

**Kleine Anfrage****Dr. Stefan Naas (Freie Demokraten) vom 25.01.2022****Gutachten zur Salzachtalbrücke – Teil II****und****Antwort****Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen****Vorbemerkung Fragesteller:**

Am 18. Juni 2021 bemerkte ein aufmerksamer Bürger mehrere deutlich sichtbare Risse und abgefallene Betonstücke am südlichen Überbau der Salzachtalbrücke. Daraufhin wurde die Brücke am gleichen Tag vollständig gesperrt. Seitdem müssen Pendlerinnen und Pendler, sowie Handwerkerinnen und Handwerker, viel Geduld aufbringen und aufgrund von Umleitungen erheblich längere Fahrzeiten in Kauf nehmen. Am 6. November 2021 wurde die Salzachtalbrücke gesprengt. Das Gutachten zur Ursache der Havarie wurde am 14. Dezember endlich veröffentlicht, nachdem die Öffentlichkeit gespannt auf die Gründe der Schadensursache gewartet hatte. Aus diesem Gutachten geht hervor, dass, im Rahmen der Rückbaumaßnahmen für den schon zuvor geplanten Neubau der Brücke, der Asphaltbelag der Fahrbahndecke am Überbau Süd abgetragen wurde. Das führte zu einer Reduktion der ständigen Lasten auf das Tragwerk und damit zu einer Entlastung der Brücke. Dieser zuerst positive Effekt wurde jedoch durch eine erhöhte Empfindlichkeit für Temperatureinflüsse wieder zunichtegemacht. Zugleich wurde die Brücke verformungsanfälliger. Siehe Gutachten:

→ https://www.autobahn.de/fileadmin/user_upload/Gutachten_Salzachtalbruecke_Fazit_Abstimmungsberatung_vom_27.

August 2021.pdf, Seite 8). Laut Gutachten führte schließlich die Kombination aus empfindlicherer Bausubstanz und massiver Hitzeeinwirkung, durch mehr als 16 Stunden Sonneneinstrahlung, zum Absenken des Überbaus am 18. Juni und zur Havarie der Brücke.

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

- Frage 1. Wurde im Rahmen der Bohrungen für die Querverstärkungen am Oberbau eine fehlerhafte bzw. kritische Stellung des Lagers bemerkt und entsprechend der Hinweispflicht gemeldet?
- Frage 2. Lässt sich ausschließen, dass die Spundwände, die am Fundament des Pfeilers E aus der Erde gezogen wurden, zu Setzungen geführt haben in deren Folge es zu einem leichten Abkippen des Pfeilers E kam?
- Frage 3. Inwiefern wurden die laut Gutachten seit Jahren bekannten Mängel bei den Baumaßnahmen berücksichtigt?
- Frage 4. Wie bewertet die Landesregierung ihre Entscheidung, dass der Asphaltbelag abgetragen werden sollte, nach heutigem Stand?
- Frage 5. Wurde das Potenzial für eine Havarie aufgrund der seit Jahren bestehen Mängel seitens der ausführenden Bauunternehmen und der Landesregierung richtig eingeschätzt?
- Frage 6. Welche Lehren zieht die Landesregierung aus den Fehlern bei der Salzachtalbrücke für die anstehenden Bauarbeiten der in Drucks. 20/6835 genannten 23 Bauwerke für die ein Ersatzneubau oder Verstärkungsmaßnahmen anstehen?

Die Fragen 1 bis 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Seit dem 1. Januar 2021 ist der Bund für die Autobahnen in Hessen zuständig. Mit der Autobahn GmbH verantwortet der Bund dabei die Bereiche Planung, Bau, Betrieb, Erhalt, Finanzierung und vermögensmäßige Verwaltung. Mit dem Übergang der Auftragsverwaltung für die Autobahnen an die Autobahn GmbH ist das Personal von Hessen Mobil dorthin gewechselt. Außerdem sind die Verträge, die Hessen im eigenen Namen abgeschlossen hat, auf den Bund übergegangen und sämtliche Akten zu den laufenden Projekten wurden an die Autobahn GmbH übergeben.

Daher ist eine Zuständigkeit des Landes Hessen nicht mehr gegeben. Etwaige Fragen zu Planung, Bau, Betrieb oder Erhaltung sollten daher künftig direkt an das Bundesministerium für Digitales und Verkehr gerichtet werden.

Wiesbaden, 23. Februar 2022

Tarek Al-Wazir