

Kleine Anfrage

des Abg. Daniel Born SPD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Fertigstellung der Salierbrücke – wie ist der aktuelle Stand?

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie ist der aktuelle Baufortschritt bei den Sanierungsarbeiten an der Salierbrücke?
2. Welche Schwierigkeiten hat es in der ersten Bauphase gegeben, welche die Bauzeit verlängert haben?
3. Wann wurde mit der zweiten Bauphase, der Sanierung der nördlichen Brückenhälfte, begonnen?
4. Welche Schwierigkeiten haben sich in der zweiten Bauphase bisher ergeben?
5. Welche Bedeutung misst sie den winterlichen Witterungsverhältnissen in Bezug auf die Bauzeit zu?
6. Rechnet sie mit einer weiteren Bauzeitverlängerung?
7. Mit welchen Maßnahmen hat sie versucht, die Belastung der Bevölkerung aufgrund der Sanierungsarbeiten zu verringern?
8. Wie hat sie insbesondere den Pendlerverkehr unterstützt?
9. Wie hat die Landesregierung den Bustransfer bisher gefördert unter Angabe, wie sie ihn in Zukunft fördern wird?
10. Mit welchen Kosten rechnet sie bis zur Fertigstellung des Sanierungsprojekts unter Darlegung, wann mit der Fertigstellung des Sanierungsprojekts und der Wiedereröffnung der Salierbrücke zu rechnen ist?

27. 01. 2021

Born SPD

Eingegangen: 27.01.2021 / Ausgegeben: 23.02.2021

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

Begründung

Einer aktuellen Pressemeldung („Die Sanierung der Salierbrücke in Speyer geht weiter“, Badische Neueste Nachrichten vom 19. Januar 2021) ist zu entnehmen, dass die Winterpause beendet sei und die Sanierung der Salierbrücke weiter vorschreitet. Bisher wurde von einer Bauzeitverlängerung bis ins Frühjahr 2022 ausgegangen. Dies stellt eine große Belastung für die Bevölkerung dar, da die Salierbrücke die zentrale Verbindungsachse in der südlichen Metropolregion Rhein-Neckar ist. Besonders Pendlerinnen/Pendler und Schülerinnen/Schüler stellt dies immer wieder vor Herausforderungen.

Diese Kleine Anfrage soll den aktuellen Stand der Bauarbeiten erfragen und klären, bis wann mit einer Fertigstellung der Sanierungsarbeiten zu rechnen ist.

Antwort

Mit Schreiben vom 16. Februar 2021 Nr. VM2-39-102/1/3 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie ist der aktuelle Baufortschritt bei den Sanierungsarbeiten an der Salierbrücke?

Die Arbeiten konnten im Jahr 2020 wie geplant weitergeführt werden. Nach Abschluss der Bautätigkeiten im Bauabschnitt 1 im Juli 2020 konnten mittlerweile fast alle Rückbauarbeiten abgeschlossen und mit den Verstärkungsmaßnahmen des zweiten Abschnittes der Brücke begonnen werden.

2. Welche Schwierigkeiten hat es in der ersten Bauphase gegeben, welche die Bauzeit verlängert haben?

Im Zuge des 1. Bauabschnitts kam es aufgrund von Schadstofffunden sowie Abweichungen zwischen den Bestandsplänen und der vorgefundenen Bausubstanz zu etlichen Problemen und damit verbundenen Verzögerungen. So wurde unter anderem PCB im Bereich der Gehwege der Vorlandbrücke und der Schutzeinrichtungen der Strombrücke gefunden. Die Abweichungen bei der Bausubstanz in Verbindung mit den Schadstofffunden führten zu umfangreichen Umplanungen, was in der Prognose zunächst eine Verschiebung des Bauendes ins Frühjahr 2022 zur Folge hatte.

3. Wann wurde mit der zweiten Bauphase, der Sanierung der nördlichen Brückenhälfte, begonnen?

Mit den Arbeiten an der nördlichen Brückenhälfte konnte in der ersten Augustwoche 2020 begonnen werden.

4. Welche Schwierigkeiten haben sich in der zweiten Bauphase bisher ergeben?

Die in Bauphase 1 vorgefundenen Probleme betreffen auch den 2. Bauabschnitt. Allerdings wurden die entsprechenden Lösungen bereits erarbeitet. Bisher gibt es im 2. Bauabschnitt keine neuen Schwierigkeiten.

5. Welche Bedeutung misst sie den winterlichen Witterungsverhältnissen in Bezug auf die Bauzeit zu?

Derzeit sind witterungsbedingt nicht alle Arbeiten möglich. So können z. B. Betonarbeiten an der Fahrbahnplatte der Vorlandbrücke aufgrund der winterlichen Temperaturen nicht durchgeführt werden. Wegen der vorhandenen Schutzzelte und der Möglichkeit, die (Stahl-)Bauteile zu erwärmen, können hingegen alle Stahlbauarbeiten an der Strombrücke auch bei dieser Witterung planmäßig durchgeführt werden.

Bei allen Baumaßnahmen, die einen oder mehrere Winter umfassen, ist bei der Planung der Bauzeit zu berücksichtigen, dass im Winter phasenweise witterungsbedingt nicht oder nur eingeschränkt gearbeitet werden kann. Dies ist auch hier der Fall.

6. Rechnet sie mit einer weiteren Bauzeitverlängerung?

Das ursprüngliche Bauende war für März 2021 vorgesehen. Bei einem Pressegespräch am 28. November 2019 hatte Regierungspräsidentin Sylvia M. Felder die Öffentlichkeit darüber informiert, dass sich dieser Termin voraussichtlich auf das Frühjahr 2022 verschieben würde (s. Frage 2).

Bedingt durch gute Witterung und ohne Verzögerungen durch die Coronapandemie konnten die Bauarbeiten im Jahr 2020 dann aber zügig vorangetrieben werden. Der Wechsel von Bauphase 1 (Ertüchtigung und Sanierung der südlichen Brückenhälfte) in Bauphase 2 (Ertüchtigung und Sanierung der nördlichen Brückenhälfte) war damit fast 2 Monate früher als geplant bereits im Sommer 2020 möglich. Zu diesem Zeitpunkt konnte der Öffentlichkeit mitgeteilt werden, dass die Maßnahme voraussichtlich schon Ende 2021 abgeschlossen werden kann. Dieser Termin steht nach wie vor und wird auch durch die momentan nur eingeschränkt möglichen Arbeiten nicht gefährdet.

7. Mit welchen Maßnahmen hat sie versucht, die Belastung der Bevölkerung aufgrund der Sanierungsarbeiten zu verringern?

8. Wie hat sie insbesondere den Pendlerverkehr unterstützt?

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 7 und 8 gemeinsam beantwortet.

Vor Beginn der Sperrung wurde die Verkehrsverlagerung durch die Umleitung anhand eines Gutachtens untersucht. Verkehrliche Engstellen wurden soweit möglich bereits vor Beginn der Sperrphase entschärft, teilweise mit Unterstützung des Landesbetriebs Mobilität (LBM) in Speyer. So wurden die Seitenstreifen der A 61 ertüchtigt und zwischen Kreuz Speyer und Parkplatz Binshof für den Verkehr freigegeben. An der Anschlussstelle Hockenheim wurden die Verzögerungs- und Beschleunigungsspur Hockenheim verlängert und an den Auffahrten auf die L 722 provisorische Signalanlagen errichtet. Auch an den Abfahrten der B 9/B 39 nach Speyer erfolgten kleinere Umbauten. Nach Einrichtung der Sperrung wurde der Verkehrsfluss gemeinsam mit der Polizei, dem LBM und der Stadt Speyer beobachtet und teilweise nachjustiert. So wurde eine eigentlich zur Verbesserung des Verkehrsflusses im Kreuz Speyer vorgenommene Rampensperrung nachträglich wieder aufgehoben.

Die Maßnahme wird unter Vollsperrung mit Durchfahrtsmöglichkeiten für beschränkt öffentlichen Verkehr (ÖPNV und Rettungskräfte) umgesetzt. Dadurch wurde einerseits die rettungsdienstliche Versorgung sichergestellt und die Schaffung eines attraktiven Ersatzkonzeptes für den ÖPNV ermöglicht.

Für die Pendler/-innen und Besucher/-innen der Stadt Speyer wurde ein Shuttlebusverkehr eingerichtet, welche Schüler und Pendler über die Brücke befördern kann. Um diesen Shuttleverkehr attraktiver zu machen, wurde in unmittelbarer Nähe zur Haltestelle der Shuttlebusse ein Pendlerparkplatz mit über 140 Stellplätzen eingerichtet. Eine Querung der Brücke zu Fuß (auch mit Schieben des Fahrrads) war zu jedem Zeitpunkt möglich.

9. Wie hat die Landesregierung den Bustransfer bisher gefördert unter Angabe, wie sie ihn in Zukunft fördern wird?

Der Shuttle-Service wird durch den Rhein-Neckar-Kreis betrieben und finanziert, wobei die Anliegergemeinden der betroffenen Linie an den Kosten beteiligt sind.

Das Land Baden-Württemberg und die Bundesrepublik Deutschland fördern den Betrieb des Shuttle-Service indirekt dadurch, indem der Bauablauf eine halbseitige Sperrung vorsieht. Hierdurch wird der Betrieb des Shuttle-Service erst ermöglicht. Aufgrund der halbseitigen Sperrung entstehen dem Baulastträger Mehrkosten, da zusätzliche Bauabschnitte und Materialien für die Absperrung sowie den Aufbau und Betrieb der Schrankenanlage erforderlich werden, wodurch sich auch die Arbeitsleistung verringert. Im Vergleich zu einer Vollsperrung der Brücke ergibt sich durch die halbseitige Sperrung eine Verlängerung der Bauzeit um etwa 25 %.

Die Straßenbauverwaltung wird über die verlängerte Bauzeit hinweg für die für den Shuttle-Service notwendigen Randbedingungen Sorge tragen. Die eigentliche Entscheidung liegt jedoch beim Kostenträger des ÖPNV (Rhein-Neckar-Kreis und Anliegergemeinden der Buslinie). Eine Förderung durch das Land Baden-Württemberg kann mangels Rechtsgrundlage nicht erfolgen.

10. Mit welchen Kosten rechnet sie bis zur Fertigstellung des Sanierungsprojekts unter Darlegung, wann mit der Fertigstellung des Sanierungsprojekts und der Wiedereröffnung der Salierbrücke zu rechnen ist?

Nach aktuellem Stand betragen die Gesamtkosten 28,7 Mio. €. Mit der Fertigstellung und Verkehrsfreigabe ist Ende 2021 zu rechnen.

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor