

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Christian Jung, Mario Brandenburg (Südpfalz), Michael Theurer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 19/4221 –

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

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

1. Wie wurde nach Kenntnis der Bundesregierung die Festlegung auf das Sanierungsverfahren mit hochfestem Beton für die Sanierung der Rheinbrücke Maxau begründet?
3. Welche Referenzprojekte haben die Entscheidung zu der gewählten Sanierungsweise unterstützt?
5. Welche Rückschlüsse können von der Durchführung des Pilotprojektes Beimerstetten auf die Brückensanierung Maxau gezogen werden?

Die Fragen 1, 3 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Verfahren zur Verstärkung mit Ultra-High Performance Concrete (UHPC) wurde im Rahmen einer Machbarkeitsstudie mit mehreren infrage kommenden Bauverfahren hinsichtlich Funktionalität, Wirtschaftlichkeit sowie verkehrlichem Eingriff verglichen und bewertet. Es ist mehrfach bei vergleichbaren Projekten in der EU sowie bei einem Pilotprojekt des Landes Baden-Württemberg in Beimerstetten erfolgreich umgesetzt worden. Ferner wurde das Pilotprojekt wissenschaftlich sowohl von der Universität Karlsruhe als auch von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) begleitet und bewertet. Darüber hinaus hat die BASt im September 2016 ein internationales Kolloquium zur Verstärkung von Stahlbrücken mit ultrahochfestem Beton durchgeführt, um Erfahrungen und Aspekte für die Sanierung der Rheinbrücke Maxau zu bündeln. In der Gesamtbetrachtung aller relevanten Parameter wurde es als das am besten geeignete Verfahren für die Verstärkung der Rheinbrücke Maxau erachtet.

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?

Das Gutachten der Ingenieurgruppe Bauen aus dem Jahr 2011 vergleicht verschiedene Varianten zur Verstärkung der Fahrbahn der Rheinbrücke Maxau. Die tatsächliche Eignung des Verfahrens ist erst in den nachfolgenden Arbeitsschritten festgestellt worden. Die im Jahr 2011 angefertigte „Machbarkeitsstudie zur Verstärkung der Fahrbahn“ der Rheinbrücke Maxau behandelt keine weiteren Bauwerke.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

4. Hat die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) aufgrund fehlender Referenzen eine detaillierte Bauanordnung mit hochfestem Beton für das Pilotprojekt Beimerstetten vorgegeben?

Nein.

6. Erachtet die Bundesregierung es als unbedenklich, dass als Planungsbüro für die Brückensanierung das gleiche Büro ausgewählt wurde, welches das Gutachten 2011 erstellt hatte?

Das Land Baden-Württemberg ist im Rahmen der Auftragsverwaltung eigenverantwortlich zuständig für die Beauftragung der Planung.

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?

Der Kostenrahmen ändert sich dadurch nicht.

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?

Es hat keine Weiterentwicklung des hochfesten Betons durch das Karlsruher Institut für Technologie (KIT) gegeben.

9. Hat die Zunahme des Gewichts der Brücke aufgrund des Austausches der Bitumenschicht mit hochfestem Beton Auswirkungen auf die zur Verfügung stehenden Fahrspuren?

Es erfolgt keine Zunahme des Eigengewichtes durch den Austausch.

10. Erachtet die Bundesregierung die Verengung der Fahrbahnbreite, der Geh- und Radwege als sicher und sinnvoll für alle Verkehrsteilnehmer?

Für den Geh- und Radverkehr steht künftig auf beiden Seiten der Rheinbrücke Maxau eine Fahrbahnbreite von 3,30 m zur Verfügung. Dies sind 0,20 m weniger als bisher, allerdings mehr als das Regelwerk es mit 2,50 m vorsieht. Negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit werden nicht erwartet.

