

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Frank-Christian Hansel (AfD)

vom 4. Dezember 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 4. Dezember 2023)

zum Thema:

Teil 2: Mehr als 10 Jahre für 17 Meter vs. 110 Meter in 43 Stunden

und **Antwort** vom 12. Dezember 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 14. Dez. 2023)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Frank-Christian Hansel (AfD)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/17528
vom 4. Dezember 2023
über Teil 2: Mehr als 10 Jahre für 17 Meter vs. 110 Meter in 43 Stunden

Vorbemerkung des Abgeordneten:

Im Jahr 2015 bauten die Chinesen die reparaturbedürftige 110 Meter lange und 17 Meter breite, mehrspurige Sanyuan-Brücke, einer der Hauptverkehrsknotenpunkte in Peking, in nur 43 Stunden komplett ab und wieder auf.¹

In Kroatien baute China dessen größtes Infrastrukturvorhaben und eines der größten Brückenbauprojekte in der EU, die 2,4 Kilometer lange und zweispurige Peljesac-Brücke, die sich bis zu einer Höhe von 55 Metern über die Bucht von Mali Ston erstreckt und das Festland mit der Halbinsel Peljesac verbindet in nur drei Jahren. Baubeginn war Ende Juli 2018, Fertigstellung Ende Juli 2021.²

Die hölzerne 17,6 Meter lange und nur zwei Meter breite Löwenbrücke im Tiergarten Berlins war so marode, dass sie 2008 gesperrt wurde. 2014 war ein Neubau geplant, tatsächlich wurde die Brücke aber bis auf die Widerlager mit den darauf befindlichen Löwenkulpturen zurückgebaut.³ Seitdem gingen Jahre ins Land. Nun plant der Senat erneut, den Wiederaufbau der Löwenbrücke. Laut Pressemitteilung des Senats vom 1.9.2023 soll der Bau von September 2023 bis Ende 2024 andauern.⁴ Wenn man sich als Fußgänger im Tiergarten von den Baumaßnahmen ein Bild machen möchte, so prangen einem dort von der Bautafel jedoch andere Angaben zur Bauzeit entgegen, nämlich vom zweiten Quartal 2023 bis zum ersten Quartal 2025. Das sind fast zwei Jahre.

Vor diesem Hintergrund habe ich den Senat am 16.11.2023 mittels Schriftlicher Anfrage Nr. 19/17370 befragt. Da die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt meine Fragen nicht oder nur sehr unzureichend beantwortet hat, frage ich den Senat erneut:

¹ Vgl. <https://www.stern.de/panorama/video/ins-netz-gegangen/staunen/rekord-bauzeit-in-pekings-abreißen--neubauen--asphaltieren---in-nur-43-stunden-6570936.html>

² Vgl. <https://www.tagesschau.de/ausland/europa/peljesac-bruecke-kroatien-101.html>

³ Vgl. <https://www.tagesspiegel.de/berlin/hangepartie-fur-die-lowenbruecke-1986301.html>

⁴ Vgl. <https://www.berlin.de/sen/uvk/presse/pressemitteilungen/2023/pressemitteilung.1361549.php>

Frage 1:

Aus welchem Grund benötigt der Senat für die Planung und Abstimmung zum Wiederaufbau der Löwenbrücke auch unter Gesichtspunkten des Denkmalschutzes mehr als acht Jahre?

Antwort zu 1:

Es wird auf die Antworten auf Frage der Schriftlichen Anfrage Nr. 19/17370 verwiesen.

Frage 2:

Die Löwenbrücke wurde 1838 bis 1839 erbaut. Auf meine Fragen, weshalb der Wiederaufbau einer nur 17 Meter langen und zwei Meter breiten Holzbrücke fast zwei Jahre dauert und weshalb die einzelnen Maßnahmen angesichts der Bauzeit von weitaus komplexeren und deutlich größeren Brückenbauten nicht schneller von statten geht, antwortet der Senat, dass eine Planung nach den derzeit gültigen Regeln der Technik zu erstellen war. Ist der Senat der Ansicht, dass die heutige Technik und Ingenieurskunst für den Bau einer solchen Brücke mehr Zeit benötigt als vor etwa 200 Jahren?

Antwort zu 2:

Eine genaue Bauablaufplanung, der damalige Stand der Technik oder auch Angaben zur Bauzeit der historischen Löwenbrücke sind nicht bekannt. Aktuelle laufende Planungs-, Genehmigungs- und Bauprozesse erfolgen durch den Senat auf Basis der aktuellen planungsrechtlichen Regelungen und nach dem derzeitigen Stand der Technik.

Frage 3:

Welche Maßnahmen sind in jedem einzelnen Monat der Bauzeit vorgesehen? (Bitte detailliert und tabellarisch nach Monaten auflisten.)

Antwort zu 3:

Es wird auf die Antwort 3 der Schriftlichen Anfrage Nr. 19/17370 verwiesen.

Frage 4:

Auf meine Frage, wie die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt die unterschiedlichen Angaben zur Bauzeit in der Presseerklärung und auf dem im Tiergarten angebrachten Bauinformationsschild erklärt, antwortet sie, dass der Rückbau für die denkmalgerechte werksseitige Sanierung der Löwen vorlaufend erfolgte. Dies ist kein Grund für eine unterschiedliche Kommunikation über die geplanten Bauzeiten der Brücke. Aus diesem Grund frage ich den Senat nochmals: Weshalb werden unterschiedliche Bauzeiten kommuniziert?

Antwort zu 4:

Auf dem Bauschild wird ein Baubeginn im 2. Quartal 2023 ausgewiesen. Dessen unbeschadet beinhaltet die weitere Kommunikation die Bauausführungszeiten und eine Unterscheidung zu vorlaufenden Prozessen.

Frage 5:

Da die folgenden Fragen aus meiner o.g. Schriftlichen Anfrage so gut wie nicht beantwortet wurden, frage ich den Senat erneut. Ist sich der Senat darüber im Klaren, dass umfangreiche Brückenprojekte im internationalen Vergleich in deutlich kürzerer Zeit realisiert werden?

- Wenn ja, ist der Senat bemüht, sein Handeln zukünftig darauf auszurichten?
- Wenn der Senat sein Handeln nicht darauf ausrichten will, warum nicht?
- Wenn ja, welche Verbesserungspotentiale sieht er in welchen Bereichen und plant er, diese umzusetzen (wenn ja, wann)?
- Wenn der Senat keine Verbesserungspotentiale sieht, wie erklärt sich der Senat dann die deutlichen Unterschiede in der Verwirklichung und Umsetzung zu anderen Brückenbauprojekten wie die in der Vorbemerkung genannten?

Antwort zu 5:

Für eine Vergleichbarkeit der Bauzeit muss insbesondere auf die bestehenden Ausgangsparameter der unterschiedlichen Bauprojekte geachtet werden. Die genannten Beispiele unterscheiden sich in ihren Bedingungen und Ausgangsparametern so stark, dass ein fachlicher Vergleich nicht sachgerecht ist.

Im Übrigen wird ergänzend auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

Frage 6:

Der Senat antwortet auf meine Frage, ob er Verbesserungspotentiale bei der Planung und Umsetzung von Brückenbauprojekten sieht, dass mögliche Prozessoptimierungen zur Realisierung der Brückenbauprojekte fortlaufend vorgenommen werden. An anderer Stelle stellt er jedoch das Fehlen personeller Kapazitäten fest, um die notwendigen Instandsetzungsarbeiten bzw. Ersatzneubauarbeiten der Berliner Brückenbauwerke zu bearbeiten. Ist der Senat der Ansicht, dass eine Prozessoptimierung durch mehr personelle Kapazitäten erreicht werden könnte?

- Wenn ja, welche Anstrengungen unternimmt der Senat, um den personellen Mangel zu beseitigen?
- Wenn nein, aus welchem Grund nicht?
- Welche Prozessoptimierungen unternimmt der Senat fortlaufend?
- Wie erklärt sich der Senat, dass er für den Wiederaufbau der Löwenbrücke trotz fortlaufender Prozessoptimierungen länger braucht als der Bau dieser Brücke vor etwa 200 Jahren benötigte?
- Hält es der Senat für möglich, dass seine Prozessoptimierungen unzureichend sind?

Antwort zu 6:

Die Herausforderungen aus dem Fachkräftemangel, insbesondere im Brückenbau, dem Demografischen Wandel der Beschäftigtenstruktur und der Bereitstellung von zusätzlichen Personalkapazitäten wird mit verschiedenen Maßnahmen entgegengewirkt.

Die Stärkung der Arbeitgeberqualitäten, das Duale Studium des Bauingenieurwesens und das technische Referendariat sowie die Stärkung der Personalbindung in ein vielfältiges und motiviertes Team sind hierbei nur einige Beispiele zum kontinuierlichen Aufbau von Personalressourcen und damit zum fortlaufenden Abbau des Instandsetzungsrückstaus im Brücken, Tunnel und Ingenieurbau. Im Übrigen wird auf die Antworten zur Schriftlichen Anfrage Nr. 19/17370 verwiesen.

U.a. die nachfolgenden Maßnahmen für Prozessoptimierungen für Brückenbaumaßnahmen befinden sich im laufenden Prozess:

- Maßnahmen des Verwaltungsmanagements
- Maßnahmen des Verkehrsmanagements
- Maßnahmen zur Digitalisierung
- Maßnahmen zur Kooperation und Projektrealisierung

Prozessoptimierungen zur Realisierung der bekannten Brückenbauprojekte werden in allen Phasen fortlaufend vorgenommen. Hierbei bleibt festzustellen, dass Brückenbauwerke in den häufigsten Fällen als Einzelprojekte zu bewerten sind, welche projektspezifische Einzellösungen benötigen. Prozesse und Verfahrensabläufe im Projektmanagement müssen fortlaufend geprüft und bewertet werden, so dass eine Optimierung erfolgen kann. Hierzu wird auch der Austausch mit anderen Fachexperten und mit der Bauwirtschaft geführt, so dass eine lösungsorientierte und fortlaufende Prozessoptimierung sichergestellt wird.

Darüber hinaus erfolgen Prozessoptimierungsprozesse unter der Berücksichtigung geltender Vorschriftenwerke und Gesetze.

Berlin, den 12.12.2023

In Vertretung

Dr. Claudia Elif Stutz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt