

I. Gegenstand der Vorlage

ist die Empfehlung der Verwaltung, eine 87 Jahre alte Grenzbrücke zwischen Baden-Württemberg und Bayern über die Obere Argen bei Eglofstal abzureißen und durch einen Neubau zu ersetzen (Maßnahme 1), sowie die K 8011 zwischen den Anschlusdämmen der Brücke und der Einmündung in die B 12 zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu verlegen (Maßnahme 2).

II. Sachverhalt**1) Allgemeines / Grundlegendes**

Die Maßnahme wurde dem AUT sowie den Bürgerinnen und Bürgern mehrfach vorgestellt. Nachfolgend sind die Termine chronologisch aufgeführt:

22.02.2011: AUT; Erste Vorstellung der Maßnahme, Freigabe der Vorplanung

12.12.2011: Bürgerinformation des LK Lindau / StBA Kempten

12.03.2012: Informationsveranstaltung in Harratried

27.03.2012: AUT; Bereisung im Zuge des Kreisstraßenausbauprogramms

25.09.2012: AUT; Information über geplante Bürgerinformationsveranstaltung

25.10.2012: 1. Bürgerinformation des LK Ravensburg

23.04.2013: AUT; Sachstand, Stellungn. zu Argumenten der BI LI12, Varianten

22.08.2013: 2. Bürgerinformation des LK Ravensburg

19.09.2013: AUT; Empfehlung Brückenneubau an den Kreistag

Der betroffene Abschnitt der Kreisstraße 8011 verläuft südlich der B 12, westlich von Eglofs und führt auf rund 540 m bis zur Oberen Argen. In der Mitte des Flussbettes verläuft die Landesgrenze zu Bayern. Auf bayrischer Seite führt die Kreisstraße in der Baulast des Landkreises Lindau unter der Bezeichnung LI 12 bis Steingaden. Die Maßnahmen 1) ist somit eine Gemeinschaftsmaßnahme der Landkreise Lindau und Ravensburg. Das staatliche Bauamt Kempten plant und baut in Auftragsverwaltung für den Landkreis Lindau und per Einzelfallvereinbarung für den Landkreis Ravensburg den Brückenneubau, den Ausbau auf bayrischer Seite sowie die Vorplanung für den Ausbau der K 8011 bis zum Anschluss an die B 12.

2) Status Quo / Aktueller Zustand der Brücke und Strecke

Das Grenzbrückenbauwerk über die Obere Argen stammt aus dem Jahre 1926, ist somit 87 Jahre alt und hat die Grenzen seiner Lebensdauer erreicht. Bereits 2010 wurde die Brücke untersucht und festgestellt, dass die Betondeckung nicht ausreichend und der Beton sehr stark mit Chloriden durchwandert ist. Dadurch sind die Bewehrungsstähe stark angerostet. Die Empfehlung des Gutachtens ist ein Ersatzneubau.

Des Weiteren entspricht die Brücke in keinsten Weise den heutigen Anforderungen an die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und den allgemein anerkannten Regeln des Straßenbaus / der Technik. Die Tragfähigkeit beträgt lediglich 12 t. Dadurch ist die Brücke u.a. auch für viele landwirtschaftliche Fahrzeuge nicht befahrbar. Mit einer Breite zwischen den Brüstungen von ca. 4,50 m ist kein Begegnungsverkehr möglich. Durch die Bauart der Brücke mit Betonbrüstungen und einer Kuppenausbildung, sowie der auf bayrischer Seite folgenden, engen Kurve sind die notwendigen Haltesichtweiten nicht eingehalten.

Die Kreisstraße 8011 auf baden-württembergischer Seite ist ebenfalls in einem baulich sehr schlechten Zustand. Sie erfüllt mit einer Fahrbahnbreite von 3,7 m bis 3,9 m nicht annähernd einen Standard, der eine gefahrlose Begegnung zulässt. Im weiteren Verlauf der K 8011 stellen sowohl die Durchfahrt durch ein landwirtschaftliches Anwesen als auch das Abbiegen von der bzw. das Einbiegen in die B 12 ständige Gefahrenquellen dar. Ein Unfallhäufungs- oder gar -schwerpunkt ist jedoch nicht vorhanden.

Die Kreisstraße LI 12 auf bayrischer Seite ist mit ähnlichen Fahrbahnbreiten, engen Kurvenradien und Steigungen bis zu 11 % ebenso in einem nicht anforderungsgerechten Zustand. Die Strecke ist deshalb auf 7,5 t beschränkt. Daher hat der Kreistag Lindau den Ausbau der Kreisstraße in ein langfristiges Bauprogramm aufgenommen.

3) Rechtliche Grundlagen

Bei der K 8011 handelt es sich um eine überregionale Kreisstraße nach § 3 (1) 2. Straßengesetz Baden-Württemberg. Hiernach sind Kreisstraßen Straßen, die vorwiegend dem überörtlichen Verkehr zwischen benachbarten Kreisen oder innerhalb eines Kreises dienen oder zu dienen bestimmt sind, ferner die für den Anschluss einer Gemeinde an überörtliche Verkehrswege erforderlichen Straßen.

Für die Kreisstraßen hat der Landkreis als Straßenbaulastträger nach § 9 des Straßengesetzes Baden-Württemberg nach seiner Leistungsfähigkeit „die Straßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden und den allgemein anerkannten Regeln des Straßenbaues entsprechenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. ...“

Hierdurch ergibt sich aus Sicht der Verwaltung kein Ermessensspielraum für eine Instandsetzung. Der Neubau ist die einzige rechtlich korrekte Möglichkeit. Hierbei ist das derzeit gemäß den Richtlinien gültige Anforderungsniveau anzusetzen.

Eine juristische Prüfung innerhalb des Landratsamtes bestätigt diese Rechtsauslegung mit folgendem Ergebnis: „Eine Sanierung der alten Brücke wäre weder mit dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis noch mit den allgemein anerkannten Regeln des Straßenbaues zu vereinbaren. Deshalb ergibt sich aus § 9 Abs. 1 Straßengesetz BW die Verpflichtung des Straßenbaulastträgers zur Erstellung eines Ersatzbauwerkes.“

4) Nähere Betrachtung der Sanierung des vorhandenen Bauwerkes

Unabhängig davon, dass eine Instandsetzung aus oben genannten Gründen nicht in Frage kommt, wäre eine Instandsetzung der bestehenden Brücke auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht vorteilhaft. Zunächst muss jedoch beachtet werden, dass die Instandsetzung der bestehenden Brücke nicht mit dem Bau einer neuen Brücke mit Hilfe einer Wirtschaftlichkeitsbetrachtung verglichen werden kann, da der Nutzen des neuen Bauwerkes ein gänzlich Anderer ist und man deshalb „Äpfel“ mit „Birnen“ vergleicht. Will man dies mit diesem Hintergrundwissen dennoch tun, muss berücksichtigt werden, dass durch eine Sanierung lediglich eine Verlängerung der Nutzungsdauer von nicht mehr als 20 bis 30 Jahren möglich ist und daher wesentlich früher weitere Investitionen notwendig werden und es voraussichtlich spätestens nach Ablauf dieser Zeit die Notwendigkeit eines Neubaus ergeben wird. Eine neue Brücke hat im Gegensatz hierzu eine Lebensdauer von rd. 80 bis 100 Jahren und die Vorteile der erhöhten Tragfähigkeit und Verkehrssicherheit.

Darüber hinaus sind die Sanierungskosten von ca. 250.000 € nur geschätzt. Bei einem Bauwerk dieses Alters bestehen hohe Risiken, dass sich im Zuge der Sanierungsarbeiten weitere Schäden zeigen und es dadurch zu Mehrkosten kommen kann. Für die Sanierung müssten zudem Traggerüste in das Flussbett der Argen gestellt oder zumindest so an das vorhandene Bauwerk angebracht werden, dass der Abflussquerschnitt der Argen eingeschränkt würde. Diese Gerüste könnten im Hochwasserfall nicht kurzfristig herausgenommen werden.

Somit bestünde eine erhebliche Schadensgefahr während der Sanierungszeit. Ob überhaupt eine wasserrechtliche Genehmigung hierfür zu erlangen wäre, wurde nicht abschließend geklärt. Nicht zuletzt hat das Hochwasser der Argen Anfang Juni diesen Jahres gezeigt, dass das Bauwerk selbst sehr tief liegt und bereits bei einem 20-jährlichen Hochwasser die Gefahr von erheblichen Beschädigungen besteht.

Auf eine genauere Untersuchung der Sanierbarkeit des vorhandenen Bauwerkes und der Genehmigungsfähigkeit der Einrüstung wurde aus Kostengründen und aufgrund obiger Ausführungen bewusst verzichtet.

5) Bau einer neuen Brücke über die Obere Argen

Bei einem Neubau nach den derzeitigen Richtlinien und durch die veränderte Lage der Brücke wird die Verkehrssicherheit wesentlich verbessert. Geordneter Begegnungsverkehr ist möglich und die Sichtverhältnisse sind künftig ausreichend. Auf Wunsch und Kosten der Gemeinden wird für den Fußgänger ein sicherer Weg über die Brücke angelegt.

Der durch den Neubau und die Neutrassierung entstehende Eingriff in Natur und Umwelt wird regelkonform ausgeglichen. Es werden umfangreiche landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen erfolgen, die auch die Durchgängigkeit unter der Brücke für Wild ermöglichen und somit sogar Verbesserungen gegenüber der Bestandssituation ergeben. Die Abflussverhältnisse in den Überschwemmungsbereichen außerhalb des Flussbettes werden im Falle von Hochwasserereignissen durch die künftigen Straßendämme nicht wesentlich beeinflusst. Dies ist durch ein Gutachten für Variante 1 bereits nachgewiesen. Durch die höhere Lage des neuen Bauwerkes wird darüber hinaus die Gefahr von Beschädigungen desselben im Hochwasserfall minimiert. Durch die vorgesehene Verwendung von Fertigteilen werden keine großen Gerüste erforderlich, die den Abflussquerschnitt der Oberen Argen einengen würden.

Der Bau einer neuen Brücke einschließlich der Anschlussbereiche ist eine in sich geschlossene Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und unabhängig von der Realisierung der weiteren Ausbauabschnitte sinnvoll und notwendig. Die Tonnagebeschränkung auf bayrischer Seite auf 7,5 t bleibt aller Voraussicht nach bis zu einem Ausbau der LI 12 bestehen.

6) Verkehrliche Auswirkungen (Ergebnisse einer Verkehrsuntersuchung)

Um abschätzen zu können, welche Auswirkungen ein Brückenneubau und eine Aufhebung der Tonnagebeschränkung auf der gesamten Strecke haben würden, hat das Staatliche Bauamt Kempten eine Verkehrsuntersuchung in Auftrag gegeben.

Diese hat neben einer Verkehrszählung auch eine Verkehrsbefragung zum Inhalt gehabt, um über Start- und Zielpunkte des Verkehrs das Potential eines Verkehrsbedürfnisses zur Nutzung der uneingeschränkt befahrbaren K 8011/ LI 12 erheben zu können. Das Ergebnis lässt sich wie folgt zusammenfassen:

Im Jahr 2012 betrug die Verkehrsstärke zwischen 1.600 und 1.700 Kfz/24h. Der Anteil an Güterschwerverkehr (Lkw über 3,5 t) betrug hierbei 3 %. Das entspricht ungefähr 50 Lkw/24h. Nach dem Brückenneubau und Aufhebung der Tonnagebeschränkung wird aufgrund der Erhebung eine Erhöhung des Güterschwerverkehrs auf rund 7,5 % bei gleichbleibendem Pkw-Verkehr prognostiziert. Das entspricht somit ca. 125 Lkw/24h. Dies ist zwar mehr als eine Verdoppelung – allerdings auf sehr niedrigem Niveau.

Für das Prognosejahr 2025 werden unter diesen Voraussetzungen durch allgemeine Verkehrszunahmen 1.800 bis 2.000 Kfz/24h bei 8% Güterschwerverkehrsanteil und somit bis zu 160 Lkw/24h erwartet.

Insgesamt wird die Verkehrszunahme somit von der Verwaltung als durchaus spürbar eingestuft. Dass es hierdurch jedoch zu einer nennenswerten Beeinträchtigung des Tales kommt, wird nicht erwartet. Von einer „Zerstörung des Tales“, wie es von der Bürgerinitiative erwartet wird, kann indes keine Rede sein.

Durch den Brückenneubau ohne Ausbau der Anschlussstrecken ist aufgrund der weiterhin bestehenden Beschränkungen zunächst keine wesentliche Veränderung zu erwarten.

7) Stand der Grunderwerbsverhandlungen (Variante 1 oder 1b)

Im Zuge der Grunderwerbsverhandlungen konnte für die derzeitige Planung (Variante 1) bislang keine Einigung erreicht werden, so dass nun als Variante 1b ein alternativer Standort für die Brücke untersucht wurde. Durch die Lage nur wenige Meter flussabwärts der vorhandenen Brücke, kann die Inanspruchnahme eines Grundstücks vermieden werden.

Nach einer ersten technischen Prüfung ist der Bau der Brücke hier unter Einhaltung der notwendigen Planungsparameter möglich. Die Untersuchung des Hochwasserabflusses ist noch nicht erfolgt, wird aber ähnlich wie bei Variante 1 eingeschätzt. Die Bereitschaft der hierbei betroffenen Grundstückseigentümer wurde bereits durch Bauerlaubniserklärungen belegt. Aufgrund der Mehrlänge der Anschlussbereiche von ca. 100 m ist nach einer ersten Schätzung des Staatlichen Bauamtes Kempten mit Mehrkosten gegenüber Variante 1 i.H.v. 120.000 € zu rechnen. Der Bau wird für das Jahr 2015 angestrebt.

8) K 8011, Verlegung des Anschlusses zwischen der Brücke und der B 12

Der Grunderwerb für diese Maßnahme ist nach aktuellem Stand der Verhandlungen auf freiwilliger Basis nicht möglich. Grundsätzlich bleibt diese Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und Erhöhung der Verkehrssicherheit wünschenswert. Aufgrund der Dringlichkeit des Brückenneubaus empfiehlt das Straßenbauamt jedoch, diese Maßnahme vom Brückenneubau abzukoppeln, falls die Grunderwerbsverhandlungen weiterhin erfolglos bleiben.

9) Bürgerinformation und „Bürgerwille“

Es fanden neben Veranstaltungen auf bayrischer Seite bisher zwei Bürgerinformationsveranstaltungen des Landkreises Ravensburg statt. Hierbei wurde zuletzt der aktuelle Planungsstand inkl. Variante 1b vorgestellt und die weiteren Termine zur Beschlussfassung in den Gremien des Landkreises Ravensburg, sowie das Ziel des Maßnahmenbaus im Jahre 2015 bekanntgegeben. Unter Moderation von Herrn Fraktionsvorsitzenden Spangenberg wurden jeweils zusammen mit Vertretern des Staatlichen Bauamtes Kempten Fragen der Bürgerinnen und Bürger beantwortet.

Bei beiden Bürgerinformationsveranstaltungen wurde deutlich, dass es neben der Bürgerinitiative BI-LI 12, welche gegen den Brückenneubau ist, viele Bürgerinnen und Bürger gibt, die den Brückenneubau und Ausbau der Strecke befürworten. Auch die betroffenen Gemeinden auf beiden Seiten haben über Gemeinderatsbeschlüsse einem Brückenneubau und der Kostentragung für die Integration eines Gehweges auf dem Bauwerk bereits zugestimmt.

10) Sicht und Haltung der Bürgerinitiative

Die Bürgerinitiative „BI-LI12“ befürchtet, dass nach dem Brückenneubau und einem anschließenden Ausbau der gesamten Strecke eine enorme Zunahme des Güterschwerverkehrs und Erhöhung des Geschwindigkeitsniveaus stattfindet, welche eine Zerstörung des Tales nach sich ziehen würde. Auf bayrischer Seite haben sich diejenigen Grundstückseigentümer, welche Mitglieder der BI-LI 12 sind, gegenseitig verpflichtet, dem Grunderwerb für einen Ausbau nicht zuzustimmen. Die Haltung der Bürgerinitiative ist unverändert. Sie plädiert für eine Sanierung des vorhandenen Brückenbauwerks.

11) Sicht und Haltung des Landkreises Lindau und des Staatlichen Bauamtes Kempten

Die Maßnahme „Brückenneubau“ und „Ausbau der Li 12 zwischen der Brücke und der St 2378 bei Steinegaden“ sind in einem mittelfristigen Bauprogramm des Landkreises Lindau enthalten. Das Staatliche Bauamt Kempten ist zur Vorplanung ermächtigt worden. Weitere Entscheidungen sollen im Jahr 2014 getroffen werden.

Der Landkreis Lindau / das Staatliche Bauamt Kempten möchten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit einen „Ausbau mit Augenmaß“ durchführen. Hierbei soll die Straße im Bereich der Wohnhäuser und Gehöfte von den Grundstücken abgerückt werden, um die Sicherheit und Lebensqualität der Anwohner zu erhöhen. Mit einer derzeit anvisierten Fahrbahnbreite von 5,50 m bis 6,00 m soll ein gefahrloses Begegnen von Fahrzeugen ermöglicht werden ohne die Strecke für den Verkehr zu großzügig gestalten und somit zu einer „Raser-Strecke“ ausbauen zu wollen.

Die bayrischen Kollegen sind jederzeit zu konstruktiven Gesprächen mit allen Bürgerinnen und Bürgern bereit. Sie wollen eine Lösung erarbeiten, die von einer Mehrheit der Betroffenen mitgetragen werden kann. Hier gibt es noch genügend Spielraum zur Mitgestaltung.

III. Finanzierung und finanzielle Auswirkungen

Für die Beurteilung des weiteren Vorgehens sind die künftigen Fördermodalitäten für Baumaßnahmen in Baden Württemberg mit einzubeziehen. Ein Antrag für den Neubau der Brücke samt Anschlussbereichen soll diesen Herbst gestellt werden, sofern dies durch das Land ermöglicht wird.

Momentan ist es sehr ungewiss, ob die Maßnahmen 1) „Brückenneubau“ und/oder 2) „Verlegung des Kreisstraßenanschlusses“ förderfähig sein werden, da die künftigen Förderkriterien des Landes noch nicht bekannt sind.

Maßnahme 1) K 8011, Neubau der Brücke über die Obere Argen bei Eglöfs:

Die Kosten des Brückenneubaus belaufen sich laut der aktuellen Kostenberechnung des Staatlichen Bauamtes Kempten vom August des Jahres für Variante 1 auf rund 1,18 Mio. €. Die Mehrkosten für Variante 1b werden derzeit vom Staatlichen Bauamt Kempten auf rund 120.000 € geschätzt. Eine genauere Berechnung ist erst im weiteren Planungsverlauf möglich. Sollte eine Förderung nicht gewährt werden, muss die Hälfte der Kosten des Landkreises Ravensburg in Höhe von rund 600.000 € für Variante 1 bzw. rund 650.000 € bei Variante 1b vollständig aus dem Kreishaushalt finanziert werden.

Maßnahme 2) K 8011, Verlegung mit neuem Anschluss an die B 12:

Für diese Maßnahme gibt es zum jetzigen Zeitpunkt lediglich eine Kostenschätzung. Hiernach betragen die Kosten des Landkreises rund 600.000 €. Eine genauere Berechnung erfolgt erst im weiteren Planungsverlauf.

Derzeit kann aufgrund des nicht geklärten Grunderwerbes kein konkreter Ausführungstermin genannt werden. Somit bleibt ebenfalls offen, wann die Kosten in den Haushalt aufgenommen werden müssen.

IV. Weitere Vorgehensweise

Die weitere Vorgehensweise erfolgt nach Beschluss durch den Kreistag wie nachfolgend formuliert.

V. Beschlussvorschlag

Der Kreistag beschließt wie folgt:

- 1) Die Brücke im Zuge der K 8011 über die Obere Argen bei Eglofstal wird durch einen Neubau ersetzt.
- 2) Der Ausschuss für Umwelt und Technik wird beauftragt, die abschließende Entscheidung über die Auswahl zwischen den dargestellten Varianten 1 und 1b zu treffen.
- 3) Die Verwaltung wird beauftragt:
 - a) Die Grunderwerbsverhandlungen baldmöglichst zum Abschluss zu bringen.
 - b) die Ausführungsplanung beim Staatlichen Bauamt Kempten zu beauftragen und alle notwendigen Vorbereitungen für eine Realisierung des Projekts im Jahr 2015 in die Wege zu leiten.
 - c) Die Brückenneubaumaßnahme mit dem Ziel der Förderung ab 2015 zum LGVFG-Programm anzumelden, sobald dies durch das Land ermöglicht wird.
 - d) Die notwendigen Finanzierungsmittel in die mittelfristige Finanzplanung sowie in den Haushaltsentwurf des Jahres 2015 einzustellen.
- 4) Die Maßnahme 2) „K8011, Verlegung mit neuem Anschluss an die B 12“ wird weiter bearbeitet. Für den Fall, dass ein Grunderwerb bis zum 31.12.2013 auf freiwilliger Basis nicht möglich ist, wird die Maßnahme zunächst zurückgestellt.