



ABSCHLUSSBERICHT - KURZFASSUNG

Verkehrs- und Machbarkeitsuntersuchung Breitenbachplatz

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



INHALT

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

1. Aufgabenstellung und methodische Vorgehensweise.....	1
1.1 Anlass und Ziel der Untersuchung.....	1
1.2 Vorgehensweise	2
1.3 Beteiligung.....	2
2. Bestandsanalyse und Variantenvorauswahl (Projektphase 1).....	3
2.1 Bautechnischer Zustand des Brückenbauwerks und der Verkehrsanlagen	3
2.2 Bestandsanalyse	4
2.3 Mängel und Konflikte	5
2.4 Variantenentwicklung.....	7
2.5 Ergebnisse der ersten Projektphase	8
3. Erarbeitung und Konkretisierung möglicher städtebaulich- verkehrlicher Varianten, Ermittlung der Vorzugsvariante (Projektphase 2) 9	9
3.1 Variantenbetrachtung- und bewertung.....	9
3.3 Ergebnisse der 2. Projektphase.....	10
4. Ausarbeitung der Vorzugsvarianten (Projektphase 3)	12
4.1 Variantenbetrachtung	13
4.1.1 Variante 1.....	13
4.1.2 Variante 3.....	17
4.2 Vergleich der Varianten	21
4.2.1 Verkehrssituation im erweiterten Untersuchungsraum.....	21
4.2.2 Verkehrsablauf am Platz	22
4.2.3 Umweltverbund: ÖPNV, Fuß- und Radverkehr.....	22
4.2.4 Städtebau und Aufenthaltsqualität, Erreichbarkeit am Platz	23
4.2.5 Klima- und Umweltschutz	26
4.2.6 Realisierbarkeit.....	27
4.2.7 Ingenieurbau	28
4.2.8 Wirtschaftlichkeit	28
5. Gutachterliche Empfehlung.....	29
5.1 Anlass und Ziel der Untersuchung	29
5.2 Ergebnis der Machbarkeitsuntersuchung.....	29

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Vorgehensweise Bestandsanalyse.....	4
Abbildung 2: Konflikt- und Mängelanalyse	6
Abbildung 3: Variantenherleitung	7
Abbildung 4: Kurzbeschreibung der 12 Varianten.....	8
Abbildung 5: Lageplan favorisierte Variante 1	13
Abbildung 6: Variante 1 - Teilbereich Breitenbachplatz	14
Abbildung 7: Variante 1 - Teilbereich Schlangenbader Straße	15
Abbildung 8: Variante 1 - Teilbereich Schildhornstraße.....	16
Abbildung 9: Lageplan favorisierte Variante 3	17
Abbildung 10: Variante 3 - Teilbereich Breitenbachplatz.....	18
Abbildung 11: Variante 3 - Teilbereich Schlangenbader Straße.....	20
Abbildung 12: Variante 3 - Teilbereich Schildhornstraße	21
Abbildung 13: Variante 1 - 3D-Modell.....	24
Abbildung 14: Variante 3 - 3D-Modell.....	25

Hinweis: Die Quellen der Daten- und Kartengrundlagen sind unter den jeweiligen Abbildungen vermerkt. Falls nicht anders angegeben sind die Abbildungen eigene Darstellungen.

1. AUFGABENSTELLUNG UND METHODISCHE VORGEHENSWEISE

1.1 Anlass und Ziel der Untersuchung

Mit dem Bau der ehemaligen Bundesautobahn A 104 in den 1970er- und 1980er-Jahren wurde der Breitenbachplatz an der Grenze der beiden Berliner Bezirke Charlottenburg-Wilmersdorf und Steglitz-Zehlendorf in seiner Funktion als zusammenhängende und die Quartiere verbindende Platzanlage erheblich gestört. Die nach dem städtebaulich-verkehrlichen Leitbild der „autogerechten Stadt“ errichteten Rampen- und Brückenanlagen zwischen Schildhornstraße und dem Tunnel Schlangenbader Straße bilden eine erhebliche räumliche und funktionale Barriere, zerschneiden die ehemals zusammenhängenden Stadträume und erzeugen ausgeprägte städtebauliche Missstände. Der gesamte Platzraum wird durch die Verkehrsanlagen und den Kfz-Verkehr dominiert – die Aufenthaltsqualität sowie stadträumliche und gestalterische Qualitäten leiden darunter.

Im Jahr 2006 wurde der Status des Straßenabschnittes von der Mecklenburgischen Straße bis zur Schildhornstraße und damit auch der Brücke über den Platz – durch die Entlassung der ehemaligen Bundesautobahn A 104 aus der fernstraßenrechtlichen Widmung – verändert. Die Entscheidung über Änderungen an der bestehenden Verkehrsanlage liegt nunmehr bei den gegenwärtigen Straßenbaulastträgern, der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Abteilung V und den Bezirken Steglitz-Zehlendorf und Charlottenburg-Wilmersdorf. Ausschlaggebend für die Untersuchung ist zudem der Fakt, dass der Erhalt der Brücken und Rampen der ehemaligen A 104 und auch deren Umnutzung nicht möglich ist, da diese umfangreiche bauliche und baustoffliche Mängel aufweisen.

Am 06. Juni 2019 hat das Abgeordnetenhaus beschlossen, untersuchen zu lassen, wie der Bereich um den Breitenbachplatz städtebaulich-verkehrlich neugeordnet und aufgewertet werden kann, um den Stadtraum für die Menschen wieder attraktiver und lebenswerter zu machen.

Um zu klären, unter welchen städtebaulichen, verkehrlichen, ökologischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen dem Rückbau der Autobahnbrücken und Anlagen zwischen der Schildhornstraße und dem Tunnel Schlangenbader Straße möglich ist, soll eine Machbarkeitsstudie erarbeitet werden. **Im Rahmen dieser Untersuchung sollen die Anforderungen, Potenziale und Folgen untersucht und bewertet werden, die sich aus einem Abriss beziehungsweise dem weitgehenden Rückbau und Umbau der Brücken über den Breitenbachplatz und einer eben-erdigen Führung des motorisierten Verkehrs entlang des Platzes beziehungsweise im benachbarten Straßennetz ergeben.**

Wenn das Ergebnis der Untersuchung dazu führt, dass die Brücken zurückgebaut werden können, soll im Anschluss ein städtebauliches Wettbewerbsverfahren auf der Grundlage der Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung folgen. Dieses dient dann als Grundlage für ein notwendiges formelles Planverfahren.

Ziel der Untersuchung

1.2 Vorgehensweise

Die Machbarkeitsuntersuchung wird in drei aufeinander aufbauenden und übergeordneten Projektphasen durchgeführt. Alle Phasen werden durch eine intensive Öffentlichkeitsbeteiligung begleitet (siehe Kapitel 1.3).

Die Basis der Untersuchung bildet eine umfassende Grundlagenermittlung und Bestandsanalyse der bestehenden Rahmenbedingungen und Belange. Außerdem erfolgt in der ersten Projektphase die Herleitung und verbale beziehungsweise qualitative Bewertung einer Vielzahl von denkbaren und „undenkbaren“ Varianten zum Umgang mit den Bauwerken (Brücke, Rampen, Tunnel) rund um den Breitenbachplatz. Unter Berücksichtigung der ersten Akteursbeteiligung werden drei Varianten ausgewählt, die vertiefend untersucht werden sollen.

In der zweiten Projektphase erfolgt die Konkretisierung und Bewertung der vorab ausgewählten Varianten anhand von Aspekten, Anforderungen und Zielen hinsichtlich des Städtebaus, der Verkehrsqualität und -sicherheit, der Realisierbarkeit, der Nachhaltigkeit (im Sinne des Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutzes), des Ingenieurbaus und der Wirtschaftlichkeit. Hierbei wird der Untersuchungsraum erweitert und somit auch die Auswirkungen auf das weitere Verkehrsnetz betrachtet.

Nach der Ermittlung der Vorzugsvariante(n) und der Sammlung planungsrelevanter Hinweise in der zweiten Projektphase erfolgt deren vertiefte Ausarbeitung und Bewertung durch das Planungsteam.

1.3 Beteiligung

Der Senat verfolgt mit den Leitlinien für Beteiligung von Bürger:innen das Ziel, auch bei gesetzlich nicht geregelten (sogenannten „informellen“) Planungen wie dieser Machbarkeitsuntersuchung, eine möglichst breite und frühzeitige Teilhabe am Verfahren zu ermöglichen. Diesem Anspruch wurde mit insgesamt drei digitalen Workshops mit geschlossenem Teilnehmerinnenkreis (bestehend aus Vertreter:innen der Senats- und den Bezirksverwaltungen, der Politik und diverse Stakeholdern wie Interessensvertretungen aus der Zivilgesellschaft, Vereinen, Wohnungsbauunternehmen etc.) sowie zwei, allen Bürger:innen zugänglichen Beteiligungsphasen auf mein.Berlin.de Rechnung getragen. Die Ziele, Inhalte aber auch Grenzen der Beteiligung an der Machbarkeitsuntersuchung können im **Beteiligungskonzept Breitenbachplatz** nachgelesen werden, welches auf der entsprechenden Projektwebseite abrufbar ist ([Verkehrs- und Machbarkeitsuntersuchung Breitenbachplatz - Berlin.de](https://www.berlin.de/verkehr-und-machbarkeitsuntersuchung-breitenbachplatz)).

2. BESTANDSANALYSE UND VARIANTEN-VORAUSSWAHL (PROJEKTPHASE 1)

In diesem Kapitel erfolgt die Beschreibung und Untersuchung des näheren Untersuchungsgebiets vorrangig hinsichtlich städtebaulicher und verkehrlicher Charakteristika.

Neben den betrachteten Themenfeldern der Bestandsanalyse in Kapitel 2.2 werden in Kapitel 2.3 die ermittelten Problemlagen und Konflikte dargestellt. Im Kapitel 2.4 wird die Methodik zur Herleitung der möglichen Varianten zum Umgang mit den Bauwerken (Brücke, Rampen, Tunnel) erläutert. Kapitel 2.5 fasst die Ergebnisse der ersten Projektphase zusammen. Zunächst aber wird in Kapitel 2.1 die Notwendigkeit des Rückbaus der Brückenanlagen erörtert.

2.1 Bautechnischer Zustand des Brückenbauwerks und der Verkehrsanlagen

Ein Erhalt der Verkehrsanlagen der ehemaligen A 104 (Brücke mit Rampen) ist nicht möglich, da diese umfangreiche bauliche und baustoffliche Mängel aufweisen. Aufgrund der Normung zum Zeitpunkt der damaligen Planung und Errichtung (um 1970/80) sind bei den Bauwerken unterdimensionierte Schubbewehrung und Defizite in der Dauerhaftigkeit der Koppelfugen und allgemeine Bemessungsdefizite hinsichtlich Temperaturbeanspruchung vorhanden. Entscheidend ist jedoch, dass die Bauwerke mit einem Spannstahl errichtet wurden, der als gefährdet gegenüber wasserstoffinduzierter Korrosion gilt. Insbesondere dieser baustoffliche Mangel kann nicht durch bauliche Maßnahmen beseitigt oder durch Reduzierung der Verkehrsbelastung kompensiert werden. Die Gefahr der Spannungsrisskorrosion und damit der Verlust einer ausreichenden Tragfähigkeit besteht unabhängig der Verkehrsbelastung. Auch ohne weitere statische Nachrechnung kann abgeschätzt werden, dass die Bauwerke den heutigen Sicherheitsanforderungen nicht gerecht werden und eine wirtschaftliche Ertüchtigung entsprechend geltender Vorschriften nicht erwartet werden kann. Die genauen Bauwerksunterlagen sind dem Anlagenband (Kapitel 1.4) zu entnehmen.

Eine Verlängerung der Nutzungsdauer der Bauwerke durch Sperrung für Lkw oder schwere Fahrzeuge ist nicht möglich, da kein Problem der Verkehrsbelastung vorliegt, sondern die Bauwerke baustoffliche Defizite aufweisen.

Insgesamt ist somit festzustellen, dass die Zukunftsfähigkeit der Bauwerke nicht gegeben ist und daher bei mittel- bis langfristigen Überlegungen / Planungen von einem Rückbau der vorhandenen Überbauten auszugehen ist. Ohne entsprechende planrechtliche Änderungen ist jedoch ein Ersatzneubau vorzusehen. Dies ist im weiteren Verfahren zu berücksichtigen.

2.2 Bestandsanalyse

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurden im engeren und erweiterten Bereich des Breitenbachplatzes nachfolgende Themenfelder betrachtet und analysiert:

- Historie des Platzes und umgebende Siedlungsstruktur
- Baudenkmale und Denkmalbereiche
- Nutzungsstruktur und Zielorte
- Nutzungen am Platz
- Flächeneigentümer:in
- Flächennutzungsplan und Bebauungspläne
- Erschließung im Fußverkehr
- Erschließung im Radverkehr
- Erschließung im öffentlichen Personennahverkehr
- Erschließung im motorisierten Individual- und Schwerverkehr
- Verkehrsaufkommen im weiteren Untersuchungsgebiet und am Platz
- Klima- und Umweltschutz
- Unfallanalyse

Diese Themenfelder wurden anhand der in Abbildung 1 aufgezeigten Vorgehensweise vom Gutachterteam zusammengetragen und bewertet. Die gesammelten Erkenntnisse zu bestehenden Nutzungen, Mengenzahlen, Regularien, Chancen und Konflikten in den Bereichen Verkehr (beispielsweise Verkehrsmengen, Radverkehr, ruhender Verkehr, Unfallanalyse etc.), Städtebau (beispielsweise Siedlungs- und Nutzungsstrukturen, Denkmalschutz, Städtebaurecht) und Ökologie (beispielsweise Lärm- und Luftbelastung) bilden die Grundlage für die weitere Bearbeitung.



Vorgehensweise bei der Grundlagenermittlung, Bestandsanalyse

Abbildung 1: Vorgehensweise Bestandsanalyse

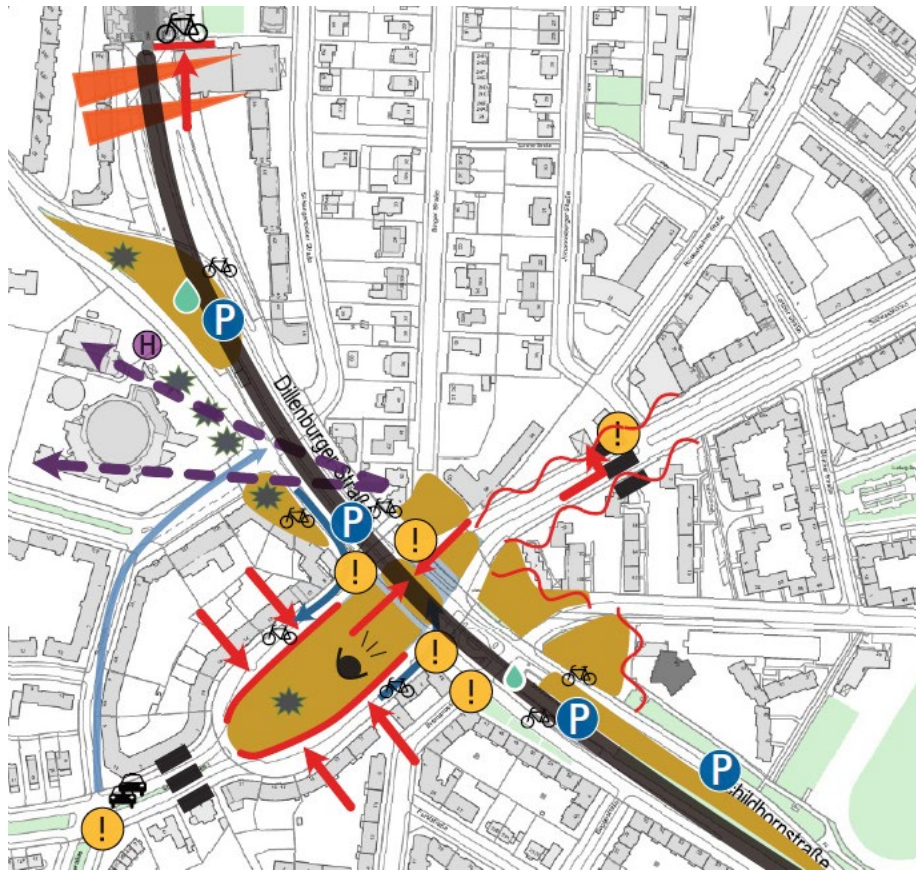
2.3 Mängel und Konflikte

Ausgehend von der Bestandsanalyse inklusive der verschiedenen betrachteten Themenfelder wurden zusammenfassend die folgenden Konflikte und Mängel ermittelt:

- überdimensionierte Verkehrsanlagen / Zerschneidung des Platzraums
- fehlende, defizitäre Geh- und Radweg- sowie ÖPNV-Verbindungen in Richtung Norden und Nordwesten sowie Südwesten
- Unfallschwerpunkte beziehungsweise Unfallhäufungsstelle an der Einmündung Dillenburgstraße / Breitenbachplatz, am Knotenpunkt Schildhornstraße / Brentanostraße sowie an der Einmündung Südwestkorso / Johannisberger Straße beziehungsweise auf Höhe der Ein- und Ausfahrt der Tankstelle
- untergenutzte, ungepflegte Restflächen / Pflege- und Erneuerungsbedarf der Bodenbeläge und Bepflanzung
- Überformung Stadtgrundriss
- fehlende Barrierefreiheit
- defizitäre Flächenaufteilung und Gestaltung -> Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmer:innen
- hoher Versiegelungsgrad und teilweise hohe Lärmimmissionen

Die räumlichen und verkehrlichen Konflikte werden in der folgenden Karte zusammenfassend dargestellt.

Konflikt- und Mängelanalyse



Stadtraum / Städtebau

- Brücke und Rampen mit Barrierewirkung
- Untergenutzte / unattraktive Flächen mit Gestaltungsbedarf
- Wildwuchs, ungepflegte Grünflächen
- Große Höhenunterschiede
- Fehlende Raumkanten
- Fehlende Sichtbeziehung
- Angstrraum

Verkehr

- Fehlende Wegeverbindung / Barriere
- Fehlende gesicherte Querungsstelle
- Unterdimensionierte Radverkehrsanlage
- Starker Verkehrsstrom
- Konfliktstelle von Verkehrsteilnehmern/ Unfallschwerpunkt
- Potenzieller Schleichverkehr
- Fehlende Verbindung im ÖPNV
- Fehlende Barrierefreiheit der Haltestelle
- Dauerparker
- Schwerpunkt Rückstau

Abbildung 2: Konflikt- und Mängelanalyse

Eigene Darstellung, Kartengrundlage: 2D-Innenstadtplan Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen

2.4 Variantenentwicklung

Im Rahmen der Variantenentwicklung wurden alle denkbaren und „undenkbaren“ Varianten zum zukünftigen Umgang mit den Verkehrsanlagen gesammelt und verbal (qualitativ) bewertet. Die Herleitung der Varianten erfolgte in Bezug auf den Umgang mit den Brücken- und den Rampenanlagen Schildhornstraße und Schlangenbader Straße (jeweils Rückbau ohne Wiederaufbau, Rückbau mit Teil-Wiederaufbau und Rückbau mit komplettem Wiederaufbau) und dem Tunnel (Offenhalten des gesamten Tunnels, Offenhalten einer Tunnelröhre oder Schließen des gesamten Tunnels) sowie die mögliche Führung des Kfz-Verkehrs am Platz und im Tunnel.

Es sei hier nochmals betont, dass der Rückbau der Brücke und Rampen im Fokus der Untersuchung steht. Dieses Vorhaben kann jedoch nicht losgelöst von der unmittelbar angrenzenden Bebauung und somit auch dem Tunnel ÜBS bewertet werden, sodass der mögliche Umgang mit dem Tunnel ebenfalls Teil der Untersuchung ist.

