

17. Wahlperiode

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Daniel Buchholz (SPD)

vom 21. Februar 2012 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 21. Februar 2012) und **Antwort**

Ausbau von Havel und Spree (II): Ist der vollständige Neubau der Freybrücke wirklich alternativlos und lässt sich ein Verkehrschaos vermeiden?

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

Frage 1: In welchem Jahr wurde die Spandauer Freybrücke über die Havel errichtet und erstmals für die Überführung freigegeben?

Antwort zu 1: Die Freybrücke wurde in den Jahren 1909/10 errichtet und anschließend dem Verkehr übergeben.

Frage 2: Wie stark wurde die Brücke im Zweiten Weltkrieg zerstört? Kam ihr Wiederaufbau bautechnisch einem Neubau gleich oder wurden wesentliche Konstruktionselemente erhalten?

Antwort zu 2: 1945 wurde die Brücke am südöstlichen Pfeiler neben der Havel gesprengt. Infolge der Sprengung stürzte das Hauptfeld der Brücke in die Havel und die beiden angrenzenden Randfelder wurden ebenfalls schwer beschädigt.

Der Wiederaufbau in den Jahren 1949 – 1951 ist nicht einem Neubau gleichzusetzen, da weitestgehend wesentliche Elemente der Ursprungs konstruktion nach Ausbau und Aufarbeitung wiederverwendet wurden. Zudem wurden durch die Sprengung unkontrollierte Belastungen in die Unterbauten der Brücke eingeleitet, die zu irreparablen Vorschädigungen der Brückengründung geführt haben.

Frage 3: Wann und aufgrund welcher konstruktiven bzw. gestalterischen Besonderheiten wurde die Brücke unter Denkmalschutz gestellt?

Antwort zu 3: Die Freybrücke steht seit dem 28. September 1995 unter Denkmalschutz. Die historische und städtebauliche Bedeutung der Brücke liegt in ihrer Zugehörigkeit zur Heerstraße als einer der meistbedeutenden Straßenzüge Berlins sowie in ihrer Wirkung in der Havel-

Havellandschaft. Die künstlerische Bedeutung liegt in der erhaltenen Gesamtform und der technischen und künstlerischen Einzeldurchbildung (z. B. Geländer).

Frage 4: Wann und mit welchem Ergebnis wurde das Planfeststellungsverfahren zum Neubau der Freybrücke im Rahmen des „Verkehrsprojekts Deutsche Einheit Nr. 17“ (Ausbau der Wasserstraßenverbindung Hannover-Magdeburg-Berlin) abgeschlossen?

Antwort zu 4: Der Planfeststellungsbeschluss wurde am 01.07.2010 erlassen. Die Ergebnisse sind im Planfeststellungsbeschluss umfangreich dokumentiert und festgeschrieben und in der weiteren Planung umgesetzt worden. Das Planfeststellungsverfahren zur Freybrücke war ein selbständiges Verfahren im Rahmen des „Verkehrsprojekts Deutsche Einheit Nr. 17“ (VDE).

Frage 5: Welche Gründe führten zu der Entscheidung für einen Neubau der Freybrücke? Sind diese in den letzten Jahren erneut überprüft worden (z.B. aktuelle Messungen der tatsächlichen Durchfahrts höhe)? Welche alternativen Möglichkeiten z.B. einer Sanierung der denkmalgeschützten Brücke wurden im Vorfeld geprüft bzw. wie hoch wären die Kosten hierfür?

Antwort zu 5: Eine Studie aus dem Jahr 1999, in der Instandsetzungs- und Neubauvarianten untersucht wurden, hat ergeben, dass bei dem Alter der Konstruktion weitere Materialschäden mit damit verbundenen unkalkulierbaren Kosten zu erwarten sind. Bei einer Erhaltung und Instandsetzung der vorhandenen Brücke ist deshalb mit Kosten in Größenordnung eines Ersatzneubaus zu rechnen, ohne dass das Bauwerk die Wertigkeit eines Neubaus erreicht. Der notwendige Ersatzneubau ermöglicht die Anhebung der Brücke im Rahmen des VDE Nr. 17.

Frage 6: Ist ein Erhalt einzelner denkmalgeschützter Elemente der Brücke geplant und wenn ja, welcher und wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 6: Obwohl keine Forderung des Denkmalschutzes hinsichtlich des Erhaltes historischer Elemente vorliegt, wurde untersucht, einzelne Teile wie z.B. das Gelände in die Neubauplanung zu integrieren. Dies ist jedoch aufgrund der geltenden Sicherheitsanforderungen zu Leit- und Schutzeinrichtungen nicht realisierbar.

Frage 7: Mit welchen Kosten für das gesamte Neubauvorhaben Freybrücke inkl. Behelfsbrücke rechnet der Berliner Senat und welcher Anteil daran wird u.a. als Vorteilsausgleich zu Lasten des Berliner Haushaltes gehen?

Antwort zu 7: Das Neubauvorhaben wurde mit ca. 33 Mio. € Gesamtkosten veranschlagt. Der Anteil für Berlin beträgt ca. 5,4 Mio. €

Frage 8: Zu welchem Zeitpunkt rechnet der Senat mit dem Beginn der Arbeiten für den vorgesehenen Bau einer Behelfsbrücke und den Abriss bzw. Neubau der Freybrücke? Für welchen Zeitraum wird der Verkehrsfluss zwischen Spandau und der City über die Heerstraße insgesamt beeinträchtigt sein?

Antwort zu 8: Voraussichtlich im IV. Quartal 2012 wird mit der Errichtung dieser Behelfsbrücke begonnen werden. Die Fertigstellung des Brückenneubaus einschließlich Rückbau der Behelfsbrücke wird nach gegenwärtiger Planung 2015 sein.

Frage 9: In welchem Maße wird die Verkehrsleistung der Heerstraße voraussichtlich während der Arbeiten an der Behelfsbrücke bzw. der Freybrücke eingeschränkt sein und welche Beeinträchtigung für den ÖPNV bzw. den privaten Verkehr wird erwartet?

Antwort zu 9: Um eine adäquate Verkehrsabwicklung während der Bauzeit sicherzustellen, wird eine Umfahrung nördlich der bestehenden Brücke eingerichtet. Diese Behelfsbrücke erhält insgesamt vier Fahrstreifen: zwei stadteinwärtsführende und zwei stadtauswärtsführende Fahrspuren wie die vorhandene Bestandsbrücke. Dennoch können kurzfristige Beeinträchtigungen des Verkehrs aus der Bautätigkeit nicht ausgeschlossen werden.

Frage 10: Welche Verlagerungen der Verkehrsströme der Heerstraße erwartet der Senat während der Abriss- bzw. Neubauphase?

Antwort zu 10: Keine wesentlichen und planmäßigen Verlagerungen der Verkehrsströme, außer über die Behelfsumfahrung.

Frage 11: Wie soll nach aktuellem Planungsstand die Verkehrsabwicklung während der Arbeiten an der Freybrücke erfolgen?

- a) Wie viele Fahrspuren werden auf der Heerstraße für jede Fahrtrichtung zur Verfügung stehen und wird die Spurenanzahl je Richtung entsprechend dem Verkehrsaufkommen anpassbar sein?
- b) Über welche Verkehrswege soll eine Umfahrung der Freybrücke bzw. der Heerstraße erfolgen? Wie und wo werden die Autofahrer hierüber in den Medien und vor Ort informiert?
- c) Welche Maßnahmen planen der Senat bzw. die BVG, um auch für den Zeitraum der Bauarbeiten eine attraktive ÖPNV-Verbindung von Spandau in die Innenstadt zu gewährleisten?
- d) Welche Möglichkeiten zur Unterstützung eines leistungsfähigen ÖPNV-Angebotes bietet die Einrichtung einer Busfahrspur auf der Behelfsbrücke und ist eine solche geplant, bzw. wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 11:

- a) Auf der Behelfsbrücke stehen wie auf dem Bestandsbauwerk 2 Fahrspuren für jede Fahrtrichtung zur Verfügung. Eine Anpassung der Spurenanzahl im Umfahrungs-/Brückenbereich ist nicht vorgesehen.
- b) Über die Behelfsumfahrung. Information erfolgen über die übliche Pressemitteilung vor Baubeginn.
- c) Es sind keine über den Bestand hinausgehenden Maßnahmen geplant.
- d) Die Behelfsbrücke ist ca. 143 m lang. Die Errichtung einer Busfahrspur würde für den restlichen Verkehr eine 50% Einschränkung bedeuten, darum wird diese - wie im Bestand - nicht veranlasst.

Berlin, den 18. April 2012

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 20. April 2012)