



© GRUPPE PLANWERK

Verkehr und Städtebau

Ergebnisse der 1. Projektphase

Verkehrs- und Machbarkeitsuntersuchung Breitenbachplatz

Inhalt

Anlass / Zielsetzung der Untersuchung	4
Projektphasen	5
Was ist bisher geschehen?	6
Werden Sie aktiv! Kommentieren Sie die erste Phase!	10
Was folgt in der nächsten Phase der Machbarkeitsuntersuchung?	10

Ergebnisse der 1. Projektphase

Anlass / Zielsetzung der Untersuchung

Mit dem Bau der ehemaligen Bundesautobahn A 104 in den 1970er und 1980er Jahren wurde der Breitenbachplatz an der Grenze der beiden 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 Schlangenhader 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 (SenUVK) Abt. V und den Bezirken Steglitz-Zehlendorf und Charlottenburg-Wilmersdorf.

Am 06.06.2019 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 der Rückbau der Autobahnbrücken und Anlagen zwischen Schildhornstraße und Tunnel Schlangenhader 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 bzw. dem weitgehenden Rückbau und Umbau der Brücken über den Breitenbachplatz und eine ebenerdige Führung des motorisierten Verkehrs entlang des Platzes bzw. 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.

Der Senat verfolgt mit den Leitlinien für Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern das Ziel, auch bei gesetzlich nicht geregelten (sogenannten „informellen“) Planungen wie dieser Machbarkeitsuntersuchung, eine möglichst breite und frühzeitige Teilhabe am Verfahren zu ermöglichen. Die Ziele, Möglichkeiten aber auch Grenzen der Beteiligung an der Machbarkeitsuntersuchung können im [Beteiligungskonzept Breitenbachplatz](#) nachgelesen werden.

Aufgrund der anhaltenden Corona-Pandemie ist es im Verlauf des Bearbeitungsprozesses bereits zu Anpassungen des (ursprünglichen) Beteiligungskonzepts gekommen. Je nach Verlauf der Pandemie können sich auch im Jahr 2021 weitere Anpassungen ergeben. Dies gilt insbesondere für die Vor-Ort-Veranstaltungen, die zum Teil durch Online-Beteiligungen ersetzt wurden bzw. künftig zu ersetzen sind.

Projektphasen

Die Machbarkeitsuntersuchung gliedert sich in drei übergeordnete Projektphasen:

1. Grundlagenermittlung, Bestandsanalyse und Variantenvorauswahl

Die Basis der Untersuchung bildet eine umfassende Grundlagenermittlung und Bestandsanalyse der bestehenden Rahmenbedingungen und Belange. Neben der Auswertung vorhandener sowie erhobener Daten durch Zählungen und Ortsbegehungen durch das Planungsteam, ist es das Ziel, mit der Verwaltung und den unterschiedlichen Akteuren/ Stakeholdern und der interessierten Öffentlichkeit, bestehende Chancen/ Restriktionen zu erfassen und somit gemeinsam eine umfassende Grundlage für die weitere Bearbeitung zu schaffen. Außerdem erfolgt in der ersten Projektphase die Herleitung und verbale Bewertung der denkbaren und “undenkbaren” Varianten zum Umgang mit den Bauwerken (Brücke, Rampen, Tunnel) rund um den Breitenbachplatz. Im Rahmen des ersten Workshops wurden drei Varianten ausgewählt, die vertiefend untersucht werden sollen (s. Abschnitt „Was ist bisher geschehen?“).

Die Veröffentlichung der Ergebnisse der ersten Projektphase erfolgt mit dieser Kurzdokumentation, die über „meinBerlin“ kommentiert werden kann (s. Abschnitt „Werden Sie aktiv! Kommentieren Sie die erste Phase!“).

2. Erarbeitung und Konkretisierung möglicher städtebaulich-verkehrlicher Varianten, Ermittlung und Ausarbeitung der Vorzugsvariante

In der zweiten Projektphase erfolgt die planerische Ausarbeitung der vorab festgelegten Varianten, u.a. hinsichtlich einer möglichen Trassenführung und Dimensionierung der benötigten Verkehrsanlagen sowie der städtebaulich-freiräumlichen Potenziale im Umfeld des Platzes. Die quantitative Bewertung der Varianten erfolgt anhand von Aspekten, Anforderungen und Zielen bezüglich des Städtebaus, der Verkehrsqualität und -sicherheit, der Umsetzbarkeit, der Nachhaltigkeit, der Ökologie und Wirtschaftlichkeit.

Die Arbeitsergebnisse dieser zweiten Projektphase werden im Rahmen des zweiten Workshops vorgestellt und es wird gemeinsam eine Vorzugsvariante ermittelt.

Nach der Ermittlung der Vorzugsvariante und der Sammlung planungsrelevanter Hinweise in der zweiten Projektphase erfolgt deren detaillierte und finale Ausarbeitung durch das Planungsteam.

3. Abschließende Dokumentation und Präsentation/ Veröffentlichung der Ergebnisse

Nach dem finalen Workshop werden die Beiträge reflektiert und die Ergebnisse der Untersuchung im Rahmen der zweiten Öffentlichkeitsveranstaltung bzw. digitalen Öffentlichkeitsbeteiligung vorgestellt und erörtert. Die zusammenfassenden Dokumentationen der Workshops und Veranstaltungen sowie der Abschlussbericht werden auf der Homepage der SenUVK veröffentlicht.

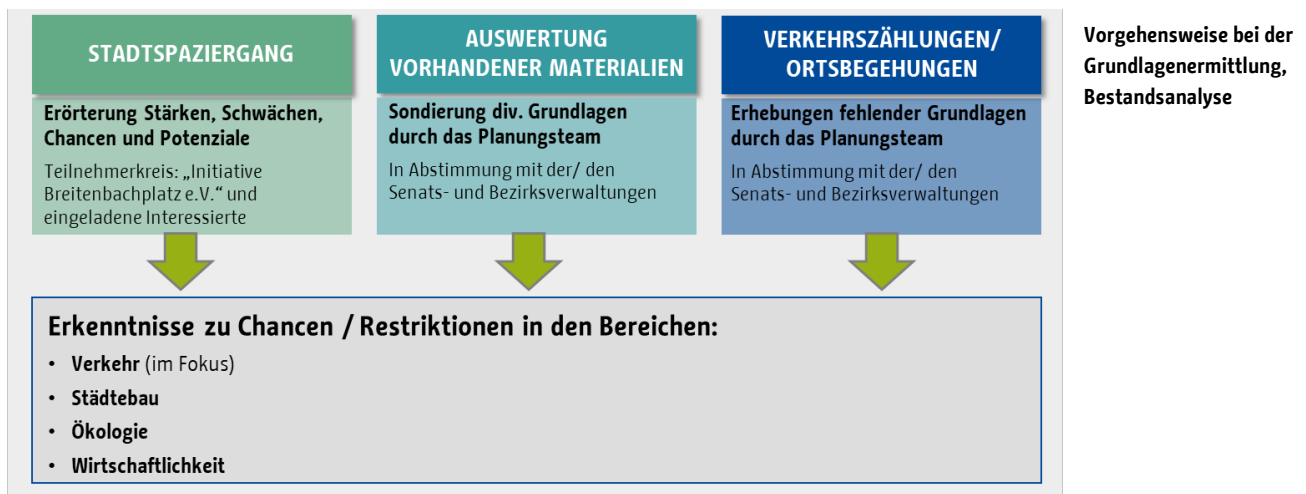
Was ist bisher geschehen?

Grundlagenermittlung, Bestandsanalyse

Im Rahmen der Grundlagenermittlung / Bestandsanalyse wurde ein Stadtspaziergang mit der Initiative Breitenbachplatz e.V., der Berliner Senats- (SenUVK und Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen) sowie der Bezirksverwaltung Charlottenburg-Wilmersdorf und dem Planungsteam im näheren Umfeld des Platzes durchgeführt. Ziel war es, erste Hinweise zu Mängeln im öffentlichen Raum sowie Ideenvorschläge für eine zukunftsgerechte Entwicklung des Breitenbachplatzes und seiner angrenzenden Räume zu sammeln. Die Dokumentation des Stadtspaziergangs finden Sie [hier](#).

Parallel fand die Zusammenstellung, Erhebung und Auswertung sowie Aufbereitung verschiedener Materialien/ Daten durch das Gutachterteam statt.

Die hierdurch gesammelten Erkenntnisse zu bestehenden Konflikten aber auch Chancen in den Bereichen Verkehr (bspw. Verkehrsmengen, Radverkehr, ruhender Verkehr, Unfallanalyse etc.), Städtebau (bspw. Siedlungs- und Nutzungsstrukturen, Denkmalschutz, Städtebaurecht) und Ökologie (bspw. Lärm- und Luftbelastung) bilden die Grundlage für die weitere Bearbeitung.



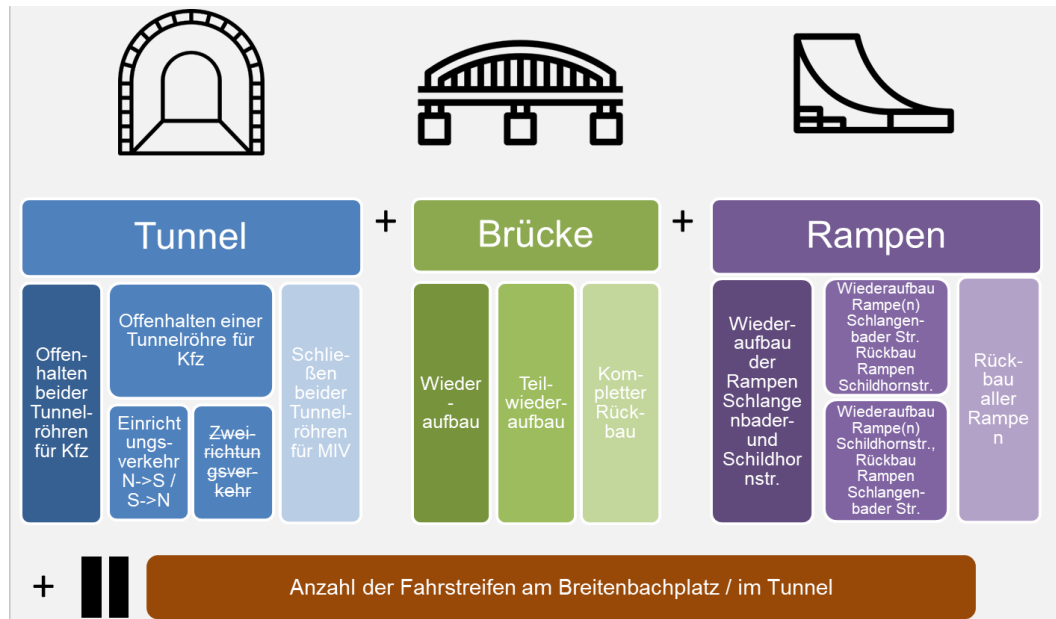
©HOFFMANN-LEICHTER/ GRUPPE PLANWERK

Variantenentwicklung

Im nächsten Schritt 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 Abriss ohne Wiederaufbau, Abriss mit Teil-Wiederaufbau und Abriss 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.

Die gutachterliche Prüfung hat ergeben, dass die Zukunftsfähigkeit der Brückenbauwerke nicht gegeben ist und daher bei mittel- bis langfristigen Überlegungen bzw. Planungen davon ausgegangen werden sollte, dass die vorhandenen Überbauten zurückgebaut werden müssen. Somit sind ein Erhalt bzw. eine Sanierung der Brückenanlagen nicht realistisch.

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



©HOFFMANN-LEICHTER

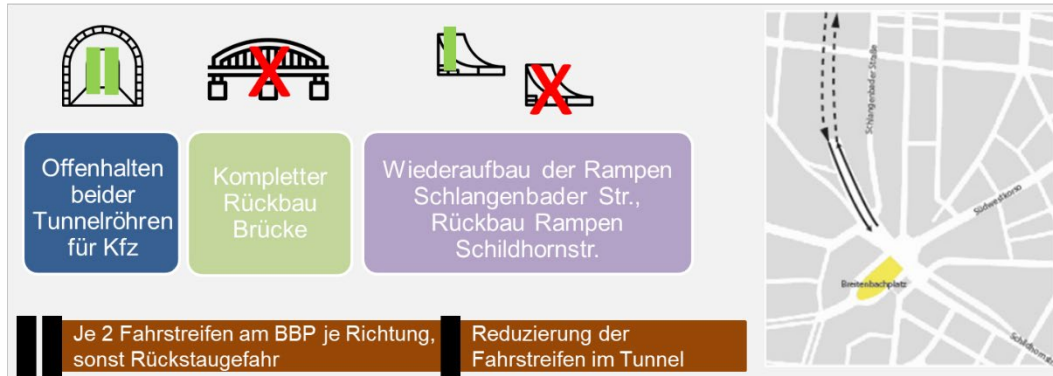
Aus den oben angeführten Kombinationsmöglichkeiten, ergaben sich zwölf denkbare (weil aus sicherheitstechnischen Gründen umsetzbare) Varianten (s. folgende Tabelle).

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 Vertretern der Senats- und den Bezirksverwaltungen, der Politik und div. Stakeholdern wie Interessensvertretungen aus der Zivilgesellschaft, Vereinen, Wohnungsbauunternehmen 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

Im Workshop erfolgte eine Vorauswahl der drei weiter zu vertiefenden Varianten durch die Teilnehmenden, die von der SenUVK bestätigt wurde. Diese werden nachfolgend kurz beschrieben:

Variante 1.A-II



Kurzbeschreibung Variante 1.A-II

©HOFFMANN-LEICHTER/ GRUPPE PLANWERK

Bei dieser Variante werden das Brückenbauwerk und damit auch die Rampen an der Schildhornstraße zurückgebaut. Beide Tunnelröhren bleiben für den Kfz-Verkehr geöffnet, sodass Zu- und Ausfahrtrampen in bzw. aus dem Tunnel benötigt werden. Am Breitenbachplatz werden je Richtung zwei Fahrstreifen erhalten, deren Lage angepasst werden kann, während die Anzahl der Fahrstreifen im Tunnel reduziert werden.

Am Platz werden umfangreiche Flächenpotenziale freigesetzt, wodurch neue städtebauliche, freiräumliche und funktionale Gestaltungsmöglichkeiten entstehen. Durch den Flächengewinn und die Möglichkeit, einzelne Fahrstreifen im Tunnel alternativ nutzen zu können, z.B. für den Radverkehr oder den öffentlichen Personennahverkehr (wird derzeit geprüft), bestehen gute Voraussetzungen zur Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung einer stadtverträglichen Mobilität und des Umweltverbundes.

Durch den Rückbau der Brücke werden zudem zukünftige Instandhaltungskosten gesenkt. Als negativ können längere Fahrtzeiten für den Kfz-Verkehr sowie die potenziell zunehmenden Immissionen am Platz durch den ebenerdigen Kfz-Verkehr interpretiert werden.

Variante 2.A-I



Kurzbeschreibung Variante 2.A-I

©HOFFMANN-LEICHTER/ GRUPPE PLANWERK

Bei dieser Variante werden das Brückenbauwerk und damit auch die Rampen an der Schildhornstraße zurückgebaut. Eine der beiden Tunnelröhren bleibt für den Kfz-Verkehr in eine Richtung geöffnet, sodass Zu- und Ausfahrtrampen in bzw. aus dem Tunnel benötigt werden.

Die andere Tunnelröhre kann eine neue Nutzung erfahren. Am Breitenbachplatz wird je Richtung ein Fahrstreifen erhalten, dessen Lage angepasst werden kann.

Diese Variante stellt eine der besten Optionen für den Städtebau mit einem großen Flächengewinn dar. Sie bietet großes Potenzial durch die mögliche Umnutzung einer kompletten Tunnelröhre z. B. für den Radverkehr bzw. den ÖPNV. Durch den Rückbau der Brücke werden Instandhaltungskosten gesenkt.

Für die Anlieger mit Kfz entstehen hierbei Umwege und es stellt sich die Frage der Umsetzbarkeit: Kann ein „Einrichtungs-Autobahnzubringer“ umgesetzt werden?

Variante 3

Kurzbeschreibung Variante 3



©HOFFMANN-LEICHTER/ GRUPPE PLANWERK

Bei dieser Variante werden das Brückenbauwerk und damit auch die Rampen an der Schildhornstraße zurückgebaut. Beide Tunnelröhren werden für den Kfz-Verkehr geschlossen und somit für neue Nutzungen frei. Die Zu- und Ausfahrtsrampen in bzw. aus dem Tunnel werden in ihrer jetzigen Form nicht mehr benötigt. Am Breitenbachplatz wird je Richtung ein Fahrstreifen empfohlen, dessen Lage angepasst werden kann.

Diese Variante setzt ein großes Zeichen für den Umweltverbund. Der Kfz-Verkehr am Platz kann deutlich reduziert werden, da nur noch für Anlieger ein Grund für das Zu- und Ausfahren besteht („Sackgasse“). Die Variante bietet im städtebaulichen Sinn außerdem den größten Umgestaltungsspielraum und Flächengewinn durch den Rückbau aller verkehrlichen Bauwerke. Zudem werden hier die Instandhaltungskosten am stärksten gesenkt. Für die Anlieger mit Kfz entstehen auch in dieser Variante Umwege. Die Umsetzbarkeit steht in Frage, da (aufgrund des erheblichen Eingriffs in das übergeordnete Straßennetz) Ausweichverkehre auch in der erweiterten Umgebung zu erwarten sind.

Werden Sie aktiv! Kommentieren Sie die erste Phase!

An dieser Stelle möchten wir Ihnen die Möglichkeit geben, die Auswahl der vertiefend zu untersuchenden Varianten auf „[meinBerlin](#)“ zu kommentieren. Äußern Sie Ihre Gedanken, ergänzen Sie die Aussagen und präsentieren Sie Ihre Ideen. Falls Sie Rückfragen haben, können Sie diese natürlich auch gerne stellen.

Ihre Kommentare werden gesammelt, sortiert und finden in der weiteren Bearbeitung Berücksichtigung.

Was folgt in der nächsten Phase der Machbarkeitsuntersuchung?

Im weiteren Verfahren findet die vertiefende Ausarbeitung und Untersuchung der drei ausgewählten Varianten statt,

Hierbei werden neben qualitativen Bewertungen auch quantitative Analysen unter Berücksichtigung der bereits genannten Kriterien Verkehr, Städtebau, Ökologie und Wirtschaftlichkeit vorgenommen. Letztlich gilt 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 nachgehen wird.

- 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 Größenordnung hat der Verkehr, der bisher über die Brücken am Breitenbachplatz und künftig ebenerdig geführt wird?
- Welche Möglichkeiten der Verkehrsführung existieren am Breitenbachplatz?
- Welche umweltbezogenen Auswirkungen (Luft / Lärm) werden je Variante erwartet?
- Welche Auswirkungen und Chancen ergeben sich für den Städtebau und die Gestaltungsmöglichkeiten am Platz?

Die ausgearbeiteten Varianten und ihre Bewertungen werden anschließend diskutiert. Im Ergebnis soll eine Vorzugsvariante festgelegt werden, die daraufhin vollständig ausgearbeitet wird.

Auch in dieser Phase ist die Beteiligung der Öffentlichkeit vorgesehen. In Abhängigkeit der dann gültigen Corona-bedingten Regelungen wird diese digital oder in Form einer Präsenzveranstaltung stattfinden.

Senatsverwaltung
für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz



Öffentlichkeitsarbeit
Am Köllnischen Park 3
10179 Berlin