



MASTERPLAN BRÜCKEN

2025 bis 2040

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



IMPRESSUM

AUFTRAGGEBERIN

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt
Abteilung Tiefbau
Brücken/Ingenieurbau
Brunnenstraße 110D-111
13355 Berlin
www.berlin.de/sen/mvku/

BILDNACHWEISE

Titelbild: Oberbaumbrücke, Bild: SenMVKU

- Abb. 1 - Verkehrsbelastung auf dem Berliner Straßennetz, Bild: Foto dpa
- Abb. 2 - Übersicht der wesentlichen Grundlagen zur Verkehrsplanung im Land Berlin, Bild: SenMVKU
- Abb. 3 - Blick zur Oberbaumbrücke mit den verschiedenen Ebenen und Verkehrsarten, Bild: davis - Fotolia.com
- Abb. 4 - Darstellung der Verteilung der Berliner Brücken nach Bezirken, (Stand 06/2025), Bild: SenMVKU
- Abb. 5 - Bilder von Berliner Brückenbauwerken, Bild: SenMVKU
- Abb. 6 - Prüfschiff Argusauge zur Bauwerksprüfung - Ingenieurbauwerke, SenMVKU
- Abb. 7 - Darstellung der verschiedenen normativen Verkehrslastmodelle in Verbindung mit der Entwicklung der zulässigen Fahrzeuggewichte und Achslasten gemäß StVO, Bild: BMV - Brücken an Bundesfernstraßen / Bilanz und Ausblick
- Abb. 8 - Typische Schadensbilder an Brückenbauwerken, z. B. Spannbetonbrücken, Bild: SenMVKU
- Abb. 9 - Darstellung der Verteilung der Berliner Brücken - Altersstruktur u. Materialverteilung, (Stand 06/2025), Grafik: SenMVKU
- Abb. 10 - Foto zum Rückbau der Brücke „An der Wuhlheide“, Bild: Reinhardt und Sommer
- Abb. 11 - Darstellung zum aktuellen Bauwerkszustand nach Zustandsnoten gemäß DIN 1076, Stand (06/2025) , Grafik: SenMVKU
- Abb. 12 - Darstellung der Baustoffverteilung der Berliner Brücken, Stand (06/2025), Grafik: SenMVKU
- Abb. 13 - Darstellung zum aktuellen Bauwerkszustand nach Zustandsnoten gemäß DIN 1076, Stand (06/2025), Grafik: SenMVKU

- Abb. 14 - Bild: Bilder aus dem Buch von Buschmeier, W; Roder, Chr; Gusia; P: Erfahrungen b. d. Beurteilung vorgespannter Bewehrung älterer Spannbetonbrücke
- Abb. 15 - Ansicht aus dem Erhaltungsmanagement - Ingenieurbauwerke, Stand 06/2025, Tabelle: SenMVKU
- Abb. 16 - Foto zum Ersatzneubau der Elsenbrücke, Stand (10/2025), Bild: Leon Kopplow Employer Branding
- Abb. 17 - Foto zum Praxisteil des dualen Studiums Bauingenieurwesen, Bild: SenMVKU
- Abb. 18 - Darstellung der Brückenanzahl je Bezirk mit Bedarf zum Ersatzneubau, Stand (06/2025), Gesamtdarstellung, Grafik: SenMVKU
- Abb. 19 - Darstellung der Brückenanzahl je Bezirk inkl. Zustandsnoten und Bedarf zum Ersatzneubau, Stand (06/2025), Bezirk Mitte, Grafik: SenMVKU
- Abb. 20 - Darstellung der Brückenanzahl je Bezirk inkl. Zustandsnoten und Bedarf zum Ersatzneubau, Stand (06/2025), Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, Grafik: SenMVKU
- Abb. 21 - Darstellung der Brückenanzahl je Bezirk inkl. Zustandsnoten und Bedarf zum Ersatzneubau, Stand (06/2025), Bezirk Pankow, Grafik: SenMVKU
- Abb. 22 - Darstellung der Brückenanzahl je Bezirk inkl. Zustandsnoten und Bedarf zum Ersatzneubau, Stand (06/2025), Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf, Grafik: SenMVKU
- Abb. 23 - Darstellung der Brückenanzahl je Bezirk inkl. Zustandsnoten und Bedarf zum Ersatzneubau, Stand (06/2025), Bezirk Spandau, Grafik: SenMVKU
- Abb. 24 - Darstellung der Brückenanzahl je Bezirk inkl. Zustandsnoten und Bedarf zum Ersatzneubau, Stand (06/2025), Bezirk Steglitz-Zehlendorf, Grafik: SenMVKU
- Abb. 25 - Darstellung der Brückenanzahl je Bezirk inkl. Zustandsnoten und Bedarf zum Ersatzneubau, Stand (06/2025), Bezirk Tempelhof-Schöneberg, Grafik: SenMVKU
- Abb. 26 - Darstellung der Brückenanzahl je Bezirk inkl. Zustandsnoten und Bedarf zum Ersatzneubau, Stand (06/2025), Bezirk Neukölln, Grafik: SenMVKU
- Abb. 27 - Darstellung der Brückenanzahl je Bezirk inkl. Zustandsnoten und Bedarf zum Ersatzneubau, Stand (06/2025), Bezirk Treptow-Köpenick, Grafik: SenMVKU
- Abb. 28 - Darstellung der Brückenanzahl je Bezirk inkl. Zustandsnoten und Bedarf zum Ersatzneubau, Stand (06/2025), Bezirk Lichtenberg, Grafik: SenMVKU
- Abb. 29 - Darstellung der Brückenanzahl je Bezirk inkl. Zustandsnoten und Bedarf zum Ersatzneubau, Stand (06/2025), Bezirk Marzahn-Hellersdorf, Grafik: SenMVKU

Abb. 30 - Darstellung der Brückenanzahl je Bezirk inkl. Zustandsnoten und Bedarf zum Ersatzneubau, Stand (06/2025), Bezirk Reinickendorf, Grafik: Sen-MVKU

Abb. 31 - Masterplan Brücken 2025 bis 2040 - Übersicht der zehn Handlungsfelder, Grafik: SenMVKU

QUELLEN UND LITERATURNACHWEISE

- [1] DIN 1076 - Ingenieurbauwerke im Zuge von Straßen und Wegen - Überwachung und Prüfung, 1999-11
- [2] Nachrechnungsrichtlinie, Richtlinie zur Nachrechnung von Straßenbrücken im Bestand, 05/2011
- [3] BMDV, Brückenmodernisierung, Brücken an Bundesfernstraßen, Bilanz und Ausblick, 10.03.2022
- [4] Brückenerhaltung in NRW - 10-Jahres-Strategie zur Brückenmodernisierung
- [5] Handlungsstrategie Brücke - 2024, Niedersachsen, NL StBV Niedersachsen
- [6] BMDV, Brückenmodernisierung, Zukunftspaket leistungsfähige Autobahnbrücken
- [7] Berliner Mobilitätsgesetz (MobG BE), Stand: 18.07.2018
- [8] Nahverkehrsplan Berlin (NVP), Stand: 09/2020
- [9] Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (StEP - MoVe), Stand: 03/2021
- [10] Radverkehrsplan Berlin (RVP), Stand:
- [11] statistik Berlin-Brandenburg
- [12] Bauwerksdaten, SIB-Bauwerke 1.9, Land Berlin, Stand: 06/2025
- [13] Berliner Straßengesetz (BerliStrG), 07/1999
- [14] Fernstraßengesetz (FStrG), 12/2023
- [15] Leiffaden Brückenersatzneubau, NL StBV, Niedersachsen, 07/2022
- [16] Integriertes Wirtschaftsverkehrskonzept Berlin, Stand: 2021

ANHÄNGE

- [1] Tabellarische Zusammenstellung der bauwerksspezifischen Brückenangaben, Stand: 06/2025
- [2] Präsentation zum Masterplan Brücken 2025 bis 2040, Stand: 06/2025
- [3]
 - [3.1] Tabellarische Zusammenstellung der geplanten Ersatzneubauten an Brücken für den Zeitraum 2025 bis 2040, mit bauwerksbezogenen Angaben und Zustandsbewertung, Stand: 06/2025
 - [3.2] Tabellarische Zusammenstellung der geplanten Erhaltungsmaßnahmen an Brücken für den Zeitraum 2025 bis 2040, mit bauwerksbezogenen Angaben und Zustandsbewertung, Stand: 06/2025

STAND

4. Quartal 2025 und 1.Quartal 2026
Datengrundlage: 06/2025

Inhaltsverzeichnis

IMPRESSUM	1
1 AUSGANGSITUATION	9
1.1 Mobilität und Verkehrsentwicklung im Land Berlin	9
1.2 Brücken und Ingenieurbauwerke im Land Berlin	10
2 GRUNDSÄTZE DER BAUWERKSPRÜFUNG UND DES ERHALTUNGSMANAGEMENTS	12
2.1 Bewertung von Ingenieurbauwerken mit der Zustandsnote	12
2.2 Bewertung von Brückenbauwerken mit dem Traglastindex	14
3 BAUWERKSBESTAND UND INSTANDSETZUNGSRÜCKSTAU DER BERLINER BRÜCKEN	16
3.1 Bestandsanalyse zum Brückenbestand des Landes Berlin	16
3.2 Erhaltungsmanagementsystem Ingenieurbauwerke des Landes Berlins (EMS-I) 23	
3.3 Modernisierungsstrategien auf Bundes- und Landesebene	23
4 ABBAU DES INSTANDSETZUNGSRÜCKSTAUS IM BRÜCKENBAU	25
4.1 Folgen des Instandhaltungsrückstaus	25
4.2 Weitere Herausforderungen - Baugeschehen in Berlin	25
4.3 Kurzfristige Maßnahmen im Erhaltungsmanagement	26
4.4 Nachrechnungsrichtlinie und technische Herausforderungen	26
4.5 Personalstruktur und Organisation	27
4.6 Ausblick und Anforderungen	27
5 ERFORDERLICHE BRÜCKENBAUMAßNAHMEN 2025 BIS 2040	28
6 MASTERPLAN BRÜCKEN 2025 BIS 2040	37

7	HANDLUNGSFELDER UND MAßNAHMENVORSCHLÄGE ZUM MASTERPLAN BRÜCKEN	40
7.1	Handlungsfeld - Maßnahmenvorschläge zum Bürokratieabbau	40
7.1.1	Änderung der Kostenbeteiligung durch Sondernutzer / Dritter	41
7.1.2	Organisation bzw. Anpassung zum Präqualifikationsverfahren für Freiberufliche Leistungen im Brücken- und Ingenieurbau	42
7.1.3	Evaluation der Vergabepattform des Landes Berlin	43
7.2	Handlungsfeld - Maßnahmenvorschläge zum Verwaltungsmanagement	44
7.2.1	Änderung § 24 LHO - Novellierung der Ergänzenden AV zu den AV zu § 24 LHO	45
7.2.2	Bauzeitliche Flächeninanspruchnahme mit gesamtstädtischer Bedeutung	46
7.2.3	Genehmigungskonzentration und Genehmigungsfiktion bei Ersatzneubauten	47
7.2.4	Neuzuordnung der Aufgaben der Fachaufsicht zur Straßenentwässerung	48
7.2.5	Neuzuordnung der Aufgaben der Ingenieurgeodäsie	49
7.2.6	Innovationsscout und Fachaustausch auf Landes- und Bundesebene	50
7.2.7	Anpassung der Abrechnungsgrundlage bei Kreuzungsbauwerken	51
7.2.8	Evaluation der Arbeitsanweisung Bau (ABau) im Bereich Brücken-/Ingenieurbau	52
7.3	Handlungsfeld - Maßnahmenvorschläge zur Finanzierung	53
7.3.1	Bereitstellung von zusätzlichen Finanzmitteln aus dem Sondervermögen	54
7.3.2	Aufnahme weiterer Brückenbaumaßnahmen in die Investitionsplanung	55
7.3.3	Überprüfung einer alternativen Finanzierung im Rahmen der kameralistischen Haushaltsgrundsätze	56
7.3.4	Verstetigung der Finanzmittel zur Brückenunterhaltung	57
7.3.5	Reduzierung der Finanzierungsvorschriften	58
7.3.6	Fortsetzung und Sicherstellung von Förderprogrammen des Bundes / der EU	59
7.4	Handlungsfeld - Maßnahmenvorschläge zum Personal	60
7.4.1	Zusätzliche Finanzmittel zur Entfristung von Beschäftigungspositionen und zum Stellenaufbau	61
7.4.2	Fortsetzung / Stärkung der Möglichkeiten - Duales Studium Bauingenieurwesen	62
7.4.3	Qualifizierungsoffensive von Bauingenieuren und Technikern	63
7.4.4	Stärkung der Arbeitgebermarke Berlin und Ausschöpfung TV-L	64

7.5	Handlungsfeld - Maßnahmenvorschläge zur Digitalisierung	65
7.5.1	Evaluation der Prozessabläufe der E-Akte	66
7.5.2	Einführung eines digitalen Planlauf- und Planprüfungssystem	67
7.5.3	Einführung einer E-Signatur/E-Siegel	68
7.5.4	Building-Information-Modeling	69
7.5.5	Projekträumen und Projektkommunikationssysteme	70
7.6	Handlungsfeld - Maßnahmenvorschläge zur Kooperation / Zusammenarbeit	71
7.6.1	Partnerschaftliche Planungs- und Bauprozesse	71
7.6.2	Anwendung von neuen Vertragsmodellen	72
7.6.3	Kooperations- und Rahmenvereinbarungen mit anderen Bauherren	73
7.6.4	Rahmenvereinbarung zur Projektdurchführung mit Versorgungsunternehmen	74
7.7	Handlungsfeld - Maßnahmenvorschläge zum Vergabe- und Vertragswesen	75
7.7.1	Anhebung der Wertgrenzen für Direktaufträge im Tiefbau	76
7.7.2	Anhebung der Wertgrenzen zur Vergabe und Ausschreibung im Tiefbau	77
7.7.3	Anpassung des Berliner Ausschreibungs- und Vergabegesetzes	78
7.7.4	Anpassung des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkung (GWB)	79
7.7.5	Neuorganisation der Zulassungs- und Abrechnungsregularien	81
	Prüfingenieur	
7.8	Handlungsfeld - Maßnahmenvorschläge zum Bauwerksmanagement	82
7.8.1	Erhaltungsmanagement Ingenieurbauwerke (EMS-I)	83
7.8.2	Lager- und Erhaltungsplätze Brückenbau	84
7.8.3	Einsatz der Bauwerksinformationsdatenbank - SIB-Bauwerke 2.0	85
7.8.4	Prüftechnik, Prüffahrzeuge und Ausstattung zur Brückenprüfung	86
7.8.5	Aufbau einer zentralen Bild- und Bestandsdatenbank aller Brückenbauwerke	87
7.8.6	Duldungspflichten im Interesse der Bauwerkserhaltung	88
7.9	Handlungsfeld - Maßnahmenvorschläge zur Optimierung der Projektabläufe	89
7.9.1	Korridor- und streckenbezogene Projektstrategie	90
7.9.2	Konzentration auf Kernaufgabe Brückenbau	91
7.9.3	Abgrenzung zur Straßenentwässerung im Brückenbereich	92
7.9.4	Evaluation zur Ersatzbaustoffverordnung im Land Berlin	94
7.9.5	Anwendung von innovativen und modularen Bauverfahren	95
7.9.6	Standardisierung von Brückenkonstruktionen und Detaillösungen	96
7.9.7	Zentrales Verkehrs- und Baustellenmanagement mit Leitbaustellen	97
7.9.8	Vollsperrungen für den Straßenverkehr während Ersatzneubauten	98
7.9.9	Bonus-/Malus-Regelungen und weitere Wertungskriterien	100

7.10	Handlungsfeld - Maßnahmenvorschläge zur Öffentlichkeitsarbeit	101
7.10.1	Maßnahmen zur Beteiligungs-, Informations- und Öffentlichkeitsarbeit	102
7.10.2	Finanzierung der Öffentlichkeitsarbeit im Brücken- und Ingenieurbau	103
7.10.3	Maßnahmenvorschläge zur Stärkung der Öffentlichkeitsarbeit	105
7.10.4	Ingenieurpreis für Bachelor- und Masterarbeiten	106
7.10.5	Informations- und Hinweistafeln - Brückenbauwerke	107
8	ZUSAMMENFASSUNG ZUM MASTERPLAN BRÜCKEN 2025 BIS 2040	108

1 AUSGANGSITUATION

1.1 Mobilität und Verkehrsentwicklung im Land Berlin

Kaum eine andere europäische Metropole verfügt über eine vergleichbare Vielfalt an Wasserläufen, Bahntrassen und Verkehrsachsen, die durch Brücken miteinander verbunden werden. Ob die historische Oberbaumbrücke, die modernen Bauwerke über den Spreebogen oder die filigranen Fußgängerstege in Grünanlagen – sie sind nicht nur funktionale Verbindungen, sondern prägende Elemente des Stadtbildes und Zeugnisse der Ingenieurbaukunst. Brücken ermöglichen Mobilität, schaffen städtische Kontinuität und tragen wesentlich zur Identität Berlins als Stadt der Wege und Übergänge bei.

Berlin, als dynamische Metropole im stetigen Wandel, muss fortlaufend in die Erhaltung, den Ersatzneubau und den Neubau seiner Brücken investieren. Dies dient der Modernisierung der Infrastruktur und soll den wachsenden Anforderungen an Nachhaltigkeit, Wirtschaftlichkeit und Sicherheit gerecht werden. Ziel ist es, die Mobilität zu verbessern und den reibungslosen Verkehrsfluss dauerhaft zu gewährleisten. Damit gestaltet Berlin aktiv die Grundlage für eine vernetzte, leistungsfähige und zukunftsfähige Stadtstruktur.



Abb. 1 - Verkehrsbelastung auf dem Berliner Straßennetz, Bild: Foto dpa

Die Veränderungen in der Mobilität wirken zugleich auf die Stadt selbst zurück. Neue Verkehrsformen, technologische Entwicklungen und veränderte Mobilitätsbedürfnisse verlangen kontinuierlich nach politischen und planerischen Antworten – etwa hinsichtlich der Gestaltung von Straßenräumen, der Förderung des Umweltverbunds oder der Anpassung urbaner Infrastrukturen an eine wachsende Stadt.

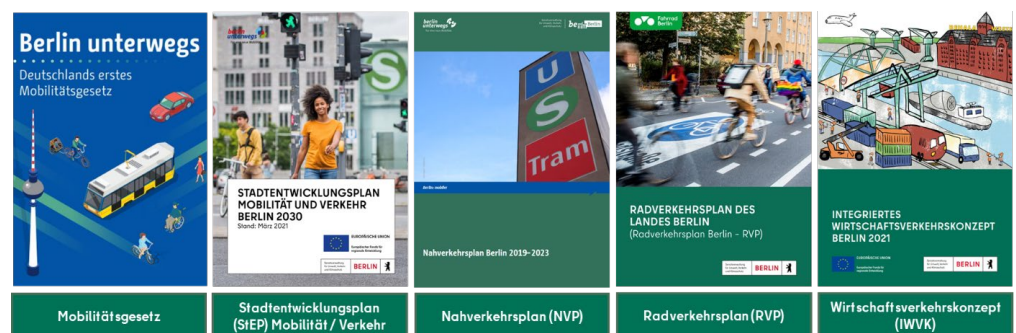


Abb. 2 - Übersicht der wesentlichen Grundlagen zur Verkehrsplanung im Land Berlin, Bild: SenMVKU

Die Verkehrsinfrastruktur Berlins ist komplex: Sie verbindet übergeordnete, städtische und bezirkliche Straßen, Wege, Plätze, Parks und Grünanlagen zu einem Netzwerk für den Straßen-, Wasser-, Schienen-, Luft- und öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Dabei müssen vielfältige Anforderungen berücksichtigt werden – vom Fuß- und Radverkehr über den Individual- und Wirtschaftsverkehr bis hin zu neuen Formen urbaner Mobilität.



Abb. 3 - Blick zur Oberbaumbrücke mit den verschiedenen Ebenen und Verkehrsarten, Bild: davis - Fotolia.com

Berlin ist mit einer Fläche von rund 892 Quadratkilometer und etwa 3,9 Millionen Einwohnende eine wachsende Hauptstadtregion. Jährlich kommen über 12 Millionen nationale und internationale Gäste hinzu. Entsprechend vielfältig ist das Verkehrsnetz mit Fern-, Regional-, S-, U- und Straßenbahnen, Haupt- und Nebenstraßen sowie Wasserwegen. Zur Überbrückung von Straßen, Flüssen, Schienen oder einer Kombination dieser Verkehrswege sind Ingenieurbauwerke – insbesondere Brücken – unverzichtbar. Sie sichern die Funktionsfähigkeit des gesamten Mobilitätssystems und verbinden Stadtteile zu einem kohärenten städtischen Ganzen.

1.2 Brücken und Ingenieurbauwerke im Land Berlin

Berlin verfügt im öffentlichen Raum über eine Vielzahl an Brücken und sonstige Ingenieurbauwerke, wie Tunnel und Stützwände. Die genaue Anzahl hängt von der jeweiligen Zählweise und Zuordnung ab, da sich hinter einem Brückennamen oftmals mehrere Teilbauwerke oder angrenzende Ingenieurbauwerke verbergen.

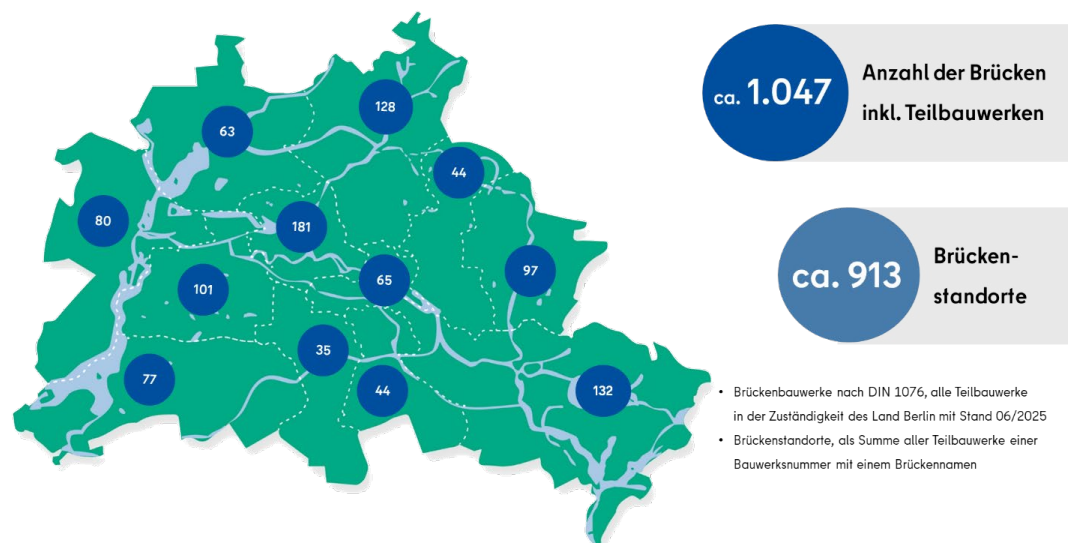


Abb. 4 - Darstellung der Verteilung der Berliner Brücken nach Bezirken, (Stand 06/2025), Bild: SenMVKU

Die Verantwortung für die Erhaltung dieser Bauwerke verteilt sich auf verschiedene Baulastträger, wobei die Zuständigkeiten bei der Deutschen Bahn AG, bei der Autobahn GmbH des Bundes, der Wasserschiffahrtsverwaltung des Bundes sowie den Berliner Verkehrsbetrieben liegen. Bei Brücken, die in Zusammenhang mit Hochbauten stehen bzw. nach der Berliner Bauordnung errichtet wurden, sind die jeweiligen Gebäudeeigentümer verantwortlich, während auf Privatgrundstücken die Unterhaltungspflicht ebenfalls bei den Eigentümern liegt. Den größten Teil des Brückenbestandes betreut jedoch das Land Berlin. Derzeit umfasst die Baulast des Landes Berlin mit Stand 06/2025 eine Anzahl von 913 Brückenstandorten mit insgesamt 1.047 Brückenbauwerken (inklusive Teilbauwerken und Verkehrszeichenbrücken). Diese Brückenbauwerke verfügen zusammen über eine Gesamfläche von ca. 383.777 m². Zum Bestand gehören Straßenbrücken, Brücken und Stege für den Fuß- und Radverkehr sowie Brücken in öffentlichen Park- und Grünanlagen. Die Bauwerke bestehen aus unterschiedlichen Materialien wie Beton, Stein, Holz, Stahl, Aluminium oder Materialkombinationen. Einige von ihnen sind bereits über 100 Jahre alt und zählen damit zu den historischen, denkmalgeschützten Bauwerken, die einen bedeutenden Teil der Berliner Baukultur darstellen. Die bestehenden Brückenbauwerke des Landes Berlin lassen sich auf Grundlagen der vorhandenen Bestandsangaben des Bauwerksmanagements unterschiedlich kategorisieren. Die Minna-Todenhagen-Brücke ist mit rund 420 Metern die längste, während die gusseiserne Bogenbrücke im Schlosspark Buch mit 2,00 Metern als kleinste offiziell eingestufte Brücke gilt (nach DIN 1076 Einstufung als Brückenbauwerk erst ab 2,00 m). Die Wasserstadtbrücke in Spandau ist die größte nach Fläche (ca. 8.329 m²), und die Heerstraßenbrücke ist mit 50,34 Metern die breiteste. Historisch reicht das Spektrum von der Jungfernbrücke über den Kupfergraben (erbaut 1798) bis zur neu errichteten Hilde-Archenhold-Brücke in Treptow-Köpenick.

Zu den bekanntesten Brücken wird in der Bauwerksdatenbank keine Statistik geführt, aber es sollte wohl die Oberbaumbrücke als eines der vielen Wahrzeichen Berlins sein. Darüber hinaus können bezogen auf die Brückenkonstruktion die Abteibrücke in Treptow als erste Stahlbetonbrücke in Deutschland, die Löwenbrücke im Tiergarten als einzige Hängebrücke in Berlin, die Klappbrücke Amtsgraben sowie viele weitere Brückenbauwerke mit regionaler und überregionaler Bedeutung aufgeführt werden.

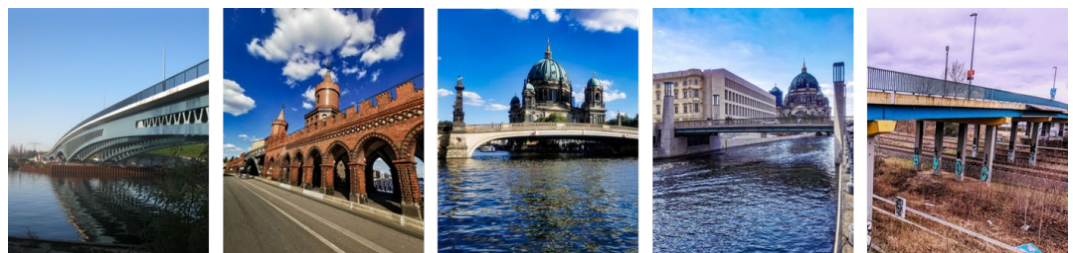


Abb. 5 - Bilder von Berliner Brückenbauwerken, Bild: SenMVKU

Als Teil des Verkehrsnetzes Berlins stehen auch die bestehenden Brückenbauwerke im Spannungsfeld aktueller Verkehrssituation und künftiger Mobilitäts- und Nutzungsanforderung. In den aktuellen Planungen zu erforderlichen Ersatzneubauten oder Neubauplanungen von Brückenstandorten sind Ideen, Konzepte und Lösungen gefordert, welche vorhandene Best-Practices aus dem In- und Ausland mit neuen Lösungen für die speziellen, projektspezifischen Aufgaben Berlins verbinden. Hierbei sind die komplexen Anforderungen hinsichtlich Bauabwicklung, Gestaltung, Wirtschaftlichkeit, Funktionalität und Nachhaltigkeit fortlaufend zu berücksichtigen, aber in erster Linie als konkurrierende Zielvorgaben miteinander abzuwägen. Die geschichtlichen, städtischen und künftigen Anforderungen müssen ebenfalls beachtet werden und auf Grundlage der vorhandenen Bauwerkssubstanz sowie Brückenkonstruktion in die Planungen einfließen.

Mit dem Masterplan Brücken werden nur die bauwerksspezifischen Angaben der Brückenbauwerke in der Zuständigkeit des Landes Berlin erfasst. Die jeweiligen Angaben zu den Tunnelbauwerken, Lärmschutzwänden, Trogbauwerken, Uferwänden und sonstigen Ingenieurbauwerken nach DIN 1076 werden gesondert behandelt.

2 GRUNDSÄTZE DER BAUWERKS-PRÜFUNG UND DES ERHALTUNGSMANAGEMENTS

2.1 Bewertung von Ingenieurbauwerken mit der Zustandsnote

In Deutschland und auch in Berlin werden alle Brückenbauwerke einer Bauwerksprüfung nach DIN 1076 unterzogen. Die Bauwerke werden danach regelmäßig handnah, meist visuell durch fachkundige Ingenieure hinsichtlich der definierten Kriterien Standsicherheit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit geprüft und bewertet.

Als vergleichbares und normiertes Maß des Erhaltungszustandes eines Brückenbauwerkes wird aus allen an einem Bauwerk festgestellten Schäden nach einem festen Algorithmus die Zustandsnote automatisiert ermittelt.

Hiernach wird bei Brückenbauwerken alle sechs Jahre eine Brückenhauptprüfung, dazwischen alle drei Jahre eine Einfache Prüfung und mehrmals jährlich eine Besichtigung und Begehung durchgeführt.



Abb. 6 - Prüfschiff Argusauge zur Bauwerksprüfung von Ingenieurbauwerken, Bild: SenMVKU

Aus den Bauwerksprüfungen resultieren die den äußeren Zustand der Brücken zum Zeitpunkt der Prüfung widerspiegelnde Bauwerksnoten, wobei die maßgeblichen Prüfkriterien die Standsicherheit die Verkehrssicherheit und die Gebrauchstauglichkeit sind.

Die Benotung erfolgt in einem Nummernsystem von 1,0 bis 4,0:

Zustandsnote: 1,0 - 1,4 = sehr guter Zustand

- Die Standsicherheit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit des Bauwerks sind gegeben, aber laufende Unterhaltung erforderlich.

Zustandsnote: 1,5 - 1,9 = guter Zustand

- Die Standsicherheit und Verkehrssicherheit des Bauwerks sind gegeben. Die Dauerhaftigkeit mindestens einer Bauteilgruppe kann beeinträchtigt sein. Die Dauerhaftigkeit des Bauwerks kann langfristig geringfügig beeinträchtigt werden. Laufende Unterhaltungsmaßnahmen sind erforderlich.

Zustandsnote: 2,0 - 2,4 = befriedigender Zustand

- Die Standsicherheit und Verkehrssicherheit des Bauwerks sind gegeben. Die Standsicherheit und/oder Dauerhaftigkeit mindestens einer Bauteilgruppe können beeinträchtigt sein. Die Dauerhaftigkeit des Bauwerks kann langfristig beeinträchtigt werden. Eine Schadensausbreitung oder Folgeschädigung des Bauwerks, die langfristig zu erheblichen Standsicherheits- und/oder Verkehrssicherheitsbeeinträchtigungen oder erhöhtem Verschleiß führt, ist möglich.
- Laufende Unterhaltungsmaßnahmen sind erforderlich und mittelfristig sind objektbezogene Instandsetzungen einzuplanen. Weiterhin ist zu beachten, dass Maßnahmen zur Schadensbeseitigung oder Warnhinweise zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit kurzfristig erforderlich werden können.

Zustandsnote: 2,5 - 2,9 = ausreichender Zustand

- Die Standsicherheit des Bauwerks ist gegeben. Die Verkehrssicherheit des Bauwerks kann beeinträchtigt sein. Die Standsicherheit und/oder Dauerhaftigkeit mindestens einer Bauteilgruppe können beeinträchtigt sein. Die Dauerhaftigkeit des Bauwerks kann beeinträchtigt sein. Eine Schadensausbreitung oder Folgeschädigung des Bauwerks, die mittelfristig zu erheblichen Standsicherheits- und/oder Verkehrssicherheitsbeeinträchtigungen oder erhöhtem Verschleiß führt, ist zu erwarten. Laufende Unterhaltungsmaßnahmen sind erforderlich. Darüber hinaus sind kurzfristig erweiterte Instandsetzungsmaßnahmen erforderlich. Maßnahmen zur Schadensbeseitigung oder Warnhinweise zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit können kurzfristig erforderlich sein.

Zustandsnote: 3,0 - 3,4 = nicht ausreichender Zustand

- Die Standsicherheit und/oder Verkehrssicherheit des Bauwerks sind beeinträchtigt. Die Dauerhaftigkeit des Bauwerks kann nicht mehr gegeben sein. Eine Schadensausbreitung oder Folgeschädigung kann kurzfristig dazu führen, dass die Standsicherheit und/oder Verkehrssicherheit nicht mehr gegeben sind. Laufende Unterhaltungsmaßnahmen sind zwingend erforderlich. Umgehende Instandsetzungsmaßnahmen sind einzuleiten. Maßnahmen zur Schadensbeseitigung oder Warnhinweise zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit oder Nutzungseinschränkungen sind umgehend erforderlich.

Zustandsnote: 3,5 - 4,0 = ungenügender Zustand

- Die Standsicherheit und/oder Verkehrssicherheit des Bauwerks sind erheblich beeinträchtigt oder nicht mehr gegeben. Die Dauerhaftigkeit des Bauwerks kann nicht mehr gegeben sein. Eine Schadensausbreitung oder Folgeschädigung kann kurzfristig dazu führen, dass die Standsicherheit und/oder Verkehrssicherheit nicht mehr gegeben sind oder dass sich ein irreparabler Bauwerksverfall einstellt.

2.2 Bewertung von Brückenbauwerken mit dem Traglastindex

Die Zustandsnote als Ergebnis einer äußeren und handnahen Prüfung des Bauwerks ist nicht geeignet, Tragfähigkeitsdefizite einer Brücke darzustellen. Diese Defizite lassen sich auch nicht zwingend aus dem äußerlich erkennbaren Zustand der Brücken ableiten, sofern keine äußeren Schäden erkennbar sind. Vielmehr ist ein Blick in das „Innere“ eines Tragwerks erforderlich, um Defizite im Tragverhalten zu erkennen und Abhilfe zu schaffen.

Diese Defizite können bereits daraus resultieren, dass aufgrund der hohen Verkehrsbeanspruchung die Ausnutzung des Tragwerks übermäßig hoch ist und somit die zulässige Beanspruchung übersteigt. Die Nutzungsfähigkeit wird eingeschränkt, die Alterung sowie der Verschleiß nehmen übermäßig zu. In einem ersten Bewertungsschritt lassen sich anhand des Baujahrs, der Bauweise (Stahl- oder Betonbrücke), der Bauart (Art der Herstellung) und dem seinerzeitigen Entwicklungsstand des technischen Regelwerks typische strukturelle Defizite in der Tragfähigkeit und/oder Gebrauchstauglichkeit eines Bauwerks vermuten.

Hinzu kommen herstellungsbedingte Bemessungsdefizite und auch herstellungsbedingte Materialdefizite, wie zum Beispiel beim spannungsrisikokorrosionsgefährdeten Spannstahl. Mittels einer Nachrechnung oder sonstigen statischen Einschätzung müssen die vermuteten Defizite bestätigt oder entkräftet werden.

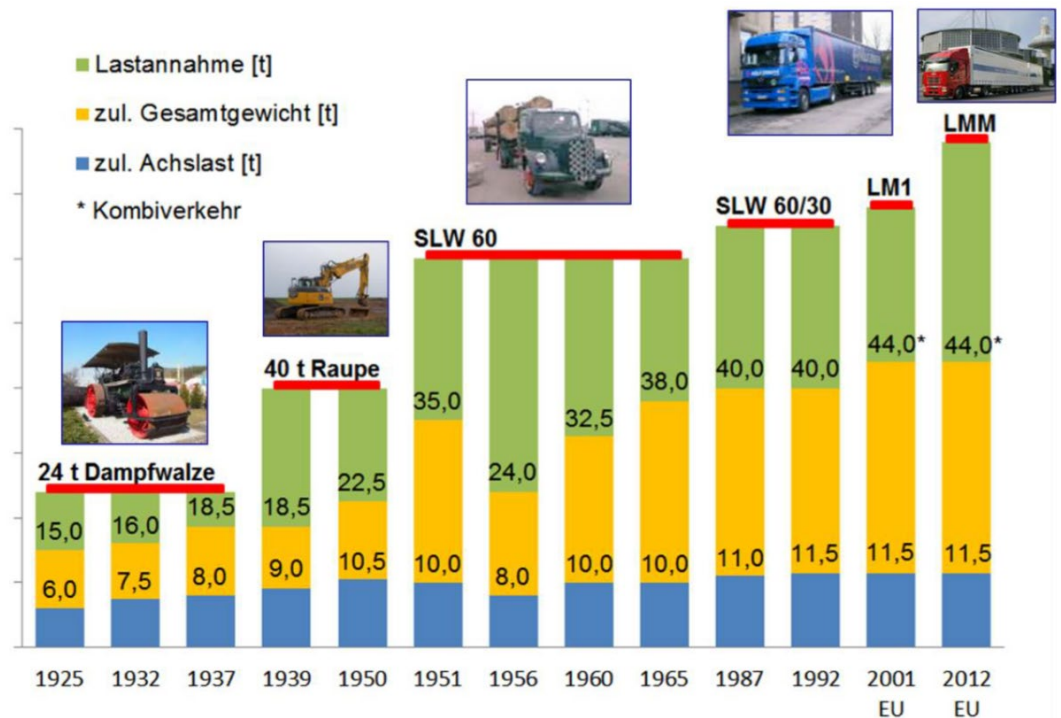


Abb. 7 - Darstellung der verschiedenen normativen Verkehrslastmodelle in Verbindung mit der Entwicklung der zulässigen Fahrzeuggewichte und Achslasten gemäß StVO, Bild: BMV - Brücken an Bundesfernstraßen / Bilanz und Ausblick

Aus diesem Grund wurde in Deutschland zusätzlich zur Zustandsnote der Traglastindex (TLI) eingeführt, welcher diese Punkte wertend zusammenführt. Tragfähigkeitsdefizite einer Brücke aus dem enorm gestiegenen Schwerlastverkehr sowie aus Schwächen in den ursprünglichen Bemessungsvorschriften werden hier berücksichtigt. Als Einstufungskriterien nach römischen Ziffern I-V für den Traglastindex ergeben sich aus dem Vergleich zwischen Soll- und Ist-Tragfähigkeit einer Brücke die Bewertung und berücksichtigt dabei konstruktive Defizite, wie Spannungsrisikokorrosion, Betonfestigkeiten und konkrete Bauwerkseigenschaften. Die Soll-Tragfähigkeit resultiert aus dem Ziellastniveau, die Ist-Tragfähigkeit ergibt sich aus der Nachrechnung.

Der Begriff Ziellastniveau bezeichnet die erforderliche Tragfähigkeit bzw. die Bemessungslast, die ein bestehendes Brückenbauwerk gemäß den aktuellen Normen und prognostizierter Verkehrsbedingungen erreichen soll.

Für die Einstufungskriterien nach dem Traglastindex I-V sind folgende Maßnahmen definiert:

Traglastindex: I

- Die aktuelle, klassifizierte Brückentragfähigkeit entspricht dem geforderten Ziellastniveau oder liegt darüber. Es ergeben sich keine Einschränkungen für die verkehrliche Nutzung.

Traglastindex: II

- Die aktuelle, klassifizierte Brückentragfähigkeit liegt in Abhängigkeit vom Anteil des Schwerlastverkehrs an der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV-SV) und der größten Stützweite höchstens eine Brückeneinstufungsklasse unterhalb des Ziellastniveaus. Für die verkehrliche Nutzung sind langfristig, sofern keine Nachrechnung vorliegt, ggf. weiterführende Untersuchungen durchzuführen.

Traglastindex: III

- Die aktuelle, klassifizierte Brückentragfähigkeit liegt in Abhängigkeit vom DTV-SV und der größten Stützweite ein bis zwei Brückeneinstufungsklassen unterhalb des Ziellastniveaus. Für die verkehrliche Nutzung sind langfristig (maximal 25 Jahre oder bis maximal zum Jahr 2035; die kleinere Grenze ist maßgebend), sofern keine Nachrechnung vorliegt, ggf. weiterführende Untersuchungen durchzuführen.

Traglastindex: IV

- Die aktuelle, klassifizierte Brückentragfähigkeit liegt in Abhängigkeit vom DTV-SV und der größten Stützweite zwei bis drei Brückeneinstufungsklassen unterhalb des Ziellastniveaus. Für die verkehrliche Nutzung sind mittel- bis langfristig (maximal 15 Jahre oder bis zum Jahr 2030; die kleinere Grenze ist maßgebend), sofern keine Nachrechnung vorliegt, ggf. weiterführende Untersuchungen durchzuführen.

Traglastindex: V

- Die aktuelle, klassifizierte Brückentragfähigkeit liegt in Abhängigkeit vom DTV-SV und der größten Stützweite in der Regel drei oder mehr Brückenklassen unterhalb des Ziellastniveaus. Für die verkehrliche Nutzung sind, sofern keine Nachrechnung vorliegt, ggf. weiterführende Untersuchungen durchzuführen. Darüber hinaus sind bauart- und materialbedingten Konstruktionsdetails für Brücken mit Einzelstützweiten ab 20 m zu berücksichtigen.

3 BAUWERKSBESTAND UND INSTANDSETZUNGSRÜCKSTAU DER BERLINER BRÜCKEN

3.1 Bestandsanalyse zum Brückenbestand des Landes Berlin

Infolge der Altersstruktur, der Entwicklung des Verkehrsaufkommens sowie der steigenden Gesamtgewichte des Schwerlastverkehrs auf den öffentlichen Straßen, sind die Tragreserven der Brücken in Berlin weitgehend aufgebraucht. Dies aufgreifend wurden einerseits sowohl auf Bundes- als auch auf Landesebene geänderte Vorschriftenwerke erlassen, wie die Richtlinie zur Nachrechnung von Straßenbrücken im Bestand (Nachrechnungsrichtlinie). Andererseits hat, um die Zunahme des Schwerlastverkehrs zu berücksichtigen, eine Anpassung des Vorschriftenwerks (u. a. Eurocodes, DIN EN) stattgefunden, indem neue Lastmodelle eingeführt wurden. Diese führen dazu, dass viele bestehende Bauwerke die geforderte Tragfähigkeit nicht mehr erfüllen und daher verstärkt oder durch Ersatzneubauten ersetzt werden müssen. Die bestehenden Probleme sind jedoch nicht allein auf Alterung und Verkehrslast zurückzuführen, sondern auch auf material- und konstruktionsbedingte Schwächen vieler Bauwerke, die in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts entstanden sind und zum damaligen Zeitpunkt der Herstellung der Bauwerke noch nicht bekannt waren. So wurden Spannbetonbrücken der Jahre 1960 bis 1990 häufig mit spannungsrissskorrosionsgefährdetem Spannstahl oder auch Bemessungsdefiziten errichtet. Weitere Defizite ergeben sich aus der Ausbildung von Koppelfugen bei Spannbetonbauwerken, dem Einsatz alkali-kieselsäuregefährdeter Zuschlagstoffe im Beton sowie dem Ermüdungs- und Beulverhalten von Stahlkonstruktionen. Diese Faktoren führen dazu, dass der Substanzverlust zahlreicher Bauwerke deutlich schneller voranschreitet.



Abb. 8 - Typische Schadensbilder an Brückenbauwerken, z. B. Spannbetonbrücken, Bild: SenMVKU

Die Folgen zeigen sich in den aktuellen Zustandsbewertungen: Viele Straßenbrücken sind den heutigen Verkehrslasten nicht mehr gewachsen und weisen erhebliche Schäden auf. Ein guter baulicher Zustand ist aber Grundlage für sichere und dauerhafte Brückenbauwerke. Aktuell befinden sich viele dieser Bauwerke in einem schlechten Zustand.

Die durchschnittliche Bearbeitungsdauer von Infrastrukturmaßnahmen beträgt mindestens 10 Jahre und zeigt damit deutlich auf, dass die Planungs- und Genehmigungsprozesse nicht nur in Berlin, sondern in ganz Deutschland zu lange dauern. Aktuell kann nur durch die standardisierten und engmaschigen Bauwerksprüfungen sowie durch konsequentes und gefahrenabwehrendes Handeln der Straßenbaulastträger die Sicherheit für den öffentlichen Raum gewährleistet werden.

Ein Blick in den Bauwerksbestand zeigt dies überdeutlich: Die Altersstruktur der Berliner Brücken weist einen sehr hohen Anteil an Brückenbauwerken mit einem Alter von über 60 Jahren sowie zahlreiche Brücken auf, die über 100 Jahre alt sind und bei denen die rechnerische Nutzungsdauer bereits überschritten wurde. Bei einer theoretischen Lebensdauer von 80 bis 100 Jahren und circa 1.000 Brückenbauwerken im Land Berlin müssten auf Grundlage einer einfachen Vergleichsberechnung im Durchschnitt jedes Jahr bis zu 10 Brücken ersetzt werden, um zu dem von der Brückenbauverwaltung angestrebten dauerhaften Erhaltungsgleichgewicht zu kommen. Aktuell können mit den vorhandenen Kapazitäten und auf Grundlage der vorhandenen Planungs- und Bauabläufe durchschnittliche 4 bis 6 Brückenbauwerke jedes Jahr durch einen Ersatzneubau ersetzt werden.

Diese Vergleichsberechnung wird dadurch verstärkt, dass eine Vielzahl an Brückenbauwerken die rechnerische angesetzte Nutzungsdauer nicht erreichen und somit deutlich früher mit einer schlechten Zustandsnote bewertet werden müssen. Auch fehlende Unterhaltungs- und Erhaltungsmaßnahmen an den Bestandsbauwerken haben in den letzten Jahrzehnten zum feststellbaren Instandsetzungsrückstau geführt.

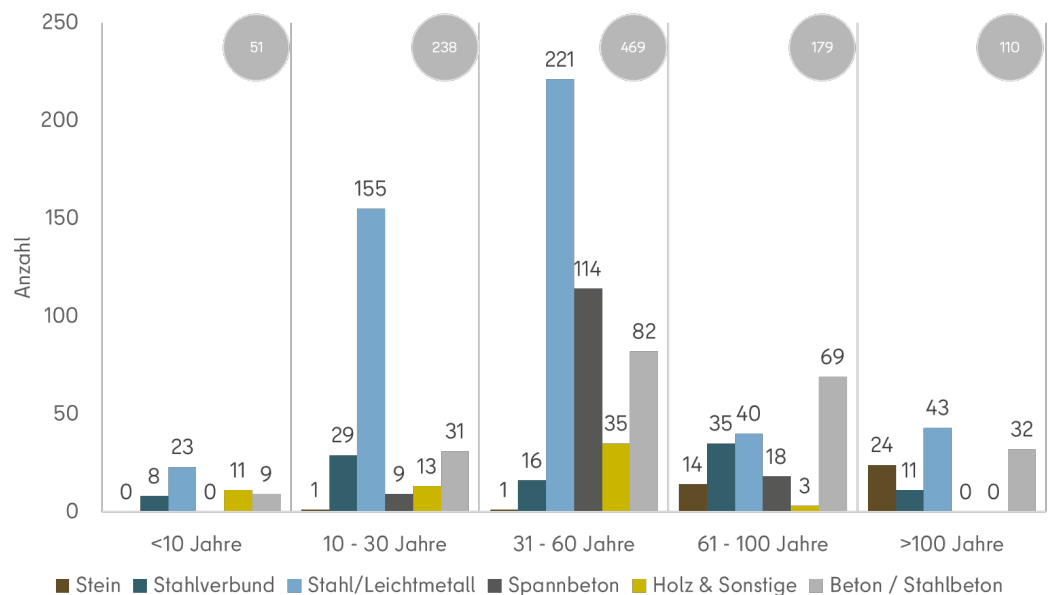


Abb. 9 - Darstellung der Verteilung der Berliner Brücken - Altersstruktur u. Materialverteilung, (Stand 06/2025), Grafik: SenMVKU

Hieraus ergibt sich auch der umfangreiche Bedarf an Erhaltungsmaßnahmen an 125 bestehenden Brückenbauwerken. Die Anzahl an turnusmäßigen Instandsetzungs- und Wartungsarbeiten bei den in den letzten 30 Jahren gebauten Brücken muss sich deutlich erhöhen, damit nicht infolge ausbleibender Investitionen zusätzlicher Bedarf an Ersatzneubauten entsteht. Rechnerisch würde sich das Erhaltungsgleichgewicht erst dann einstellen, wenn die Erneuerung des Bestands - kleine Brücken, Funktionsbauwerke genauso wie große Brücken - mit der Alterung des Gesamtbestands Schritt hält und die turnusmäßigen Instandsetzungen ausgeführt werden.

Die zurückliegende Vollsperrung der „Salvador-Allende-Brücke“ über die Müggelspree in Köpenick, das gravierende Schadensereignis an der „Elsenbrücke“ zwischen Friedrichshain und Treptow, die Sperrung der „Ringbahnbrücke“ an der Stadtautobahn 100 in Charlottenburg und zuletzt die Sperrung des gesamten Kreuzungsbereiches infolge der Notmaßnahme zum Rückbau der Brücke „An der Wuhlheide“ sind nur die gravierendsten Beispiele für den enormen Instandsetzungsrückstau, der sich in den letzten Jahren angesammelt hat.

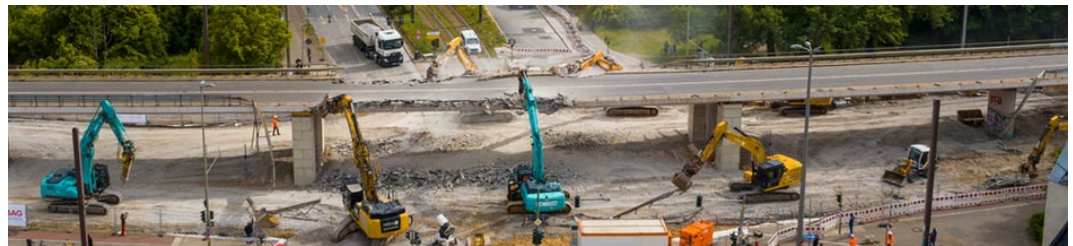


Abb. 10 - Foto zum Rückbau der Brücke „An der Wuhlheide“, Bild: Reinhardt und Sommer

An vielen Brückenbauwerken laufen derzeit Sonderprüfungen, gelten Lastbeschränkungen für den normalen Schwerlastverkehr als auch für genehmigungspflichtige Schwerlastverkehre oder mussten bereits Fahrstreifensperrungen und Einschränkungen der Nutzungsbreite angeordnet werden. Dabei handelt es sich um Maßnahmen, die sich teils drastisch auf fast alle Bereiche des täglichen Lebens auswirken, mit spürbaren Einschränkungen für die Mobilität aller Verkehrsarten. Dies belastet die Bürgerinnen und Bürger Berlins ebenso wie die Wirtschaft. Die Auswertung der turnusmäßigen und normierten Prüfungen nach DIN 1076 mit Stand 06/2025 weist nur 19 Prozent der Brückenbauwerke mit einem guten oder sehr guten Zustand aus, während 47 Prozent lediglich die Note befriedigend erhalten haben.

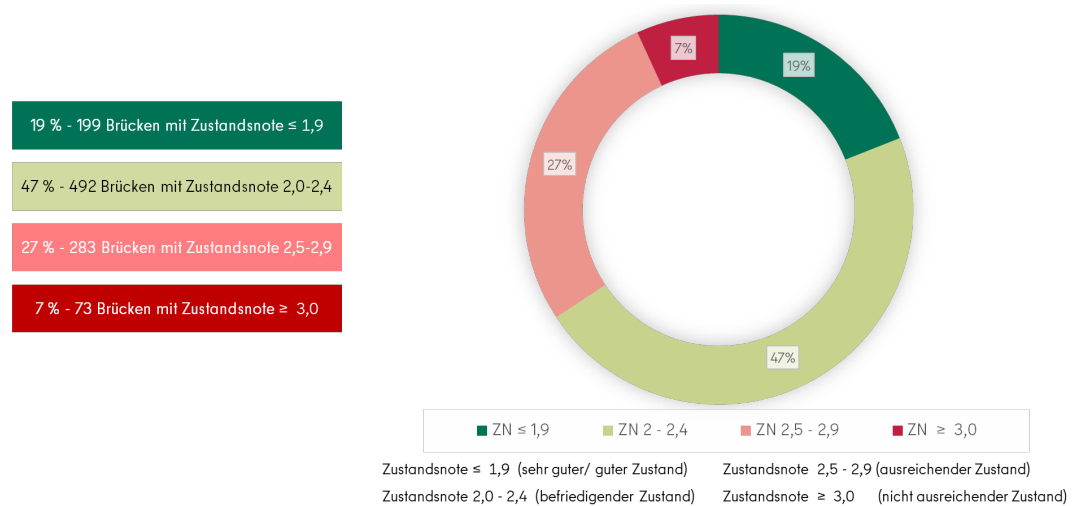


Abb. 11 - Darstellung zum aktuellen Bauwerkszustand nach Zustandsnoten gemäß DIN 1076, Stand (06/2025), Grafik: SenMVKU

Diese Bauwerke sind derzeit verkehrssicher, erfordern jedoch mittelfristig verstärkte Instandhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen. Weitere 27 Prozent der Bauwerke liegen mit Zustandsnoten zwischen 2,5 und 2,9 bereits im Bereich „ausreichend“ und weisen deutliche Mängel auf, die zeitnah bauliche Eingriffe erforderlich machen. Besonders kritisch ist der Anteil von 7 Prozent mit einer Zustandsnote von 3,0 oder schlechter. Diese Brücken befinden sich in einem schlechten Zustand, mit der Folge von Lastbeschränkungen, Geschwindigkeitsreduzierungen oder Sperrungen. Die Verteilung zeigt deutlich, dass nur ein geringer Teil der Berliner Brücken ohne nennenswerten Sanierungsbedarf betrieben werden kann.

Ein erheblicher Teil des Bestandes befindet sich in einem mittleren oder kritischen Zustand, der kurz- bis mittelfristig umfangreiche Instandsetzungs- und Ersatzneubaumaßnahmen erforderlich macht. Damit wird die Dringlichkeit eines konsequenten und langfristig abgesicherten Erhaltungs- und Investitionsprogramms für die Brückeninfrastruktur im Land Berlin unterstrichen.

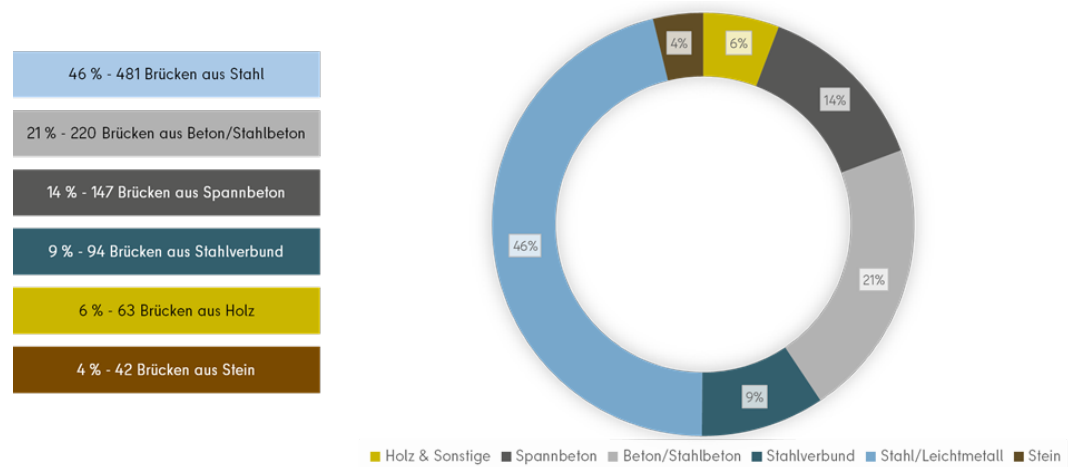


Abb. 12 - Darstellung der Baustoffverteilung der Berliner Brücken, Stand (06/2025),
 Grafik: SenMVKU

Eine detaillierte Zusammenstellung aller wichtigen Bauwerksdaten mit Stand 06/2025 ist in tabellarischer Form in Anhang 1 zusammengetragen. Darüber hinaus wird in Anhang 2 eine Präsentation mit allen bauwerksbezogenen und allgemeinen Angaben zum Brückenbestand, die vorhandenen Unterschiede zwischen den Brückenbauwerken im ehemaligen Ost-Berlin und West-Berlin sowie die Angaben der verwendeten Materialien und die verschiedenen Nutzungsanforderungen dargestellt. Eine Instandsetzungs- und Modernisierungsstrategie zum Abbau des Instandsetzungsrückstaus erfordert eine Analyse zum Bauwerksbestand und eine Kategorisierung der Bestandsbauwerke.

Eine zeitliche Einordnung der Bestandsbrücken wurde anhand des jeweiligen Bauwerkalters und anhand von geschichtlichen Meilensteinen vorgenommen. Unter den 1.047 Brückenbauwerken des Landes Berlin sind insgesamt 273 Brücken vor 1960 errichtet worden. Hierzu zählen auch Brückenbauwerke mit einem Baujahr vor 1900. Bezogen auf die Materialverteilung der damals verbauten Baustoffe nehmen mit 36 Prozent die Brücken aus Beton und Stahlbeton den größten Anteil ein, mit 29 Prozent folgen Brückenbauwerke aus Stahl, welche durch 14 Prozent aus Stein und 16 Prozent aus Stahlverbundbrücken ergänzt werden. Die aufkommende Zeit der Spannbetonbrücken ab den 50er Jahren schlägt sich mit 5 Prozent nieder. Entsprechend der langen Nutzungsdauer wurden insgesamt 43 Prozent dieser 273 Brücken einer Zustandsnote 2,5 bis größer 3,0 zugeordnet, woraus sich ein sehr hoher Bedarf an Ersatzneubauten, aber auch ein hoher Bedarf an Instandsetzungsmaßnahmen ergibt. Beispielhaft sind hier die Brückenbauwerke „Schönhäuser-Allee-Brücke“, „Swinemünder Brücke“, „Gertraudenbrücke“, „Wiesenbrücke“ und „Humboldtsteg“ zu nennen.

In der zeitlichen Betrachtung zwischen 1961 und 1989 und mit der räumlichen Zuordnung zum ehemaligen West-Berlin wird ersichtlich, dass in dieser Zeit insgesamt 219 Brückenbauwerke neu gebaut wurden. Hier stellt sich eine andere Materialverteilung und Baukonstruktion dar. 43 Prozent sind Stahl-, 21 Prozent Spannbeton-, 19 Prozent Beton-/Stahlbetonbrücken und mit 14 Prozent der 219 Brückenbauwerke kommt eine hohe Anzahl an Holzbrücken hinzu. Insgesamt 40 Prozent dieser Bauwerke, mit einer aktuellen maximalen Nutzungsdauer von 64 Jahren, sind mit einer Zustandsnote von 2,5 und schlechter bewertet. Hier ist insbesondere die Anzahl an Holzbrücken hervorzuheben, die auf Grund der begrenzten rechnerischen Nutzungsdauer von 30 Jahren einen fast vollständigen Austausch der Bestandsbrücken erfordert. Bekannte Brücken aus diesem Zeitraum sind die „Nordhafenbrücke“, die „Hohenzollerndammbrücke“, der „Goedelersteg“ und die Brücken Tauernallee am Britzer Garten. Der Blick in denselben Zeitraum zwischen 1961 und 1989 in das ehemalige Ost-Berlin zeigt deutliche Unterschiede in der Bauwerkskonstruktion und den verwendeten Bauarten bzw. Baumaterialien auf. Mit 50 Prozent der 228 Brückenbauwerken sind in der Baustoffverteilung Stahlbrücken und 30 Prozent aus Spannbeton hergestellt worden.

Exemplarisch sind hier die „Neue Gertraudenbrücke“, die „Lichtenberger Brücke“, die „Gehrenseebrücke“ und die „Dunckerbrücke“ zu benennen. Bezogen auf die Zustandsnoten sind 27 Prozent mit einer Zustandsnote 2,5 oder schlechter bewertet. Durch den schlechten Traglastindex von mindestens III für Fertigteillbrücken der Modulbaureihe BT70/BT700 sind auch mehrere Brückenbauwerke mit besseren Zustandsnoten einem Ersatzneubau zuzuführen.

Im Zeitraum nach der Wiedervereinigung und dem Fall der Berliner Mauer wurden innerhalb von 10 Jahren insgesamt 125 Brückenbauwerke errichtet oder wiederaufgebaut. Den mit Abstand größten Anteil bilden die Stahlbrücken mit 58 Prozent. Die restliche Verteilung ist sehr gleichverteilt, mit je 10 Prozent bis 16 Prozent aus Holz, Spannbeton, Beton/Stahlbeton und Stahlverbund. Der Instandsetzungsrückstau ist auch bei diesen Bauwerken sehr hoch. Er beträgt, bezogen auf die Zustandsnoten mit größer 2,5, einen Anteil von 40 Prozent. Die neu konzipierte „Oberbaumbrücke“, die „Kieler Brücke“, die „Spandauer-See-Brücke“ und die „Heerstraßenbrücke“ sind Brückenbauwerke aus dieser Zeit. Insbesondere die hohe Anzahl an Stahlbrücken mit einem Nutzungszeitraum von 25 bis 35 erfordern in den nächsten Jahren entsprechende turnusmäßige Instandsetzungsarbeiten am Korrosionsschutzsystem und an den Fahrbahnübergängen.

In den Folgejahren der Wiedervereinigung 2000 und 2009, wurden 113 Brückenbauwerke gebaut. 68 Prozent aus Stahl, 15 Prozent aus Beton/Stahlbeton, 11 Prozent aus Stahlverbund und in Summe von 6 Prozent Brücken aus den Baustoffen Holz, Spannbeton und Stein. Trotz der relativ kurzen Nutzungsdauer von bis zu 25 Jahren sind auch bei diesen Brückenbauwerken bereits Instandsetzungsbedarfe vorhanden. 28 Prozent der 113 Brückenbauwerke haben eine Zustandsnote zwischen 2,5 bis 2,9 oder größer 3,0. Beispielhaft für die Brückenbauwerke aus diesem Zeitraum können die „Gustav-Heinemann-Brücke“, die „Modersohnbrücke“, die „Perleberger Brücke“ und die „Hugo-Preuß-Brücke“ aufgezählt werden.

Im Betrachtungszeitraum von 2010 bis 2025 wurden insgesamt 86 Brückenbauwerke neugebaut oder bestehende Standorte durch einen Ersatzneubau ersetzt. Die Materialverteilung wird ebenfalls von einem deutlichen Anteil von 54 Prozent aus Stahl-, 18 Prozent Beton-/Stahlbeton- und jeweils 14 Prozent aus Stahlverbund- oder Holzbrücken geprägt. Der Ersatzneubau der „Salvador-Allende-Brücke“, der „Rathausbrücke“ und der „Friedrichsbrücke“ sowie der Neubau des „Golda-Meir-Steges“ fallen in diesen Betrachtungszeitraum.

Im Zusammenhang mit den dargestellten Betrachtungszeiträumen und der damit verbundenen Anzahl an Brückenbauwerken muss beachtet werden, dass neben der aktuellen Zuständigkeit für die Brückenbauwerke des Landes Berlin, bis zum 31.12.2020 auch die Aufgaben als Auftragsverwaltung des Bundes für ca. 270 Brückenbauwerke wahrgenommen worden sind. Auch zurückliegende Änderungen der Verwaltungszuordnung oder Organisationsänderungen, wie die im Jahr 2003 vorgenommene neue Personalbedarfsbemessung führten zu Personalabbau. Beispielhaft wurde in diesem Zeitraum mit sehr hoher Personalkonzentration und Priorisierung die Vielzahl an Neubaumaßnahmen im Autobahnnetz und der damit verbundenen Ingenieurbauwerke ausgeführt (A 100 im Bereich Autobahndreieck Neukölln, Abschnitt der A 113 in Richtung Dresden, Grundinstandsetzung der A 100 im Abschnitt Seestraße, Vorbereitung der Erhaltungsmaßnahmen der A 114, grundlegende Ausbau der A 10 im Berliner Abschnitt, Ersatzneubau der „Freybrücke“ und „Spandauer-Damm-Brücke“).

Mit der Neuorganisation der Bundesauftragsverwaltung im Jahr 2020 und der Aufgabenübertragung an die Autobahn GmbH des Bundes zum 01.01.2021 konnte eine Priorisierung auf die Brückenbauwerke des Landes Berlin erfolgen und die damit verbundene Zustandserfassung neu organisiert werden.

In der Gesamtbetrachtung aller bestehenden Brückenbauwerke im Land Berlin ergibt sich aus den vorhandenen Zustandsnoten die folgende Gesamtübersicht und Gesamtzuordnung des Zustandes, wonach nur noch 19 Prozent der Brückenbauwerke in den Bewertungsbereich mit sehr guten bzw. guten Zustandsnote zugeordnet werden können.

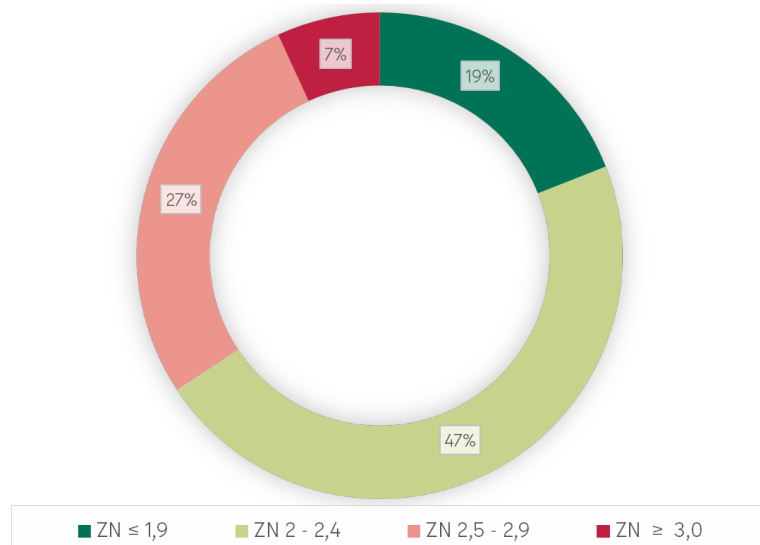


Abb. 13 - Darstellung zum aktuellen Bauwerkszustand nach Zustandsnoten gemäß DIN 1076, Stand (06/2025) , Grafik: SenMVKU

In der Statistik der laufenden Bauwerksprüfungen werden die folgenden 10 Kernschwerpunkte geführt, die in Abhängigkeit von weiteren Faktoren zu den jeweiligen Bauwerksbewertungen zur Dauerhaftigkeit, Verkehrssicherheit und Standsicherheit führen:

- Materialermüdung
- Spannungsrisskorrosionsgefährdeter Spannstahl
- Alkali-Kieselsäure-Reaktion im Beton
- Koppelfugenkonstruktion bei Spannbetonbrücken
- Beulverhalten/Schweißnahtprobleme Stahlbrücken
- Geländerhöhe und fehlendes Geländerseil
- Schäden an Fahrbahnbelägen und Abdichtung
- Schäden am Korrosionsschutz
- Schäden an Lagern, Übergangskonstruktion und Tragseilen
- Betoninstandsetzungsmaßnahmen
- kleinere Maßnahmen zur Erhaltung und Reinigung

Für eine Vielzahl an Brückenbauwerken, bei denen die Bauwerksbegutachtung und die Wirtschaftlichkeitsbewertung im Ergebnis die Notwendigkeit zur Realisierung eines Ersatzneubaus ergab, liegen die Ursachen in einer rechnerisch nicht nachweisbaren Ermüdungsfestigkeit infolge der Nutzungsdauer und zusätzlichen Beanspruchungen sowie aus den v. g. Punkten des Erhaltungsmanagements.

Dieser Effekt der Materialermüdung wird durch weitere materialspezifische Randbedingungen der in den verschiedenen Bauwerken verbauten Materialien verstärkt bzw. erheblich beeinflusst.

An 72 Brückenstandorten in der Zuständigkeit des Landes Berlin wurden bei Spannbetonbrücken der Hennigsdorfer Spannstahl oder der Sigma-Spannstahl verwendet, der zu einem Materialversagen infolge des spannungsrisskorrosionsgefährdeten Spannstahls führen kann. Unter Spannungsrisskorrosion (SpRK) versteht man eine chemische und/oder elektrochemische Korrosion eines Werkstoffes unter gleichzeitiger Einwirkung eines Korrosionsmediums und einer statischen Zugbeanspruchung. Bei hochfesten Stählen ist SpRK in der Regel wasserstoffinduziert, was auf eine materialversprödende Wirkung von absorptionsfähigem atomarem Wasserstoff zurückzuführen ist. Eine Auflistung dieser 72 Brückenstandorte ist in der Präsentation in Anhang 2 enthalten. Diese bauwerks- und materialspezifische Charakteristik wird noch durch eine weitere Bewertungsproblematik verschärft.

An 12 Brückenstandorten befinden sich Brückenbauwerke, die auf Grund der bestehenden Koppelfugenproblematik einen erhöhten Bedarf zur Bauwerksüberwachung und eine erhöhte

Priorisierung zur Bauwerksbewertung erfordern. Die Koppelfugenproblematik bezeichnet die Schäden und Ermüdungsrisiken an Koppelfugen von Spannbetonbrücken, die durch die Verbindung von Spanngliedern in Arbeitsfugen entstehen. Diese Fugenstellen stellen eine Schwachstelle dar, da sie starken Biegemomenten ausgesetzt sind, was zu Spannungsspitzen, Rissen und dem Reißen von Spanngliedern führen kann.

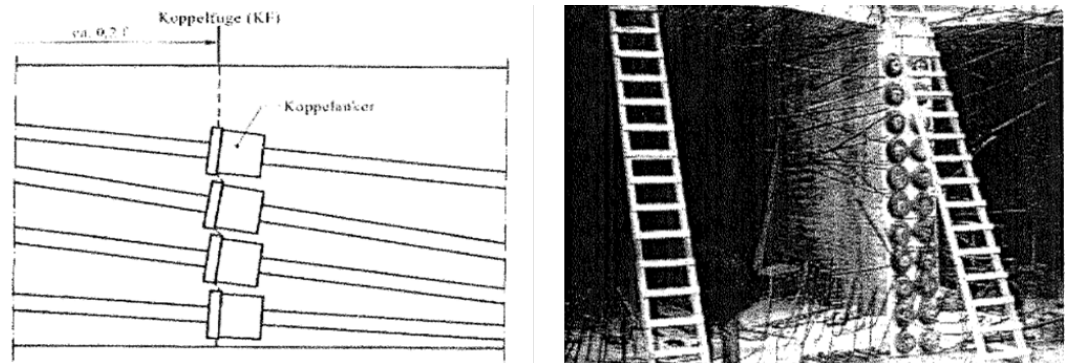


Abb. 14 - Bilder aus dem Buch von Buschmeier, W; Roder, Chr; Gusia; P: Erfahrungen b. d. Beurteilung vorgespannter Bewehrung älterer Spannbetonbrücke

Als weitere Bewertungsproblematik der Berliner Brückenbauwerke ist der systematische und nicht aufhaltbare Materialzerfall infolge der Alkali-Kieselsäure-Reaktion (AKR). Die AKR, umgangssprachlich auch Betonkrebs genannt, ist die chemische Reaktion zwischen freien Alkalien des Zements und alkalilöslichen Kieselsäuren der Gesteinszuschlagsstoffe im Beton. Sie tritt verstärkt auf, wenn die Zuschlagsstoffe zu viel lösliche Kieselsäuren enthalten. Mit Bezug zu den aktuellen Auswertungen der Bauwerksuntersuchungen sind 13 Brückenstandorte bekannt, an denen Bauwerke mit AKR-Schäden festgestellt worden sind.

Zusammenfassend kann bezüglich der Bauwerksbewertung festgestellt werden, dass die Ursachen für den Instandsetzungsrückstau im Alter, im objektbezogenen Bauwerkszustand, in den regelwerksbezogenen Bemessungsdefiziten, in den erheblichen Veränderungen der Nutzungsanforderungen, in der maßgeblichen Zunahme der Verkehrsbelastung und in der Materialzusammensetzung zur Spannungsrisskorrosion, AKR und zu weiteren Materialkennwerten begründet sind.

Anhand der mit Stand 06/2025 vorliegenden Bauwerksdaten und der Auswertung des Erhaltungsmanagementsystem Ingenieurbauwerke (EMS-I) wurden mit dem Masterplan Brücken 2025 bis 2040 insgesamt 175 Brückenbauwerke ermittelt, die in einem Zeitraum bis 2040 durch einen Ersatzneubau ersetzt werden müssen. Darüber hinaus sind die Instandsetzungsmaßnahmen zur Brückenerhaltung kontinuierlich fortzusetzen. Hier wurden insgesamt 125 Brückenbauwerke ermittelt, die bis 2040 einer grundhaften Instandsetzung unterzogen werden müssen.

Alle v.g. Maßnahmen sind zu priorisieren und stehen unter dem Vorbehalt der fortlaufenden Überwachung und Bewertung aller Bestandsbauwerke. Damit werden die ursprünglichen und theoretischen Berechnungsgrundsätze für die anzusetzende Nutzungsdauer von Brückenbauwerken verlassen und auf die konkreten Bewertungsgrundlagen der Berliner Brücken ausgerichtet. Auf Grundlage der aktuell bekannten Bauwerkszustände sowie der tatsächlich vorhandenen Nutzungsanforderungen werden damit die erforderlichen Erhaltungsmaßnahmen bis hin zu den Bedarfen für Ersatzneubauten berücksichtigt. Mit einer Kombination der Finanzierungsmöglichkeiten aus Mitteln des Landeshaushaltes, des Sondervermögens des Bundes und aus Fördermitteln muss der geschätzte Finanzierungsbedarf von ca. 1,7 Milliarden Euro für die erforderlichen Ersatzneubauten und ca. 140 Millionen Euro für die anzusetzenden Erhaltungsmaßnahmen abgesichert werden.

3.2 Erhaltungsmanagementsystem Ingenieurbauwerke des Landes Berlins (EMS-I)

Das IT-gestützte Erhaltungsmanagementsystem (EMS-I) dient der zuständigen Brückenbauverwaltung des Landes Berlin als ein notwendiges und leistungsfähiges Hilfsmittel für die bedeutende Aufgabe zur Brückenerhaltung. Hieraus wird eine wirksame wirtschaftliche Erhaltungsstrategie aus der Menge möglicher Maßnahme identifiziert, analysiert und praktisch umgesetzt. Es dient der nachvollziehbaren optimalen und objektiven Planung von Erhaltungsmaßnahmen nach einheitlichen Kriterien und Parametern für die rechnerische Bestimmung einer Bewertungszahl für eine Priorisierungsreihe von Erhaltungs- bzw. notwendiger Ersatzneubaumaßnahmen. In die Bewertungszahl eines jedes Bestandsbauwerkes gehen mit unterschiedlicher Wichtung verschiedene Parameter, wie zum Beispiel die aktuelle Zustandsnote, der bauwerksspezifische Traglastindex, die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke des Schwerlastverkehrs (DTV-SV), die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an Kraftfahrzeugen (DTV-KFZ), die Bedeutung bzw. Netzzuordnung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), die standortbezogene Versorgungsbedeutung von Leitungen, die Bewertung von Umfahrmöglichkeiten und die Berücksichtigung im Radverkehrsnetz ein. Für den Masterplan Brücken spielt das EMS-I für die Priorisierung und zeitliche Einordnung der verschiedenen Brückenbauwerke eine grundlegende Bedeutung.

BWZ = P _Z + P _T + P _{DS} + P _{DK} + P _O + P _L + P _U + P _R					
Index Parameter	Bezeichnung	Input	optional	Berücksichtigung nur bei Zustandsdefiziten ZN > 3!	Datengrundlage
Z	Zustandsnote (ZN)	ZN	nein	-	SIB 1.9 oder SIB 2.0
T	Traglastindex (TLI)	TLI	nein	-	SIB 1.9 oder SIB 2.0
DS	DTV-SV (Durchschnittlich täglicher Verkehr - Schwerlastverkehr)	DTV-SV	ja	ja	Straßenatenbank (FIS-Broker)
DK	DTV-KFZ (Durchschnittlich täglicher Verkehr - Kraftfahrzeuge)	DTV-KFZ	ja	ja	Straßenatenbank (FIS-Broker)
O	ÖPNV	Anzahl Fahrten	ja	ja	Nahverkehrsplan / Daten BVG
L	Leitungen		ja	ja	Leitungsauskunftsportal
U	Umfahrt PKW/ ÖPNV/SV	ja	Standortabhängig
R	Radvorrangnetz	RIN Kat*; Typ**	ja	ja	Datensatz Radverkehrsplan

Abb. 15 – Ansicht aus dem Erhaltungsmanagement – Ingenieurbauwerke, Stand 06/2025, Tabelle SenMVKU

3.3 Modernisierungsstrategien auf Bundes- und Landesebene

Durch den engen Austausch mit vielen Fachexperten der anderen Bundesländer, den Bundes- und Fachbehörden und Stellen wie der Bundesanstalt für Straßenwesen und der Bundesanstalt für Materialforschung sowie durch die turnusmäßigen Gespräche mit den Verbänden und Kammern der Ingenieur- und Bauwirtschaft sowie mit Hochschulen und Universitäten konnten in den letzten Jahren schon einige Schritte zur Verbesserung der Bestandssituation und bezüglich des dringend erforderlichen Wandels in der Projektbearbeitung initiiert werden. Den Fachexperten ist schon seit längerem bekannt, dass es in Deutschland viele Brücken gibt, die mittlerweile am Ende ihrer technischen Nutzungsdauer angekommen sind. Und dass, wenn jetzt nicht kraftvoll gegensteuert, instandgehalten, repariert, verstärkt oder neu gebaut wird, das Gesamtsystem unserer Verkehrsinfrastruktur in Deutschland in einen immer schlechteren Zustand gerät. In der Berliner Verwaltung wurde ab dem Jahr 2020 schrittweise begonnen, Gegensteuerungsmaßnahmen zu ergreifen. Mit dem Masterplan Brücken 2025 bis 2040 werden die einzelnen Punkte zu dem erforderlichen Struktur- und Kulturwandel im Planungs-, Genehmigungs- und Umsetzungsprozess beschrieben und konkretisiert.

Hierbei sollen neben den Brückenbauwerken auch die weiteren Ingenieurbauwerke nach DIN 1076, wie Tunnel, Lärmschutzwände, Stützbauwerke, Verkehrszeichenbrücken sowie die wasserbauseitigen Ingenieurbauwerke, wie Uferwände, Schleusen, Wehranlagen in weiteren Schritten miteinfasst und berücksichtigt werden.

Mit dem verheerenden Teileinsturz der Carolabrücke in Dresden und dem kurzfristig notwendigen Rückbau der Brücke „An der Wuhlheide“ in Berlin wurden die dringende Handlungserfordernis umso deutlicher. Mit den bisherigen Verfahrensabläufen können die maroden Brückenbauwerke nicht rechtzeitig instandgesetzt werden.

Im Gesamteindruck dessen wurde der Entschluss gefasst, die notwendigen Veränderungen mit Hilfe eines Masterplans für die nächsten Dekaden einzuleiten, der auf bereits ergriffene Gegensteuerungsmaßnahmen aufbaut. Dabei ist klar, dass die erforderliche Anzahl an Ersatzneubauten und Instandsetzungen mit den aktuellen finanziellen und personellen Ressourcen nicht leistbar sind, aber zusätzliche Budgets und zusätzliches Personal auch nicht die alleinigen Lösungen zur Bewältigung der Herausforderungen sind. Hinzukommen müssen Maßnahmenpakete für schlankere und bessere Planungs-, Genehmigungs- und Bauverfahren. Diese Maßnahmenpakete wurden, inklusive einer ersten Potentialbewertung in den letzten Monaten erarbeitet und werden im Folgenden vorgestellt.

In den nächsten fünfzehn Jahren muss aus Sicht der zuständigen Senatsverwaltung für Mobilität eine wesentliche Priorität im Erhalt der bestehenden technischen Infrastruktur liegen. Neben einem Umdenken in den Instandsetzungsstrategien und einer Erhöhung der turnusmäßigen Anzahl an Instandsetzungsmaßnahmen wird jedes Jahr auch eine deutlich größere Anzahl an Ersatzneubauten von Bestandsbrücken benötigt.

4 ABBAU DES INSTANDSETZUNGS- RÜCKSTAUS IM BRÜCKENBAU

In den nächsten Jahren sollte eine wesentliche Priorität im Erhalt der bestehenden technischen Infrastruktur liegen. In der Vergangenheit wurden unter der Maßgabe der Konsolidierung der öffentlichen Haushalte erhebliche Reduzierungen von Haushaltsmitteln für Personal und die bauliche Unterhaltung beschlossen. Fehlbemessungen der finanziellen Mittel führten dazu, dass der Bauwerkszustand der Berliner Brücken und Ingenieurbauwerke sich kontinuierlich verschlechterte. Hierdurch trat ein erheblicher Instandhaltungsrückstau ein, welcher Einschränkungen der Mobilität zur Folge hat. Geschwindigkeitsreduzierungen, Lastbeschränkungen bis hin zu Sperrungen von Brücken und Uferwänden mussten angeordnet werden. Der Standort Berlin mit seiner Vielzahl an Nutzungsanforderungen wurde und wird hierdurch hinsichtlich der direkten und indirekten Auswirkungen nachhaltig gefährdet.

Die in der aktuellen Investitionsplanung angemeldeten Ersatzneubaumaßnahmen stellen noch nicht den gesamthaften Bedarf an Baumaßnahmen dar. Erste Gegensteuerungsmaßnahmen gegen den zunehmenden Instandhaltungsrückstau wurden in den letzten Jahren eingeleitet und haben auch schon erste positive Veränderungen erzielt. Es müssen allerdings wesentlich mehr Bauwerke erneuert werden, um den bereits eingetretenen Instandsetzungsrückstau auf ein akzeptables Niveau zu reduzieren. In Folge des erkannten und eingetretenen Instandhaltungsrückstaus hat der Rechnungshof im Jahr 2019 die Einrichtung eines Erhaltungsmanagementsystems gefordert, um langfristig digital unterstützt Konzepte zu erarbeiten. Diese sollen perspektivisch helfen, die dauerhafte und nachhaltige Sicherstellung der erforderlichen personellen und finanziellen Bedarfe für den Abbau des Instandhaltungsrückstaus zu belegen. Die zurückliegenden Umstrukturierungen insbesondere für den stark auf Projektmanagement orientierten Brückenbau haben aufgezeigt, dass bereits eine strukturierte, projektorientierte Organisation vorhanden ist. Dabei wurde nochmals festgestellt, dass seit der Neuorganisation der bauenden Bereiche in der Senatsverwaltung fast ausschließlich Kernaufgaben bzw. nicht-delegierbare Bauherrenaufgaben erbracht werden.

Zur Umsetzung der geplanten Infrastrukturprojekte sowie zur Bewältigung der großen Instandsetzungs- und Unterhaltungsaufgaben im Straßen-, Tunnel- und Brückenbau ist eine Bereitstellung der erforderlichen finanziellen und personellen Ressourcen zwingend erforderlich.

4.1 Folgen des Instandhaltungsrückstaus

Um dem eingetretenen Instandhaltungsrückstau nachhaltig zu begegnen und einen weiteren Aufwuchs des Rückstaus zu verhindern, sind die personellen und finanziellen Ressourcen zwingend zu korrigieren. Anderenfalls wird der Instandhaltungsrückstau weiter steigen. Die daraus unmittelbar abzuleitenden Auswirkungen auf alle Bereiche des täglichen Lebens und die Folgen für die bestehende kritische Infrastruktur würden erheblichen negativen Einfluss auf ganz Berlin und die Metropolregion Berlin-Brandenburg haben.

Die erforderlichen Maßnahmen im Zusammenhang mit Brückenbau-, Ingenieurbau-, Tunnelbau- und Tiefbaumaßnahmen des Landes sind gemäß ZustKat AZG Nr.10 und ab dem 01.01.2026 in Verbindung mit § 51 des Landesorganisationsgesetzes umzusetzen. Rechtliche Grundlage der Aufgabenerfüllung ist insbesondere § 7 des Berliner Straßengesetzes und § 3 des Bundesfernstraßengesetzes. Pflichtverletzungen bzw. unzureichende Aufgabenerfüllung können nur durch kontinuierliche und bauwerksspezifische Maßnahmen ausgeschlossen werden.

4.2 Weitere Herausforderungen – Baugeschehen in Berlin

Neben der Zunahme insbesondere von Schwerlastverkehr als eine der Ursachen für den hohen Instandsetzungs- und Unterhaltungsbedarf kommt auch dem Schutz der bestehenden Inf-

rastruktur vor einer Beanspruchung durch nachbarschaftliche Bebauung in Berlin eine besondere Bedeutung zu. Freie innerstädtische Flächen werden zunehmend bebaut und Grundstücke werden bis an die Grundstücksgrenzen ausgenutzt. Gebäude erreichen große Höhen oder werden mit mehreren Tiefgeschossen errichtet. Ehemalige Industrieflächen werden neu entwickelt und rücken mit neuen Bauwerken teilweise direkt an bestehende Brücken heran. Aufgrund der Berliner Baugrundverhältnisse wirken sich die nachbarschaftlichen Baumaßnahmen beispielsweise durch Tiefbauarbeiten oder Setzungen im Boden zwangsläufig auf die bestehenden Bauwerke aus. Um einem Schadenseintritt entgegenzuwirken und frühzeitig auf die Bauherren Einfluss nehmen zu können, bedarf es eines personalintensiven Betreuungsaufwandes. Anderenfalls steigt der Instandsetzungsbedarf nicht nur durch höhere Verkehrsbelastungen oder durch normale Alterung, sondern es entwickeln sich Schäden an Brückenbauwerken durch Dritte, welche nur schwer reversibel sind sowie aufwändige Nachweispflichten erfordern.

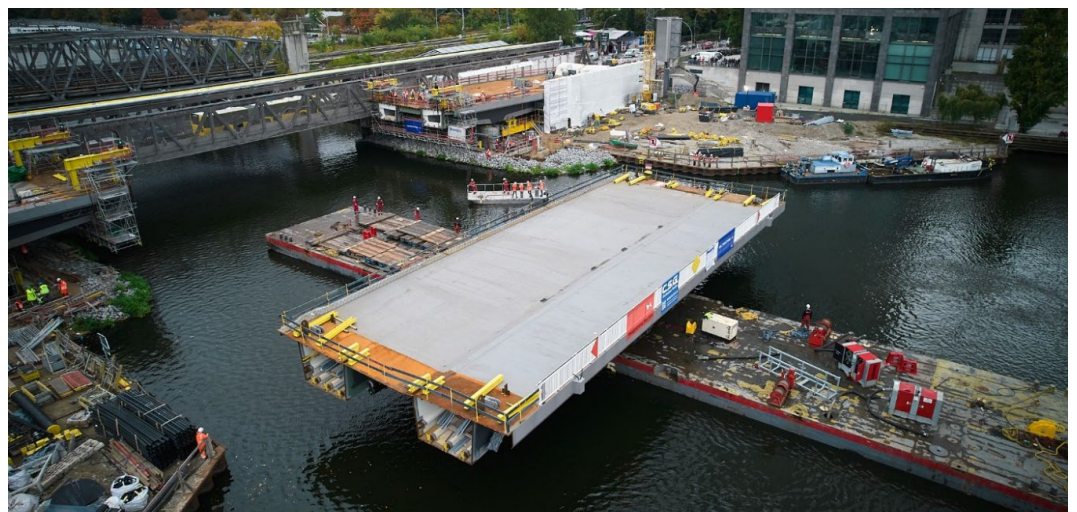


Abb. 16 - Foto zum Ersatzneubau der Eisenbrücke, Stand (10/2025), Bild: Leon Koplow Employer Branding

4.3 Kurzfristige Maßnahmen im Erhaltungsmanagement

Erste Maßnahmen sind Last-/ Geschwindigkeitsbeschränkungen, Fahrstreifenreduzierung und in extremen Fällen die Sperrung zwecks Sicherstellung der Verkehrssicherungspflicht. Eine weitere Steigerung der Schwerlastverkehre wird prognostiziert.

4.4 Nachrechnungsrichtlinie und technische Herausforderungen

Als Werkzeug für die rechnerische Überprüfung des Bauwerksbestandes wurde die Nachrechnungsrichtlinie erarbeitet. Damit erfolgt die Nachrechnung bestehender Ingenieurbauwerke nun bundesweit nach einem geregelten Standard auf Basis des aktuellen Stands der Technik. Das Ziel dabei ist die Überprüfung möglicher Höherstufungen der Brückenklassen bei Bestandsbauwerken, um dem stetig wachsenden Verkehr mit steigenden Tonnagen entsprechen zu können. Aufgrund der o.g. baulichen und baustofflichen Probleme vieler Bestandsbauwerke wird jedoch eine Höherstufung selten möglich sein.

Der Bedarf an Bauwerksverstärkungen bzw. Ersatzneubauten wird daher weiter zunehmen. Die bestehenden Herausforderungen bei Unterhaltungs-, Instandsetzungs- und Ersatzneubaumaßnahmen liegen im Wesentlichen im Bauen im Bestand, Bauen im innerstädtischen Umfeld, Bauen unter Berücksichtigung des Klima- und Umweltschutzes sowie der Umweltverträglichkeit, Bauen unter Aufrechterhaltung von bestehenden Verkehrsbeziehungen, Bauen mit begrenzten Baustellenflächen, Bauen unter Berücksichtigung der Versorgungsunternehmen, Bauen unter rollendem Verkehr.

4.5 Personalstruktur und Organisation

Trotz der erwähnten Gegensteuerungsmaßnahmen ist festzustellen, dass der Bereich Brücken- / Ingenieurbau der Abteilung Tiefbau seine gesetzlichen Verpflichtungen als Straßenbaulast- und Verkehrssicherungspflichtiger nach dem Berliner Straßengesetz nicht in vollem Umfang fach- und sachgerecht wahrnehmen kann. Die anstehenden Aufgaben sind mit der vorhandenen Personalkapazität nicht zu bewältigen. Die feststellbare Altersstruktur des vorhandenen Personals erfordert eine kontinuierliche Nachbesetzung aller freiwerdenden Aufgabengebiete in den nächsten fünf Jahren und die Möglichkeit zum Wissenstransfer über Stellendoppelbesetzungen.

Verbunden mit einer Erhöhung der Personalkapazitäten wäre die vorhandene Struktur und Organisation innerhalb der Abteilung Tiefbau grundsätzlich in der Lage, eine Erhöhung der Projektanzahl abzudecken. Neben den erforderlichen Aufgaben zum Erhalt der Bestandsbauwerke und zum Abbau des angewachsenen Investitionsrückstaus kommen noch eine Vielzahl von notwendigen Zusammenhangsmaßnahmen zur Ergänzung und Erweiterung der verkehrlichen Infrastruktur insbesondere aus der Vielzahl an Wohnungsbauvorhaben im gesamten Stadtgebiet hinzu.

Für die Instandsetzung und den Neubau bzw. Ersatzneubau von Brücken stehen im aktuellen Stellenplan insgesamt achtundvierzig Stellen zur Verfügung. Projektfinanziert sind darüber hinaus noch acht befristete Beschäftigungspositionen im Stellenplan enthalten. Hinzu kommen zehn Stellen für kleine Sanierungsarbeiten / Schadensbehebungen im Zuge der Bauwerksunterhaltung zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit und Stellenanteile in Querschnittsbereichen.

Um die Personalsituation zu verbessern werden bereits verschiedene Instrumente der Personalbeschaffung und -gewinnung angewendet. Diese umfassen u. a. die Durchführung der Ausbildung von potentiellen Nachwuchskräften im Rahmen des dualen Studiums im Studiengang Bauingenieurwesen sowie durch das Technische Referendariat. Zudem werden Teilzeitschäftigungen für Master- und Bachelorstudierende sowie temporäre Einsätze, z. B. in Form von Praktika, genutzt.



Abb. 17 - Foto zum Praxisteil des dualen Studiums Bauingenieurwesen, Bild: SenMVKU

4.6 Ausblick und Anforderungen

Die komplexen Anforderungen hinsichtlich Bauabwicklung, Gestaltung, Wirtschaftlichkeit, Funktionalität sowie Nachhaltigkeit sind auch bei den anstehenden Tiefbaumaßnahmen in ausgewogenem Verhältnis zu berücksichtigen. Damit Berlin den wachsenden und veränderten Anforderungen an die Mobilität weiterhin gerecht werden kann, müssen die vielen verschiedenen Verkehrswege und -anlagen instandgesetzt, erneuert und angepasst werden. Hierbei spielt der Zustand der bestehenden Straßen und Ingenieurbauwerke und die Berücksichtigung der erhöhten bzw. geänderten Bedarfe eine wesentliche Rolle.

5 ERFORDERLICHE BRÜCKENBAU-MAßNAHMEN 2025 BIS 2040

Die vorliegenden Bauwerksdaten, die damit verbundenen Zustandsnoten und die jeweilige Einordnung in den Traglastindex haben bei aktuell insgesamt 175 Bestandsbrücken ergeben, dass in den nächsten 15 Jahren ein Ersatzneubau erfolgen muss. Bei weiteren 125 Brückenbauwerken sind mittlere Erhaltungsmaßnahmen und grundlegende Instandsetzungsmaßnahmen erforderlich. In Anhang 3 werden die geplanten Brückenbauprojekte mit den aktuellen Bauwerksdaten aufgelistet, die einen Ersatzneubau (ENB) oder Erhaltungsmaßnahmen (EHM) erfordern. Auf Grundlage der vorliegenden Zusammenstellung der in Anhang 3 benannten Brückenbauwerke ist eine jeweilige Projektplanung zu den ENB und EHM aufgestellt worden, die in den Anhängen 4 und 5 dargestellt wird. Hieraus lassen sich die geplanten Ausführungszeiträume und die geschätzten Kosten ableiten. Die Projektplanung in den Anhängen 4 und 5 zu den erforderlichen Ersatzneubauten und Erhaltungsmaßnahmen dient zur Orientierung und Übersicht der Gegensteuerungsmaßnahmen zum Abbau des Instandsetzungsrückstaus der Berliner Brücken.

Es werden hierdurch nicht die notwendigen Prozessabläufe zur Finanzierung und Haushaltsaufstellung ersetzt. Weiterhin stellen die Angaben zu den geplanten Bauzeiten eine aktuelle Bewertung dar. Die konkreten Finanzierungsbedarfe werden mit der Investitionsplanung und den konkreten Haushaltsplanungen berücksichtigt. Der gesamthafte Projektzeitraum wird mit den Angaben zwischen Baubeginn und Bauende nicht abgedeckt.

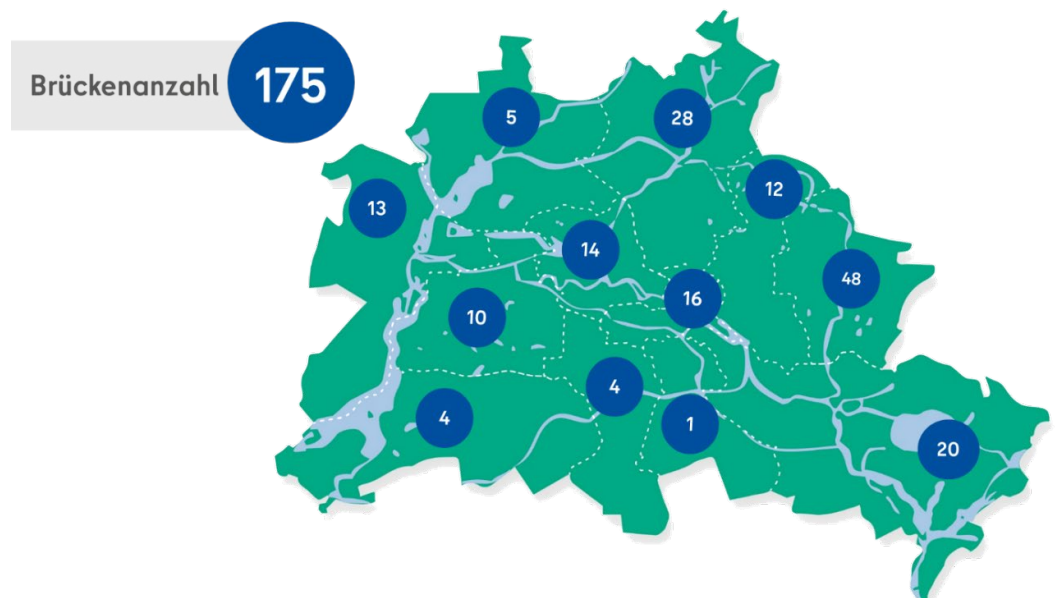


Abb. 18 - Darstellung der Brückenanzahl je Bezirk mit Bedarf zum Ersatzneubau, Stand (06/2025), Grafik: SenMVKU

Auf Grund des enormen Instandsetzungsrückstaus und der erheblichen Bedeutung für die Infrastruktur von Berlin sind aus Sicht der zuständigen Senatsverwaltung für die v. g. Brückenbauwerke die geltenden Verwaltungs-, Verfahrens- und Genehmigungsvorgänge anzupassen. Hierzu werden mit dem Masterplan Brücken die grundsätzlichen Voraussetzungen und Anpassungsbedarfe dargelegt. Diese 175 Brückenbaumaßnahmen, mit Bedarf zur Umsetzung eines Ersatzneubaus, befinden sich entsprechend der notwendigen Priorisierung in verschiedenen Projektständen oder konnten bislang noch nicht begonnen werden. In der folgenden Aufgliederung mit den bezirklichen Zuordnungen werden die einzelnen Brückenbauwerke mit Namen, ggf. Zuordnung und Projektstand aufgelistet.

Hierbei wird bei den Projekten, die sich noch nicht im Projektstand der Planung oder Bauausführung befinden, neben der Zuordnung zum Projektstand „offen“ noch eine Priorisierungsbeurteilung unter Wertung des EMS-I mit einer Skala zwischen 1 und 3 vorgenommen, wobei 1 = hohe Priorität, 2 = mittlere Priorität und 3 = niedrige Priorität bedeutet.

Aus dieser Priorisierung ist die zeitliche Einordnung der Projektplanung erarbeitet worden, welche die aus den aktuellen Bauwerksdaten ermittelten 175 Bauwerke in die Jahresscheiben 2025 bis 2030 mit Priorität 1, in den anschließenden Zeitraum 2030 bis 2035 mit Priorität 2 und mit Priorität 3 für den weiteren Realisierungsabschnitt in den Jahren 2035 bis 2040 zuordnet.

Im Folgenden werden je Bezirk die vorhandene Anzahl an Brückenbauwerken, die Verteilung der Zustandsnoten und die Anzahl an erforderlichen Ersatzneubauten angegeben.

Bezirk - Mitte:

Im Bezirk Mitte sind die folgenden 14 Brückenbauwerke inkl. Verkehrszeichenbrücken (VZB) durch einen Ersatzneubau zu ersetzen:

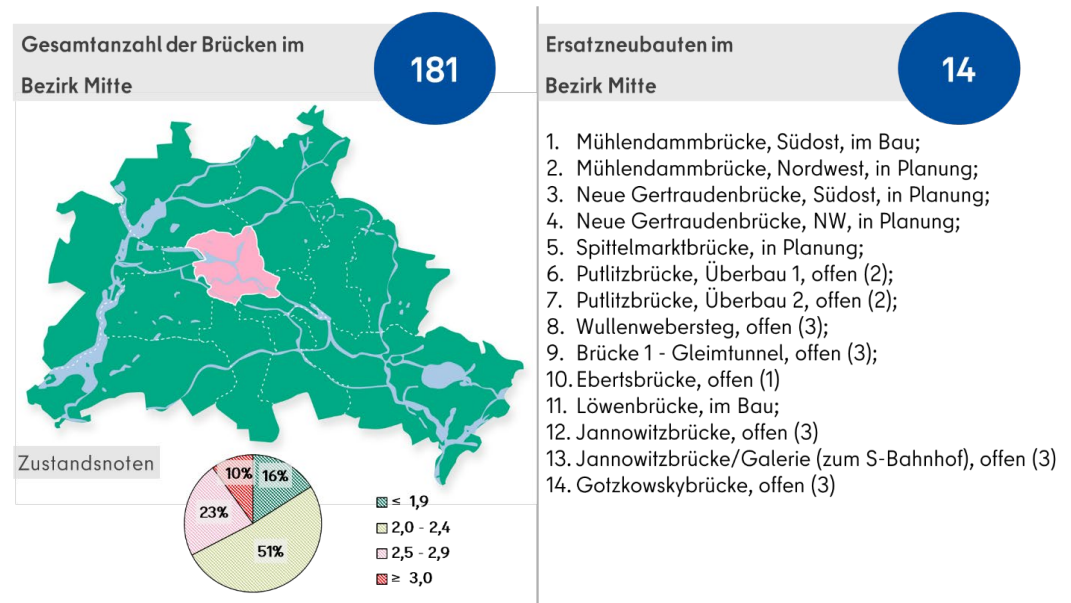


Abb. 19 - Darstellung der Brückenanzahl im Bezirk Mitte inkl. Zustandsnoten u. Bedarf zum Ersatzneubau, Stand (06/25), Grafik: SenMVKU

Bezirk - Friedrichshain-Kreuzberg:

Im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg sind die folgenden 16 Brückenbauwerke inkl. VZB durch einen Ersatzneubau zu ersetzen:

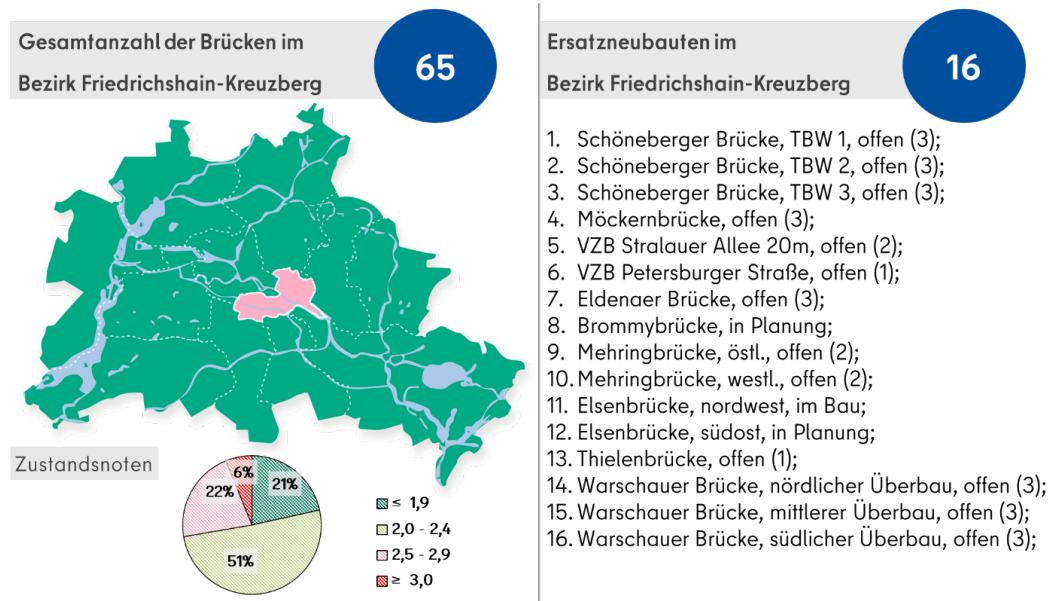


Abb. 20 - Darstellung der Brückenanzahl im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg inkl. Zustandsnoten u. Bedarf zum Ersatzneubau, Stand (06/2025), Grafik: SenMVKU

Bezirk - Pankow:

Im Bezirk Pankow sind die folgenden 28 Brückenbauwerke durch einen Ersatzneubau zu ersetzen:

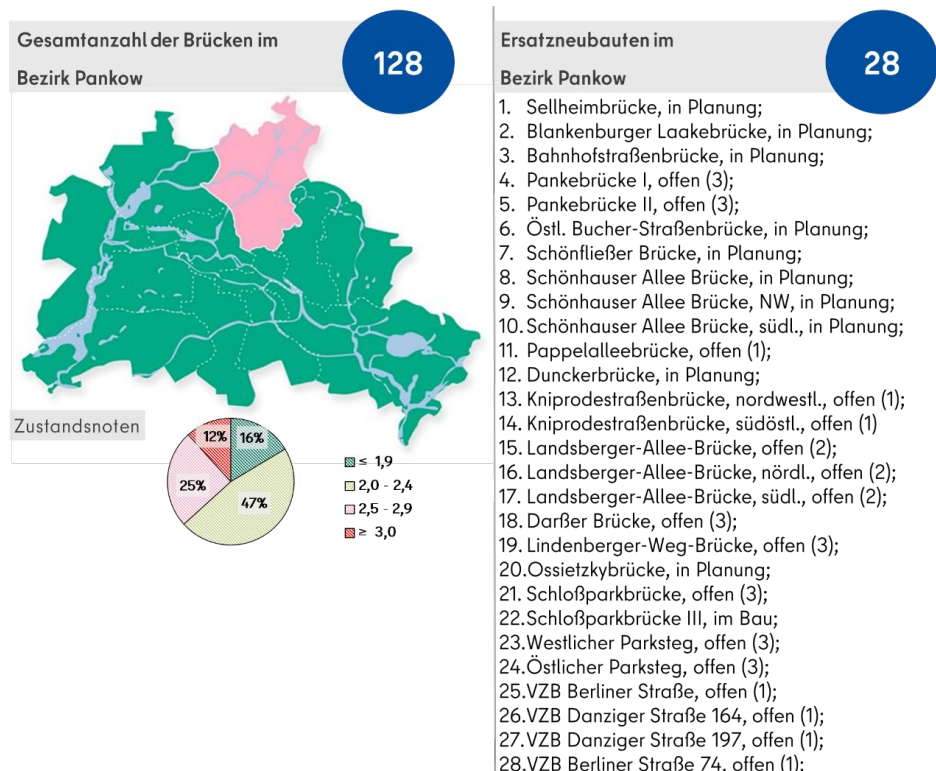


Abb. 21 - Darstellung der Brückenanzahl im Bezirk Pankow inkl. ZN und Bedarf zum Ersatzneubau, Stand (06/2025), Grafik: SenMVKU

Bezirk - Charlottenburg-Wilmersdorf:

Im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf sind die folgenden 10 Brückenbauwerke durch einen Ersatzneubau zu ersetzen:

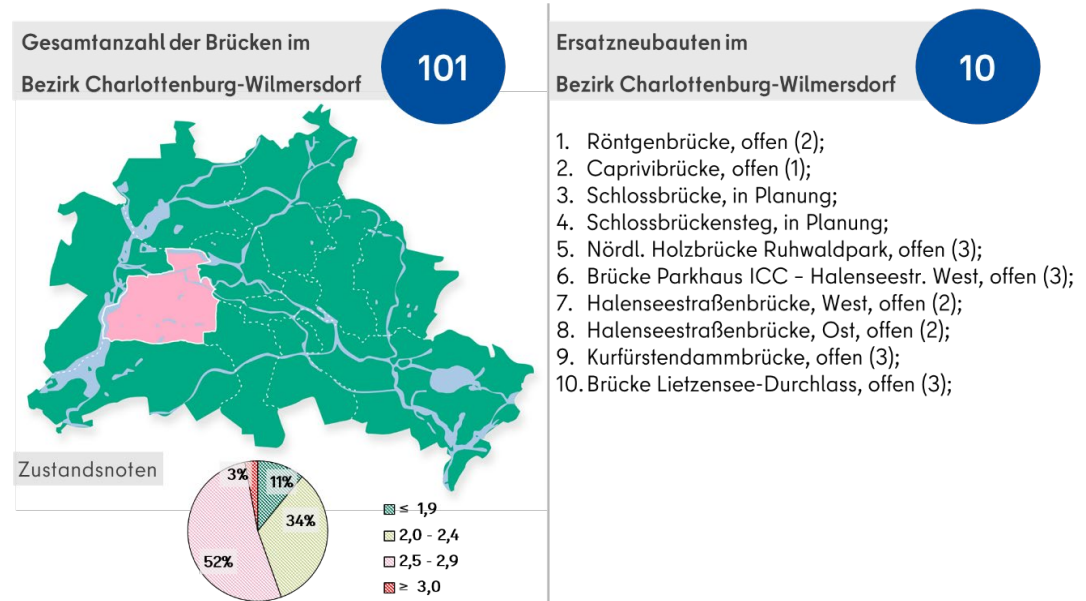


Abb. 22 - Darstellung der Brückenanzahl im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf inkl. ZN und Bedarf zum Ersatzneubau, Stand (06/2025), Grafik: SenMVKU

Bezirk - Spandau:

Im Bezirk Spandau sind die folgenden 13 Brückenbauwerke durch einen Ersatzneubau zu ersetzen:

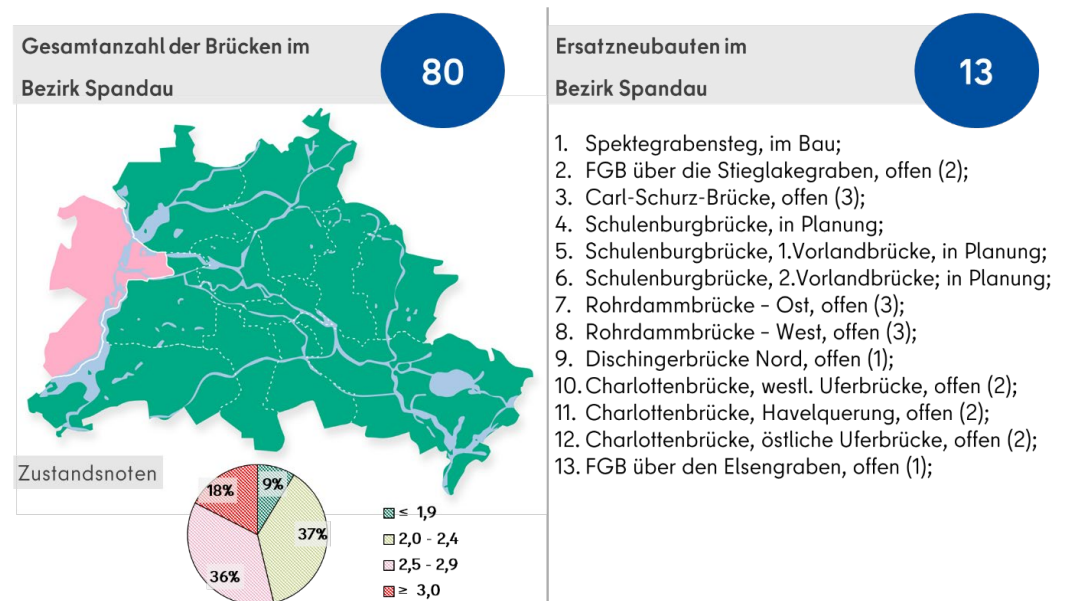


Abb. 23 - Darstellung der Brückenanzahl im Bezirk Spandau inkl. ZN und Bedarf zum Ersatzneubau, Stand (06/2025), Grafik: SenMVKU

Bezirk - Steglitz-Zehlendorf:

Im Bezirk Steglitz-Zehlendorf sind 4 Brückenbauwerke durch einen Ersatzneubau zu ersetzen:

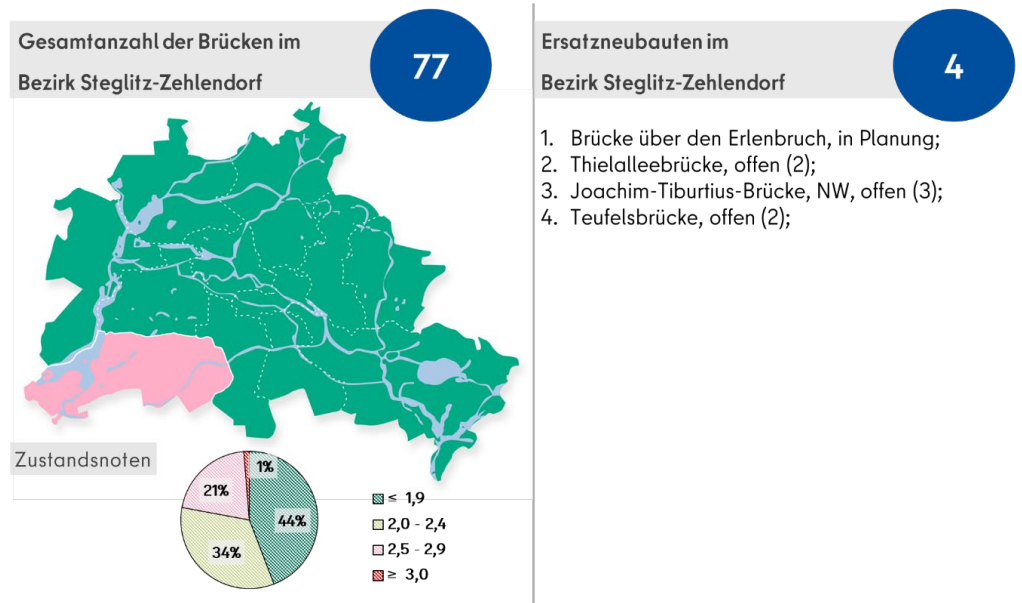


Abb. 24 - Darstellung der Brückenanzahl im Bezirk Steglitz-Zehlendorf inkl. ZN und Bedarf zum Ersatzneubau, Stand (06/2025), Grafik: SenMVKU

Bezirk - Tempelhof-Schöneberg:

Im Bezirk Tempelhof-Schöneberg sind 4 Brückenbauwerke durch einen Ersatzneubau zu ersetzen:

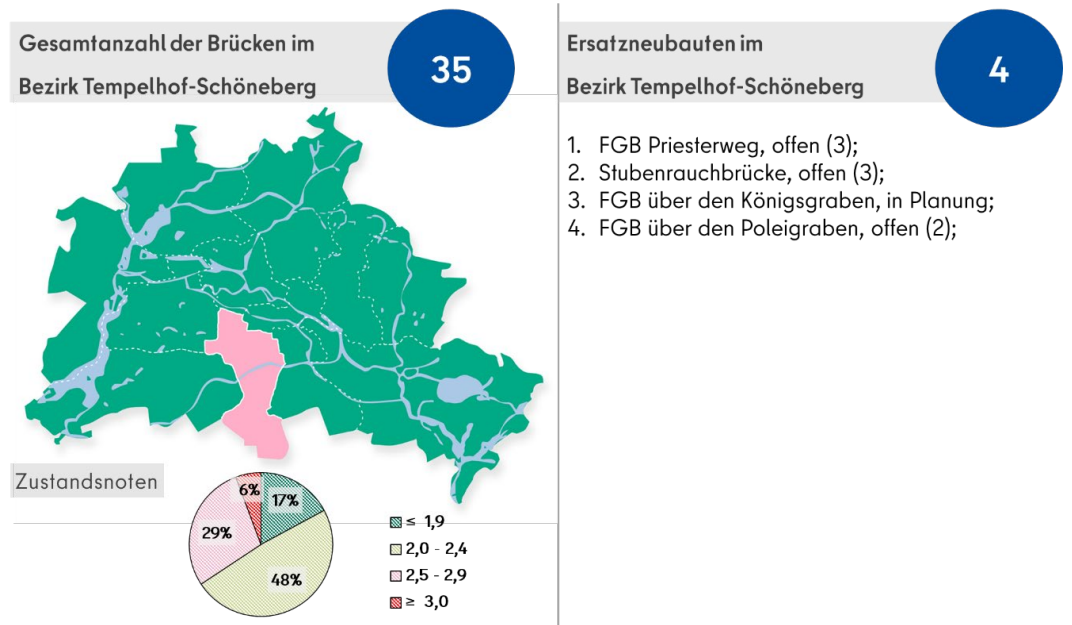


Abb. 25 - Darstellung der Brückenanzahl im Bezirk Tempelhof-Schöneberg inkl. ZN und Bedarf zum Ersatzneubau, Stand (06/2025), Grafik: SenMVKU

Bezirk - Neukölln:

Im Bezirk Neukölln ist das folgende 1 Brückenbauwerk durch einen Ersatzneubau zu ersetzen:

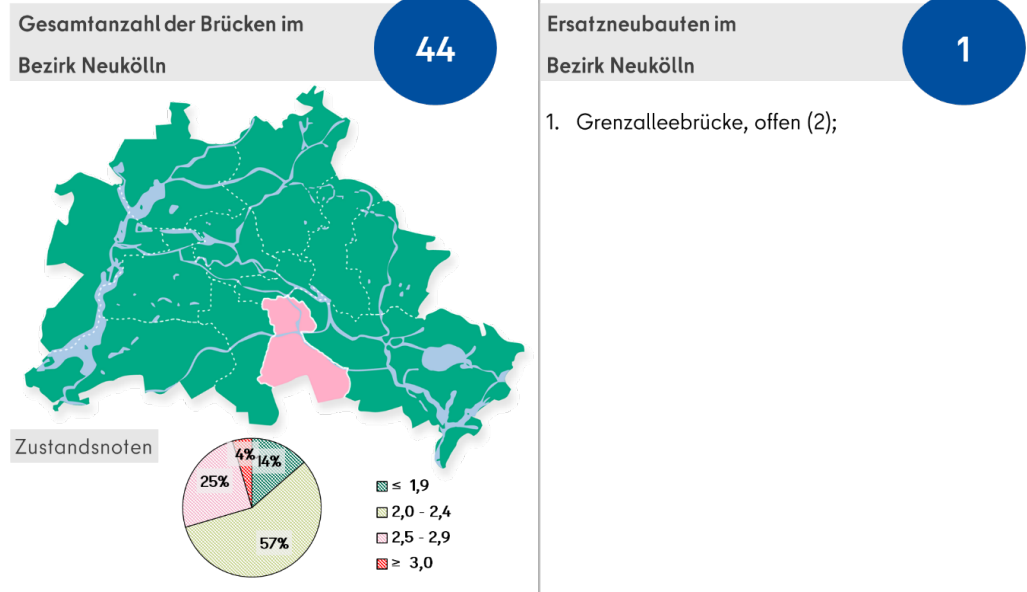


Abb. 26 - Darstellung der Brückenanzahl im Bezirk Neukölln inkl. ZN und Bedarf zum Ersatzneubau, Stand (06/2025), Grafik: SenMVKU

Bezirk - Treptow-Köpenick:

Im Bezirk Treptow-Köpenick sind 20 Brückenbauwerke inkl. VZB durch einen Ersatzneubau zu ersetzen:

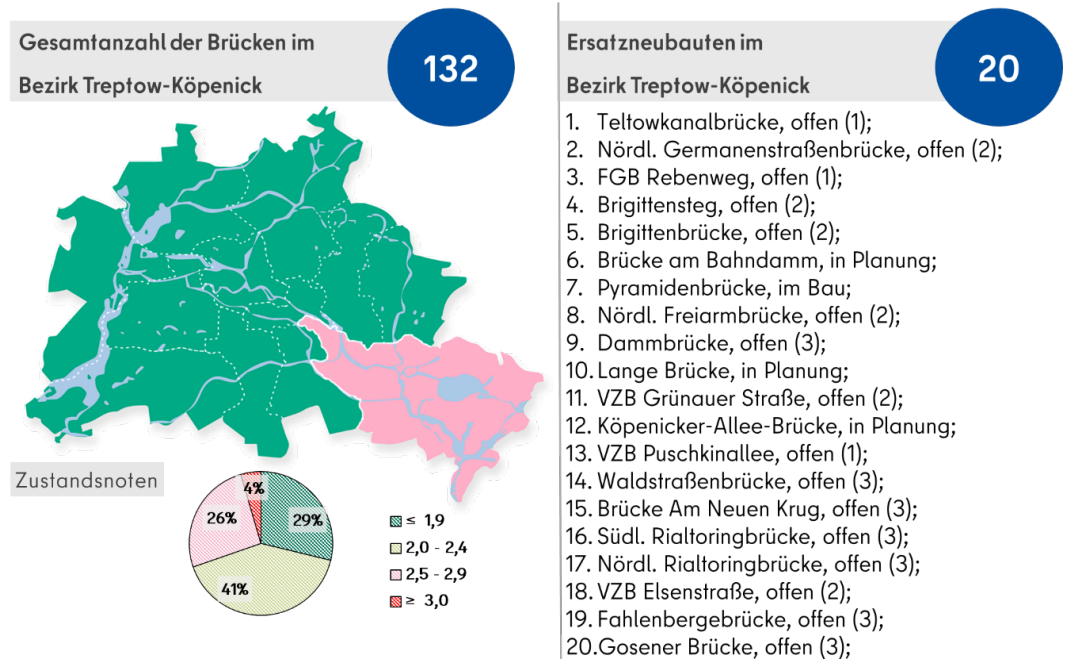


Abb. 27 - Darstellung der Brückenanzahl im Bezirk Treptow-Köpenick inkl. ZN und Bedarf zum Ersatzneubau, Stand (06/2025), Grafik: SenMVKU

Bezirk - Lichtenberg:

Im Bezirk Lichtenberg sind 12 Brückenbauwerke inkl. VZB durch einen Ersatzneubau zu ersetzen:

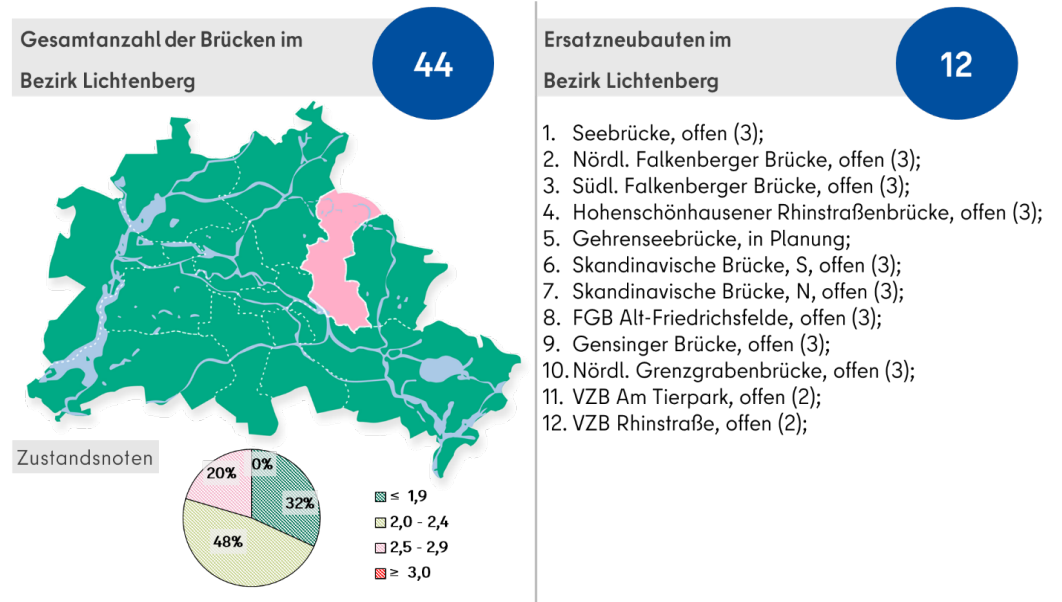


Abb. 28 - Darstellung der Brückenanzahl im Bezirk Lichtenberg inkl. ZN und Bedarf zum Ersatzneubau, Stand (06/2025), Grafik: SenMVKU

Bezirk - Marzahn-Hellersdorf:

Im Bezirk Marzahn-Hellersdorf sind 48 Brückenbauwerke durch einen Ersatzneubau zu ersetzen:

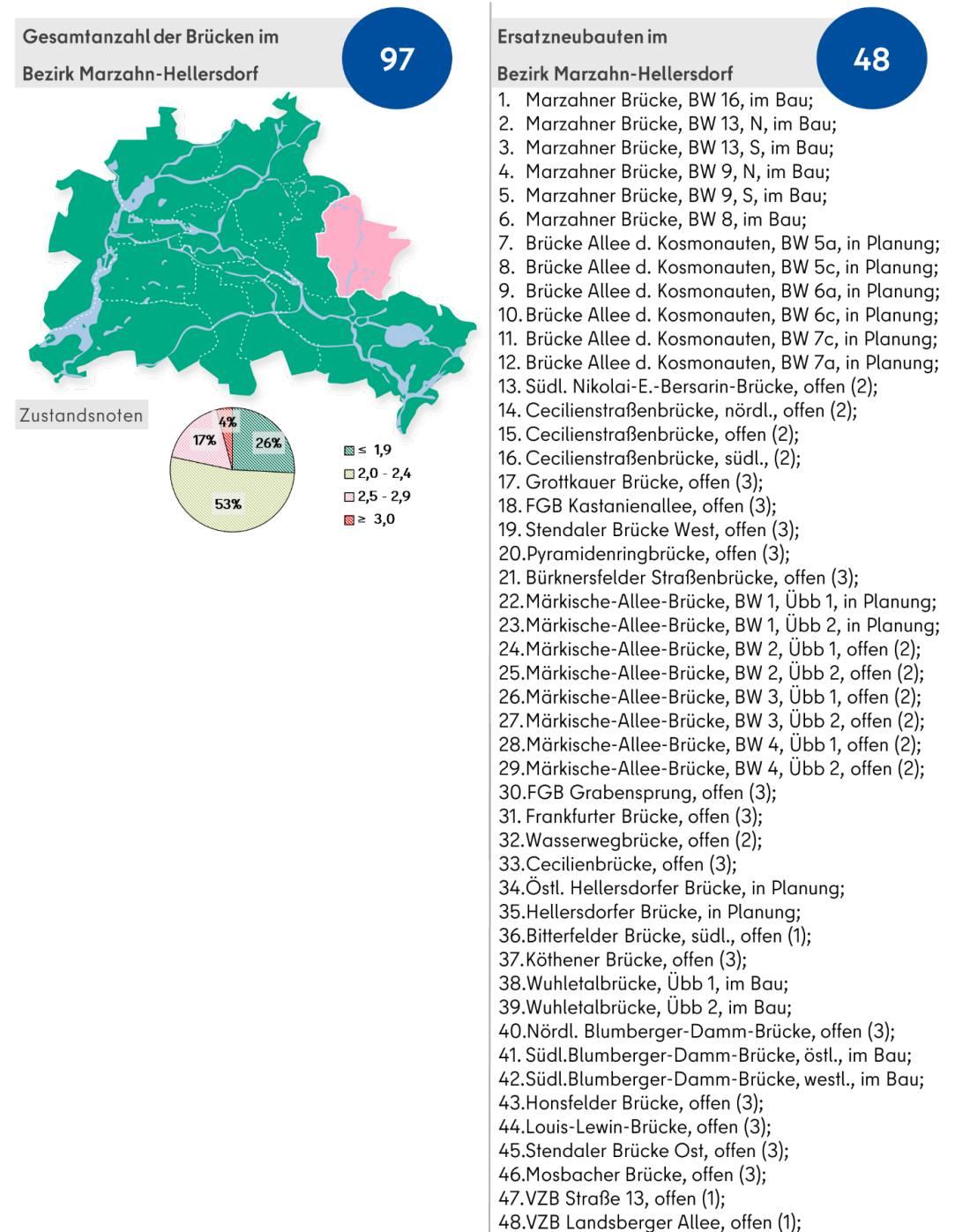


Abb. 29 - Darstellung der Brückenanzahl im Bezirk Marzahn-Hellersdorf inkl. ZN und Bedarf zum Ersatzneubau, Stand (06/2025), Grafik: SenMVKU

Bezirk - Reinickendorf:

Im Bezirk Reinickendorf sind 5 Brückenbauwerke inkl. VZB durch einen Ersatzneubau zu ersetzen:

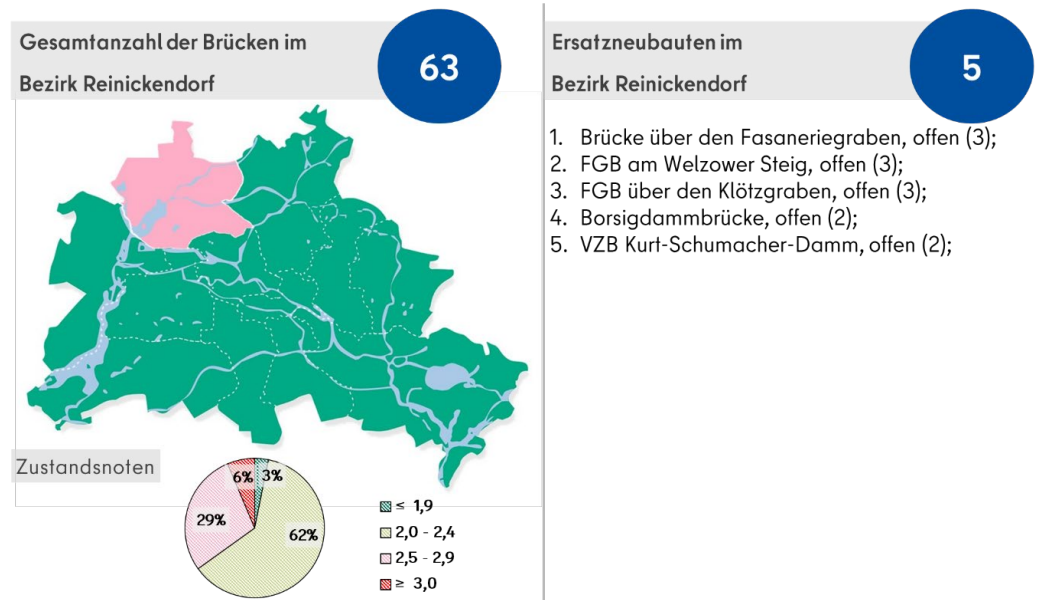


Abb. 30 - Darstellung der Brückenanzahl im Bezirk Reinickendorf inkl. ZN und Bedarf zum Ersatzneubau, Stand (06/2025), Grafik: SenMVKU

6 MASTERPLAN BRÜCKEN 2025 BIS 2040

In den letzten Monaten wurden die bestehenden Finanzierungs-, Planungs-, Genehmigungs- und Bauabläufe analysiert und bewertet. In mehreren Workshops, Terminen in Austauschformaten und weiteren Bewertungsmöglichkeiten wurden positive und negative Erfahrungen zusammengetragen. Hierbei wurden interne und externe Fachexperten und unmittelbar Beteiligte zusammengebracht. Im Zusammenhang mit den laufenden Prozessen zur Verwaltungsreform konnten weitere Potenziale ermittelt werden.

Die folgenden Handlungsfelder und Maßnahmenvorschläge wurden hieraus entwickelt und in einem Masterplan für den Zeitraum 2025 bis 2040 zusammengetragen. Hieraus ergeben sich aus fachlicher Sicht der zuständigen Senatsverwaltung für Mobilität die notwendigen Gegensteuerungsmaßnahmen und Strategien zum weiteren Projektmanagement.

Der Masterplan Brücken gliedert sich in zehn Handlungsfelder, die sich jeweils in mehrere Maßnahmenvorschläge aufteilen. Darüber hinaus ist ein dauerhafter und kontinuierlicher Prozess der Aufgabenkritik und des Prozessmanagements zu etablieren.

Die Handlungsfelder zeigen in einem ersten Schritt notwendige und denkbare Gegensteuerungsmaßnahmen auf. Da die vorgeschlagenen Gegensteuerungsmaßnahmen umfangreiche Auswirkungen auf Verwaltungsvorschriften, gesetzliche Regelungen, Verwaltungsabläufe sowie Kosten haben können, sind diese Maßnahmenvorschläge nach entsprechender politischer Rahmensetzung in weiteren Schritten unter Beteiligung der jeweils zuständigen Verwaltungseinheiten bzw. Senatsverwaltungen verbindlich abzustimmen und zu initiieren.

Die Umsetzbarkeit, die verantwortlichen und zu beteiligenden Stellen sowie die zeitliche Einordnung der einzelnen Maßnahmenvorschläge kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt nur abgeschätzt werden. Die Etablierung eines kontinuierlichen Veränderungsprozesses zur Steigerung der Effektivität und zum zielgerichteten Einsatz der begrenzten Ressourcen ist als fortlaufender Prozess zu bewerten. Im Zusammenhang mit der weiteren Bearbeitung sind die einzelnen Maßnahmenvorschläge durch die zuständige Senatsverwaltung unter Beteiligung der Senatsverwaltung für Mobilität zu prüfen und zu bewerten. Hierbei sind die Vor- und Nachteile zu erarbeiten, eine Kosten-Nutzen-Bewertung bezogen auf die Umsetzbarkeit des Masterplans Brücken und eine Darstellung der notwendigen Voraussetzungen zur Umsetzbarkeit vorzunehmen. Im jährlichen Fortschreibungsprozess und Berichtswesen zum Masterplan Brücken sind die aktuellen Bearbeitungsstände und die abschließenden Bewertungsergebnisse zu den Maßnahmenvorschlägen zu dokumentieren und die damit verbundenen Auswirkungen auf die Umsetzbarkeit der Projektplanung des Masterplan Brücken anzugeben.

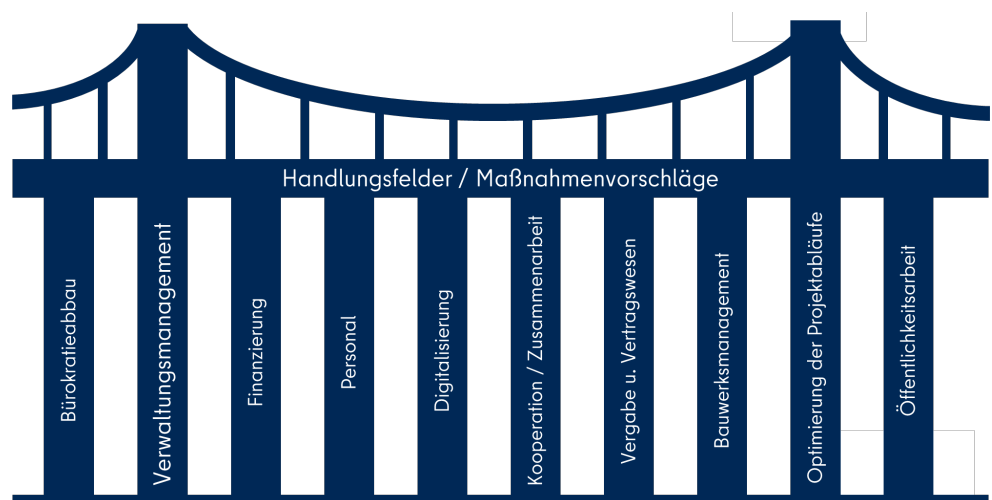


Abb. 31 - Masterplan Brücken 2025 bis 2040 - Übersicht der zehn Handlungsfelder, Grafik: SenMVKU

1. Handlungsfeld - Maßnahmenvorschläge zum Bürokratieabbau:

- Änderungen der Kostenbeteiligung durch Sondernutzer
- Organisation bzw. Anpassung zum Präqualifikationsverfahren für Freiberufliche Leistungen im Brücken- und Ingenieurbau
- Evaluation der Vergabepattform des Landes Berlin

2. Handlungsfeld - Maßnahmenvorschläge zum Verwaltungsmanagement:

- Änderung § 24 LHO - Novellierung der Ergänzenden AV (ErgAV) zu den AV zu § 24 LHO
- Bauzeitliche Flächeninanspruchnahme mit gesamtstädtischer Bedeutung
- Genehmigungskonzentration und Genehmigungsfiktion bei Ersatzneubauten
- Neuordnung der Aufgaben der Fachaufsicht zur Straßenentwässerung
- Neuordnung der Aufgaben der Ingenieurgeodäsie
- Innovationsscout und Fachaustausch auf Landes- und Bundesebene
- Anpassung der Abrechnungsgrundlage bei Kreuzungsbauwerken
- Evaluation der Arbeitsanweisung Bau (ABau) im Brücken-/Ingenieurbau

3. Handlungsfeld - Maßnahmenvorschläge zur Finanzierung:

- Bereitstellung von zusätzlichen Finanzmitteln aus dem Sondervermögen
- Aufnahme weiterer Brückenbaumaßnahmen in die Investitionsplanung
- Überprüfung einer alternativen Finanzierung im Rahmen der kameralistischen Haushaltsgrundsätze
- Verstetigung der Finanzmittel zur Brückenunterhaltung
- Reduzierung der Finanzierungsvorschriften
- Fortsetzung und Sicherstellung von Förderprogrammen des Bundes / der EU

4. Handlungsfeld - Maßnahmenvorschläge zum Personal:

- Zusätzliche Personalmittel zur Entfristung von Beschäftigungspositionen und zum Stelenaufbau
- Fortsetzung und Stärkung der Möglichkeiten zum Dualen Studium Bauingenieurwesen
- Qualifizierungsoffensive von Bauingenieuren und Technikern
- Stärkung der Arbeitgebermarke Berlin und Ausschöpfung TV-L

5. Handlungsfeld - Maßnahmenvorschläge zur Digitalisierung:

- Evaluation der Prozessabläufe der E-Akte
- Einführung eines digitalen Planlauf- und Planprüfungssystem
- Einführung einer E-Signatur/E-Siegel
- Building-Information-Modeling
- Projekträumen und Projektkommunikationssysteme

6. Handlungsfeld - Maßnahmenvorschläge zur Kooperation / Zusammenarbeit:

- Partnerschaftliche Planungs- und Bauprozess
- Anwendung von neuen Vertragsmodellen
- Kooperations- und Rahmenvereinbarungen mit anderen Bauherren
- Rahmenvereinbarung zur Projektdurchführung mit Versorgungsunternehmen

7. Handlungsfeld - Maßnahmenvorschläge zum Vergabe- und Vertragswesen:

- Anhebung der Wertgrenzen zur Direktbeauftragung im Tiefbau
- Anhebung der Wertgrenzen zur Freihändigen Vergabe im Tiefbau
- Anpassung des Berliner Ausschreibungs- und Vergabegesetzes
- Anpassung des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkung (GWB)
- Neuorganisation der Zulassungs- und Abrechnungsregularien Prüferingenieur

8. Handlungsfeld - Maßnahmenvorschläge zum Bauwerksmanagement:

- Erhaltungsmanagement Ingenieurbauwerke (EMS-I)
- Lager- und Erhaltungsplätze Brückenbau
- Einsatz der Bauwerksinformationsdatenbank - SIB-Bauwerke 2.0
- Prüftechnik, Prüffahrzeuge und Ausstattung zur Brückenprüfung
- Aufbau einer zentralen Bild- und Bestandsdatenbank aller Brückenbauwerke
- Duldungspflichten im Interesse der Bauwerksunterhaltung

9. Handlungsfeld - Maßnahmenvorschläge zur Optimierung der Projektabläufe:

- Korridor- und Streckenbezogene Projektstrategie
- Konzentration auf Kernaufgabe Brückenbau
- Abgrenzung zur Straßenentwässerung im Brückenbereich
- Evaluation zur Ersatzbaustoffverordnung im Land Berlin
- Anwendung von innovativen und modularer Bauverfahren
- Standardisierung von Brückenkonstruktionen und Detaillösungen
- Zentrales Verkehrs- und Baustellenmanagement mit Leitbaustellen
- Vollsperrungen für den Straßenverkehr während Ersatzneubauten
- Bonus-/Malus-Regelungen und weitere Wertungskriterien

10. Handlungsfeld - Maßnahmenvorschläge zur Öffentlichkeitsarbeit:

- Erarbeitung einer gesamthafter Baustellen-Marke
- Finanzierung der Öffentlichkeitsarbeit
- Maßnahmenvorschläge zur Stärkung der Öffentlichkeitsarbeit
- Ingenieurpreis für Bachelor- und Masterarbeiten
- Informations- und Hinweistafeln - Brückenbauwerke

7 HANDLUNGSFELDER UND MAßNAHMENVORSCHLÄGE ZUM MASTERPLAN BRÜCKEN

Im Folgenden werden die ermittelten Handlungsfelder und die damit verbundenen Maßnahmenvorschläge vorgestellt. Hieraus sollen die weiteren Schritte zum eigentlichen Bewertungs- und Veränderungsprozess mit den jeweils zuständigen Senatsverwaltungen und Fachabteilungen erarbeitet und umgesetzt werden.

7.1 Handlungsfeld - Maßnahmenvorschläge zum Bürokratieabbau

Für den Bereich der Berliner Brücken gelten neben den technischen Vorgaben in erster Linie das Berliner Straßengesetz, das Fernstraßengesetz und das Mobilitätsgesetz. Dabei sind die Aufrechterhaltung des Verkehrs, die Gewährleistung der Verkehrssicherheit und die angebots- und bedarfsorientierte Planung und Umsetzung von Mobilitätsvorgaben für alle Verkehrsarten die wesentlichen Aufgabenziele.

Neuregelungen aus anderen Baubereichen zeigen, dass Verbesserungen möglich sind. Beispiele hierfür sind das Schneller-Bauen-Gesetz des Landes Berlin oder die Ausnahmeregelungen zur bestehenden Baugrundlage des Bundes beim Bau von Flüchtlingsunterkünften oder Energieversorgungsterminals. Beispielhaft auf den Planungsablauf im Brückenbau schauend, wird ersichtlich, dass einzelne Planungsphasen zu viel Zeit in Anspruch nehmen.

Hier bestehen landeseigene Verordnungen und ergänzende Anwendungsvorschriften zur Landeshaushaltsordnung, u.a. zu § 24, die den Planungsprozess zeitlich erheblich verzögern.

Nach jeder Planungsphase werden zu den vorliegenden Planungen und Kostenermittlungen neue Abstimmungen geführt, Genehmigungen eingeholt, Planungsgrundlagen hinterfragt. Fortlaufende Überarbeitungen und Wiederholungen ganzer Planungsphasen sind die Konsequenz. Darüber hinaus können die nächsten Phasen aufgrund verwaltungsinterner Festlegungen erst beim beauftragten Planungsbüro abgerufen werden, wenn die notwendige Freigabe zu der vorangegangenen Planungsphase vorliegt.

Die Prüfzeiträume der Unterlagen, die Unterbrechung von Planungsabläufen und die Regularien für die Festsetzung des Haushaltsplanes des Landes Berlin erzeugen Verzögerungen in der Planungsphase von bis zu drei Jahren. In keinem anderen Bundesland sind Prüfprozesse in dieser Form vorgegeben. Hieraus mögliche Ansätze zur Optimierung der Prüf- und Planungsabläufe sind im weiteren Verlauf unter Einbeziehung der zuständigen Stellen zu betrachten. Im Zuge der weiteren Verfahrensschritte können mögliche Ansatzpunkte geprüft werden, inwieweit eine Straffung der mehrstufigen Prüfprozesse sowie eine möglichst unterbrechungsfreie Planung erreicht werden können. Für Ersatzneubauten von Brücken wurde z.B. eine entsprechende befristete Ausnahmeregelung zu den Ergänzenden Ausführungsvorschriften (AV) der AV zu § 24 Landeshaushaltsordnung in 2025 mit Zustimmung des Hauptausschusses des Abgeordnetenhauses von Berlin erlassen.

Darüber hinaus ist zu prüfen, ob weitere interne Verwaltungsverordnungen zum Planungsprozess wegfallen können, die Allgemeine Bauanweisung als agiles Projektmanagementhandbuch reformiert und das Berliner Straßengesetz bezüglich der Einbindung in Beschleunigungs- und Projektabläufe geändert werden kann.

Im Folgenden werden die wesentlichen Maßnahmenvorschläge zum Bürokratieabbau aufgezeigt:

- Änderungen der Kostenbeteiligung durch Sondernutzer
- Organisation eines Präqualifikationsverfahrens für Freiberufliche Leistungen
- Evaluation der Vergabeplattform des Landes Berlin

7.1.1 Änderung der Kostenbeteiligung durch Sondernutzer / Dritter

Handlungsfeld	Maßnahmenvorschläge zum Bürokratieabbau
Nr. / Titel	Änderung der Kostenbeteiligung durch Sondernutzer / Dritter
Zeitphase	Mittelfristig - langfristig
Notwendige Anpassungen von Gesetzen	Änderung/ Anpassungen der LHO § 26, 34; Telekommunikationsgesetz; Berliner Straßengesetz
Weitere profitierende Gruppen	Versorgungsunternehmen
Wirkung der Maßnahme	Die Maßnahme dient dem Bürokratieabbau und der Kostenreduzierung im Planungs- und Genehmigungsprozess.
Kurzbeschreibung der Maßnahme	<p>Es werden auf Grund der Dringlichkeit und der kritischen Infrastruktur Bagatellgrenzen für zu verrechnende Kostenanteile von beteiligten Versorgungsunternehmen eingeführt.</p> <p>Bis 5.000 € beteiligen sich von der Maßnahme betroffene Leitungsbetriebe pauschal an den Aufwendungen ohne Nachweis pro Maßnahme, ab 5.000 € werden die zu tragenden Aufwendungen entsprechend der Regularien zur Kostenteilung nachgewiesen.</p> <p>Die Kosten für die Erarbeitung der Nachweise sind von den Versorgungsunternehmen zusätzlich zu den sonstigen Aufwendungen zu tragen.</p>
Ziel der Maßnahme	<p>Der Aufwand für die Erarbeitung von Nachweisen für notwendige Kostenbeteiligungen von Versorgungsunternehmen an Maßnahmen erforderte teilweise höhere externen und interne Personalkosten als tatsächliche Sachkosten.</p> <p>Insofern ist für beide Seiten die Einführung einer Bagatellgrenze sinnvoll und kann einen Teil zum Bürokratieabbau ermöglichen.</p>
Verantwortliche Stelle	In Abstimmung mit den Beteiligten.
Mitwirkende Stellen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen, in Abstimmung mit den Beteiligten
Umsetzungszeitraum	2026 - 2027, fortlaufend
Weitere Informationen/ Anmerkungen	Keine

7.1.2 Organisation bzw. Anpassung zum Präqualifikationsverfahren für Freiberufliche Leistungen im Brücken- und Ingenieurbau

Handlungsfeld	Maßnahmenvorschläge zum Bürokratieabbau
Nr. / Titel	Organisation bzw. Anpassung zum Präqualifikationsverfahren für Freiberufliche Leistungen im Brücken- und Ingenieurbau
Zeitphase	Mittelfristig
Notwendige Anpassungen von Gesetzen	Prüfung und Bewertung steht noch aus
Weitere profitierende Gruppen	Prüfung und Bewertung steht noch aus
Wirkung der Maßnahme	Die Maßnahme dient dem Bürokratieabbau und der Kostenreduzierung durch zentrale und digitale Aktenverwaltung aller Eignungs- und Nachweisunterlagen zum Brücken- und Ingenieurbau.
Kurzbeschreibung der Maßnahme	<p>Mit einer zentralen Datenbank bzw. zentralen Präqualifizierungsstelle können alle relevanten Unterlagen der Ingenieurbüros gesammelt und digital verwaltet werden.</p> <p>Es kann die erste Stufe der Eignungsprüfung in den jeweiligen Vergabeverfahren entfallen bzw. vereinfacht werden.</p> <p>Das vergleichbare Verfahren der Präqualifikation von Bauleistungen zeigt die Vereinfachungspotenziale auf. Die grundsätzlichen Eignungsnachweise können zentral und einheitlich abgelegt werden. Hierbei sind die bestehenden Strukturen und Prozesse zum bestehenden Amtlichen Unternehmer- und Lieferantenverzeichnis (ULV) des Landes Berlin zu nutzen. Die aktuelle Anwendung des ULV ist im Brücken- und Ingenieurbau aktuell nicht etabliert. Es sind die notwendigen Abstimmungen zur Akzeptanz, zu den Systemvoraussetzungen und zur Anwendbarkeit im Allgemeinen zu führen.</p>
Ziel der Maßnahme	Beschleunigung von Verwaltungsabläufen
Verantwortliche Stelle	In Abstimmung mit den Beteiligten.
Mitwirkende Stellen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen, in Abstimmung mit den Beteiligten
Umsetzungszeitraum	2026, fortlaufend
Weitere Informationen/ Anmerkungen	Keine

7.1.3 Evaluation der Vergabepattform des Landes Berlin

Handlungsfeld	Maßnahmenvorschläge zum Bürokratieabbau
Nr. / Titel	Evaluation der Vergabepattform des Landes Berlin
Zeitphase	Kurzfristig
Notwendige Anpassungen von Gesetzen	Prüfung und Bewertung steht noch aus
Weitere profitierende Gruppen	Prüfung und Bewertung steht noch aus
Wirkung der Maßnahme	Die Maßnahme dient dem Bürokratieabbau und der Beschleunigung von Verwaltungsabläufen. Weiterhin wird die Attraktivität des Auftraggebers Land Berlin gestärkt.
Kurzbeschreibung der Maßnahme	Die zentrale Vergabepattform des Landes Berlin ist nunmehr seit mehreren Jahren im Einsatz. Es liegen mehrere Rückmeldungen durch verschiedene Unternehmerkreise vor, die Verbesserungspotentiale aufzeigen.
Ziel der Maßnahme	Beschleunigung von Verwaltungsabläufen
Verantwortliche Stelle	In Abstimmung mit den Beteiligten.
Mitwirkende Stellen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen, Abstimmung mit den Beteiligten
Umsetzungszeitraum	2026, fortlaufend
Weitere Informationen/Anmerkungen	Keine

7.2 Handlungsfeld - Maßnahmenvorschläge zum Verwaltungsmanagement

Die laufende Verwaltungsreform schafft die Grundlage zu einer vollständigen Aufgabenerfassung und Aufgabenkritik. In mehreren Schritten erfolgt damit nach der Aufgabenerfassung eine Bündelung aller Aufgaben in einem sogenannten Politikfeld, im Fall der Brücken zum Politikfeld Mobilität. Ebenso wird eine neue Aufgabenbeschreibung vorgenommen, damit eine klare Abgrenzung zwischen Steuerungs- und Durchführungsaufgaben und Aufgaben der Senatsverwaltungen und der Bezirke erfolgen kann.

Ziel ist es, eine fortlaufende Aufgabenkritik zu etablieren, sodass für jede Aufgabe die zwingende Notwendigkeit und eine gesetzliche Grundlage gegeben sind. In der Vergangenheit wurden durch politische Entscheidungen und damit verbundene Aufgabenbeschreibungen mehrfach Aufgabenfelder getrennt, zusammengeführt oder in sich geteilt, ohne eine einheitliche Verfahrensweise anzuwenden. Eine Neuorganisation und Aufgabenkritik kann zur Verschlankung und Beschleunigung von Verwaltungsprozessen beitragen. Für den Verwaltungs- und Aufgabenbereich der Brücken wurde eine Potenzialanalyse vorgenommen, um nach Möglichkeiten zur Verfahrensbeschleunigung zu suchen.

Im Folgenden werden die wesentlichen Maßnahmenvorschläge zum Verwaltungsmanagement aufgezeigt:

- Änderung § 24 LHO - Novellierung der Ergänzenden AV (ErgAV) zu den AV zu § 24 LHO
- Bauzeitliche Flächeninanspruchnahme mit gesamtstädtischer Bedeutung
- Genehmigungskonzentration und Genehmigungsfiktion bei Ersatzneubauten
- Neuordnung der Aufgaben der Fachaufsicht zur Straßenentwässerung
- Neuordnung der Aufgaben der Ingenieurgeodäsie
- Innovationsscout und Fachaustausch auf Landes- und Bundesebene
- Anpassung der Abrechnungsgrundlage bei Kreuzungsbauwerken
- Evaluation der Arbeitsanweisung Bau (ABau) im Brücken-/Ingenieurbau

7.2.1 Änderung § 24 LHO - Novellierung der Ergänzenden AV zu den AV zu § 24 LHO

Handlungsfeld	Maßnahmenvorschläge zum Verwaltungsmanagement
Nr. / Titel	Änderung § 24 LHO - Novellierung der Ergänzenden AV zu den AV zum § 24 LHO
Zeitphase	Kurzfristig (befristete Ausnahmeregelung bereits in Kraft)
Notwendige Anpassungen von Gesetzen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen
Weitere profitierende Gruppen	BVG, infravelo, Bezirke, Straßenbau
Wirkung der Maßnahme	Die Maßnahme dient der Verfahrensbeschleunigung.
Kurzbeschreibung der Maßnahme	Die zweite Prüfung der Planunterlagen entfällt. Der Prüfumfang wird bei Ersatzneubauten reduziert.
Ziel der Maßnahme	Beschleunigung der Plan- und Genehmigungszeiträume, Unterbrechungsfreie Planung, Frühere Veranschlagung im Haushalt und damit Möglichkeit der Funktionalen Ausschreibung von Modulbrücken
Verantwortliche Stelle	In Abstimmung mit den Beteiligten.
Mitwirkende Stellen	SenStadt, SenMVKU, Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen, in Abstimmung mit den Beteiligten
Umsetzungszeitraum	2025 - 2026, fortlaufend
Weitere Informationen/ Anmerkungen	Keine

7.2.2 Bauzeitliche Flächeninanspruchnahme mit gesamtstädtischer Bedeutung

Handlungsfeld	Maßnahmenvorschläge zum Verwaltungsmanagement
Nr. / Titel	Anpassung von gesetzlichen Randbedingungen, u. a. BerlStrG, ASOG zur bauzeitlichen Flächeninanspruchnahme, mit Einstufung zur gesamtstädtischen Bedeutung, insbesondere zur Vereinfachungen zur Flächeninanspruchnahme von landeseigenen Grundstücken
Zeitphase	Mittelfristig
Notwendige Anpassungen von Gesetzen	Prüfung noch nicht abgeschlossen, ggf. Verwaltungs- oder Rahmenvereinbarungen
Weitere profitierende Gruppen	Prüfung noch nicht abgeschlossen
Wirkung der Maßnahme	Reduzierung des Verwaltungsaufwandes, Schärfung der Schnittstellen und Zuständigkeiten
Kurzbeschreibung der Maßnahme	<p>Für die Projektabwicklung von Brückenbaumaßnahmen sind auch landeseigene Grundstücke in Anspruch zu nehmen.</p> <p>Darüber hinaus kann bei Ersatzneubauten die Notwendigkeit zur bauzeitlichen Flächeninanspruchnahme von Privatgrundstücken entstehen. Insbesondere für die landeseigenen Grundstücke sollten keine Vereinbarungen oder Gestattungsverträge die Grundlage für die Projektabwicklung sein.</p>
Ziel der Maßnahme	Verschlanung der Verwaltungsabläufe, Stärkung der Zusammenarbeit, Beschleunigung von Genehmigungsprozessen
Verantwortliche Stelle	In Abstimmung mit den Beteiligten.
Mitwirkende Stellen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen, in Abstimmung mit den Beteiligten
Umsetzungszeitraum	2026, fortlaufend
Weitere Informationen/ Anmerkungen	Keine

7.2.3 Genehmigungskonzentration und Genehmigungsfiktion bei Ersatzneubauten

Handlungsfeld	Maßnahmenvorschläge zum Verwaltungsmanagement
Nr. / Titel	Genehmigungskonzentration und Genehmigungsfiktion bei Ersatzneubauten von Brücken-/Ingenieurbauwerken
Zeitphase	Kurzfristig
Notwendige Anpassungen von Gesetzen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen
Weitere profitierende Gruppen	Bezirke, Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen
Wirkung der Maßnahme	Reduzierung des Verwaltungsaufwandes
Kurzbeschreibung der Maßnahme	<p>Zur Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsprozesse bei Ersatzneubauten von Brücken und auf Grund der gesamtstädtischen Bedeutung der bestehenden Verkehrswege sollen die notwendigen Planungen und Genehmigungen nur noch mittels Genehmigungskonzentration eingeholt werden.</p> <p>Dabei sollen die Anzahl und die Dauer des Prüfungszeitraumes gebündelt und befristet werden. Es soll bei Vorlage von prüffähigen Unterlagen eine Genehmigungsfiktion bei Ersatzneubauten, u.a. Stellungnahme durch Wasserbehörde, Umweltbehörde, Denkmalschutz eine Genehmigungsfiktion nach Ablauf einer Frist von 1 Monat eintreten.</p>
Ziel der Maßnahme	Bürokratieabbau, Beschleunigung von Projekten, Effektivitätssteigerung der Projektabläufe
Verantwortliche Stelle	In Abstimmung mit den Beteiligten.
Mitwirkende Stellen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen, in Abstimmung mit den Beteiligten
Umsetzungszeitraum	2026, fortlaufend
Weitere Informationen/Anmerkungen	Keine

7.2.4 Neuordnung der Aufgaben der Fachaufsicht zur Straßenentwässerung

Handlungsfeld	Maßnahmenvorschläge zum Verwaltungsmanagement
Nr. / Titel	Neuordnung der Aufgaben der Fachaufsicht zur Straßenentwässerung im öffentlichen Straßenland
Zeitphase	Kurzfristig
Notwendige Anpassungen von Gesetzen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen
Weitere profitierende Gruppen	Bezirke, weitere Stellen
Wirkung der Maßnahme	Wirtschaft, Umwelt
Kurzbeschreibung der Maßnahme	<p>Die Berliner Wasserbetriebe (BWB) erbringen Aufgaben zur Straßenentwässerung im Land Berlin. Hierbei fließen aber noch weitere Themen und Zuständigkeiten, u. a. Wasserrahmenrichtlinie, Schwammstadt, Entwässerung von Gebäuden ein. Im Rahmen der Verwaltungsreform wurde als Potenzial ermittelt, dass auch die Durchführungsaufgaben zur Straßenentwässerung im öffentlichen Straßenland in der gesamthafte Projektverantwortung der Abteilung Tiefbau liegen sollte.</p> <p>Hierbei werden im Regelfall keine Aufgabenübertragungen zu den BWB verändert werden, sondern zunächst Schnittstellen neugeordnet. Zielsetzung bildet eine vertragliche Fortschreibung und flexiblere Aufgabenzuordnung der bestehenden Rahmenvereinbarung mit den BWB.</p>
Ziel der Maßnahme	Aufgabenbündelung, Beschleunigung von Projekten
Verantwortliche Stelle	In Abstimmung mit den Beteiligten.
Mitwirkende Stellen	SenWiEnBe, BWB, Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen, in Abstimmung mit den Beteiligten
Umsetzungszeitraum	2026, fortlaufend
Weitere Informationen/Anmerkungen	Keine

7.2.5 Neuordnung der Aufgaben der Ingenieurgeodäsie

Handlungsfeld	Maßnahmenvorschläge zum Verwaltungsmanagement
Nr. / Titel	Neuordnung der Aufgaben der Ingenieurgeodäsie
Zeitphase	Kurzfristig
Notwendige Anpassungen von Gesetzen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen
Weitere profitierende Gruppen	Planungs- und Vermessungsbüros
Wirkung der Maßnahme	Vermessungsbüros
Kurzbeschreibung der Maßnahme	<p>Die bestehende Aufgabe der Ingenieurgeodäsie, also Vermessungsleistungen an Brücken- und Ingenieurbauwerken ist aktuell bei der SenStadt angeordnet.</p> <p>Im Rahmen der Verwaltungsreform wurde bezogen auf die Neuordnung von Verwaltungsaufgaben eine Evaluation angestrebt.</p> <p>Die Aufgaben werden derzeit durch die Gruppe III B 2 - Ingenieurgeodäsie mit derzeit 8 Mitarbeitenden gewährleistet, welche die Bereitstellung von Vermessungsleistungen für die Bau-, Erhaltungs- und Überwachungsmaßnahmen an Ingenieurbauwerken und des Wasserbaus und von Vermessungsleistungen zur Bauleitplanung der SenStadt beinhaltet.</p>
Ziel der Maßnahme	Bürokratieabbau, Aufgabenkonzentration, Beschleunigung der Projekte, Effektivitätssteigerung, Ressourcenbündelung
Verantwortliche Stelle	In Abstimmung mit den Beteiligten.
Mitwirkende Stellen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen, in Abstimmung mit den Beteiligten
Umsetzungszeitraum	2026, fortlaufend
Weitere Informationen/ Anmerkungen	Keine

7.2.6 Innovationsscout und Fachaustausch auf Landes- und Bundesebene

Handlungsfeld	Maßnahmenvorschläge zum Verwaltungsmanagement
Nr. / Titel	Organisation einer Arbeitsgruppe zum Austausch mit anderen Bundesländern und Behörden zum Abgleich vergleichbarer Aufgaben und Strategieplanungen und Einführung eines Innovationsscouts zur Stärkung von Ideen und Innovationen
Zeitphase	Kurzfristig
Notwendige Anpassungen von Gesetzen	Keine
Weitere profitierende Gruppen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen
Wirkung der Maßnahme	Erhöhung des Wissensstandes, Erfahrungsaustausch, Effektivitätssteigerung, Beschleunigung von Verfahrensabläufen
Kurzbeschreibung der Maßnahme	<p>Durch die Teilnahme an verschiedenen Fachausschüssen, Arbeitsgruppen und Workshopverfahren auf Landes- und Bundesebene können Erfahrungen ausgetauscht werden.</p> <p>Wissenstransfer und Gremienarbeit werden gefördert und unterstützt. Regelmäßige Termine zur Aufgabenkritik und zur Bewertung von Prozessabläufen innerhalb der Verwaltung.</p>
Ziel der Maßnahme	Erfahrungsaustausch, Effektivitätssteigerung
Verantwortliche Stelle	In Abstimmung mit den Beteiligten.
Mitwirkende Stellen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen, in Abstimmung mit den Beteiligten
Umsetzungszeitraum	2025 - 2026, fortlaufend
Weitere Informationen/Anmerkungen	Keine

7.2.7 Anpassung der Abrechnungsgrundlage bei Kreuzungsbauwerken

Handlungsfeld	Maßnahmenvorschläge zum Verwaltungsmanagement
Nr. / Titel	Anpassung der Abrechnungs- und Beteiligungsgrundlage bei Kreuzungsbauwerken
Zeitphase	kurzfristig - langfristig
Notwendige Anpassungen von Gesetzen	Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (EKrG), Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen
Weitere profitierende Gruppen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen
Wirkung der Maßnahme	Effektivitätssteigerung, Optimierung der Verwaltungsabläufe
Kurzbeschreibung der Maßnahme	Für Brückenbauwerke über Schienenwege, Bundesfernstraßen und Wasserwege sind die jeweiligen Kreuzungsgesetze zu beachten. Die damit verbundene Aufgabentrennung zwischen den verschiedenen Landes- oder Bundesbehörden ist wichtig und richtig. Dies darf aber nicht zwingend zu komplizierteren Bauwerkslösungen und zusätzlichen Bauwerken als nötig führen. Der aktuell zu berücksichtigende Verwaltungsaufwand allein für die Frage einer möglichen Kostenaufteilung zwischen den Kreuzungsbeteiligten aufgrund von beidseitigen Änderungsverlangen bezogen auf das neue Bauwerk ist in den letzten Jahren allerdings soweit ausgeufert, dass nur noch im absoluten Ausnahmefall die erforderliche Kreuzungsvereinbarung vor Baubeginn vorliegt. Vorhandene Ressourcen an Ingenieuren werden für Diskussionen und Planungen zu Fiktiventwürfen, also zur Frage, wie das Bauwerk ausgesehen hätte, wenn nur ein Änderungsverlangen eines Kreuzungsbeteiligten vorgelegen hätte, eingesetzt, um am Ende einen Kostenteiler für die Baumaßnahme ermitteln zu können. Hier wäre eine Vereinfachung und Entbürokratisierung durch einfachere Berechnungsgrundlagen erforderlich.
Ziel der Maßnahme	Beschleunigung im Projektzeitraum
Verantwortliche Stelle	In Abstimmung mit den Beteiligten.
Mitwirkende Stellen	Bund, DB AG, Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen, in Abstimmung mit den Beteiligten
Umsetzungszeitraum	2026, fortlaufend
Weitere Informationen/ Anmerkungen	keine

7.2.8 Evaluation der Arbeitsanweisung Bau (ABau) im Bereich Brücken-/Ingenieurbau

Handlungsfeld	Maßnahmenvorschläge zum Verwaltungsmanagement
Nr. / Titel	Evaluation der Arbeitsanweisung Bau (ABau) im Brücken-/Ingenieurbau
Zeitphase	Kurzfristig - mittelfristig
Notwendige Anpassungen von Gesetzen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen
Weitere profitierende Gruppen	Bezirke, Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen
Wirkung der Maßnahme	Optimierung der Verwaltungsabläufe, Kosteneinsparung, Effektivitätssteigerung
Kurzbeschreibung der Maßnahme	<p>Prüfung einer möglichen Weiterentwicklung der Allgemeinen Anweisung Bau (ABau) oder einer gesonderten Arbeitsanweisung zum Ersatzneubau von Brücken.</p> <p>Evaluation der Arbeitsanweisung Bau (ABau) als prozessorientiertes Projekthandbuch für den Teil Ingenieurbauwerke / Verkehrsanlagen vornehmen. Analog zu anderen Bundesländern sollen prozess- und verfahrensbezogene Arbeitsanweisungen zum gesamthaften Projektablauf erstellt, angepasst und fortgeschrieben werden. Insbesondere für Ersatzneubauten von Brückenbauwerken sollen konkrete Verfahrensabläufe festgelegt werden. Die bestehende ABau ist sehr stark auf den Projektzeitraum der Vergabe konzentriert und weist aktuell erhebliche Lücken für die anderen Projektphasen auf. Nur durch eine Vielzahl an weiteren Arbeitsanweisungen und Festlegungen kann eine einheitliche Projektausführung sichergestellt werden. Siehe Exemplarisch: https://www.strassenbau.niedersachsen.de/startseite/service/downloads/leitfaden-bruckenersatzneubau-218884.html</p>
Ziel der Maßnahme	Effektivitätssteigerung, Kostenreduzierung, Beschleunigung von Planungs- und Bauabläufen
Verantwortliche Stelle	In Abstimmung mit den Beteiligten.
Mitwirkende Stellen	SenStadt, Bezirke, Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen, in Abstimmung mit den Beteiligten
Umsetzungszeitraum	2026, fortlaufend
Weitere Informationen/ Anmerkungen	Keine

7.3 Handlungsfeld - Maßnahmenvorschläge zur Finanzierung

Aktuell unterliegen alle Brückenbauprojekte einer Investitionsplanung und der darauf aufbauenden Haushaltsplanung für den jeweiligen Doppelhaushalt, wobei angesichts dauerhaft angespannter öffentlicher Kassen auch ständige Finanzierungsengpässe und pauschale Minderungen mitberücksichtigt werden müssen. Hieraus ergeben sich immer wieder Verschiebungen von erforderlichen Instandsetzungen und Streckungen von Projektzeiträumen.

Eine Verstetigung von Haushaltsmitteln für die Brückenunterhaltung über die nächsten fünfzehn Jahre würde eine kontinuierliche und planbare Aufgabenwahrnehmung sicherstellen. Das ist insbesondere für die erforderliche Einbindung von externen Dienstleistern und die überjährige Beauftragung von Planungs- und Bauleistungen notwendig. Hier wurde in den letzten Jahren bereits eine Erhöhung der Mittel von ursprünglich 8,5 Millionen Euro pro Jahr in den Haushaltsjahren 2014 bis 2017 auf 11 Millionen Euro pro Jahr in den Haushaltsjahren 2018 bis 2023 und aktuell 24,5 Millionen Euro pro Jahr erreicht. Um die vorhandene Brückeninfrastruktur langfristig zu erhalten, muss dieses Investitionsvolumen dauerhaft mit 25 bis 30 Millionen Euro pro Jahr verstetigt werden.

Für die Vielzahl an investiven Baumaßnahmen zum Ersatzneubau von Bestandsbrücken sollte eine Anpassung der kameralistischen Haushaltsgrundsätze intensiv geprüft werden. Alternative Finanzierungsmöglichkeiten, welche insbesondere einen mehrjährigen Planungs- und Ausführungszeitraum im Brückenbau berücksichtigen, sind hierbei zu bevorzugen, so dass eine gesamthafte Projektfinanzierung erreicht werden könnte. Bei technisch und logistisch notwendigen Anpassungen des Bauablaufs von komplexen Baumaßnahmen können die Mittel häufig finanztechnisch nicht adäquat im Haushaltsplan abgebildet werden. Deshalb müssen derzeit Maßnahmen gestreckt, verschoben oder bauplanerisch angepasst werden. Aktuell kann aufgrund entsprechender Vorgaben zur Finanzierung nicht der gesamte Mittelbedarf für die notwendigen Brückenbaumaßnahmen abgebildet werden. Mit einem abgeschätzten Finanzierungsbedarf von ca. 1,7 Milliarden Euro müssen nach aktueller Bewertung im Rahmen des Erhaltungsmanagements insgesamt 175 Brücken als Ersatz neugebaut werden. Diese Projekte sind in einer langfristigen zehnjährigen Finanzierungsplanung, welche das derzeitige Investitionsprogramm beinhaltet, zu berücksichtigen. Darüber hinaus sind auf Grundlage der Bewertungen zum Bauwerkszustand (Stand: 06/2025) an insgesamt 125 Brückenbauwerken entsprechende Erhaltungsmaßnahmen mit einem geschätzten Finanzierungsbedarf von ca. 140 Millionen Euro umzusetzen.

Im Folgenden werden die wesentlichen Maßnahmenvorschläge zur Finanzierung aufgezeigt:

- Bereitstellung von zusätzlichen Finanzmitteln aus dem Sondervermögen
- Aufnahme weiterer Brückenbaumaßnahmen in die Finanz-/Investitionsplanung
- Überprüfung einer alternativen Finanzierung im Rahmen der kameralistischen Haushaltsgrundsätze
- Verstetigung der Finanzmittel zur Brückenunterhaltung
- Reduzierung der Finanzierungsvorschriften
- Fortsetzung und Sicherstellung von Förderprogrammen des Bundes / der EU

7.3.1 Bereitstellung von zusätzlichen Finanzmitteln aus dem Sondervermögen

Handlungsfeld	Maßnahmenvorschläge zur Finanzierung
Nr. / Titel	Bereitstellung von zusätzlichen Finanzmitteln aus dem Sondervermögen Infrastruktur des Bundes zur überjährigen Mittelbereitstellung für Ersatzneubauten, ggf. Ergänzung durch Einrichtung eines Sondervermögens Brückeninfrastruktur des Landes Berlin
Zeitphase	Mittelfristig
Notwendige Anpassungen von Gesetzen	Abschluss einer Verwaltungsvereinbarung zum Sondervermögen Infrastruktur des Bundes mit dem Ziel der jahresübergreifenden Bereitstellung der Mittel. Haushaltsgesetze der nachfolgenden Haushaltsjahre, Erarbeitung und Verabschiedung eines Errichtungsgesetzes für das Sondervermögen des Landes Berlin (analog SIWA)
Weitere profitierende Gruppen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen.
Wirkung der Maßnahme	Erhöhung der Anzahl an Brückenbaumaßnahmen
Kurzbeschreibung der Maßnahme	Sicherstellung der ausreichenden Finanzierung zum Abbau des Instandhaltungsrückstaus bei der Brückeninfrastruktur im Land Berlin. Die bisher dem Sondervermögen zugeordneten Maßnahmen decken nur einen Teil der notwendigen Finanzierungsmittel, die für einen schnellen Abbau des Instandhaltungsrückstaus notwendig sind. Es sind zwingend weitere Maßnahmen in das Sondervermögen aufzunehmen.
Ziel der Maßnahme	Erhöhung der Anzahl an Erhaltungsmaßnahmen und der Anzahl an Ersatzneubauten der Berliner Brücken.
Verantwortliche Stelle	In Abstimmung mit den Beteiligten.
Mitwirkende Stellen	SenMVKU, Bund, Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen, in Abstimmung mit den Beteiligten
Umsetzungszeitraum	2026, fortlaufend
Weitere Informationen/ Anmerkungen	Keine

7.3.2 Aufnahme weiterer Brückenbaumaßnahmen in die Investitionsplanung

Handlungsfeld	Maßnahmenvorschläge zur Finanzierung
Nr. / Titel	Aufnahme weiterer Brückenbaumaßnahmen in die Investitionsplanung des Landes Berlin und Initiierung einer langfristigen Finanzplanung im Brückenbau
Zeitphase	Kurzfristig
Notwendige Anpassungen von Gesetzen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen
Weitere profitierende Gruppen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen
Wirkung der Maßnahme	Die Maßnahme dient der mittelfristigen Finanzplanung für die Brückenbaumaßnahmen.
Kurzbeschreibung der Maßnahme	Zur gesamthafften Darstellung des Instandsetzungsrückstaus im Brückenbau ist die Aufnahme aller 175 Brücken, die in den nächsten 15 Jahren durch einen Ersatzneubau ersetzt werden müssen, notwendig. Durch die Initiierung einer zehnjährigen Finanzplanung (Finanzprogramm) sollen für die Investitionsvorhaben des Landes Berlin langfristige, verlässliche Grundlagen für die Vorbereitung/Planung der Maßnahmen geschaffen werden. Gleichzeitig soll der Ablauf der Baumaßnahme möglichst vollständig in der Finanzplanung abgebildet werden.
Ziel der Maßnahme	Transparenz, Planbarkeit, Flexibilität der Planungsabläufe zum Abbau des Instandsetzungsrückstau
Verantwortliche Stelle	In Abstimmung mit den Beteiligten
Mitwirkende Stellen	SenMVKU, Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen, in Abstimmung mit den Beteiligten
Umsetzungszeitraum	2026, fortlaufend
Weitere Informationen/Anmerkungen	Keine

7.3.3 Überprüfung einer alternativen Finanzierung im Rahmen der kameralistischen Haushaltsgrundsätze

Handlungsfeld	Maßnahmenvorschläge zur Finanzierung
Nr. / Titel	Überprüfung einer alternativen Finanzierung im Rahmen der kameralistischen Haushaltsgrundsätze
Zeitphase	Kurzfristig
Notwendige Anpassungen von Gesetzen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen
Weitere profitierende Gruppen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen
Wirkung der Maßnahme	Erleichterung der Projektabwicklung.
Kurzbeschreibung der Maßnahme	Prüfung alternativer Finanzierungsmöglichkeiten innerhalb der kameralistischen Haushaltsgrundsätze in Hinblick auf mehr Flexibilität, um die Projektabwicklung zu beschleunigen.
Ziel der Maßnahme	Sicherstellung der notwendigen Finanzierung zum schnellen Abbau des Instandhaltungsrückstaus bei der Brückeninfrastruktur.
Verantwortliche Stelle	In Abstimmung mit den Beteiligten
Mitwirkende Stellen	SenMVKU, Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen, in Abstimmung mit den Beteiligten
Umsetzungszeitraum	Spätestens ab 2028, fortlaufend
Weitere Informationen/Anmerkungen	Keine

7.3.4 Verstetigung der Finanzmittel zur Brückenunterhaltung

Handlungsfeld	Maßnahmenvorschläge zur Finanzierung
Nr. / Titel	Verstetigung der verfügbaren Finanzmittel für die Brückenunterhaltung auf hohem Niveau (25 - 30 Mio. Euro / Jahr)
Zeitphase	Mittelfristig
Notwendige Anpassungen von Gesetzen	Prüfung und Bewertung steht noch aus
Weitere profitierende Gruppen	Prüfung und Bewertung steht noch aus.
Wirkung der Maßnahme	Abbau des Instandhaltungsrückstaus der Brückeninfrastruktur
Kurzbeschreibung der Maßnahme	Im Zuge der Haushaltsanmeldungen und -beratungen werden die für den Abbau des Instandhaltungsrückstaus notwendigen Mittel angemeldet und begründet. Zur überjährigen Finanzplanung und zur langfristigen Planung der Ressourcen in den Planungsbüros und der Bauunternehmen sind verlässliche Finanzierungen erforderlich. Für den kontinuierlichen Abbau des Instandsetzungsrückstaus und für die konkrete Bearbeitung der notwendigen Erhaltungsmaßnahmen gemäß Anhang 3 ist eine fortlaufende Bereitstellung von 25 - 30 Mio. Euro in 0740 / 52102 erforderlich. Aktuell sind in den nächsten fünfzehn Jahren insgesamt 125 Brückenbauwerken einer grundhaften Instandsetzung zuzuführen.
Ziel der Maßnahme	Reduzierung des Verwaltungsaufwandes, Verbesserung der Marktsituation im Brückenbau, Planbarkeit und Finanzierungssicherheit
Verantwortliche Stelle	In Abstimmung mit den Beteiligten.
Mitwirkende Stellen	SenMVKU, Prüfung und Bewertung steht noch aus, in Abstimmung mit den Beteiligten
Umsetzungszeitraum	2025, fortlaufend
Weitere Informationen/Anmerkungen	Keine

7.3.5 Reduzierung der Finanzierungsvorschriften

Handlungsfeld	Maßnahmenvorschläge zur Finanzierung
Nr. / Titel	Reduzierung der Finanzierungsvorschriften, wie u. a. zusätzliche Sperrenverlagerung bei festgelegten Titeln bzw. der Freigabe von Verpflichtungsermächtigungen, Wegfall einer Haushaltswirtschaft mit Ansätzen für Pauschale Minderausgaben, usw.
Zeitphase	Kurzfristig
Notwendige Anpassungen von Gesetzen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen
Weitere profitierende Gruppen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen
Wirkung der Maßnahme	Beschleunigung der Projektabwicklung, Sicherstellung von Projekt-abläufen, insbesondere von Ausschreibungs- und Vergabe-verfahren, Bauablaufplanung auf Grundlage von technischen und nicht von finanziellen Grundlagen.
Kurzbeschreibung der Maßnahme	Reduzierung der Finanzierungsvorschriften, wie u. a. zusätzliche Sperrenverlagerung bei festgelegten Titeln bzw. der Freigabe von Verpflichtungsermächtigungen, Wegfall von Haushaltsrestriktionen (Pauschale Minderausgaben, Sperren, vorläufige Haushaltswirtschaft, generelle Zustimmungen der SenFin bei in der LHO vorgesehenen Zustimmungsvorbehalten).
Ziel der Maßnahme	Effektivitätserhöhung der Verwaltungsabläufe, Aufgabenkritik
Verantwortliche Stelle	In Abstimmung mit den Beteiligten.
Mitwirkende Stellen	SenMVKU, Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen, in Abstimmung mit den Beteiligten
Umsetzungszeitraum	2026, fortlaufend
Weitere Informationen/Anmerkungen	Keine

7.3.6 Fortsetzung und Sicherstellung von Förderprogrammen des Bundes / der EU

Handlungsfeld	Maßnahmenvorschläge zur Finanzierung
Nr. / Titel	Fortsetzung des Förderprogramms zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur und Fortsetzung des Förderprogramms Radverkehr: „Stadt und Land“ des Bundes. Initiierung von Förderprogrammen der Europäischen Union
Zeitphase	mittelfristig
Notwendige Anpassungen von Gesetzen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen
Weitere profitierende Gruppen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen
Wirkung der Maßnahme	Die Maßnahme dient der Finanzierung von Brückenbauprojekten des Landes Berlin, insbesondere des Wirtschafts-, Rad- und andere Verkehrsarten.
Kurzbeschreibung der Maßnahme	Die bestehenden Förderprogramme (z.B. Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur – GRW, Förderprogramm Radverkehr – Stadt und Land) werden für die Brückeninfrastruktur des Landes Berlin genutzt. Sobald neue Förderprogramme auf Bundes- oder EU-Ebene verfügbar sind, werden diese, vorausgesetzt die Förderkriterien sind zutreffend, für die Maßnahmen genutzt.
Ziel der Maßnahme	Sicherstellung der ausreichenden Finanzierung zum schnellen Abbau des Instandhaltungsrückstaus bei der Brückeninfrastruktur.
Verantwortliche Stelle	In Abstimmung mit den Beteiligten.
Mitwirkende Stellen	SenWiEnBe, SenFin, Bund, EU, Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen, in Abstimmung mit den Beteiligten
Umsetzungszeitraum	2026, fortlaufend
Weitere Informationen/Anmerkungen	keine

7.4 Handlungsfeld - Maßnahmenvorschläge zum Personal

Eine grundlegende Maßnahme, um die Probleme des Instandhaltungsrückstaus im Brückenbau zu lösen, ist die Erhöhung der Anzahl an Mitarbeitenden im Brückenbauteam der zuständigen Senatsverwaltung für Mobilität.

In den letzten Jahren gab es auf Grund der begrenzten Haushaltsmittel kaum Stellenzuwächse. Eine bereits in beschränktem Umfang genutzte Möglichkeit sind befristete Beschäftigungspositionen aus einer Drittförderung, die aber nur eine Zwischenlösung darstellen kann. In der aktuellen Marktsituation und der Einstufung des Berufsstandes der Bauingenieure als Mangelberuf wird deutlich, dass Stellen mit einer Befristung von drei bis fünf Jahren nur sehr begrenzt mit der Vielzahl an offenen Stellen anderer – auch öffentlicher – Arbeitgeber konkurrieren können.

Diese fortlaufende Situation wird durch den demographischen Wandel noch verstärkt. Die bestehenden Organisationsstrukturen würden eine Erhöhung der Personenanzahl um mindestens 25 Personen zulassen und damit die Bearbeitung der erforderlichen Brückenbaumaßnahmen im Zeitraum bis 2040 ermöglichen. Zur Bewältigung der großen Instandsetzungs- und Unterhaltungsaufgaben ist eine Bereitstellung der erforderlichen personellen Ressourcen zwingend erforderlich.

Im Folgenden werden die wesentlichen Maßnahmenvorschläge zum Personal aufgezeigt:

- Zusätzliche Personalmittel zur Entfristung von Beschäftigungspositionen und zum Stenaufbau
- Fortsetzung und Stärkung der Möglichkeiten zum Dualen Studium Bauingenieurwesen
- Qualifizierungsoffensive von Bauingenieuren und Technikern
- Stärkung der Arbeitgebermarke Berlin und Ausschöpfung TV-L

7.4.1 Zusätzliche Finanzmittel zur Entfristung von Beschäftigungspositionen und zum Stellenaufbau

Handlungsfeld	Maßnahmenvorschläge zum Personal
Nr. / Titel	Bereitstellung zusätzlicher Personalmittel zur Umwandlung der 8 projektfinanzierten Beschäftigungspositionen in dauerhafte Stellen, Verstärkung um mindestens 25 Vollzeitstellen und Einrichtung einer Fachgruppe für Innovationen und Grundsatzfragen mit 3 Vollzeitstellen
Zeitphase	Kurzfristig – mittelfristig
Notwendige Anpassungen von Gesetzen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen
Weitere profitierende Gruppen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen
Wirkung der Maßnahme	Die Bereitstellung der zusätzlichen Personalressourcen bildet die Voraussetzung für die Umsetzung der Maßnahmenvorschläge im Masterplan Brücken. Die Maßnahme dient der Sicherstellung personeller Ressourcen zum Abbau des Instandsetzungs- und Unterhaltungsrückstaus. Nur durch gesicherte Stellenfinanzierungen kann langfristig qualifiziertes Personal auf dem Markt akquiriert und an das Land Berlin gebunden werden.
Kurzbeschreibung der Maßnahme	Bereitstellung zusätzlicher Personalmittel zur Entfristung von Beschäftigungspositionen und zum Stellenaufbau, u.a.: <ul style="list-style-type: none"> - Umwandlung der 8 projektbezogenen Beschäftigungspositionen in dauerhafte Stellen (derzeit über Fördermittel befristet finanziert), - Verstärkung um mindestens 25 Vollzeitstellen und - Einrichtung einer Fachgruppe für Innovationen und Grundsatzfragen mit 3 Vollzeitstellen Insbesondere die Fachgruppe für Innovationen und Grundsatzfragen ist fachbereichsübergreifend von Bedeutung.
Ziel der Maßnahme	Steigerung der Personalkapazitäten zum Abbau des Instandsetzungsrückstau, Organisation zur leistungsfähigen Verwaltung, angemessene personelle Ausstattung im Verhältnis zu den zu bewältigenden Aufgaben
Verantwortliche Stelle	In Abstimmung mit den Beteiligten.
Mitwirkende Stellen	SenFin, Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen, in Abstimmung mit den Beteiligten
Umsetzungszeitraum	spätestens 2028/2029
Weitere Informationen/Anmerkungen	Keine

7.4.2 Fortsetzung / Stärkung der Möglichkeiten - Duales Studium Bauingenieurwesen

Mit der Einführung und dem Aufbau der erforderlichen Strukturen zum dualen Studium des Bauingenieurwesens wurden bereits die Grundlagen für die Erhöhung und Absicherung der notwendigen Anzahl an Nachwuchskräften geschaffen. Zur weiteren Fachkräftesicherung werden u.a. mit den Empfehlungen im Abschlussbericht der Landeskommission „Duales Studium“ sowie der Rahmendienstvereinbarung „Ausbildung Berlin“ weitere konkrete Potentiale aufgezeigt. Derzeit stehen bei der Abteilung Tiefbau jährlich fünf duale Studienplätze für den Studiengang Bauingenieurwesen zur Verfügung. Eine Erhöhung der Anzahl der Studienplätze würde zur Erhöhung der Fachkräftesicherung beitragen. Als Voraussetzung wären hierzu zusätzliche räumlichen Kapazitäten zu schaffen, ein personeller Ausbau der Aufgabenanteile der Ausbildungsverantwortlichen zu berücksichtigen und die Kooperation mit den Bezirken – u. a. bei Einsatz von Praxisphasen und Übernahmen zusätzlicher ausbildungsadäquater Stellen – und ein zentraler landesweiter Stellenpool für Dualstudierende vorzusehen. Um die Ausbildungsqualität und die berufliche Handlungsfähigkeit der Studierenden zu erhöhen, wird empfohlen, den Praxisbezug zu steigern. Zur Verbesserung der berufspraktischen Qualifikation wurde im laufenden Jahr 2025 erstmals ein 14-tägiges betriebliches Praktikum im Bereich Tiefbau auf dem Lehrbauhof Berlin für die Studierenden erfolgreich eingeführt. Zur künftigen Sicherung des betrieblichen Praktikums und dessen Ausbau ist eine ausreichende finanzielle Unterstützung ebenfalls erforderlich. Zusätzlich kann durch die Erweiterung des Angebotes der außerbetrieblichen Lernorte, wie Schulungsveranstaltungen bei externen Prüfinstituten und Besichtigungen von Beton- und Asphaltwerken, der Praxisbezug während des Studiums erhöht werden. Zur weiteren Bindung und Weiterentwicklung von jungen Fachkräften im Brückenbau ist die Möglichkeit zur akademischen Weiterqualifizierung in Form eines dualen, berufsbegleitenden Masterstudiengangs, u. a. mit der Vertiefung „Öffentliches Baumanagement“, empfehlenswert. Auch wenn hierdurch keine schnelle Lösung für zusätzliches Personal erzielt werden kann, so stellt die Absicherung und der Ausbau der Kapazitäten des dualen Studiums in der Berliner Verwaltung einen wichtigen Baustein hinsichtlich des Generationswechsels dar. Auch Kooperationen mit Hochschulen und Universitäten sollen in der Zukunft ausgebaut werden, indem vermehrt Praktikums-, Stipendiums- und Werkstudentenstellen angeboten werden.

Handlungsfeld	Maßnahmenvorschläge zum Personal
Nr. / Titel	Fortsetzung und Stärkung der Möglichkeiten zum dualen Studium Bauingenieurwesen
Zeitphase	Kurzfristig - langfristig
Notwendige Anpassungen von Gesetzen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen
Weitere profitierende Gruppen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen
Wirkung der Maßnahme	Gegensteuerungsmaßnahme zum Personalmangel
Kurzbeschreibung der Maßnahme	Das duale Studium Bauingenieurwesen soll fortgeführt, ausgebaut und verstärkt werden.
Ziel der Maßnahme	Erhöhung der Ausbildungsanzahl, Steigerung der Attraktivität, Personalgewinnung
Verantwortliche Stelle	In Abstimmung mit den Beteiligten.
Mitwirkende Stellen	SenFin, Hochschulen, Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen, in Abstimmung mit den Beteiligten
Umsetzungszeitraum	2026, fortlaufend
Weitere Informationen/ Anmerkungen	Keine

7.4.3 Qualifizierungsoffensive von Bauingenieuren und Technikern

Handlungsfeld	Maßnahmenvorschläge zum Personal
Nr. / Titel	Qualifizierungsoffensive von Bauingenieuren und Technikern
Zeitphase	Mittelfristig
Notwendige Anpassungen von Gesetzen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen
Weitere profitierende Gruppen	Wirtschaft, Planungs- und Bauwirtschaft, Hochschulen
Wirkung der Maßnahme	Abbau des Fachkräftemangels, Beschleunigung von Projekten
Kurzbeschreibung der Maßnahme	<p>Die vorhandenen Strukturen und Ausbildungsmöglichkeiten an den Berliner Hochschulen, Universitäten und Berufsschulen sind bezogen auf das breite Themenfeld des Bauingenieurwesens zu sichern, zu stärken und auszubauen.</p> <p>Die Anzahl an Studienplätzen, Professuren und Einrichtungen sind abzusichern. Mit geeigneten Maßnahmen sind bereits in den Schulen weitere Schritte zur Stärkung der MINT-Fächer vorzunehmen.</p> <p>Die Möglichkeiten zur Schaffung von Maßnahmen für Quereinsteiger, z.B. aus anderen Ingenieurberufen oder der Architektur sind zu schaffen bzw. zu stärken.</p>
Ziel der Maßnahme	Abbau des Fachkräftemangels, Stärkung des Berufsstandes, Absicherung von Innovationen und Fortschreibung der wissenschaftlichen und technischen Grundlagen im Brückenbau
Verantwortliche Stelle	In Abstimmung mit den Beteiligten.
Mitwirkende Stellen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen, in Abstimmung mit den Beteiligten
Umsetzungszeitraum	2026, fortlaufend
Weitere Informationen/Anmerkungen	Keine

7.4.4 Stärkung der Arbeitgebermarke Berlin und Ausschöpfung TV-L

Das Land Berlin konkurriert mit einer Vielzahl von öffentlichen und privaten Akteuren auf dem Arbeitsmarkt. Da der TV-L strukturell schlechtere Bedingungen als andere Tarifverträge aufweist, kommt der Ausnutzung aller zur Verfügung stehenden tariflichen und außertariflichen Instrumente eine besondere Bedeutung hinsichtlich der Personalgewinnung und -bindung zu. Auch eine Ausweitung der Fachkräftezulage, die gezielt für Mangelberufe eingeführt wurde, ist anzustreben. Im Rahmen der Tarifverhandlungen sollte sich aktiv dafür eingesetzt werden eine Angleichung an den TVöD zu erzielen, damit das Land Berlin in diesem Fachbereich ein gleichwertiger Konkurrent auf dem Arbeitsmarkt ist. Hierbei geht es nicht allein um die finanzielle Angleichung, sondern auch die Anpassung vorhandener Instrumente (z. B. stufengleiche Höhergruppierung).

Handlungsfeld	Maßnahmenvorschläge zum Personal
Nr. / Titel	Stärkung der Marke Berlin, als attraktiver Arbeitgeber, Maßnahmenvorschläge zur Personalgewinnung und -bindung, Ausschöpfung der vorhandenen Möglichkeiten des Tarifvertrages der Länder sowie tariflicher und außertariflicher Instrumente, u. a. Leistungsprämien, leistungsbezogene Verkürzung von Stufenlaufzeiten, Stufenvorweggewährung, Hauptstadtzulage, Fachkräftezulage und Stärkung der Möglichkeiten zum Wissensmanagement sowie Aufrechterhaltung der Einstufung des Bauingenieurs als Mangelberuf, Stärkung der Fortbildungsmittel und Möglichkeiten zu Teamveranstaltungen
Zeitphase	Kurzfristig
Notwendige Anpassungen von Gesetzen	TV-L, Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen
Weitere profitierende Gruppen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen
Wirkung der Maßnahme	Die Maßnahme dient der Steigerung der Attraktivität als Arbeitgeber und somit der Personalgewinnung und -bindung.
Kurzbeschreibung der Maßnahme	Aufrechterhaltung und Ausbau tariflicher und ggf. außertariflicher Instrumente zur Personalgewinnung und -bindung, Anpassung des TV-L ist nur im Rahmen der Tarifgemeinschaft der Länder möglich. Maßnahmen, wie Prämien und Zulagen, sind bei entsprechender finanzieller Ausstattung außertariflich umsetzbar.
Ziel der Maßnahme	Personalgewinnung und -bindung
Verantwortliche Stelle	In Abstimmung mit den Beteiligten.
Mitwirkende Stellen	SenFin, Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen, in Abstimmung mit den Beteiligten
Umsetzungszeitraum	2025 - 2026, fortlaufend
Weitere Informationen/Anmerkungen	Keine

7.5 Handlungsfeld - Maßnahmenvorschläge zur Digitalisierung

Digitalisierung, Digitales Bauen und insbesondere die Arbeitsmethodik Building Information Modeling (BIM) sind wichtige Bausteine bei Planung, Bau und Betrieb von Brücken und Ingenieurbauwerken.

Es ist klar festzustellen, dass der Brückenbaubereich bezüglich der Digitalisierung gegenüber den Ingenieurbüros, den Baufirmen und anderen öffentlichen Auftraggebern deutlich im Rückstand ist. Abgesehen von Pilotprojekten und einzelnen Planungsphasen fehlen noch die technischen, personellen und strukturellen Ressourcen zum standardisierten Einsatz.

Digitales Bauen fängt mit der Digitalisierung von analogen zumeist in Papier laufenden Vorgängen und Dokumenten an. Es geht aber insbesondere um neue Technologien und den Einsatz von künstlicher Intelligenz. Der vertiefte Blick auf das Prozessmanagement, verbunden mit dem Ziel, alle Abläufe zu prüfen und neu zu konzipieren, zu planen und umzusetzen, legt den zwingenden Nachholbedarf offen.

Building Information Modeling (BIM) spielt dabei eine entscheidende Rolle. Es geht dabei nicht nur um Digitalisierung, sondern um eine andere Arbeitsmethodik zur Planung und Steuerung von Bauprozessen. Virtuelle Modelle und digitale Informationen begleiten das Brückenbauwerk über den gesamten Lebenszyklus. Durch den Einsatz modernster Technologien können Bauprojekte schneller, kosteneffizienter und ressourcenschonender realisiert werden. Die Digitalisierung muss in eine Vielzahl an Prozessabläufe integriert und aufgenommen werden. Es muss zwingend die umständliche, ineffektive und zeitaufwendige Planprüfung in Papierform durch die Einführung von Lösungen zur digitaler Planprüfung mit elektronischer Signatur sowie das BIM als standardisiertes Planungsmittel ausgetauscht werden.

Auch unter Berücksichtigung des in Zukunft noch steigenden Fachkräftemangels im Bauwesen müssen mit Hilfe von digitalen Anwendungen und durch den Einsatz von künstlicher Intelligenz neue Wege begangen werden. Die gemeinsame Bearbeitung und Lösungsfindung aller am Planungsprojekt und Bauvorhaben beteiligten Personen soll die digitale Transformation ermöglichen, wodurch der Arbeitsaufwand erheblich verringert und die Bauzeit verkürzt werden kann.

Digitales Bauen unterstützt nicht nur während des eigentlichen Bauprozesses, sondern auch im späteren Nutzungszeitraum von Brückenbauwerken. Durch optimierte Bedarfsplanung und kontinuierliche Datenerfassung wird die Effizienz gesteigert.

Im Folgenden werden die wesentlichen Maßnahmen zur Digitalisierung aufgezeigt:

- Evaluation der Prozessabläufe der E-Akte
- Einführung eines digitalen Planlauf- und Planprüfungssystems
- Einführung einer E-Signatur/E-Siegel
- Building-Information-Modeling
- Projekträumen und Projektkommunikationssysteme

7.5.1 Evaluation der Prozessabläufe der E-Akte

Handlungsfeld	Maßnahmenvorschläge zur Digitalisierung
Nr. / Titel	Evaluation der Prozessabläufe der E-Akte
Zeitphase	Kurzfristig
Notwendige Anpassungen von Gesetzen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen
Weitere profitierende Gruppen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen
Wirkung der Maßnahme	Maßnahmenvorschläge zur Digitalisierung, Optimierung der Verwaltungsabläufe, Standardisierung und Kosteneinsparung im Projekt
Kurzbeschreibung der Maßnahme	Es ist eine Evaluation insbesondere zum Projektmanagement, hier exemplarisch zum Brückenbau, durchzuführen.
Ziel der Maßnahme	Akzeptanzsteigerung, Beschleunigung und Optimierung von Verwaltungs- und Projektabläufen
Verantwortliche Stelle	In Abstimmung mit den Beteiligten.
Mitwirkende Stellen	Senatskanzlei, Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen, in Abstimmung mit den Beteiligten
Umsetzungszeitraum	2026, fortlaufend
Weitere Informationen/Anmerkungen	Keine

7.5.2 Einführung eines digitalen Planlauf- und Planprüfungssystem

Handlungsfeld	Maßnahmenvorschläge zur Digitalisierung
Nr. / Titel	Einführung eines digitalen Planlauf- und Planprüfungssystems mit digitaler Freigabe
Zeitphase	Kurzfristig
Notwendige Anpassungen von Gesetzen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen
Weitere profitierende Gruppen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen
Wirkung der Maßnahme	Maßnahmenvorschläge zur Digitalisierung
Kurzbeschreibung der Maßnahme	<p>Einführung bzw. Einrichtung eines digitalen Planprüf- und Planmanagementsystems zur kosteneffizienten und transparenten Koordinierung von Brückenbaumaßnahmen.</p> <p>Hiermit geht einher: eine zentrale Datenverwaltung, automatisierte bzw. effiziente Prüf- und Genehmigungsprozesse, eine einheitliche Projektkommunikation, eine zuverlässige Nachverfolgung des Projektfortschrittes. Die kosten- und zeitintensiven Planungsabläufe in Papier und im Postlauf können dadurch entfallen.</p>
Ziel der Maßnahme	Kosten- und Zeiteinsparung beim Projektmanagement
Verantwortliche Stelle	In Abstimmung mit den Beteiligten.
Mitwirkende Stellen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen, in Abstimmung mit den Beteiligten
Umsetzungszeitraum	2025 - 2026
Weitere Informationen/ Anmerkungen	Keine

7.5.3 Einführung einer E-Signatur/E-Siegel

Handlungsfeld	Maßnahmenvorschläge zur Digitalisierung
Nr. / Titel	Einführung einer E-Signatur/E-Siegel
Zeitphase	Kurzfristig
Notwendige Anpassungen von Gesetzen	Anpassung der betroffenen Gesetze/Vorschriften
Weitere profitierende Gruppen	Berliner Verwaltung
Wirkung der Maßnahme	Maßnahmenvorschläge zur Digitalisierung, Beschleunigung von Prozessen und Verfahrensabläufen im Projektmanagement
Kurzbeschreibung der Maßnahme	Es kann mittlerweile ein Einkaufsvorgang einer Bauleistung weitgehend digital umgesetzt werden, allerdings muss die Auftragserteilung ausgedruckt, im Original vom Wirtschaftler unterschrieben und mit einem Dienstsiegel herkömmlich gestempelt werden, um anschließend wieder eingescannt zu werden. Anschließend kann der Vorgang erst einer digitalen Akte zugeordnet werden.
Ziel der Maßnahme	Medienbruchfreie Digitalisierung und Reduzierung von Verwaltungsaufwand, Beschleunigung von Prozessabläufen
Verantwortliche Stelle	In Abstimmung mit den Beteiligten
Mitwirkende Stellen	Senatskanzlei; ITDZ, Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen, in Abstimmung mit den Beteiligten
Umsetzungszeitraum	2026, fortlaufend
Weitere Informationen/ Anmerkungen	Keine

7.5.4 Building-Information-Modeling

Handlungsfeld	Maßnahmenvorschläge zur Digitalisierung
Nr. / Titel	Building-Information-Modeling
Zeitphase	Mittelfristig
Notwendige Anpassungen von Gesetzen	Keine
Weitere profitierende Gruppen	Planungs- und Ingenieurbüros, Wirtschaft
Wirkung der Maßnahme	Qualitätssteigerung, Bürokratieabbau, Beschleunigung, Digitalisierung, Dauerhaftigkeit
Kurzbeschreibung der Maßnahme	Etablierung und Ausweitung der Anwendungsbereiche zum Building-Information-Modeling im Brücken-/Ingenieurbau. Neben einigen Pilotprojekten konnte bislang nur im Einzelnen das neue Planungsverfahren angewandt werden. Der Blick zu den anderen öffentlichen Auftraggebern und Bundesländern zeigt, dass sich diese digitale und prozessorientierte 3-D-Planung etabliert hat und flächendeckend zum Einsatz kommt. Durch die geänderten Planungsgrundlagen arbeiten alle Projektplaner in einem Datenbereich und am konkreten Modell, so dass allen Planungseteiligten jederzeit der gleiche Planungsstand zur Verfügung steht. Besprechungen zur Fortschreibung der Planungsinhalte können minimiert werden. Neue Schnittstellen und Konflikte können frühzeitig erkannt werden können. Das Modell dient als Planungsgrundlage, als Grundlage für die Bauablaufplanung, für die Mengenabrechnung und für die spätere Unterhaltungsaufgabe und kann somit einen Zugriff auf die objektbezogenen Daten liefern.
Ziel der Maßnahme	Digitalisierung, Qualitätssteigerung, Kosteneinsparung, Beschleunigung von Planungsprozessen
Verantwortliche Stelle	In Abstimmung mit den Beteiligten.
Mitwirkende Stellen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen, in Abstimmung mit den Beteiligten
Umsetzungszeitraum	2026, fortlaufend
Weitere Informationen/Anmerkungen	Keine

7.5.5 Projekträumen und Projektkommunikationssysteme

Handlungsfeld	Maßnahmenvorschläge zur Digitalisierung
Nr. / Titel	Bereitstellung der erforderlichen Ressourcen zur dauerhaften Anwendung von gemeinsamen Projekträumen und Projektkommunikationssystemen
Zeitphase	Kurzfristig
Notwendige Anpassungen von Gesetzen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen
Weitere profitierende Gruppen	Verwaltung
Wirkung der Maßnahme	Digitale Austauschplattformen helfen, die digitalen medienbruchfreien Geschäftsvorgänge zu sichern und beschleunigen umgehend den Projektablauf.
Kurzbeschreibung der Maßnahme	Ein unterbrechungsfreier Projektablauf bedarf digitaler Austauschplattformen der verschiedenen am Projekt beteiligten Dienstleister und ermöglicht einen sofortigen, übergreifenden Datenzugriff aller berechtigter Personen
Ziel der Maßnahme	Medienbruchfreie Digitalisierung und Reduzierung von Verwaltungsaufwand
Verantwortliche Stelle	In Abstimmung mit den Beteiligten
Mitwirkende Stellen	Senatskanzlei; ITDZ, Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen, in Abstimmung mit den Beteiligten
Umsetzungszeitraum	2026, fortlaufend
Weitere Informationen/Anmerkungen	Keine

7.6 Handlungsfeld - Maßnahmenvorschläge zur Kooperation / Zusammenarbeit

Im Folgenden werden die wesentlichen Maßnahmenvorschläge aufgezeigt:

- Partnerschaftliche Planungs- und Bauprozesse
- Anwendung von neuen Vertragsmodellen
- Kooperations- und Rahmenvereinbarungen mit anderen Bauherren
- Rahmenvereinbarung zur Projektdurchführung mit Versorgungsunternehmen

7.6.1 Partnerschaftliche Planungs- und Bauprozesse

Handlungsfeld	Maßnahmenvorschläge zur Kooperation / Zusammenarbeit
Nr. / Titel	Partnerschaftliche Planungs- und Bauprozesse
Zeitphase	Kurzfristig
Notwendige Anpassungen von Gesetzen	Keine
Weitere profitierende Gruppen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen
Wirkung der Maßnahme	Stärkung der Zusammenarbeit, Erhöhung der Akzeptanz, Qualitätssteigerung, Beschleunigung, Kostenreduzierung
Kurzbeschreibung der Maßnahme	Erarbeitung von Leitlinien zum partnerschaftlichen Planungs- und Bauprozess mit den relevanten Verbänden, u. a. Bundesingenieurkammer, Baukammer, VSVI, VBI, ZDB, Bauindustrieverband Ost, Vorgaben zu lösungsorientiertem Konflikt- und Projektmanagement. In Analogie zu den bereits bestehenden Vereinbarungen der DEGES, der Wasserschifffahrtsverwaltung und der DB AG sollen auch entsprechende Vereinbarungen zur partnerschaftlichen Zusammenarbeit erarbeitet und vereinbart werden.
Ziel der Maßnahme	Stärkung der Zusammenarbeit, Beschleunigung der Projekte
Verantwortliche Stelle	In Abstimmung mit den Beteiligten.
Mitwirkende Stellen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen, in Abstimmung mit den Beteiligten.
Umsetzungszeitraum	2025 - 2026, fortlaufend
Weitere Informationen/ Anmerkungen	Keine

7.6.2 Anwendung von neuen Vertragsmodellen

Handlungsfeld	Maßnahmenvorschläge zur Kooperation / Zusammenarbeit
Nr. / Titel	Anwendung von neuen Vertragsmodellen oder Ausschöpfung der vorhandenen Vertragsmöglichkeiten nach VOB/A, Anwendung von neuen Vertragsmodellen, u.a. integrierte Projektabwicklung, agiles Projektmanagement, Lean-Management
Zeitphase	Kurzfristig
Notwendige Anpassungen von Gesetzen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen
Weitere profitierende Gruppen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen
Wirkung der Maßnahme	Beschleunigung der Ausschreibungs- und Vergabephase, Steigerung der Attraktivität als Auftraggeber, Steigerung der Zusammenarbeit mit verschiedenen Beteiligten
Kurzbeschreibung der Maßnahme	<p>Aktuell werden Bauleistungen fast ausschließlich auf Basis eines Einheitspreisvertrages vergeben. Zur Verbesserung der aktuellen Marktsituation und zur Beschleunigung von Projekten sind auch andere Ausschreibungs- und Vergabeverfahren sowie andere Vertragsmodelle anzuwenden.</p> <p>Funktionale Ausschreibung beim Ersatzneubau mit vereinfachten Planungsphasen, Bildung von Mischlotsen aus Planungs- und Bauleistungen, Beauftragung aller Leistungsphasen der HOAI, Bündelung der Leistungen zu den Baugrunduntersuchungen und Gutachten als Rahmenverträge oder sonstige übergreifende Vertragsformen, Rahmenverträge, Open-House, Bonus-/Malus-Regelungen und weitere Wertungskriterien zur Verkürzung der Planungs- und Bauzeit sollten dem Grunde nach zugelassen und Vorgaben zum Verwaltungshandeln festgelegt werden.</p> <p>Anwendung von deutschlandweit einheitlichen Vergabevorschriften und Verzicht auf die Möglichkeit der Bundesländer, eigene „Untervergabegesetze“ zu erschaffen.</p>
Ziel der Maßnahme	Effektivitätssteigerung, Beschleunigung von Projekten
Verantwortliche Stelle	In Abstimmung mit den Beteiligten
Mitwirkende Stellen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen, in Abstimmung mit den Beteiligten
Umsetzungszeitraum	2025 - 2026, fortlaufend
Weitere Informationen/ Anmerkungen	Keine

7.6.3 Kooperations- und Rahmenvereinbarungen mit anderen Bauherren

Handlungsfeld	Maßnahmenvorschläge zur Kooperation / Zusammenarbeit
Nr. / Titel	Kooperations- und Rahmenvereinbarungen mit der Deutschen Bahn AG, der Autobahn GmbH des Bundes und der Deges bezüglich Projektdurchführung und affinen Leistungen Dritter
Zeitphase	Kurzfristig
Notwendige Anpassungen von Gesetzen	Keine
Weitere profitierende Gruppen	Planungs- und Bauwirtschaft
Wirkung der Maßnahme	Optimierung und Beschleunigung von Projektabläufen, Kosteneinsparung, Stärkung der Zusammenarbeit
Kurzbeschreibung der Maßnahme	<p>Auf Grundlage der bereits bestehenden Kooperations-, Koordinierungs- und Abstimmungsmöglichkeiten sollen intensiver Erfahrungen ausgetauscht und Möglichkeiten gemeinsam genutzt werden. Insbesondere bei Eingriffen in die Gleisanlagen sind eine Vielzahl an Planungs- und Bauleistungen erforderlich, welche zu den Kernaufgaben der DB AG zählen.</p> <p>Durch die Neuordnung und Aufgabenteilung können die jeweils aufgabenfremden Leistungen des Baulastträgers durch den originären Baulastträger ausgeführt oder zumindest überprüft werden.</p> <p>Durchführung von bauherrenbezogenen Abstimmungsterminen im Land Berlin. Klares Bekenntnis zur Verbesserung der Zusammenarbeit durch Abschluss von Verwaltungsvereinbarungen oder sonstiger Verträge.</p>
Ziel der Maßnahme	Steigerung der Zusammenarbeit, Abbau von Bürokratie, Beschleunigung von Verfahrensabläufen, Kosteneinsparung
Verantwortliche Stelle	In Abstimmung mit den Beteiligten.
Mitwirkende Stellen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen, in Abstimmung mit den Beteiligten
Umsetzungszeitraum	2026, fortlaufend
Weitere Informationen/ Anmerkungen	Keine

7.6.4 Rahmenvereinbarung zur Projektdurchführung mit Versorgungsunternehmen

Handlungsfeld	Maßnahmenvorschläge zur Kooperation / Zusammenarbeit
Nr. / Titel	Rahmenvereinbarung zur Projektdurchführung mit Versorgungsunternehmen
Zeitphase	Kurzfristig
Notwendige Anpassungen von Gesetzen	Berliner Straßengesetz (BerlStrG), Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen
Weitere profitierende Gruppen	Versorgungsunternehmen, Bezirke, weitere Stellen
Wirkung der Maßnahme	Standardisierung, Verwaltungs- und Bürokratieabbau, Beschleunigung von Bauprojekten
Kurzbeschreibung der Maßnahme	Zur Planung und Umsetzung von Baumaßnahmen im Brückenbau sind in den meisten Fällen auch Leistungen der Versorgungsunternehmen erforderlich. In den letzten Jahren wurden hier eine Vielzahl an Erfahrungen und Erkenntnissen gesammelt, welche nunmehr in die Verfahrens- und Verwaltungsabläufe integriert werden müssen. Mit einzelnen Versorgungsunternehmen wurden bereits Rahmenverträge geschlossen, welche die grundsätzlichen Abläufe regeln und damit den projektbezogenen Abstimmungs- und Entscheidungsprozess deutlich vereinfachen und beschleunigen.
Ziel der Maßnahme	Abbau von Bürokratie, Beschleunigung von Verwaltungsabläufen, Effektivitätssteigerung, Projektbeschleunigung
Verantwortliche Stelle	In Abstimmung mit den Beteiligten.
Mitwirkende Stellen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen, in Abstimmung mit den Beteiligten
Umsetzungszeitraum	2025 - 2026, fortlaufend
Weitere Informationen/ Anmerkungen	Keine

7.7 Handlungsfeld - Maßnahmenvorschläge zum Vergabe- und Vertragswesen

Nachfolgend werden Vorschläge unterbreitet, wie mit geringfügigen Anpassungen von Berliner Vorschriften deutliche Beschleunigungspotenziale und eine Reduzierung des Verwaltungsaufwands herbeigeführt werden können. Es werden aber auch Vorschläge aufgezeigt, die eine Gesetzesänderung auf Bundesebene voraussetzen. Hier wurde ein besonderer Schwerpunkt auf bundesspezifische Vorschriften gelegt, welche die Handlungsmöglichkeiten öffentlicher Auftraggeber deutlich einschränken. Auf Vorschläge, die eine Anpassung der EU-Gesetzgebung erforderlich machen würden, wurde verzichtet.

Inhalt der aktuellen Vergabeverfahren zur Beauftragung von Bauleistungen sind in der Regel klassische Einheitspreisverträge mit einem mehrseitigen Leistungsverzeichnis, einer detaillierten Baubeschreibung und entsprechenden Anlagen. Damit einhergehend werden die jeweiligen Leistungsphasen für Planungs- und Ingenieurleistungen im Brückenbau durchlaufen. Dabei wird klassischerweise zwischen Entwurfsverfasser und Ersteller der Ausführungs- und Tragwerksplanung sowie eine den Leistungen der Bauoberleitung und der örtlichen Bauüberwachung unterschieden. Diese sind gängig und in der Rechtsprechung anerkannt.

Der fortlaufende Prozess der immer detaillierter werdenden Planung mit immer wiederkehrenden Abstimmungs- und Genehmigungsprozessen schafft zwar einen sehr hohen Detaillierungsgrad und damit eine sehr gute Entscheidungsgrundlage für jeden Bauherrn, dauert aber im Hinblick auf die aktuellen Herausforderungen deutlich zu lange und lässt dem meist nach einem mehrjährigen Planungszeitraum beauftragten Bauunternehmen kaum noch Spielräume für grundsätzliche und innovative Ideen oder Möglichkeiten zur Optimierung von Bauabläufen. Hier sollen in Zukunft grundsätzlich vorhandene Vergabemöglichkeiten wie funktionale Ausschreibungen, Konzeptvergaben oder Pauschalverträge wieder häufiger zum Einsatz kommen. Insbesondere bei der Vielzahl an Funktionsbauwerken im Brückenbau und auch unter Berücksichtigung der zahlreichen bestehenden Vorgaben und Vorschriften könnte auf mehrere Planungsschritte verzichtet werden. So können auch bestehende Modul- oder Segmentbauweisen zum Einsatz kommen, die auf Grundlage von Typenplanungen und vorhandenen Statikberechnungen in deutlich verkürzten Planungszeiträumen auf den jeweiligen Standort übertragen werden können.

Durch die weitestgehende Fremdvergabe von Gutachter-, Planer-, freiberuflichen, Steuerungs- und sonstigen Leistungen beschränken sich die Aufgaben der Berliner Verwaltung zu einem großen Teil auf die Vorbereitung, Durchführung und Beauftragung von Ausschreibungs- und Vergabeverfahren. Aus diesem Grund führen Maßnahmenvorschläge zur Standardisierung und Verschlankeung in diesem Aufgabenbereich zu einer maßgeblichen Beschleunigung und einer möglichen Konzentration auf die eigentlichen Fachaufgaben des Brückenbaus. Nur durch schnelle und kurze Entscheidungswege im Projektteam und in der öffentlichen Verwaltung können die anstehenden Brückenbauprojekte zügiger umgesetzt werden. Hierfür ist die Anzahl der Vergabeverfahren, bei denen ohnehin nur ein sehr begrenzter Markt besteht, zu optimieren und zu reduzieren.

Weiterhin sind die Instrumente zur Steuerung der Projektsituation bei Abweichungen zum Bestand zu stärken, insbesondere in Phasen, in denen nur schnelle und effektive Vergabeverfahren eine erfolgreiche Bewältigung des gesamten Projektes ermöglichen.

Im Folgenden werden die wesentlichen Maßnahmenvorschläge zum Vergabe- und Vertragswesen aufgezeigt:

- Anhebung der Wertgrenzen für Direktaufträge im Tiefbau
- Anhebung der Wertgrenzen zur Freihändigen Vergabe im Tiefbau
- Anpassung des Berliner Ausschreibungs- und Vergabegesetzes
- Anpassung des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkung (GWB)
- Neuorganisation der Zulassungs- und Abrechnungsregularien Prüfingenieur

7.7.1 Anhebung der Wertgrenzen für Direktaufträge im Tiefbau

Handlungsfeld	Maßnahmenvorschläge zum Vergabe- und Vertragswesen
Nr. / Titel	Anhebung der Wertgrenzen für Direktaufträge im Tiefbau
Zeitphase	Kurzfristig
Notwendige Anpassungen von Gesetzen	LHO (Unterswellenbereich)
Weitere profitierende Gruppen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen
Wirkung der Maßnahme	Die Anhebung der Wertgrenzen bei Direktaufträgen im Bereich der Brücken- und Ingenieurbauwerke, wie sie bereits beim Bund und in diversen Bundesländern umgesetzt wurde, könnte eine erhebliche Beschleunigung generieren.
Kurzbeschreibung der Maßnahme	<p>Ein Direktauftrag eröffnet die Möglichkeit, Aufträge für hochspezialisierte Ingenieurleistungen (z. B. Planung für bahntechnische Gewerke, Gutachten für Baugrund, Umwelt) oder spezialisierte Dienstleistungen, für die es auf dem Markt nur wenige oder manchmal nur einen einzigen Bieter gibt, überhaupt zu vergeben.</p> <p>Die vorgeschalteten strukturierten Vergabeverfahren, in denen oftmals kein Angebot abgegeben wird, können somit entfallen.</p> <p>Das gilt auch für kleinere Instandsetzungsmaßnahmen, insbesondere für kritische Gewerke (z.B. Elektroarbeiten in zugänglichen Räumen von Ingenieurbauwerken, Reparatur von Aufzugsanlagen usw.). Selbstverständlich sind die vorhandenen Kontrollmechanismen (Vier-Augen-Prinzip, Vergabeausschüsse auf Abteilungsebene, Controlling der Vertragsabwicklung) auch für diese Vergaben/Beauftragungen sowie die Haushaltsgrundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit, welche einen formlosen Preisvergleich implizieren, anzuwenden. Die Anhebung der Wertgrenzen für Direktaufträge orientiert am Bundesland Brandenburg würde zu einer Anpassung der geltenden Regeln in der Region Berlin-Brandenburg führen.</p>
Ziel der Maßnahme	Beschleunigung der Verfahrensabläufe, Wettbewerbsgleichheit Berlin-Brandenburg
Verantwortliche Stelle	In Abstimmung mit den Beteiligten
Mitwirkende Stellen	SenFin, Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen, in Abstimmung mit den Beteiligten
Umsetzungszeitraum	2026
Weitere Informationen/ Anmerkungen	Keine

7.7.2 Anhebung der Wertgrenzen zur Vergabe und Ausschreibung im Tiefbau

Handlungsfeld	Maßnahmenvorschläge zum Vergabe- und Vertragswesen
Nr. / Titel	Anpassung der Wertgrenze zur Freihändigen Vergabe und beschränkten Ausschreibung für Vergabeverfahren des Landes Berlins im Tiefbau
Zeitphase	Kurzfristig
Notwendige Anpassungen von Gesetzen	LHO (Unterswellenbereich)
Weitere profitierende Gruppen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen
Wirkung der Maßnahme	Die Anhebung der Wertgrenzen bei Vergabeverfahren für Brücken- und Ingenieurbauwerke im Bereich des Tiefbaus, wie sie bereits beim Bund und bei diversen Bundesländern umgesetzt wurde, könnte eine erhebliche Beschleunigungspotentiale freisetzen. Insbesondere bei Ersatzneubauten von Brücken werden signifikante Beschleunigungspotenziale erwartet. Durch den Wegfall vergaberechtlicher Fristen und von Verfahrensabläufen können Erhaltungsmaßnahmen sowie Ersatzneubauten deutlich schneller und einfacher beauftragt werden. In der Metropolregion Berlin-Brandenburg ist ohnehin nur eine sehr begrenzte Anzahl an fachkundigen Ingenieurbüros und Bauunternehmen im Brücken-/Ingenieurbau tätig. Es ist bereits erkennbar, dass durch die Anpassung der Wertgrenzen für die Direktaufträge, die Freihändige Vergabe und die beschränkte Ausschreibung im Land Brandenburg eine Verschiebung der Leistungserbringung dieses Unternehmerkreises stattgefunden hat.
Kurzbeschreibung der Maßnahme	Anhebung der Wertgrenzen zur Freihändigen Vergabe und beschränkten Ausschreibung, orientiert am Bundesland Brandenburg würde zu einer Angleichung der geltenden Regeln innerhalb der Region Berlin-Brandenburg führen.
Ziel der Maßnahme	Beschleunigung der Verfahrensabläufe, Wettbewerbsgleichheit Berlin-Brandenburg
Verantwortliche Stelle	In Abstimmung mit den Beteiligten.
Mitwirkende Stellen	SenFin, SenStadt, SenWiEnBe, Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen, in Abstimmung mit den Beteiligten
Umsetzungszeitraum	2026
Weitere Informationen/ Anmerkungen	Keine

7.7.3 Anpassung des Berliner Ausschreibungs- und Vergabegesetzes

Handlungsfeld	Maßnahmenvorschläge zum Vergabe- und Vertragswesen
Nr. / Titel	Anpassung des Berliner Ausschreibungs- und Vergabegesetzes im Hinblick auf soziale und ökologische Aspekte
Zeitphase	Mittelfristig
Notwendige Anpassungen von Gesetzen	Änderung des Berliner Ausschreibungs- und Vergabegesetzes (BerlAVG).
Weitere profitierende Gruppen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen
Wirkung der Maßnahme	<p>Entbürokratisierung von Vergabeverfahren. Durch Entbürokratisierung und Anpassung des Vergaberechts wird der Verwaltungsaufwand während der Vergabe und Vertragsausführung reduziert. Insbesondere spezielle rein Berliner Aspekte sollten mit Blick auf die Problemstellungen der Bauwirtschaft bei der Auftragsbearbeitung im Land Berlin und/oder im Land Brandenburg geprüft und bewertet werden. Es sind Ausnahmeregelungen im Hinblick auf soziale und ökologische Aspekte, begrenzt auf den Bereich des Ersatzneubaus von Brücken- und Ingenieurbauwerken, zu prüfen.</p> <p>Im Bundesland NRW sind ab 01.01.2026 im nationalen Bereich und mit begrenzter Zuordnung verschiedene Vereinfachungen bezüglich der länderspezifischen Vergabebedingungen geplant. Hier sollte eine vergleichbare Prüfung und Bewertung erfolgen.</p>
Kurzbeschreibung der Maßnahme	Evaluation der bestehenden Rahmenbedingungen für den Brückenbereich.
Ziel der Maßnahme	Beschleunigung der Verfahrensabläufe, Bürokratieabbau
Verantwortliche Stelle	In Abstimmung mit den Beteiligten
Mitwirkende Stellen	SenWiEnBe und SenASGIVA, Prüfung noch nicht abgeschlossen, in Abstimmung mit den Beteiligten
Umsetzungszeitraum	2026
Weitere Informationen/Anmerkungen	Gemäß den Richtlinien der Regierungspolitik sollen die sozialen und ökologischen Standards erhalten bleiben.

7.7.4 Anpassung des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkung (GWB)

Handlungsfeld	Maßnahmenvorschläge zum Vergabe- und Vertragswesen
<p>Nr. / Titel</p>	<p>Befristete Aussetzung der bundesgesetzlichen Vorschrift zur Verpflichtung einer Teillos-/ Fachlosvergabe bzw. Reduzierung des Begründungsaufwandes bzw. der Begründungstatbestände für ein Abweichen von der Teillosvergabe für Ersatzneubauten von Brücken, insbesondere für Baumaßnahmen aus dem Sondervermögen und/oder Anpassung GWB hinsichtlich der aufschiebenden Wirkung bei Rügen gegen geplante Vergaben für Brückenersatzneubauten.</p> <p>Ziel der bundesgesetzlichen Regelung einer Teillos-/Fachlosvergabe ist die Stärkung des Mittelstandes.</p>
<p>Zeitphase</p>	<p>mittelfristig</p>
<p>Notwendige Anpassungen von Gesetzen</p>	<p>Änderung des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen</p>
<p>Weitere profitierende Gruppen</p>	<p>Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen</p>
<p>Wirkung der Maßnahme</p>	<p>Aufgrund dieser Vergabevorschrift kommt es immer wieder zu erheblichen Umsetzungsverzögerungen durch Rügen bzw. Vergabebeschwerden vor der Vergabekammer bzw. dem Berliner Kammergericht.</p> <p>Gerade an dem Begründungsaufwand für ein Abweichen von dieser Vergabevorschrift verlangen die Gerichte einen erheblichen und aufwändigen Nachweis. Rügen können die Umsetzung von Bauprozessen um Monate bis hin zu Jahren verzögern.</p> <p>Ein Aussetzen dieser Regelung für Ersatzneubauwerke von Brücken könnte hier erhebliches Beschleunigungspotenzial entfalten.</p> <p>Derzeit können Firmen Maßnahmen im Vergabeprozess verzögern, obwohl sie nicht einmal über die fachliche Eignung für die Umsetzung der Maßnahme verfügen.</p>

Handlungsfeld	Maßnahmenvorschläge zum Bürokratieabbau
<p>Kurzbeschreibung der Maßnahme</p>	<p>In anderen europäischen Ländern werden große Projekte grundsätzlich an Generalunternehmen vergeben. Diese bringen bereits in einem frühen Planungsstadium ihr baupraktisches Know-how ein und können somit zu einer Beschleunigung der Planungs- und Bauprozesse beitragen.</p> <p>Zudem können die gegenseitigen Behinderungen zwischen verschiedenen, direkt von der öffentlichen Hand beauftragten Unternehmen minimiert werden. Um den Abbau des Instandsetzungsrückstaus wirksam und beschleunigt voranzutreiben, ist daher eine befristete Aussetzung der bundesgesetzlichen Vorschrift zur Verpflichtung einer Teillos-/ Fachlosvergabe zur Stärkung des Mittelstandes notwendig.</p> <p>Sowohl bei der Vergabe von Planungsleistungen als auch von Bauleistungen kann es infolge von Rügen zu erheblichen Verzögerungen des Planungs- /Bauausführungszeitraumes kommen. Im laufenden Verfahren haben Betriebe die Möglichkeit, ggf. vorhandene Verstöße gegen Vergabevorschriften erst vor einer Vergabekammer und anschließend vor einem OLG (Berlin: Kammergericht) anzugreifen. Durch den Verfahrensprozess und den Auslastungsgrad der Gerichte können hierdurch Verzögerungen von mehreren Jahren auftreten.</p> <p>Durch entsprechende Anpassungen der bundesrechtlichen Vergabevorschriften/ Vergabegesetze (siehe auch § 134 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen) wäre unter Berücksichtigung der Anwendung der europäischen Mindeststandards für die Sicherung der Bieterrechte ein erhebliches Beschleunigungspotenzial zu generieren.</p>
<p>Ziel der Maßnahme</p>	<p>Beschleunigung der Verfahrensabläufe, Anwendung alternativer Vertragsmodelle, Rechtssicherheit bei Vergabeverfahren erhöhen, Flexibilität des Grundsatzes der losweisen Vergabe</p>
<p>Verantwortliche Stelle</p>	<p>In Abstimmung mit den Beteiligten</p>
<p>Mitwirkende Stellen</p>	<p>Bundesländer, SenFin, SenWiEnBe, SenStadt, Prüfung noch nicht abgeschlossen</p>
<p>Umsetzungszeitraum</p>	<p>2026, fortlaufend</p>
<p>Weitere Informationen/ Anmerkungen</p>	<p>Aktuell läuft ein Gesetzgebungsverfahren zum Vergabebeschleunigungsgesetz.</p>

7.7.5 Neuorganisation der Zulassungs- und Abrechnungsregularien Prüfingenieur

Handlungsfeld	Maßnahmenvorschläge zum Vergabe- und Vertragswesen
Nr. / Titel	Neuorganisation der Zulassungs- und Abrechnungsregularien im Aufgabenbereich des Prüfingenieurs
Zeitphase	Kurzfristig
Notwendige Anpassungen von Gesetzen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen
Weitere profitierende Gruppen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen
Wirkung der Maßnahme	Abgrenzung von Zuständigkeiten, Qualitätssteigerung, Erhöhung der Verkehrssicherheit, Aufgabenstärkung
Kurzbeschreibung der Maßnahme	Für den Aufgabenbereich des Prüfingenieurs Brückenbau sind die Neuorganisation der Zulassungs- und Abrechnungsregularien für Prüfingenieure, die Einführung einer zentralen Zulassungs- und Abrechnungsverordnung für Prüfingenieurleistungen im Brücken- und Ingenieurbau sowie die Anpassung der Zulassungs- und Abrechnungsregularien für Prüfingenieure zu evaluieren und anzupassen. In Analogie zum Eisenbahnbundesamt und verschiedenen anderen Bundesländern sollen die Leistungen zur Zulassung, zur Auswahl und zur Abrechnung von Prüfingenieurleistungen in einem Zulassungsverfahren für den Brücken-/Ingenieurbau und einer Abrechnungsgrundlage für die hoheitliche Aufgabenwahrnehmung neu organisiert werden. Dadurch würden langwierige und mehrstufige Ausschreibungs- und Vergabeverfahren entfallen und die hoheitlichen sowie sicherheitsrelevanten Aufgaben würden nur noch nach eignungsrelevanten Kriterien vergeben werden.
Ziel der Maßnahme	Bürokratieabbau, Beschleunigung, Qualitätssteigerung
Verantwortliche Stelle	In Abstimmung mit den Beteiligten.
Mitwirkende Stellen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen, in Abstimmung mit den Beteiligten
Umsetzungszeitraum	2026, fortlaufend
Weitere Informationen/Anmerkungen	keine

7.8 Handlungsfeld - Maßnahmenvorschläge zum Bauwerksmanagement

Im Handlungsfeld der Maßnahmenvorschläge zum Bauwerksmanagement werden mehrere Einzelmaßnahmen zusammengefasst, welche die Grundsätze der Bestandsverwaltung, der Planung von Erhaltungs-, Instandsetzungs- und Erneuerungsmaßnahmen sowie dem Schutz der Brückenbauwerke dienen.

Die Vielzahl der zu erneuernden und instand zu setzenden Bauwerke macht eine Priorisierung und Bündelung der erforderlichen Maßnahmen unter Berücksichtigung wesentlicher technischer, wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Nutzungsanforderungen der verschiedenen Verkehrsarten zum gezielten Einsatz der verfügbaren Ressourcen erforderlich.

Ziel ist eine niederschwellige, digitale Bereitstellung der erforderlichen Datengrundlage sowie die Weiterentwicklung des Bauwerksmanagements, um eine Priorisierung der erforderlichen planerischen und baulichen Maßnahmen unter Berücksichtigung technischer, wirtschaftlicher und gesellschaftsbedeutender Einflussfaktoren sichtbar und anwendbar abzuleiten. Ziel ist weiterhin die Reduzierung des Investitions-, Instandsetzungs- und Unterhaltungsaufwandes durch Reduzierung von Bauwerksflächen und Schutz der Brückenbauwerke, durch Bereitstellung einer eigenen Bauwerksprüfung sowie von Lagerplätzen.

Im Folgenden werden die wesentlichen Maßnahmenvorschläge zum Bauwerksmanagement aufgezeigt:

- Erhaltungsmanagement Ingenieurbauwerke (EMS-I)
- Lager- und Erhaltungsplätze Brückenbau
- Einsatz der Bauwerksinformationsdatenbank - SIB-Bauwerke 2.0
- Prüftechnik, Prüffahrzeuge und Ausstattung zur Brückenprüfung
- Aufbau einer zentralen Bild- und Bestandsdatenbank aller Brückenbauwerke
- Duldungspflichten im Interesse der Bauwerkserhaltung

7.8.1 Erhaltungsmanagement Ingenieurbauwerke (EMS-I)

Handlungsfeld	Maßnahmenvorschläge zum Bauwerksmanagement
Nr. / Titel	Erhaltungsmanagement Ingenieurbauwerke (EMS-I)
Zeitphase	Mittelfristig
Notwendige Anpassungen von Gesetzen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen
Weitere profitierende Gruppen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen
Wirkung der Maßnahme	Grundlage zum gezielten Einsatz verfügbarer Ressourcen
Kurzbeschreibung der Maßnahme	<p>Im Zuge der Erstellung des Masterplans werden die Planungen und Prognosen für Ersatzneubauten in Bezug auf deren Haltbarkeit nicht grundlegend überarbeitet.</p> <p>Im Vorlauf zum Masterplan Brücken wurde allerdings in den vergangenen Jahren das digitale Erhaltungsmagementsystem Ingenieurbauwerke (EMS-I) aufgebaut.</p> <p>Hauptzweck dieses Systems ist eine gerechnete Prioritätenreihung der Bauwerke aufgrund von verschiedenen Parametern.</p> <p>Bestandteil der Parameter sind u.a. konstruktionsbedingte Prognosen für die Bauwerke, die auch die objektkonkrete Haltbarkeit der Bauwerke unter Wertung der verwendeten Baustoffe berücksichtigen. Damit werden die ursprünglichen und theoretischen Berechnungsgrundsätze für die anzusetzende Nutzungsdauer von Brückenbauwerken verlassen und auf die konkreten, nutzungsrelevanten Bewertungsgrundlagen der Berliner Bestandsbrücken ausgerichtet.</p> <p>Auf Grundlage der aktuell bekannten Bauwerkszustände sowie der tatsächlich vorhandenen Nutzungsanforderungen werden damit die erforderlichen Erhaltungsmaßnahmen bis hin zu den Bedarfen für Ersatzneubauten definiert.</p>
Ziel der Maßnahme	Systematische und transparente Ermittlung sowie Darstellung der Bedarfe zur Erneuerung und Instandsetzung von Ingenieurbauwerken im Land Berlin. Bedarfsermittlung der Finanzmittel.
Verantwortliche Stelle	In Abstimmung mit den Beteiligten.
Mitwirkende Stellen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen, in Abstimmung mit den Beteiligten.
Umsetzungszeitraum	2025 - 2026, fortlaufend
Weitere Informationen/Anmerkungen	Keine

7.8.2 Lager- und Erhaltungsplätze Brückenbau

Handlungsfeld	Maßnahmenvorschläge zum Bauwerksmanagement
Nr. / Titel	Lager- und Erhaltungsplätze Brückenbau
Zeitphase	Kurzfristig
Notwendige Anpassungen von Gesetzen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen
Weitere profitierende Gruppen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen
Wirkung der Maßnahme	Unterstützung der Erhaltungsmaßnahmen, nachhaltig und ressourcenschonend, schnelle Einsatzbereitschaft im Notfall, Verfügbarmachung von Bauteilen für Erhaltungs-, Instandsetzungs- und Erneuerungsmaßnahmen, Reduzierung der Nichtverfügbarkeit von Bauwerken
Kurzbeschreibung der Maßnahme	Instandsetzung des Lagerplatzes in Berlin-Pankow und Aufbau eines Lagerplatzes in Berlin-Marzahn, Schaffung und Erhaltung dauerhafter Lagerplätze für erforderlich Bauteile und Baustoffe für kurzfristige Maßnahmen. Für die Vielzahl an Baumaßnahmen sind Baustellenstandorte für die örtliche Bauüberwachung erforderlich. Insbesondere in Pankow und Marzahn stehen eine Vielzahl an Baumaßnahmen an, so dass durch die Schaffung und den Ausbau von Lagerflächen die Möglichkeit zur Bündelung von Abläufen und Ausstattungsobjekten geschaffen werden kann. Darüber hinaus können Bauelemente, Behelfsbrückenteile und weitere Objekte zwischengelagert und zur Verfügung gestellt werden.
Ziel der Maßnahme	Reduzierung von Beschaffungszeiten, Planbarkeit der Erhaltungsmaßnahmen, Effektivitätserhöhung
Verantwortliche Stelle	In Abstimmung mit den Beteiligten.
Mitwirkende Stellen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen, in Abstimmung mit den Beteiligten.
Umsetzungszeitraum	2026-2027, fortlaufend
Weitere Informationen/Anmerkungen	Keine

7.8.3 Einsatz der Bauwerksinformationsdatenbank – SIB-Bauwerke 2.0

Handlungsfeld	Maßnahmenvorschläge zum Bauwerksmanagement
Nr. / Titel	Einsatz der Bauwerksinformationsdatenbank – SIB-Bauwerke 2.0
Zeitphase	Kurzfristig, dauerhaft
Notwendige Anpassungen von Gesetzen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen
Weitere profitierende Gruppen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen
Wirkung der Maßnahme	Bereitstellung bauwerksbezogener Daten
Kurzbeschreibung der Maßnahme	Sicherstellung der uneingeschränkten, digitalen Verfügbarkeit aller relevanten Bauwerksdaten, Fortführung und Beteiligung beim länderübergreifenden Einsatz der Bauwerksinformationsdatenbank – SIB-Bauwerke 2.0. Die bestehende Datenbank wird aktualisiert. Das Land Berlin hat sich anteilig an den laufenden Kosten zu beteiligen.
Ziel der Maßnahme	Digitalisierung, schnelles und einheitliches Verwaltungshandeln, Einheitlichkeit in Deutschland
Verantwortliche Stelle	In Abstimmung mit den Beteiligten.
Mitwirkende Stellen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen, in Abstimmung mit den Beteiligten.
Umsetzungszeitraum	2025 - 2026, fortlaufend
Weitere Informationen/Anmerkungen	Keine

7.8.4 Prüftechnik, Prüffahrzeuge und Ausstattung zur Brückenprüfung

Handlungsfeld	Maßnahmenvorschläge zum Bauwerksmanagement
Nr. / Titel	Prüftechnik, Prüffahrzeuge und Ausstattung zur Brückenprüfung
Zeitphase	Kurzfristig, fortlaufend
Notwendige Anpassungen von Gesetzen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen
Weitere profitierende Gruppen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen
Wirkung der Maßnahme	Qualitätssicherung, Sicherstellung der Verkehrssicherheit
Kurzbeschreibung der Maßnahme	Vorhaltung, Aufbau und Betrieb von Prüftechnik und Prüffahrzeugen zur Brückenprüfung. Gesetzliche Vorgaben sowie besondere Schadensereignisse und bekannte Defizite machen regelmäßige und außerplanmäßige Bauwerksprüfungen erforderlich. Durch die Bereitstellung und Vorhaltung der erforderlichen Prüftechnik, Prüffahrzeuge und personellen Ressourcen kann auf Schadensereignisse umgehend und wirtschaftlich reagiert werden, die Dauer der Nichtverfügbarkeit von Bauwerken sowie der Aufwand zur Organisation kann signifikant reduziert werden.
Ziel der Maßnahme	Verbesserung der Entscheidungsgrundlagen, Effektivitätssteigerung
Verantwortliche Stelle	In Abstimmung mit den Beteiligten.
Mitwirkende Stellen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen, in Abstimmung mit den Beteiligten.
Umsetzungszeitraum	2026-2028
Weitere Informationen/Anmerkungen	Keine

7.8.5 Aufbau einer zentralen Bild- und Bestandsdatenbank aller Brückenbauwerke

Handlungsfeld	Maßnahmenvorschläge zum Bauwerksmanagement
Nr. / Titel	Aufbau einer zentralen Bild- und Bestandsdatenbank aller Brückenbauwerke
Zeitphase	Kurzfristig
Notwendige Anpassungen von Gesetzen	Keine
Weitere profitierende Gruppen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen.
Wirkung der Maßnahme	Aktualisierung der Datengrundlagen zu den Brückenbauwerken
Kurzbeschreibung der Maßnahme	Die vorhandene Datenbank der bestehenden Brückenbauwerke ist bezogen auf das vorhandene Bildmaterial sehr veraltet. Mit einer einheitlichen und aktuellen Bilddatenbank aller Brückenbauwerke wird eine Grundlage für die übergeordnete Bauwerksanalyse und Darstellung von Bauwerksdaten geschaffen. Die bauwerksbezogenen Daten sind zu prüfen und nach einem einheitlichen Bezeichnungsvorgehen anzupassen. Zu den einzelnen Brückenstandorten sind aktuelle Fotos zu erstellen. Analog zu den Bundesbrücken soll auch im Land Berlin eine Brückenkarte veröffentlicht werden, in der die Standorte der Brücken und die relevanten Bauwerksangaben zur Verfügung gestellt werden.
Ziel der Maßnahme	Transparenz und Zuordnung der Bestandsbauwerke, einheitliche Bauwerksdaten als Grundlage für eine Brückenkarte.
Verantwortliche Stelle	In Abstimmung mit den Beteiligten.
Mitwirkende Stellen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen, in Abstimmung mit den Beteiligten.
Umsetzungszeitraum	2026
Weitere Informationen/Anmerkungen	Keine

7.8.6 Duldungspflichten im Interesse der Bauwerkserhaltung

Handlungsfeld	Maßnahmenvorschläge zum Bauwerksmanagement
Nr. / Titel	Duldungspflichten im Interesse der Bauwerkserhaltung
Zeitphase	Kurzfristig
Notwendige Anpassungen von Gesetzen	Änderung Berliner Straßengesetz (BerlStrG)
Weitere profitierende Gruppen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen
Wirkung der Maßnahme	Erleichterte Aufgabenwahrnehmung von der Bauwerksprüfung bis zur Durchführung von Unterhaltungsarbeiten
Kurzbeschreibung der Maßnahme	Zur Durchführung der gesetzlichen Aufgaben als Straßenbaulastträger ist es notwendig, dass insbesondere direkte Anlieger und die Anlieger der angrenzenden Grundstücke dulden, dass die Straßenbaubehörde oder von ihr Beauftragte die Grundstücke betreten oder vorübergehend benutzen dürfen. Die Regelungen analog der Formulierungen im Bundesfernstraßengesetz sollen zu einer effektiveren und verbesserten Bauwerkserhaltung führen.
Ziel der Maßnahme	Vereinfachte Verfahrensabläufe, schnellere Umsetzung von Unterhaltungsmaßnahmen
Verantwortliche Stelle	In Abstimmung mit den Beteiligten.
Mitwirkende Stellen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen, in Abstimmung mit den Beteiligten.
Umsetzungszeitraum	2026, fortlaufend
Weitere Informationen/Anmerkungen	Keine

7.9 Handlungsfeld - Maßnahmenvorschläge zur Optimierung der Projektabläufe

Mit den einzelnen Schritten zur Verwaltungsreform im Land Berlin wurden auch die bestehenden Abläufe, Aufgaben und Zuständigkeiten im Brückenbaubereich erfasst und bewertet. Hierbei wurde zunächst der Fokus auf die eigentliche Projektbearbeitung gelegt und einzelne Maßnahmen erkannt, die einer Anpassung bedürfen.

Im Folgenden werden die wesentlichen Maßnahmenvorschläge zur Beschleunigung von Planungs- und Bauabläufen aufgezeigt:

- Korridor- und streckenbezogene Projektstrategie
- Konzentration auf Kernaufgabe Brückenbau
- Abgrenzung zur Straßenentwässerung im Brückenbereich
- Einrichtung von Projektorganisationen
- Evaluation zur Ersatzbaustoffverordnung im Land Berlin
- Anwendung von innovativen und modularer Bauverfahren
- Standardisierung von Brückenkonstruktionen und Detaillösungen
- Zentrales Verkehrs- und Baustellenmanagement mit Leitbaustellen
- Vollsperrungen für den Straßenverkehr während Ersatzneubauten
- Bonus/Malus-Regelungen und weitere Wertungskriterien

7.9.1 Korridor- und streckenbezogene Projektstrategie

Bauen im Bestand, Bauen unter und neben rollendem Verkehr, Bauen unter beengten und begrenzten Platzbedingungen, Bauen unter bestehenden Planrecht, Bauen mit einer Vielzahl an Beteiligten, Bauen unter Denkmalschutz, Bauen im Grundwasser und wechselnden Baugrund, umweltgerechtes Bauen und zukünftige Anforderungen an die Nachhaltigkeit und Mobilitätswende sind exemplarische Einflussfaktoren auf die Projektdauer eines Bauprojektes. Eine Möglichkeit zur Beschleunigung dieser Prozesse wird in der Einführung eines priorisierten Baustellenmanagements mit Leitbaustellen und der Umsetzung einer korridor- und streckenbezogenen Instandsetzungsstrategie gesehen. Die Erfahrungen aus anderen Bundesländern oder der Autobahn GmbH zeigen, dass es bei der Modernisierung von Brücken entlang von hochbelasteten Straßenzügen oder Bahnstrecken sinnvoll sein kann, sich nicht nur auf Einzelbauwerke zu konzentrieren, sondern auch weitere marode Bauwerke im Straßenverlauf davor und dahinter zu betrachten. Statt mehrerer Einzelbaustellen, die den Verkehr einschränken, erhöht sich der tatsächliche Verkehrswert, wenn alle Bauwerke eines Streckenabschnittes gleichzeitig saniert oder erneuert werden und dieser dann uneingeschränkt wieder für den Verkehr nutzbar ist. Wenn also für die Dauer des Planungs- und Ausführungszeitraumes eine der wesentlichen Bewertungsgrößen die Verkehrseinschränkungen etwa auf der darunterliegenden Eisenbahnstrecke bildet, kann es zu einer deutlichen Beschleunigung der gesamthaften Aufgabe zum Abbau des Instandsetzungsrückstaus kommen, wenn alle im Zuge dieser Eisenbahnstrecke liegenden Straßen- und Fußverkehrsbrücken gleichzeitig geplant und aufeinander abgestimmt zurückgebaut und neu gebaut werden. Insbesondere bei ausgewiesenen, überwiegend hochbelasteten Straßenzügen, zum Beispiel bei Bundesstraßen oder Schwerlasttrouten, soll diese Bearbeitungsstrategie zum Einsatz kommen. Diese Vorgehensweise sichert sowohl eine durchgreifende Verbesserung der Leistungsfähigkeit und Zukunftsfähigkeit des Netzes und seiner Brücken als auch eine Durchlässigkeit der Infrastruktur auf den Nachbarrouten in den jeweiligen Bauphasen.

Handlungsfeld	Maßnahmenvorschläge zur Optimierung der Projektabläufe
Nr. / Titel	Umsetzung einer Korridor- u. streckenbezogenen Projektstrategie
Zeitphase	Kurzfristig, fortlaufend
Notwendige Anpassungen von Gesetzen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen
Weitere profitierende Gruppen	Planungs- und Bauwirtschaft, Wirtschaft
Wirkung der Maßnahme	Bündelung von Planungs- und Bauprozessen, Kosten- und Zeitersparnis, Schonung der begrenzten Ressourcen
Kurzbeschreibung der Maßnahme	Mehrere Brückenbauwerke in einem Straßenzug, in einer Parkanlage, in einem Gebiet, im Netz des Schwerlastverkehrs werden als Zusammenhangsmaßnahme betrachtet, geplant und umgesetzt.
Ziel der Maßnahme	Beschleunigung von Projektabläufen, Kosteneinsparung, Reduzierung von Verwaltungsaufwand
Verantwortliche Stelle	In Abstimmung mit den Beteiligten.
Mitwirkende Stellen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen, in Abstimmung mit den Beteiligten.
Umsetzungszeitraum	2025 - 2026, fortlaufend
Weitere Informationen/ Anmerkungen	Keine

7.9.2 Konzentration auf Kernaufgabe Brückenbau

Handlungsfeld	Maßnahmenvorschläge zur Optimierung der Projektabläufe
Nr. / Titel	Stärkung der Projektabgrenzung und Konzentration auf Kernaufgabe Brückenbau
Zeitphase	Kurzfristig
Notwendige Anpassungen von Gesetzen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen
Weitere profitierende Gruppen	Planungsbüros, Bauwirtschaft
Wirkung der Maßnahme	Beschleunigung, Konzentrationswirkung, Stärkung der Zuständigkeiten, Effektivitätssteigerung
Kurzbeschreibung der Maßnahme	<p>Mit der Notwendigkeit zum Ersatzneubau von Brücken werden neben dem eigentlichen Brückenbauwerk weitere Bedarfe zur Erneuerung und Anpassung erkannt und erfasst. Hierzu zählen u. a. angrenzende Straßen, Kreuzungen, Lichtsignalanlagen, Leitungsbestände.</p> <p>Diese weiteren Aufgaben sind zwar für den Zusammenhang wichtig und sollten auch mitberücksichtigt werden, aber es dürfen sich beim Ersatzneubau von Brücken hieraus nicht Störungen oder planrechtliche Hinderungsgründe ergeben.</p> <p>Das Projektteam sollte sich nur um die Kernaufgaben zum Brückenbau konzentrieren, um die erforderliche Anzahl an Brückenersatzneubauten zu erhöhen. Die Abgrenzung der Zuständigkeiten und die Projektabgrenzung vor Ort sollte der Gesamtaufgabe zum Abbau des Instandsetzungsrückstaus untergeordnet werden. Beispielhaft angeführt sei die Wuhletalbrücke, bei der nur die Brücke geplant und gebaut und Verkehrsanlagen in einem gesonderten Projekt betrachtet wurden.</p>
Ziel der Maßnahme	Beschleunigung der Brückenbaumaßnahmen
Verantwortliche Stelle	In Abstimmung mit den Beteiligten.
Mitwirkende Stellen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen, in Abstimmung mit den Beteiligten.
Umsetzungszeitraum	2025 - 2026, fortlaufend
Weitere Informationen/Anmerkungen	Keine

7.9.3 Abgrenzung zur Straßenentwässerung im Brückenbereich

Handlungsfeld	Maßnahmenvorschläge zur Optimierung der Projektabläufe
Nr. / Titel	Festlegung zur Planungsgrenze für die Straßenentwässerung auf Brückenbauwerken im Ersatzneubau auf die Bestandssituation
Zeitphase	Kurzfristig
Notwendige Anpassungen von Gesetzen	Keine Gesetzesänderung, aber umgehende notwendige Überarbeitung des bestehenden Rahmenvertrages mit den Berliner Wasserbetrieben (BWB) vom 01.07.1999
Weitere profitierende Gruppen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen
Wirkung der Maßnahme	Erhebliche Beschleunigung der Planungs- und Bauabläufe
Kurzbeschreibung der Maßnahme	<p>Gemäß des bestehenden Rahmenvertrags obliegen den BWB Planung, Bau und Unterhaltung der gesamten Straßenentwässerungsanlagen. Diese vollständige Aufgabenübertragung ist in Brückenbereichen nicht umsetzbar.</p> <p>Die Straßenentwässerung im Brückenbereich steht in unmittelbarer Abhängigkeit zur Bauwerkskonstruktion, so dass Planungs-, Bau- und Unterhaltungsarbeiten ausschließlich durch den für Brückenunterhaltung zuständigen Bereich ausgeführt werden.</p> <p>Die Brückenentwässerung wird in der Regel an einem Übergabepunkt bzw. -bauwerk im Straßenbereich angebunden.</p> <p>In der Regel wird bereits heute, entgegen dem Rahmenvertrag verfahren, da keine andere Handlungsalternative denkbar ist.</p> <p>In dem zu überarbeitenden Rahmenvertrag sollte die Möglichkeit aufgenommen werden, dass alle notwendigen Arbeiten im Straßenland als Folge eines Ersatzneubaus einer Brücke übernommen werden können.</p> <p>Die diesbezüglichen Planungsabläufe der BWB sorgten in der Vergangenheit für erhebliche Verzögerungen bei Ersatzneubaumaßnahmen von Brücken. In den zu überarbeitenden Rahmenvertrag sollte aufgenommen werden, dass die BWB übergeordnete Konzeptionen für die Ableitung der Straßenentwässerung umgehend erarbeiten, um Genehmigungen der Wasserbehörde für die Abteilung der Straßenentwässerung zu ermöglichen.</p>

Handlungsfeld	Maßnahmenvorschläge zum Bürokratieabbau
Ziel der Maßnahme	Beschleunigung der Planungs-, Genehmigungs- und Bauphase
Verantwortliche Stelle	In Abstimmung mit den Beteiligten.
Mitwirkende Stellen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen, in Abstimmung mit den Beteiligten.
Umsetzungszeitraum	2026, fortlaufend
Weitere Informationen/ Anmerkungen	Keine

7.9.4 Evaluation zur Ersatzbaustoffverordnung im Land Berlin

Handlungsfeld	Maßnahmenvorschläge zur Optimierung der Projektabläufe
Nr. / Titel	Evaluation zur Ersatzbaustoffverordnung im Land Berlin
Zeitphase	Kurzfristig
Notwendige Anpassungen von Gesetzen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen
Weitere profitierende Gruppen	Bauwirtschaft
Wirkung der Maßnahme	Effektivitätssteigerung, Nachhaltigkeit, Kosteneinsparung, Umwelt
Kurzbeschreibung der Maßnahme	Evaluation zur Ersatzbaustoffverordnung im Land Berlin mit den verschiedenen Beteiligten, Einrichtung von übergeordneten Verfahrensabläufen zur Ersatzbaustoffverordnung und Umsetzung von Rasterfeldbeprobungen bzw. Einrichtung von mehreren Rahmenverträgen zur schnellstmöglichen Abfuhr von Ausbaustoffen, ggf. Einrichtung von eigenen Zwischenlagerungsmöglichkeiten.
Ziel der Maßnahme	Bürokratieabbau, Kosteneinsparung, Beschleunigung
Verantwortliche Stelle	In Abstimmung mit den Beteiligten.
Mitwirkende Stellen	Bezirke, Bund, Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen, in Abstimmung mit den Beteiligten
Umsetzungszeitraum	2026, fortlaufend
Weitere Informationen/Anmerkungen	Keine

7.9.5 Anwendung von innovativen und modularen Bauverfahren

Handlungsfeld	Maßnahmenvorschläge zur Optimierung der Projektabläufe
Nr. / Titel	Anwendung von innovativen Bauverfahren mit hohem Anteil an Vorfertigung, u.a. Modulbauweise, Expressbrücken
Zeitphase	Kurzfristig
Notwendige Anpassungen von Gesetzen	ABau, Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen
Weitere profitierende Gruppen	Bauwirtschaft, Wirtschaftsverkehr
Wirkung der Maßnahme	Die Bauabläufe können optimiert und damit die verkehrlichen Einschränkungen erheblich reduziert werden. Im Gegensatz zur traditionellen Bauausführung liegen hier die Vorteile industrieller Fertigungsmethoden sowie die Möglichkeit des Einsatzes digitaler Tools vor. Mögliche Bauzeitverkürzungen und teilweise Reduzierungen von baubedingten Verkehrsbehinderungen sind realisierbar.
Kurzbeschreibung der Maßnahme	Wesentliche Bauteile des Brückensystems werden in einer Baufabrik auf Grundlage einer parametrisierten und digitalisierten Planung in einem industriell optimierten Prozess gefertigt und auf der Baustelle zu einem örtlich angepassten Gesamtbauwerk in kürzester Zeit zusammengefügt. Mehrere Baufirmen haben diesbezüglich zum Teil patentgeschützte Bauweisen entwickelt. Vor diesem Hintergrund würde für eine Modulbrücke ein herkömmlicher Planungsprozess mit einer Ausschreibung auf Basis einer fertiggestellten Ausführungsplanung ausscheiden. Mit der Vergabe der Bauleistung muss das bauausführende Unternehmen somit auch Planungsleistungen erbringen. Die Ausschreibung der Bauleistungen muss hier auf Basis einer Vorplanung erfolgen. Durch die vom Hauptausschuss beschlossene Änderung der Veranschlagungspraxis im Haushalt sind diese Bauweisen in Berlin nunmehr umsetzbar geworden.
Ziel der Maßnahme	Verkürzung der Bauzeit und Verkehrseinschränkungen
Verantwortliche Stelle	In Abstimmung mit den Beteiligten.
Mitwirkende Stellen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen, in Abstimmung mit den Beteiligten.
Umsetzungszeitraum	2026, fortlaufend
Weitere Informationen/Anmerkungen	Keine

7.9.6 Standardisierung von Brückenkonstruktionen und Detaillösungen

Handlungsfeld	Maßnahmenvorschläge zur Optimierung der Projektabläufe
Nr. / Titel	Standardisierung von Brückenkonstruktionen und Detaillösungen sowie Standardreduzierung Fußverkehrsbrücken
Zeitphase	Kurzfristig
Notwendige Anpassungen von Gesetzen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen
Weitere profitierende Gruppen	Planungsbüros, Bauwirtschaft
Wirkung der Maßnahme	Standardreduzierung, Kosteneinsparung, Beschleunigung
Kurzbeschreibung der Maßnahme	Aktuell bilden die Vorschriften und Regelwerke der EU und des Bundes, die in Zusammenhang mit den Bundesländern entwickelt werden, die Grundlage für die Planung von Brückenbauwerken. Diese Vorgaben beziehen sich überwiegend auf Planungen zu Straßenbrücken und berücksichtigen die Besonderheiten von Fuß- und Radverkehrsbrücken nur in Einzelfällen. In diesem Bereich sollen künftig Berliner Regelbauweisen die Standards für Fuß- und Radverkehrsbrücken definieren. Mittels Richtzeichnungen, Detaillösungen und übergeordneten Festlegungen sollen einheitliche Planungsgrundlagen geschaffen werden, um zwar individuelle Lösungen zu ermöglichen, aber nicht bei jedem Projekt die Grundlagen neu festlegen zu müssen.
Ziel der Maßnahme	Standardisierung, Beschleunigung von Planungen, Kosteneinsparung
Verantwortliche Stelle	In Abstimmung mit den Beteiligten.
Mitwirkende Stellen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen, in Abstimmung mit den Beteiligten.
Umsetzungszeitraum	2025 - 2026, fortlaufend
Weitere Informationen/Anmerkungen	Keine

7.9.7 Zentrales Verkehrs- und Baustellenmanagement mit Leitbaustellen

Handlungsfeld	Maßnahmenvorschläge zur Optimierung der Projektabläufe
Nr. / Titel	Zentrales Verkehrs- und Baustellenmanagement und Stärkung eines priorisierten Baustellenmanagements für Leitbaustellen und Evaluation der Rahmenbedingungen zur Baustellenkoordination gemäß BerlStrG
Zeitphase	Kurzfristig
Notwendige Anpassungen von Gesetzen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen
Weitere profitierende Gruppen	Bauherren, alle Verkehrsarten, Wirtschaft, Touristen
Wirkung der Maßnahme	Bündelung und Koordination der Vielzahl an Einzelmaßnahmen, Beschleunigung der Verfahrens- und Projektabläufe
Kurzbeschreibung der Maßnahme	Alle Baumaßnahmen im Land Berlin sollen nach Bezirken gegliedert, erfasst und einheitlich dargestellt werden. In einem mehrstufigen und überjährigen Verfahren sollen die Anmelde- und Koordinierungsabläufe bearbeitet werden. Kurzfristig müssen dafür bestehende Systeme genutzt und angewandt werden. Langfristig sollte hier ein berlinweites eigenes System zur Anwendung kommen. Hierbei müssen je Region sogenannte Leitbaustellen festgelegt werden, die auf Grund ihrer verkehrlichen Bedeutung eine besondere Stellung bei der Koordination der Baustellen haben müssen. Diese Baustellen und Verkehrseinschränkungen vor Ort sind fortlaufend zu überwachen und ggf. entsprechende Gegensteuerungsmaßnahmen einzuleiten. Brückenbaumaßnahmen spielen bei der Priorisierung eine besondere Rolle, so dass hier eine Zuordnung als Leitbaustelle zu favorisieren ist.
Ziel der Maßnahme	Konzentration, Steuerung und Erfassung von Baustellen im öffentlichen Straßenland, Koordination, Bündelung und Verkürzung der Verkehrseinschränkungen.
Verantwortliche Stelle	In Abstimmung mit den Beteiligten.
Mitwirkende Stellen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen, in Abstimmung mit den Beteiligten.
Umsetzungszeitraum	2026, fortlaufend
Weitere Informationen/Anmerkungen	Keine

7.9.8 Vollsperrungen für den Straßenverkehr während Ersatzneubauten

Handlungsfeld	Maßnahmenvorschläge zur Optimierung der Projektabläufe
Nr. / Titel	Vollsperrungen für den Straßenverkehr während Ersatzneubauten
Zeitphase	Kurzfristig
Notwendige Anpassungen von Gesetzen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen
Weitere profitierende Gruppen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen
Wirkung der Maßnahme	Erhebliche Beschleunigung von Bauabläufen durch Reduzierung notwendiger Bauphasen. Verkürzung der Bauzeit, Reduzierung von Baukosten durch lange Vorhaltungskosten und Bauleistungen in mehreren Baulosen, Bauphasen und Bauabschnitten.
Kurzbeschreibung der Maßnahme	<p>Unter der Zielsetzung der Aufrechterhaltung aller bestehenden Straßenverkehrsverbindungen werden aktuell viele Baumaßnahmen in mehreren Baulosen, Bauphasen und Bauabschnitten umgesetzt. Insofern werden in Berlin in der Regel Ersatzneubauten von Brücken in diversen Bauphasen unter Verkehr hergestellt. Sofern dies aufgrund der Bestandbrückenkonstruktion nicht umsetzbar ist, werden vor einem Rückbau Behelfsbrücken erstellt, um dieser gewünschten Zielsetzung trotzdem zu entsprechen. Soweit es sich um Aufrechterhaltung der Verkehre in Hauptverkehrsstraßen handelt ist dieses Vorgehen nachvollziehbar.</p> <p>Bei Nebenstraßen in der Regel und bei Hauptverkehrsstraßen nach Prüfung sollten die Brücken unter Vollsperrung der Verkehrsbeziehungen (auch Fuß- und Radverkehr) ersatzneugebaut werden. Hierzu wäre ein Bewusstsein in der Bevölkerung zu entwickeln, dass hierdurch anfallende Umleitungsaufwendungen durch die erhebliche Beschleunigung einer Maßnahme in Kauf zu nehmen sind.</p> <p>Voraussetzung sind vorlaufende verkehrliche Untersuchungen und eine intensive Kommunikation mit den betroffenen Bürgern. Durch die Änderungen der Bautechnologie können höhere Ausführungsqualitäten erzielt werden, da nicht in kleinen Abschnitten gebaut werden muss.</p> <p>Die möglichen planrechtlichen Konsequenzen durch zusätzliche Flächeninanspruchnahmen können deutlich reduziert werden.</p>

Handlungsfeld	Maßnahmenvorschläge zur Optimierung der Projektabläufe
Ziel der Maßnahme	Reduzierung der Bauzeit, Beschleunigung Planungsprozesse, Kostenreduzierung durch aufwendige Bauzwischenzustände und Behelfsbrücken
Verantwortliche Stelle	In Abstimmung mit den Beteiligten.
Mitwirkende Stellen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen, in Abstimmung mit den Beteiligten.
Umsetzungszeitraum	2026, fortlaufend
Weitere Informationen/ Anmerkungen	Keine

7.9.9 Bonus-/Malus-Regelungen und weitere Wertungskriterien

Handlungsfeld	Maßnahmenvorschläge zur Optimierung der Projektabläufe
Nr. / Titel	Bonus-/Malus-Regelungen und weitere Wertungskriterien zur Verkürzung der Planungs- und Bauzeit und Vorgaben zum entsprechenden Verwaltungshandeln festlegen
Zeitphase	Mittelfristig
Notwendige Anpassungen von Gesetzen	BerlStrG, ABau, Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen
Weitere profitierende Gruppen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen
Wirkung der Maßnahme	Die verbindliche Vereinbarung von Bonus-Malus-Regelungen kann zu einer deutlichen Beschleunigung von Planungs-/ Bauabläufen bei den beauftragten Unternehmen führen. Durchführung einer Evaluation über Wirtschaftlichkeit und Wirksamkeit.
Kurzbeschreibung der Maßnahme	Es sollten verbindliche zentrale Vorgaben im Land Berlin zum Verwaltungshandeln für die Vereinbarung von Bonus-/Malus-Regeln vorgegeben werden. Derzeit gelten hierfür im Land Berlin keine allgemein gültigen Vorgaben. Auf Bundesebene besteht eine entsprechende Regelung für Bundesautobahnen unter volkswirtschaftlicher Wertung der während der Bauzeit eingeschränkten Fahrstreifen erlassen. Erschwerend kommt in einem Stadtstaat hinzu, dass wesentliche Bauabläufe durch Dritte, wie zum Beispiel Leitungsbetriebe und querende Vorhabenträger (zum Beispiel DB AG), bestimmt sind. Die verbindlichen Vorgaben müssen diese Randbedingungen berücksichtigen und durch ggf. rechtliche Anpassungen des Berliner Straßengesetzes für Dritte und eine äquivalente Regelung vorsehen. Alternativ sind die Bau dienststellen in die grundsätzliche Lage zu versetzen, dass projektspezifische Abwägungen zur Bauzeitbeschleunigung ermöglicht werden.
Ziel der Maßnahme	Beschleunigung der Verfahrensabläufe, Verkürzung der Verkehrseinschränkungen und der Bauzeit
Verantwortliche Stelle	In Abstimmung mit den Beteiligten.
Mitwirkende Stellen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen, in Abstimmung mit den Beteiligten.
Umsetzungszeitraum	2026, fortlaufend
Weitere Informationen/ Anmerkungen	Keine

7.10 Handlungsfeld - Maßnahmenvorschläge zur Öffentlichkeitsarbeit

Der Neubau, Ersatzneubau und die Instandsetzung von Brückenbauwerken gehören in den kommenden Jahren zu den sichtbarsten Infrastrukturvorhaben in Berlin.

Sie prägen Verkehr, Stadtbild und das tägliche Leben vieler Menschen. Dafür braucht es eine Kommunikation, die weit über reine Projektinformationen hinausgeht und den Brückenbau als Bestandteil städtischer Identität und Zukunftsgestaltung vermittelt. Dabei müssen insbesondere beim Ersatzneubau von Brückenbauwerken auch die jeweiligen Zwangspunkte und Randbedingungen des Einzelprojektes klar dargestellt und erläutert werden.

Ziel ist es, die Öffentlichkeit frühzeitig einzubeziehen, über Auswirkungen und Nutzen klar zu informieren und zugleich die ingenieurtechnischen Leistungen als Beitrag zur Mobilität hervorzuheben. Eine projektbezogene Öffentlichkeitsarbeit schafft Transparenz, stärkt Vertrauen und fördert gesellschaftliche Akzeptanz.

Der Masterplan Brücken bündelt dafür Maßnahmenvorschläge, die einheitliche Kommunikationsinstrumente entwickeln, eine gesicherte Finanzierung bereitstellen, Zuständigkeiten vernetzen sowie Innovation und Baukultur sichtbar machen. Im Folgenden werden die wesentlichen Maßnahmenvorschläge zur Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit aufgezeigt:

- Erarbeitung einer gesamthaften Baustellen-Marke
- Finanzierung der Öffentlichkeitsarbeit im Brücken- und Ingenieurbau
- Maßnahmenvorschläge zur Stärkung der Öffentlichkeitsarbeit
- Ingenieurpreis für Bachelor- und Masterarbeiten
- Informations- und Hinweistafeln - Brückenbauwerke

7.10.1 Maßnahmen zur Beteiligungs-, Informations- und Öffentlichkeitsarbeit

Handlungsfeld	Maßnahmenvorschläge zur Öffentlichkeitsarbeit
Nr. / Titel	Erarbeitung eines gesamthaftern Baustellen-Marke, analog zum Bahn-Maulwurf
Zeitphase	kurzfristig
Notwendige Anpassungen von Gesetzen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen
Weitere profitierende Gruppen	unmittelbar und mittelbar Betroffene von Bauprojekten
Wirkung der Maßnahme	Steigerung von Identifikation, Akzeptanz und Transparenz bei Bauprojekten, Wiedererkennungswert, Stärkung der Arbeitgebermarke Land Berlin
Kurzbeschreibung der Maßnahme	Entwicklung einer zentralen Symbolfigur („Baustellen-Marke“, z.B. „Bau-Bär“) für alle Brückenbaustellen, die durch Informationsmaterialien, Social-Media und Baustellenschilder kommuniziert wird.
Ziel der Maßnahme	Positive Wahrnehmung und niedrigere Konfliktpotenziale durch frühzeitige Kommunikation.
Verantwortliche Stelle	In Abstimmung mit den Beteiligten.
Mitwirkende Stellen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen, in Abstimmung mit den Beteiligten.
Umsetzungszeitraum	2026, fortlaufend
Weitere Informationen/Anmerkungen	interaktive Baustellenkarte mit „Marken-Maskottchen-Avatar“

7.10.2 Finanzierung der Öffentlichkeitsarbeit im Brücken- und Ingenieurbau

Handlungsfeld	Maßnahmenvorschläge zur Öffentlichkeitsarbeit
Nr. / Titel	Finanzierung der Beteiligungs-, Informations- und Öffentlichkeitsarbeit, Verstärkung der Mittel und Grundlagen für die Informations- und Öffentlichkeitsarbeit gegenüber dem grundsätzlichen Ansatz der ABau für den Ersatzneubau von Brückenbauwerken
Zeitphase	Kurzfristig
Notwendige Anpassungen von Gesetzen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen
Weitere profitierende Gruppen	Bauwirtschaft, Medien
Wirkung der Maßnahme	Stetige finanzielle Basis für kontinuierliche und qualitativ hochwertige Öffentlichkeitsarbeit, Planungssicherheit für Kommunikationskampagnen
Kurzbeschreibung der Maßnahme	Einrichtung eines festen Finanzierungsbudgets für Öffentlichkeitsarbeit bei Brückenbauprojekten
Ziel der Maßnahme	<p>Sicherstellung von Kommunikations- und Beteiligungsstrukturen unabhängig von Einzelprojekten sowie dauerhafte, verlässige Basisfinanzierung, Finanzierung der Beteiligungs-, Informations- und Öffentlichkeitsarbeit, Verstärkung der Mittel und Grundlagen für die Informations- und Öffentlichkeitsarbeit gegenüber dem grundsätzlichen Ansatz der ABau für den Brückenersatzneubau.</p> <p>Danach ist eine Veranschlagung von Kostenansätzen in den Planungsunterlagen für Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit in zu begründenden Einzelfällen zulässig. Hierbei ist die zwingende Notwendigkeit der Leistungen detailliert darzustellen (z. B. Lärmbelästigungen, Sperrungen/Umleitungen etc.).</p> <p>Hierzu können zum Beispiel auch Leistungen zählen für die Entwicklung einer zwischen Bedarfsträger, Nutzer und Baudienststelle abgestimmten Kommunikationsstrategie / eines Kommunikationskonzeptes, für die Vorbereitung des Kontakts mit der Presse sowie für die Information der Öffentlichkeit / der Nachbarschaft mit dem Ziel, Transparenz zu schaffen.</p> <p>Der bei den Baunebenkosten (KG 799 „Sonstiges zur KG 790“) zu veranschlagende Kostenansatz für Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit darf 0,25 % der Baukosten grundsätzlich nicht überschreiten.</p> <p>Diese v. g. Eckdaten und Einzelfallbegründungen erzeugen einen hohen Planungs- und Verwaltungsaufwand.</p>

Handlungsfeld	Maßnahmenvorschläge zur Öffentlichkeitsarbeit
	Für die Maßnahmen des Masterplan Brücken sind vereinheitlichte Festlegungen und Begründungen heranzuziehen, da die Notwendigkeit von Informations- und Öffentlichkeitsarbeit bei Ersatzbauten von Brücken grundsätzlich vorhanden ist.
Verantwortliche Stelle	In Abstimmung mit den Beteiligten.
Mitwirkende Stellen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen, in Abstimmung mit den Beteiligten.
Umsetzungszeitraum	2026, fortlaufend
Weitere Informationen/ Anmerkungen	Keine

7.10.3 Maßnahmenvorschläge zur Stärkung der Öffentlichkeitsarbeit

Handlungsfeld	Maßnahmenvorschläge zur Öffentlichkeitsarbeit
Nr. / Titel	Maßnahmenvorschläge zur Stärkung der Öffentlichkeitsarbeit; sowie die zentrale Vernetzung und übergeordnete Rahmenbedingungen zur Öffentlichkeitsarbeit im Land Berlin, u. a. Bilddatenbank, Veranstaltungsmanagement, Beteiligung, Präsenzverstärkung durch thematische Aktionstage
Zeitphase	Mittelfristig
Notwendige Anpassungen von Gesetzen	Keine
Weitere profitierende Gruppen	Senatsverwaltungen, Bezirke
Wirkung der Maßnahme	Vermeidung von Doppelstrukturen und Doppelarbeit, schnellere Kommunikation, einheitliches Auftreten, bessere Sichtbarkeit durch gezielte Präsentationsformate, Ausnutzung von Best-Practice aus anderen Bereichen, Nutzbarkeit von erstellten Unterlagen für alle Bereiche der öffentlichen Verwaltung stärken.
Kurzbeschreibung der Maßnahme	Aufbau einer zentralen Plattform (Bilddatenbank, Terminverwaltung von Veranstaltungen, Vorlagen) und klare Zuständigkeiten, ergänzend Entwicklung und Durchführung von öffentlichkeitswirksamen Aktionstagen des Brücken-/Ingenieurbau, (z. B. „Tag des Ingenieurs“) zur stärkeren Präsenz in der Öffentlichkeit, Nutzung digitaler Lösungen, Einbindung von Veranstaltungsformaten.
Ziel der Maßnahme	Einheitliche und sichtbare Öffentlichkeitsarbeit auf allen Ebenen
Verantwortliche Stelle	In Abstimmung mit den Beteiligten.
Mitwirkende Stellen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen, in Abstimmung mit den Beteiligten.
Umsetzungszeitraum	2026 - 2027, fortlaufend
Weitere Informationen/Anmerkungen	Keine

7.10.4 Ingenieurpreis für Bachelor- und Masterarbeiten

Handlungsfeld	Maßnahmenvorschläge zur Öffentlichkeitsarbeit
Nr. / Titel	Auslobung eines Ingenieurpreises für Bachelor- und Masterarbeiten im Brückenbau
Zeitphase	Mittelfristig
Notwendige Anpassungen von Gesetzen	Keine
Weitere profitierende Gruppen	Studierende, Hochschulen, Forschungseinrichtungen
Wirkung der Maßnahme	Nachwuchsförderung, Stärkung des Standorts Berlin als Brückenbau-Kompetenzzentrum
Kurzbeschreibung der Maßnahme	Auslobung eines Ingenieurpreises in Zusammenarbeit mit verschiedenen Verbänden. Wettbewerb für Abschlussarbeiten erzeugt öffentliches Interesse und durch die Präsentation der Arbeiten wird die zukünftige Entwicklung dargestellt. Möglichkeit der Bindung von Nachwuchskräften oder Darstellung als Arbeitgebermarke.
Ziel der Maßnahme	Förderung junger Menschen, Sichtbarkeit von Innovationen.
Verantwortliche Stelle	In Abstimmung mit den Beteiligten.
Mitwirkende Stellen	Hochschulen, ggf. Ingenieurkammer, Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen, in Abstimmung mit den Beteiligten.
Umsetzungszeitraum	2027, fortlaufend
Weitere Informationen/Anmerkungen	Keine

7.10.5 Informations- und Hinweistafeln - Brückenbauwerke

Handlungsfeld	Maßnahmenvorschläge zur Öffentlichkeitsarbeit
Nr. / Titel	Informations- und Hinweistafeln - Brückenbauwerke
Zeitphase	Mittelfristig
Notwendige Anpassungen von Gesetzen	Keine, nur Gestaltungsvorgaben, ggf. Corporate Design
Weitere profitierende Gruppen	Touristen, Bevölkerung, Anwohnerschaft
Wirkung der Maßnahme	Steigerung der Transparenz und Wissensvermittlung, Identifikation mit Infrastruktur
Kurzbeschreibung der Maßnahme	<p>An allen bestehenden und neugebauten Brücken werden moderne Info-Tafeln mit Projektinfos, QR-Codes und Hintergründen zu den jeweiligen Brückenstandorten angebracht bzw. aufgestellt.</p> <p>Möglichkeit zur digitalen Ergänzung (Webseite/App, 3D-Visualisierungen), relevanter Daten, „Blick in die Baustelle“ oder „Historische Brückenansicht“ können der Öffentlichkeit bereitgestellt werden.</p>
Ziel der Maßnahme	Sichtbare, verständliche und bürgerfreundliche Information über Bauprojekte.
Verantwortliche Stelle	In Abstimmung mit den Beteiligten.
Mitwirkende Stellen	Prüfung und Bewertung noch nicht abgeschlossen, in Abstimmung mit den Beteiligten.
Umsetzungszeitraum	2026-2027, fortlaufend
Weitere Informationen/ Anmerkungen	Keine

8 ZUSAMMENFASSUNG ZUM MASTERPLAN BRÜCKEN 2025 BIS 2040

Der Zustand der Berliner Brücken unterscheidet sich kaum von dem in anderen Bundesländern oder Kommunen – auch der Bund steht vor ähnlichen Herausforderungen bei seiner Infrastruktur.

Der Bund und andere Landesverwaltungen haben Strategien, Masterpläne oder Gegensteuerungsprogramme erarbeitet oder entwickeln aktuelle entsprechende Konzepte. Die Berliner Verwaltung arbeitet an konkreten Gegensteuerungsmaßnahmen zum Abbau des Instandsetzungsrückstaus, aber es sind zwingend weitere Gegensteuerungsmaßnahmen erforderlich. Der Masterplan Brücken und die fortlaufende Anpassung soll die erforderlichen Schritte aufzeigen, um den bekannten und zukünftigen Instandsetzungsrückstau abzubauen zu können.

Nach Auswertung der bauwerksbezogenen Daten mit Stand 06/2025 und der Priorisierung durch das Erhaltungsmanagement Ingenieurbauwerke im Land Berlin müssen aktuell 175 Brücken in den nächsten fünfzehn Jahren durch einen Ersatzneubau ersetzt werden. Weitere 125 Brücken sind einer grundhaften Instandsetzung zu unterziehen. Die materialbezogene Verteilung und die Bauwerksgeschichte von Brücken aus dem ehemaligen Ost- und West-Berlin erfordern eine differenzierte Analyse und Bewertung.

Die länderbezogenen Vergleiche zeigen, dass in Berlin die Personalquote bezogen auf die Brückenanzahl sehr gering ist und bei der Quote der Aufgabenübertragungen an Dritte im Vergleich zu den anderen Bundesländern die höchste Quote vorliegt. Damit verfügt Berlin im Verhältnis zur Anzahl der Brücken und im Vergleich zu den anderen Bundesländern über besonders wenig eigenes Fachpersonal in der öffentlichen Verwaltung. Der Anteil der vergebbar an externe Dienstleister liegt nahezu bei 100%. Um dem Instandsetzungsrückstau entgegenzuwirken, ist somit in den nächsten Jahren die Bereitstellung entsprechender Personalkapazitäten zwingend erforderlich, um eine Erhöhung der Projektanzahl abdecken zu können. Die vorhandene Struktur und Organisation wäre dann grundsätzlich in der Lage, auch die Vergabe externer Dienstleistungen zu steigern und dem bestehenden Instandsetzungsrückstau energisch entgegenzuwirken.

Die komplexen Anforderungen hinsichtlich Bauabwicklung, Gestaltung, Wirtschaftlichkeit, Funktionalität und Nachhaltigkeit erfordern innovative Ideen und kreative Lösungen, die nur gemeinsam in einem interdisziplinären und ausgewogenen Team aus allen am Bau Beteiligten sowie der Politik und der Gesellschaft gemeistert werden können. Dieser Masterplan Brücken bildet gleichzeitig die Datengrundlage für eine jährliche Evaluierung zum Zustand der Berliner Brücken. Mit dieser jährlichen Auswertung zum Umsetzungsstand der einzelnen Maßnahmenvorschläge in den dargestellten Handlungsfeldern und einer kontinuierlichen Erfassung der Zustandswerte der Berliner Brückenbauwerke soll die fortlaufende Entwicklung aufgezeigt werden. Die damit verbundenen Priorisierungen und Gegensteuerungsmaßnahmen sind ein wichtiges Instrument für die fortlaufende Investitions- und Bedarfsplanung. Mit der jährlichen Aktualisierung und Priorisierung aufgrund der jeweils vorliegenden Bauwerksdaten muss eine weitergehende Bewertung der geplanten Planungs- und Ausführungszeiträume erfolgen. Hieraus können sich in den nächsten Jahren weitere Brückenbauwerke ergeben, die in die notwendige Projektliste mit aufgenommen werden müssen.



Öffentlichkeitsarbeit
Am Köllnischen Park 3
10179 Berlin

www.berlin.de/sen/mvku
[instagram.com/senmvkuberlin](https://www.instagram.com/senmvkuberlin)
[youtube.com/@senmvkuberlin](https://www.youtube.com/@senmvkuberlin)
[linkedin.com/company/senmvku](https://www.linkedin.com/company/senmvku)

Berlin, 06/2025