

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Katharina Senge (CDU)

vom 3. Juni 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 4. Juni 2026)

zum Thema:

Zustand der Langenscheidt-Brücke in Schöneberg

und **Antwort** vom 17. Juni 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 19. Juni 2026)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Katharina Senge (CDU)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/26254
vom 3. Juni 2026
über Zustand der Langenscheidt-Brücke in Schöneberg

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

Vorbemerkung der Abgeordneten:

An der Langenscheidt-Brücke in Schöneberg hat es im Dezember 2025 gebrannt. Seither ist die Brücke für den PKW/LKW-Verkehr gesperrt. Für Fußgänger und Radfahrer ist sie weiterhin nutzbar.

Frage 1:

Welche Untersuchungen an der Tragkonstruktion der Brücke haben bereits stattgefunden und welche Erkenntnisse wurden dabei gewonnen?

Antwort zu 1:

Die Langenscheidtbrücke unterliegt den regelmäßigen Bauwerksprüfungen nach DIN 1076, wobei sich Hauptprüfungen und Einfache Prüfungen im 3-Jahres-Rhythmus abwechseln. Im Rahmen dieser Bauwerksprüfungen wird die Tragkonstruktion geprüft.

Im Zusammenhang mit dem Brandereignis vom 17. Dezember 2025 wurde das Bauwerk umgehend durch Mitarbeitende der Abteilung Tiefbau der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt in Augenschein genommen. Darüber hinaus wurde am 13.01.2026 durch ein externes Ingenieurbüro eine Sonderprüfung des geschädigten Bereiches sowie die turnusmäßige Hauptprüfung für das gesamte Bauwerk durchgeführt. Gegenüber der vorhergehenden Bauwerksprüfung wird der Bauwerkszustand von 2,4 (befriedigender Zustand) nun mit

3,9 (ungenügender Zustand) bewertet. Es liegen aus den Bauwerksprüfungen zudem Erkenntnisse vor, wonach von einer geminderten Tragfähigkeit infolge des Brandes auszugehen ist. Die Standsicherheit ist nicht gefährdet. Das Ausmaß des ggf. bestehenden Tragfähigkeitsverlustes und sich daraus ableitende Instandsetzungsmaßnahmen sind im Rahmen einer objektbezogenen Schadensanalyse und einer statischen Nachrechnung auf der Grundlage von geometrischen Aufmaßen und Materialbeprobungen zu ermitteln. Hierzu ist ein externes Ingenieurbüro beauftragt.

Frage 2:

Welche Behörden haben die Untersuchungen durchgeführt und zudem koordiniert?

Antwort zu 2:

Sämtliche Untersuchungen wurden durch die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt durchgeführt bzw. durch Beauftragung an Dritte veranlasst und koordiniert.

Frage 3:

Wie werden die Untersuchungen, deren Ergebnisse und die daraus folgenden Maßnahmen zwischen den Behörden und dem betroffenen Bezirk koordiniert?

Frage 4:

Welche Behörde ist bei dem Projekt der Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes der Langenscheidtbrücke federführend und wie verteilen sich die Zuständigkeiten?

Antwort zu 3+4:

Die Zuständigkeit für das Ingenieurbauwerk liegt bei der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt. Zu Nutzungseinschränkungen des Ingenieurbauwerkes und durchzuführende Arbeiten werden der Bezirk Tempelhof-Schöneberg als auch betroffene Leitungsbetreiber durch die Senatsverwaltung eingebunden. Die Federführung der Schadensbeseitigung obliegt der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt.

Frage 5:

Wie oft und in welcher Form ist mit dem betroffenen Bezirk bezüglich der Brücke kommuniziert worden?

Antwort zu 5:

Der Bezirk war bereits unmittelbar nach Bekanntwerden des Schadensereignisses eingebunden. Er wurde darüber hinaus im Vorgriff auf die vollzogene verkehrsrechtliche Anordnung angehört.

Frage 6:

Welche für den Zustand der Brücke und die weitere Planung relevanten Informationen wurden dem betroffenen Bezirk und dem zuständigen Bezirksamt übergeben?

Frage 7:

Welche Informationen hat das Bezirksamt bisher nicht erhalten und aus welchen Gründen gab es keine Informationsweitergabe an das zuständige Bezirksamt?

Antwort zu 6 und 7:

Auf Mitarbeiterebene besteht ein regelmäßiger Kontakt mit dem Bezirksamt. So wurde zuletzt das Bezirksamt darüber informiert, dass die Dauer der Sperrung des Bauwerkes für den motorisierten Individualverkehr (MIV) derzeit bis zum Herbst 2026 abgeschätzt wird. Da der Instandsetzungsumfang noch nicht festgelegt werden kann (s. Antwort zur Frage 1), besteht noch keine Möglichkeit, diesbezüglich relevante Informationen an das Bezirksamt weiterzuleiten.

Frage 8:

Hat das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg in der Zeit seit dem Brand initiativ Informationen bei den zuständigen Stellen angefragt und eingeholt und wenn ja, welche?

Antwort zu 8:

Ja, das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg hat angefragt, ob die Verkehrsfläche für eine Veranstaltung mit geringer Beanspruchung der Brücke durch Fußgänger am 19.06.2026 genutzt werden kann. Darüber hinaus besteht auf Mitarbeiterebene ein regelmäßiger Kontakt.

Frage 9:

Welche Untersuchungen an der Brücke stehen noch aus?

Frage 10:

Wann ist mit ihrer Durchführung und mit den entsprechenden Ergebnissen zu rechnen?

Antwort zu 9 und 10:

Die geometrischen Aufmaße zur Feststellung der hitzebedingten Verformungen am Stahlüberbau sind abzuschließen, sowie Materialproben zur Bestimmung einer ggf. geminderten, temperaturbedingten Festigkeit des Stahls zu entnehmen, zu untersuchen und auszuwerten. Auf Grundlage der sich hierzu ergebenden Erkenntnisse sind die statische Nachrechnung sowie das Instandsetzungskonzept zu erarbeiten. Mit dem Vorliegen der Ergebnisse der Materialbeprobungen wird im III. Quartal 2026 gerechnet. Die Ergebnisse der statischen Nachrechnung sowie das Instandsetzungskonzept werden im IV. Quartal 2026 erwartet.

Frage 11:

Bestehen bereits heute Erkenntnisse, welche baulichen Maßnahmen notwendig sein werden, um das Befahren der Brücke durch PKW und LKW im Rahmen der bestehenden verkehrsrechtlichen Anordnung (unechte Einbahnstraße im Rahmen einer Fahrradstraße) wieder zu ermöglichen? Wenn ja: Mit welcher Bauzeit und welchen Baukosten ist zu rechnen?

Antwort zu 11:

Derzeit liegen keine abschließenden Erkenntnisse vor, welche baulichen Maßnahmen notwendig sein werden, um ein Befahren der Brücke wieder zu ermöglichen. Im Rahmen der weiteren technischen Bearbeitung und Instandsetzungsplanung, die erst mit Vorliegen der Untersuchungs- und Nachrechnungsergebnisse und nach Abschluss der objektbezogenen Schadensanalyse erarbeitet werden kann, können die baulich erforderlichen Maßnahmen definiert werden. Daher ist es aktuell nicht möglich, Bauzeit und Baukosten abzuschätzen.

Frage 12:

Ist die zuständige Senatsverwaltung bereit, die Position der Betonklötze, die eine PKW/LKW-Befahrung der Brücke verhindern, so zu verändern, dass Radfahrer die Fahrbahnen der Brücke nutzen können?

Antwort zu 12:

Die Position der Betonteile wurde bewusst so gewählt, um ein rechtswidriges Befahren des Bauwerkes durch Kraftfahrzeugverkehr zwingend zu unterbinden. Die Erfahrungen zeigen, dass erst massive Absperrvorrichtungen wirken und ansonsten zunehmend ignoriert werden. Bedauerlicherweise verhindert diese massive Leiteinrichtung die uneingeschränkte Nutzung der Fahrbahn

durch Radfahrende, die jedoch ungehindert und ohne motorisierten Parallelverkehr auf der Brücke den bisherigen Radweg nutzen können.

Berlin, den 17.06.2026

In Vertretung

Arne Herz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt