

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

**der Abgeordneten Bettina Domer (SPD) und Daniel Buchholz (SPD)**

vom 17. März 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 18. März 2021)

zum Thema:

**Neue Hochhäuser am Havelufer: Eine Gefahr für die Wasserstadtbrücke und die Erschließung durch die Straßenbahn?**

und **Antwort** vom 27. März 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 30. März 2021)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Frau Abgeordnete Bettina Domer (SPD) und  
Herrn Abgeordneten Daniel Buchholz (SPD)  
über  
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

### **A n t w o r t**

**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/27066**

**vom 17. März 2021**

**über Neue Hochhäuser am Havelufer: Eine Gefahr für die Wasserstadtbrücke und die Erschließung durch die Straßenbahn?**

---

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht vollständig aus eigener Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher das Bezirksamt Spandau um Stellungnahme gebeten, Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Vorbemerkung der Abgeordneten

Die Wasserstadtbrücke verbindet die Neubaugebiete der Waterkant und der Insel Gartenfeld mit dem Quartier Wasserstadt und soll eine verkehrliche Erschließung und Entlastung für ganz Spandau ermöglichen. Durch das Wachstum der umliegenden Wohngebiete ist mit einer Zunahme des Straßenverkehrs auf der Brücke zu rechnen. Zudem sieht der Berliner Nahverkehrsplan eine Tramstrecke über die Brücke von der Siemensstadt über Hakenfelde bis zum Rathaus Spandau vor. Die 252 Meter lange Brücke wurde 2001 fertiggestellt und musste erstmals 2009 für sechs Wochen gesperrt und repariert werden, da sich der Gummi zwischen Brückenseite und Landseite gelöst hatte.

2018 musste das Bauvorhaben ‚Deck One‘ gestoppt werden, da sich die Wasserstadtbrücke durch die Bauarbeiten abgesenkt hatte. Auf der Westseite der Brücke sollen 15 Geschosse mit Wohn- und Gewerbenutzung direkt am Havelufer entstehen. Auf der Ostseite der Brücke ist ebenfalls ein 16 geschossiges Wohnhochhaus der Gewobag geplant. In dem 16-geschossigen WATERKANT-Wohnhochhaus sollen 58 neue Wohnungen direkt an der Wasserstadtbrücke gebaut werden.

Frage 1:

Wie ist der Stand der Bauarbeiten im Bauprojekt ‚Deck-One‘ in der Rauchstraße 23-32?

Antwort zu 1:

Nach Kenntnis des Senats waren die letzten ausgeführten Bautätigkeiten die Arbeiten an der Tiefgründung, welche zur Einstellung der Bauarbeiten führten.

Frage 2:

Wer ist der Bauträger, Projektverantwortliche und Eigentümer?

Antwort zu 2:

Dem Senat wurden 2018 als Eigentümer und Bauträger die Silky Management S.A. aus Luxemburg, vertreten durch die SCon GmbH & Co. KG in Kleinmachnow, benannt.

Frage 3:

Wird dort aktuell gebaut? Wenn ja, wann ist mit einem Abschluss der Arbeiten zu rechnen? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 3:

Aktuell finden keine Arbeiten statt. Vor einer Fortführung der Arbeiten müssen die Sanierungsarbeiten an der „Westlichen Rampenbrücke zur Wasserstadtbrücke“ und dem gemeinsamen Widerlager der „Wasserstadtbrücke“ abgeschlossen sein, um einen erneuten Schadenseintritt zu verhindern.

Frage 4:

Welche Nutzungsart ist im Bauprojekt ‚Deck-One‘ im Einzelnen vorgesehen?

Antwort zu 4:

Das Bezirksamt Spandau teilt hierzu mit:  
„Geplant ist ein Gebäude mit 66 Wohneinheiten und 22 Gewerbeeinheiten als Büros sowie eine Gewerbeeinheit als Ladenlokal im EG.“

Frage 5:

Wie beurteilt der Senat die Auswirkungen und Schäden an der Wasserstadtbrücke durch die bisherigen Bauarbeiten? (Bitte Art des Schadens und die Schadensintensität darstellen und bewerten)

Frage 6:

Welche Ursachen waren maßgeblich für die Absenkung der Wasserstadtbrücke 2018 und wie beurteilt der Senat die aktuelle Situation? (Bitte Ursache, Folgen und statische Beurteilung der Einflüsse kurz darlegen)

Frage 7:

Welche Maßnahmen hat der Senat umgesetzt bzw. geplant, um eine weitere Absenkung der Wasserstadtbrücke durch die Bauarbeiten auf der Westseite der Brücke künftig zu vermeiden?

Frage 8:

Sind hierfür ergänzende Mittel und Maßnahmen zur Sicherung der Wasserstadtbrücke nach aktuellem Kenntnisstand notwendig? (Bitte kurz darlegen)

Antwort zu 5, 6, 7 und 8:

Arbeiten für die Gründung des Bauprojektes „Deck-One“ führten zu Setzungen mit Rissen am Widerlager der Wasserstadtbrücke beziehungsweise der angrenzenden westlichen Rampenbrücke. Eine Gefährdung der Verkehrs- und Standsicherheit besteht aktuell nicht. Verkehrseinschränkungen waren bisher noch nicht erforderlich. Seitens des Senats besteht die Forderung, dass die eingetretenen Verformungen der Brücke mittels Hebungen zunächst zurückgestellt werden, um wieder dauerhaft den ursprünglichen Zustand der Brücke herzustellen und im weiteren Bauprozess einen erneuten Schadenseintritt zu vermeiden. Während der Baumaßnahmen werden auf Grundlage von Gutachten zu prognostizierten Verformungen umfangreiche Maßnahmen zur Beweissicherung (geodätisch und bautechnisch) eingefordert und umgesetzt. Im Vorfeld von Baumaßnahmen in direkter Nachbarschaft zur vorhandenen Infrastruktur ist die Verträglichkeit einer geplanten Maßnahme vorab durch bautechnische Gutachter zu bestätigen. Der Bauherr muss bei der Planung und Ausführung seines Bauvorhabens die sich ergebenden Bedingungen aus der nachbarschaftlichen Bebauung so berücksichtigen, dass Schäden mit hoher Wahrscheinlichkeit für die Brücke ausgeschlossen werden. Durch eine unsachgemäße Bauausführung oder Unwägbarkeiten im Baugrund können trotz aller Voruntersuchungen und rechnerischer Nachweise dennoch Verformungen auftreten, welche bei einer derart dichten Bebauung am Bestandsbrückenbauwerk zur Anwendung vorher festgelegter Maßnahmen, zum Beispiel einem Baustopp, führen können. Die Verantwortlichkeit verbleibt beim Bauherrn. Dem Land Berlin entstehen keine finanziellen Kosten. Es werden jedoch erhebliche personelle Ressourcen gebunden.

Frage 9:

Welche Behörden sind grundsätzlich dafür zuständig, eine Gefährdung der Integrität der Wasserstadtbrücke zu verhindern und die Auswirkungen des Bauvorhabens ‚Deck-One‘ und weiterer Bauvorhaben in der Umgebung auf die Brücke zu erfassen? (Bitte die behördlichen Maßnahmen und Bewertungen in diesem Zusammenhang seit der Inbetriebnahme der Wasserstadtbrücke 2001 darlegen)

Antwort zu 9:

Das Stadtplanungsamt legt mit dem Bebauungsplan die Möglichkeiten einer Bebauung in dem entsprechenden Gebiet fest und hört im Zuge des Bebauungsplanverfahrens mögliche betroffene Verwaltungen an. Die Bauaufsichtsbehörde prüft im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens, ob das Bauvorhaben den allgemeinen Anforderungen an die Sicherheit und Ordnung genügt und kann weitere Behörden beteiligen. Die Wasserbehörde beteiligt andere Behörden bezüglich des Grundwasser betreffender Arbeiten hinsichtlich möglicher Verknüpfungen. Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) ist nach dem Berliner Straßengesetz als zuständiger Straßenbaulastträger verantwortlich für den verkehrssicheren Zustand der Brücke. Im Regelfall wendet sich ein Bauherr aufgrund der Hinweise und Auflagen der zuvor aufgeführten Behörden an den zuständigen Straßenbaulastträger und stimmt sein Baukonzept ab, um Schäden und spätere Schadensersatzpflichten zu vermeiden. Eine direkte Einflussmöglichkeit des Straßenbaulastträgers, wie im Bundesrecht oder anderen Straßengesetzen der Länder verankert, besteht in Berlin nicht.

Durch den Bauherrn von „Deck-One“ wurde vor Baubeginn ein Beweissicherungskonzept erstellt und mit dem zuständigen Straßenbaulastträger vereinbart. Mit dem Eintritt der Setzungen wird nun seit geraumer Zeit ein Instandsetzungskonzept durch den Bauherrn erarbeitet, welches dem zuständigen Straßenbaulastträger vorgelegt und nach dessen Zustimmung zur Ausführung gelangen soll.

Frage 10

Wie werden die Auswirkungen der Bauarbeiten auf die bauliche Integrität der Brücke regelmäßig durch die zuständigen Behörden überprüft? Haben hierzu vor Ort Begehungen, Messungen oder weitere Maßnahmen in der Vergangenheit stattgefunden? (Bitte Art sowie Daten und Ergebnisse der Maßnahmen kurz darlegen)

Antwort zu 10:

Die Wasserstadtbrücke unterliegt wie alle anderen Ingenieurbauwerke der regelmäßigen Bauwerksprüfung nach DIN 1076. Durch die unmittelbar nachbarschaftliche Bebauung wurde dem Bauherrn ein umfangreiches geodätisches und bautechnisches Beweissicherungsverfahren auferlegt, welches baubegleitend durchgeführt wird. Die Ergebnisse in Form von Messdaten, Risskartierungen sowie Fotos werden fortlaufend bewertet und dem Senat übermittelt. Die Daten zeigten auf, dass sich an der westlichen Rampenbrücke und dem Widerlager der Wasserstadtbrücke allein aus den Arbeiten zur Tiefgründung unzulässige Verformungen einstellten und Risse bildeten, welche zu dem Baustopp führten.

Frage 11:

Welche Pflichten obliegen dem Bauherrn des Bauprojektes ‚Deck-One‘ in diesem Zusammenhang und wie bewertet der Senat die Erfüllung dieser rechtlichen Pflichten bisher?

Antwort zu 11:

Der Bauherr hat dafür Sorge zu tragen, dass durch seine Baumaßnahme keine Gefährdungen entstehen, insbesondere die Stand- und Verkehrssicherheit der Wasserstadtbrücke gewährleistet bleibt oder sonstige Schäden an der Brücke entstehen. Der Bauherr ist gegenüber seinen Nachbarn gegebenenfalls schadensersatzpflichtig. Der Bauherr kommt seinen Verpflichtungen nach.

Frage 12:

Welche Maßnahmen sind bei der Planung des 16-geschossigen Hochhauses der Gewobag direkt gegenüber am Ostufer getroffen worden, um eine ähnliche Beeinträchtigung der Wasserstadtbrücke bei den kommenden Bauarbeiten zu vermeiden?

Antwort zu 12:

Beide Bauvorhaben sind nicht unmittelbar vergleichbar, da das Bauvorhaben „Deck-One“ auf ganzer Länge parallel zur westlichen Rampenbrücke liegt. Am Ostufer liegen dagegen nur das südöstliche Brückenwiderlagerende und die nordwestliche Gebäudeecke dicht beisammen. Das Bauvorhaben der Gewobag ist mit etwas größerem Abstand von dem Bestandsbrückenbauwerk geplant worden. Die mögliche Anzahl der Geschosse ist stadtplanerisch so verändert worden, dass die größten Lasten nicht unmittelbar am Punkt mit dem geringsten Abstand zu der Brücke einwirken. Der Bauherr hat seine

Bauwerksgründung so entwickelt, dass möglichst geringe Einflüsse auf die Brücke zu erwarten sind. Von dem Bauherrn ist ebenso ein geodätisches und bautechnisches Beweissicherungskonzept erstellt und mit dem zuständigen Straßenbaulastträger vereinbart worden.

Frage 13:

Wie fortgeschritten sind die Arbeiten am Hochhaus der Gewobag und wann ist mit einer Fertigstellung des Projekts zu rechnen?

Antwort zu 13:

Das Bezirksamt Spandau teilt hierzu mit:

„Der Rohbau des Hochhauses der Gewobag befindet sich aktuell oberhalb des 2. Obergeschosses. Es ist vorgesehen diesen bis zum 6. Obergeschoss weiterzuführen und dann zunächst das benachbarte Gebäude im Rohbau zu errichten, um gemeinsame Setzungen zu gewährleisten. Der Abschluss der Rohbauarbeiten für das Hochhaus ist bis Ende 2022 angestrebt, die Gesamtfertigstellung ist dann für das 2. Halbjahr 2023 geplant.“

Frage 14:

Welche Planungen für weitere Hochhausprojekte sind dem Senat im Areal des Entwicklungsbands West (Hakenfelde, Waterkant, Gartenfeld, Siemensstadt, UTR) bekannt?

Antwort zu 14:

Das Bezirksamt Spandau teilt hierzu mit:

„Das einzige sich aktuell in Vorbereitung befindliche Hochhausprojekt ist auf dem Grundstück Rauchstraße / Ecke Hugo-Cassirer-Straße geplant.“

Frage 15:

Wie bewertet der Senat den aktuellen baulichen Zustand der Wasserstadtbrücke vor dem Hintergrund, dass die Planungen vorsehen, spätestens ab 2029 eine Straßenbahn über die Brücke zu führen? (Bitte kurz darlegen)

Antwort zu 15:

Die Wasserstadtbrücke ist für einen zukünftigen Straßenbahnbetrieb berechnet und wird den Verkehr aufnehmen können.

Frage 16:

Welche alternativen Tramstrecken sind vorgesehen, sollte eine Führung der Straßenbahnstrecke über die Wasserstadtbrücke nicht möglich sein?

Antwort zu 16:

Die bestehende Wasserstadtbrücke ist seinerzeit so geplant worden, dass eine spätere Realisierung einer Straßenbahn ermöglicht würde. Die Frage möglicher Trassen und zum möglichen späteren Verlauf der Straßenbahntrasse ist in den entsprechenden Grundlagenuntersuchungen zunächst noch zu erarbeiten. Hierzu wird derzeit eine Vergabe vorbereitet. Aussagen - sowohl zur Machbarkeit als auch zu Alternativen - sind zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht möglich.

Berlin, den 27.03.2021

In Vertretung  
Ingmar Streese  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz