

19. Wahlperiode

## **Schriftliche Anfrage**

**der Abgeordneten Lisa Knack (CDU)**

vom 22. April 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. April 2026)

zum Thema:

**Aktueller Stand zum Ersatzneubau der Langen Brücke**

und **Antwort** vom 7. Mai 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 8. Mai 2026)

Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Lisa Knack (CDU)  
über  
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t  
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/25884  
vom 22. April 2026  
über Aktueller Stand zum Ersatzneubau der Langen Brücke

---

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

Frage 1:

Wie stellt sich der aktuelle Planungsstand des Ersatzneubaus der Langen Brücke dar?

Antwort zu 1:

Der Ersatzneubau der Langen Brücke befindet sich in der Planungsphase. Aktuell laufen die Prüfungen, Abstimmungen und Beteiligungen zur Entwurfsplanung.

Frage 2:

Welche weiteren Planungsschritte sind vorgesehen und welcher Zeitrahmen ist aktuell für die Umsetzung geplant?

Antwort zu 2:

Nach Rücklauf der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange zur Entwurfsplanung erfolgt die notwendige Anpassung und Abwägung, so dass im Anschluss die Genehmigungsunterlagen für das Planfeststellungsverfahren bis voraussichtlich Ende 2026 zusammengestellt werden können. Nach erfolgreichem Abschluss des Planfeststellungsverfahrens wird ein Baubeginn im Jahr 2029 vorgesehen. Es wird aktuell von einer Gesamtbauzeit von 4 Jahren ausgegangen.

Frage 3:

Welche verkehrlichen Einschränkungen sind während der Bauphase zu erwarten und wie wird die Verkehrsführung organisiert?

Frage 4:

Welche Maßnahmen sind vorgesehen, um die Erreichbarkeit der Köpenicker Altstadt und der umliegenden Ortsteile während der Bauzeit sicherzustellen?

Antwort zu 3 und 4:

Die Fragen 3 und 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Die konkreten Planungen zur Verkehrsführung befinden sich noch in der Abstimmung. Die Gesamtbaumaßnahme wird zur weitestgehenden Aufrechterhaltung der bestehenden Verkehrsbeziehungen in mehrere Baulose, Bauphasen und Bauabschnitte untergliedert. Hierbei stehen für die ersten Bauphasen die bestehenden Behelfsbrücken und anschließend nach Fertigstellung der ersten Teilbauwerke dann diese Brückenbereiche für die verschiedenen Nutzungsanforderungen zur Verfügung.

Frage 5:

Wie werden die Anforderungen des Mobilitätsgesetzes konkret in die Planung integriert (insbesondere hinsichtlich ÖPNV, Rad- und Fußverkehr)?

Antwort zu 5:

Mit den Planungen zum Ersatzneubau der Langen Brücke werden neben der eigentlichen Aufgabe zum Ersatzneubau der bestehenden Brückenkonstruktion auch eine Vielzahl an Verbesserungen für die verschiedenen Verkehrsträger und Mobilitätsangebote geschaffen. Durch die Umsetzung der kreuzungsrechtlichen Zielsetzungen an die Ausbildung der Brückengeometrie ergeben sich deutliche Verbesserungen bezüglich der Sicherheit und Leistungsfähigkeit der Bundeswasserstraße. Mit der zukünftigen Querschnittsaufteilung der neuen Langen Brücke auf drei Teilbauwerke können die Nutzungsanforderungen für den Umweltverbund zielgerichtet umgesetzt werden. Zur Beschleunigung des Bus- und Straßenbahnverkehrs und zur Steigerung der Zuverlässigkeit wird die momentan noch im Straßenraum integrierte Gleisanlage der Straßenbahn in Zukunft auf eine separate Trasse angeordnet. Diese wird so ausgebaut, dass eine kombinierte Nutzung auch von Bussen ermöglicht werden kann. Mit beidseitigen, getrennten Geh- und Radwegbereichen (3,20 m + 2,50 m) wird eine klare Trennung zum motorisierten Verkehr umgesetzt und damit die Verkehrssicherheit erhöht. Zur Stärkung der Verkehrsbeziehungen wird die Promenade des Luisenhains durch einen Uferweg verlängert, der unter der neuen Langen Brücke durchführt und über eine Rampenanlage barrierefrei an den Gehweg zum Schloss Köpenick anschließt. Damit wird der Fuß- und Radverkehr gefördert und umwelt- und stadtverträglich gestaltet.

Frage 6:

Welche Kosten sind derzeit für das Vorhaben veranschlagt und mit welchen Mitteln ist die Finanzierung vorgesehen?

Antwort zu 6:

Die Gesamtkosten werden aktuell mit ca. 76 Mio. Euro ermittelt.

Die Finanzierung erfolgt aus Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur, aus kreuzungsbedingten Kostenbeteiligungen und aus Eigenmitteln des Landes Berlin.

Frage 7:

Wie werden die Ergebnisse der bisherigen Bürgerbeteiligung (u. a. Online-Beteiligung im Februar/März 2023) in die weitere Planung einbezogen?

Antwort zu 7:

Die Ergebnisse aus der zurückliegenden Bürgerbeteiligung fließen in den fortlaufenden Planungs- und Abwägungsprozess ein.

Frage 8:

Welche weiteren Brücken im Bezirk Treptow-Köpenick müssen mittelfristig instandgesetzt, oder gänzlich neu errichtet werden (Bitte um tabellarische Auflistung nach Grad der Sanierungsbedürftigkeit)?

Antwort zu 8:

Mit dem Masterplan Brücken 2025 bis 2040 wurde eine gesamtstädtische Zustandserfassung der Berliner Brückenbauwerke mit Stand 06/2025 vorgenommen. Weiterhin wurden die notwendigen Projekte zum Ersatzneubau und zu den Erhaltungsmaßnahmen mit einer Priorisierung und bezirklichen Zuordnung aufgelistet. Unter der Internetseite werden neben den aktuellen Informationen zu einzelnen Brückenbaumaßnahmen auch die angefragten Angaben zu den Brücken im Bezirk Treptow-Köpenick bereitgestellt:

<https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/infrastruktur/brueckenbau/>

Berlin, den 07.05.2026

In Vertretung

Arne Herz

Senatsverwaltung für

Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt