

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Catrin Wahlen (GRÜNE)

vom 11. August 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 12. August 2026)

zum Thema:

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

und **Antwort** vom 27. August 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 1. September 2026)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Catrin Wahlen (GRÜNE)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/26838

vom 11. August 2026

**über Sachstand zur 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. Aufgrund eines IKT-Sicherheitsvorfalls innerhalb der Verwaltung ist derzeit die externe Kommunikationsmöglichkeit leider stark eingeschränkt und eine externe Zuarbeit war innerhalb der gesetzten Frist nur partiell möglich. Soweit vorhanden wird sie in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Anmerkung der Abgeordneten:

Im Nachgang der Sperrung aller vier Brücken am ehemaligen Görlitzer Bahndamm am 01.07.2026 wurden an den Belägen der Brücken Löcher ausgehoben. Spätestens seit Anfang August sind keinerlei Arbeiten mehr zu sehen.

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? Geben Sie bitte konkret in tabellarischer Form an, wann Gespräche geführt wurden, wer beteiligt war, und Stichwortartige Hinweise zu erzielten Ergebnissen. Ebenso geben Sie bitte an, wann nächste Treffen – ob Arbeitstreffen oder andere Verhandlungen – stattfinden und den Kreis der jeweils beteiligten Personen.

Antwort zu 1:

Nachfolgende Treffen fanden seit Ende 2025 mit der Beteiligung von Führungskräften des Senats statt.

02.12.2025

Teilnehmende u.a.:

Alexander Kaczmarek (Konzernbeauftragter der DB AG)
Alexander Klüe (Verantwortlicher Berlin Brückenbau DB AG)
Oliver Igel (Bezirksbürgermeister Treptow-Köpenick)
Dr. Leistner (Stadträtin Treptow-Köpenick)
Dr. Rauhut (Direktor Landesdenkmalamt)
Lutz Adam (Abteilungsleiter SenMVKU)
Daniel Schramm (Bereichsleiter SenMVKU)

Zielsetzung des Gespräches: Sperrung der Brücken vermeiden, kurzfristige denkmalgerechte Sanierung der Brücken anstreben, Aufrechterhaltung der Nutzungsmöglichkeit der Flächen
Ergebnis: Parteien prüfen Kostenumfang/ Kostenbeteiligung

14.04.2026

Teilnehmende u.a.:

Alexander Klüe (Verantwortlicher Berlin Brückenbau DB AG)
Cord Meyer (Immobilienmanagement DB AG)
Dr. Leistner (Stadträtin Treptow-Köpenick)
Alexander Glühenskamp (Amtsleiter Treptow-Köpenick)
Lutz Adam (Abteilungsleiter SenMVKU)
Daniel Schramm (Bereichsleiter SenMVKU)

Zielsetzung des Gespräches: Sperrung der Brücken vermeiden, kurzfristige denkmalgerechte Sanierung der Brücken anstreben, Sanierungsumfang feststellen, Aufrechterhaltung der Nutzungsmöglichkeit der Flächen
Ergebnis: Sperrung der Brücken lässt sich nicht vermeiden, Nutzungsmöglichkeit der Flächen zwischen den Brücken wird in Aussicht gestellt, Übergabe der vorliegenden Unterlagen zum Bauwerkszustand erfolgt von der DB AG an SenMVKU kurzfristig

04.06.2026

Teilnehmende:

Alexander Kaczmarek (Konzernbeauftragter der DB AG)
Ute Bonde (Senatorin SenMVKU)
Stefan Evers (Senator Finanzen)

Zielsetzung des Gesprächs: Festlegung der weiteren Verfahrensweise

Ergebnis: Das Land Berlin bestätigt die Bereitschaft die Flächen einschließlich Bauwerke zu übernehmen, DB beteiligt sich an den Sanierungskosten der Bauwerke, Festlegung der Kostenaufteilung und der Übernahmeregularien kann erst nach erfolgter Begutachtung und Feststellung der Instandsetzungsumfanges erfolgen

05.06.26

Teilnehmende:

Arne Herz (Staatssekretär SenMVKU)

Alexander Klüe (Verantwortlicher Berlin Brückenbau DB AG)

BzBm Igel (BA TK)

BzStRin Leistner (BA TK)

Alexander Glühenskamp (Amtsleiter Treptow-Köpenick)

Lutz Adam (Abteilungsleiter SenMVKU)

Zielsetzung des Gesprächs: Festlegung der weiteren Verfahrensweise unter Einbeziehung des Bezirks

Ergebnis: Das Land Berlin bestätigt die Bereitschaft die Flächen einschließlich Bauwerke zu übernehmen, DB beteiligt sich an den Sanierungskosten der Bauwerke, Festlegung der Kostenaufteilung und der Übernahmeregularien kann erst nach erfolgter Begutachtung und Feststellung der Instandsetzungsumfanges erfolgen, Vereinbarung eines Vor-Ort-Termins

11.06.2026

Teilnehmende u.a.:

Alexander Klüe (Verantwortlicher Berlin Brückenbau DB AG)

Cord Meyer (Immobilienmanagement DB AG)

Alexander Glühenskamp (Amtsleiter Treptow-Köpenick)

Lutz Adam (Abteilungsleiter SenMVKU)

Daniel Schramm (Bereichsleiter SenMVKU)

Zielsetzung des Gesprächs: Sanierungsumfang feststellen, Aufrechterhaltung der Nutzungsmöglichkeit der Flächen

Ergebnis: Nutzungsmöglichkeit der Flächen zwischen den Brücken wird zwischen DB AG und Bezirk einschließlich Kostenverteilung abgestimmt, Beauftragung der Fertigung einer objektbezogenen Schadensanalyse für die Bauwerke an einen externen Dienstleister erfolgt durch die DB unter Kostenbeteiligung des Landes Berlins

Außerdem fanden und finden zahlreiche Treffen/ Abstimmungen/ Verhandlungen auf Arbeitsebene statt.

Frage 2:

Die DB hat erklärt, dass im Vorfeld der Sanierung ein gemeinsames Schadensgutachten durch ein externes Ingenieurbüro erstellt wird. Welches Büro wurde von wem wie für diesen Auftrag gewählt?

Antwort zu 2:

Die DB führt hierzu aus:

„Für das Schadensgutachten wurde in Abstimmung mit dem Senat ein qualifiziertes Ingenieurbüro gewählt. Weitere Angaben unterliegen dem Geschäftsgeheimnis.“

Frage 2.1:

Welche Informationen werden für ein Schadensgutachten ermittelt? Bitte möglichst detailliert auflisten.

Antwort zu 2.1:

Für das Schadensgutachten werden alle relevanten Informationen nach dem Leitfaden für Objektbezogene Schadensanalyse (OSA) gemäß Richtlinien für die Erhaltung von Ingenieurbauten (RI-ERH-ING) erhoben. Dies umfasst u. a. die Analyse von Bestandsunterlagen, die Schadensaufnahme an den Bauwerken sowie Baustoffuntersuchungen.

Frage 2.2:

Wie werden die Schäden, die an den Brückenteilen, die durch die Ermittlungen nun offenliegen und für die Einwirkung von Wasser und Sauerstoff besonders exponiert sind, von den Schäden, die im Laufe der Jahrzehnte entstanden sind, auseinandergehalten?

Antwort zu 2.2:

Die DB teilt hierzu mit:

„Im Rahmen der Ermittlung des Schadensumfangs wird eine Vor-Ortdokumentation bei Schadensaufnahme erstellt. Neu entstehende Schäden durch die Suchschachtungen sind in der Kürze der Zeit nicht zu erwarten.“

Frage 2.3:

In welchem zeitlichem Rahmen werden die Planungen zur denkmalgerechten Wiederherstellung der Rad- und Gehwegverbindung erarbeitet?

Frage 2.4:

Wie viele Varianten werden geplant werden? Wer entscheidet wie, welche Variante umgesetzt wird?

Frage 2.5:

Wird tatsächlich erst im Anschluss an die Planung die Beteiligung der DB an der Sanierung verhandelt?

Antwort zu 2.3, 2.4 und 2.5:

Die DB teilt hierzu mit:

„Ein zeitlicher Rahmen sowie Details zur weiteren Planung werden aufgrund laufender Untersuchungen zu einem späteren Zeitpunkt ermittelt und können derzeit noch nicht benannt werden.“

Frage 3:

Wie sind die Erkenntnisse nach den Probenentnahmen und Untersuchungen zum Zustand der einzelnen Brücken? Bitte jeweils zu den einzelnen Brücken über den Landwehrkanal, die Lohmühlenstraße, die Bouchéstraße und die Elsenstraße angeben.

Frage 3.1:

Sind alle Brücken gleichermaßen betroffen, oder können einzelne Brücken durch leicht und schnell durchführbare Maßnahmen zeitnah wieder der Nutzung zugeführt werden? Hier Fragetext reinkopieren

Frage 3.2:

Wenn noch keine Ergebnisse vorliegen, wann werden diese erwartet und wie werden diese mit wem kommuniziert?

Frage 3.3:

Werden die Erkenntnisse mit der (Fach-)Öffentlichkeit diskutiert und wenn ja, wann und wie?

Antwort zu 3, 3.1, 3.2, 3.3:

Entsprechend der bisherigen Abstimmungen werden die Ergebnisse des Büros sowohl dem Auftraggeber DB als auch dem Senat -Abteilung Tiefbau- vorgestellt.

Die DB teilt hierzu mit, dass die Probenentnahmen vorrangig der Untersuchung der Zusammensetzung des Aufbaus des provisorischen Geh- und Radwegs auf den Bauwerken dienen. Nur so kann eine fachgerechte Entsorgung sichergestellt werden. Der Zustand der Brücken wird nach Abtrag der Beläge nochmals detailliert aufgenommen. Im Übrigen verweist die DB auf die Antworten zu Frage 2, Schadensermittlung.

Frage 4:

In welcher Form wurden und werden die Öffentlichkeit, die Anwohnende und Nutzende über die Sperrung und über Arbeiten an den Brücken informiert? Bitte aufzeigen, wann und wie der Senat und die DB proaktiv informiert haben.

Frage 4.1:

Hält der Senat kleine Plastikschilder an temporären Bauzäunen für eine ausreichende und geeignete Form der Kommunikation? Gibt es für die DB Ausnahmen zu den im Mai 2026 für Tiefbauunternehmen, Leitungsnetzbetreiber und alle, die den öffentlichen Verkehrsraum in Berlin beanspruchen beschlossenen Baustellenschildern?

Frage 4.2:

Weshalb gibt es keine Informationen jeweils unten an den Zugängen zum Bahndamm?

Antwort zu 4, 4.1, 4.2:

Bei den Brücken handelt es sich um ehemalige Bahnbrücken im Zuge der Görlitzer Bahn. Die DB ist Eigentümer und Unterhaltungslastpflichtiger der Anlagen. Der Senat hat derzeit noch keine Zuständigkeit.

Die DB führt hierzu aus:

„Die Brückenbauwerke sind Anlagen der DB und nicht Teil des öffentlichen Verkehrsraums, für welchen nach Berliner Straßengesetz die neu beschlossene Beschilderungspflicht gilt. Dennoch werden in Abstimmung zwischen DB und den Bezirksämtern Treptow-Köpenick sowie Kreuzberg-Friedrichshain an der Rampe zum Bahndamm auf Höhe Lohmühlenstraße sowie auch im Görlitzer Park Hinweisschilder für die Öffentlichkeit aufgestellt. Die Aufstellung findet voraussichtlich in KW 35 statt.“

Frage 5:

Liegen dem Senat nun die Informationen darüber vor, in welchen Abständen die Brücken seit der Stilllegung des Bahnbetriebs bzw. dem Beginn des Mietvertrags des Bahndamms mit dem Bezirk Treptow-Köpenick durch die Eigentümerin geprüft worden sind? Bitte für den gesamten Zeitraum angeben. Wann erfolgte die letzte Prüfung der Brücken?

Frage 5.1:

Sind die Brückenbücher zu den Brücken am ehemaligem Görlitzer Bahndamm gefunden worden? Wie hat sich der Zustand der einzelnen Brücken bei den Prüfungen im Laufe der Zeit verändert? Bitte um Darstellung der Prüfergebnisse der einzelnen Brücken bei den jeweiligen Prüfungen.

Frage 5.2:

Wurden nach den einzelnen Prüfungen Maßnahmen anhängig, und wann wurden diese durchgeführt?

Frage 5.3:

Wurden hinweise der oberen oder der unteren Denkmalschutzbehörde von der DB sachgerecht behandelt und berücksichtigt?

Frage 5.4:

Ist nun klar, weshalb der angewandte Brückenunterhalt der Eigentümerin den Zustand der Brücken nicht stabilisieren konnte bzw. weshalb die aktuelle Situation nicht verhindert werden konnte?

Antwort zu 5, 5.1, 5.2, 5.3, 5.4:

Dem Senat liegen hierzu keine gesicherten Informationen vor. Die DB hat dem Senat zwischenzeitlich eine Brückenprüfung nach Dienstvorschrift Bahn (DS 804) mit einem Stand in 2025 übermittelt.

Die DB führt hierzu aus:

„Es wurden in der Vergangenheit immer wieder Maßnahmen an den Bauwerken sowie auch an dem Radweg vorgenommen – hier wurde stets auf den negativen Einfluss der Art der Radwegekonstruktion auf das Bauwerk seitens der Verantwortlichen verwiesen. Bei allen denkmalschutzrechtlichen Maßnahmen finden Abstimmungen mit der Denkmalbehörde statt. Hinweis: Dem Bezirksamt sowie dem Senat wurden die letzten Prüfberichte aus 2025 am 10.06.2026 zur Verfügung gestellt.“

Frage 6:

Wie bewertet der Senat die Tatsache, dass die Deutsche Bahn AG die Kündigung des Mietvertrages und die Räumungsaufforderung dem Bezirk Treptow-Köpenick nicht zurückgenommen hat, sondern lediglich bis Jahresende aussetzt? Welchen Einfluss auf die Verhandlungen hat ein solcher Umgang miteinander

Antwort zu 6:

Hierzu liegen dem Senat keine Erkenntnisse vor. Der Mietvertrag wurde zwischen der DB und dem Bezirksamt Treptow-Köpenick geschlossen. Seitens des Bezirksamtes Treptow-Köpenick konnte keine termingerechte Zulieferung erfolgen.

Frage 7:

Weshalb geht vom Zustand der Brücken keine Gefahr für die Nutzung des Straßenraums unter den Brücken aus? Wenn doch eine Gefahr zu erkennen ist, welche Maßnahmen zur Sicherung kommen in Betracht?

Antwort zu 7:

Die DB führt hierzu aus:

„Die Brücken wurden vorrangig gesperrt, um der Anlagenverantwortung nachkommen zu können. Hierzu zählt vor allem auch die Verkehrs- und Standsicherheit zu gewährleisten. So wird sichergestellt, dass keine Gefahr für die umliegenden Bereiche entsteht. Vorsorglich ist geplant, die Brücken mit Netzen abzuhängen, um u. a. auch bei Arbeiten oberhalb der Bauwerke vor herabfallenden Teilen zu schützen.“

Frage 8:

Wer hatte warum für den Monat Juli Wachschatz für die Brücken angeordnet bzw. veranlasst? Welche Kosten sind durch die Wachmaßnahme entstanden und wer trägt diese?

Antwort zu 8:

Die DB führt hierzu aus:

„Die gesperrten Brücken stehen unter Anlagenverantwortung der DB. Die Objektbewachung dient in dem Zusammenhang der Flächensicherung sowie der Gefahrensicherungspflicht zum Schutz der Öffentlichkeit. Die Sicherungsmaßnahmen wurden von der DB ausgeführt und von dieser getragen. Angaben zu den Kosten unterliegen daher dem Geschäftsgeheimnis.“

Frage 9:

Welchen Zeitraum erachtet der Senat für die Sperrung der Görlitzer Bahndammbrücken für angemessen und ab welchen Zeitraum werden Ersatzvornahmen, wie temporäre Brücken an den vorhandenen, aber aktuell nicht genutzten Brückenpfeilern, in Betracht gezogen? Werden die Beteiligten von Erfahrungen mit den Yorckbrücken profitieren und die Sanierung und Wiederinbetriebnahme zügig durchführen?

Antwort zu 9:

Ein angemessener Zeitraum ist ohne Erkenntnisse aus der OSA nicht abschätzbar. Seitens des Senats werden keine Ersatzvornahmen in Betracht gezogen. Die Bahnbrücken über die Yorckstraße sowie die Görlitzer Bahnbrücken sind aufgrund des Bauwerkszustandes und der Bauwerkskonstruktion nicht linear vergleichbar.

Die DB führt hierzu aus:

„Die Projektbeteiligten sowie die das mit dem Schadensgutachten beauftragte Ingenieurbüro haben Erfahrung mit denkmalgerechten Arbeiten an Eisenbahnbrücken und waren unter anderem auch bereits bei den Yorckbrücken eingebunden.

Für Ersatzmaßnahmen zum Erhalt der Radwegeverbindung an anderer Stelle ist das zuständige Bezirksamt verantwortlich. Die Errichtung von Hilfsbrücken ist Gegenstand der weiteren Planung und wird von der DB aus Gründen der Verantwortlichkeit gerade nicht verfolgt.“

Frage 10:

Wie hält der Senat Kontakt zur Initiative ZusammenBrücken, welches sich für den Erhalt bzw. zügiger Wiedereröffnung der Brücken einsetzt? Welchen Stellenwert misst der Senat bürgerschaftlichem Engagement bei

Antwort zu 10:

Die Interessen bzw. Wünsche des Senats und der Initiative ZusammenBrücken decken sich hinsichtlich des Erhalts und einer zügigen Wiedereröffnung der ehemaligen Görlitzer Bahnbrücken. Dem bürgerschaftlichen Engagement wird ein hoher Stellenwert beigemessen.

Berlin, den 27.08.2026

In Vertretung

Arne Herz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt