

Kleine Anfrage

des Abg. Emil Sänze AfD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Bauarbeiten an der Glatttal-Brücke

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Warum wurde mit den Bauarbeiten vor dem Winter begonnen, obwohl die Bautätigkeit während des Winters ruhen musste?
2. Warum wurde der Bau nicht im Zwei- bzw. Dreischichtbetrieb realisiert?
3. Welche Mehrkosten hätte ein Bau im Zwei- bzw. Dreischichtbetrieb verursacht?
4. Inwiefern trifft es zu, dass zum Bau nötige Widerlager nicht vorrätig waren?
5. Warum ist nicht vor Baubeginn und Streckenschließung geprüft worden, ob die Widerlager vorhanden sind?
6. Inwiefern trifft es ihrer Kenntnis nach zu, dass hierdurch mehr als 30 Firmen Umsatzeinbußen und sogar Existenzprobleme haben?
7. Inwiefern trifft es zu, dass aufgrund von Umweltvorschriften von September bis Mai nicht mehr ins Bachbett eingegriffen werden darf?
8. Welche weiteren Straßenbaumaßnahmen sind in den nächsten zwei Jahren im Glatttal geplant?
9. Inwiefern wird bei künftigen Baumaßnahmen darauf geachtet, Strecken nur halbseitig zu sperren?

07. 03. 2016

Sänze AfD

Eingegangen: 16. 03. 2017 / Ausgegeben: 17. 05. 2017

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

Begründung

Die Kleine Anfrage bezieht sich auf einen Leserbrief eines Bürgers im Schwarzwälder Boten mit dem Titel „In Sachen Bauarbeiten ein Entwicklungsland“. Nach Ansicht des Bürgers sind die Bauarbeiten an der Glattal-Brücke schlecht geplant worden. Diese Kleine Anfrage dient daher der Verifikation.

Antwort

Mit Schreiben vom 12. April 2017 Nr. 2-3932.-RW/18/4 beantwortet das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Warum wurde mit den Bauarbeiten vor dem Winter begonnen, obwohl die Bautätigkeit während des Winters ruhen musste?

Bauherr ist der Landkreis Rottweil als Baulastträger der K 5508. Ziel des Landkreises ist es, den neuen Brückenüberbau über die Glatt (Bauabschnitt III) vor Beginn der Straßenbauarbeiten zum Ausbau der K 5508 zwischen Glatt und Hopfau (Bauabschnitt I) fertigzustellen. Mit dem Bauabschnitt III wird eine Lücke im Neckartalradweg geschlossen und der Radverkehr zukünftig über das neue Brückenbauwerk geführt. Beide Bauabschnitte werden nach dem LGVFG gefördert. Der Maßnahmenbeginn im September 2016 war auch zwingend erforderlich, um das erforderliche Schutz- bzw. Lehrgerüst, das für den Rückbau des vorhandenen Überbaus erforderlich war, noch vor Ende September 2016 herzustellen. Im Zeitraum von Ende September bis Ende Mai kann aufgrund der Schonzeit für die Fische nicht ins Flussbett eingegriffen werden.

2. Warum wurde der Bau nicht im Zwei- bzw. Dreischichtbetrieb realisiert?

Ziel eines Zwei- oder Dreischichtbetriebs ist es, eine signifikante Bauzeitverkürzung herbeizuführen. Die Rahmenbedingungen der Baustelle müssen aber den (sinnvollen) Einsatz eines Mehrschichtbetriebs erlauben. Auf größeren Baustellen, auf denen bestimmte Arbeiten zeitlich parallel ausgeführt werden können, kann durch Mehrschichtbetrieb die Bauzeit signifikant verkürzt werden. Im Gegensatz dazu konnten beim Bau der Glattbrücke die wesentlichen Arbeitsschritte nur nacheinander (und nicht parallel) ablaufen. Das Bauwerk hätte – auch bei Einsatz aller denkbaren Ressourcen – nicht früher fertiggestellt werden können. Ursächlich für die Bauzeitverzögerung war der Engpass bei der Lieferung des Brückenlagers. Es sei explizit darauf hingewiesen, dass die Bauabschnitte III (Glattbrücke) und I (Ausbau der K 5508) aufeinander abgestimmt sind. Bauabschnitt III liegt im Zeitplan, sodass mit Bauabschnitt I planmäßig im Mai 2017 begonnen werden kann.

3. Welche Mehrkosten hätte ein Bau im Zwei- bzw. Dreischichtbetrieb verursacht?

Die Frage kann nicht ohne Weiteres beantwortet werden. Selbst eine abstrakte Betrachtung würde eingehende baubetriebliche Untersuchungen erfordern. Grundsätzlich kann aber davon ausgegangen werden, dass ein Zwei- oder Dreischichtbetrieb deutlich höhere Baukosten zur Folge hat.

4. Inwiefern trifft es zu, dass zum Bau nötige Widerlager nicht vorrätig waren?

Nicht die Widerlager, sondern die Brückenlager konnten nicht rechtzeitig geliefert werden. Dabei handelt es sich um Konstruktionen, welche die Kräfte ohne Zwangungen von einem Bauteil (Überbau) in ein anderes Bauteil (Widerlager)

übertragen. Sie tragen dafür Sorge, dass sich der Überbau bewegen und die Lasten abgetragen werden können. Brückenlager sind keine Serienprodukte. Vielmehr werden sie projektbezogen gefertigt. Der Bauunternehmer bestellt diese Brückenlager in eigener Regie. Ein Vertragsverhältnis zwischen dem Bauherrn und dem Hersteller der Brückenlager besteht nicht. Durch die derzeit florierende Bauwirtschaft kommt es immer wieder zu Lieferengpässen. Erschwerend kommt hinzu, dass es nur wenige Hersteller solcher Lager gibt.

5. Warum ist nicht vor Baubeginn und Streckenschließung geprüft worden, ob die Widerlager vorhanden sind?

Die Brückenlager werden erst nach Beauftragung von der Baufirma bestellt. Sie sollten vom Lieferanten Anfang Dezember 2016 geliefert werden. Erst nach Beginn der Bauarbeiten stellte sich die Verzögerung heraus.

6. Inwiefern trifft es ihrer Kenntnis nach zu, dass hierdurch mehr als 30 Firmen Umsatzeinbußen und sogar Existenzprobleme haben?

Der Neubau der Glattbrücke hat die Sperrung der K 5508 zwischen Glatt und dem Anschluss an die L 424 (alte B 14) zur Folge. Der Verkehr wird entsprechend umgeleitet. Es ist nicht auszuschließen, dass das geringere Verkehrsaufkommen im Glatttal dort auch zu Umsatzeinbußen führt. Existenzprobleme sind nicht bekannt.

7. Inwiefern trifft es zu, dass aufgrund von Umweltvorschriften von September bis Mai nicht mehr ins Bachbett eingegriffen werden darf?

Die Frage wurde mit der Antwort zu Frage 1 behandelt.

8. Welche weiteren Straßenbaumaßnahmen sind in den nächsten zwei Jahren im Glatttal geplant?

Der Bauabschnitt III soll planmäßig am 12. Mai 2017 fertiggestellt sein (Vertragsfrist). Am 15. Mai 2017 wird mit dem Bauabschnitt I begonnen, der im Frühjahr 2018 fertiggestellt sein wird. Der Landkreis Rottweil plant, mit dem Ausbau der K 5508 zwischen Glatt und der neuen Glattbrücke (Bauabschnitt II) in der zweiten Jahreshälfte 2018 zu beginnen.

9. Inwiefern wird bei künftigen Baumaßnahmen darauf geachtet, Strecken nur halbseitig zu sperren?

Im Rahmen der Bauablaufplanung müssen immer alle relevanten Gegebenheiten zusammengetragen und bewertet werden. Dazu zählen Aspekte des Arbeitsschutzes genauso wie die Baustellenlogistik, die Flächenverfügbarkeit und die Umleitungsmöglichkeiten. Insofern wird im Einzelfall geprüft, ob eine halbseitige Sperrung möglich und sinnvoll ist.

Hermann
Minister für Verkehr