

Marode Bahnbrücken in Berlin

Auszug der DB Netz AG zu den Zustandskategorien. „Dringend sanierungsbedürftig“ sind Bauwerke der Zustandskategorie 3 und 4:



Da sich während der Nutzung eines Bauwerksteils sein Zustand grundsätzlich verschlechtert, werden diese Zustandsänderungen in "Zustandskategorien" 1 bis 4 eingeordnet:

Zustandskategorie 1: Punktuelle Schäden am Bauwerksteil, welche die Sicherheit nicht beeinflussen. Maßnahmen des vorbeugenden Unterhalts sind bei langfristig (länger als 30 Jahre) zu erhaltende Bauwerksteile auf ihre Wirtschaftlichkeit hin zu prüfen.

Zustandskategorie 2: Größere Schäden am Bauwerksteil, welche die Sicherheit nicht beeinflussen. Maßnahmen des vorbeugenden Unterhalts sind bei lang- und mittelfristig (länger als 18 Jahre) zu erhaltenden Bauwerksteilen auf ihre Wirtschaftlichkeit hin zu überprüfen.

Zustandskategorie 3: Umfangreiche Schäden am Bauwerksteil, welche die Sicherheit nicht beeinflussen. Eine Instandsetzung ist noch möglich, ihre Wirtschaftlichkeit ist zu prüfen.

Zustandskategorie 4: Gravierende Schäden am Bauwerksteil, welche die Sicherheit nicht beeinflussen. Eine wirtschaftliche Instandsetzung ist nicht mehr möglich.

Fazit: Die Betriebssicherheit der Brückenbauwerke wird durch regelmäßige Inspektionen sichergestellt.

Die Zustandskategorie korreliert meist mit dem Alter und der Beanspruchung des Bauwerks.

In Kategorie 4 ist eine Teilerneuerung wirtschaftlich nicht mehr vertretbar. Insofern sind Brücken dieser Kategorie perspektivisch komplett zu erneuern. Dies betrifft derzeit ca. 3-5% des Bestands.

1. Aktuelle Zahlen für Berlin

| | Berlin Gesamt | Davon Kategorie 4 in Berlin | Kategorie 4 (%) |
|--|---------------|-----------------------------|-----------------|
| Anzahl Brücken (2017) | 904 | 72 | 8% |
| Anzahl Brücken älter als 80 Jahre (2017) | 417 | | |
| Durchschnittsalter Brücken in Berlin | 62 | | |

Auswertung:

- **Fast die Hälfte (46%) aller Brücken** in Berlin sind älter als 80 Jahre (Baujahr vor 1937).
- Die **älteste Brücke in Kategorie 4** liegt beim Bahnhof Berlin-Köpenick (S3, RE1) (52.459278, 13.576500) und ist **115 Jahre alt – Baujahr 1902**.
- **Problembahnhof Yorckstraße** mit 5 maroden Brücken: 4 Brücken auf der Strecke der S2 – Alter 97, 100, 103 und 105 Jahre (52.492333, 13.372111). Eine Brücke auf der Strecke der S1 – Alter 107 Jahre (52.491556, 13.366944).

- Der **Anteil von Brücken** der Kategorie 4 in Berlin (8,0 %) ist im Vergleich zu anderen Bundesländern **extrem hoch**. (Sachsen 3,1%, Bayern 3,21%, Schleswig-Holstein 4%, Baden-Württemberg 3,6%, Niedersachsen 3,6%, Hessen 3,8%, Nordrhein-Westfalen 5,5%, Rheinland-Pfalz 6,1%).

2. Die Verkehrspolitik der Bundesregierung hält den Verfall der Infrastruktur in Berlin nicht auf.

Hintergrund:

- **LuFV II** ist die „Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung 2015-2019“ zwischen Bund und Bahn: <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2014/118-dobrindt-lufv.html>
- Mit der LuFV II werden der Deutschen Bahn insgesamt 28 Milliarden Euro für Ersatzinvestitionen in die bestehende Bahninfrastruktur bereitgestellt.
- **Mindestens 875 Brücken sollen deutschlandweit voll- oder teilerneuert werden** (das bedeutet pro Jahr Sanierung von 175 Brücken). Über die **restlichen der ca. 25.000** (2014 waren es 25.166) deutschen Bahnbrücken wurde keine Vereinbarung getroffen.
- Diese Regelung ist laut Bundesrechnungshof **nicht bedarfsgerecht**, da für einen dauerhaften Substanzerhalt jährlich bis zu 400 Brücken erneuert werden müssten. (<https://www.bundestag.de/blob/343842/dc552965441bce7964fe3adff6133c78/axel-zentner-data.pdf>, Folie 17)

Auswertung:

- In Berlin zeigt sich, in welchem schlechtem Zustand die Bahninfrastruktur ist.
- Faktisch reichen die Zielvorgaben des Bundesverkehrsministers in der LuFV II nicht aus, um dem schlechten Gesamtzustand und Verfall der vielen überalterten Bahnbrücken langfristig entgegenzuwirken.

3. Schlussfolgerungen und grüne Forderungen:

- Fast **die Hälfte (46%) aller Bahnbrücken in Berlin sind älter als 80 Jahre** (Baujahr vor 1937).
- In den letzten 3 Jahren hat sich der Gesamtzustand Berliner Bahnbrücken zwar verbessert, aber im bundesweiten Vergleich ist Berlin immer noch eines der Länder mit dem höchsten Anteil an Brücken der Kategorie 4: fast **jede zehnte Brücke ist baufällig**.
- Die Vorgabe der Großen Koalition, dass sich nur der Zustand von 875 Brücken bundesweit verbessern soll, reicht bei weitem nicht aus.
- **Die nächste Bundesregierung muss deutlich mehr Geld in die Hand nehmen**, um endlich den Verfall der Schieneninfrastruktur insbesondere in Berlin aufzuhalten.
 - o Vom Gesetzesrahmen gehen derzeit noch Fehlanreize aus, die ein „Fahren auf Verschleiß“ begünstigt, wodurch ein unnötiger Mehrbedarf an Bundesmitteln entsteht.
 - o Der Bund lässt zu wenig Geld in die Schiene fließen, während er sich teure Straßenneubauprojekte gönnt.

4. Einschätzung von Lisa Paus MdB:

"Fast jede zehnte Eisenbahnbrücke in Berlin ist baufällig. Das ist alarmierend. Für die ökologische und sozial nachhaltige Entwicklung der Stadt ist ein gut funktionierender öffentlicher Personennahverkehr zentral. Wie wir das so oft bei Verkehrsminister Dobrindt erleben, wurde der Verfall der Infrastruktur nie zur Chefsache gemacht. Der Bund muss jetzt seiner Pflicht nachkommen und ausreichend Geld für die Sanierung der Verkehrsinfrastruktur bereitstellen. Die bröckelnden Brücken müssen schnell instand gesetzt werden. Nur so schaffen wir es, dass der Nahverkehr in Berlin in den nächsten Jahren ausgebaut und neue Stadtgebiete außerhalb des Innenstadtrings erschlossen werden können."