

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Florian Dörstelmann (SPD)

vom 25. Januar 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 30. Januar 2024)

zum Thema:

Vermeintliche Notwendigkeit - Tunnel Schlangenbader Straße

und **Antwort** vom 7. Februar 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 15. Februar 2024)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Florian Dörstelmann (SPD)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/18057
vom 25. Januar 2024
über Vermeintliche Notwendigkeit - Tunnel Schlangenbader Straße

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

Frage 1:

Auf welcher Rechtsgrundlage und mit welcher Begründung hat die zuständige Senatsverwaltung die Sanierung des Tunnels Schlangenbader Straße vor der Verabschiedung der dazu erforderlichen Haushaltsmittel beschlossen und per Pressemitteilung kommuniziert?

Antwort zu 1:

Die Maßnahme „Technische Erneuerung der Überbauung Schlangenbader Straße (ÜBS)“ war bereits im Doppelhaushalt 2022/2023 veranschlagt, so dass die haushaltsrechtlichen Voraussetzungen gegeben waren.

Frage 2:

Anhand welcher Verkehrsdaten kommt die zuständige Senatsverwaltung zu dem Ergebnis einer notwendigen Sanierung? Über welchen datumsgenauen Zeitraum wurden zu welchen Zeiten von welcher Stelle Daten erhoben? Wie erfolgte die Auswahl der Standorte? Auf Grundlage welcher Erhebungsdaten wurden die in der Pressemitteilung angegebenen Verkehrssteigerungen ermittelt?

Antwort zu 2:

Am Mittwoch, den 18.10.2023 wurden im Zeitraum zwischen 07:00-19:00 Uhr Verkehrszählungen an folgenden Knotenpunkten durchgeführt:

- K 220675: Südwestkorso / Wiesbadener Straße
- K 220676: Südwestkorso / Laubacher Straße
- K 1220: Mecklenburgische Straße (Süd) / BAB Abzweig Steglitz (A104)
- K 1298: Mecklenburgische Straße / Wiesbadener Straße
- K 1319: Friedrich-Wilhelm-Platz / Schmiljanstraße
- K 1387: Schorlemmerallee / Englerallee / Spilstraße
- K 2056: Forckenbeckstraße / Mecklenburgische Straße
- K 2084: Südwestkorso / Laubenheimer Straße
- K 2141: Mecklenburgische Straße / Rudolf-Mosse-Straße
- K 220419: Mecklenburgische Straße (Nord) / BAB Abzweig Steglitz (A104)
- K 447305: Laubacher Straße / Wiesbadener Straße
-

Ausgewählt wurden Knotenpunkte, für die zum Großteil bereits Zählraten aus der Zeit vor der Pandemie und somit auch vor der Tunnelsperrung vorlagen. So konnte ein Vorher-Nachher-Vergleich durchgeführt und die in der Pressemitteilung angegebenen Verkehrssteigerungen ermittelt werden.

Frage 3:

Welche Alternativen zur Tunnelanierung hat die zuständige Senatsverwaltung - und mit welchen Ergebnissen - geprüft? Um Aufstellung wird gebeten.

Antwort zu 3:

Im Rahmen der Erstellung und Begutachtung der Verkehrs- und Machbarkeitsuntersuchung Breitenbachplatz wurden verschiedene Varianten und Alternativen untersucht. Der Abschlussbericht ist auf der folgenden Internetseite abrufbar:

<https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsplanung/strassen-und-kfz-verkehr/projekte-in-planung/breitenbachplatz>

Frage 4:

Welches Konzept hat die Senatsverwaltung für die Gebiete südlich des Tunnels für die Zeit nach einer etwaigen Wiedereröffnung erarbeitet oder in Planung? Welche konkreten Auswirkungen haben/hatten die temporär eingerichteten Einbahnstraßen?

Antwort zu 4:

Aufgrund der vorhandenen Erkenntnisse, basierend auf den Ergebnissen der Verkehrs- und Machbarkeitsuntersuchung Breitenbachplatz, werden nach Wiedereröffnung des Tunnels nach derzeitigem Stand keine erheblichen verkehrlichen Auswirkungen erwartet, die umfangreiche Maßnahmen oder Konzepte im Bereich südlich des Tunnels erfordern werden.

Die gegenläufigen Einbahnstraßenregelungen verringern den Durchgangsverkehr und dienen der Verkehrsberuhigung in dem Wohngebiet während der Zeit der Tunnelsperrung.

Frage 5:

Welchen konkreten Sanierungsplan verfolgt die Senatsverwaltung, wenn sie davon ausgeht, den Tunnel in vier Jahren wiederzueröffnen? Welche konkreten Ausschreibungen hat die Senatsverwaltung diesbezüglich bereits veröffentlicht bzw. bereitet diese derzeit vor?

Antwort zu 5:

Das Projekt zur „Grundinstandsetzung Tunnel Überbauung Schlangenbader Straße“ läuft bereits seit mehreren Jahren, so dass bereits eine Vielzahl an Planungsverträgen und planungsbegleitenden Aufträgen erteilt wurden.. Die konkreten Ausschreibungen zu den Rückbauleistungen und zur Schadstoffbeseitigung sind in 2024 geplant. Erst mit Abschluss der Überprüfung und Bewertung der vorliegenden Planungen kann eine abschließende terminliche und ausschreibungsseitige Information zur Projektumsetzung erfolgen.

Frage 6:

Welche konkreten Haushaltsmittel sind für Asbestsanierung vorgesehen und welche entfallen auf die übrige Ertüchtigung? Auch hier erbitte ich um eine Aufstellung.

Antwort zu 6:

Geprüfte Teil-Bauplanungsunterlagen vom 13. August 2012, 27. August 2012, 11. September 2012, 3. Dezember 2012 und vom 7. Dezember 2012 über insgesamt 23.555.000 € liegen vor. Die Kostenansätze sind fortzuschreiben, so dass zum jetzigen Zeitpunkt die Kosten für die Schadstoffbeseitigung nicht belastbar benannt werden können.

Frage 7:

Mit welchen konkreten Belastungen müssen Anwohnende im Zuge der Sanierung rechnen? Welches Konzept für Lärm, Ver- und Entsorgung und Verkehre hat die Senatsverwaltung diesbezüglich erarbeitet?

Antwort zu 7:

Die derzeitige Verkehrsführung wird fortlaufend geprüft und bewertet. Möglichkeiten zur Optimierung und erforderliche Anpassungen werden berücksichtigt. Auch während der geplanten Bauarbeiten zur „Grundinstandsetzung Tunnel Überbauung Schlangenhader Straße“ werden diese Verkehrsführungen aufrechterhalten. Die konzeptionelle Bearbeitung zur Bauleistik und Bauausführung wird aktuell ebenfalls überprüft und bewertet.

Frage 8:

Wann beginnt der Abriss der Brücke über den Breitenbachplatz (Drs. 19/0958), welchen Zeitraum werden die Abrissarbeiten umfassen und welche Kosten werden hierfür angesetzt?

Antwort zu 8:

Die Rückbau- und Abrissarbeiten an den Brückenbauwerken über den Breitenbachplatz sollen 2024 beginnen und 2026 abgeschlossen sein. Auf Grundlage der vorliegenden Kostenermittlung wird von Gesamtkosten in Höhe von 13,5 Mio. Euro ausgegangen.

Berlin, den 07.02.2024

In Vertretung

Dr. Claudia Elif Stutz

Senatsverwaltung für

Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt