

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Katalin Gennburg und Kristian Ronneburg (LINKE)

vom 03. Juli 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 08. Juli 2019)

zum Thema:

Elsenbrücke, Neubau, Mobilitätsgesetz

und **Antwort** vom 19. Juli 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. Juli 2019)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Frau Abgeordnete Katalin Gennburg (Linke) und
Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (Linke)
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/20167
vom 3. Juli 2019
über Eisenbrücke, Neubau, Mobilitätsgesetz

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

Frage 1:

Wie ist der Stand der Planung zum Neubau der Eisenbrücke und gibt es neue Erkenntnisse zum weiteren Fortgang? Wie läuft das Planungsverfahren ab und in welchem Zeitrahmen?

Antwort zu 1:

Das Brückenbauwerk der Eisenbrücke besteht aus zwei getrennten Überbauten. Im August 2018 wurde am südöstlichen Überbau ein ca. 25 m langer horizontaler Riss durch den Steg mit bis zu 1,8 mm Rissbreite festgestellt. Daraufhin musste der stark befahrene südöstliche Überbau für den Fahrzeugverkehr gesperrt werden. Im Ergebnis der daraufhin durchgeführten Bauwerksuntersuchungen, Begutachtungen und Nachrechnungen wurde im November 2018 festgestellt, dass der Überbau nicht instandgesetzt werden kann und für den motorisierten Verkehr gesperrt bleiben muss.

Zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit und der Ordnung bezüglich der Gefahren für die angrenzenden Bereiche ist besondere Dringlichkeit geboten. In Folge der starken Schädigung des südöstlichen Überbaus muss kurzfristig mit den Abbrucharbeiten und anschließendem Aufbau einer Behelfsbrücke begonnen werden, um ggf. erforderlich werdende weitere Einschränkungen wie zum Beispiel die Sperrung der vielbefahrenen Wasserstraße oder notwendig werdende Einschränkungen am baugleichen westlichen Überbau möglichst zu verhindern. Mit den Planungen für den Abriss des östlichen Überbaus und dem Ausbau einer Behelfsbrücke wurde umgehend ein Ingenieurbüro beauftragt, um den Beginn der Abbrucharbeiten Anfang 2020 weiter anstreben zu können. Für die Planungen zum Rückbau des geschädigten Überbaus und zur Errichtung der Behelfsbrücke wurden weitere folgende Schritte eingeleitet:

- Das erforderliche Personalbesetzungsverfahren in der Tiefbauabteilung konnte im I. Quartal 2019 erfolgreich abgeschlossen werden.

- Alle beteiligten Versorgungsunternehmen wurden benachrichtigt und aufgefordert, den gesperrten Überbau kurzfristig zu räumen. Hierzu laufen bereits intensive Abstimmungen.
- Ebenfalls begonnen haben die Abstimmungen mit den anliegenden Grundstückseigentümern.

Frage 2:

Wie ist der Zeitplan für die Errichtung des Neubaus? (Bitte Zeitschiene mit Zwischenzielen bis zur geplanten Eröffnung angeben.)

Antwort zu 2:

Nach dem gegenwärtigen Kenntnisstand ist die Angabe eines belastbaren Zeitplanes nicht möglich. Entsprechend einer groben Abschätzung könnte sich der Ablauf folgendermaßen darstellen:

Abriss östlicher Überbau:	2020
Errichtung Behelfsbrücke:	2021 bis 2022
Abriss/Ersatzneubau der westlichen Brückenhälfte:	2023 bis 2025
Rückbau Behelfsbrücke:	2025/2026
Ersatzneubau der östlichen Brückenhälfte:	2026 bis 2028

Frage 3:

Wie wird während der gesamten Bauzeit die Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs des Umweltverbunds (Bus-, Rad-, Fußverkehr) in beide Richtungen sichergestellt?

Antwort zu 3:

Gegenstand der Planung wird auch die bauzeitliche Verkehrsführung für alle Verkehrsarten unter Beachtung des Mobilitätsgesetzes sein. Die derzeitige Planung erfolgt unter der Voraussetzung, dass der westliche Überbau während der Abbrucharbeiten und dem Aufbau einer Behelfsbrücke weiter genutzt werden kann.

Frage 4:

Wer ist für die Planung verantwortlich?

Antwort zu 4:

Die Planung wird von der Abteilung Tiefbau der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz verantwortet.

Frage 5:

Ist die Planung einsehbar? Wenn ja, wo?

Antwort zu 5:

Die Planungen für den Ersatzneubau der Eisenbrücke wurden noch nicht begonnen. Derzeit laufen die Planungen für den Abbruch des östlichen Überbaus und dem Aufbau einer Behelfsbrücke.

Frage 6:

Ist eine Beteiligung vorgesehen? Wenn ja, wann und in welcher Weise? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 6:

Informationen und Beteiligungsmöglichkeiten zur Baumaßnahme und zur Planung sind selbstverständlich durch Informationsveranstaltungen und Veröffentlichungen vorgesehen.

Frage 7:

Wird für den Neubau ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt? Wenn ja: Wie ist der zeitlich Ablauf? Wenn nein: Warum nicht?

Antwort zu 7:

Eine Aussage dazu ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich. Ein Planfeststellungsverfahren ist erforderlich, wenn eine wesentliche Änderung der Straße erfolgt und die sachgerechte Bewältigung der mit der Planung aufgeworfenen Konflikte ein Verfahren erfordert.

Frage 8:

Wie hoch sind die geschätzten Kosten und welche Institutionen/Körperschaften (z. B. EU, Bund, Land, Bezirk) zahlen welche Anteile?

Antwort zu 8:

Der grob geschätzte Kostenrahmen für den Ersatzneubau beläuft sich auf ca. 50 Mio. €, die aus dem Berliner Haushalt zu finanzieren sind (Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Tiefbau).

Frage 9:

Welche Güter- und Personentransportkapazitäten liegen der Planung zugrunde und auf welcher Planungsgrundlage kommen diese zustande?

Frage 10:

Liegt der Planung weiterhin eine abzuwickelnde Fahrzeugmenge von 80.000 pro Tag zugrunde? Teilt der Senat die Auffassung, dass diese Zahl im Widerspruch zum im Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm 2030 (BEK 2030) niedergelegten Ziel steht, den Modal Split des motorisierten Individualverkehrs (MIV) bis 2030 auf 22,5 Prozent zu reduzieren? (Bitte Antwort erläutern.)

Frage 11:

Welche alternativen Planungsvarianten (z. B. Reduktion der Zahl der Fahrstreifen, konstruktive Vorsorge für mögliche künftige Straßenbahnlinien, Errichtung einer Umweltverbundbrücke für den Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr etc.) wurden mit welchem Ergebnis geprüft?

Antwort zu 9 bis zu 11:

Die Planungsvorgaben (Verkehrsprognose, Querschnitt) liegen noch nicht vor. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die verkehrlich hohe Bedeutung der Eisenbrücke für alle Verkehrsarten bestehen bleibt.

Frage 12:

Teilt der Senat die Auffassung, dass mit dem Ausfall der Eisenbrücke die Planungsgrundlage für den 16. Bauabschnitt der BAB 100 entfallen ist und dieser daher nicht eröffnet werden dürfte, bevor die Eisenbrücke fertiggestellt ist?

Antwort zu 12:

Für den 16. Bauabschnitt der A 100 liegt mit dem Fernstraßenausbaugesetz ein gesetzlich festgestellter Bedarf vor, der nach wie vor die Planungsgrundlage darstellt.

Frage 13:

Wie ist der Zeitplan für die Erstellung und Umsetzung des Verkehrskonzepts für die Anschlussstelle Treptower Park der BAB 100? (Bitte Zeitschiene bis zum Bauabschluss mit relevanten Zwischenschritten, u. a. Beginn und Ende der Bürger*innenbeteiligung, darstellen.)

Antwort zu 13:

Die zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des 16. Bauabschnittes vorhandene verkehrliche Situation am Autobahnende, die aktuell noch nicht abschließend bewertet werden kann, wird bei der Inbetriebnahmekonzeption berücksichtigt werden. Die Inbetriebnahme des 16. Bauabschnittes wird nicht vor Ende 2022 erfolgen.

Berlin, den 19.07.2019

In Vertretung

Stefan Tidow
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz