

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Tom Schreiber (SPD)

vom 24. März 2015 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. März 2015) und **Antwort**

Baulicher Zustand der „Langen Brücke“ und der Behelfsbrücke in Köpenick – Was muss dringend verbessert werden?

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

Frage 1: Wie wird die Stand- und Verkehrssicherheit der „Langen Brücke“ und der Behelfsbrücke bewertet?

Antwort zu 1: Die Standsicherheit beider Brücken ist grundsätzlich gegeben. Die historische Lange Brücke ist statisch nicht in der Lage, den jeweils zweispurigen Richtungsverkehr inkl. Straßenbahn aufzunehmen. Aus diesem Grund wird der zweispurige Verkehr Richtung West und der Straßenbahnverkehr über die Behelfsbrücke geleitet.

Die Verkehrssicherheit der Langen Brücke und der Behelfsbrücke Lange Brücke ist unter Berücksichtigung der Einhaltung der Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h vor und auf der Behelfsbrücke gegeben.

Frage 2: Wie hoch wird der Investitionsbedarf an der „Langen Brücke“ und der Behelfsbrücke in Köpenick eingeschätzt?

Antwort zu 2: Mittelfristig ist nach gegenwärtigem Kenntnisstand ein Ersatzneubau der Langen Brücke erforderlich, um die Behelfsbrücke rückbauen zu können. Der vorgeschätzte Investitionsbedarf für den Ersatzneubau beträgt ca. 11,5 Mio. € ohne Berücksichtigung von Mehraufwendungen für eine aufwendige Brückengründung in Flussnähe sowie für historische Gestaltungselemente.

Um die Verkehrssicherheit der Behelfsbrücke und der alten Langen Brücke bis zum vorgesehenen Ersatzneubau zu gewährleisten, sind laufende Instandsetzungsarbeiten an den Brücken unvermeidbar.

Frage 3: Wann ist geplant, hier zu verbessernden Maßnahmen zu kommen?

Antwort zu 3: Unter der Voraussetzung der Sicherstellung der hierfür erforderlichen Personalkapazitäten ist der Ersatzneubau der Langen Brücke in der Investitionsplanung 2014 bis 2018 des Landes Berlin mit einem Baubeginn im Jahr 2018 angemeldet.

Frage 4: Welche baulichen Konsequenzen wurden aus dem schrecklichen Unfall vom 03.12.2014 an der Behelfsbrücke gezogen?

Antwort zu Frage 4: Der Unfall wird nach dem Vorliegen der Auswertung der Polizei zum Anlass genommen, die Notwendigkeit einer Nachrüstung entsprechend dem neuen Regelwerk zu prüfen. Maßgeblich ist hier die Richtlinie für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme (RPS 2009). Unter 1 (3) ist der Geltungsbereich definiert. In Frage stehen hier die Absätze 3d und 3e. Zu klären ist zunächst, ob die Unfallart „Abkommen von der Straße“ überwiegt bzw. sonstige Unfallhäufigkeiten vorliegen. Sollte dies erkannt werden, wären entsprechend der RPS 2009, Tabelle 5 ein 15 – 20 cm hoher Schrammbord und die Montage eines Geländers mit Seil erforderlich. Als Schrammbord gilt hier der Bord als Abgrenzung der Fahrbahn zur Geh- und Radbahn, welcher bereits vorhanden ist. Mit den zuständigen Behörden wird ein Sicherheitsaudit durchgeführt werden.

Frage 5: Wann und inwiefern werden die Seitenbereiche an der Behelfsbrücke besser geschützt?

Antwort zu Frage 5: Die Seitenbereiche der unmittelbaren Behelfsbrücke sind gegenüber abirrendem KFZ-Verkehr durch die konstruktive Anordnung der Fachwerkträger zwischen Fahrbahn und Gehweg sowie bereits bauzeitlich angebrachten Leitplanken geschützt.

Der o. g. Unfall hat sich nicht auf dem eigentlichen Überbau der Behelfsbrücke ereignet, sondern im Kurvenbereich vor der Brückenkonstruktion. Die RPS sieht in diesen denkbaren Absturzbereichen in Abhängigkeit einer

Gefährdungsstufe nach Tabelle 5 die Anordnung einer Anschlusskonstruktion an das Brückenbauwerk vor. Bei hohen zugelassenen Geschwindigkeiten (größer 100 km/h) könnten die Leitplanken verlängert werden. Bei niedrigen Geschwindigkeiten (kleiner 50 km/h) wäre der beschriebene Schrammbord sowie das Geländer entsprechend Antwort zu Frage 4 anzuordnen.

Frage 6: Was spricht für bzw. gegen die Installation längerer Leitplanken?

Antwort zu Frage 6: Siehe Antwort zu 4 und 5.

Berlin, den 09. April 2015

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 13. Apr. 2015)