

Kleine Anfrage

des Abg. Daniel Born SPD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

**Transparenzversagen bei der Bauzeitverlängerung
Salierbrücke?**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Gründe gibt es für die Bauzeitverlängerung bei der Instandsetzung der Salierbrücke?
2. Seit wann sind diese Gründe bekannt?
3. Welche Maßnahmen wurden geprüft, um eine Bauzeitverlängerung zu verhindern?
4. Warum wurde keine Maßnahme ergriffen, um eine Bauzeitverlängerung zu verhindern?
5. Ist es nach Einschätzung der Landesregierung möglich, dass mehr Arbeiten zeitgleich an der Brücke verrichtet werden als dies derzeit der Fall ist?
6. Wann wurde das zuständige Verkehrsministerium, wann der Projektbegleitkreis und wann die Öffentlichkeit über die Bauzeitverlängerung informiert?
7. Welche Gründe gibt es für die zeitliche Verzögerung zwischen der Feststellung der einzelnen Gründe und der Information der Öffentlichkeit?
8. Wann und von wem wurde entschieden, den Projektbegleitkreis und die Öffentlichkeit nicht unmittelbar nach Bekanntwerden der Bauzeitverlängerung zu informieren?
9. Wie bewertet die Landesregierung unter Transparenzgesichtspunkten die Informationspolitik bei diesem Vorgang?

10. Wie bewertet die Landesregierung die Risiken, dass die Autobahnbrücke der A 61 den Mehrbelastungen aufgrund der Bauzeitverlängerung nicht standhält?

03.12.2019

Born SPD

Begründung

Die Bauzeitverlängerung an der Salierbrücke und die damit einhergehende Verlängerung der Brückensperrung ist ein schwerer Schlag für die Rhein-Neckar-Region. In diesem Zusammenhang wurde als ein Grund aufgeführt, dass Arbeiten verschoben werden mussten, die nun in den Herbst- und Wintermonaten nicht nachgeholt werden könnten. Es stellen sich darum Fragen bzgl. der Informationspolitik des Regierungspräsidiums, denn es spricht viel dafür, dass diese Gründe schon länger bekannt waren. Dieser Klärung dient diese Kleine Anfrage.

Antwort

Mit Schreiben vom 20. Dezember 2019 Nr. 2-39-B39ALT-ANG/14 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Welche Gründe gibt es für die Bauzeitverlängerung bei der Instandsetzung der Salierbrücke?

Grund für die Bauzeitverlängerung sind zeitliche Verzögerungen im bisherigen Bauablauf sowie zusätzlich erforderliche Arbeiten.

Im Zuge der Arbeiten wurden Polychlorierte Biphenyle (PCB) in der Bausubstanz der Brücke vorgefunden. Diese Schadstoffe mussten zunächst in einem sehr aufwändigen Verfahren beseitigt werden.

Zudem wurden im Rahmen der weiteren Arbeiten immer wieder erhebliche Abweichungen der Bausubstanz zu den Bestandsunterlagen der Brücke vorgefunden. Die hierdurch verursachte Änderung der teilweise statisch bedingt ineinandergreifenden Bauabläufe führte dazu, dass die Arbeiten nicht wie vorgesehen gleichzeitig ober- und unterhalb der Brücke ausgeführt werden konnten.

Die Verzögerungen aufgrund der genannten Probleme haben zudem die Verschiebung witterungsabhängiger Arbeiten in bautechnisch ungünstige Jahreszeiten zur Folge, woraus weitere Verzögerungen entstehen.

2. Seit wann sind diese Gründe bekannt?

Die Schadstoffbelastungen in den Kappenbereichen der Vorlandbrücke wurden mit Freilegung der Bausubstanz im Februar 2019 bekannt. Weitere Abweichungen der Bausubstanz zu den Bestandsunterlagen haben sich seitdem fortlaufend mehrfach neu ergeben.

3. Welche Maßnahmen wurden geprüft, um eine Bauzeitverlängerung zu verhindern?

Personalstärke

Es wurde geprüft, inwiefern durch eine Erhöhung der Personalstärke eine Beschleunigung der Arbeiten erreicht werden kann. Beschränkter Arbeitsraum unter der Vorlandbrücke sowie statische Vorgaben, dass nur abschnittsweise saniert werden darf, schränken die Möglichkeiten zusätzlichen Personals an vielen Stellen jedoch ein. Auf dem kritischen Weg für die Bauzeit liegen insbesondere Schweißarbeiten an der Strombrücke, da aufgrund der Abweichungen von der Bausubstanz beträchtliche Mehrmengen an Schweißnähten erforderlich werden (über 1.200 m). Hier wäre es prinzipiell möglich, zusätzliches Personal einzusetzen. Aufgrund des Fachkräftemangels in Kombination mit den hohen Anforderungen an deren Ausbildung und Eignung sowie vollen Auftragsbüchern war es jedoch trotz beträchtlicher Bemühungen der Verantwortlichen schwierig, entsprechendes zusätzliches Personal kurzfristig anzuwerben. Ab 2020 ist es voraussichtlich möglich, zusätzliche Arbeitskräfte zu verpflichten.

Einrichtung eines 3-Schicht-Betriebs

Die Einrichtung eines 3-Schicht-Betriebes wurde bereits vor Beginn der Baumaßnahme ausgeschlossen. Auf die Beantwortung der Kleinen Anfrage vom 26. September 2019, Drucksache 16/4832, Ziffer 6 „Bauleistung im Dreischichtbetrieb“ wird hingewiesen.

Vollsperrung der Brücke

Die Änderung der halbseitigen Sperrung in eine Vollsperrung der Brücke hätte zu einer Beschleunigung der Arbeiten geführt. Diese Möglichkeit wurde jedoch zugunsten der Aufrechterhaltung des Shuttle-Busverkehrs, des Rad-/Fußverkehrs sowie des Rettungsdienstverkehrs verworfen.

Einhausung der Brücke

Es wurde geprüft, inwieweit durch die Herstellung einer klimatisierten Volleinhausung gewährleistet werden könnte, dass witterungsabhängige Arbeiten innerhalb der Wintermonate ohne Verzögerungen fortgeführt werden können. Dieser Ansatz musste jedoch verworfen werden, da ein gemeinsamer statischer Nachweis von Einhausung in Kombination mit dem an der Brücke befestigten Traggerüst, insbesondere aufgrund der Windlasten, nicht möglich war.

Darüber hinaus wäre es auch innerhalb einer beheizten Einhausung nicht möglich gewesen, die erforderlichen klimatischen Bedingungen herzustellen, die für bestimmte Arbeiten erforderlich wären (z. B. Klebe- und Beschichtungsarbeiten).

Teileinhausungen und Zelte für einzelne Tätigkeiten sind vor Ort jedoch vorhanden. Diese führen zu einer teilweisen Unabhängigkeit von der Witterung.

4. Warum wurde keine Maßnahme ergriffen, um eine Bauzeitverlängerung zu verhindern?

Die aktuellen Planungen sehen bereits Maßnahmen vor, die eine Minimierung der Verlängerung der Bauzeit vorsehen (siehe Ziffer 3).

5. Ist es nach Einschätzung der Landesregierung möglich, dass mehr Arbeiten zeitgleich an der Brücke verrichtet werden als dies derzeit der Fall ist?

Siehe Ziffer 3 und 4.

6. Wann wurde das zuständige Verkehrsministerium, wann der Projektbegleitkreis und wann die Öffentlichkeit über die Bauzeitverlängerung informiert?

Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg wurde im Rahmen des regelmäßigen Austauschs mit dem Regierungspräsidium Karlsruhe über den Sachstand des Projektes informiert.

Der Projektbegleitkreis wurde in nicht öffentlicher Sitzung am Abend des 28. November 2019 über die Bauzeitverlängerung informiert. Im Anschluss daran folgte ein Pressegespräch in Rahmen dessen Vertreterinnen und Vertreter der Medien informiert wurden. Eine entsprechende Pressemitteilung wurde zeitgleich durch das Regierungspräsidium Karlsruhe veröffentlicht.

7. Welche Gründe gibt es für die zeitliche Verzögerung zwischen der Feststellung der einzelnen Gründe und der Information der Öffentlichkeit?

Die Information der Öffentlichkeit erfolgte unmittelbar nach Bekanntwerden der Schadstoffbelastung durch eine Pressemitteilung des Regierungspräsidiums Karlsruhe vom 5. Februar 2019. Zum damaligen Zeitpunkt wurde noch davon ausgegangen, dass die hieraus resultierende zeitliche Verzögerung im Zuge der Gesamtmaßnahme kompensiert werden kann.

Nachdem weitere Schwierigkeiten aufgrund der von den Bestandsunterlagen abweichenden Bausubstanz auftraten und umfangreiche Umplanungen folgten, mussten zunächst alle bauzeitverzögernden Umstände bewertet und in einem neuen Bauzeitenplan zusammengefasst werden. Diese zunächst erforderliche Gesamtbetrachtung wurde im Rahmen zahlreicher Presseartikel seitens des Regierungspräsidiums Karlsruhe kommuniziert.

Der Abschluss von Umplanung und Bauzeitplanung erfolgte im Oktober 2019, woraufhin im November 2019 zeitnah der Projektbegleitkreis und die Öffentlichkeit informiert wurden.

8. Wann und von wem wurde entschieden, den Projektbegleitkreis und die Öffentlichkeit nicht unmittelbar nach Bekanntwerden der Bauzeitverlängerung zu informieren?

Konkrete Aussagen zur Bauzeitverlängerung konnten erst nach Abschluss der Bewertung aller bauzeitverlängernden Umstände sowie deren Auswirkungen auf die Bauzeit getroffen werden. Insofern besteht zwischen dem Bekanntwerden der neuen Umstände und der Benennung der daraus resultierenden Bauzeitverlängerung ein zeitlicher Versatz (siehe auch Ziffer 7).

9. Wie bewertet die Landesregierung unter Transparenzgesichtspunkten die Informationspolitik bei diesem Vorgang?

Aus Sicht der Landesregierung wurde die Informationspolitik transparent gestaltet. Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg wurde im Rahmen des regelmäßigen Austauschs mit dem Regierungspräsidium Karlsruhe fortlaufend über den Sachstand des Projektes informiert.

Projektbegleitkreis und Öffentlichkeit wurden zu dem Zeitpunkt informiert, an dem eine fundierte und verlässliche Aussage über den Fortgang des Projektes möglich war.

Grundsatz verlässlicher Informationspolitik ist hierbei, dass Veränderungen innerhalb einer Maßnahme zunächst bewertet und hieraus zielführende Lösungskonzepte erarbeitet werden. Erst dann ergibt sich ein Gesamtbild, aus dem die Auswirkungen auf die Gesamtmaßnahme verlässlich abgeschätzt und kommuniziert werden können.

10. Wie bewertet die Landesregierung die Risiken, dass die Autobahnbrücke der A 61 den Mehrbelastungen aufgrund der Bauzeitverlängerung nicht standhält?

Die Autobahnbrücke im Zuge der A 61 zwischen Hockenheim und Speyer wurde in der Vergangenheit umfassend saniert und entspricht den geltenden technischen Anforderungen. Risiken hinsichtlich der Standfestigkeit der Brücke aufgrund der zusätzlichen Verkehrsbelastung bestehen nicht.

In Vertretung

Dr. Lahl
Ministerialdirektor