

Antwort**der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta,
Bernd Reuther, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/32146 –**

Zustand und Auswirkungen der Salzachtalbrücke auf der Autobahn 66

Vorbemerkung der Fragesteller

Seit 1963 überspannt die Salzachtalbrücke das Mühlthal und die Bundesstraße 263 im Wiesbadener Stadtteil Biebrich für die Autobahn 66 (A66) und ist damit Teil einer zentralen Achse im Verkehrsnetz des Rhein-Main-Gebiets. Der schlechte Zustand des Brückenbaus ist bereits seit mehreren Jahren bekannt und war Auslöser verschiedener Erhaltungsmaßnahmen. Bereits vor dem Einbruch eines Rollenlagers am 18. Juni 2021 war die Brücke daher nur teilweise für den Verkehr freigegeben, mit direkten negativen Auswirkungen auf den über das Schiersteiner und das Wiesbadener Kreuz verlaufenden Verkehr. Pläne für einen Ersatzneubau werden bereits seit längerem verfolgt. Nach dem Absenken des Brückenbaus wurden die Brücke sowie die B263, die Mainzer Straße sowie die unter der Brücke verlaufenden Bahnstrecken gesperrt. Sowohl für den Straßenverkehr als auch für den Schienenverkehr waren und sind die Auswirkungen enorm. So ist der Wiesbadener Hauptbahnhof größtenteils vom restlichen Netz abgeschnitten. Zum jetzigen Zeitpunkt wird die Brücke als extrem einsturzgefährdet angesehen. Zudem ist eine Sprengung im August 2021 vorgesehen. Eine Wiederöffnung der unter der Brücke liegenden Verkehrswege ist frühestens nach der Sprengung möglich, nach Aussagen der Autobahn GmbH des Bundes soll zumindest der Südteil der Salzachtalbrücke im Herbst 2022 wieder geöffnet werden.

1. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über den aktuellen Zustand sowie den Hintergrund des Schadens an der Salzachtalbrücke?
6. Welche Maßnahmen werden nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell an der gesperrten Brücke getroffen?

7. Welche Pläne gibt es bezüglich der geplanten Sprengung der gesperrten Brücke bisher nach Kenntnis der Bundesregierung, insbesondere im Hinblick auf den genauen Zeitpunkt, Auswirkungen auf den Verkehr und voraussichtliche Kosten?

Die Fragen 1, 6 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bauleistungen zur Notstabilisierung sind abgeschlossen. Am Nordbauwerk finden noch handnahe Brückenprüfungen statt. Sollten hier keine Auffälligkeiten festgestellt werden, kann wieder mit Baustellenpersonal an den Bauwerken und im Umfeld gearbeitet werden. Dann wird unverzüglich mit der Vorbereitung der Sprengung voraussichtlich Ende Oktober / Anfang November 2021 und dem Bau der Sicherungsleistungen u. a. am Klärwerk, der Bahnanlage sowie dem Salzbach begonnen.

Zur Schadensursachenfindung hat die Autobahn GmbH des Bundes ein Gutachten in Auftrag gegeben. Dieses liegt noch nicht vor. Die Kosten, die durch den Schadensfall entstanden sind, können noch nicht beziffert werden. Nach einer Zwischenstellungnahme des Gutachtergremiums war eine Verkettung mehrerer Einflussfaktoren schadensursächlich, z. B. Brückenlager mit nicht hinreichendem Verformungsvermögen, Setzungsunterschiede in den einzelnen Stützenachsen im Laufe der Nutzungsdauer verbunden mit Zwängungsspannungen im Bauwerk mit der Folge einer Entlastung einzelner Stützen sowie eine außergewöhnliche Temperaturverformung infolge der ausgeprägten Hitze in der Schadenswoche.

2. Welche Auswirkungen hat die Vollsperrung der Brücke nach Kenntnis der Bundesregierung auf den Verkehr auf
 - a) der A66m
 - b) der B263,
 - c) den betroffenen Schienenstrecken und für den Wiesbadener Hauptbahnhof,
 - d) die Verkehrssituation rund um die Brücke, in Wiesbaden und für das Rhein-Main-Gebiet, insbesondere im Hinblick auf Pendler als auch auf den Güterverkehr?

Die A 66 ist voll gesperrt. Die weiträumige Umleitung der Bundesautobahn wird im Wesentlichen über den Mainzer Ring (A 60, A 643) geführt.

Mit nachfolgenden Sofortmaßnahmen haben die Autobahn GmbH des Bundes, Hessen Mobil und die Stadt Wiesbaden die Verkehrssituation auf der Bundesstraße B 263 und dem untergeordneten Straßennetz signifikant verbessert:

- Mithilfe der Bypass-Lösung an der Anschlussstelle (AS) Mainzer Straße können der Kfz- sowie der Fuß- und Radverkehr im Zuge der B 263 wieder abgewickelt werden.
- Zwischen der AS Biebrich und der Salzachtalbrücke wurde eine provisorische Überfahrt zwischen den beiden Richtungsfahrbahnen der A 66 eingerichtet, um eine 180 Grad-Wendung zu ermöglichen. Somit kann die Fahrbeziehung Biebrich-Süd von der stark frequentierten städtischen Straße „Biebricher Allee“ auf die A 66 in Richtung Rüdenheim als Rechtsabbieger erfolgen. Das Linksabbiegen und Kreuzen des Verkehrs aus Biebrich-Nord nach Biebrich-Süd entfällt. Die Kreuzung wird deutlich leistungsfähiger.
- Weiterhin hat Hessen Mobil durch eine bauliche Maßnahme zwischen Biebrich und Bierstadt einen freien Rechtsabbieger von der städtischen Straße

„Siegfriedring“ zur B 455 in Richtung A 66 Wiesbaden-Erbenheim umgesetzt. Auch hiermit entfällt das Linksabbiegen der betreffenden Fahrbeziehung und somit das Kreuzen mit dem entgegenkommenden Verkehr aus Bierstadt. Auch diese Kreuzung wird erheblich effizienter.

- Die Stadt Wiesbaden hat die Lichtsignalanlagensteuerung an den maßgeblichen Knotenpunkten optimiert, teils leistungsmindernde Abbiegerströme in den Knotenpunkten reduziert und zusätzliche Fahr- und Busspuren eingerichtet.

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) erfolgt der Anschluss des Wiesbadener Hauptbahnhofs an den regionalen Zugverkehr über Shuttle-Busse zu den Stationen Mainz-Kastel und Wiesbaden-Ost sowie über die eingleisige Ländchesbahn (Hessische Landesbahn) in Richtung Niedernhausen.

Der Schienenpersonenfernverkehr bedient Wiesbaden direkt in Richtung Limburg, Montabaur, Siegburg/Bonn und Köln mit einem täglichen Zugpaar. Darüber hinaus besteht eine Busverbindung zum Mainzer Hauptbahnhof. Für die S-Bahn Rhein-Main ist durch die Sperrung im Bereich der Salzbachtalbrücke eine wichtige Abstellanlage inklusive der Möglichkeit zur Innenreinigung der Fahrzeuge nicht mehr zu erreichen. Seit einigen Jahren verkehrt auf den betroffenen Streckenabschnitten kein Güterverkehr mehr.

3. Wie weit waren die vor der Sperrung bereits geplanten Maßnahmen zur Erneuerung der Brücke nach Kenntnis der Bundesregierung vorangeschritten?
 - a) Welcher Zeitrahmen war ursprünglich für die Erneuerung der Brücke gesetzt?
 - b) Sind der Bundesregierung in dieser Hinsicht Verzögerungen bekannt, und wenn ja, welcher Art, und mit welchen Auswirkungen auf die Erneuerungspläne?
 - c) Welche Mittel waren zur Verfügung gestellt und wurden bisher abgerufen bzw. verwendet?

Der Abbruch der Südbrücke sollte im Herbst des Jahres 2021 beginnen und Mitte des Jahres 2022 abgeschlossen sein. Mitte des Jahres 2024 war vorgesehen, das neue südliche Teilbauwerk wieder für den Verkehr freizugeben. Als Enddatum auch zur Wiederfreigabe der Nordbrücke war das Jahr 2026 anvisiert.

Ende 2018 gab es einen „Bauschadensfall“ durch Anbohren der Spannglieder im Rahmen der Herstellung von Verstärkungsmaßnahmen am Nordbauwerk. Die Wiederherstellung der Tragfähigkeit des Bauwerks führte zu Verzögerungen im Bauablauf.

Zusätzlichen Zeitbedarf erforderte die Abstimmung des Abbruchkonzepts.

Die Kosten für den Abbruch und die Erneuerung der Salzbachtalbrücke werden bisher mit rund 146 Mio. Euro beziffert. Ausgegeben sind bis heute annähernd 60 Mio. Euro.

4. Wie häufig und in welcher Art und welchem Umfang wurde die gesperrte Brücke nach Kenntnis der Bundesregierung in den vergangenen zehn Jahren geprüft und gepflegt?

Es haben turnusmäßig alle Bauwerksprüfungen nach DIN 1076 stattgefunden. Zudem gab es ein Dauermonitoring zur Bauwerksüberwachung sowie regelmäßige Sonderprüfungen (jährlich/ monatlich/ 14-tägig) für beide Teilbauwerke,

für das Teilbauwerk Süd bis zur Umlegung des Verkehrs auf das Teilbauwerk Nord Ende 2019.

5. Bis wann rechnet die Bundesregierung mit der Wiedereröffnung der betroffenen unter der Brücke verlaufenden Straßen- und Schienenwege?
 - a) Welche Vorgaben müssen dafür erfüllt sein, und welche Maßnahmen werden diesbezüglich unternommen?
 - b) Welche Maßnahmen werden ergriffen, um einen Bypass für die B263 zu schaffen?

Die Freigabe der B 263 wird voraussichtlich im Dezember 2021 erfolgen, sofern die Sprengung der Salzbachtalbrücke und deren Räumung planmäßig durchgeführt werden können. Seit Anfang Juli wurde bereits eine örtliche Umfahrung des gesperrten Bereichs eingerichtet.

Nach Auskunft der DB AG ist die Wiedereröffnung der Schienenwege unmittelbar vom Zeitpunkt der Sprengung der Autobahnbrücke abhängig. Im Übrigen sind noch keine Auskünfte zum Zeitplan möglich.

Der Bypass ist bereits zwei Wochen nach dem Schadensfall unter Verkehr genommen worden.

8. Bis wann rechnet die Bundesregierung mit der Errichtung sowie Öffnung eines behelfsmäßigen Ersatzbaus?
 - a) Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung diesbezüglich?
 - b) Welche Maßnahmen sollen nach Kenntnis der Bundesregierung ergriffen werden, um die Planungs- und Bauarbeiten zu beschleunigen?
 - c) In welchem Maße liegen nach Kenntnis der Bundesregierung bereits baureife Pläne bzw. Freigaben vor?
 - d) Wie soll ein solcher Ersatzbau ausgestaltet sein, insbesondere im Hinblick auf die Anzahl der Spuren und mögliche Einschränkungen für den Pkw- oder Lkw-Verkehr?

Es wird keine Behelfsbrücke, sondern sofort das endgültige Bauwerk errichtet.

9. Bis wann rechnet die Bundesregierung mit der Errichtung sowie Öffnung eines vollwertigen Ersatzes?
 - a) Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung diesbezüglich?
 - b) Welche Maßnahmen sollen nach Kenntnis der Bundesregierung ergriffen werden, um die Planungs- und Bauarbeiten zu beschleunigen?
 - c) Welche Abweichungen wird der Neubau gegenüber der zu ersetzenden Brücke haben, insbesondere im Hinblick auf Tragfähigkeit, verwendete Materialien, Anzahl der Spuren sowie Telematik und Digitaltechnik?

Die neue Brücke erfüllt alle Anforderungen. Auf der neuen Brücke wird es 3 Fahrstreifen für jede Fahrtrichtung geben; sie berücksichtigt den geplanten Ausbau der A 66 zwischen AS Erbenheim und Schiersteiner Kreuz.

Das südliche Teilbauwerk soll Mitte des Jahres 2023 für den Verkehr freigegeben werden. Die Verkehrsfreigabe des nördlichen Teilbauwerks soll im Jahr 2026 erfolgen.

Eine Erweiterung der vertraglichen Arbeitszeit (z. B. 2-Schicht-Arbeitszeitmodell) wird geprüft, um die Arbeiten zu beschleunigen.