



Antwort der Landesregierung auf eine Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung

Abgeordneter Matthias Büttner (AfD)

**Landesstraßenbaumaßnahme im Hauptort der Stadt Staßfurt
Nachfrage zum Neubau Bodebrücke Förderstedter Straße, L72
Bezug: Drs. 7/2300 vom 9. Januar 2018, Antwort 2.b)**

Kleine Anfrage - KA 7/1404

Vorbemerkung des Fragestellenden:

Aufgrund eines Planungsfehlers der zuständigen DDR-Behörde beim Brückenbau Anfang der 70er Jahre wurde die Nutzbarkeit des langjährig bestehenden und unbefestigten Rad- und Fußweges unterhalb der Bodebrücke extrem beeinträchtigt.

Zur Nutzbarmachung des Europaradweges R 1 am rechten Bodeufer unterhalb der Bodebrücke der L 72 „Förderstedter Straße“ wurde seitens der Stadt Staßfurt deshalb das Höhenniveau des Radweges R 1 im Unterquerungsbereich der Brücke als zeitlich bis zum Brückenneubau befristetes Provisorium stark abgesenkt.

Durch diese Absenkung ist der Europaradweg R 1 bereits bei mittleren und höheren Normalpegeln (!) der Bode bis 2,49 m und erst recht bei der Hochwasseralarmstufe 1 ab 2,50 m nicht mehr nutzbar. Die Landesregierung antwortete in Drs. 7/2300 vom 9. Januar 2018, dass sie die lichte Durchfahrtshöhe des Radweges von 2,50 m einhalten würde, jedoch ohne Angabe des Bezugshöhenlevels des Europaradweges R 1 in diesem Bereich.

**Antwort der Landesregierung
erstellt vom Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr**

1. Hat die Landesregierung bei der Straßenbau- und Bodebrückenplanung berücksichtigt, dass die Stadt Staßfurt beabsichtigt, die provisorische Radwegabsenkung des R 1 im Bereich der Brückenquerung wieder auf das vorhergehende Höhenniveau anzuheben, um aus dem Überflutungsbereich des Bode-Normalpegels herauszukommen? Wenn nein, warum nicht?

Nein.

Eine Anpassung des Radweges R1 auf ein überflutungssicheres Höhenniveau für maximale Normalpegel bis 2,49 m, unter Berücksichtigung der normativ zu gewährleistenden lichten Durchfahrtshöhen, erfordert eine umfangreiche bauliche, unverhältnismäßig kostenintensive, beteiligungsnotwendige Gradientenanpassung der Landesstraße L 72 im Bauwerks- und weiterführenden Straßenbereich. Eine durchgehende überflutungssichere Nutzung des Radweges R1 kann durch eine alleinige Anhebung der L 72 Gradienten nicht gewährleistet werden. Hierfür werden weitere umfangreiche bauliche Anpassungen im Bereich der anliegenden Bahnanlagen und der Bahnbrücke erforderlich. Ein Begehren hinsichtlich der Änderung des Höhenniveaus des Radweges wurde durch die Stadt Staßfurt als Träger des Radwegs daher nicht angezeigt.

2. Ist die lichte Durchfahrtshöhe von 2,50 m eines nicht überfluteten Europaradweges R 1 auch dann noch gegeben, wenn das (geänderte) Höhenniveau des Europaradweges R 1 wesentlich über dem maximalen Bode-Normalpegel von 2,49 m liegt?

Nein.

3. Wenn nein, warum wurde bei der Brückenneubauplanung die R 1-Planung und -Nutzbarkeit bei allen Bode-Normalpegeln dabei nicht berücksichtigt?

Siehe Antwort zur Frage 1.

4. Welches Höhenniveau des Radweges R 1 (Pflaster-Oberfläche) im Bereich der Brückenunterquerung wurde bei den bisherigen Planungen zugrunde gelegt und warum?

Es war das Bestandshöhenniveau des Radweges zugrunde zu legen. Eine Berücksichtigung von Höhenniveaus oberhalb des Bestandsniveaus hätte entsprechend umfangreiche, bauliche Gradientenanpassungen der Landesstraße L 72 zur Folge, siehe auch Antwort zu Frage 1.

5. Ist die lichte Durchfahrtshöhe von 2,50 m eines nicht überfluteten Europaradweges R 1 auch dann noch gegeben, wenn das geänderte Höhenniveau des Europaradweges R 1 über dem maximalen Pegel der Hochwasseralarmstufe 1 von 2,79 m liegt?

Nein.

6. Wenn nein, warum wurde bei der Brückenplanung die geänderte Höhenlage eines nicht überfluteten Europaradweges R 1 bei leichter Hochwasserlage der Alarmstufe 1 bis zum Bode-Pegel 2,79 m nicht berücksichtigt?

Siehe Antwort zur Frage 1.