

Kleine Anfrage

des Abg. Dennis Birnstock FDP/DVP

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Neubau der Aichtalbrücke an der B 312

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Konsultationen gab es zwischen Landes- und Bundesregierung hinsichtlich eines parallelen Neubaus zur Aichtalbrücke an der B 312 (bitte um eine inhaltliche und chronologische Darstellung)?
2. Wie positioniert die Landesregierung sich zur Begründung der Bundesregierung, einen Parallelbau der Aichtalbrücke aus naturschutzrechtlichen Gründen auszuschließen (Quelle: Bundestagsdrucksache 21/469; Antwort der Bundesregierung auf eine Frage des MdB Matthias Gastel)?
3. Welche Kosten entstehen durch den jetzt geplanten Neubau der Aichtalbrücke an der B 312?
4. Wie hoch waren die geschätzten Kosten für die Errichtung eines parallelen Neubaus an der B 312?
5. Wieso hat Verkehrsminister Hermann die Kosten für einen parallel errichteten Bau in den Mittelpunkt seiner Argumentation gerückt?
6. Wie wurden Aussagen anderer Akteure zu einem parallelen Ersatzbau in die Planungen und Argumentationen der Landesregierung für den Ersatzbau der Aichtalbrücke an der B 312, insbesondere unter dem Aspekt einer Umsetzungsmöglichkeit in einem FFH-Gebiet integriert (bitte schlagwortartig Argumente/Positionen und Akteur nennen)?
7. Wurden im Fall der B 312-Brücke in Aichtal seitens der Landesregierung Prüfungen für einen Parallelbau durchgeführt, die das angrenzende Flora-Fauna-Habitat-Gebiet (FFH-Gebiet) betreffen?
8. Wie bewertet die Landesregierung die Möglichkeiten, in dem als FFH-Gebiet ausgeschriebenem Gebiet bei Aichtal einen Brückenneubau zu errichten?

9. Welche Bedeutung haben naturschutzrechtliche Bewertungen für die Entscheidung der Landesregierung für einen Brückenneubau mit Abriss der Aichtalbrücke gespielt (bitte um eine ausführliche Darstellung der Begründung)?
10. In wie vielen Verkehrsinfrastrukturprojekten im Landkreis Esslingen wurden in den vergangenen zehn Jahren Baumaßnahmen in FFH-Gebieten genehmigt (bitte aufgeschlüsselt nach Zahl der Anträge und Zahl der Genehmigungen und den dazugehörenden Projekten)?

16.7.2025

Birnstock FDP/DVP

Begründung

Die Brücke der B 312 in Aichtal soll durch einen Neubau ersetzt werden. Die Planungen sehen aktuell anscheinend einen Neubau durch vorherigen Abriss der alten Brücke vor. Der Landesverkehrsminister Winfried Hermann MdL erklärte während eines medial begleiteten Vor-Ort-Termins, dass der Bau einer parallelen Brücke, unter Weiterbetrieb der alten, zu teuer sei und deshalb nicht infrage käme. Im Rahmen einer Anfrage des Bundestagsabgeordneten Matthias Gastel an die Bundesregierung wurde bekannt, dass der Bau einer parallelen Brücke aus Gründen des Naturschutzes verworfen wurde. Die Planungen der neuen Brücke und die Diskrepanz in den Erklärungen sollen mit dieser Kleinen Anfrage geklärt werden.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 22. August 2025 Nr. VM2-0141.3-33/147/5 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Welche Konsultationen gab es zwischen Landes- und Bundesregierung hinsichtlich eines parallelen Neubaus zur Aichtalbrücke an der B 312?*

Zu 1.:

Das Ministerium für Verkehr (VM) steht in regelmäßigem Austausch mit dem Bundesministerium für Verkehr (BMV) in Bezug auf diverse Maßnahmen, einschließlich des Ersatzneubaus der Aichtalbrücke entlang der Bundesstraße 312. Im Rahmen von regelmäßigen Entwurfsbesprechungen werden die Vorentwürfe für verschiedene, genehmigungspflichtige Brücken präsentiert und diskutiert.

2. *Wie positioniert die Landesregierung sich zur Begründung der Bundesregierung, einen Parallelbau der Aichtalbrücke aus naturschutzrechtlichen Gründen auszuschließen (Quelle: Bundestagsdrucksache 21/469; Antwort der Bundesregierung auf eine Frage des MdB Matthias Gastel)?*

Zu 2.:

Die Landesregierung teilt die Einschätzung der Bundesregierung, dass im vorliegenden Fall die Voraussetzungen für die Errichtung eines Ersatzneubaus neben dem Bestand aus naturschutzfachlicher Sicht wegen des Vorhandenseins von FFH-Mähwiesen unmittelbar angrenzend an die Aichtalbrücke voraussichtlich nicht gegeben sind.

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

Baden-Württemberg hat insgesamt über 62 000 Hektar Mähwiesen (Stand FFH-Mähwiesenkulisse 2023), das entspricht gut 30 Prozent der geschätzten Mähwiesenfläche Deutschlands. Damit hat Baden-Württemberg eine besondere europaweite Verantwortung für den Schutz und die Erhaltung dieses Lebensraumtyps. Um dem seit vielen Jahren zu verzeichnendem Verlust von FFH-Mähwiesen durch Nutzungsänderungen und deren ungünstigschlechtem Erhaltungszustand zu begegnen, hat sich die Landesregierung die forcierte Wiederherstellung der FFH-Mähwiesen zum Ziel gesetzt.

Erhebliche Beeinträchtigungen von FFH-Mähwiesen stellen sowohl innerhalb als auch außerhalb von FFH-Gebieten immer auch einen naturschutzrechtlichen Eingriff nach § 14 Absatz 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) dar¹ (s. hierzu auch die Antwort zu Frage 8). Nach der Eingriffsregelung sind vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zunächst zu unterlassen (§ 15 Absatz 1 BNatSchG). Beeinträchtigungen sind vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind. Nach Einschätzung der Landesregierung stellt die Errichtung eines Ersatzneubaus an Ort und Stelle unter Vollsperrung eine solche weniger beeinträchtigende und insbesondere mit Blick auf die im vorliegenden Fall betroffenen besonders schützenswerten FFH-Mähwiesen auch zumutbare Alternative dar.

3. *Welche Kosten entstehen durch den jetzt geplanten Neubau der Aichtalbrücke an der B 312?*
4. *Wie hoch waren die geschätzten Kosten für die Errichtung eines parallelen Neubaus an der B 312?*
5. *Wieso hat Verkehrsminister Hermann die Kosten für einen parallel errichteten Bau in den Mittelpunkt seiner Argumentation gerückt?*

Zu 3., 4. und 5.:

Die Fragen 3, 4 und 5 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Angesichts der großen Anzahl an Brücken in Baden-Württemberg, die einer Erneuerung oder Instandsetzung bedürfen, ist es erforderlich, die Planungs- und Bauzeiten zu verkürzen und die Gesamtzahl der Erhaltungsmaßnahmen zu erhöhen. Vor diesem Hintergrund erfolgt bei einer leistungsfähigen Umleitungsmöglichkeit der Ersatzneubau von Brücken an Ort und Stelle unter Vollsperrung, um eine effiziente und zeitnahe Umsetzung zu gewährleisten.

Ein wesentliches Argument für den Ersatzneubau im Bestand ist, dass hierfür neben den geringsten Baukosten der geringste Eingriff in Natur und Landschaft erforderlich wird (s. auch Antwort zu Frage 2) und damit die wirtschaftlichste und nachhaltigste Lösung weiterverfolgt wird. Bei einer Brückenlänge von ca. 250 m scheint auch der Einsatz einer Behelfsbrücke wirtschaftlich nicht vertretbar. Eine bauzeitliche Umfahrung im direkten Umfeld der Baumaßnahme ist im Hinblick auf die FFH-Mähwiesen und die Hochwassersituation an der Aich nicht sinnvoll realisierbar. Aus diesen Gründen ist die Variante eines parallel errichteten Baues frühzeitig ausgeschlossen.

Der Vorentwurf mit Variantenvergleich für den Ersatzneubau der Aichtalbrücke ist abgeschlossen. Dabei wurden verschiedene Varianten detailliert untersucht und eine Vorzugsvariante ausgewählt. Das zuständige Regierungspräsidium Stuttgart hat hierzu eine Pressemitteilung mit Informationen zum Vorhaben und der Einladung zur Informationsveranstaltung Anfang Oktober veröffentlicht.

¹ [http://drswipla.lubw.bwl.de/Fachablage/Naturschutz/Rechtsgrundlagen/20220225_Informationsschreiben%20%C3%84nderung%20Biotopschutz%20M%C3%A4hwiesen/FFH-M%C3%A4hwiesen%20und%20gesetzlicher%20Biotopschutz%20nach%20%C2%A7%2030%20Abs%20%20BNatSchG;%20UM%20\(20220225_InfoschreibenBiotopschutzMaehwiesen\).pdf](http://drswipla.lubw.bwl.de/Fachablage/Naturschutz/Rechtsgrundlagen/20220225_Informationsschreiben%20%C3%84nderung%20Biotopschutz%20M%C3%A4hwiesen/FFH-M%C3%A4hwiesen%20und%20gesetzlicher%20Biotopschutz%20nach%20%C2%A7%2030%20Abs%20%20BNatSchG;%20UM%20(20220225_InfoschreibenBiotopschutzMaehwiesen).pdf)

Die Planung der favorisierten Vorzugsvariante (Ersatzneubau an Ort und Stelle unter Vollsperrung) befindet sich derzeit noch in einem frühen Stadium. Die aktuellen Kosten für den Neubau des Brückenbauwerks belaufen sich auf ca. 18 Millionen Euro und stellt eine grobe Kostenschätzung dar. Eine detaillierte Kostenberechnung erfolgt im Zuge der Entwurfsplanung.

6. Wie wurden Aussagen anderer Akteure zu einem parallelen Ersatzbau in die Planungen und Argumentationen der Landesregierung für den Ersatzbau der Aichtalbrücke an der B 312, insbesondere unter dem Aspekt einer Umsetzungsmöglichkeit in einem FFH-Gebiet integriert (bitte schlagwortartig Argumente/Positionen und Akteur nennen)?

Zu 6.:

Aussagen anderer Akteure zu einem parallelen Ersatzneubau sind dem VM nicht bekannt.

7. Wurden im Fall der B 312-Brücke in Aichtal seitens der Landesregierung Prüfungen für einen Parallelbau durchgeführt, die das angrenzende Flora-Fauna-Habitat-Gebiet (FFH-Gebiet) betreffen?

8. Wie bewertet die Landesregierung die Möglichkeiten, in dem als FFH-Gebiet ausgeschriebenen Gebiet bei Aichtal einen Brückenneubau zu errichten?

Zu 7. und 8.:

Die Fragen 7 und 8 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die mageren Flachland-Mähwiesen als FFH-Lebensraumtyp 6510 in unmittelbarer Umgebung der Aichtalbrücke sind nicht Bestandteil eines ausgewiesenen FFH-Gebiets. Dennoch unterliegen auch diese Mähwiesen einem unmittelbaren gesetzlichen Schutz durch § 30 Absatz 2 Ziffer 7 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG). Von dem Verbot der Zerstörung oder sonstigen erheblichen Beeinträchtigung kann nach § 30 Absatz 3 BNatSchG auf Antrag eine Ausnahme zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen ausgeglichen werden können.

Der Begriff des Ausgleichs nach § 30 Absatz 3 BNatSchG ist im Sinne des § 15 Absatz 2 BNatSchG (Eingriffsregelung) zu verstehen. Der Ausgleich für eine Beeinträchtigung erfordert somit die Schaffung eines gleichartigen Biotops. Darunter ist ein Biotop vom selben Typ zu verstehen, der in den standörtlichen Gegebenheiten und der Flächenausdehnung mit dem zerstörten oder beeinträchtigten Biotop im Wesentlichen übereinstimmt. In zeitlicher Hinsicht ist zudem zu beachten, dass das Ausgleichsbiotop innerhalb eines angemessenen Zeitraums, der absehbar bzw. überschaubar ist, herzustellen ist, damit es seine Ausgleichsfunktion trotz des gesetzlich akzeptierten „time lags“ erfüllen kann. Die Ausgleichbarkeit hat der Antragsteller darzulegen. Im Falle der FFH-Mähwiesen ist der Nachweis der Ausgleichbarkeit aufgrund der sehr hohen und häufig speziellen Anforderungen an die Vegetations- und Habitatstrukturen und der langen Entwicklungsdauer dieses Biotops je nach Erhaltungszustand der vorgefundenen Mähwiesen nicht oder nur schwer zu erbringen.²

Da erhebliche Beeinträchtigungen eines gesetzlichen Biotops zugleich auch eine erhebliche Beeinträchtigung von Natur und Landschaft darstellen, gilt zudem für den Vorhabenträger die vorrangige Vermeidungspflicht gemäß der Eingriffsregelung (s. dazu die Ausführungen zu Frage 2). Aus den genannten Gründen ist die Planung eines Parallelbaus, die mit massiven Eingriffen in das vorhandene Biotop verbunden wäre, in der Findung der Vorzugsvariante frühzeitig ausgeschlossen.

² <https://wissensplattform-umwelt.bwl.de/web/naturschutz/ffh-maehwiesen-faq>

9. Welche Bedeutung haben naturschutzrechtliche Bewertungen für die Entscheidung der Landesregierung für einen Brückenneubau mit Abriss der Aichtalbrücke gespielt?

Zu 9.:

Der Ersatzneubau und somit der Abriss der Aichtalbrücke im Zuge der B 312 ist aufgrund der vorhandenen Tragfähigkeitsdefizite unvermeidbar. Um die Planung und den Bau möglichst zügig voranzubringen ist der Ersatzneubau Bestandteil der Sammelausschreibung, mit der das Land Baden-Württemberg den Ersatzneubau von 31 sanierungsbedürftigen Brücken im Zuge von Bundesstraßen in einem Auftrag vergeben hat. Durch die gemeinsame Planung können im Falle ähnlicher Ausgangslagen Synergien genutzt und die Planungen so effizienter durchgeführt werden.

Naturschutzrechtliche Bewertungen sind zu beachten und zu befolgen. Bei der Planung von Brückenbauwerken kann es zu Konflikten mit den Belangen des Naturschutzes, insbesondere mit dem Artenschutz kommen. Es gilt grundsätzlich, etwaige Konflikte vorrangig zu vermeiden oder im Rahmen des rechtlich Möglichen für alle Beteiligten zufriedenstellend zu lösen.

10. In wie vielen Verkehrsinfrastrukturprojekten im Landkreis Esslingen wurden in den vergangenen zehn Jahren Baumaßnahmen in FFH-Gebieten genehmigt (bitte aufgeschlüsselt nach Zahl der Anträge und Zahl der Genehmigungen und den dazugehörenden Projekten)?

Zu 10.:

Verkehrsinfrastrukturprojekte umfassen Maßnahmen an Bundes-, Landes-, Kreis- und Kommunalstraßen. Diese reichen vom Bau von Radwegen, Straßen, Brücken, Bauwerken (unter anderem Lärmschutzwände, Stützwände etc.) bis hin zu Wasserstraßen und sind in ihrer Gesamtheit nur schwer zu erfassen. Der damit verbundene Aufwand bei der Abfrage der nachgeordneten Behörden und die umfangreiche Recherche der Vielzahl an Maßnahmen für die vergangenen zehn Jahre stellen einen unverhältnismäßigen Aufwand dar. Aus den genannten Gründen kann zu Frage 10 keine detaillierte Aussage getroffen werden.

In Vertretung

Frieß

Ministerialdirektor