

19. Wahlperiode

## **Schriftliche Anfrage**

**der Abgeordneten Sebastian Schlüsselburg und Tamara Lüdke (SPD)**

vom 3. Februar 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 6. Februar 2025)

zum Thema:

**Abriss der Straßenbrücke über der Ringbahn an der Landsberger Allee –  
Gründe, Zeit- und Kostenplan**

und **Antwort** vom 13. Februar 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 20. Februar 2025)

Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Sebastian Schlüsselburg (SPD) und  
Frau Abgeordnete Tamara Lüdke (SPD)  
über  
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/21583

vom 3. Februar 2025

über Abriss der Straßenbrücke über der Ringbahn an der Landsberger Allee - Gründe, Zeit-  
und Kostenplan

---

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

Frage 1:

Wie stellt sich die aktuelle Zustandsnote der sog. „Landsberger-Allee-Brücke“ aufgrund welcher Untersuchungen an welchen Untersuchungsterminen dar?

Antwort zu 1:

Die Teilbauwerke der Landsberger-Allee-Brücke unterliegen nach DIN 1076 der regelmäßigen Bauwerksprüfung. Im 3-jährigen Rhythmus werden die Bauwerke einer Haupt- oder einer Einfachen Prüfung unterzogen sowie zweimal im Jahr auf offensichtliche Mängel/Schäden hin beobachtet. Im Jahr ohne Haupt- oder einer Einfachen Prüfung erfolgt eine eingehende Besichtigung. Aufgrund des beim Bau verwendeten spannungsrissskorrosionsgefährdeten Spannstahls wird die Brücke zusätzlich seit 2019 in Jahren ohne Haupt- oder einer Einfachen Prüfung einer jährlichen Sonderprüfung unterzogen. Die jüngste Einfache Prüfung „E 2024“, durchgeführt im Zeitraum 25.09. – 13.11.2024, ergab Zustandsnoten von 2,4 bis 2,8. In die Zustandsnote fließen festgestellte Defizite der Tragfähigkeit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit ein. Ausschlaggebender Grund für die aktuelle Bewertung ist der

Instandsetzungsbedürftige Fahrbahnbelag. Daher ist eine Sanierung der Abdichtung und des Fahrbahnbelages der Brücke in Fahrtrichtung stadtauswärts für 2026 vorgesehen.

Frage 2:

Wie bewertet der Senat insbesondere das Rissrisiko des verwendeten Stahls und das Einsturzrisiko der Brücke insgesamt?

Antwort zu 2:

Die Konstruktion der Landsberger-Allee-Brücke besteht aus mehreren nebeneinanderliegenden, durch eine aufbetonierte Platte und ausbetonierte Zwischenräume verzahnten Fertigteilbalken. Für die Fertigteilbalken wurde der als spannungsrissskorrosionsgefährdet eingeschätzte Spannstahl aus dem Werk Hennigsdorf verwendet. Nach der Handlungsanweisung Spannungsrissskorrosion (Ausgabe 06/2011) des damaligen Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ist das Risiko des verwendeten Stahls folgendermaßen zu bewerten:

*„Nach derzeitiger Erkenntnis sind einzelne Chargen von vergüteten Spannstählen älterer Produktion besonders gefährdet. Dazu gehören:*

*...*

*- Vergüteter Hennigsdorfer Spannstahl St 140/160, Querschnitt rund oder oval, Hersteller VEB Stahl- und Walzwerk Hennigsdorf (ehemals DDR); Vergütungsprozess durch Ölschlussvergütung oder Hochtemperatur-Thermo-Mechanische Behandlung (HTMB-Stähle), Produktionszeitraum bis 1993 stark gefährdet. Obwohl ca. 1980 eine Produktionsumstellung erfolgte, um das Verhalten der Stähle gegenüber Spannungsrissskorrosion zu verbessern, wird der Hennigsdorfer Spannstahl bis zum Produktionsende 1993 als stark gefährdet angesehen, solange keine gesicherten Informationen über eine Nichtgefährdung vorliegen.“*

Untersuchungen zeigen, dass Konstruktionen aus mehreren nebeneinanderliegenden Fertigteilen als robust einzuschätzen sind. Es wird davon ausgegangen, dass die Qualitätsstandards von Fertigteilen als höher zu beurteilen sind. Für die Landsberger-Allee-Brücke bestehen daher keine akuten Sicherheitsbedenken. Aufgrund des Herstellungsdatums, des Zustandes und der Konstruktion aus Fertigteilbalken wird das Risiko des plötzlichen Versagens als sehr gering eingestuft.

Frage 3:

Inwieweit wird die Brücke aktuell z.B. durch das in der Mühlendammbücke angewendete Überwachungsverfahren statisch überwacht bzw. inwieweit ist eine solche Überwachung aus jeweils welchen Gründen geplant oder nicht geplant?

Antwort zu 3:

Die Landsberger-Allee-Brücke wird derzeit auf Grundlage einer erweiterten Bauwerksprüfung manuell überwacht. Dauermessverfahren wie an der Mühlendammbücke sind nicht installiert. Ein schallakustisches Messsystem wird derzeit nicht in Erwägung gezogen, da nach dem Stand der Technik die Schallausbreitung innerhalb aneinandergereihter Bauteile mit verhältnismäßigem Aufwand noch nicht aussagefähig erfasst werden kann.

Frage 4:

Wie hoch schätzt der Senat aktuell die Gesamtkosten für Abriss- und Neubau der Brücke ein?

Frage 5:

Wann wird der Senat mit dem Planungsprozess für Abriss und Neubau beginnen und wie wird sich dieser ggf. schätzungsweise zeitlich darstellen? Wann ist insbesondere mit dem Eingang einer Bauplanungsunterlage im Abgeordnetenhaus zu rechnen?

Frage 6:

Wie wird sich ggf. schätzungsweise die Durchführungsphase von Abriss und Neubau einschließlich der erforderlichen Koordinierungen mit welchen anderen Stellen (z.B. Deutsche Bahn AG, BVG, Wasserbetriebe, Stromnetz Berlin, Bezirksverwaltungen etc.) darstellen?

Frage 7:

Wie werden ggf. Doppelkosten durch die aktuell laufenden Sanierungsarbeiten auf der Landsberger Allee vermieden?

Frage 8:

Wie, durch welche Maßnahmen und wann werden die Anwohnenden rechtzeitig durch welche Stellen informiert und soweit möglich in die Planungs- sowie Abriss- und Bauphase eingebunden?

Antwort zu 4 bis 8:

Unter den Bauwerken in Berlin, bei denen spannungsrissskorrosionsgefährdeter Spannstahl verwendet wurde, befindet sich als eines der jüngeren Bauwerke auch die Landsberger-Allee-Brücke aus den Baujahren 1988 / 1989. Aufgrund des Gesamtumfanges müssen die Erhaltungsmaßnahmen an den Brücken bzw. notwendige Ersatzneubauten in Berlin unter anderem nach Zustand, Alter und Konstruktion sowie personellen und finanziellen Kapazitäten priorisiert werden.

Hiernach wurde die Landsberger Allee Brücke nicht als hochprioritär eingeschätzt und es haben keine Planungsaktivitäten begonnen. Konkrete Aussagen über einen Ersatz der Landsberger-Allee-Brücke und eine detaillierte Beantwortung der Fragen können daher derzeit nicht getätigt

werden. Wichtig ist, dass über einen langen Zeitraum zusätzliche finanzielle Mittel und ausreichend Fachpersonal kontinuierlich für den Erhalt der verkehrlichen Infrastruktur zur Verfügung stehen.

Berlin, den 13.02.2025

In Vertretung  
Johannes Wieczorek  
Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt