



HESSISCHER LANDTAG

26. 04. 2019

Kleine Anfrage

Klaus Gagel (AfD) vom 29.01.2019**Bauschäden an der Salzachtalbrücke Wiesbaden****und**

Antwort

Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen:

Wie in der vergangenen Legislaturperiode setzt die Landesregierung auch weiterhin auf den Grundsatz „Erhalt vor Neubau“. Die Investitionen für den Erhalt und den Ausbau von Hessens Straßen haben 2018 einen Rekordwert erreicht. Allein in die Erhaltung der Bundesstraßen und Autobahnen wurden 409 Mio. € gesteckt – dabei lag der Schwerpunkt auf der Sanierung und dem Ersatzneubau schadhafter Autobahnbrücken.

In dem in Hessen gut ausgebauten Straßennetz stellen Brückenbauwerke neben Tunneln die sensibelsten Punkte in der Infrastruktur des Landes dar. Sie binden nicht nur ein hohes Investitionsvolumen, sondern führen, wenn sie nur eingeschränkt genutzt werden können, meist zu erheblichen Verkehrseinschränkungen und/oder Verkehrsbehinderungen. Die Erhaltung der Sicherheit und Funktionsfähigkeit von Brücken hat daher eine hohe Priorität. Durch die rasante Entwicklung des Verkehrsaufkommens im Personen- und Güterverkehr sind Brücken heutzutage einer viel größeren Belastung ausgesetzt. Die vor Jahrzehnten gebauten Brücken sind vor allem dem gestiegenen Lkw-Verkehr nicht mehr gewachsen.

Auch die Salzachtalbrücke im Zuge der A 66 ist von dieser enormen Beanspruchung betroffen und soll deshalb erneuert werden. Geplant ist, dass das nördliche Teilbauwerk der Salzachtalbrücke zunächst verstärkt wird, um den Autobahnverkehr dreistreifig aufzunehmen. Parallel dazu wird das südliche Teilbauwerk abgebrochen und neu gebaut.

Vor Baubeginn ist ein Georadar durchgeführt worden, damit man genau sehen konnte, an welcher Stelle sich Spannglieder befinden. Leider sind bei der Montage einer Kranbahn, die für den Transport der Verstärkungselemente erforderlich war, durch Bohrarbeiten dennoch Spannglieder des nördlichen Teilbauwerks beschädigt worden. Derzeit wird mit Hochdruck daran gearbeitet, den Schadensumfang zu ermitteln. Die beauftragte Firma, der dieser Fehler passiert ist, ist ein renommiertes Unternehmen, das von einem fachkundigen Ingenieurbüro beim Bau überwacht worden ist. Die Bauüberwachung verläuft dabei nach klar festgelegten Regeln, Abläufen und Berichtsprozessen. Dieser Prozess hat genauso funktioniert wie das gesamte Qualitätsmanagement von Hessen Mobil. Allein dadurch konnten die fehlerhaften Bohrungen auffallen.

Um die Verkehrssituation zu verbessern, wurde am 18.02.2019 der zweite Fahrstreifen auf dem südlichen Teilbauwerk eingerichtet. So entspannt sich die Verkehrslage morgens in der Hauptlastrichtung auf der A 66 in Richtung Frankfurt und in Teilen des Straßennetzes von Wiesbaden. Seitdem wurden umfangreiche Messungen und Materialuntersuchungen vorgenommen, um den Schadensumfang bestmöglich einzugrenzen. Voraussichtlich im Mai werden der konkrete zeitliche Ablauf der Errichtung des Ersatzneubaus sowie die dazugehörige Verkehrsführung bekannt gegeben.

Diese Vorbemerkung vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. Wie konnte es passieren, dass die von Hessen Mobil beauftragte Firma einen derartigen Schaden verursachen konnte?

Indem Menschen an der falschen Stelle Löcher bohren, obwohl sie das nicht sollen.

Frage 2. Wer ist verantwortlicher Bauleiter für diese Maßnahmen vor Ort gewesen?

Die Benennung des verantwortlichen Bauleiters liegt in der Verantwortung des Auftragnehmers.

Frage 3. Wie hoch ist der diesbezügliche Gesamtschaden an dieser Brücke in Euro?

Zum jetzigen Zeitpunkt ist der Schaden am Bauwerk selbst nicht belastbar zu beziffern.

Frage 4. Wie hoch ist der volkswirtschaftliche Schaden an dieser Brücke in Euro?

Eine Abschätzung des volkswirtschaftlichen Schadens in Euro ist nicht möglich.

Frage 5. Mit welcher Bauzeitverzögerung rechnet die Landesregierung bei der Sanierung der Brücke?

Der Abbruch des südlichen Teilbauwerks ist erst dann möglich, wenn der aktuelle Schadensfall auf dem nördlichen Teilbauwerk behoben und damit eine verkehrliche Leistungsfähigkeit für beide Fahrrichtungen auf dem nördlichen Teilbauwerk geschaffen ist. Die Untersuchung des Schadensfalles und die Erarbeitung von Konzepten zu dessen Beseitigung und damit zur Erhöhung der Tragfähigkeit des nördlichen Teilbauwerks werden derzeit von Hessen Mobil mit Nachdruck und in enger Abstimmung mit dem beauftragten Gutachter und der Baufirma betrieben. Derzeit kann noch keine Aussage zum Umfang der Verzögerung getroffen werden.

Frage 6. Wie hoch wird nach Schätzung der Landesregierung der Schaden für die Verkehrsteilnehmer (Pendler und Unternehmer/Firmen) durch die Umleitungs- und Ausweichrouten sein?

Eine Abschätzung hierzu ist nicht möglich.

Frage 7. Mit welchem durchschnittlichen täglichen Zeitverlust muss ein Berufspendler rechnen?

Der Zeitverlust setzt sich einerseits aus dem individuellen Umweg der Berufspendler und andererseits aus Stauereignissen, die aus Überlastung des Netzes entstehen, zusammen. Dies ist abhängig von der Streckenlänge, dem Ziel- bzw. Startpunkt und den Fahrtzeitpunkten der Verkehrsteilnehmer. Daher kann der tägliche Zeitverlust eines Berufspendlers nicht beziffert werden.

Frage 8. Steht der Schaden in Zusammenhang mit dem grundsätzlichen Mangel an Ingenieuren bei Hessen Mobil, wie von Herrn Minister Al-Wazir wiederholt geäußert?

Nein.

Frage 9. Welche Maßnahmen werden zur Verbesserung der Ausführungsgeschwindigkeit von den betroffenen Unternehmen in Erwägung gezogen (24 Stunden-Schichten)?

Erst wenn der Umfang der durchzuführenden Instandsetzungsmaßnahmen definiert ist, können zeitliche Angaben zur Umsetzung gemacht werden. Ein Mehrschichtbetrieb wird dabei in die Überlegungen einbezogen.

Frage 10. Welche Maßnahmen werden zur Verbesserung der Ausführungsgeschwindigkeit von den betroffenen Behörden in Erwägung gezogen?

Die Landesregierung wird bezüglich der baulichen Realisierung alles in die Wege leiten, damit die Bauarbeiten schnellstmöglich umgesetzt werden.

Wiesbaden, 17. April 2019

Tarek Al-Wazir