

Bezirksregierung Köln



**Regionalrat des
Regierungsbezirks Köln**

4. Sitzungsperiode

Drucksache Nr. RR 43/2020

Tischvorlage
für die 27. Sitzung des Regionalrates des Regierungsbezirks Köln
am 18. Dezember 2020

TOP 19 **Lärmschutzelemente an der A3 im Bereich der AS
Dellbrück**

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 2, 4 Landesplanungsgesetz NRW (LPIG NRW)

Berichterstatter: Landesbetrieb Straßenbau NRW

Inhalt: Verweis auf Bericht im Verkehrsausschuss des Landtags

Anlagen: Bericht im Verkehrsausschuss des Landtags, LT Drs. 17/4369

Der Regionalrat nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Drucksache Nr. RR 43/2020	
TOP 19	Seite
Lärmschutzelemente an der A3 im Bereich der AS Dellbrück	2

Der Landesbetrieb Straßenbau NRW war bereits im Rahmen der Sitzung der Verkehrskommission am 20. November 2020 um einen Bericht zu dem Unfall auf der A3 im Bereich der AS Dellbrück am 13. November 2020 gebeten worden. Zu diesem Zeitpunkt wollte der Landesbetrieb aufgrund des laufenden Verfahrens nicht Stellung nehmen und verwies auf eine Auskunft zum Regionalrat im Dezember.

Am 10. Dezember 2020 hat der Landesbetrieb schließlich auf den anliegenden Bericht im Verkehrsausschuss des Landtags hingewiesen. Am 08. Dezember 2020 sei diesem Ausschuss ein ausführlicher Bericht der Landesregierung zum Unfall auf der A3 am 13. November 2020 vorgelegt worden (LT Drs. 17/4369). Dieser sei sicherlich geeignet, den Regionalrat umfassend zu informieren.

Dieser Bericht kann inklusiver aller Anlagen hier abgerufen werden:

<https://landtag.nrw.de/portal/WWW/dokumentenarchiv/Dokument/MMV17-4369.pdf>

In der Anlage dieser Sitzungsvorlage ist der eigentliche Bericht des Verkehrsministeriums angefügt.

Drucksache Nr. RR 43/2020	
TOP 19	Seite
Lärmschutzelemente an der A3 im Bereich der AS Dellbrück	3

Anlage

Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Der Minister

Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
40190 Düsseldorf

Präsidenten des Landtags
Nordrhein-Westfalen
Herrn André Kuper MdL
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
17. WAHLPERIODE

VORLAGE
17/4369

A11

8. Dezember 2020

Seite 1 von 1

Aktenzeichen
(bei Antwort bitte angeben)
MB 3

Telefon 0211 3843-1026

51. Sitzung des Verkehrsausschusses am 09. Dezember 2020
Bericht der Landesregierung
„Unfall auf der A3 am 13.11.2020“

Anlage: Vorlage

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

in der Anlage übersende ich zur o.g. Sitzung des Verkehrsausschusses
den Bericht zu „Unfall auf der A3 am 13.11.2020“.

Mit freundlichen Grüßen

Hendrik Wüst MdL

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Stadttor 1
40219 Düsseldorf
Telefon 0211 3843-0
Telefax 0211 3843-939110
poststelle@vm.nrw.de
www.vm.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel
vom Hauptbahnhof zur Halte-
stelle Stadttor: Straßenbahnlinie
709
Buslinie 732

Drucksache Nr. RR 43/2020	
TOP 19	Seite
Lärmschutzelemente an der A3 im Bereich der AS Dellbrück	4

Ministerium für Verkehr

Düsseldorf, im Dezember 2020

51. Sitzung des Verkehrsausschusses

Bericht zu TOP 1

„Unfall auf der A3 am 13.11.2020“

In der 50. Sitzung des Verkehrsausschusses vom 18. November 2020 wurde im Rahmen einer aktuellen Viertelstunde der erste Kenntnisstand zu dem sich wenige Tage zuvor zugetragenen tragischen Unfall auf der A3 bei Köln vom 13. November 2020 berichtet, bei dem eine Autofahrerin durch eine herabstürzende Betonvorsatzschale einer Stützwand tödlich verunglückte.

In der Zwischenzeit haben sich neue Erkenntnisse ergeben. Trotz der intensiv betriebenen Nachforschungen zur Aufklärung, steht auch dieser Bericht unter dem Vorbehalt möglicher noch nicht bekannter Informationen.

Vorbehaltlich der abschließenden Untersuchungen der staatsanwaltlichen Ermittlungen zur Aufklärung des Sachverhalts, die der Frage einer individuellen Schuld nachgehen und seitens des Landesbetriebes und dem Ministerium für Verkehr selbstverständlich vollumfänglich unterstützt werden, fokussiert sich dieser Bericht darauf, eine Darstellung der Prozesse und Abläufe innerhalb des Landesbetriebes wiederzugeben, um Fehler sowie Versäumnisse zu ergründen, die ursächlich für das Unglück gewesen sein könnten und Konsequenzen daraus zu ziehen. Dazu sind als Anlagen zu diesem Bericht mehrere Dokumente beigefügt.

Bauakten der betroffenen Stützwand

Nachdem feststand, über welchen Bauvertrag die betroffene Stützwand im Zuge des achtstreifigen Ausbaus der A3 im Jahr 2008 errichtet worden war, wurden die entsprechenden, vorhandenen Bauakten in analoger und digitaler Form am 19. November 2020 durch die interne Revision des Landesbetriebes sichergestellt und gesichtet (Anlagen 1). Vor dem Hintergrund staatsanwaltlicher Ermittlungen wurden in den dem Landtag anliegend übersandten Dokumenten lediglich Namen beteiligter Personen und Akteure aufgrund der Einhaltung des rechtsstaatlichen Grundprinzips der Unschuldsvermutung und des Schutzes von personenbezogenen Daten im Sinne des Datenschutzrechtes unkenntlich gemacht. Gleichwohl bieten die Revisionsberichte des Landesbetriebes Einblicke in die Abläufe des Landesbetriebes, so dass diese dem Landtag zur Verfügung gestellt werden. Hieraus ergeben sich

Drucksache Nr. RR 43/2020	
TOP 19	Seite
Lärmschutzelemente an der A3 im Bereich der AS Dellbrück	5

Drucksache Nr. RR 43/2020	
TOP 19	Seite
Lärmschutzelemente an der A3 im Bereich der AS Dellbrück	6

Ministerium für Verkehr

Düsseldorf, im Dezember 2020

Erkenntnisse über Versäumnisse innerhalb der Prüf- und Abnahmeprozesse des Landesbetriebes, die in der Folge wenigstens mitursächlich zu dem Unfall geführt haben könnten.

Ursache für das Unglück war die bei der Montage im Jahr 2008 nicht fachgerecht angebrachte Verankerung des Lärmschutzelementes in der Betonwand, wie bereits in dem Bericht zur 50. Sitzung des Verkehrsausschusses vom 18. November 2020 beschrieben. Die Verankerungskonstruktion entsprach hinsichtlich ihrer Umsetzung nicht der geprüften und freigegebenen Ausführungsplanung. Bei der herabgestürzten Lärmschutzplatte wurde anstelle der ursprünglich geplanten und freigegebenen Festhaltekonstruktion eine durch die Baufirma hergestellte geschweißte Winkelkonstruktion verbaut. Ein Schwachpunkt dieser Konstruktion ist eine angeschweißte Hammerkopfschraube in der Verankerung an der Oberseite der Lärmschutzplatte. Die betreffenden durch den Auftragnehmer improvisierten und nicht fach- und vertragsgerecht ausgeführten Verankerungskonstruktionen dienten zur Überbrückung eines Höhenunterschiedes.

Anders als zunächst nach dem Unfall angenommen, musste nach Auswertung der Bauakten festgestellt werden, dass diese nicht richtlinienkonforme Befestigung einiger Lärmschutzelemente der örtlich zuständigen Bauüberwachung des Landesbetriebes bekannt gewesen war.

Diese Abweichung von der Planung bei den betroffenen Verankerungskonstruktionen wurde erstmals schriftlich am 22. Juli 2008 (per E-Mail) der Baufirma angezeigt. Weiterhin wurde die Baufirma durch die zuständige Bauüberwachung des Landesbetriebes vor dem Einbau der Lärmschutzelemente schriftlich per E-Mail zur Vorlage geprüfter statischer Nachweise für die veränderte Verankerungskonstruktion aufgefordert (Anlagen 2 a., b.).

Demnach hätte der Einbau der Lärmschutzplatten nicht erfolgen dürfen. Ohne Vorlage eines entsprechenden statischen Nachweises wurden die Lärmschutzelemente in der Nacht vom 27. auf den 28. August 2008, dem Tag der Verkehrsfreigabe, eingebaut.

Ministerium für Verkehr

Düsseldorf, im Dezember 2020

Auch nach dem Einbau der Lärmschutzelemente wurde die Vorlage geprüfter statischer Nachweise für die veränderte Verankerungskonstruktion mehrfach schriftlich eingefordert (Anlagen 2 e., f., h.).

Der Sachverhalt um die durch die Baufirma veränderte Verankerungskonstruktion wurde in der Abnahmeniederschrift zur Baumaßnahme aufgeführt (Anlagen 3). In der Anlage Nr. 4 zum Abnahmeprotokoll vom 05. November 2008 heißt es: *„In Block 1 liegen die Anschluss-Halfenschienen für die Befestigung der Lärmschutzelemente zu tief. Der ursprünglich vorgesehene Anschluss mit bauaufsichtlich zugelassenen Elementen ist hier nicht möglich. Eingebaut wurde eine durch den Auftragnehmer zusammengeschweißte Konstruktion. Die Abnahme erfolgt unter dem Vorbehalt, dass die statische Tragfähigkeit und Dauerhaftigkeit der Anschlusselemente statisch nachgewiesen und durch einen Prüfenieur bestätigt werden.“*

Demnach war klar, dass die entsprechenden Unterlagen nachzuliefern waren.



Abb. 1: Winkelkonstruktion als improvisierte Befestigung

Abb. 2: Detailaufnahme der Winkelkonstruktion

Zum Zeitpunkt der Bauabnahme und der zuvor erfolgten Verkehrsfreigabe lag demnach kein geprüfter statischer Nachweis zu den Konstruktionen vor, daher konnte die Abnahme nur unter Vorbehalt erfolgen. Ein derartiger Vorbehalt und die Nachlieferung von vertraglich geschuldeten Ausführungsunterlagen ist bei großen Straßen- und Ingenieurbauprojekten durchaus möglich. Die (Nach-)Lieferung von Bestandsunterlagen (Bauwerksbuch, Bestandszeichnungen, Fotodokumentation etc.)

Drucksache Nr. RR 43/2020	
TOP 19	Seite
Lärmschutzelemente an der A3 im Bereich der AS Dellbrück	8

Ministerium für Verkehr

Düsseldorf, im Dezember 2020

zu neu errichteten Ingenieurbauwerken nimmt nach der förmlichen Abnahme regelmäßig noch einen längeren Zeitraum in Anspruch.

Die dauerhafte Tragfähigkeit der Konstruktion war durch einen Standsicherheitsnachweis, der durch einen zugelassenen Prüfsachverständigen bestätigt werden musste, nachzuweisen. Geprüfte statische Nachweise über die durch den Auftragnehmer eigenständig veränderten Befestigungssysteme konnten bisher weder in den sichergestellten analogen Akten noch in den digitalen Bauakten gefunden werden. Auch in allen weiteren gesichteten Unterlagen ist kein Hinweis darauf zu finden, dass solch ein Prüfnachweis für die improvisierte Verankerungskonstruktion erstellt wurde.

Im Nachgang zu den mehrfachen schriftlichen Aufforderungen, die die Abweichung von der Planung bei den betroffenen Verankerungskonstruktionen monieren sowie der Dokumentation in der Abnahmeniederschrift, hat es nach jetzigem Kenntnisstand keine weitere Aufforderung gegeben, den statischen Standsicherheitsnachweis über die Konstruktion durch die Überprüfung eines zugelassenen Prüfsachverständigen zu erhalten. Eine Ersatzvornahme nach Baurecht im Sinne einer Mängelbehebung durch Dritte wurde entsprechend der vorhandenen Bauakten zu keinem Zeitpunkt geprüft.

Zeitlicher Ablauf 2008

- Per Schreiben vom 18. Juli 2008 „geänderte Verankerung der LS-Betonelemente“, versendet per Mail am 22. Juli 2008 mit Bilddokumentation wird der Baufirma die Abweichung von der Planung bei den betroffenen Verankerungskonstruktionen angezeigt und die Montage ohne statischen Nachweis und Freigabe durch den Prüfstatiker untersagt.
- Die Lärmschutzelemente des Bauwerks 5008 993 mit den veränderten Verankerungskonstruktionen werden nach Auswertung des Bautagebuchs in der Nacht vom 27. auf den 28. August 2008 aufgestellt.
- Die feierliche Verkehrsfreigabe der Strecke erfolgt am 28. August 2008.
- Mit Schreiben vom 18. Juli 2008 „geänderte Verankerung der LS-Betonelemente“, erneut versendet per Mail am 08. September 2008 nebst weiterem Bilddokument wird die Baufirma erneut auf die Abweichung von der Planung bei den betroffenen Verankerungskonstruktionen hingewiesen.

Drucksache Nr. RR 43/2020	
TOP 19	Seite
Lärmschutzelemente an der A3 im Bereich der AS Dellbrück	9

Ministerium für Verkehr

Düsseldorf, im Dezember 2020

- Das Schreiben vom 08. September 2008 „Verankerung und Einbauabweichung“, versendet per Mail am 09. September 2008 nebst weiteren ergänzenden Bilddokumenten weist erneut auf die Abweichung von der Planung bei den betroffenen Verankerungskonstruktionen hin.
- Per E-Mail vom 15. September 2008 „AW: A3 Köln-Dellbrück“ wird nochmals auf die Abweichung von der Planung bei den betroffenen Verankerungskonstruktionen aufmerksam gemacht.
- Die Abnahme der Baumaßnahme erfolgt am 05. November 2008 unter Vorbehalt.
- In der Abnahmeniederschrift vom 05. November 2008 nebst Anlage Nr. 4, Seite 1, ist die Abweichung von der Planung bei den betroffenen Verankerungskonstruktionen aufgeführt.
- Die Gewährleistungsfrist beginnt am 06. November 2008 und endet am 05. November 2013.
- Der Insolvenzantrag der Baufirma wird am 16. Dezember 2013 gestellt, das Insolvenzverfahren wird am 26. Februar 2014 eröffnet.

Aktuelle Maßnahmen an der A3 vor Ort

Um den Sachstand an der Unfallstelle zu ergründen, wurde die betreffende Stützwand an der A3 (BW 5008 993) unmittelbar einer Sonderprüfung durch ein Ingenieurbüro unterzogen. Es wurde festgestellt, dass von der improvisierten Befestigung neben dem jetzt abgefallenen Element weitere sechs Lärmschutzelemente betroffen waren. Alle betroffenen Elemente wurden inzwischen ausgebaut.

Da im Rahmen der Sonderprüfung auch bei weiteren Lärmschutzelementen eine auf sonstige Weise nicht fachgerechte Montage einzelner Verankerungspunkte festgestellt wurde, sieht der Landesbetrieb kurzfristig eine Sanierung der betroffenen Vorsatzschalenverankerungen vor. Das entsprechende Sanierungskonzept liegt inzwischen vor, der Landesbetrieb plant die zeitnahe Vergabe der Maßnahme, mit dem Ziel, die Arbeiten noch im laufenden Jahr durchführen zu können.

Streckenabschnitte mit vergleichbaren Wandkonstruktionen

Unmittelbar nach Bekanntwerden des Unfalls auf der A3 hatte das Ministerium für Verkehr den Landesbetrieb angewiesen, kurzfristig zu überprüfen, ob weitere

Drucksache Nr. RR 43/2020	
TOP 19	Seite
Lärmschutzelemente an der A3 im Bereich der AS Dellbrück	10

Ministerium für Verkehr

Düsseldorf, im Dezember 2020

Bauwerke mit vergleichbaren Konstruktionen wie bei dem Schadensfall in dem Zuständigkeitsbereich des Straßennetzes des Landesbetriebes vorhanden sind. Das Ergebnis dieser Überprüfung liegt zwischenzeitlich vor, demnach wurden seitens des Landesbetriebes zunächst 25 Streckenbereiche mit vergleichbaren Wandkonstruktionen gemeldet. Da es sich bei einem Bauwerk, um eine herkömmliche Lärmschutzwand ohne Vorsatzschale handelt und ein weiteres durch den fließenden Übergang von einer Bundes- zu einer Landesstraße doppelt aufgeführt wurde, verbleiben insgesamt 23 Streckenbereiche mit vergleichbaren Wandkonstruktionen (Anlage 5).

Neben den insgesamt sieben Lärmschutzelementen mit improvisierter Befestigung auf der A3 bei Köln wurden in diesem Streckenbereich sowie bei einigen Bauwerken an anderen Strecken Mängel festgestellt: Vergleichbare Improvisationen wie an der Unglückswand wurden jedoch nicht gefunden. Bei keinem der gemeldeten Wandbereiche liegt eine unmittelbare Verkehrsgefährdung vor. In vier Bereichen (A3 bei Köln, A59 Duisburg, L141 Solingen, L357 Solingen-Gräfrath) wurden dennoch vorsorglich die unmittelbar angrenzenden, äußeren Fahrspuren gesperrt. Der Landesbetrieb hat dort, wo nötig, eine kurzfristige Sanierung der betroffenen Bereiche veranlasst (Anlage 5).

Darüber hinaus hat das Ministerium für Verkehr beim Landesbetrieb eine ergänzende Sonderprüfung aller eingebauten Verankerungskonstruktionen bei Ingenieurbauwerken mit Lärmschutzelementen, unabhängig von der Art der Verankerung, veranlasst.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) wurde unverzüglich informiert und über die Ergebnisse der Untersuchungen in Kenntnis gesetzt. Derzeit läuft eine bundesweite Abfrage im Hinblick auf Wände mit ähnlichen Verankerungskonstruktionen. Des Weiteren wurden die kommunalen Straßenbaulastträger in Nordrhein-Westfalen seitens des Ministeriums im Rahmen der Fachaufsicht per Erlass über die Bezirksregierungen als obere Straßenaufsichtsbehörde über den Sachverhalt informiert und gebeten, die Bauwerke in ihrem Zuständigkeitsbereich auf vergleichbare Befestigungskonstruktionen zu überprüfen.

Drucksache Nr. RR 43/2020	
TOP 19	Seite
Lärmschutzelemente an der A3 im Bereich der AS Dellbrück	11

Ministerium für Verkehr

Düsseldorf, im Dezember 2020

Bauwerksprüfung nach DIN 1076

Es wurde festgestellt, dass der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen bei den betroffenen Stützwänden die Hauptprüfungen nach DIN 1076 nicht regelkonform durchgeführt hat (Anlagen 4).

Gemäß DIN 1076 sind bei den Hauptprüfungen „alle, auch die schwer zugänglichen Bauwerksteile, gegebenenfalls unter Zuhilfenahme von Besichtigungseinrichtungen, Rüstungen und ähnlichem, handnah zu prüfen. Abdeckungen von Bauwerksteilen (z.B. Schutzhauben bei Seilen, Lagermanschetten, Schutzhüllen, Schachtabdeckungen und Ähnliches) sind zu öffnen. Die einzelnen Bauwerksteile sind, soweit nötig, vor dieser Prüfung sorgfältig zu reinigen, um auch versteckte Mängel/Schäden auffinden zu können“.

So sind die bei der nach dem Unfall veranlassten Sonderprüfung festgestellten Mängel an den Verankerungskonstruktionen weder bei der ersten Hauptprüfung vor der Abnahme (05. September 2008 bis 22. Oktober 2008; Note 1,3) noch bei der zweiten Hauptprüfung am 17. September 2013 (Note 1,0) dokumentiert worden. Die Prüfung 2013 erfolgte offenbar in Unkenntnis des in der Abnahmeniederschrift dokumentierten Vorbehalts.

Eine regelkonforme Prüfung nach DIN 1076 umfasst die handnahe Sichtprüfung. Grundlage für eine solche Prüfung ist, dass die zu prüfenden Bauwerke nach geprüften und freigegebenen Ausführungsunterlagen errichtet und abgenommen sind. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass auch bei einer regelkonformen Prüfung nach DIN 1076 das Versagen der betroffenen Verankerungskonstruktion durch plötzliches Reißen der Schweißnahtverbindungen nicht prognostizierbar gewesen wäre (vgl. Abb. 1).

Gemäß des in der DIN 1076 festgelegten, sechsjährigen Prüfungszyklus der Hauptprüfung hätte die letzte Hauptprüfung 2019 stattfinden müssen. Aufgrund von Prüfüberhängen innerhalb des Landesbetriebes, des nicht weit zurückliegenden Baujahres und den vorangegangenen sehr guten Zustandsnoten der Hauptprüfungen wurde die Prüfung verschoben.

Drucksache Nr. RR 43/2020	
TOP 19	Seite
Lärmschutzelemente an der A3 im Bereich der AS Dellbrück	12

Ministerium für Verkehr

Düsseldorf, im Dezember 2020

Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen betreut mit Stand vom 31. Dezember 2019 einen Bestand von 29.672 Ingenieurbauwerken. Ein Drittel ist jährlich einer Bauwerksprüfung nach DIN 1076 zu unterziehen (rechnerischer Durchschnitt). Entsprechend des Erlasses vom 21. März 2011 (VIAA3-62-90/2011.01) meldete der Landesbetrieb am 13. März 2012 erstmalig einen Überhang von insgesamt 9.927 Prüfungen. Diese Situation hat sich seither verbessert, ist aber mit einem Überhang von insgesamt 5.103 Prüfungen weiterhin signifikant. Zur Aufgabenerledigung der vorhandenen Prüfüberhänge und Einhaltung der vorgegebenen Prüfrhythmen sucht der Landesbetrieb verstärkt Fachkräfte und bedient sich auch externer Dienstleister. Das Ministerium hat beim Landesbetrieb ein Konzept beauftragt, wie dieser Prüfüberhang weiter und schneller abgebaut werden kann.

Weitere Maßnahmen und Konsequenzen der Landesregierung

Das Ministerium für Verkehr hat die nach dem tragischen Unfall zutage getretenen und in diesem Bericht benannten Mängel und Fehler zum Anlass genommen, die bisherigen Verfahren bei Überwachung, Abnahme und Prüfung von Bauprojekten von einem externen Gutachter überprüfen und bewerten zu lassen. So soll festgestellt werden, ob es sich um eine Verkettung individueller Fehler und Versäumnisse handelt, oder ob ein generelles Defizit in den Abläufen und der Organisation der Bauwerksprüfung des Landesbetriebes vorliegt. In dem Gutachten sollen auch Aussagen darüber getroffen werden, ob und welche Verbesserungspotenziale bei der Bauaufsicht und Überwachung von Baumaßnahmen in der Zuständigkeit des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen sowie bei der späteren Bauwerksprüfung bestehen. Ob Änderungen bei der Prüf- und Abnahmepraxis erforderlich werden, wird anschließend auf der Grundlage des Gutachtens zu entscheiden sein.

Die grundsätzliche Überprüfung wird durch das Ministerium für Verkehr an einen externen Gutachter vergeben. Eine mögliche Beteiligung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur wird geprüft, da die Zuständigkeit für Autobahnen ab dem 1. Januar 2021 auf die Autobahn GmbH des Bundes übergeht.

Zusammenfassend hat das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen folgende Konsequenzen gezogen:

Drucksache Nr. RR 43/2020	
TOP 19	Seite
Lärmschutzelemente an der A3 im Bereich der AS Dellbrück	13

Ministerium für Verkehr

Düsseldorf, im Dezember 2020

- Unmittelbar nach Bekanntwerden des Unfalls auf der A3 hat das Ministerium den Landesbetrieb angewiesen kurzfristig zu überprüfen, ob weitere Bauwerke mit vergleichbaren Konstruktionen wie bei dem Schadensfall in dem Zuständigkeitsbereich des Straßennetzes des Landesbetriebes vorhanden sind.
- Darüber hinaus hat das Ministerium beim Landesbetrieb eine ergänzende Sonderprüfung aller eingebauten Verankerungskonstruktionen bei Ingenieurbauwerken mit Lärmschutzelementen, unabhängig von der Art ihrer Verankerung, veranlasst.
- Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) wurde unverzüglich informiert und über die Ergebnisse der Untersuchungen in Kenntnis gesetzt. Derzeit läuft eine bundesweite Abfrage im Hinblick auf Wände mit ähnlichen Verankerungskonstruktionen.
- Des Weiteren wurden die kommunalen Straßenbaulastträger in Nordrhein-Westfalen seitens des Ministeriums im Rahmen der Fachaufsicht per Erlass über die Bezirksregierungen als obere Straßenaufsichtsbehörde über den Sachverhalt informiert und gebeten, die Bauwerke in ihrem Zuständigkeitsbereich auf vergleichbare Befestigungskonstruktionen zu überprüfen.
- Das Ministerium hat beim Landesbetrieb ein Konzept beauftragt, wie der signifikante Prüfüberhang weiter und schneller abgebaut werden kann.
- Die bisherigen Verfahren bei Überwachung, Abnahme und Prüfung von Bauprojekten sollen von einem externen Gutachter überprüft und bewertet werden. In dem Gutachten sollen auch Aussagen darüber getroffen werden, ob und welche Verbesserungspotenziale bei der Bauaufsicht und Überwachung von Baumaßnahmen in der Zuständigkeit des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen sowie bei der späteren Bauwerksprüfung bestehen.

Drucksache Nr. RR 43/2020	
TOP 19	Seite
Lärmschutzelemente an der A3 im Bereich der AS Dellbrück	14

Ministerium für Verkehr

Düsseldorf, im Dezember 2020

Das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen wird den Verkehrsausschuss bei Vorliegen weiterer relevanter Erkenntnisse mit einem weiteren Bericht informieren.