

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Lars Düsterhöft (SPD)

vom 23. April 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. April 2026)

zum Thema:

Wenn der Senat Schriftliche Anfragen nicht beantworten möchte – Nachfrage zur Schriftlichen Anfrage Nr. 19/25490

und **Antwort** vom 12. Mai 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 13. Mai 2026)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Lars Düsterhöft (SPD)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/25922
vom 23. April 2026
über Wenn der Senat Schriftliche Anfragen nicht beantworten möchte - Nachfrage zur
Schriftlichen Anfrage Nr. 19/25490

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

Vorbemerkung des Abgeordneten:

In der Antwort auf meine Schriftliche Anfrage 19/25490 wurde ausgeführt, dass eine „Spindlersfelder Brücke“ unter diesem Namen nicht existiere und die Fragen daher mangels eindeutiger Zuordnung nicht beantwortet werden könnten.

Zur Klarstellung: Gemeint ist die Wilhelm-Spindler-Brücke im Zuge der Spindlersfelder Straße, die im lokalen Sprachgebrauch üblicherweise als „Spindlersfelder Brücke“ bezeichnet wird und bereits heute u. a. durch die Nachtbuslinie N65 befahren wird.

Ich bitte daher um Beantwortung der nachfolgenden Fragen bezogen auf diese eindeutig identifizierbare Brücke.

Frage 1:

Ist die Wilhelm-Spindler-Brücke im Zuge der Spindlersfelder Straße aktuell aus baulicher und verkehrsrechtlicher Sicht für den regelmäßigen Linienbusverkehr geeignet?

Frage 2:

Welche straßenverkehrsrechtlichen Regelungen gelten derzeit auf der Brücke sowie auf den unmittelbar angrenzenden Straßenabschnitten, die den Einsatz von Linienbussen betreffen könnten?

Frage 3:

Welche konkreten Einschränkungen oder Ausschlussgründe bestehen derzeit für den Linienbusverkehr über die Brücke (z. B. Fahrbahnbreiten, Begegnungsfälle, Haltestellenlage, Verkehrsführung)? Bitte jeweils konkret bezogen auf die örtliche Situation darstellen.

Frage 4:

Welche baulichen Anforderungen (insbesondere Fahrbahnbreiten, Kurvenradien, Begegnungsfälle, Sicherheitsräume, Tragfähigkeit) sind nach aktuellem Regelwerk für den Linienbusverkehr erforderlich, und in welchen Punkten werden diese an der Wilhelm-Spindler-Brücke derzeit ggf. nicht erfüllt?

Frage 5:

Welche konkreten baulichen Maßnahmen wären erforderlich, um eine reguläre Führung einer Buslinie über die Brücke zu ermöglichen?

Frage 6:

Welche verkehrsorganisatorischen bzw. verkehrsrechtlichen Maßnahmen wären notwendig (z. B. Markierung, Beschilderung, Vorfahrtsregelungen, Anpassungen an den Brückenköpfen)?

Frage 7:

Welche Prüfungen oder Gutachten wären vor Einführung einer Buslinie erforderlich (z. B. Schleppkurvennachweis, Verkehrssicherheitsaudit, ergänzende Bauwerksprüfung)?

Frage 10:

In welcher ungefähren Kostenordnung würde sich die Umsetzung bewegen (Bandbreite ausreichend)?

Antwort zu 1 - 7 und 10:

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 1 – 3 sowie 5 - 7 und 10 gemeinsam beantwortet.

Die Wilhelm-Spindler-Brücke ist grundsätzlich für den regelmäßigen Linienverkehr geeignet. Die Brücke wird bereits regelmäßig von der Nachtbuslinie N65 befahren. Baumaßnahmen wären nicht erforderlich, so dass hier auch kein diesbezüglicher Kostenrahmen aufgezeigt werden kann.

Des Weiteren wird auf die Antworten zu 4 – 12 der Schriftlichen Anfrage Nr. 19/25490 verwiesen.

Frage 8:

Welche Behörden und Stellen müssten in Planung und Genehmigung eingebunden werden, und wer hätte die Federführung?

Frage 12:

Besteht aus Sicht des Senats – auch unter Berücksichtigung der geplanten Fertigstellung der TVO – weiterhin ein Bedarf für eine entsprechende Streckenführung?

Antwort zu 8 und 12:

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden Fragen 8 und 12 gemeinsam beantwortet.

Für die Durchführung des Antragsverfahrens einer Busliniengenehmigung ist das Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten zuständig. Auf Antrag eines Verkehrsunternehmens werden im Rahmen des gesetzlichen Anhörungsverfahrens die in § 14 PBefG genannten Stellen und Behörden je nach Verkehrsform beteiligt. Darunter befinden sich unter anderem Gewerbeaufsichtsämter, das Landesamt für Arbeitsschutz, Gesundheitsschutz und technische Sicherheit Berlin – LAGetSi, die jeweiligen Bezirksämter, der Aufgabenträger in Berlin, Industrie- und Handelskammern, sowie weitere dort genannte Stellen und Behörden. Sollten diese Verkehre dem ÖPNV zurechenbar sein, ist der Aufgabenträger ÖPNV (SenMVKU) einzubeziehen, für die verkehrsrechtlichen Planungen darüber hinaus das jeweilige Bezirksamt im Bereich der Straßenverkehrsämter.

Planungen von Buslinien im städtischen ÖPNV erfolgen in Zusammenarbeit zwischen der BVG und dem ÖPNV-Aufgabenträger bei SenMVKU. Die Einführung einer Buslinie bedarf einer Bestellung durch die SenMVKU im Rahmen des Verkehrsvertrages. Voraussetzung der Bestellung eines Busverkehrs ist der verkehrliche Bedarf nach den Kriterien des Nahverkehrsplans des Landes Berlins. Auf der Relation über die Wilhelm-Spindler-Brücke liegt dieser verkehrliche Bedarf nur im Nachtverkehr vor, da die Buslinie N65 als alleiniges Angebot sowohl Oberschöneweide als auch Spindlersfeld bedienen soll. Im Tagesverkehr verlaufen mehrere Straßenbahn- und Buslinien parallel zu Spree auf beiden Uferseiten und benötigen daher die Brückenquerung nicht.

Frage 9:

Mit welchem groben Planungs- und Umsetzungsaufwand ist zu rechnen, um eine Busführung über die Brücke zu realisieren?

Antwort zu 9:

Der Aufwand bezüglich der Genehmigung für einen Linienverkehr ist aus Sicht der Genehmigungsbehörde begrenzt auf die Antragstellung und Einreichung der dazugehörigen Unterlagen. Diese umfassen einen Fahrplan mit Haltestellenverzeichnis, eine Übersichtskarte der Linie, sowie die sonstigen subjektiven Genehmigungsvoraussetzungen welche in § 13 PBefG genannt werden. Die restliche Klärung und Planung der Linie sollte im Vorfeld mit dem

Aufgabenträger, sowie den für den Straßenverkehr zuständigen Bezirksämtern geregelt werden.

Frage 11:

Welcher realistische Zeitrahmen ist von der Prüfung bis zur möglichen Inbetriebnahme einer Buslinie über die Brücke zu erwarten?

Antwort zu 11:

Die Erteilung der Genehmigung für einen neuen Buslinienverkehr hängt von dem Ausgang der Beteiligung der zuständigen Behörden ab. Rein für die Bearbeitung der Genehmigungserteilung ist, eine Zustimmung aller Behörden und Stellen vorausgesetzt, eine Bearbeitungszeit von ca. 1 - 3 Monaten realistisch.

Frage 13:

Warum wurde in der Antwort auf die Schriftliche Anfrage 19/25490 trotz eindeutiger örtlicher Zuordnung (Spindlersfelder Straße / bestehende Nutzung durch die Nachtbuslinie N65) keine inhaltliche Beantwortung vorgenommen?

Frage 14:

Inwiefern hält der Senat es für sachgerecht, Anfragen zu örtlich eindeutig identifizierbaren Verkehrsanlagen allein aufgrund abweichender Bezeichnungen nicht inhaltlich zu beantworten?

Antwort zu 13 und 14:

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 13 und 14 gemeinsam beantwortet.

Eine inhaltliche Beantwortung der Schriftlichen Anfrage 19/25490 war aufgrund widersprüchlicher Angaben zum betroffenen Bauwerk nicht möglich. Zwar wurde eine „Spindlersfelder Brücke“ genannt, jedoch existiert unter diesem Namen kein offizielles Bauwerk, und auch die Spindlersfelder Straße fand in der Anfrage keine Erwähnung, was einen eindeutigen Bezug zur Wilhelm-Spindler-Brücke ausschloss. Zudem war die Fragestellung inhaltlich unklar, da die Wilhelm-Spindler-Brücke bereits durch die Nachtbuslinie N65 befahren wird, während die in der Überschrift der Schriftlichen Frage thematisierte Verlängerung der Linie 190 betrieblich eine Querung der lastbeschränkten Köpenicker-Allee-Brücke (im Zuge der Rudolf-Rühl-Allee) erfordert hätte. Wegen dieser Unstimmigkeiten zwischen der geografischen Bezeichnung und dem tatsächlichen Linienweg des Busses 190 konnte die Anfrage keiner Brücke zweifelsfrei zugeordnet werden.

Der Senat ist auch bei Unklarheiten um eine sachgerechte Antwort bemüht. Eine inhaltliche Beantwortung setzt allerdings voraus, dass der Gegenstand der Anfrage eindeutig identifizierbar ist.

Berlin, den 12.05.2026

In Vertretung

Arne Herz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt