

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Christian Jung, Mario Brandenburg (Südpfalz), Michael Theurer, Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Jens Beeck, Nicola Beer, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Britta Katharina Dassler, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Thomas Hacker, Katrin Helling-Plahr, Reinhard Houben, Olaf in der Beek, Thomas L. Kemmerich, Dr. Marcel Klinge, Ulrich Lechte, Oliver Luksic, Till Mansmann, Christoph Meyer, Alexander Müller, Dr. Stefan Ruppert, Christian Sauter, Judith Skudelny, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Katja Suding, Gerald Ullrich und der Fraktion der FDP

Sanierungsbedürftige Brücken in Deutschland – Musterprojekt Rheinbrücke Maxau (Karlsruhe-Wörth/B 10)

Nicht erst seit dem verheerenden Brückeneinsturz im italienischen Genua (14. August 2018) steht der Zustand der deutschen Brücken insbesondere im Bereich der Autobahnen und Bundesstraßen im Fokus der Öffentlichkeit. Infolgedessen hat der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer ein optimiertes Kontrollsystem für die Brücken in Deutschland angekündigt.

Der Sanierungsbedarf sehr vieler Brücken ist in diesem Zusammenhang unstrittig. Nach aktuellen Zahlen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) sind 12,4 Prozent aller Brückenflächen der Teilbauwerke der Brücken an Bundesfernstraßen in einem „ungenügenden“ oder „nicht ausreichenden“ Zustand, 33 Prozent in einem ausreichenden.

Umso wichtiger ist es, dass große Sanierungsprojekte mit bundesweitem Pilotcharakter, wie die geplante Sanierung der Rheinbrücke Maxau (B 10) zwischen Karlsruhe und Wörth, reibungslos und im geplanten zeitlichen wie finanziellen Rahmen erfolgen. Denn für diese Brücke gibt es bisher keine Ausweichbrücke, was bei Problemen bei der Sanierung oder einer möglichen Brückenhavarie durch ein Schiff zu einem kompletten infrastrukturellen und wirtschaftlichen Chaos in der Region Karlsruhe, der Pfalz und dem Elsass führen würde.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie wurde nach Kenntnis der Bundesregierung die Festlegung auf das Sanierungsverfahren mit hochfestem Beton für die Sanierung der Rheinbrücke Maxau begründet?

2. Stützt sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Planung zur Sanierung der Rheinbrücke Maxau auf das Gutachten der „Ingenieurgruppe Bauen“, einem Büro aus Karlsruhe, zum Sanierungsverfahren aus dem Jahr 2011?
Wenn ja, wurde dieses Gutachten von weiteren Experten geprüft?
3. Welche Referenzprojekte haben die Entscheidung zu der gewählten Sanierungsweise unterstützt?
4. Hat die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) aufgrund fehlender Referenzen eine detaillierte Bauanordnung mit hochfestem Beton für das Pilotprojekt Beimerstetten vorgegeben?
5. Welche Rückschlüsse können von der Durchführung des Pilotprojektes Beimerstetten auf die Brückensanierung Maxau gezogen werden?
6. Erachtet die Bundesregierung es als unbedenklich, dass als Planungsbüro für die Brückensanierung das gleiche Büro ausgewählt wurde, welches das Gutachten 2011 erstellt hatte?
7. Wie verändert sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Kostenrahmen für die Brückensanierung durch die Löschung des Patentes für den zu verwendenden hochfesten Beton Contec Ferroplan B105?
8. Ist die Weiterentwicklung des hochfesten Betons durch das Karlsruher Institut für Technologie (KIT) ein Grund, die von der BASt ausgesprochene „Zustimmung im Einzelfall“ zur Verwendung des hochfesten Betons der Firma Contec zu entziehen und die Ausschreibung als ungültig zu erklären?
9. Hat die Zunahme des Gewichts der Brücke aufgrund des Austausches der Bitumenschicht mit hochfestem Beton Auswirkungen auf die zur Verfügung stehenden Fahrspuren?
10. Erachtet die Bundesregierung die Verengung der Fahrbahnbreite, der Geh- und Radwege als sicher und sinnvoll für alle Verkehrsteilnehmer?

Berlin, den 5. September 2018

Christian Lindner und Fraktion