



## Mitteilungsvorlage

0170/2021

Straßenamt

### Beratungsfolge:

- |                                       |            |               |   |
|---------------------------------------|------------|---------------|---|
| 1. Ausschuss für Umwelt und Mobilität | 02.12.2021 | Kenntnisnahme | Ö |
|---------------------------------------|------------|---------------|---|

Dr. Honikel-Günther / 19.11.2021

---

gez. Dezernent/in / Datum

### K 8011, Ersatzneubau Brücke über die Argen bei Eglofstal - Sachstandsbericht

#### Darstellung des Vorgangs:

Die Verwaltung wurde vom AUM beauftragt, die bestehende Planung der Brücke im Zuge der Kreisstraße K 8011/LI 12 nochmals hinsichtlich der Radverkehrsführung bzw. der Möglichkeit zu prüfen, auf der Brücke einen Radweg anzulegen.

#### Vorliegende Planung

Die K 8011 ist nach der Richtlinie für die Anlage von Landstraßen 2012 (RAL 2012) in die Entwurfsklasse EKL 4 einzustufen. Für diese Entwurfsklasse sieht die Richtlinie auf Brücken den Regelquerschnitt RQ 9B vor. Dieser Querschnitt kann durch einen Gehweg ergänzt werden. Die Mindestbreite für einen Gehweg liegt bei 1,50 m. Dies wurde bei der Planung vor allem im Hinblick auf den vorhandenen Schülerverkehr und auf mehrfaches Bitten durch die betroffenen Gemeinden und Bürger bereits berücksichtigt. Die vorliegende Planung sieht auf der Brücke daher einen einseitigen Gehweg mit einer Breite von 1,50 m vor. Die Gesamtbreite des Brückenoberbaus beträgt 11,30 m.

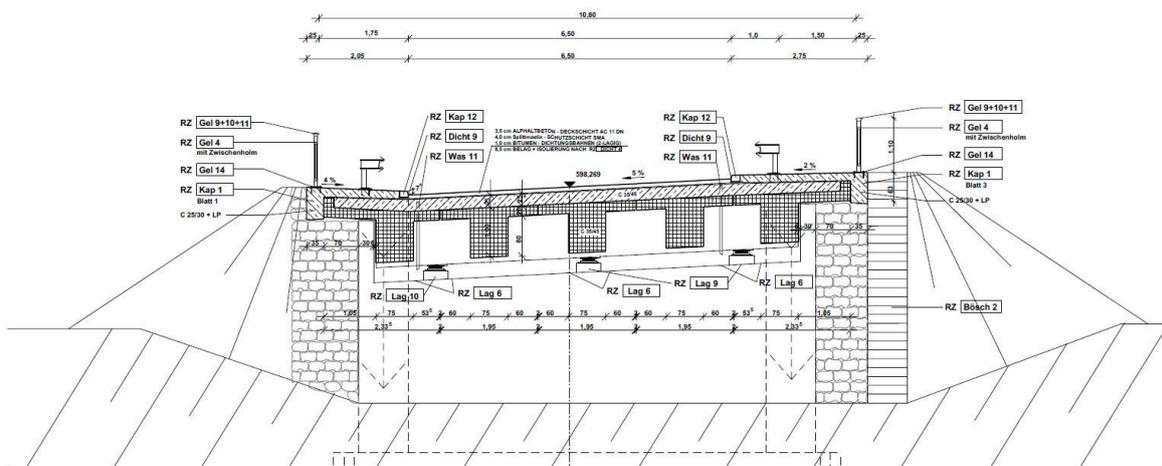


Bild: Brückenquerschnitt mit regulärem Gehweg rechts, Breite 1,50 m

### Planungsrechtliche Kriterien zum Bau eines straßenparallelen Radweges

Gemäß der RAL 2012 wird der Radverkehr bei einer Entwurfsklasse EKL 4 auf der Fahrbahn mitgeführt. Erst ab der Entwurfsklasse EKL 3 erfolgt gem. RAL 2012, Tabelle 11 eine Prüfung nach der Zweckmäßigkeit einer separaten Radwegeführung. Diese wird allerdings auch bei einer Entwurfsklasse EKL 3 erst ab einem KFZ-Verkehr > 2.500 Kfz/24h und einem Radverkehr > 200 Radfahrer pro Tag für zweckmäßig erachtet.

Der prognostizierte Verkehr für das Jahr 2025 liegt lt. Verkehrsgutachten lediglich bei 1.800 bis 2.000 KFZ/24h bei einem durchschnittlichen Radverkehr von 33 Radfahrern/24h. Aus planerischen Gesichtspunkten ist der Bau eines straßenparallelen Radweges daher nicht erforderlich.

Ein straßenparalleler Rad- und Gehweg über die Brücke müsste mit einer Mindestbreite von 2,50 m ausgeführt werden. Hierfür wäre eine Verbreiterung des Bauwerks um einen Meter und unter anderem auch zusätzlicher Grunderwerb gegenüber der geplanten Lösung notwendig.

### Radwegenetzkonzept der Landkreise Ravensburg und Lindau

In den Radwegenetzkonzeptionen der Landkreise Lindau und Ravensburg ist keine Radwegeverbindung über die Brücke vorgesehen. Der Bodensee-Königssee-Radweg führt von der B 12 über die K 8011 in Richtung Malleichen weiter. Die nächstgelegenen Radwegeverbindungen zwischen den beiden Landkreisen führen über bestehende Gemeindeverbindungsstraßen von Malleichen über Zirckenberg nach Gestratz und von Eglofstal über Syrgenstein nach Heimenkirch. Weitere Radwegeverbindungen sind derzeit von keinem der beiden Landkreise geplant.

### **Rechtliche Einordnung im Planfeststellungsverfahren**

Im Zuge eines Planfeststellungsverfahrens wird der Plan festgestellt und ist, sofern keine Klagen eingereicht werden, nach Ablauf der Klagefrist rechtskräftig. Die Planung ist danach in der festgestellten Fassung umzusetzen. Kommt es im Laufe des Verfahrens oder während der Umsetzung zu einer wesentlichen Änderung des Planes, muss ein Planänderungsverfahren durchgeführt werden. Im Planänderungsverfahren werden die gleichen Verfahrensschritte durchlaufen wie im Hauptverfahren, bezogen auf den geänderten Sachverhalt. Eine wesentliche Änderung liegt insbesondere dann vor, wenn sich die Planänderung auf die Rechte Dritter auswirkt. Dies betrifft vor allem Eigentumsrechte von betroffenen Grundstückseigentümern. Da für die Verbreiterung der Brücke zugunsten eines Radweges zusätzlicher Grunderwerb erforderlich ist, müsste ein Planänderungsverfahren durchgeführt werden.

Die derzeitige Planung entspricht den gültigen Regelwerken und wird den Mindestanforderungen, die aus planerischer Sicht zu erfüllen sind gerecht. Der dadurch erforderliche Eingriff in die Eigentumsrechte zugunsten des öffentlichen Interesses ist notwendig und gerechtfertigt. Eine Verbreiterung der Brücke für den zusätzlichen Bau eines Radweges ist aus planerischen Gesichtspunkten zwar möglich, aber nicht erforderlich. Somit fehlt hierfür die notwendige Rechtsgrundlage, um in die Eigentumsrechte der betroffenen Grundstückseigentümer einzugreifen.

### **Empfehlung – Weitere Vorgehensweise**

Um einem in weiterer Zukunft gegebenenfalls aufkommenden, höheren Verkehrsaufkommen von Kraftfahrzeugen und Radfahrern und damit einer möglichen Nachrüstung eines Radweges auf der Brücke dennoch gerecht werden zu können, wäre es möglich, die geplante Brücke beim Bau technisch für eine spätere Erweiterung vorzubereiten. Hierfür wäre es möglich die Bewehrung des Brückentragwerks bereits so zu verstärken, dass eine spätere Verbreiterung der Brückenkappen vergleichsweise unproblematisch und mit einem überschaubaren Aufwand möglich ist.

### **Fazit**

Die Thematik wurde schon mehrfach diskutiert und hinsichtlich der Radwegeführung sowohl mit den Vertretern des Landkreises Lindau beim Staatlichen Bauamt Kempten als auch mit der Planfeststellungsbehörde beim Regierungspräsidium Tübingen abgestimmt.

Für den Bau eines straßenparallelen Radweges über die Brücke gibt es derzeit keine planerische Rechtfertigung, die im Zuge des Planfeststellungsverfahrens gegenüber den Betroffenen rechtlich vertretbar wäre. Die Planung wird daher in der derzeitigen Fassung weiterverfolgt und umgesetzt. Für eine spätere Verbreiterung der Brücke können technische Vorkehrungen getroffen werden.