

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Dr. Martin Sattelkau (CDU)

vom 14. August 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 18. August 2026)

zum Thema:

**Senke in der Straße „Zur Fähre“ in Müggelheim – Fortschritt seit März 2026,
Lösungsansatz und Zeitplan**

und **Antwort** vom 3. September 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 3. September 2026)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Dr. Martin Sattelkau (CDU)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/26873

vom 14. August 2026

**über Senke in der Straße „Zur Fähre“ in Müggelheim – Fortschritt seit März 2026,
Lösungsansatz und Zeitplan**

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 (BA TK) um Stellungnahme gebeten. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Vorbemerkung des Abgeordneten:

Die erhebliche Senke in der Straße „Zur Fähre“ in Berlin-Müggelheim und die dort wiederkehrend auftretenden Wasseransammlungen beschäftigen Anwohner und Bezirkspolitik seit Jahren. Auf Grundlage des BVV-Beschlusses Nr. 0026/04/22 (Drs. IX/0028) vom 27. Januar 2022 „Beseitigung der Absenkung der Straße Zur Fähre nahe Bauersee“ ließ das Straßen- und Grünflächenamt Treptow-Köpenick im Jahr 2022 die örtlichen Verhältnisse durch ein Baustoffprüflabor untersuchen. Dabei wurde unter anderem festgestellt, dass im Bereich der Senke eine bereits 42 Zentimeter starke Asphaltbefestigung vorhanden ist. Darunter befinden sich nicht standfeste Schichten aus Mudde und Torf, deren Restfestigkeit stark vom Wassergehalt abhängt. Mit den Schriftlichen Anfragen 19/17839 vom 10. Januar 2024 und 19/25449 vom 9. März 2026 habe ich den Senat bereits zweimal zu diesem Problemkomplex befragt. In der Antwort auf die Schriftliche Anfrage 19/25449 vom 23. März 2026 teilte das Bezirksamt Treptow-Köpenick mit, dass es bislang „keine befriedigende technische Lösung“ gebe. Die Erarbeitung einer Lösung habe aufgrund der Komplexität der Problemstellung sowie der Vielzahl weiterer vorrangig zu bearbeitender laufender Vorgänge noch nicht abgeschlossen werden können. Ein konkreter Zeitplan könne gegenwärtig nicht genannt werden. Nach dem mir vorliegenden Protokoll wurde das Thema am 8. Juni 2026 erneut angesprochen. Bezirksstadträtin Dr. Claudia Leistner erklärte, dass es nicht ausreiche, lediglich Schotter aufzuschütten. Es müssten weitergehende Überlegungen angestellt werden; für die Problemlösung sei ein „grundsätzlicher Ansatz“ erforderlich. Einen konkreten Zeithorizont konnte sie auch zu diesem Zeitpunkt nicht benennen. Seit dem BVV-Beschluss sind inzwischen mehr als vier Jahre vergangen. Vor diesem Hintergrund besteht weiterer

Klärungsbedarf darüber, welche Schritte seit März 2026 tatsächlich erfolgt sind, wie der angekündigte grundsätzliche Lösungsansatz konkret aussehen soll und wann mit einer belastbaren Entscheidung gerechnet werden kann. Mit Blick auf die bevorstehenden Herbst- und Wintermonate stellt sich zudem die Frage, ob bis zu einer dauerhaften Lösung eine fachlich vertretbare Zwischenmaßnahme möglich ist.

Frage 1:

Welche konkreten fachlichen, planerischen, organisatorischen oder sonstigen Bearbeitungsschritte hat das Bezirksamt Treptow-Köpenick seit der Antwort auf die Schriftliche Anfrage 19/25449 vom 23. März 2026 zur Lösung des „Senkenproblems“ in der Straße „Zur Fähre“ unternommen? Bitte die einzelnen Schritte mit Datum beziehungsweise Zeitraum, zuständiger Stelle und - soweit vorhanden - jeweiligem Ergebnis darstellen. Falls seitdem keine konkreten Bearbeitungsschritte erfolgt sind, aus welchen Gründen nicht?

Antwort zu 1:

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu Folgendes mit:

„Das Bezirksamt hält eine dauerhafte und standsichere Lösung für die Querung der Senke in der Straße Zur Fähre weiterhin für erforderlich. Seit der Antwort vom 23.03.2026 konnten jedoch noch keine weitergehenden Bearbeitungsschritte durchgeführt werden.

Hintergrund ist, dass die begrenzten personellen Kapazitäten beim Straßenbaulastträger sowohl im Bereich der baulichen Unterhaltung als auch bei der Planung und Umsetzung von Straßenbaumaßnahmen derzeit vorrangig für dringliche Aufgaben, die Aufrechterhaltung des laufenden Betriebs sowie bereits laufende und priorisierte Maßnahmen eingesetzt werden müssen. Eine weitergehende Bearbeitung des Vorgangs war daher bislang nicht möglich.“

Frage 2:

Was ist konkret unter dem am 8. Juni 2026 von Bezirksstadträtin Dr. Claudia Leistner genannten „grundsätzlichen Ansatz“ zur Lösung des Problems zu verstehen? Welche fachlichen oder planerischen Überlegungen werden hierzu gegenwärtig verfolgt und welche nächsten Schritte ergeben sich daraus?

Antwort zu 2:

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu Folgendes mit:

„In der AG Mobilität des Bezirksamtes Treptow-Köpenick am 08.06.2026 wurde von der Bezirksstadträtin Dr. Leistner mitgeteilt, dass ein grundsätzlicher Ansatz zur Lösung des Problems erforderlich ist. Unabhängig von dem unter 1. angeführten Problem der begrenzten Personalkapazitäten besteht folgende Problematik:

Die Senke in der Straße Zur Fähre beschreibt eine natürliche vermoorte Abflussrinne zwischen dem Bauersee und dem Süßer See. Wie bereits in der Beantwortung der Schriftlichen Anfrage 19/17839 ausgeführt, ist nicht sicher, ob bei der Anlage des historischen Weges eine Durchflussverbindung zwischen Süßer See und Bauersee eingerichtet wurde. Es ist unter

Umständen davon auszugehen, dass seinerzeit bewusst keine Verbindung errichtet wurde und der Süße See der Sukzession/Verlandung vorbehalten war.

Der betreffende Bereich der Straße Zur Fähre befindet sich (noch) im Bereich der Wasserschutzzone III des Wasserwerkes Friedrichshagen. Insbesondere der Bereich des Süßen Sees ist zudem Teil des Naturschutzgebietes Müggelspreeniederung Köpenick (Krumme Laake / Pelzlaake), welches vor Ort durch eine entsprechende Beschilderung ausgewiesen ist. Es wird weiter davon ausgegangen, dass - wie auch schon in der Beantwortung der Schriftlichen Anfrage 19/17839 ausgeführt - unter der bestehenden Fahrbahn nicht standfeste organische Böden anstehen. Die Tiefe der vermoorten Schichten und deren lagemäßige Ausbreitung in Längsrichtung der Straße ist nicht bekannt.

Bei einer technischen Lösungsfindung für eine dauerhafte und standsichere Querungssituation der Senke sind die o.g. Randbedingungen Wasserschutz, Landschafts-, Natur- bzw. Biotopschutz und nicht bzw. kaum vorhandene Tragfähigkeit der organischen Böden zu berücksichtigen. Nur unter gegenseitiger Berücksichtigung dieser Problemfelder - hinsichtlich der Genehmigungsfähigkeit einer straßenbaulichen Maßnahme für einen grundhaften Ausbau bzw. Erneuerung - kann die Maßnahme planerisch betrachtet werden.

Dazu sind zur Maßnahmenumsetzung zunächst umfangreiche Untersuchungen (hydro(geo)logische Untersuchungen, Untersuchungen zum Natur- und Artenschutz, Baugrunduntersuchungen) und darüber hinaus Vermessungsleistungen erforderlich. Insbesondere aus den Untersuchungen zu Natur- und Artenschutz wären umfangreiche Auflagen zum Ausgleich vor Ort bzw. zum Ersatz an entfernterer Stelle erforderlich. Aus den hydro(geo)logischen Untersuchungen wären ggf. umfangreiche Maßnahmen zum Gewässerschutz und ggf. zum Bodenschutz zu ergreifen. Die Tiefenlage und die Ausdehnung der organischen Böden bestimmen die Untersuchungen zur wirtschaftlichen und fachlichen Machbarkeit von Gründungsmaßnahmen für die Querung der Senke, vermutlich unter Verwendung komplexer grundbaulicher Maßnahmen.“

Frage 3:

Welche technischen oder baulichen Lösungsvarianten werden derzeit noch geprüft oder für grundsätzlich prüfenswert gehalten? Welche Varianten wurden endgültig ausgeschlossen und aus welchen konkreten fachlichen beziehungsweise wirtschaftlichen Gründen?

Antwort zu 3:

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu Folgendes mit:

„Ein belastbarer Variantenvergleich setzt zunächst die unter 2. dargestellten Grundlagenermittlungen voraus. Mögliche Varianten können erst nach Klärung der dort genannten Randbedingungen und unter Berücksichtigung ihrer jeweiligen Genehmigungsfähigkeit belastbar bewertet werden.“

Frage 4:

Sind zur Entwicklung einer tragfähigen Lösung weitere Untersuchungen, Gutachten, Planungsleistungen oder die Einbeziehung externer Fachleute erforderlich beziehungsweise vorgesehen? Wenn ja, welche Leistungen sind dies, wann sollen sie beauftragt oder durchgeführt werden und bis wann sollen Ergebnisse vorliegen? Wenn nein, auf welcher fachlichen Grundlage soll die weitere Lösungsfindung erfolgen?

Antwort zu 4:

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu Folgendes mit:

„Das Bezirksamt hält die Einbindung externer Sachverständiger und Planungsbüros angesichts der fachlichen Komplexität der Aufgabenstellung grundsätzlich für erforderlich.

Bevor entsprechende Leistungen vergeben werden können, müssen jedoch zunächst eine Beschreibung der auszuführenden Leistungen und eine darauf ausgerichtete Ausschreibung von Sachverständigen-/ Gutachter*innenleistungen und Planungsleistungen erfolgen. Die hierfür erforderlichen Ingenieur*innenkapazitäten sind gegenwärtig durch laufende und vorrangig zu bearbeitende Aufgaben und Maßnahmen gebunden. Die in Rede stehenden Ausschreibungen konnten daher bislang noch nicht vorbereitet werden.“

Frage 5:

Bis wann soll nach gegenwärtigem Stand eine belastbare Entscheidung darüber getroffen werden, welche dauerhafte Lösung weiterverfolgt wird? Welche konkreten Arbeits-, Planungs- und Entscheidungsschritte sind bis dahin vorgesehen und welche zeitlichen Meilensteine bestehen für die anschließende Planung und Umsetzung?

Antwort zu 5:

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu Folgendes mit:

„Ziel des Bezirksamtes bleibt die Entwicklung einer dauerhaften und standsicheren Lösung für die Querung der Senke. Ein belastbarer Zeitplan kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt jedoch noch nicht benannt werden. Voraussetzung hierfür ist zunächst, dass die erforderlichen personellen Kapazitäten für die Vorbereitung und Begleitung der unter 2. und 4. beschriebenen Untersuchungs-, Vergabe- und Planungsschritte zur Verfügung stehen. Erst nach Durchführung der notwendigen Grundlagenermittlungen lässt sich zudem belastbar beurteilen, welche technische Lösung umsetzbar und genehmigungsfähig ist und welcher weitere Planungs- und Realisierungszeitraum hierfür erforderlich sein wird.“

Frage 6:

Bestehen die in der Antwort vom 23. März 2026 genannten Hindernisse - insbesondere die Vielzahl weiterer vorrangig zu bearbeitender laufender Vorgänge - weiterhin? Wenn ja, inwiefern verzögern diese gegenwärtig die Bearbeitung, und welche personellen, finanziellen oder organisatorischen Voraussetzungen wären erforderlich, um das Vorhaben weiterzuführen?

Antwort zu 6:

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu Folgendes mit:

„Die verfügbaren Kapazitäten werden derzeit in erheblichem Umfang durch Maßnahmen gebunden, deren Umsetzung aufgrund bestehender Verpflichtungen, laufender Investitionsvorhaben oder besonderer verkehrlicher und stadtentwicklungspolitischer Erfordernisse vorrangig sicherzustellen ist. Insbesondere gehören hierzu die Umsetzung von straßenbaulichen Maßnahmen in Bezug auf die Ermöglichung von Wohnungsbauprojekten im Bezirk Treptow-Köpenick, die Umsetzung der straßenbaulichen Projekte im Bereich der Städtebauförderkulissen (sog. LZ-Gebiete (hier Dörpfeldstraße sowie Baumschulenstraße)) sowie die Umsetzung straßenbaulicher Maßnahmen aus dem bezirklichen Investitionsprogramm (hier u.a. Verkehrslösung Schöneweide (Sterndamm / Michael-Brückner-Straße) sowie Bahnhofsvorplatz Schöneweide).

Darüber hinaus haben Maßnahmen zum barrierefreien Ausbau von Gehwegen und Bushaltestellen sowie Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, insbesondere für Radfahrende und im Hinblick auf die Schulwegsicherheit, eine hohe Priorität.

Bereits für die Wahrnehmung dieser Aufgaben reichen die vorhandenen personellen Kapazitäten nicht in allen Bereichen aus. Daher wird, soweit fachlich und vergaberechtlich möglich, auf externe Dienstleisterinnen zurückgegriffen. Die erforderlichen Bauherrinnen-, Koordinierungs- und Steuerungsleistungen verbleiben jedoch auch in diesen Fällen beim Straßenbaulastträger und binden entsprechende personelle Ressourcen.

Für eine bedarfsgerechte und zeitlich deutlich zügigere Umsetzung sowohl der bereits vorgesehenen Maßnahmen als auch zusätzlicher Vorhaben wären daher eine entsprechende Verstärkung der Ingenieur*innenkapazitäten sowie zusätzliche finanzielle Ressourcen erforderlich.“

Frage 7:

Welche fachlich vertretbaren provisorischen oder kurzfristigen Maßnahmen kommen bis zur Umsetzung einer dauerhaften Lösung in Betracht, um die Nutzbarkeit und Passierbarkeit des betroffenen Straßenabschnitts bei erneuten Wasseransammlungen zu verbessern? Wurde insbesondere geprüft, ob ungeachtet dessen, dass ein bloßes Aufschütten von Schotter keine dauerhafte Lösung darstellt, eine örtlich begrenzte Schotterung oder eine andere provisorische Befestigung als Zwischenmaßnahme möglich ist? Wenn ja, mit welchem Ergebnis insbesondere hinsichtlich zusätzlicher Auflast, möglicher Setzungen, Entwässerung und Verkehrssicherheit? Wenn nein, warum nicht? Ist eine solche oder eine andere Zwischenmaßnahme noch vor den Herbst- und Wintermonaten 2026/2027 vorgesehen?