Abgeordnetenhaus BERLIN

Drucksache 18 / 17 214
Schriftliche Anfrage

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Stefan Förster (FDP)

vom 03. Dezember 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 05. Dezember 2018)

zum Thema:

Maroder Zustand trotz umfangreicher Sanierung – Arbeiten an der Elsenbrücke im Jahr 2008

und **Antwort** vom 18. Dezember 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 20. Dez. 2018)

Die Drucksachen des Abgeordnetenhauses sind bei der Kulturbuch-Verlag GmbH zu beziehen.
Hausanschrift: Sprosserweg 3, 12351 Berlin-Buckow · Postanschrift: Postfach 47 04 49, 12313 Berlin, Telefon: 6 61 84 84; Telefax: 6 61 78 28.

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Stefan Förster (FDP)
über

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

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/17214
vom 3. Dezember 2018
über Maroder Zustand trotz umfangreicher Sanierung – Arbeiten an der Elsenbrücke im Jahr 2008

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

Frage 1:

Welche Arbeiten sind bei der Sanierung der Elsenbrücke 2008 ausgeführt worden?

Antwort zu 1:

Im Rahmen der Instandsetzungsarbeiten von 2007 bis 2010 wurden folgende Arbeiten ausgeführt:

- Rückbau und Neubau der Fahrbahnbeläge und Abdichtung
- Rückbau und Neubau der Fahrbahnübergangskonstruktionen
- Betoninstandsetzungen der Betonoberflächen und Oberflächenbeschichtung
- Instandsetzung der Stahlbetoneinfassung der Spannkammer und Spannkammerrückwand
- Rückbau und Neubau Geländer

Frage 2:

Was hat die Sanierung damals gekostet?

Antwort zu 2:

Die Instandsetzungskosten beliefen sich auf rd. 3,6 Millionen Euro.

Frage 3:

Trifft es zu, dass im Rahmen der Sanierungsarbeiten auch die Spannkammern geöffnet wurden? Was wurde dabei entdeckt? Kam es durch den vorgefundenen Bauzustand zu Verzögerungen und Veränderungen im

Zeitplan der Sanierungsarbeiten? Wurden im Bereich der Spannkammern damals Wartungsarbeiten vorgenommen?

Antwort zu 3:

Die Spannkammern bzw. Widerlagerkammern sind begehbar. Es wurde festgestellt, dass infolge der defekten Übergangskonstruktion und den damit verbundenen Feuchtigkeitseinwirkungen die erdseitige Fläche der Spannkammerwand geschädigt war. Die geschädigten Bereiche wurden ersetzt bzw. instandgesetzt. Es wurden keine Baumaßnahmen an tragenden Bauteilen vorgenommen.

Frage 4:

Wie beurteilt der Senat die Tatsache, dass es trotz der Sanierung zehn Jahre später zu gravierenden Schäden kam und wie effektiv wird vor diesem Hintergrund die damalige Sanierung eingeschätzt?

Antwort zu 4:

Schäden an den tragenden Bauteilen oder darauf hin deutende Risse in Betonbauteilen waren bei der Sanierung vor 10 Jahren nicht feststellbar, sodass die Dauerhaftigkeit des Bauwerkes für einen langen Zeitraum gegeben sein sollte.

Frage 5:

Wann genau erfolgte die Feststellung der jetzigen Schäden und wie lässt sich das nun analysierte Schadensausmaß konkret beschreiben? Was waren die Fehler beim Bau und der Sanierung 2008?

Antwort zu 5:

Die jetzigen Schäden wurden am 30.08.2018 festgestellt. Die Ursache ist auf eine Kombination aus verschiedenen Einflussgrößen und hier insbesondere auf den Spannkraftverlust des spannungsrisskorrosionsgefährdeten Spannstahls und einem hohen Temperaturgradienten im Sommer 2018 zurückzuführen. Die Ursachen konnten in Auswertung des Schadensbildes, durch Verformungsauswertungen des Bestandsbauwerkes, der Wertung von Laboruntersuchungen und Schadensbildern von anderen Brückenmaßnahmen, sowie rechnerischer FEM-Modelle empirisch belegt werden.

Mit Ausnahme eines zeitlichen Verzuges beim Betoneinbau im Bereich des Spannkastens konnten nach Auswertung der vorliegenden Bauwerksunterlagen keine Fehler festgestellt werden. Der Bau der Elsenbrücke erfolgte nach dem damaligen Stand der Technik.
Die Schäden lassen sich dem verwendeten Spannstahl zuordnen. Gefährdungen einer Spannstahlstahlbewehrung infolge Spannungsrisskorrosion wurden erst zu einem späteren Zeitpunkt belegbar dokumentiert.

Frage 6:

Welche Gründe führten zu der Entscheidung, die Brücke nun komplett abzureißen und neu zu bauen?

Antwort zu 6:

Der Spannstahl ist über die gesamte Länge unmittelbar mit dem gesamten Bauwerk verbunden. Eine Ertüchtigung des Bauwerks oder der Austausch von geschädigten Spanngliedern im Spannkasten ist nicht durchführbar.

Frage 7:

Welche Kosten werden für den Neubau veranschlagt? Was hätte eine Sanierung gekostet?

Antwort zu 7:

Nach erster vorliegender Kostenschätzung ist von Kosten für einen Ersatzneubau in Höhe von 50,2 Millionen Euro auszugehen. Da eine Instandsetzung/Sanierung nicht möglich ist, kann keine Kostenermittlung hierfür erfolgen.

Frage 8:

Wie sieht der Zeitplan für den Neubau aus?

Antwort zu 8:

Nach dem gegenwärtigen Kenntnisstand ist die Angabe eines belastbaren Zeitplanes nicht möglich. Entsprechend einer groben Abschätzung könnte sich der Ablauf folgendermaßen darstellen:

Abriss östlicher Überbau: 2020
Errichtung Behelfsbrücke: 2021 bis 2022
Ersatzneubau der westlichen Brückenhälfte: 2023 bis 2025
Rückbau Behelfsbrücke: 2025/2026
Ersatzneubau der östlichen Brückenhälfte: 2026 bis 2028

Frage 9:

Wo sollen die Kosten für den Neubau etatisiert werden und werden diese schon bei der Haushaltsanmeldung 2020/21 berücksichtigt? Können Fördermittel in Anspruch genommen werden und wenn ja, welche Programme und in welcher Höhe?

Antwort zu 9:

Hierzu finden derzeit Abstimmungen statt. Weitere Angaben sind nach dem gegenwärtigen Kenntnisstand nicht möglich.

Frage 10:

Wird der Querschnitt der Brücke so gewählt werden, dass ein möglicher Weiterbau der A 100 berücksichtigt ist? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 10:

Alle relevanten Fragen zur Planung des Ersatzneubaus werden im Rahmen der verschiedenen Planungsstufen geprüft, bewertet und beantwortet.

Berlin, den 18.12.2018

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz