

Wortprotokoll

Öffentliche Sitzung

Ausschuss für Mobilität

3. Sitzung
2. März 2022

Beginn: 09.05 Uhr
Schluss: 12.16 Uhr
Vorsitz: Kristian Ronneburg (LINKE)

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 1 der Tagesordnung

Aktuelle Viertelstunde

Siehe Inhaltsprotokoll.

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Wir kommen zu

Punkt 2 der Tagesordnung

- a) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0021](#)
Mobil
In welchem Zustand sind unsere Brücken?
(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und der Fraktion Die Linke)

- b) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0003](#)
Mobil
Dauerärger mit Berlins Brücken
(auf Antrag der Fraktion der CDU)

- c) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0008](#)
Marode Brücken in Berlin – Instandhaltungs- und Mobil
Sanierungsstau
(auf Antrag der AfD-Fraktion)

Hierzu: Anhörung

Ich darf zunächst Herrn Adam begrüßen, Abteilungsleiter Tiefbau in der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz. Sodann begrüße ich ganz herzlich die Anzuhörenden – Herrn Rolf Dietrich, Leiter des Wasserstraßen-Neubauamts Berlin, Herrn Thomas Herrschelmann, Pressesprecher und Koordinator Politik der Fachgemeinschaft Bau, Herrn Prof. Dipl.-Ing. Axel C. Rahn, Vizepräsident der Baukammer Berlin, Herrn Burkhard Rhein, Abteilungsleiter Industrie-, Energie- und Infrastrukturpolitik der Unternehmensverbände Berlin-Brandenburg, sowie Herrn Prof. Dr. Mike Schlaich, Institut für Bauingenieurwesen der Technischen Universität Berlin; er ist uns digital zugeschaltet, und wir können ihn auch schon sehen.

Aufgrund der aktuell geltenden Pandemiebedingungen können nicht alle Anzuhörenden gleichzeitig im Sitzungssaal anwesend sein. Nach den geltenden Vereinbarungen des Ältestenrats vom 22. Februar 2022 dürfen immer nur zwei Anzuhörende gleichzeitig bei uns im Sitzungssaal anwesend sein. Sobald die Anhörung der ersten zwei Anzuhörenden beendet ist, werde ich die beiden anderen Anzuhörenden aufrufen, damit sie in den Sitzungssaal kommen können. Ich stelle fest, Herr Dietrich und Herr Rahn haben schon Platz genommen. Herr Rahn hat noch einen anschließenden Termin, deswegen bemühen wir uns, schnell voranzukommen.

Ich gehe davon aus, dass die Anfertigung eines Wortprotokolls nach § 26 Abs. 7 Satz 4 GO Abghs gewünscht ist. – Ja, das ist der Fall. Vielen Dank!

Wir kommen zur Begründung des Besprechungsbedarfs zu Tagesordnungspunkt 2 a. Hierzu hätte eine Vertreterin, ein Vertreter der Koalition die Gelegenheit, den Besprechungspunkt zu begründen. – Herr Abgeordneter Kaas Elias, bitte schön!

Alexander Kaas Elias (GRÜNE): Danke, Herr Vorsitzender! – Der Senat hat den Brückenbau dankenswerterweise in sein 100-Tage-Programm aufgenommen und will jetzt die Planung für drei weitere Brücken in Auftrag geben. Darüber hinaus ist der Brückenbau sogar bundesweit ein Thema. Wir hatten diverse Kommissionen, sei es die Daehre-Kommission, die Bodewig-Kommission, die immer wieder festgestellt haben, dass der Erhalt vor Neubau geht. Gerade bei den Brücken hören wir immer wieder, dass das die große Herausforderung ist. Deswegen wollten wir heute die Anhörung ansetzen, um den aktuellen Stand und die Herausforderungen zu erfahren und wie wir sie am besten bewältigen können. – Danke!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Herr Abgeordneter! – Wir kommen zur Begründung des Besprechungsbedarfs zu Tagesordnungspunkt 2 b durch die Fraktion der CDU. – Herr Friederici, bitte!

Oliver Friederici (CDU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Die Erfahrungen in der sogenannten Brückenbaupolitik, aber auch die Initialzündung der Elsenbrücke haben uns bewogen, diesen Besprechungspunkt relativ frühzeitig, zu Beginn dieser Legislaturperiode, auf die

Tagesordnung zu setzen. Wir sind sehr daran interessiert: Was steht an Projekten an? Wird künftig privates Know-how für die Planungsleistung eingesetzt? Wie ist die Personalsituation in der Senatsverwaltung? Ist es wahr, dass seit Jahren und noch immer sehr viele Stellen offen sind? Welche Projekte starten als Nächstes? Was kann beschleunigt werden? Wie ist es mit den Fördergeldern für etwaige Sanierungs- bzw. Neubaumaßnahmen, die abgegriffen werden könnten? – Vielen Dank!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Herr Abgeordneter! – Nun kommen wir zur Begründung des Besprechungsbedarfs zu Tagesordnungspunkt 2 c durch die AfD-Fraktion. – Herr Abgeordneter Laatsch!

Harald Laatsch (AfD): Danke, Herr Vorsitzender! – Ich beziehe mich auf die Anfragen meiner lieben Kollegin Dr. Kristin Brinker zum Thema Brücken. Das offenbart die gesamte Misere: Deutschland ist Höchststeuer- und Abgabenland, also Weltmeister in diesem Punkt, aber unsere Infrastruktur verrottet. Die Frage ist: Wie kann das sein, wie kommt das zustande? Warum kümmern wir uns nicht um das, was wir mit unseren Steuern eigentlich bezahlen müssen? Wann werden hier die Prozesse so beschleunigt, dass wir Brücken in einer angemessenen Zeit bauen, so wie man das in anderen Ländern auch tut, statt sie so zu verschleppen, wie wir es in Deutschland und speziell in Berlin machen?

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Herr Abgeordneter! – Wir kommen nun zu unserer Anhörung. Da Herr Prof. Dr. Schlaich ebenso einen Anschlusstermin hat, würde ich ihn zuerst anhören. – Wir beginnen zunächst mit Ihnen, Herr Prof. Dr. Schlaich. Sie haben das Wort. Ich darf alle Anzuhörenden darauf hinweisen: fünf Minuten Redezeit! Der Ausschuss hat noch einen weiteren größeren Tagesordnungspunkt; ich bitte daher um Verständnis. – Herr Prof. Dr. Schlaich, Sie haben das Wort, bitte schön!

Prof. Dr. Mike Schlaich (TU Berlin) [zugeschaltet]: Danke schön! – Sehr geehrte Frau Senatorin! Sehr geehrte Frau Staatssekretärin! Sehr geehrte Damen und Herren! Ich habe gestern Nachmittag von dieser Anhörung erfahren und muss deshalb ein bisschen aus dem Stegreif reden. Es wäre vielleicht auch besser, wenn Herr Adam zuerst geredet hätte, denn er hat den Überblick über die konkreten Zahlen. Trotzdem erlaube ich mir ein paar Kommentare.

Ich beschäftige mich seit 30 Jahren in der Praxis und an der TU Berlin mit Brücken und bin auch der Überzeugung, dass grundsätzlich – nicht nur aus Nachhaltigkeitsgründen – der Erhalt besser ist als der Neubau. Das sollte man also immer versuchen.

Es ist tatsächlich kein Berliner Problem, sondern ein deutschland-, wenn nicht weltweites, dass Brücken in die Jahre kommen. Hauptsächlich deshalb, weil es immer mehr Verkehr und immer höhere Lasten gibt. Das ist tatsächlich ein Problem, aber kein ausschließlich Berliner Problem, auch wenn es, gerade, was die Elsenbrücke usw. angeht, wehtut.

Wir brauchen gut ausgebildete Ingenieure und Ingenieurinnen, um die Aufgaben zu lösen. Da strengen wir uns an der TU Berlin wirklich an. Es gibt ein Kompetenzzentrum Brückenbau; die Kollegen Geißler, Schmid und Schlaich leiten es. Wir stehen für mehr als fünf Minuten Anhörung zur Verfügung. Sie können sich gerne mit uns unterhalten und sich von uns beraten lassen. Das ist wirklich wichtig. Ich stelle fest, dass der Ingenieurmangel, der zu beklagen ist, auch daran liegt, dass es nicht genug Ausbildung gibt. Wir brauchen auch mehr Professuren

an der TU Berlin. Es wird dort im Bauingenieurwesen eher gekürzt als aufgebaut. Wie wäre es mit einer Professur für Brückenbau? Dann könnten auch Fachkräfte, gute Ingenieure und Ingenieurinnen ausgebildet werden. Das Kompetenzzentrum Brückenbau gibt es.

Bitte sehen Sie den Um- und Neubau von Brücken als Chance! Brücken prägen das Gesicht einer Stadt. Sie haben mit Baukultur zu tun. Bauingenieure sind nicht nur Statiker, sondern Entwerfer und Konstrukteure. Es gibt nicht nur Venedig. Schauen Sie sich London und Paris an, und vergleichen Sie es mit Berlin! Man kann im Brückenbau tolle Sachen machen, und die Neubauten und Umbauten, die jetzt anstehen, bieten eine grandiose Chance. Meine persönliche Meinung ist, dass wir mit dem Neubau der Mühlendammbrücke eine solche Chance vertan haben. Ein 50 Meter breites Brett, das sich zwischen Ephraim-Palais und Alte Münze zwängt, wird durch ein neues 50 Meter breites Brett ersetzt. Das ist nicht gut, finde ich persönlich.

Ich stelle fest, gerade um Herrn Adam herum, und in der Abteilung Tiefbau wird Grandioses geleistet: Es werden Wettbewerbe gemacht, die natürlich zuerst einmal Zeit und Aufwand kosten, die aber zur Baukultur beitragen. Deshalb ist es gut. Es ist wichtig, dass nicht das Billigste, sondern das Beste beauftragt wird, in der Planung und im Bau, in der Ausführung. Man müsste also die Ausschreibungen überdenken und nicht immer den Billigsten nehmen, der eben nicht nachhaltig und langfristig bauen kann, weil er dafür das Geld nicht bekommt.

Zu guter Letzt sollte man sich auch fragen, ob sich eine Stadt wie Berlin nicht einen Gestaltungsbeirat auch im Brückenbau leisten sollte. In allen Städten gibt es Architekturbeiräte. Manche Städte haben auch Bauingenieurinnen und -ingenieure, in Berlin gibt es das bisher nicht. Das möchte ich Ihnen mit auf den Weg geben. – Vielen Dank!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Herr Prof. Dr. Schlaich! – Ich möchte kurz noch die Gelegenheit zur Verständigung im Ausschuss nutzen, weil wir gerade auf ein Thema gestoßen sind: Aufgrund der unterschiedlichen Zeithorizonte der Anzuhörenden wäre die Frage, ob wir zwei Runden machen. Wir würden jetzt eine erste Runde mit drei Anzuhörenden machen und dann die Fragen stellen, sodann würde die nächste Runde mit den beiden weiteren Anzuhörenden folgen. Das ist eine organisatorische Frage. – Ich sehe Einverständnis, dann können wir so verfahren. Sie sind dann vorbereitet, dass wir schneller in die Fragerunde kommen. Ich leite jetzt zu Herrn Prof. Rahn über. – Sie haben das Wort, bitte schön!

Prof. Axel C. Rahn (Baukammer Berlin): Danke schön! – Sehr geehrte Frau Senatorin! Sehr geehrte Frau Staatssekretärin! Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Abgeordnete! Ich bedanke mich, dass ich hier für die Baukammer reden darf. Ich möchte Ihnen, weil das für das Gesamtthema aus meiner Sicht wichtig ist, kurz die Besonderheit einer Brücke erläutern. Eine Brücke ist kein Hochbau-, sondern ein Ingenieurbauwerk. Eigentlich ist eine Brücke, um es plastisch zu beschreiben, ein lebendiges Bauwerk, weil es ganz viele hohe dynamische Beanspruchungen erfährt. Nicht nur die Pkw, sondern insbesondere die Busse und Lkw führen dazu, dass dieses Bauwerk ständig schwingt, sich ständig verformt. Hinzu kommen noch Verformungen aus klimabedingten Gründen, also Temperaturverformungen in Verbindung mit Niederschlag und sonstigen Wässern sowie Schadstoffen. Das macht die Brücken so besonders, weshalb sie einer besonderen, kontinuierlichen Überwachung und Wartung bedürfen. Ein Hochhaus kann ich hinstellen und sagen, jetzt habe ich erst mal zehn Jahre Ruhe. Bei einer Brücke ist das nicht so. Das insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass sich die mögli-

chen eintretenden Schäden oder, ich sage mal, Alterungen nicht im Vorhinein abschätzen lassen. Es ist also wichtig, wenn ich jetzt auch an die Lebenszykluskosten und an die Gebrauchsdauer einer Brücke denke, dass ich so eine Brücke kontinuierlich warte, kontrolliere und auch instand halte – und nicht irgendwann, wenn Geld da ist, dann wird es nämlich teuer, sondern dass ich Geld dafür vorhalte, um die Brücken wirklich instand zu halten. Wir wollen ja keine Zustände wie in Italien bekommen, wo eine Brücke auf einmal einstürzt, weil man sich nicht genau angeguckt hat, in welchem Zustand sie ist.

Das bedeutet, dass wir hier eine Kontinuität brauchen. Die Kontinuität ist auch insofern wichtig, damit es genug Baufirmen im Bereich des Straßenbaus und auch genug qualifizierte Ingenieure gibt, die Erfahrungen im Bereich des Brückenbaus haben. Man hat solche qualifizierten Ingenieure nicht in der Schublade und sagt: Jetzt habe ich mal wieder eine Brücke, jetzt hole ich sie raus –, vielmehr brauche ich kontinuierliche Beschäftigung sowohl im öffentlichen Dienst – die sich damit beschäftigen, die Überwachungen in Gang zu setzen –, als auch Kontinuität in der Beauftragung von Ingenieurbüros, die für Kontrolle, Wartung und Instandsetzungsplanung zur Verfügung stehen.

Das ist das Wesentliche, was ich sagen wollte. Vor dem Hintergrund der begrenzten Zeit möchte ich diese auch nicht länger in Anspruch nehmen. Vielleicht noch ein Satz zum Schluss: Die Sicherheit der Berliner Brücken wird nur gewährleistet werden können, wenn die Sicherheit für die finanzielle Ausstattung zur Wartung, Instandhaltung und Erneuerung der Brücken gegeben ist. – Danke schön!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Herr Prof. Rahn! Sie sind auch im Zeitlimit geblieben, vielen Dank! – Nun komme ich zu Herrn Rolf Dietrich. Ich möchte den Ausschuss darauf hinweisen, dass Herr Dietrich uns eine Tischvorlage zugesandt hat, die allen vorliegt. Darauf möchte ich verweisen, dass uns das schriftlich vorliegt. – Vielen Dank von unserer Seite, dass Sie sich die Mühe gemacht haben, das dem Ausschuss zur Verfügung zu stellen! Herr Dietrich, Sie haben nun das Wort, bitte schön!

Rolf Dietrich (Wasserstraßen-Neubauamt Berlin): Sehr geehrte Frau Senatorin! Sehr geehrte Abgeordnete! Sehr geehrter Herr Vorsitzender! – Vielen Dank, für die Gelegenheit, heute hier Stellung nehmen zu können für unsere Brückenvorhaben! – Ich vertrete die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes. Sie finden in der Tischvorlage die Zahl 48. Das sind die Brücken in Berlin, die quasi in Unterhaltungslast der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes stehen. Ich will in den nächsten zehn Jahren insgesamt 14 von diesen Brücken durch Neubauten ersetzen oder zumindest in Bau bringen, und dafür brauche ich Ihre Unterstützung. Ich habe mir deshalb vorgenommen, das heute auch zu nutzen und mit sechs Thesen, die Sie in der Tischvorlage finden, Dinge anzusprechen, die ich benötige, damit ich für Sie möglichst diese 14 Brücken auch in Bau bringen kann. Das Erste ist noch mal wichtig zu verstehen. Kreuzungen mit Bundeswasserstraßen sind abschließend geregelt im Bundeswasserstraßengesetz. Insofern hat das Land Berlin natürlich Mitwirkungspflichten und auch Rechte, aber entscheiden tut am Ende eine Bundesverwaltung bzw. der Bundesminister, und da brauche ich natürlich Ihre Unterstützung, damit wir möglichst im Gleichschritt marschieren, wenn ich für Sie Ressourcen beim Bund loseisen soll.

Das Zweite, was wichtig ist, ist das sogenannte Ausbauverlangen. Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung ist zuständig für die Schifffahrt, und für die Schifffahrt kann ich feststellen, dass für die nächsten zehn Jahre keine Ausbauverlangen mehr an Kreuzungsanlagen gestellt werden, weil für die Schifffahrt der Ausbau als abgeschlossen gilt. Soweit dann das Land Berlin ein Ausbauverlangen stellt, sei es für Radwege oder auch für Straßenbahnen oder andere Verkehrsträger, die quasi eine Erweiterung der Kreuzungsanlage bewirken, wird es spannend. Auch das regelt dann im Prinzip dieses Gesetz. Im Regelfall ist es so, dass dann das Land Vorhabenträger werden muss, weil ich als Bundesbehörde nicht Vorhabenträger für ein nach Landesrecht geregeltes Ausbauprojekt werden kann. Beispiel dafür wäre die Masante-Brücke, die uns gehört, aber vom Senat gebaut wurde. Insofern wäre das der Normalfall. Ausnahmen sind grundsätzlich möglich. Beispiel wäre die aktuelle Baumaßnahme an der Tegeler Brücke. Da hat das Land Ausbauverlangen hinsichtlich des Radwegeausbaus gestellt, gleichzeitig aber auch schriftlich erklärt, dass es keiner öffentlich-rechtlichen Zulassung im Sinne des Berliner Straßengesetzes bedarf. Das wäre die Voraussetzung, damit ich überhaupt als Vorhabenträger Ersatzneubauten des Bundes realisieren kann, wenn gleichzeitig ein Ausbauverlangen seitens des Landes besteht.

Der nächste wichtige Punkt ist die Kostentragung. Auch die ist abschließend geregelt im Bundeswasserstraßengesetz, das regelt, dass, wenn kein Ausbauverlangen gestellt wird, der Bund 100 Prozent der Herstellungskosten für den Ersatz der Kreuzungsanlage zu stellen hat. Aktuelles Beispiel wäre da die Marggraffbrücke, wo das tatsächlich so ist. Kommt jetzt ein Ausbauverlangen dazu, und sei es auch nur, dass der Radweg ein Meter breiter wird, ist kraft Gesetz geregelt, dass dann 100 Prozent der Herstellungskosten für die Gesamtanlage der Ausbauverlangende zu tragen hat. Das müssen Sie wissen, weil Sie für den Haushalt der Berliner zuständig sind. Da gibt es auch keinen Ermessensspielraum, allerdings einen kleinen Trostanker noch: In § 41 Abs. 5a des Wasserstraßengesetzes ist geregelt, dass der jeweils andere Kreuzungsbeteiligte einen Vorteilsausgleich dafür zu leisten hat, dass quasi der Ausbauverlangende dann die Anlage erstellt. An der Tegeler Brücke läuft es zum Beispiel so, dass der Bund die 100 Prozent Herstellungskosten, die das Land Berlin zu tragen hat, sogar vorfinanziert und erst nach Abschluss der Baumaßnahme dann unter Gegenrechnung dieses sogenannten Vorteilsausgleichs dem Land Berlin in Rechnung stellt. Insofern haben Sie noch ein bisschen Zeit, die entsprechenden Mittel in den Haushalt einzustellen. Das ist aber ganz wich-

tig, denn dafür gibt es keinen Ermessensspielraum. Und dass der Bund sozusagen Maßnahmen vorfinanziert, die eigentlich vom Land Berlin zu finanzieren sind, ist mir bei der Tegeler Brücke gelungen. Ob ich das für die Zukunft weiter so hinbekomme, kann ich Ihnen nicht garantieren. Dafür brauche ich zumindest Ihre Unterstützung und natürlich auch eine entsprechende Bereitschaft beim Bundesverkehrsministerium, und die Ressourcen – die waren heute auch schon Thema – müssen natürlich auch zur Verfügung stehen.

In dem Zusammenhang ist wichtig, die Wasserstraßen in Berlin haben einen relativ komfortablen Netzcharakter. Das ist nicht überall so. Wenn am Dortmund-Ems-Kanal eine Brücke ausfällt, dann ist der Kanal gesperrt und die ganze Ost-West-Achse dicht. Hier kann man im Regelfall immer noch eine andere Wasserstraße nutzen, um diese Engstelle auf der Wasserstraße zu umfahren. Deshalb wird es mir nicht gelingen, die Brückenbaumaßnahmen mit einer besonders hohen nominalen Priorität in den Bundeshaushalt einzustellen. Das geht nur, wenn der Bund das will. Im Moment will er das. Ich habe also eine ausreichende Ressource an Personal und Geld, um diese 14 Maßnahmen in den nächsten zehn Jahren in Bau zu bringen. Sie können mich aber gerne dabei unterstützen, dass der Bund auch weiter gutwillig diese Ressource vorhält und nicht versucht, sie für andere Projekte abzuziehen, die aus Sicht der Schifffahrt zumindest noch wichtiger sein könnten als die Berliner Brücken.

Einen Punkt, der in der Debatte auch immer untergeht, würde ich gerne noch ansprechen, das sind die Leitungsbetreibenden. Wir haben es hier mitten in der Stadt oft mit sehr vielen Leitungsbetreibenden zu tun, die von solchen Brückenbauvorhaben betroffen sind. An der Margraffbrücke zum Beispiel sind es 35 Leitungen. Da ist alles dabei, was die Stadt am Leben erhält: Gas, Wasser, Abwasser, Strom, Telekommunikation, sogar zwei Fernwärmeleitungen hängen da mit dran. Es sind insgesamt neun Leitungsbetreibende, mit denen ich jetzt Verträge habe, also nicht nur mit dem Bauunternehmer, und da ist es ganz wichtig, wenn die quasi Eingriffe in ihre Netzinfrastruktur planen – sie können nicht einfach die Fernwärme abstellen für zwei Jahre, das muss geplant und im Regelfall auch abgeglichen werden mit anderen Baumaßnahmen, oder auch bei den Wasserbetrieben, die bei jedem Bauvorhaben in Berlin dabei sind –, muss man auch eine gewisse Kontinuität haben. Da kann man nicht alle vier Wochen neue Zielvorgaben machen, die dann eine Umplanung bei allen Leitungsbetreibenden bewirkt. Deshalb würde ich noch mal dafür werben, sich möglichst frühzeitig, wenn wir mit einem solchen Projekt anfangen, sowohl die Verwaltung als auch die Politik, wenn Interesse besteht, intensiv mit den Zielen des Landes Berlin auseinanderzusetzen, dann auch wirklich darüber zu streiten, und wenn dann aber eine Entscheidung getroffen ist, möglichst dann auch dazu zu stehen, sonst werden wir uns immer nur im Kreis drehen, und das erhöht nicht die Bereitschaft meiner Entscheidungsträger, weiter Ressourcen zur Verfügung zu stellen, um diese 14 Brücken von insgesamt 48 – ich finde, das ist eine ganze Menge – in den nächsten zehn Jahren in Bau zu bringen. – Vielen Dank!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Herr Dietrich! – Wir haben vereinbart, dass wir nach dieser ersten Runde eine Rederunde machen. Es gab auch schon Meldungen, und nach dieser Liste verfahren wir jetzt: Herr Laatsch, Herr Friederici, Herr Kaas Elias, Frau Gennburg, Herr Reifschneider. – Herr Laatsch, bitte schön!

Harald Laatsch (AfD): Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender! – Wir haben gerade gehört, der Bund macht seinen Job, er weiß, was er tut. Ich gehe davon aus, dass die Behörde hier mit Herrn Adam hervorragend besetzt ist. Auch er weiß, was er tut. Die Baukammer weiß, was

sie tut. Da frage ich mich jetzt: Woran liegt es? Wie kann es sein? Ich habe hier eine Liste der Brücken, die meine Kollegin abgefragt hat. Das fängt dann an mit Mörschbrücke, Schlossbrücke, Mühlendammbrücke, Spittelmarktbrücke, Neue Getraudenbrücke, Putlitzbrücke, Nordhafenbrücke, Wiesenbrücke, Badstraßenbrücke, und das ist noch nicht mal ein Drittel von dem, was hier zu tun wäre. Nun hat Herr Prof. Rahn schon die Morandi-Brücke in Genua erwähnt, San-Giorgio-Brücke. Nun ist sie natürlich besonders belastet durch das Klima dort vor Ort, also Salzlucht durch das Meer. Sie führt direkt am Meer entlang. Was haben wir da erlebt? – Da ist eine Brücke eingestürzt, weil die Träger bzw. Stahlseile durchgerostet sind. Was machen wir in Berlin, damit sie nicht einstürzen? – Ganz einfach: Wir sperren sie einfach, und dann lassen wir sie so rumliegen. Wir sehen das gerade an der Elsenbrücke. Wir sperren einfach den Verkehr aus und lassen das stehen, so wie es ist. Gucken wir mal. Schauen wir mal. Sieben Jahre lang. Was ist denn da jetzt bei der Morandi-Brücke passiert, die heute San-Giorgio-Brücke heißt? – Innerhalb von einem Jahr wurde dieses Brückenbauwerk, das sich über 1,1 Kilometer in 50 Metern Höhe bewegt, über die Stadt Genua hinweg, über ein Industriegebiet hinweg, in zwei Kurven, eine Rechts- und eine Linkskurve, geführt wird, in einem Jahr aufgebaut. Und wir reden hier über diesen Spielplatz Elsenbrücke und wollen sie in sieben Jahren aufbauen. Wo liegt das Problem – diese Antwort hätte ich gerne von den Fachleuten, die heute glücklicherweise hier sind –, dass wir da nicht vorankommen? Was steht im Weg? Ist es das Geld? Sind es zu viele Bauvorschriften? Ist es der Unwille des Senats, da überhaupt den Verkehr weiter fließen zu lassen? Vielleicht ist es ja eigentlich die Absicht, den Verkehr auf diese Weise zu blockieren. Ich kann das nicht nachvollziehen, und dazu hätte ich gerne ein paar Antworten, wo das Problem liegt. – Danke!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Herr Laatsch! – Herr Friederici, bitte schön!

Oliver Friederici (CDU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Bevor wir hier zur Kritik kommen, möchte ich allerdings erst mal hören, Frau Senatorin, was Sie zu dem Sachverhalt sagen. Der Bericht des Senats würde mich auch interessieren, was hinsichtlich der geplanten Brückensanierungen und Baumaßnahmen in Berlin geplant ist. Sollten Sie das jetzt nicht so vorbereitet haben, würde ich Ihnen anheimstellen, dass wir das in den Haushaltsberatungen machen, denn ich denke, da wird das auf jeden Fall Thema sein. Wir werden einzelne Projekte haben. Vielleicht ist es möglich, dass wir eine Zusammenstellung bekommen, so wie vom Wasserstraßen-Neubauamt, wo wir das auch zusammengetragen bekommen. Die Elsenbrücke ist in der Tat ein Trauerspiel. Es ist sehr tragisch und traurig. Mich interessiert das auch, wieso das so lange dauert. Ich möchte aber nicht unbedingt das Beispiel Genua und Italien für den schnellen Bau anführen. Wir wissen alle durch Reisen nach Italien, wie viele Brücken in Italien in der Landschaft stehen, die nicht funktionieren, die nicht eröffnet werden können. Das hat bestimmte Gründe. Ich möchte nicht spekulieren, ob nun eine Brücke, die in einem Jahr gebaut wird, die Tragfähigkeit für die nächsten 50 Jahre hat. Ich hoffe es für Genua, aber sicher bin ich mir da, ehrlich gesagt, nicht.

Zu den vorgetragenen Darlegungen der Angehörten möchte ich zunächst zu Herrn Prof. Schlaich mich dem Lob anschließen als Vertreter der CDU-Fraktion für die Arbeit der Tiefbauabteilung und ihres Leiters Herrn Adam. Wir kennen Sie seit Jahrzehnten. Sie machen eine sehr herausragende Arbeit, Sie persönlich als auch Ihr Personal in der Abteilung. Dies als Lob schon mal gleich vorweg!

Gestaltungsbeiräte: So etwas haben wir bei Hochbaumaßnahmen, bei Brückenbaumaßnahmen eher selten. Ich weiß, dass es das im Regierungsviertel beim Spreebogen gab. Das könnte man vielleicht anstreben, dass man hier einen sachkundigen Arbeitskreis einfügt. Ich sage aber gleich, das darf nicht zu deutlich wesentlichen Verlängerungen des Gesamtvorhabens führen.

An Herrn Prof. Rahn habe ich keine Frage, außer zur Eisenbrücke natürlich. – Zu Herrn Dietrich vom Wasserstraßen-Neubauamt. Ich nehme mit Freude zur Kenntnis, dass Sie bei der Priorisierung die Bäkebrücke nun endlich draufhaben. Das versuchen Landesregierungen seit 30 Jahren zu erreichen. Diese Brücke – ich bin gegenüber zur Schule gegangen und habe 1990 mein Abitur gemacht – war seinerzeit schon gesperrt für den Schwerlastverkehr und nun geht sie in die Sanierung oder in die komplette Neuerrichtung. Das freut mich sehr, insbesondere auch bei der Techowbrücke. Da haben wir ein ähnliches Verfahren. Ich finde es nur schade, dass es nur zwei Brücken sind ab 2023. Es ist schade, dass da nichts Weiteres passiert.

Ich möchte Sie, Herr Dietrich, fragen: Es gibt zwischen dem Teil Zehlendorf des Bezirks Steglitz-Zehlendorf und Teltow immer wieder die vorherrschende Meinung, dass in Höhe des neuen Hafens Teltow eine Fußgängerbrücke errichtet werden und diese den Teltowkanal überspannen soll. Gibt es dazu noch neuere Aussagen, was wir in der Hinsicht noch erfahren könnten?

Letztendlich – ich hatte es schon angedeutet –, noch an Sie, Frau Senatorin: Die Projektregie oder die Projektbeginnraten und wann mit den jeweiligen Planungen begonnen wird und die Fertigstellung, würde mich sehr interessieren, wie es in Berlin aussieht. Außerhalb der Brückensituation über den Teltowkanal und die Wasserstraßen haben wir einige andere. Wir wissen aus der öffentlichen Meinung und der Berichterstattung, was mit der Rudolf-Wissell-Brücke passiert. Aber was sind die anderen Projekte, die wir in Berlin noch haben?

Ich komme mal wieder auf das Lieblingsthema Personal. Es wurde von der Baukammer angesprochen. Wir brauchen schnellstmöglich, was allerdings nicht geht, qualifiziertes Personal in der Planung bei den Ingenieuren. Wie wollen Sie diesem Mangel begegnen, Frau Senatorin? Mir wurde zugetragen, dass wir im Zwei-Dutzend-Bereich offene Planstellen haben in Ihrer Verwaltung für diese Brückenbauvorhaben bei der Planung und Umsetzung. Wie kann das sein? Wir haben Personalstellen offen, diese können nicht besetzt werden. Liegt es vielleicht daran, dass sie teilweise befristet und einfach zu schlecht besoldet sind, weil wir aus Planungsbüros durchaus hören, dass, wenn man das Know-how nutzen würde, es dort durchaus möglich wäre, entsprechende Leistungen für die öffentliche Verwaltung zu übernehmen, so wie dies sicherlich in einigen Bundesländern der Fall ist. Ich sage Ihnen, das ist nicht mein wünschenswerter Fakt, dass man das so macht, aber wenn es die Verwaltung nicht schafft und die Personalstellen nicht besetzen kann, dann muss es eine Lösung geben. Projekte dürfen nicht liegenbleiben, sonst ist das Marodieren der Brücken viel schlimmer in den nächsten Jahren. Die Baukammer hat entsprechend darauf hingewiesen. – Vielen Dank!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Herr Friederici! – Herr Abgeordneter Kaas Elias, bitte schön!

Alexander Kaas Elias (GRÜNE): Danke, Herr Vorsitzender! – Ich danke auch den Referierenden für ihre Beiträge. Ob man Italien unbedingt als das leuchtende Beispiel nehmen muss,

weiß ich tatsächlich nicht, denn bittererweise ist die Vorgängerbrücke eingestürzt, und es gab 43 Tote. Solche Situation haben wir in Berlin und in Deutschland glücklicherweise nicht. Herr Schlaich hat richtigerweise dargestellt, dass das nicht nur ein berlinspezifisches Problem ist, sondern es ist ein bundesweites Problem. Wir hören immer wieder von verschiedensten Brücken, die auf Bundesebene kurz vor der Sperrung sind oder wo demnächst Ersatzneubauten stattfinden müssen, weil sie so bröckeln. Insofern auch danke für den Beitrag, ebenso wie für die Darstellung, dass die Senatsverwaltung durchaus da ganz gut unterwegs ist, um diese Dinge anzugehen. – Dazu hätte ich jetzt zwei Fragen – zum einen: Was kann man für die Langlebigkeit von Brücken tun? Ist es nicht auch für die Brücken gut, wenn weniger motorisierter Individualverkehr über die Brücken fährt, sondern man sie hauptsächlich für den Umweltverbund und für die Nahversorgung konzipiert und den Wirtschaftsverkehr, der notwendig ist? Die andere Frage, Herr Schlaich, Sie haben es so ein bisschen dargestellt, Bauingenieure werden gesucht. Der Fachkräftemangel läuft mittlerweile durch die ganze Gesellschaft. Was kann man dafür tun, dass das Bauingenieurwesen insgesamt attraktiver wird? Wie kann man vor allen Dingen Menschen erreichen, die sich jetzt vielleicht nicht tagtäglich mit dem Thema auseinandersetzen, aber sich doch für das Thema interessieren, damit wir da auch breitere Bevölkerungsschichten ansprechen können?

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Herr Abgeordneter! – Frau Gennburg, bitte schön!

Katalin Gennburg (LINKE): Vielen Dank auch von mir an die Anzuhörenden! – Das Thema Brücken ist auf jeden Fall hochgradig spannend. Jetzt wurde hier schon viel zur Eisenbrücke gesagt. Als Wahlkreisabgeordnete kann ich sagen: Ja, die Eisenbrücke ist ein großes Problem für die Menschen, die dort wohnen, wie mich zum Beispiel, aber jetzt haben wir mit der Marggraffbrücke das nächste große Problem, und ich komme da auch gleich noch auf eine Spezialfrage zu sprechen. Ich würde gerne noch mal den Punkt aufgreifen, den Herr Schlaich in seinem Beitrag angeführt hat: Mehr Autos führen zu mehr Brückenschäden. – Da würde ich gerne alle Anzuhörenden fragen, ob Sie nicht auch der Meinung sind, dass entsprechend weniger Autos zu weniger Brückenschäden führen können und wie eigentlich die Situation – das wäre die zweite Frage im Anschluss daran –, ist, dass wir Bundeshauptstadt sind. Herr Dietrich, Sie hatten das sehr gut aufgeführt, nach welchen Kriterien wann wer zuständig ist, die Kosten zu bezahlen. Das ist in der Bundeshauptstadt eine spannende Frage. Wer hier so alles die Brücken benutzt, ist eine umfangreiche Frage, und deswegen würde ich gerne wissen: Wird es zukünftig für die Kostenverteilung eine andere Berechnung geben, wenn man sagt, die Brücken werden nicht nur von den Menschen der Bundeshauptstadt benutzt, sondern auch von Pendlern beispielsweise?

An Herrn Adam habe ich die Frage: Es wurde schon gesagt, Lieblingspunkt Personal. Wir hatten das in der letzten Legislatur schon auch bei den Straßen. Die Bundesautobahngesellschaft, Herr Adam, ich habe Ihnen die Frage schon ein paar Mal gestellt, hat viel Personal in Berlin abgezogen. Da können sich dann insbesondere die an die Nase fassen, die in der Bundesregierung in der letzten Legislatur dafür gesorgt haben, dass wir jetzt weniger Personal in Berlin haben. Herr Friederici, das ist nicht nur eine Frage der Bezahlung, sondern auch eine reine Strukturentscheidung gewesen. Insofern da auch noch mal die Frage, Herr Adam: Wie hat sich der Personalbestand im Land Berlin in der Frage der Brückenbauingenieure durch diese Bundesautobahngesellschaft entwickelt?

Speziell zur Marggraffbrücke interessiert mich noch: Sie haben uns das in dieser tollen Übersicht aufgeschrieben. Unter Punkt vier steht ganz klar: Wenn kein Ausbauverlangen gestellt wird, trägt der Bund 100 Prozent der Herstellungskosten. Wird eines gestellt, trägt der Verlangende 100 Prozent der Herstellungskosten. Da stellt sich mir natürlich die Frage, Herr Dietrich: Hat denn dann Berlin kein Ausbauverlangen gestellt? Und wenn es nicht so war, dann möchte ich schon gerne wissen, der Streitpunkt ist, dass dort die Tramgleise von Ihnen nicht wieder über die Brücke geplant wurden, aber die Tramgleise waren vorher da seit 100 Jahren. Insofern wäre die spannende Frage: Wie kommt es also, dass jetzt darüber diskutiert wird, dass, wenn die Tramschienen da wieder drübergezogen werden müssen, das Land Berlin dann aber Extrakosten hätte, obwohl sie vorher da waren, und wer hat welches Ausbauverlangen gestellt? Dazu hätte ich gern von Ihnen eine Aufklärung. Das wäre sehr freundlich. Dabei belasse ich es. – Danke!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Frau Gennburg! – Ich darf noch kurz einen Hinweis geben: Wir haben noch eine zweite Runde, und am Ende der zweiten Runde, nach den Anzuhörenden, wird auch noch mal die Senatsverwaltung Stellung nehmen. Ich möchte nur noch mal ergänzend darauf hinweisen. Ich gehe davon aus, Frau Jarasch, Herr Adam, dass die Fragen, die jetzt auch schon im Vorgriff gestellt worden sind, in Ihrer Stellungnahme Berücksichtigung finden werden. Sie haben auch fleißig mitgeschrieben. – Vielen Dank! – Wir machen weiter in der Liste. – Herr Abgeordneter Reifschneider, bitte schön!

Felix Reifschneider (FDP): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Vielen Dank an alle, die schon fachlich qualifiziert vorgetragen haben! – Das ist wirklich sehr spannend. Meine Frage ist jetzt etwas spekulativ, aber wenn wir in der besten aller Welten leben würden, jetzt nicht auch noch Geldprobleme in Berlin hätten, mit Blick auf den Fachkräftemangel in den Baufirmen, in den Ingenieur- und Planungsbüros und vielleicht sogar auch in der Senatsverwaltung und der Personalfluktuations dort, wie viele Brücken könnten wir mit den aktuell in Berlin einwerbenden Fachkräften und Fachfirmen bauen oder instand setzen, sanieren? Haben wir da eine Grenze von ein, zwei, drei Brücken, oder könnten es auch bei mehr Geld fünf oder sechs oder sieben Brücken sein, die gleichzeitig saniert oder ersatzgebaut werden?

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Das war eine ganz konkrete Nachfrage. – Vielen Dank, Herr Reifschneider! – Herr Abgeordneter Machulik, bitte schön!

Stephan Machulik (SPD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – In den Ausführungen der Sachkundigen sind ein paar Punkte offengeblieben oder angesprochen worden, der Fachkräftemangel auf der einen Seite. Die Frage ist auch an Sie, Frau Jarasch, inwiefern wir das machen wollen. Die Nachfrage der FDP hat deutlich gezeigt: Wie viel Brücken könnten wir bauen? Ist unser System optimiert, dass wir das schaffen? Sie haben keine fachkundigen Leute, weil die eher in der Privatwirtschaft sind. Wir haben ein Problem mit der Kontrolle der Bausubstanz der einzelnen Brücken. Das wurde auch noch mal angesprochen. Also ist unser System möglicherweise falsch, wie wir Brücken bauen, unterhalten und auch kontrollieren. Mich würde interessieren, wie Sie diesem Fachkräftemangel entgegenzutreten wollen, damit Sie dem Wunsch der FDP, so viele Brücken wie möglich zu sanieren, nachkommen könnten.

Das Zweite ist eine Frage, die wir uns auch in den Haushaltsberatungen stellen müssen. Es wurde auch die Finanzierung angesprochen. Wissen wir um den Sanierungstau auf den einzelnen Brücken, was hier auch nachgefragt wurde, was auch angemeldet wurde? Haben wir

den auch so in den Haushalt reingestellt, sodass wir sagen können, dass wir in den nächsten 20 Jahren sukzessive Brücken sanieren können?

Was ich sehr spannend fand, das hätte ich gerne von Ihnen erklärt, Herr Friederici hat es auch angesprochen, ist: Wenn das ein Wunsch der breiten Masse ist, von denjenigen, die Brücken bauen, sanieren und instand halten, wieso haben wir diese Architekturbeiräte nicht? Wo hängt es da eigentlich, dass es da nicht einen Austausch gibt, dass man sich Gedanken darüber macht, wie man etwas auf Dauer ausgestaltet.

Lassen Sie mich kurz eine persönliche Bemerkung machen, dann bin ich auch am Ende: Diesen Vergleich mit anderen Brückenvarianten finde ich immer ein bisschen schräg. Wir haben in Berlin eine der höchsten Dichten an Brücken nach Venedig. Wir haben Brücken gebaut, nicht weil wir Beton gießen wollten oder es schön fanden, sondern weil wir Verkehrswege sicherstellen wollten. Deswegen ist es auch sehr schade. Wir hatten eigentlich gebeten, dass die Fuhrgewerbeinnung heute hier auch teilnehmen und aus ihrer Sicht den Wirtschaftsverkehr darstellen sollte. Es sollte uns doch allen klar sein, dass wir nicht Brücken bauen, weil wir es schön finden, sondern weil wir sie brauchen.

Deswegen jetzt weg von Ihnen, Frau Jarasch, zu den Sachverständigen, zur Belastung der Brücken. Sie haben auch etwas zu Dehnungsfugen ausgeführt und was das alles bedeutet im Brückenbau. Mich würde interessieren, wie die Belastung, auf den Quadratmeter gerechnet, zwischen einem vollbelasteten Lkw zum motorisierten Individualverkehr ist. Wer belastet dort einen Brückenbau stärker? Auch noch mal ganz klar aus unserer Sicht, aufgrund des Wirtschaftsverkehrs, um da noch mal eine Klarstellung zu machen: Um ein Brückengerüst, einen Hochbau, nicht einen Ingenieurbau, zu sichern – welche Dinge sind da aus Ihrer Sicht möglich? Wer verursacht die größeren Schäden?

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank!

Kristian Ronneburg (LINKE): Jetzt darf ich kurz meine Fragen stellen als Sprecher für Mobilität der Linksfraktion. Ich darf mich natürlich auch noch mal im Namen meiner Fraktion bei den bisherigen Anzuhörenden bedanken für die Auskünfte. Ich möchte mich auf drei wesentliche Schwerpunkte konzentrieren, wobei das zum Teil auch ein Vorgriff ist auf die Stellungnahme des Senats. Ich hätte zunächst an den Senat später im Bericht die Bitte, etwas darüber zu sagen, wie der aktuelle Stand der Implementierung des Erhaltungsmanagementsystems für die Brücken ist. Das war auch ein Dauerthema in der letzten Wahlperiode. Da würde mich der aktuelle Stand interessieren, wie weit dieses Managementsystem ist, denn nach meiner Kenntnis ist dieses System auch schon seit einiger Zeit in Vorbereitung. Es ist ein sehr komplexes Anliegen. Dennoch die Frage danach, ob wir damit rechnen können, dass dieses System sehr bald implementiert werden wird.

Natürlich habe ich auch die Frage nach den Ressourcen. Das haben aber auch schon die Kolleginnen und Kollegen so weit ausgeführt. Ich möchte hier noch mal dem Senat mit auf den Weg geben, in seiner Stellungnahme auch noch mal darauf einzugehen. Es gibt einerseits den Bedarf an Sanierungen, aber es gibt auch den Bedarf an Neubau. Wir haben später im Verlauf der Sitzung noch das Thema Radverkehrsplan. Nach meiner Kenntnis sind es allein 18 neue Brücken, die laut Radverkehrsplan gebaut werden müssten, um diesen zu realisieren. Da reden wir noch gar nicht über die anderen Bedarfe, die wir bei der Straßenbahn haben. Dazu

komme ich gleich. Das wäre noch mal interessant zu hören, auch für den Ausschuss, wie wir auch mit diesen Anforderungen umgehen, die wir dadurch schaffen, indem wir solche fortschrittlichen Planwerke wie den Radverkehrsplan umsetzen wollen, denn hier braucht es auch diese Infrastruktur.

Es freut mich natürlich, dass auch Herr Dietrich an unserer Anhörung teilnehmen kann, denn das Thema auch mit Ihrem Amt war in den letzten Wochen sehr prominent platziert in der Presse, als es um die Marggraffbrücke ging. Das Thema ist heute auch noch mal genannt worden. Wir haben uns die Mühe gemacht, uns die Liste der Brücken anzuschauen, die Sie erwähnt haben. Da ist uns aufgefallen, da wird zumindest in Ihrer Vorlage erwähnt, dass die Teubertbrücke ab 2025/2026 zur Bauausführung kommen soll. Diese Brücke scheint doch relevant für die Straßenbahn zu sein, denn wenn man in das Zielkonzept reinschaut, dann müsste letztendlich über diese Brücke die Straßenbahnverbindung zwischen Steglitz und Mariendorf hergestellt werden. Da wäre meine Frage, sowohl an Herrn Dietrich als auch an Senatorin Jarasch, ob es hier denn bereits Abstimmungen gibt und auch eine Berücksichtigung der Straßenbahn stattfindet, denn das, was wir eigentlich vermeiden wollen, ist, dass wir in eine ähnliche Situation geraten sollten wie bei der Marggraffbrücke. Da ist unser Petikum ganz klar auch untersetzt durch die Ziele der Koalition und auch unserer Planwerke, dass wir entsprechend hier Vorsorge leisten dafür, dass wir nicht in die Schwierigkeit geraten sollten, dass hier etwas verbaut oder verplant werden würde, sondern dass alles von den Planwerken her in den Blick genommen wird, und die Straßenbahn will die Koalition ja ausbauen. Dabei belasse ich es jetzt.

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Die Redeliste ist erschöpft. Das heißt also, die Anzuhörenden haben jetzt die Möglichkeit, Stellung zu nehmen zu den Fragen und zu den Statements der Abgeordneten. Wir würden hier in umgekehrter Reihenfolge vorgehen, wenn das in Ordnung ist, das heißt, wir würden mit Herrn Dietrich beginnen, überleitend zu Herrn Rahn und zuletzt wäre Herr Schlaich an der Reihe. Ich hoffe, wir können so verfahren. – Dann hat jetzt Herr Dietrich das Wort. – Bitte schön!

Rolf Dietrich (Wasserstraßen-Neubauamt Berlin): Gut, dann fang ich mal an. Wenn ich eine Frage vergessen sollte, bitte fragen Sie mich danach noch mal. Noch mal zur Frage, möglichst viele Brücken gleichzeitig zu bauen. – Das mache ich jedenfalls nicht, denn wir haben das Hauptproblem, dass der Verkehr irgendwo fließen muss während der Bauzeit. Spätestens dann, wenn ich vor Ort eine Behelfsbrücke bauen muss, wie zum Beispiel an der Tegeler Brücke, habe ich oft mit der Behelfsbrücke mehr Arbeit als mit dem eigentlichen Ersatzneubau der Brücke, denn dafür brauchen Sie Grundstücke, da sind Betroffenheiten vorhanden, und Sie bauen eine zusätzliche Brücke. Sie müssen erst eine Behelfsbaubrücke bauen, dann müssen Sie die Leitungen darum verlegen, und dann erst können Sie anfangen, den Ersatzneubau der Brücke zu realisieren. Wir verfolgen eine andere Strategie. Der Großteil unserer Brücken ist am Teltowkanal. Ein paar sind schon angesprochen worden. Ich mache es mal am Beispiel Techow- und Teubertbrücke bzw. Knesebeckbrücke und Bäkebrücke ist ähnlich. Das sind Brücken, die relativ dicht beieinander liegen. Wenn ich alle vier gleichzeitig sperren würde, dann ist die Stadt zweigeteilt. Dann müssen Sie quasi über den Wannsee fahren, wenn Sie zum Abgeordnetenhaus müssen, und das wollen wir nicht, sondern wir machen es so, dass wir möglichst nicht mehr als zwei Brücken gleichzeitig am Teltowkanal sperren.

Das versetzt uns in die Lage, den Verkehr in Abstimmung mit der Verkehrslenkung so zu führen, dass er noch über die benachbarten Brücken geht und wir uns das Thema sparen, Behelfsbrücken zu realisieren, die oft mit sehr großem Aufwand, oft auch mit Ärger verbunden sind und natürlich auch Zeit und Ressourcen fressen. Das ist auch vollkommen ausreichend, denn zumindest unsere Brücken sind in einem Zustand, dass man sich die so vorlegen kann, dass man die wichtigsten baut. Im Hinblick auf die anderen Ressourcen – Personal, Bauindustrie – macht es Sinn, wenn wir zwei oder drei Brücken im Jahr in Bau bringen, das aber kontinuierlich, sodass sich da auch eine entsprechende Kompetenz und Ressource aufbauen können. Da ist viel wichtiger, die regelmäßig zu bedienen. Ich schreibe pro Jahr zwei bis drei Brückenbaumaßnahmen aus. Darauf kann sich die Bauindustrie verlassen, und dann habe ich da auch partnerschaftlich agierende, kompetente Ansprechpartner, die uns Brücken bauen. Bis dahin, verspreche ich Ihnen, halten wir die Brücken, für die wir zumindest zuständig sind, auch verkehrssicher in Betrieb. Gegebenenfalls müssen sie abgestützt oder abgelastet werden, geringfügig, da gibt es verschiedene Möglichkeiten. Ich kann aber im Moment keine Brücke sehen, die wirklich außer Betrieb genommen werden muss, außer vielleicht die Altglienicker Brücke; die Spezialisten werden wissen: Die gibt es zweimal. Die alte ist schon seit Jahren gesperrt, daneben ist eine Behelfsbrücke. Die halten wir aber fachgerecht in Betrieb.

Das Zweite ist der Wettbewerb um Personal. Wir können keine Ingenieure backen, und selbst, wenn welche bei einem neu einzurichtenden Lehrstuhl an der TU ausgebildet werden – wann sind die hier am Start? Nach meiner Überzeugung geht der Wettbewerb um gutes Personal über Wertschätzung. Das ist unsere Herangehensweise, dass wir – a – versuchen, die Arbeit so zu gestalten, dass sie Spaß macht, und – b – die nichtmonetären Faktoren so bedienen, dass man gerne bei uns arbeitet. Bei mir hat zum Beispiel jeder Beschäftigte einen höhenverstellbaren Schreibtisch, jeder Beschäftigte hat einen ordentlichen Stuhl, auf dem er sitzt, und auch einen ordentlichen Rechner, der funktioniert, wenn er ihn anmachen will. Dazu machen wir es so, dass wir klare Strukturen mit wenig Personal haben. Die Ingenieure im Brückenbau haben zum Beispiel drei bis sieben Brückenbauvorhaben, an denen sie in verschiedenen Projektphasen arbeiten, aber sie arbeiten alleine daran. Wenn sie krank werden, wissen sie genau: Wenn sie wiederkommen, liegt die Arbeit immer noch auf dem Tisch. Das ist einerseits anstrengend, andererseits aber auch motivierend, weil sie sich damit halt identifizieren.

Die Ressourcenfrage versuchen wir so zu steuern, dass wir die Bauausführung möglichst kompakt vergeben. Sowohl an der Tegeler Brücke als auch jetzt an der Marggraffbrücke, die ist gerade ausgeschrieben, habe ich Vereinbarungen mit den Leitungsbetreibenden, dass ihre Leistungen, die ja parallel zu meinen Baumaßnahmen realisiert werden müssen, zusammen mit meiner Bauleistung ausgeschrieben werden. Da gibt es dann also neun Fachlose, und die werden zusammen mit meinem Bauauftrag an einen Generalauftragnehmer vergeben. Es gibt in Berlin genug partnerschaftlich und kompetent, leistungsfähig agierende Bauunternehmen, die so etwas auch wuppen können, dass sie mit einer Bauleitung gleichzeitig neun Aufträge erfüllen. Das ist für alle sehr zufriedenstellend, weil sie selbst bestimmen können, was im Baufeld passiert. Es ist auch vergaberechtlich zulässig, zumindest hat sich noch keiner bei mir beschwert – falls das mal hochkommen sollte. Es wird alles öffentlich ausgeschrieben, gewerkeweise ausgeschrieben, aber in die Hand einer Bauoberleitung vergeben, bei dem Unternehmer, der dann auch ganz anders agieren kann, wenn an einer Schnittstelle irgendwo mal eine Störstelle auftritt. Das funktioniert sehr gut, dafür kann ich werben. Das ist auch sehr ressourcenschonend, sowohl für die Unternehmen als auch für mich.

Dann war konkret die Marggraffbrücke angesprochen worden, die Entscheidung, da auf ein Ausbauverlangen zu verzichten. Das ist, das hatte Frau Senatorin, ich glaube, in der letzten Sitzung schon ausgeführt, zu einer Zeit getroffen worden, als andere Prioritäten im Vordergrund standen. Damals war tatsächlich eine der Prioritäten, eben nicht kostenbeteiligt zu werden und den Bund in der Vorhabenträgerschaft zu lassen. Das ist schon ziemlich lange her. Für Die Linke war damals noch Jutta Matuschek verkehrspolitische Sprecherin, für die CDU war es Rainer Ueckert, falls Sie sich daran noch erinnern. Bei der Verwaltung hat diese Entscheidung Friedemann Kunst schlussgezeichnet, als Vorvorgänger von Herrn Reupke als Abteilungsleiter Verkehr. Die Entscheidung ist dann noch mal überprüft worden in der Umsetzung, als das mit der auch in der Zeitung diskutierten Linksabbiegerspur zur Minna-Todenhagen-Straße kam; sie ist durch die Nachfolge im Jahr 2016 noch mal bestätigt worden. Damals gab es im Prinzip noch keine konkrete Straßenbahnreaktivierungsplanung; man hatte halt das Thema Verkehrssicherheit nach vorne geschoben. Diese Linksabbiegerspur kann man, ohne Sie hier mit Details zu langweilen, im Rahmen des vorhandenen Querschnitts realisieren. Damit erhöht man die Verkehrssicherheit deutlich, weil die jetzt vorhandene Linksabbiegerspur nur drei Stellflächen hat, sodass der Rückstau in die Geradeausspur vorprogrammiert ist und das, theoretisch zumindest, ein erheblicher Unfallschwerpunkt ist, den man auf die Art und Weise erschweren kann. Ich bitte auch weiter, das einfach auszuhalten, denn, auch das stand schon in der Zeitung, dass jetzt noch keine Straßenbahntrasse auf dieser Brücke geplant wird oder vorgesehen ist, heißt ja nicht, dass keine Straßenbahn kommt. Um da im Bilde zu bleiben: Auch die Marggraffbrücke ist sozusagen ein Brett, ähnlich wie die Mühlendammbücke. Vom Platz her sieht sie ähnlich aus, und da gibt es, zumindest von der Geometrie, genügend Platz, dort auch eine Straßenbahn drüber zu führen. Das dann statisch nachzuweisen, da bin ich ganz bei Ihnen, bei den Lobeshymnen auf Herrn Adam, das kriegen seine Leute hin. Wenn Sie da konkrete Nachfragen haben, können Sie sie auch gerne Herrn Adam stellen. Wir werden dem auch nicht im Weg stehen. Das ist dann eben nur ein anderes Bauvorhaben, was zeitversetzt nachgeschoben wird. Das wird jetzt nicht unmöglich gemacht dadurch, dass wir jetzt die Marggraffbrücke ersetzen.

Dann war noch eine – die Teubertbrücke. Vielen Dank für den Hinweis! Dem werde ich auf jeden Fall noch mal nachgehen. Die Teubertbrücke sollte eigentlich auch schon im Bau sein. Wir haben sie aber zurückgestellt, weil die Bahn mit der Dresdner Bahn da gleichzeitig noch ein Bauvorhaben hat, was gegenseitige Bedingungen nach sich zieht, und auch die Wasserbetriebe dort eine relativ große Vorwegmaßnahme für ihr Leitungssystem machen müssen. Wir haben mit den Wasserbetrieben vereinbart, dass jetzt erst die Wasserbetriebe in dem Falle vorlaufend ihre Umbaumaßnahme realisieren; die ist mir einfach zu groß und zu risikobehaftet, als dass ich sie in meinen Bauvertrag miteinstelle. Erst wenn die Wasserbetriebe fertig sind, wollen wir die Teubertbrücke ausschreiben. Insofern haben wir da noch genügend Zeit. Wir haben natürlich einen gewissen Planungsstand und auch schon ein Planungsbüro an der Hand, aber da werde ich sicherlich demnächst auf die Verwaltung zugehen und das hinterfragen. Vielen Dank für den Hinweis! – So weit vielleicht!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Herr Dietrich! – Jetzt kommen wir zu Herrn Rhan, bitte schön!

Prof. Axel C. Rhan (Baukammer Berlin): Danke schön! – Ich möchte kurz auf einige Punkte eingehen, die hier angesprochen wurden, einmal das Thema Sanierungsstau oder die Frage: Woran liegt es, dass jetzt so viele Brücken saniert werden müssen? – Das liegt daran, dass wir

zum Teil überalterte Konstruktionen haben, nicht vom Alter, sondern von der Konstruktionsart her, die nicht mehr bedarfsgerecht sind. Das heißt, sie stehen schon recht lange, die Brücken, erfahren heute aber eine höhere Beanspruchung als früher und haben konstruktionsbedingt, ich sage mal, eine gewisse Schadensanfälligkeit, um das sehr einfach zusammenzufassen.

Im Hinblick auf die Langlebigkeit – die Frage, die von Ihnen kam, mit weniger Pkw eine größere Langlebigkeit zu erzielen –: Das wird nicht erfolversprechend sein, denn ein Pkw hat ein Gewicht von 1,5 bis 2,5 Tonnen. Demgegenüber stehen Lkw, die bei 3,5 Tonnen anfangen, aber heute im Regelfall, wenn ich den Lieferverkehr und sonst etwas angucke, bis 40 Tonnen gehen. Da könnten zehn Autos gemütlich auf der Brücke stehen, und es brauchte nur ein Lkw vorbeizufahren, und ich hätte eine höhere Beanspruchung für die Brücke, um das sehr platt darzustellen. Ja, das Thema Lieferverkehr und Busverkehr ebenso, das ist das, was eigentlich die Beanspruchung hauptsächlich verursacht. Prof. Schlaich wird dazu vielleicht noch mehr sagen.

Dann zum Thema qualifiziertes Personal. Natürlich wäre es sinnvoll, und das würden wir von der Kammer sehr unterstützen, einen Lehrstuhl für Brückenbau in Berlin anzusiedeln. Die TU hat einen sehr guten Ruf, und es wäre vor dem Hintergrund des von Prof. Schlaich auch schon angesprochenen Dilemmas, was es natürlich weltweit mit den Brücken gibt, sinnvoll. Das soll aber keine Entschuldigung dafür sein, um zu sagen: Na, dann ist es bei uns in Berlin auch so. – Nein, wir haben hier eine Verantwortung für Investitionsmittel, und Brücken verkommen zu lassen, ist kein Ziel, was man haben sollte, sondern man sollte Brücken instand halten und sehen, dass man damit die Gebrauchstüchtigkeit und die Gebrauchsdauer verlängert. Ich würde also sehr unterstützen, wenn ein Lehrstuhl für Brückenbau eingerichtet werden würde. Die Kammer, das nur erwähnt, macht ja auch mit Unterstützung der Senatsverwaltung – das ist allerdings mehr für die Zukunft – jedes Jahr einen Schülerwettbewerb, wo wir versuchen, die Schüler an den Oberschulen an das Bauwesen heranzuführen. Aber wenn man sie dann an das Bauwesen herangeführt hat, dann gibt es natürlich immer noch einen Punkt. Ich weiß, das ist schrecklich, den in dieser Runde anzusprechen, weil es sich nach Gejammere anhört, aber: Schauen Sie sich bitte an, für welchen Stundensatz man als Ingenieur für Sie als öffentliche Hand bauen soll, schauen Sie sich an, welchen Stundensatz man bekommt! Aus diesem Stundensatz generiert sich dann auch das Gehalt der Mitarbeiter. Es gibt andere Bundesländer, ich denke da an Hamburg, sogar Mecklenburg-Vorpommern, wo ich 50 Prozent mehr Stundensatz bekomme. Das mal am Rande erwähnt.

Hinsichtlich des Themas, wie viele Brücken man bauen kann, schließe ich mich Herrn Dietrich an. Er hat mehr als genug Erfahrungskompetenz. Man muss sehen, wie viel man gemagt bekommt, und das Wichtige ist, wie er es schon gesagt hat und wie ich es eingangs auch gesagt habe, Kontinuität. Nicht nur, damit man die Ingenieure beschäftigt hat, sondern damit die Brückenbauwerke auch kontinuierlich erhalten werden können. – Danke schön!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Herr Prof. Rahn! – Jetzt kommen wir zu Prof. Schlaich, bitte schön!

Prof. Dr. Mike Schlaich (TU Berlin) [zugeschaltet]: Danke schön! – Ich muss tatsächlich gleich weg, weil ich Masterprüfungen habe, drei Masterprüfungen an der TU Berlin und alle

zum Thema Brückenbau. Einer davon ist übrigens ein syrischer Geflüchteter, der ab morgen in Berlin mithelfen kann, Brücken zu planen. Da tut sich also was.

Ich möchte kurz auf drei Punkte eingehen, auf den Beirat, der erwähnt wurde, Langlebigkeit und Attraktivität des Berufs. – Der Beirat soll natürlich nicht eine weitere Kommission sein, die alles ausbremst – das braucht die Senatsverwaltung nicht –, aber sie kann unterstützen. Der Brückenbau ist die Königsdisziplin des Bauingenieurwesens, deshalb sollten dort natürlich Bauingenieurinnen und -ingenieure sitzen. Es geht mir ja sehr um die Baukultur, aber auch eine tolle zeitsparende Baumethode ist Baukultur, und da kann man sicherlich positiv mitwirken, wenn so etwas angedacht wird.

Zum Thema Langlebigkeit – das kann Herr Adams sicherlich genauer ausführen, aber Sie können es nachlesen –: Die Überfahrt eines Schwerlastwagens über eine Brücke entspricht zwischen 30 000 und 50 000 Pkw-Überfahrten, das müssen Sie sich klarmachen. Schwerlastverkehr schädigt; vor allem, wenn es um Lager und Fugen geht, ist das wirklich schlimm. Da muss Forschung gemacht werden, und das geht nicht von heute auf morgen. An der TU Berlin besteht die Möglichkeit. Wir forschen auf dem Gebiet integrale Brücken, um Lager und Fugen wegzulassen. Wir forschen auf dem Gebiet Carbonbewehrung, um nicht nur den rostenden Stahl zu haben. Da gibt es wirklich viel zu tun, und das bieten wir an.

Was die Attraktivität der Lehre angeht: Bauingenieure sind keine Statiker, sondern kreative Köpfe, die entwerfen und konstruieren können. Wir an der TU Berlin versuchen, wirklich Stolz auf den Beruf zu wecken, unseren Studierenden klarzumachen, dass die Golden-Gate-Brücke und der Eiffelturm von Bauingenieuren geplant wurden. Das ist ganz wichtig, dass man stolz auf seinen Beruf ist, und daran arbeiten wir auch. – Das zu den Themen Beirat, Langlebigkeit und Attraktivität. Danke schön!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Herr Prof. Schlaich! Vielen Dank für die Einblicke, die wir gewonnen haben! Wir wünschen Ihren Studierenden viel Erfolg, auch bei ihrer Masterarbeit, und dass wir in nächster Zukunft viele motivierte Nachwuchskräfte in Berlin halten können! – Ich habe jetzt einen organisatorischen Hinweis. Ich möchte mich zunächst schon mal bei allen drei Anzuhörenden, bei Herrn Dietrich, Herrn Rahn und Herrn Schlaich, bedanken. Herrn Herrschelmann und Herrn Rhein möchte ich noch einmal um Verständnis bitten. Ich weiß, wir verlangen Ihrer Flexibilität ein bisschen was ab, aufgrund der Anschlusstermine mussten wir aber mit diesen zwei getrennten Runden vorgehen. Ich bitte noch einmal um Verständnis, denn wir würden vorschlagen – weil wir auch noch mal den Senat hören würden und zeitlich dann mit der Lüftungspause in eine ungünstige Konstellation kommen –, jetzt in die Lüftungspause zu gehen und eine Viertelstunde Pause zu machen. Wir machen dann um 11 Uhr mit Herrn Herrschelmann, Herrn Rhein und dem Senat weiter, gehen dann noch mal in eine kurze Fragerunde, wie ich annehme, denn wir haben danach noch, wie gesagt, einen weiteren Tagesordnungspunkt. Also, die Sitzung ist hiermit für 15 Minuten unterbrochen. Sie wird um 11 Uhr fortgesetzt. – Vielen Dank!

[Lüftungspause von 10.44 bis 11.03 Uhr]

So, wir machen weiter mit unserer Sitzung. Wir setzen die Anhörung fort. Vielen Dank an Herrn Rhein und Herrn Herrschelmann für das Verständnis, dass wir etwas zeitverzögert mit Ihnen beginnen! Sie haben Platz genommen. Jetzt würde ich Herrn Rhein das Wort erteilen. Sie haben wie alle anderen Anzuhörenden fünf Minuten. – Bitte schön!

Burkhard Rhein (UVB): Vielen Dank! – Frau Senatorin! Frau Staatssekretärin! Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Abgeordnete! Vielen Dank für die Möglichkeit, hier Stellung zu nehmen oder kurz angehört zu werden! Es ist wenig Zeit, deswegen starte ich, und ich will an den Dingen, die schon gesagt wurden, vorbeigehen. Nicht, dass wir uns wiederholen.

Das Problem ist erkannt, glaube ich, auch in der letzten Legislaturperiode. Der systematisch, ich würde mal sagen, über 20 Jahre aufgelaufene Sanierungsstau ist angegangen worden. Das finden wir gut und richtig. Wir sind diejenigen, die unseren Unternehmen, wenn sie sich über die Baustellen in der Stadt beklagen, sagen: Wir können nicht beides tun. Wir können uns nicht über den Sanierungsstau beklagen, und wenn der angegangen wird, dann die Baustellen beklagen. – Das sagen wir sehr deutlich. Das will ich auch an dieser Stelle noch mal betonen.

Es wurde schon eine Anfrage vom letzten November erwähnt. Wir haben uns die auch noch mal angeguckt. Demnach sind ungefähr 32 Brücken gerade in der Planung, 23 davon sind mit Finanzierungsmitteln unterlegt worden, 500 Millionen Euro, eine halbe Milliarde Euro für diese 23 Brücken. Das ist viel Geld. Wir glauben, dass es deutlich teurer werden wird. Wir sehen, dass sich die Kosten gerade im Tiefbau – dazu kann Herr Herrschelmann aber mehr sagen – deutlich erhöhen. Wir glauben, dass es gut ist, dass der Senat das Problem erkennt. Wir glauben, dass es aber auch sinnvoll ist, die Haushaltsmittel dafür auskömmlich auszugestalten und vielleicht auch noch mehr Mittel als diese 11 Millionen Euro – ich habe mich auf den Haushalt 2020/21 bezogen – in die Instandhaltung und Unterhaltung der Brücken zu setzen.

Eines wurde auch klar, das will ich auch noch mal sagen: Sanierung ist immer teurer als systematischer Erhalt, und deswegen wäre unser Petitionum zu sagen: Ihr müsst mehr in den Unterhalt stecken, und es darf nicht passieren, was in den Neunziger- bis Nullerjahren passiert ist, dass die Verkehrspolitik wieder zum Sparstrumpf wird. Das darf nicht passieren.

Ich will etwas zur wirtschaftlichen Bedeutung sagen. Wir haben vor ein paar Jahren mal quantifiziert, was denn eigentlich Wirtschaftsverkehr ist. Da ging es um das Mobilitätsgesetz, und wir hatten uns dafür eingesetzt, dass auch das Thema Wirtschaftsverkehr in das Mobilitätsgesetz reinkommt und hatten zusammen mit der Fachgemeinschaft Bau quantifiziert, dass Sie für 20 000 neue Wohnungen 1,5 Millionen Handwerkerfahrten brauchen, davon 380 000 Baustoffe. Das heißt, das, was Sie pro Jahr vorhaben, geht zu großen Teilen nur über die Straßen und über die Brücken. Wenn Sie sich mal den Bereich Lebensmittel angucken: Wir haben 1 200 Supermärkte in der Stadt. Das sind 500 000 Fahrten, und zwar mit 40-Tonnern.

Wichtig ist für uns auch das Thema Schwerlastverkehr. Wir haben in der Stadt, und das ist eine wirklich große Zahl für Schwerlastverkehr, 50 000 Fahrten pro Jahr. Diese Zahl stammt aus dem IWVK, Tendenz steigend, 10 Prozent. Wir reden dann von einer durchschnittlichen Tonnenlast von 110 Tonnen pro Fahrt.

Der Abgeordnete von der SPD hat gesagt, Sie hätten gern auch die Fuhrgewerbe-Innung dahingehabt. Ich habe mit dem Kollegen gesprochen. Herr Bretschneider sagt, er hat nur eine Forderung: Die Brücken Berlins müssen für 40-Tonner nutzbar sein. Das sei seine einzige Forderung, die er hier gern platzieren will.

Was ist aus unserer Sicht erforderlich? – Die lastbeschränkten Brücken müssen schneller erneuert, der Etat erhöht werden, das hatte ich gesagt. Auch das wurde schon gesagt: Flaschenhals bei der Planung beseitigen. Vielleicht muss auch neu gedacht werden. Seit fünf Jahren, seit 2016, ist diese Konstellation an der Regierung, und das Problem in den Planungsabteilungen hat sich seitdem nicht verändert. Mit alten Instrumenten das Problem zu perpetuieren, halten wir nicht für richtig. Man muss vielleicht mal in eine neue Richtung denken, wie man externen Sachverstand dort besser nutzbar macht.

Dass schnellere Planungen möglich sind, zeigen das Beispiel Avus und andere Beispiele. Es geht, wenn man will, aber das muss angegangen werden.

Ein Thema möchte ich auch noch mitgeben: BIM – Building Information Modeling – ist eine Digitalisierung des ganzen Prozesses. Ich weiß, dass der Bund die erforderlichen Vorarbeiten nur zum Teil erledigt hat, aber Berlin sollte sich überlegen, da stärker einzusteigen. Wir sind die Vorzeigestadt der Digitalisierung, der Start-ups, und da gibt es bestimmt genug Potenzial, auch in dieses Thema reinzugehen, denn das verspricht erhebliche Beschleunigung.

Vielleicht noch einen letzten Punkt: Sanierung Stadtautobahn. Wir sehen mit Sorge die Sanierung der A 100, Rudolf-Wissell-Brücke, Westendbrücke, Ringbahnbrücke und dann auch noch Dreieck Funkturm. Das heißt, diese Achse ist von 2024 – manchmal auch schon ab 2022 – bis in die Dreißigerjahre nicht befahrbar, und das bedeutet: Im Norden haben wir wichtige Dinge, wie zum Beispiel die Erneuerung der Marzahner Brücken. Da entsteht Abraum, und wenn diese Autobahn für die Last nicht mehr zu nutzen ist, dann wird es schwierig. Deswegen ist unser Petition an das Land, das betrifft auch die Bezirke, dort wirklich die DEGES bei der Planung konstruktiv zu unterstützen und den Prozess nicht dadurch aufzuhalten, dass aus den Bezirken wieder neue Forderungen oder neue Wünsche kommen. Das ist etwas, das diesen Prozess verlangsamt, was insgesamt die Planung verlangsamt und dann auch die Umsetzung. Wir wissen aus verlässlicher Quelle, dass die Autobahn GmbH sich nicht scheuen wird, abzulasten, und wenn die Sicherheit nicht mehr gewährleistet ist, auch die Stadtautobahn zu sperren. Das wäre für die Stadt fatal. – Vielen Dank!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Herr Rhein! – Jetzt kommen wir zu Herrn Herrschelmann. – Sie haben das Wort. Bitte schön!

Thomas Herrschelmann (Fachgemeinschaft Bau Berlin und Brandenburg): Frau Senatorin! Frau Staatssekretärin! Herr Vorsitzender! Meine sehr geehrten Damen und Herren Abgeordnete! Auch von mir vielen Dank, dass wir als Fachgemeinschaft Bau zu diesem Thema hier Stellung nehmen können! Vieles ist schon von den Vorrednern gesagt worden. Ich möchte auf einige Punkte aus unserer Sicht, aus der bauausführenden Branche, eingehen und ein paar andere Sachen noch vertiefen, die bereits gesagt worden sind.

Viel ist schon zum Investitionsstau etc. gesagt worden. Wir sind uns sicherlich einig, dass Brücken als Teil der Infrastruktur die Versorgungssicherheit dieser Stadt mit ihren

4 Millionen Einwohnern gewährleisten. Das ist hier schon oft gefallen. Sie dienen nicht nur den Pendlern, den Nutzern von Pkws, sondern auch dem Wirtschaftsverkehr, das hat Herr Rhein schon gesagt, der Ver- und Entsorgung und den Rettungsdiensten. Wir haben in den letzten Wochen gesehen, wenn an neuralgischen Punkten, und dazu zählen Brücken, Sperrungen aus welchen Gründen auch immer passieren, wie sehr der Verkehr, auch Rettungsdienste, in Mitleidenschaft gezogen wird. – Nur so viel als Vorrede. Wichtig aus unserer Sicht ist deshalb, weil es kritische Infrastruktur ist, auch die Brücken, dass man die Ersatzneubauten rechtzeitig planen, den Erhalt trotzdem fortführen muss und gegebenenfalls eine Verstärkung der Bauwerke bis zum Ersatzneubau angehen muss. In vielen Fällen, gerade bei älteren Brücken, sind diese Verstärkungen allerdings nur nutzungsverlängernd, bis dieser Ersatzneubau kommt. Wir haben es in Westdeutschland gesehen. Das sind in den Neunzigerjahren sehr viele Brücken verstärkt worden. Das hat aber gerade bis zu diesen Neubauten gehalten, die jetzt in den Bundesländern gemacht werden. Die Gründe, warum wir in Berlin Brückenprobleme haben: In den Sechziger- und Siebzigerjahren sind viele davon in damals noch relativ unbekanntem Verfahren gebaut worden, nämlich Spannbetonverfahren. Da sind aus der Unerfahrenheit heraus Fehler passiert. Auf die einzelnen Details möchte ich aufgrund der Zeit jetzt nicht eingehen.

Hinzu kommt, das ist auch schon weidlich gesagt worden, dass die Belastungen in den letzten Jahren deutlich größer geworden sind als in der Zeit, in der diese Brücken für die Belastung in der damaligen Zeit geplant worden sind. Das sind einmal die dynamischen Belastungen, das ist vorhin schon gesagt worden. Das heißt, die vom Verkehr ausgelösten Schwingungen sind im Laufe der Zeit größer geworden. Beispiel: Lkws hatten bis 1965 ein zulässiges Gesamtgewicht von 32 Tonnen. Bis 1990 waren es 38 Tonnen. Heute sind wir in der Regel bei 40 Tonnen, aber es geht auch schon weiter, nämlich im kombinierten Güterverkehr. Das heißt, wenn ein Container auf dem Auflieger ist, dürfen die bis 44 Tonnen haben, und wenn wir dann zu den Gigaliner kommen, sind wir bei 60 Tonnen. Das werden wir sicherlich nicht in der Innenstadt erleben, aber auf den Autobahnbrücken ist das ein Szenario, für das diese Brücken nie ausgelegt worden sind. Und natürlich auch der Verkehr an sich: Die Rudolf-Wissell-Brücke, die ist schon vielfach genannt worden, war in ihrer Zeit, in den Sechzigerjahren für 20 000 Fahrzeuge am Tag geplant worden. Heute sind es 180 000 am Tag. Das ist eine enorm höhere Belastung, für die diese Brücken niemals ausgelegt worden sind. Hinzu kommt: Lassen Sie sich von diesen Brückennoten, die es gibt, die in den Tabellen so schön sind, nicht allzu sehr täuschen, dass Brücken möglicherweise noch in einem sehr guten baulichen Zustand sind. Es gibt eine Nachrechnungsrichtlinie aus dem Bundesverkehrsministerium, die aufgrund dieser höheren Belastung eingeführt worden ist. Dazu ist sicherlich von den Fachleuten aus der Senatsverwaltung noch mehr zu sagen. Das heißt, bei Brücken, die mit einer guten Note versehen sind, steht durch diese höhere Belastung aufgrund der Nachrechnung dann inzwischen auch eine Sanierung, ein Ersatzneubau an.

Dann kommen wir zu dem Thema, warum es so lange dauert. Das ist in der ersten Runde schon diskutiert worden. Wir haben im Moment Planungs- und Genehmigungszeiten für einen Ersatzneubau oder Neubau einer Brücke zwischen vier bis sechs Jahren, ohne Klagen. Dann kommt die Bauausführung noch dazu. Wir sind zum Beispiel bei der Elsenbrücke, die hier schon angesprochen worden ist, bei etwa zehn Jahren, wenn alles gutgeht. 2018 sind die Schäden erkannt worden, und 2028 soll der Ersatzneubau stehen, soweit ich das recherchieren konnte, oder es dauert inzwischen schon länger. Woran liegt es? – In der Regel ist es zum einen, das ist auch schon gesagt worden, das Personal in der Planung, das in den Verwaltun-

gen fehlt. Hier muss dringend mehr getan werden, aber auch die Genehmigungsverfahren, die Beteiligungsverfahren müssen gestrafft werden. Ein Beteiligungsverfahren ist ein extrem kompliziertes Verfahren, wo sehr viel Personalkapazität gebunden wird, und wir haben gerade, wenn wir uns die Genehmigung nach Straßenrecht angucken, und das erleben wir als Fachgemeinschaft gespiegelt von unseren Mitgliedern, Bearbeitungszeiten zwischen acht Wochen und zwei Jahren. Der Rekord, den wir eruiert haben, war fünf Jahre, nur für die Genehmigung nach Straßenrecht in Berlin. Hier müssen wir wirklich ran. Das muss kürzer werden. Das liegt unter anderem daran, dass in die Bezirken und auch in die entsprechenden Senatsverwaltungen mehr Personal muss. Das ist weidlich genannt worden. Zum Zweiten haben wir bei den Genehmigungen nach Straßenrecht nicht wie bei den Baugenehmigungen an sich Fristen drin. Das heißt, Sie müssen eigentlich acht Wochen vor Baubeginn Ihre Unterlagen einreichen, die müssen möglichst komplett sein, aber es sind nicht in irgendeiner Form Bearbeitungsfristen geregelt. Das gibt es nicht. Diese Fristen wären wichtig, und man brauchte gerade bei kleineren Genehmigungen eine Genehmigungsfiktion. Wenn ich jetzt auch noch höre, was vorhin in der Aktuellen Stunde angesprochen worden ist, dass künftig auch noch die Sondernutzung bei Fahrzeugen auf den Verwaltungen lasten wird, dann wird aufgrund der geringen Personaldecke die Bearbeitungszeit für solche Genehmigungen, Sondernutzung Straßenland etc., noch länger werden. Dort kommt eine noch höhere Last auf die Verwaltungen zu.

Ein zweiter Punkt, den ich noch ansprechen möchte, ist vorhin schon angesprochen worden. Das möchte ich noch vertiefen: Fachkräftenachwuchs im Ingenieurwesen. Gerade da ist es toll, wenn es einen Lehrstuhl für Brückenbau geben wird, aber aus unserer Sicht brauchten diese Ingenieursstudiengänge, die sich damit befassen, in den Curricula auch die Befassung mit der Sanierung vom Brücken. Das ist derzeit nur sehr rudimentär ausgebildet. Das wäre auch ein Punkt.

Ein letzter Punkt: Ja, die Baufirmen haben volle Auftragsbücher, aber genau deswegen sehen immer mehr Firmen davon ab, sich an öffentlichen Ausschreibungen zu beteiligen. Inzwischen sind selbst die kleineren Ausschreibungen 100 und mehr Seiten stark. Ein Mittelständler wird sich das nicht antun, wenn er aus der Privatwirtschaft genügend Aufträge hat. Das ist sicherlich im Ingenieurshochbau und Ingenieurbau noch etwas anderes, weil das sehr spezialisierte Firmen sind, aber auch für die wird es nicht einfacher. Diese Ausschreibungsverfahren werden komplexer durch die ganzen politisch gewollten Add-ons. Wir haben die ILO-Kernarbeitsnormen und ähnliche Themen, die hier in Berlin eine Rolle spielen. Das ist ein Thema, wo die Firmen sagen: Nein, wir sehen davon ab. – Ich habe dazu mal eine Zahl mitgebracht, und zwar befragen wir in unseren Konjunkturbefragungen die Firmen auch nach den Beteiligungen an öffentlichen Ausschreibungen: Woher nehmen wir Unternehmen in der Regel am meisten ihre Aufträge? – Und das waren 2018 noch 29 Prozent bei öffentlichen Aufträgen, und es sind 2021 nur noch 19 Prozent gewesen. Das heißt, es ist ein Drittel weniger an Firmen aus dem Mittelstand, das ist unsere Klientel, die sich an öffentlichen Aufträgen beteiligen. Will sagen: Hier muss dringend etwas getan werden. Die öffentlichen Aufträge müssen verschlankt werden. Wir brauchen gutes Personal in den Verwaltungen, das die Planungen vorantreibt, das die Beteiligungs- und Genehmigungsverfahren gut und schnell abwickelt, und man muss überlegen, ob man die Genehmigungsverfahren nicht in irgendeiner Form straffen und verschlanken kann. – Vielen Dank erst mal!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Herr Herrschelmann, für die Stellungnahme! – Jetzt kommen wir zur Stellungnahme des Senats, und Frau Senatorin Jarasch hat das Wort. – Bitte schön!

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK): Vielen Dank! – Ich bin sehr dankbar für das Wortprotokoll, weil das hier eine Wissenssammlung ist, die, glaube ich, gut ist für uns alle, wenn wir dieses Wissen hier mal zusammengetragen haben.

Ich will ein paar Worte allgemein vorab sagen. Generell ist Berlin eine Stadt mit sehr vielen Brücken. Manche nennen sie auch die Stadt der Brücken. Gleichzeitig, das haben hier schon alle Sachverständigen, auch einige der Abgeordneten, gesagt, hat Berlin in dem Sinne kein Sonderproblem, sondern wir bewegen uns in einem Feld, in dem es deutschlandweit aus unterschiedlichen Gründen Probleme gibt, Stichwort: Spannbeton Sechziger-, Siebzigerjahre, neuer Baustoff, fehlende Erfahrungen, Stichwort: viele Brücken, die ganz ordnungsgemäß in die Jahre gekommen sind. Es gibt Brücken, die schon über 100 Jahre alt sind. Die haben ihr Alter erreicht plus erhöhte Belastungen, mit denen in der Planungs- und Bauzeit der Brücke nicht gerechnet worden ist, als die Brücken geplant und gebaut worden sind. Das ist eine Vielzahl von Problemen, mit denen wir alle zu tun haben, in so einer verdichteten Stadt natürlich auch.

Jetzt will ich aber eines mal sagen: Wir haben seit 2016 überhaupt erst mal eine Trendumkehr eingeleitet. Wir bauen wieder Personal auf, und wir sanieren. Wir bauen den Instandhaltungs- und Sanierungsrückstau ab. Das ist neu, und da kommen wir ein Stückchen zu einem Sonderproblem von Berlin. Das kennen Sie alle: In Berlin waren nach dem Bankenskandal erst mal krasse Sparjahre angesagt, und danach und unterdessen ist die Stadt gewachsen, und ja, die vergangenen Vorgängersenate haben das spät erkannt. Das merken wir beim Schulbau, das merken wir beim Wohnungsbau, und das merken wir auch hier. Das merken wir an allen Stellen. Insofern kann ich nur sagen: Höchste Zeit, dass die Trendumkehr eingeleitet worden ist. Ich bin sehr froh, dass wir jetzt wieder Brücken instand setzen, dass wir vor allem wieder Personal aufbauen. Das war lange Zeit nicht möglich, und ein Stück weit ist vielleicht auch der Bedarf spät gesehen worden. Insofern kann man natürlich jetzt immer fragen, warum es nicht schneller geht, aber ich hatte den Eindruck, gerade bei dieser Anhörung – Ich möchte sagen, weil er selbst das kaum sagen darf, dass ich stolz auf einen solchen Tiefbauamtsleiter bin, wenn ich das mal sagen darf, der offensichtlich allgemeine Wertschätzung bei allen Anzuhörenden hier genießt. Wir arbeiten daran. Wir haben auch gute Leute, aber es wird seine Zeit dauern, und ja, es kostet Geld, und – danke, Herr Rhein! – es kostet Baustellen, über die man dann auch wieder meckern kann. Es ist ein Megaprojekt. Es wurde hier nicht umsonst gesagt, dass die Brückenbauwerke so etwas wie das Kunststück überhaupt der Ingenieursbaukunst sind. Bei den Brückeneröffnungen, bei den Eröffnungen von Behelfsbrücken, Ersatzneubauten, wo ich schon in der kurzen Amtszeit dabei sein durfte – bei zwei weiteren werden wir in den nächsten Wochen den ersten Spatenstich machen –, konnte ich mich selbst davon überzeugen. Ich bin sehr beeindruckt von dem, was da alles möglich gemacht wird.

Dann muss ich auch sagen, und das ist ein Zusatzproblem in Berlin: Wir bauen und müssen die Verkehrsbeziehungen aufrechterhalten. Es wurde hier schon gesagt, dass es deswegen keinen Sinn hätte, selbst wenn wir das Personal und das Geld hätten, alle Brücken gleichzeitig anzufassen. Wir müssen Verkehrsbeziehungen aufrechterhalten. Wir bauen aber auch mit zusätzlichen Bedingungen wie Radverkehr usw., also es kommen zusätzliche Wünsche dazu.

Wir bauen in einer verdichteten Stadt, wo zum Teil die Gebäude, auch denkmalgeschützte Gebäude, bis dicht an die Brücke heranreichen. Das alles macht es wirklich zu einem Kunstwerk, so einen Brückenbau hinzubekommen. – Das alles nur vorweg gesagt, damit wir uns gemeinsam klar darüber sind, was das für ein großes Projekt ist, über das wir heute insgesamt sprechen.

Insgesamt ist allein mein Haus für 1 440 Ingenieurbauwerke zuständig, darunter 826 Brücken, eine große Dimension. Für 60 dieser Bauwerke gibt es aktuell Beschränkungen bei Geschwindigkeit, Halte- oder Parkverbote.

Es wurde schon gesagt, ich mache es jetzt ein bisschen kürzer: Die Brückenbauwerke, für die unser Haus zuständig ist, haben durchschnittlich eine Bauwerksnote von 2,2. Herr Herrschelmann hat gerade schon darauf hingewiesen, dass uns das nicht beruhigen sollte. Das allein sagt nichts. Deswegen wird zusätzlich ein Traglastindex eingeführt, um nicht nur zu gucken, wie der äußere Zustand ist, sondern auch, wie die Tragfähigkeit der Brücke tatsächlich ist. Ich fürchte, wenn ich das an dieser Stelle sagen darf: Wir haben natürlich schon den Ehrgeiz, wenn wir jetzt neue Brücken bauen, Ersatzneubauten machen, dass nicht nur die Note langfristig besser als 3,0 wird, dass Verkehrsbeschränkungen aufgehoben werden, dass wir einen guten Traglastindex erreichen und dass wir Verkehrswendebrücken bauen. Das will ich auch noch sagen. Wo wir jetzt bauen, sollten es natürlich Verkehrswendebrücken sein, denn es bedeutet, dass Radwege mitgedacht werden. Das bedeutet aber auch, dass Straßenbahntrassen in den allermeisten Fällen rechtzeitig, nicht immer, mitgedacht werden, aber, auch das muss man klarmachen, Verkehrswendebrücken bedeuten nicht automatisch, dass die Brücken in Zukunft leichter sein können oder weniger tragen müssen.

Wir werden auch den Wirtschaftsverkehr angehen. Herr Rhein! Das kann ich Ihnen sagen. Wir bringen jetzt die Kapitel Wirtschaftsverkehr und auch neue Mobilität des Mobilitätsgesetzes sehr zügig wieder ein. Natürlich geht es auch darum, wie man den Wirtschaftsverkehr von Gigalinern und Lkws auf andere Mittel verlagern kann, aber trotzdem bleibt das hohe Gewicht, das transportiert werden muss. Das werden wir sicher nicht alles mit Lastenrädern machen können. Das bedeutet nicht, auch wenn wir Verkehrswendebrücken planen, dass wir darauf setzen können, dass die alle miteinander leichter werden, weniger Lasten zu tragen haben, sondern ich glaube, es ist klug vorzuplanen, dass Brücken umbaubar sind, dass bei Brücken nachträglich noch – das war jetzt eine Lösung, wie sie bei der Mühlendammbücke in der letzten Legislaturperiode noch gefunden worden ist –, wenn wir tatsächlich endlich weniger MIV, weniger Autoverkehr haben, Spuren zu Radspuren oder Grünstreifen umgewidmet werden können, dass die Brücke für den Autoverkehr verkleinert werden kann.

Trotzdem ist das alles ein fließender Prozess, und es gibt nicht den Punkt Null, wo wir anfangen können, alles für die Verkehrswende zu planen, sondern wir müssen gleichzeitig Brücken, die jetzt schon marode sind, erneuern, und da gibt es ein Zeitproblem. Auch das müssen wir berücksichtigen.

Zu den Fragen, die Sie gestellt haben, Stichwort Geld und was wir alles planen: Zur planmäßigen Bauwerkserhaltung, jährliches Auftragsvolumen 11 Millionen Euro ist schon erwähnt worden, sind über 100 Einzelprojekte, an Bestandsbauten wohl gemerkt, bekannt mit einem Gesamtauftragsvolumen von 700 Millionen Euro für die nächsten zehn Jahre. Das ist mal in Zahlen übersetzt nur der Instandhaltungsrückstau, den wir haben. Dazu haben wir auch eine

ganze Reihe von Neubaumaßnahmen, das wurde auch schon gesagt, zur Anbindung neuer Wohngebiete, zur Umfahrung, aber auch zum Neubau von Radschnellwegverbindungen beispielsweise oder auch, um die TVO jetzt zu ermöglichen. Das sind 25 Einzelprojekte, die noch dazu kommen, die in den nächsten zehn Jahren schätzungsweise weitere 250 Millionen Euro verlangen werden. Wenn die Baukosten explodieren, dementsprechend mehr, das haben jetzt auch alle erfahren.

Jetzt kommen wir zu einem der größten Hemmnisse. Das haben fast alle Experten, die hier gesprochen haben, schon gesagt: In den Jahren von 2003 bis 2014 hat sich der Personalbestand in unserem Haus aus Gründen reduziert, die wir hier schon diskutiert haben, und blieb lange Jahre auf einem natürlich unzureichenden und unbefriedigend niedrigen Niveau. Gleichzeitig ist der Anteil von Brücken, die in einem guten oder sehr guten Zustand sind, von 47 Prozent auf 27 Prozent gesunken. Da gibt es natürlich einen Zusammenhang, und ich bin sehr froh, dass wir das jetzt umdrehen und das angehen, aber die gegenläufige Tendenz haben wir seit Beginn der letzten Legislaturperiode, also seit fünf Jahren.

Ja, wir nutzen natürlich externe Dienstleister. Auch das ist nur begrenzt möglich. Dazu wird Herr Adam gleich noch mehr sagen. Natürlich nutzen wir auch Private, und natürlich versuchen wir, Personal aufzubauen. Ich fand die Vorschläge sehr spannend, die von Prof. Schlaich und anderen kamen, eine Professur Brückenbau an der TU einzurichten. Das nehme ich sehr gern mit, insgesamt mal zu überlegen, es gibt einen dualen Studiengang, wie wir dafür sorgen können, dass es mehr Ingenieurinnen und Ingenieure gibt, die diesen Beruf ergreifen, die hier studieren und, was auch spannend ist, wie wir es noch besser schaffen können, dass die vielleicht schon im Studium auch in meinem Haus und in den Behörden des Landes tätig werden, damit sie hoffentlich, auch indem wir versuchen, attraktive Arbeitgeberin zu sein, hängenbleiben und in Zukunft im öffentlichen Auftrag bauen. Das ist ein Thema, wo ich Ihnen jetzt schon sagen kann, dass ich auf Ulrike Gote, unsere Wissenschaftssenatorin, zugehen werde, um zu schauen, ob wir da vielleicht kooperieren können, um beim Thema Fachkräftemangel voranzukommen. Sie wissen alle aber auch, dass das keine kurzfristigen Maßnahmen sind. Wir können jetzt etwas beginnen, und wenn wir Glück haben, haben wir in der kommenden Legislaturperiode, frühestens vermutlich, die ersten Leute, die zusätzlich ihre Abschlüsse machen. Das sind mittel- und langfristige Maßnahmen, die wir gleichwohl unbedingt angehen müssen.

Ich überlege, was ich noch vorweg sagen muss. Den Gestaltungsbeirat Brückenbau kann ich mir gern noch näher anschauen. Wir haben festgestellt, dass es bei ganz vielen Brückenbauten, das wurde auch schon gesagt, natürlich auch um Qualität, um Stadtentwicklung und um die Frage geht, welches Stadtbild wir überhaupt in Zukunft haben. Rund um die Mühlendammbrücke, um die Gertraudenbrücke gibt es nicht nur Verkehrsdebatten und die Frage, ob eine Straßenbahn und ein Radweg kommt, sondern es gibt stadtplanerische Debatten. Es gibt Debatten, wo es ganz viel um das Gesicht dieser Stadt in Zukunft geht, und Brücken prägen das Gesicht dieser Stadt. Insofern können wir gern noch mal darüber nachdenken.

Die spannende Frage ist immer, wie wir all das hinkriegen, ohne die Planungsvorläufe noch länger zu strecken. Denn, auch das wurde hier schon gesagt, die Planungsvorläufe sind vor allen Dingen die, die Zeit in Anspruch nehmen. Das gilt nicht nur für Brücken, das gilt auch für Straßenbahnen. Wir sind dran zu schauen, wie es schneller gehen kann. Aber da sind die Wünsche manchmal ein bisschen konträr.

Wir sind auch bei anderen Themen dabei zu überlegen, wie wir beim Stichwort Prüf- und Genehmigungsinstanzen zum Beispiel für die Kostenprüfung schneller werden oder eigentlich unnötige, gar nicht gesetzlich vorgeschriebene, Extraprüfschritte abbauen können. Auch dazu sind wir in der Überlegung und im Gespräch. Insofern nehme ich das jetzt hier insgesamt als einen Auftakt. – Ich überlege gerade noch, was ich hier noch ganz dringend sagen möchte und muss.

Zur A 100: Tatsächlich gibt es eine ganze Reihe von Umbau- und Erhaltungsmaßnahmen, die ganz dringlich sind. Deswegen war ich froh, vom Bundesverkehrsminister zu hören, dass Erhalt erst mal vor Neubau geht, und habe ihn darauf aufmerksam gemacht, dass es in Sachen Erhalt ganz viele Dinge gibt, wo die Autobahngesellschaft in Berlin sehr gerne mit unserer Unterstützung tätig werden soll.

Ein allerletztes Wort vielleicht noch mal zur Elsenbrücke; das kann ich mir jetzt doch nicht ganz verkneifen. Ich war eher glücklich, dass frühzeitig die Entscheidung getroffen worden ist, eine Behelfsbrücke vorzusehen, obwohl es ja geplant war, den Verkehr während der Baumaßnahmen eigentlich erst über den Ost- und dann über den Westteil der Brücke zu führen. Jetzt hat sich im Dezember herausgestellt, dass der Teil auch zu marode ist. Ich war total dankbar dafür, dass wir eine Behelfsbrücke hatten. Das sehe ich nicht als Negativ-, sondern als Positivbeispiel. Ich kann nur sagen, ich bin auch froh, dass das Frühwarnsystem funktioniert hat und nicht eine Brücke erst mal eingestürzt ist, bevor wir gemerkt haben, dass es hier Handlungsbedarf gibt. So viel muss erlaubt sein. Jetzt übergebe ich an Herrn Adam für viele weitere Fragen. – Vielen Dank!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Frau Senatorin! – Herr Adam, bitte!

Lutz Adam (SenUMVK): Vielen Dank! – Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Erst mal von meiner Seite vielen Dank, dass Sie sich dieses Themas so intensiv annehmen und widmen! Ich würde nur ganz kurz noch zwei, drei Sätze bringen, weil das meiste gesagt ist, und würde dann auf die Fragen eingehen, die Sie gestellt haben, damit Sie möglichst mit einer Antwort hier rausgehen.

Hat Deutschland ein Brückenproblem? – Wir haben es erörtert: Ja, wir haben ein Brückenproblem. Das können wir klipp und klar sagen. Aber die Ursachen sind nicht einfach A, B oder C, sondern sie sind A und B und C. Ja, wir haben in Deutschland – gerade auch in Berlin, Frau Jarasch hat es ausgeführt – in den Jahren 1995 bis 2015, ganz besonders 2000 bis 2015, gespart, gespart, gespart an allen Ecken und Enden, insbesondere am Personal. Auch meine Brückenbaubereiche sind um über 60 Prozent reduziert worden, nur von den Einsätzen. Insofern – Frau Jarasch hat es auch gesagt – hat der Brückeninstandsetzungszustand abgenommen.

Wir haben aber zwei weitere Sachen, die auch intensiv erörtert worden sind, die mindestens genauso in das Brückenbauproblem hineinspielen. Sie haben es gehört, das ist zum einen der gestiegene Verkehr. Wir haben massiv gestiegene Verkehre, massiv gestiegene Belastungen auf unseren Brücken. Insofern sind die Brücken, die damals vor 70, 80 Jahren gegebenenfalls gar nicht für die gegebenen Lasten gerechnet worden sind, diesen Belastungen ausgesetzt und können diese Belastungen auf Dauer nicht tragen. Wir haben auch – vielen Dank, Herr Herrschelmann, Sie haben es angesprochen – ein weiteres Problem, denn wir haben auch konstruktive Probleme, wir haben Baustoffprobleme. Diese Brücken sind nicht zu unterhalten oder zu sanieren, die muss man einfach ersatzneubauen. Ich habe in den Ausschüssen schon einige Baustoffprobleme erwähnt: Alkalikieselsäurereaktionen, Betonkrebs – ein chemischer Prozess, der nicht sanierbar ist, er macht die Brücke von innen kaputt –, die Spannbetonbauweise. Herr Herrschelmann hat es am Anfang erwähnt, Spannbetonbrücken kann man nicht verstärken oder stützen. Die Baufehler, die damals gemacht wurden – die Leute haben damals nach bestem Wissen und Gewissen geplant und gebaut –, waren einfach nicht bekannt. Themen wie Spannungsrisse und gefährdeter Spannstahl waren nicht bekannt. Heute wissen wir das alles. Heute bauen wir anders. Insofern gehe ich davon aus, dass alle Brücken, die wir neu bauen, 100 Jahre halten. Jede Brücke sollte an der Stelle auch 100 Jahre halten. Diese Sachen haben wir in Deutschland und in Berlin vor der Brust und müssen sie bewältigen.

Mit dem Personal, was wir zurzeit haben – ja, Frau Jarasch, Personal, wir haben die Kehrtwende geschafft, wir sind besser geworden –, müssen wir immer noch Prioritäten setzen, welche Brücke wir als erstes planen und welche Brücke wir erst mal hinpacken. Denn es sind viel zu viele Aufgaben für die Leute, die das in meiner Abteilung bewältigen. – Ich danke vielmals für das Lob. Ich habe sehr gute Leute und Brückenbauspezialisten. Das bestätige ich hier ausdrücklich.

Das waren die einleitenden Worte. Ich komme jetzt zu den Fragen. Das erste war das Trauerspiel Elsenbrücke und Genua. Wir haben in Deutschland ein sehr intensives Prüfsystem. Frau Jarasch hat auch dieses erwähnt. Wir haben nicht nur die äußere, sichtbare Brückenprüfung mit den Brückennoten 1 bis 4. Eine 4 ist anders als bei den Schulnoten absolut unzureichend, 4 ist Sperrung; es geht nicht bis 6. Eine 1 bedeutet hervorragend, kaum Schäden, 1,0. Eine 4 bedeutet die Sperrung der Brücke. Wir sprechen ab einer Zustandsnote von unter 3 von einem unzureichenden Bauwerkszustand, ab 3,5 von einem ungenügenden Bauwerkszustand. Insofern kommen wieder die Schulnoten. Dieses reicht aber nicht aus. Das ist die sichtbare Prüfung von außen, ob man Risse, Schäden im Geländer, Verformungen sieht.

Wir brauchen zusätzlich noch die Ansprache von innen. Ist diese Brücke tatsächlich für die Belastung geeignet, und hat sie bauwerkskonstruktionsbedingte Probleme, wie zum Beispiel Spannungsrissskorrosion, wie zum Beispiel die Elsenbrücke? – Bei Spannungsrissskorrosion korrodiert Spannstahl, das ist nicht sanierungsfähig, mit dem Problem, dass Sie von außen nicht in die Brücke reingehen können. Sie können auch nicht reingucken oder reinleuchten, weil sie mit im Stahlkasten drin ist; die ganzen Spannstähle sind im Stahlkasten. Sie wissen einfach nicht, was mit der Brücke ist. Insofern sind diese Brücken unter einer extrem besonderen Beobachtung, kriegen zusätzliche Prüfintervalle, werden ganz genau untersucht und werden über den Tragwerksindex, der in Deutschland, auch in Berlin, eingeführt ist, zusätzlich untersucht. Der Tragwerksindex geht von 1 bis 5 – 1 ist wieder hervorragend, 5 ist ganz schlecht – vom inneren Tragverhalten. Diese Brücken müssen in einen Ersatzneubau geführt werden. Mit diesen beiden Systemen, mit dem Tragwerksindex und der Brückenprüfung, sind

wir der Meinung – bis jetzt hat alles gut geklappt –, dass wir in Deutschland so etwas wie in Genua verhindern. Wir erkennen rechtzeitig, welche Brücke Probleme hat. Einmal sehen wir das, und wir sehen uns die Brücken noch von dem inneren Tragverhalten an, um gegenzusteuern, und zwar um rechtzeitig gegenzusteuern.

Ja – das kam am Anfang –, dabei sind wir kompromisslos. Wenn wir einen Schaden haben, kombiniert mit einem schlechten Tragwerksindex und einer schlechten Statik, kommt es zu einer Sperrung, wie nach dem 25-Meter-Riss an der Eisenbrücke, ganz einfach, um Genua zu verhindern. Das hat in Deutschland funktioniert. Das ist – es kam die Frage, ob das System verkehrt ist – ein funktionierendes, deutschlandweit einheitliches, ordentliches System, um die besonderen Ingenieurbauwerke Brücken sauber anzusprechen.

Zum Trauerspiel Eisenbrücke: Wir bauen nicht eine Brücke in einem Jahr, wir bauen drei Brücken in der Zeit. Zusätzlich sind die Brücken in Berlin Infrastrukturträger. Gehen Sie unter eine Brücke und gucken, was unter der Brücke alles dranhängt. Wir brauchen zum Teil bis zu einem halben Jahr oder einem Dreivierteljahr für einen Bauzustand, um erst mal die Leitungen auf eine andere Brücke zu verlegen, um die eine Hälfte dann neu zu bauen. Wir haben den Anspruch, dass wir Brücken unter der Aufrechterhaltung des Verkehrs bauen. Am einfachsten ist es, eine Brücke abzureißen und eine Brücke neu zu bauen. Aber wohin mit den Leitungen, und wohin mit dem Verkehr? – Also verschwenken wir den Verkehr und bauen nicht eine Brücke in anderthalb Jahren, sondern wir bauen drei Brücken in fünf bis sechs Jahren oder auch sieben Jahren, je nachdem wie die Leitungen tatsächlich sind.

Der Gestaltungsbeirat Öffentlicher Raum war noch ein Thema. Wir haben einen solchen. Ich sehe die Brücken auch als Bestandteil im öffentlichen Raum. Wir reden mit dem Gestaltungsbeirat, weil es auch eine Brückengestaltung gibt. Ich bin aber der Meinung, dass es für Brücken gerade in der Innenstadt durchaus in Ordnung ist, wenn es wirklich über weltweite Wettbewerbsverfahren geht und wir die Gestaltung und gute Gestaltungsideen über Wettbewerbsverfahren hineinbekommen.

Es ging um das Personal, auch das Personal der Autobahn GmbH. Zum Personal in meiner Abteilung im Brückenbau: Alle Stellen sind weitgehend besetzt. Wir haben die Besetzung erreicht. Wir gehen bei uns einen ähnlichen Weg, wie ihn Herr Dietrich beim Wasserstraßen-Neubauamt geschildert hat. Auch meine Leute haben alle höhenverstellbare Schreibtische und eine vollkommen ordnungsgemäße Computerausstattung. Auch das Land Berlin hat das geschafft, um die Leute zu motivieren. Die Stellen sind alle weitgehend besetzt, aber alle Leute und alle besetzten Stellen sind ebenfalls mit Aufgaben von drei, vier, fünf Brücken belegt.

Herr Friederici, wir planen nicht alleine, sondern alles geht an Ingenieurbüros. Auch da haben wir Probleme bei dem Personal und damit, gute Ingenieurbüros in einem ausreichenden Maße zu finden, die sich mit dem Brückenbau detailliert auskennen und eine saubere Planung machen. Das Personal, was wir derzeit haben, hilft uns, an den Instandsetzungsrückstau ranzugehen, aber es kommen ganz viele Aufgaben auf uns zu, wo wir gegebenenfalls wieder sehr schnell an die Grenzen geraten und ich dann wieder zu Frau Jarasch sage: Ich weiß nicht, wie ich das bewältigen soll. – Jedes neue Wohngebiet, was Sie erschließen, ist mit einem Erfordernis für Ingenieurbauwerke versehen. Wir müssen da Brücken bauen, ob in Gartenfeld, in Köpenick, überall sind Ingenieurbauwerke zu erstellen. Wenn wir den Radverkehrsplan sehen

und die Planung mit den Radschnellwegen, überall kommen zusätzliche Brücken, und dazu ist das Personal zu knapp.

Auf die Marggraffbrücke gehe ich nicht weiter ein, Frau Gennburg. Herr Dietrich hat dazu ausführlich geantwortet. Zum Personalbestand habe ich ausgeführt.

Es kamen noch Hinweise vom Vorsitzenden hinsichtlich EMSI, das ist das Erhaltungsmanagementsystem Ingenieurbauwerke. Wir sind in Prioritäten drin. Wir hatten die Prioritäten in der Vergangenheit immer nach vier Stufen bewertet und hatten diese den Brücken gegeben. Das hatte ich in diversen Berichten erwähnt. Begonnene laufende Maßnahmen fortsetzen, der bauliche Zustand hat eine besondere Bewertung gehabt, die verkehrliche Bedeutung im System. Die städtebauliche Entwicklung Drittförderung haben wir immer über unsere Bewertung gemacht. Alles erfolgt jetzt über ein digitales Erhaltungsmanagementsystem. Das IT-gestützte System funktioniert und ist in der Testphase. Wir haben es programmiert. Es funktioniert. Eingangswerte gibt es diverse, um ihnen eine Priorisierung und die nötigen Informationen über das EMSI zukommen zu lassen, wie Bauwerkszustand, Traglastindex, Verkehrsbelastung, Schwerverkehr, ÖPNV, Radverkehr, Lage im Haupt- und Nebennetz, Nutzung. Ziel des EMSI ist natürlich die Steuerung der Priorisierung des Erhaltungsbedarfs. Ich gehe davon aus, dass die Testphase in diesem Jahr in jedem Fall abgeschlossen wird und wir zeitnah zur Einführung dieses Systems kommen.

Eine einzige Problematik haben wir, die extrem schwierig ist, in dieses System reinzubringen, die aber sehr wichtig ist, und das sind die Kosten. Die Kosten, gerade bei Brücken, sind sehr schwer über einen Computer zu erarbeiten. Sie sind sehr individuell. Die Baupreise wandern im Augenblick – es ist schwer einzuschätzen, wie sie sich weiterentwickeln – ständig nach oben. Insofern haben wir unsere Grenzen und sind im Augenblick dabei, das manuell einzupflegen, was allerdings nicht die Sinnhaftigkeit eines IT-gestützten Systems ist, bei über 1 000 Ingenieurbauwerken mit manueller Einpflegung zu arbeiten. EMSI ist aber kurz vor der Einführung.

Auf die Belastung der Brücken und die Verursachung der Schäden gehe ich nicht weiter ein. Es ist ausführlich darüber gesprochen worden.

Zum Schwerlastverkehr: Das sind die entscheidenden Belastungen für die Brücken, das ist ausdrücklich nicht der Fuß- und Radverkehr, auch nicht der MIV, aber der Schwerlastverkehr. Wir haben einen normalen, nicht genehmigungspflichtigen Verkehr von 30 Tonnen. Auf Berliner Straßen kann, wenn eine Brücke nicht lastbeschränkt ist, jeder 30-Tonner problemlos fahren. Wir haben aber auch ganz viele genehmigungspflichtige Schwerverkehre mit 40, 50, 60 Tonnen, die für die städtische Versorgung exorbitant wichtig sind, wie zum Beispiel ein Kran, um ein Bauwerk aufzubauen. Den brauchen Sie, den müssen Sie über eine Brücke kriegen. Dazu haben wir in Berlin freie Schwerlaststrecken, wo die Fahrzeuge rüberkommen. Wir haben bis zu 50 000 genehmigungspflichtige Fahrten. Die meisten kriegen eine Regelgenehmigung, weil die Schwerlaststrecke untersucht ist. Aber wir haben auch manchmal Fahrzeuge von 250 Tonnen mit einer Turbine drauf, die dann tatsächlich über die Berliner Brücken abzuwickeln sind. Das sind natürlich immer besondere Brücken, die diese besonderen Lasten aushalten können.

Es kam noch das Thema Verschlankung des Vergabeverfahrens. Wir haben in Berlin Wertungskriterien, die gegebenenfalls bei der Bauindustrie und bei der Fachgemeinschaft Bau für Unverständnis sorgen, aber von Ihnen und der politischen Leitung so vorgegeben worden sind. Wir wünschen, dass auf den öffentlichen Berliner Baustellen besonders schadstoffarme Lkws die Baustelle versorgen. Das ist eine Bedingung, die wir in den Vergabevorschriften haben. Das sorgt allerdings dafür, wie die Fachgemeinschaft Bau gesagt hat, dass Leute, die diese Lkws nicht haben, nicht für die öffentliche Hand anbieten können. Aber das sind unsere Bedingungen, die wir tatsächlich haben. Meine Mitarbeitenden sind verpflichtet, auch für Ingenieurbüros diese Bedingungen einzuhalten.

Ich hoffe, ich habe die einen oder anderen Fragen beantworten können. Wenn etwas offengeblieben ist, gerne. – Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Herr Adam, für die Ausführungen! – Nun kommen wir zu unserer zweiten Aussprache. Ich möchte aber darauf hinweisen, dass wir offiziell nur noch etwas über zehn Minuten haben. Deswegen der folgende Hinweis: Alle Abgeordneten, die sich jetzt gemeldet haben, bitte ich darum, wirklich kurze präzise Fragen oder etwaige Statements vorzubringen. Ansonsten geraten wir arg in die Bredouille, weil wir nicht beliebig verlängern können. Wir wollen ja den Anzuhörenden noch mal die Möglichkeit geben, darauf zu reagieren. Deswegen dieser Hinweis.

Wir kommen jetzt nämlich noch mal zu der Liste. Es sind Herr Reifschneider, Herr Rogat, Herr Zander, Herr Machulik und Herr Laatsch. Bitte versuchen Sie, Ihre Fragen entsprechend zu platzieren. – Herr Reifschneider, bitte!

Felix Reifschneider (FDP): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Vielen Dank für die Ausführungen auch aus der Verwaltung! Das war sehr spannend. Ich darf die Verwaltung fragen, welche Personalfluktuationsrate Sie in den letzten Jahren hatten. Wie lange bleiben die Leute ungefähr bei Ihnen, bis sie sich dann vielleicht wieder in die Privatwirtschaft orientieren? Wie viel Personal wäre mit Blick auf die von Ihnen angesprochenen Planungen für Neubaugebiete und Radschnellwege erforderlich?

Dann noch die Frage, wann welche Brücken in den nächsten Jahren für eine Überprüfung anstehen. Was könnte da noch auf uns zukommen, wenn bei der turnusgemäßen Überprüfung festgestellt wird, dass eine Brücke schadhaft ist?

Frau Senatorin Jarasch, Sie hatten bei mehreren Punkten gesagt, dass Sie das mitnehmen. Das finde ich super, dass Sie die Diskussion hier im Ausschuss auf diese Weise würdigen. Könnten Sie für die einzelnen Punkte vielleicht auch mitteilen, bis wann wir eine Rückmeldung erwarten dürfen von den Sachen, die Sie mitnehmen, damit wir auch etwas zurückbekommen? – Danke!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank! – Herr Rogat, bitte!

Roman-Francesco Rogat (FDP): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Danke auch an Herrn Rhein und Herrn Herrschelmann für ihre Ausführungen! Für mich hat sich jetzt vor allen Dingen eine Frage ergeben, nämlich aus den Ausführungen von Herrn Rhein, Herrn Herrschelmann und jetzt auch von Herrn Adam. Wir haben gehört, dass sich ein Drittel weniger

Firmen aus dem kleinen und mittleren Bereich bei öffentlichen Aufträgen aus dem öffentlichen Sektor bewerben. Herr Adam hat ausgeführt, dass es auch von seiner Seite aus schwierig ist, entsprechende Ingenieurbüros zu finden bzw. die Kriterien einzuhalten; so habe ich es jedenfalls verstanden.

Meine Frage, Frau Jarasch – auch wenn die Frage weniger präzise ist, als vom Vorsitzenden gefordert –: Wie gehen wir jetzt damit um, dass augenscheinlich sowohl von der Verwaltungsseite als auch von der Unternehmensseite diese Herausforderung besteht, um genau dort die Axt anzulegen, um hier voranzukommen und dieses Genehmigungsdickicht aufzulösen, damit wir den Flaschenhals beseitigen können?

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Herr Rogat! – Herr Zander, bitte!

Christian Zander (CDU): Vielen Dank! – Frau Jarasch, Sie hatten von Verkehrswendebrücken gesprochen. Nun gibt es ja nicht nur Verkehrsräume auf der Brücke, sondern auch unter der Brücke, denn die führt ja irgendwo rüber. Wenn unter Brücken zum Beispiel Straßen verlaufen, ist es ja ganz oft ein Nadelöhr, weil sich dort der Fahrbahn- und der Gehwegbereich verschmälern. Nun gibt es ja Gelegenheiten, wenn man Brücken erneuert, die man nutzen kann, um den Verkehrsraum darunter zu verbreitern, sodass alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer ausreichend Platz haben. Ich habe gehört, dass es zum Beispiel bei dem Projekt im Zuge des Ausbaus der Dresdener Bahn an der Attilastraße die Möglichkeit gegeben hätte oder geben würde, dass der Verkehrsraum darunter verbreitert worden wäre, das aber wohl nicht erfolgt ist, eventuell aus Kostengründen oder wie auch immer. Jetzt kommt es zu der Situation, dass dort ein Nadelöhr entsteht, das man schon während der Bauarbeiten sehen konnte, sodass der Zustand, der dort in allen vier Richtungen zu einem Stau geführt hat, weiter fortbesteht. Werden Sie so etwas zukünftig weiter beachten, dass man das nutzt und auch den Verkehrsraum unter den Brücken verbreitern kann? – Rubensstraße ist ja zum Beispiel auch so ein Nadelöhr.

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Herr Abgeordneter! – Herr Machulik, bitte schön!

Stephan Machulik (SPD): Vielen Dank! – Vielen Dank für die ganzen sehr guten Informationen, gerade was den Wirtschaftsverkehr und die Fragestellung, wer eigentlich unsere Brücken belastet, angeht!

Zu dem Wording: Vielen Dank, Frau Jarasch, für „Verkehrswendebrücken“! Ich lerne immer gerne dazu. Ich werde Sie dann zu den Brücken in Spandau ansprechen, wo dann wirklich Verkehrswendebrücken entstehen müssen.

Für mich ist nur eine Frage übriggeblieben, und zwar zu diesem EMSI, ob das dann auch ein integriertes DAISY ist. Das klingt jetzt komisch, ist aber so. Das ist ein Verkehrszählungssystem. Ist das dann gleich integriert, sodass man wirklich weiß, wann sich Verkehrsströme verändern, sodass man darauf zeitnah reagieren kann, möglicherweise auch mit temporären Einschränkungen für den Schwertransport, der dann genehmigungsfrei einfach durchgeht?

Meine konkrete Frage an Herrn Adam ist ganz kurz. Hier kam noch mal das Thema Genehmigungsfiktion auf, was ich aus Verwaltungssicht überhaupt gar nicht nachvollziehen kann.

Das würde ich beim Brückenbau oder der Sanierung auch ungern haben. Wo sehen Sie noch Möglichkeiten der Optimierung, um so eine Planung voranzubringen? – Wir haben das bezirkliche Tiefbauamt dran, wir haben die Straßenverkehrsbehörde dran, es sind ja viele. Wo ist es vielleicht gegeben, gerade bei einer Brückensanierung oder einem Neubau, eine Taskforce einzurichten, sodass man relativ schnell an einem Ort solche Genehmigungsprozesse optimieren kann?

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Herr Abgeordneter! – Herr Laatsch, bitte!

Harald Laatsch (AfD): Danke, Herr Vorsitzender! – Ich empfehle zunächst mal jedem, die Drucksache 19/10082 zu lesen. Darin steht erstens, wie viele Brücken betroffen sind, welche Brücken betroffen sind und wie viel Geld das kosten soll. Das ist die eine Seite. Die andere ist: Wir haben ja mit der CDU eine Fraktion hier im Haus, die schon den Antrag zur Genehmigungsfiktion im Straßenrecht gestellt hat. Die unterstützen wir sogar ganz ausdrücklich. Denn wir sehen ja hierbei für die Planung, Genehmigung und Erstellung einer Brücke Zeiten von zwischen vier und zehn Jahren. Das ist eine unvorstellbare Geschichte. Das ist ja jetzt nichts Besonderes, was wir hier zu tun haben, Brücken zu bauen. Das ist hier eine 3,5-Millionen-Stadt. Natürlich sieht das erst mal doll aus: 30 Brücken sind nachzurichten. Aber eine 3,5-Millionen-Stadt, die auch entsprechende Einnahmen hat, die als Hauptstadt auch Hauptstadtzuschüsse bekommt, muss so etwas einfach leisten können, und zwar auch schneller leisten können. Ich glaube, da ist der Wille das Problem. Wir sehen ja auch, dass eine Fraktion hier mindestens seit 30 Jahren an der Regierung beteiligt ist. Das ist also nicht über uns gekommen und auch kein Versäumnis anderer Parteien oder so etwas, sondern es ist ganz einfach so, dass hier seit Jahren mit den hohen Steuereinnahmen – ich sage es noch mal: Höchststeuerland Deutschland – offensichtlich etwas anderes gemacht worden ist als das, was die Bürger bezahlt haben, nämlich die Infrastruktur gepflegt oder neu erstellt.

In diesem Sinne ist der Fachkräftemangel gleich das nächste Problem. Das haben wir hier in Berlin natürlich besonders in den MINT-Fächern. Das ist ja offiziell belegt, dass wir da ein besonderes Problem haben. Wenn wir nicht für einen Fachkräftenachschub sorgen, also für Menschen, die das kleine Einmaleins beherrschen, dann werden wir natürlich nicht genug Ingenieure finden, die zukünftig für uns Brücken bauen und die Berechnung anstellen können. Im Sinne des Vorsitzenden breche ich hier mal ab.

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Herr Abgeordneter! – Jetzt hat noch Herr Kaas Elias das Wort. – Bitte schön!

Alexander Kaas Elias (GRÜNE): Danke, Herr Vorsitzender! – Hier sind ja noch mal die Bezirke angesprochen worden. Auch ich kann aus langjähriger Zeit in der Bezirksverordnetenversammlung bestätigen, dass wir gerade in der Vorwahlperiode noch pauschal Vollzeit-äquivalente abbauen mussten und dass wir jetzt genau in der Situation sind – die Bezirke sind ja angesprochen worden –, dass erst seit 2016 hier überhaupt wieder ein Personalaufwuchs geht. Was Herr Adam geschildert hat, kenne ich auch aus der Bezirksebene. Man schreibt teilweise Aufträge aus, und von der privaten Wirtschaft gibt es einfach keine Annahmen. Insofern stehen wir da tatsächlich vor unterschiedlichen Herausforderungen, sowohl im öffentlichen Dienst als auch in der Privatwirtschaft.

Zu zwei Punkten, die ich noch mal hätte: Sie hatten angesprochen, dass der Schwerlastverkehr der Hauptlastträger ist. Welche Potenziale gibt es denn zu verlagern, sei es auf die Schiene, sei es auf kleinere Fahrzeuge, um gerade die letzten Fahrten in die Kieze hinein mit kleineren Fahrzeugen zu machen? – Das wäre ja eine Überlegung, ob man damit nicht doch die Entlastung von Brücken hinbekommt.

Wenn man eins zu eins einen Ersatzneubau macht, ist das meines Wissens auf der Bundesebene so geregelt, dass man dann ein einfacheres Verfahren hat. Wie ist das auf der Landesebene?

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Herr Abgeordneter! – Jetzt kommen wir in die Antwortrunde. Wir haben noch drei Minuten. Sie sehen, wir geraten jetzt etwas in Verzug. Wir versuchen natürlich, das nicht in drei Minuten abzuhandeln. Wir werden ein bisschen überziehen müssen. Aber ich bitte im weiteren Verlauf der Tagesordnung um die Kollegialität, dass wir dann hier zum Ende kommen.

Herr Herrschelmann hat zunächst das Wort, danach Herr Rhein. Danach würde ich den Senat abschließend um eine Stellungnahme bitten. – Herr Herrschelmann, bitte!

Thomas Herrschelmann (Fachgemeinschaft Bau Berlin und Brandenburg): Vielen Dank! – Ich versuche, mich kurz zu halten und nur ein paar Punkte herauszugreifen.

Zuerst noch mal zum Thema Geld, Instandhaltungskosten, Neubaukosten: In der Antwort zu der Befragung aus dem November waren als Kostenschätzung um die 500 Millionen Euro benannt worden. Ich möchte hier noch mal darauf hinweisen, dass – das sind Destatis-Zahlen, die sind nicht von uns, sondern das sind öffentlich zugängliche Zahlen – Kosten für Brücken im Straßenbau zwischen November 2011 und November 2020 um 25 Prozent gestiegen sind, dann noch mal zwischen November 2020 und November 2021 um knapp 15 Prozent. Das ist also weit über dem, was die Inflation in dieser Zeit gemacht hat. Insofern bitte ich Sie, das im Hinterkopf zu behalten, was diese Kostenschätzung betrifft. Das ist auch noch mal ein Grund dafür, warum vielfach Brückenbauwerke oder ähnliche Bauwerke, die so einen langen Zeitraum, so einen langen Vorlauf brauchen, bis die ersten Rechnungen bei der Bauausführung gestellt werden, in dieser Zeit teurer werden. Das ist einer der Gründe dafür.

Gerade im letzten Jahr war es sehr stark das Material, aber natürlich sind auch in diesen zehn Jahren schon die Materialpreise und die Löhne gestiegen. Die Leute sollen ja auch gutes Geld für ihre Arbeit verdienen, das ist unbestritten. Das ist alles noch mit zu berücksichtigen. Das heißt also, diese Zahlen, die jetzt als Kostenschätzungen in irgendeiner Form angegeben werden, müssen wahrscheinlich im Laufe der Zeit durch diese langen Zeiträume noch mal nach oben korrigiert werden. Nur als Hinweis.

Zweitens, schadstoffarme Lkws: Ich kann Sie durchaus beruhigen, dass die Flotten bei unseren Mitgliedern inzwischen alle ausgetauscht sind. Das sollte nicht das Problem sein, sondern aus unserer Sicht sind das eher die anderen Themen; ich hatte sie gerade angesprochen. 2020 ist ja das Vergaberecht der Stadt noch mal verschärft worden.

Und dann noch mal zur Klarstellung: Mir geht es nicht darum, dass beim Brückenbauwerk an sich Genehmigungsfiktionen eingeführt werden sollen, um Gottes willen! Es geht darum, dass man die Verfahren für die ganzen Begleitgenehmigungen, also für die Sondernutzung Straßenland, Einrichtung der Baustelle, Umleitungen, Absperrungen etc. straffen, auch Fristen einziehen muss und für die einfacheren Verfahren dann durchaus auch Genehmigungsfiktionen einziehen kann. Dazu gibt es von uns ein Gutachten, das wir Ihnen gerne zur Verfügung stellen können. – Vielen Dank!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank! Ich denke, der Ausschuss wird sich dafür interessieren. Danke für das Angebot! – Jetzt kommen wir zu Herrn Rhein, bitte schön!

Burkhard Rhein (UVB): Vielen Dank! – Ich fange an mit dem Schwerlastverkehr und welche Möglichkeiten der Entlastung es gibt. Es ist sicherlich so, dass man darüber nachdenken kann, ob man das auf kleinere Fahrzeuge verteilt. Nur muss man immer sehen: Wenn man einen 40-Tonner auf 3,5-Tonner verteilt, dann sind das sieben oder noch mehr Fahrten mehr. Das muss man immer auch ins Verhältnis setzen – was ist dann effizient, was nicht? Ich habe als Bild die klassische Belieferung des Supermarkts; das sind solche großen Fahrzeuge. Die meinetwegen auf 40 Lastenräder zu verteilen, macht ökonomisch auch nicht so viel Sinn, denn dann brauchen Sie 40 Fahrer/-innen, die das bewegen. Das heißt, an bestimmter Stelle kann man sicherlich darüber reden, wie man das besser verteilen kann; darüber muss man, glaube ich, nachdenken. In bestimmten Bereichen aber nicht. In bestimmten Bereichen wird es erst einmal beim Schwerlastverkehr bleiben, auch in der Stadt, und das betrifft dann auch die Brücken. Ich habe die Zahlen genannt, Herr Adam auch: 50 000 pro Jahr, das ist im Augenblick der Sachstand.

Zum Thema Vergabe auch nur ganz kurz: Tatsächlich ist es politisch gewollt. Wir haben damals eine Stellungnahme abgegeben und gesagt, das, was als Bürokratieverschlangung verkauft wurde, war eigentlich genau das Gegenteil. So ist es auch gekommen. Das ist politisch gewollt. ILO, Sie haben es genannt, oder Mindestvergabelohn und noch einige andere Dinge haben dazu geführt, dass es für Firmen schlicht unattraktiver geworden ist. Wenn man es politisch will, dann muss man sozusagen auch, ich sage es mal salopp, die Suppe auslöffeln.

Bei der Kostenentwicklung will ich noch auf einen Punkt hinweisen. Sie haben die Preise schon genannt; das ist auch das, was ich recherchiert habe. Ein Problem könnten tatsächlich diese Wettbewerbe darstellen, wenn man jetzt wirklich in die architektonische Planung von allen Brücken reingeht. Bei Wettbewerben haben wir nämlich häufig den Effekt, dass sich die Kosten deutlich verteuern. Als letztes Beispiel haben wir die Golda-Meir-Brücke. Das ist nur eine Fußgängerbrücke, aber da haben sich die Kosten von, ich glaube, 1,5 oder 1,9 Mio. Euro, ich habe es nicht genau im Kopf, auf knapp 10 Mio. Euro erhöht. Das passiert manchmal auch bei den Wettbewerben, und das macht es auch für die Bauausführenden oder die Planer häufig schwierig, weil sie dann immer noch einen Architekten drin haben, der auf sein Kunstwerk pocht, ich sage es mal ein bisschen salopp. – [Zuruf: Zu Recht!] – Zu Recht, aber manchmal auch auf Kosten der Gemeinschaft. Das muss man wissen. Insofern habe ich das Thema jetzt noch einmal angesprochen, weil vorhin kam, dass alle Brücken nicht mehr als Bretter, sondern als stilistische Schönheiten gebaut werden sollen. – Vielen Dank!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Herr Rhein! – Jetzt hat noch mal Senatorin Jarasch für den Senat das Wort. – Bitte schön!

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK): Danke! Ich kann es jetzt, glaube ich, wirklich kurz machen. – Herr Reifschneider! Sie müssen mir ein bisschen Zeit geben während der Haushaltsberatungen. Die werden uns in der nächsten Zeit intensiv beschäftigen. Ich spreche das aber bald an und werde das hier zurücktragen. Wir können gerne sagen, dass wir die Fragen im Frühsommer oder so noch einmal aufrufen – um Ihnen eine ungefähre Zeit zu nennen.

Das Genehmigungsthema ist auch ein altes. Wenn wir da gemeinsam weiterkommen wollen, dann sollten wir es entideologisieren. Nicht alles, was es an Planungen und Genehmigungen gibt, ist unnötige Bürokratie. Es gibt auch durchaus sinnvolle Planungs- und Genehmigungsverfahren, die für eine hohe Sicherheit und auch dafür sorgen – Herr Machulik hat es, glaube ich, vielleicht auch so gemeint, Stichwort: Genehmigungsfiktion –, dass man die verschiedenen beteiligten Träger öffentlicher Belange etc. rechtzeitig einbezieht und nicht einfach davon ausgeht, dass es keine weiteren offenen Fragen gibt, wenn nicht rechtzeitig die Genehmigung vorliegt. Man muss sich das überlegen, es kann sein, dass es die Sache im Nachhinein noch langwieriger und teurer macht. Herr Herrschelmann hat es gerade noch mal ein bisschen korrigiert und gesagt – so habe ich Sie jetzt verstanden –: Bei überschaubareren kleinen Nebenmaßnahmen kann man mit so einem Instrument arbeiten. – Ich bin da offen. Ich sage nur grundsätzlich, wir müssen, wenn wir vorankommen wollen, das nicht so als ideologische Frage betrachten. Ich hatte ja schon signalisiert, dass wir beispielsweise bei Prüfverfahren, die wir noch vorschalten, die gar nicht gesetzlich vorgeschrieben sind, schon noch aus einem echten Eigeninteresse heraus im Haus schauen: Wo kann man etwas beschleunigen und lassen? – Wir sollten aber diese Unterscheidung treffen.

Dann gibt es natürlich noch andere Zusammenhänge; das ist auch etwas, was ich in meinem Haus gelernt habe. Planfeststellungsbeschlüsse dauern auch deswegen so lange und werden bei uns mit so vielen und Grundlagenuntersuchungen, die natürlich ihre Zeit brauchen, vorgealtet, weil heutzutage einfach gegen fast jeden Planfeststellungsbeschluss von irgendjemandem geklagt wird, sprich: Die müssen gerichtsfest sein. Damit will ich nur sagen, es gibt auch Gründe, warum Dinge so lange dauern, die nicht einfach unter dem Stichwort Bürokratie, Genehmigungswirrwarr und Filz abzutun sind, sondern wo man tiefer reinmuss, wenn man überlegt, wie man schneller werden kann. Es bedeutet, entweder ein Risiko auf sich zu nehmen, und es bedeutet natürlich auch, Wünsche, die in der Stadtgesellschaft an irgendeiner Stelle aufkommen – – Und da werden auch Sie sich hinter einzelne Initiativen klemmen, das kann ich jetzt schon prognostizieren. Wenn zum Beispiel ein Brückenbau weit fortgeschritten ist, und dann wird festgestellt, dass sie aber architektonisch, ästhetisch, historisch kein Kunstwerk, sondern ein Brett geworden ist, dann wird es immer Bürgerinnen- und Bürgerinitiativen geben, das weiß ich jetzt schon, die das infrage stellen. Ich verstehe das sehr gut, und auch ich möchte, wie gesagt, dass Brücken auch einen positiven Beitrag zum Stadtbild leisten. Wenn es aber um eine Brücke geht, zu der es schon einen jahrelangen Planungsvorlauf gibt, wo uns jede Änderung zwingen würde, noch einmal von vorne anzufangen, dann wird das bedeuten, dass dann vermutlich ich einige auch sehr unpopuläre Entscheidungen treffen müssen, auch ab und zu mal dabeizubleiben, damit wir eben nicht wieder von vorne anfangen. Dann bin ich gespannt, ob Sie dann nicht zu der Initiative gehören, die sagt, dass das unmöglich ist und gar nicht geht, weil an der Stelle eigentlich andere Dinge entstehen könnten. So ist es, und dieser Aushandlungsprozess gehört dazu. Den werden wir alle miteinander nicht ganz abschaffen. Dabei haben wir unterschiedliche Rollen, und ich bin jedenfalls bereit, meine zu übernehmen. – Und jetzt übergebe ich an Herrn Adam.

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Danke, Frau Senatorin! – Herr Adam, bitte!

Lutz Adam (SenUMVK): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Ein paar Fragen habe ich mir aufgeschrieben, die noch zu beantworten sind. Hinsichtlich Personalfluktuations, turnusgemäße Untersuchung: Wir hatten in der Vergangenheit eine etwas höhere Personalfluktuations mit Bildung der Autobahn GmbH des Bundes. Das haben wir gefestigt. Wir haben derzeit eine sehr geringe Personalfluktuations. Wir haben mit Sicherheit eine altersgemäße Personalfluktuations, insofern werden wir auch nie immer zu 100 Prozent besetzt sein an der Stelle. Aber die Personalfluktuations ist verhältnismäßig gering.

Es kam noch die Frage: Wie viel Personal wird tatsächlich gebraucht? – Das kommt natürlich darauf an – ich sage das immer so schön –, wie viele Bestellungen bei uns eintreffen. Wenn wir ganz viele Wohnbaugebiete mit ganz vielen Ingenieurbauwerken entwickeln, brauchen wir dafür Personal, keine Frage. Wir haben jetzt das Personal, um den Brückenzustand geringfügig zu verbessern, aber keine exorbitanten zusätzlichen Leistungen tatsächlich aufzunehmen. Das würde dann mit einer notwendigen Personalverstärkung einhergehen.

Dann kam noch die Frage: Prüfen Sie turnusgemäß, und was erwartet uns? – Ja, Brücken werden turnusgemäß geprüft. Wir haben eine große Prüfung alle sechs Jahre, wir haben eine fast große Prüfung alle drei Jahre. Wir haben Begehungen von Brücken, die auch vorgeschrieben sind, zwei bis drei Gänge pro Jahr; das machen Brückenfachleute, die sich die Brücke ansehen, die Schäden aufnehmen und die festgestellten Schäden über Rahmenverträge, laufende Verträge in den meisten Fällen sehr kurzfristig beheben. Wir reden hier über die großen Instandsetzungsmaßnahmen, über die Ersatzneubauten. Das, was laufend im Geschäft ist: An fast jeder Brücke im Land Berlin wird in jedem Jahr etwas gemacht, über laufende Rahmenverträge, um das zu bewältigen. Das sind die normalen Prüfintervalle.

Bei besonderen Brücken, dazu gehört zum Beispiel die Mühlendammbücke, dazu gehört auch die Eisenbrücke, bauen wir ganz andere Messsysteme auf. Da sind Messsysteme aufgebaut, die dafür sorgen, dass wir die Brücke wirklich noch so lange unter Verkehr halten können, bis sie neu gebaut ist; das sind problematische Bauwerke.

Hier kam die Frage: Wie können wir schneller werden an der Stelle, Genehmigungsfiktionen? – Schneller kann man insbesondere auch im Planungsprozess werden. Wir haben aus verschiedenen Gründen sehr lange Planungsvorlaufzeiten. Wir sind dran, analysieren ständig, Frau Jarasch hat es gesagt, was wir gegebenenfalls noch einsparen können. – Hier kam allerdings auch die Frage: Können Sie nicht einfach mal eine Brücke erweitern und den Verkehrsraum darunter erweitern? – Daraus könnte schnell wieder ein Planfeststellungsstatbestand erwachsen, und dann geht die Planung wiederum noch viel länger. Aber ich sage Ihnen zu: Immer, wenn wir eine neue Brücke bauen, fragen wir auch bei den Verkehrsträgern drunter und auch drüber, was für Brückenabmessungen wir tatsächlich haben, um da die nötigen Vorsorgen machen zu können, hoffen allerdings, dass es kein planrechtlicher Tatbestand wird.

EMSI kam an der Stelle noch, die Frage. Ja, das ist ja das Schöne an dem digitalen System. Wir haben die Verknüpfung mit den neuen Verkehrszahlen hergestellt, die aus Verkehrszählungen herauskommen. Wir sind jetzt Stand 2019; dazu haben wir die Verknüpfung, dass in

EMSI immer auch die aktuellen Verkehrszahlen hinterlegt sind. Das ist ja der Vorteil von diesen IT-gestützten Programmen. Ja, wir haben auch die Busspuren hinterlegt. Wenn eine Busspur geändert wird, dann geht das alles an der Stelle hinein. Das ist der Vorteil. Das stelle ich Ihnen gerne mal vor, wenn wir die Teststreife hinter uns gebracht haben – oder auch vorher.

Dann kam noch die Sache mit kleinen Fahrzeugen. Die Antwort wurde teilweise gegeben. Ich nenne auch noch zwei Fahrzeuge, die eine gewisse Belastung mit sich bringen – das sind Feuerwehr- und Müllfahrzeuge. Das sind in der Regel unter 30 Tonnen Belastungen, die wir auch immer noch über die Brücken rüberbekommen müssen. – Ich hoffe, ich habe alles beantwortet.

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Das haben Sie bestimmt. Ich danke Ihnen, Herr Adam, dass Sie heute zur Verfügung standen! – Ich stelle fest, dass es für heute keinen Aussprachebedarf mehr gibt; es gibt keine weiteren Meldungen mehr. Deswegen möchte ich als Ergebnis feststellen, dass die Besprechung zu Punkt 2 a bis c vertagt wird, bis das Wortprotokoll vorliegt und ausgewertet werden kann. – Ich bedanke mich bei allen Anzuhörenden dafür, dass Sie uns zur Verfügung standen, dass Sie uns viele Informationen gegeben haben und für die Fragen zur Verfügung standen! Ich wünsche Ihnen noch einen schönen Tag! – Damit haben wir diesen Tagesordnungspunkt erledigt. – [Beifall] –

Punkt 3 der Tagesordnung

- a) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0028](#)
Mehr Radverkehr in Berlin: Wie geht es weiter mit Radverkehrsplan und Radverkehrsnetz? Mobil
(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und der Fraktion Die Linke)
- b) Vorlage – zur Kenntnisnahme – gemäß Artikel 64 Absatz 3 der Verfassung von Berlin [0001](#)
Drucksache 19/0057 Mobil
Radverkehrsplan des Landes Berlin VO-Nr. 19/013

Vertagt.

Punkt 4 der Tagesordnung

- Antrag der AfD-Fraktion [0017](#)
Drucksache 19/0132 Mobil
3-G-Regelung im ÖPNV beenden! FFP2-Maskenpflicht im ÖPNV aufheben! GesPflGleich(f)

Siehe Beschlussprotokoll.

Punkt 5 der Tagesordnung

Verschiedenes

Siehe Beschlussprotokoll.