwerk Überbauung Schlangenbader Straße und dem Bauwerksende der Brücken über den Breitenbachplatz insgesamt 4 Rampenbauwerke. Zwei Rampenbauwerke sind als Zu- und Abfahrt im Bereich der Brücken über den Breitenbachplatz und zwei Rampenbauwerke als Zu- und Abfahrt im Bereich des Tunnels Überbauung Schlangenbader Straße (ÜBS) angeordnet. Die zwei Rampenbauwerke als Zu- und Abfahrt im Bereich der Brücken über den Breitenbachplatz werden zurückgebaut. Die zwei Rampenbauwerke im Bereich des Tunnels ÜBS sind gesondert zu betrachten. Die Zufahrtsrampe zum Tunnel bedarf nach aktueller Bewertung keiner Sanierung. Die Ausfahrtsrampe aus dem Tunnel ÜBS zur Dillenburger Straße besteht aus einem Spannbetonbrückenbauwerk, welches einen Sanierungsbedarf aufweist. Die erforderlichen Erhaltungsmaßnahmen sind nicht Teil der Tunnelsanierung und werden gesondert bearbeitet.

Frage 16:

Welche Kosten und welcher Zeitrahmen fallen an, wenn die Rampen im Verbund mit dem Pfeiler-Rückbau entfernt werden und wie unterscheiden sich diese von einer separaten, späteren Maßnahme?

Frage 17:

Welche Mehr-/Minderemissionen entstehen durch die getrennte Abwicklung (zusätzliche Transporte, längere Baustellendauer)?

Antwort zu 16 und 17:

Es werden keine Unterschiede zum geplanten Gesamtkostenrahmen und zum Gesamtzeitraum erwartet.

Berlin, den 03.11.2025

In Vertretung

Arne Herz

Senatsverwaltung für

Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt