



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dr. Kai Dolgner (SPD)

und

Antwort

der Landesregierung – Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie

Rader Hochbrücke und Tunnel

1. Welche Schäden wurden bei der Inspektion 2009 festgestellt?
2. Warum wurden diese Schäden nicht als Folgeschäden möglicher Baumängel (große Hohlräume, gekappte Bewehrung etc.) erkannt?
3. Wie lautete die damalige Empfehlung der Statiker?

Antwort:

Wegen des Sachzusammenhangs werden die Fragen 1 bis 3 zusammen beantwortet.

Die hohlen, 40 m hohen Brückenpfeiler der Rader Hochbrücke wurden bei der Herstellung in den Jahren 1969 bis 1972 nicht mit Besichtigungseinrichtungen (z.B. Leitergänge, Beleuchtung) ausgerüstet. Da es sich bei den Pfeilern um robuste Massivbauteile handelt, keine Schadensbilder an den äußeren Seiten der Hohlpfeiler vorlagen und keine Erkenntnisse über schwerwiegende Betoniermängel an der Rader Hochbrücke wie an anderen Großbrücken bestanden, sind Besichtigungseinrichtungen erst in 2007/2008 nachgerüstet worden, um eine handnahe Prüfung im weiteren Nutzungszyklus der Brücke zu ermöglichen.

Bei der turnusmäßigen Brückenhauptprüfung in 2009 wurden Betonhohlstellen zwischen den aufgehenden Wänden (Pfeilerschäfte) und den Pfeilerdecken (Pfeilerköpfe) in den Pfeilern festgestellt, die entsprechend der geltenden Regelwerke („Richtlinien zur einheitlichen Erfassung, Bewertung, Aufzeichnung und Auswertung von Ergebnissen der

Bauwerksprüfungen nach DIN 1076“) bewertet wurden. Die Bewertung gemäß den vorgenannten Richtlinien und die anschließende Statik, die aufgrund der Bewertung empfohlen wurde, hat 2009 ergeben, dass die festgestellten Schäden keinen Einfluss auf die Standsicherheit des Bauwerks hätten und eine Schadensbeseitigung mittelfristig erforderlich sei. Des Weiteren hätten die Schäden keinen Einfluss auf die Verkehrssicherheit. Im Hinblick auf die Dauerhaftigkeit wurde festgestellt, dass der Schaden mittelfristig zur Beeinträchtigung der Dauerhaftigkeit des Bauwerks führe und eine Schadensbeseitigung erforderlich sei, um die Dauerhaftigkeit des Bauteils zu verbessern.

4. Warum wurde 2009 die Ausschreibung aufgehoben?

Antwort:

Zur Schadensbeseitigung wurde eine erste Ausschreibung in 2009 durchgeführt, die jedoch Ende 2009 aufgehoben werden musste, da kein geeignetes Angebot der werbungsrelevanten Bieter vorlag, auf das der Zuschlag hätte erteilt werden können.

5. Warum wurde die Sanierung erst 2012 vergeben? Was wurde zwischen 2009 und 2012 bezüglich der Sanierung unternommen?

Antwort:

Da die Schadensbeseitigung nur als mittelfristig erforderlich eingeschätzt wurde (siehe Antwort zu den Fragen 1 bis 3), wurden in den Jahren 2009 bis 2012 zunächst andere wichtigere Erhaltungsmaßnahmen, wie z.B. die kostenintensive Lagererneuerung der drei Lager (Jahre 2010 bis 2012) und die Reparatur der Fahrbahnübergänge (2012) durchgeführt.

6. Wurde der zuständige Minister, Jost de Jager, bzw. der Staatssekretär über die Punkte 1. bis 5. vom LBV informiert?

- a. Wenn ja, wann ist das geschehen?
- b. Waren der zuständige Minister bzw. Staatssekretär an den Entscheidungen beteiligt?
- c. Wenn ja, wie?

Antwort:

Nein.

7. Wann wurde der derzeitige Wirtschaftsminister, Reinhard Meyer, über die Schäden durch das LBV informiert?

8. Wann begannen die derzeitigen Verstärkung und Sanierungsarbeiten an den Brückenpfeilern?

Antwort:

Wegen des Sachzusammenhangs werden die Fragen 7 und 8 zusammen beantwortet.

Vertraglicher Baubeginn für die ausgeschriebenen Betoninstandsetzungsarbeiten an den Pfeilern war der 10. Juni 2013. Die Baustelle wurde am 17. Juni 2013 durch den Auftragnehmer eingerichtet.

Bei der Ausführung der Sanierungsarbeiten wurden am 18. und 19. Juli 2013 durch den Auftraggeber (Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, Niederlassung Rendsburg) kritische Schadensbilder in den bearbeiteten Pfeilern festgestellt, die zur Einstellung sämtlicher Arbeiten führten. Ein fachkundiges Ingenieurbüro wurde mit der Aufnahme detaillierter Prüfungen beauftragt, die zwischen dem 22. und 25. Juli 2013 erfolgten. In der 30. Kalenderwoche ist die Fachabteilung des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie (MWAVT) informiert worden. Nach Vorliegen des vorläufigen

Prüfergebnisses am Abend des 25. Juli 2013 ist mit der Hausleitung des MWAVT das weitere Vorgehen am 26. Juli 2013 abgestimmt worden.

9. Wieso konnte den die Sanierungsarbeiten 2013 im Gegensatz zu 2009 so schnell vergeben werden?

Antwort:

Gemäß §3 Abs. 5 VOB/A sind freihändige Vergaben zulässig, wenn z.B. Leistungen besonders dringlich sind. Deshalb konnten die zusätzlichen Sanierungsarbeiten nach dem 26. Juli 2013 freihändig vergeben werden.

10. Wann ist mit dem Abschluss der Sanierungsarbeiten zu rechnen?

Antwort:

Die Sanierungsarbeiten sind gut verlaufen, so dass eine Freigabe der Rader Hochbrücke für den normalen Verkehr ab dem 8. November 2013 möglich war.

11. Was unternimmt das schleswig-holsteinische Wirtschaftsministerium derzeit, um die langfristige Sicherstellung der Nord-Süd-Achse, sowohl Straße als auch Schiene, sicherzustellen.

12. Wie ist die Einschätzung des Bundesverkehrsministeriums bezüglich der Vorstellungen des Schleswig-Holsteinischen Wirtschaftsministeriums?

Antwort:

Wegen des Sachzusammenhangs werden die Fragen 11 und 12 zusammen beantwortet.

Vor dem Hintergrund der Restnutzungsdauer für die Eisenbahnhochbrücke bei Rendsburg wie auch für die Rader Hochbrücke im Zuge der A7 und auch im Hinblick auf die prognostizierten Verkehrszuwächse ist es angezeigt, zukunftsfähige Infrastrukturlösungen für den Verkehrsknotenpunkt Rendsburg unter Berücksichtigung verkehrsträgerübergreifender Aspekte zu untersuchen. Der Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und

Technologie des Landes Schleswig-Holstein hat den Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung um Zustimmung für die Durchführung einer verkehrswirtschaftlichen Untersuchung im Raum Rendsburg gebeten. Die Untersuchungsergebnisse werden als Grundlage benötigt, um die erforderlichen Maßnahmen zu identifizieren, die für die Gewährleistung einer funktionierenden Verkehrsinfrastruktur im Raum Rendsburg zukünftig erforderlich sind.

Der Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie geht davon aus, dass der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung seine Zustimmung erteilt.

13. Wurde das Wirtschaftsministerium von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes über die mehrfachen Verzögerungen bei der Sanierung des Rendsburger Kanaltunnels direkt informiert? Wenn ja, wann und wie geschah dieses (bitte einzeln auflisten)? Wie beurteilt das Wirtschaftsministerium die Verzögerungen?

Antwort:

Das MWAVT wurde nicht direkt über die mehrfachen Verzögerungen bei der Sanierung des Rendsburger Kanaltunnels informiert.

Der Verkehrsstaatssekretär des MWAVT hat sich nach Bekanntwerden erneuter Verzögerungen an den Parlamentarischen Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wie auch an den Präsidenten der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt gewandt und um eine zügige Fertigstellung der Sanierungsarbeiten am Rendsburger Kanaltunnel wie auch um eine transparente Öffentlichkeitsdarstellung gebeten. Seitdem besteht ein enger Austausch zwischen der Straßenbauverwaltung des Landes Schleswig-Holstein und der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes.

14. Teilt das Wirtschaftsministerium die Einschätzung, dass auch mit einem erhöhten Einsatz von Bundesmitteln, die Sanierung des Kanaltunnels nicht zu beschleunigen wäre?

Antwort:

Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes hat die besonderen Schwierigkeiten und Herausforderungen der Grundinstandsetzung an der Oströhre des Kanaltunnels Rendsburg dargestellt. Das MWAVT geht davon aus, dass Beschleunigungsmöglichkeiten für die Weströhre unter Berücksichtigung der Erkenntnisse aus der Oströhre ernsthaft geprüft werden.

15. Wie sieht das Wirtschaftsministerium die Perspektiven für eine zusätzliche Kanalerweiterung für den Straßenverkehr im Wirtschaftsraum Rendsburg?

Antwort:

Siehe Antwort zu den Fragen 11 und 12.