Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

Der Minister

Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, 40190 Düsseldorf

Präsidentin des Landtags
Nordrhein-Westfalen
Frau Carina Gödecke MdL
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
16. WAHLPERIODE
VORLAGE
16/2149
A2

28. August 2014

Aktenzeichen
(bei Antwort bitte angeben)
III.1

Telefon 0211 3843-3213

Sitzung des Ausschusses für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr am 4. September 2014;
Bericht zu TOP 9 "Risse in den Betonschutzwänden auf Bundesautobahnen in Nordrhein-Westfalen"

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

zur Vorbereitung der Sitzung des Ausschusses für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr am 04.09.2014 zum Thema „Risse in den Betonschutzwänden auf Bundesautobahnen in Nordrhein-Westfalen" übersende ich den folgenden Bericht. Ich bitte Sie, diesen an die Mitglieder des ABWSV weiterzuleiten.

Vorbemerkung:
Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit entlang vieler Bundesfern- und Landesstraßen, aber auch an Straßen im kommunalen Bereich werden dort, wo es erforderlich ist, „Fahrzeugrückhaltesysteme" installiert. Sie sollen verhindern, dass die Verkehrsteilnehmer bei Unfällen oder Fahrzeugschäden von den Fahrbahnen abirren und gegen neben den Fahrbahnen befindliche Bauten prallen, von Brücken oder Böschungen herunterstürzen oder auf die andere Richtungsfahrbahn gelangen.

Zu den Fahrzeugrückhaltesystemen gehören Betonschutzwände und Stahlschutzplanken. Es handelt sich in der Wirkung um erprobte Teile des Straßenkörpers, deren Installationen und Betrieb in bundeseinheitlichen Regelwerken festgelegt ist.

Die Entscheidung, welches System – Stahl oder Beton – wo bei der Absicherung der Straßen eingesetzt werden soll, hängt in jedem Einzelfall von den verkehrlichen Gegebenheiten und den Möglichkeiten der Örtlichkeit ab. Die Straßenbauverwaltung lässt auf dieser Basis die günstigste Lösung von den bauausführenden Unternehmen herstellen.

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Jürgensplatz 1
40219 Düsseldorf
Telefon 0211 3843-0
Telefax 0211 3843-9110
poststelle@mbwsv.nrw.de
www.mbwsv.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:
Straßenbahnlinien 704, 709, 719 bis Haltestelle Landtag/Kniebrücke

Zu den Fragen des Antragstellers im Einzelnen:

1. Seit wann ist der Landesregierung bekannt, dass Betonschutzwände auf Bundesautobahnen (BAB) in Nordrhein-Westfalen Risse aufweisen?

Risse in Betonschutzwänden sind nur an solchen Bauteilen festgestellt worden, die in Ortsbetonbauweise – am Einsatzort – hergestellt wurden. Diese Risse wurden vermehrt in den Jahren 2011 und 2012 registriert.

An Betonschutzwänden aus Fertigteilen ist diese Problematik nicht beobachtet worden.

2. Welche Ursachen haben die Risse in Betonschutzwänden?

Risse in Betonbauteilen sind unvermeidbar und bis zu einer bestimmten Größenordnung nach den technischen Regelwerken auch zulässig. Diese Risse können beim Aushärteprozess durch Zusammenziehen des Betons („Schwinden") oder auf Grund von Temperaturschwankungen der Umgebungsluft entstehen. Um eine möglichst kontrollierbare Rissbildung zu erreichen, werden üblicherweise in die Betonschutzwände sogenannte „Scheinfugen" im Abstand von 5 bis 6 m geschnitten, in denen dann die Spannungen im Beton durch Rissbildung planmäßig ausgeglichen werden können.

Um ein Eindringen von Wasser an diesen „Sollbruchstellen" und damit die Gefahr der Korrosion der Stahlbewehrung im Betonkörper zu vermeiden, werden die Scheinfugen mit geeigneten Fugenmaterialien ausgefüllt. Vornehmlich an diesen Scheinfugenverfüllungen wurden undichte Stellen beobachtet, mit der Folge, dass an diesen Stellen eingedrungenes Wasser zu Stahlkorrosionen geführt hat.

3. Auf welchen Streckenabschnitten wurden Risse in Betonschutzwänden festgestellt?

Schädigungen an Betongleitwänden mit Stahlkorrosion, bei denen Handlungsbedarf besteht, werden auf einer Länge von insgesamt 31,5 km auf folgenden Autobahnabschnitten registriert.

- A 3 Autobahndreieck Ratingen-Ost in der Ausfahrt Fahrtrichtung Köln,
- A 4 zwischen dem Autobahnkreuz Olpe-Süd und der Anschlussstelle Eckenhagen in beiden Fahrtrichtungen,
- A 4 westlich der Anschlussstelle Engelskirchen in Fahrtrichtung Köln,
- A 43 im Bereich der Anschlussstelle Dülmen in beiden Fahrtrichtungen,

- A 45 bei Lüdenscheid in Fahrtrichtung Dortmund,
- A 45 zwischen der Anschlussstelle Wilnsdorf und der Anschlussstelle Haiger/Burbach in beiden Fahrtrichtungen,
- A 45 südlich der Anschlussstelle Wilnsdorf in Fahrtrichtung Dortmund.

Hier sind aus Verkehrssicherheitsgründen verkehrliche Beschränkungen ausgesprochen worden.

4. Wie viele Streckenkilometer wurden bislang überprüft?

Im Rahmen der allgemein vorgeschriebenen Streckenkontrollen werden alle Betonschutzwände regelmäßig auch auf Risse hin untersucht.
Von der Rissproblematik mit möglicher Stahlkorrosion an Betonschutzwänden sind zusätzlich zu den vorgenannten rund 31,5 km weitere rund 63,5 km (insgesamt rund 95 km) betroffen. Diese Abschnitte werden vom Landesbetrieb Straßenbau vertieft untersucht, um dann auch hier über das weitere Vorgehen zu entscheiden.

5. Wie viele Streckenkilometer sind mit Betonschutzwänden ausgestattet?

Insgesamt stehen an den nordrhein-westfälischen Autobahnen, Bundesstraßen und Landesstraßen rund 900 km Betonschutzwände. Da diese auch beidseitig der Fahrbahn in beiden Richtungen stehen können, ist eine Angabe bezogen auf die Streckenkilometer der überörtlichen Straßen in NRW nicht möglich.

6. Wie hoch wird eine Gefährdung für Autofahrer eingeschätzt?

8. Was hat die Landesregierung bisher unternommen um einer Gefährdung für Autofahrer entgegenzuwirken?

Diese beiden Fragen werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ein Gefährdungspotenzial besteht darin, dass es durch die Korrosion des Stahls in den Betonschutzwänden bei einem Anprall von Fahrzeugen zu einem Durchbruch kommen kann. Zur Minimierung der Gefahren für Autofahrer wurden verkehrsrechtliche Sofortmaßnahmen ausgesprochen. So wurden die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten für Lkw auf 60 km/h und für Pkw auf 100 km/h begrenzt und außerdem ein Lkw-Überholverbot eingerichtet. Mit den getroffenen Sofortmaßnahmen und einer verdichteten Streckenkontrollen kann das Risiko minimiert werden. So lange noch keine bundeseinheitliche Lösung gefunden ist, werden in NRW keine neuen Betonschutzwände in Ortbetonbauweise bei Neu-, Ausbau- und Erhaltungsmaßnahmen hergestellt.

7. Wie hoch wird die Schadenssumme eingeschätzt?

Aussagen zur Schadenssumme können derzeit noch nicht angegeben werden, da die Untersuchungen über die Methode der Schadenssanierung noch nicht abgeschlossen sind.

9. Wie sieht das Sanierungskonzept aus?

Ein Sanierungskonzept wird derzeit von einer Arbeitsgruppe unter Beteiligung des Landesbetriebs Straßen.NRW, der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) und der Bauwirtschaft erarbeitet. Der Landesbetrieb ist bestrebt, schnellstmöglich eine einheitlich anwendbare Sanierungslösung zu finden.

10. Wird geprüft, ob die betroffenen Baufirmen in Regress genommen werden können?

Der Landesbetrieb Straßen.NRW prüft in jedem Einzelfall, ob die Herstellerfirmen in Regress genommen werden können.

11. Sind der Landesregierung wissenschaftliche Untersuchungen zur Haltbarkeit bzw. Anfälligkeit von Betonschutzwänden bekannt?

Zu dieser Fragestellung hat das „Fachcenter für straßenbautechnische, geotechnische und chemische Fragestellungen" des Landesbetriebs Straßen.NRW nach Bekanntwerden der Problematik Untersuchungen durchgeführt. Darüber hinaus sind derzeit keine weiteren wissenschaftlichen Untersuchungen zu diesem Thema bekannt.

12. Steht die Landesregierung in Bezug auf Schäden an Betonschutzwänden auf BAB in Kontakt mit anderen Bundesländern?

13. Steht die Landesregierung in Bezug auf Schäden an Betonschutzwänden auf BAB in Kontakt mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur?

Diese beiden Fragen werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Problem der Korrosionsschäden durch Risse an Betonschutzwänden in Ortbetonbauweise ist in allen Bundesländern aufgetreten. Die Landesregierung steht deswegen auch weiterhin in engem Kontakt und

Austausch mit den anderen Bundesländern und dem BMVI, um schnellstmöglich eine wirtschaftlich günstige Sanierungslösung zu finden.

Andernfalls müssen die schadhaften Betongleitwände durch geeignete neue Fahrzeug-Rückhaltesysteme ersetzt werden.

Mit freundlichen Grüßen

Michael Groschek