Abgeordnetenhaus BERLIN

Drucksache 18 / 17 752
Schriftliche Anfrage

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Frank Scholtysek (AfD)

vom 31. Januar 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 01. Februar 2019)

zum Thema:
Brücken mit Spannstahlschäden in Berlin

und **Antwort** vom 14. Februar 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 21. Feb. 2019)

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 Frank Scholtysek (AfD)
über

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

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18 / 17752
vom 31. Januar 2019
über Brücken mit Spannstahlschäden in Berlin

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

Vorbemerkung des Abgeordneten:
Aus dem Inhaltsprotokoll der Sitzung des Ausschusses Umwelt, Verkehr, Klima vom 22.11.2018 ergibt sich, dass Frau Senatorin Günther auf meine Nachfrage, bei wievielen weiteren Brücken außer der Elsenbrücke in Berlin aufgrund der Bauart, Baujahresklasse und verbauten Materialien es eventuell ebenfalls dazu kommen könnte, dass sie abgerissen werden müssen, antwortete, dass dies nur die Mühlendammbrücke betreffe.

Aus der 1 1/2 -seitigen Ausarbeitung der Senatsverwaltung Umwelt, Verkehr, Klima, Abtlg. V, datiert vom 23.11.2018, mit dem Titel: „Elsenbrücke - Technische Hintergründe zur Schadensanalyse und weiteres Verfahren“ ergibt sich lediglich, dass nur eine weitere Brücke, nämlich die Mühlendammbrücke, nach dem gleichen Verfahren bzw. in der gleichen Bauart wie die Elsenbrücke gebaut wurde. Dies sagt jedoch nichts darüber aus, welche Brücken potentiell noch von einem Versagen der Spannstähle durch Spannungsrisskorrosion betroffen sein könnten.

Aus meiner Anfrage mit der Nr. DS 18/16816 ergab sich, dass in rd. 130 Brücken- und Tunnelbauwerke in Berlin die infrage kommenden Stähle verbaut wurden.

Auf meine Frage 18 der o.g. Drucksache, ob im Zuge des Abrisses der Salvador-Allende-Brücke Erkenntnisse zum Zustand der dort verbauten Spannstähle gewonnen werden konnten, wurden klar mit Nein geantwortet und darauf verwiesen, dass die Salvador-Allende-Brücke wegen Schäden aus dem sog. Beton-Krebs ersetzt werden müsse und (Zitat:) „nicht aufgrund von eventuell schadhaften Spannbetonstählen.“

Im Artikel der Berliner Zeitung vom 24.01.2019 mit dem Titel „Salvador-Allende-Brücke, Risse im Beton – Spreequerung wird für zehn Monate gesperrt“ wird nun die Senatsverwaltung folgendermaßen zitiert:
„An den Spannstählen, die innerhalb der Konstruktion für Stabilität sorgen sollen, gebe es „Vorschädigungen“.

Frage 1:

Wie kommt die Senatsverwaltung nun zu der Erkenntnis, dass die Spannstähle der Salvador-Allende-Brücke vorgeschädigt sind? Seit wann verfügt der Senat über diese konkreten Kenntnisse?

Antwort zu 1:

In der Beantortung der Frage 18 der Schriftlichen Anfrage Nr. 18/16816 wurde erläutert, dass „die Salvador-Allende-Brücke aufgrund von Schäden durch Alkali-Kieselsäure-Reaktion und Schäden an Koppelfugen ersetzt werden muss und nicht aufgrund von eventuell schadhaften Spannbetonstählen.“ Es liegen keine Erkenntnisse vor, dass Spannstähle vorgeschädigt sind. Koppelfugen entstehen im Spannbetonbrückenbau, wenn der Überbau in mehreren Abschnitten hergestellt wird und die Spannstahlglieder miteinander verbunden werden. Die Koppelfugen an der Salvador-Allende-Brücke wurden zum damaligen Zeitpunkt regelkonform jedoch ohne den heute vorgeschriebenen ausreichenden Versatz ausgeführt. Hierdurch kann es zu Rissen im Bereich der Koppelfugen führen. Gerissene Koppelfugen stellen potentielle Eintrittsstellen für Witterungseinflüsse dar und gefährden die Dauerhaftigkeit eines Bauwerks.

Frage 2:

Für wie hoch schätzt der Senat, aufgrund der Tatsache, dass nun bei drei Brücken aus der Liste der über 130 Brücken- und Tunnelbauwerke, die mit den problematischen Spannstählen ausgestattet sind, tatsächlich Schäden aus Spannungsrisskorrosion aufgetreten sind, die Wahrscheinlichkeit ein, dass auch weitere, oder sogar alle anderen Bauwerke aus der Liste von diesen Schäden betroffen sein könnten oder sogar sind?

Antwort zu 2:

Lediglich an der Elsenbrücke ist der Schaden auf eine Kombination von Temperatureinwirkungen, bauzeitlichen Einwirkungen und Spannungsrisskorrosion zurückzuführen. Durch Spannungsrisskorrosion an anderen Brücken hervorgerufene Schäden sind nicht bekannt.

Frage 3:

Zu wie vielen der Bauwerke aus der Anlage zur DS 18/16816 verfügt der Senat über Konkrete Hinweise oder konkrete Kenntnisse, dass sie mit geschädigten Spannstählen ausgestattet sind? Welche Bauwerke sind dies? Und seit wann verfügt der Senat diesbezüglich über konkrete Hinweise oder Erkenntnisse?

Antwort zu 3:

Konkrete Hinweise oder Erkenntnisse zu durch Spannungsrisskorrosion geschädigte Spannstähle an Brücken liegen mit Ausnahme der Elsenbrücke nicht vor.

Frage 4:

Unterliegen die Bauwerke aus der Liste einer besonderen Beobachtung oder werden sie besonders oft geprüft? Was wird hier konkret getan?

Antwort zu 4:

Alle Bauwerke unterliegen grundsätzlich der regelmäßigen Bauwerksprüfung und Bauwerksüberwachung nach DIN 1076. Die Bauwerke der Liste von Brücken mit spannungsrisskorrosionsgefährdetem Spannstahl werden sukzessive auf Grundlage vorhandener Personalkapazitäten nach der „Handlungsanweisung zur Überprüfung und Beurteilung von älteren Brückenbauwerken, die mit vergütetem, spannungsriss-korrosionsgefährdetem Spannstahl erstellt wurden (Handlungsanweisung Spannungs-

risskorrosion, Ausgabe: 06/2011)“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) untersucht. Jedes Bauwerk wird hierbei gesondert betrachtet und gegebenenfalls jährlichen Sonderprüfungen unterzogen. Mehrere Brücken befinden sich in der Ersatzneubauplanung.

Berlin, den 14.02.2019

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz