
Eingereicht durch:	Eingang:	19.07.2007
Schill, Michael	Weitergabe:	19.07.2007
Fraktion der CDU	Fälligkeit:	02.08.2007
	Beantwortet:	21.08.2007
Antwort von:	Erledigt:	21.08.2007
Abt. Stadtentwicklung, Personal und Gleichstellung	Erfasst:	21.08.2007
	Geändert:	

Betrefftext

Brommy-Brücke

1. Wer hat das Gutachten „Hoffmann-Leichter Ingenieurgesellschaft Brückenverbindungen Kreuzberg-Friedrichshain“ in Auftrag gegeben?

Auftraggeber des Gutachtens „Brückenverbindungen Kreuzberg-Friedrichshain“ der Firma Hoffmann Leichter Ingenieurgesellschaft war das Land Berlin, vertreten durch das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, hier der für das Förderprogramm Stadtumbau West zuständige Fachbereich Stadtplanung in Abstimmung mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung.

Die Beauftragung sowie die Zielstellung dieses Verkehrsgutachtens wurde auf der öffentlichen Erörterungsveranstaltung zum Stadtumbau – West am 23.03.2006 mit den Bürgern diskutiert und verabredet.

2. Welchen Auftragswert hat vorstehendes Gutachten?

Der Auftragswert des Gutachtens „Brückenverbindungen Kreuzberg-Friedrichshain“ der Firma Hoffmann Leichter Ingenieurgesellschaft betrug nach Schlussrechnung 42.827,20 €.

3. Wie steht das BA zum Ergebnis des Gutachtens „ Im Ergebnis wurden die Varianten 3 (Brommybrücke mit Kfz Verkehr, Manteuffelsteg ohne Kfz Verkehr) und 5 (Brommybrücke mit Kfz Verkehr, ohne Manteuffelbrücke/ steg) am besten bewertet (...)“?

Die Methodik der verkehrlichen Untersuchung zu den neuen Brückenverbindungen erfordert die Betrachtung verschiedener Lösungsmöglichkeiten mit und ohne neue Brückenverbindungen im Hinblick auf ihre verkehrlichen, finanziellen und städtebaulichen Auswirkungen. Dabei wurden alle Varianten der Brückenverbindungen als Fuß- und Radwegeverbindungen mit und ohne Kfz-Verkehr untersucht. Wesentliche Beurteilungsgrundlage für alle Untersuchungsfelder waren die Ergebnisse von Verkehrsmodellrechnungen für den Prognose-Zustand 2015, mit denen die zukünftig zu erwartenden Verkehrsbeziehungen für den Kfz-Verkehr im Stadtumbaugebiet sowie zwischen den beiden spreenahen Ortsteilen abgeschätzt werden können.

Für den Variantenvergleich wurden Untersuchungsfelder mit Beurteilungskriterien zusammengestellt. Als Kriterien für die Beurteilung wurden Verkehrswirksamkeit (Auswirkungen für den MIV, NMIV und ÖPNV sowie die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte), verkehrsbedingte Emis-

sionsbelastungen (Auswirkungen auf die Schall- und Abgasemissionen) und Kosten (Auswirkungen auf die Baukosten sowie Zeit- und Betriebskosten) herangezogen.

Im Ergebnis wurden die Varianten 3 (Brommybrücke mit Kfz-Verkehr, Manteuffelsteg ohne Kfz-Verkehr) und 5 (Brommybrücke mit Kfz-Verkehr, ohne Manteuffelbrücke/-steg) vom (unabhängigen) Gutachter am besten bewertet, wobei die Bewertung für Variante 3 leicht positiver ausfällt und somit als „Vorzugsvariante“ im Ergebnis der gutachterlichen Untersuchung dargestellt wurde.

Das Bezirksamt hat sich vereinbarungsgemäß mit den Ergebnissen des Gutachtens auf einer weiteren Bürgerveranstaltung auseinandergesetzt. Das Gutachten sowie die öffentliche Diskussion waren dabei Anlass, zu einer eigenständigen verkehrlichen Einschätzung der Auswirkungen zu kommen, da insbesondere die stadträumlichen und qualitativen Auswirkungen auf betroffene Stadtquartiere in Kreuzberg und Friedrichshain nicht im Focus des Gutachtens stehen. Im Ergebnis dieser Bewertung wird eindeutig die Variante mit Fußgänger- und Fahrradverkehr favorisiert.

4. Mit welchen Mitteln (z.B. Stadtumbau-West-Programm, Fördermittel, Senatsmittel, Bezirksmittel) ist die Lösung „Brommybrücke mit KfZ Verkehr“ bzw. Brommybrücke ohne KfZ Verkehr (d.h. nur Fußgänger und/oder Fahrrad)“ finanziert?

Nach dem letzten aktuellen Gespräch mit SenStadt wäre grundsätzlich eine „Fußgängerbrücke“ aus dem Programm Stadtumbau – West finanzierbar sein, vorbehaltlich der Zustimmung der Hausspitze; die Finanzierung mit GA – Mitteln wäre nur möglich, wenn der MIV einbezogen wird.

5. Von welchen Gesamtinvestitionskosten muss zu vorstehenden Lösungen (Frage 4) geschätzt ausgegangen werden?

Für Brückenbauten ist generell die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abtl. X zuständig. Bislang liegen von dieser Seite Kostenangaben vor, die Schätzungen auf Basis von Vergleichobjekten sind, da für die Brückenvarianten Friedrichshain-Kreuzberg noch keine konkreten Bauwerksplanungen vorliegen.

Danach belaufen sich die ungefähren Schätzkosten für den Manteuffelsteg als Fußgänger/Radfahrerverbindung in 4 m Breite auf ca. 2 Mio. €, für die Brommybrücke als Verbindung für alle Verkehre in ca. 16,5 m Breite auf ca. 9 Mio. €.

6. Welche sonstigen Vorschläge hat das BA zur Verbesserung der Verkehrssituation für den motorisierten Individualverkehr (MIV) am Spreeufer?

Derzeit liegen keine Alternativplanungen vor, im Programm Stadtumbau West sind Maßnahmen zur Qualifizierung des Öffentlichen Straßenraums insgesamt vorgesehen. Die zuständige Senatsverwaltung für Stadtentwicklung hatte darüber hinaus schon in 2006 angekündigt, entsprechende verkehrsplanerische Überlegungen für das Hauptverkehrsstraßennetz im Spreeraum durch eine Aktualisierung des StEP Verkehr zu berücksichtigen.

Mit freundlichem Gruß

Dr. Franz Schulz