

Kleine Anfrage

des Abg. Dr. Erik Schweickert FDP/DVP

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

„Nur“ ein Dauerhaftigkeitsproblem“ – Wie steht es um die Lebensdauer der neuen Herrenwaagbrücke?

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Reparatur- und Instandsetzungsmaßnahmen wurden, unter Angabe der jeweiligen Kosten und des Kostenträgers, an der Herrenwaagbrücke in Mühlacker seit deren Fertigstellung durchgeführt?
2. Inwiefern wurden seit Bekanntwerden der ersten Risse im Oktober 2023 weitere Risse, insbesondere solche oberhalb der Toleranzgrenze von 0,2 Millimeter Breite, an der Brücke gefunden?
3. Inwiefern sind die Angaben des Brückenplaners, dass die Quervorspannung der Brückenspannglieder mit Verbund und Verankerung in der Betonplatte nicht zulässig sei und der Scheinfugenabstand beim Übergang der Stahlträger in den Beton nicht der Normung entspreche, zutreffend?
4. Inwiefern sind ihr gegebenenfalls weitere nicht normgerechte oder nicht zulässige Bauweisen an der Herrenwaagbrücke bekannt?
5. Inwiefern ist vor dem Hintergrund, dass der Bau der Herrenwaagbrücke gegebenenfalls in Teilen in nicht zulässiger Form ausgeführt wurde, davon auszugehen, dass sich in Zukunft weitere Risse oberhalb der Toleranzgrenze an der Brücke bilden?
6. Inwiefern können und werden die bekannten und gegebenenfalls noch zu erwartenden Mängel an der Herrenwaagbrücke behoben werden?
7. Inwiefern wurde das Lifecyclemanagement der Herrenwaagbrücke aufgrund des Bekanntwerdens der Mängel angepasst?
8. Von welcher Lebensdauer für die neue Herrenwaagbrücke wurde im Rahmen der Planung ausgegangen?

Eingegangen: 16.6.2025 / Ausgegeben: 7.8.2025

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“.

9. Inwiefern geht sie davon aus, dass die Risse und die gegebenenfalls nicht zulässige Bauausführung zu einer Verringerung der Lebensdauer der Brücke führen (gegebenenfalls unter Angabe, von welcher Lebensdauer sie nun ausgeht)?
10. Inwiefern bestehen gegenüber dem ausführenden Bauunternehmen gegebenenfalls Regressansprüche des Landes?

16.6.2025

Dr. Schweickert FDP/DVP

Begründung

Laut einem Bericht der Pforzheimer Zeitung, Ausgabe Mühlacker vom 14. Juni 2025, betrachtet der Bauplaner der Herrenwaagbrücke in Mühlacker die Bauausführung der Brücke kritisch. Diese entspreche nicht der Normung bzw. sei nicht zulässig. Dies sei Ursache für Risse im Beton, die bereits im Oktober 2023 sichtbar geworden seien. Das zuständige Regierungspräsidium Karlsruhe räumt wiederum ein, dass dies ein „Dauerhaftigkeitsproblem“ sei.

In diesem Zusammenhang stellen sich diverse Fragen bezüglich des Baus und der Lebensdauer der Brücke.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 30. Juli 2025 Nr. VM2-0141.3-33/131/7 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Welche Reparatur- und Instandsetzungsmaßnahmen wurden, unter Angabe der jeweiligen Kosten und des Kostenträgers, an der Herrenwaagbrücke in Mühlacker seit deren Fertigstellung durchgeführt?

Zu 1.:

Die Herrenwaagbrücke befindet sich noch innerhalb der Gewährleistungsfrist von fünf Jahren. Etwaige Mängel, die während dieses Zeitraums auftreten, werden der ausführenden Baufirma gemeldet und von dieser behoben. Im Rahmen der bisherigen Maßnahmen wurden ausstehende Restarbeiten wie die Montage einzelner Geländerteile sowie die Beschichtung der Kämpfer ausgeführt. Zudem wurden durch die bauausführende Firma Risse in den Kämpfern verschlossen. Die Kosten für die Mängelbeseitigung sind nicht bekannt. Sie sind vom Auftragnehmer zu tragen.

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

2. Inwiefern wurden seit Bekanntwerden der ersten Risse im Oktober 2023 weitere Risse, insbesondere solche oberhalb der Toleranzgrenze von 0,2 Millimeter Breite, an der Brücke gefunden?

Zu 2.:

Die Risse an der Oberfläche der Kämpfer und Kappen wurden im Rahmen einer ersten Bauwerksprüfung bereits im Juli 2023 erfasst. Im Rahmen einer ergänzenden Prüfung im Februar 2024 wurden keine weiteren Risse insbesondere oberhalb des vertraglich vereinbarten Grenzwertes von 0,2 mm festgestellt. Die nächste planmäßige Bauwerksprüfung wird vor Ablauf der Gewährleistungsfrist durchgeführt werden.

3. Inwiefern sind die Angaben des Brückenplaners, dass die Quervorspannung der Brückenspannglieder mit Verbund und Verankerung in der Betonplatte nicht zulässig sei und der Scheinfugenabstand beim Übergang der Stahlträger in den Beton nicht der Normung entspreche, zutreffend?

Zu 3.:

Die Ausführungen des Planers der bauausführenden Firma sind unzutreffend. Der Planer bezieht sich auf das zwar bauvertraglich zunächst vereinbarte Gesamtpaket der Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen im Ingenieurbau (ZTV-ING). Er berücksichtigt aber nicht, dass es, wie im vorliegenden Fall gegeben, eine ebenfalls bauvertraglich formulierte Einzelfallregelung gibt, die entsprechend den Rechtsgrundsätzen der Allgemeinregelung vorgeht.

Bereits im Entwurfsstadium war anhand der zu beachtenden geometrischen Randbedingungen (Hochwasserabflussquerschnitt, Straßenanbindung) klar, dass nur eine Sonderkonstruktion mit hoher Schlankheit sowohl den äußeren Randbedingungen als auch den Anforderungen des einzuhaltenden Normenwerks, welches für die rechnerische Nachweisführung zu beachten ist, gerecht wird. Dem hier vorliegenden Sonderfall mit Wechsel der Haupttragrichtung der Platte von der Bauwerkslängs- zur Bauwerksquerrichtung tragen die den Standardfall regelnden ZTV-ING keine Rechnung. So war allein durch den Einsatz von Quervorspanngliedern im Verbund sowohl die rechnerische Nachweisbarkeit als auch die bautechnische Realisierbarkeit der Konstruktion gegeben.

Beim Übergang der Stahlbogenträger in die Stahlbetonkonstruktion der Kämpfer handelt es sich um tatsächliche Fugen und nicht um Scheinfugen. Insofern sind die Regelungen zu Scheinfugen, die Übergänge von Betonkonstruktion zu Betonkonstruktion beschreiben, nicht von Relevanz.

4. Inwiefern sind ihr gegebenenfalls weitere nicht normgerechte oder nicht zulässige Bauweisen an der Herrenwaagbrücke bekannt?

5. Inwiefern ist vor dem Hintergrund, dass der Bau der Herrenwaagbrücke gegebenenfalls in Teilen in nicht zulässiger Form ausgeführt wurde, davon auszugehen, dass sich in Zukunft weitere Risse oberhalb der Toleranzgrenze an der Brücke bilden?

Zu 4. und 5.:

Es sind keine nicht normgerechten bzw. nicht zulässigen Bauweisen bekannt.

6. Inwiefern können und werden die bekannten und gegebenenfalls noch zu erwartenden Mängel an der Herrenwaagbrücke behoben werden?

Zu 6.:

Die Risse in den Brückenkappen werden weiter beobachtet. Hier wurde exemplarisch lediglich ein Riss verpresst. Von einer grundsätzlichen Rissverpressung wurde aus optischen Gründen abgesehen, da die Dauerhaftigkeit durch den Einsatz von nicht rostendem Stahl (Edelstahl) an der Stelle gegeben ist. Darüber hinaus wären Mängel, die während der Gewährleistungsfrist gegebenenfalls auftreten, grundsätzlich von der Baufirma zu beheben.

7. Inwiefern wurde das Lifecyclemanagement der Herrenwaagbrücke aufgrund des Bekanntwerdens der Mängel angepasst?

Zu 7.:

Das Lifecyclemanagement des Bauwerks muss aufgrund der festgestellten Mängel, insbesondere der dokumentierten und zum Teil bereits sanierten Risse, nicht angepasst werden. Das Bauwerk wird weiterhin im Rahmen der turnusmäßig durchzuführenden Bauwerksprüfungen überwacht.

8. Von welcher Lebensdauer für die neue Herrenwaagbrücke wurde im Rahmen der Planung ausgegangen?

Zu 8.:

Im Rahmen der Planung wurde für die neue Brücke von einer rechnerischen Lebensdauer von 100 Jahren ausgegangen.

9. Inwiefern geht sie davon aus, dass die Risse und die gegebenenfalls nicht zulässige Bauausführung zu einer Verringerung der Lebensdauer der Brücke führen (gegebenenfalls unter Angabe, von welcher Lebensdauer sie nun ausgeht)?

Zu 9.:

An der Herrenwaagbrücke gibt es keine unzulässige Bauausführung. Die bislang festgestellten Mängel wurden behoben bzw. haben keinen Einfluss auf die Lebensdauer der Brücke.

10. Inwiefern bestehen gegenüber dem ausführenden Bauunternehmen gegebenenfalls Regressansprüche des Landes?

Zu 10.:

Nach dem vertraglichen und gesetzlichen Regelungsvorbild ist der Nacherfüllung durch das ausführende Bauunternehmen grundsätzlich Vorrang einzuräumen. Regress- und Schadensersatzansprüche sind subsidiär und setzen das Vorliegen weiterer rechtlicher Voraussetzungen voraus.

Hermann
Minister für Verkehr