

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)

vom 5. Januar 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 6. Januar 2026)

zum Thema:

Status des Straßenbahnprojekts Alexanderplatz-Kulturforum und der Brücken

und **Antwort** vom 21. Januar 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. Januar 2026)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/24707

vom 5. Januar 2026

über Status des Straßenbahnprojekts Alexanderplatz-Kulturforum und der Brücken

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft (zum Teil) Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) um Stellungnahme gebeten, sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Wie ist derzeit der offizielle Status des Straßenbahnprojekts Alexanderplatz-Kulturforum? Ist es weiterhin zutreffend, dass das Projekt „qualifiziert beendet“ wurde? Ich bitte um eine nähere Erläuterung, was der Status bedeutet. Ist es zutreffend, dass das Projekt weitergeführt werden kann? Wenn ja, unter welchen Bedingungen?

Antwort zu 1:

Die Planung zur Straßenbahnneubaustrecke Alexanderplatz – Kulturforum wurde letztes Jahr qualifiziert beendet. Dies bedeutet, dass es über die abgeschlossenen Leistungsphasen hinaus derzeit keine Planungstätigkeit zu dem Projekt gibt. Das Projekt könnte wieder aufgenommen werden, falls die erforderlichen Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Frage 2:

Welche Auswirkungen hat der aktuelle Status auf spätere Realisierungsoptionen? Wird der bisher erarbeitete Planungsstand des Straßenbahnprojekts mit den dazugehörigen technischen Einrichtungen bei Umbauten oder Neubauten im Straßenland und der angrenzenden Bebauung berücksichtigt?

Frage 3:

Gibt es bereits bauliche Vorleistungen für den Gleiskörper oder nötige technische Einrichtungen für einen Betrieb der Strecke, beispielsweise Gleichrichter-Unterwerke, Standorte für Oberleitungsmasten, unterirdische Verkabelungen? Wenn ja, um welche handelt es sich und wo sind sie angeordnet?

Antwort zu 2 und 3:

Das Straßenbahnprojekt wird bei angrenzenden Projekten berücksichtigt, so dass eine spätere Realisierung weiterhin möglich wäre.

Die BVG teilt hierzu mit:

„Im Bereich des Molkenmarktes wurde die vorgesehene Straßenbahntrasse bei der Neugestaltung des Straßenraums freigehalten. Gleiches gilt für den Bereich der Potsdamer Straße zwischen Potsdamer Platz und Ben-Gurion-Straße.

Die BVG hat beim Neubau des Wohngebäudes an der Ecke Fischerinsel/Mühlendamm die Errichtung eines Vorhaltebauwerks für ein Gleichrichterwerk berücksichtigen lassen. Somit besteht aktuell bereits die bauliche Hülle des Gleichrichterwerkes.

Auf einem Baugrundstück in der Charlottenstraße besteht eine entsprechende Dienstbarkeit im Grundbuch, auf deren Basis bereits eine entsprechende Ausführungsplanung erstellt wurde. Mit der Deutschen Bahn wurden im S-Bahnhof Potsdamer Platz auch Vorabstimmungen zur Nutzung von Räumlichkeiten für das Gleichrichterwerk der Straßenbahn getroffen. Hier liegt seit 2025 die Entwurfsplanung der BVG vor.“

Frage 4:

Welche baulichen Vorkehrungen müssen genau getroffen werden, um eine spätere Nachrüstung der Mühlendammbrücke mit einer Straßenbahnstrecke nicht kostentreibend oder gar unmöglich zu machen? Sind diese Einrichtungen weiter berücksichtigt oder sind im Zuge der politischen Entscheidung, die Straßenbahn vorerst nicht zu realisieren, entsprechende bauliche Vorbereitungen aus der Planung gestrichen worden? Bitte auflisten, inklusive der Information, ob weiter vorgesehen oder nicht mehr berücksichtigt! Dies betrifft beispielsweise die Tragfähigkeit für einzubauende Gleise und die erwarteten Lasten durch Straßenbahnfahrzeuge, Standorte von Oberleitungsmasten und weitere technische Einrichtungen, die für den Betrieb der Straßenbahn nötig sind.

Antwort zu 4:

Beim Ersatzneubau der Mühlendammbrücke werden die bauseitigen und statischen Vorkehrungen berücksichtigt, so dass ein späterer Einbau des Gleiskörpers und der weiteren Ausstattungselemente einer Straßenbahntrasse weiter möglich bleibt. Hierzu zählen auch die Standorte der Oberleitungsmasten und Leerrohre für die Fahrleitungsanlagen.

Frage 5:

Wie sieht der aktuelle Zeitplan für Abriss und Neubau der Mühlendammbrücke aus? Bitte den Beginn der einzelnen Phasen und den jeweiligen Abschluss und den Abschluss des Gesamtprojekts auflisten! Ich bitte weiterhin um Auflistung der zu erwartenden Gesamtkosten und Angabe, über welche Wege die Finanzierung erfolgt!

Antwort zu 5:

Auf Grund der entsprechenden vergaberechtlichen Randbedingungen des laufenden europaweiten Ausschreibungs- und Vergabeverfahren, welches auch den Bauablauf der einzelnen Phasen und die Bauzeit als Zuschlagskriterium berücksichtigt, können aktuell keine konkreten Angaben aufgelistet werden. Es wird aktuell davon ausgegangen, dass die Beauftragung der ausgeschriebenen Leistungen zum Ersatzneubau der Mühlendammbrücke Ende des ersten Halbjahres 2026 erfolgen kann. Die Gesamtkosten sind gemäß Haushaltsplan in Höhe von 92,7 Mio. Euro veranschlagt, die aus Landesmitteln und aus Fördermitteln zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur finanziert werden.

Frage 6:

Wie ist der aktuelle Erkenntnisstand zur Tragfähigkeit der Neuen Gertraudenbrücke? Wann können die Prüfungen abgeschlossen werden?

Antwort zu 6:

Mit der Lastbeschränkung auf 3,5 t ist gewährleistet, dass der noch mögliche Verkehr sicher über die Neue Gertraudenbrücke geführt werden kann. Der Zustand hat sich seitdem nicht verändert und verhält sich stabil.

Durch die aktuellen Witterungsbedingungen ist eine Prüfung der Brückenunterseite vom Wasser aus derzeit nicht möglich, so dass die Prüfungen erst mit Freigabe des Schiffsverkehrs auf der Wasserstraße fortgeführt werden können.

Frage 7:

Wie ist der Planungsstand für einen Ersatzneubau der Neuen Gertraudenbrücke? Gibt es bereits eine abgeschlossene Planung für den Ersatzneubau? Wie soll der Bau vonstattengehen, soll also beispielsweise, wie an der Mühlendammbrücke, zunächst eine Brückenhälfte abgerissen und der Verkehr über die verbleibende Hälfte geführt werden? Wie ist der aktuelle Zeitplan für den Ersatzneubau? Bitte den Beginn der einzelnen Phasen und den jeweiligen Abschluss und den Abschluss des Gesamtprojekts auflisten! Ich bitte um Auflistung der zu erwartenden Gesamtkosten und Angabe über welche Wege die Finanzierung erfolgt!

Antwort zu 7:

Zum Ersatzneubau der Neuen Gertraudenbrücke liegt eine geprüfte und genehmigte Vorplanungsunterlage vor. Aktuell laufen die Planungen zu den weiteren Planungsphasen dahingehend, dass schnellstmöglich mit einem Ausschreibungs- und Vergabeverfahren begonnen werden kann. In Abhängigkeit der ausstehenden Bewertung zum Bestandsbauwerk wird für die weitere Planung des Ersatzneubaus davon ausgegangen, dass eine halbseitige Bauweise weiterhin möglich bleibt. Hierbei würde zunächst ein Teilbauwerk abgerissen und

neugebaut werden und anschließend die entsprechenden Arbeitsschritte im Bereich des zweiten Teilbauwerkes ausgeführt werden. Der derzeitige Verkehr wird jeweils auf dem vorhandenen Teilbauwerk mit bauzeitlichen Einschränkungen weitestgehend aufrechterhalten bleiben. Für den Fuß- und Radverkehr stehen ohnehin noch die angrenzenden Bereiche, insbesondere die historische Gertraudenbrücke zur Verfügung. Auch bei diesem wichtigen Brückenersatzneubau soll die Bauzeit im Ausschreibungs- und Vergabeverfahren dem Wettbewerb unterstellt werden. Es wird aktuell davon ausgegangen, dass eine Gesamtfertigstellung im Jahr 2028 erfolgen kann. Die Gesamtkosten zum Ersatzneubau der Neuen Gertraudenbrücke werden mit 40 Mio. Euro veranschlagt, die aus dem Sondervermögen des Bundes finanziert werden sollen.

Frage 8:

Welche baulichen Vorkehrungen müssen genau getroffen werden, um eine spätere Nachrüstung der Neuen Gertraudenbrücke mit einer Straßenbahnstrecke nicht kostentreibend oder gar unmöglich zu machen? Sind diese Einrichtungen weiter berücksichtigt oder sind im Zuge der politischen Entscheidung, die Straßenbahn vorerst nicht zu realisieren, entsprechende bauliche Vorbereitungen aus der Planung gestrichen worden? Bitte auflisten, inklusive der Information, ob weiter vorgesehen oder nicht mehr berücksichtigt! Dies betrifft beispielsweise die Tragfähigkeit für einzubauende Gleise und die erwarteten Lasten durch Straßenbahnfahrzeuge, Standorte von Oberleitungsmasten und weitere technische Einrichtungen, die für den Betrieb der Straßenbahn nötig sind.

Antwort zu 8:

Im Zusammenhang mit dem Ersatzneubau der Gertraudenbrücke werden die statischen und baulichen Vorkehrungen bezüglich der Brückenkonstruktion für einen möglichen späteren Ausbau einer Straßenbahntrasse berücksichtigt. Auf Grund der deutlich kürzeren Stützweite, im Vergleich zur Mühlendammbrücke, ergeben sich geringere Schnittstelle, z.B. bezüglich möglicher Oberleitungsmasten.

Frage 9:

Gibt es im Zuge der Straßenbahnstrecke Alexanderplatz-Kulturforum weitere Ingenieurbauwerke (Tunnel, Brücken etc.), die ertüchtigt oder neugebaut werden müssen, um sie ohne kostentreibende Anpassungen realisieren zu können? Wenn ja, bitte auflisten und die nötigen Maßnahmen für die Realisierung der Straßenbahn benennen, inkl. der zu erwartenden Kosten und Darstellung, wie die Finanzierung jeweils erfolgt!

Antwort zu 9:

Im vorgesehenen Streckenverlauf westlich der Neuen Gertraudenbrücke schließt sich die Spittelmarktbrücke über den Tunnel der U-Bahnlinie 2 an. Ein Ersatzneubau ist in Planung, bei dem die Trasse der Straßenbahn ebenfalls berücksichtigt wird. Die Gesamtkosten werden aktuell mit 10 Mio. Euro veranschlagt und aus Landesmitteln finanziert.

Im weiteren Streckenverlauf folgt der Fußgängertunnel Leipziger Straße, welcher auf Grund der bei der Errichtung der Straßenbahntrasse erforderlichen baulichen Eingriffe und auf Grund der Bewertung zur verkehrlichen Bedeutung dann ersatzlos zurückgebaut werden müsste. Eine konkrete Kostenermittlung würde erst mit weiteren Planungsschritten erstellt.

Berlin, den 21.01.2026

In Vertretung
Arne Herz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt