

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 17/6928 –

Bei der Sanierung der Rheinbrücke bei Wörth verwendeter Beton

Die Kleine Anfrage – Drucksache 17/6928 – vom 2. August 2018 hat folgenden Wortlaut:

Ich frage die Landesregierung:

1. Inwiefern gibt es Alternativen zur Verwendung des ultrahochfesten Betons „Ferroplan“ bei der Sanierung der Rheinbrücke bei Wörth?
2. Wenn nicht „Ferroplan“ verwendet wird – ist der Werkstoff in Zusammensetzung und Eigenschaften „Ferroplan“ gleichzusetzen?
3. Wenn er nicht gleichzusetzen ist, inwiefern unterscheidet er sich?
4. Wenn nicht „Ferroplan“ verwendet wird – inwiefern kann die Brücke bei Beimerstetten als Referenz herangezogen werden?
5. Wenn nicht „Ferroplan“ verwendet wird – welche Prototypanwendung bzw. welche Brücke als Referenz gibt es in Deutschland?
6. Wie beurteilt die Landesregierung die Notwendigkeit einer vorangegangenen Prototypanwendung bei Werkstoff oder Verfahren bei der Sanierung der Rheinbrücke bei Wörth?

Das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 23. August 2018 wie folgt beantwortet:

Gemäß dem 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 vorbezeichnete Kleine Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1:

Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie im Auftrag des Landes Baden-Württemberg wurden insgesamt sieben Möglichkeiten zur Verstärkung der Fahrbahnplatte der Rheinbrücke bei Wörth betrachtet. Es zeigte sich, dass lediglich vier dieser sieben Varianten tatsächlich geeignet sind, eine nicht nur punktuelle, sondern großflächige Verstärkung der Fahrbahnplatte zu bewirken. Der Bericht zur Machbarkeitsstudie ist auf der Internetseite des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg veröffentlicht (https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Rheinbruecke_Machbarkeitsstudie.pdf).

Zu den Fragen 2 bis 5:

Aufgrund der eingangs erwähnten Zuständigkeit des Landes Baden-Württemberg für die Bauerhaltung der Rheinbrücke Wörth liegen der Landesregierung die angefragten Detailinformationen nicht vor.

Zu Frage 6:

Der vom Bundesministerium für Verkehr geforderte und durchgeführte vorgeschaltete Pilotversuch (hier: Beimerstetten) wird angesichts der fehlenden Erfahrungen mit hochfesten Betonen bei der Brückensanierung in Deutschland als sinnvoll erachtet.

Die Landesregierung begrüßt auch die vom Land Baden-Württemberg vorgesehene Erstellung von Muster- und Probeflächen zur Optimierung des Einbaus und zum Nachweis der betontechnologischen Anforderungen, so dass sichergestellt wird, dass die Ertüchtigung der Rheinbrücke Maxau durch Aufbringen einer Spezialplatte aus hochfestem Beton nur und erst dann erfolgt, wenn die Geeignetheit der Sonderbauweise bzw. der Probepplatten tatsächlich gegeben ist.

Dr. Volker Wissing
Staatsminister