

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

**des Abgeordneten Maik Penn (CDU)**

vom 07. November 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 08. November 2018)

zum Thema:

**Neue Brücken braucht das Land – Treptow-Köpenick ganz besonders**

und **Antwort** vom 20. November 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 26. Nov. 2018)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Maik Penn (CDU)  
über

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

**A n t w o r t**  
**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/16 991**  
**vom 07.11.2018**  
**über Neue Brücken braucht das Land - Treptow-Köpenick ganz besonders**

---

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

Frage 1:

Welche Brücken in Treptow-Köpenick werden ab bzw. bis wann und zu jeweils welchen voraussichtlichen Kosten saniert?

Antwort zu 1:

Das Sanierungsprogramm sieht für das Jahr 2019 Maßnahmen an folgenden Brücken vor:

- Luisenbrücke (100.000 €),
- Rodelbahnbrücke (106.000 €),
- Brücke an der Wuhlheide (105.000 €).

Frage 2:

Welche Brückenneubaubedarfe sehen der Senat und das Bezirksamt Treptow-Köpenick an welchen Standorten, wie sehen hierzu der jeweilige Zeit- und Kostenplan sowie die Bürgerbeteiligung aus?

Antwort zu 2:

Mit Ausnahme der Brücken im Zuge der Tangentialen Verbindung Ost (TVO) liegen keine Neubaubedarfe im Bezirk Treptow-Köpenick vor.

Frage 3:

Welche Brückenkonstruktion ist für den Neubau der Langen Brücke am Schloss Köpenick geplant?

Frage 4:

Welche Vorgaben gibt es für die Architektur der neuen Brücke, wird sie sich an die historische und denkmalgeschützte der vor ca. 120 Jahren gebauten anlehnen?

Frage 5:

Wer ist/wird/wurde an Entscheidungen zu Konstruktion und Architektur beteiligt?

Frage 6:

Welche Nutzungskapazität wird der neuen Brücke zugrunde gelegt, wird sie der zunehmenden Anzahl der Verkehrsteilnehmer einer wachsenden Stadt und eines stark wachsenden Bezirks angepasst werden?

Frage 7:

Wie wird die Konzeption an aktuelle Entwicklungen für Verkehrsteilnehmer angepasst, wie werden Fahrradfahrer und Fußgänger bei der Nutzungskonzeption berücksichtigt?

Antwort zu 3 bis 7:

Vor dem Hintergrund des sog. Mobilitätsgesetzes wurden das Nutzungskonzept sowie die Querschnittsaufteilung auf der Brücke einer Prüfung unterzogen und Änderungen gegenüber der bisherigen Planung vorgenommen. Mit dem Ziel des Nachweises der Standsicherheit der denkmalgeschützten Bestandsbrücke unter der gewachsenen Verkehrsbelastung und geänderten Randbedingungen wird zurzeit eine Machbarkeitsstudie erarbeitet.

Erst im Ergebnis dieser Studie können die weiteren Planungsschritte, Konstruktion und Architektur sowie die Beteiligungsschritte festgelegt werden.

Frage 8:

Welche Planungen sind für die vorhandenen Behelfsbrücken vorgesehen?

Antwort zu 8:

Die Behelfsbrücke wird bis zur Inbetriebnahme/Teilinbetriebnahme der instandgesetzten/neu gebauten Langen Brücke unter Betrieb verbleiben.

Frage 9:

Wie oft mussten bei Behelfsbrücken in Berlin die Prognosen für die Nutzungsdauer in den letzten 20 Jahren korrigiert werden, wurden die Prognose-Instrumente verändert bzw. an den Erfahrungen angepasst?

Antwort zu 9:

Behelfsbrücken verbleiben im Allgemeinen bis zur Inbetriebnahme einer Brückeninstandsetzungsmaßnahme oder Brückenersatzneubaumaßnahme unter Betrieb, um den Verkehr der „Ursprungsbrücke“ oder auf einer Umleitungsstrecke während der Bauzeit aufzunehmen. Die prognostizierte Nutzungsdauer wird in der Regel eingehalten, kann sich jedoch infolge einer Vielzahl von Randbedingungen verändern.

Frage 10:

Welche tatsächlichen Kosten sind im Vergleich zu den prognostizierten Kosten nach Abschluss der jeweiligen Vorplanungen für den Neubau von Brücken und für Instandsetzungskosten von Behelfsbrücken seit 2015 entstanden?

Antwort zu 10:

Hierzu kann keine allgemeingültige Aussage getroffen werden. In den Jahren 2015 und 2016 konnten Vergaben erzielt werden, die zum Teil unterhalb der prognostizierten Kosten lagen. Erst im letzten Jahr sind deutliche Abweichungen gegenüber den Vorplanungskosten zu verzeichnen.

Frage 11:

Für welche Brücken gelten welche Einschränkungen aufgrund ihres baulichen Zustandes, wann erfolgen welche Maßnahmen zur Abhilfe?

Antwort zu 11:

Die Daten können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden:

Bauwerksname	Verkehrseinschränkung		Maßnahme
Lange Brücke (Behelfsbrücke)	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	10 km/h	Ersatzneubau geplant
Salvador-Allende-Brücke	Verbot für Fahrzeuge über angegebenem tatsächlichen Gewicht, zulässige Höchstgeschwindigkeit	18 t, 10 km/h	Neubau in Ausführung
Wendenschloßbrücke	Verbot für Fahrzeuge über angegebenem tatsächlichen Gewicht, Zusatz: Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) frei	20 t	regelmäßige Instandhaltung
Triglawbrücke	Verbot für Fahrzeuge über angegebenem tatsächlichen Gewicht, zulässige Höchstgeschwindigkeit	18 t, 10 km/h	regelmäßige Instandhaltung
Schloßbrücke	Verbot für Fahrzeuge aller Art, Lieferverkehr frei, Verbot für Fahrzeuge über angegebenem tatsächlichen Gewicht	16 t	regelmäßige Instandhaltung
Grenzwegbrücke	Verbot für Fahrzeuge über angegebenem tatsächlichen. Gewicht	24 t	regelmäßige Instandhaltung
Nördliche Rialtoringbrücke	Verbot für Fahrzeuge über angegebenem tatsächlichen. Gewicht	12 t	Ersatzneubau geplant
Brücke An der Wuhlheide	Verbot für Fahrzeuge über angegebenem tatsächlichen. Gewicht	3,5 t	Instandsetzung Lagersockel
Neue Fahlenbergbrücke	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	Ersatzneubau geplant (ab 2019)
Köpenicker-Allee-Brücke	Verbot für Fahrzeuge über angegebenem tatsächlichen Gewicht	12 t	Ersatzneubau geplant / TVO
Eisenbrücke	Vollsperrung des östlichen Überbaus, Verkehr in Richtung Ostkreuz wird im Gegenverkehr über den westlichen Überbau geleitet		Ersatzneubau geplant

Frage 12:

In welchem Jahr wurden Instandhaltungsvorgaben festgelegt, wie oft werden diese auf aktuelle Ansprüche überprüft und welche Anpassungen wurden ggf. zwischenzeitlich vorgenommen?

Antwort zu 12:

Instandhaltungsvorgaben werden nicht vorgegeben. Der Instandhaltungsbedarf ergibt sich aus der regelmäßigen Bauwerksprüfung und -überwachung nach DIN 1076, woraufhin ein Instandhaltungsprogramm entwickelt wird. Dieses wird regelmäßig fortgeschrieben und nach Maßgabe zur Verfügung stehenden Kapazitäten umgesetzt. Sich aus der Bauwerksprüfung und -überwachung ergebender Instandsetzungsbedarf an bestehenden Bauwerken wird im Rahmen regelmäßiger Unterhaltungsarbeiten laufend abgearbeitet.

Berlin, den 20.11.2018

In Vertretung  
Stefan Tidow  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz