

19. Wahlperiode

## **Schriftliche Anfrage**

**des Abgeordneten Stephan Lenz (CDU)**

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

zum Thema:

**Planung zum Neubau der Schönhauser-Allee-Brücke (IX)**

und **Antwort** vom 20. Mai 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 22. Mai 2026)

Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Stephan Lenz (CDU)  
über  
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t  
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/26001  
vom 6. Mai 2026  
über Planung zum Neubau der Schönhauser-Allee-Brücke (IX)

---

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

Frage 1:

Wann ist nach aktuellem Stand mit dem Beginn der Abrissarbeiten an der Schönhauser-Allee-Brücke zu rechnen und welche Voraussetzungen - insbesondere hinsichtlich der noch ausstehenden Sperrpausen der Deutschen Bahn AG für den S-Bahn-Ringverkehr - müssen hierfür noch erfüllt werden??

Antwort zu 1:

Entsprechend der aktuellen Rahmenterminplanung zum Gesamtbauvorhaben beginnen vorbereitende Bauleistungen der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) zur bauzeitlichen Stütz- und Abfangkonstruktion des U-Bahnviaduktes ab Oktober 2026. Anschließend erfolgen die bauvorbereitenden Bauleistungen der verschiedenen Leitungsbetriebe, so dass nach vollständigem Rückbau der bestehenden Leitungen aus dem ersten Teilbauwerk die Rückbau- und Abrissarbeiten an der Schönhauser-Allee-Brücke in 2028 beginnen können. Voraussetzung hierfür ist insbesondere die Bereitstellung der erforderlichen Sperrpausen der Deutschen Bahn AG für den S- und Fernbahnverkehr. Hierzu laufen die entsprechenden Abstimmungen und Genehmigungen zur Baubetriebsplanung.

Weitere Informationen können auch folgender Internetseite entnommen werden:

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

Frage 2:

Bis wann wird mit dem Abschluss der wesentlichen Brückenbauarbeiten gerechnet?

Antwort zu 2:

Nach aktuellem Stand wird mit der Fertigstellung der eigentlichen Brückenbauarbeiten ab dem Jahr 2030 gerechnet.

Weitere Bauarbeiten und abschließende Ausstattungs- und Komplettierungsmaßnahmen werden darüber hinaus bis ins Jahr 2032 andauern.

Frage 3:

Ab wann sollen alle Verkehrsbeziehungen einschließlich der Straßenbahnlinie M1 wieder vollständig hergestellt sein?

Antwort zu 3:

Die Gesamtbaumaßnahme gliedert sich in mehrere Baulose, Bauphasen und Bauabschnitte. Hierbei wird, in Abhängigkeit des bereits eingeschränkten Bauwerkszustandes, das Grundkonzept der weitestgehenden Aufrechterhaltung der bestehenden Verkehrsbeziehungen verfolgt. Somit stehen, mit Ausnahme kürzerer Sperrungen und der Straßenbahnverbindung der M1, die bestehenden Verkehrsbeziehungen während der Bauzeit zur Verfügung. Einzelne Einschränkungen während der Bauzeit entfallen erst mit Abschluss aller Bauleistungen im Jahr 2032. Mit der Wiederherstellung der wesentlichen Verkehrsbeziehungen wird ab dem Jahr 2030 gerechnet. Eine konkrete Angabe zur Einschränkungsdauer für die Straßenbahnlinie M1 kann noch nicht erfolgen, da hierzu noch die Terminabstimmungen laufen und die Bauzeit bzw. Verkehrseinschränkungen dem bauvertraglichen Wettbewerb unterstellt werden sollen.

Frage 4:

Bis wann soll das Gesamtprojekt einschließlich aller Nebenanlagen vollständig beendet werden?

Antwort zu 4:

Es wird auf Grundlage der aktuellen Terminplanung von einem Gesamtfertigstellungstermin im Jahr 2032 ausgegangen.

Frage 5:

Welche Kosten sind nach aktuellem Stand für das Gesamtprojekt veranschlagt und wie erklärt der Senat die Kostensteigerung von ursprünglich 34,5 Millionen Euro auf nunmehr rund 50 Millionen Euro?

Antwort zu 5:

Auf Grundlage der aktuellen Kostenermittlung wird von Gesamtkosten in Höhe von rund 50 Millionen Euro ausgegangen. Das Bauvorhaben wird aus Mitteln des Sondervermögens „Infrastruktur und Klimaneutralität“ des Bundes finanziert. Darüber hinaus wurden die Planungsleistungen zur Baumaßnahme im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur mit Bundes- und Landesmitteln gefördert.

Die Kostensteigerung gegenüber der ursprünglichen Kostenermittlung ergibt sich insbesondere aus der fortgeschrittenen Planungstiefe und der gesamthaften Kostenermittlung im Rahmen der Entwurfsplanung. Hierdurch konnten die eisenbahnspezifischen Anforderungen sowie die Konkretisierung von Bauphasen, Verkehrsführungen und weiteren Bauleistungen berücksichtigt werden. Allgemeine Baukostensteigerungen wirken sich ebenfalls auf die Kostenentwicklung aus.

Frage 6:

Wie verteilen sich die in Frage 5 genannten Mehrkosten auf allgemeine Baukostensteigerungen, Planungsänderungen sowie zusätzliche Bauleistungen?

Frage 7:

Um welche Planungsänderungen oder Bauleistungen handelt es sich in Bezug auf die in Frage 6 genannten Maßnahmen konkret und welche geplanten Mehrkosten verursachen diese jeweils?

Antwort zu 6 und 7:

Die Fragen 6 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Eine genaue Zuordnung der genannten Mehrkosten ist kurzfristig nicht möglich. Die Kostensteigerungen sind im Wesentlichen den bahnspezifischen Mehrkosten zuzuordnen. Konkret sind hiervon Anpassungen der Gleis- und Oberleitungsanlagen und Kabeltiefbauleistungen im Streckenabschnitt der Schönhauser-Allee-Brücke hervorzuheben.

Frage 8:

Wie erklärt sich die Reduktion der geplanten Bauzeit von sieben auf vier Jahre? Welche konkreten Planungsanforderungen oder Bauleistungen wurden zur Erreichung der Reduktion der Bauzeit gestrichen oder gekürzt und welche Bauzeitersparnis bringen diese jeweils?

Antwort zu 8:

Die Angaben zur Bauzeit des Gesamtbauvorhabens werden mit Fortschreibung der Ergebnisse aus den Abstimmungs- und Koordinationsterminen angepasst. Zielsetzung bildet eine kurze

Bauzeit, welche auf Grundlage der komplexen und anspruchsvollen Bauleistungen bestimmt und unter Berücksichtigung der weiteren Anforderungen an eine innerstädtische Baumaßnahme umgesetzt werden kann. Die Gesamtbauzeit aller erforderlichen Bauleistungen erstreckt sich auf den Zeitraum von 2026 bis 2032, so dass hieraus keine Reduktion der Bauzeit abgeleitet werden kann. Eine möglichst frühe Wiederherstellung wesentlicher Verkehrsbeziehungen soll insbesondere durch eine fortlaufende Anpassung und Optimierung einzelner Bauabläufe sowie der Bauphasenplanung gewährleistet werden.

Frage 9:

Welche Ausschreibungen bezüglich des Abrisses und Neubaus der Schönhauser-Allee-Brücke laufen aktuell, welche Ausschreibungen wurden bereits abgeschlossen und welche Ausschreibungen sollen noch erfolgen?

Antwort zu 9:

Die Ausschreibungs- und Vergabeverfahren zu den Planungs-, Gutachter-, Ingenieur- und Projektsteuerungsleistungen wurden im Wesentlichen abgeschlossen. Insbesondere zu den bahnspezifischen Leistungen laufen aktuell noch die erforderlichen Ausschreibungs- und Vergabeverfahren. Darüber hinaus haben die ersten Ausschreibungs- und Vergabeverfahren zu den Bauvorbereitungsleistungen sowie für bauzeitliche Leitungsumverlegungen begonnen bzw. werden aktuell vorbereitet. Weitere Ausschreibungen für Bauhauptleistungen, Verkehrssicherungen sowie den abschnittweisen Rück- und Ersatzneubau der Schönhauser-Allee-Brücke sollen entsprechend des vorgesehenen Bauablaufs erfolgen.

Frage 10:

Welche verkehrlichen, betrieblichen und städtebaulichen Gründe liegen der geplanten Verlegung der Tramhaltestellen vom rechten Straßenrand unter das Hochbahnviadukt der U-Bahn zugrunde?

Antwort zu 10:

Der geplanten Verlegung der Tramhaltestellen unter das Hochbahnviadukt der U-Bahn liegen insbesondere verkehrliche, betriebliche und städtebauliche Gründe zugrunde. Hierzu zählen die Verbesserung der Umsteigebeziehungen zwischen Straßenbahn, U-Bahn und S-Bahn, die barrierefreie Ausgestaltung der Haltestellen sowie die Neuordnung des Straßenraums im Bereich der Schönhauser-Allee-Brücke.

Frage 11:

Welchen aktuellen Sachstand gibt es hinsichtlich der Verkehrsführung während der Bauzeit, insbesondere für den motorisierten Individualverkehr, den Wirtschaftsverkehr, Rettungsfahrzeuge sowie den Fuß- und Radverkehr?

Antwort zu 11:

Die Erreichbarkeit der angrenzenden Wohn- und Geschäftsgebäude sowie der verschiedenen Bereiche der Mobilitätsträger (S-Bahn, U-Bahn, Bus) für die Rettungskräfte und die Fahrzeuge zur Ver- und Entsorgung stehen neben der Sicherstellung der Arbeitsschutzmaßnahmen auf der Baustelle im Mittelpunkt der Planung zur Baulogistik bzw. Bauablaufplanung.

Die wesentlichen Verkehrs- und ÖPNV-Beziehungen sollen während der Bauzeit möglichst aufrechterhalten werden. Vorgesehen sind dabei abschnittsweise angepasste Verkehrsführungen mit jeweils einem Fahrstreifen pro Fahrtrichtung für den motorisierten Verkehr. Die Verkehrsführung während der Bauzeit steht unter dem Vorbehalt des tatsächlichen Bauwerkszustandes der Bestandsbrücke, welche bereits mit Nutzungs- und Lastbeschränkungen belegt werden musste. Für den Fuß- und Radverkehr sind beidseitige Führungen auf der Fahrbahn sowie im Nebenraum vorgesehen.

Frage 12:

Ist das Ziel, alle Verkehrsarten, insbesondere den Fuß- und Radverkehr sowie den öffentlichen Personennahverkehr, möglichst aufrechtzuerhalten, weiterhin realistisch und welche konkreten Angaben kann der Senat zu Umleitungsführungen, Einschränkungen und möglichen vollständigen Unterbrechungen machen?

Antwort zu 12:

Im Verlauf der einzelnen Bauphasen sind abschnittsweise geänderte Verkehrsführungen, Umleitungsführungen sowie Einschränkungen einzelner Verkehrsbeziehungen erforderlich. Dies betrifft insbesondere den motorisierten Individualverkehr, den Fuß- und Radverkehr sowie die Straßenbahnlinie M1. Die Straßenbahnlinie M1 muss während der Bauphasen im Bereich der Schönhauser-Allee-Brücke unterbrochen und durch Schienenersatzverkehr ersetzt werden. Darüber hinaus sind bauzeitliche Sperrungen des S- und U-Bahnverkehrs zwingend notwendig. Genaue Angaben zu Sperrungen sind aktuell noch nicht möglich.

Frage 13:

Für welchen Zeitraum wird die Straßenbahnlinie M1 unterbrochen, wie wird der Ersatzverkehr konkret organisiert und welche Auswirkungen erwartet der Senat hierdurch auf die Erreichbarkeit des Berliner Nordens, insbesondere für Pendlerinnen und Pendler aus Pankow?

Antwort zu 13:

Nach aktuellem Planungsstand wird die Straßenbahnlinie M1 für einen Zeitraum von ca. 4 Jahren unterbrochen. Vorgesehen sind abschnittsweise Straßenbahnführungen bis an den Baustellenbereich sowie ergänzende Schienenersatzverkehre zur Aufrechterhaltung der ÖPNV-Anbindung. Die konkrete Ausgestaltung des Ersatzverkehrs, insbesondere hinsichtlich Linienführung, Taktung und betrieblicher Abläufe, befindet sich weiterhin in Abstimmung. Für

Fahrgäste, insbesondere Pendlerinnen und Pendler aus Pankow, ist während der Bauphasen mit zusätzlichen Umsteigevorgängen und verlängerten Reisezeiten zu rechnen.

Frage 14:

Mit welchem konkreten zeitlichen Mehraufwand ist für Nutzer der verschiedenen Verkehrsmittel (inkl. des motorisierten Individualverkehrs) während der Unterbrechungen der M1 zu rechnen?

Antwort zu 14:

Eine konkrete Ermittlung von zeitlichen Mehraufwendungen für den gesamthaften Nutzerkreis der verschiedenen Verkehrsmittel während der Unterbrechungszeitraumes der Straßenbahnlinie M1 hängt von sehr vielen Faktoren und Randbedingungen ab. Für alle Verkehrsarten werden durch die zwingend erforderlichen Bauleistungen zum Ersatzneubau der Schönhauser-Allee-Brücke bauzeitliche Einschränkungen entstehen.

Frage 15:

Wie werden die Umsteigebeziehungen zwischen Straßenbahn, S-Bahn und U-Bahn während der Bauzeit aufrechterhalten, und welche konkreten Maßnahmen sind vorgesehen, um die Erreichbarkeit des Bahnhofs Schönhauser Allee möglichst barrierefrei sicherzustellen?

Antwort zu 15:

Während der Bauzeit sind provisorische Straßenbahnhaltestellen sowie ergänzende Schienenersatzverkehre vorgesehen, um die Umsteigebeziehungen zwischen Straßenbahn, S-Bahn und U-Bahn weiterhin zu ermöglichen.

Die Erreichbarkeit der verschiedenen Umsteigemöglichkeiten am Bahnhof Schönhauser Allee soll durch angepasste Wegführungen und Übergänge während der einzelnen Bauphasen aufrechterhalten werden. Dabei werden die Anforderungen an eine möglichst barrierefreie Erreichbarkeit im Rahmen der technischen und baulichen Möglichkeiten berücksichtigt.

Frage 16:

Mit welchen zusätzlichen Umsteigezeiten wird für die einzelnen Verkehrsmittel in den jeweiligen Bauabschnitten gerechnet?

Antwort zu 16:

Die Umsteigezeiten hängen auch ohne die geplanten Bauarbeiten von einer Vielzahl an Faktoren und Randbedingungen ab, welche durch die verschiedenen Bauphasen nochmals beeinflusst

werden. Turnusmäßige Prüfungen und Bewertungen während der Bauzeit sollen auf diese veränderten Anforderungen steuernd Einfluss nehmen.

Frage 17:

Warum wird der Neubau des Fußgängertunnels zwischen S- und U-Bahnhof als gesondertes Projekt bearbeitet, wann soll mit dessen Bau begonnen werden und bis wann wird mit dessen vollständiger Fertigstellung gerechnet?

Antwort zu 17:

Der Ersatzneubau des Tunnelbauwerkes wird aufgrund der technischen, betrieblichen und bauphysikalischen Anforderungen als gesondertes Projekt bearbeitet, welches bezüglich der weiteren Bauprojekte abgestimmt und koordiniert wird. Auf Grund des feststellbaren Bauwerkszustandes der Schönhauser-Allee-Brücke müssen einzelne Projekte im Anschluss bzw. nachgeordnet bearbeitet werden. Die aktuelle Bauablaufplanung sieht einen Zeitraum für die Bauausführung von 2030 bis 2032 vor.

Frage 18:

Wie werden die Schönhauser Allee Arcaden sowie weitere anliegende Gewerbestandorte während der einzelnen Bauphasen erreichbar bleiben? Bitte um Darstellung der jeweiligen Bauabschnitte, zeitlichen Eingrenzungen und Zugangssicherungen auch in Hinblick auf die Barrierefreiheit.

Antwort zu 18:

Die Erreichbarkeit der Schönhauser Allee Arcaden sowie weiterer anliegender Gewerbestandorte soll während der einzelnen Bauphasen grundsätzlich aufrechterhalten werden. Hierzu sind bauphasenbezogen angepasste Wegeführungen, Zugangsregelungen und Verkehrsführungen vorgesehen. Nach aktuellem Planungsstand sind darüber hinaus unter anderem provisorische Fußwegeverbindungen sowie kleinere Fußwegstege zur Sicherstellung einzelner Zugänge vorgesehen. Die konkrete Ausgestaltung der Zugangssicherungen erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung bzw. zum Zeitpunkt der Genehmigung.

Frage 19:

Welche finanziellen, baulichen oder sonstigen Kompensationsmaßnahmen sind für betroffene Gewerbetreibende, Anwohner sowie sonstige unmittelbar Betroffene vorgesehen?

Antwort zu 19:

Die erforderlichen Informationen, Abstimmungen und Vereinbarungen zu den bauzeitlichen Einschränkungen finden mit den betroffenen Gewerbetreibenden bzw. Grundstückseigentümern

nach Planungsfortschritt statt. Hierbei werden auch die Möglichkeiten zu Entschädigungszahlungen geprüft und bewertet.

Frage 20:

Gibt es zwischenzeitlich neuere Überlegungen bezüglich der dauerhaften Erschließung umliegender Kieze für Rettungsfahrzeuge, beispielsweise durch eine Ertüchtigung des Greifenhagener Stegs oder anderer Querungsmöglichkeiten im Umfeld der Baustelle?

Antwort zu 20:

Die Sicherstellung der Erreichbarkeit für Rettungsfahrzeuge wird im Rahmen der bauzeitlichen Verkehrsführung berücksichtigt. Hierzu wurden die verkehrlichen Auswirkungen der Baumaßnahme untersucht und in ein bauzeitliches Verkehrsführungskonzept überführt. Die Anforderungen der Rettungs- und Einsatzkräfte werden dabei fortlaufend in die weiteren Abstimmungen und Planungen einbezogen. Konkrete zusätzliche dauerhafte Erschließungsmaßnahmen oder neue Querungsmöglichkeiten im Umfeld der Baustelle sind nach aktuellem Stand nicht vorgesehen.

Frage 21:

Welche Risiken für weitere Verzögerungen oder zusätzliche Kostensteigerungen sieht der Senat derzeit noch, insbesondere im Hinblick auf Abstimmungen mit der Deutschen Bahn AG, bauzeitliche Sperrungen und mögliche Nachträge?

Antwort zu 21:

Die Bauausführung besitzt ein sehr hohes Potenzial für Verzögerungen und Kostensteigerungen, da der Ersatzneubau der Schönhauser Allee Brücke eine sehr komplexe und anspruchsvolle Baumaßnahme darstellt. Auf engstem, innerstädtischen Raum kreuzen sich an dieser neuralgischen Stelle die Gleisanlagen der S- und Fernbahn mit den Gleisanlagen der Straßenbahn und U-Bahn auf mehreren Ebenen und mit verschiedenen Zu-, Ab- und Verbindungsmöglichkeiten. Hinzu kommen die Verkehrsanlagen der Bundesstraße 96a mit jeweils 2 Fahrstreifen und Anlagen für den Fuß- und Radverkehr. Mit diesen 3-Ebenen sind auch eine Vielzahl an Medien der unterschiedlichen Leitungsunternehmen verbunden, welche bauzeitlich umverlegt und nach Beendigung der jeweiligen Bauphasen wieder in ihre ursprüngliche Trasse zurückverlegt werden müssen. Das Brückenbauwerk grenzt unmittelbar an mehrere Wohn- und Geschäftshäuser, wobei hierbei die Schönhauser Allee Arcaden und das Gesundheits- und Präventionszentrum besonders hervorzuheben sind.

Zur Reduzierung der bekannten Risiken werden auch die weiteren Planungs- und Bauabläufe fortlaufend mit den beteiligten Infrastrukturträgern kontinuierlich überprüft, abgestimmt und mögliche Gegensteuerungsmaßnahmen veranlasst.

Ziel ist es, die bauzeitlichen Auswirkungen im Rahmen der technischen und organisatorischen Möglichkeiten möglichst gering zu halten.

Frage 22:

Gibt es seit der meiner letzten Anfrage weitere konkrete Angaben bzw. Ergebnisse bezüglich Informations-, Öffentlichkeits- und Beteiligungsformaten und wie bewertet der Senat den bisherigen Beteiligungsprozess zum jetzigen Stand?

Antwort zu 22:

Es haben weitere Abstimmungs- und Informationsveranstaltungen mit den beteiligten Akteuren stattgefunden. Darüber hinaus werden fortlaufend projektbezogene Informationen über die entsprechenden Informationskanäle und die projektbezogene Internetseite veröffentlicht.

Es ist eine weitere Informationsveranstaltung, insbesondere für die unmittelbare Anwohnerschaft, noch in diesem Jahr geplant.

Berlin, den 20.05.2026

In Vertretung

Arne Herz

Senatsverwaltung für

Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt