

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Prof. Dr. Martin Pätzold (CDU), Danny Freymark (CDU),
Lilia Usik (CDU) und Dennis Haustein (CDU)

vom 26. Juni 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. Juni 2025)

zum Thema:

Brückenschäden in Lichtenberg und deren Folgen transparent machen

und **Antwort** vom 11. Juli 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 15. Juli 2025)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Prof. Dr. Martin Pätzold (CDU),
Herrn Abgeordneten Danny Freymark (CDU),
Frau Abgeordnete Lilia Usik (CDU) und
Herrn Abgeordneten Dennis Haustein (CDU)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/23092

vom 26. Juni 2025

über Brückenschäden in Lichtenberg und deren Folgen transparent machen

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht vollständig aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) und die Deutsche Bahn AG (DB) um Stellungnahme gebeten. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Wie viele Brückenbauwerke gibt es im Bezirk Lichtenberg und in wessen Eigentum stehen diese Brücken jeweils (bitte einzeln auflisten)?

Antwort zu 1:

In der Unterhaltungslast der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt befinden sich im Bezirk Lichtenberg (Lichtenberg/Hohenschönhausen) 21 Brückenteilbauwerke. Eine Auflistung ist der Anlage 1 zu entnehmen.

Die BVG teilt mit:

„Im Bezirk Lichtenberg ist die BVG für zwei Brückenbauwerke verantwortlich.

- Mittlere Grenzgrabenbrücke
- Mittlere Falkenbergbrücke.“

Die DB teilt mit:

„Es gibt ca. 40 Brücken der DB InfraGO im Bezirk Lichtenberg.“

Frage 2:

In welchem baulichen Zustand befinden sich diese Brücken und welche konkreten Schäden (inkl. Mehrfachnennungen), die Einfluss auf ihre Stabilität haben können, weisen sie jeweils auf (bitte einzeln auflisten)?

Antwort zu 2:

Der bauliche Zustand ist der in Anlage 1 aufgeführten Bauwerksnote der letzten Bauwerksprüfung zu entnehmen. Der bauliche Zustand jedes einzelnen Bauwerks wird anhand der Faktoren der Verkehrssicherheit, Standsicherheit und Dauerhaftigkeit bewertet. Es sind derzeit keine konkreten Schäden bekannt, die Einfluss auf die Standsicherheit der Bauwerke haben.

Die BVG teilt mit:

„Beide Brücken haben gemäß DIN 1076 einen befriedigenden Zustand und weisen keine Schäden mit Einfluss auf die Stabilität aus.“

Die DB teilt mit:

„Der Zustand der Brücken wird anhand von bestimmten Zustandskategorien bewertet. Dazu wird eine Skala verwendet, die von 1 bis 4 reicht, wobei 4 die schlechteste Kategorie ist. Durchschnittlich befinden sich die Brücken im Bezirk Lichtenberg in der Zustandskategorie 2. Diese Bewertung zeigt, dass die Brücken im Allgemeinen in einem guten Zustand sind. Die kontinuierliche Bewertung trägt dazu bei, rechtzeitig Maßnahmen zur Erhaltung oder Erneuerung der Brücken zu planen.“

Frage 3:

Welcher Handlungsbedarf bis hin zur Nutzungsuntersagung sieht der Berliner Senat aufgrund der Schäden bei den benannten Brücken jeweils?

Antwort 3:

Nach DIN 1076 werden Brücken im wechselnden Rhythmus einer Haupt- und einer Einfachen Prüfung unterzogen oder jährlich besichtigt. Darüber hinaus sind alle Bauwerke in Bezug auf

die Verkehrssicherheit laufend zu kontrollieren, sowie 2-mal jährlich auf offensichtliche Mängel oder Schäden zu beobachten. Die dabei festgestellten Mängel werden anschließend bewertet und im Rahmen von möglichen Unterhaltungsarbeiten behoben. Kleinere Reparaturen und Instandsetzungen kleineren bis größeren Umfangs werden fortlaufend beauftragt, um den Bauwerkszustand zu verbessern oder mindestens zu erhalten.

Derzeit liegen keine Erkenntnisse vor, die auf eine kurzfristige Nutzungseinschränkung hindeuten.

Die BVG teilt mit:

„Es besteht keinen Handlungsbedarf (siehe Antwort zu Frage 2).“

Frage 4:

Welche Kosten werden derzeit für Beseitigung der Schäden im jedem einzelnen Fall veranschlagt?

Antwort zu 4:

Die Kosten sind individuell je nach Größe und Umfang eines festgestellten Schadens. Kostenschätzungen werden erst im konkreten Falle einer geplanten Instandsetzungsmaßnahme erstellt.

Die DB teilt mit:

„Die Kosten für die Beseitigung der Schäden bei Brücken variieren je nach Art und Umfang der Schäden. Es gibt keine feste Summe, da jedes Bauwerk individuell bewertet wird, um die spezifischen Instandhaltungsmaßnahmen zu bestimmen. Faktoren wie die Größe der Schäden, die Lage der Brücke, und die erforderlichen Materialien und Arbeitskräfte beeinflussen die Kosten. In jedem Fall wird geprüft, welche Maßnahmen effizient und nachhaltig umgesetzt werden können. Ziel ist es, die Sicherheit und Funktionalität der Brücken langfristig zu sichern.“

Frage 5:

Bei welchen dieser Brücken ist keine Beseitigung der Schäden ohne Abriss und ggf. Neubau möglich?

Antwort zu 5:

Bei Bauwerken mit spannungsrissskorrosionsgefährdetem Spannstahl ist eine Sanierung nicht möglich. Der Prüfrhythmus ist auf eine jährliche Bauwerksprüfung verkürzt. Eine akute Gefährdung der Bauwerke besteht nicht. Der potentiellen Gefährdung dieser Brücken ist nur langfristig durch einen Ersatzneubau zu begegnen. Dazu zählen die Seebrücke, Skandinavische Brücke, Fußgängerbrücke Alt-Friedrichsfelde (West), Gensinger Brücke, Nördliche Grenzgrabenbrücke, Falkenberger Brücken, Margaretenbrücke, Gehrenseebrücke und Hohenschönhausener-Rhinstraßenbrücke.

Die DB teilt mit:

„Die DB InfraGO AG führt regelmäßige Inspektionen und Wartungen aller Brückenbauwerke nach höchsten technischen Standards durch. Auf Basis dieser Inspektionen wird entschieden, welche Brücken zukünftig gebaut oder instandgehalten werden müssen. Ende 2024 wurden in Berlin-Lichtenberg neue Brückenbauwerke im Bereich Nöldnerplatz in Betrieb genommen. Diese neu errichteten Bauwerke werden als „Lichtenberger Brücken“ bezeichnet. Die Inbetriebnahme dieser Brücken zeugt von der kontinuierlichen Verbesserung der Infrastruktur in Berlin.“

Frage 6:

Welcher Zeitraum ist zu veranschlagen, um die aktuell bekannten Schäden zu beheben?

Antwort zu 6:

Die Unterhaltung der Ingenieurbauwerke ist eine stadtweite Daueraufgabe. Die Bauwerke verschleiben durch Nutzung und Gebrauch oder natürliche Alterungserscheinungen. Es ist zu unterscheiden, ob die Schäden die Verkehrssicherheit, Standsicherheit oder die Dauerhaftigkeit betreffen. Anhand festgestellter Schäden wird im Rahmen des Erhaltungsmanagements entschieden, ob und wie eine Instandsetzung nach Maßgabe finanzieller und personeller Kapazitäten erfolgen kann oder ein Bauwerk bis zu einem Ersatzneubau der gezielten Alterung überlassen werden muss. Oberstes Ziel ist der Ausschluss einer Verkehrsgefährdung bei gleichzeitiger Sicherstellung der Nutzbarkeit.

Die DB teilt mit:

„Bei Instandhaltungsmaßnahmen, die bereits teilweise geplant sind und sich auf die Alterung einer Anlage beziehen, variiert der Zeitraum für die Behebung je nach mehreren Faktoren. Dies sind beispielsweise Umfang und Art der Schäden, Verfügbarkeit von Ressourcen, Planungen und Priorisierungen.“

Frage 7:

Welche Finanzierungsmöglichkeiten sieht der Berliner Senat für die Beseitigung der aktuell bekannten Schäden bzw. für notwendige Abrisse und ggf. Neubauten?

Antwort zu 7:

Die Unterhaltung und der Ersatzneubau von Brücken des Landes Berlin werden aus dem Berliner Landeshaushalt finanziert. Soweit Fördermöglichkeiten bestehen, werden diese ebenfalls genutzt.

Die BVG teilt mit:

„Aufgrund des derzeit nicht erforderlichen Handlungsbedarfes wird eine Abstimmung zur Finanzierung nicht benötigt.“

Berlin, den 11.07.2025

In Vertretung

Britta Behrendt

Senatsverwaltung für

Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Teilbauwerksname	Interne Teilbauwerksnr.	Bauwerksart	Baujahr	Bauwerksnote
Seebrücke	17001	Plattenbrücke	1982	2,2
Kynastbrücke 3/17/03	17002c	Hohlkastenbrücke	2009	2,2
U-Bahnüberbauung Lichtenberg	17003	Plattenbalkenbrücke, Trägerrostbrücke	1977	2,8
südl.U-Bahnüberbauung.Lichtenbg.	17003a	Plattenbalkenbrücke, Trägerrostbrücke	1977	2,2
Lichtenberger Brücke, nördlicher Überbau	17004	Hohlkastenbrücke	1977	2,4
Lichtenberger Brücke, südlicher Überbau	17004	Hohlkastenbrücke	1977	2,5
Skandinavische Brücke, nördlicher Überbau	17005	Plattenbrücke	1977	2,7
Skandinavische Brücke, südlicher Überbau	17005	Plattenbrücke	1977	2,2
FGB Alt-Friedrichsfelde (West)	17007	Plattenbrücke	1979	2,5
Gensinger Brücke	17009	Plattenbrücke	1980	2,2
Klingenbergbrücke	17010	Gewölbe- bzw. Bogenbrücke	1928	2,4
Blockdamnbrücke	17012	Plattenbalkenbrücke, Trägerrostbrücke	1983	2,2
Nördl. Grenzgrabenbrücke	17013	Plattenbrücke	1980	2,8
Nördliche Falkenberger Brücke	22003	Plattenbrücke	1983	2,3
Südliche Falkenberger Brücke	22005	Plattenbrücke	1986	2,4
Margaretenbrücke	22006	Zügelgurtbrücke	1992	2,4
FGB über den südlichen Seelgraben	22008	Plattenbalkenbrücke, Trägerrostbrücke	2007	2,3
FGS Elsengraben	22010	Balkenbrücke / Mittelträger / Trapezplatte	2010	1,9
FGS Fenngaben (Ersatzneubau)	22011	Balkenbrücke / Mittelträger / Trapezplatte	2020	1,3
Gehrenseebrücke	22018	Plattenbrücke	1986	2,8
Hohenschönhausener-Rhinstraßenbrücke	22020	Plattenbrücke	1983	2,2