

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Rolf Wiedenhaupt (AfD)

vom 24. August 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. August 2026)

zum Thema:

Halten Berlins Brücken die 24-Meter-Busse?

und **Antwort** vom 14. Sept. 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 15. Sept. 2026)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Rolf Wiedenhaupt (AfD)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/27026
vom 24. August 2026
über Halten Berlins Brücken die 24-Meter-Busse?

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft teilweise Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) um Stellungnahmen gebeten. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Vorbemerkung des Abgeordneten:

Nach Angaben der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt kommen für den Einsatz von 24-Meter-Doppelgelenkbussen die Linien M32, M36 und M37/137 im Spandauer Raum, M48/M85 und M76 im südwestlichen sowie M41 und M44 im südlichen Stadtgebiet in Betracht.

Frage 1:

Welche Brücken und Tunnelbauwerke sowie sonstigen Ingenieurbauwerke liegen im Linienvverlauf der Linien M32, M36, M37/137, M48/M85, M76, M41 und M44? Bitte je Linie und Bauwerk Bauwerksnummer, Bezeichnung, Lage, Baujahr und Baulastträger angeben.

Antwort zu 1:

Die Bauwerke des Landes Berlin sind gemäß nachfolgender Liste aufgeführt.

Linie M32					
Bauwerksnummer	int. Bw-Nr	Bauwerksname	Lage	Baujahr	Baulastträger
3444010	08066	Nennhauser Damm-Brücke	Spandau/ Nennhauser Damm	1998	SenMVKU

Linie M36					
Bauwerksnummer	int. Bw-Nr	Bauwerksname	Lage	Baujahr	Baulastträger
3445213	08106	Spandauer See Brücke	Spandau/ Spandauer-See-Brücke	1997	SenMVKU
3445149	08089	Daumstraßenbrücke	Spandau/ Daumenstraße	2001	SenMVKU

Linie M37/137					
Bauwerksnummer	int. Bw-Nr	Bauwerksname	Lage	Baujahr	Baulastträger
keine Ingenieurbauwerke im Linienvverlauf					

Linie M48					
Bauwerksnummer	int. Bw-Nr	Bauwerksname	Lage	Baujahr	Baulastträger
3446156	02062	Tunnel Tiergarten-Spreebogen		1997	SenMVKU
3446063	02029	Potsdamer Brücke und Treppenanlage	Tiergarten / Potsdamer Str.	1967	SenMVKU
3545090	12041	Tunnel Unter den Eichen	Steglitz, Unter den Eichen	1972	SenMVKU

Linie M85					
Bauwerksnummer	int. Bw-Nr	Bauwerksname	Lage	Baujahr	Baulastträger
3446156	02062	Tunnel Tiergarten-Spreebogen		1997	SenMVKU
3446063	02029	Potsdamer Brücke und Treppenanlage	Tiergarten / Potsdamer Str.	1967	SenMVKU
3545077	12003	Eugen-Kleine-Brücke	Steglitz / Wismarerstr	1955	SenMVKU

Linie M76					
Bauwerksnummer	int. Bw-Nr	Bauwerksname	Lage	Baujahr	Baulastträger
3546516	12001	Feuerbachbrücke	Steglitz / Feuerbachstr	1933	SenMVKU

Linie M41					
Bauwerksnummer	int. Bw-Nr	Bauwerksname	Lage	Baujahr	Baulastträger
3446156	02062	Tunnel Tiergarten-Spreebogen		1997	SenMVKU
3546030	06001	Mehringbrücke	Kreuzberg / Mehringdamm	1968	SenMVKU
3546008	14012	Sonnenbrücke	Neukölln / Sonnenallee	1979	SenMVKU
3546009	14013	Sonnenalleebrücke	Neukölln / Sonnenallee	1920	SenMVKU

Linie M44					
Bauwerksnummer	int. Bw-Nr	Bauwerksname	Lage	Baujahr	Baulastträger
3546014	14042	Hermannbrücke	Neukölln / Hermannstr	1974	SenMVKU

Frage 2:

Für welche Brückenklasse beziehungsweise welches Lastmodell wurde jedes dieser Bauwerke bemessen? Welche zulässige Achslast und welches zulässige Gesamtgewicht ergeben sich daraus im Neuzustand?

Antwort zu 2:

Bauwerksnummer	int. Bw-Nr	Bauwerksname	Brückenklasse	zul. Achslast	zul. Gesamtgewicht
3444010	08066	Nennhauser Damm-Brücke	60/30	StVZO	StVZO
3445213	08106	Spandauer See Brücke	60/30	StVZO	StVZO
3445149	08089	Daumstraßenbrücke	60/30	StVZO	StVZO
3446156	02062	Tunnel Tiergarten-Spreebogen	60/30	StVZO	StVZO
3446063	02029	Potsdamer Brücke und Treppenanlage	60	StVZO	StVZO
3545090	12041	Tunnel Unter den Eichen	60	StVZO	StVZO
3545077	12003	Eugen-Kleine-Brücke	60	StVZO	StVZO
3546516	12001	Feuerbachbrücke	I ¹⁾	StVZO	StVZO
3546030	06001	Mehringbrücke	60	StVZO	StVZO
3546008	14012	Sonnenbrücke	60	StVZO	StVZO
3546009	14013	Sonnenalleebrücke	30 ²⁾	StVZO	StVZO
3546014	14042	Hermannbrücke	60	StVZO	StVZO
1) Bemessung 1933: 24 t Dampfwalze und 12 t Lkw; gemäß Vergleichsrechnung BK 30/30					
2) nachträgliche Tragfähigkeitsbewertung BK 30					

Die zulässige Achslast sowie das zulässige Gesamtgewicht richten sich nach der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO).

Bei Kraftfahrzeugen und Anhängern mit Luftreifen darf die zulässige Achslast 10 t für Einzelachsen und 11,5 t für angetriebene Einzelachsen nicht übersteigen. Darüber hinaus darf das zulässige Gesamtgewicht in Abhängigkeit der Anzahl der Achsen und deren Aufsummierung 40,0 t nicht überschreiten.

Frage 3:

Welche Zustandsnote nach DIN 1076 in Verbindung mit der RI-EBW-PRÜF weist jedes dieser Bauwerke aktuell auf? Wann fanden jeweils die letzte Hauptprüfung und die letzte einfache Prüfung statt?

Antwort zu 3:

Einzelne der aufgeführten Ingenieurbauwerke bestehen aus mehreren Teilbauwerken. Für diese Ingenieurbauwerke ist der jeweilige Zustandsnotenbereich der letzten Bauwerksprüfung über alle Teilbauwerke angegeben.

Bauwerksnummer	int. Bw-Nr	Bauwerksname	Zustandsnote	letzte HP	letzte EP
3444010	08066	Nennhauser Damm-Brücke	2,8	2022	2025
3445213	08106	Spandauer See Brücke	2,8	2020	2023
3445149	08089	Daumstraßenbrücke	2,2	2022	2025
3446156	02062	Tunnel Tiergarten-Spreebogen	1,0...2,8	2022	2025
3446063	02029	Potsdamer Brücke und Treppenanlage	2,7...2,8	2025	2022
3545090	12041	Tunnel Unter den Eichen	1,8...1,9	2021	2024
3545077	12003	Eugen-Kleine-Brücke	2,3	2021	2024
3546516	12001	Feuerbachbrücke	2,0	2021	2024
3546030	06001	Mehringbrücke	2,4...2,7	2025	2022
3546008	14012	Sonnenbrücke	2,2...2,4	2024	2021
3546009	14013	Sonnenalleebrücke	2,9	2020	2023
3546014	14042	Hermannbrücke	2,8	2024	2021

Frage 4:

Bei welchen dieser Bauwerke ist die Tragfähigkeit gegenüber dem Neuzustand zustandsbedingt herabgesetzt?
Bitte je Bauwerk die heute rechnerisch zulässige Last angeben und der Bemessung im Neuzustand gegenüberstellen.

Antwort zu 4:

Für keines der aufgeführten Bauwerke ist die Tragfähigkeit gegenüber der ursprünglichen Bemessung zum Zeitpunkt der Errichtung zustandsbedingt herabgesetzt.

Frage 5:

Welche Last-, Gewichts-, Spur-, Abstands- oder Geschwindigkeitsbeschränkungen sind an diesen Bauwerken derzeit angeordnet, einschließlich befristeter Anordnungen? Bitte je Bauwerk Art der Beschränkung, Rechtsgrundlage und Zeitpunkt der Anordnung angeben.

Antwort zu 5:

Für keines der aufgeführten Bauwerke bestehen derzeit Last-, Gewichts-, Spur, Abstands- oder Geschwindigkeitsbeschränkungen, die auf den Bauwerkszustand oder eine geminderte Tragfähigkeit zurückzuführen sind.

Frage 6:

Welche dieser Bauwerke sind nach der Richtlinie zur Nachrechnung von Straßenbrücken im Bestand nachrechnungsbedürftig? Für welche liegt eine Nachrechnung vor? Bitte je Bauwerk Auftragnehmer, Datum und Ergebnis angeben.

Antwort zu 6:

Für keines der aufgeführten Bauwerke liegt eine statische Nachrechnung nach / im Sinne der Richtlinie zur Nachrechnung von Straßenbrücken im Bestand (Nachrechnungsrichtlinie) vor. Für nachfolgend aufgeführte Ingenieurbauwerke ist eine statische Nachrechnung nach der Nachrechnungsrichtlinie vorgesehen.

Bauwerksnummer	int. Bw-Nr	Bauwerksname	Nachrechnung
3446063	02029	Potsdamer Brücke und Treppenanlage	erforderlich
3545077	12003	Eugen-Kleine-Brücke	erforderlich
3546516	12001	Feuerbachbrücke	erforderlich
3546030	06001	Mehringbrücke	erforderlich
3546008	14012	Sonnenbrücke	erforderlich
3546009	14013	Sonnenalleebrücke	erforderlich
3546014	14042	Hermannbrücke	erforderlich

Frage 7:

Welche Streckenabschnitte der genannten Linien verlaufen über U-Bahn-Tunneln, Tiefgaragen, Leitungs- oder sonstigen unterirdischen Bauwerken? Welche zulässigen Verkehrslasten gelten dort jeweils, und auf welcher Grundlage wurden sie festgelegt? Im Bereich Kaiserdamm hat die Beschränkung des Verkehrs über einem U-Bahn-Tunnel bereits zu einer Begrenzung auf 3,5 Tonnen geführt; bestehen auf den genannten Linien vergleichbare Sachverhalte?

Antwort zu 7:

Seitens der BVG wurden die folgenden Abschnitte benannt:

Buslinie(n)	U-Bahn-Linie	Betroffener Tunnelabschnitt / Kreuzungsbereich
M32, M36, M37, 137	U7	Zwischen Rathaus Spandau und Altstadt Spandau
M36	U7	Am U-Bahnhof Haselhorst
M48, M85	U9	Zwischen Rathaus Steglitz und Walther-Schreiber-Platz
M48, M85	U7	Am U-Bahnhof Kleistpark
M48, M85	U1/U3	Zwischen Kurfürstenstraße und Gleisdreieck
M48	U2	Zwischen Potsdamer Platz und Anton-Wilhelm-Amo-Straße
M76	U6	Am U-Bahnhof Alt-Mariendorf
M76	U9	Am U-Bahnhof Walther-Schreiber-Platz
M41	U8	Zwischen Hermannplatz und Schönleinstraße
M41	U6	Zwischen Hallesches Tor und Mehringdamm
M41	U2	Zwischen Mendelssohn-Bartholdy-Park und Potsdamer Platz
M44	U8	Am U-Bahnhof Hermannstraße

Frage 8:

Wurde geprüft, ob die unter den Fragen 1 und 7 zu benennenden Bauwerke ein Fahrzeug mit rund 39 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht und den daraus folgenden Einzelachslasten aufnehmen können? Wenn ja: durch welche Stelle oder welches Ingenieurbüro, zu welchem Zeitpunkt und mit welchem Ergebnis? Falls ja, bitte um Vorlage der Prüfergebnisse. Falls nein: Bitte um Bestätigung, dass eine solche Prüfung nicht stattgefunden hat, sowie um Angabe, wann sie erfolgen soll.

Antwort zu 8:

Eine Prüfung wäre durch die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt erst bei Überschreitung der nach StVZO zulässigen Achslasten oder des zulässigen Gesamtgewichtes im Rahmen eines Sondernutzungsantrages erforderlich. Ein Antrag liegt nicht vor. Eine Prüfung hat bisher nicht stattgefunden.

Frage 9:

Welche Stelle ist für diese Prüfung zuständig – die Senatsverwaltung, die Bezirke, die Berliner Verkehrsbetriebe oder Dritte? Wer trägt die Kosten erforderlicher Verstärkungs- oder Ersatzmaßnahmen?

Antwort zu 9:

Die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt ist als zuständiger Straßenbaulastträger für ihre Ingenieurbauwerke im öffentlichen Straßenland sowie im Zuge von Wegen in öffentlichen Grün- und Erholungsanlagen anzufragen und bewertet in statischer Hinsicht, wenn geplante Nutzungen über das regelmäßige Verkehrsbedürfnis hinausgehen. Sich daraus ergebende Kosten für erforderliche Verstärkungs- oder Ersatzmaßnahmen trägt der Antragssteller.

Frage 10:

Welche der Bauwerke müssten für den Einsatz eines Fahrzeugs mit rund 39 Tonnen verstärkt, ersetzt oder in ihrer Nutzung eingeschränkt werden? Bitte je Bauwerk Maßnahme, geschätzte Kosten und geschätzte Bauzeit angeben.

Antwort zu 10:

Eine statische Bewertung wird erst vorgenommen werden, wenn Fahrzeuge mit höheren Lasten als nach StVZO zulässig eingesetzt werden sollen. Hiervon ist zunächst nicht auszugehen.

Frage 11:

Welche Auswirkungen hat der regelmäßige Verkehr von Fahrzeugen mit rund 39 Tonnen auf die rechnerische Restnutzungsdauer der betroffenen Bauwerke sowie auf die Beanspruchung der Fahrbahnen im Linienverlauf? Auf welche Untersuchung stützt sich diese Einschätzung?

Antwort zu 11:

Die Restnutzungsdauer von Ingenieurbauwerken, insbesondere von Stahlbrücken, wird durch regelmäßigen Verkehr mit schweren Fahrzeugen beeinflusst. Maßgeblich hierfür sind Ermüdungsbeanspruchungen des Tragwerkes und in heutigen Berechnungen berücksichtigt. Darüber hinaus unterliegen die Fahrbahnen bei hohen, wiederkehrenden Belastungen einer erhöhten Gefahr von Spurrinnenbildungen und Verdrückungen des Fahrbahnbelages, die insbesondere in den wärmeren Monaten vermehrt auftreten und einen erhöhten Unterhaltungs- und Instandsetzungsbedarf verursachen.

Frage 12:

Welche Umleitungsstrecken stünden zur Verfügung, falls ein Bauwerk im Linienverlauf für Fahrzeuge dieses Gewichts gesperrt oder beschränkt werden müsste? Wären diese Umleitungsstrecken für ein 24 Meter langes Fahrzeug befahrbar?

Antwort zu 12:

Die BVG hat für die Fragen 8-12 eine zusammengefasste Antwort zugeliefert welche an dieser Stelle wiedergegeben wird:

„Gewicht und Achslasten der einzusetzenden Fahrzeuge müssen den Vorgaben des § 34 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) einschließlich der dort in Bezug genommenen Bestimmungen und Anlagen entsprechen. Dies gilt auch für 24-Meter-Doppelgelenkbusse. § 34 StVZO regelt die beim Betrieb einzuhaltenden zulässigen Achslasten und Gesamtgewichte. Der mögliche Einsatz dieser Fahrzeuge befindet sich derzeit in der fachlichen Prüfung. Diese umfasst auch die infrastrukturelle und betriebliche Eignung der in Betracht kommenden Linien und Korridore.

Die hierfür erforderlichen bauwerksbezogenen Bewertungen erfolgen auf Grundlage des konkreten Fahrzeugtyps einschließlich Achsanordnung und Einzelachslasten sowie der jeweiligen Bauwerks- und Streckendaten. Da die Prüfung des Fahrzeugeinsatzes noch nicht abgeschlossen ist, liegen derzeit noch keine abschließenden Ergebnisse vor.

Belastbare Aussagen zu möglichen Maßnahmen, Kosten, Bauzeiten sowie zu Auswirkungen auf Bauwerke und Fahrbahnen können nach Abschluss dieser Prüfungen getroffen werden.

Zuständig sind grundsätzlich die jeweiligen Baulastträger beziehungsweise Bauwerkseigentümer. Zeitpunkt und Umfang weiterer Untersuchungen werden im Rahmen des laufenden Planungsprozesses mit den zuständigen Stellen abgestimmt. Die Kostenträgerschaft richtet sich nach den Umständen des Einzelfalls.

Da bislang weder abschließende Ergebnisse zu möglichen Gewichtsbeschränkungen noch eine verbindliche Festlegung der Einsatzlinien vorliegen, wurden noch keine Umleitungstrecken für 24-Meter-Doppelgelenkbusse festgelegt.“

Berlin, den 14.09.2026

In Vertretung

Arne Herz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt