19.11.2026

Gemeinsame Erklärung der Oberbürgermeister und Bürgermeister Dirk Abel, Roland Tralmer, Frank Schroft und Ermilio Verrengia zum Neubau der B 463-Eyachbrücke

Verkehrsverbindung sichern, Wirtschaftsstandorte schützen und zukunftsfähige Lösungen ermöglichen

Ausgangslage

Die geplante Erneuerung der Eyachbrücke im Zuge der Bundesstraße B 463 stellt die Städte Albstadt, Balingen und Meßstetten sowie die gesamte Region vor eine infrastrukturelle Herausforderung von erheblicher Tragweite. Die B 463 ist eine der wichtigsten Verkehrsverbindungen im Zollernalbkreis und darüber hinaus. Sie verbindet Wirtschaftsstandorte, Wohnorte und Arbeitsplätze und ist für die Mobilität der Bevölkerung ebenso unverzichtbar wie für die Wettbewerbsfähigkeit unserer Unternehmen. Betroffen sind nicht nur die drei genannten Städte. Die Auswirkungen einer längerfristigen Sperrung reichen bis in den östlichen Zollernalbkreis mit den Gemeinden Bitz und Straßberg, auf den Heuberg sowie in die Stadt und den Landkreis Sigmaringen. Es geht damit um die Funktionsfähigkeit einer zentralen Verkehrsachse für eine ganze Wirtschaftsregion. Eine erneute, möglicherweise viele Monate dauernde Vollsperrung dieser zentralen Verkehrsverbindung ist nicht hinnehmbar.

Für die Stadt Balingen hat die Erneuerung der Eyachbrücke eine besondere verkehrliche und städtebauliche Bedeutung. Die B 463 gewährleistet die Erreichbarkeit der Stadt, ihrer Gewerbe- und Wirtschaftsstandorte sowie die Abwicklung des überörtlichen Verkehrs. Eine längerfristige Sperrung hätte erhebliche Auswirkungen auf das innerstädtische Verkehrsnetz und die umliegenden Stadtteile. Insbesondere drohen zusätzliche Belastungen durch großräumige Verkehrsverlagerungen, die Bevölkerung und Wirtschaft gleichermaßen treffen würden. Zugleich stehen im Raum Balingen weitere wichtige Infrastrukturmaßnahmen im Zuge der B 463 an. Hierzu gehören insbesondere der sogenannte Hurdnagelanschluss und die leistungsfähige Anbindung des künftigen Zentralklinikums bei Dürrwangen an die B 463. Diese Projekte müssen planerisch und zeitlich aufeinander abgestimmt und in eine langfristig tragfähige Gesamtverkehrskonzeption eingebettet werden. Dabei gilt es, die Maßnahmen sinnvoll miteinander zu verzahnen und die Verkehrsbelastungen für Balingen und die umliegenden Gemeinden möglichst gering zu halten. Wiederkehrende Baustellen und Straßensperrungen auf der B 463 über mehrere Jahre müssen unbedingt verhindert werden.

Für die Stadt Albstadt und die weiteren östlich gelegenen Wirtschaftsstandorte stellt sich die Situation in besonderer Weise dar. Albstadt hat bereits durch die erst kürzlich abgeschlossene mehrjährige Sanierung des B 463-Tunnels in Albstadt-

Laufen und die damit verbundenen zeitweiligen Sperrungen sowie eine mehrmonatige großräumige Umleitung erhebliche Belastungen erfahren. Für die Bevölkerung bedeutete dies längere Fahrtstrecken, zusätzliche Fahrtzeiten und erhebliche Einschränkungen im Berufs- und Alltagsverkehr. Noch gravierender waren und sind die wirtschaftlichen Auswirkungen. Albstadt liegt aufgrund seiner geografischen Lage ohnehin abseits der großen überregionalen Verkehrsachsen. Umso wichtiger ist eine zuverlässige und leistungsfähige Anbindung an das überregionale Straßennetz. Der örtliche Handel leidet unter ausbleibenden Kunden aus dem Raum Balingen und den dahinterliegenden Einzugsgebieten. Handwerksbetriebe und insbesondere die Industrie werden durch erheblich verlängerte Transportwege und Fahrtzeiten belastet. Dies verursacht zusätzliche Kosten, erschwert betriebliche Abläufe und beeinträchtigt die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandorts. Nach Rückmeldungen aus der Wirtschaft verzichten einzelne Industriebetriebe angesichts der zu erwartenden erneuten Verkehrsbeeinträchtigungen bereits auf Neuinvestitionen am Standort. Weitere Unternehmen aus Industrie, Handwerk und Handel stellen ihre Zukunftsperspektiven vor Ort infrage. Damit drohen nicht nur vorübergehende wirtschaftliche Nachteile, sondern dauerhafte Schäden für die Wirtschaftsstruktur und die Beschäftigung in unserer Region.

Auch für Meßstetten und die Gemeinden des Heubergs ist eine leistungsfähige Anbindung über die B 463 von erheblicher Bedeutung. Die Unternehmen und die Bevölkerung dieser wirtschaftlich stark vom produzierenden Gewerbe geprägten Region sind auf zuverlässige Verkehrsverbindungen angewiesen. Eine langfristige Unterbrechung der Verkehrsachse würde bestehende Standortnachteile weiter verschärfen und insbesondere die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen, Kunden und Absatzmärkten beeinträchtigen. Für Meßstetten ist zudem der mögliche Umleitungsverkehr ein unmittelbares Thema. Bei einer längerfristigen Sperrung der B 463 bei Dürrwangen dürfte sich ein Teil des Verkehrs Ausweichwege über den Heuberg suchen.

Die Erneuerung der Eyachbrücke ist notwendig. Die Art und Weise ihrer Umsetzung darf jedoch nicht zu einer unverhältnismäßigen Belastung der gesamten Region führen. Zu Recht erwartet die Bevölkerung, dass der Staat notwendige Infrastrukturmaßnahmen vorausschauend koordiniert und mit möglichst geringen Beeinträchtigungen umsetzt. Das stärkt auch das Vertrauen in die Handlungsfähigkeit staatlicher Institutionen.

Daraus leiten wir folgende gemeinsame Positionen und Forderungen ab:

1. Ernsthafte Prüfung zweier baulicher Alternativen zur Aufrechterhaltung des Verkehrs

Oberstes Ziel muss sein, die bestehende Verkehrsverbindung während der Bauphase möglichst uneingeschränkt aufrechtzuerhalten.

Hierzu sind insbesondere zwei unterschiedliche bauliche Alternativen ergebnisoffen und mit der gebotenen Intensität zu prüfen:

Alternative 1: Errichtung einer temporären Behelfsbrücke

Vor dem Abbruch der bestehenden Eyachbrücke wird eine Behelfsbrücke errichtet, über die der Verkehr während des anschließenden Neubaus geführt werden kann. Nach Fertigstellung des neuen Brückenbauwerks wird die Behelfsbrücke wieder zurückgebaut.

Alternative 2: Dauerhafter Neubau in versetzter Lage

Die neue Eyachbrücke wird in einer etwas weiter südlich gelegenen Trasse neben dem bestehenden Bauwerk errichtet. Die bisherige Brücke bleibt während der gesamten Bauzeit für den Verkehr nutzbar und wird erst nach Fertigstellung und Inbetriebnahme des neuen Bauwerks außer Betrieb genommen und zurückgebaut.

Diese Alternative hätte den Vorteil, dass nicht zunächst ein provisorisches und anschließend ein dauerhaftes Bauwerk errichtet werden müsste. Allerdings sind hierfür die technischen, räumlichen, naturschutzrechtlichen und wirtschaftlichen Voraussetzungen sorgfältig zu untersuchen.

Beide Alternativen müssen hinsichtlich ihrer technischen Machbarkeit, Kosten, erforderlichen Genehmigungsverfahren, Auswirkungen auf Natur und Umwelt sowie insbesondere ihrer verkehrlichen und wirtschaftlichen Folgen vergleichend bewertet werden.

Die Prüfung darf sich nicht allein an den unmittelbaren Baukosten orientieren. Vielmehr müssen auch die volkswirtschaftlichen Schäden einer lang andauernden Sperrung, die Belastungen der Unternehmen, zusätzliche Verkehrswege und die Auswirkungen auf die Bevölkerung in die Gesamtbetrachtung einfließen.

Die wirtschaftlichen Folgen einer Vollsperrung müssen ein wesentliches Entscheidungskriterium sein und dürfen nicht länger als bloße Begleiterscheinung einer Baumaßnahme behandelt werden.

2. Umgehende Klärung der rechtlichen Voraussetzungen – Bürokratieabbau konkret umsetzen

Uns ist bewusst, dass die Errichtung einer Behelfsbrücke oder ein dauerhafter Neubau in versetzter Lage insbesondere aufgrund der Berührung eines FFH-Gebiets sowie der Nähe zur bestehenden Eisenbahnbrücke erhebliche rechtliche und technische Fragen aufwerfen kann.

Die Belange des Natur- und Artenschutzes sind zu respektieren. Sie dürfen jedoch nicht dazu führen, dass mögliche Alternativen von vornherein ausgeschlossen werden, ohne sämtliche rechtlich zulässigen Gestaltungsmöglichkeiten ernsthaft auszuschöpfen.

Wir erwarten deshalb vom Regierungspräsidium, unverzüglich die erforderlichen Untersuchungen und Verfahren einzuleiten. Hierzu gehören insbesondere eine FFH-Verträglichkeitsprüfung, die Prüfung möglicher Ausnahme- und Abweichungstatbestände sowie gegebenenfalls die Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens.

Parallel dazu sind mit der Deutschen Bahn die Auswirkungen auf die benachbarte Eisenbahninfrastruktur, erforderliche Sicherheitsabstände und mögliche bautechnische Lösungen verbindlich zu klären.

Sollten sich die bestehenden rechtlichen Rahmenbedingungen als Hindernis für eine sachgerechte und verhältnismäßige Lösung erweisen, erwarten wir von den zuständigen politischen Entscheidungsträgern, rechtzeitig Möglichkeiten zu deren Anpassung zu prüfen und, soweit erforderlich und rechtlich möglich, entsprechende Änderungen auf den Weg zu bringen.

Dies gilt insbesondere für die Beschleunigung und Vereinfachung von Planungs- und Genehmigungsverfahren.

Der vielfach erklärte politische Wille zum Bürokratieabbau darf kein Lippenbekenntnis bleiben. Er muss sich gerade dort bewähren, wo die Funktionsfähigkeit wichtiger Infrastruktur, die wirtschaftliche Zukunft ganzer Regionen und die Akzeptanz staatlichen Handelns auf dem Spiel stehen.

Es kann nicht genügen, auf bestehende Vorschriften und Verfahrenshindernisse zu verweisen, wenn dadurch Lösungen verhindert werden, die im Interesse der Bevölkerung und der regionalen Wirtschaft dringend benötigt werden.

Dabei sind die Vorgaben des europäischen Rechts zu beachten. Wo nationales Recht Gestaltungsspielräume eröffnet, müssen diese konsequent genutzt werden. Wo rechtliche Anpassungen erforderlich und möglich sind, müssen sie politisch angegangen werden.

Unser Anspruch ist ein handlungsfähiger Staat, der Probleme löst, statt sich durch überkomplexe Verfahren selbst zu lähmen.

3. Kein Baubeginn ohne tragfähiges Verkehrskonzept – Qualität vor Zeitdruck

Die Ausschreibung und Umsetzung des Brückenneubaus dürfen erst erfolgen, wenn die wesentlichen technischen, rechtlichen und verkehrlichen Voraussetzungen geklärt sind.

Insbesondere muss vor Beginn der eigentlichen Baumaßnahme feststehen, ob und auf welche Weise der Verkehr während der Bauzeit über eine Behelfsbrücke oder das bestehende Bauwerk aufrechterhalten werden kann.

Ein vorschneller Einstieg in den Neubau unter Inkaufnahme einer lang andauernden Vollsperrung darf nicht allein deshalb erfolgen, weil sich eine solche Vorgehensweise aus Sicht der zuständigen Behörden als planerisch einfacher darstellt.

Sollte die Prüfung und Vorbereitung einer verkehrsverträglichen Lösung zusätzliche Zeit erfordern, ist eine entsprechende Verschiebung des Baubeginns hinzunehmen. Gleichzeitig muss der sichere Weiterbetrieb der bestehenden Brücke durch ein gestuftes Notfall- und Umleitungskonzept gewährleistet werden.

4. Bauzeit massiv verkürzen – moderne und modulare Bauverfahren nutzen

Unabhängig von der gewählten baulichen Lösung muss die Dauer der eigentlichen Baumaßnahme auf das technisch und organisatorisch unvermeidbare Mindestmaß begrenzt werden.

Hierzu erwarten wir insbesondere die konsequente Prüfung moderner und modularer Brückenbauverfahren. Der Einsatz vorgefertigter Bauteile und modularer Bauweisen hat bei anderen Infrastrukturprojekten bereits gezeigt, dass sich Bauzeiten und damit verbundene Verkehrsbeeinträchtigungen erheblich reduzieren lassen.

Solche Verfahren müssen von Beginn an in die Planung einbezogen und bei der Auswahl der Bauweise sowie der späteren Ausschreibung angemessen berücksichtigt werden. Dazu gehören eine möglichst weitgehende Vorfertigung von Bauteilen, die Parallelisierung geeigneter Bauabläufe und eine konsequent auf Bauzeitverkürzung ausgerichtete Bauorganisation.

Die Bauzeit muss ein zentrales Kriterium der Planung und Vergabe sein. Wirtschaftlichkeit, technische Sicherheit und Dauerhaftigkeit des Bauwerks sind dabei gleichermaßen zu berücksichtigen.

Wie viel sich mit einer konsequent auf kurze Bauzeiten ausgerichteten Bauweise erreichen lässt, zeigt der Ersatzneubau der Murrbrücke in Marbach am Neckar. Dort wurde die Brücke als sogenannte Expressbrücke in Fertigteilbauweise innerhalb von rund 75 Tagen neu errichtet. Die ursprünglich vorgesehene konventionelle Bauweise hätte etwa zwei Jahre in Anspruch genommen.

Die Erfahrungen aus diesem Pilotprojekt müssen ausgewertet und für den Neubau der Eyachbrücke herangezogen werden. Das Regierungspräsidium Tübingen sollte deshalb konkret prüfen, ob die dort eingesetzte Schnellbauweise oder vergleichbare Verfahren auch am Eyachviadukt geeignet sind. Dabei sind die örtlichen baulichen, verkehrlichen und naturschutzfachlichen Bedingungen einzubeziehen.

5. Gesamtverkehrsplanung: Hurdnagelanschluss und Klinikanschluss an die B 463 mitdenken

Der Neubau der Eyachbrücke darf nicht isoliert betrachtet werden. Vielmehr müssen weitere wichtige Infrastrukturmaßnahmen im Raum Balingen in ein übergeordnetes Verkehrskonzept einbezogen werden.

Dies betrifft insbesondere:

Den sogenannten Hurdnagelanschluss: Die verkehrliche Anbindung und Erschließung muss in die Gesamtplanung einbezogen und mit den weiteren Maßnahmen abgestimmt werden.

Den teilplanfreien Anschluss des künftigen Zentralklinikums bei Dürrwangen an die B 463: Ziel muss eine leistungsfähige und möglichst störungsfreie Verkehrsanbindung ohne lichtsignalgeregelten Knotenpunkt sein.

Gerade die Erreichbarkeit des Zentralklinikums ist für Beschäftigte, Patienten, Besucher und insbesondere für den Rettungsdienst von herausragender Bedeutung.

Die Planungen für diese Infrastrukturmaßnahmen müssen frühzeitig mit dem Neubau der Eyachbrücke abgestimmt werden. Dabei sind mögliche Synergien bei Planung, Genehmigung und Bauausführung zu nutzen.

Ziel muss eine abgestimmte Gesamtentwicklung der Verkehrsinfrastruktur sein, bei der die einzelnen Maßnahmen sinnvoll aufeinander aufbauen, ohne sich gegenseitig zu blockieren.

6. Entwicklung eines gestuften Notfall- und Umleitungskonzepts

Unabhängig von der weiteren Planung muss unverzüglich ein belastbares Notfallkonzept entwickelt werden, das greift, falls die bestehende Eyachbrücke wider Erwarten kurzfristig nicht mehr uneingeschränkt genutzt werden kann.

Dieses Konzept muss insbesondere folgende Maßnahmen umfassen:

Stufe 1 – Tonnagenreduzierung

Soweit aus sicherheitstechnischen Gründen erforderlich und vertretbar, soll zunächst geprüft werden, ob durch eine Reduzierung der zulässigen Fahrzeuggewichte die Weiternutzung des Bauwerks ermöglicht werden kann.

Stufe 2 – Weitere verkehrliche Einschränkungen

Falls notwendig, sind zusätzliche verkehrslenkende Maßnahmen vorzubereiten, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten und zumindest eine eingeschränkte Nutzung der Brücke, insbesondere für den Pkw-Verkehr, möglichst lange aufrechtzuerhalten.

Stufe 3 – Belastbares großräumiges Umleitungskonzept

Für den Fall einer unvermeidbaren Sperrung muss ein detailliertes und frühzeitig abgestimmtes Umleitungskonzept vorliegen.

Dieses muss die Auswirkungen auf sämtliche betroffenen Kommunen und Verkehrsbeziehungen berücksichtigen. Hierzu zählen neben Albstadt, Balingen und Meßstetten ausdrücklich auch Bitz, Straßberg, die Heuberggemeinden sowie die Stadt und der Landkreis Sigmaringen.

Zu untersuchen sind insbesondere die zusätzlichen Belastungen der Ortsdurchfahrten, die Verkehrssicherheit, die Auswirkungen auf den öffentlichen Personennahverkehr, den Pendlerverkehr, den Wirtschafts- und Schwerlastverkehr sowie die Erreichbarkeit von Betrieben und Einrichtungen.

Die Erfahrungen aus der Tunnelsanierung in Albstadt-Laufen müssen dabei ausdrücklich berücksichtigt werden. Es darf nicht erneut dazu kommen, dass ganze Kommunen und Wirtschaftsstandorte über Monate hinweg die Folgen unzureichend vorbereiteter oder nicht vermeidbarer Verkehrsunterbrechungen tragen müssen.

Das Notfallkonzept muss bereits in der Planungsphase mit den betroffenen Kommunen und den zuständigen Verkehrsbehörden abgestimmt werden.

Fazit und gemeinsame Forderungen

Wir wollen eine neue Eyachbrücke. Wir wollen aber eine Lösung, die unserer Bevölkerung, unserer Wirtschaft und der Zukunft unserer gesamten Region gerecht wird. Dazu gehört vor allem, dass die berechtigten Belange des Natur- und Umweltschutzes mit den ebenso berechtigten Interessen der Bevölkerung und der regionalen Wirtschaft in einen angemessenen Ausgleich gebracht werden.

Was wir erwarten:

1. **Die unverzügliche und ergebnisoffene Prüfung beider baulicher Alternativen:** einer temporären Behelfsbrücke und eines dauerhaften Neubaus in südlich versetzter Lage bei fortgesetzter Nutzung der bestehenden Brücke.
2. **Die umgehende Klärung aller technischen, naturschutzrechtlichen und planungsrechtlichen Voraussetzungen**, einschließlich der Prüfung möglicher Ausnahmen und erforderlicher rechtlicher Anpassungen.
3. **Den Verzicht auf einen vorschnellen Baubeginn**, solange keine tragfähige und möglichst verkehrsverträgliche Lösung vorliegt.
4. **Die konsequente Verkürzung der Bauzeit** durch moderne, insbesondere modulare Bauweisen sowie eine entsprechend ausgerichtete Planung und Vergabe.
5. **Die abgestimmte Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur im Raum Balingen**, insbesondere unter Einbeziehung des Hurdnagelanschlusses und der Anbindung des künftigen Zentralklinikums.
6. **Die unverzügliche Erarbeitung eines belastbaren Notfall- und Umleitungskonzepts**, das die Interessen sämtlicher betroffener Kommunen berücksichtigt.
7. **Die umfassende Berücksichtigung der regionalwirtschaftlichen Folgen** bei allen weiteren Entscheidungen über Planung, Genehmigung und Bauausführung.

Diese gemeinsamen Positionen und Forderungen werden wir auch gegenüber Bund und Land mit Nachdruck vertreten. Bereits zugesagt ist ein Gespräch mit Bundesverkehrsminister Steffen Bilger.