



Sachgebiet Tiefbau		Sachbearbeiter Abteilungsleiter Tiefbau Herr Seidel	
Beratung Stadtrat	Datum 21.07.2026	Behandlung öffentlich	Zuständigkeit Beschluss
Betreff Neugablonzer Straße - Ersatzneubau Wertachbrücke, Maßnahmengenehmigung			
Anlagen: 01a Lageplan Straße mit Ersatzneubau 01b Brücke Neubau_Draufsichten 01c Brücke Neubau_Ansicht-Längsschnitt-Querschnitt 02 Lageplan Gesamtumbau Knotenpunkt mit Option Bahnhalt und Durchstich Moserwiese 03 Beschlussvariante Anbindung Bahnhalt Haken 04a Lageplan Behelfsbrücke 04b Lageplan Behelfsbrücke mit Luftbild 05a Beispiel für Behelfsbrücke - Janson Bridging 05b Beispiel für Behelfsbrücke - Foto - Janson Bridging 06 Bauzeitenplan - Entwurf (LPH 3) 10 VU_Sperrung_Wertachbruecke_20250620 - Zumutbarkeit Bau ohne Behelfsbrücke 11 VU_Sperrung_Wertachbruecke_20260611 12 VU_KP_NeugablonzerStr_20211125			

Sachverhalt:

Historie

Die Wertachbrücke in der Neugablonzer Straße am Tänzelfestplatz hat auf Grund ihres Alters (Baujahr 1960) und ihrer Konstruktion (Platten-Balken-System mit vorgespannten Längsträgern) das planmäßige Ende ihrer Lebensdauer bereits erreicht. Ebenso entspricht die vorhandene Bemessungstragfähigkeit des Bauwerks von 45 Tonnen nicht mehr den Anforderungen an die heutigen und zukünftigen Verkehrsbelastungen. Eine in 2014 erstellte Wirtschaftlichkeitsberechnung hat den Ersatzneubau in 2020 als die günstigste Variante herausgestellt und wurde vom Stadtrat beschlossen. Auf Grund des Bauwerksalters und der Bauwerkskonstruktion wäre eine Instandsetzung, und gegebenenfalls eine Auflastung, in hohem Maße unwirtschaftlich.

Der ursprüngliche Zeitpunkt für den Ersatzneubau in 2020 wurde letztendlich auf 2025/2026 verschoben. Diese Verschiebung resultierte sowohl aus haushaltsbedingten Priorisierungsgründen als auch durch Überlegungen zur Weiterführung der Osttangente/Erschließung Moserwiese und der Einbindung des kommenden Bahnhaltes Haken an der Liegnitzer Straße. Diese beiden angrenzenden Maßnahmen (Osttangente/Anbindung Bahnhalt) sollten zwingend beim

Ersatzneubau des Brückenbauwerkes berücksichtigt werden. Vor allem die Vorgaben des Stadtratsbeschlusses vom 26.10.2021, indem im Zuge des Bebauungsplanverfahrens die Weiterführung der Osttangente/Erschließung Moserwiese als Vorzugslösung „Kreuzung“ beschlossen worden war, waren für die Festlegung des Brückenquerschnitts maßgebend.



Abbildung 1: Vorzugslösung „Kreuzung“

Die Kreuzungslösung sieht vor, dass die östliche Spange der Buronstraße nach Westen an die bestehende Stadteinwärtsspange angebaut wird. Diese Verschiebung bedingt allerdings, dass die Linksabbiegespur stadtauswärts nun auf dem Brückenbauwerk untergebracht werden muss. Diese Berücksichtigung erfolgt durch eine zweite Fahrspur in Richtung Neugablonz sowie beidseitigen

gemeinsamen Geh- und Radwegen auf den Brückenkappen mit einer Breite von jeweils 4,25 m. Bei einer rechnerischen Lebensdauer des Ersatzneubaus von 80 - 100 Jahren soll die Brückengeometrie somit auch für zukünftige Änderungen des Knotenpunktes Neugablonzer Straße/Buronstraße/Hochstadtweg vorbereitet sein. Für den Übergangszustand wird der Linksabbiegestreifen als zweite Geradeauspur bis über die erste Ampelanlage (Buronstraße/Hochstadtweg) geführt und geht dann in die bestehende Linksabbiegespur über.

Eine Überprüfung des Knotenpunktes durch ein verkehrliches Gutachten vom 16.05.2022 ergab, dass unter Beibehaltung der Leistungsqualität auf die separate Rechtsabbiegespur stadtauswärts auf dem Bauwerk verzichtet werden kann. Somit sind stadtauswärts nur zwei anstatt drei Fahrspuren erforderlich.

Für den Übergangszustand wird der Linksabbiegestreifen als zweite Geradeauspur bis über die erste Ampelanlage (Buronstraße/Hochstadtweg) geführt und geht dann in die bestehende Linksabbiegespur über.

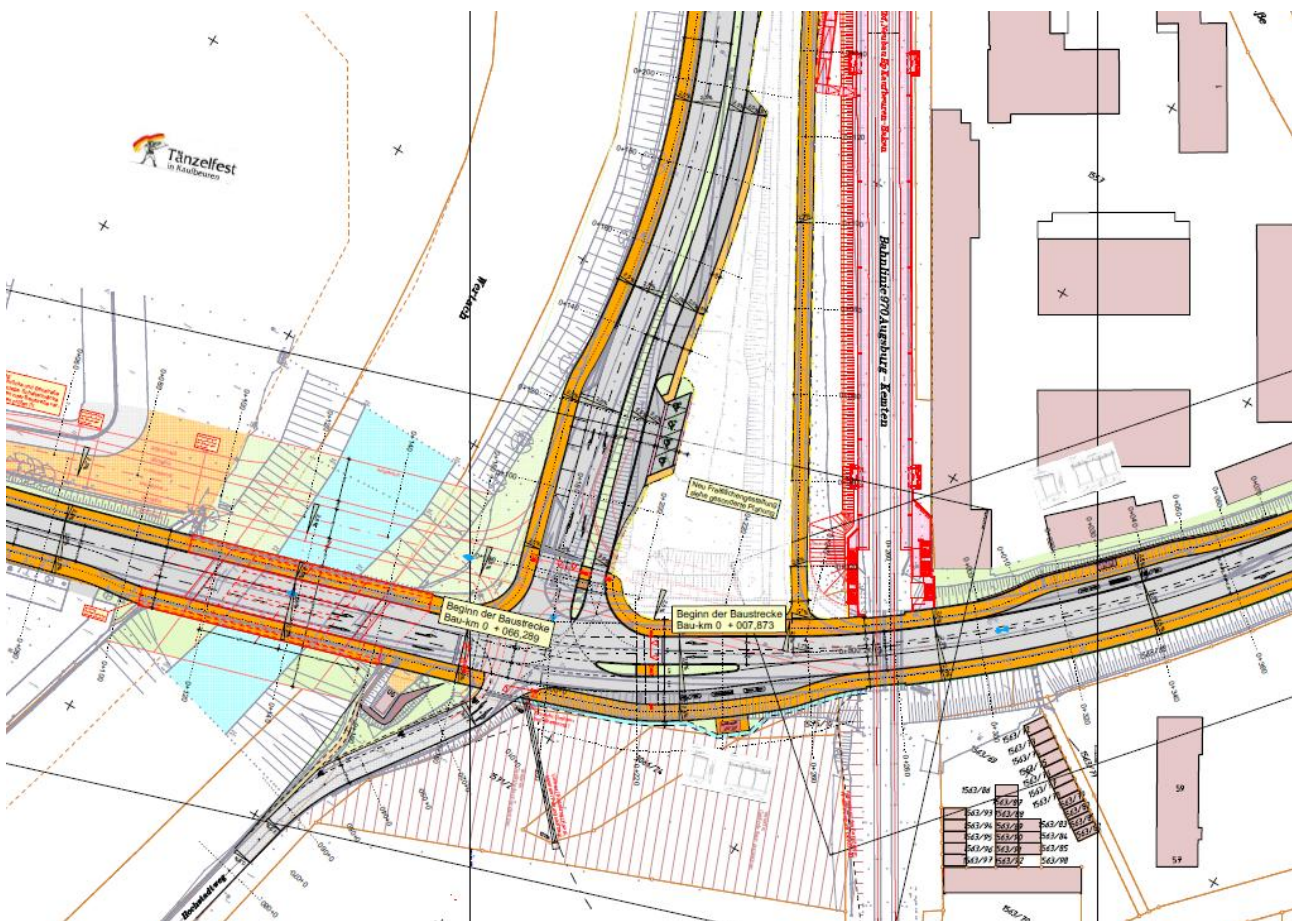


Abbildung 2: Planung mit Bahnhaltumfeld und Option Anbindung Moserwiese

Um den Ersatzneubau in 2025/2026 realisieren zu können, wurde im Frühjahr 2021 ein europaweites Vergabeverfahren (VgV) zur Vergabe der Planungsleistungen durchgeführt. Der

Neubau des Bauwerkes war in der großflächigen Umgestaltung des Knotenpunktes Neugablonzer Straße/Buronstraße/Hochstadtweg mit Anbindung Bahnhof Haken und Erweiterung von ÖPNV-Haltestellen inkludiert. Im April 2021 wurden die Planungsleistungen per Eilentscheid des Oberbürgermeisters vergeben.

Die Planungen wurden von der Abteilung Tiefbau bis zum Entwurfsstadium (Stufe 2, Lph 1-4 HOAI) vorangetrieben. Ziel war es, die Wertachbrücke im Zeitraum von Ende 2025 bis Anfang 2027 ersatzweise neu zu bauen sowie parallel den östlich folgenden Verkehrsknotenpunkt sowie anschließend die Anbindung des kommenden Bahnhofes Haken großräumig und zukunftsorientiert umzubauen.

Die Baukosten mit Stand 2022/2023 wurden für den Ersatzneubau (Abbruch, Behelfsbrücke, Neubau) der Brücke auf brutto ca. 5.950.000 € berechnet. Unter Berücksichtigung der eingetreten statistischen Preissteigerung von 6% entspricht dies aktuell ca. 6.300.000 €. Die Baukosten der Verkehrsanlage (Umbau Knotenpunkt, Stützwände, Busbuchten, Umleitung Behelfsbrücke, Anbindung Bahnhof Haken) mit Stand 2023 wurden auf ca. 5.720.000 € berechnet (Stand Mai 2026: 6.400.000 €, statistische Preissteigerung 12%).

Die Baukosten für die Infrastruktur der Bahnhofperipherie (Stellplätze mobilitätseingeschränkt, Kiss+Ride, Fahrradabstellanlagen, Aufenthalts- und Gestaltungsbereiche) wurden in 2023 auf ca. brutto 1.000.000 € geschätzt (Stand Mai 2026: 1.120.000 €, statistische Preissteigerung 12%). Hier wurden die benötigten freianlagenplanerischen Leistungen nicht mehr ausgeschrieben.

Die genannten Kosten bilden den Kostenstand von 2023 bzw. 2026 ab und werden zum Zeitpunkt der Umsetzung höher sein.



Abbildung 3: Beschluss Vorzugsvariante Anbindung Bahnhof

Bei der Aufstellung des Haushaltsplans 2024 hat die Verwaltung in Abstimmung mit dem Stadtrat den Haushaltsansatz der investiven Baumaßnahme sehr deutlich reduziert. Die weitere Bearbeitung des Projektes auf Grund der städtischen Haushaltslage wurde deshalb ausgesetzt (Planungsstop). Weitere Stufen gem. den Ingenieurverträgen bzw. zusätzliche begleitende Ingenieurleistungen (Baugrund, Altlasten, Verkehr, Naturschutz, Hydraulik) sind demnach nicht beauftragt worden.

Im November 2024 wurde im Zuge der turnusmäßigen Bauwerksprüfungen festgestellt, dass sich die Bauwerksnote der Brücke innerhalb von drei Jahren von 2,9 auf 3,3 (Skala von 1-4) verschlechtert hat. Das bedeutet, dass nach DIN 1076 ein nicht mehr ausreichender Bauwerkszustand (Notenspektrum 3,0-3,4) vorliegt. Auf Grund dieser Einstufung wurde durch die Abteilung Tiefbau im Dezember 2024 eine objektbezogene Schadensanalyse mit begleitender statischer Nachberechnung beauftragt. Die Untersuchungen wurden im Frühjahr 2025 fertiggestellt und kamen zu dem Ergebnis, dass die Neugablonzer Brücke noch unter Einschränkungen (Lastverteilung auf der Fahrbahn, verschärfte Prüfzyklen) bis 2027 in Betrieb bleiben kann. Eine Verlängerung über diesen Zeitraum hinaus ist technisch und wirtschaftlich nicht mehr sinnvoll möglich. Neben den Schäden der Fahrbahnplatte auf Grund von jahrzehntelangem Salzeintrag in Kombination mit beschädigter Abdichtung, sind die Zustände der Verankerungen der Spannlieder (Spannköpfe) unbekannt. Das damals in 1960 angewandte Spannverfahren für die Erstellung der Spannbetonlängsträger ist für seine Risiken hinsichtlich Mängel bei der Spannkopfverpressung bekannt. Bisher deuten keine Schadensbilder (z.B. bestimmte Rissbildungen) auf einen derartigen Mangel hin. Da rissbildende Verformungen im Bauwerk allerdings erst auftreten, wenn bereits einzelne Elemente der Spannstahlkonstruktion stark geschädigt sind, kann ein potentieller Mangel nicht ausgeschlossen werden. Eine Untersuchung der Spannköpfe ist hinsichtlich des Bauwerksalters und den Schädigungen der Fahrbahnplatte, wirtschaftlich und zeitlich nicht zu vertreten. Die Gefahr des Spannstahlversagens ohne Vorankündigung durch wasserstoffinduzierte Spannungsrisskorrosion (vgl. Carolabrücke Dresden) konnte bereits durch die Prüfung des an der Wertachbrücke verbauten Spannstahls ausgeschlossen werden.

Die Abteilung Tiefbau hat deshalb in 2025 die Fortsetzung der Bauwerksplanung (Objekt- und Tragwerksplanung) für den Brückenneubau beauftragt. Leistungen den Umbau der Verkehrsanlage sowie die Anbindung des Bahnhalt Hakens betreffend wurden nicht weiterverfolgt, da eine kurz- bis mittelfristige Realisierung unrealistisch erscheint. Die Realisierung des Bahnhaltes ist seitens der Bahn für 2029 angekündigt. Zu diesem Zeitpunkt werden nur provisorische Maßnahmen für Bushaltestellen und Kiss+Ride-Parkplätze von Seiten der Stadt möglich sein. Zur Einbindung der neuen Brücke in die bestehende Verkehrsanlage wurden die hierfür benötigten Ingenieurleistungen ausgeschrieben und vergeben.

Mit Abschluss der Haushaltsberatungen im Frühjahr 2026 wurde die konkrete Umsetzung des Ersatzneubaus für 2027/2028 im Haushalt verankert.

Ersatzneubau Brücke

Die Planungen für den Ersatzneubau sehen vor, das bestehende Bauwerk (Platten-Balken-System mit vorgespannten Längsträgern und Flachgründung; als 1-Feldträger auf zwei Auflagerbänken) durch eine integrale (lagerlose) Stahlverbundbrücke (1-feldiger Verbund-Fertigteil-Rahmen; VFT-Rahmen) zu ersetzen. Die Gründung erfolgt mittels Bohrpfählen unter den Widerlagern. Bei einer Brücke als VFT-Rahmen werden die beidseitigen Widerlager und ein erster Abschnitt der Stützweite im Böschungsbereich (Vouten), aus Stahlbeton hergestellt. In die entstehende Lücke zwischen den beiden Widerlagerabschnitten werden vorgefertigte, dichtgeschweißte Stahlhohlkästen aus wetterfestem Stahl mit werkseitig aufgebrachter Stahlbetonplatte eingelegt. Anschließend werden die Fahrbahnplatte und die beiden Brückenkappen aus Ortbeton ergänzt. Der Ersatzneubau als VFT-Rahmen hat - gegenüber einer massiven Bauweise als Spannbetonrahmen - den essentiellen Vorteil, dass beim Bau keine Stützkonstruktionen (Leergerüst) im Flussbett der Wertach eingebracht werden müssen. Diese bedeutet eine sehr hohe Sicherheit gegenüber Hochwasserführung in der Wertach während der Bauzeit. Diese Bauweise wird vom Wasserwirtschaftsamt Kempten als Vorzugsvariante bewertet. Neben der Hochwassersicherheit im Bau hat ein VFT-Rahmen gegenüber einem Spannbetonrahmen noch folgende Vorteile:

- geringere Konstruktionshöhe (Freibord) und damit eine größere Hochwassersicherheit im Endzustand
- ca. 1,5 Monate geringere Bauzeit
- geringere Unterhaltskosten auf Grund fehlender Lager und einfacherer Übergangskonstruktionen

Neben den Vorgaben aus der Wasserwirtschaft überwiegt die Summe der Vorteile die Mehrkosten eines VFT-Rahmens gegenüber einem Spannbetonrahmen in Höhe von ca. 7 %.

Das neue Brückenbauwerk wird eine Gesamtlänge von 42 m, eine rechnerische Stützweite von 40 m und eine lichte Weite (Stützweite) von 34,71 m (wie im Bestand) aufweisen. Die lichte Weite zwischen den Geländern beträgt 18,50 m, die Fahrbahnbreite 10,50 m bei 3 x 3,50 m Fahrstreifen. Beidseitig schließt mit je 4,0 m ein gemeinsamer Geh- und Radweg an. Die Gesamtbreite der Brückenkappen mit Geländer betragen je 4,25 m. Die Brückenfläche ergibt sich zu 740 m². Entgegen der aktuellen Bauwerksentwässerung, direkt über Fallrohre in die Wertach, wird das Niederschlagswasser in einer Bordrinne gesammelt, abgeleitet und im Bereich der Widerlager

versickert. Am Bestandsbauwerk vorhandene Elektrizitätsleitungen werden zurückgebaut. Diese werden durch die bereits auf das Gelände des Tänzelfestplatzes versetzte Trafostation nicht mehr benötigt. Zur Sicherung der Führung zukünftiger städtischer Leitungen werden im Rahmen der Bauwerksrichtlinien Leerrohre in den Brückenkappen vorgesehen.

Straßenbau

Da die Zielplanungen - den Ersatzneubau der Wertachbrücke in den Umbau des gesamten Knotenpunktes zu integrieren – aktuell ruhen, muss das neue Brückenbauwerk in die bestehende Verkehrsanlage eingefügt werden. Dies ist möglich, da sich der Höhenunterschied der Gradienten (Oberkante der Fahrbahnachse) des Ersatzneubaus gegenüber dem Bestand nicht wesentlich vergrößert. Durch die zweite Richtungsfahrbahn in Richtung Neugablonz verändert sich die Fahrbahnbreite von derzeit ca. 9,20 m auf 10,50 m. Insgesamt stehen damit drei Fahrstreifen mit je 3,50 m Breite zur Verfügung. Diese Breiten entsprechen den geltenden Regelwerken für Begegnungs- und Vorbeifahrverkehr mit ÖPNV-Linienbusverkehr. Hier soll im Endzustand, mit Umbau des Knotenpunktes und der Verlegung der östlichen Spange der Buronstraße Richtung Wertach, der Linksabbieger Platz finden. Ebenso bleibt eine verkehrliche Flexibilität hinsichtlich der zukünftigen Nutzung der Moserwiese. Der Linksabbiegestreifen verläuft bis zum Umbau des Knotens von der Brücke bis zur jetzigen, östlichen Spange der Buronstraße vor der Bahnüberführung. Die derzeitigen beiden Fahrstreifen im Bereich des Bestandsbauwerkes besitzen eine Überbreite von 4,55 m. Mit der zukünftigen Erschließung des Areals Moserwiese muss die bestehende Kreuzung umgebaut werden.

Der Rad- und Fußgängerverkehr wird im Bereich des Brückenbauwerkes mit einer Breite von 4,00 m geführt, wovon 3,50 m auf den Weg entfallen und 0,50 m Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn angeordnet werden. Dies entspricht der erforderlichen Wegebreite für die prognostizierten Verkehrsstärken (nach Umbau des Knotenpunktes) von insgesamt ca. 120 Radfahrern und Fußgängern zur Spitzenstunde und berücksichtigt somit den Einsatzbereich von gemeinsamen Geh- und Radwegen nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (FGSV-ERA). Der bauliche Umgriff für den im Zuge des Ersatzneubaus erforderlichen Straßen- und Wegebaus beginnt in der Neugablonzer Straße westseitig ca. auf Höhe der Einmündung Tänzelfestplatz und läuft in den Ästen: Westliche Buronstraße und östliche Neugablonzer in den Bestand über. Im Umgriff gehen die bestehenden getrennten Geh- und Radwege in gemeinsame Geh- und Radwege über. Die Querungen für den Rad- und Fußgängerverkehr werden weiterhin über Lichtsignalanlagen ermöglicht.

Behelfsbrücke

Um den Ersatzneubau der Wertachbrücke realisieren zu können, ist es erforderlich das Bestandsbauwerk vollständig abzubauen. Ein Bau mit teilweise Abbruch und halbseitiger Verkehrsführung ist auf Grund der Bestandsstatik nicht möglich. Die Neugablonzer Straße wäre demnach für eine geplante Bauzeit der Maßnahme von 16 Monaten (unter parallelem Straßenbau und provisorischer Verkehrsführung in den Anschlüssen) für alle Verkehrsteilnehmer voll gesperrt. Die reine, planmäßige Bauzeit für das Ersatzbauwerk beträgt 13 Monate. Der Umleitungsverkehr würde großräumig über die Mindelheimer Straße/B16 und die Augsburger Straße umgeleitet.

Nach aktuellem Verkehrsgutachten, mit detaillierter Leistungsfähigkeitsberechnung an den signifikanten Knotenpunkten, zeigt sich, dass die Durchführung der Maßnahme bei einer Vollsperrung ohne Behelfsbrücke nur unter erheblichen verkehrlichen Einschränkungen sowie zusätzlichen Maßnahmen (z.B. Umprogrammierungen von Lichtsignalanlagen/Umbau von Knotenpunkten) im umliegenden Straßennetz möglich wäre.

An vier Knotenpunkten wurde die Qualitätsstufe F (Knoten nicht mehr leistungsfähig; die Nachfrage übersteigt die Kapazität; zus. Wartezeiten mindestens größer als 70 Sekunden) und an weiteren drei Knotenpunkten die Qualitätsstufe E ermittelt. Damit werden an insgesamt sieben Knotenpunkten kritische bzw. unzureichende Verkehrsqualitäten mit hohen Wartezeiten, Rückstaubildungen und teilweise überschrittener Kapazität prognostiziert. Als Beispiele für die Erhöhung der Wartezeiten zu Spitzenstunden sind zu nennen:

- Mindelheimer Straße/Kreisverkehr Buronstraße: Wartezeiten von bis zu 87 Sekunden
- Josef-Landes-Straße/Am Graben (Spittelmühle): Wartezeiten von bis zu 6,4 Minuten (Linksabbieger aus der Gutenbergstraße)
- Augsburger Straße/Beethovenstraße: Wartezeiten von bis zu 16 Minuten (Ausfahrt Beethovenstraße und Hochstadtweg)
- Augsburger Straße/Am Hang: Wartezeiten bis zu 12,5 Minuten (Geradeaus und Linksabbieger stadtauswärts)
- Augsburger Straße/Moosmangstraße: Wartezeiten größer als 70 Sekunden
- An der Schnelle/Josef-Landes-Straße/Kemptener Straße: Wartezeiten von 50 Sekunden
- An der Schnelle/Espachstraße: Wartezeiten von 70 Sekunden
- Mindelheimer Straße/An der Schnelle: Wartezeiten größer als 45 Sekunden
- Mindelheimer Straße/Am Staffelwald: Wartezeiten von 30 Sekunden

■ Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs nach HBS 2015 für den Kfz-Verkehr

QSV	Bedeutung	Mittlere Wartezeit [Sekunden]	
		Signalisierte Knotenpunkte	Vorfahrtgeregelte Knotenpunkte / Kreisverkehre
A	Die Wartezeiten sind sehr gering, der Verkehrsfluss wird nicht beeinträchtigt.	≤ 20	≤ 10
B	Die Wartezeiten sind gering, es treten keine Rückstaus auf.	≤ 35	≤ 20
C	Die Wartezeiten sind spürbar, es kommt gelegentlich zu Rückstau.	≤ 50	≤ 30
D	Die Wartezeiten sind beträchtlich, es kommt häufiger zu Rückstau. Der Verkehrsablauf ist noch stabil.	≤ 70	≤ 45
E	Die Wartezeiten werden hoch, es kommt zu Rückstau. Die Kapazität wird erreicht.	> 70	> 45
F	Die Wartezeiten werden sehr hoch, die Rückstaus wachsen stetig an. Die Kapazität wird überschritten.	-	-

Grundlagen: Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen: Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS), Ausgabe 2015; Köln; 2015

Abbildung 4: Qualitätsstufen nach HBS

Selbst unter Berücksichtigung von möglichen Umbau- und Optimierungsmaßnahmen (Neuberechnung der Signalprogrammierung, Einrichten der neuen Signalisierung an 10 Verkehrsknoten, bauliche Maßnahmen an Verkehrsknoten) auf den Umleitungsstrecken ist mit deutlichen Beeinträchtigungen der Verkehrsabwicklung, verlängerten Fahrzeiten, einer erhöhten Belastung der Umleitungsstrecken sowie einer Verschlechterung der Erreichbarkeit angrenzender Bereiche zu rechnen. Kosten für diese Maßnahmen wurden nicht berechnet, werden aber als unwirtschaftlich bewertet. Die Maßnahmen würden die verkehrlichen Auswirkungen nur lindern und sind vom Verkehrsfluss nicht mit einer Behelfsbrücke gleichzusetzen.

Die Einrichtung einer Behelfsbrücke ermöglicht hingegen die Aufrechterhaltung einer wesentlichen Verkehrsverbindung während der Bauzeit und trägt dazu bei, die Auswirkungen auf den motorisierten Individualverkehr, den Rad- und Fußgängerverkehr, den Wirtschaftsverkehr sowie Rettungs- und Einsatzdienste deutlich zu reduzieren und annähernd Bestandszustände gewährleisten. Ohne Behelfsbrücke kommt es zu massiven Verzögerungen im ÖPNV, Entfall von Haltestellen und gravierenden Verspätungen. Darüber hinaus können Belastungen für die Anwohnerinnen und Anwohner entlang der Umleitungsstrecken minimiert werden. Die Errichtung einer Behelfsbrücke gewährleistet die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes während der Bauphase in wesentlich höherem Maße als eine Umleitung und begrenzt die mit der Baumaßnahme verbundenen Beeinträchtigungen auf ein vertretbares Maß.

Von Seiten der Feuerwehr und der Polizei wird vor diesem Hintergrund dringend empfohlen, den Neubau der Brücke ausschließlich unter Aufrechterhaltung einer leistungsfähigen Ersatzquerung in Form einer Behelfsbrücke durchzuführen.

Umgesetzt wird die Behelfsbrücke planmäßig mittels Stahlfertigteilenelementen die auf bauseits zu erstellende Stahlbetonwiderlager gesetzt werden. Alternative Vorschläge von Bauweisen zur Erstellung der Behelfsbrücke werden über die funktionale Leistungsbeschreibung abgefragt, so kann auch das Know-How der Bauwirtschaft in eine möglichst wirtschaftliche Lösung einfließen. Die planmäßige Fahrbahnbreite beträgt 7,0 m. Beidseitig schließt ein Behelfsgehweg mit 1 – 1,5 m Breite an. Der Radverkehr fließt während der Bauzeit im KFZ-Verkehr, alternativ als Radschiebeverkehr auf den Behelfsgehwegen. Die Anbindung der Behelfsbrücke an die Neugablonzer Straße erfolgt westseitig über eine Verschwenkung auf den südlichen Rand- und Eingangsbereich des Tänzelfestplatzes. Ostseitig wird die bestehende Ampelanlage umgebaut und nach Norden in Richtung Einmündung der westlichen Buronstraße verschoben. Querungsmöglichkeiten für den Rad- und Fußverkehr werden über westseitig über Querungshilfen und ostseitig über die Lichtsignalanlagen gewährleistet. Der Hochstadtweg ist über die gesamte Bauzeit für den KFZ-Verkehr gesperrt. Die Anbindung des Hochstadtweges kann während der Bauzeit nur für den Rad- und Fußgängerverkehr gewährleistet werden. Im Notfall kann der Hochstadtweg mit Einsatzfahrzeugen befahren werden.

Bauzeit und Bauablauf:

derzeit ist folgende Terminalschiene geplant:

August 2026:	Antrag auf Anlagengenehmigung nach Art. 20 BayWG
August 2026:	Antrag auf Zuwendungen nach BayGVFG mit VzB Behelfsbrücke
Oktober 2026:	Europaweite Ausschreibung Behelfsbrücke
Januar 2027:	Rodung Wertachböschungen
März 2027:	Baubeginn Behelfsbrücke und Umfahrung
März 2027:	Europaweite Ausschreibung Ersatzneubau
Juni 2027:	Fertigstellung und Inbetriebnahme Behelfsbrücke und Behelfsumfahrung
Juli 2027:	Beginn Rückbau der Bestandsbrücke
August 2027:	Abbruch der Bestandsbrücke
September 2027:	Beginn Herstellung Bohrpfehlgründungen Widerlager
Oktober 2027:	Beginn Herstellung Widerlager
Juli 2027- März 2028:	Detailplanung und Herstellung der Fertigteilträger/Kästen/Überbau im Werk
März 2028:	Verlegen Fertigteile und Herstellung Ortbetonplatte

Mai 2028:	Beginn Herstellung Fahrbahn und Kappen
Juni 2028:	Abdichtungsarbeiten
Juli 2028:	Herstellung Geländer und Fahrbahnbelag
August 2028:	Herstellung der Straßenanschlüsse
Oktober 2028:	Fertigstellung Straßenanschlüsse
November 2028:	Rückbau Behelfsbrücke
März 2029:	Wiederaufforstung Wertachböschungen

Sollte der Stadtrat auf eine Behelfsbrücke verzichten, verschieben sich Abbruch und Beginn des Ersatzneubaus um ca. einen Monat. Hier besteht das erhöhte Risiko, dass bei anhaltend ungünstiger Witterung (Frost und Schnee ab Anfang November) die Widerlager nicht rechtzeitig vor der Winterpause fertiggestellt werden können. Dies hätte eine Bauzeitverlängerung von ein bis zwei Monaten zur Folge. Kann hingegen mit den Abbrucharbeiten schon Anfang Juli (während des Tänzelfestbetriebs) begonnen werden und es finden sich für Juli/August zum Tänzelfestplatz alternative Lagerflächen für den Aushub und den Abbruch, bleibt die Bauzeit analog zur Variante mit Behelfsbrücke. Der Bauzeitenplan im Stadium der Entwurfsplanung ist als Anlage einsehbar.

Abbruch und Hydrologie

Der Abbruch des Bestandsbauwerks erfolgt durch ein gezieltes Einstürzen des zuvor von den Ausstattungseinrichtungen (Geländer, Entwässerung, Borde) sowie von Belag, Abdichtung und Kappen befreiten Überbaus in die Wertach. Hierzu wird in der Wertach mittels Kiesschüttung und Rohren ein Dammbett eingebracht, auf dieses dann die einzelnen Spann- und Stahlbetonteile fallen können. Die Bestandswiderlager werden soweit möglich von der Uferseite rückgebaut. In Abstimmung mit der Fischereifachberatung und der Unteren Naturschutzbehörde kann der Abbruch in die Wertach erst ab Juli beginnen, da dann die Beeinträchtigung der Fischfauna am geringsten ist und Konflikte hinsichtlich der Laichzeiten minimiert werden können. Aus Wasserwirtschaftlicher Sicht ist der Abbruch auch in der Hochwasserperiode zu vertreten, da der Abbruch und die Entnahme der Bauteile aus dem Flussbett der Wertach innerhalb einer Woche abgeschlossen sind. Nach Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Kempten können in der Wertach, auf Grund ihres Charakters und der flussaufwärts vorhandenen hohen Pegeldichte, kritische Hochwässer rechtzeitig berücksichtigt werden. Der Kiesdamm ist als Reißdamm vorgesehen, der bei kritischen Wasserständen einbricht und so keine zusätzliche Hochwassergefahr darstellt. Als wasserwirtschaftliche Auflage soll der Kiesdamm in der Wertach verbleiben und zukünftig als Geschiebereservoir dienen.

Die Herstellung der Widerlager und Stahlbetonvouten im Böschungsbereich der Wertach erfolgt im

hochwasserrisikoärmeren 4. Quartal. Nach hydraulischer Berechnung wäre selbst im ungünstigsten Fall (Stahlbetonvouten geschalt und eingerüstet) der Abflussquerschnitt ausreichend vorhanden.

Auswirkungen auf die Umwelt

Auf Grund der benötigten Flächen für den Arbeitsraum und die Behelfsbrücke ist es notwendig, den Auwald im Böschungsbereich der Wertach zu roden und nach Beendigung der Arbeiten wieder aufzuforsten. Zur naturschutzfachlichen Genehmigung wurde ein Landschaftspflegerischer Begleitplan erarbeitet, der eine Vielzahl von Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen vorsieht. Die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung wurde in 2023 durchgeführt und die Ergebnisse in 2026 nochmals überprüft. Im März dieses Jahres wurden Ersatzhabitate (Nist- und Brutkästen) für Fledermäuse und Vögel außerhalb des Rodungsbereiches angebracht. Im Oktober 2026 werden die verbleibenden Hohlräume der Bestandsbrücke durch einen Biologen verschlossen, um das Risiko einer Fledermausbewohnung bei Abbruch auszuschließen. Vor Beginn der Rodungsarbeiten werden die Bestandsbäume und Sträucher nochmals biologisch begutachtet um das Fällen mit besetzten Bäumen auszuschließen. Zur Kompensation von Bestand zu Aufforstung werden städtische Ausgleichsflächen aus dem Ökokonto an der Hohen Buchleuthe herangezogen.

Die Belange und Auflagen der Fischerei und der Wasserwirtschaft werden mit Abbruch ab Juli berücksichtigt. Der kiesarmen Wertach wird durch das Belassen des Kiesdammes eine abschnittsweise Verbesserung der Flusssohle ermöglicht. Durch die Neuordnung der Entwässerung auf dem Brückenbauwerk stellt sich eine Verbesserung hinsichtlich der Bestandssituation ein. Das Niederschlagswasser der Verkehrsflächen wird nun nicht mehr direkt über Fallrohre in die Wertach eingeleitet, sondern auf dem Bauwerk gesammelt und einer Versickerungsanlage in Widerlagernähe zugeführt.

Kosten

Herstellungskosten Wertachbrücke, Ersatzneubau:

Abbruch Bestandsbrücke und Ersatzneubau:	brutto ca. 5.800.000,-- €
Straßenbau Neugablonzer Straße:	brutto ca. 640.000,-- €
Entsorgungskosten:	brutto ca. 150.000,-- €
sonstige Baunebenkosten:	brutto ca. 60.000,-- €
Ingenieurhonorare:	brutto ca. 1.050.000,-- €

Gesamtherstellungskosten Ersatzneubau: brutto ca. 7.700.000,-- €

davon zuwendungsfähig 6.650.000 € (85 v.H.),

somit voraussichtl. Förderung:	brutto ca. 5.622.500,-- €
Eigenanteil Ersatzneubau:	brutto ca. 2.047.500,-- €

Herstellungskosten Behelfsbrücke:

Bau Behelfsbrücke:	brutto ca. 860.000,-- €
Straßenbau Behelfsumfahrung:	brutto ca. 285.000,-- €
sonstige Baunebenkosten:	brutto ca. 205.000,-- €
Ingenieurhonorare:	brutto ca. 200.000,-- €

Gesamtherstellungskosten Behelfsbrücke und -umfahrung: Brutto ca. 1.550.000,-- €

davon zuwendungsfähig 1,35 Mio. € (85 v.H.)

somit voraussichtliche Förderung:	brutto ca. 1.147.500,-- €
Eigenanteil Behelfsbrücke und -umfahrung:	brutto ca. 402.500,-- €

Zusammenfassung:**Kosten ohne Behelfsbrücke**

Somit ergeben sich Gesamtherstellungskosten:	brutto ca. 7,7 Mio. Euro
Somit ergibt sich ein Gesamteigenanteil:	brutto ca. 2.05 Mio. Euro

Kosten mit Behelfsbrücke

Somit ergeben sich Gesamtherstellungskosten:	brutto ca. 9,25 Mio. Euro
Somit ergibt sich ein Gesamteigenanteil:	brutto ca. 2.45 Mio. Euro

Hauhaltssituation

Die Kosten für den Ersatzneubau sind im Haushaltsplan 2026ff eingeplant, die Kosten für die Behelfsbrücke jedoch nicht. Für überplanmäßige Ausgaben der Behelfsbrücke in Höhe von 1,55 Mio. € fehlen momentan Deckungsvorschläge, da Kostensteigerungen anderer Projekte, insbesondere der beiden großen Schulbauprojekte der Gustav-Leutelt-Schule und der Ludwig-Reinhard-Schule ebenfalls zusätzliche Haushaltsmittel erfordern.

Die Verwaltung schlägt vor, den Ersatzneubau samt Behelfsbrücke fristgerecht Ende August 2026 zur Förderung einzureichen, parallel jedoch weitere Planungsvarianten zu beleuchten, um die Kosten des Ersatzneubaus zu senken. Mit eventuellen Kosteneinsparungen könnten ggf. Deckungsvorschläge für die zusätzlichen Kosten der Behelfsbrücke dem Stadtrat unterbreitet werden.

Stellungnahme des Finanzreferates:

Die Stabilisierungshilfen des Freistaates werden nur dann ausgezahlt, wenn finanzwirtschaftliche Kennzahlen, insbesondere zum Investitionsvolumen und zu den Eigenanteilen eingehalten werden.

Es werden folgende Einsparungen und Verschiebungen für die Haushaltsjahre 2026 und 2027 vorgeschlagen:

		Einsparung / Reduzierung	
Inv-Code	Maßnahme	Ausgabe	Eigenanteil
2024HBA002	Umb.+San.+Erw. Beethovenschule	20.000	20.000
2020HBA004	Sanierung Doppelturnhalle J-B-G (Bauteil F)	2.200.000	100.000
2020TBB819	Kanalsanierungsprogramm 2026	750.000	750.000
2010BAU007	Bauhof (Allgemein)	200.000	200.000
2026BGA004	Kläranlage - Prozesswasserbehandlung	Verschiebung	
2021UMW001	Lehrpfad Biotopverbund KF und Pforzen	50.000	17.000
2020TBB842	Frankenrieder Straße, Hangsicherung BA2	100.000	0
2020TBB834	Gewerbestraße, Querungshilfe GLS	40.000	40.000
2025HBA016	Errichtung Kneippanlage Jordanpark	30.000	3.000
	BGA Schulen	235.000	235.000
2010AUS001	Wohnungsbaudarlehen (allgemein)	50.000	50.000
2010TBB757	Radwegekonzept, Maßnahmenumsetzung	10.000	0
2011BAU010	Fußg.leitsys. - Verkehrs-, Gew.leitsys.	20.000	20.000
2010TBB574	Hochwasserschutz Oberbeuren	Verschiebung	

fachliche Bewertung der Einsparvorschläge

Beethovenschule

Eine Umsetzung erscheint in den nächsten Jahren nicht realistisch, daher werden die veranschlagten Planungsmittel nicht benötigt.

Doppelturnhalle Gymnasium

Die Maßnahme ist aufgrund schadhafter Prallwände und Bodenaufbauten dringlich, kann aber momentan nicht finanziert werden

Kanalsanierung 2026

Die Stadt investiert seit ca. 15 Jahren regelmäßig in das Kanalsystem. Die Sanierung wird für ein Jahr ausgesetzt

Bauhoffahrzeuge

Mit der Reduzierung des Haushaltsansatzes können alte Fahrzeuge nicht ersetzt werden zulasten der Ausfallsicherheit

Prozesswasserbehandlung im Klärwerk

Die Anlage dient der Einhaltung von Grenzwerten, um keine Abgabepflicht entstehen zu lassen. Die Planung ist noch nicht weit genug vorangeschritten, sodass die Gelder erst später benötigt werden.

Lehrpfad Leinauer Hang

Das Projekt wird momentan nicht realisiert.

Hangsicherung Frankenrieder Straße,

Derzeit finden keine Hangbewegungen statt, daher wird die Sanierung und deren Planung aufgeschoben

Querungshilfe Gewerbestraße,

Die Querung wird zunächst durch eine provisorische Querungshilfe ermöglicht

Kneipp-Anlage

Hier wurden durch günstige Angebote Vergabegewinne erzielt

Außenanlagen Hospitalstiftung

Teile der Außenanlagen befinden sich auf städtischem Grund und können nicht über die Stiftung finanziert werden. Der Ansatz für diese Flächen wird halbiert, der Bereich rund um die Dominikus-Kirche wird unansehnlich bleiben

Betriebs- und Geschäftsausstattung Schulen

Insbesondere Maschinen und Geräte, die noch nicht bestellt sind, werden nicht beschafft

Wohnungsbaudarlehen

Die Förderprogramme für die Altstadt waren schon bisher kaum nachgefragt und werden eingestellt

Radwegekonzept

Keine Maßnahmen in 2027

Leitsystem Altstadt

keine Maßnahmen

Hochwasserschutz Oberbeuren.

Der Mittelabfluss für die Planung und Ausführung der Umgehungsleitung südlich Oberbeuten verzögert sich. Die Gelder werden teilweise verschoben

Erforderlichkeit eines Nachtragshaushaltes aus -Sicht der Kämmerei:

Gem. Art 68 Abs. 2 Nr. 2 und 3 der Gemeindeordnung hat eine Gemeinde unverzüglich eine Nachtragshaushaltssatzung zu erlassen, wenn

bisher nicht veranschlagte oder zusätzliche einzelne Aufwendungen und Auszahlungen beziehungsweise Ausgaben in einem im Verhältnis zu den Gesamtaufwendungen und -auszahlungen beziehungsweise Gesamtausgaben des Haushaltsplans erheblichen Umfang geleistet werden müssen (Nr. 2) oder

Auszahlungen des Finanzhaushalts beziehungsweise Ausgaben des Vermögenshaushalts für bisher nicht veranschlagte Investitionen oder Investitionsförderungsmaßnahmen geleistet werden sollen (Nr. 3).

Die mögliche Behelfsbrücke mitsamt Kostensteigerungen ist einerseits eine bisher nicht veranschlagte Investition und erfüllt auch das Kriterium der Erheblichkeit, da in der aktuellen Haushaltslage der Stadt Kaufbeuren potentielle Mehrausgaben von ca. 1,6 Mio. EUR sowie ein höherer prognostizierter Eigenanteil von ca. 0,4 Mio. EUR von großer Bedeutung sind. Dazu kommt, dass die Behelfsbrücke unmittelbare Auswirkungen auf die Auflagen für die Stabilisierungshilfen (s. Auflage 2. a) hat. Folglich spielt es keine Rolle, dass die Maßnahme erst 2027 zahlungswirksam wird. Denn die Beauftragung hierfür müsste bereits im Haushaltsjahr 2026 erfolgen. Die Planänderungen würden sich zudem auf den relevanten Betrachtungszeitraum der Kennzahlen (2025 – 2029) beziehen, sodass eine unmittelbare Behandlung und Beschlussfassung zu einem Nachtragshaushalt erforderlich erscheint.

Außerdem sind bei anderen größeren Baumaßnahmen und Investitionen Kostensteigerungen im ersten Halbjahr aufgetreten bzw. sind noch zu erwarten, für die ebenfalls frühzeitige Mitteldeckungen vorzunehmen sind. Die Vielzahl an Maßnahmen, die zur Kompensation der Kostensteigerungen und Planänderungen gekürzt, gestrichen oder verschoben werden, sollten auch im Sinne einer möglichst transparenten und nachvollziehbaren Haushaltsplanung geändert werden. Ein Nachtragshaushalt

würde die vielen Anpassungen einarbeiten können.

Die Liquiditätssituation ist ein weiteres Argument für eine Nachtragshaushaltsatzung. Die Festsetzung und Genehmigung des Höchstbetrags für Kassenkredite von 15 Mio. EUR wird aller Voraussicht nach zum Jahresende, spätestens aber in der haushaltslosen Zeit in 2027 nicht ausreichen.

Angesichts dieser Aspekte hält die Kämmerei einen Nachtragshaushalt für angemessen und erforderlich. Mit einer Anpassung des Investitionsprogramms soll ferner das Ziel verfolgt werden, die Kennzahlen (Gesamtinvestitionen und Eigenanteile) für die mitentscheidende Auflage für die Stabilisierungshilfen zu verbessern und den Konsolidierungswillen weiter unter Beweis zu stellen. Es wäre in dem Kontext auch essentiell, die bisherigen nur sehr knappen Unterschreitungen der Grenzwerte auszuweiten, da vor allem die Einzahlungen in Form von Förderungen und Zuschüssen (für die Berechnung der Eigenanteile relevant) ungleich schwerer zu prognostizieren sind als rein die Gesamtausgaben.

Mit Betrachtung der für die Erfüllung der (Investitions)Auflagen entscheidenden Zeiträume 2025 – 2029 (zum Zeitpunkt der Haushaltsplanung 2026) sowie den daraus resultierenden Kennzahlen muss Bewusstsein geschaffen werden, dass bis auf Weiteres in diesem Zeitraum keine Maßnahmen begonnen werden oder Kostensteigerungen erfolgen können, ohne mindestens im selben Umfang Einsparungen vorzunehmen. Diese Kennzahlen werden für die Erstellung des Investitionsprogramms im Nachtragshaushalt maßgebend sein.

Vorschlag zum Beschluss:

1. Die vorliegende Planung für den Ersatzneubau sowie die Behelfsbrücke ist fortzuführen.
2. Darüber hinaus wird die Verwaltung beauftragt, Planungsalternativen zur Kostenreduzierung zu entwickeln, insbesondere die Reduzierung auf zwei Fahrspuren sowie die Reduzierung der Breite von Fahrstreifen, Geh- und Radwegen. Diese Alternativen sind hinsichtlich Ihrer Auswirkungen auf Kosten, Termine, Verkehrsqualität und Förderfähigkeit zu bewerten und dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorzulegen.
3. Die formelle Maßnahmengenehmigung wird bis zur Vorlage der Alternativen zurückgestellt. Eine weitere Voraussetzung ist, dass die Vorgaben des Bescheides über Stabilisierungshilfen für das Jahr 2025 eingehalten werden können. Die Anlagengenehmigung nach Art. 20 BayWG ist zu beantragen. Ausschließlich zur Fristwahrung ist der Antrag auf Gewährung einer Zuwendung gemäß BayGFVG ist zum 31.08.2026 bei der Regierung von Schwaben zu stellen.
4. Der Stadtrat beschließt angesichts der aktuellen Haushaltssituation Einsparungen bzw. Verschiebungen bei folgenden Investitionen:

Beehovenschule, Doppelturnhalle Gymnasium, Kanalsanierung 2026, Bauhoffahrzeuge, Prozesswasserbehandlung, Lehrpfad Leinauer Hang, Hangsicherung Frankenrieder Straße, Querungshilfe Gewerbestraße, Kneipp-Anlage, Betriebs- und Geschäftsausstattung Schulen, Wohnungsbaudarlehen, Radwegekonzept, Leitsystem Altstadt, Hochwasserschutz Oberbeuren.

Die Verwaltung wird beauftragt, diese Veränderungen in einem Nachtragshaushalt aufzubereiten und dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorzulegen.

Deckungsvorschlag:

Unter der Kombination INV-Code 2010TBB742, „Neugablonzer Straße - Wertachbrücke und Anbindung Osttangente“, Kostenträger KTR 541110, Sachkonto 0961242 sind für die Investitionsmaßnahme derzeit Mittel in Höhe von 232.400 € vorhanden.

Zuschussfähig: ☒ ja BayGVFG
☐ nein

Bürokratie- und Klimaschutzfolgeabschätzung

Bürokratie- und Klimaschutzfolgeabschätzung

prognostizierter Aufwand bei der Umsetzung des Beschlusses für

die Bürger	nein ☒	ja ☐	
die Wirtschaft	nein ☒	ja ☐	
die Stadtverwaltung	nein ☐	ja ☒	Genehmigungsverfahren sind zu durchlaufen

Für die Behelfsbrücke ist ein Teil des Auwaldes zu roden, der jedoch wieder aufgeforstet wird. Neue Bauwerke verursachen CO2 Emmissionen.

Über Referatsleiter Herr Carl an Herrn Oberbürgermeister Stefan Bosse mit der Bitte um Vorlage im Stadtrat am 21.07.2026.

Originalbeschluss an 404 (über den Referatsleiter)

Kaufbeuren, 17.07.2026
Tiefbau

Uwe Seidel
Abteilungsleiter Tiefbau