

**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 **01. AUG. 2024**
Name Dr. Tim Weirich
Telefon +49 (711) 89686-2404
Geschäftszeichen VM2-0141.3-27/109/4
(Bitte bei Antwort angeben)

nachrichtlich
Staatsministerium

Kleine Anfrage des Abgeordneten Martin Rivoir SPD

- B 30-Ersatzbrückenneubau bei Hochdorf: Stand der Planung und Vergleich zum Neubau des B 30-Urbachtalviadukts bei Bad Waldsee
- Drucksache 17/7033

Ihr Schreiben vom 11. Juni 2024

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

das Ministerium für Verkehr beantwortet die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Wie hoch ist die Verkehrsbelastung in jeder Fahrtrichtung auf der B 30 bei Hochdorf und auf der L 284 bei Ingoldingen zu Verkehrsspitzenzeiten täglich (bitte stundengenaue Angabe)?*

Die Verkehrsbelastung der B 30 bei Hochdorf beträgt laut Verkehrsgutachten rund 18.000 Fahrzeuge pro Tag. Hierbei liegt der Schwerverkehrsanteil auf der B 30 zwischen 13 Prozent und 14 Prozent. Das Verkehrsaufkommen der L 284 liegt derzeit zwischen 8.000 und 10.000 Fahrzeuge pro Tag. Hierbei liegt der Schwerverkehrsanteil ebenfalls bei rund 13 Prozent. Die Verkehrszahlen der Bundes-

straße sowie der Landesstraße wurden jeweils gemeinsam für beide Fahrtrichtungen ermittelt. Zählungen getrennt nach Fahrtrichtung liegen der Straßenbauverwaltung nicht vor.

2. *Welche Umleitungsstrecken/Varianten beim B 30-Brückenersatzneubau werden zurzeit vom Regierungspräsidium (RP) Tübingen untersucht (bitte genaue Darstellung der Varianten)?*

Im Falle einer Umleitung konzentriert sich der Umleitungsverkehr laut Verkehrsgutachten direkt auf das angrenzende Straßennetz. Hierbei ist es das Ziel, die Zunahme der Verkehrsströme gleichmäßig auf das direkt umliegende klassifizierte Straßennetz zu verteilen. Durch eine getrennte Verkehrsführung gilt es den Verkehr aus Richtung Norden über die L 284, L 306 und im Anschluss über Unteresendorf wieder auf die B 30 zu führen. Der Verkehr aus Richtung Süden soll im Gegenzug über die K 7562, K 7563 und im weiteren Verlauf über die L 284 geführt werden. Der dortige Anschluss zur B 30 erfolgt am Knotenpunkt der B 30 / B 465 bei Appendorf / Ingoldingen.

3. *Welche Verkehrsbelastung erwartet sie auf den Umleitungsstrecken zu Verkehrsspitzenzeiten täglich (bitte stundengenaue Angabe)?*

Gemäß Verkehrsgutachten wird unter Berücksichtigung von verkehrslenkenden Maßnahmen eine Verkehrszunahme entlang der K 7562 zwischen Schweinhausen und dem nördlichen Teil von Hochdorf von rund 6.000 Fahrzeugen pro Tag prognostiziert. Dementsprechend verlagern sich die Verkehrsströme auf die L 284. So wird im Streckenzug zwischen Ingoldingen und Degernau eine Verkehrszunahme von rund 4.500 Fahrzeugen pro Tag angenommen.

4. *Warum wurde ein B 30-Brückenersatzneubau parallel zum Bestand nicht explizit in der Planungsausschreibung angefordert?*

Es werden im Zuge der Vorplanung für beide Brücken der B 30 folgende Umleitungsvarianten untersucht und bewertet:

1. Vollsperrung der B 30 – Bereich Hochdorf – mit geteilter Umleitung des Verkehrs über die umliegenden Ortschaften
2. Lokale, temporäre Umleitungen des Verkehrs über eine Verschwenkung der B 30 mittels Behelfsbrücken
3. Neubau parallel zum Bestand und anschließender Verlegung der B 30
4. Neubau des Überbaus parallel zum Bestand auf temporären Unterbauten, Vollsperrung während der Herstellung der Stützen und Widerlager, Querverschub des Überbaus.

Insofern werden neben einer Vollsperrung weitere Varianten, explizit die Variante „Brückenersatzneubau parallel zum Bestand“, untersucht.

5. *Falls es naturschutzrechtliche Einwände zu einem B 30-Ersatzbrückenneubau parallel zum Bestand gibt, welche sind dies?*

Derzeit werden die naturschutzfachlichen Untersuchungen und Erhebungen im Umfeld der Brücken ausgewertet. Nach der Auswertung und Bewertung werden diese den verschiedenen Lösungsvarianten gegenübergestellt und mögliche Konflikte beurteilt. Danach erfolgt die Gesamtabwägung mit den weiteren Belangen.

6. *Mit welchen Kosten durch Zeitverlust, durch Staus für betroffene Gewerbe, Pendler, Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie zur Wiederherstellung der beschädigten Umleitungsstrecken und der jeweils betroffenen Infrastruktur rechnet sie?*

Gemäß Ziffer 4 werden die gelisteten Varianten im Rahmen der Vorplanung bewertet. Bei allen Varianten werden mögliche Belange und Eingriffe berücksichtigt und abgewogen.

7. *Warum wurde bisher keine Kosten-Nutzen-Analyse des B 30-Brückenersatzneubaus unter laufendem Verkehr versus B 30-Sperrung mit mehrjähriger Verkehrsleitung erstellt?*

Siehe hierzu die Antworten zu den Fragen 4 und 6.

8. *Aus welchen Gründen wurde für den B 30-Brückenersatzneubau des Urbachtalviadukts bei Bad Waldsee vom Standardkonzept des Verkehrsministeriums, Brückenabbruch, danach Brückenersatzneubau auf dem Bestand unter Umleitung des B 30-Verkehrs, abgesehen und stattdessen der Brückenersatzneubau parallel zum Bestand unter laufendem Verkehr geplant (bitte um eine detaillierte Darstellung der zugrundeliegenden Fakten für das jetzt gewählte Vorgehen)?*
9. *Welche möglichen Umleitungsstrecken wurden bei der Planung des B 30-Brückenersatzneubaus bei Bad Waldsee im Falle des Brückenabbruchs mit einer folgenden Sperrung der B 30 vom Regierungspräsidium Tübingen genauer untersucht (bitte genaue Darstellung der Varianten)?*

Die Fragen 8 und 9 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Nach Abstimmungen mit der Stadt Bad Waldsee sowie den Verkehrsbehörden wurde festgestellt, dass eine kleinräumige Umleitung direkt an der B 30 nicht möglich ist. Als Umleitungsstrecke wurde daher in der Verkehrsuntersuchung – beim Bau unter Vollsperrung – zusätzlich eine Umleitung durch die Ortsdurchfahrt (OD) Bad Waldsee untersucht. Aus verkehrlicher Sicht ist eine Vollsperrung der B 30 und die Umleitung über das klassifizierte Straßennetz der OD Bad Waldsee für die Dauer der Bauzeit des Ersatzneubaus des Urbachviadukts nicht möglich, da das städtische Straßennetz das zusätzliche Verkehrsaufkommen nicht aufnehmen kann. Das zeigt sich unter anderem daran, dass mehrere Knotenpunkte ihre Kapazitätsgrenze überschreiten würden.

Im Zuge der o. g. Verkehrsuntersuchung wurde unter anderem die Leistungsfähigkeit von verschiedenen Knotenpunkten in Bad Waldsee während einer entsprechenden Umleitung beurteilt.

Von den dabei betrachteten Knotenpunkten waren nur folgende leistungsfähig:

- L 275 Bleichestraße / K 7943 Steinbacher Straße / L 275 Frauenbergstraße / L 316 Steinacher Straße,
- L 275 Frauenbergstraße / Im Ballenmoos / Richard-Wagner-Straße und
- L 316 Wolfenegger Straße / Richard-Wagner-Straße / Kolpingstraße

Bei den folgenden Knotenpunkten liegt bei einer Umleitung größtenteils die schlechteste Qualitätsstufe F gemäß dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) vor:

- L 300 Biberacherstraße / Schützenstraße / Einfahrt BAG,
- L 275 Aulendorfer Straße / L 275 Bahnhofstraße / Bahnhofstraße / K 7943 Steinenberger Straße,
- L 275 Bahnhofstraße / L 300 Biberacher Straße
- L 300 Wurzacher Straße / Schützenstraße und
- L 316 Friedhofstraße / L 300 Am Stadtgraben

Für diese Knotenpunkte ist die Nachfrage größer als die Kapazität, so dass die Verkehrsanlage überlastet ist.

Im einem nächsten Schritt wurden Optimierungen an den o. g. überlasteten Knotenpunkten überprüft. Durch einen Umbau mit Anordnung einer Lichtsignalanlage konnten allerdings nur die die beiden Knotenpunkte

- L 300 Wurzacher Straße / Schützenstraße
- L 316 Friedhofstraße / L 300 Am Stadtgraben

verbessert werden, um eine ausreichenden Qualitätsstufe zu erreichen.

Eine Führung des Verkehrs innerhalb von Bad Waldsee im Einbahnstraßenverkehr um den Stadtsee für die Dauer der Sperrung der B 30 wurde als Optimierung ebenfalls überprüft und stellt keine Lösung zur ausreichenden Verbesserung der zu erwartenden Verkehrssituation dar.

10. *Von welcher Verkehrslast auf den in Betracht gezogenen B 30-Umleitungsstrecken bei Bad Waldsee wurde ausgegangen?*

Die größten Steigerungen des Verkehrsaufkommens während der Bauzeit und unter Annahme einer Vollsperrung der B 30 sind im Kernbereich von Bad Waldsee zu erwarten. In Bad Waldsee verteilt sich der dann von der B 30 verlagerte Verkehr auf die vorhandenen Straßen, sodass das Verkehrsaufkommen in Bad Waldsee insgesamt deutlich zunimmt. Eine besonders große Steigerung kann dabei auf der Bleichstraße mit rund 7.000 Fahrzeugen zusätzlich pro Tag (insg. 16.700 Fahrzeuge pro Tag) und auf der L 300 Biberacher Straße mit teilweise über 8.000 Fahrzeugen zusätzlich pro Tag (insg. 16.600 Fahrzeuge pro Tag) prognostiziert werden.

Mit freundlichen Grüßen

i. V. des Ministers

Berthold Frieß

Berthold Frieß

Ministerialdirektor