

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Catrin Wahlen und Antje Kapek (GRÜNE)

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

zum Thema:

**Sperrung des ehemaligen Bahndamms und der Brücken der Görlitzer Bahn
in Alt-Treptow**

und **Antwort** vom 27. Mai 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 29. Mai 2026)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Catrin Wahlen (GRÜNE) und
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. 19/26071

vom 12.Mai 2026

über Sperrung des ehemaligen Bahndamms und der Brücken der Görlitzer Bahn in Alt-Treptow

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 das Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin und die Deutsche Bahn AG (DB) um Stellungnahmen gebeten. Sie werden in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Wie ist der aktuelle Stand zu den Verhandlungen des Senats mit Stellen der Deutsche Bahn AG zur Sperrung bzw. Übernahme der Brücken und des Bahndamms der Görlitzer Bahn in Alt-Treptow? Bitte mit konkreten Angaben wann diese Gespräche geführt wurden, wer beteiligt war, und welche Ergebnisse bisher erzielt wurden. Bitte ebenso angeben, welche Gespräche konkret wann verabredet worden sind.

Frage 2:

Welche konkrete Zustandsnote haben die einzelnen Brücken im Zuge des Bahndamms? Bitte jeweils zu den einzelnen Brücken über den Landwehrkanal, die Lohmühlenstraße, die Bouchéstraße und die Elsenstraße angeben. 2.1 Werden bei Bahnbrücken die gleichen Prüfungskriterien angewendet wie bei Straßenbrücken und werden die Prüfergebnisse analog der Straßenbrücken mit Zustandsnoten zusammengefasst bzw. dargestellt? Wenn nicht, bitte um Erläuterung der Prüfergebnisse.

Frage 3:

In welchen Abständen sind die Brücken seit der Stilllegung des Bahnbetriebs bzw. dem Beginn des Mietvertrages des Bahndamms mit dem Bezirk Treptow-Köpenick durch die Eigentümerin geprüft worden? Bitte für den gesamten Zeitraum angeben. Wann erfolgte die letzte Prüfung der Brücken?

3.1. Wie hat sich der Zustand der einzelnen Brücken bei diesen Prüfungen verändert? Bitte um Darstellung der Prüfergebnisse der einzelnen Brücken bei den jeweiligen Prüfungen.

3.2. Wurden nach den einzelnen Prüfungen Maßnahmen anhängig, und wann wurden diese durchgeführt? Welche Maßnahmen waren das und warum konnten diese den Zustand der Brücken nicht stabilisieren bzw. konnten diese Maßnahmen die aktuelle Situation nicht verhindern?

3.3. Wann wurden an den Brücken turnusmäßige Wartungs-, Erhaltungs- bzw. Instandsetzungsmaßnahmen durchgeführt? Bitte seit der Einstellung des Bahnbetriebs bzw. dem Beginn des Mietvertrags mit dem Bezirk angeben.

Frage 4:

Wer trägt die Verantwortung für die Brücken: der Bezirk, der Senat oder die Deutsche Bahn AG?

4.1. Wer hat die Wegeföhrung auf den Brücken hergestellt und war für deren Erhaltung zuständig?

Frage 5:

Zeigen die Prüfergebnisse der einzelnen Brücken, dass bei Betreten der Brücken durch Personen oder Personengruppen die Standsicherheit oder Tragfähigkeit nicht mehr gewährleistet ist?

5.1. Geht vom Zustand der Brücken eine Gefahr für die Nutzung des Straßenraums unter den Brücken aus? Ist ein Einsturz zu erwarten?

5.2. Ist die Sperrung der Brücken und des Bahndamms zum 30. Juni 2026 unausweichlich oder unter welchen Bedingungen könnte die Nutzung weiter erfolgen?

Frage 6:

Was muss getan werden, um die Brücken in einen Zustand zu versetzen, der eine Nutzung für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen gefahrlos zu ermöglichen?

6.1. Welche Kosten werden dadurch überschlägig entstehen?

Frage 7:

Ist es Zutreffend, dass der Bezirk Treptow-Köpenick mit der Kündigung des Mietvertrages Rückbaumaßnahmen am Bahndamm vornehmen muss?

7.1. Wenn ja, um welche konkreten Rückbauten handelt es sich?

7.2. Betreffen die Rückbaumaßnahmen auch die Vegetation auf dem Bahndamm? Bitte die Auswirkungen auf die Biotopverbindung zwischen dem Görlitzer Park und der Ausgleichsmaßnahmenfläche an der A100 darstellen.

7.3. Betrifft der Rückbau dann auch den erst kürzlich erweiterte Spielplatzanlage auf Höhe der Lohmühlenstraße?

7.4. Welche Kosten sind mit den Rückbaumaßnahmen verbunden - bitte detailliert auflisten - und wer trägt diese Kosten im Einzelnen?

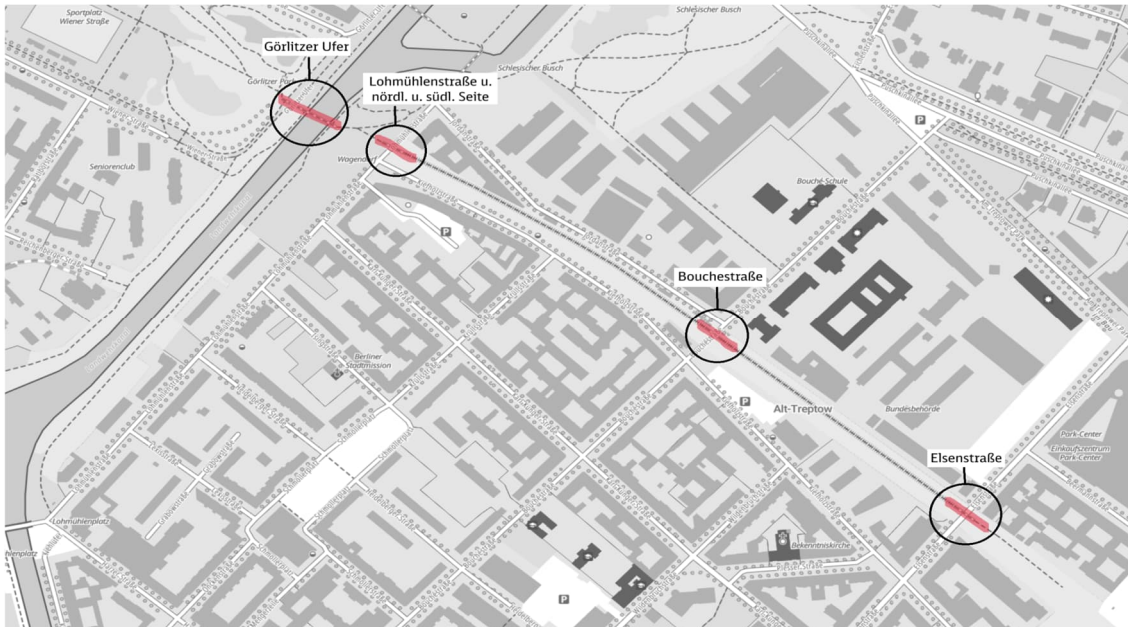
Antwort zu 1 bis 7:

Die DB teilt mit:

„Aufgrund des Umfangs und der begrenzt zur Verfügung stehenden Bearbeitungsfrist werden die Fragen gesamthaft beantwortet.“

Bei den Brücken handelt es sich um:

- 1.Brücke Eisenstraße
- 2.Brücke Bouchéstraße
- 3.Brücke Lohmühlenstraße
- 4.Brücke über Landwehrkanal



(Quelle: Deutsche Bahn AG)

Brücke Eisenstraße: Baujahr: 1910;
Länge: 24,00m; Breite: 4,70m
Bauart: Vollwandträger (Trogquerschnitt - Stahl)



Brücke Bouchéstraße: Baujahr: 1910;
Länge: 21,00m; Breite: 4,70m
Bauart: Vollwandträger (Trogquerschnitt - Stahl)



Brücke Lohmühlenstraße besteht aus mehreren TP und
Bauwerken (Bögen): Baujahr: 1865;
Länge: 17,00m; Breite: 16,30m
Bauart: Vollwandträger (Trogquerschnitt - Stahl)



Brücke über Landwehrkanal besteht aus mehreren TP
und Bauwerken: Baujahr: 1895;
Länge: 28,00m; Breite: 8,90m
Bauart: Vollwandträger (offene Fahrbahn Stahl)



(Quelle: Deutsche Bahn AG)

Die Brücken wurden ursprünglich als Eisenbahnüberführung für die Görlitzer Bahn genutzt. Seit 1986 ist die Strecke vollständig außer Betrieb. Seit 1994 werden diese als Mietobjekt durch den Bezirk als Fuß- und Radweg genutzt.

Die Brücken und Teile der baulichen Anlagen (z.B. Stützmauern) sind denkmalgeschützt.

Die Brücken haben jeweils die Zustandsnote 4. Die Zustandskategorie des gesamten Bauwerks ermittelt sich aus den zum Bauwerk zugehörigen, zum Zeitpunkt der Begutachtung gültigen, höchsten Zustandskategorie der einzelnen Bauwerksteile. Die Teilbauwerke haben die Zustandsnoten 3-4.

Die Zustandskategorien bei Bahnbrücken ist ähnlich der Straßenbrücken von 1-4 gegliedert.

Zustandskategorie 3: Umfangreiche Schäden am Bauwerksteil / Bauwerk, die sich auf den technischen Erhaltungszustand auswirken. Für einen Zustandserhalt bzw. eine Zustandsverbesserung sind umfangreiche Instandsetzungsmaßnahmen erforderlich.

Zustandskategorie 4: Gravierende Schäden am Bauwerksteil / Bauwerk, die sich auf den technischen Erhaltungszustand auswirken. Eine Instandsetzung ist aufgrund des Umfangs nicht mehr sinnvoll bzw. möglich. Sicherheits- und/oder bestandserhaltende Maßnahmen bis zur Teilerneuerung bzw. Ersatzneubau sind teilweise erforderlich.

Die DB ist verantwortlich für die bauliche Unterhaltung der Görlitzer Brücken in Alt Treptow und muss diese daher sperren um der Erhaltungspflicht nachzukommen. Grund dafür sind Korrosionsschäden an den insgesamt vier Brücken. Feuchtigkeit hat die denkmalgeschützten Bauwerke so stark beschädigt, dass inzwischen die Verkehrssicherheit gefährdet ist. Hauptursache ist der vom Bezirk Treptow-Köpenick auf den Brücken errichtete Radweg. Das dort aufgebrachte Sand-Kies-Gemisch erschwert die Entwässerung und hat die Korrosion in den vergangenen Jahren beschleunigt. Für die Unterhaltung des Überwegs ist der Bezirk Treptow-Köpenick als Mieter verantwortlich.

Die DB ist zum Thema „Zukunft der Görlitzer Brücken“ mit dem Bezirk seit Monaten, mit dem Land Berlin seit Jahren in Gesprächen. Bisher sind die Gespräche zur Übernahme der Brücken durch Bezirk oder Senat jedoch erfolglos verlaufen. Eine zukünftige Nutzung als Fuß- und Radweg durch die Öffentlichkeit bedarf einem einvernehmlichen Nutzungskonzept zwischen DB und Bezirk/Senat.

Daher müssen die Bauwerke gesperrt werden. Den Mietvertrag mit dem Bezirk hat die Deutsche Bahn zum 30. Juni dieses Jahres gekündigt.

Der Mieter ist dafür verantwortlich, die Mietsache im ursprünglichen Zustand zu übergeben, d.h. der Bezirk muss den auf den Überbauten hergestellten Radweg zurückbauen und trägt die hierfür anfallenden Kosten. Dies ist insbesondere für den langfristigen Erhalt der denkmalgeschützten Brücken wichtig, da der Radweg und die nicht funktionierende Entwässerung den Verfall beschleunigen. Ohne Belag müssen die Brücken gegen Betreten gesichert werden. Für die restlichen Flächen befindet sich das Konzept noch in Erarbeitung.

Die DB bedauert die nötige Schließung. Allerdings steht die Sicherheit der Menschen, die sie nutzen, im Mittelpunkt. Diese Verkehrssicherheit kann jedoch nicht mehr gewährleistet werden. Die Brücken müssen hingegen als Baudenkmale erhalten bleiben. Aufgabe des Bezirks ist es daher, den Untergrund des Radweges schnellstmöglich zu entfernen. Damit wird die Entwässerung verbessert und die Durchrostung der Brückentröge verlangsamt.

Eine Gefahr unter den Brücken bzw. im öffentlichen Straßenland geht zum aktuellen Zeitpunkt nicht aus. Grundsätzlich prüft die DB ihre Eisenbahnbrücken in regelmäßigen Abständen. Die temporäre Sperrung der Brücken ist für die erforderlichen Maßnahmen zwingend erforderlich.“

Der Bezirk teilt zur Frage 4 mit:

„Die Verantwortung für die Brücken im Verlauf des Görlitzer Bahndammes auf dem Bezirksgebiet Treptow-Köpenick

- Brücke über die Elsenstraße
- Brücke über die Bouchéstraße
- Brücke über die Lohmühlenstraße

liegt nach den beim Bezirksamt Treptow-Köpenick vorliegenden Vertragsunterlagen bei der Deutschen Bahn (DB InfraGO).

Dies betrifft nach Auffassung des Bezirksamtes Treptow-Köpenick zudem die

- Brücke über den Uferweg am Lohmühlenufer sowie den Landwehrkanal.

Sowohl der Landwehrkanal als auch der unmittelbare Bereich des Uferweges am sogenannten Lohmühlenufer befinden sich bereits auf dem Bezirksgebiet von Friedrichshain-Kreuzberg. Insofern befindet sich das Brückenbauwerk der sogenannten Görlitzer Bahnbrücke (ausschließlich des östlichen Widerlagers) ebenfalls nicht auf Bezirksgebiet von Treptow-Köpenick.

Der zugrunde liegende Mietvertrag zur Nutzung der Anlagen der ehemaligen Görlitzer Bahn wurde am 4. August 1994 geschlossen und in der Folge mehrfach (vier Nachträge, insbesondere Flächenanpassungen) ergänzt.

Im zweiten Nachtrag zum Mietvertrag aus dem Jahr 1999/2000 ist geregelt, dass die bauliche Unterhaltungspflicht für die Brücken nicht beim Bezirk, sondern gemäß § 10 Nr. 1 bei der Vermieterin, also der DB Immobiliengesellschaft mbH liegt. Der Vermieterin (heute Rechtsnachfolgerin DB InfraGO) obliegt danach die Pflicht zur baulichen Unterhaltung und Erneuerung der ihr gehörenden Bauten und Anlagen, insbesondere der im Mietgegenstand enthaltenen Brücken sowie der Böschungen auf dem Bahndamm.

Entsprechend der vertraglichen Regelung des zweiten Nachtrages zum Mietvertrag im Jahr 2000 war die Zuständigkeit für die Brücken auf die Deutsche Bahn übergegangen. Insofern gab es für das Bezirksamt Treptow-Köpenick keine eigene Zuständigkeit und damit auch keine Notwendigkeit für weitere Erhaltungsmaßnahmen an den Wegekonstruktionen auf den Brückenbauwerken.

Derzeit ist durch die Einlassung der DB InfraGO der Eindruck entstanden, dass das Bezirksamt Treptow-Köpenick im Rahmen der vertraglichen Regelungen zuständig für die Wegeführung auf den Brücken sei.

Zur Aufklärung in der Angelegenheit und nach intensiver Recherche in den dem Bezirksamt vorliegenden Unterlagen zu den Brückenbauwerken ist festzustellen, dass das Bezirksamt in den Brückenbereichen auf dem verbliebenen Gleisschotter eine Wegekonstruktion aufgebracht hat. Diese Wegekonstruktion erfolgte im Rahmen der Herstellung der Grünverbindung im Zeitraum 1995 bis 1997 mit Zustimmung der Eigentümerin.“

Der Bezirk teilt zur Frage 7 mit:

„Grundsätzlich wäre der Görlitzer Bahndamm als Mietsache mit Ablauf der Mietzeit vom Mieter, also dem Bezirksamt, in seinen ursprünglichen Zustand zu versetzen. Insofern wäre der Rückbau von allen baulichen Veränderungen notwendig.

Das Bezirksamt hat sich hierzu an die Deutsche Bahn, die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU) sowie die Senatsverwaltung für Finanzen (SenFin) gewandt, mit dem Ziel, einen Rückbau der vorhandenen Elemente zu vermeiden, die Grünflächen für die Allgemeinheit dauerhaft offenzuhalten und eine tragfähige Übergangslösung zur Sicherung der Wegeverbindungen über die Brücken zu entwickeln. In diesem Zusammenhang hat das Bezirksamt zudem zu einem politischen und fachlichen Austausch in der KW 23 eingeladen.

Zu 7.1.

Im Laufe der Jahre wurden auf den Flächen kleinere und größere bauliche Maßnahmen umgesetzt. Dazu gehört insbesondere der Spielplatzbereich am Lohmühlenufer, an der nördlichen Böschung des Bahndammes, welcher 2025 mit Mitteln des Berliner Sicherheitsgipfels aufwendig neu gestaltet worden ist. Die Baumaßnahmen erfolgten mit Zustimmung der Deutschen Bahn.

Des Weiteren müssten Zugänge zur Anbindung an den öffentlichen Straßenraum rückgebaut werden: Zwei Treppen von der Elsenstraße, eine Treppe von der Bouchéstraße und eine Rampe an der Lohmühlenstraße. Darüber hinaus müsste die komplette Ausstattung auf der Mietfläche entfernt werden: Sitzbänke, Abfallbehälter, Spritzenentsorgungsbehälter, Beschilderung, Hundekotbeutelspender, Benjeshecken und Hochbeete.

Zu 7.2. Der Rückbau der Vegetation stand bislang von Seiten der DB InfraGO AG noch nicht zur Debatte. Dies wird seitens des Bezirksamts auch nicht als notwendig erachtet, da auch bei Nichtpflanzung Pioniergehölze etc. aufgewachsen wären. Die Auswirkung auf die Biotopverbindung wäre in jedem Fall ein Verlust. Kosten können in diesem Zusammenhang nicht beziffert werden.

Zu 7.3. Das Bezirksamt geht davon aus, dass die Deutsche Bahn aufgrund ihrer Zustimmung im Jahr 2024 und aufgrund der durch den Senat von Berlin geförderten baulichen Erweiterungen ein Rückbau des Spielplatzes nicht in Betracht ziehen wird.

Zu 7.4.

In der Tabelle sind die voraussichtlichen Rückbaukosten für die einzelnen Elemente dargestellt:

2x	Sitzbänke	400,00 €
6x	Abfallbehälter	600,00 €
1x	Spritzenbehälter	100,00 €
3x	Beschilderung	300,00 €
1x	Hundekotbeutelspender	100,00 €
7x	Benjeshecke (ca. 4 Meter)	1.500,00 €
3 x	Hochbeet	3.500,00 €
1x	Zugang Treppe Bouchéstraße	43.000,00 €
1x	Zugang Treppe (/Rampe) Elsenstraße	26.000,00 €
1x	Zugang Rampe Lohmühlenstraße	25.000,00 €
1x	Zugang Treppe Elsenstraße	15.000,00 €
		Gesamt:
		115.500,00 €

Die dargestellten Kosten sind grobe Hochrechnungen, da bisher noch keine konkreten Berechnungen vorgenommen werden konnten. Bislang ist noch nicht abschließend geklärt, ob ein Rückbau zwingend erforderlich ist. Zu Rückbaukosten für Wege und Zäune können derzeit keine Angaben gemacht werden. Das Bezirksamt müsste laut § 16 Mietvertrag die Rückbaukosten tragen.“

Dem Senat liegen selbst keine eigenen Erkenntnisse zum Zustand der Bauwerke und zur Gestaltung der Mietvertragsinhalte zwischen der DB und dem Bezirksamt Treptow-Köpenick im Sinne der Fragestellung vor. Der Senat bemüht sich weiterhin um eine Lösung zum Erhalt der Wegverbindung. Des Weiteren wird auf die Beantwortung der Schriftlichen Anfrage Nr. 19/25973 verwiesen.

Berlin, den 27.05.2026

In Vertretung

Arne Herz

Senatsverwaltung für

Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt