

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Stefan Förster (FDP)

vom 10. Februar 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. Februar 2022)

zum Thema:

Explodierende Baukosten beim Golda-Meir-Steig

und **Antwort** vom 22. Februar 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. Feb. 2022)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Stefan Förster (FDP)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/10935
vom 10. Februar 2022
über Explodierende Baukosten beim Golda-Meir-Steig

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

Frage 1:

Welche Gesamtkosten sind für den Bau des Golda-Meir-Steigs zwischen Moabit und Mitte, der Fußgängern und Radfahrern Umwege zwischen der neuen Europa-City und der Scharnhorststraße/Chausseestraße ersparen soll, entstanden und wie setzen sich diese im Einzelnen zusammen?

Antwort zu 1:

Die Kosten für den Neubau der Brücke belaufen sich auf rund 9,55 Mio. Euro, welche sich aus den Bauhaupt- und Baunebenkosten zusammensetzen.

Frage 2:

Ist es zutreffend, dass die ursprünglich geplanten Baukosten sich verfünffacht haben? Wenn ja, wie begründet sich dies?

Antwort zu 2:

Die Kosten der Baumaßnahme wurden im Rahmen des Wettbewerbsverfahrens mit einer Gesamthöhe von 1.870.000 Euro grob eingeschätzt, welche der abschließenden Gesamthöhe der Kosten gegenüber der fortgeschriebenen geprüften Bauplanungsunterlage von rund 9,55 Mio. Euro gegenüberstehen und durch diese auch begründet werden.

Frage 3:

Wann haben die Planungen begonnen und wer hat diese durchgeführt?

Antwort zu 3:

Zur städtebaulichen Neuordnung für den Gesamtbereich der Europacity westlich und östlich der Heidestraße wurde 2011 ein städtebauliches Wettbewerbsverfahren durchgeführt. Wesentliche Elemente des ausgewählten Entwurfes waren eine Uferpromenade entlang des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals, ein Stadtplatz und eine den Kanal überspannende Brücke zwischen dem Stadtplatz und der Kieler Straße für den Fuß- und Radverkehr. Darauf aufbauend fand im Jahr 2014 ein gesondertes Wettbewerbsverfahren zur Fuß- und Radwegbrücke statt. Im Ergebnis und nach Bewertung der Preisjury wurde der Siegerentwurf bestimmt, welcher mit den weiteren Planungsphasen beauftragt wurde.

Frage 4:

Was war das Ergebnis des Realisierungswettbewerbs von 2014 und wurden dieses 1:1 umgesetzt?

Antwort zu 4:

Ziel des Gestaltungswettbewerbes der Brücke war es, eine klare, attraktive und barrierefreie Wegeverbindung über den Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal von der östlich gelegenen Kieler Straße zum neu gestalteten Stadtplatz zu planen. Die Brücke wurde auf Basis des Wettbewerbsbeitrages mit den vertieften Planungsphasen weiterentwickelt und den erforderlichen technischen und gestalterischen Vorgaben sowie den integrativen Randbedingungen für die Anbindung an den Stadtplatz angepasst. Der Siegerentwurf des Wettbewerbes wurde insofern weitgehend umgesetzt.

Frage 5:

Warum kam es bei der Umsetzung zu jahrelangen Verzögerungen, da die Brücke bereits 2018 – und somit drei Jahre früher als erfolgt – fertig sein sollte?

Antwort zu 5:

Im Gesamtzeitraum zwischen dem Zeitpunkt der Aufnahme der Planungen Ende 2014 und der Verkehrsfreigabe Ende 2021 haben verschiedene Einflüsse zur feststellbaren Ausführungsdauer geführt.

Die erforderlichen Planungsabläufe bei den verschiedenen Planungsphasen von der Wettbewerbsidee hin zu einer genehmigungsfähigen, geprüften und abgestimmten Ausführungsplanung konnten auf Grund der außerordentlich hohen konstruktiven und gestalterischen Anforderungen sowie der städtebaulichen Randbedingungen nicht im ursprünglich geschätzten Zeitraum umgesetzt werden. Die Notwendigkeit zur mehrmaligen Wiederholung von verschiedenen

Vergabeverfahren haben den Baubeginn und somit die Fertigstellung des Bauwerkes ebenfalls verzögert.

Frage 6:

Wann wurde durch wen die Baugenehmigung erteilt, wann wurde mit den Bauarbeiten begonnen und wann wurden diese beendet?

Antwort zu 6:

Im Zusammenhang mit dem B-Planverfahren B-Plan 1-62b wurde u.a. auch die Promenade, der Stadtplatz und die Brücke am 10.12.2015 mit Parlamentsbeschluss festgesetzt.

Die Bauarbeiten wurden im August 2018 begonnen und Restarbeiten endeten Mitte 2021. Die Verkehrsfreigabe konnte in Abhängigkeit zur unmittelbar angrenzenden Anbindung über den Stadtplatz und den damit verbundenen Bauleistungen am Stadtplatz und der angrenzenden Hochbauvorhaben am 08.12.2021 erfolgen.

Frage 7:

Ist es zutreffend, dass mehrere Ausschreibungen fehlgeschlagen sind und sich auch zuletzt nur eine Baufirma bereitfand, den Steg zu errichten? Wie erklärt sich dies?

Antwort zu 7:

Im Zusammenhang mit der Ausschreibung und Vergabe mussten bis zur Beauftragung der Bauleistungen mehrere Verfahren durchgeführt werden. Zuletzt haben zwei Baufirmen ein Angebot abgegeben. In den zurückliegenden Jahren ist eine sehr hohe Auslastung der Baufirmen, insbesondere im Brückenbau, festzustellen.

Frage 8:

Hat die Auswahl der aufwendigen Materialien für die Brücke Auswirkungen auf die Realisierbarkeit und die Kosten gehabt?

Antwort zu 8:

Die Gesamtheit aller bauwerksspezifischen Eigenschaften und Randbedingungen haben Auswirkungen auf die Realisierbarkeit und die damit verbundenen Kosten gehabt.

Frage 9:

Teilt der Senat die Kritik des Bundes der Steuerzahler, wonach die Schwingungsanfälligkeit der Brücke nicht geprüft wurde? Wie steht der Senat zu den weiteren Kritikpunkten? („Der Aufwand für die architektonische Gestaltung der Treppenanlage und der Brückenwiderlager waren nicht ausreichend berücksichtigt worden. Für das Stahlgeländer war zu wenig Material veranschlagt und der Aufwand für das Ausschneiden der Ornamente unterschätzt worden. Die Erhöhung der Baukosten führte wiederum zu einer Erhöhung des Kostenansatzes für Planung, Bauüberwachung und den statischen Prüfer.“)

Antwort zu 9:

Im Rahmen des im Jahr 2014 durchgeführten Wettbewerbsverfahrens wurden lediglich die konstruktiven Randbedingungen und überschläglichen statischen Aspekte bewertet. Die Darstellung vom Bund der Steuerzahler wertet die erfolgte Kostensteigerung, ausgehend von den groben Kostenschätzungen zum Zeitpunkt des Wettbewerbs bis hin zur geprüften Kostenberechnung (BPU) für die Baudurchführung.

Frage 10:

Wer trägt die Verantwortung für diese erheblichen Missstände bei einem der Prestigeprojekte der früheren Senatsbaudirektorin Regula Lüscher?

Frage 11:

Welche Schlussfolgerungen werden daraus für die weitere Planung und den Bau von Ingenieurbauwerken gezogen, damit sich so etwas nicht wiederholt?

Antwort zu 10 und 11:

Brücken erfüllen insbesondere im innerstädtischen Bereich nicht nur eine reine Funktionsaufgabe, sondern sollen einen Beitrag zur Stadtgestaltung und Baukultur beitragen. Die projektspezifischen Randbedingungen werden somit auch von einer gestalterischen und materialtechnischen Individualität geprägt. Es ist genau diese Individualität, welche ein Brückenbauwerk zu etwas Unverwechselbarem macht. Vor diesem Hintergrund ist ein Brückenbauwerk im Rahmen der Planung und Ausführung stets zu betrachten, so dass die komplexen Anforderungen hinsichtlich Bauabwicklung, Gestaltung, Wirtschaftlichkeit, Funktionalität und Nachhaltigkeit im ausgewogenem Verhältnis stehen.

Im Ergebnis der zurückliegenden Erfahrungen bei Wettbewerbsverfahren im Brückenbau werden aktuell Realisierungswettbewerbe durchgeführt, wo der inhaltliche und bewertungsrelevante Schwerpunkt auf den ingenieurtechnischen Parametern und der Schwerpunkt nicht auf Gestaltungskonzeptionen liegt.

Frage 12:

Hat sich der Landesrechnungshof auch bereits mit dem Projekt befasst? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 12:

Eine Befassung des Rechnungshofes mit dem Projekt ist nicht bekannt.

Berlin, den 22.02.2022

In Vertretung
Markus Kamrad
Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz