

Kleine Anfrage

des Abg. Martin Rivoir SPD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Sanierungsbedarf der B 10/B 28-Trasse in Ulm

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Verkehrsbelastung hat die B 10/B 28 im Stadtgebiet Ulm und welchen Anteil hat der Durchgangsverkehr von der A 8 (Ulm-West) Richtung A 7?
2. Bei wem liegt bei einer Sanierung der Brücken und Tunnel der B 10/B 28 durch Ulm die Baulast?
3. Mit welchen Zuschüssen kann der Baulastträger im Falle einer Sanierung bzw. Ersatzneubaus rechnen?
4. Wie ist der Bauzustand der Brücken und Tunnels im Zuge der B 10/B 28?
5. Wie hoch sind die geschätzten Sanierungskosten aller Brücken und Tunnel?
6. Wer bestimmt den Querschnitt bzw. den Trassenverlauf bei einer Umgestaltung der B 10/B 28 durch Ulm?
7. Besteht nach ihrer Ansicht grundsätzlich die Möglichkeit, z. B. durch Querschnittsreduzierung den Durchgangsverkehr zu reduzieren?
8. Welche Lärmschutzmaßnahmen werden bei einer Sanierung bzw. einem Ersatzneubau realisiert?

9. Besteht grundsätzlich die Möglichkeit, z. B. durch eine Einhausung oder den Bau von Tunnels statt Brücken, die städtebaulich zerschneidende Wirkung dieser Verkehrsachse zu minimieren unter Angabe, welche Kosten solche Maßnahmen hätten?

11.5.2021

Rivoir SPD

Begründung

Die Durchfahrt der B 10/B 28 gehört zu den am meisten belasteten Straßenabschnitten in Ulm und zerschneidet die Stadt in Nord-Süd-Richtung. Zeitgleich erweisen sich immer mehr Bauwerke im Zuge dieser Straße als sanierungsbedürftig. Dies sollte Anlass sein, auch vonseiten des Landes über eine grundlegende Umgestaltung dieser Trasse nachzudenken.

Antwort

Mit Schreiben vom 4. Juni 2021 Nr. VM2-39-17/5/2 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Welche Verkehrsbelastung hat die B 10/B 28 im Stadtgebiet Ulm und welchen Anteil hat der Durchgangsverkehr von der A 8 (Ulm-West) Richtung A 7?*

Die Verkehrsbelastung der B 10 beträgt nach einem Verkehrsgutachten der Stadt Ulm vom Dezember 2019 innerstädtisch ca. 94.000 Kfz/24 h, mit einem Schwerverkehrsanteil von rund 8 Prozent. Nach diesem Verkehrsgutachten hat der Durchgangsverkehr von der A 8 (Ulm-West) in Richtung A 7 einen Anteil von ca. 1.700 Kfz/24 h (rund 2 %) des Gesamtverkehrs. Auf Höhe des Lehrertal-Tunnels war die vergleichbare Verkehrsbelastung der B 10 bei ca. 61.000 Kfz/24 h. Im Zuge der Planung zum Neubau der Adenauerbrücke wird ein neues Gutachten zur Ermittlung der aktuellen Verkehrszahlen beauftragt.

2. *Bei wem liegt bei einer Sanierung der Brücken und Tunnel der B 10/B 28 durch Ulm die Baulast?*

Gemeinsame Beantwortung mit Frage 5.

3. *Mit welchen Zuschüssen kann der Baulastträger im Falle einer Sanierung bzw. Ersatzneubaus rechnen?*

Die Erneuerung, die Ertüchtigung oder die Teilerneuerung eines Brückenbauwerkes in der Baulast einer Kommune kann nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) gefördert werden.

Die Zuwendung wird als einmaliger Zuschuss (Festbetrag) zweckgebunden und im Rahmen der Projektförderung gewährt. Der Fördersatz beträgt 50 Prozent der zuwendungsfähigen Investitionskosten, zuzüglich einer Pauschale für Planungskosten (Planungskostenpauschale) von 10 Prozent der zuwendungsfähigen Investitionskosten. Die zuwendungsfähigen Investitionskosten werden in der Regel anhand von Kostenpauschalen, bei Sonderfällen (z. B. Brücken über die Bahn oder über Gewässer 1. Ordnung) nach der Kostenberechnung ermittelt.

Die Bagatellgrenze bei Brückenbauwerken beträgt 100.000 Euro der zuwendungsfähigen Investitionskosten.

4. Wie ist der Bauzustand der Brücken und Tunnels im Zuge der B 10/B 28?

Der Zustand von Ingenieurbauwerken an Straßen wird nach DIN 1076 von 1 (sehr gut) bis 4 (ungenügend) angegeben. Die gemittelte Zustandsnote der 16 Brückenbauwerke im Zuge der B 10 in der Baulast der Stadt Ulm liegt nach deren Angaben bei 2,8. Die Zustandsnote für den Westringtunnel im Zuge der B 10/Weströhre, der sich auch in städtischer Baulast befindet, liegt nach Angabe der Stadt bei 2,6. Die Zustandsnote für die Adenauerbrücke, die sich inzwischen in der Baulast des Bundes befindet, liegt bei 3,4.

5. Wie hoch sind die geschätzten Sanierungskosten aller Brücken und Tunnel?

Die Fragen 2 und 5 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Baulast der B 10 liegt innerhalb der straßenrechtlichen Ortsdurchfahrt, und damit auch der dort liegenden Brücken und Tunnel, bei der Stadt Ulm. Die Aufgabe der Planung und Kostenschätzung von Sanierungsmaßnahmen an diesen Brücken und Tunnel liegt bei der Stadt Ulm. Das Land kann dazu keine validen Angaben machen.

6. Wer bestimmt den Querschnitt bzw. den Trassenverlauf bei einer Umgestaltung der B 10/B 28 durch Ulm?

7. Besteht nach ihrer Ansicht grundsätzlich die Möglichkeit, z. B. durch Querschnittsreduzierung den Durchgangsverkehr zu reduzieren?

Die Fragen 6 und 7 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Stadt ist als Straßenbaulastträger der B 10 an die Vorgaben des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) gebunden. Nach § 3 Abs. 1 FStrG haben die Träger der Straßenbaulast „nach ihrer Leistungsfähigkeit die Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern; ...“. Ungeachtet dessen kann anhand des vorliegenden Verkehrsgutachten aus dem Jahr 2019 festgestellt werden, dass bei nur ca. 2 % Durchgangsverkehr kein nennenswerter überregionaler Verkehr über die A8/A7 verdrängt werden kann. Das Verkehrsaufkommen auf der B 10 resultiert demnach auch in hohem Maße aus Ziel- und Quellverkehr von und zur Stadt Ulm.

8. Welche Lärmschutzmaßnahmen werden bei einer Sanierung bzw. einem Ersatzneubau realisiert?

Der Umfang von Lärmschutzmaßnahmen ergibt sich grundsätzlich aus den gesetzlichen Vorschriften. Der Stadt stünde es aber frei, über diese Vorschriften hinaus Lärmschutzmaßnahmen durchzuführen.

9. Besteht grundsätzlich die Möglichkeit, z. B. durch eine Einhausung oder den Bau von Tunnels statt Brücken, die städtebaulich zerschneidende Wirkung dieser Verkehrsachse zu minimieren unter Angabe, welche Kosten solche Maßnahmen hätten?

Die Planungshoheit zu solchen Maßnahmen und die Kenntnisse der örtlichen Gegebenheiten liegen bei der Stadt Ulm. Das Land kann dazu keine Aussagen treffen.

Hermann
Minister für Verkehr