



## Kleine Anfrage

des Abgeordneten Christopher Vogt (FDP)

und

## Antwort

**der Landesregierung** - Der Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie

### Teilspernung der Bundesstraße 5 zwischen Klixbüll und Niebüll

Vorbemerkung des Fragestellers:

Ein Teilstück der Bundesstraße 5 zwischen Klixbüll und Niebüll ist seit Mitte des Jahres 2012 gesperrt. Die Verzögerungen sind laut Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr durch die Verlegung von Kabeln und den nicht tragfähigen Untergrund entstanden. Laut Medieninformationen besteht Uneinigkeit darüber, ob die Fehler durch die ausführende Baufirma oder bereits in der Planung entstanden sind. Daher stelle ich folgende Fragen an die Landesregierung:

1. Wurde die Telekom bereits bei der Planung der Sanierungsarbeiten eingebunden?

Antwort:

Ja.

2. Ist es korrekt, dass die Telekom mit der Arbeitsplanung erst nach erfolgtem Abriss der alten Straßendecke begonnen hat?

Antwort:

Der Landesregierung liegen zur internen Arbeitsplanung der Telekom keine Erkenntnisse vor.

3. Waren bereits vor Beginn der Sanierungsarbeiten Stellen bekannt, an denen sich der Boden abgesenkt hatte? Wenn ja, seit wann?

Antwort:

Da sich die Straße auf einem alten, aus Klei aufgeschütteten Deich befindet, waren von jeher Setzungen zu verzeichnen.

4. Wurde vor Beginn der Planung eine umfangreiche Untersuchung des Untergrunds durchgeführt? Wenn ja, wieso wurde die Beschaffenheit des Untergrundes dann falsch eingeschätzt? Wenn nein, warum wurde darauf verzichtet?

Antwort:

Im Rahmen der Bauvorbereitung hat der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr (LBV-SH) im Zeitraum Sommer 2008 bis Sommer 2010 in mehreren Untersuchungsphasen den Baugrund an 60 Stellen analysiert. Der Umfang dieser Baugrunderkundungen übertrifft den üblichen Umfang. Die gewonnenen Baugrunduntersuchungsergebnisse wurden durch den LBV-SH nicht falsch bewertet.

5. Wurde bereits in der Ausschreibung auf den nicht tragenden Untergrund hingewiesen? Wenn ja, was wurde in der Ausschreibung über den Untergrund konkret angegeben?

Antwort:

Ja, es wurden alle Erkenntnisse des LBV-SH (Baugrundaufschlüsse und Bodengutachten) in der Ausschreibung angegeben.

6. Wurde der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr von der ausführenden Firma bereits vor Beginn der Baumaßnahmen auf die Probleme mit dem Untergrund hingewiesen?

Antwort:

Nein.

7. Seit wann sind die Probleme mit dem nicht tragenden Untergrund der Landesregierung bekannt?

Antwort:

Probleme mit dem wenig tragfähigen Untergrund in dieser Region sind der Landesregierung seit vielen Jahren bekannt.

8. Wird es eine neue Ausführungsplanung für die Sanierung des Teilstückes geben? Wenn ja, wann wird die Planung abgeschlossen sein?

9. Wann wird mit der Freigabe des Teilstückes gerechnet?

Wegen des Sachzusammenhanges werden die Fragen 8 und 9 zusammenbeantwortet:

Die Abstimmungen zur weiteren Ausführung zwischen der bauausführenden Firma und dem LBV-SH sind soweit abgeschlossen, dass die Arbeiten in der 11. Kalenderwoche wieder aufgenommen werden. Da noch weitere Detailabstimmungen ausstehen, kann der Fertigstellungstermin voraussichtlich erst Ende März angegeben werden.

10. Wer wird für die Kosten der Sanierung der Kreisstraße 114 aufkommen, die durch den Schwerlastverkehr aufgrund der Umleitung beschädigt worden ist?

Antwort:

Ausgangspunkt für derartige Kostenübernahmen seitens des Straßenbaulastträgers Bund ist der § 14 „Umleitungen“ des Bundesfernstraßengesetzes.

Im Absatz 3 wird ausgeführt, dass im Benehmen mit dem Träger der Straßenbaulast der Umleitungsstrecke festzustellen ist, was notwendig ist, um die Umleitungsstrecke für die Aufnahme des zusätzlichen Verkehrs verkehrssicher zu machen. Die hierfür nötigen Mehraufwendungen sind dem Träger der Straßenbaulast der Umleitungsstrecke zu erstatten. Das gilt auch für Aufwendungen, die der Träger der Straßenbaulast der Umleitungsstrecke durch Beseitigung wesentlicher durch die Umleitung verursachter Schäden machen muss.