



© GRUPPE PLANWERK

*Verkehr und Städtebau*

# Ergebnisse der 2. Projektphase

## Verkehrs- und Machbarkeitsuntersuchung Breitenbachplatz



# Inhalt

Auswertung der 1. Online-Beteiligungsphase	4
Ergebnisse des 2. digitalen Workshops	8
Entscheidung über final auszuarbeitende Varianten	10

# Ergebnisse der 2. Projektphase

## Auswertung der 1. Online-Beteiligungsphase

Im Zeitraum vom 18.01. bis zum 15.03.2021 bestand die Möglichkeit, die [Ergebnisse der ersten Projektphase](#) über "meinBerlin" zu kommentieren.

An dieser Stelle möchten wir uns noch einmal für die sehr rege Beteiligung und die zahlreichen konstruktiven Hinweise bedanken. Insgesamt sind 195 Ideen eingegangen, die wiederum 275-mal kommentiert wurden. Alle Beiträge können [hier](#) nachgelesen werden.

Unter den Beiträgen fanden sich mehrfach Kommentare, die die Notwendigkeit des Rückbaus des Brückenbauwerks infrage stellten bzw. sich für eine Umnutzung des Bauwerkes aussprachen. **Ein Erhalt der Brücke (mit Rampen) ist jedoch nicht möglich**, da diese umfangreiche bauliche und baustoffliche Mängel aufweist. Aufgrund der Normung zum Zeitpunkt der damaligen Planung und Errichtung (um 1970/80) sind bei den Bauwerken unterdimensionierte Schubbewehrung, 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.

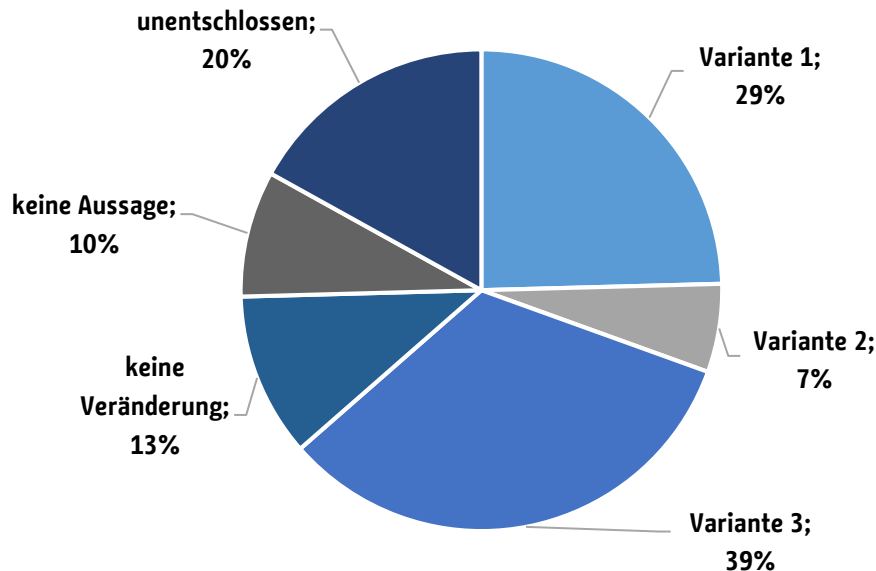
Eine Verlängerung der Nutzungsdauer der Bauwerke durch Sperrung für Lkw oder schwere Fahrzeuge ist nicht möglich, da kein Problem der Verkehrsbelastung vorliegt, sondern die Bauwerke baustoffliche Defizite aufweisen.

Zudem wurden vielzählige Hinweise zu möglichen **Verkehrsverlagerungen** gegeben. Diese wurden im Rahmen der Untersuchung mit Hilfe einer aufwändigen makroskopischen Verkehrssimulation und diversen Umlageungsrechnungen für alle drei Varianten ermittelt (s. S. 8: Ergebnisse des 2. Digitalen Workshops), die auf Grundlage des Prognosemodells der Berliner Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz für das Jahr 2030 basiert. In solchen Umlageungsrechnungen wird ein großräumiges Untersuchungsgebiet berücksichtigt

### Ergebnis der Online-Beteiligung

Obwohl die Online-Beteiligung nicht auf eine Abstimmung der vorgestellten Varianten abzielte, positionierte sich ein Großteil der Teilnehmenden mit ihren Beiträgen für bzw. gegen eine Variante. Zusammenfassend lässt sich folgendes Meinungsbild darstellen:

Meinungsbild zu vorgestellten Varianten



Der Großteil der Teilnehmenden (39%) sprach sich für **Variante 3** aus, deren Umsetzung einerseits den umfassendsten Eingriff in die Bestandssituation bedeuten, andererseits ein großes Zeichen für die Verkehrswende setzen würde: Das Brückenbauwerk und damit auch die Rampen an der Schildhornstraße werden zurückgebaut. Beide Tunnelröhren werden für den Kfz-Verkehr geschlossen und 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.

Jedoch fand auch **Variante 1** (vorher Variante 1.A-II), die den geringsten Eingriff in die Bestandssituation (von den drei dargestellten Varianten) darstellt, mit 29% großen Zuspruch. Bei dieser Variante werden zwar auch das Brückenbauwerk und die Rampen an der Schildhornstraße zurückgebaut. Jedoch bleiben beide Tunnelröhren für den Kfz-Verkehr geöffnet, sodass Zu- und Ausfahrtsrampen in bzw. aus dem Tunnel benötigt werden und die Anbindung an die A100 bestehen bleibt.

Für **Variante 2** (vorher Variante 2.A-I), die eine Mischform aus den anderen beiden Varianten darstellt, sprachen sich nur 7% der Teilnehmenden aus. Auch hier werden das Brückenbauwerk und die Rampen an der Schildhornstraße zurückgebaut. Jedoch bleibt nur eine der beiden Tunnelröhren für den Kfz-Verkehr in eine Richtung geöffnet, sodass Zu- und Ausfahrtsrampen in bzw. aus dem Tunnel benötigt werden. Die andere Tunnelröhre kann eine neue Nutzung erfahren.

**13 %** der Beiträge forderten **keine Veränderung** der Ist-Situation, die aus vorab genannten Gründen jedoch nicht in Betracht gezogen werden können. **10 %** der Beiträge benannten **keine favorisierte Variante** sondern enthielten beispielsweise Vorschläge für die weitere Bearbeitung und **2 %** wollten sich **nicht auf eine Variante festlegen**.



Generell wurde das große Potenzial durch alle vorgestellten Varianten hinsichtlich der städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten (auch in Bezug auf Wohnungsbau) und der Steigerung der Aufenthaltsqualität auf dem Platz durch die Teilnehmenden bestätigt. Folgende ergänzende **Potenziale** wurden genannt (Auszug)<sup>1</sup>:

In **Variante 1** wird ein guter Kompromiss für alle gesehen:

- Leistungsfähiger Kfz-Verkehr wird bewahrt – Belange der Alten und Schwachen erhört
- Alleinstellungsmerkmal „Schlange“ beibehalten
- Verbesserung für Rad- und Fußverkehr trotz Beibehalten des Kfz-Verkehrs möglich
- Nachbarkieze werden nicht zusätzlich belastet

**Variante 3** als wichtiger Schritt für die Verkehrswende

- Beitrag zum Klimaschutz
- Entsiegelung, mehr Grün
- Steigende Verkehrssicherheit, sichere Schulwege
- Steigende Aufenthalts- und Lebensqualität
- Entlastung des Platzes und der anliegenden Bebauung von Lärm und Abgasen



Jedoch wurden auch **Bedenken** an den Varianten geäußert (Auszug):

### **Verkehrliche Defizite:**

- Verschlechterung der verkehrlichen Situation bei Rückbau der Brücke
- Variante 3: Verdrängung des Kfz-Verkehrs in umliegende Straßen und in umliegende Wohngebiete
- Längere Routen für den Kfz-Verkehr
- Mehr Umwege = mehr Abgasemissionen
- ÖPNV-Infrastruktur nicht ausreichend
- Erreichbarkeit verschlechtert sich
- Fehlende Parkplätze
- Tunnel für Radverkehr ungeeignet

Bedenken bzgl. der **städtebaulichen und freiräumlichen Entwicklung**

- Steigende Mieten durch Aufwertung
- Verschlechterung für den Einzelhandel (durch verkehrliche Maßnahmen)
- Aufenthaltsqualität wird auch mit Abriss nicht besser
- Überbauung Schlangenbader Straße: Denkmalschutz bezieht Straße ein

---

<sup>1</sup> Die hier angegebenen Aspekte fassen die Schwerpunkte der im Rahmen der Onlinebeteiligung vorgebrachten Anregungen und Hinweise exemplarisch zusammen.



Von den zahlreichen guten Vorschlägen und Ideen für den Breitenbachplatz und das nähere Umfeld, wird im Folgenden ein Auszug der häufig genannten Beiträge zusammengefasst.

Folgende Beiträge werden je nach Variante **geprüft/ berücksichtigt**:

- Nachnutzung des Tunnels für den Radverkehr
- Radverkehr über Platz führen, um diesen zu beleben
- Querungen entlang Dillenburger Str.-Schildhornstr. verbessern
- Erweiterung ÖPNV-Angebot (z. B. nach Schmargendorf / Lichterfelde)
- Verkehrsberuhigung in näherem Umfeld
- Reduzierung der Parkplätze
- Offene Platzgestaltung, Wiederherstellung der ehemaligen Platzgestaltung
- Baumpflanzung / Begrünung in der Umgebung

Folgende Vorschläge können bei der weiteren Bearbeitung **keine Berücksichtigung** finden:

- Nachnutzung der Brücke, Brücke als Highline, künstlerische Gestaltung und Begrünung der Brücke
- Brücke nur für Lkw sperren
- Separater Fahrstreifen für Inline Skating

Die folgenden Vorschläge werden erst in späteren Planungsphasen relevant, sie können leider im Rahmen der Machbarkeitsstudie **noch nicht berücksichtigt** werden. Natürlich werden sie in den Bericht aufgenommen und finden somit im weiteren Verfahren Berücksichtigung.

- Ausbau der Radinfrastruktur im weiteren Untersuchungsgebiet
- Einrichtung von Fahrradstraßen mit baulicher Verhinderung von Kfz-Durchgangsverkehr (z.B. Schorlemerallee, Lentzeallee)
- Parkraumbewirtschaftung
- Autofreie Quartiere
- Nachnutzung des Tunnels: Eventlocation, Sport, Kunst, Parken, Katastrophenschutz, Lagerräume, Fledermausquartiere etc.
- Urban Gardening und Wochenmarkt am Breitenbachplatz



Eine Verortung weiterer Vorschläge finden Sie auf der letzten Seite dieses Dokuments.

## Ergebnisse des 2. digitalen Workshops









Am 23.03.2020 fand der zweite von insgesamt drei Workshops, wiederum als digitale Veranstaltung, statt. Der Kreis der Teilnehmenden bestand, wie bereits beim ersten Workshop, aus Vertreter:innen der Senats- und Bezirksverwaltungen, der Politik und div. Stakeholdern wie Interessensvertretungen aus der Zivilgesellschaft, Wohnungsbauunternehmen etc. Auf Grundlage der im Rahmen der ersten Projektphase ausgewählten drei Varianten (die Ergebnisse der 1. Projektphase können [hier](#) heruntergeladen werden), bestand das Ziel des zweiten Workshops darin, die möglichen verkehrlichen, städtebaulichen, ökologischen und wirtschaftlichen Auswirkungen der Varianten für den Platz und das Umfeld aufzuzeigen, zu diskutieren und ein Meinungsbild zu generieren.

Neben der Vorstellung des Zwischenstandes der ersten Online-Beteiligung, wurden die Ergebnisse der Verkehrserhebung am Breitenbachplatz sowie ein Arbeitsstand des Prognosenetzes der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz präsentiert und diskutiert. 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 vertiefter Analysen wie u.a. Umlegungsrechnungen für den Kfz-Verkehr, Analyse der zusätzlichen Fahrzeugkilometer / Tag, Flächenbilanzierungen, 3D-Modellen, überschlägigen Berechnungen für den CO<sub>2</sub>-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.

Im Rahmen des Workshops wurde ein Arbeitsstand der Bewertungstabelle diskutiert. Im Folgenden wird der aktuelle, im Nachgang des Workshops leicht angepasste, Stand dargestellt:

Kriterium		V 0 (Wiederaufbau)	V 1 (Rückbau Brücke)	V 2 (Schließen einer Röhre)	V 3 (Schließen beider Röhren)
Verkehrsablauf für alle Verkehrsmittel am Platz		Yellow	Red	Yellow	Green
Verkehrssituation für Kfz im weiteren Untersuchungsgebiet		Green	Yellow	Yellow	Red
Verkehrsflächengestaltung und -aufteilung / Umweltverbund u. Inter-/Multimodalität		Red	Yellow	Green	Yellow
Städtebau / Stadtplanung   städtebauliche Neuordnung u. räuml. Fassung d. Stadtraums		Red	Yellow	Yellow	Green
Klima- und Umweltschutz und Minimierung von Gesundheitsbeeinträchtigungen		Yellow	Yellow	Yellow	Green
Ingenieurbau / Bauwerke		Red	Yellow	Green	Green
Wirtschaftlichkeit		Red	Yellow	Yellow	Green
Realisierbarkeit		Green	Yellow	Yellow	Red

Legende:



Niedrigster Rang

Höchster Rang



**Variante 0** steht für den Rückbau der Brücken- und Rampenbauwerke und der Wiederherstellung der Bestandssituation. Diese Variante schneidet (abgesehen von den Kriterien „Verkehrssituation für Kfz im weiteren Untersuchungsgebiet“ und „Realisierbarkeit“) am schlechtesten ab.

**Variante 3** stellt mit fünf von acht grünen Feldern 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.

Im Rahmen des Workshops wurden die Varianten von den Teilnehmenden rege diskutiert. Das Ergebnis der Diskussionen spiegelt sich auch letztlich im Ergebnis des Entscheidungsprozesses wieder.

### Entscheidung über final auszuarbeitende Varianten

Im Nachgang des Workshops erfolgte die Festlegung der final auszuarbeitenden Varianten durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) in Zusammenarbeit mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenStadtWohn).

Ursprünglich war die Ausarbeitung einer Vorzugsvariante im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung vorgesehen. Auf Grundlage der Ergebnisse der Online-Beteiligung, des zweiten digitalen Workshops und der bisherigen Erkenntnisse aus der Machbarkeitsuntersuchung, ist die SenUVK jedoch zu dem Entschluss gekommen, zwei Varianten weiterzuerfolgen.

Zum einen **Variante 1**, die in Relation zur Bestandssituation eine **deutliche Verbesserung** - durch den Wegfall des Brückenbauwerkes und der deutlichen Verschmälerung der Fahrverkehrsflächen in Höhe des Platzes - für u.a. 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

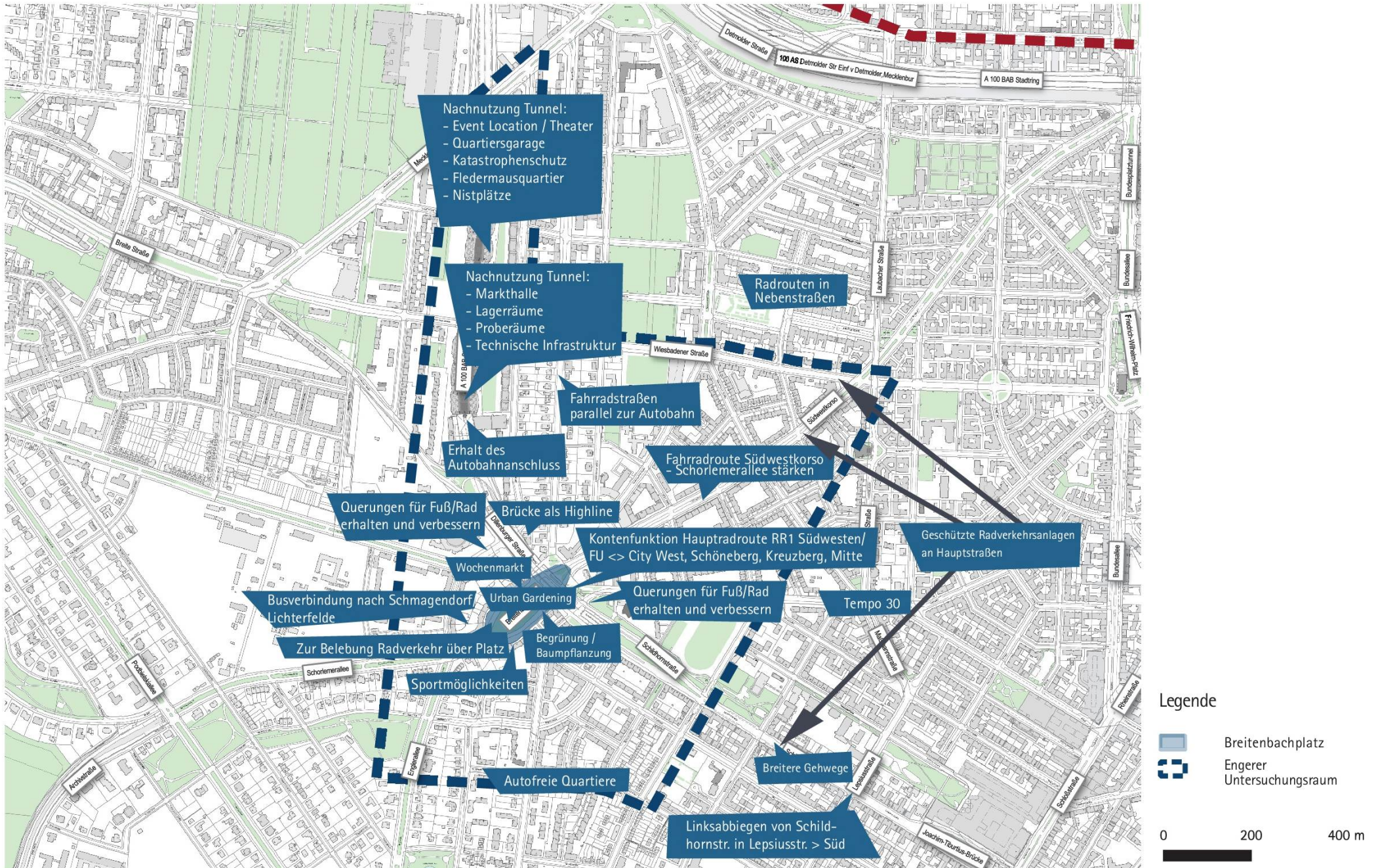
Zum anderen soll **Variante 3**, die im Rahmen der Untersuchung die höchsten Bewertungen erhalten hat (jedoch auch schwerwiegend in das übergeordnete Straßennetz eingreift), vertiefend ausgearbeitet werden.

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 bzw. 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 u.a. der Lärm- / Schadstoffbelastungen ermöglichen, sodass die Realisierbarkeit der Variante besser eingeschätzt werden kann.

# Verkehrs- und Machbarkeitsuntersuchung Breitenbachplatz

## Auswertung Onlinebeteiligung - Vorschläge



Senatsverwaltung  
für Umwelt, Verkehr  
und Klimaschutz



**Öffentlichkeitsarbeit**  
Am Kölnischen Park 3  
10179 Berlin