

A n t w o r t

des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau

auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Martin Brandl (CDU)
– Drucksache 17/6468 –

Umsetzung der Erkenntnisse aus dem Pilotprojekt Beimerstetten für die Ertüchtigung der Rheinbrücke bei Wörth

Die **Kleine Anfrage – Drucksache 17/6468** – vom 12. Juni 2018 hat folgenden Wortlaut:

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Erkenntnisse hat die Landesregierung zur Dauerhaftigkeit des Verbundsystems aus Stahlplatte, Verbundschicht und Beton, das bei der Ertüchtigung der Rheinbrücke bei Wörth zum Einsatz kommen soll?
2. Inwiefern wurden nach Kenntnis der Landesregierung nach dem Pilotprojekt Beimerstetten neue Erkenntnisse hinsichtlich der Frost-Tausalz-Beständigkeit der Fahrbahnplatte gewonnen, wie von der Materialprüfungs- und Forschungsanstalt Karlsruhe empfohlen?
3. Inwiefern wurden nach Kenntnis der Landesregierung die beim Pilotprojekt Beimerstetten verwendeten Materialien für die Ertüchtigung der Rheinbrücke bei Wörth weiterentwickelt?
4. Inwiefern wurde nach Kenntnis der Landesregierung das Qualitätssicherungskonzept weiterentwickelt?
5. An welche Firma oder Firmen wurden die Maßnahmen zur Ertüchtigung der Rheinbrücke bei Wörth vergeben?
6. Über welche Erfahrungen mit dem geplanten Sanierungsverfahren verfügen diese Firmen?
7. Inwiefern ist der beim Kolloquium „Verstärkung von Stahlbrücken mit ultrahochfestem Beton“ des Regierungspräsidiums Karlsruhe geforderte Einsatz von qualifiziertem Personal (Seite 50 der Präsentation M. Scherer) durch die Ausschreibung gewährleistet?

Das **Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 2. Juli 2018 wie folgt beantwortet:

Gemäß dem im Jahr 2001 abgeschlossenen Verwaltungsabkommen zwischen dem Land Baden-Württemberg und dem Land Rheinland-Pfalz über die Wahrnehmung der Erhaltungsaufgaben bei den Bundesfernstraßengrenzbrücken ist für die Bauerhaltung der Rheinbrücke Wörth – Karlsruhe das Land Baden-Württemberg zuständig.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1:

Die zentrale Maßnahme zur Ertüchtigung der Rheinbrücke Wörth – Karlsruhe besteht in dem Aufbringen einer dünnen Stahlbetonplatte aus hochfestem, sehr dichtem Beton (UHPC – Ultra High Performance Concrete). In den Niederlanden wurde diese Methode schon mehrfach eingesetzt. Bisher sind der Landesregierung keine Schäden an diesen so ertüchtigten Brückenbauwerken, die teilweise seit 15 Jahren unter Verkehr sind, bekannt. Nach Auskunft des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg wurden auch an der Brücke Beimerstetten keine Schäden im Verbundsystem festgestellt.

Zu Frage 2:

Nach Auskunft des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg wurden die geforderten Werte der Frost-/Tausalzbeständigkeit beim Pilotprojekt Beimerstetten eingehalten. Nach zwischenzeitlich 3,5 Jahren seien auf der Brücke in Beimerstetten keine Schädigungen durch Frost-/Tauwechsel aufgetreten. Für die Rheinbrücke wurden bzw. würden weitere Untersuchungen für die Frost-/Tausalzbeständigkeit im Rahmen der Baumaßnahme, wie auch von der Materialprüfungs- und Forschungsanstalt Karlsruhe empfohlen, durchgeführt. Dies diene auch der Sammlung von Erfahrungen für zukünftige Maßnahmen. In den Niederlanden erfolgten bereits seit mehr als 15 Jahren Untersuchungen hinsichtlich der Frost-/Tausalzbeständigkeit auf Brückenbauwerken mit vergleichbarer Ertüchtigung. Es wären dabei keine Schädigung durch Frost-/Tauwechsel festgestellt worden.

b. w.

Zu Frage 3:

Nach Auskunft des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg ist eine Weiterentwicklung der verwendeten Materialien zur Ertüchtigung der Rheinbrücke nicht notwendig, da die verwendeten Materialien die gestellten Anforderungen erfüllen.

Zu Frage 4:

Nach Auskunft des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg hat sich das beim Pilotprojekt Beimerstetten zugrunde gelegte Qualitätssicherungskonzept dort bewährt und wird auch für die Rheinbrücke analog angewendet.

Zu Frage 5:

Die Maßnahmen zur Ertüchtigung der Rheinbrücke wurden an die ARGE Firma Leonhard Weiss GmbH, Göppingen und Firma Strukton International B.V., Utrecht, Niederlande vergeben.

Zu Frage 6:

Die Firma Leonhard Weiss GmbH, Göppingen hat das Pilotprojekt in Beimerstetten ausgeführt. Die Firma Strukton International B.V., Utrecht, Niederlande verfügt ebenfalls über entsprechende Referenzen.

Zu Frage 7:

Nach Auskunft des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg wurde bei der Ausschreibung der Bauleistung u. a. gefordert, dass das Unternehmen einen Nachweis erbringen muss, dass es den hochfesten Beton „Contec Ferroplan“ der Firma Contec auf einer Stahlbrücke mit einer Stahlfahrbahnplatte bereits eingebaut hat. Des Weiteren musste das Unternehmen belegen, dass der Einbau dieses Betons auf einem Teilabschnitt einer Stahlbrücke von mindestens 1 000 m² unter Einsatz eines Betonstraßenfertigers erfolgt ist.

Dr. Volker Wissing
Staatsminister