

## **Kleine Anfrage**

**des Abg. Martin Rivoir SPD**

**und**

## **Antwort**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Konrad-Adenauer-Brücke über die Donau im Laufe der B 10/B 28 zwischen Ulm und Neu-Ulm**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche (unteren) Verwaltungsbehörden sind vor Ort für die Adenauerbrücke im Bestand, in der Planungsphase und nach einem Neubau konkret zuständig?
2. Aus welchen Finanzmitteln wird ein Ersatzneubau der Adenauerbrücke bestritten und welche Varianten des Neubaus zu welchen Kosten existieren?
3. Aufgrund welcher Verkehrszählungen bzw. -prognosen werden die geplanten Maßnahmen vorbereitet?
4. Welche Lärmschutzmaßnahmen an der Brücke und an den anschließenden Straßen werden bei welcher Variante durch welchen Kostenträger umgesetzt?
5. Welche Planungen für Fuß- und Radwege und für ÖPNV-Spuren (inkl. Straßenbahn) werden erstellt?
6. Ist es grundsätzlich möglich, zu einem späteren Zeitpunkt Fahrspuren in ÖPNV-Spuren umzuwidmen?
7. Wie beurteilt sie die Planungen im Zusammenhang mit neuen Verkehrsbeziehungen, die durch den Bau der Querspange B 30/B 311 bei Erbach entstehen und den Überlegungen einer städtebaulichen Neuordnung entlang der B 10 auf Ulmer Stadtgebiet im Rahmen der Landesgartenschau (LGS) 2030?
8. Wie beurteilt sie grundsätzlich die aktuellen Planungen unter Darlegung, für welche Variante sie sich ausspricht?

9. Welche Rolle spielen die Städte Ulm und Neu-Ulm im Entscheidungsprozess und welche Institution entscheidet letztendlich über die zu realisierende Variante?

27. 10. 2020

Martin Rivoir SPD

#### Begründung

Die vielbefahrene Konrad-Adenauer-Brücke zwischen Ulm und Neu-Ulm soll durch einen Neubau ersetzt werden. Diese Kleine Anfrage soll den Sachstand der Planungen und die Einschätzung der Landesregierung zu diesem Bauprojekt der Öffentlichkeit zugänglich machen.

#### Antwort

Mit Schreiben vom 18. November 2020 Nr. 2-39-B10GEIS-UL/46 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

*1. Welche (unteren) Verwaltungsbehörden sind vor Ort für die Adenauerbrücke im Bestand, in der Planungsphase und nach einem Neubau konkret zuständig?*

Baulastgrenze zwischen Baden-Württemberg und Bayern ist die Landesgrenze in der Mitte der Donau. Zum jetzigen Zeitpunkt (Stand November 2020) ist die Adenauerbrücke in der Auftragsverwaltung der Stadt Ulm (westliche Hälfte der Brücke) und des Freistaates Bayern (östliche Hälfte der Brücke). Zudem hatte die Stadt Ulm per Vereinbarung vom 20. Oktober 1986 die Ausführungspflichten im Zusammenhang mit der Unterhaltung des Gesamtbauwerks vom Freistaat Bayern übernommen, aber zum 31. Dezember 2020 gekündigt. Ab 1. Januar 2021 wird das staatliche Bauamt Krumbach als untere Verwaltungsbehörde die Unterhaltung für die bayerische Seite der Adenauerbrücke ausführen. Die Planung des anstehenden Ersatzneubaus erfolgt ebenfalls durch das staatliche Bauamt Krumbach. Auf baden-württembergischer Seite ist eine Verschiebung der Ortsdurchfahrtsgrenze vorgesehen, welcher der Bund bereits zugestimmt hat. Zukünftig soll die Ortsdurchfahrt die Adenauerbrücke nicht mehr umfassen. Bei einer Verschiebung der Ortsdurchfahrtsgrenze auf baden-württembergischer Seite, würde sich auch die Baulastgrenze verschieben, d. h. die Baulast würde von der Stadt Ulm an den Bund übergehen und die Verantwortung dafür durch das Land Baden-Württemberg in Auftragsverwaltung übernommen werden.

*2. Aus welchen Finanzmitteln wird ein Ersatzneubau der Adenauerbrücke bestritten und welche Varianten des Neubaus zu welchen Kosten existieren?*

Nach Verschiebung der Ortsdurchfahrtsgrenze wird der Ersatzneubau der Adenauerbrücke aus Bestandserhaltungsmitteln des Bundes finanziert. Es werden verschiedene Brückenvarianten mit vier Fahrstreifen und vier Verflechtungsstreifen mit geschätzten Gesamtkosten von je ca. 40 Mio. € untersucht.

*3. Aufgrund welcher Verkehrszählungen bzw. -prognosen werden die geplanten Maßnahmen vorbereitet?*

Für das Verkehrsgutachten wurde im Juli 2019 eine Verkehrszählung auf der Adenauerbrücke durchgeführt. Das Gutachten berücksichtigt die Verkehrsentwicklung bis zum Prognosehorizont 2035.

*4. Welche Lärmschutzmaßnahmen an der Brücke und an den anschließenden Straßen werden bei welcher Variante durch welchen Kostenträger umgesetzt?*

Der aktive Lärmschutz wird so geplant, dass die gesetzlich vorgegebenen Grenzwerte eingehalten werden. Der Bund ist Kostenträger.

*5. Welche Planungen für Fuß- und Radwege und für ÖPNV-Spuren (inkl. Straßenbahn) werden erstellt?*

*6. Ist es grundsätzlich möglich, zu einem späteren Zeitpunkt Fahrspuren in ÖPNV-Spuren umzuwidmen?*

Frage 5 und 6 werden wegen ihres Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Planung berücksichtigt auf der Adenauerbrücke beidseits 3 m breite Geh- und Radwege, die an die bestehenden Geh- und Radwege angeschlossen werden. ÖPNV-Spuren sind nicht geplant, da im Bereich der Adenauerbrücke durch separate ÖPNV-Spuren keine Beschleunigung des ÖV-Verkehrs zu erwarten ist. Eine Straßenbahn wird ebenfalls in der Planung nicht berücksichtigt.

*7. Wie beurteilt sie die Planungen im Zusammenhang mit neuen Verkehrsbeziehungen, die durch den Bau der Querspange B 30/B 311 bei Erbach entstehen und den Überlegungen einer städtebaulichen Neuordnung entlang der B 10 auf Ulmer Stadtgebiet im Rahmen der Landesgartenschau (LGS) 2030?*

Bei einem Ersatzneubau mit zeitlich befristeten örtlichen Umleitungen wird i. d. R. kein gesondertes Verkehrsgutachten erstellt. Es ist vorgesehen, den Ersatzneubau der Brücke vor der im Jahr 2030 in Ulm stattfindenden Landesgartenschau zu realisieren, ein Zusammenhang ist daher nicht zu sehen. Die Realisierung der Querspange Erbach erfolgt unabhängig von dem vorgesehenen Ersatzneubau.

*8. Wie beurteilt sie grundsätzlich die aktuellen Planungen unter Darlegung, für welche Variante sie sich ausspricht?*

Aus Sicht der beteiligten Länder erfüllt der 4+4-streifige Querschnitt die Anforderungen und Zielsetzungen des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) der beiden Städte am besten. Aufgrund der Verteilung der Verkehrsmengen, der Bündelungswirkung, der ausreichenden Leistungsfähigkeit und der Fortführung im Straßennetz wird der 4+4-streifige Ausbau weiterverfolgt.

*9. Welche Rolle spielen die Städte Ulm und Neu-Ulm im Entscheidungsprozess und welche Institution entscheidet letztendlich über die zu realisierende Variante?*

Nach dem Übergang der Baulast von der Stadt Ulm an den Bund in der Auftragsverwaltung des Landes Baden-Württemberg würden die Städte Ulm und Neu-Ulm im Zuge des Genehmigungsverfahrens für den Ersatzneubau der Adenauerbrücke angehört werden. Die realisierbaren Varianten werden verglichen und bewertet. Unter Abwägung der Vor- und Nachteile der Varianten wird vom Freistaat Bayern in Abstimmung mit dem Land Baden-Württemberg eine Vorzugsvariante gewählt. Die letzte Entscheidungsbefugnis, mit welcher Vorzugsvariante das Genehmigungsverfahren begonnen wird, hat der Bund als Kostenträger. Die Auftragsverwaltungen der Länder Baden-Württemberg und Bayern stimmen sich dann über die Umsetzung der Maßnahme ab.

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor