

ERGEBNISPROTOKOLL

BRÜCKENARBEITEN IN TREPTOW-KÖPENICK ONLINE-INFORMATIONSVORANSTALTUNG

Datum 21.10.2022 / 15.30 – 17.00 Uhr

Ort Online-Veranstaltung

Referent Dipl.-Ing. Arne Huhn
(Brücken/Ingenieurbau – Entwurf/Ausführung – in der SenUMVK)

Moderation Johannes Hipp (Moderation), Lena Maaß (Protokoll) /
(Anlaufstelle für Beteiligung in Treptow-Köpenick/AG.URBAN)

Am 21.10.22 hat Herr Dipl.-Ing. Arne Huhn, zuständig für Brücken/Ingenieurbau – Entwurf/Ausführung – in der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (SenUMVK) in einem Online-Vortrag über laufende und anstehende Brückenbauarbeiten in Treptow-Köpenick referiert. An der digitalen Informationsveranstaltung mit Rückfragemöglichkeiten nahmen circa 20 Personen teil. Bezirksbürgermeister Oliver Igel eröffnete die Veranstaltung mit einleitenden Worten und hob die Relevanz des Themas für den Bezirk hervor. Die Teilnehmenden hatten die Möglichkeit, während der Veranstaltung entweder schriftlich im Chat oder live Fragen zu stellen. Die Mehrzahl der Fragen konnte direkt beantwortet werden; einige wenige Fragen wurden nachträglich durch Herrn Huhn bzw. verantwortliche Personen beantwortet.

Fragen der Teilnehmenden:

- Antwort von Herrn Arne Huhn (SenUMVK) (keine wortgenauen Zitate)

*Es gibt Bestrebungen seitens des Bezirks Treptow-Köpenick, eine neue Brücke („**Wilhelminenhofbrücke**“) über die Spree zu bauen, die die Ortsteile Ober- und Niederschönevide besser miteinander verbindet. Wie ist der Stand bezüglich der Wilhelminenhofbrücke?*

- Aufgrund der hohen Kosten für den Neubau und die Instandhaltung von Brücken hat der Neubau der Wilhelminenhofbrücke eine nachrangige Priorität. Es gibt jedoch Bestrebungen, das Radverkehrsnetz in Berlin weiter auszubauen. Die Wilhelminenhofbrücke ist im Radverkehrsnetz vorgesehen. Es ist jedoch noch nicht entschieden, ob die Brücke in die aktuelle Investitionsplanung mitaufgenommen werden kann. Aktuell wird am Projekt seitens des Bereiches VC, SenUMVK nicht gearbeitet.

*Aufgrund des maroden Zustandes der **Langen Brücke** wird ein Ersatzneubau errichtet werden. Die Fertigstellung ist für 2027 geplant. Ist bei dieser Kalkulation bereits eine etwaige Verzögerung durch die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens berücksichtigt?*

- Es ist grundsätzlich schwierig, die Verfahrensdauer exakt einzuschätzen. Solange alle Planungsphasen, insbesondere die Genehmigungsplanung ohne Verzögerungen bearbeitet werden können, sind die veranschlagten Zeiträume realistisch. Die SenUMVK nimmt alle Hinweise aller Beteiligten auf, berücksichtigt und bewertet diese. Ziel bei dem Ersatzneubau der Brücke ist es, ohne planungsrechtliches Verfahren auszukommen, um schneller in die Realisierung zu kommen. Im Ergebnis der Vorplanung konnte bereits eine sogenannte Vorzugsvariante gewählt werden. Aktuell konnte somit in die Entwurfsplanung eingestiegen werden, um den Prozess zügig fortzusetzen. Es wurden bereits zahlreiche Stellungnahmen abgewogen und notwendige Absprachen mit Trägern öffentlicher Belange, z.B. BVG, getroffen.

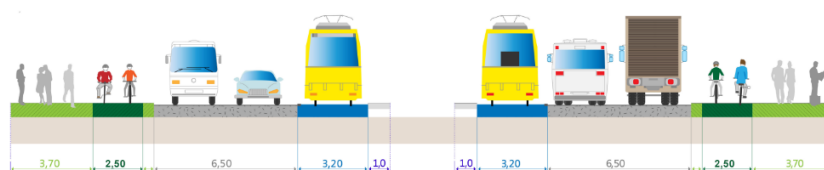
Weitere Infos: <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/infrastruktur/brueckenbau/lange-bruecke/>

*Die Behelfsbrücke für die **Lange Brücke** wurde bereits 1994 errichtet. Wieso wird eine solche Behelfsbrücke gebaut, wenn danach lange Zeit nichts passiert?*

- Der Hauptgrund liegt darin, dass mehrfach Versuche unternommen wurden, um die historische Brücke wieder instandzusetzen. Die Instandsetzung ist immer das oberste Ziel. Leider hat man dabei festgestellt, dass die Tragkonstruktion und die Gründung sehr beschädigt ist. Das Bauwerk ist also leider nicht mehr zu retten. Aufgrund fehlender Ressourcen und Prioritäten hat es leider länger gedauert, um mit den Planungen zum Ersatzneubau zu beginnen. Nun geht es jedoch voran. Die Behelfsbrücken wurden und werden instandgesetzt, damit sie während dem eigentlichen Ersatzneubau der Langen Brücke als Behelfsumfahrung für beide Richtungen zur Verfügung stehen.

*Über wie viele Spuren verfügt die **Lange Brücke** zukünftig?*

- Die Lange Brücke verfügt über einen Radweg (2,50 m), einen Gehweg (3,70 m), einen Sicherheitsstreifen (0,50 m), 2-streifige Richtungsfahrbahn (6,50 m), Tram-Gleise (3,20 m) und eine Notgebahn (1,0 m). Diese Spuren sind in beide Fahrrichtungen vorgesehen.



Der Querschnitt zeigt, wie die zukünftige Aufteilung auf der Langen Brücke aussehen könnte. (Bild: SenUMVK)

Die **Altglienecker Brücke** ist eine Dauerbehelfsbrücke. Wie ist der Stand bezüglich Neubau und Fertigstellung?

- Die Brücke ist der Wasserschiffahrtsverwaltung zugeordnet. Die SenUMVK hat in diesem Fall also keinen Einfluss auf die Brückenarbeiten.

Weitere Infos:

https://www.wna-berlin.wsv.de/Webs/WNA/WNA-Berlin/DE/Projekte/01_Bauwerke-Anlagen/02_Bruecken/bruecken_text.html?nn=1732172

Die **Pyramidenbrücke** verfügt mittlerweile über zwei Behelfsbrücken; die eine ist für den Fuß- und Radverkehr – für wen ist die zweite Brücke?

- Die Herstellung der Behelfsbrücken, die Herstellung der Wegeverbindungen sowie die Umverlegungen der Versorgungsleitungen sind als vorlaufende Maßnahme zum Ersatzneubau der Pyramidenbrücke geplant. Die zweite Behelfsbrücke ist ebenfalls für den Fuß- und Radverkehr vorgesehen. Nach der Inbetriebnahme der beiden Behelfsbrücken wird der Fuß- und Radverkehr über die beiden temporären Brücken geführt, so dass der erforderliche Platz für die Verkehrsführung auf der Pyramidenbrücke entsteht. In mehreren Bauphasen muss der KFZ-Verkehr und die Straßenbahn über das Bestandsbauwerk geführt werden, so dass immer nur in kleinen Teilabschnitten der Abbruch und Neubau des Bestandsbauwerkes erfolgen kann.

Weitere Infos:

<https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/infrastruktur/brueckenbau/pyramidenbruecke/>

Die Markgrafenbrücke untersteht dem Bund. Können Sie trotzdem eine kurze Einschätzung geben über die Brückenarbeiten, insbesondere hinsichtlich der Fertigstellung?

- Die Wasserschiffahrtsverwaltung ist für diese Brücke zuständig.

Weitere Infos:

https://www.wna-berlin.wsv.de/Webs/WNA/WNA-Berlin/DE/Projekte/01_Bauwerke-Anlagen/02_Bruecken/bruecken_text.html?nn=1732172

Auf eine Anfrage im Abgeordnetenhaus (Drucksache 19/12668 Brücken im Land Berlin „Zustand und Kosten“) hat der Senat geantwortet, dass die Bauarbeiten zur **Salvador-Allende-Brücke** bis Ende 2024 abgeschlossen sein sollen. Ist das ein Versehen oder was dauert noch so lange?

- Die Salvador-Allende-Brücke soll noch im November 2022 für den Verkehr freigegeben werden. Es sind noch einige „Kleinigkeiten“ zu tun, die jedoch die Befahrbarkeit der Brücke nicht beeinträchtigen werden. Die offenen Restleistungen und Arbeiten an den Übergangsbereichen zwischen den zurückliegenden Bauphasen sowie unterhalb der Salvador-Allende-Brücke sollen bis Mitte 2023 abgeschlossen sein.

Weitere Infos:

<https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/infrastruktur/brueckenbau/salvador-allende-bruecke/>

Wird es bezüglich der geplanten **Ostumfahrung** Köpenick eine Info-Veranstaltung geben?

- Ja, hier sind verschiedene Veranstaltungen geplant.

Weitere Infos:

<https://www.stadtentwicklung.berlin.de/wohnen/wohnungsbau/gueterbahnhof-koepenick/>

*Derzeit sind **Kostensteigerungen** in allen Bereichen zu verzeichnen. Kommt es aufgrund der Kostensteigerungen zu Verschiebungen beim Brückenbau?*

- Trotz der feststellbaren Kostensteigerungen sind aktuell keine Verschiebungen zu erkennen. Generell sind Aussagen zu Projektkosten aber auch deutlich schwieriger geworden. Die Aufgaben zum Abbau des Investitionsrückstaus müssen fortlaufend angegangen werden. Zur Bereitstellung der erforderlichen Finanzmittel werden auch Fördermittel aus verschiedenen Förderprogrammen eingesetzt. Exemplarisch wird auf den Einsatz von Mitteln aus der Förderung von regionalen Wirtschaftsverkehr hingewiesen.

Wie geht das Land Berlin mit Lieferengpässen um? Kommen die benötigten Materialien für den Brückenbau rechtzeitig an?

- Das ist ein zweites wichtiges Thema. Es ist wichtig, mit allen Beteiligten und verantwortlichen Akteuren näher zusammenzurücken sowie Kooperationen mit Baufirmen und Ingenieurbüros einzugehen. Es werden frühzeitig Materialien bestellt und mittlerweile auch Lagerplätze akquiriert, um etwaige Engpässe abzufedern. Gemeinsam mit allen Beteiligten ist man bemüht, zur schnellsten und besten Lösung zu kommen, was mitunter natürlich sehr komplex ist.

Inwieweit wird die Holzhybridweise beim Brückenbau angewandt?

- Holzbrücken halten circa 20 bis 30 Jahre; diese Zeit kann durch sachgemäße Instandhaltung natürlich verlängert werden. Bei der Holzhybridbauweise werden die Teile mit der höchsten Traglast oder mit einer hohen witterungsseitigen Beanspruchung aus Stahl gefertigt. Die optisch wahrnehmbaren Elemente werden aus Holz gefertigt. Die SenUMVK steht im Austausch mit dem Kompetenzzentrum Brückenbau der TU Berlin. Hier tauschen wir uns bspw. darüber aus, wie die Verbindungen zwischen Brettschichtholzträgern und Granitplatten hergestellt werden müssen. Oder auch inwiefern Carbonfasern als Spanträger genutzt werden können.

Allgemeine Hinweise seitens Herrn Huhn:

Ausführliche Informationen zum Brückenbau in Berlin sind unter folgendem Link zu finden:

<https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/infrastruktur/brueckenbau/>