

Sachbearbeitung	VGV - Verkehrsplanung und Straßenbau, Grünflächen, Vermessung		
Datum	03.12.2020		
Geschäftszeichen	KOST-FG	* 1	
Beschlussorgan	Gemeinderat	Sitzung am 24.03.2021	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 001/21

---

Betreff: Ersatzneubau der Adenauerbrücke  
- Beschluss -

Anlagen:	Ausführliche Erläuterungen	(Anlage 1)
	Verkehrsgutachten zur B 10 Adenauerbrücke in Ulm/Neu-Ulm	(Anlage 2)
	<b>- nur elektronisch -</b>	
	Kfz- Verkehrsstärken sechsstreifig	(Anlage 3)
	Kfz- Verkehrsstärken achtstreifig	(Anlage 4)
	Übersicht der Querschnitte	(Anlage 5)
	Übersichtsplan achtstreifig	(Anlage 6)
	GR-Antrag Nr. 198/20 vom 07.10.2020	(Anlage 7)
	GR-Antrag Nr. 222/20 vom 10.11.2020	(Anlage 8)
	GR-Antrag Nr. 250/20 vom 10.12.2020	(Anlage 9)
	Visualisierung Ersatzneubau Adenauerbrücke	(Anlage 10)
	GR-Antrag Nr. 29/21 vom 22.02.2021	(Anlage 11)

### Antrag:

1. Der Sachstandsbericht zur Adenauerbrücke wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Anträge Nr. 198/20, 222/20, 250/20 und 29/21 für behandelt zu erklären.
3. Dem Vorschlag der Verwaltung wird zugestimmt, einen achtspurigen Ersatzneubau der Adenauerbrücke zu unterstützen.
4. Die Stadt Ulm begrüßt den Ersatzneubau der Adenauerbrücke, da sie eine der zentralen lokalen, regionalen und auch überregionalen Verbindungen über die Donau in der Stadt darstellt. Darüber hinaus anerkennt sie die engagierte und umfassende Erarbeitung der Planungsgrundlagen.
5. Sowohl die sechsstreifige als auch die achtstreifige Variante ist geeignet, die Realisierung eines zukunftsfähigen Verkehrsbauwerks zu gewährleisten. Die Stadt Ulm wird eine Entscheidung des Bauherrn in beide Richtungen im Grundsatz unterstützen.

---

Zur Mitzeichnung an:	Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des
BM 3, C 3, GM, KOST2020, LI, OB, SUB	Gemeinderats:
_____	Eingang OB/G _____
_____	Versand an GR _____
_____	Niederschrift § _____
_____	Anlage Nr. _____

6. Die Stadt Ulm bevorzugt, trotz der etwas stärkeren Eingriffe in die Freiraumstrukturen an dieser neuralgischen Stelle die achtstreifige Variante, aufgrund der Vorteile im Hinblick auf die Verkehrsabwicklung im Betrieb und während des Baus sowie der größeren Entwicklungspotenziale über die gesamte Lebensdauer der Brücke hinweg.
7. Die Stadt Ulm legt Wert darauf, dass die Brücke so gebaut wird, dass zu einem späteren Zeitpunkt einzelne Teile für die Anlage einer Straßenbahntrasse oder als anderweitige Spur des Umweltverbundes verwendet werden kann.
8. Die Verwaltung der Stadt Ulm behält sich ausdrücklich vor - sofern es für die Verwirklichung der langfristigen Stadtentwicklungsziele im Zuge der Landesgartenschau 2030 erforderlich ist - unabhängig von der Anzahl der Fahrstreifen eine Steuerung des Verkehrszulaufes in die Innenstadt mithilfe der Brücke nachgeordneten Signalanlagen vorzunehmen.

Jung

## **Sachdarstellung:**

### **1. Beschlüsse und Ausgangslage**

Am 15.10.2008 wurde vom Gemeinderat der Stadt Ulm der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Ulm/Neu-Ulm (VEP) aus dem Jahr 1995 zugestimmt (GD365/08). In dieser Fortschreibung des VEP ist die Adenauerbrücke ein Teil des Vorbehaltsnetzes zur sicheren und leistungsfähigen Abwicklung der Verkehre.

Am 14.10.2015 wurde vom Gemeinderat der Stadt Ulm der Planungsvereinbarung Adenauerbrücke zugestimmt (GD273/15). Diese Planungsvereinbarung war vorbehaltlich der Klärung der Baulast der Adenauerbrücke, Des Weiteren wurde darin vereinbart, dass das Staatliche Bauamt Krumbach die Planung der neuen Brücke übernimmt.

Am 01.10.2019 wurde vom Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt der Brückenzustandsbericht 2019 zur Kenntnis genommen. Im Rahmen des Berichts wurde der Zustand der verschiedenen Brückenbauwerke im Stadtgebiet dargestellt. Des Weiteren wurden Maßnahmen zur Verbesserung des Gesamtzustandes dargelegt. Bezüglich der Adenauerbrücke wurde über die Anpassung der Monitoringanlage informiert.

Am 08.11.2019 wurde vom Gemeinderat der Stadt Ulm und Stadtrat der Stadt Neu-Ulm der Sachstandsbericht zur Adenauerbrücke zur Kenntnis genommen (GD410/19). Im Rahmen des Berichts wurde der bauliche Zustand der Brücke dargestellt sowie über die Anregungen der Städte Ulm und Neu-Ulm zum Ersatzneubau berichtet.

Am 19.11.2019 wurde vom Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt der Erweiterung der Monitoringanlage für die Restnutzungsdauer der Brücke zugestimmt (GD 446/19).

### **2. Anträge**

Antrag 198/20, CDU/UfA vom 07.10.2020 - Verkehrskonzept Ulm - Adenauerbrücke

Antrag 222/20, CDU/UfA vom 10.11.2020 - Visualisierung Adenauerbrücke

Antrag 250/20, SPD vom 10.12.2020 - Neubau Adenauerbrücke

Antrag 29/21, GRÜNE vom 22.02.2021 - Teilfortschreibung Verkehrsentwicklungsplan

### **3. Erläuterungen**

Die Erläuterungen befassen sich zum einen mit dem baulichen Zustand und der Baulast der Brücke. Zum anderen werden in den Erläuterungen die verkehrliche Situation sowie die Auswirkungen des Ersatzneubaus erläutert.

Die ausführlichen Erläuterungen sind der Anlage 1 zu entnehmen.

#### 4. Empfehlung der Stadtverwaltung

##### 4.1. Gründe, die aus Sicht der Stadtverwaltungen für den achtstreifigen Neubau sprechen

Folgende Gründe sind maßgeblich für die Abwägung der Stadtverwaltung, dass die Brücke mit acht Fahrstreifen gebaut werden sollte:

- Die Adenauerbrücke ist sowohl für den lokalen Verkehr zwischen Neu-Ulm und Ulm als auch für den überregionalen mit Ziel und Quelle in den beiden Städten von so großer Bedeutung, dass auch während der Bauzeit eine leistungsfähige Verbindung gewährleistet werden muss. Hierzu ist geplant in einer ersten Bauphase den Verkehr mit drei Fahrstreifen je Fahrtrichtung auf links und rechts des Bestandes in Behelfslage hergestellten neuen Brückenüberbauten zu führen. Die beiden jeweils inneren Fahrstreifen müssen für den Rückbau des Bestandsbauwerks genutzt werden. Bei der Realisierung von acht Fahrstreifen kann der Verkehr auch während der Rückbaumaßnahme mit zumindest zwei Fahrstreifen je Fahrtrichtung aufrechterhalten werden. Bei der Realisierung von sechs Fahrstreifen muss der gesamte Verkehr während der Dauer der Rückbaumaßnahme über eine Fahrspur je Fahrtrichtung abgewickelt werden. In einer weiteren Bauphase werden die seitlichen Brückenüberbauten in die endgültige Lage eingeschoben, wobei dann immer nur eine Brückenhälfte für den Verkehr zur Verfügung steht. Auch in dieser Bauphase sind vier Fahrspuren zur Aufrechterhaltung der Verbindung von n Vorteil.
- Derzeit wird das Verkehrsgeschehen auf der Adenauerbrücke häufig durch Unfälle im Zuge der Verflechtungsvorgänge geprägt, die oftmals zu langanhaltenden und relevanten Verkehrsbehinderungen führen. Ein achtstreifiger Querschnitt weist ausreichend Breite auf, auch bei Eingriffen in den Verkehrsraum durch Unfälle, Unterhaltsarbeiten an der Brücke und künftig erforderlichen Instandhaltungsarbeiten den Verkehr auf drei Fahrstreifen je Fahrtrichtung aufrechtzuerhalten. Eine 6-Streifigkeit ermöglicht hier lediglich die Aufrechterhaltung von zwei Fahrstreifen je Fahrtrichtung. Jetzt noch gehäuft auftretende Rückstauungen auf der Bundesstraße und in beide Stadtgebiete können so künftig reduziert werden.
- Ein achtstreifiger Neubau verbessert die Verkehrsqualität in den Verflechtungsbereichen zu den beiden Städten deutlich. In den Zu- und Ausfahrtsbereichen auf die Adenauerbrücke sind bereits heute zwei Fahrstreifen angelegt. Derzeit noch erforderliche Verflechtungsvorgänge für den Verkehr zwischen den Städten entfallen. Die Verflechtungen für den Verkehr von und zu der B 10 können über einen längeren Streckenabschnitt abgewickelt werden. Derzeit ereignen sich 75 % der Unfälle auf den jeweils beiden rechten Fahrstreifen. Durch den Entfall von Verflechtungen kann die Unfallgefahr deutlich reduziert werden. Die Achtstreifigkeit trägt damit erheblich zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf der Bundesstraße und den Auf- und Abfahrtsrampen bei.
- Die innerstädtischen Donauübergänge (Herdbücke, Gänstorbrücke) sowie der Innenstadtring werden durch einen achtstreifigen Ausbauquerschnitt geringfügig entlastet. Die entstehenden Entlastungen ermöglichen und verbessern geplante Optimierungsmaßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Ulm in den betroffenen Streckenabschnitten.
- Durch die sich im Bau befindliche Querspange Erbach ergeben sich Möglichkeiten, die Verkehrsbelastung auf der B 311 deutlich zu verringern und zusätzliche Fahrzeuge auf die Strecke B 30 / B10 zu verlagern. Dies kommt den Bestrebungen der Stadtverwaltung Ulm hinsichtlich der Reduzierung von Fahrstreifen im innerstädtischen Verlauf der Bundesstraße entgegen.

- Die neue Adenauerbrücke wird eine voraussichtliche Lebensdauer von rund 80 Jahren haben. Eine Brücke mit acht Fahrstreifen ermöglicht mehr Flexibilität im Hinblick auf künftige Verkehrsverhältnisse als eine Brücke mit sechs Fahrstreifen. Dies könnten Entwicklungen im Umweltverbund sein (mögliche Trassenführung einer Straßenbahn in Richtung Wiblingen, eigene Busspur bei eventueller Ausweitung des ÖPNV-Angebotes, das Anlegen eines Radschnellweges etc.). Aber auch für eine - von der Gesellschaft derzeit nicht gewünschte - Erhöhung des Kfz-Verkehrs bietet eine achtstreifige Brücke größere Reserven, die zu einem späteren Zeitpunkt nicht nachgerüstet werden könnten. Von daher bieten acht Fahrstreifen erheblich mehr Optionen für die künftige Mobilitäts- und Stadtentwicklung.
- Im Zuge des Neubaus der Adenauerbrücke sollte zum Schutz der Anwohner ein Lärmschutz realisiert werden. Aufgrund der Rechtslage werden die Kosten bei einem achtstreifigen Ausbau vom Bund übernommen, bei einem sechsstreifigen Ausbau müssten die Kosten von den beiden Städten finanziert werden. Aufgrund der baulichen Gegebenheiten und der für den Lärmschutz erforderlichen Mehrbreiten auf der Brücke wird für den Lärmschutz aus heutiger Sicht eine Größenordnung von rund fünf bis sechs Millionen Euro anfallen. Die Summen werden zwar in jedem Fall über das Steueraufkommen finanziert, jedoch ist in den kommenden Jahren in den Haushalten der beiden Städte für eine solche Maßnahme kaum Spielraum. Da ein großer Teil der Verkehre nicht allein lokalen Ursprungs ist, halten die Stadtverwaltungen die Finanzierung aus Bundesmitteln grundsätzlich für angebracht.

#### 4.2. Gründe die aus Sicht der Stadtverwaltungen gegen einen achtstreifigen Ausbau der Brücke sprechen:

- Für einen Brückenneubau mit acht Fahrstreifen entstehen höhere Kosten. Die wesentlichen Kosten bei dem Brückenersatzneubau entstehen durch das Bauverfahren und die erforderlichen Bauzustände, die der Aufrechterhaltung des Verkehrs während der Bauzeit dienen. Die Mehrkosten durch die Anordnung der beidseitig zusätzlichen Verflechtungsfahrstreifen werden vom Staatlichen Bauamt Krumbach zwischen drei und fünf Mio. € geschätzt.
- Das vorliegende Verkehrsgutachten hat für eine achtstreifige Brücke eine Verkehrszunahme von 3.900 Kfz/24 ermittelt. Bezogen auf die zu erwartende Gesamtverkehrsmenge von 103.600 KFZ/24 h bedeutet dies eine prozentuale Verkehrszunahme auf der Achse von rund 4 %. Durch die Verbesserung der Verkehrsqualität auf den Zu- und Abfahrtsrampen ist diese Verkehrszunahme auf die gesteigerte Attraktivität der Adenauerbrücke als Verbindung zwischen den beiden Städten zurückzuführen. Kapazitätsbeschränkend ist auf Neu-Ulmer Seite der vierstreifige Querschnitt auf der Brücke über die Schützenstraße und auf Ulmer Seite der ebenfalls vierstreifige Querschnitt des Westringtunnels. Die Adenauerbrücke wird sowohl mit acht als auch mit sechs Fahrstreifen kein Engpass im alltäglichen Verkehrssystem darstellen, da die Leistungsfähigkeit vielmehr durch die nachgeordneten Knotenpunkte definiert ist.
- Mit acht Fahrstreifen ist ein größerer Eingriff in die Ehinger Anlagen und den Grünstreifen auf der Ostseite der B 10 verbunden. Da die Fahrspuren jeweils 3,5 m betragen, wird auf beiden Seiten über eine Länge von rund 200 m tiefer in die seitlichen Grünbereiche bzw. die Ehinger Anlagen eingegriffen. Nach derzeitigem überschlägigen Planungsstand sind bei einem achtstreifigen Ausbau etwa 10 Bäume (Stammdurchmesser größer 10 cm) mehr betroffen, als bei einem sechsstreifigen Ausbau.

#### 4.3. Empfehlung der Stadtverwaltung

Nach Abwägung der Vor- und Nachteile der Varianten empfiehlt die Stadtverwaltung einen achtstreifigen Ersatzneubau für die Adenauerbrücke.