

Viele Vorarbeiten für zweite Brücke

Großprojekt | Baubeginn im Gauchachtal für Sommer 2022 geplant / Alle Maßnahmen werden gebündelt

Im Jahr 2028 soll alles fertig sein: die zweite Gauchachtalbrücke, der Lückenschluss bei Unadingen und der Anschluss an den Dögginger Tunnel. Auch die Sanierung der ersten Brücke und der beiden Tunnelröhren ist eingeplant worden.

Donaueschingen/Bräunlingen/Hüfingen (jak). Sieben Jahre wird also an einem der größten Infrastrukturprojekte der Region gearbeitet. »Früher hätte mich so ein Zeitplan mehr erschreckt«, sagt der CDU-Bundestagsabgeordnete Thorsten Frei. Aber ein solches Großprojekt brauche seine Zeit und letztendlich gehe dann auch alles schneller.

Wie viel Arbeit in solch einem Projekt steckt, weiß Helmut Mayer vom Regierungspräsidium. Er war bereits für die Sanierung der Immensitzbrücke (Autobahn 81 bei Geisingen) verantwortlich und sollte auch die zweite Gauchachtalbrücke übernehmen. Nun liegen aber noch die weiteren Maßnahmen, die zusätzlich geplant sind, auf seinem Schreibtisch. »Wir werden das alles aufeinander abstimmen«, erklärt der Fachmann.

Und da gibt es viel zu koordinieren. Die unterschiedlichsten Bereiche müssen hier zusammenarbeiten, damit die Brücke überhaupt gebaut werden kann: Straßenbau, Tunnelbau, Umweltschutz, Baurecht, der Grunderwerb – viele Rädchen müssen ineinander greifen. Hinzu kommt, dass es sich um ein Pilotprojekt handelt, das im »Building Information Modeling«-Verfahren (BIM) errichtet werden soll. Von der Planung über den Bau bis zur Abrechnung sollen die digita-



Ortsvorsteher Dieter Fehrenbacher (von links), Bürgermeister Micha Bächle, Förster Thomas Eckert und der Bundestagsabgeordnete Thorsten Frei besichtigen die erste Maßnahme. Fotos: Jakob

len Möglichkeiten genutzt werden, um so Erfahrungen für andere Bauprojekte zu sammeln. Rund 50 Menschen arbeiten bereits an dem Projekt, ohne dass es einen Spatenstich gegeben hat. Der ist für den Sommer 2022 geplant. Aktuell sind die Pläne zwar vom Land abgesehen, liegen nun aber im Verkehrsministerium. Erst wenn von dort die positive Genehmigungsnachricht kommt, können die Arbeiten ausgeschrieben werden – bei einem Bauprojekt dieser Größenordnung natürlich europaweit, was zusätzlichen Aufwand mit sich bringt.

Auch wenn noch lange nicht gebaut wird, ein bisschen etwas kann man schon sehen. Westlich der bereits stehenden Brücke ist der Hang bereits abgeholzt worden. Dabei handelt es sich um eine Ausgleichsmaßnahme. Doch seit wann fällt man den

Wald, um ein Bauprojekt ausgleichen zu können? Normalerweise wird eher aufgeforstet. Doch in diesem Fall handelt es sich um eine Besonderheit, die viel Zeit und viele Diskussionen gekostet hat. »Wir sind froh, dass wir letztendlich doch noch eine tragfähige Lösung gefunden haben«, sagt Bräunlingens Bürgermeister Micha Bächle.

Ursprünglich war nämlich geplant, acht Hektar Wald zu fällen. »Das wäre eine vier Mal so große Fläche gewesen«, erklärt Bräunlingens Förster Thomas Eckert. Nun wurden nur zwei Hektar gerodet. Dort, wo die Bäume standen, soll auf der Fläche, die im Eigentum der Stadt ist, Magerrasen entstehen. »Die älteren Dögginger erinnern sich noch, dass es hier früher tatsächlich überhaupt keinen Wald gab«, sagt Dieter Fehrenbacher, Ortsvorsteher von Döggingen. 600 Festmeter wurden gerodet, zwei Drittel sind schon verkauft – größtenteils an Unternehmen in der Region.

Die nächste Maßnahme, die geplant ist, ist für den nächsten Winter terminiert. Dann soll auf der gegenüberliegenden Seite der Hang gerodet und eine Baustellenstraße angelegt werden. Kein leichtes Unterfangen, denn es handelt sich zum einen um einen Rutschhang, der gesichert werden muss. Zum anderen muss die Straße auch so gebaut werden, dass sie mit Schwerlastkranen befahren werden kann.

Offiziell ist das Projekt als

Ortsumfahrung Döggingen deklariert. Doch in den nächsten Jahren wird es wohl erst einmal mehr Verkehr auf der ehemaligen Bundesstraße geben. Doch mit Abschluss der



»Die Entscheidung, die zweite Gauchachtalbrücke zu bauen, ist ein Glücksfall für die Region.«

Thorsten Frei,
CDU-Bundestagsabgeordneter

Bauarbeiten soll sich das dann komplett ändern. Denn aktuell wird die Dögginger

Ortsdurchfahrt als Umleitungsstrecke genutzt.

Die große Hoffnung der Dögginger ist, dass es spätestens 2028 möglich sein wird, den Verkehr so zu lenken, dass planbare Umleitungen über die Bundesstraße und nicht durch Döggingen geführt werden. Dazu braucht es aber nicht nur die zweite Brücke, sondern auch eine entsprechende Ausstattung der beiden Tunnelröhren. »Mit einem vertretbaren Aufwand wäre das möglich«, sagt Fehrenbacher.

Entsprechende Voruntersuchungen habe es bereits gegeben, die zeigen, dass die Tunnelröhren ganz leicht auf einen Gegenverkehr nachgerüstet werden könnten. Dazu braucht es dem Ortsvorsteher zufolge nur entsprechende Verkehrszeichen für beide Richtungen, eine Nachjustierung der Brandlufanlage und an den Tunnelenden noch Einfahrtsbeleuchtungen.



Die nächsten sieben Jahre ist Helmut Mayer vom Regierungspräsidium viel in der Region unterwegs. Er ist der Projektleiter für die zweite Gauchachtalbrücke und die integrierten Maßnahmen.

INFO

Weitere Maßnahmen

Neben dem Bau der zweiten Gauchachtalbrücke sind in dieses Projekt weitere Maßnahmen integriert worden. Dazu gehören: Ausbau der B31 auf einer Länge von rund 470 Metern von zwei auf vier Fahrstreifen (westlich der Brücke), die Anpassung des Tunnelvorfeldes östlich der Brücke (Tunnelseite), die

Neuplanung von Betriebs- und Behelfsausfahrt und Umfahrt am westlichen Widerlager der Brücke, der dreistreifige Ausbau der B31 auf rund 1,1 Kilometern, die Erneuerung der Betriebstechnik des Tunnels und der Betriebsgebäude; die damit einhergehende Anpassung an die Verkehrsführung.