

Kleine Anfrage

der Abg. Christine Neumann-Martin CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Anfrage zur Ertüchtigung der Rheinbrücke bei Karlsruhe

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie hoch sind die Kosten für die Verstärkung der orthotropen Fahrbahnplatte mit dem UHPC-Verfahren bei der Ertüchtigung der Rheinbrücke Maxau zwischen Karlsruhe und Wörth angesetzt?
2. Welche anderen Möglichkeiten der Sanierung gibt es aufgrund des technischen Fortschritts seit 2011?
3. Welche vertraglichen Regelungen wurden mit dem ausführenden Unternehmen getroffen, für den Fall, dass auch mehrmalige Versuche scheitern, die ausgeschriebenen Kriterien zu erfüllen?
4. Welche Ausstiegsklauseln sind im Vertrag vorgesehen?
5. Mit welchen zeitlichen Verzögerungen rechnet die Landesregierung aufgrund der bisher nicht ausreichenden Qualität der Betonplatten?
6. Welche Erkenntnisse liegen der Landesregierung vor, ob das UHPC-Verfahren bei so großen Bauwerken tatsächlich erfolgreich eingesetzt werden kann?
7. Wie viele Versuche, geeignete Probepplatten zu gießen, werden dem Unternehmen noch zugestanden, bis das UHPC-Verfahren für Projekte dieser Größenordnung als ungeeignet erachtet wird?
8. Wer trägt die Kosten der Probepplatten?

9. Wie wird der zeitliche und finanzielle Aufwand bewertet, wenn man sich beim aktuellen Planungs- und Baufortschritt für eine alternative Sanierungsmethode entscheiden würde?
10. Inwiefern wird vonseiten des Landes geprüft, eine andere Möglichkeit anzuwenden?

16.08.2018

Neumann-Martin CDU

Begründung

Die Rheinbrücke Maxau im Zuge der Bundesstraße (B) 10 bei Karlsruhe verbindet Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz und ist im Umkreis von 25 km die einzige Möglichkeit, den Rhein zu überqueren. Wegen des deutlich höheren Verkehrsaufkommens und des Alters des Bauwerks muss die Brücke dringend ertüchtigt werden. Eine Machbarkeitsstudie hatte im Jahr 2011 ergeben, dass die Verstärkung der orthotropen Fahrbahnplatte am besten durch das Aufbringen einer dünnen Schicht aus hochfestem Beton erreicht wird (UHPC-Verfahren). Allerdings wurde ein solches Verfahren bei einem so großen Bauwerk noch niemals durchgeführt, deshalb wurden Probeplatten hergestellt, die bisher die Ausschreibungskriterien nicht erfüllten, sodass die Ertüchtigung der Brücke sich weiter verzögert. Grundsätzlich ist es sehr zu begrüßen, dass das Verfahren erst freigegeben wird, wenn sichergestellt ist, dass die Platten optimal sind, allerdings soll mit dieser Kleinen Anfrage auch geklärt werden, ob das Land als Auftraggeber sich auch mit Alternativen auseinandersetzt.

Antwort

Mit Schreiben vom 10. September 2018 Nr. 2-39.-B10KA-VAIENZ/104 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Wie hoch sind die Kosten für die Verstärkung der orthotropen Fahrbahnplatte mit dem UHPC-Verfahren bei der Ertüchtigung der Rheinbrücke Maxau zwischen Karlsruhe und Wörth angesetzt?*

Die Gesamtkosten der Maßnahme sind im Bundeshaushalt derzeit mit 12,305 Mio. Euro veranschlagt.

2. *Welche anderen Möglichkeiten der Sanierung gibt es aufgrund des technischen Fortschritts seit 2011?*

Die zu Beginn der Ertüchtigungsplanungen im Jahr 2011 untersuchten Verfahren stellen auch heute noch den aktuellen Stand der Technik für die vorliegende Aufgabenstellung dar. Das vorgesehene Verfahren ist nach wie vor am besten geeignet, die orthotrope Fahrbahnplatte der Rheinbrücke Maxau zu ertüchtigen.

3. *Welche vertraglichen Regelungen wurden mit dem ausführenden Unternehmen getroffen, für den Fall, dass auch mehrmalige Versuche scheitern, die ausgeschriebenen Kriterien zu erfüllen?*

Über die Regelungen des Bürgerlichen Gesetzbuches (BGB) und der Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen (VOB) hinaus wurden keine gesonderten vertraglichen Regelungen getroffen. Die Kostentragung bei mehrfach erforderlicher Anfertigung der Probeplatte ist geregelt, siehe auch Antwort zu Frage 8.

4. *Welche Ausstiegsklauseln sind im Vertrag vorgesehen?*

Die Kündigung des Bauvertrags kann gemäß den Regelungen der bauvertraglich vereinbarten VOB erfolgen.

5. *Mit welchen zeitlichen Verzögerungen rechnet die Landesregierung aufgrund der bisher nicht ausreichenden Qualität der Betonplatten?*

Nach derzeitigem Kenntnisstand kann der Baubeginn mit drei Monaten Verspätung, d. h. Ende Oktober 2018 erfolgen. Die Fertigstellung ist weiterhin wie ursprünglich geplant für Dezember 2019 vorgesehen.

6. *Welche Erkenntnisse liegen der Landesregierung vor, ob das UHPC-Verfahren bei so großen Bauwerken tatsächlich erfolgreich eingesetzt werden kann?*

Die in den Niederlanden mit diesem Bauverfahren verstärkten Brücken bestätigen, dass das Verfahren erfolgreich realisiert werden kann. Einige der dort ertüchtigten Brücken sind deutlich länger und weisen eine höhere Verkehrsbelastung auf als die Rheinbrücke Maxau.

7. *Wie viele Versuche, geeignete Probeplatten zu gießen, werden dem Unternehmen noch zugestanden, bis das UHPC-Verfahren für Projekte dieser Größenordnung als ungeeignet erachtet wird?*

Zum jetzigen Zeitpunkt hat die beauftragte ARGE lediglich Vorversuche an Musterplatten auf eigene Kosten durchgeführt. Die bauvertraglich vorgesehene Probeplatte, deren erfolgreiche Ausführung durch den Auftraggeber gefordert ist, wurde noch nicht hergestellt.

8. *Wer trägt die Kosten der Probeplatten?*

Die Kosten der bisher ausgeführten Musterplatten trägt der Auftragnehmer. Die Kosten für die erste Probeplatte trägt der Auftraggeber. Sofern weitere Probeplatten erforderlich würden, müsste der Auftragnehmer die Kosten hierfür übernehmen.

9. *Wie wird der zeitliche und finanzielle Aufwand bewertet, wenn man sich beim aktuellen Planungs- und Baufortschritt für eine alternative Sanierungsmethode entscheiden würde?*

Nach Auffassung aller am Projekt Beteiligten steht keine bessere alternative und erprobte Methode zur Ertüchtigung der Rheinbrücke zur Verfügung, siehe auch Antwort zu Frage 10. Insofern kann ein zeitlicher und finanzieller Aufwand nicht abgeschätzt werden.

10. Inwiefern wird vonseiten des Landes geprüft, eine andere Möglichkeit anzuwenden?

Bereits in der mehrjährigen Planungs- und Genehmigungsphase wurden verschiedene technische Möglichkeiten zur Ertüchtigung der Rheinbrücke Maxau eingehend untersucht und bewertet. Neben dem Land Baden-Württemberg als Auftragsverwaltung war auch der Bund als Bauasträger in allen Planungsphasen eingebunden. An der intensiven Abstimmung waren das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, die Bundesanstalt für Straßenwesen und das Regierungspräsidium Karlsruhe beteiligt. Zusätzlich sind und waren externe Planungsbüros, Universitäten, Materialprüfanstalten sowie Prüfsingenieure in den Planungs- und Bauprozess eingebunden. Alle am Projekt Beteiligten vertreten gleichermaßen die Auffassung, dass das gewählte Bauverfahren derzeit die bautechnisch beste und auch bewährte Möglichkeit zur Bewältigung der anstehenden Aufgabenstellung darstellt. Man muss aber gleichzeitig auch betonen, dass diese Maßnahme nicht zu den Routinemaßnahmen von Brückensanierungen gehört.

Hermann
Minister für Verkehr