

Kleine Anfrage

des Abg. Thomas Dörflinger CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Neubau der B 30-Brückenbauwerke bei Hochdorf: Weitestgehende Vermeidung von Umleitungsverkehren während der Bauphase

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Von welchen Auswirkungen infolge einer mehrjährigen Vollsperrung des Verkehrs auf den B 30-Brückenbauwerken BW 7924 507 und BW 7924 504 sowie den sich daraus ergebenden notwendigen Umleitungsstrecken während der Brückenneubauphase im Raum Hochdorf geht sie aus (bitte mit Angaben zu den Bereichen Umwelt, Lärm, Verkehrssicherheit, ÖPNV, Wirtschaft sowie Hilfsfristen von Feuerwehr und Rettungsdienst)?
2. Welche Bedeutung misst sie – mit Blick auf die oben abgefragten Auswirkungen – einer weitestgehenden Vermeidung von Umleitungsstrecken im Zuge der Errichtung der Brückenneubauten im Raum Hochdorf zu?
3. Wie bewertet sie vor diesem Hintergrund den Vorschlag, ein neues Brückenbauwerk zunächst neben dem weiterhin verkehrlich genutzten Brückenbauwerk BW 7924 507 aufzubauen und nach der Fertigstellung den Verkehr auf den Neubau umzuleiten sowie den anderen Ersatzneubau zunächst in direkter Nähe zum weiterhin verkehrlich genutzten Brückenbauwerk BW 7924 504 zu errichten und anschließend mit einem Verschiebverfahren in die vorgesehene Endposition zu versetzen?
4. Wie bewertet sie den Vorschlag zur Vermeidung eines Umleitungsverkehrs über Schweinhausen, Hochdorf, Degernau und Ingoldingen, nach dem im Rahmen der Planungen zur Ortsumfahrung Ingoldingen die L 284 westlich von Degernau in Richtung Südost auf die K 7564 verschwenkt und mit einem neuen Anschluss mit der B 30 verbunden werden soll?
5. Wie bewertet sie mit Blick auf den im Bundesverkehrswegeplan in den Vordringlichen Bedarf eingestuften vierstreifigen Ausbau der B 30 Biberach (Jordanbad)–Hochdorf den Vorschlag, einen vierstreifigen Ausbau der Brückenbauwerke BW 7924 507 und BW 7924 504 vorzunehmen, der es ermöglicht, während der Errichtung der beiden Brückenneubauwerke den Verkehr zunächst über die alten Brücken weiterführen zu können?

Eingegangen: 23.1.2023 / Ausgegeben: 22.2.2023

1

6. Welche weiteren Lösungsansätze sieht sie, die die Notwendigkeit von Umleitungsstrecken während des Neubaus dieser B 30-Brückenbauwerke bei Hochdorf zeitlich stark verkürzen beziehungsweise weitestgehend überflüssig machen?
7. Wie bewertet sie insgesamt einen Lösungsansatz, der die Ortsumfahrung Ingoldingen, die Brückenneubauten im Zuge der B 30 bei Hochdorf und den vierstreifigen Ausbau der B 30 zusammenfasst?

20.1.2023

Dörflinger CDU

Begründung

Die B 30 ist die zentrale Verkehrsader in Oberschwaben, auf deren Leistungsfähigkeit die Menschen und die Wirtschaft gleichermaßen angewiesen sind. Die Zustandsüberprüfung auf der Grundlage der „Richtlinie für die Nachrechnung von Straßenbrücken im Bestand“ hat ergeben, dass die B 30-Brückenbauwerke BW 7924 507 und BW 7924 504 bei Hochdorf erhebliche Defizite aufweisen. Daher sollen nach derzeitigem Planungsstand beide Brücken zeitgleich durch Ersatzneubauten ersetzt werden. Sollte der Abbruch und der Neubau dieser Brücken im Rahmen einer umfassenden Sperrung dieser Brückenbauwerke für den B 30-Verkehr erfolgen, wird von der Notwendigkeit eines zwei- bis dreijährigen Umleitungsverkehrs im Raum Hochdorf ausgegangen. Während dieses langen Zeitraums muss mit gravierenden Auswirkungen des Umleitungsverkehrs auf den Verkehrsfluss auf der B 30, auf die Menschen in den betroffenen Ortschaften entlang der Umleitungsstrecken und auf zahlreiche weitere Bereiche gerechnet werden. Vor diesem Hintergrund müssen daher Lösungsmöglichkeiten gefunden werden, die eine weitestgehende Vermeidung von Umleitungsstrecken im Zuge der Errichtung der B 30-Brückenneubauten im Raum Hochdorf erlauben. Hiermit wird abgefragt, welche Bedeutung die Landesregierung einer weitestgehenden Vermeidung von Umleitungsstrecken bei diesem Vorhaben zumisst und wie sie konkrete Vorschläge hierzu bewertet.

Antwort

Mit Schreiben vom 14. Februar 2023 Nr. VM2-0141.3-23/6/1 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Von welchen Auswirkungen infolge einer mehrjährigen Vollsperrung des Verkehrs auf den B 30-Brückenbauwerken BW 7924 507 und BW 7924 504 sowie den sich daraus ergebenden notwendigen Umleitungsstrecken während der Brückenneubauphase im Raum Hochdorf geht sie aus (bitte mit Angaben zu den Bereichen Umwelt, Lärm, Verkehrssicherheit, ÖPNV, Wirtschaft sowie Hilfsfristen von Feuerwehr und Rettungsdienst)?*
2. *Welche Bedeutung misst sie – mit Blick auf die oben abgefragten Auswirkungen – einer weitestgehenden Vermeidung von Umleitungsstrecken im Zuge der Errichtung der Brückenneubauten im Raum Hochdorf zu?*
3. *Wie bewertet sie vor diesem Hintergrund den Vorschlag, ein neues Brückenbauwerk zunächst neben dem weiterhin verkehrlich genutzten Brückenbauwerk BW 7924 507 aufzubauen und nach der Fertigstellung den Verkehr auf den Neubau umzuleiten sowie den anderen Ersatzneubau zunächst in direkter Nähe zum weiterhin verkehrlich genutzten Brückenbauwerk BW 7924 504 zu errichten und anschließend mit einem Verschiebungsverfahren in die vorgesehene Endposition zu versetzen?*

Die Fragen 1, 2 und 3 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aktuell befindet sich das Projekt am Anfang der Entwurfsplanung. Es wurden noch keine endgültigen Festlegungen zum Bauverfahren und zur Verkehrsführung getroffen. Daher können aktuell noch keine gesicherten Aussagen zu den in Frage 1 aufgeführten Bereichen gemacht werden.

Bezüglich einer möglichen Umleitungsstrecke der B 30 während den Bauarbeiten wurde bereits eine erste Anhörung durchgeführt. Dazu haben die betroffenen Gemeinden, der Landkreis Biberach und die Polizei teils sehr umfangreiche Stellungnahmen abgegeben, insbesondere die Gemeinde Hochdorf hat erhebliche Bedenken artikuliert. Die eingegangenen Stellungnahmen werden derzeit durch das Regierungspräsidium Tübingen ausgewertet. Voraussichtlich werden aber detailliertere Untersuchungen zur bauzeitlichen Verkehrsführung erforderlich sein.

Da die beiden bedeutenden Bauwerke im selben Streckenabschnitt der B 30 liegen und baubedingt die gleichen verkehrlichen Einschränkungen erforderlich werden, ist es sinnvoll, sie zeitgleich zu ersetzen. Die Brücken weisen bereits erhebliche Defizite hinsichtlich Tragverhalten und/oder ihrer Konstruktion auf und sind daher schnellstmöglich zu erneuern. Die Verkürzung der Planungs- und Umsetzungszeiten stellen daher in der Variantenabwägung für die Ersatzneubauten ein maßgebliches Kriterium dar. Ein Ersatzneubau an Ort und Stelle unter Vollsperrung würde diese Vorgaben erfüllen.

Aufgrund der Länge der beiden Brückenbauwerke von bis zu 255 m sowie des gekrümmten Trassenverlaufs gestaltet sich zudem ein Neubau der Brücken in Seitenlage mit anschließendem Querverschub als äußerst schwierig. Durch den Bau in Seitenlage sind außerdem zusätzliche Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten, was unter Umständen ein formelles Rechtsverfahren wie Plangenehmigung bzw. Planfeststellung nach sich ziehen kann. Darüber hinaus ist bei einem Bau in Seitenlage im Regelfall mit deutlichen Mehrkosten sowie einer erheblich längeren Bauzeit und dadurch erhöhtem Betreuungsaufwand bei gleichzeitig knappen Personalkapazitäten im Vergleich zu einem Ersatzneubau an gleicher Stelle unter Vollsperrung zu rechnen.

4. Wie bewertet sie den Vorschlag zur Vermeidung eines Umleitungsverkehrs über Schweinhausen, Hochdorf, Degernau und Ingoldingen, nach dem im Rahmen der Planungen zur Ortsumfahrung Ingoldingen die L 284 westlich von Degernau in Richtung Südost auf die K 7564 verschwenkt und mit einem neuen Anschluss mit der B 30 verbunden werden soll?

Eine Verknüpfung beider Projekte hat angesichts der unterschiedlichen Zielrichtungen und der komplexen Planungsprozesse eher hemmende Wirkung.

Die Gemeinde Ingoldingen unterstützt zwar das Regierungspräsidium Tübingen bei der Planung zur Ortsumgehung von Ingoldingen, indem sie das Verkehrsgutachten in Abstimmung mit dem Landkreis und dem Regierungspräsidium um zusätzliche Planfälle, beispielsweise den einer möglichen Umgehung von Degernau mit einem neuen Anschluss an die B 30, erweitert, es ist aber noch völlig unklar, welche Variante sich später nach Abwägung sämtlicher Belange als vorzugswürdig herausstellen wird. Ungeachtet dessen kann eine Umgehung von Degernau mit Anschluss an die B 30 das Auslösen der örtlichen Betroffenheiten während des Ersatzneubaus der Brücke über die Bahn nicht verhindern. Die Wirkung auf den Umleitungsverkehr ist als neutral zu bewerten.

5. Wie bewertet sie mit Blick auf den im Bundesverkehrswegeplan in den Vordringlichen Bedarf eingestuften vierstreifigen Ausbau der B 30 Biberach (Jordanbad)–Hochdorf den Vorschlag, einen vierstreifigen Ausbau der Brückenbauwerke BW 7924 507 und BW 7924 504 vorzunehmen, der es ermöglicht, während der Errichtung der beiden Brückenneubauwerke den Verkehr zunächst über die alten Brücken weiterführen zu können?

Der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen sieht nur nördlich von Hochdorf-Schweinhausen einen vierstreifigen Ausbau der B 30 im Vordringlichen Bedarf vor. Für den südlichen Streckenabschnitt mit den beiden Brückenbauwerken ist nach dem aktuellen Bedarfsplan kein Ausbau vorgesehen. Daher werden die Ersatzneubauten der beiden Brückenbauwerke aktuell mit zwei Fahrstreifen geplant.

6. Welche weiteren Lösungsansätze sieht sie, die die Notwendigkeit von Umleitungsstrecken während des Neubaus dieser B 30-Brückenbauwerke bei Hochdorf zeitlich stark verkürzen beziehungsweise weitestgehend überflüssig machen?

Um Umleitungsverkehre zu reduzieren, gibt es grundsätzlich folgende Möglichkeiten:

- a) Optimierung des Bauablaufes bei Herstellung der Brücke an Ort und Stelle (z. B. durch Fertigteillösungen, Arbeiten im Schichtbetrieb etc.)
- b) Neutrassierung der Straße und Herstellung des Bauwerkes in neuer Lage
- c) Herstellung einer Behelfsbrücke für die bauzeitliche Verkehrsführung
- d) Herstellung der neuen Brücke in Seitenlage mit anschließendem Querverschub in Endlage

Bei den Varianten b) bis d) ist in verschiedenen Bauphasen weiterhin eine Vollsperrung der Bestandsstrecke und somit Umleitung des Verkehrs nicht zu vermeiden.

7. Wie bewertet sie insgesamt einen Lösungsansatz, der die Ortsumfahrung Ingoldingen, die Brückenneubauten im Zuge der B 30 bei Hochdorf und den vierstreifigen Ausbau der B 30 zusammenfasst?

Angesichts der unterschiedlichen Zielrichtungen der verschiedenen Projekte und der komplexen Planungsprozesse, die jeweils auch unterschiedliche lokale Betroffenheit auslösen, ist es im Hinblick auf die Straffung der Planungs- und Genehmigungsprozesse nicht förderlich, die Projekte trotz ihrer räumlichen Nähe zu bündeln.

Die Komplexität würde erfahrungsgemäß die Planung der jeweiligen Projekte eher hemmen, zumal die Planung und Erneuerung der Großbrücken an der B 30, aufgrund deren Zustand, keinen langjährigen Planungsprozess dulden.

Schlussbemerkung

Die Bewertung des aktuellen Bestandes der Bundes- und Landesstraßenbrücken in Baden-Württemberg zeigt, dass unter fachlichen Gesichtspunkten eine erhebliche Anzahl an Bundes- und Landesstraßenbrücken abgerissen und durch einen Neubau ersetzt werden muss. Ferner ist festzustellen, dass in der Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg die Brückenerhaltung (Ersatzneubau, Ertüchtigung und Instandsetzung) grundsätzlich deutlich gesteigert werden muss. Mittelfristig ist davon auszugehen, dass im Jahr bis zu 100 Brücken in dieser Form grundhaft ertüchtigt bzw. neugebaut werden müssen.

Angesichts der hohen Anzahl an ertüchtigungsbedürftigen Brücken in Baden-Württemberg stellen minimierte Planungs- und Umsetzungszeiten in der Variantenabwägung für einen Ersatzneubau ein maßgebliches Kriterium dar. Es sind daher Ersatzneubauten im Regelfall an Ort und Stelle unter Vollsperrung herzustellen. Sofern kein zweiter Überbau vorhanden ist, ist ein geeignetes Umleitungskonzept vor Ort abzustimmen und auszuweisen. Um die verkehrlichen Einschränkungen durch Vollsperrung zu minimieren, ist bei der Bauausführung i. d. R. die Betriebsform 2 („Arbeiten an allen Werkstagen unter vollständiger Ausnutzung des Tageslichts“) zu vereinbaren.

Der Planung der Ersatzneubauten sind die aktuell gültigen technischen Richtlinien zugrunde zu legen. Weitere Veränderungen gegenüber dem Bestand sind grundsätzlich nicht vorzusehen. Brücken, welche an gleicher Stelle durch einen Neubau ersetzt und hierbei an das aktuelle Regelwerk angepasst werden, stellen keine erhebliche bauliche Umgestaltung im Sinne des FStrG bzw. StrG dar, sofern sie – ohne die Leistungsfähigkeit der Straße und die Verkehrsmengen zu erhöhen – nur auf eine Substanzerhaltung und eventuelle Anpassung an aktualisierte Regelquerschnitte sowie auf sonstige konstruktive Verbesserungen zielen. Die baurechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung derartiger Ersatzneubauten sind somit grundsätzlich gegeben und es ist im Regelfall kein formelles Rechtsverfahren zur

Erlangung des Baurechts (bspw. Planfeststellungs-, Plangenehmigungs- oder Bebauungsplanverfahren) oder zur Feststellung der unwesentlichen Bedeutung erforderlich.

Hermann
Minister für Verkehr