

Kleine Anfrage

des Abg. Rüdiger Klos AfD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Donaubrücke Nendingen L 277

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. In welchem Zustand befindet sich die Donaubrücke Nendingen L 277 unter Darlegung des daraus folgenden jetzigen Planungsstands?
2. Mit welchen Gesamtkosten wird momentan kalkuliert unter Angabe, wer diese trägt?
3. Über welchen Zeitraum sind die Baumaßnahmen geplant?
4. Welche Erkenntnisse liegen ihr über die Anteile von Pkw, Lkw, Radfahrer etc. am jetzigen Verkehr vor?
5. Welche Verkehrsführung für den Autoverkehr ist während der Bauzeit geplant unter Darlegung, welche Provisorien zu welchen Kosten hierfür geplant sind?
6. Welche Maßnahmen zur Umleitung des Verkehrs zwischen Nendingen und Tuttlingen sind geplant?
7. Von welchen Auswirkungen des Genehmigungsbeschleunigungsgesetzes auf den Ersatzneubau der Donaubrücke Nendingen L 277 geht sie aus (bitte mit Angaben unter anderem zu den Bereichen Variantenabwägung, Planungsdauer, Umsetzungsdauer, Personalbedarf, notwendige Umleitungen und Maßnahmenkosten)?
8. Wie bewertet sie vor diesem Hintergrund den Vorschlag, ein neues Brückenbauwerk zunächst neben dem weiterhin verkehrlich genutzten Brückenbauwerk aufzubauen und nach der Fertigstellung den Verkehr auf den Neubau umzuleiten sowie den anderen Ersatzneubau zunächst in direkter Nähe zum weiterhin verkehrlich genutzten Brückenbauwerk zu errichten und anschließend mit einem Verschiebungsverfahren in die vorgesehene Endposition zu versetzen?

9. Inwiefern ist während der Maßnahme der Hochwasserschutz angesichts von Aufschüttungen in der Donau sowie des Einbaus eines Traggerüsts, insbesondere auch bei plötzlich auftretenden Starkregenereignissen, gewährleistet?
10. Wer trägt im Falle eines plötzlich auftretenden Hochwassers und möglicher Überflutungen im Zusammenhang mit dem Brückenneubau das Risiko?

22.1.2024

Klos AfD

Begründung

Im Jahr 2025 soll die Donaubrücke an der L 277 zwischen Tuttlingen und Nendingen generalsaniert werden. In den letzten Monaten gab es mehrere unterschiedliche und sich widersprechende Artikel und Meldungen zu den geplanten und beschlossenen Maßnahmen im Zusammenhang mit der Sanierung/Neubau/Behelfsbrücke über die Donau, zwischen Tuttlingen und Nendingen. Die Kleine Anfrage dient dem Ziel den aktuellen Planungsstand und sich daraus ergebende Auswirkungen auf den Verkehr zu erfragen.

Antwort

Mit Schreiben vom 14. Februar 2024 Nr. VM2-0141.3-27/7/3 beantwortet das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft die Kleine Anfrage wie folgt:

1. In welchem Zustand befindet sich die Donaubrücke Nendingen L 277 unter Darlegung des daraus folgenden jetzigen Planungsstands?

Die Donaubrücke im Zuge der L 277 zwischen Tuttlingen und Nendingen wurde im Jahr 1956 gebaut. Die vorhandenen Tragfähigkeitsdefizite sowie der schlechte Bauwerkszustand der Donaubrücke machen eine Teilerneuerung erforderlich. Somit wird im Rahmen einer Erhaltungsmaßnahme nur der Überbau der Donaubrücke erneuert, während die Unterbauten wie Widerlager, Pfeiler sowie Gründung weiterverwendet werden können. Für diese Bauteile ist nur eine Sanierung erforderlich.

Aktuell befindet sich das Projekt in der Entwurfsplanung und wird vom Regierungspräsidium Freiburg (RPF) weiter vorangetrieben. Eine Variantenuntersuchung wurde bereits durchgeführt, um unter technischen, wirtschaftlichen und umweltfachlichen Aspekten die bestmögliche Lösung zu finden. Hierbei geht es darum, sowohl Planungszeiten zu verkürzen, indem Eingriffe in Schutzgüter minimiert werden, als auch Bauverfahren bzw. Bauzeiten durch die Anwendung z. B. von Standardbauweisen sowie durch eine Ausschreibung der Bauleistungen unter Berücksichtigung der sogenannten Baubetriebsform 2 (2-Schichtbetrieb) zu optimieren und damit verkehrliche Beeinträchtigungen zu minimieren.

2. Mit welchen Gesamtkosten wird momentan kalkuliert unter Angabe, wer diese trägt?

3. Über welchen Zeitraum sind die Baumaßnahmen geplant?

