

Kleine Anfrage

des Abg. Daniel Born SPD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

**Ausschreibungsverfahren zur Sanierung und Ertüchtigung
der Salierbrücke zwischen Speyer und Altlußheim (B 39)**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wann wurde die Bauleistung „B 39 Ertüchtigung und Sanierung der Salierbrücke Speyer“ ausgeschrieben?
2. Welche Leistungen enthält sie insgesamt?
3. Auf welche Ausschreibung bezieht sich der Verweis auf die „ausgeschriebenen Kalottensegmentlager“ in der Baubeschreibung des Regierungspräsidiums Karlsruhe zur Ertüchtigung der Salierbrücke Speyer unter den auszuführenden Leistungen im Unterpunkt „Lager“ (1.1.8)?
4. Wäre statt des in der Baubeschreibung vorgeschlagenen Zweischichtbetriebs von Montag bis Samstag zu Tageshelligkeit eine Bauleistung im Dreischichtbetrieb oder sogar ein 24/7-Baustellenbetrieb bei der Ertüchtigung der Vorlandbrücke möglich (gewesen)?
5. Wäre eine Bauleistung im Dreischichtbetrieb bei der Ertüchtigung der Strombrücke möglich (gewesen)?
6. Warum wurde in der Ausschreibung der Baumaßnahme die Anregung aus der Bevölkerung nicht aufgenommen, die Bauleistung im Dreischichtbetrieb zu erbringen?
7. Wie bewertet sie den Vorschlag aus der Bevölkerung, die Salierbrücke zukünftig für Lkw-Verkehr ab 7,5 Tonnen zu sperren, um neue Schäden an der dann sanierten Brücke zu vermeiden?

8. Warum wird in der genannten Baubeschreibung auf die Instandsetzung der „stark veralteten“ Stromversorgung (1. Januar 2015) zu einem späteren Zeitpunkt hingewiesen, womit möglicherweise ein erneuter Baustellenbetrieb auf der Salierbrücke in Kauf genommen wird?
9. Wie bewertet sie den Antrag der Gemeinde Altlußheim (Beschluss der Gemeinderatssitzung am 17. April 2018), bis zum Jahr 2025 eine genehmigungsfähige Planung für eine zweite Rheinbrücke bei Speyer zu erstellen, welche für den Bundesverkehrswegeplan 2030 angemeldet werden soll?
10. Könnte sie sich vorstellen, gemeinsam mit dem Bundesland Rheinland-Pfalz den Bau einer solchen Brücke vorzufinanzieren und im Rahmen der Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans des Bundes anzumelden, um die Kosten erstattet zu bekommen?

20.09.2018

Born SPD

Begründung

Das Land Baden-Württemberg hatte angekündigt, die Salierbrücke zwischen Speyer und Hockenheim über einen Zeitraum von über 20 Monaten zu sperren, damit notwendige Sanierungsarbeiten erfolgen können.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung hat das Regierungspräsidium Karlsruhe im März 2018 einen Projektbegleitkreis eingerichtet. Eine Vollsperrung mit Durchfahrtsmöglichkeit für beschränkt öffentlichen Verkehr (ÖPNV und Rettungsfahrzeuge) wurde von der Öffentlichkeit und den Mitgliedern des Projektbegleitkreises, gerade im Hinblick auf Berufs- und Schülerverkehr sowie Rettungsverkehr, befürwortet und daher als Vorzugsvariante für die Bauzeit vorgesehen.

Die Sicherheit unserer Brücken steht aus gutem Grunde an zentraler Stelle. Diese Kleine Anfrage soll dazu dienen, den aktuellen Stand des Ausschreibungsverfahrens und dessen Ausgestaltungsmöglichkeiten in Erfahrung zu bringen und weitere Maßnahmen zu klären, um diese Belastungen für die Bevölkerung so weit als möglich zu mildern.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 22. Oktober 2018 Nr. 2-39.-B39ALT-ANG/14 beantwortet das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Finanzen die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wann wurde die Bauleistung „B 39 Ertüchtigung und Sanierung der Salierbrücke Speyer“ ausgeschrieben?

Die Ausschreibung „B 39 – Ertüchtigung Salierbrücke Speyer“ wurde am 3. August 2018 veröffentlicht.

*) Nach Ablauf der Drei-Wochen-Frist eingegangen.

2. Welche Leistungen enthält sie insgesamt?

Die Ausschreibung umfasst die Sanierungs- und Ertüchtigungsarbeiten an der Vorland- und an der Strombrücke einschließlich der zugehörigen Verkehrssicherungseinrichtungen.

3. Auf welche Ausschreibung bezieht sich der Verweis auf die „ausgeschriebenen Kalottensegmentlager“ in der Baubeschreibung des Regierungspräsidiums Karlsruhe zur Ertüchtigung der Salierbrücke Speyer unter den auszuführenden Leistungen im Unterpunkt „Lager“ (1.1.8)?

Der Verweis bezieht sich auf die o. g. Ausschreibung.

4. Wäre statt des in der Baubeschreibung vorgeschlagenen Zweischichtbetriebs von Montag bis Samstag zu Tageshelligkeit eine Bauleistung im Dreischichtbetrieb oder sogar ein 24/7-Baustellenbetrieb bei der Ertüchtigung der Vorlandbrücke möglich (gewesen)?

Nein (Begründung siehe Antwort zu Frage 6.).

5. Wäre eine Bauleistung im Dreischichtbetrieb bei der Ertüchtigung der Strombrücke möglich (gewesen)?

Nein (Begründung siehe Antwort zu Frage 6.).

6. Warum wurde in der Ausschreibung der Baumaßnahme die Anregung aus der Bevölkerung nicht aufgenommen, die Bauleistung im Dreischichtbetrieb zu erbringen?

Nachtarbeit auf Baustellen ist grundsätzlich nur insoweit möglich, als hierbei die strengeren nächtlichen Grenzwerte für Baustellenlärm gemäß Bundesimmissionsschutzgesetz und den zugehörigen Verordnungen eingehalten werden. Angesichts der Nähe der vorhandenen Anliegergrundstücke im Bereich des östlichen Widerlagers der Brücke musste von einem Dreischichtbetrieb abgesehen werden.

Daneben sind im vorliegenden Fall der Brückensanierung die bzgl. der Gesamtbauzeit kritischen Gewerke nur unter eingeschränkten klimatischen Bedingungen (Temperatur, Luftfeuchtigkeit) durchführbar. Diese Bedingungen sind insbesondere in der Nähe von Fließgewässern nachts regelmäßig nicht gegeben, wie u. a. auch im Projektbegleitkreis bereits erläutert wurde. Auch deshalb musste ein Dreischichtbetrieb mit Nachtarbeit als Regelbauweise ausscheiden.

In der Ausschreibung wurde jedoch gefordert, dass Nachtarbeit soweit nötig vorzusehen ist. Damit wird dem Auftragnehmer ermöglicht, dass bei zeitkritischen Maßnahmen ggf. auch in Nachtarbeit gearbeitet werden kann, um die vertraglich vereinbarte Gesamtbauzeit und die mit Vertragsstrafe belegten Fertigstellungstermine einzuhalten zu können.

7. Wie bewertet sie den Vorschlag aus der Bevölkerung, die Salierbrücke zukünftig für Lkw-Verkehr ab 7,5 Tonnen zu sperren, um neue Schäden an der dann sanierten Brücke zu vermeiden?

Die Salierbrücke wird nicht nur instandgesetzt, sondern auch ertüchtigt, also in statischer und konstruktiver Hinsicht verstärkt (u. a. Einbau zusätzlicher Betonbewehrung und Verstärkung der Betonbauteile). Nach Durchführung der Maßnahme entspricht die Brücke den statischen Anforderungen, die sich aus der Nachrechnungsrichtlinie des Bundes ergeben. Verkehrliche Beschränkungen aus bautechnischen Gründen sind somit nach Abschluss der Brückenerhaltungsmaßnahme nicht erforderlich.

8. *Warum wird in der genannten Baubeschreibung auf die Instandsetzung der „stark veralteten“ Stromversorgung (1. Januar 2015) zu einem späteren Zeitpunkt hingewiesen, womit möglicherweise ein erneuter Baustellenbetrieb auf der Salierbrücke in Kauf genommen wird?*

Der Straßenbetrieb der Brücke ist unabhängig von einer Stromversorgung. Die hier benannte Stromversorgung bezieht sich lediglich auf die Elektrik zur Innenbeleuchtung des Brückenhohlkastens und der Widerlager im Rahmen der regelmäßig stattfindenden Brückenprüfungen. Ein Austausch der Stromversorgung in diesem Bereich erfordert keinen Eingriff in den fließenden Verkehr. Da die Straßenbauverwaltung im Interesse des Mittelstands vergaberechtlich gehalten ist, nicht miteinander zusammenhängende Gewerke soweit wie möglich getrennt zu vergeben und nicht in Gesamtbaulose einzuschließen, sind für die Erneuerung der Stromversorgung eine gesonderte Ausschreibung und Ausführung vorgesehen. Daneben wäre ein gleichzeitiges Arbeiten verschiedener Unternehmen im Hohlkasten der Brücke ohne gegenseitige Behinderung nicht möglich.

9. *Wie bewertet sie den Antrag der Gemeinde Altlußheim (Beschluss der Gemeinderatssitzung am 17. April 2018), bis zum Jahr 2025 eine genehmigungsfähige Planung für eine zweite Rheinbrücke bei Speyer zu erstellen, welche für den Bundesverkehrswegeplan 2030 angemeldet werden soll?*

Im Blick auf den nächsten Bundesverkehrswegeplan (BVWP) wäre es sicherlich positiv und notwendig, dass beide Bundesländer gemeinsam nach Lösungen suchen, die mittelfristig zu einer verkehrlichen Entlastung der vorhandenen Rheinquerung an der Salierbrücke beitragen können. In die Überlegungen wären neben baulichen auch rein verkehrliche Maßnahmen wie z. B. Verkehrslenkungsmaßnahmen mit einzubeziehen. Für eine gemeinsam entwickelte bauliche Lösung könnte dann beim Bund die Aufnahme in den BVWP beantragt werden. Ein Planungsbeginn wäre aber erst nach einer Aufnahme in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen sowie einer dortigen Eingruppierung in eine entsprechend hohe Kategorie (Vordringlicher Bedarf oder Weiterer Bedarf mit Planungsrecht) möglich.

10. *Könnte sie sich vorstellen, gemeinsam mit dem Bundesland Rheinland-Pfalz den Bau einer solchen Brücke vorzufinanzieren und im Rahmen der Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans des Bundes anzumelden, um die Kosten erstattet zu bekommen?*

Angesichts der hohen Investitionskosten einer zusätzlichen Rheinbrücke und des begrenzten Haushalts der Länder kann eine Finanzierung nur durch den Bund erfolgen. Voraussetzung hierfür ist jedoch die vorherige Aufnahme in den Bedarfsplan. Andererseits wäre durch die Aufnahme einer Straßenbaumaßnahme in den Bedarfsplan die Finanzierung durch den Bund gesichert. Die Frage einer Vorfinanzierung stellt sich somit nicht.

Hermann
Minister für Verkehr