Abgeordnetenhaus BERLIN

Drucksache 20 / 10 028
Schriftliche Anfrage

20. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Felix Schönebeck (CDU)

vom 4. November 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 5. November 2026)

zum Thema:

Autobahn A 111 in Reinickendorf über ein Jahr wegen eines fehlenden Stück Leitplanke gesperrt: Wie viele Meter sind es wirklich und wann enden die “technischen Abstimmungen” zwischen BVG und Autobahn?

und **Antwort** vom 18. Nov. 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 20. Nov. 2026)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Felix Schönebeck (CDU)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 20/10028
vom 04.11.2026
über Autobahn A 111 in Reinickendorf über ein Jahr wegen eines fehlenden Stücks Leitplanke gesperrt: Wie viele Meter sind es wirklich und wann enden die "technischen Abstimmungen" zwischen BVG und Autobahn?

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

Vorbemerkung der Verwaltung:
Die Schriftliche Anfrage betrifft zum Teil 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 AöR (BVG) um Stellungnahme gebeten, die in die Beantwortung eingeflossen ist.

Frage 1:

An welchem Tag wurden die Bauarbeiten im Zuge der Sanierung der U6-Strecke in Reinickendorf am Brückenbauwerk über die A111 durch die BVG abgeschlossen?

Antwort zu 1:

Nach Auskunft der BVG finden aktuell noch letzte Bauarbeiten statt. Die eigentlichen Arbeiten am Brückenbauwerk, die Instandsetzungsarbeiten am Mittelpfeiler sowie die Beräumung der zugehörigen Baustelleneinrichtungsflächen konnten aber bereits – wie schon in der Antwort zur Schriftlichen Anfrage 19/26383 vom 1. Juli 2026 berichtet – zum 30. April 2026 abgeschlossen werden.

Im Bereich der gesperrten Fahrspuren stehen derzeit noch die Wiederherstellung des Fahrzeugrückhaltesystems, der Rückbau der bauzeitlichen Verkehrssicherung einschließlich des temporären Fahrzeugrückhaltesystems sowie die damit verbundenen Fahrbahninstandsetzungsarbeiten, insbesondere an Asphaltdeckschicht und Fahrbahnmarkierung, aus.

Frage 2:

Ist es zutreffend, dass der noch ausstehende Anschluss der Leitplanke (auch Fahrzeugrückhaltesysteme oder Schutzplanke) an das Brückenbauwerk dafür verantwortlich ist, dass in jede Fahrtrichtung jeweils eine Spur und dadurch stadtauswärts die Autobahn zwischen Eichborndamm und Seidelstraße voll gesperrt ist?

Frage 3:

Wie lange besteht diese Sperrung bereits? Wie lange wird die Sperrung voraussichtlich noch bestehen?

Antwort zu 2 und 3:

Aus Gründen des Sachzusammenhangs werden die Fragen 2 und 3 zusammen beantwortet.

Die BVG teilt mit, dass die Sperrungen im unmittelbaren Zusammenhang mit der Instandsetzung des Brückenbauwerks stehen. Für die Wiederfreigabe der derzeit gesperrten Fahrspuren müssen zunächst die noch ausstehenden Arbeiten am Fahrzeugrückhaltesystem, der Verkehrssicherung und der Fahrbahn abgeschlossen werden.

Die beiden linken Fahrstreifen der A 111 in Fahrtrichtung Nord und Süd sind seit dem 20. März 2023 gesperrt. Der Zubringer Kurt-Schumacher-Damm ist seit dem 11. Juni 2024 gesperrt. Dabei handelt es sich um eine nachträglich umgesetzte Maßnahme zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit, nachdem sich aufgrund der bestehenden Fahrstreifensperrungen und der Kurvenlage vor der Baustelle erhebliche Rückstaus gebildet hatten.

Frage 4:

Wieso wurde der Anschluss der Leitplanke an das Brückenbauwerk nicht unmittelbar nach der Beendigung der Brückenbauarbeiten durch die BVG begonnen?

Antwort zu 4:

Nach Darstellung der BVG konnte mit dem Wiederanschluss des Fahrzeugrückhaltesystems nicht unmittelbar nach Abschluss der Arbeiten am Brückenbauwerk begonnen werden. Die konkretisierten technischen Anforderungen für den Anschluss des Fahrzeugrückhaltesystems

lagen erst im Juli 2026 vor und auf dieser Grundlage wurden die weitere Vorgehensweise abgestimmt und die erforderliche Fachplanung eingeleitet.

Frage 5:

Laut BVG müssen beidseitig rund 100 Meter Leitplanke neu errichtet werden, da diese im Verbund wirken. Wie lange wird die Errichtung der neuen Leitplanke dauern?

Antwort zu 5:

Die BVG teilt mit, dass die Vergabe der erforderlichen Planungsleistungen und die Erstellung der Planung bis Mitte Januar 2027 vorgesehen sind. Anschließend ist ein Freigabeprozess durch die Autobahn GmbH des Bundes erforderlich, für den nach dortiger Einschätzung etwa zwei weitere Wochen benötigt werden. Die eigentliche bauliche Ausführung wird voraussichtlich rund zwei Wochen in Anspruch nehmen. Es wird derzeit von einer Fertigstellung bis Ende des ersten Quartals 2027 ausgegangen.

Da im Zuge der Herstellung des Fahrzeugrückhaltesystems auch Asphalt- und Fahrbahnmarkierungsarbeiten auszuführen sind, hängt der tatsächliche Fertigstellungstermin zudem von den Witterungsbedingungen und den Möglichkeiten zur Asphaltverarbeitung ab.

Frage 6:

Bezugnehmend auf Frage 1 und 5: Angenommen, die Errichtung der neuen Leitplanke hätte unmittelbar am Tag nach dem Abschluss der Brückenbauarbeiten begonnen, wie lange könnte der deshalb noch immer gesperrte Autobahnabschnitt dann schon wieder befahren werden?

Antwort zu 6:

Eine belastbare Aussage zu einem hypothetischen früheren Baubeginn ist nach Auskunft der BVG nicht möglich. Derzeit liegt noch keine abschließend freigegebene Ausführungsplanung vor, sodass die tatsächliche Dauer der Bauausführung noch nicht abschließend bestimmt werden kann. Hinzu kommt, dass die Arbeiten unter Vollsperrungen der A 111 durchgeführt werden müssen und deshalb nur innerhalb verfügbarer Sperrpausen umgesetzt werden können.

Frage 7 a):

Was genau ist unter “technischen Abstimmungen [...] zum Wiederanschluss des Fahrzeugrückhaltesystems an das Brückenbauwerk” (AGH-Drs.19/26 383) zwischen BVG und Autobahn zu verstehen?

Antwort zu 7 a):

Nach Auskunft der BVG umfassen die technischen Abstimmungen unter anderem gemeinsame Ortsbegehungen von BVG und Autobahn GmbH des Bundes, Abstimmungsgespräche zwischen den beteiligten Fachabteilungen sowie die Einbindung technischer Fachverbände und der DEGES bei der Entwicklung einer fachlich geeigneten Lösung.

Frage 7 b):

Was genau wird zwischen den Akteuren abgestimmt?

Antwort zu 7 b):

Gegenstand der Abstimmungen waren nach Darstellung der BVG insbesondere die technischen Voraussetzungen für den Wiederanschluss des Fahrzeugrückhaltesystems sowie die Voraussetzungen für die spätere Verkehrsfreigabe der betroffenen Flächen. Im Zuge der Untersuchungen wurde festgestellt, dass das bestehende Fahrzeugrückhaltesystem seinen Bestandsschutz verloren hat. Darüber hinaus waren Anforderungen an ein den aktuellen technischen Regelwerken entsprechendes System zu erarbeiten. Hierzu gehörten unter anderem statische Untersuchungen des Brückenbauwerks.

Weitere Abstimmungen betrafen die Koordinierung mit geplanten Instandsetzungsmaßnahmen der DEGES auf der A 111 sowie die verkehrssicherheitstechnischen Rahmenbedingungen für die spätere Bauausführung. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass unter den gegebenen räumlichen und technischen Randbedingungen eine dauerhafte bauliche Lösung derzeit nicht zweckmäßig ist und daher zunächst ein temporäres Fahrzeugrückhaltesystem geplant werden soll.

Frage 7 c):

Wieso hat man die technischen Abstimmungen nicht bereits im Stadium der Bauplanung durchgeführt?

Antwort zu 7 c):

Die BVG teilt mit, dass erst im Zuge der abschließenden Arbeiten am Brückenmittelpfeiler zwischen den beteiligten Unternehmen festgestellt wurde, dass das vorhandene Fahrzeugrückhaltesystem, insbesondere dessen Anschluss an das Brückenbauwerk, nicht mehr den aktuellen technischen Anforderungen entspricht. Durch die Demontage des Anschlussstücks im Zuge der Brückenbauarbeiten ist der Bestandsschutz des Systems entfallen. Eine einfache Wiederherstellung des zuvor vorhandenen Zustands ist daher aus rechtlichen und technischen Gründen nicht möglich.

Frage 7 d):

Ist es üblich, dass man zwingend notwendige “technische Abstimmungen” erst nach Beendigung von Bauarbeiten beginnt und nicht in der Projektplanung?

Antwort zu 7 d):

Auch bei sorgfältiger Planung und umfassender Grundlagenermittlung lassen sich bei Baumaßnahmen im Bestand nicht alle technischen Randbedingungen bereits im Vorfeld vollständig erfassen. Bei dem Fahrzeugrückhaltesystem kam erschwerend hinzu, dass es sich um eine örtliche Sonderkonstruktion und nicht um ein standardisiertes System handelt. Dies erhöht die planerischen und technischen Anforderungen an die Entwicklung einer geeigneten Lösung erheblich.

Frage 7 e):

Wie kann es sein, dass über ein Jahr nach Beendigung der Bauarbeiten an der Brücke noch immer technische Abstimmungen laufen? Wie komplex ist die Frage, eine bereits bestehende Leitplanke an eine lediglich sanierte und nicht neu errichtete Brücke anzubringen?

Antwort zu 7 e):

Zwar wurde nach Auskunft der BVG lediglich ein etwa ein Meter langes Teilstück des Fahrzeugrückhaltesystems entfernt. Fahrzeugrückhaltesysteme entfalten ihre Schutzwirkung jedoch als zusammenhängendes System über deutlich längere Strecken. Aus diesem Grund genügt es nicht, das entfernte Teilstück isoliert zu ersetzen. Vielmehr muss ein deutlich längerer Abschnitt neu geplant und an das Bestandsbauwerk angeschlossen werden.

Darüber hinaus entspricht das bisherige System nicht mehr dem aktuellen Stand der Technik und hat durch die Demontage des Anschlussstücks seinen Bestandsschutz verloren. Eine Wiederherstellung des früheren Zustands ist daher nicht zulässig.

Hinzu kommt, dass der betreffende Abschnitt der A 111 in absehbarer Zeit grundlegend saniert werden soll. In diesem Zusammenhang werden die Fahrzeugrückhaltesysteme ohnehin erneuert. Vor diesem Hintergrund wird aktuell eine temporäre Lösung für einen begrenzten Abschnitt verfolgt.

Frage 7 f):

Wie war der Fortschritt der “technischen Abstimmungen” zwischen der Beantwortung der parlamentarischen Anfrage des ehemaligen Kollegen Wohlert am 01.07.2026 (AGH-Drs.19/26 383) und heute, wo die BVG noch immer mitteilt, dass “technische Abstimmungen” stattfinden?

Antwort zu 7 f):

Hinsichtlich des Fortschritts der technischen Abstimmungen wird auf die Ausführungen zur Frage 7b verwiesen.

Frage 7 g):

Wann werden die technischen Abstimmungen endgültig abgeschlossen sein?

Antwort zu 7 g):

Laut BVG werden die technischen Abstimmungen mit dem Abschluss der Arbeiten am Fahrzeugrückhaltesystem sowie der anschließenden Abnahme und Verkehrsfreigabe durch die Autobahn GmbH des Bundes beendet sein. Bis dahin sind fortlaufend planungs- und baubegleitende Abstimmungen mit den zuständigen Fachabteilungen der Autobahn GmbH des Bundes erforderlich.

Frage 8:

Wann wird die Errichtung der neuen Leitplanke in beide Fahrtrichtungen mit Montage ans Brückenbauwerk beginnen und wann werden die Arbeiten abgeschlossen?

Antwort zu 8:

Der Beginn der Bauausführung wird derzeit für Anfang März 2027 erwartet. Der Abschluss der Arbeiten wird nach derzeitigem Stand für Ende März 2027 prognostiziert. Die tatsächlichen Termine hängen jedoch maßgeblich von den Ergebnissen des Planungsprozesses sowie von den Witterungsbedingungen während der Bauausführung ab.

Berlin, den 18.11.2026

In Vertretung

Arne Herz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt