

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Frank-Christian Hansel (AfD)**

vom 05. September 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 13. September 2017)

zum Thema:

**Bauarbeiten auf der Rudolf-Wissell-Brücke 2**

und **Antwort** vom 28. September 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 04. Okt. 2017)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Frank-Christian Hansel (AfD)  
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin  
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t  
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18 / 12263  
vom 5. September 2017  
über Bauarbeiten auf der Rudolf-Wissell-Brücke 2

---

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Wie viel Nacht- und Wochenendarbeitszeiten wurden im Bauvertrag mit dem Baukonsortium vereinbart?  
Welcher Art waren die vereinbarten Nacht- und Wochenendarbeiten?

Antwort zu 1:

Die im Bauvertrag festgelegten Vertragsfristen sahen einen Baubeginn am 12.07.2017 und eine Vollendung der Ausführung spätestens am 01.09.2017 vor. Zusätzlich war als Einzelfrist für Verkehrsbeschränkungen auf der Bundesautobahn der Zeitraum 12.07.2017 bis spätestens 25.08.2017 vereinbart. Eine grundsätzliche Vorgabe für Nacht- und Wochenendarbeiten war vertraglich nicht enthalten. Die Disposition des Bauablaufes liegt grundsätzlich in der Verantwortung des Bauauftragnehmers.

Frage 2:

Für Bauarbeiten im HANV-Verfahren muss rund um die Uhr gearbeitet werden. Wann wurden diese Arbeiten an der Rudolf-Wissell-Brücke durchgeführt?

Antwort zu 2:

Die Bauarbeiten im HANV-Verfahren wurden vom 02.08. auf den 03.08.2017 im 3-Schicht-Betrieb durchgeführt.

Frage 3:

Gab es weitere Baumaßnahmen, außer die Baustelleneinrichtung und deren Rückbau, an denen ebenfalls nachts und an Wochenenden gearbeitet wurde? Wenn ja, welche, in welchem Umfang und wann?

Antwort zu 3:

- Grob- und Feinfräsarbeiten 1. Bauphase, 2-Schicht-Betrieb 7:00 – 23:00 Uhr, 17.07. – 22.07.2017
- Betonsanierung 1. Bauphase, 2-Schicht-Betrieb 7:00 – 23:00 Uhr, 24./25.07., 27.07. – 28.07., 31.07. und 01.08.2017
- Einbau HANV-Verfahren, siehe Frage 2
- Einbau Gussasphalt-Deckschicht 1. Bauphase, 2-Schicht-Betrieb, 05.08.2017
- Grob- und Feinfräsarbeiten, 2. Bauphase, 2-Schicht-Betrieb, 08.08. – 12.08.2017
- Einbau Gussasphalt-Deckschicht 2. Bauphase, 2-Schicht-Betrieb, 16.08.2017

Frage 4:

Wurde die Einhaltung der vertraglich vereinbarten Nacht- und Wochenendarbeiten von Seiten der zuständigen Senatsbehörde überprüft? Wenn nein, warum nicht? Wenn ja, wie und in welchem Umfang?

Antwort zu 4:

Nein, da vertraglich keine Nacht- und Wochenendarbeit vereinbart war.

Frage 5:

Laut Presseberichten wurde dem Baukonsortium ein Bonus gezahlt, damit die Baumaßnahmen früher als der Planung entsprechend beendet werden. Trifft diese Information zu? Wenn ja, wurde dieser Bonus bereits im Vorfeld vertraglich vereinbart? Wenn ja, in welcher Höhe?

Antwort zu 5:

Die bauausführende Arbeitsgemeinschaft wird aufgrund der vorfristigen Beendigung der verkehrsbeschränkenden Maßnahmen eine Bonuszahlung erhalten. Die Vereinbarung einer Beschleunigungsvergütung im Sinne einer Bonus/Malus-Regelung erfolgte bereits mit Vertragsabschluss auf der Grundlage des hierbei anzuwendenden Vergabehandbuch des Bundes. Demnach beträgt der Bonus 38.350 Euro netto je Kalendertag der Unterschreitung der vorgegebenen Frist für die Verkehrsbeschränkung (25.08.2017) und ist dabei nach oben auf 5 % der Abrechnungssumme begrenzt. Da die Einreichung der Schlussabrechnung des Bauauftragnehmers voraussichtlich erst Ende 10/2017 erfolgt, wird die Gesamthöhe des auszahlenden Bonus aktuell mit rd. 120.000 Euro netto eingeschätzt.

Frage 6:

Wenn ein Bonus gezahlt wurde, was sind die Gründe dafür, dass eine vorfristige Umsetzung der Baumaßnahmen ohne Bonuszahlung nicht möglich gewesen wäre?

Antwort zu 6:

In allen Vorabstimmungen mit den zuständigen Behörden, insbesondere mit der Verkehrslenkung Berlin, hatte die Fertigstellung der Baumaßnahmen auf dem drittmeist befahrenen Autobahnabschnitt Deutschlands spätestens bis zum Ende der Sommerferien 2017 oberste Priorität.

Eine etwaige Verlängerung des Bauzeitfensters über das Ferienende hinaus war aufgrund der herausragenden verkehrlichen Bedeutung der Rudolf-Wissell-Brücke nicht genehmigungsfähig. In der Bauausschreibung wurde daher den Bietern bereits eine knappe Bauzeit mit einer Beendigung der verkehrlichen Einschränkungen zum 25.08.2017 vorgegeben. Dies erfolgte zur Abpufferung möglicher negativer bauzeitlicher Auswirkungen infolge des Eintretens bauherrseitiger Risiken (u. a. Bausubstanz, außergewöhnliche Witterung) auf den Fertigstellungstermin. Die Vereinbarung einer Beschleunigungsvergütung diente der Sicherstellung der Frist für die verkehrsbeschränkenden Arbeiten und war entscheidend für die vorfristige Umsetzung der Baumaßnahmen.

Frage 7:

Das HANV-Verfahren ist ein extrem kurzes, aber kostenintensiveres Brückenbauverfahren, laut Aussage des Deges-Projektleiters Wolfgang Pilz zwischen 20 und 25 Prozent teurer als das herkömmliche Bauverfahren.

Wäre es möglich gewesen, anstatt der Bonuszahlung auch die mittlere oder im besten Fall die beiden anderen Fahrbahnen ebenfalls im HANV-Verfahren zu sanieren, was zu einer erheblichen Zeitersparnis geführt hätte? Wenn nein, wurde diese Variante geprüft und was war das Ergebnis der Prüfung im Aufwand-Nutzung-Vergleich?

Antwort zu 7:

Im Vorfeld der Planung der Fahrbahnsanierung wurden in 2016 stichprobenartige Untersuchungen am bestehenden Fahrbahnaufbau der Rudolf-Wissell-Brücke durchgeführt. Dabei wurden erhebliche Schädigungen des Fahrbahnaufbaus inklusive Abdichtung in beiden Fahrtrichtungen jeweils in der rechten und innerhalb der 1. Hälfte der mittleren Fahrspur festgestellt. In den übrigen Fahrbahnbereichen zeigten die Untersuchungsergebnisse einen deutlich geringeren Schädigungsgrad. Daher wurden in der Planung für jede Fahrtrichtung eine Kompletterneuerung des Fahrbahnaufbaus inklusive Abdichtung in der 1. Fahrbahnhälfte im HANV-Verfahren und eine kostengünstige herkömmliche Deckensanierung in der 2. Fahrbahnhälfte als wirtschaftlichste Gesamtlösung umgesetzt. Eine Fahrbahnsanierung im HANV-Verfahren über die komplette Fahrbahnbreite, d. h. in allen drei Fahrspuren, wäre sachlich/wirtschaftlich nicht gerechtfertigt und zeitlich innerhalb des Zeitraums der Sommerferien nicht zielsicher zu realisieren gewesen.

Frage 8:

Ist sichergestellt, dass aufgrund der vorfristigen Beendigung der Baumaßnahme die Qualität dabei nicht vernachlässigt wurde? Wie erfolgte die Überprüfung der Qualität?

Antwort zu 8:

Sämtliche Arbeiten der bauausführenden Arbeitsgemeinschaft wurden über die gesamte Bauzeit durch die von der DEGES beauftragte Bauoberleitung/Bauüberwachung (BOL/BÜ) überwacht. Zusätzlich erfolgte die Kontrolle der Einhaltung der vertraglich vereinbarten Qualitäten durch ebenfalls im Auftrag der DEGES tätige Sachverständige bzw. Prüflabore.

Frage 9:

Welche Garantien und Haftungsregelungen wurden mit dem Baukonsortium getroffen, insbesondere hinsichtlich der Langlebigkeit des Brückenbelags? Sind Schadenersatzmaßnahmen vereinbart, sollten in den nächsten fünf Jahren Bodenbelagsschäden (Schlaglöcher) auftreten?

Antwort zu 9:

Im Bauvertrag wurde die Verjährungsfrist für Mängelansprüche auf einen Zeitraum von 5 Jahren nach Abnahme vereinbart.

Frage 10:

Mit welchem Verkehrsaufkommen wurden die Tragfähigkeit und die Langlebigkeit berechnet? Wurden die Berechnungen unter Berücksichtigung eines sinkenden Verkehrsaufkommens aufgrund der vom Senat geplanten Schließung des Flughafens Tegel durchgeführt?

Antwort zu 10:

Bei den Planungen der Fahrbahnsanierung sowohl in nördlicher wie auch in südlicher Fahrtrichtung wurde das gegenwärtige Verkehrsaufkommen (DTVw 176.000 Kfz/24 h lt. Verkehrsstärkekarte 2014) zugrunde gelegt.

Frage 11:

Laut Presse sind die gerade durchgeführte Sanierung und die für nächsten Sommer geplante Sanierung der Brücke in Nord-Süd-Richtung nur Überbrückungsmaßnahmen bis zur eigentlichen Sanierung ab 2022. Wenn 2022 mit der eigentlichen Brückensanierung begonnen werden soll, welche Pläne hat der Senat, falls der Flughafen Tegel nicht sechs Monate nach Eröffnung des BER geschlossen wird, um einen Verkehrskollaps zu verhindern?

Antwort zu 11:

Im Zusammenhang mit dem laufenden Wettbewerb zum Ersatzneubau der Rudolf-Wissell-Brücke wurde für die bauzeitliche Verkehrsführung während der Bauausführung das gegenwärtige Verkehrsaufkommen (DTVw 176.000 Kfz/24 h lt. Verkehrsstärkenkarte 2014), d. h. ohne verkehrlichen Einfluss der Schließung des Flughafens Tegel, als Randbedingung vorgegeben.

Berlin, den 28.09.2017

In Vertretung

Jens-Holger Kirchner

.....  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz