

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Linda Vierecke (SPD)

vom 6. Juli 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 8. Juli 2026)

zum Thema:

Schönfließer Brücke: Begegnungsort erhalten, Verkehr sicher gestalten

und **Antwort** vom 16. Juli 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. Juli 2026)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Linda Vierecke (SPD)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/26598
vom 6. Juli 2026
über Schönfließer Brücke: Begegnungsort erhalten, Verkehr sicher gestalten

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

Vorbemerkung der Abgeordneten:

Die Schönfließer Brücke im Prenzlauer Berg ist eine wichtige Verbindung im nördlichen Prenzlauer Berg. Sie ist aber auch ein wichtiger Begegnungsort für den Kiez mit einem eigenen, über mehr als ein Jahrzehnt gewachsenen Stadtplatz. Mit dem Neubau der Schönfließer Brücke muss dieser Begegnungsort erhalten bleiben.

Frage 1:

Welchen Stellenwert hat der Senat bei den Planungen des Neubaus der Schönfließer Brücke dem Thema Begegnungsorte auf der Brücke eingeräumt?

Antwort zu 1:

Im Rahmen der Planungen wurden neben den technischen und verkehrlichen Anforderungen auch die städtebauliche Einbindung des Bauwerks und die Gestaltung der angrenzenden Bereiche betrachtet. Diese Aspekte wurden seit Planungsbeginn in enger Abstimmung mit den beteiligten Fachbehörden und weiteren Stellen entwickelt. In Abwägung der verschiedenen Nutzungsanforderungen wurde die Brückenfläche selbst nicht konkret für einen längeren Aufenthalt, sondern vorrangig für eine sichere und komfortable Führung des Fuß- und Radverkehrs konzipiert. Die Ausgestaltung der Anschlussbereiche trägt dazu bei, einen klar gegliederten und gestalterisch aufgewerteten Übergangsraum zwischen Fuß- und Radverkehr zu schaffen. Ziel ist eine funktionale und sichere Gestaltung, die die Wegebeziehungen verbessert und das Umfeld städtebaulich aufwertet, jedoch auch eine Aufenthaltsnutzung grundsätzlich ermöglicht.

Frage 2:

Ein lebendiger Kiez lebt von Begegnungsorten. Wie bleibt in der jetzigen Planung der Schönfließer Brücke und des kleinen Stadtplatzes vor der Brücke gewährleistet, dass der über Jahrzehnte gewachsene Stadtplatz Sonnenburger Straße / Ecke Kopenhagener am Fuße der Brücke in seiner Funktion erhalten bleibt?

Antwort zu 2

Am 23.06.2026 hat es zum Ersatzneubau der Schönfließer Brücke eine weitere öffentliche Informationsveranstaltung gegeben. Die gezeigte Präsentation kann über die projektbezogene Internetseite: <https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/infrastruktur/brueckenbau/schoenfliesser-bruecke/> abgerufen werden. Auf den gezeigten Folien (z.B. Folie 24 und 26) ist die barrierefreie Anbindung an die Brücke dargestellt. Die Rampenbereiche sind grundsätzlich für einen sicheren und komfortablen Begegnungsverkehr konzipiert und stehen somit nicht im Widerspruch eines lebendigen Kiezes.

Frage 3:

Hat der Senat ausreichend berücksichtigt, dass es Orte für den gesellschaftlichen Zusammenhalt in der Stadt braucht und dass der Platz an der Sonnenburger/ Kopenhagener genauso ein Ort ist? In der Online-Bürgerbeteiligung auf „Mein Berlin“ haben die Bürger*innen vor allem die vielfältige Nutzung der Brücke vorangestellt. Kinder, die die vorbeifahrende Bahn angucken, das Treffen der Bürgerinnen und Bürger im Kiez. Wie hat der Senat versucht, diese Funktion der Brücke zu erhalten? Ist der Senat der Meinung, dass die strikte Trennung der Wege und die hohen Pfeiler zwischen den Wegen, diese Funktion noch erhalten?

Antwort zu 3:

Ja.

Die Gehwege wurden baulich vom Radweg getrennt, wodurch eine klare Führung und sichere Nutzung der verschiedenen Verkehrsarten gewährleistet werden kann. Die geplanten Gehwegbreiten ermöglichen auch die Möglichkeit zum Ausblick oder zum kurzen Halt auf der Brücke, so dass die bestehenden Funktionen auch in Zukunft erhalten bleiben.

Frage 4:

Auf der Brücke werden die östliche und westliche Fußgängerspurs unüberwindlich durch voluminöse Tragekonstruktionen getrennt. Dadurch gibt es keinerlei Möglichkeit zwischen Ost- und Westseite der Brücke zu wechseln. Warum hat sich der Senat für eine Planung entschieden, die ein Begegnen auf der Brücke erschwert oder gar unmöglich macht?

Antwort zu 4:

Die gewählte Brückenkonstruktion wird von den statischen, konstruktiven und städtebaulichen Nutzungsanforderungen geprägt. Die Abmessungen, Materialien und Formen der Einzelelemente geben den Verlauf und die Dynamik der einwirkenden Kräfte nachhaltig wieder. Die jeweils seitliche Anordnung der Gehwegbereiche und die mittlere Anordnung des Radwegbereiches stellt die verbindende Fortführung der angrenzenden Verkehrsflächen dar, welche dadurch auch eine optimale Einbindung ermöglicht. Die Sichtbeziehungen zwischen den kurzen Abschnitten der jeweils in Außenlage befindlichen Gehwegbereiche je üblicher Laufrichtung sind gewährleistet, so dass eine Begegnung von der jeweils gegenüberliegenden Gehwegseite am jeweiligen Brückenanfang möglich bleibt.

Frage 5:

Was waren die ausschlaggebenden Argumente für diese Form der Trennung der Funktionen, Radverkehr mittig ohne Trennung in beide Richtungen, Fußverkehr in der Zweirichtungsführung auf der rechten und linken Gehwegrampe? Wie kann die Verkehrssicherheit für die Radfahrenden gewährleistet werden?

Antwort zu 5:

Ergänzend zu den Erläuterungen zu den Fragen 3 und 4 wird darauf hingewiesen, dass die Fragen zur abschließenden Markierung, Beschilderung oder zu sonstigen Hinweisen erst in den anschließenden Planungsphasen bearbeitet werden. Die Verkehrssicherheit des Radverkehrs wird hierbei ebenfalls berücksichtigt.

Frage 6:

Inwiefern hat der Senat erwogen Sitzgelegenheiten auf der Brücke zu errichten, um auch Menschen die Möglichkeit zu geben, dort zu verweilen?

Antwort zu 6:

Im Zusammenhang mit den zurückliegenden Planungsphasen wurden auch die Möglichkeiten zur Anordnung von Sitzgelegenheiten, Anlehnstreifen oder sonstigen Maßnahmen zur Aufenthaltsqualität untersucht und bewertet. Mit der vorliegenden Entwurfsplanung wurden diese Möglichkeiten auf Grund der begrenzten Platzverhältnisse, der Randbedingungen zur Verkehrssicherheit und zur Reduzierung der Unterhaltungsaufwendungen nicht weiterverfolgt.

Frage 7:

Wie viel Platz (Bitte Angabe in Quadratmeter) bleibt für den Stadtplatz Kopenhagener Ecke Sonnenburger erhalten nach Einfügen aller Wegbeziehungen?

Antwort zu 7:

Die Ausgestaltung des bestehenden Einmündungsbereiches der Sonnenburger Straße zur Kopenhagener Straße wird von der höhentechischen Anbindung der Brückenkonstruktion über die Oberleitungsanlagen der Deutschen Bahn zur bestehenden Höhe der angrenzenden Verkehrsflächen in der Kopenhagener Straße beeinflusst. Der bestehende Straßenabschnitt der Sonnenburger Straße und die bestehenden Parkplatzflächen werden mit der Planung zum Ersatzneubau der Schönfließer Brücke zu einer gesamthaften Fläche von Geh- und Radwegbereichen sowie Grünanlagen verbunden. Der entsprechende Ausschnitt aus dem Lageplan mit Angaben zu den einzelnen Flächenanteilen ist in der gezeigten Präsentation der Öffentlichkeitsveranstaltung auf Folie 24 zu entnehmen. Die Verkehrsflächen sind für einen sicheren, barrierefreien und vor allem komfortablen, höhenseitigen Anschluss von der Kopenhagener Straße zur Brücke zwingend erforderlich. Weitere freie Flächen für eine Anordnung eines zusammenhängenden Stadtplatzes stehen nicht zur Verfügung.

Frage 8:

Der kleine Stadtplatz wurde bisher vielfältig benutzt, zuletzt auch als Bühne für die Fête de la Musique. Wird eine solche Nutzung künftig noch möglich sein?

Antwort zu 8:

Die verschiedenen Nutzungsmöglichkeiten der neu geplanten Flächen im Zuge der Sonnenburger Straße hängen stark von den individuellen Randbedingungen ab, so dass eine Bewertung nur im Einzelfall erfolgen kann.

Frage 9:

Gibt es bereits eine Skizze des fertigen Stadtplatzes Sonnenburger Straße Ecke Kopenhagener Straße? Wenn ja, bitte um Hinzufügen des Dokuments zu dieser Anfrage.

Antwort zu 9:

Der entsprechende Ausschnitt aus dem Lageplan mit Angaben zu den einzelnen Flächenanteilen ist in der gezeigten Präsentation der Öffentlichkeitsveranstaltung auf Folie 24 zu entnehmen (siehe auch Antwort zur Frage 2).

Frage 10:

Welche weiteren Aufenthaltsmöglichkeiten plant der Senat auf dem Stadtplatz? (Stadtgrün, Verschattung, Grasflächen, Bänke etc.)

Antwort zu 10:

Neben den unter der Antwort zur Frage 7 erfolgten Angaben werden aktuell keine weiteren Möglichkeiten geplant.

Frage 11:

Durch die Integration der Leitungsbrücke in das Brückenbauwerk ist eine erhöhte Tragekonstruktion notwendig – inwieweit ließe sich diese noch flacher gestalten, um das Brückenwerk noch leichter wirken zu lassen?

Antwort zu 11:

Die Tragfähigkeit der Brücke wird hauptsächlich durch die anzusetzenden Verkehrslasten, Eigengewichte und zulässige Verformungen bestimmt. Unter Beachtung der Bündelung von Nutzungsanforderungen und der Gewährleistung zur Daseinsversorgung über die verschiedenen Versorgungsunternehmen ist der ausgearbeitete Brückenüberbau bereits die schlankste Konstruktion zur Überführung der verschiedenen Verkehrsarten und der verschiedenen Leitungen der Versorgungsunternehmen.

Frage 12:

Das Bauvorfeld wird vor allem in der Sonnenburger Straße weit in den Kiez hinein reichen. Wie werden die Gaststätte „Kohlenquelle“ und die „Pizzahütte“ und andere Gewerbe an der Ecke vorbereitet auf die Bauzeit 2027 -2029 und ggf. einbezogen in die Planung und Bauvorbereitung? Gab es bereits Gespräche mit den Gewerbetreibenden? Wenn ja, die Bitte um zeitliche Angabe.

Antwort zu 12:

Die Information der Anwohnerschaft und die Abstimmung mit den Betroffenen erfolgt mittels verschiedener Kommunikationsbausteine. Mit fortschreitender Detailplanung werden dann auch die konkreten Gespräche mit der betroffenen Anliegerschaft vorgesehen und bis zum eigentlichen Beginn der Bautätigkeit im Jahr 2027 intensiviert. Parallel wird es zu Beginn und während der baulichen Umsetzung eine zentrale Ansprechperson (einen sog. Brückenläufer) für die Kommunikation mit der Anwohnerschaft und den Gewerbetreibenden geben. Neben den öffentlichen Informationsveranstaltungen hat es bezüglich der Bauzeit oder zum Bauablauf noch keine einzelnen Gespräche mit den Gewerbetreibenden gegeben.

Frage 13:

Durch die Bauarbeiten wird zeitweise der Übergang von Sonnenburger Straße zur Dänenstraße komplett versperrt sein. Kann der Senat genau sagen, ab wann genau und bis zu welchem Zeitpunkt, die Möglichkeit zur Überquerung nicht mehr gegeben sein wird?

Antwort zu 13:

Die Nennung eines genauen Zeitpunkts ist derzeit noch nicht möglich.

Frage 14:

In der Bauzeit von März 2027 bis September 2029 – wie viele Monate wird die kleine Ersatzbrücke gesperrt sein und damit keine schnelle Verbindung zwischen Arnimkiez und Gleimviertel bestehen?

Antwort zu 14:

Die genaue Dauer hängt von der konkreten Bauablaufplanung und Bautechnologie des bauausführenden Unternehmens zusammen, so dass eine konkrete Angabe aktuell noch nicht getroffen werden kann.

Frage 15:

In der Visualisierung der fertigen Brücke ist auch ein Grünanateil auf der Seite der Sonnenburger Straße zu sehen. Inwieweit ist die Pflege der Rasenflächen sichergestellt, wenn es sich doch eher um einen Verkehrsweg und Stadtplatz handelt?

Antwort zu 15:

Die Verkehrsflächen und Grünanlagen in den angrenzenden Brückenbaubereichen liegt in der bezirklichen Zuständigkeit und wird entsprechend abgesichert.

Frage 16:

Hat der Senat auch andere Landschaftsarchitektur-Elemente wie Blumen oder Büsche für diesen Teil erwogen?

Antwort zu 16:

Die Detailplanungen sind hierzu noch nicht abgeschlossen.

Frage 17:

Welche Prognosen in Zahlen für einen Anstieg des Fuß- und Radverkehrs hat der Senat zur Grundlage genommen in Anbetracht der Tatsache, dass ein 3,20 Meter breiter Gehweg auf der Westseite, eine 4,00 Meter breite Fahrradstraße in der Mitte sowie ein weiterer 3,20 Meter breiter Gehweg auf der Ostseite vorgesehen sind? Bitte Prognosen belegen.

Antwort zu 17:

Ungeachtet der konkreten Prognosezahlen wird darauf hingewiesen, dass die Geh- und Radwegbreiten den Regelungen der AV Geh- und Radwege in Verbindung mit dem Berliner Mobilitätsgesetz entsprechen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Sonnenburger Straße und die Schönfließer Straße Teil des Rad-Ergänzungsnetzes sind, welche wiederum die Gleimstraße und Schivelbeiner Straße als Teil des Rad-Vorrangnetzes verbinden. Die Breite des Radweges von 4,00 m entspricht somit den Vorgaben des Radverkehrsplanes (RVP) wonach bei Fahrradstraßen und Zweirichtungsradwegen eine Mindestbreite von 4,00 m zu berücksichtigen ist.

Frage 18:

Nach der derzeitigen Planung sind keine Brückenpfeiler zwischen den Schienenkörpern der Trasse in Tieflage vorgesehen. Das Gewicht der Brücke soll ausschließlich über die Widerlager der Brücke in der Schönfließer und Sonnenburger Straße abgefangen werden. Das macht die Brücke konstruktionsbedingt zu einem erheblich schwerer (um ca. 1/4 bis 1/3) und zum anderen teurer. Um das höhere Gewicht in dem problematischen Boden am Rande des Gleisgrabens abzufangen, werden über die üblichen Widerlagerfundamente hinaus unter dem Brückenkopf im flachen Winkel horizontal in die Schönfließer Straße 11 ca. 8 Meter lange Grundanker in die Erde gebohrt/gerammt, die bis an die Fundamentlinie der Häuserzeile/Eckgebäude Dänische Straße heranreichen. Zudem werden ca. 12 Grundanker senkrecht in den Boden verbracht. Gleiches betrifft die Seite der Sonnenburger Straße. Warum hat sich der Senat entschieden, die Brücke ohne Pfeiler zu konzipieren? Ist der Grund dafür die Entlastung der alten Gleise der Bahn?

Antwort zu 18:

Die geplante Brückenkonstruktion und die damit verbundenen Gründungsverfahren sind standardisierte und zugelassene Brückenbauweisen.

Eine Entlastung der bestehenden Gleisanlagen ist mit dem Verzicht eines Brückenpfeilers nicht verbunden. Die mit der Fragestellung vorgenommene einfache Verknüpfung von Baukosten zur Brückenkonstruktion kann bei einer gesamthafter Betrachtung nicht nachvollzogen werden. Es bleibt anhand der projektbezogenen Randbedingungen festzustellen, dass die Flächen im Bereich des Eisenbahneinschnittes der Deutschen Bahn sehr begrenzt und teilweise bereits mit Kabelkanälen, Gleisanlagen, Ausstattungselementen und sonstigen Nutzungsanforderungen der Deutschen Bahn belegt sind. Die Errichtung eines Mittelpfeilers oder mehrerer Einzelpfeiler nebst Gründungselementen hätte einen stärkeren Eingriff in die Gleisanlagen nebst Beeinträchtigungen des laufenden Bahnverkehrs sowie einen hohen Kostenaufwand zur Folge

gehabt. Darüber hinaus ermöglicht die stützenfreie Bauwerkskonstruktion eine unabhängige und kollisionsfreie Ausgestaltung der Gleisanlage in der Zukunft.

Frage 19:

Welche Risiken ergeben sich – aufgrund dieser Bohrungen – für die angrenzenden Häuser in der Dänenstraße, Schönfließer Straße und in der Kopenhagener/ Ecke Sonnenburger Straße?

Antwort zu 19:

Auf Grundlage der vorhandenen Baugrundgutachten wird für den Ersatzneubau eine Tiefgründung über mehrere kleinere Mikropfähle notwendig. Eine Flachgründung ist nicht möglich, da tragfähige Schichten erst mehrere Meter unterhalb des Geländeniveaus anstehen und eine Flachgründung aufgrund notwendiger Aushub- und Verbauarbeiten in unmittelbarer Gleisnähe unverhältnismäßig aufwändig wäre. Die Mikropfähle werden so eingebracht, dass eine Beeinträchtigung auf die angrenzende Bebauung verfahrensabhängig ausgeschlossen werden kann.

Frage 20:

Bereits einige Jahre zuvor errichtete Neubauten in der Schivelbeiner Straße, führten zu Bodensenkungen und in deren Folge zu Rissbildungen in nahen Häusern der Schönfließer Straße. Welche Risiken sieht der Senat durch den Brückenbau?

Wird der Senat vor dem Baubeginn eine Bestandsaufnahme der Häuser vornehmen?

Wer haftet für etwaige Schäden an angrenzenden Häusern?

Antwort zu 20:

Vor und während der Baumaßnahme wird ein Beweis- und Sicherheitsmonitoring durchgeführt, um mögliche Beeinträchtigungen oder Schädigungen frühzeitig erkennen oder ausschließen zu können. Eventuell dennoch auftretende Schäden an den angrenzenden Häusern, die nachweislich auf die Brückenbaumaßnahme zurückzuführen sind, werden gutachterlich bewertet und entsprechend reguliert.

Frage 21:

Welche Sicherheitsvorkehrungen hat der Senat getroffen, um Bodensenkungen zu verhindern?

Antwort zu 21:

Mit den geplanten Bauverfahren zur Herstellung von Baugrubenverbauten und zur Herstellung der Gründungsarbeiten mittels Mikropfähle werden die Eingriffe in den Baugrund begrenzt.

Frage 22:

Die Überspannung der Brücke ohne Pfeiler erhöht das Gewicht signifikant. Inwiefern hat der Senat erwogen, die Brücke aufgrund von möglichen statischen Problemen im Schienenuntergrund etwas kleiner zu bauen? Beispielsweise einen breiten Fußweg (statt 2) und einen breiten Radweg.

Antwort zu 22:

Die geplante Brückenkonstruktion und der geplante Brückenquerschnitt ergeben sich aus den verschiedenen Nutzungsanforderungen.

Frage 23:

Welche Erhöhung der Baukosten ergibt sich durch das Überspannen des Gleisgrabens ohne Pfeiler, wegen einer insgesamt schwereren und aufwendigeren Brückenkonstruktion, die ihrerseits durch das höhere Gewicht bedingte aufwendigere Sicherungsmaßnahmen im Erdreich nach sich zieht?

Antwort zu 23:

Der Ersatzneubau der Schönfließer Brücke ohne Mittelpfeiler stellt im Ergebnis der planerischen und projektbezogenen Abwägung zur Vorplanung die wirtschaftlichste Vorzugslösung dar, welche mit der vorliegenden Entwurfsplanung im Detail weiterverfolgt wurde. Hierbei erfolgt eine gesamthafte Bewertung der Kosten nach unterschiedlichen Wertungskriterien. Hierbei werden die Gesamtkosten und nicht einzelne Kostenbestandteile verglichen, wonach mögliche Einsparungen am Überbau, geringfügige Reduzierungen an den Gründungskörpern in den Randbereichen mit den Kosten für die Herstellung der Gründung des Mittelpfeilers im Bereich der Bahnanlagen aufgrund der Inselbaustelle und durch notwendige Verlegungen von Kabeltrassen der Deutschen Bahn bilanziert werden müssen.

Die Bedeutung eines Brückenbauwerkes für die städtebauliche Wahrnehmung und Identifikation mit einem Wohngebiet sowie mit benachbarten Brückenbauwerken sowie Bewertungen zur Nachhaltigkeit und zu den Unterhaltungskosten über die Lebenszeit des Brückenbauwerkes sind ebenfalls nicht zu vernachlässigen.

Frage 24:

In der Visualisierung des Senats lädt die vorgestellte Variante des Brückengeländers mit horizontalen Seilen und griffigem Rohr als Handlauf dazu ein, sie zu besteigen. Ist sichergestellt, dass im fertigen Bauwerk eine solche Klettermöglichkeit (vor allem für Kinder) nicht möglich sein wird?

Antwort zu 24:

Die abschließende Entscheidung zur Ausbildung der Geländerkonstruktion wird im Rahmen der Genehmigungs- und Ausführungsplanung getroffen. In der Visualisierung zur Entwurfsplanung ist eine Geländerkonstruktion mit horizontalen Elementen vorgesehen, welche aber durch die geneigte Anordnung und die damit verbundene Körperreaktion ein Überklettern ausschließen kann.

Berlin, den 16.07.2026

In Vertretung

Arne Herz

Senatsverwaltung für

Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt