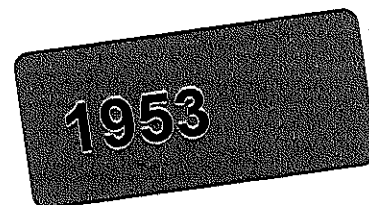


X P I E 1

patrick.soyke@senstadtum.berlin.de

An den
Vorsitzenden des Hauptausschusses
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über
Senatskanzlei – G Sen –



Neubau der Salvador-Allende-Brücke über die Müggelspree in Berlin-Köpenick

Kapitel 1255, Titel 72781

**Vorlage gemäß § 24 Abs. 5 Landeshaushaltsordnung (LHO) über nach
Veranschlagung vorgenommene Änderungen des Bedarfsprogramms**

Ansatz 2014	0 €
Ansatz 2015	100.000 €
Ansatz 2016 (Entwurf)	40.000 €
Ist 2014	0 €
Verfügungsbeschränkungen	100.000 €
Aktuelles Ist:	0 €

Gesamtkosten

bisher:	15.500.000 €
neu gemäß Vorplanungsunterlagen März 2015:	31.666.000 €

§ 24 Abs. 5 Satz 2 LHO regelt Folgendes:

„Nach Veranschlagung vorgenommene Änderungen des Bedarfsprogramms bedürfen der Zustimmung der Senatsverwaltung für Finanzen; soweit sie insgesamt mehr als 10 Prozent des veranschlagten Betrages ausmachen, des Hauptausschusses des Abgeordnetenhauses.“

Hierzu wird berichtet:

Auf Antrag vom 10. April 2015 (ergänzt durch Schreiben vom 8. Juni 2015) stimmte die Senatsverwaltung für Finanzen der Abweichung zur Bedarfsplanung mit Schreiben vom 24. Juni 2015 zu.

1. Beschlussempfehlung

Es wird gebeten, der Abweichung vom vorherigen Planungsstand und der Änderung der Bedarfsplanung zuzustimmen sowie die daraus resultierende Erhöhung der Gesamtkosten von 15.500.000 € um 16.166.000 € auf **31.666.000 €** zur Kenntnis zu nehmen.

2. Ausgangssituation

Die Salvador-Allende-Brücke ist im Jahre 1981 für den öffentlichen Verkehr freigegeben worden und befindet sich im südöstlichen Stadtgebiet im Bezirk Treptow-Köpenick. Sie überführt mit jeweils 2 Fahrstreifen pro Fahrtrichtung die Müggelspree.

Im Zuge der regelmäßigen Brückenprüfungen wurden an den Widerlagern und insbesondere an den Überbauten fortschreitende Schädigungen des Betons durch Alkali-Kieselsäure-Reaktion (AKR) festgestellt. Im Ergebnis sind die Standsicherheit und die Dauerhaftigkeit des Bauwerks deutlich beeinträchtigt. Derzeit erfolgt eine kontinuierliche Überwachung der geschädigten Bereiche durch ein automatisiertes Rissmonitoring. Der westliche Überbau musste für den Fahrzeugverkehr gesperrt werden. Eine gemeinsame 2-streifige Verkehrsführung auf dem östlichen Überbau ist eingerichtet.

Infolge der vorgenannten Schädigung durch AKR wurden die Ingenieurbauwerke des Bestandes insgesamt als „nicht instandsetzungsfähig“ eingestuft. Daher ist die Planung für einen Neubau der Salvador-Allende-Brücke an gleicher Stelle erforderlich.

Die vorgesehene Planung des Ersatzneubaus umfasst den vollständigen Abbruch des Bestandsbrückenzuges mit allen vier Teilbauwerken (Überbauten, Unterbauten, Schachtbauwerke und Stützwände), die Herstellung des Neubaus (Überbauten, Unterbauten, Stützwände) sowie die dafür erforderlichen Anpassungsarbeiten an den Verkehrsanlagen bis zu den benachbarten Kreuzungen im Norden und Süden. Die Baumaßnahme soll bauabschnittsweise unter halbseitiger Sperrung der Salvador-Allende-Straße im Baubereich erfolgen. Der bauzeitliche Straßenverkehr wird dabei jeweils 2-streifig über die benachbarte Richtungsfahrbahn geführt.

Als Vorzugsvariante hat sich eine 3-Feld-Stahlbrücke mit Hohlkastenträgern und orthotroper Fahrbahn erwiesen.

3. Mehrkosten

Mit Erläuterungsbericht FIN 316 vom 15. April 2009 wurde die Maßnahme in die Finanzplanung von Berlin 2010 bis 2014 (Beschluss Hauptausschuss vom 8. Dezember 2010) aufgenommen. Die Gesamtkosten wurden bereits 2005 im Rahmen der verstärkten Bauwerksbegutachtung auf 15,5 Mio. € geschätzt. Die Kostenschätzung erfolgte nach Nr. 4 der AV zum § 31 der LHO auf Basis von Erfahrungswerten vergleichbarer Maßnahmen über m²/Brückenneubaufäche. Nicht erfasst in der Kostenschätzung waren der Rückbau des Bestandsbauwerkes, Rück-/Neubaukosten der Stützbauwerke in den Rampenbereichen der Brücke sowie jegliche Risikozuschläge für zum Beispiel Baupreisindexentwicklung oder sonstige Kostenfaktoren bedingt durch ausstehende Planungserkenntnisse.

Aufgrund der fortschreitenden Schadenssituation musste die Maßnahme im Doppelhaushalt 2014/2015 mit einem ersten Ansatz in 2015 nach § 24 (3) LHO veranschlagt werden. Die Vorplanungen wurden in 2014 begonnen. Ein früherer Planungsbeginn war wegen personeller Kapazitätsengpässe nicht möglich.

Zum Zeitpunkt der Veranschlagung in 2013 hatten die Planungen somit noch nicht begonnen. Da zu diesem Zeitpunkt keine neuen Erkenntnisse vorlagen, wurde die vorliegende Kostenschätzung ohne weitere Prüfung übernommen.

Erst im Zuge der Grundlagenermittlung und der nachfolgenden Erstellung der Vorplanung mit Abschluss im März 2015 haben sich die Abweichungen vom vorhergehenden Planungsumfang (Bedarfsanmeldung) ergeben.

Diese Abweichungen sind zum einen in der wie beschrieben lediglich an überschlägigen Kenngrößen orientierten Kostenermittlung im Zuge der Bedarfsermittlung und zum anderen in geänderten Randbedingungen begründet. Bei den Kenngrößen der Bedarfsermittlung (m² Brückenfläche) war nicht das Erfordernis der halbseitigen Bauweise zur getrennten und zeitlich aufeinanderfolgenden Errichtung der Richtungsfahrbahnen berücksichtigt worden. Da jedoch der Verkehr auch während der Bauzeit ständig auf einem Überbau geführt werden muss, ist die Standsicherheit des Bestandsbauwerkes für diesen Zeitraum zu gewährleisten. Deshalb mussten die Gründungsachsen der neuen Überbauten gegenüber dem Bestand verändert werden. Andernfalls wäre eine risikobehaftete Gründung unmittelbar neben den vorhandenen Gründungen des Bestandsüberbaus erforderlich. Unter Berücksichtigung der Belange des Schiffsverkehrs ist das neue Bauwerk daher als Dreifeldbrücke (ggü. Vierfeldbrücke im Bestand) zu errichten. Andernfalls kann der Verkehr auf dem Bestandsüberbau während der Bauzeit nicht aufrechterhalten werden – eine Vollsperrung für die Dauer von mindestens 2 Jahren wäre erforderlich.

Der Neubau der an die Brücke anschließenden Stützbauwerke und Rampenbereiche war in der Bedarfsanmeldung monetär nicht erfasst, obwohl auch der Zustand der Stützbauwerke zwingend einen Ersatzneubau erfordert da zwischenzeitlich ebenfalls eine Alkali-Kieselsäure-Schädigung dieser Teilbauwerke festgestellt werden musste.

Gegenüber der Bedarfsanmeldung betragen die im Variantenvergleich ermittelten Kosten der Gesamtmaßnahme ca. 31,7 Mio. €. Risiken für noch ausstehende und noch nicht bezifferbare Leistungen (Verkehrsführung auf und unter der Brücke während der Bauzeit, Leitungsbau, Genehmigungsverfahren, Erkenntnisse aus noch vorzunehmenden Baugrunduntersuchungen) konnten hierbei noch nicht berücksichtigt werden.

Die Zusammenstellung des Finanzmittelbedarfes kann nachfolgender Tabelle entnommen werden:

Gr.	Leistungsbeschreibung	Kosten [€]
41	Baugrube, Wasserhaltung, Hinterfüllung	266.000
42	Entwässerung	79.000
43	Gründung, Baugrubensicherung	2.644.500
44	Beton, Stahl- und Spannbeton	2.559.000
45	Gerüste, Baubehelfe	966.000
	Abbruch	3.859.000
46	Stahlbau, Lager, Geländer	3.563.000
47	Oberflächen-, Korrosionsschutz, Deckschichten	426.050
48	Sonstiges	158.400
49	Baustelleneinrichtung, techn. Bearbeitung	1.880.000
	Verkehrsanlage	526.000
	Stützwände Ost	2.751.548
	Stützwände West	2.357.652
	Nettosumme Hauptgruppen	22.036.150
	Kleinleistungszuschlag von 5%	1.101.808
	Zwischensumme	23.137.958
	Mehrwertsteuer von z. Zt. 19 %	4.396.212
	Bruttosumme Hauptgruppen	27.534.169
	Zur Rundung	831
	Baukosten gesamt ohne Baunebenkosten	27.535.000
	Baunebenkosten 15 %	4.130.250
	Baukosten Gesamt	31.665.250
	rd.	31.666.000

Gesamterhöhung:	16.166.000,00 €
Bisherige Gesamtkosten	15.500.000,00 €
Gesamtkosten neu	31.666.000,00 €

Die Fertigstellung ist für 2019 vorgesehen. Zu diesem Zeitpunkt könnten die Gesamtkosten baupreisindexbedingt 34.224.000 € betragen.

4. Finanzierung

Die Maßnahme soll im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe (GRW) „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ mit 90 % der Gesamtkosten gefördert werden. Die endgültige Fördermittelzusage kann erst nach Vorliegen der Bauplanungsunterlagen erteilt werden.

Die Brücke stellt nach Einschätzung des für die Planung des Wirtschaftsverkehrs zuständigen Bereiches (SenStadtUm, Abt. VII A W) einen Bestandteil wichtiger Großraum- und Schwerverkehr (GST) -Verbindungen und Routen dar. Sie wird gemäß der Ergebnisse einer qualitativen Prüfung der Verfahrensmanagement für Großraum- und Schwervertransporte-Anträge (VEMAGS) und der Erfahrungen der Genehmigungsbehörde regelmäßig durch GST genutzt. Alternative Zuwegungen, beispielsweise über den Fürstenwalder Damm, stellen enorme Umwege für Unternehmen dar und unterliegen Einschränkungen im Land Brandenburg durch Beschränkungen der Traglast von Brückenbauwerken in diesem Bereich.

Aufgrund der Brückenbemessung nach aktuellem Regelwerk (Eurocode) ist grundsätzlich von einer höheren Tragfähigkeit als im Bestand auszugehen, das heißt, dass generell Schwerlasttransporte mit einer höheren Tonnage als im Bestand über das Bauwerk geführt werden können. Zusätzlich wird bei der Bemessung ein 240 t-Schwerlasttransport gem. RZ 87, Bl. 1 berücksichtigt. Damit sind Restriktionen für den mitfließenden Verkehr ausgeschlossen und die verkehrliche Situation für den Wirtschaftsverkehr wird wesentlich verbessert.

Im Entwurf zum Doppelhaushalt 2016/2017 wurde die Förderung bereits berücksichtigt und lediglich der Landesanteil in Höhe von 10 v.H. veranschlagt. Die Maßnahme ist nach § 24 Abs. 3 LHO veranschlagt, so dass die Aufhebung der nach § 24 Abs. 3 LHO gesperrten Ausgaben durch den Hauptausschuss mit einem Bericht über das Prüfergebnis der BPU gesondert zu beantragen ist.

Jahr	Ausgaben
2015	10.000 €
2016 (Entwurf)	40.000 €
2017 (Entwurf)	150.000 €
ab 2018	<u>2.967.000 €</u>
Summe:	3.167.000 €

Die Folgerungen aus den erhöhten Gesamtkosten wurden mit dem Entwurf zum Doppelhaushalt 2016/2017 und in der Finanzplanung 2015 bis 2019 berücksichtigt.

In Vertretung

Christian Gaebler
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

