

**MINISTERIUM FÜR VERKEHR
BADEN - WÜRTTEMBERG**

Postfach 10 34 52 • 70029 Stuttgart
E-Mail: poststelle@vm.bwl.de
FAX: +49 (711) 89686-9020

An die
Präsidentin des Landtags
von Baden-Württemberg
Frau Muhterem Aras MdL
Haus des Landtags
Konrad-Adenauer-Str. 3
70173 Stuttgart

Stuttgart **21. März 2023**
Name Dr. Tim Weirich
Telefon +49 (711) 89686-2404
Geschäftszeichen VM2-0141.3-23/20/2
(Bitte bei Antwort angeben)

nachrichtlich

Staatsministerium

Kleine Anfrage des Abgeordneten Martin Rivoir SPD
– Rad und Fußweg – Ersatzneubau Adenauerbrücke
– Drucksache 17/4261

Ihr Schreiben vom 1. März 2023

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

das Ministerium für Verkehr beantwortet die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Wie ist der Stand der Planungen für den Ersatzbau der Adenauerbrücke zwischen Ulm und Neu-Ulm im Zuge der B 10/B 28?*
2. *Wann soll mit dem Bau begonnen werden?*
3. *Wann ist die Fertigstellung geplant?*
4. *Welche Finanzmittel sollen von wem investiert werden?*

Die Fragen 1 bis 4 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Adenauerbrücke überbrückt im Stadtbereich Ulm/Neu-Ulm die Donau, deren Mitte hier sowohl die Grenze zwischen den Städten Ulm und Neu-Ulm als auch zwischen dem Land Baden-Württemberg und dem Freistaat Bayern bildet. Aufgrund des schlechten Bauwerkszustandes, des hohen Bauwerksalters, der unzureichenden Querschnitts- und Bauteilabmessungen und sonstiger statischer und konstruktiver Defizite der Tragkonstruktion muss die Adenauerbrücke durch einen Neubau ersetzt werden. Die Planung und die Baudurchführung erfolgt federführend durch die bayerische Straßenbauverwaltung, Staatliches Bauamt Krumbach, in Abstimmung mit der Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg.

Die bestehende Adenauerbrücke wurde von der Stadt Ulm in den Jahren 1954/1955 gebaut. Die Kosten wurden durch den Bund getragen. In den Jahren 1970/1971 wurde die Brücke von vier Fahrstreifen auf sechs Fahrstreifen erweitert. Die Verbreiterung wurde durch eine Verringerung der Gehwegbreiten erreicht. Eine statische und konstruktive Verstärkung des Tragwerks erfolgte nicht. Als Ausgleich für die Verringerung der Gehwegbreiten wurde eine neue Fuß- und Radwegebrücke in unmittelbarer Nähe errichtet. Die Kosten für diese Maßnahmen wurden ebenfalls vollständig vom Bund getragen.

Bis Ende 2020 war die Adenauerbrücke Teil der straßenrechtlichen Ortsdurchfahrt in Ulm. Die Stadt Ulm hatte als Baulastträger beantragt, eine Ortsdurchfahrtsgrenze (OD-Grenze) noch vor der Donaubrücke festzusetzen. Diesem Antrag hat der Bund mit Schreiben vom 15. November 2017 zugestimmt. Nach Klärung verschiedener Übergabeaspekte mit der Stadt Ulm hinsichtlich der Tauglichkeit der Brücke bis zu einem Neubau, wurde die OD-Grenze im Dezember 2020 nach der letzten innerstädtischen Verknüpfung neu festgesetzt. Damit liegt die Adenauerbrücke jetzt außerhalb der straßenrechtlichen Ortsdurchfahrt und die Baulast ging auf den Bund über. Aufgrund der Tatsache, dass es sich bei dem Ersatzneubau der Adenauerbrücke um eine Kreuzungsmaßnahme zwischen Bund und Bahn handelt, werden die Kosten für den Ersatzneubau in Höhe von rund 53 Mio. Euro zwischen Bund und Bahn aufgeteilt.

Das Staatliche Bauamt Krumbach übernimmt vereinbarungsgemäß alle Leistungen bis zur Erlangung des Baurechts. Zudem ist vorgesehen, dass die bayerische Straßenbauverwaltung auch die Baudurchführung übernimmt.

Von Seiten des zuständigen Staatlichen Bauamtes Krumbach wird aktuell eine Bauausführung zwischen 2025 und 2028 angestrebt. Die Einleitung des erforderlichen Planfeststellungsverfahrens durch die Regierung von Schwaben ist für das zweite Quartal 2023 vorgesehen.

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

Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung von bis zu 100.000 Fahrzeugen pro Tag und dem Fehlen ausreichend leistungsfähiger Umleitungsstrecken im Stadtgebiet von Ulm / Neu-Ulm wird der Verkehr in beide Fahrtrichtungen – wie im Bestand – mit zwei Fahrstreifen und einem Verflechtungsstreifen je Fahrtrichtung über die gesamte Bauzeit aufrechterhalten. Hierzu ist vorgesehen den neuen Überbau in Fahrtrichtung Ulm zunächst nördlich in Seitenlage auf Behelfsunterbauten herzustellen. Nach der Herstellung des neuen Überbaus in Seitenlage kann die Brücke bis zu seinem Versub in die endgültige Lage als bauzeitliche Umfahrungsstrecke genutzt werden. Dadurch können die mit dem Ersatzneubau verbundenen Eingriffe in den Verkehr der hochbelasteten B 10/B 28 deutlich minimiert werden. Zudem kann auf eine Behelfsbrücke verzichtet werden. Der geplante Ersatzneubau der Adenauerbrücke stellt somit eine nachhaltige Erhaltungsmaßnahme auf Grundlage einer ressourcensparenden Bauweise dar, da die erforderlichen Provisorien für die Verkehrsführung bereits zum Bau des eigentlichen Brückenbauwerks genutzt werden.

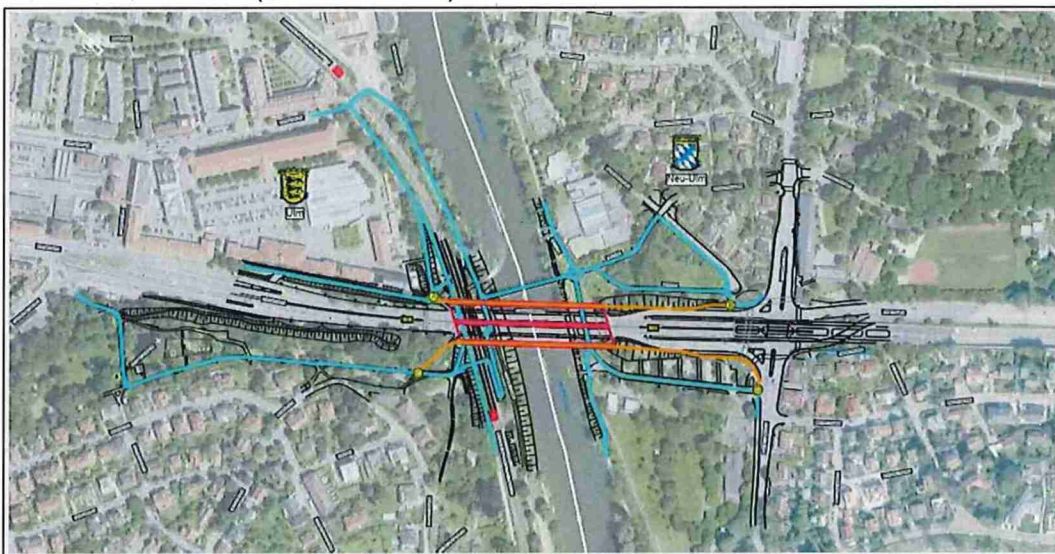
6. *Welche Maßnahmen zur Umleitung des überörtlichen Verkehrs zwischen der A 8 und der A 7 und umgekehrt sind geplant?*

Es sind keine Maßnahmen zur Umleitung des überörtlichen Verkehrs zwischen den Bundesautobahnen A 8 und der A 7 und umgekehrt geplant, da überwiegend alle Fahrstreifen und Fahrbeziehungen aufrechterhalten werden können. Die überörtliche Beschilderung der Fahrbeziehung Stuttgart – Kempten bzw. Kempten – Stuttgart bleibt unverändert und verläuft über die Bundesautobahnen A 8 und A 7 (Autobahnkreuz Ulm/Elchingen).

7. Welche Führung des Rad- und Fußgängerverkehrs ist während der Bauzeit geplant unter Darlegung, welche Provisorien zu welchen Kosten hierfür geplant sind?
8. Welche Umwege für den Rad- und Fußverkehr werden durch diese Baumaßnahme generiert?
9. Welche Maßnahmen zur Minimierung dieser Umwege (provisorischen Brücken über die Donau etc.) für den Rad- und Fußverkehr wurden untersucht unter Angabe, welche mit welcher Begründung verworfen wurden?
10. Wie beurteilt sie die Qualität der jetzt geplanten Umleitungen für den Fuß- und Radverkehr unter Darlegung, welche Schritte sie unternehmen wird, um eine Umleitung in akzeptabler Qualität zu erreichen?

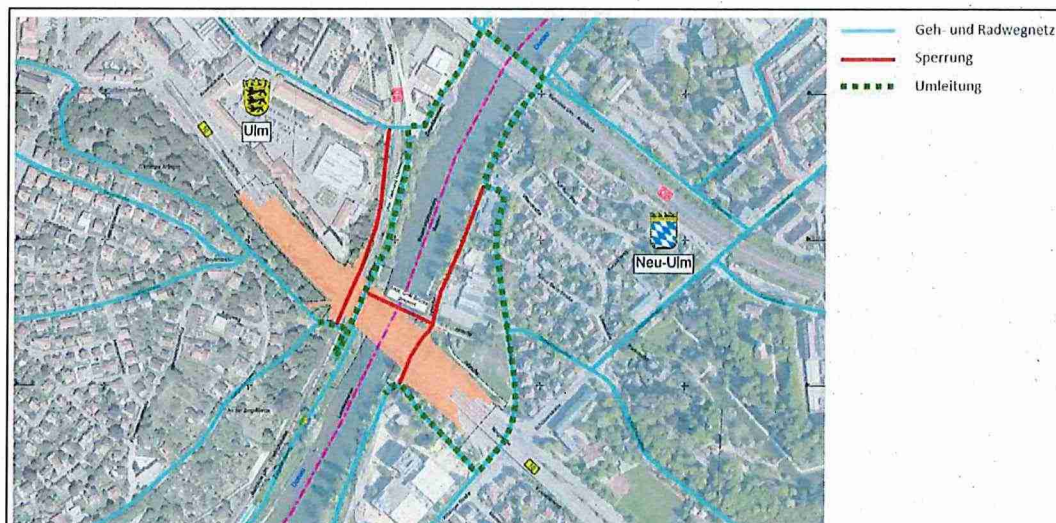
Die Fragen 7 bis 10 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In den Jahren 1970/1971 wurde die Brücke von vier Fahrstreifen auf sechs Fahrstreifen erweitert. Die Verbreiterung wurde durch eine Verringerung der Gehwegbreiten erreicht. Als Ausgleich für die Verringerung der Gehwegbreiten wurde eine neue Fuß- und Radwegebrücke nördlich der bestehenden Brücke errichtet. In der aktuellen Planung sind für den Neubau der Adenauerbrücke auf beiden Seiten neue Geh- und Radwege vorgesehen (rot markiert), die an das bestehende Wegenetz anschließen (blau markiert).



Während der Bauzeit muss der bestehende Fuß- und Radwegesteg, der sich nördlich der Adenauerbrücke befindet, aus Sicherheitsgründen gesperrt werden, da dieser auf der westlichen Seite im Baufeld endet. Derzeit befindet sich das Staatliche Bauamt Krumbach in Abstimmungen mit den beiden Städten Ulm und Neu-Ulm bezüglich der bauzeitlichen Führung des Fuß- und Radverkehrs. Eine Nennung der hierfür anfallenden Kosten ist deshalb zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht möglich.

Das aktuelle Konzept für den Fuß- und Radverkehr sieht eine Führung über die rund 380 m nördlich gelegene Fuß- und Radwegbrücke im Zuge der Eisenbahnbrücke (Ulm – Augsburg) vor.



Der Fuß- und Radweg unter der Adenauerbrücke auf der westlichen Ulmer Seite bleibt abgesehen von kurzen Sperrungen über die gesamte Bauzeit nutzbar. Der Fuß- und Radweg unter der Adenauerbrücke auf der östlichen Neu-Ulmer Seite muss hingegen über die gesamte Bauzeit gesperrt werden, so dass die Verkehre in dieser Zeit über den für die Baumaßnahme verkehrlich ertüchtigten Knotenpunkt B 10 / Schützenstraße / Wiblinger Straße / Ringstraße in rund 180 m Entfernung zur Donau geführt wird.

Darüber hinaus besteht während der gesamten Bauzeit mindestens eine Quermöglichkeit für Fußgängerinnen und Fußgänger über die Adenauerbrücke

auf einem alten bzw. neuen Teilbauwerk. Im letzten Jahr der Bauzeit können zudem bereits die neuen Geh- und Radwegverbindungen über die fertiggestellte Adenauerbrücke angeboten werden.

Die aktuelle Forderung der beiden Städte nach einer provisorischen Fuß- und Radwegebrücke über die Donau wird zurzeit hinsichtlich deren technischer Machbarkeit und deren Wirtschaftlichkeit durch das Staatlichen Bauamt Krumbach geprüft.

Mit freundlichen Grüßen
In Vertretung des Ministers



Berthold Frieß
Ministerialdirektor