Die gutachterliche Prüfung hat ergeben, dass die Zukunftsfähigkeit der Brückenbauwerke nicht gegeben ist und daher bei mittel- bis langfristigen Überlegungen beziehungsweise Planungen davon ausgegangen werden muss, dass die vorhandenen Überbauten zurückgebaut werden müssen. Somit sind ein Erhalt beziehungsweise eine Sanierung der Brückenanlagen nicht realistisch. Insgesamt ergeben sich für die Elemente Tunnel, Brücke und Rampen folgende Optionen:

Herleitung aller denkbaren und „undenkbaren“ Varianten zum zukünftigen Umgang mit den Verkehrsanlagen

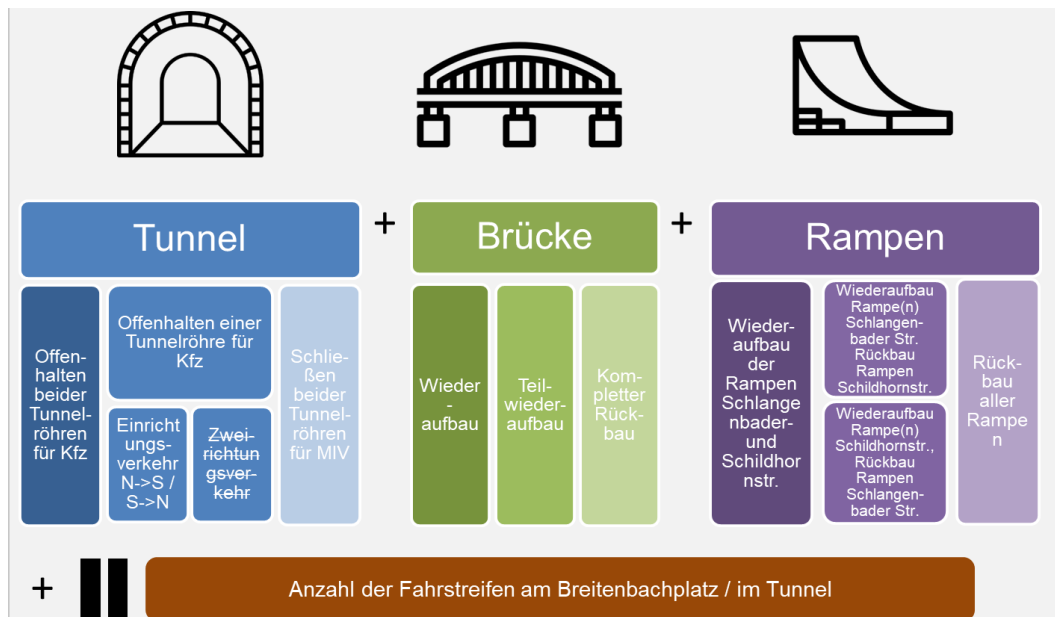


Abbildung 3: Variantenherleitung

Aus den oben angeführten Kombinationsmöglichkeiten ergaben sich zwölf denkbare (weil aus sicherheitstechnischen Gründen umsetzbare) Varianten (siehe folgende Tabelle).

Diese wurden anhand von acht Kriterien (Städtebau / Stadtgrundriss, Flächengewinn, Immission / Emission, Verkehrsqualität Kfz, Potenzial Umweltverbund, Stadtverträgliche Mobilität, Umsetzbarkeit, Kosten) durch das Planungsteam verbal-argumentativ (qualitativ) bewertet und innerhalb des (geschlossenen) ersten Workshops mit den Teilnehmenden (bestehend aus Vertreter:innen der Senats- und den Bezirksverwaltungen, der Politik und diverse Stakeholder:innen wie Interessensvertretungen aus der Zivilgesellschaft, Vereinen, Wohnungsbaunternehmen etc.) erörtert und diskutiert.

Kurzbeschreibung der 12 Varianten (Umgang mit den Bauwerken, Fahrstreifen)		Nr.
	Tunnel wie Bestand FS in Tunnel wie Bestand Rückbau Brücke Je 2 FS am BBP pro Richtung	1.A-I
	Tunnel wie Bestand Reduzierung FS in Tunnel Rückbau Brücke Je 2 FS am BBP pro Richtung	1.A-II
	Tunnel wie Bestand Reduzierung FS in Tunnel Brücke in verringerter Breite Je 1 FS am BBP pro Richtung	1.B.1-I
	Tunnel wie Bestand FS Tunnel wie Bestand Brücke in verringerter Breite Je 2 FS am BBP pro Richtung	1.B.1-II
	Tunnel wie Bestand FS Tunnel wie Bestand Entfall Rampen Schlangenbader Straße Brücke in verringerter Breite Je 1 FS am BBP pro Richtung	1.B.2
	Tunnel wie Bestand FS Tunnel wie Bestand Brücke in voller Breite Je 2 FS am BBP pro Richtung	1.C.1
	Tunnel wie Bestand FS Tunnel wie Bestand Entfall Rampen Schlangenbader Straße Brücke in voller Breite Je 1 FS am BBP pro Richtung	1.C.2
	1 Tunnelröhre (1 Richtung: S-> N) für MIV offen Entfall Rampen Schlangenbader Straße Rückbau Brücke Je 1 FS am BBP pro Richtung	2.A-I
	1 Tunnelröhre (1 Richtung: N->S) für MIV offen Entfall Rampen Schlangenbader Straße Rückbau Brücke Je 2 FS am BBP pro Richtung (sonst Rückstaugefahr)	2.A-II
	1 Tunnelröhre (1 Richtung) für MIV offen Entfall Rampen Schlangenbader Straße Brücke in verringerter Breite Je 1 FS am BBP pro Richtung	2.B
	1 Tunnelröhre (1 Richtung) für MIV offen Brücke in verringerter Breite Je 1 FS am BBP pro Richtung	2.C
	Tunnel komplett für MIV gesperrt Entfall aller Rampen Rückbau Brücke Je 1 FS am BBP pro Richtung	3

Abbildung 4: Kurzbeschreibung der 12 Varianten

2.5 Ergebnisse der ersten Projektphase

Die Bestandsanalyse sowie die Variantenentwicklung wurden im 1. Akteursworkshop am 18. November 2020 vorgestellt und diskutiert. Zudem erfolgte eine Vorauswahl der drei im weiteren Planungsprozess vertiefend zu untersuchenden Varianten durch die Teilnehmenden, die von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz bestätigt wurde (siehe auch Anlagenband Kapitel 4.1). **Dies sind die Varianten 1.A, 2.A-I und 3, welche im Folgenden nur noch als Variante 1, 2 und 3 bezeichnet werden.** Eine ausführliche Beschreibung dieser Varianten, ihrer Vor- und Nachteile sowie die Ergebnisse der dieser Projektphase zugehörigen Öffentlichkeitsbeteiligung können auf der Projektwebseite abgerufen werden ([Verkehrs- und Machbarkeitsuntersuchung Breitenbachplatz - Berlin.de](https://www.berlin.de/verkehr-und-machbarkeitsuntersuchung-breitenbachplatz)).

3. ERARBEITUNG UND KONKRETISIERUNG MÖGLICHER STÄDTEBAULICH-VERKEHRLICHER VARIANTEN, ERMITTLUNG DER VORZUGSVARIANTE (PROJEKTPHASE 2)

Im weiteren Verfahren fanden die vertiefende Ausarbeitung und Untersuchung der drei in Projektphase 1 ausgewählten Varianten statt.

Hierbei wurden neben qualitativen Bewertungen auch quantitative Analysen unter Berücksichtigung der bereits genannten Kriterien Verkehr, Städtebau, Ökologie und Wirtschaftlichkeit vorgenommen. Letztlich galt es, die Machbarkeit aller drei Varianten umfangreich zu prüfen. Im Folgenden sind einige Themenschwerpunkte und Fragestellungen aufgeführt, denen das Planungsteam in der zweiten Phase der Bearbeitung nachgegangen ist.

- Welche Auswirkungen und Chancen ergeben sich für den Städtebau und die Gestaltungsmöglichkeiten am Platz?
- Welche Möglichkeiten der Verkehrsführung existieren am Breitenbachplatz?
- Welche Potenziale ergeben sich für den Umweltverbund?
- Welche verkehrlichen Auswirkungen (je Variante) sind auf das umliegende Straßennetz zu erwarten? Inwieweit verlagert sich der Kfz-Verkehr durch Reduzierung von Fahrstreifen oder Wegfall von Straßenverbindungen in benachbarte Straßen?
- Welche umweltbezogenen Auswirkungen (Luft / Lärm) werden je Variante erwartet?
- Welche Kosten entstehen für den Rückbau der Brücken?

***Hinweis:** Für den Ergebnisbericht wird auf die Darstellung der Ergebnisse der Themenschwerpunkte der Projektphase 2 an dieser Stelle verzichtet, da es sich hierbei um Zwischenergebnisse handelt, die bei der Ausarbeitung der Vorzugsvarianten teilweise angepasst wurden. Die finalen Ergebnisse der Schwerpunktuntersuchungen werden in Kapitel 4, zur Projektphase 3, erörtert.*

3.1 Variantenbetrachtung- und bewertung

Anhand von ersten Lageplänen und Detailausschnitten, Querschnitten und Ansichten wurden Vorschläge zur möglichen Verkehrsführung, zu potenziellen Flächen für Aufenthalt und Begegnung sowie für Bebauung (chiffrenartig) für die drei Varianten aufgezeigt.

Für die vergleichende Bewertung der drei Varianten wurde eine Bewertungstabelle mit acht Kategorien erarbeitet, denen rund 50 Bewertungskriterien zugrunde liegen. Anhand vertiefender Analysen wie unter anderem Umlegungsrechnungen für den Kfz-Verkehr, Analyse der zusätzlichen Fahrzeugkilometer / Tag, Flächenbilanzierungen, 3D-Modellen, überschlägigen Berechnungen für den CO₂-Ausstoß und Lärm, wurde eine Bewertung der jeweiligen Varianten vorgenommen.

Die Varianten wurden je Kriterium in eine Rangfolge gebracht, hinter denen sowohl quantitative (konkrete Messwerte) als auch qualitative (beschreibende) Bewertungen stehen. Eine abschließende Aufzählung aller Kriterien ist nicht möglich und auch nicht notwendig, denn die Bewertungstabelle dient dazu, eine Tendenz zu erkennen beziehungsweise einen überschlägigen Vergleich der Varianten erörtern zu können. Keines der Kriterien ist dabei allein ausschlaggebend für eine Entscheidung.

Nachstehend werden die wesentlichen Vor- und Nachteile der drei Varianten dargestellt.

Variante 0 steht für den Rückbau der Brücken- und Rampenbauwerke und der Wiederherstellung des Status Quo, also der Bestandssituation. Diese Variante schneidet (abgesehen von den Kriterien „Verkehrssituation für Kfz im weiteren Untersuchungsgebiet“ und „Realisierbarkeit“) am schlechtesten ab. Die Wiederherstellung steht für die weitere Bearbeitung nicht zur Disposition, soll jedoch als Vergleich dafür dienen, wenn zukünftig keine weitergehenden Beschlüsse oder Planänderungsverfahren vorgenommen werden und die Brückenbauwerke (aufgrund der baulichen und baustofflichen Mängel) ersatzneugebaut werden müssen.

Variante 3 stellt die am besten bewertete Variante dar. Dadurch, dass bei dieser Variante der höchste Anteil an Verkehrsfläche für den Kfz-Verkehr anderweitig genutzt werden kann, bietet sie die größten Entwicklungsspielräume sowohl für eine stadtverträgliche, zukunftsgerichtete Mobilität als auch für eine städtebaulich und freiräumlich qualitätsvolle Entwicklung der Flächen. Allerdings birgt sie auch den schwerwiegenden Nachteil, dass ein Großteil des Verkehrs, der heute durch den Tunnel abfließt, in die angrenzenden Wohngebiete verlagert wird. Somit wäre zwar eine deutliche Verbesserung der Situation am Breitenbachplatz (hinsichtlich Aufenthaltsqualität, Lärm etc.) gewährleistet, das umliegende Straßennetz würde jedoch eine deutliche Mehrbelastung (einschließlich Lärm etc.) erfahren und somit die Realisierbarkeit der Variante in Frage stellen.

Variante 1 und 2 liegen bei der Bewertung relativ nah beieinander, Variante 2 schneidet in sechs Kategorien (teilweise nur leicht) besser als Variante 1 ab. Die Reduzierung des Kfz-Verkehrs auf eine Tunnelröhre, wie in **Variante 2** geprüft, hat einerseits zur Folge, dass am Platz selbst geringfügig mehr Flächen für eine städtebaulich-verkehrliche und freiräumliche Gestaltung zur Verfügung stehen als in Variante 1. Andererseits kommt es durch die Schließung einer Röhre zu größeren Verkehrsmengenverlagerungen und somit zu einer verkehrlichen Mehrbelastung in den an den Breitenbachplatz angrenzenden Stadtquartieren.

Variante 1 setzt ebenfalls durch den Rückbau der Brücken am Breitenbachplatz (im Vergleich zur Ist-Situation) ein großes verkehrliches, städtebauliches und freiräumliches Potenzial frei. Durch die weitere Nutzung beider Tunnelröhren sind geringere Verkehrsmengenverlagerungen als in Variante 2 zu erwarten.

3.2 Ergebnisse der 2. Projektphase

Im Rahmen des 2. Akteursworkshops wurden die Varianten von den Teilnehmenden rege diskutiert. Das Ergebnis der Diskussionen spiegelt sich im Ergebnis des Entscheidungsprozesses wider. Im Nachgang des Workshops erfolgte die Festlegung der final auszuarbeitenden Varianten durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz in Zusammenarbeit mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen.

Ursprünglich war die Ausarbeitung einer Vorzugsvariante im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung vorgesehen. Auf Grundlage der Ergebnisse der Online-Beteiligung, des zweiten digitalen Workshops und der Erkenntnisse aus der Machbarkeitsuntersuchung wurde die Entscheidung zugunsten der beiden Varianten 1 und 3 gefällt.

Zum einen soll **Variante 1** ausgearbeitet werden, die in Relation zur Bestandssituation und im Sinne der Zielstellung der Untersuchung eine **deutliche Verbesserung** - durch den Wegfall des Brückenbauwerkes und der deutlichen Reduzierung der Fahrverkehrsflächen in Höhe des Platzes - für unter anderem die folgenden Aspekte darstellt:

- Definition eines Platzraumes (angelehnt an die historische Platzfigur) mit größeren, zusammenhängenden Platzflächen (Potenzial für Aufenthaltsqualität)
- Transformation von Fahrverkehrsflächen in Flächen für eine Neubebauung / freiräumliche Entwicklung
- Verbesserung der Querungsbeziehungen, des Sicherheitsempfindens und Wiederherstellung von Sichtachsen durch Abbau räumlicher Störungen / Barrierewirkungen
- Förderung des Radverkehrs durch Berücksichtigung von ausreichend breiten Radverkehrsanlagen in den Planungen

Zum anderen soll **Variante 3**, die im Rahmen der Untersuchung die höchsten Bewertungen erhalten hat (jedoch auch schwerwiegend in das übergeordnete Straßennetz eingreift), vertiefend ausgearbeitet werden.

Bezüglich des städtebaulichen und freiräumlichen Potenzials hat Variante 3 die größten Spielräume. In der folgenden Projektphase gilt es nun die Qualitäten, die durch die freiräumliche Gestaltung der Platzflächen beziehungsweise der baulichen Entwicklung in Teilbereichen entstehen könnten auszuloten und diese mit Variante 1 vergleichend zu bewerten.

Das größte Defizit der Variante 3 wird darin gesehen, dass die durch die Schließung des Tunnels verlagerten Verkehre eine deutliche Mehrbelastung für das angrenzende Straßennetz bedeuten würden. Diese Mehrbelastung soll in der dritten Projektphase näher untersucht und Maßnahmen für die am stärksten belasteten Verkehrsabschnitte vorgeschlagen werden, die eine Reduktion unter anderem der Lärm- / Schadstoffbelastungen ermöglichen, sodass die Realisierbarkeit der Variante besser eingeschätzt werden kann.

In einem zweiwöchigen Rahmen konnten Interessierte die Ergebnisse der zweiten Projektphase auf mein.Berlin.de einsehen und kommentieren. Auch diesmal äußerten die Personen ihre Präferenzen, wobei im Ergebnis die Mehrheiten leicht verschoben waren. Auch diesmal wurden die erkannten Potenziale und geäußerten Bedenken (siehe unten) aufgenommen und für die weitere Bearbeitung verwendet.

4. AUSARBEITUNG DER VORZUGS-VARIANTEN (PROJEKTPHASE 3)

In der letzten Phase der Machbarkeitsuntersuchung fand die vertiefende Ausarbeitung und Untersuchung der beiden Vorzugsvarianten statt.

Hierbei wurden die in Projektphase 2 erstellten Lagepläne der Varianten 1 und 3 vertiefend ausgearbeitet und ergänzende Analysen unter Berücksichtigung der bereits genannten Kriterien Verkehr, Städtebau, Ökologie und Wirtschaftlichkeit vorgenommen. Letztlich galt es, die Machbarkeitsprüfung der beiden Varianten zu vertiefen.

Im Folgenden sind einige Themenschwerpunkte und Fragestellungen aufgeführt, denen das Planungsteam in der zweiten Phase der Bearbeitung nachgegangen ist.

- Welche weiteren Flächen- und Gestaltungspotenziale ergeben sich am Platz?
- Welche Möglichkeiten der Verkehrsführung existieren am Breitenbachplatz? Wie sieht die Abwicklung des Rad-, Liefer- und Wirtschafts- sowie Busverkehrs aus? Gibt es noch mehr Verbesserungspotenzial für den Fußverkehr?
- Welche verkehrlichen Auswirkungen sind auf das umliegende Straßennetz zu erwarten? Inwieweit sind die umliegenden Knotenpunkte künftig belastet?
- Welche schalltechnischen Auswirkungen werden je Variante erwartet?

Die ausgearbeiteten Vorzugsvarianten und ihre Bewertungen wurden anschließend im Rahmen des 3. Akteursworkshops diskutiert. Die Beteiligten konnten eine finale Stellungnahme abgeben und sich zu ihrer Vorzugsvariante positionieren.

4.1 Variantenbetrachtung

4.1.1 Variante 1

Lageplan Variante 1



Abbildung 5: Lageplan favorisierte Variante 1

Kartengrundlage: 2D-Innenstadtplan Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen

In Variante 1 bleiben beide Tunnelröhren für den Kfz-Verkehr geöffnet. Die Brücke und die Rampen an der Schildhornstraße werden zurückgebaut. Die Rampen, die in den Tunnel führen, werden neu geordnet und flächensparend in beziehungsweise aus dem Tunnel herausgeführt. Aufgrund der prognostizierten Verkehrsmenge werden am Breitenbachplatz zwei Kfz-Fahrstreifen je Richtung benötigt. Durch die deutliche Reduzierung der Verkehrsflächen ergeben sich Potenzialflächen für eine bauliche und freiräumliche Entwicklung entlang der ehemaligen Autobahntrasse und neue Rahmenbedingungen für eine gesteigerte Aufenthaltsqualität am Platz selbst. Die vorgeschlagenen verkehrlichen, städtebaulichen und freiräumlichen Entwicklungen werden im Folgenden anhand von drei Teilbereichen stichpunktartig erläutert.

Lageplan Variante 1 -
Teilbereich Breitenbach-
platz



Abbildung 6: Variante 1 - Teilbereich Breitenbachplatz

Kartengrundlage: 2D-Innenstadtplan Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen

- bauliche Fassung der nördlichen Platzfläche durch 5-geschossige Bebauung, Dienstleistung / Gewerbe im Erdgeschoss
- Neutrassierung des Südwestkorsos angelehnt an die ursprüngliche Platzfigur
- großzügig dimensionierte nördliche Platzfläche mit diverser Nutzungspotenzialen (überdachte Fahrradstellplätze, Imbiss, Sitzgelegenheiten etc.), Integration des denkmalgeschützten U-Bahnzugangs
- verbesserte Wegebeziehungen (Querungs- und Umsteigebeziehungen): Fußgängerüberwege in Verbindung mit Aufpflasterungen zur besseren Erreichbarkeit der mittleren nördlichen und südlichen Platzflächen, farblich markierte Querungsstellen im Bereich Schorlemerallee / südliche mittlere Platzfläche
- LSA-gesteuerte Knotenbereiche Dillenburger Straße/ Breitenbachplatz/ Schildhornstraße
- gut erreichbare südlich Platzfläche mit diversen Nutzungen im nördlichen Bereich und ruhigen Aufenthaltsflächen im südlichen Bereich

- gesicherte Radwege (baulich getrennt beziehungsweise Protected Bikelane im Bereich Breitenbachplatz)
- Umgestaltung der Unfallhäufungsstelle am signalisierten Knotenpunkt Breitenbachplatz / Dillenburger Straße mit Anpassen der Signalisierung und der Führung des Radverkehrs
- Betonung der Platzfigur durch fahrbahnbegleitende Baumneupflanzungen
- Belebung des Platzes durch gewerbliche Erdgeschossnutzung (Außengastronomie, Dienstleister etc.) in der Platzrandbebauung
- Verkehrliche Nutzungen: 3 U-Bahnzugänge, 4 Bushaltestellen, circa 150 überdachte Fahrradstellplätze (72 nicht überdachte Stellplätze im Bestand), Taxistand mit circa 10 Stellplätzen (circa 7 Stellplätze im Bestand) Zentrale Jelbi-Station (Räder-, Rollerstellflächen, Car-Sharing)

Lageplan Variante 1 - Teilbereich Schlangen- bader Straße



Abbildung 7: Variante 1 - Teilbereich Schlangenbader Straße

Kartengrundlage: 2D-Innenstadtplan Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen

- Flächengewinn durch T-Kreuzung und Rückbau der Brückenrampen und der Zu- und Abfahrten von Ebene 0
- Herstellung eines Dammbauwerks mit kurzer Brücke (mit 10 Meter Länge, zur Unterführung des Busverkehrs) als Verbindung in den Tunnel
- Buswendeschleife mit 4 Aufstellflächen (3 Betriebshaltestellen / 1 Fahrgasthaltestelle) für Busse

- Radwegeverbindung nach Schmargendorf (entlang Dillenburgstraße) über LSA-gesteuerten Knoten Dillenburg- / Schlangenbader Straße / Lentzeallee und Zweirichungsweg
- Optional: Baufeld mit rund 3.000 Quadratmeter



Lageplan Variante 1 -
Teilbereich Schildhorn-
straße

Abbildung 8: Variante 1 - Teilbereich Schildhornstraße

Kartengrundlage: 2D-Innenstadtplan Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen

- 5-geschossige Wohnbebauung entlang Schildhornstraße
- Erhalt bestehender Grünwegeverbindung (Grünanlage Schildhornstraße WG)
- Gehwegvorstreckung in Höhe Buggestraße als Querungshilfe
- Integration bestehender Bushaltestellen
- Klimarobuste Baumneupflanzungen, klimagerechte Regenwasserbewirtschaftung (Schaffung von Flächen für Verdunstung, Rückhalt und Versickerung durch beispielsweise den Einsatz von Baumrigolen, Mulden und Tiefbeeten) entlang der gesamten Trasse Schildhornstraße / Dillenburgstraße
- Straßenbegleitende Parkstände und mögliche Lieferzonen entlang Schildhornstraße

4.1.2 Variante 3

Lageplan Variante 3



Abbildung 9: Lageplan favorisierte Variante 3

Kartengrundlage: 2D-Innenstadtplan Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen

In Variante 3 ist der Tunnel für den Kfz-Verkehr gesperrt. Für die Tunnelröhren wird empfohlen im Rahmen eines Wettbewerbsverfahrens eine neue Nutzung in Verbindung mit der Freiraum- und baulichen Gestaltung des Tunnelausgangs beziehungsweise der vorgelagerten Flächen zu finden. Die Brücke und die Rampen an der Schildhornstraße sowie die Tunnelrampen werden zurückgebaut. Um die Erschließung der neuen Nutzung und die verkehrliche Funktion des Tunnels, die aus denkmalpflegerischer Sicht zu erhalten ist, zu gewährleisten, wird die östliche, bestehende Zufahrt in den Tunnel beibehalten und zu einem Geh- und Radweg ausgebaut, der an das bestehende Wegenetz anbindet. Die attraktive Gestaltung dieser Wegeverbindung innerhalb des Tunnels (beispielsweise Lichtkonzept, Durchbrüche), ist im Rahmen des Wettbewerbes zu berücksichtigen. Aufgrund der prognostizierten Verkehrsmenge wird am Breitenbachplatz nur noch ein Kfz-Fahrstreifen je Richtung benötigt. In Variante 3 reduzieren sich die Verkehrsflächen stärker als in Variante 1, daher ergeben sich noch größere Potenzialflächen für eine bauliche und freiräumliche Entwicklung und eine gesteigerte Aufenthaltsqualität am Platz. Die vorgeschlagenen verkehrlichen, städtebaulichen und freiräumlichen Entwicklungen werden im Folgenden anhand von drei Teilbereichen stichpunktartig erläutert.

Lageplan Variante 3 -
Teilbereich
Breitenbachplatz



Abbildung 10: Variante 3 - Teilbereich Breitenbachplatz

Kartengrundlage: 2D-Innenstadtplan Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen

- Neutrassierung des Südwestkorso entlang der östlichen Platzkante, Erschließung westliche Platzseite über Mischverkehrsfläche (ausschließlich für Busse und Jelbi-Station sowie für den Fuß- und Radverkehr) → Prüfung der Verträglichkeit des Linienbusverkehrs und der Sharingangebote auf der Mischverkehrsfläche im weiteren Verfahren
- Netzunterbrechung Kreuznacher Straße, entweder mit Wendemöglichkeit am Ende der Kreuznacher Straße oder gegebenenfalls Überführung der Platzfläche (Mischverkehrsfläche) und Anbindung an den Südwestkorso → größeres zusammenhängendes Baufeld zwischen Kreuznacher- und Schildhornstraße (**auch in Variante 1 möglich!**)

- bauliche Fassung der nördlichen Platzfläche durch fünfgeschossige Bebauung, Dienstleistung / Gewerbe im Erdgeschoss
- großzügig dimensionierte nördliche Platzfläche mit diversen Nutzungspotenzialen (überdachte Fahrradstellplätze, Imbiss, Sitzgelegenheiten etc.), Integration des denkmalgeschützten U-Bahnzugangs
- nord- und südwestliche Platzflächen vom Durchgangsverkehr befreit
- deutliche Verbesserung der Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität der Platzflächen
- verbesserte Wegebeziehungen (Querungs- und Umsteigebeziehungen): Fußgängerüberwege zur besseren Erreichbarkeit der mittleren nördlichen und südlichen Platzflächen aus östlicher Richtung, farblich markierte Querungsstellen im Bereich Schorlemerallee / südliche mittlere Platzfläche
- LSA-gesteuerte Knotenbereiche Dillenburger Straße / Breitenbachplatz / Schildhornstraße
 - Verbesserung der Querungssituation mit Hilfe von zwei signalisierten Knoten, beidseitig des Platzes über die Dillenburger Straße - Schildhornstraße
 - Betonung der Platzfigur durch fahrbahnbegleitende Baumneupflanzungen
 - gesicherte Radwege (baulich getrennt beziehungsweise Protected Bikelane / Mischverkehrsfläche im Bereich Breitenbachplatz)
 - Belebung des Platzes durch gewerbliche Erdgeschossnutzung (Außengastronomie, Dienstleister, etc.) in der Platzrandbebauung
 - verkehrliche Nutzungen: 3 U-Bahnzugänge, 4 Bushaltestellen, circa 160 überdachte Fahrradstellplätze (72 nicht überdachte Stellplätze im Bestand), Taxistand mit circa 8 Stellplätzen (circa 7 Stellplätze im Bestand), zentrale Jelbi-Station mit Räder-, Rollerstellflächen und Car-Sharing

Lageplan Variante 3 -
Teilbereich Schlangenbader Straße



Abbildung 11: Variante 3 - Teilbereich Schlangenbader Straße

Kartengrundlage: 2D-Innenstadtplan Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen

- Vorschlag: Aussichtsplattform mit gemeinsamem Geh- und Radweg, Sichtbarmachung des ehemaligen Verlaufs der A 104 durch freiräumliche Gestaltung, um denkmalschutzrechtliche Anforderungen entsprechend umsetzen zu können
- Wettbewerbsverfahren für die Nachnutzung des Tunnels in Verbindung mit vorgelagerten Flächen
- Buswendeschleife mit vier Aufstellflächen für Gelenkbusse (3 Betriebshaltestellen und 1 Fahrgasthaltestelle)
- Fußgängerüberweg Dillenburgerstraße als Quermöglichkeit zwischen Bushaltestellen und öffentlichen (Bildungs-)Einrichtungen
- Optional: Baufeld mit rund 2.800 Quadratmeter

Lageplan Variante 3 -
Teilbereich Schildhorn-
straße



Abbildung 12: Variante 3 - Teilbereich Schildhornstraße

Kartengrundlage: 2D-Innenstadtplan Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen

- Wohnbebauung entlang Schildhornstraße (fünfgeschossig)
- Erhalt bestehender Grünwegeverbindung
- Gehwegvorstreckung in Höhe Buggestraße als Querungshilfe
- Integration bestehender Bushaltestellen
- klimarobuste Baumneupflanzungen, klimagerechte Regenwasserbewirtschaftung (Schaffung von Flächen für Verdunstung, Rückhalt und Versickerung durch beispielsweise den Einsatz von Baumrigolen, Mulden und Tiefbeeten)
- Straßenbegleitende Parkstände und mögliche Lieferzonen entlang Schildhornstraße

4.2 Vergleich der Varianten

Im Folgenden werden die beiden Varianten hinsichtlich der vertiefenden Untersuchungsmerkmale vergleichend beschrieben. Dabei werden, der Übersichtlichkeit halber, nur die wesentlichen Merkmale näher beschrieben.

4.2.1 Verkehrssituation im erweiterten Untersuchungsraum

- Gemäß der Verkehrsumlegungsrechnung werden in Variante 3 etwa 50.000 zusätzliche Fahrzeugkilometer pro Tag auftreten, die sich insbesondere auf die Autobahnen und die umliegenden Hauptverkehrsstraßen (zum Beispiel BAB A 100, A 103, Bundesallee, Laubacher Straße, Mecklenburgische Straße) verteilen werden. In Variante 1 sind es unter 10.000 zusätzliche Fahrzeugkilometer pro Tag.
- Hieraus resultiert auch eine Zunahme der durchschnittlichen Reisezeiten sowohl für den Kfz-Quell- und Ziel-Verkehr als auch für den Durchgangsverkehr (für die Untersuchung wurden beispielhaft Stadtteilzentren in der Umgebung gewählt und die Erreichbarkeit beziehungsweise die Routenwahl analysiert). Während die Reisezeitzunahme bei Offenhaltung des Tunnels in Variante 1 bei höchstens + 5 Prozent liegt, macht sie bei Schließung des Tunnels in Variante 3 bis zu 20 Prozent aus. Hierbei nicht mit eingerechnet ist die Zeit für die Suche eines Parkplatzes.
- Die Verkehrszunahme hat eine wesentliche Mehrbelastung (hier: mindestens 3.000 Kfz pro 24 Stunden, also etwa 2 Kfz je Richtung je Minute) in Variante 3 von etwa 23 Knotenpunkten im erweiterten Umfeld zur Folge. (Hinweis: aufgrund der definierten Grenzen des Untersuchungsgebiets kann die tatsächliche Zahl der betroffenen Knotenpunkte abweichen). In Variante 3 werden im Vergleich zu Variante 1 20 Knotenpunkte „wesentlich zusätzlich belastet“, jedoch muss hierbei auch darauf hingewiesen werden, dass eine Mehrbelastung von 3.000 Kfz pro Tag nicht per se negative Folgen hat.

- Zur Überprüfung der Leistungsfähigkeit des umliegenden übergeordneten Straßennetzes wurden die mehrbelasteten lichtsignalisierten Knotenpunkte hinsichtlich ihrer Kapazitäten untersucht. Es handelt sich dabei aber nicht um eine abschließende Betrachtung aller umliegenden Knoten, es kann allerdings eine Tendenz bezüglich künftiger Maßnahmen und weiterer Untersuchungsbedarfe hergeleitet werden. Gemäß der Betrachtung der Leistungsfähigkeit von 16 ausgewählten, übergeordneten (Teil-)Knotenpunkten (aus den 23 identifizierten Knotenpunkten in Variante 3) ergibt sich ein weiterer Untersuchungsbeziehungswise Handlungsbedarf für mindestens sieben (Teil-)Knotenpunktbereiche. Dabei wurden auch erste Maßnahmenvorschläge entwickelt (Anpassung des Signalzeitenprogramms, Ummarkierungen, bauliche Maßnahmen).
- Der Rückbau kann neben der Belastung auch zu einer Entlastung von bis zu sechs Knotenpunkten in Variante 3 (in Variante 1 sind es fünf), insbesondere entlang der Schildhornstraße führen.

4.2.2 Verkehrsablauf am Platz

- Zur Abwicklung des Verkehrsaufkommens werden je für Variante 3 eine zwei- beziehungsweise für Variante 1 eine vierstreifige Trasse im Bereich Dillenburger Straße - Schildhornstraße benötigt und damit eine deutliche Reduktion der Verkehrsflächen im Vergleich zum Bestand mit einer zweibahnigen, vierstreifigen ebenerdigen Trasse mit überbreitem Mittelstreifen sowie der vierstreifigen Brückentrasse möglich.
- Der Rückbau der Brücke geht in beiden Varianten mit einer Erhöhung der Kfz-Verkehrsmengen im engeren Untersuchungsraum (am Platz) einher. Gemäß der Umlegungsrechnung (hier Summe aus den Straßenzügen westlich und östlich des Platzes und der Schildhornstraße ebenerdig) werden rechnerisch mindestens 28.000 Kfz pro Tag beziehungsweise bis zu knapp 60.000 Kfz pro Tag zusätzlich zum Prognose-Nullfall „über den Platz“ fahren. Erstere Zahl kann in Variante 3 erreicht werden, wenn auch der Tunnel für den Kfz-Verkehr geschlossen wird, sodass der Durchgangsverkehr reduziert wird.
- Die am neu herzustellenden Knotenpunkt Schildhornstraße / Breitenbachplatz - Südwestkorso auftretenden Verkehrsströme können in beiden Varianten leistungsfähig abgewickelt werden. Die mittleren Wartezeiten, die sich gemäß HBS-Berechnung ergeben, liegen in beiden Fällen bei etwa 40 Sekunden. In Variante 3 sind aufgrund der insgesamt geringeren Verkehrsmengen auch weniger Kfz-Fahrende von den Wartezeiten betroffen.

4.2.3 Umweltverbund: ÖPNV, Fuß- und Radverkehr

- Durch die Reduzierung der Anzahl der (Teil-)Knotenpunkte kann gegenüber der Bestandssituation in beiden Varianten eine übersichtlichere und somit sicherere Situation für alle Verkehrsteilnehmenden geschaffen werden. Zur Verbesserung der Querungssituation werden sowohl im Abschnitt zwischen dem nördlichen und südlichen Platzbereich zusätzliche Querungsmöglichkeiten geschaffen und Furten verkürzt, als auch neue Zugänge und Querungshilfen zum Erreichen des Platzes von den Längsseiten und der Schorlemerallee vorgesehen. Damit können sowohl der Platz also auch die Bushaltestellen, die Jelbi-Station und Taxistände einfacher und schneller erreicht werden.
- ÖPNV: Die im Bereich des Platzes verkehrenden Buslinien können auch mit Rückbau der Brücke uneingeschränkt ihre Haltestellen bedienen. Die Haltestellen sind mit separaten Aufstellflächen ausgestattet. Eine Wendemöglichkeit mit Endhaltestelle, Fahrgasthaltestelle und Betriebshaltestellen kann in beiden Varianten auf den freiwerdenden Flächen südöstlich des Tunnels eingerichtet werden. Die potenzielle Führung des in Richtung Südwesten verlaufenden Busverkehrs über die Mischverkehrsfläche in Variante 3 ist im weiteren Verfahren zu klären.

- Für den Radverkehr können gemäß Mobilitätsgesetz beidseitig der Schildhornstraße sowie beidseitig entlang des Breitenbachplatzes geschützte Radverkehrsanlagen implementiert werden. Die Wartezeiten für den Radverkehr sind mit der Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens bei Tunnelschließung in Variante 3 geringer als in Variante 1.
- Verkehrssicherheit: durch Neuordnung und Neusignalisierung/-regelung und oben aufgezeigte Maßnahmen können in beiden Varianten Unfallschwerpunkte entlang der Dillenburgstraße und Schildhornstraße sowie um den Breitenbachplatz und insbesondere die Unfallhäufungsstelle Dillenburgstraße / Breitenbachplatz - Schorlemerallee beseitigt werden.

4.2.4 Städtebau und Aufenthaltsqualität, Erreichbarkeit am Platz

- Durch den Wegfall der Brücken und Rampen und der deutlichen Verkehrsflächenreduzierung kann in beiden Varianten eine deutliche Verbesserung hinsichtlich des Städtebaus und der Aufenthaltsqualität erlangt werden: Sichtachsen und Wegebeziehungen werden wiederhergestellt beziehungsweise verbessert, neue Flächen für eine (Wohn-)Neubebauung beziehungsweise eine freiräumliche Gestaltung und somit Steigerung der Aufenthaltsqualität entstehen, bislang untergenutzte Restflächen können in eine attraktiv gestaltete, zusammenhängende Platzfläche integriert werden. Der durch die Planungen der 1970er-Jahre zerstörte Stadtgrundriss wird durch die bauliche Fassung der nordöstlichen Platzfläche und der Neutrassierung der Verkehrswege in Teilen wiederhergestellt beziehungsweise repariert.
- Die leichten Vorteile für Variante 3 liegen hinsichtlich des Gestaltungspotenzials und der Aufenthaltsqualität in der Herstellung einer zusammenhängenden Platzfläche auf der Nordwestseite: Während in Variante 1 die mittleren Platzflächen vom gesamten Kfz-Verkehr umfahren werden, wird in Variante 3 durch die Mischverkehrsfläche auf der nordwestlichen Seite des Platzes eine deutliche Verkehrsberuhigung (für zumindest eine Seite des Platzes) erreicht. Bei der Gestaltung der Mischverkehrsfläche ist das erhöhte Konfliktpotenzial zwischen Fahrradfahrenden beziehungsweise motorisierten Fahrzeugen (die berechtigt sind die Mischverkehrsfläche zu befahren) und querenden Fußgängern zu beachten. Die untergeordnete Rolle der Kfz-Nutzenden muss gestalterisch verdeutlicht werden.



Variante 1 –
3D-Modell
Blick entlang der Schild-
hornstraße und Dillen-
burger Straße



Variante 1 –
3D-Modell
Blick auf den Breiten-
bachplatz

Abbildung 13: Variante 1 - 3D-Modell

Datenquelle Bestand: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen

Variante 3 -
3D-Modell
Blick entlang der Schild-
hornstraße und Dillen-
burger Straße



Variante 3 -
3D-Modell
Blick auf den Breiten-
bachplatz



Abbildung 14: Variante 3 - 3D-Modell

Datenquelle Bestand: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen

- Ein weiterer, nicht geringer Vorteil der Variante 3 ist, dass aufgrund der schmalen Verkehrsflächen im Vergleich zu Variante 1 etwa ein Drittel mehr Bruttogeschossfläche beziehungsweise Wohnraum realisiert werden könnte. In Variante 1 würden insgesamt rund 26.800 Quadratmeter Bruttogeschossfläche realisiert werden. Geht man davon aus, dass circa 80 Prozent der Flächen für eine Wohnnutzung vorgesehen sind, könnten in dieser Variante rund 210 Wohneinheiten á 100 Quadratmeter Bruttogeschossfläche entlang der Schildhorn- und Dillenburger Straße entstehen. Damit blieben rund 5.400 Quadratmeter Bruttogeschossfläche für eine gewerbliche Nutzung. In Variante 3 könnten insgesamt rund 37.500 Quadratmeter Bruttogeschossfläche realisiert werden. Bei einem Anteil von 80 Prozent Wohnen, bedeutet dies rund 300 Wohneinheiten á 100 Quadratmeter Bruttogeschossfläche. Für eine gewerbliche Nutzung würden in dem Fall 7.500 Quadratmeter zur Verfügung stehen.
- Die folgende Tabelle enthält beispielhaft die potenziellen Stellplatzgrößen für Fahrräder und Pkw für die jeweiligen Varianten in Relation zur Bestandssituation. Hierbei ist zu beachten, dass bei der Berechnung der potenziellen Fahrradstellplätze von Fahrradbügeln ausgegangen wurde. Bei beiden Varianten könnte eine zentrale Jelbi-Station mit Fahrrad-, Rollerstellflächen und Car-Sharing hergestellt werden. Die Anlieferung der sich in der an den Platz angrenzenden Bebauung befindlichen Gewerbeeinheiten wäre bei beiden Varianten durch Anlieferzonen weiterhin gewährleistet werden.

Stellplatzgrößen	Fahrradstellplätze	Pkw-Stellplätze in Umbau- bereich
Bestand	72 (nicht überdacht)	230 (30 P Dauerparker)
Variante 1	rund 150 (überdacht)	rund 40
Variante 3	rund 160 (überdacht)	rund 50

4.2.5 Klima- und Umweltschutz

In beiden Varianten werden, in Relation zur bestehenden Situation, die Fahrbahnflächen deutlich verringert und somit Potenziale zur Flächenentsiegelung geschaffen. Bestehende, klima-ökologisch wertvolle Grün- und Freiflächen (wie die Platzfläche des Breitenbachplatzes und der Sportplatz an der Schildhornstraße) werden in beiden Varianten erhalten beziehungsweise durch Baumpflanzungen mit der nördlichen Platzfläche vernetzt. Hier gilt es im weiteren Verfahren Maßnahmen zur Erhöhung der mikroklimatischen- und ökologischen Vielfalt zu prüfen. Entlang der Fahrbahnen werden klimarobuste Baumneupflanzungen und Maßnahmen für die klimagerechte Regenwasserbewirtschaftung (Schaffung von Flächen für Verdunstung, Rückhalt und Versickerung durch bspw. den Einsatz von Baumrigolen, Mulden und Tiefbeeten) vorgesehen und somit, als auch indirekt mit der Förderung des Umweltverbands, der Klima- und Umweltschutz gefördert.

In Variante 3 entstehen (in Abhängigkeit von der geplanten Nachnutzung der Tunnelröhren und der vorgelagerten Flächen) größere Potenzialflächen für eine freiräumliche Entwicklung, die wiederum eine höhere Flächenentsiegelung ermöglichen würde. Dadurch würde sich die thermische Situation im Umfeld des Tunnelausgangs deutlich verbessern.

Schalluntersuchung

Zur Überprüfung der gesundheitlichen Auswirkungen wurde auf Basis der prognostizierten Verkehrsmengen am Breitenbachplatz und im direkten Umfeld eine Schallausbreitungsrechnung in einer exemplarischen Höhe von 2,0 Meter für beide Varianten durchgeführt. Ein Vergleich mit der Bestandssituation ist aufgrund der unterschiedlichen Rahmenbedingungen (Höhe der Emittenten aufgrund der Brücke) nicht möglich beziehungsweise sinnvoll.

Im Ergebnis zeigt sich, dass sich die Verkehrsführung in Variante 3 positiv auf die Lärmbelastung auf die anliegenden Gebäude auswirkt. Insgesamt sind hier deutlich weniger Flächen beziehungsweise Fassaden von hohen Schallimmissionen betroffen. Mit gezielten Maßnahmen können die kritischen Immissionen, insbesondere in Variante 1, jedoch reduziert werden. Hierzu zählen: Gebäudeausrichtung, Grundrissplanung, schallgedämmte Außenbauteile, Schallgedämmte Fenster, Temporeduktion (eine Machbarkeit hierfür muss in gesonderter Untersuchung nachgewiesen werden).

Durch die großräumigen Verkehrsmengenverlagerungen, insbesondere in Variante 3, wurde für das weitere Untersuchungsgebiet beispielhaft die Laubacher Straße mit der anliegenden Wohnbebauung hinsichtlich der Zunahme von Lärmimmissionen in einem vereinfachten Verfahren untersucht. Hierbei wurden neben den beiden Varianten auch der Analyse- und Prognose-Nullfall vergleichend betrachtet.

Im Ergebnis zeigt sich, dass bereits der Status Quo von hohen Immissionspegeln von bis zu 59,5 dB(A) nachts und 65 dB(A) tags betroffen ist. Im Prognose-Nullfall wurde ein Lärmzuwachs sowohl tags als auch nachts von 2 dB(A), auf 61,5 dB(A) in der Nacht und auf 67 dB(A) am Tag ermittelt. Die Variante 1 lässt im Vergleich zum Prognose-Nullfall aufgrund der geringen Verkehrszunahmen keinen weiteren Lärmzuwachs erkennen. In Variante 3 wird der Immissionspegel nochmals um 2,5 bis 3 dB(A) erhöht, was unter anderem aus der annähernden Verdopplung der Verkehrsmenge sowie an einem höheren Anstieg des Schwerverkehrsanteils an der Stelle resultiert.

4.2.6 Realisierbarkeit

Eigentümerstruktur:

Die im Rahmen dieser Untersuchung durchgeführten Analysen ergaben, dass sowohl Variante 1 als auch Variante 3 aus verkehrlicher, bautechnischer und städtebaulicher Sicht umsetzbar sind. Was die Realisierbarkeit in beiden Varianten erleichtert, ist, dass sich die in den Konzepten vorgesehenen Neuplanungen fast ausschließlich auf landeseigene Flächen beziehen und somit kein umfassender Grundstückserwerb durch das Land Berlin erfolgen muss. In beiden Varianten könnten insgesamt vier Baufelder entstehen, von denen sich lediglich das Baufeld am Breitenbachplatz, Ecke Dillenburger Straße teilweise in Privateigentum befindet. Bei einer baulichen Neuentwicklung müsste dementsprechend der Eigentümer:innen einbezogen werden. Insgesamt stünden bei Variante 1 13.400 Quadratmeter und bei Variante 3 18.700 Quadratmeter Potenzialflächen zur Verfügung.

Bauleitplanung / Planrecht:

Die Verkehrsanlagen der ehemaligen A 104 sowie die angrenzende Bebauung sind über Bebauungspläne planrechtlich gesichert. Die im Rahmen der erarbeiteten Varianten vorgeschlagenen Maßnahmen können auf Grundlage des bestehenden Baurechts der sechs Bebauungspläne nicht realisiert werden. Vorab empfiehlt sich die Prüfung der Notwendigkeit zur Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens nach § 22 Berliner Straßengesetz und/oder nach 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz) aufgrund der geänderten Straßenplanung oder die Möglichkeit von Bebauungsplanverfahren mit planfeststellungsersetzenden Inhalten nach § 22 Absatz 6 Berliner Straßengesetz, da hier vorwiegend städtebauliche Gründe für die geplante Änderung der Straßen vorliegen. Im Anschluss sind folgende Verfahren denkbar:

- Änderungsverfahren für die insgesamt sechs Bebauungspläne
- Aufstellung eines neuen Bebauungsplans für den gesamten Maßnahmenbereich, anschließend Aufteilung in Einzelbebauungspläne nach jeweiligem Realisierungshorizont möglich

Im weiteren Planungsprozess ist zu prüfen, welches Verfahren für die Umsetzung infrage kommt. Dies sollte in enger Abstimmung zwischen den Bezirksämtern und der Senatsverwaltung erfolgen. Der Flächennutzungsplan bedarf, unter anderem aufgrund der in der aktuellen Fassung dargestellten Autobahn mit Anschlussstelle, einer parallelen Anpassung.

Denkmalschutz:

Hinsichtlich des Denkmalschutzes konnte im Rahmen der Untersuchung keine abschließende Bewertung der jeweiligen Varianten erfolgen. Während die bauliche Fassung des nordöstlichen Breitenbachplatzes und die behutsame Umgestaltung der Platzfläche aufgrund der Integration der bestehenden Denkmale wie zum Beispiel dem Lateinamerikainstitut und der U-Bahnzugänge aus denkmalpflegerischer Sicht relativ unkritisch zu bewerten ist, stellt der zukünftige Umgang mit dem Denkmal „Überbauung Schlangenhader Straße“ (und Umfeld) eine größere Herausforderung dar. Nach Aussage der Unteren Denkmalschutzbehörden Charlottenburg-Wilmersdorf und Steglitz-Zehlendorf und des Landesdenkmalamtes (ein Abstimmungstermin mit den jeweiligen Vertreter:innen fand am 18. Mai 21 statt) sind die Verkehrsfunktion und die Verkehrsanlagen Bestandteil der „Überbauung Schlangenhader Straße“ als Denkmal der „autogerechten Stadt“.

Jedoch sind diese Elemente unabhängig von der Verkehrsart zu betrachten, eine verkehrliche Anbindung und Nutzung der Anlagen durch Fuß- und Radverkehr wäre somit denkbar. Da diese verkehrliche Nutzung in beiden Varianten (in Variante 1 durch Kfz-, in Variante 3 durch Rad- und Fußverkehr) weiterhin ermöglicht wird, muss eine Entscheidung über die Machbarkeit aus denkmalpflegerischer Sicht im weiteren Verfahren erfolgen.

4.2.7 Ingenieurbau

- Die Entscheidung zum Rückbau der Brückenbauwerke beinhaltet den Rückbau von zwei Brücken und drei Brückenrampen - unabhängig der Variante. Denn auch wenn der Tunnel für den Kfz-Verkehr geöffnet bleibt, muss aufgrund des Umbaus des Straßenzugs Schildhornstraße - Dillenburger Straße die in den Tunnel führende Rampe neu hergestellt werden.
- Zur Anbindung des Tunnels an die Dillenburger Straße sind nach dem Rückbau der bestehenden Rampenbrücken neue Rampenbauwerke herzustellen. Vom Tunnel bis zur nördlichen Fahrbahn der Dillenburger Straße beträgt die Entfernung rund 100 Meter mit einem Höhenunterschied von 7 Meter. Demzufolge kann mit einer Längsneigung von im Mittel circa 7 Prozent nach etwa 100 Meter das Straßenniveau der Dillenburger erreicht werden. Hierbei ist zu prüfen, ob die Längsneigung der Strecke auch geringer gestaltet werden kann. Für die Buswendeschleife ist hierbei eine lichte Durchfahrthöhe von mindestens 4,5 Meter einzuhalten.
- Für die Rad- beziehungsweise Fußverkehrsrampe, die in Variante 3 vorgesehen wird, ist zu prüfen, ob die Errichtung eines Bauwerks notwendig ist (zum Beispiel in Form einer Wendelanlage) beziehungsweise ob - wie im Bestand - eine aufgeschüttete Straße vorgesehen und das Material des Bestands wiederverwendet werden kann. Zudem erfordert eine Nutzung für den Fuß- und Radverkehr oder alternative Nutzungen (zum Beispiel Betriebshof Berliner Verkehrsbetriebe) entsprechende Zuwegungen und Anbindungen von beiden Tunnelseiten her, was sich auf Betrieb und Unterhalt auswirkt.

4.2.8 Wirtschaftlichkeit

- Die Abrisskosten der Rampen- und Brückenbauwerke belaufen sich Schätzungen zufolge in beiden Varianten auf mindestens 4 Millionen Euro.
- Die Kosten für Neuordnung und den Umbau der Verkehrs- und Platzanlagen (hier: Fahrbahnflächen, nur Baukosten) belaufen sich überschlägig auf 3 Millionen Euro in Variante 3 bis 11 Millionen Euro in Variante 1. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind noch keine Kosten für verkehrliche Folgemaßnahmen im engeren und erweiterten Untersuchungsraum (zum Beispiel für die Anpassung von Knotenpunkten) berücksichtigt. Weiterhin sind noch keine Kosten für den notwendigen Eigentumserwerb, Kosten für erforderliche Maßnahmen des Klima- und Umweltschutzes sowie Kosten für das beziehungsweise die umfassenden Planverfahren berücksichtigt.
- Die Herstellungskosten für das Brückenbauwerk (in Verbindung mit dem abgeöschten Dammbauwerk siehe oben) in Variante 1 können wie folgt abgeschätzt werden: rund 1 Millionen Euro netto.
- Die Kosten für die Rad- und Fußverkehrsanlage für Variante 3 sind noch nicht abschätzbar, da die Art der Anlage noch nicht festgelegt ist beziehungsweise die Wiederverwendbarkeit des Materials des Bestands-Dammbauwerks zu klären wäre.
- Erlöse aus der Verwertbarkeit von bisher nicht nutzbaren Flächen (zum Beispiel für den Wohnungsbau) sind noch nicht enthalten. Diese sind in Variante 3 voraussichtlich höher als in Variante 1 (aufgrund größerer Flächenpotentiale, siehe Ausführungen zum Städtebau).

5. GUTACHTERLICHE EMPFEHLUNG

Ziel der Untersuchung

5.1 Anlass und Ziel der Untersuchung

Anlass der Untersuchung ist, wie ausführlich in Kapitel 1 beschrieben, der Auftrag des Abgeordnetenhauses und die daraus folgende Frage: **„Unter welchen verkehrlichen, städtebaulichen, finanziellen und ökologischen Rahmenbedingungen ist ein Rückbau der Autobahnbrücken und Anlagen zwischen Schildhornstraße und Tunnel Überbauung Schlangenbader Straße möglich?“** Dabei ist ein Erhalt der Verkehrsanlagen der ehemaligen A 104 (Brücke mit Rampen) nicht möglich, da diese umfangreiche bauliche und baustoffliche Mängel aufweisen.

Im Laufe der Untersuchung hat sich herausgestellt, dass die Machbarkeit des Rückbaus der Brückenbauwerke und der Neugestaltung des Platzes weniger an den Bedingungen als vielmehr an den jeweiligen (verkehrlichen, städtebaulichen, finanziellen und ökologischen) **Konsequenzen** ausgemacht wird. Der Auftrag des Abgeordnetenhauses bezieht sich lediglich auf eine lokale Betrachtung des Breitenbachplatzes, die Konsequenzen und Auswirkungen der lokalen Maßnahmen auf einen erweiterten räumlichen Bereich werden durch die Aufgabenstellung nicht abgedeckt. Daher wird die Fragestellung zur Erörterung der „Machbarkeit“ um die Beurteilung der Folgen beziehungsweise Konsequenzen ergänzt, die sich aus **dem weitgehenden Rückbau der Brücken über den Breitenbachplatz und der ebenerdigen Führung des motorisierten Verkehrs entlang des Platzes beziehungsweise im benachbarten Straßennetz ergeben.**

5.2 Ergebnis der Machbarkeitsuntersuchung

Die Machbarkeitsuntersuchung hat im Wesentlichen gezeigt, dass das Ziel der Wiedergewinnung und Qualifizierung des Platzes erfüllt und die Brückenbauwerke zurückgebaut werden können. Es wurde eine stadtverträgliche Lösung für die Neuordnung entwickelt, mit der die Aufenthaltsqualität am Breitenbachplatz trotz einer durch den Rückbau bedingten Zunahme der Verkehrsmenge ebenerdig auf Höhe des Platzes deutlich gesteigert werden kann und deutliche Flächenpotenziale freigesetzt werden können. Unmittelbare weitere Potenziale wie die Schaffung der Barrierefreiheit, die Stärkung der Sichtbeziehungen, die Neuordnung von Wegebeziehungen und die Stärkung der Verkehrssicherheit können mit minimalen / geringen Eingriffen in das weitere Umfeld geschaffen werden.

Unter den in der Machbarkeitsuntersuchung gegebenen Rahmenbedingungen wird die Umsetzung im Sinne eines Stufenkonzeptes empfohlen. Ohne größeren verkehrlichen Prüfaufwand und wenige weitere Untersuchungsbedarfe im Rahmen des nachfolgenden Planverfahrens (siehe Kapitel 5.3) ist dabei die Realisierung der Variante 1 möglich: Der Rückbau der Brückenbauwerke über den Breitenbachplatz, die ebenerdige Verkehrsführung am Platz sowie die Verbindung in und aus dem Tunnel ÜBS mittels einer neuen Rampe.

Mit vertiefendem Prüfaufwand, vor allem hinsichtlich der verkehrlichen Auswirkungen, wird auch die Umsetzung der Variante 3 als möglich bewertet: Der Rückbau der Brückenbauwerke über den Breitenbachplatz, die ebenerdige Verkehrsführung am Platz sowie die Schließung der übergeordneten Verkehrsverbindung durch den Tunnel ÜBS. Wenn die Ziele des Mobilitätsgesetzes erfolgreich umgesetzt und damit der Modal Split generell angepasst sowie die Verkehrsmengen reduziert werden können, sind weitergehende Maßnahmen denkbar.

Im Rahmen des **nachfolgenden Planverfahrens** sollte daher eine **objektkonkrete Verkehrsprognose** anhand des dann aktualisierten Verkehrsmodells des Landes Berlin durchgeführt werden, in der dann auch die modalen Wirkungen enthalten sind und final entschieden werden kann, ob auch eine Schließung des Tunnel ÜBS verkehrlich möglich ist. Nach aktuellem Stand werden mehrere Knotenpunkte im übergeordneten Straßennetz so belastet, dass eine Leistungsfähigkeit derzeit nicht nachgewiesen werden kann.

Aufbauend darauf sind dann die **Schallimmissionen** am Platz und im weiteren Umfeld vertiefend zu betrachten und gezielt der Bedarf an Maßnahmen aufzuzeigen, um möglichen Schalleinträgen vorzubeugen. Durch einen Rückbau der Brückenbauwerke und der geänderten Verkehrsführung sind nach aktuellem Stand Mehrbelastungen hinsichtlich der Schallimmissionen zu erwarten. So führt die Umsetzung der Variante 1 zu Mehrbelastungen in Platznähe und entlang der Schildhornstraße, in Variante 3 werden die Verkehrsachsen Laubacher Straße, Bundesallee, Mecklenburgische Straße, Hohenzollerndamm und Rheinbabenallee mehrbelastet.

Vor der Einleitung des Planverfahrens ist zwingend zu prüfen, ob ein **Planfeststellungsverfahren** nach § 22 Berliner Straßengesetz und/oder nach 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung durchzuführen ist oder ob der Rückbau nicht hauptsächlich städtebaulich begründet ist und somit die Möglichkeit von **Bebauungsplanverfahren mit planfeststellungsersetzenden Inhalten** nach § 22 Absatz 6 Berliner Straßengesetz bestehen. Dabei ist ein Einvernehmen zwischen den betroffenen Senatsverwaltungen sowie Bezirken herzustellen.

Nach Festlegung auf eine Variante ist dann zu prüfen, inwiefern die entwickelten städtebaulichen und freiraumplanerischen Nutzungskonzepte für den Breitenbachplatz, die Schildhornstraße sowie die Dillenburger Straße weiterentwickelt werden können, insbesondere vor dem Hintergrund der **denkmalschutzrechtlichen Bestimmungen und Anforderungen des Wohnungsbaus**. Potenziale für eine Bebauung ergeben sich insbesondere nördlich der Schildhornstraße, am nördlichen Breitenbachplatz, sowie südlich der Dillenburger Straße (bis zu 300 Wohneinheiten), zusätzlich kann ein zusammenhängendes Platzgefüge (wieder-)hergestellt und die Aufenthaltsqualität gesteigert werden.

Beide vertieft untersuchten und ausgearbeiteten Varianten (siehe Kapitel 4) werden somit als grundsätzlich machbar eingestuft, jedoch unter unterschiedlichen Voraussetzungen und Annahmen. Variante 3 bietet im Vergleich zur Variante 1 mehr Potenziale im Sinne einer umweltverträglichen Stadt- und Verkehrsentwicklung, weist jedoch zugleich auch mehr Risiken in Bezug auf die dabei noch zu untersuchende Verkehrsmengenverlagerung und damit verbundenen umweltbedingten Beeinträchtigungen im Umfeld auf. Im Rahmen dieser Machbarkeitsuntersuchung ist eine detailliertere Betrachtung dieser Auswirkungen jedoch nicht möglich, da sie, wie bereits zuvor erörtert (siehe Kapitel 5.1), weit über die ursprüngliche Aufgabenstellung beziehungsweise den ursprünglichen Auftrag des Abgeordnetenhauses hinausgeht. Daher ist eine finale Entscheidung für eine Variante auf Basis der Genauigkeit der Untersuchung und deren Rahmenbedingungen nicht möglich.

IMPRESSUM

Herausgeberin

Senatsverwaltung für Umwelt- Verkehr und Klimaschutz
Öffentlichkeitsarbeit
Am Köllnischen Park 3
10719 Berlin
www.berlin.de/sen/uvk

Inhalte und Bearbeitung

HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft mbH
Freiheit 6
13597 Berlin
www.hoffmann-leichter.de

in Zusammenarbeit mit

GRUPPE PLANWERK - GP Planwerk GmbH
Uhlandstraße 97
10715 Berlin
www.gruppeplanwerk.de

und

Ingenieurbüro GRASSL GmbH
Hertzstraße 20
13158 Berlin
www.grassl-ing.de

Projektteam

Siegmar Gumz
André Zimmermann
Kevin Seiler
Marian Knapschinsky
Hubert Mehle
Siegfried Reibetanz
Ronja Krämer
Lilian Knobloch
Nedim Fazlic
Robert Smith

Berlin, Dezember 2021