

Bezirksregierung Köln

Regionalrat des Regierungsbezirks Köln



4. Sitzungsperiode

Drucksache Nr. RR 44/2020

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

TOP 21

a) Anfrage der Fraktion DIE LINKE

Problematik Standsicherheit Lärmschutzwände an Autobahnen

Rechtsgrundlage: § 12 Geschäftsordnung des Regionalrates

Berichterstatter: Landesbetrieb Straßenbau NRW

Inhalt: Erläuterung

Anlage: Anfrage vom 30.11.2020

Der Regionalrat nimmt die Antwort zur Kenntnis.

Drucksache Nr. RR 44/2020	
TOP 21 a)	Seite
Anfrage der Fraktion DIE LINKE Problematik Standsicherheit Lärmschutzwände an Autobahnen	2

Beantwortung:

Der Landesbetrieb Straßenbau NRW verweist bezüglich der Beantwortung der Anfrage auf den ausführlichen Bericht der Landesregierung zum Unfall auf der A3, dass am 13. November 2020 vorgelegt worden ist (LT Drs. 17/4369).

Dieser ist über folgenden Link abzurufen:

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



im Regionalrat Köln
Yvonne Plum
Düsseldorfer Straße 47
51063 Köln
yvonne.plum@piratenpartei-nrw.de



im Regionalrat Köln
Peter Singer
Zeughausstraße 2-10
50667 Köln
schaaf.singer@t-online.de

An den Vorsitzenden
des Regionalrats
des Regierungsbezirkes Köln
Herr Rainer Deppe MdL
Zeughaustraße 2-10
50667 Köln

Köln, 30.11.2020

27. Sitzung des Regionalrats des Regierungsbezirkes Köln am 18.12.2020

hier: Antrag der Fraktion DIE LINKE. und der Vertreterin der Piraten im Regionalrat Köln
gemäß § 11 der Geschäftsordnung

Sehr geehrter Herr Deppe,

wir bitten Sie, folgende Anfrage in die Tagesordnung der nächsten Sitzung des
Regionalrats am 18.12.2020 aufzunehmen:

**Aktueller Sachstandsbericht zur Überprüfung der Lärmschutzwände in NRW durch
einen Bericht des Landesbetriebs Straßen. NRW sowie die schriftliche
Beantwortung folgender Fragen vorab.**

Am 13.11.2020 ist eine etwa fünf Tonnen schwere Betonplatte auf der Autobahn 3 bei Köln auf einen Wagen gestürzt, wobei eine Autofahrerin auf tragische Weise ums Leben kam.

Nach Angaben des zuständigen Landesbetriebes Straßen.NRW konnten die Lärmschutzplatten auf der Baustelle offenbar nicht mit den vorgesehenen Halterungen aus Edelstahl befestigt werden, weil dafür kein Platz gewesen sei. Wenn es zutrifft, dass an der Lärmschutzwand der Platz für die Montage wichtiger Sicherheitsvorrichtungen nicht vorhanden war, dann muss die Konstruktion der Wand fehlerhaft gewesen sein. Dies bestätigt auch der Präsident der Ingenieurkammer-Bau NRW, Heinrich Bökamp, in einem Gespräch mit dem WDR.

Wir bitten daher, folgende Fragen schriftlich vom Landesbetrieb Straßen.NRW beantworten zu lassen:

1. Die Bauüberwachung ist hier nicht mit der geforderten Sorgfalt ihrer Aufgabe nachgekommen. Wie konnte ein solcher Fehler passieren und welche Konsequenzen wird dies nach sich ziehen?
2. Laut Straßen.NRW wurden, statt die originalen Edelstahlhalterungen zu verwenden, auf der Baustelle offenbar neue Halterungen zusammengeschweißt. Diese Teile hätten allerdings nicht eingebaut werden dürfen, da sie den Sicherheitsvorschriften nicht entsprechen. An der Befestigung der abgestützten Betonplatte waren Bauteile verändert worden, die demzufolge so nicht mehr hätten verwendet werden dürfen. Laut Medienberichten wurden aus Sicherheitsgründen sechs weitere Betonplatten an der A3 entfernt, weil auch bei diesen Lärmschutzelementen fehlerhafte Verankerungen montiert worden sein sollen.

Wie viele solcher Lärmschutzwände sind in NRW verbaut worden und bei wie vielen wurden ähnliche „Befestigungsprovisorien“ montiert? Wie hoch ist die Gefahr, dass auch hier Schweißnähte reißen?

3. Es soll nun landes- und bundesweite Sonderkontrollen an Lärmschutzwänden geben. In welchem Zeitraum wird diese Überprüfung stattfinden und wie kann sichergestellt werden, dass bis zum Ende der Überprüfung nicht noch weitere schwere Unfälle durch unsachgemäße Befestigungen erfolgen? Gibt es hierzu Überlegungen, z.B. Sperrungen entlang der Lärmschutzwände, bis die Überprüfung ein sicheres Passieren bestätigen kann?
4. Die bereits seit Jahren bekannten Mängel an der Lärmschutzwand an der Autobahn 3 hätten nach Ansicht von Experten unmittelbar behoben werden müssen. Bis zur Beseitigung hätte der Autobahnabschnitt bei Köln laut Heinrich Bökamp, Präsident der Ingenieurkammer-Bau NRW, gar nicht für den Verkehr freigegeben werden dürfen. Eine Bauabnahme setze voraus, dass erkannte Defizite, die die Standsicherheit beeinträchtigen, auch behoben werden. Erst danach dürfe die Abnahme und die Freigabe für den Verkehr erfolgen. Der Landesbetrieb Straßen.NRW hatte laut Medienberichten am 25.11.2020 mitgeteilt, dass die mangelhafte Konstruktion von Lärmschutzwänden schon

2008 bekannt gewesen sei. In dem Abnahmeprotokoll sei "die improvisierte Konstruktion als Mangel aufgeführt und nur unter dem Vorbehalt eines statischen Nachweises abgenommen" worden. Dieser Nachweis sei "trotz mehrfacher Aufforderung nicht erbracht" worden. Die Baufirma sei mittlerweile insolvent.

Wie kann es sein, dass trotz des Wissens um diese Baumängel die Autobahn weiter ohne Warnung auf allen Spuren befahren werden konnte und nicht bis zur Behebung der Mängel zumindest eine Spur gesperrt wurde? Warum wurde nicht mit äußerstem Nachdruck auf der Behebung der Mängel, gegebenenfalls durch eine andere Firma, bestanden? Wer steht hier in der Verantwortung?

5. In Deutschland müssen Brücken und Lärmschutz regelmäßig kontrolliert werden. Alle sechs Jahre gibt es eine Hauptprüfung, drei Jahre danach eine einfache Prüfung. Für marode Bauteile gibt es in der Regel Anzeichen wie durchhängende Brücken oder schief stehende Wände.

Ob die Verkleidung einer Lärmschutzwand allerdings ordentlich verankert ist, können die Ingenieure laut eines Medienberichtes nicht prüfen. Es heißt, hierfür müsse die Verkleidung für jede Prüfung entfernt werden.

Nun sollen jedoch alle ähnlichen Wände überprüft werden. Wie Straßen.NRW mitteilte, wurden an weiteren 25 Abschnitten an Autobahnen, Bundesstraßen und Landesstraßen in NRW ähnliche Konstruktionen mit sogenannten Vorsatzschalen verbaut. Alle Lärmschutzplatten würden jetzt einer "handnahen Sichtprüfung" unterzogen. Bislang gebe es aber keinen Hinweis auf "ähnliche nicht regelkonforme Konstruktionen."

Bitte beschreiben Sie, wie bei einer „handnahen Sichtprüfung“ vorgegangen wird. Wie kann eine sichere Überprüfung der Lärmschutzwände nun doch erfolgen, ohne die Platten zu entfernen? Und weshalb war diese nicht schon vor dem Unglück möglich?

6. Laut Tagesspiegelbericht vom 19.11.2020 hätte die Lärmschutzwand an der A 3 bereits 2019 erneut überprüft werden müssen. Die Prüfung sei jedoch aufgrund dessen, dass zu viele andere Prüfungen ausstanden, verschoben worden. - „Was aufgrund des Baujahres und der sehr guten Zustandsnoten der letzten Hauptprüfung von den zuständigen Fachleuten der Landesstraßenbauverwaltung als verträglich angesehen wurde“, heißt es in dem Bericht an den Landtag. Regelmäßige Sichtprüfungen hätten stattgefunden.“

(Tagesspiegel 19.11.2020: [Weitere fehlkonstruierte Betonplatten nach tödlichem Unfall entfernt](#))

Dies widerspricht den Aussagen, dass die Baumängel bereits seit 2008 bekannt waren. Laut Tagesspiegelbericht war die letzte planmäßige Untersuchung 2013 erfolgt und mit „sehr gut“ bewertet worden. Wir bitten, diese Widersprüche zu erklären.

Ist es möglich, dass auch andere Konstruktionen bei Lärmschutzwänden Gefahren bergen? Wie sehen hier die Planmäßigen Untersuchungen in den nächsten Jahren aus?

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Peter Singer

Fraktionsvorsitzender

Fraktion **DIE LINKE.**

Im Regionalrat Köln

gez.

Yvonne Plum

Mitglied des Regionalrates

PIRATEN

im Regionalrat Köln

f.d.R. Marika Jungblut, Geschäftsführung