

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Oda Hassepaß (GRÜNE)

vom 19. Februar 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 20. Februar 2025)

zum Thema:

Sicherheit von Spannbetonbrücken mit Risikostahl in Pankow

und **Antwort** vom 5. März 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 7. März 2025)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Oda Hassepaß (GRÜNE)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/21716
vom 19. Februar 2025
über Sicherheit von Spannbetonbrücken mit Risikostahl in Pankow

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

Vorbemerkung der Abgeordneten:

Laut Medienberichten sind in Berlin über 70 Brücken mit spannungsrissskorrosionsgefährdetem Spannstahl in Betrieb, die vor Ablauf ihrer geplanten Lebensdauer ersetzt werden müssen. Auch in Pankow müssen demnach 12 Brücken erneuert werden, u.a. einige Fußgängerbrücken über die Panke im Schlosspark Schönhausen, im Bürgerpark und weiter im Norden des Bezirks.

Frage 1:

Wie hat sich der Zustand der mit spannungsrissskorrosionsgefährdetem Spannstahl gebauten Brücken in Pankow bei den letzten Prüfungen geändert (bitte für die Brücken einzeln aufschlüsseln)?

Antwort zu 1:

Die Zustandsnoten der spannungsrissskorrosionsgefährdeten Brücken in Pankow haben sich in den vergangenen Jahren nicht signifikant verändert. In nachfolgender Tabelle sind die Zustandsnoten der jeweils letzten 3 Bauwerksprüfungen dargestellt. Eine Verschiebung des dokumentierten Prüfungsjahres resultiert teilweise aus einem Prüfzeitraum über einen Jahreswechsel hinweg und aus der Notwendigkeit von Prüfungen im Gleisbereich der Deutschen Bahn, für welche nur vorgegebene Sperrzeiträume genutzt werden können.

Interne Bauwerksnummer	Name	Baujahr	Prüfjahr	Note	Prüfjahr	Note	Prüfjahr	Note
04006	Pappelalleebrücke	1989	S2021	2,3	H2022	2,3	S2024	2,3
04007	Dunckerbrücke	1976	S2022	3,0	S2023	3,0	H2023	3,0
04009	Kniprodestraßenbrücke, nordw.	1979	H2021	2,7	S2023	2,7	E2024	2,7
04009	Kniprodestraßenbrücke, südöstl.	1979	H2021	2,5	S2023	2,5	E2024	2,5
04032	Landsberger-Allee-Brücke, nördl.	1988	H2021	2,4	S2023	2,4	E2024	2,4
04032	Landsberger-Allee-Brücke, südl.	1989	H2021	2,8	S2023	2,8	E2024	2,8
18001	Darßer Brücke	1991	H2017	2,5	E2020	2,5	H2023	2,7
18025	Lindenberger-Weg-Brücke	1989	S2021	2,5	S2022	2,5	S2023	2,5
19011	Schloßparkbrücke	1985	H2016	2,1	E2019	2,1	H2022	2,2
19094	Westlicher Parksteg	1981	E2020	1,9	H2023	1,2	S2024	1,1
19096	Östlicher Parksteg	1981	E2020	1,7	H2023	1,7	S2024	1,7
19141	Pankebrücke (Weg z. S-Bahn)	1982	H2022	2,4	S2023	2,4	S2024	2,4
19142	Pankebrücke (Kinderspielpl.)	1982	H2022	1,9	S2023	1,9	S2024	2,3
19209	Östl. Bucher-Straßenbrücke	1974	H2022	3,0	H2023	3,0	H2024	3,0
04xxx	Prenzlauer Berg			H - Hauptprüfung				
18xxx	Weissensee			E - Einfache Prüfung				
19xxx	Pankow			S - Sonderprüfung				

Frage 2:

Welche besonderen Prüfintervalle gelten in Berlin für Brücken mit dem o.g. Spannstahl?

Antwort zu 2:

Grundsätzlich gelten in Berlin die Anforderungen der DIN 1076, nach der ein Rhythmus der Bauwerksprüfungen von drei Jahren im Wechsel von Hauptprüfungen und Einfachen Prüfungen vorgeschrieben ist. Aufgrund der potentiellen Gefährdung von Spannbetonbrücken mit spannungsrissskorrosionsgefährdetem Spannstahl ist der Rhythmus in Berlin seit 2019 aufgrund eigener fachlicher Einschätzung insbesondere für Straßenbrücken mit Sonderprüfungen auf einen jährlichen Rhythmus verkürzt worden.

Frage 3:

Ab welcher Zustandsnote wird eine Brücke aus dem o.g. Spannstahl in die Liste prioritär zu ersetzender Brücken aufgenommen und ab wann werden sie akustisch überwacht?

Antwort zu 3:

Die Zustandsnote gibt nur eine Bewertung des äußeren Zustandes eines Ingenieurbauwerkes wieder. Eine Verwendung von spannungsrissskorrosionsgefährdetem Spannstahl fließt in die Benotung nicht direkt ein und ist daher nicht zwingend maßgebend für die Priorisierung eines Ersatzneubaus. Für die Bewertung und letztlich die Priorisierung zum Ersatz eines Bauwerkes sind neben der Zustandsnote weitere Kriterien heranzuziehen. Hierfür ist unter anderem die Konstruktion und deren Robustheit, das statische System, das Baujahr, die Verkehrsbelastung und die Lage im Verkehrsnetz, sowie ein mögliches Ankündigungsverhalten heranzuziehen. Ein akustisches Überwachungssystem kommt insbesondere dann in Betracht, wenn man zu der fachlichen Einschätzung gelangt, dass im Einzelfall eine besondere Gefährdung vorliegt und ein Bauwerk nicht durch eine konventionelle Bauwerksprüfung ausreichend überwacht werden kann und sich ein mögliches Versagen nicht durch äußere sichtbare Anzeichen ankündigen würde.

Frage 4:

Was unternimmt der Senat, dass man die ebenfalls betroffenen Fußgängerbrücken über die Panke im Schlosspark Schönhausen, im Bürgerpark und weiter im Norden des Bezirks in Zukunft sicher überqueren kann?

Antwort zu 4:

Die Fußgängerbrücken unterliegen der regelmäßigen Bauwerksprüfung und werden gewartet und instandgehalten. Sie können weiterhin sicher überquert werden.

Frage 5:

Wie viele Brücken in Senatszuständigkeit sind bereits auf der Liste für Ersatzneubauten?

Antwort zu 5:

Derzeit werden Brücken an insgesamt 13 Standorten mit spannungsrissskorrosionsgefährdetem Spannstahl bearbeitet, d.h. sie stehen unmittelbar vor dem Abbruch, werden aktuell bereits zurückgebaut, sind in der Neubauphase oder sind in der konkreten Planung.

Frage 6:

Welche Brücken aus dem o.g. Spannstahl in Pankow wurden bereits in die Liste prioritär zu ersetzender Brücken aufgenommen und was ist der Zeithorizont für eine Umsetzung?

Antwort zu 6:

Die nachfolgenden Brücken in Pankow sind auf der Liste der Ersatzneubauten:

Dunckerbrücke (2026-2027)

Kniprodestraßenbrücke (Planungsbeginn ab 2025)

Pappelalleebrücke (nach 2029)

Östl. Bucher-Straßenbrücke (2027-2029).

Frage 7:

Wie könnte aus Sicht der zuständigen Abteilung der Senatsverkehrsverwaltung der Sanierungsstau bei den Berliner Brücken schneller aufgelöst werden?

Antwort zu 7:

Für eine Konzentration auf den Erhalt der Infrastruktur sind kontinuierlich eine ausreichende personelle und finanzielle Ausstattung notwendig. Bürokratische Hemmnisse durch normative und spezielle Berliner Anforderungen an Planungs- und Vergabeprozesses wären zu vereinfachen. Die Entwicklung von Modul- und Systembauweisen könnten zu verkürzten Planungs- und Ausführungszeiten führen.

Berlin, den 05.03.2025

In Vertretung

Johannes Wieczorek
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt