

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Antje Kapek (GRÜNE)

vom 6. Januar 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 7. Januar 2026)

zum Thema:

Marode Brücken als Hindernis für den Wirtschaftsverkehr - welche Alternativen plant der Senat?

und **Antwort** vom 23. Januar 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 26. Jan. 2026)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Antje Kapek (GRÜNE)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/24727
vom 06. Januar 2026

über Marode Brücken als Hindernis für den Wirtschaftsverkehr - welche Alternativen plant der Senat?

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher die Autobahn GmbH des Bundes und die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes um Stellungnahme gebeten. Sie werden in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Welche Brücken im Land Berlin sind derzeit lastbeschränkt? Bitte für alle lastbeschränkten Brücken die jeweils maximal zulässige Fahrzeuglast angeben.

Antwort zu 1:

Die derzeit lastbeschränkten Brücken in der Baulast des Landes Berlin sind der Tabelle in Anlage 1 zu entnehmen.

Nach Mitteilung der Autobahn GmbH des Bundes sind die folgenden Brücken im Zuge von Autobahnen oder die Autobahn kreuzende Brücken im Land Berlin lastbeschränkt:

„Knobelsdorffbrücke / 7,5 t

Brücke West über Halenseestraße Ost – FR A115 / 3,5 t

Schwarzbacher Brücke / 16 t

Borussenbrücke / 16 t

Spanische-Allee-Brücke / 16 t“

Im Verantwortungsbereich der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung sind die Bäkebrücke und die Knesebeckbrücke mit einer Lastbeschränkung von 3,5 t ausgewiesen.

Frage 2:

Welche Brücken im Land Berlin werden gemäß aktuellen Planungen in welchem Jahr abgerissen und neu errichtet? Bitte nach Zuständigkeit des Landes und des Bundes differenzieren.

Antwort zu 2:

Nach aktueller Priorisierung und mit Abgrenzung auf den nächsten Betrachtungszeitraum zwischen 2026 und 2028 beginnen die Bauarbeiten zum Ersatzneubau der folgenden Brückenbauwerke, wozu auch der Rückbau der Bestandsbauwerke zählt:

Mühlendammbrücke, Neue Gertraudenbrücke, Hellersdorfer Brücken, Dunckerbrücke, Schönhauser-Allee-Brücke, Schönfließer Brücke, Schlossparkbrücke III, Schulenburgbrücke, Marzahner Brücke, Brücke Allee-der-Kosmonauten, Gehrenseebrücke, Bismarckfelder Brücke, Buchenhainer Brücke, Spittelmarktbrücke, Östliche Bucher Straßen Brücke, Spektegrabenbrücke, Spektelakesteg, Brücke am Bahndamm, Fürst-Bismarck-Steg und die Kniprodestraßenbrücke.

Die jeweiligen Fertigstellungstermine hängen von mehreren Faktoren ab, die Bauarbeiten betragen im Durchschnitt 3 Jahre.

Die Autobahn GmbH des Bundes teilt für ihren Verantwortungsbereich mit:

„Für in der Zuständigkeit der Autobahn GmbH des Bundes liegende Brückenbauwerke im Zuge von Bundesautobahnen sind nach aktuellem Planungsstand Baubeginn für folgende Brückenersatzneubauten vorgesehen:

Schönerlinder Brücke über die A114: Rückbau im Jahr 2027, anschließender Neubau ab 2027 bis 2029; Brücke über Am Seegraben auf der BAB 117, FR Schönefelder Kreuz: Rückbau im Jahr 2028, Neubau von 2028 bis 2030; Brücke über Am Seegraben auf der BAB 117; FR Berlin, Rückbau im Jahr 2029, Neubau von 2029 bis 2031.

Die genannten Zeitangaben stehen wie üblich unter dem Vorbehalt der weiteren Planungs- und Genehmigungsprozesse. Im Zuge des Projektfortschritts können daher Anpassungen im zeitlichen Ablauf erfolgen.

Selbiges gilt für nachfolgende, von der DEGES im Auftrag der Autobahn GmbH des Bundes betreute Vorhaben:

Umbau des AD Funkturm: ab 2027 Abriss und Neubau aller Brückenbauwerke im AD Funkturm (unter der Voraussetzung des Vorliegens bestandskräftigen Baurechts);

Ersatzneubau der Rudolf-Wissell-Brücke und Umbau des AD Charlottenburg: ab 2029 Abriss und Neubau aller Brückenbauwerke (unter der Voraussetzung des Vorliegens bestandskräftigen Baurechts);

Grundsanierung A 111: ab 2032 Brückenabbruch und Ersatz;

Abschnitt der A 100 zwischen dem Autobahndreieck Funkturm und der Westendbrücke (hier Überführungsbauwerke von städtischen Straßen): derzeit noch keine terminlichen Angaben möglich.

Hinweis zu Frage 3, bezogen auf die vorgenannten DEGES-Projekte:

Es ist angestrebt, die Verkehrsführung während der Bauzeit innerhalb der Baufelder so zu organisieren, dass eine Verlagerung des Autobahnverkehrs und insbesondere auch des Schwerverkehrs in das Stadtstraßennetz vermieden wird.“

Im Betrachtungszeitraum 2026 bis 2028 soll nach Mitteilung der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung mit dem Ersatzneubau der Altglienicker Brücke, der Bäkebeckbrücke, der Knesebeckbrücke, der Stubenrauchbrücke im Tempelhof, der Techowbrücke und der Teubertbrücke begonnen werden. Die Marggraffbrücke befindet sich in Bau.

Frage 3:

Welche Auswirkungen der Lastbeschränkungen und absehbaren Brückensperrungen durch (Ersatz-)Neubauten auf den Wirtschaftsverkehr, insbesondere Schwerlastverkehr, sieht der Senat und wie sollen diese Auswirkungen minimiert werden?

Frage 4:

Welche ehemals für den Güterverkehr genutzten Schienen- und Wasserinfrastrukturen liegen derzeit in Berlin ungenutzt brach?

Frage 5:

Welche Überlegungen und konkreten Planungen verfolgt der Senat, ehemalige Schienen- und Wasserinfrastrukturen für den Güterverkehr zu reaktivieren, auch mit dem Ziel Schwerlastverkehre aufgrund lastbeschränkter beziehungsweise gesperrter Brücken im Land Berlin auf Schiene und Wasser zu verlagern und damit trotz maroder Brücken dennoch zu ermöglichen?

Frage 6:

Welche Abstimmungen und Gespräche mit Wirtschaftsverbänden, Unternehmen und Bezirken wurden bisher zur Reaktivierung ehemaliger Schienen- und Wasserinfrastrukturen für den Güterverkehr durchgeführt?

Antwort zu 3 bis 5 und 6:

Die Fragen 3 bis 5 und 6 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Die Folgen von Sperrungen und Lastbeschränkungen sind in ihrem Vorhandensein und ihrer Ausprägung stets abhängig von u.a.

- der konkreten räumlichen Situation,

- der konkreten verkehrlichen Funktion,
- der Art der Nutzung durch Agierende im Wirtschaftsverkehr und
- der Rahmenbedingungen der verkehrsauslösenden Einheiten (bspw. Unternehmen).

Zu ergreifenden Maßnahmen sind damit stets spezifisch und liegen nicht immer im Verantwortungsbereich des Landes Berlin. Seitens des Landes Berlin bestehen kurzfristige Maßnahmen im Kern darin, in Abstimmung mit den Agierenden Lösungen für möglichst verträgliche Umfahrungsstrecken zu entwickeln, sowohl hinsichtlich der Routenführung als auch hinsichtlich der verkehrsrechtlichen Anordnungen. Der Senat ist in allen Fällen bemüht, die Auswirkungen auf das Umfeld zu begrenzen. In jedem Einzelfall wird geprüft, welche Maßnahmen für eine optimale Verkehrsführung sorgen könnte. In Frage kommen Verschwenkungen über die Gegenfahrbahn, lichtsignalgesteuerte Verkehrsführungen, Behelfsbrücken, lokale Umfahrungsrouen, gezielte Sperrungen für den Durchgangsverkehr oder Empfehlungen zur großräumigen Umfahrung. Im begrenzt zur Verfügung stehenden Stadtraum werden sich Auswirkungen jedoch nicht gänzlich vermeiden lassen.

Die Reaktivierung von Schienen- und Wasserinfrastruktur zur Verlagerung von Güterverkehr ist ein wesentliches Ziel des Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2021 (IWK) und auch im Mobilitätsgesetz verankert. Nicht alle in der Geschichte Berlins für den Güterverkehr genutzten Schienen- und Wasserinfrastrukturen kommen auch für eine Reaktivierung in Frage. Vielfach entsprechen diese nicht den aktuellen Anforderungen für Transport oder Umschlag oder sind bspw. durch planungsrechtliche Neuorientierung nicht mehr nutzbar. Diesbezügliche Überlegungen sind jedoch Bestandteil der täglichen Arbeit. Dazu gehören Abstimmungen und fachliche Diskussionen mit Agierenden auf allen Ebenen. Eine Übersicht aller erfolgten Abstimmungen zur Reaktivierung ehemaliger Schienen- und Wasserinfrastrukturen liegt nicht vor.

Frage 7:

Welche finanziellen Mittel stehen für die Reaktivierung ehemaliger Schienen- und Wasserinfrastrukturen für den Güterverkehr zur Verfügung?

Antwort zu 7:

Im Falle ehemaliger Schienen- und Wasserinfrastrukturen liegt die Verantwortung regelmäßig außerhalb der direkten Verantwortung des Landes. Hier fokussiert das Land Berlin insbesondere auf konzeptionelle Untersuchungen zu Maßnahmen und möglichen Infrastrukturnutzungen. Zu diesem Zweck sind im DHH 26/27 im Titel 0730 / 5 21 33 insgesamt 800.000 € hinterlegt. Diese Mittel sind unter anderem auch für Infrastrukturuntersuchungen zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene vorgesehen und können ggf. die Grundlage für zukünftige Reaktivierungen darstellen.

Zusätzlich wird regelmäßig angestrebt, alternative Finanzierungskonzepte zu erschließen, um den Berliner Landeshaushalt zu entlasten. So erfolgt beispielsweise die Hauptfinanzierung des Ausbaus des Südhafens Spandau über Mittel der Gemeinschaftsaufgabe der regionalen Wirtschaftsstruktur (GRW-Mittel). Ein weiteres Beispiel stellt das Projekt UrbFRail dar. Es entwickelte unter Leitung der zuständigen Senatsverwaltung Tools zur Unterstützung von Planung und Organisation bei der (Re-)Aktivierung von innerstädtischen Güterbahnhöfen. Dies wurde von der EU über das Programm "Interreg Baltic Sea Region" gefördert.

Frage 8:

Welche konkreten Planungen und Vorhaben verfolgt der Senat zur Einführung von Güterstraßenbahnen für den Wirtschaftsverkehr in Berlin?

Antwort zu 8:

Die für Mobilität zuständige Senatsverwaltung hat im Themenfeld „Gütermitnahme im öffentlichen Verkehr (ÖV)“ bereits grundlegende Sachverhalte geprüft und bearbeitet. Konkrete Planungen und Vorhaben zur Einführung einer Güterstraßenbahn werden derzeit nicht weiterverfolgt. Der Bund, vertreten durch das zuständige Bundesministerium, hat in einem Sachverständigengutachten die Optionen für eine rechtssichere Nutzung von Güterstraßenbahnen geprüft. Das Gutachten des Bundes ist die elementare Grundlage für weitere Überlegungen. Die Ergebnisse des Gutachtens sind zunächst einzuordnen, auch vor dem Hintergrund der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel und den bereits erfolgten Analysen im Themenfeld.

Frage 9:

Gibt es ein allgemeines Schwerlastkonzept, dass alle mautpflichtigen Fahrzeuge einschließt, bzw. befindet sich ein solches in Planung?

Antwort zu 9:

Nein, derzeit noch nicht.

Frage 10:

Gibt es Überlegungen zu Auflagen für den Schwerlastverkehr im Sinne aller mautpflichtigen Fahrzeuge (Gesamtgewicht, Anzahl Achsen bzw. Fahrzeuglänge, Lieferzeiten, etc) für?

Antwort zu 10:

Nein.

Frage 11:

Gibt es Überlegungen, Teile des Schwerlastverkehrs um Berlin herum umzuleiten? Wenn ja, werden hierfür Gespräche über eine Reduktion der LKW-Maut für die A10 mit dem Bund geführt?

Antwort zu 11:

Die Nutzung großräumiger Umfahrungsoptionen des Schwerverkehrs ohne Quelle und Ziel in Berlin ist prinzipiell zu befürworten. Der Senat ist hierzu im Austausch mit den zuständigen Stellen.

Berlin, den 23.01.2026

In Vertretung

Arne Herz

Senatsverwaltung für

Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Brücken des Landes Berlin mit Lastbeschränkungen

Bauwerksnummer	Teilbauwerk	Interne Bauwerksnummer	Bauwerksname	Stadtteil	Lastbeschränkung
3446028	1	01038	Neue Gertraudenbücke	Mitte	3,5 t
3446028	2	01038	Neue Gertraudenbücke	Mitte	3,5 t
3446023	0	01031	Eiserne Brücke	Mitte	6 t
3445002	A	02006	Gotzkowskybrücke	Tiergarten	18 t
3446055	0	02014	Lutherbrücke	Tiergarten	24 t
3446150	A	02016	Alt Moabiter Brücke/Alt Moabiter Brücke Ost	Tiergarten	16 t
3446150	B	02016	Alt Moabiter Brücke/Alt Moabiter Brücke Gewölbe	Tiergarten	16 t
3446150	C	02016	Alt Moabiter Brücke/Alt Moabiter Brücke West WIB	Tiergarten	16 t
3446067	0	02040	Nordhafenbrücke	Tiergarten	10 t
3446171	A1	04004	Schönhauser Allee Brücke/Schönhauser Allee Brücke, Gewölbe	Prenzlauer Berg	16 t
3446171	A2	04004	Schönhauser Allee Brücke/Schönhauser Allee Brücke, nordwestl.	Prenzlauer Berg	16 t
3446171	B	04004	Schönhauser Allee Brücke/Schönhauser Allee Brücke, südliches	Prenzlauer Berg	16 t
3446174	0	04007	Dunckerbrücke	Prenzlauer Berg	12 t
3446124	0	06006	Waldemarbrücke	Kreuzberg	16 t
3446125	0	06016	Köthener Brücke	Kreuzberg	18 t
3446128	0	06021	Großbeerenbrücke	Kreuzberg	18 t
3546034	0	06027	Admiralbrücke	Kreuzberg	2,8 t
3546038	0	06030	Thielenbrücke	Kreuzberg	18 t
3445016	A	07004	Rominter-Allee-Brücke und Rampen/Rominter-Allee-Brücke	Charlottenburg	18 t
3445017	A	07005	Sportforumbrücke	Charlottenburg	16 t
3445129	0	08007	Eiswerderbrücke	Spandau	3,5 t
3445130	0	08012	Zitadellenbrücke	Spandau	18 t
3445139	0	08023	Wallbrücke	Spandau	12 t
3445143	A	08031	Schulenburgbrücke und Treppenanlage/Schulenburgbrücke, Übe	Spandau	18 t
3445143	C	08031	Schulenburgbrücke und Treppenanlage/Schulenburgbrücke, nord	Spandau	18 t
3445143	D	08031	Schulenburgbrücke und Treppenanlage/Schulenburgbrücke, süd	Spandau	18 t
3545003	0	09006	Schmargendorfer Brücke	Wilmerdorf	18 t
3545004	1	09007	Barbrücke/Barbrücke (Tragwerk Barstraße oberhalb der U-Bahn)	Wilmerdorf	16 t
3545004	2	09007	Barbrücke/Barbrücke (Tragwerk für U-Bahn)	Wilmerdorf	16 t
3546513	0	13087	Adolf-Kiepert-Steg	Tempelhof	9 t
3546001	0	14001	Lohmühlenbrücke	Neukölln	18 t
3546003	0	14002	Wildenbruchbrücke	Neukölln	18 t
3546005	0	14004	Treptower Brücke	Neukölln	18 t
3546006	0	14005	Teupitzer Brücke	Neukölln	18 t
3546011	0	14018	Neuköllnische Brücke	Neukölln	18 t
3546158	0	14043	Hertabrücke	Neukölln	18 t
3547060	A	16037	Wendenschloßbrücke	Köpenick	20 t
3548012	0	16051	Triglawbrücke	Köpenick	18 t
3548017	0	16061	Grenzwegbrücke	Köpenick	24 t
3548020	0	16067	Nördl. Rialtoringbrücke	Köpenick	12 t
3547067	0	16076	Köpenicker-Allee-Brücke	Köpenick	12 t
3446259	0	17001	Seebrücke	Lichtenberg	16 t
3346004	1	18023	Blankenburger Laakebrücke	Weißensee	12 t
3346012	0	19026	Schönerlinder-Weg-Brücke	Pankow	12 t
3346018	0	19076	Blumenwegbrücke	Pankow	2,8 t
3345006	0	20001	Sandhauser Brücke	Heiligensee	18 t
3445151	0	20018	Borsigdammbücke	Reinickendorf	18 t
3447032	0	21018	Mosbacher Brücke	Marzahn	16 t
3447047	0	21096	Köthener Brücke	Marzahn	5 t