

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Antje Kapek (GRÜNE)**

vom 5. Juni 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 6. Juni 2025)

zum Thema:

Ist der Schlangenbader Tunnel die nächste Bröckel-Baustelle?

und **Antwort** vom 25. Juni 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 26. Juni 2025)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Antje Kapek (GRÜNE)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/22834
vom 5. Juni 2025
über Ist der Schlangenbader Tunnel die nächste Bröckel-Baustelle?

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

Frage 1:

Welchen Zustand haben die Zu- und Abfahrtsrampen an der Brücke am Breitenbachplatz?

- 1.1. Welche Zustandsnote wurde jeweils vergeben?
- 1.2. Welches Schadensbild besteht?
- 1.3. Wie wird die Belastbarkeit beurteilt?

Antwort zu 1, 1.1 bis 1.3:

Die Zu- und Abfahrtsrampen an der Brücke am Breitenbachplatz werden zur Schildhornstraße jeweils durch Stahlspundwände mit aufgesetztem Stahlbetonholm gestützt.

Bei der zuletzt durchgeführten Einfachen Prüfung wiesen die Stützwände die Zustandsnote 1,1 auf. Als wesentliches Schadensbild wurde die Beschichtung der Spundwände mit Rostbildung und ein abblätterndes Oberflächenschutzsystem des Stahlbetonholms dokumentiert.

Für die Stützwände bestünden auch langfristig keine Nutzungseinschränkungen.

Frage 2:

Wie beurteilt der Senat den Sanierungsbedarf der Zu- und Abfahrtsrampen?

Antwort zu 2:

An den Zu- und Abfahrtsrampen an der Brücke am Breitenbachplatz besteht derzeit kein Sanierungsbedarf.

Frage 3:

Wie hoch schätzt der Senat die Kosten für die Sanierung der Zu- und Abfahrtsrampen ein?

Antwort zu 3:

Kostenermittlungen werden erst bei konkreten Sanierungsmaßnahmen aufgestellt. Insofern liegen aktuell keine Kostenschätzungen für Sanierungen vor.

Frage 4:

Welchen Zeitplan verfolgt der Senat bei der Sanierung der Zu- und Abfahrtsrampen (bitte nach Leistungsphasen aufschlüsseln)?

Antwort zu 4:

Eine Sanierung der Zu- und Abfahrtsrampen ist derzeit nicht vorgesehen.

Frage 5:

Sind die Zu- und Abfahrtsrampen im bisherigen Kosten- und Zeitplan für die Sanierung des Schlangenbader Tunnels berücksichtigt?

Antwort zu 5:

Die Zu- und Abfahrtsrampen an der Brücke am Breitenbachplatz liegen etwa 500 m vom südlichen Ende des Tunnels Schlangenbader Straße entfernt und sind nicht Bestandteil der Grundinstandsetzung des Tunnels Überbauung Schlangenbader Straße.

Die Zu- und Ausfahrtsrampen zum Tunnel Überbauung Schlangenbader Straße am südlichen Tunnelende werden angepasst bzw. im Rahmen einer separaten Erhaltungsmaßnahme berücksichtigt, so dass mit der Fertigstellung der Grundinstandsetzung des Tunnelbauwerkes die Zu- und Abfahrtsmöglichkeit gegeben werden kann.

Frage 6:

Wie ist der aktuelle Zeit- und Kostenplan für die Sanierung Schlangenbader Tunnel? Wann sollen die Arbeiten beginnen, wann abgeschlossen sein?

Frage 7:

Welche Gründe gibt es für die Verzögerungen?

Antwort zu 6 und 7:

Die Gesamtbaumaßnahme gliedert sich in mehrere Baulose und Bauabschnitte. Das Vergabeverfahren zum Baulos 1 insbesondere zur Entkernung und Schadstoffsanierung wurde in 2024 planmäßig gestartet und unter Beachtung der haushälterischen Randbedingungen des Doppelhaushaltes 2024/2025 dann Anfang 2025 bekannt gemacht. Im Laufe des Vergabeverfahrens sind Verzögerungen auf Grund eines Nachprüfungsverfahrens entstanden. Das Nachprüfungsverfahren befindet sich aktuell zur Entscheidung vor dem Kammergericht. Weitere Angaben zum Zeit- und Kostenplan können somit aktuell nicht gegeben werden.

Frage 8:

Welche Leistungsphase der Sanierungsplanung läuft derzeit?

Antwort zu 8:

Parallel zum laufenden Vergabeverfahren zum Baulos 1 erfolgen die Vorbereitungen der weiteren Baulose zur Grundinstandsetzung. Aktuell werden insbesondere die Leistungsphasen 5 und 6 gemäß HOAI bearbeitet bzw. aktualisiert. Es werden alle Leistungsteile der baulichen Grundinstandsetzung des Tunnels einschließlich der Straßenentwässerungsanlagen bis hin zur betriebs- und verkehrstechnischen Ausstattung bearbeitet. Gleichzeitig erfolgen umfangreiche Abstimmungen mit Dritten (u.a. degewo, der Autobahn GmbH), die Koordinierungen mit parallellaufenden Baumaßnahmen sowie zwingend notwendige Genehmigungsprozesse.

Frage 9:

Ist eine Schadstoffsanierung ebenfalls im Schlangenbader Tunnel nötig?

9.1. Um welche Schadstoffe geht es?

9.2. Wie hoch schätzt der Senat die Kosten für eine solche Schadstoffsanierung?

9.2. Sind diese Kosten bereits in der Kostenprognose von vor einigen Jahren enthalten?

Antwort zu 9, 9.1 bis 9.2:

Im Rahmen der Bauleistungen zur Entkernung und Schadstoffsanierung erfolgt auch der Ausbau und die fachgerechte Entsorgung von ungefährlichen und gefährlichen Abfällen. Bei den Schafstoffen handelt es sich um gefährliche Abfälle, welche im Wesentlichen lungengängige künstliche Mineralfasern (KMF) und gebundene Asbestfasern sind. Die voraussichtlichen Kosten sind in den geschätzten Gesamtkosten von 42,6 Mio. Euro enthalten. Auch im Rahmen der früheren bzw. bisherigen Planungen wurden diese Leistungen einschließlich der Kosten mitberücksichtigt, welche nun mehr im Rahmen der Überprüfung der aktuell geltenden und umzusetzenden rechtlichen Vorgaben und Rahmenbedingungen sowie infolge der feststellbaren Baukostensteigerungen angepasst und fortgeschrieben werden müssen.

Berlin, den 25.06.2025

In Vertretung

Arne Herz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt