



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Hans-Jörn Arp (CDU)

und

Antwort

der Landesregierung - Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie

Schäden an neuer Störbrücke und Ausbau B5 zur A23

Vorbemerkung des Fragestellers:

Im Zuge der Bundesautobahn A 23 wird seit sieben Jahren das Teilstück der B 5 zwischen den Anschlussstellen Itzehoe Süd und Itzehoe Nord zur Autobahn ausgebaut. Nachdem die erste Störbrücke (Ost) seit ca. drei Jahren in Betrieb ist, wird derzeit an der zweiten Brücke über der Stör gebaut. Bei der fertigen Brücke auf der Ostseite haben sich schon kurze Zeit nach der Eröffnung für den Verkehr erhebliche Farbschäden an der Stahlkonstruktion gezeigt.

1. Woran liegt es, dass die gesamte Stahlkonstruktion nach so kurzer Zeit schon derart starke Farbschäden aufweist?

Antwort:

Es handelt sich um einen Mangel in der Haftung zwischen der Polyurethan-Deckbeschichtung und der Epoxidharz-Zwischenbeschichtung.

2. In welchem Maß liegt nach Auffassung der Landesregierung eine mangelhafte Bauausführung vor?

Warum ist die Landesregierung oder die zuständige Behörde bisher noch nicht an die Öffentlichkeit getreten, um diese mangelhafte Ausführung zu kommunizieren?

Antwort:

Bei der sich ablösenden Deckbeschichtung an den Außenflächen der Störbrücke handelt es sich um einen Gewährleistungsmangel nach VOB/B.

Das Erfordernis einer öffentlichen Kommunikation eines Mangels in der Haftung wird nicht gesehen. Gemäß Bauvertrag ist der Gewährleistungsmangel innerhalb von einer 5-jährigen Gewährleistungsfrist zu beheben.

3. Ist beim Farbanstrich mit einer von der Bundesanstalt für das Straßenwesen zugelassenen Farbe gearbeitet worden?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, warum gibt es dann diese erheblichen Mängel?

Antwort:

Die aufgebrachte Zwischen- und Deckbeschichtung war durch Listung in Blatt 94 der Bundesanstalt für Straßenwesen zugelassen. Die Ursachen für das Ablösen der Deckbeschichtung sind bisher nicht abschließend geklärt.

4. Haben die ausführenden Aufsichtsbehörden auch eine Teilschuld an der mangelhaften Ausführung?

Wenn ja, welche?

Wenn nein, bitte begründen.

Antwort:

Nein. Begründung: siehe Antwort zu 3.

5. Welche Konsequenzen hat die Landesregierung oder die zuständige Behörde aus dieser mangelhaft durchgeführten Baumaßnahme gezogen (sachlich/personell)?

Antwort:

Für den Korrosionsschutz der 2. Störbrücke wurde nach Abstimmung mit der Bundesanstalt für Straßenwesen ein anderes Beschichtungssystem gewählt.

6. Aufgrund der Nutzungsdauer müsste sich die Brücke noch in der Gewährleistungsfrist befinden. Liegt der Landesregierung eine Gewährleistungsbürgschaft von der mittlerweile insolventen Baufirma in ausreichender Höhe vor, die die Kostendeckung der Sanierungsmaßnahme sicherstellt?

Wenn nein, bitte begründen.

Antwort:

Zur Kostendeckung der Sanierungsmaßnahme liegt dem Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV-SH) anstelle einer Gewährleistungsbürgschaft in Höhe von 2 % der Baukosten eine Vertragserfüllungsbürgschaft in Höhe von 5 % der ursprünglichen Auftragssumme vor.

Nach Insolvenz des einen Arge-Partners ist der zweite Arge-Partner alleiniger Vertragspartner.

7. Wird die Landesregierung die Brücke kurzfristig wieder sanieren lassen und somit diese im Rahmen der Gewährleistungsfrist wieder in einen fachgerechten

und langlebigen Zustand bringen lassen oder ist vorgesehen, auch diese Infrastruktursanierung nicht durchführen zu lassen?

Antwort:

Der Auftragnehmer wurde aufgefordert, den Mangel der schadhafte Deckbeschichtung innerhalb der vertraglich vereinbarten Gewährleistungsfrist zu beheben.

8. Plant die Landesregierung, anfallende Kosten für eine Sanierung der neuen Brücke aus Steuergeldern zu finanzieren?

Wenn ja, wie hoch werden diese voraussichtlich sein und aus welchem Haushalt (Landes- oder Bundesmittel) müssten diese finanziert werden?

Antwort:

Nein.

9. Wie lange wird nach Auffassung der Landesregierung die gesamte Sanierungsmaßnahme dauern und welche einzelnen Schritte müssen durchgeführt werden?

Antwort:

Die vorhandene schadhafte Deckbeschichtung ist abzutragen und anschließend neu aufzubringen. Die Sanierungsmaßnahme wird ca. ein Jahr in Anspruch nehmen.

10. Wird die Sanierungsmaßnahme durchgeführt, nachdem die westliche Brücke in Betrieb genommen wird, um somit die notwendigen Baustelleneinrichtungskosten und die Verkehrsbehinderungen zu minimieren?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, wie lange verzögert sich damit die Fertigstellung der Gesamtmaßnahme?

Antwort:

Die Sanierungsmaßnahme des Korrosionsschutzes, insbesondere alle Arbeiten, die Verkehrsbehinderungen der fertiggestellten A 23 nach sich ziehen würden, sollen möglichst bis zur geplanten Fertigstellung des gesamten A23-Lückenschlusses bei Itzehoe bis Ende 2015 abgeschlossen sein.

Aus derzeitiger Sicht wird die Fertigstellung der Gesamtmaßnahme nicht verzögert.

11. Auf der Internetseite der zuständigen Behörde wird die Fertigstellung des Gesamtprojektes für 2015 zu Kosten von rund 140 Millionen Euro angegeben. Kann dieser Termin eingehalten werden und wie teuer wird nach bisherigen Berechnungen der gesamte Ausbau der B5 zur A23?

Antwort:

Bisherige Berechnungen weisen Kosten der Gesamtmaßnahme in Höhe von 140 Millionen € aus. Es ist jedoch noch eine Kostenfortschreibung aufgrund einer verzögerten Vergabe in 2011 erforderlich.

12. Das Teilstück zwischen der derzeit sanierten A 23 in Höhe Kaaksburg und dem Ausbau der B 5 befindet sich in Höhe Itzehoe Nord in einem mangelhaften Zustand. Wird dieser Teil vor Eröffnung der A 23 saniert?
Wenn ja, in welchem Zeitraum?
Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Zurzeit wird der ca. 4,5 km lange Streckenabschnitt der A 23, Richtungsfahrbahn Hamburg, vom Rastplatz Kaaksburg bis nördlich der Anschlussstelle Itzehoe-Nord grundhaft erneuert. Die Arbeiten sollen bis spätestens Ende Juli 2014 fertiggestellt werden.

Ab 04.08.2014 soll die Fahrbahn der gesamten Anschlussstelle Itzehoe-Nord (mit den Zu- und Abfahrten) sowie der unmittelbar südlich folgende, ca. 800 m lange, Streckenabschnitt bis zum bereits fertiggestellten Ausbauende des südlich anschließenden Lückenschlusses der A 23 Itzehoe erneuert werden.
Die Arbeiten sollen bis spätestens Mitte November 2014 fertiggestellt werden.