

0059

An den
Vorsitzenden des Hauptausschusses

über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über
Senatskanzlei – G Sen –

**Kapitel 1255 - Tiefbau,
Titel 72783 – Neubau der Fußgängerbrücke Waldbacher-Weg-Brücke über
Bahnanlagen in Marzahn Hellersdorf**

**Anlage: - Übersichtskarte
- Brückenansicht einschl. Rampen**

73. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 10.12.2015
- Drucksache Nr. 17/2600 (II.A.27) Auflagenbeschlüsse 2016/2017

Ansatz 2015	150.000 €
Ansatz 2016	500.000 €
Ansatz 2017	300.000 €
Ab 2018	320.000 €
Ist 2015	0 €
Verfügungsbeschränkungen *	500.000 €
Aktuelles Ist (Stand 2016)	0 €

*) Sperre nach § 24 Abs. 3 LHO

Geschätzte Gesamtkosten bisher	1.270.000 €
gem. geprüfter Bauplanungsunterlagen	1.700.000 €

Das Abgeordnetenhaus hat in seiner oben bezeichneten Sitzung Folgendes beschlossen:

„...Der Senat und die Bezirke werden aufgefordert, die Aufhebung der nach § 24 Abs. 3 LHO gesperrten Ausgaben und/oder Verpflichtungsermächtigungen durch den Hauptausschuss mit einem Bericht über das Prüfergebnis der BPU gesondert zu beantragen. Mit diesem Bericht ist sowohl die Notwendigkeit der Baumaßnahme zu begründen als auch der Berlin bei einem Verzicht der Baumaßnahme erwachsende Nachteil dazustellen. Ferner muss der Bericht eine Darstellung der zu erwartenden Nutzungskosten (Betriebs- und Instandsetzungskosten gemäß Vordruck SenStadtUm III 1323.H F; wo keine Kostenrichtwerttabellen von SenStadtUm vorhanden sind, können ersatzweise normierte Richtkostenvergleichswerte verwendet werden) und daraus abgeleitet eine Bestätigung der

Wirtschaftlichkeit der Gesamtbaumaßnahme enthalten. Betragliche Abweichungen sind synoptisch darzustellen und zu begründen.“

Hierzu wird berichtet:

Beschlussempfehlung

Es wird gebeten, den nachfolgenden Bericht und die mit den geprüften Bauplanungsunterlagen ermittelten Gesamtkosten von 1.700.000 € zur Kenntnis zu nehmen sowie der Aufhebung der nach § 24 Abs. 3 LHO bestehenden Sperre bei den Ausgaben und Verpflichtungsermächtigungen zuzustimmen.

1. Ausgangssituation / Planungsstand

Das vorhandene Bauwerk wurde 1979 als temporäres Bauwerk im Zuge der Streckenbaumaßnahme der Deutschen Reichsbahn „Große Biesdorfer Kurve“ aus einer vorhandenen Behelfsbrücke errichtet. Es sollte als Provisorium bis zu einem späteren Neubau einer Straßenbrücke im Waldbacher Weg dienen.

Der Streckenausbau erfolgte als Anbindungsmaßnahme („Große Biesdorfer Kurve“) des zum Fernbahnhof ausgebauten Bahnhofs Lichtenberg nach Süden. Die Brücke wurde als Alternativmaßnahme zu einem ursprünglich geplanten Fußgängertunnel aufgrund der vorgezogenen Inbetriebnahme der Strecke errichtet.

Die Brücke verbindet beide verbliebenen Teile des Waldbacher Weges mit der Schulstraße und der Braunsdorfer Straße. Seit der Teilung des Wohngebiets durch die Bahnstrecke ist die Brücke die einzige Verbindung zwischen den 2 Siedlungsteilen für Radfahrer und Fußgänger. Insbesondere die Anbindung des östlich gelegenen Siedlungsteils an das westlich gelegene Otto-Nagel-Gymnasium ist von großer Bedeutung. Die Aufrechterhaltung der Verbindung für Fußgänger und Radfahrer auch während der gesamten Bauzeit ist Grundlage für die Planung des Ersatzneubaus. Aus diesem Grunde fiel die Entscheidung zugunsten des Ersatzneubaus in Verbindung des Waldbacher Weges als Ergebnis der im Vorfeld durchgeführten Variantenuntersuchung.

Das Wohngebiet ist verkehrsberuhigt. Langfristig ist keine Straßenbrücke zur Verbindung der Siedlungsbereiche geplant.

Der Dauerhaftigkeit des bestehenden Bauwerks wurde aufgrund der Konzeption der Brücke als Behelf und dem geplanten Nutzungszeitraum in den ersten Jahren keine größere Bedeutung beigemessen. So ist der Korrosionsschutz der Stahlbauteile unzureichend und eine Bauwerksabdichtung existiert nicht. Über die Standzeit, von bislang 33 Jahren, sind während der durchgeführten Bauwerksprüfungen umfangreiche Schäden festgestellt worden, welche die Standsicherheit der Brücke und damit auch die Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit kurzfristig beeinflussen.

Nach der letzten Hauptprüfung im Jahr 2011 errechnete sich eine Zustandsnote von 3,0 für die Brücke. Gemäß DIN 1076 definiert sich die Zustandsnote 3,0 bis 3,4 als „nicht ausreichender Zustand“. Der Baulastträger veranlasste aufgrund des Bauwerkszustands und der nicht gegebenen Barrierefreiheit der zum Bauwerk führenden Rampen die Planung für einen Ersatzneubau als Radverkehrs- und Fußgängerbrücke.

Das Brückenbauwerk wird im Neubau als integrales Bauwerk aus Verbundfertigteilträgern und einer Stahlbetonverbundplatte ausgeführt. Die integrale Bauweise bietet für Bauwerke kleiner und mittlerer Bauwerkslänge eine wirtschaftliche und unterhaltungsarme Lösung. Die fugen- und lagerlose Konstruktion ermöglicht wartungsarme, robuste und ästhetisch ansprechende Bauwerke, bei der Überbau und Unterbau monolithisch verbunden sind.

Das neue Bauwerk wird als Radverkehrs- und Fußgängerbrücke barrierefrei, für die Nutzung von Geh- und Sichtbehinderten und Rollstuhlfahrern, errichtet. Die Breiten der Rampen zur Brücke, sowie die nutzbare Breite auf der Brücke betragen 3,00 m.

Die Windungen der Rampen sind nicht ausgerundet, um eine Befahrung mit motorisierten Fahrzeugen entgegenzuwirken. Zu Zwecken der Reinigung, Räumung oder Abstumpfung ist die Brücke für kleine Spezialfahrzeuge befahrbar. Zusätzlich zu den Rampen erhält das Bauwerk beidseitig Treppenaufgänge für die fußläufige Nutzung.

Das neue Bauwerk kreuzt die einspurige elektrifizierte Strecke der Deutschen Bahn AG. Die Lichte Höhe zwischen der überhöhten Schiene des Gleises und der Unterkante des Bauwerks am Kritischen Punkt beträgt 6,40 m.

Aus gestalterischen Gründen ist für die luftseitigen Flügelflächen eine Strukturschalung vorgesehen.

Gesamtkosten der geprüften Bauplanungsunterlagen

1.700.000 €

2. Notwendigkeit der Baumaßnahme bzw. Auswirkungen eines Verzichts

Der größte Anteil des Verkehrs auf der Brücke ist der Ziel- und Richtungsverkehr zwischen dem westlich der Bahn gelegenen Gymnasium und dem östlich gelegenen S-Bahnhof Biesdorf. Des Weiteren besitzt die Wegeverbindung eine erschließende Funktion für die Siedlungsteile des Waldbacher Wegs beidseitig der Bahn, deren nächste Querung nur über die B1/B5 möglich ist.

Ein Verzicht der Maßnahme hätte mittelfristig durch die dann notwendige Sperrung des Bestandsbauwerkes erhebliche Beeinträchtigungen für den Fuß- und Radverkehr, mit einem erheblichen Umweg für die angrenzende Siedlungsbevölkerung, zur Folge.

3. Erläuterungen zu den Mehrkosten

Die Gesamtkosten für den Ersatzneubau der Waldbacher Weg Brücke wurden auf Grundlage des Standes der Planung aus dem Jahr 2009 auf 1.270.000 € geschätzt.

Die bisher geschätzten Gesamtkosten für den Ersatzneubau der Waldbacher Weg Brücke über Bahnanlagen in Höhe von 1.270.000 € erhöhen sich nunmehr nach Vorliegen der geprüften Bauplanungsunterlagen um 430.000 € auf 1.700.000 €.

Die Erhöhung der Gesamtkosten resultiert ausschließlich aus technisch notwendigen Änderungen, die im Zuge der sich weiter vertiefenden Planung erfolgten und Anpassungen aufgrund der aktuellen Baupreisentwicklung.

Es gibt keinen zusätzlichen oder geänderten Raumbedarf, noch wurde die Funktion, die Ausstattung oder die zeitliche Vorgabe für den Baubeginn oder Baufertigstellung geändert. Gegenüber dem Bedarfsprogramm sind keine inhaltlich-konzeptionellen Abweichungen zu verzeichnen, es handelt sich insofern nicht um Abweichungen im Sinne des § 24 Abs. 5 LHO.

Die Gesamtkostenerhöhung ergibt sich vielmehr aus der Summe einzelner Kostensteigerungen bei verschiedenen technischen Aspekten, die im Folgenden dargestellt sind.

Mehrkosten aus den Bauplanungsunterlagen:

Übersicht zu den Mehrkosten :

Aus dem Ergebnis der Abstimmungen zum Bauablauf und der Fortführung der Planung haben sich folgende Mehrkosten ergeben:

3.1 Beleuchtung

In der Kostenschätzung des Jahres 2009 waren für die Beleuchtungsanlagen auf der Brücke und den angrenzenden barrierefreien Rampen pauschal Kosten in Höhe von 40.000 € berücksichtigt worden. Die mit der Entwurfsunterlage erstellte Kostenberechnung weist Kosten mit einer Höhe 75.000 € aus

Hieraus ergeben sich Mehrkosten in Höhe von ca.: **35.000 €**

3.2 Korrosionsschutz

In der alten Kostenschätzung von 2009 wurden für die Kosten für den Korrosionsschutz des Brückenüberbau und Geländer zu gering kalkuliert.

Hieraus ergeben sich Mehrkosten von ca.: **40.000 €**

3.3 Verlegung einer Schmutzwasserleitung

Die Verlegung der Schmutzwasserleitung der Berliner Wasserbetriebe ist erforderlich, da diese Leitung im neuen Rampenbereich der Brücke liegt (zur Zeit nicht im öffentlichen Straßenland). Erst mit der Erstellung der Entwurfsunterlagen ist dieser Sachverhalt bekannt geworden und wurde daher in der Kostenermittlung nicht berücksichtigt.

Hieraus ergeben sich Mehrkosten in Höhe von ca.: **40.000 €**

3.4 Baustelleneinrichtung

In der Kostenermittlung aus dem Jahr 2009 wurden die Kosten der Baustelleneinrichtung zu gering abgeschätzt. Im Ergebnis der geprüften Bauplanungsunterlagen werden die Kosten der Baustelleneinrichtung mit 10 % angesetzt.

Hieraus ergeben sich Mehrkosten in Höhe von ca.: **50.000 €**

3.5 Baunebenkosten

Es wurden in der Kostenschätzung 2009 zu geringe Kosten für Planungshonorare und örtliche Bauüberwachung berücksichtigt.

Hieraus ergeben sich Mehrkosten in Höhe von ca.: **265.000 €**

Gesamterhöhung aus den Bauplanungsunterlagen:

430.000 €

4. Baupreisindex und Kostenrisiken

Die Fertigstellung ist für 2018 vorgesehen. Zu diesem Zeitpunkt könnten die Gesamtkosten baupreisindexbedingt 1.761.200 € betragen. Die geprüften Bauplanungs- und Ergänzungsunterlagen liegen seit dem 3. Quartal 2016 vor.

Die Zeitspanne bis zur Fertigstellung liegt damit bei geschätzt 2 Jahren.

Ermittlung der fiktiven Hochrechnung:

2 Jahre x 1,8 (Baupreisindex für Ingenieurbauwerke gem. Schreiben SenStadtUm – Z MH 1 – vom 25.11.2015) = 3,60 %

geprüfte Kosten 1.700.000 € x 3,60 % = 61.200 €

Die Gesamtkosten könnten sich aufgrund der fiktiven Hochrechnung von 1.700.000 € um 61.200 € auf insgesamt 1.761.200 € erhöhen.

5. Wirtschaftlichkeit / Betriebs- und Instandsetzungskosten

Bei den in den Jahren 2011 und 2014 durchgeführten Bauwerksprüfungen nach DIN 1076 wurden erhebliche Schäden festgestellt, welche die Tragfähigkeit und Standsicherheit beeinträchtigen. Auf Grund des bei der Bauwerksprüfung festgestellten Schädigungsgrades wurde 2009 im Rahmen einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nach RI-WI-BRÜ (Richtlinie zur Durchführung von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen im Rahmen von Instandsetzungs- / Erneuerungsmaßnahmen bei Straßenbrücken) der Grundinstandsetzung ein vollständiger Neubau gegenüber gestellt.

Im Ergebnis dieser Untersuchung wurde die Wirtschaftlichkeit eines Ersatzneubaus nachgewiesen.

Die jährlichen Unterhaltungskosten werden mit 1,2 % der Baukosten veranschlagt.

6. Finanzierung

Die Ausgaben und Verpflichtungsermächtigungen für die Baumaßnahme sind im Doppelhaushalt 2016/2017 bei Kapitel 1255, Titel 72783 nach § 24 Abs. 3 LHO wie folgt veranschlagt:

Jahr	Ausgaben
2015	*) €
2016	500.000 €
2017	300.000 €
ab 2018	320.000 €

*Durch verzögerte Planungsabläufe infolge umfangreicher Abstimmungen mit dem Bezirk und der DB AG wurde der Ansatz 2015 (150.000 €) nicht in Anspruch genommen.

Die Folgerungen aus den höheren Gesamtkosten werden mit der Anmeldung zum Entwurf des Doppelhaushaltsplans 2018/2019 und zur Finanzplanung und Investitionsplanung 2017-2021 gezogen.

In Vertretung

Christian Gaebler
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt



