

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr
Klimaschutz und Umwelt
- V B - / - V C -

Berlin, den 24. Juni 2025

Telefon 9(0) 25 4 - 7200
Telefon 9(0) 25 4 - 7400
Katrin.Vietzke@SenMVKU.berlin.de
Arne.Huhn@SenMVKU.berlin.de

An den

2320

Vorsitzenden des Hauptausschusses

über

die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über

Senatskanzlei - G Sen -

Entsperrung von nach § 24 Abs. 3 Landeshaushaltsordnung veranschlagte Baumaßnahmen im Tiefbau

- a) **Erneuerung der Torstraße zwischen Chausseestraße und Karl-Liebnecht-Straße in Mitte - Titel 72019**
- b) **Erneuerung der Märkischen Allee zwischen Mehrower Allee und S Ahrensfelde in Marzahn-Hellersdorf - Titel 72059**
- c) **Neubau der Dunckerbrücke über Bahnanlagen im Zuge der Dunckerstraße in Pankow - Titel 72703**
- d) **Neubau der Östlichen-Bucher-Straßen-Brücke über Bahnanlagen im Zuge der Bucher Straße in Pankow - Titel 72704**
- e) **Ersatzneubau der Hellersdorfer Brücken im Zuge der Eisenacher Straße in Berlin Marzahn-Hellersdorf - Titel 72733**

Anlagen: 5 Übersichtskarten

40. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 14. Dezember 2023

- Drucksache Nr. 19/1350 (A.17.a) Auflagenbeschlüsse 2024/2025

Kapitel 0740 - Tiefbau

Zu a) Erneuerung der Torstraße zwischen Chausseestraße und Karl-Liebnecht-Straße in Mitte - Titel 72019

Ansatz 2024: 100.000,00 EUR

Ansatz 2025: 1.000.000,00 EUR

Ist 2024 (Ausgaben für bauvorbereitende Leistungen in Titel 54040 / Umbuchung zu Titel 72019 in 2024):	606.346,47 EUR
Verfügungsbeschränkungen 2024	
Sperre nach § 24 Abs. 3 LHO:	100.000,00 EUR
Aktuelles Ist (Stand 17.06.2025):	49.856,54 EUR
Ausgaben für bauvorbereitende Leistungen	
Verfügungsbeschränkung 2025	
Qualifizierte Sperre	
(3. Nachtragshaushaltsgesetz 2024/2025):	500.000,00 EUR
Sperre nach § 24 Abs. 3 LHO:	141.190,51 EUR
Geschätzte Gesamtkosten bisher:	19.790.000,00 EUR
gem. geprüfter Bauplanungsunterlagen für den	10.059.000,00 EUR
1. Teilabschnitt von Chausseestraße bis einschl.	
Rosenthaler Platz:	

Zu b) Erneuerung der Märkischen Allee zwischen Mehrower Allee und S Ahrensfelde in Marzahn-Hellersdorf -Titel 72059

Ansatz 2024:	500.000,00 EUR
Ansatz 2025:	2.500.000,00 EUR
Ist 2024 (Ausgaben für bauvorbereitende Leistungen in Titel 54040 / Umbuchung zu Titel 72059 in 2024):	504.942,33 EUR
Verfügungsbeschränkungen 2024:	0,00 EUR
Aktuelles Ist (Stand 17.06.2025):	28.675,03 EUR
Ausgaben für bauvorbereitende Leistungen	
Verfügungsbeschränkung 2025	
Qualifizierte Sperre (3. Nachtragshaushaltsgesetz 2024/2025):	1.000.000,00 EUR
Sperre nach § 24 Abs. 3 LHO:	1.128.709,52 EUR
Geschätzte Gesamtkosten bisher:	17.000.000,00 EUR
gem. geprüfter Bauplanungsunterlagen:	26.910.000,00 EUR

Zu c) Neubau der Dunckerbrücke über Bahnanlagen im Zuge der Dunckerstraße in Pankow - Titel 72703

Ansatz 2024: 0,00 EUR

Ansatz 2025: 1.000.000,00 EUR

Ist 2024: 0,00 EUR

Verfügungsbeschränkungen 2024: 0,00 EUR

Aktuelles Ist (Stand 17.06.2025): 842.388,75 EUR

Ausgaben für bauvorbereitende Leistungen in
Titel 54040 /Umbuchung zu Titel 72703 erfolgte in 2025

Verfügungsbeschränkung 2025

Sperre nach § 24 Abs. 3 LHO: 112.420,83

Geschätzte Gesamtkosten bisher: 8.100.000,00 EUR

gem. geprüfter Bauplanungsunterlagen für die Teilpro-
jekte 1 und 2 Brückenbauwerk und DB Fachgewerke: 13.298.000,00 EUR

Zu d) Neubau der Östlichen-Bucher-Straßen-Brücke über Bahnanlagen im Zuge der Bucher Straße in Pankow - Titel 72704

Ansatz 2024: 0,00 EUR

Ansatz 2025: 3.500.000,00 EUR

Ist 2024: 0,00 EUR

Verfügungsbeschränkungen 2024: 0,00 EUR

Aktuelles Ist (Stand 17.06.2025): 338.980,09 EUR

Ausgaben für bauvorbereitende Leistungen

Verfügungsbeschränkung 2025

Sperre nach § 24 Abs. 3 LHO: 2.049.529,51 EUR

Qualifizierte Sperre (3. Nachtragshaushaltsgesetz 2024/2025): 1.000.000,00 EUR

Geschätzte Gesamtkosten bisher: 21.700.000,00 EUR

gem. geprüfter Bauplanungsunterlagen für das Teilprojekt Her-
stellung der Behelfsumfahrung: 6.647.000,00 EUR

Zu e) Ersatzneubau der Hellersdorfer Brücken im Zuge der Eisenacher Straße in Berlin Marzahn-Hellersdorf - Titel 72733

Ansatz 2024:	0,00 EUR
Ansatz 2025:	400.000,00 EUR
Ist 2024:	0,00 EUR
Verfügungsbeschränkungen 2024:	0,00 EUR
Aktuelles Ist (Stand 17.06.2025):	457.368,77 EUR
Ausgaben für bauvorbereitende Leistungen	
Verfügungsbeschränkung 2025:	0,00 EUR
Geschätzte Gesamtkosten bisher:	3.836.000,00 EUR
gem. geprüfter Bauplanungsunterlagen:	7.751.000,00 EUR

Das Abgeordnetenhaus hat in seiner oben bezeichneten Sitzung Folgendes beschlossen:

„Die Veranschlagungen nach § 24 Abs. 3 LHO sind zukünftig auf einzelne Ausnahmefälle zu beschränken.

a) Im Falle des Erfordernisses einer Einwilligung des Hauptausschusses gemäß § 7 Abs. 1 HG 2024/2025 muss der Bericht das Prüfergebnis der BPU erläutern und eine Darstellung der zu erwartenden Nutzungskosten (Betriebs- und Instandsetzungskosten gemäß Vordruck SenStadtWohn III 1323.H F; dort wo keine Kostenrichtwerttabellen von SenStadtWohn vorhanden sind, können ersatzweise normierte Richtkostenvergleichswerte verwendet werden) und daraus abgeleitet eine Bestätigung der Wirtschaftlichkeit der Gesamtmaßnahme enthalten. Sofern in den Titelerläuterungen ausnahmsweise noch nicht dargelegt, sind in dem Bericht auch die Notwendigkeit der Baumaßnahme zu begründen und der Berlin bei einem Verzicht auf die Baumaßnahme erwachsende Nachteil darzustellen.

Betragliche Abweichungen sind synoptisch darzustellen und zu begründen.“

Beschlussempfehlung

Der Hauptausschuss nimmt den nachfolgenden Bericht und die mit den geprüften Bauplanungsunterlagen ermittelten Gesamtkosten der aufgeführten Maßnahmen zur Kenntnis und stimmt der Aufhebung der nach § 24 Abs. 3 LHO bestehenden Sperre bei den Ausgaben zu.

Hierzu wird berichtet:

zu a) Erneuerung der Torstraße zwischen Chausseestraße und Karl-Liebknecht-Straße in Mitte – Titel 72019

1. Ausgangssituation

Die Gesamtkosten der Maßnahme werden auf 19.790.000 Euro geschätzt.

Geprüfte Bauplanungsunterlagen vom 31.01.2025 über 10.059.000 Euro liegen für den 1. Teilabschnitt von Chausseestraße bis einschl. Rosenthaler Platz vor.

Die Baumaßnahme soll begonnen werden. Es wurde noch kein Bauvertrag geschlossen.

Die Torstraße zwischen Chausseestraße und Karl-Liebknecht-Straße soll grundhaft erneuert werden. Im Zuge dessen werden die Verkehrsanlagen gemäß den Vorgaben des Mobilitätsgesetzes gebaut. Die weiteren Ausgaben und Verpflichtungsermächtigungen sind nach § 24 Abs. 3 LHO veranschlagt soweit noch keine geprüften Bauplanungsunterlagen für Teilbauwerke vorliegen.

2. Notwendigkeit der Baumaßnahme bzw. Auswirkungen eines Verzichts

Die Befestigung der Torstraße und der angrenzenden Seitenbereiche befinden sich in einem sehr schlechten Zustand. Der Fahrbahnaufbau entspricht keiner Standardbauweise und ist für den herrschenden Verkehr nicht bemessen.

Dies ist ursächlich für die vorhandenen Schäden. Darüber hinaus führen Rissbildungen in dem gealterten Asphalt, in Zusammenhang mit Wassereintritt und Frost-Tau-Wechsel zu Hohllagen zwischen Asphalt und Pflaster und somit zu Aufbrüchen in der Fahrbahn. Durch die punktuellen Sanierungen durch den Bezirk im Rahmen der Unterhaltungspflicht kann die Verkehrssicherheit nicht mehr dauerhaft gewährleistet werden.

Aufgrund dessen hat der Bezirk Mitte die grundhafte Erneuerung der Torstraße zwischen Chausseestraße und Karl-Liebknecht-Straße im Rahmen der Zuständigkeit gem. § 4 Abs. 1 AZG i. V. m. Nr. 10 Zuständigkeitskatalog in 2017 bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (heute Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt) angemeldet.

Neben der grundhaften Erneuerung werden im 1. Teilabschnitt durchgehende Radverkehrsanlagen angeordnet.

Aufgrund der Vielzahl der bereits im Vorfeld erkennbaren Betroffenen erweist sich das Vorhaben als äußerst komplex. Das Projekt beinhaltet Maßnahmen Dritter (BVG, BWB, NBB, Vattenfall etc.).

Aufgrund der Komplexität und enormen Länge der Maßnahme, zur Beschleunigung der Planung und der vorgesehenen aufeinanderfolgenden (abschnittsweisen) Bauausführung wurde die Maßnahme in zwei Teilabschnitte (TA),

- 1. TA Chausseestraße bis einschl. Rosenthaler Platz und

- 2. TA Rosenthaler Platz bis Karl-Liebnecht-Straße,

unterteilt.

Die Entwurfsplanung wurde nunmehr für den 1. Teilabschnitt (von Chausseestraße bis einschl. Rosenthaler Platz) überarbeitet.

Der 2. Teilabschnitt befindet sich in der Vorplanungsphase.

3. Darstellung der Kosten

Die Gesamtkosten für den 1. Teilabschnitt von Chausseestraße bis einschließlich Rosenthaler Platz betragen 10.059.000 Euro gemäß geprüfter Bauplanungsunterlage vom 31.01.2025.

Gegenüber dem Bedarfsprogramm gibt es keine inhaltlich-konzeptionellen Abweichungen.

Hier wird um die Aufhebung der nach § 24 Abs. 3 LHO bestehenden Sperre bei den Ausgaben gebeten.

4. Baupreisindex und Kostenrisiken

Die geprüften Bauplanungsunterlagen für den 1. Teilabschnitt Torstraße zwischen Chausseestraße und Karl-Liebnecht-Straße liegen seit 31.01.2025 vor. Die Fertigstellung der gesamten Bauleistungen ist im Jahr 2032 vorgesehen. Die Gesamtkosten werden derzeit auf 19.790.000 Euro geschätzt. Somit liegt zwischen den geprüften Bauplanungsunterlagen und der Fertigstellung der gesamten Bauleistungen eine Zeitspanne von ca. 7 Jahren.

Für die Fertigstellung ergibt sich eine Zeitspanne von 3 Jahren.

Ermittlung der fiktiven Hochrechnung:

Gesamtmaßnahme

7 Jahre x 7,3 % (Baupreisindex für Straßenbau gem. Haushaltswirtschaftsrundschreiben 2025 - HWR 2025) = 51,1 %

Kosten 19.790.000,00 Euro x 151,1 % = 29.902.690,00 Euro

davon 1. Teilabschnitt von Chausseestraße bis einschließlich Rosenthaler Platz

3 Jahre x 7,3 % (Baupreisindex für Straßenbau gem. Haushaltswirtschaftsrundschreiben 2025 - HWR 2025) = 21,9 %

geprüfte Kosten 10.059.000,00 Euro x 121,9 % = 12.261.921,00 Euro

Die Fertigstellung der Maßnahme ist in 2032 vorgesehen. Zu diesem Zeitpunkt könnten die Gesamtkosten baupreisbedingt rund 29.902.690,00 Euro betragen.

5. Wirtschaftlichkeit / Betriebs- und Instandsetzungskosten

Zur Gewährleistung der Verkehrssicherungspflicht ist eine grundhafte Erneuerung zwingend erforderlich, da die Bemessung der Verkehrsanlage nicht mehr den aktuellen Anforderungen aus Verkehrsbelastung und Nutzungsansprüchen entspricht.

6. Finanzierung

Die Ausgaben für die Baumaßnahme sind im Doppelhaushalt 2024/2025 bei Kapitel 0740, Titel 72019 nach § 24 Abs. 3 LHO wie folgt veranschlagt:

2024	100.000 EUR
2025	*) 1.000.000 EUR
2026	3.000.000 EUR
2027	4.000.000 EUR
<u>ab 2028</u>	<u>11.690.000 EUR</u>
	19.790.000 EUR

*) Qualifizierte Sperre (3. Nachtragshaushaltsgesetz 2024/2025) in Höhe von 500.000 EUR

Zu b) Erneuerung der Märkischen Allee zwischen Mehrower Allee und S Ahrensfelde in Marzahn-Hellersdorf –Titel 72059

1. Ausgangssituation

Die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU) plant die Erneuerung der Märkischen Allee im Bezirk Marzahn-Hellersdorf im Abschnitt zwischen der Mehrower Allee im Süden und dem S-Bahnhof Ahrensfelde im Norden. Die Straße wurde erstmals im Jahr 1975 angelegt und verläuft über eine Länge von insgesamt 7,5 km parallel zur S-Bahn-Trasse. Der Planungsabschnitt umfasst etwa 1,8 km dieser Strecke.

Die Märkische Allee ist eine vierspurige Hauptverkehrsstraße mit großräumiger Verbindungsfunktion. Sie ist gemäß der Richtlinie für integrierte Netzgestaltung der Straßenkategorie HS – „angebaute Hauptverkehrsstraße“ zugeordnet. Der ÖPNV verkehrt im Bestand, Erschließungsstraßen werden über Knotenpunkte eingebunden.

Ziel der Maßnahme ist es auch, die Verkehrsinfrastruktur unter besonderer Berücksichtigung der Anforderungen des Berliner Mobilitätsgesetzes zu modernisieren. Dazu gehört insbesondere die beidseitige Herstellung von Radwegen und ein durchgängiger Gehweg auf der Ostseite. Auf der Westseite wird aus städtebaulichen und ökologischen Gründen nur abschnittsweise ein Gehweg ausgeführt.

Zusätzlich zur straßenbaulichen Erneuerung werden:

- die Straßenbeleuchtung vollständig erneuert,

- die Lichtsignalanlagen an den Knotenpunkten Mehrower Allee und Havemannstraße ersetzt und ergänzt, sowie auf der Wuhletalstraße neu errichtet
- ein neuer signalisierter Zugang zum Gelände des Möbelmarkts MÖMAX geschaffen,
- sowie die Regenentwässerung durch die Berliner Wasserbetriebe vollständig erneuert (Planung und Bau erfolgt durch die BWB)

Die Ausgaben und Verpflichtungsermächtigungen wurden im Hinblick auf den dringenden Handlungsbedarf nach § 24 Abs. 3 LHO veranschlagt.

2. Notwendigkeit der Baumaßnahme bzw. Auswirkungen eines Verzichts

Die derzeitige Aufteilung des Straßenraums entlang der Märkischen Allee entspricht nicht den Zielen und Anforderungen des Berliner Mobilitätsgesetzes. Insbesondere das Fehlen durchgängiger, sicherer Radverkehrsanlagen stellt einen gravierenden Mangel dar und steht in eklatantem Widerspruch zu den Vorgaben für eine moderne, verkehrssichere und multimodal nutzbare Hauptverkehrsstraße.

Darüber hinaus befindet sich die bestehende Verkehrsanlage in einem deutlich sanierungsbedürftigen Zustand. Die Betonfahrbahnen weisen flächige Schäden auf; insbesondere an früheren Reparaturstellen kommt es zu ausgeprägten Abplatzungen. Spurrinnen, Rissbildungen und ungleichmäßige Oberflächen führen zu Einschränkungen im Fahrkomfort und stellen ein Sicherheitsrisiko dar. Auch die angrenzenden Nebenanlagen sind stark abgenutzt: Viele Bordsteine sind gelockert oder vollständig abgängig, der östliche Gehweg ist durch zahlreiche Unebenheiten, Setzungen und Ausbrüche gekennzeichnet. Diese Mängel beeinträchtigen die Verkehrssicherheit – insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen, Kinder und ältere Menschen – zum Teil erheblich.

3. Erläuterungen zu den Mehrkosten

Die Gesamtkosten für die grundhafte Erneuerung der Märkischen Allee betragen gem. der Bauplanungsunterlage vom 28.05.2024, geprüft vom 19.12.2024, 26.910.000 Euro brutto. Im Investitionsprogramm des Landes Berlin für die Jahre 2024 bis 2028 wurde die Maßnahme mit Gesamtkosten in Höhe von 17 Mio. Euro berücksichtigt. Die Differenz von rund 9,97 Mio. Euro brutto entspricht einer Steigerung um ca. 59 %.

Die Erhöhung der Gesamtkosten resultiert im Wesentlichen aus:

- technisch notwendigen Änderungen und Konkretisierungen, die sich im Zuge der Entwurfsplanung ergeben haben (z. B. konkretisierte Flächenansätze bei Asphalt- und Betonrückbau, Bord- und Pflasterflächen, geänderte Querschnittsaufbauten),
- der Berücksichtigung bislang unvollständig erfasster Kostenpositionen, insbesondere für Lichtsignalanlagen, Straßenbeleuchtung, landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen sowie Umwelt- und Regenwassermanagement,
- den Anpassungen an die aktuelle Baupreisentwicklung, insbesondere im Bereich Tiefbau, Verkehrsanlagen und Technische Ausrüstung auch infolge notwendiger Anpassungen des geplanten Bauablaufes

Gegenüber dem Bedarfsprogramm gibt es keine inhaltlich-konzeptionellen Abweichungen.

Die Maßnahme entspricht weiterhin den Zielsetzungen des Berliner Mobilitätsgesetzes. Die strukturellen Anpassungen dienen der Verkehrsqualität, der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden sowie der nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung entlang der Märkischen Allee.

4. Baupreisindex und Kostenrisiken

Die geprüften Bauplanungsunterlagen liegen seit 18.12.2024 vor. Die Fertigstellung der Bauleistungen ist im 2. Quartal im Jahr 2030 vorgesehen. Somit liegt zwischen den geprüften Bauplanungsunterlagen und der Fertigstellung der Bauleistungen eine Zeitspanne von ca. 5,5 Jahren.

Ermittlung der fiktiven Hochrechnung:

5,5 Jahre x 7,3 % (Baupreisindex für Straßenbau gem. Haushaltswirtschaftsrundschreiben 2025 - HWR 2025) = 40,15 %

geprüfte Kosten 26.910.000,00 Euro x 140,15 % = 37.714.365,00 Euro

Die Fertigstellung der Maßnahmen ist im 2. Quartal 2030 vorgesehen. Zu diesem Zeitpunkt könnten die Gesamtkosten baupreisbedingt 37.714.365,00 Euro betragen.

5. Wirtschaftlichkeit / Betriebs- und Instandsetzungskosten

Eine Unterhaltung durch punktuelle Instandsetzung ist aufgrund des fortgeschrittenen Schadenszustands sowie der strukturellen Defizite im Verkehrsraum nicht mehr wirtschaftlich vertretbar. Eine grundhafte Erneuerung ist erforderlich, um die Funktion der Straße im städtischen Netz langfristig zu sichern und den verkehrs-, umwelt- und klimapolitischen Anforderungen gerecht zu werden.

6. Finanzierung

Die Ausgaben für die Baumaßnahme sind im Doppelhaushalt 2024/2025 bei Kapitel 0740, Titel 72059 nach § 24 Abs. 3 LHO wie folgt veranschlagt:

2024	500.000 EUR
2025	*) 2.500.000 EUR
2026	2.500.000 EUR
2027	2.500.000 EUR
ab 2028	9.000.000 EUR
	17.000.000 EUR

*) Qualifizierte Sperre (3. Nachtragshaushaltsgesetz 2024/2025) in Höhe von 1.000.000 EUR

Die Folgerungen aus den höheren Gesamtkosten wurden mit der Anmeldung zum Doppelhaushalt 2026/2027 und werden bei der Anmeldung zum Investitionsprogramms des Landes Berlin für die Jahre 2025-2029 gezogen.

Zu c) Neubau der Dunckerbrücke über Bahnanlagen im Zuge der Dunckerstraße in Pankow

- **Titel 72703**

1. Ausgangssituation

Die Gesamtkosten der Baumaßnahme betragen aufgrund der geprüften Bauplanungsunterlagen 13.298.000 Euro.

Die Baumaßnahme wird auf Grund der projektspezifischen Randbedingungen in mehrere Teilprojekte aufgliedert.

Es liegen Bauplanungsunterlagen vom 17.09.2024, geprüft vom 21.01.2025 in Höhe von 10.990.000 Euro für den Ersatzneubau der Dunckerbrücke (Ingenieurbauwerk und Verkehrsanlagen) vor.

Es liegen geprüfte Bauplanungsunterlagen vom 29.04.2025 in Höhe von 2.308.000 Euro für die Bahnspezifischen Leistungen (DB Fachgewerke) vor.

Die Baumaßnahme soll begonnen werden. Es ist ein Baubeginn im IV. Quartal 2025 vorgesehen.

Die Ausgaben und Verpflichtungsermächtigungen sind im Hinblick auf den baulichen Zustand der Brücke, der damit verbundenen Wahrnehmung der Verkehrssicherungspflicht sowie der Notwendigkeit der Aufrechterhaltung der Straßenverkehrsinfrastruktur entsprechend der daraus resultierenden Dringlichkeit des Ersatzbaus nach § 24 Abs. 3 LHO veranschlagt.

Die Dunckerbrücke befindet sich im Stadtbezirk Pankow, Ortsteil Prenzlauer Berg und überführt die Dunckerstraße über Gleisanlagen der DB AG.

Die Dunckerstraße verläuft westlich parallel zur Prenzlauer Allee (B 109) und verbindet die Wisbyer Straße im Norden mit der Danziger Straße (B 96a) im Süden. Die Dunckerbrücke befindet sich ca. mittig im Straßenverlauf im Abschnitt zwischen der Wichertstraße und der Stargarder Straße.

Die Dunckerstraße ist Bestandteil des untergeordneten Straßennetzes. Ihre Funktion liegt in der Erschließung der angrenzenden Wohngebiete und anliegenden Schulen.

Die Brücke überspannt die Ringbahn mit den jeweils zweigleisigen Strecken 6020 (S-Bahn) und 6170 (Fernbahn). Südöstlich der Brücke befindet sich die Verkehrsstation Prenzlauer Allee an der S-Bahnstrecke.

Aufgrund eines schlechten baulichen Zustandes und der eingeschränkten Tragfähigkeit wurde die Brücke im Jahr 1976 durch das heute vorhandene Bauwerk ersetzt.

In Anlehnung an das Vorgängerbauwerk wurde die derzeit vorhandene Dunckerbrücke als dreifeldrige Deckbrücke hergestellt.

Der Überbau der Dunckerbrücke besteht aus vorgespannten Fertigteilträgern vom Typ BT 70 aus dem Fertigteilprogramm der ehemaligen DDR. Die Fahrbahnplatte wird im Querschnitt aus 15 nebeneinanderliegenden sogenannten Normalträgern BT 70 N gebildet. Die Widerlager und Fundamente der Pfeiler aus den 1920er Jahren wurden zum Teil wiederverwendet.

Nach den Ergebnissen der letzten Bauwerksprüfung 2020 weist die Brücke mit einer Zustandsnote von 3,0 nach Ri-EBW-Prüf einen „nicht ausreichenden“ Bauwerkszustand auf. Aufgrund der umfangreichen Schäden und baulichen Mängel wurde die Belastbarkeit des Bauwerkes im Jahr 2017 auf 12 Tonnen eingeschränkt.

Zur Erhaltung und Verbesserung der Verkehrssicherheit und der verkehrstechnischen Leistungsfähigkeit ist es zwingend erforderlich, die Dunckerbrücke durch einen Neubau zu ersetzen.

2. Notwendigkeit der Baumaßnahme bzw. Auswirkungen eines Verzichts

Aufgrund der hohen Auslastung der Dunckerbrücke durch zu Fuß Gehende und Radfahrende und der Funktion als Verbindung der kooperierenden Schulen nördlich und südlich der Gleise, hätte mittelfristig ein Verzicht der Baumaßnahme durch Sperrung des Brückenbauwerkes erhebliche Beeinträchtigungen für den Fuß- und Radverkehr. Aufgrund der wesentlich längeren Wege über die benachbarten Brücken könnte auch die Kooperation zwischen dem Heinrich-Schliemann-Gymnasium und dem Käthe-Kollwitz-Gymnasium nicht aufrechterhalten werden.

3. Erläuterungen zu den Mehrkosten

Teilprojekt 1 - Brückenbauwerk:

Die Gesamtkosten für den Ersatzneubau der Dunckerbrücke betragen gemäß der geprüften Vorplanungsunterlage für das Teilprojekt 1 - Brückenbauwerk 7.825.000,00 Euro brutto. Nach Vorliegen der Bauplanungsunterlagen, aufgestellt am 31.07.2024, geprüft mit Datum vom 20.01.2025 erhöhen sich diese um **3.165.000 Euro brutto** auf **10.990.000 Euro brutto**.

Die Erhöhung der Gesamtkosten resultiert ausschließlich aus technisch notwendigen Änderungen, die sich im Zuge der fortlaufenden, vertieften Planung ergeben haben und Anpassungen aufgrund der aktuellen Baupreisentwicklung.

Gegenüber dem Bedarfsprogramm gibt es keine inhaltlich-konzeptionellen Abweichungen.

Übersicht zu den Mehrkosten aus der Bauplanungsunterlage:

Kostengruppe 2 – Sonstige Erschließungskosten

Im Zuge der Prüfung der Vorplanungsunterlage wurde durch die Untere Denkmalschutzbehörde ein statisches Sicherungskonzept, ein bautechnisches und geodätisches Beweissicherungskonzept sowie ein Konzept zur erschütterungstechnischen Überwachung gefordert. Des Weiteren wurde in Rücksprache mit den benachbarten Schulen ein Schallgutachten empfohlen.

Dies führte zur Notwendigkeit der Beauftragung von Schall- und Erschütterungsgutachten sowie Beweissicherungskonzepten im Rahmen der Leistungsphase 3. Die Gutachterkosten sowie die Kosten für die Überwachung, Dokumentation und Auswertung der Messungen und Begutachtungen während des Baus mussten in den Baukosten ergänzt werden.

Gemäß der Forderung des Umwelt- und Naturschutzamtes Pankow wurde in der Leistungsphase 2 ein Landschaftspflegerischer Begleitplan für die Baumaßnahme aufgestellt. In Abstimmung mit dem Bezirksamt wurden weitreichende Auflagen für den Umweltschutz während der Bauausführung festgelegt. Unter anderem werden Maßnahmen wie fachgutachterliche Kontrollen, ökologische Baubegleitung, Errichten

von Vegetationsschutzzäunen und Schutz von Einzelbäumen, Rasenansaat mit Fertigstellungs- und Entwicklungspflege, Baumpflanzungen inklusive Fertigstellungs- und Entwicklungspflege erforderlich. Da es sich um eine innerstädtische Baustelle handelt, konnten derart umfangreiche Auflagen in der Vorplanungsunterlage nicht abgesehen und kalkuliert werden. Die daraus resultierenden Kosten wurden im Rahmen der BPU ergänzt und führten zu einer Erhöhung der Kostengruppe 2.

Im Rahmen der Materialuntersuchungen des Bestandsbauwerks haben sich ebenfalls Kostensteigerungen ergeben. Der Genehmigungsprozess für die Probenentnahme im gleisnahen Bereich hat zu zeitlichen Verzögerungen sowie Kostensteigerungen geführt.

Die gutachterlichen Kosten sowie die Kosten für die Materialuntersuchung sind nicht im ausreichendem Maße erfasst

Hieraus ergeben sich in Summe Mehrkosten in Höhe von ca.:

390.000 Euro brutto

Kostengruppe 3 Ingenieurbauwerk und Kostengruppe 5 Verkehrsanlage

Baustelleneinrichtung und allgemeine Baukosten -Kennzahl 10

Die Erhöhung der Kosten für die Baustelleneinrichtung und die allgemeinen Baukosten resultiert größtenteils aus der Erhöhung der Kosten für das Bauwerk und die Verkehrsanlage an sich – Kostengruppe 3 bzw. 5 Kennzahlen 11-29.

Erhöhte Kosten für die Baustelleneinrichtung (BE) ergaben sich auch aus dem Erfordernis der Rettungswegfreihaltung. Im Bereich des ohnehin schon sehr eingeschränkten Bereichs für die BE-Fläche müssen über die gesamte Bauzeit Zufahrtswege für die Feuerwehr und Aufstellflächen für Rettungsfahrzeuge vorgesehen werden. Der höhere Aufwand für die Baufirma musste in den Kosten berücksichtigt werden.

Die Kosten für die aufwändige Gestaltung der Baustelleneinrichtungsfläche ist nicht im ausreichendem Maße erfasst.

Hieraus ergeben sich in Summe Mehrkosten in Höhe von ca.:

370.000 Euro brutto

Brückenbauwerk und Verkehrsanlage - Kennzahlen 11-29

Aufgrund der derzeitigen Preisentwicklung für Bauleistungen und baunahe Leistungen ist bei der Baumaßnahme mit einer allgemeinen Baupreissteigerung zu rechnen.

Des Weiteren resultierten aus dem Prüflauf der Vorplanungsunterlage folgende Forderungen, die zu einer Kostenerhöhung beitrugen:

Forderungen des Straßen- und Grünflächenamtes Pankow zur Folge wurde die Querschnittsaufteilung auf der Brücke geändert. Für die Übergangsbereiche zwischen Brücke und dem angrenzenden Straßenbereich wurden weitere Planungen notwendig und der Aufwand in der Ausführung erhöht sich.

Die DB AG hat den Teilabbruch der bestehenden Pfeilerfundamente gefordert, woraus ein erhöhter Aufwand für die Abbrucharbeiten im Gleisbereich resultiert.

Die Bauablaufplanung musste stark an die sehr begrenzt vorhandenen Sperrpausenvorgaben der DB AG angepasst werden. Durch den stark optimierten Bauablauf gibt es einen erhöhten Bedarf an Behelfssonderkonstruktionen und Hilfsbauten. Des Weiteren ist der Einsatz von mehr Baumaschinen und Personal auf der Baustelle erforderlich um Arbeitsschritte zu beschleunigen und die

Sperrpausen nutzen zu können. Aus diesem Grund kam es im Rahmen der BPU insbesondere bei den Positionen Erdarbeiten, Baugrubensicherung, Abbrucharbeiten, Gründungsarbeiten sowie Hilfsbauten und besondere Anlagen zu signifikanten Kostensteigerungen.

Die Kosten für Unvorhergesehenes ergeben sich als prozentualer Anteil von der Kostengruppe 3 – Bauwerk bzw. Kostengruppe 5 – Verkehrsanlage (Kennziffer 11-29). Bei einer Steigerung der Kosten für das Bauwerk und die Verkehrsanlage steigen auch die Kosten für Unvorhergesehenes.

Die Kosten für die Umsetzung der Forderungen des SGA Pankow und der DB AG sind nicht im ausreichenden Maße erfasst.

Hieraus ergeben sich in Summe Mehrkosten in Höhe von ca.:

2.155.000 Euro brutto

Kostengruppe 7: Baunebenkosten Ingenieurleistungen und Verkehrsanlage

Honorare/ Gebühren u. örtliche Bauüberwachung

Das Honorar für die Objekt- und Tragwerksplanung, für den Prüflingenieur, die örtliche Bauüberwachung etc. ergibt sich als prozentualer Anteil von der Kostengruppe 3 – Bauwerk bzw. Kostengruppe 5 – Verkehrsanlage und den Kosten für die Baustelleneinrichtung. Aufgrund der Erhöhung der Kostengruppe 3 bzw. 5 und der Kosten für die Baustelleneinrichtung ergibt sich ebenfalls eine Erhöhung der Kostengruppe 7.

Hieraus ergeben sich in Summe Mehrkosten in Höhe von ca.:

250.000 Euro brutto

Teilprojekt 2 – DB Fachgewerke:

Aufgrund der derzeitigen extrem dynamischen Preisentwicklung für Bauleistungen und baunahe Leistungen im Bahnbereich ist für die DB Fachgewerke der Deutschen Bahn (DB) mit einer allgemeinen Baupreissteigerung zu rechnen.

Des Weiteren konnten aufgrund des sehr schwierigen Marktes für DB Fachplaner erst im Rahmen der BPU die entsprechenden Büros gebunden werden und mit der konkreten Planung und Kostenermittlung für die Kabelumverlegung begonnen werden. Im Zuge der Planung wurden zudem weit mehr Kabel ermittelt als zum Zeitpunkt der VPU angenommen.

Aufgrund der stark reduzierten Sperrpausenvorgaben mussten außerdem die Verlegeprozesse für die Kabel bauzeitlich und für den Endzustand ebenfalls stark optimiert werden. So wurden teureren Varianten den Vorzug gegeben zugunsten der zeitlichen Komponente.

Die Kosten für die Kabelumverlegung wurden nicht im ausreichendem Maße erfasst.

Hieraus ergeben sich in Summe Mehrkosten in Höhe von ca.:

2.033.000 Euro brutto

Summe zu den Mehrkosten aus den Bauplanungsunterlagen Teilprojekt 1 und Teilprojekt 2:

ca. 5.198.000 Euro brutto

4. Baupreisindex und Kostenrisiken

Die geprüften Bauplanungsunterlagen liegen seit Januar bzw. April 2025 vor. Die Fertigstellung der Bauleistungen ist im Jahr 2028 vorgesehen. Somit liegt zwischen den geprüften Bauplanungsunterlagen und der Fertigstellung der Bauleistungen eine Zeitspanne von ca. 3 Jahren.

Ermittlung der fiktiven Hochrechnung:

3 Jahre x 6,9 % (Baupreisindex für Ingenieurbauwerke gem. Haushaltswirtschaftsrundschreiben 2025 - HWR 2025) = 20,7 %

geprüfte Kosten 13.298.000,00 Euro x 20,7 % = 2.752.686,00 Euro

Die Gesamtkosten könnten sich aufgrund der fiktiven Hochrechnung von 13.298.000 Euro brutto um 2.752.686 Euro brutto auf insgesamt 16.050.686 Euro brutto erhöhen.

5. Wirtschaftlichkeit / Betriebs- und Instandsetzungskosten

Bei der Herstellung der vorgespannten Fertigteilträger in den 70er Jahren wurde Hennigsdorfer Spannstahl der Sorte St140/160 verwendet. Der Spannstahl des VEB Stahl- und Walzwerks Hennigsdorf gilt als stark gefährdet gegenüber wasserstoffinduzierter Spannungsrisskorrosion. Des Weiteren wurden bei den letzten Bauwerksprüfungen unter anderem Betonabplatzungen mit freiliegender korrodierter Bewehrung sowie längs- und netzartige Risse infolge Alkali-Kieselsäure-Schädigungen an der Unterseite der Spannbetonfertigteile festgestellt.

Die Schäden beeinträchtigen sowohl die Dauerhaftigkeit als auch die Tragfähigkeit des Bauwerks. Durch den verwendeten Spannstahl besteht die Gefahr des Versagens ohne Vorankündigung.

Eine Grundinstandsetzung ist aufgrund der gravierenden Schäden und der verbauten Materialien, nicht möglich. Daher ist ein Ersatzneubau erforderlich.

Die jährlichen Unterhaltungskosten werden bei einem Überbau mit integrierten Spanngliedern mit 1,3 % der Baukosten veranschlagt.

6. Finanzierung

Die Ausgaben für die Baumaßnahme sind im Doppelhaushalt 2024/2025 bei Kapitel 0740, Titel 72703 nach § 24 Abs. 3 LHO wie folgt veranschlagt:

2024	0 EUR
2025	1.000.000 EUR
2026	4.000.000 EUR
2027	1.500.000 EUR
<u>ab 2028</u>	<u>1.600.000 EUR</u>
	8.100.000 EUR

Die Folgerungen aus den höheren Gesamtkosten wurden mit der Anmeldung zum Entwurf des Doppelhaushaltsplans 2026/2027 und werden bei der Anmeldung zum Investitionsprogramm des Landes Berlin für die Jahre 2025-2029 gezogen.

Zu d) Neubau der Östlichen-Bucher-Straßen-Brücke über Bahnanlagen im Zuge der Bucher Straße in Pankow – Titel 72704

1. Ausgangssituation

Die Gesamtkosten der Baumaßnahme werden auf 21.700.000 Euro geschätzt.

Die Baumaßnahme wird auf Grund der projektspezifischen Randbedingungen in mehrere Teilprojekte aufgegliedert.

Es liegen Bauplanungsunterlagen vom 21.12.2023 mit Prüfung vom 14.05.2024 in Höhe von ca. 6.647.000 Euro für die Errichtung der Behelfsbrücke inklusive der Behelfsumfahrung vor. Weitere Bauplanungsunterlagen zum Ersatzneubau der östlichen Bucher-Straßen Brücke werden bis zum Ende des II. Quartals 2025 fertiggestellt. Eine Hauptausschussvorlage ist für das III. Quartal 2025 avisiert.

Die Baumaßnahme soll begonnen werden. Es ist ein Baubeginn im IV. Quartal 2025 vorgesehen.

Die Planungen zum Ersatzneubau haben sich infolge der Integration der Anforderungen an die Bahnplanungen aus dem Projekt i2030 verzögert, so dass sich der geplante Planungs- und Ausführungszeitraum streckt bzw. verschiebt.

Infolge dessen wurden Mittel des Haushaltsansatzes 2025 in Höhe von 1.000.000 EUR gem. 3. Nachtragshaushaltsgesetz 2024/2025 qualifiziert gesperrt.

Die Ausgaben und Verpflichtungsermächtigungen sind im Hinblick auf den baulichen Zustand der Brücke, der damit verbundenen Wahrnehmung der Verkehrssicherungspflicht sowie der Notwendigkeit der Aufrechterhaltung der Straßenverkehrsinfrastruktur entsprechend der daraus resultierenden Dringlichkeit des Ersatzbaus nach § 24 Abs. 3 LHO veranschlagt.

Die östliche Bucher-Straßen-Brücke (ÖBS) befindet sich im Stadtbezirk Pankow, Ortsteil Französisch Buchholz und überführt die Bucher Straße über je 2 S-Bahn- und Fernbahngleise der Deutsche Bahn (DB) AG.

Das Brückenbauwerk wurde 1974 mit vorgespannten Fertigteilträgern errichtet. Bei der Herstellung der Fertigteile wurde Hennigsdorfer Spannstahl der Sorte St140/160 verwendet. Der verwendete ölschlussvergütete Spannstahl des VEB Stahl- und Walzwerks Hennigsdorf gilt als stark gefährdet gegenüber wasserstoffinduzierter Spannungsrisskorrosion.

Durch regelmäßige Brückenprüfungen konnten schwerwiegende Schäden am Brückenbauwerk festgestellt werden, welche in Summe zu einer schlechten Zustandsnote des Bauwerks geführt haben.

Neben der Verkehrssicherheit ist die Situation im Berliner Nordost-Raum und den angrenzenden Brandenburgischen Landkreisen geprägt von einer ständigen Zunahme der Stadt-Umland-Verflechtungen. Dieser Zuwachs ergibt sich u. a. durch anhaltende Suburbanisierungsprozesse sowohl bezogen auf die Wohnbevölkerung als auch auf gewerbliche Standorte und zudem infolge verändertem Verkehrsverhalten.

Der nordöstliche Verflechtungsraum, speziell der Bezirk Pankow von Berlin ist auch bezogen auf die Entwicklung neuer Flächen für Wohn- und Gewerbegebiete besonders aktiv. Da diese Prozesse noch nicht abgeschlossen sind, muss mit weiteren Zuwächsen im Verkehr gerechnet und damit grundsätzlich eine Zunahme der Verkehrsbelastung gegenüber den heutigen Bestandszahlen prognostiziert werden.

Zur Erhaltung und Verbesserung der Verkehrssicherheit und der verkehrstechnischen Leistungsfähigkeit ist es zwingend erforderlich, die östliche Bucher-Straßen-Brücke durch einen Neubau zu ersetzen. Im Planungsprozess des Ersatzneubaus ist neben der Erhöhung der Verkehrssicherheit auch die Verkehrsentwicklung zu berücksichtigen.

Damit der Ersatzneubau dem zukünftigen Verkehrsaufkommen der östl. Bucher Straße gerecht werden kann, ist vorgesehen, den neuen Straßenquerschnitt der östlichen Bucher-Straßen-Brücke auf drei Fahrbahnstreifen à 3,25 m mit beidseitig anschließenden Gehweganlagen à 2,00 m sowie Radwegen einschl. Sicherheits-, Beleuchtungsstreifen à 3,00 m zu erweitern. Der neue Straßenquerschnitt wird von der Straße Am Brendagraben bis zur Pankgrafenstraße geführt.

2. Notwendigkeit der Baumaßnahme bzw. Auswirkungen eines Verzichts

An den Pfeilerscheiben und an den Widerlagern sind stellenweise großflächige Betonabplatzungen mit freiliegender korrodierter Bewehrung vorhanden.

Eine bereits in Vorjahren durchgeführte Betonuntersuchung ergab, dass einige Bohrkern bereits eine Alkali-Kieselsäure-Reaktion (AKR) aufweisen. Diese führt bei fortschreitendem Prozess der AKR zu erheblichen Einschränkungen der Tragfähigkeit.

Die Zustandsnote gem. der Richtlinie zur Erfassung, Bewertung, Aufzeichnung und Auswertung von Ergebnissen der bereits im Jahr 2010 durchgeführten Bauwerksprüfung nach DIN 1076 liegt laut Prüfbericht bei 3,0.

Ab 3,0 wird von einem "kritischen Bauwerkszustand" gesprochen.

Insofern ist im Rahmen der Wahrnehmung der Verkehrssicherungspflicht und zur Aufrechterhaltung der Infrastruktur ein Ersatzneubau unabdingbar erforderlich.

Die Baumaßnahme wurde auf Grund der komplexen Randbedingungen und der Vielzahl an Beteiligten sowie unter Berücksichtigung der mehrjährigen Baubetriebsplanung der Deutschen Bahn AG in mehrere Bauabschnitte aufgegliedert.

Zunächst soll die seitlich angeordnete Behelfsbrückenkonstruktion errichtet und in Betrieb genommen werden. Andernfalls können weitere Einschränkungen oder Sperrungen von Brückenflächen nicht ausgeschlossen werden.

3. Darstellung der Kosten

Die Gesamtkosten für den Ersatzneubau der Östlichen Bucher-Straßen-Brücke über Bahnanlagen im Zuge der Bucher Straßen Brücke betragen gemäß der geprüften Vorplanungsunterlage 21.700.00,00 Euro brutto.

Die Baumaßnahme wird auf Grund der projektspezifischen Randbedingungen in drei Teilprojekte aufgliedert. Dabei lässt sich der Ansatz der Vorplanung wie folgt auf die drei Teilbauplanungen aufteilen:

1. Teilprojekt VPU Behelfsumfahrung 5.487.000,00 Euro
2. Teilprojekt VPU Rückbau Stubenrauchbrücke kein Teil der VPU
3. Teilprojekt VPU Ersatzneubau der östlichen Bucher Straßen Brücke 16.213.000,00 Euro

Nach Vorliegen der Bauplanungsunterlagen für das erste Teilprojekt Behelfsumfahrung, aufgestellt am 21.12.2023, geprüft mit Datum vom 14.05.2024 erhöhen sich die Kosten um **1.160.000 Euro brutto** auf ca. **6.647.000,00 Euro brutto**.

Die Erhöhung der Gesamtkosten resultiert ausschließlich aus technisch notwendigen Änderungen, die sich im Zuge der fortlaufenden Planung ergeben haben, und Anpassungen aufgrund der aktuellen Baupreisentwicklung.

Gegenüber dem Bedarfsprogramm gibt es keine inhaltlich-konzeptionellen Abweichungen.

Übersicht zu den Mehrkosten aus der Bauplanungsunterlage:

Gründung und Erdarbeiten (Kostengruppe 3)

Im Rahmen der vertieften Bauplanungsunterlage für die Behelfsumfahrung der östlichen Bucher Straßen Brücke hat sich eine signifikante Anpassung der kalkulierten Baukosten ergeben. Wesentliche Mehrkosten entfallen auf die Leistungsbereiche Erdarbeiten und Gründung, die nun im Vergleich zur Vorplanungsphase auf Basis detaillierterer Planungsgrundlagen präziser ermittelt werden konnten.

In der Vorplanung basierten die Ansätze für Erdarbeiten auf vereinfachten Geländemodellen und pauschalen Annahmen zu Trassenverlauf, Rampenlagen und Böschungsprofilen. Die tatsächlichen Massen für Bodenbewegungen konnten nur überschlägig abgeschätzt werden. Mit Fortschreiten der Planung lagen nunmehr detaillierte Trassierungsdaten, ein abgestimmtes Höhenkonzept sowie ein konkretes Entwässerungskonzept vor. Auf dieser Grundlage konnten die erforderlichen Erdarbeiten realitätsnah berechnet werden.

Die daraus abgeleiteten Massen und technischen Erfordernisse führten zu einer deutlichen Anpassung gegenüber der ursprünglichen Kostenschätzung.

Ebenfalls kostenrelevant ist die inzwischen präzierte Planung der Gründungsarbeiten für das Tragwerk der Behelfsbrücke. Während in der Vorplanungsphase mangels konkreter Bodeninformationen nur mit allgemeinen Gründungsannahmen gearbeitet werden konnte, liegen mittlerweile detailliertere Baugrunddaten vor. Diese verbesserten Kenntnisse über die örtlichen Bodenverhältnisse ermöglichten eine objektspezifische, technisch belastbare Gründungsplanung. Der daraus resultierende technische Mehraufwand spiegelt sich unmittelbar in den Baukosten wider, ist jedoch erforderlich, um die Standsicherheit, Dauerhaftigkeit und Gebrauchstauglichkeit der Behelfsumfahrung unter den tatsächlichen geotechnischen Bedingungen dauerhaft zu gewährleisten.

Die dargestellten Mehrkosten resultieren aus der notwendigen und zielführenden Fortschreibung der Planungsunterlagen auf Grundlage belastbarer Daten. Sowohl im Bereich der Erdarbeiten als auch der Gründung stellen die nun kalkulierten Kosten eine realitätsgerechte und fachlich fundierte Abbildung des zu erwartenden Bauaufwands dar. Sie sind damit eine unmittelbare Folge der gestiegenen Planungstiefe und der technischen Sorgfaltspflicht bei der Umsetzung einer sicheren und funktionalen Behelfsmaßnahme im öffentlichen Verkehrsraum.

Hieraus ergeben sich Mehrkosten in Höhe von ca.:

800.000 Euro brutto

Behelfsbrücke (Kostengruppe 3)

Im Zuge der vertieften Planung zur Behelfsumfahrung der östlichen Bucher Straßen Brücke wurde die Entscheidung getroffen, die vorhandene Behelfsbrücke „Stubenrauchbrücke“ für die Maßnahme einzusetzen. Zum Zeitpunkt der Vorplanung war noch offen, welche Brückenbauwerke für die temporäre Querung zur Verfügung stehen würden, sodass in der Kostenansatzbildung lediglich pauschale Annahmen zugrunde gelegt werden konnten.

Mit dem Fortschritt der Planung konnte nun die konkrete technische und logistische Machbarkeit des Einsatzes der Stubenrauchbrücke geprüft und bestätigt werden. Die Nutzung dieser Brücke ist aus konstruktiver Sicht sinnvoll und wirtschaftlich vertretbar, erfordert jedoch spezifische Vorleistungen, insbesondere im Hinblick auf den Rückbau, Transport, Zwischenlagerung, technische Aufbereitung sowie den späteren Einhub am vorgesehenen Einsatzort.

Diese begleitenden Leistungen führen zu einem gegenüber der Vorplanung erhöhten Aufwand und damit verbundenen Mehrkosten. Die Einbindung einer bereits vorhandenen Behelfsbrücke trägt jedoch langfristig zur Ressourcenschonung bei und vermeidet die Neuanfertigung eines temporären Überbaus, was ökologisch und nachhaltig zu bewerten ist

Hieraus ergeben sich Mehrkosten in Höhe von ca.:

180.000 Euro brutto

Baunebenkosten (Kostengruppe 7)

Das Honorar für die Objekt- und Tragwerksplanung, für den Prüffingenieur, die örtliche Bauüberwachung etc. ergibt sich als prozentualer Anteil von der Kostengruppe 3 - Bauwerk und den Kosten für die Baustelleneinrichtung. Aufgrund der Erhöhung der Kostengruppe 3 - Bauwerk und der Kosten für die Baustelleneinrichtung ergibt sich ebenfalls eine Erhöhung der Kostengruppe 7.

Hieraus ergeben sich Mehrkosten in Höhe von ca.:

80.000 Euro brutto

Allgemeine Baupreissteigerung

Aufgrund der derzeitigen Preisentwicklung auf dem Markt ist bei der Baumaßnahme mit einer allgemeinen Baupreissteigerung zu rechnen. Die Mehrkosten ergeben sich aus dem Zeitraum zwischen VPU und BPU.

Hieraus ergeben sich Mehrkosten in Höhe von ca.:

100.000 Euro brutto

Summe zu den Mehrkosten aus der Bauplanungsunterlage:

1.160.000 Euro brutto

4. Baupreisindex und Kostenrisiken

Die geprüften Bauplanungsunterlagen zum Teilprojekt liegen seit dem 14.05.2024 vor. Die Fertigstellung der Bauleistungen ist im Jahr 2028 vorgesehen. Somit liegt zwischen den geprüften Bauplanungsunterlagen und der Fertigstellung der Bauleistungen eine Zeitspanne von ca. 4 Jahren. Die Fertigstellung der

gesamten Bauleistungen ist im Jahr 2030 vorgesehen. Die Gesamtkosten der Baumaßnahme werden derzeit auf 21.700.000 Euro geschätzt. Somit liegt zwischen den geprüften Bauplanungsunterlagen und der Fertigstellung der gesamten Bauleistungen eine Zeitspanne von ca. 6 Jahren.

Ermittlung der fiktiven Hochrechnung:

Gesamtmaßnahme

6 Jahre x 6,9 (Baupreisindex für Ingenieurbauwerke gem. Haushaltswirtschaftsrundschreiben 2025 - HWR 2025) = 41,4 %

Kosten 21.700.000,00 Euro x 41,4 % = 8.983.800,00 Euro

davon 1. Teilprojekt für die Errichtung der Behelfsbrücke inklusive der Behelfsumfahrung

4 Jahre x 6,9 % (Baupreisindex für Ingenieurbauwerke gem. Haushaltswirtschaftsrundschreiben 2025 - HWR 2025) = 27,6 %

6.647.000,00 Euro x 27,6 % = 1.834.572,00 Euro

Die Gesamtkosten könnten sich aufgrund der fiktiven Hochrechnung von 21.700.000,00 Euro brutto um 8.983.800 Euro brutto auf insgesamt 30.683.800,00 Euro brutto erhöhen.

5. Wirtschaftlichkeit / Betriebs- und Instandsetzungskosten

Bei den letzten Bauwerksprüfungen wurden Schäden festgestellt, welche die Dauerhaftigkeit und Standsicherheit des Bauwerks beeinträchtigen.

Eine Grundinstandsetzung ist aufgrund des Einsatzes des Hennigsdorfer Spannstahls nicht möglich. Daher ist ein Ersatzneubau erforderlich.

Die jährlichen Unterhaltungskosten werden mit 0,8 % der Baukosten veranschlagt.

6. Finanzierung

Die Ausgaben für die Baumaßnahme sind im Doppelhaushalt 2024/2025 bei Kapitel 0740, Titel 72704 nach § 24 Abs. 3 LHO wie folgt veranschlagt:

2025	*) 3.500.000 EUR
2026	6.500.000 EUR
2027	7.000.000 EUR
ab 2028	4.700.000 EUR
	<hr/>
	21.700.000 EUR

*) Qualifizierte Sperre (3. Nachtragshaushaltsgesetz 2024/2025) in Höhe von 1.000.000 EUR

Zu e) Ersatzneubau der Hellersdorfer Brücken im Zuge der Eisenacher Straße in Berlin Marzahn-Hellersdorf - Titel 72733

1. Ausgangssituation

Es liegen geprüfte Bauplanungsunterlagen vom 26.07.2024 mit Prüfung vom 24.02.2025 in Höhe von 7.750.345 Euro, rund 7.751.000 Euro für den Ersatzneubau der Hellersdorfer Brücken vor.

Die Baumaßnahme soll begonnen werden. Es ist ein Baubeginn im IV. Quartal 2025 vorgesehen.

Die Ausgaben und Verpflichtungsermächtigungen sind wegen der verkehrlichen übergeordneten Bedeutung und der Zusammenhangsmaßnahmen mit weiteren bezirklichen Baumaßnahmen und Baumaßnahmen der verschiedenen Leitungsbetriebe nach § 24 Abs. 3 LHO veranschlagt.

Die Hellersdorfer Brücken befinden sich im Berliner Stadtbezirk, Marzahn-Hellersdorf und überführen an der Ortsteil (OT)-Grenze im Zuge der Eisenacher Straße mit zwei Straßenbrücken der „Hellersdorfer Brücke“ die Wuhle und mit der „östlichen Hellersdorfer Brücke“ die Neue Wuhle.

Die Eisenacher Straße ist als örtliche Straßenverbindung Bestandteil des übergeordneten Straßennetzes (SteP-Stufe 3) und verbindet in Ost-West-Richtung das Wohngebiet an der Gothaer Straße im OT Hellersdorf mit dem Wohngebiet am Blumberger Damm im Ortsteil Marzahn. Sie stellt damit eine wichtige entlastende Verkehrsverbindung für den Motorisierten Individualverkehr (MIV), den Wirtschaftsverkehr sowie für den ÖPNV der im 8 bzw. 10 -Minutentakt verkehrenden Buslinien (195, 197) der angrenzenden Wohngebiete dar. Weiterhin gehört die Eisenacher Straße zum Radvorrangnetz („Übergeordneten Fahrradrou-tennetz von Berlin“).

Der im mittleren Bereich der Eisenacher Straße befindliche Brückenbereich hat darüber hinaus auch für den Rad- und Fußverkehr eine wichtige Verbindungsfunktion.

Den Brückenbereich beider Brücken querend und flankierend verlaufen die Radwanderwege 7 und 14 als Teil der Wanderkarte „20 grüne Hauptwege“. Östlich an den Brückenbereich grenzend befindet sich außerdem mit anliegendem Parkplatz der nördliche Eingang zu den Gärten der Welt.

Östlich der Neuen Wuhle und westlich der Wuhle verlaufen Wanderwege. Das Fuß- und Radverkehrsaufkommen ist in diesem Bereich aufgrund der Naherholung wie auch der Ost-West-Verbindung der angrenzenden Wohngebiete am Blumberger Damm westlich und an der Gothaer Straße östlich (Anwohnerverkehr, insbesondere Senioren und Schulkinder) sehr hoch.

Weiterhin stellt der Bereich zwischen den beiden Brücken die einzige Zuwegungsmöglichkeit für die Gewässerunterhaltung (zur Unterhaltung beider Wuhlearme in nördliche wie auch südliche Richtung) sowie für die BWB zur Unterhaltung ihrer Schächte dar.

Aufgrund des schlechten Fahrbahnzustandes, der ungenügenden Beleuchtung sowie des unzureichenden Platzangebotes für Fuß- und Radverkehr wird derzeit unter Berücksichtigung der Maßgabe des Berliner Mobilitätsgesetzes, die Neugestaltung der Eisenacher Straße im Ausbaubereich zwischen den Knotenpunkten durch eine bezirkliche Straßenbaumaßnahme baulich umgesetzt.

Im Lückenschluss besteht aus Verkehrssicherungsgründen auch für den (in der Unterhaltungslast der Sen-MVKU befindlichen) Brückenbereich beider Brücken das dringende Erfordernis der Herstellung eines verkehrssicheren Zustandes für den Fuß- und Radverkehr.

2. Notwendigkeit der Baumaßnahme bzw. Auswirkungen eines Verzichts

Die vorhandenen Gehwegbreiten beider Brücken sind mit beidseitig je nur ~ 1 m nutzbarer Breite für den gemeinsamen Fuß- und Radverkehr im Bestand unzureichend, vielfach geflickt und uneben. Sie stellen daher sowohl im Einrichtungs- als auch im Begegnungsverkehr (insbesondere für Geh- und Sehbehinderte, Mobilitätseingeschränkte, Kinderwagen, Lastenräder und vor dem Hintergrund des stattfindenden diesbezüglich hohen Verkehrsaufkommens) eine erhebliche Verkehrsgefährdung dar.

Im örtlichen Zusammenhang mit der östlich und westlich angrenzenden bezirklichen Straßenbaumaßnahme wird daher auch eine Veränderung (Verbreiterung) der derzeitigen Fuß- und Radwegführung in Verbindung mit der Erneuerung der Verkehrsbeleuchtung (Anpassung an den regelgerechten Ausleuchtungsgrad) im Bereich der Hellersdorfer Brücken erforderlich.

Die Sperrung des Brückenbereiches hätte weitreichende Folgen für Anwohnende und Nutzende des Wuhletals. Neben den Einschränkungen für den ÖPNV (Entfall der Verbindung der Wohngebiete und der Anbindung des nördlichen Eingangs zu den Gärten der Welt) wären für den Fuß- und Radverkehr unzumutbare Umwege über die die Wuhlearme flankierenden Wanderwege bis zur nächstgelegenen südlichen Quermöglichkeit von ca. 1,5 – 2,0 km in Kauf zu nehmen. Diese Wanderwege sind unbeleuchtet, unterliegen keinem Winterdienst und stellen daher insbesondere in der dunklen Jahreszeit keine ausreichende Verkehrssicherheit dar.

Ferner ist die Erreichbarkeit der Wohngebiete durch Rettungsfahrzeuge (Feuerwehr/ Krankenwagen) im Bedarfs-/Havariefall sowie durch den Wirtschaftsverkehr deutlich eingeschränkt.

Planung und Bauablauf des Brückenersatzneubaus beider Brückenbauwerke sind seit Beginn der Maßnahme eng mit dem Bezirk abgestimmt, so dass zur Minimierung der Gesamtbeeinträchtigung der Verkehrsteilnehmer in diesem Gebiet der Brückenersatzneubau im direkten Anschluss an die bezirkliche Straßenmaßnahme zum 1. Quartal 2026 erfolgen kann.

3. Erläuterungen zu den Mehrkosten

Die Gesamtkosten für den Ersatzneubau der Hellersdorfer Brücken betragen gemäß der geprüften Vorplanungsunterlage 3.836.000 Euro brutto. Nach Vorliegen der Bauplanungsunterlagen geprüft mit Datum vom 24.02.2025 erhöhen sich diese **um rund 3.915.000 Euro brutto auf 7.751.000 Euro brutto**.

Die Erhöhung der Gesamtkosten resultiert ausschließlich aus technisch notwendigen Änderungen und Ergänzungen, die sich im Zuge der fortlaufenden vertieften Planung zur Erreichung der Genehmigungsfähigkeit ergeben haben und Anpassungen aufgrund der aktuellen Baupreisentwicklung.

Gegenüber dem Bedarfsprogramm gibt es keine inhaltlich-konzeptionellen Abweichungen.

Übersicht zu den Mehrkosten aus der Bauplanungsunterlage:

Kostengruppe 2: Herrichten und Erschließen

In der Vorplanungsunterlage wurden Kosten für das Erschließen des Baufeldes pauschal in Höhe von 47.600 Euro (brutto) angesetzt.

Die zur Erschließung erforderlichen weiteren **Kosten für Eingriff und Ausgleich** für den gesamten baulichen Eingriffsbereich beider Brückenbauwerke sowie der erforderlichen bauzeitlichen Verkehrsführung durch eine bauwerksnahe Fuß- und Radwegbrücke konnten erst aufgrund der gutachterlichen Bewertung und anschließenden Bilanzierung unter Berücksichtigung aller erforderlichen Eingriffe und Ausgleichsmaßnahmen im Rahmen der Entwurfsplanung konkretisiert werden. Maßgeblicher Kostenfaktor stellen hierbei neben den Kosten für Gehölzpflanzungen inkl. der erforderlichen Herstellung, Fertigstellungs- und Entwicklungspflege vor allem die Maßnahmen zur Kompensation des Wertepunktdefizits Naturhaushalt und Landschaftsbild (Kostenausgleich des Wertepunktdefizits nach Bilanzierungsleitfaden für die Entsiegelung einer dem Wertepunktdefizit vergleichbaren Flächengröße) dar.

Hieraus ergeben sich **für die KG 2** insgesamt Mehrkosten in Höhe von:

352.327 Euro brutto

Kostengruppe 3: Bauwerke - Baukonstruktionen

Gegenüber der Vorplanungsunterlage ergaben sich folgende planerische Ergänzungen und Vertiefungen, die zu der unten dargestellten Kostenerhöhung geführt haben:

- **„Hellersdorfer Brücke“ über die Wuhle**

Das Bestandsbauwerk der „Hellersdorfer Brücke“ ist mit Bohrpfählen tief gegründet.

Vor dem Hintergrund des Planungsziels eines größtmöglichen Schutzes des Naturraumes und damit verbundenen geringstmöglichen Eingriff in den besonders schützenswerten Boden des zu überspannenden Wuhletals verschiebt sich mit dem Brückenersatzneubau die Achse der Hellersdorfer Brücke in Richtung einer orthogonalen Querung zur Wuhle und weicht somit der Bestandsgründung weitestgehend aus. Hiermit konnte bauphysikalisch eine optimierte Gründung sowie baustatisch eine günstigere Lastverteilung der Brückenkonstruktion erreicht werden. Weiterhin wird durch den damit erreichbaren geringstmöglichen Flächenbedarf dem Ziel des größtmöglichen Schutzes des Naturraums maximal Rechnung getragen. Mit der Verschiebung der Brückenachse (Verdrehung) geht eine Anpassung des Gewässerverlaufes der Wuhle im nördlich und südlich anschließenden Nahbereich der Brücke einher. Diese Planung bedingt zusätzliche Kosten durch die Anpassung des Gewässerverlaufes (Abbrucharbeiten, Hilfsbauten wie Arbeits- und Traggerüste und besondere Anlagen) vor und hinter der Brücke.

- **Wasserbauarbeiten:**

Das Konzept für die Renaturierung der Wuhle *im Vorlauf zum diesbezüglich durch die SenMVKU II B geplanten Planfeststellungsverfahren* fordert unter anderem Maßnahmen, die der besseren Durchgängigkeit des Gewässers dienen. Südlich des Bestandsbauwerks der Hellersdorfer Brücke wurde im Zuge der Planung mit der Wasserbehörde (SenMVKU IID) der Rückbau der dort vorhandenen Verrohrung der Wuhle und die entsprechende naturnahe Profilierung des Gewässerverlaufes abgestimmt. Weiterhin ist der bauzeitliche Umbau und die Erneuerung und technische Aufwertung der Pegelmessstellen (im Bestand analog und künftig elektronische Messstellen) als Forderung der Gewässerunterhaltung (SenMVKU IIB) planerisch berücksichtigt. Beide Brückenbauwerke werden außerdem artgerecht für Biber und Otter mit erweiterten Bermen hergestellt.

Hieraus entstehen Mehrkosten in Höhe von insgesamt

591.073 Euro brutto

- **„östliche Hellersdorfer Brücke“ über die Neue Wuhle:**

Das Bestandsbauwerk der „östlichen Hellersdorfer Brücke“ ist seinerzeit zur Überbrückung des künstlich angelegten Flusslaufes der Neuen Wuhle (als Klärwerksableiter des Klärwerks Falkenberg) im Bereich von Auffüllungen flach gegründet. In der Vorplanung wurde diese Flachgründung zunächst auch für den Ersatzneubau angenommen.

Im Zusammenhang mit den im Zuge der Entwurfsplanung erhaltenen Ergebnissen des aktuellen Baugrundgutachtens musste für den Ersatzneubau planerisch die Tiefgründung berücksichtigt werden.

Hieraus entstehen Mehrkosten in Höhe von insgesamt 579.917 Euro brutto

- **Bauzeitliche Fuß- und Radwegbrücke:**

Aus statisch konstruktiven Erfordernissen der Bestandsbrückenbauwerke und für die zeiteffektivste Abwicklung der Baudurchführung wurde mit der SenMVKU abgestimmt, dass der Brückenersatzneubau unter Vollsperrung für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und den ÖPNV auf einer großräumigen Umfahrung erfolgen soll. Für die bauzeitliche Verkehrsführung des Fuß- und Radverkehrs ist jedoch auf der Grundlage des § 53 Fußverkehr und § 39 Radverkehr des Berliner MobG Bln eine bauwerksnahe barrierefreie Querung der Wuhlearme erforderlich. Zur Erreichung einer barrierefreien Querung beider Wuhlearme ist die Planung der Errichtung dieser Quermöglichkeit mittels zweier Behelfsbrücken und angrenzender Dämme ergänzt worden

Mehrkosten entstehen dadurch in Höhe von: 548.337 Euro brutto

- **Baustelleneinrichtung, Technische Bearbeitung, Bestandsunterlagen:**

Auf Basis der Erkenntnisse des Baugrundgutachtens muss die Planung weiterhin um die Herstellung einer Gründungsebene für die Aufstellung eines Krans im mittleren Bereich zwischen den Brücken ergänzt werden. Hierfür steigen die Kostenansätze. Hinsichtlich der Baustelleneinrichtung werden für die erforderlichen Neubauarbeiten an den Brückenbauwerken temporäre Traggerüste und Baubehelfe erforderlich

Hieraus entstehen Mehrkosten von 259.415 Euro brutto

Insgesamt ergeben sich für die **KG 3** Mehrkosten in Höhe von: **1.978.742 Euro brutto**

Kostengruppe 5: Außenanlagen/ Verkehrsanlage

- **Verkehrsanlage:**

In der Vorplanungsunterlage wurden Kosten für die Errichtung der Verkehrsanlage des Brückenbereiches in Höhe von 512.449,11 Euro (brutto) angesetzt. Im Rahmen der Entwurfsplanung haben sich diese Kosten auf 632.853,90 Euro (brutto) um 120.404,79 Euro erhöht.

Maßgebend hierfür sind Mengenmehrungen im Bereich der Erdarbeiten und Straßenbauarbeiten. Diese resultieren zum einen aus der Herstellung der für die Gewässerunterhaltung erforderlichen nördlich und südlich zu errichtenden Aufstellflächen zuzüglich der südlichen Rampenbefestigung. Ursächlich hierfür sind die Vorgaben der Gewässerunterhaltung (SenMVKU V B C) im Zusammenhang mit dem diesbezüglich benannten Bemessungsfahrzeug.

Weitere Mengenanpassungen wurden im Bereich der zugehörigen Gehwegüberfahrten erforderlich. Abweichend von den Vorgaben der AV Geh- und Radwege soll der Bereich zwischen den Brückenbauwerken durchgängig in Asphaltbauweise gestaltet werden, um die ansonsten sehr kleinen Pflasterflächen beidseitig der Gehwegüberfahrten und die durch die hier entstehenden kleinen (und damit wenig

dauerhaften) Passtücke und Zwickelbereiche zu vermeiden. Gleichfalls kann dadurch „eine - über die Gehwegüberfahrt hinwegführende - durchgängige Ausführung des Gehwegbereiches sichergestellt werden, die den Vorrang des Fußverkehrs vor anderen Verkehrsarten signalisiert (siehe AV GuR, 3 Gehwegüberfahrten)“. Diese Ausführung wurde mit SenMVKU IV B abgestimmt.

Die Ergebnisse der im Zuge der Baugrunduntersuchungen durchgeführten Materialuntersuchungen für den Ausbaubereich der Verkehrsanlage haben gleichfalls zu einer Spezifizierung der Ausbaustoffe und einer diesbezüglichen Kostensteigerung geführt.

- Baustelleneinrichtung, Technische Bearbeitung, Bestandsunterlagen

Der Kostenansatz für die Baustelleneinrichtung wurde seitens SenStadt VI MI auf 12 % der Kosten der KG 5 festgelegt. Hierdurch ergibt sich eine Kostensteigerung gegenüber der Vorplanungsunterlage um weitere 31.025,74 Euro.

Hieraus ergeben sich für die **KG 5** Mehrkosten in Höhe von:

151.431 Euro brutto

Kostengruppe 7: Baunebenkosten

In der Kostenschätzung der Vorplanungsunterlage wurden 15 % der KG 2 und 3 für sämtliche Baunebenkosten pauschal veranschlagt. Dieser Ansatz erfasst ausschließlich die Objekt- und Tragwerksplanungsleistungen, Fachplanungen und Gutachterleistungen wurden hiermit nicht berücksichtigt.

Nachfolgende Ergänzungen haben sich durch die Fortschreibung im Zuge der Entwurfsplanung ergeben und konkretisieren den erforderlichen Kostenrahmen. Wesentliche Veränderungen werden im Folgenden näher erläutert:

Honorare und Gebühren und örtliche Bauüberwachung

Die Kosten für die Objekt- und Tragwerksplanung sowie die Planung der Verkehrsanlage erhöhen sich einerseits durch den erweiterten Planungsumfang (Spezifizierung der Planung der Brückenbauwerke, bauzeitliche Fuß- und Radwegsbrücke einschließlich deren Beleuchtung, Aufstellflächen für die Gewässerunterhaltung, Planung der südlichen Zugangsverhinderung) sowie durch die Fortschreibung der anrechenbaren Kosten auf Basis der Kostenberechnung.

Die Kosten für Leistungen der Bauüberwachung und Bauoberleitung werden anhand der anrechenbaren Kosten der Kostengruppe 3 und 5 ermittelt. Aufgrund der Erhöhung der Baukosten der Kostengruppen 3 und 5 und der Kosten für die Baustelleneinrichtung ergibt sich somit ebenfalls eine Erhöhung der Kostengruppe 7.

- Gutachter und weitere Planungskosten

Im Zuge der Planung werden weitere Fachplanungs- und Gutachterleistungen für die Genehmigungsfähigkeit der Planungs- und für die Konkretisierung der Ausschreibungsunterlage erforderlich.

Hierzu zählen:

Verkehrsanlage

Leistungen für die Verkehrsanlagenplanung im Bereich der Eisenacher Straße, Planung der bauzeitlichen Verkehrsführung einschließlich Beleuchtungsplanung sowie einer zusätzlichen Fußgängerquerung inklusive Bedarfs-Lichtsignalanlage. Zur Untersuchung der Machbarkeit der bauzeitlichen Vollsperrung wurde

entsprechend der Auflage der SenMVKU VI A außerdem durch einen Fachgutachter eine Leistungsuntersuchung im Planungsbereich und betroffene Umfeld durchgeführt.

Leistungen zu naturschutzrechtlichen Belangen (Umweltgutachterleistungen, Leistungen der Landschaftsplanung (Ausführungsplanung)).

Die Belange des Naturschutzes sind infolge der Erarbeitung der naturschutzrechtlichen Fachbeiträge des Umweltgutachters erarbeitet und in Abstimmung mit den Träger Öffentlicher Belange (TÖBs) mit einer ökologischen/ Umweltbaubegleitung bauseits zu überwachen.

Im landschaftspflegerischen Begleitplan werden neben der ökologischen Baubegleitung erforderliche bauvorbereitende sowie baubegleitende Maßnahmen wie fachgutachterliche Kontrollen, Errichten von Vegetationsschutzzäunen und Schutz von Einzelbäumen, Rasenansaat mit Fertigstellungs- und Entwicklungspflege, Baumpflanzungen inklusive Fertigstellungs- und Entwicklungspflege sowie CEF - Maßnahmen (Connecting Europe Facility) wie beispielsweise das Anbringen von Ersatznistkästen vorgesehen. Diese Maßnahmen sind kostenrelevant und bisher nicht in dem Umfang in den Baukosten enthalten gewesen.

Boden Baugrund, Materialuntersuchungen

Leistungen zur Untersuchung und Beschreibung des Baugrundes und der Bestandsbauwerke (Baugrundgutachter, Beprobungs- und Materialuntersuchungen).

Archäologie

Im Baugrund wird weiterhin seitens des Landesdenkmalamtes eine archäologische Fundstelle aus einer früheren neolithischen Siedlung vermutet. Diese ist gemäß der Auflage des Landesdenkmalamtes mit einer archäologischen Baubegleitung bauseits zu untersuchen.

Öffentlichkeitsarbeit

Für die Bürgerinformation zu den geplanten Baumaßnahmen wurde eine Öffentlichkeitsveranstaltung im Rahmen der Entwurfsplanung durchgeführt.

Gegenüber der Kostenschätzung der Vorplanungsunterlage ergeben sich für die **KG 7** damit Mehrkosten in Höhe von

1.431.940 Euro brutto

Summe zu den Mehrkosten aus der Bauplanungsunterlage: ca.

3.914.440 Euro brutto

rund 3.915.000 Euro brutto

4. Baupreisindex und Kostenrisiken

Die geprüften Bauplanungsunterlagen liegen seit Februar 2025 vor. Die Fertigstellung der Bauleistungen ist im Jahr 2027 vorgesehen. Somit liegt zwischen den geprüften Bauplanungsunterlagen und der Fertigstellung der Bauleistungen eine Zeitspanne von ca. 2 Jahren.

Ermittlung der fiktiven Hochrechnung:

2 Jahre x 6,9 % (Baupreisindex für Ingenieurbauwerke gem. Haushaltswirtschaftsrundschreiben 2025 - HWR 2025) = 13,8 %

geprüfte Kosten 7.751.000,00 Euro x 13,8 % = 1.069.638,00 Euro

Die Gesamtkosten könnten sich aufgrund der fiktiven Hochrechnung von 7.751.000 Euro brutto um 1.069.638 Euro brutto auf insgesamt 8.820.638 Euro brutto erhöhen.

5. Wirtschaftlichkeit / Betriebs- und Instandsetzungskosten

Die Breiten der Geh- und Radwege auf beiden Brückenseiten sind unzureichend und nicht verkehrssicher. Eine vorlaufende Machbarkeitsuntersuchung hat ergeben, dass eine Verbreiterung der Bestandsbrückenbauwerke aus statischen Gründen nicht möglich ist. Eine separate parallele Führung einer weiteren Brücke zur Führung des Fuß- und Radverkehrs wird ebenfalls nicht empfohlen, da hierbei ein zusätzlicher Eingriff in den schützenswerten Naturraum erforderlich wird und auch die Bestandsbrückenbauwerke mittelfristig erneuert werden müssen und somit wäre mit wiederholten Einschränkungen zu rechnen.

Der geplante Ersatzneubau mit Verbreiterung der Verkehrsanlage für den Fuß- und Radverkehr wird demnach als die wirtschaftlichste Lösungsvariante angesehen. Durch die insgesamt geringste Gesamtflächeninanspruchnahme wird dem Naturschutz Rechnung getragen, weiterhin ist infolge des Ersatzneubaus mittelfristig nicht mit Instandsetzungsmaßnahmen zu rechnen. Die jährlichen Unterhaltungskosten werden mit 0,8 % der Baukosten veranschlagt.

6. Finanzierung

Die Ausgaben für die Baumaßnahme sind im Doppelhaushalt 2024/2025 bei Kapitel 0740, Titel 72733 nach § 24 Abs. 3 LHO wie folgt veranschlagt:

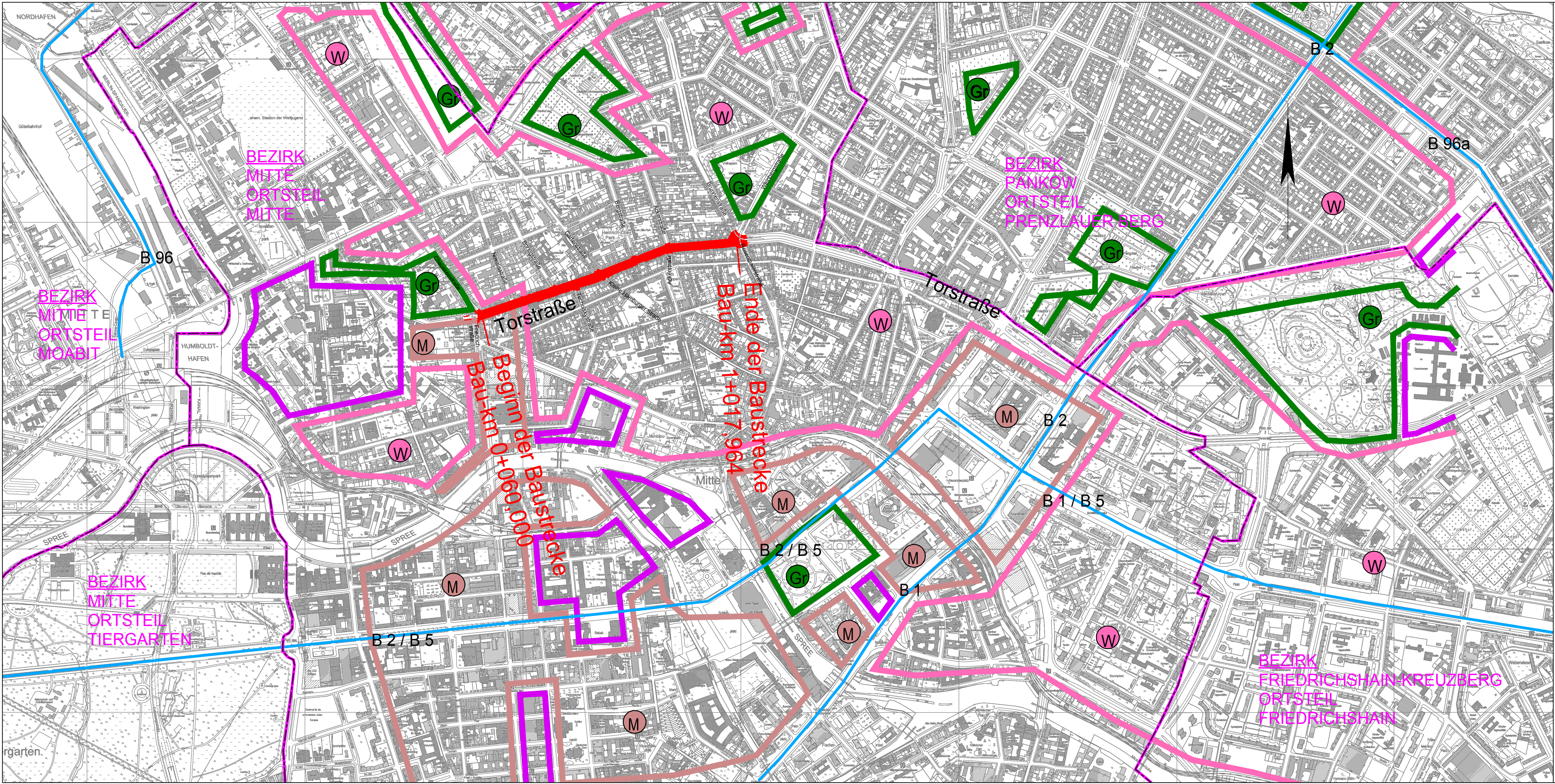
2025	400.000 EUR
2026	1.200.000 EUR
2027	1.200.000 EUR
<u>ab 2028</u>	<u>1.036.000 EUR</u>
	3.836.000 EUR

Die Folgerungen aus den höheren Gesamtkosten wurden mit der Anmeldung zum Entwurf des Doppelhaushaltsplans 2026/2027 und werden bei der Anmeldung zum Investitionsprogramm 2025-2029 gezogen.

In Vertretung

Arne Herz

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt



Zeichenerklärung

Baumaßnahme

Planung Straßennetz

vorhanden

B 99 Bundesstraße
 sonstige Straße

Verwaltung

Bezirksgrenze
 Ortsteilgrenze

Gebiete und Flächen

vorhanden

Wohnbaufläche
 gemischte Baufläche
 gewerbliche Baufläche
 Grünfläche
 Gemeinbedarf

	Dorsch International Consultants GmbH Dovestraße 2-4 10587 Berlin Tel.: +49 030 263 924-0	Berlin, den Dipl.-Ing. W.Trede Projektleiter Verkehr und Infrastruktur	Datum	Name	Unterschrift
			bearbeitet	03/2025	Wagner
			gezeichnet	03/2025	Haak
			geprüft	03/2025	Trede

	Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt Abteilung V Brunnenstraße 110d-111 13355 Berlin	Datum	Name	Unterschrift
		gesehen		
		geprüft		
		Ausf.-Nr.:		

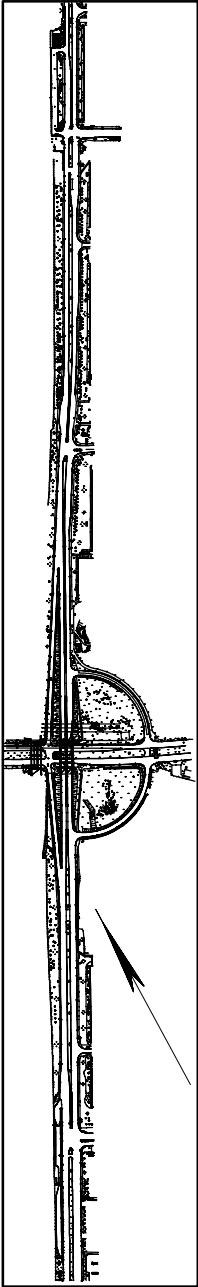
Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

Entwurfsplanung

Straßenbauverwaltung: Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt Abteilung V		Unterlage/Blatt-Nr.: 3
Straße: Torstraße Station: von Bau-km 0+000,000 bis Bau-km 1+017,964		Übersichtsplan
PROJIS-NR.:		Maßstab: 1:10.000

Erneuerung der Torstraße zwischen Chausseestraße und Karl-Liebknecht-Straße,
1. Teilabschnitt Chausseestraße bis Rosenthaler Platz
von Bau-km 0+000,000 bis Bau-km 1+017,964 (Torstraße)

aufgestellt:	geprüft:
....., den, den
	genehmigt:
, den



Entwurfsbearbeitung:
Sweco GmbH
Franklinstraße 28/29
10587 Berlin

bearbeitet: 01/24

gezeichnet: 01/24

geprüft: 01/24

Weber

Kehl

Blisow

Straßenbauverwaltung:

BERLIN

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt
Abteilung V - Tiefbau

geprüft:

Registrierung:

Brunnenstraße 110d-111
13355 Berlin

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

Entwurfsplanung

Straßenbauverwaltung: Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt
Abteilung V - Tiefbau

BERLIN

Unterlage / Blatt-Nr.:
**Übersichtskarte
02 / 01**

Straße: Märkische Allee Station: von Bau-km 1+000,000 bis Bau-km 2+808,897

Maßstab: 1 : 1:25.000

Märkische Allee
zwischen Mehrower Allee und S-Bhf. Ahrensfelde
von Bau-km 1+000,000 bis Bau-km 2+808,897

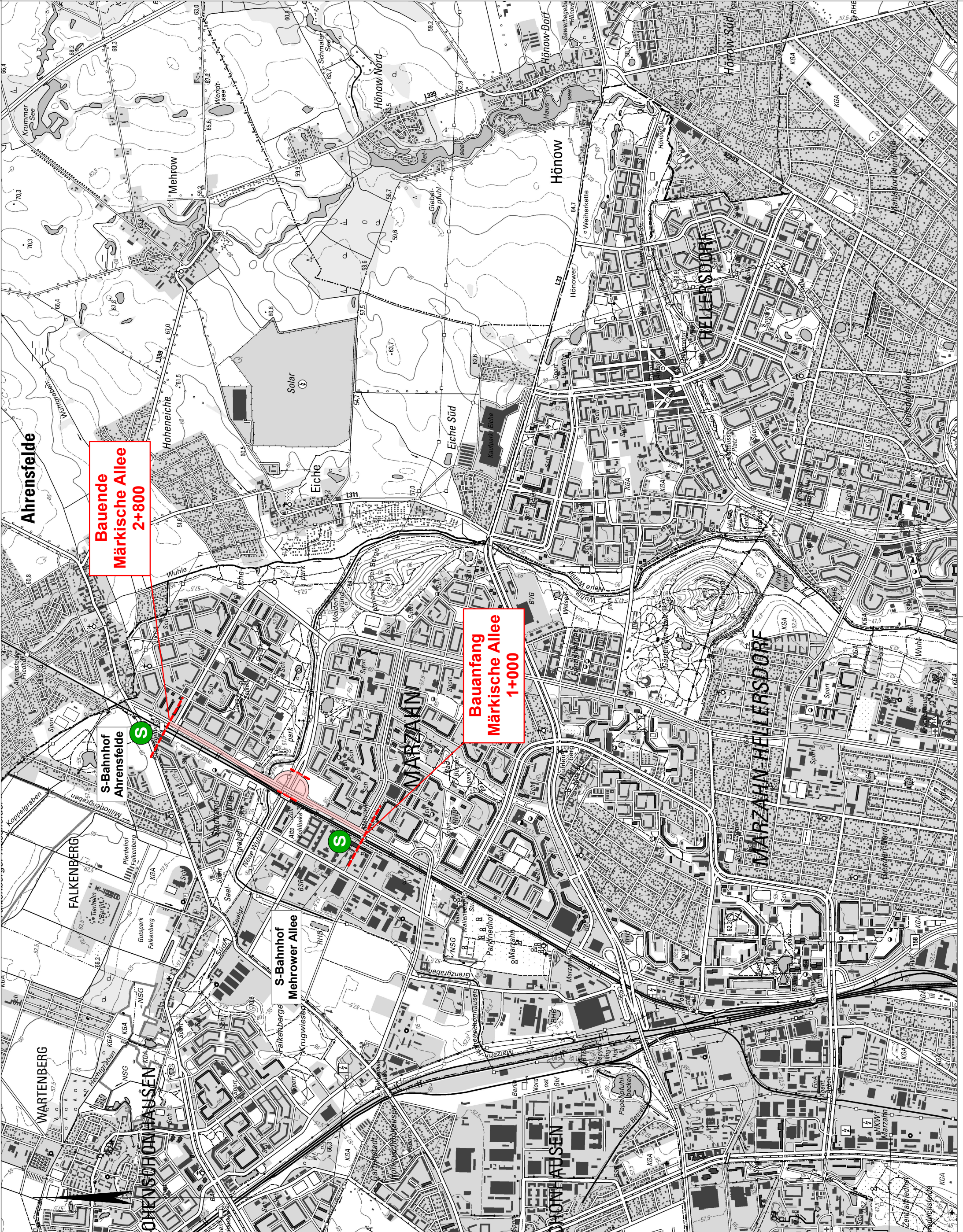
aufgestellt:

geprüft:

genehmigt:

....., den

....., den



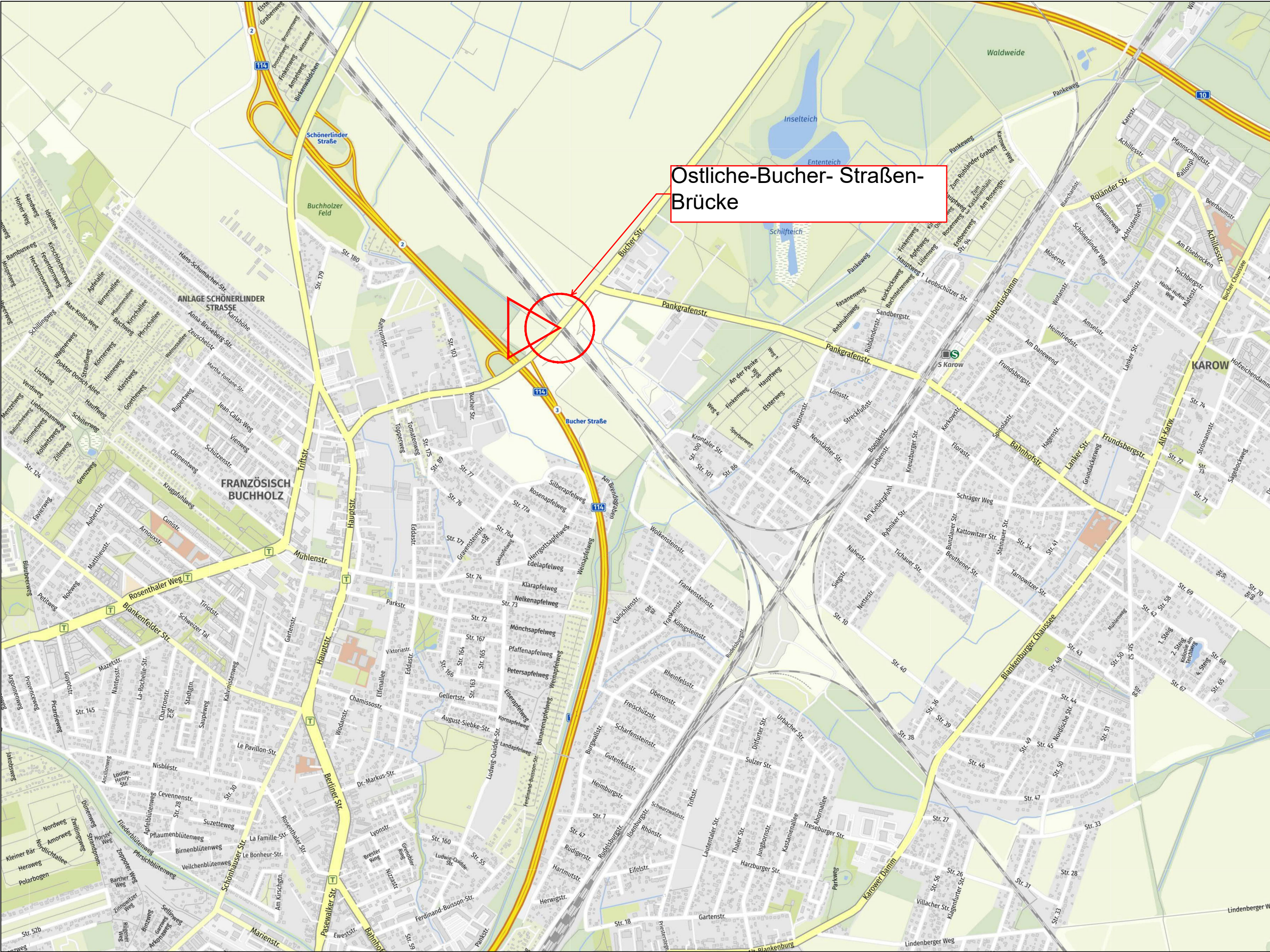
Entwurfsplanung



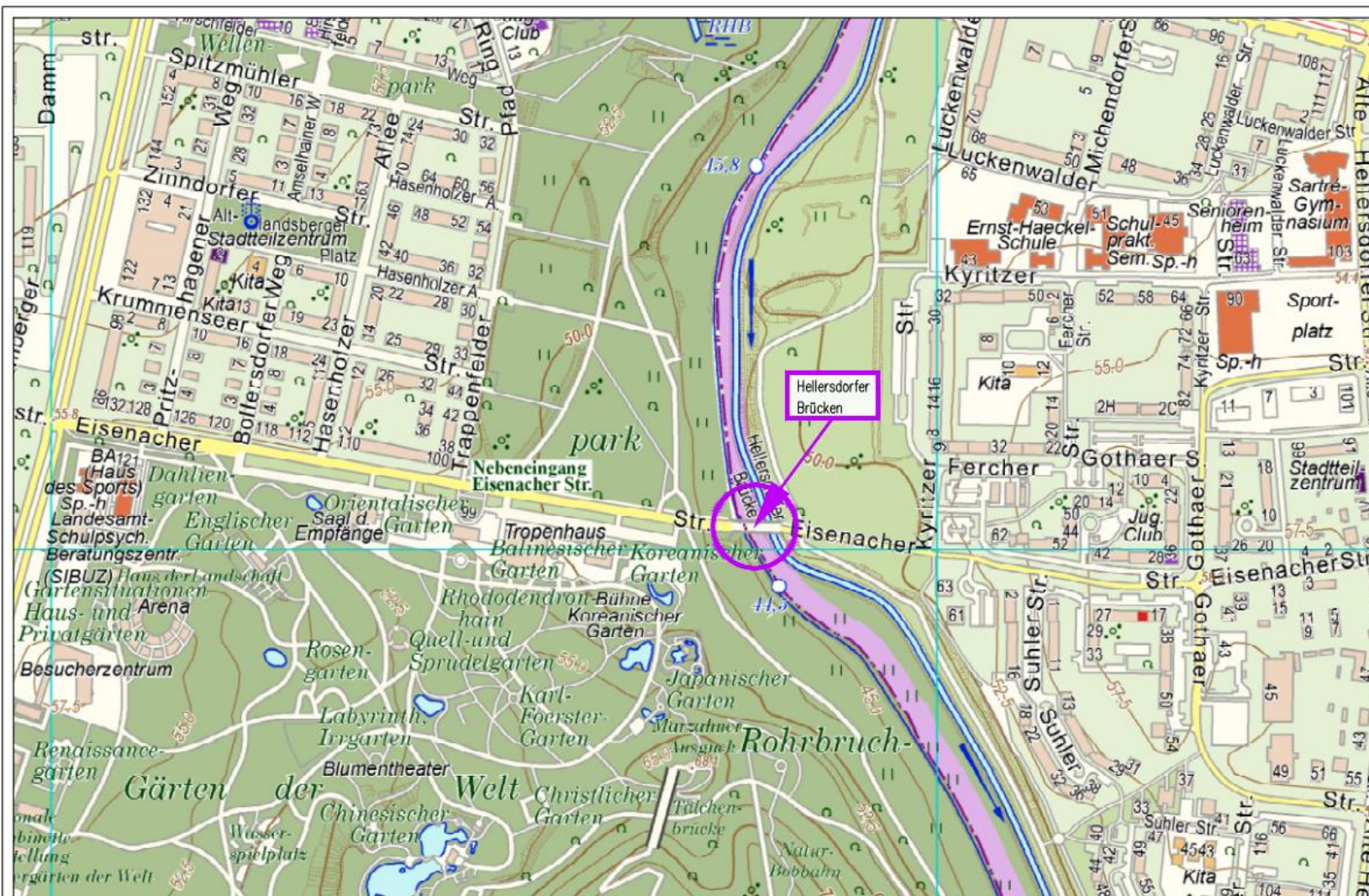
ENB Dunckerbrücke

Übersichtskarte

Blatt-Nr. Ü-001



a					
Index	Ergänzung/Art der Änderung		Datum	bearbeitet geprüft	
Bauherr / Auftraggeber: Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt Brunnenstraße 110d-111, 13355 Berlin Abteilung V - Tiefbau Brücken / Ingenieurbau 					
			geprüft		
Berlin, den.....20__ i.A.					
Bearbeitung: GRASSL BERATENDE INGENIEURE BAUWESEN HERTZSTRASSE 20 13158 BERLIN Tel. : 0 3 0 / 9 1 6 9 5 0 - 0 Fax : 0 3 0 / 9 1 6 9 5 0 1 1 email: berlin@grassl-ing.de				Datum Name	
			gezeichnet	09/2023	Lippert
			bearbeitet	09/2023	Bodem
			geprüft	09/2023	Smith
Ort, Datum.....Berlin, 27.10.2023 Unterschrift					
Baugestalterische Beratung:					
Bauvorhaben: Ersatzneubau der östlichen Bucher-Straßen-Brücke über Bahnanlagen im Zuge der Bucher Straße in Berlin-Pankow			ASB-Nr.: 3346050		
Bauwerk / Bauteil: Behelfsbrücke einschl. Rampen			Bauwerks-Nr. (intern): 19209		
Zeichnungsinhalt: Übersichtskarte			Zeichnungs-Nr.: Ü-001		
Blattgröße: 1189x594	Maßstab: 1:500 1:5	Planungsphase: Entwurf	Barcode:		



Index	Ergänzung/Art der Änderung	Datum	Bearbeiter	geprüft
Bauherr / Auftraggeber: Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz Brunnenstraße 110-111, 10555 Berlin Abteilung V - Tiefbau Brücken / Ingenieurbau				
Berlin, den 2022 1.A.				
Bearbeiter: SSF Ingenieure AG Bereichs-Ingenieure in Bauwesen Schönehauser Allee 145, 10435 Berlin www.ssf-ing.de				
On, Datum 2022 Unterschrift				
Baugutachterliche Bewertung: SSF Ingenieure AG Beratende Ingenieure in Bauwesen				
Bauverhaben: Ersatzneubau Hellersdorfer Brücken in Berlin Marzahn-Hellersdorf				
Bauwerk / Bauteil: Hellersdorfer Brücke über die Wuhle östliche Hellersdorfer Brücke über die Neue Wuhle im Zuge der Eisenacher Straße				
Zeichnungsmittel: Übersichts- und Lageplan				
Blattgröße: 420/841				
Maßstab: 1:2.500				
Planungsbüro: Vorentwurf				
ASB-Nr.: 3447040 (östlich) 3447041				
Bauwerks-Nr.: 21086 (östlich) 21087				
Zeichnungs-Nr.: 4.2				
Barcode:				