4. Welche Erkenntnisse liegen ihr über die Anteile von Pkw, Lkw, Radfahrer etc. am jetzigen Verkehr vor?

5. Welche Verkehrsführung für den Autoverkehr ist während der Bauzeit geplant unter Darlegung, welche Provisorien zu welchen Kosten hierfür geplant sind?

6. Welche Maßnahmen zur Umleitung des Verkehrs zwischen Nendingen und Tuttlingen sind geplant?

Die Fragen 2 bis 6 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Angesichts der hohen Anzahl an ertüchtigungsbedürftigen Brücken in Baden-Württemberg müssen insbesondere die Planungs- und Bauzeit reduziert und die Zahl an Erhaltungsmaßnahmen insgesamt gesteigert werden. Vor diesem Hintergrund sind in der Regel Ersatzneubauten an Ort und Stelle unter Vollsperrung herzustellen.

Im Falle der Brücke im Zuge der L 277 bei Tuttlingen wurden insbesondere aufgrund der Verkehrsbelastung von Vertreterinnen und Vertretern aus der Raumschaft Bedenken gegen eine Vollsperrung der L 277 vorgebracht und angeregt, dem Bau einer Behelfsbrücke den Vorzug gegenüber einer Vollsperrung zu geben. Die Verkehrsstärke der L 277 in diesem Streckenabschnitt liegt bei ca. 13 000 Kfz/24 h, wobei der Anteil an Schwerverkehr ca. 3 % entspricht. Der Radverkehr nutzt i. d. R. den Donauradweg und ist damit von der Maßnahme nicht betroffen.

Die Kosten für die Behelfsbrücke werden auf aktuell rund 2,4 Mio. Euro geschätzt und je zu einem Drittel von der Stadt Tuttlingen, dem Landkreis Tuttlingen und dem Land Baden-Württemberg getragen. Die Kosten für die Erneuerung des Brückenüberbaus und Sanierung der Unterbauten der Donaubrücke belaufen sich auf rund 3,1 Mio. Euro und werden ausschließlich vom Land Baden-Württemberg getragen.

Die Bauzeit für die Maßnahmen erstreckt sich über 3 Jahre:

- Im ersten Jahr wird die Behelfsbrücke errichtet und die Behelfsumfahrung hergestellt.
- Im zweiten Jahr wird zunächst der Verkehr auf die Behelfsumfahrung umgelegt und der Überbau der Donaubrücke wird abgebrochen und neu errichtet.
- Im dritten Jahr werden die Restarbeiten erledigt und die Behelfsumfahrung zurückgebaut.

7. Von welchen Auswirkungen des Genehmigungsbeschleunigungsgesetzes auf den Ersatzneubau der Donaubrücke Nendingen L 277 geht sie aus (bitte mit Angaben unter anderem zu den Bereichen Variantenabwägung, Planungsdauer, Umsetzungsdauer, Personalbedarf, notwendige Umleitungen und Maßnahmenkosten)?

Das Genehmigungsbeschleunigungsgesetz hat keine unmittelbaren Auswirkungen auf den Ersatzneubau der Donaubrücke Nendingen L 277.

Mit dem Genehmigungsbeschleunigungsgesetz wurde in § 17 Abs. 1 Satz 3 Nr. 2 FStrG zwar eine Regelung eingeführt, nach der für bestimmte Vorhaben der Brückensanierung eine Planfeststellung nicht erforderlich ist. Die Vorschrift gilt ausschließlich für die sogenannten Vorgriffsfälle. Konkret sind Erweiterungen erfasst, die unselbstständiger Teil einer Ausbaumaßnahme sind, eine durchgehende Länge von höchstens 1 500 Metern haben und deren vorgezogene Durchführung zur unterhaltungsbedingten Erneuerung des Brückenbauwerks erforderlich ist. Dies ist z. B. der Fall, wenn ein erforderlicher Brückenersatzbau im Zuge einer bislang zweistreifigen Bundesstraße mit Rücksicht auf den avisierten, aber noch nicht planfestgestellten vierstreifigen Ausbau so errichtet wird, dass er später die zwei zusätzlichen Fahrstreifen aufnehmen kann. Die Regelung ist jedoch nicht auf die L 277-Brücke zwischen Tuttlingen und Nendingen anwendbar, da ein Ausbau der L 277 mit Erweiterung der Brücke nicht absehbar ist.

Inhaltliche Auswirkungen auf den Ersatzneubau der Donaubrücke Nendingen L 277 ist hingegen eine bereits erfolgte Anpassung des FStrG zur Planungsbeschleunigung, die zwischenzeitlich in das Straßengesetz des Landes (StrG) übernommen wurde: § 17 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 FStrG und § 37 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 StrG BW sehen nun vor, dass eine planfeststellungspflichtige Änderung einer Straße nur bei einer

erheblichen baulichen Umgestaltung vorliegt. Dies ist insbesondere bei der nur unwesentlichen oder temporären Verlegung einer Straße ohne Kapazitätserweiterung etwa im Rahmen einer erhaltungsbedingten Erneuerung (Ersatzneubauten) bestehender Brückenbauwerke nicht der Fall. Somit bedarf grundsätzlich auch die Errichtung einer Behelfsbrücke oder einer Brücke in Seitenlage mit Querverschub keiner Planfeststellung, da diese als „Provisorium“ die Maßnahme überhaupt erst durchführbar machen und nicht auf Dauer bestehen bleiben. Jedoch sind auch bei Entbehrlichkeit der Planfeststellung alle Vorgaben des materiellen Rechts einzuhalten. So können etwa Gestattungen und Ausnahmeentscheidungen nach dem Wasser- und Naturschutzrecht erforderlich sein. Da die umweltrechtlichen Prüfungen einen beträchtlichen Teil des Genehmigungsaufwands ausmachen, kann sich die tatsächlich zu erreichende Beschleunigung des Genehmigungsverfahrens dadurch deutlich reduzieren.

8. Wie bewertet sie vor diesem Hintergrund den Vorschlag, ein neues Brückenbauwerk zunächst neben dem weiterhin verkehrlich genutzten Brückenbauwerk aufzubauen und nach der Fertigstellung den Verkehr auf den Neubau umzuleiten sowie den anderen Ersatzneubau zunächst in direkter Nähe zum weiterhin verkehrlich genutzten Brückenbauwerk zu errichten und anschließend mit einem Verschiebungsverfahren in die vorgesehene Endposition zu versetzen?

Wie bereits erläutert, werden aufgrund der hohen Anzahl an ertüchtigungsbedürftigen Brücken in Baden-Württemberg künftig minimierte Planungs- und Umsetzungszeiten ein maßgebliches Kriterium bei der Variantenabwägung für einen Ersatzneubau darstellen.

Mit Blick auf den erforderlichen Ersatzneubau der Donaubrücke wurden im Zuge der Variantenuntersuchung verschiedene Varianten und Bauverfahren hinsichtlich ihrer finanziellen, verkehrlichen und naturschutzfachlichen Auswirkungen geprüft und bewertet. Dazu zählten auch die beiden Varianten mit einem Brückenneubau in Parallellage mit neuer Straßentrasse sowie ein Bau in Seitenlage mit späterem Querverschub.

Ein Neubau in Parallellage ist im vorliegenden Fall mit einem deutlich höheren Untersuchungs-, Abstimmungs- und Planungsaufwand verbunden, zumal auch eine Neutrassierung der Landesstraße über rund 600 bis 700 Meter erforderlich würde. Auch ließen sich vermutlich weitergehende Eingriffe in naturschutzfachlich sensible Gebiete nicht vermeiden.

Ein Querverschub, bei dem ein ganzes Brückenbauwerk „verschoben“ wird, kam in Baden-Württemberg bereits an verschiedenen Stellen zum Einsatz. Anwendung finden diese Bauverfahren aber nur dann, wenn der Einsatz von Kränen, Winden oder anderen konventionellen Methoden aus wirtschaftlichen oder technischen Gründen nicht sinnvoll oder möglich ist. Zudem führen diese Bauverfahren in der Regel auch zu einem deutlich erhöhten Planungsaufwand, und dadurch zu erheblich längeren Planungs- und Bauzeiten sowie höheren Baukosten.

Aufgrund des deutlich erhöhten Planungsaufwand, der teilweise eine Vielzahl zusätzlicher Fachplanung notwendig macht, was wiederum zu erheblich längeren Planungs dauern, verlängerten Bauzeiten und höheren Baukosten führt, wurden die beiden Varianten nicht weiterverfolgt.

9. Inwiefern ist während der Maßnahme der Hochwasserschutz angesichts von Aufschüttungen in der Donau sowie des Einbaus eines Traggerüsts, insbesondere auch bei plötzlich auftretenden Starkregenereignissen, gewährleistet?

10. Wer trägt im Falle eines plötzlich auftretenden Hochwassers und möglicher Überflutungen im Zusammenhang mit dem Brückenneubau das Risiko?

Die Fragen 9 und 10 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Entwurfs- und Ausführungsplanung des Brückenbauwerks wird eng mit der zuständigen Wasserwirtschaft abgestimmt. Die Auflage von Seiten der Wasserwirtschaft den Abflussquerschnitt im Hochwasserfall nur im nicht signifikanten Maße zu beeinträchtigen, wird eingehalten.

Soweit die Vorgaben seitens der Wasserwirtschaftsverwaltung vollumfänglich eingehalten werden, handelt es sich bei einem höheren Hochwasser, bei dem dann Schäden während der Bauphasen am Bauwerk auftreten, daher um ein Ereignis höherer Gewalt.

In Vertretung

Frieß

Ministerialdirektor