

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Tommy Tabor (AfD)

vom 09. Januar 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 09. Januar 2023)

zum Thema:

Spandau: Sanierung an der Stößenseebrücke im Zusammenhang mit der Radschnellverbindung des Trassenkorridors „West-Route“

und **Antwort** vom 25. Januar 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 26. Januar 2023)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Tommy Tabor (AfD)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/14487
vom 09. Januar 2023

über Spandau: Sanierung an der Stößenseebrücke im Zusammenhang mit der
Radschnellverbindung des Trassenkorridors „West-Route“

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht vollständig aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die GB infraVelo GmbH und die Autobahn GmbH des Bundes um Stellungnahmen gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurden. Sie werden in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Wie ist der aktuelle Stand bei der Radwegsanierung im Spandauer Abschnitt der Heerstraße?

Frage 3:

Muss die Stößenseebrücke unabhängig von der Radwegerneuerung saniert werden? Falls ja, mit welchen Verkehrseinschränkungen und Kosten ist dabei zu rechnen?

Antwort zu 1 und 3:

Der Spandauer Abschnitt der Heerstraße einschließlich Stößenseebrücke ist Teil der geplanten Radschnellverbindung 5 (West-Route), die Spandau mit der Stadtmitte verbindet. Die Vorplanung wurde kürzlich abgeschlossen und befindet sich derzeit im Genehmigungsverfahren. Nach Freigabe der Vorplanungsunterlagen folgt die Entwurfsplanung, in der die Strecke im Detail ausgearbeitet wird.

Die Autobahn GmbH des Bundes teilt hierzu mit:

„Für die in der Baulast des Bundes befindliche Stößenseebrücke ist entweder eine Sanierung oder ein Ersatzneubau vorzusehen. Welche dieser beiden Varianten der Vorzug gegeben wird, wird erst im Ergebnis der bei der zuständigen Autobahn GmbH des Bundes noch abzuschließenden Vorplanung für das Bauwerk entschieden. Bei beiden Varianten werden verkehrliche Lösungen in der Bauphase zu berücksichtigen sein. Zum aktuellen Zeitpunkt können Bauwerkskosten noch nicht belastbar benannt werden.“

Frage 2:

Was ist an der Stößenseebrücke im Zusammenhang mit der Radschnellverbindung des Trassenkorridors „West-Route“ geplant? Welche Flächen sollen zukünftig Fußgängern, Radfahrern und motorisiertem Verkehr zur Verfügung stehen?

Antwort zu 2:

Die GB infraVelo GmbH teilt hierzu mit:

„Die Stößenseebrücke ist im Bestand 24,50 Meter breit. Gemäß aktueller Vorplanung sollen die Borde versetzt und die Fahrbahnbreite um einen Fahrstreifen reduziert werden, sodass statt 15 Meter Breite (5 Fahrspuren à 3,00 Meter) zukünftig 12,50 Meter für insgesamt vier Fahrstreifen zur Verfügung stehen. Die äußeren Fahrspuren werden für den Schwerlastverkehr von 3,00 Meter auf 3,25 Meter verbreitert. Auf beiden Seiten der Brücke sind gemäß aktueller Planung jeweils 6,00 Meter für getrennte Geh- und Radwege vorgesehen. Die endgültige Straßenraumaufteilung wird erst mit dem Beschluss zur Planfeststellung feststehen.“

Berlin, den 25.01.2023

In Vertretung

Dr. Meike Niedbal

Senatsverwaltung für

Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz