

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Alexander J. Herrmann (CDU)

vom 23. Dezember 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. Dezember 2022)

zum Thema:

Gesperrte Fußgängerbrücke über die Wuhle in Marzahn-Hellersdorf

und **Antwort** vom 10. Januar 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 12. Januar 2023)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Alexander J. Herrmann (CDU)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/14399

vom 23. Dezember 2022

über Gesperrte Fußgängerbrücke über die Wuhle in Marzahn-Hellersdorf

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

Frage 1:

Woran lag es, dass die Brücke sich innerhalb von 2,5 Jahren in der Beschaffenheit so verändert hat, dass nun eine Sperrung vorliegt, obwohl das damalige Ergebnis der außerplanmäßigen Prüfung ergab, dass eine akute Sperrung nicht drohe?

Antwort zu 1:

Bei der außerplanmäßigen Bauwerksprüfung im Jahr 2020 wurde im Ergebnis festgestellt, dass die Stand- und Verkehrssicherheit beeinträchtigt sind und die Dauerhaftigkeit des Bauwerkes nicht mehr gegeben ist. Gemäß Definition der ermittelten Zustandsnote von 3,0 (nicht ausreichender Zustand) kann die weitere Schadensausbreitung dazu führen, dass die Verkehrssicherheit nicht mehr gegeben ist. Im Zusammenhang mit einer unterjährigen Bauwerksüberwachung wurde im Oktober 2022 eine Zunahme des Umfangs der relevanten Schäden, insbesondere am brückenoberseitigen Gehbahndeckblech, festgestellt. Die Verkehrssicherheit ist daraufhin als nicht mehr gegeben bewertet und infolgedessen eine Nutzungseinschränkung mittels Sperrung des Bauwerkes veranlasst worden.

Frage 2:

Welche konkreten Schäden wurden an der Fußgängerbrücke über die Wuhle durch den Senat festgestellt? Es wird um eine detaillierte Darstellung der Schäden und des Zeitpunkts der Untersuchungen seit 2016 gebeten?

Antwort zu 2:

Im Jahr 2020 wurde erstmals eine Hauptprüfung nach DIN 1076 für das Bauwerk durch den Senat veranlasst. Als signifikant und maßgebend für die Zustandsbewertung hinsichtlich der Stand- und Verkehrssicherheit sowie der Dauerhaftigkeit sind Korrosionsschäden mit Querschnittsminderungen, Blattrost- und Narbenbildung und insbesondere mehrfachen Durchrostungen am Deckblech dokumentiert. Die Verkehrssicherheit wird zusätzlich durch ein zu niedriges Gelände, eine zu geringe Durchgangsbreite und eine unvollständige, teilweise fehlende Beschichtung der stählernen Gehbahn beeinträchtigt, was insbesondere bei Kälte und Nässe eine extreme Rutschgefahr birgt. Untersuchungen zum Zustand vor dem Jahr 2020 liegen dem Senat nicht vor.

Frage 3:

Welche Kosten würden für die Behebung dieser Schäden entstehen bzw. aus welchem Grund ist die Brücke nach Auskunft des Bezirksamts irreparabel?

Antwort zu 3:

Die Durchrostungen des Deckbleches lassen auf eine fortgeschrittene Korrosion im Inneren des Hauptträgers schließen. Eine Ertüchtigung des Überbaus würde die Beseitigung aller Korrosionsschäden, insbesondere im Hauptträger und am Deckblech erfordern. Die technische Umsetzung wird allerdings als nicht durchführbar bewertet. Aufgrund des fortgeschrittenen Schadensbild müssten alle tragenden Bauwerksteile der Brücke erneuert werden. Des Weiteren entspricht das Bauwerk mit einer nutzbaren Breite von 1,0 m nicht den aktuellen Anforderungen und auch nicht den technischen Vorschriften zum Zeitpunkt der Errichtung. Eine Gründung ist nicht ersichtlich. Der Überbau ist auf provisorisch angeordneten Fertigteilplatten abgelegt. Insofern sind die Voraussetzungen für eine normenkonforme und wirtschaftliche Ertüchtigung des Bestandsbauwerkes nicht gegeben. Somit liegt auch keine Grundlage für eine Kostenschätzung zur Instandsetzung vor.

Frage 4:

Welche Kommunikation fand seit 2021 zwischen Senat und Bezirksamt konkret und mit welchem Inhalt statt?

Antwort zu 4:

Mit Schreiben der Senatsverwaltung vom 02.12.2021 wurde gegenüber dem Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf das Ergebnis der durchgeführten Bauwerksprüfung mitgeteilt. Da die Brücke bisher nicht im Bauwerksbestand der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz geführt wurde, wurde das Bezirksamt um Mitteilung gebeten, ob vom Bezirk weiterhin das aus Unterlagen von 2004 hervorgehende Ziel verfolgt werde, im Rahmen der Wuhlerenaturierung die Brücke zurückzubauen. Weiter enthält das Schreiben die Feststellung, dass eine Übergabe von Bauwerksunterlagen durch den Bezirk nach der AZG-Zuständigkeitsänderung für Brückenbauwerke in Grün- und Erholungsanlagen zur Hauptverwaltung nicht erfolgt ist.

Mit Schreiben vom 24.10.2022 wurde das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf über die fortgeschrittene Schädigung unterrichtet und die kurzfristige Sperrung des Bauwerkes sowie der mittelfristige, ersatzlose Rückbau angekündigt.

Mit Schreiben vom 25.11.2022 meldet das Straßen- und Grünflächenamt des Bezirkes Marzahn-Hellersdorf den Bedarf eines Ersatzneubaus und gegebenenfalls die kurzfristige Schaffung eines Provisoriums an.

Frage 5:

Ist dem Senat bekannt, dass diese Brücke ein Teil des wichtigen und kurzen Verbindungswegs für Fußgänger zum Unfallkrankenhaus Berlin sowie den weiteren Gesundheitsangeboten in dessen Umfeld für die überwiegend ältere Bevölkerung auf der anderen Seite der Wuhle ist?

Antwort zu 5:

Dem Senat liegen keine konkreten Daten zu Art und Umfang der Nutzung vor. Durch Mitteilung des Bezirksamtes, Anfragen der Politik und aus lokalen Medien ist die allgemeine lokale Bedeutung bekannt.

Frage 6:

Aus welchem Grund wurde die Sperrung dieser wichtigen Brücke für die Fußgänger bislang nicht ausgeschildert? Wer trägt insoweit die Verantwortung?

Antwort zu 6:

An der Brücke selbst wird darauf hingewiesen, dass die Brücke aufgrund von Stand- und Verkehrssicherheitsgründen gesperrt werden musste.

Frage 7:

Aus welchen Unterlagen ist dem Senat bekannt, dass die Brücke aus Teilen einer militärischen Behelfsbrücke errichtet wurde? Welche weiteren Unterlagen liegen beim Senat oder dem Bezirk vor?

Antwort zu 7:

Dem Senat liegen keinerlei Bestandsunterlagen zum Bauwerk vor. Die Zuordnung zu Teilen einer militärischen Behelfsbrücke erfolgt ausschließlich anhand der konstruktiven Ausbildung des Bestandes vor Ort.

Frage 8:

Mit welchen Kosten ist für einen Ersatzbau der Brücke zu rechnen und in welchem Zeitraum wäre eine solche Lösung umsetzbar?

Antwort zu 8:

Bei einer überschläglichen Annahme ist mit Kosten von etwa 450.000 Euro zu rechnen. Als realistischer Zeitraum für die Errichtung einer Fußgängerbrücke beginnend mit der Planung ist von etwa 3 Jahren auszugehen.

Frage 9:

Welche konkreten Schritte müssten zum Neubau der Brücke durch wen umgesetzt werden?

Antwort zu 9:

Planungsrechtlich müssten in diesem Fall zunächst das Einvernehmen mit der Wasserbehörde, dem Straßen- und Grünflächenamt und dem Umwelt- und Naturschutzamt des Bezirkes hergestellt werden. Parallel ist eine Anmeldung in der Investitionsplanung des Landes Berlin zur Finanzierung vorzunehmen. Mit der Sicherstellung der Finanzierung kann ein extern zu beauftragendes Ingenieurbüro die Vorplanungen bis zur Entwurfsplanung aufstellen und ein Vergabeverfahren für ein Bodengutachten über die Gründung des neuen Bauwerkes durchgeführt werden.

Anschließend könnten die Ausführungsplanung und die Ausführung der Bauleistungen vergeben werden. Hiernach schließt sich die eigentliche Bauausführung an.

Das Vorhaben würde vollständig durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz in Abhängigkeit freier Personalkapazitäten und Änderungen in der Priorisierung anderer Projekte durchgeführt werden.

Frage 10:

Welche Kosten würde eine temporäre Brückenlösung verursachen und in welchem Zeitraum wäre eine solche Lösung umsetzbar?

Frage 11:

Welche konkreten Schritte müssten zur Schaffung einer solchen temporären Lösung durch wen umgesetzt werden?

Frage 12:

Muss bei einer Behelfsbrücke auch das Einvernehmen mit der Wasserbehörde und dem Natur- und Umweltschutz hergestellt werden? Wenn ja, was sind die Voraussetzungen, die erfüllt werden müssen. Wenn nein, hätte eine Behelfsbrücke dann eine zeitliche Begrenzung?

Antwort zu 10, 11 und 12:

Es ist von einem vergleichbaren Kosten- und Zeitansatz, sowie einem ähnlichen Planungs- und Vergabeprozess wie für einen regulären Brückenneubau auszugehen, soweit keine passende Behelfsbrücke als Lagerbestand vorrätig ist. Im Land Berlin ist keine entsprechende Konstruktion vorhanden. Erschwerend kommt in diesem Fall dazu, dass keine vorhandenen Gründungselemente verwendbar sind.

Frage 13:

Welche Schritte wurden insoweit für eine dieser Varianten bislang durch den Bezirk mit dem Senat abgestimmt bzw. angeschoben und wie ist der weitere Abstimmungsprozess und Zeitplan?

Antwort zu 13:

Durch das Straßen- und Grünflächenamt des Bezirkes Marzahn-Hellersdorf ist erst vor Kurzem der Bedarf eines Ersatzneubaus und gegebenenfalls die kurzfristige Schaffung eines Provisoriums angemeldet worden, sodass ein konkreter Zeitplan noch nicht besteht.

Berlin, den 10.01.2023

In Vertretung
Dr. Meike Niedbal
Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz