



öffentliche Sitzungsvorlage

Planungs- und Bauausschuss am 06.05.2025

Amt: 66 Amt für Tiefbau und Verkehr
Verantwortlich: Markus Wiedemann, Leiter Amt 66
Vorlagennummer: 2025/66/814

TOP 15

Vorstellung der Planungen zum Neubau der St.-Mang-Brücke

Sachverhalt:

Das Staatliche Bauamt Kempten plant zusammen mit der Stadt Kempten den Neubau der St.-Mang-Brücke. Das Bauwerk liegt in der Baulast des Bundes im Zuge der Bundesstraße 19. In dessen Zuständigkeit fällt die Brücke mit den Fahrbahnen und beidseitigen Radwegen sowie die Straßenanschlüsse zur Burgstraße und Kaufbeurer Straße. Die Stadt Kempten ist für die angrenzenden städtischen Straßen sowie für den Gehweg auf der Brücke zuständig. Der Neubau ist aufgrund des Bauwerkszustandes und Verbesserung des Hochwasserabflusses notwendig. Ziel der Planung ist auch die generelle Verbesserung der Verkehrssicherheit, speziell des Fuß- und Radverkehrs. Die Baumaßnahme muss zwingend in den nächsten Jahren durchgeführt werden.

Überplant werden die Knotenpunkte Kaufbeurer Straße / Füssener Straße / St.-Mang-Brücke, Burgstraße / Illerstraße / Brennergasse / St.-Mang-Brücke sowie Burgstraße / Bäckerstraße. Der Brückenquerschnitt besteht wie bisher auch aus 3 Fahrbahnen sowie künftig getrennten Geh- und Radwegen über das Bauwerk. Aufgrund der aktuellen Hochwasserberechnungen für das HQ 100 muss der Durchflussquerschnitt wesentlich vergrößert werden. Dies hat zur Folge, dass der Überbau angehoben werden muss. Nachdem die Längsneigung der Straße aufgrund der Höhenentwicklung keine Erhöhung zulässt, muss der Überbau möglichst schlank ausgeführt werden. Dies kann nur durch ein obenliegendes Tragwerk erreicht werden. Die Vorplanung dazu hat ergeben, dass dies z.B. über eine Bogenkonstruktion erreicht werden kann. Durch das obenliegende Tragwerk beträgt die gesamte Brückenbreite künftig 24,50 m.

Im Umfeld der Brücke werden voraussichtlich folgende Bereiche verändert:

- Die Brennergasse kann nur noch in Einbahnrichtung Richtung Süden befahren werden. Dies ist durch die Verbreiterung der Gehwege und Aufstellbereiche für Fußgänger begründet. Die Ausfahrt erfolgt über die Webergasse.
- In der Burgstraße ist eine baumbestandene Grüninsel geplant, um den Straßenraum zu gliedern.
- Ein Linksabbiegen in die Bäckerstraße ist künftig nicht mehr möglich. Dies ist aufgrund des Linksabbiegestreifens in die Illerstraße erforderlich.

Im Zuge der Vorplanung wurde auch eine höhenfreie Radverkehrsverbindung in Nord-

Süd Richtung untersucht. Diese ist aufgrund des notwendigen Abflussquerschnitts und der damit Vergrößerung der Stützweite nicht realisierbar. Zudem wäre diese Unterführung bautechnisch höchst anspruchsvoll und wirtschaftlich nicht darstellbar. Die Radwegverbindung wird daher wie bisher höhengleich über die signalisierten Knotenpunkte geleitet. Zusätzlich wird jedoch im nordöstlichen Bereich der Radweg über die Grünfläche zum bestehenden Radweg Richtung Illerdamm geführt.

In der Vorplanung wurde die Möglichkeit einer Behelfsbrücke während der Bauzeit untersucht. Diese ist aufgrund der beengten Platzverhältnisse, einer hochwasserfreien Bauweise und fehlender Höhenanschlüsse bautechnisch jedoch nicht realisierbar. Das neue Bauwerk kann erst nach Abriss der vorhandenen Brücke an Ort und Stelle wieder errichtet werden. Die Bauzeit dafür beträgt inklusive der beidseitigen Straßenanschlüsse ca. 2 Jahre. Alternativ besteht die Möglichkeit die neue Brücke südlich des bestehenden Bauwerks zu errichten und nach Fertigstellung einzuschieben. Dafür ist jedoch ebenfalls über einen Zeitraum von 1 Jahr keine Verbindung über die Iller möglich.

Die Auswirkungen einer Vollsperrung der St.-Mang-Brücke werden derzeit untersucht. Dazu wird das Hauptverkehrsnetz im Bestand über ein Verkehrsmodell analysiert und die Auswirkungen einer Vollsperrung bewertet. Im Ergebnis werden verschiedene Szenarien erarbeitet und Abhilfemaßnahmen vorgeschlagen. Ein besonderes Augenmerk wird auf die Veränderungen im ÖPNV, Blaulichteinsätze und Erreichbarkeit der Innenstadt für den Einzelhandel gelegt und deren Bedürfnisse und Anforderungen priorisiert. Die Brücke wird aktuell von ca. 22.000 Kfz und rund 900 Radfahrern pro Tag frequentiert.

Die Verkehrsführung im Baustellenbereich ist derzeit so geplant, dass auf der Westseite die Fahrbeziehungen im Gegenverkehr zwischen Burgstraße und Illerstraße möglich sind und auf der Ostseite die Nord-Süd Achse Kaufbeurer Straße – Füssener Straße aufrechterhalten bleibt. Der Fuß- und Radverkehr läuft über den Illersteg, der bis zu diesem Zeitpunkt erneuert sein muss.

Im Zuge der Bauarbeiten finden vorab umfangreiche Spartenverlegungen statt. Aufgrund der schlanken Bauweise des Überbaus müssen die Versorgungsleitungen außerhalb der Brücke verlegt werden. Dies kann durch einen gemeinsamen Sparten-tunnel erfolgen. Abstimmungen dazu werden derzeit erarbeitet.

Auf der rechten Uferseite der St.-Mang-Brücke sitzen auf einem Sockel die Skulpturen der Heiligen Magnus und Lorenz. Dieses Werk wurde durch den Unternehmer und Bildhauer Karl Hoefelmayr (1907–1989) gestaltet. Diese Skulptur wird im Zuge der Brückenbauarbeiten erhalten, evtl. aber versetzt.

Die planungsrechtlichen Voraussetzungen werden durch Beteiligungen im Vorfeld geregelt. Hier sind insbesondere wasserrechtliche, naturschutzfachliche, immissionsschutzrechtliche und denkmalrechtliche Anforderungen abzustimmen und zu berücksichtigen. Dazu gehören auch stadträumliche und verkehrliche Belange. Eine Beteiligung der Träger öffentlicher Belange hat bereits stattgefunden. Die wesentlichen Anforderungen sind:

- Baulicher Eingriff in Uferbereiche minimieren
- Bäume erhalten
- Artenschutzrechtliche Prüfung veranlassen

- Einplanung von Maßnahmen zur Eingriffsvermeidung
- 2D Abflussberechnung für HQ 100 plus Klimazuschlag; auch für Bauphase
- Querschnitt der Brücke möglichst schmal; z.B Wegfall der 3. Fahrspur
- Städtebauliche Einbindung und Zurückhaltung in der historischen Stadtlage
- Freihaltung der Sichtbeziehungen zu stadtbildprägenden Gebäuden
- Zurückhaltendes Beleuchtungskonzept
- Bodendenkmale berücksichtigen und BLfD einbeziehen
- ÖPNV Belange während der Bauphase berücksichtigen

Die Vorplanung und Genehmigung der Brücke ist in den Jahren 2025 und 2026 vorgesehen. Im Jahr 2027 soll dann die Spartenumlegung stattfinden und die Brücke ausgeschrieben werden. Das Staatliche Bauamt Kempten als Vertreter des Bundes bevorzugt eine Umsetzung in einem Design & Build Verfahren. Das Verfahren ist ein Modell zur Zusammenführung von Bauplanung und Ausführung. Dabei sollen Teams über den gesamten Projektzyklus hinweg kontinuierlich zusammenarbeiten. Dies soll Dank optimierter Kommunikation und kurzer Entscheidungswege zu mehr Kostensicherheit und Zeitersparnis führen. Der Brückenneubau soll im Jahr 2028 und die Straßenanpassung und Umfeld Gestaltung in 2029 stattfinden.

Nachdem es sich um eine Gemeinschaftsmaßnahme zwischen dem Bund und der Stadt handelt, werden die Kosten dafür nach folgendem Schlüssel verteilt:

- Die Stadt beteiligt sich zu 3,75 % an den reinen Brückenbaukosten für die Mehrbreite am Gehweg. Der Bund übernimmt nur eine Gehwegbreite von 1,50 m, während die Stadt eine breitere Ausführung von 2,50 m möchte.
- Der Kostenanteil für den Straßenumbau auf beiden Seiten sowie die Gestaltung des Umfelds wird im Verhältnis von ca. 45 % Stadt und 55 % Bund aufgeteilt. Die Stadt erhält voraussichtlich Förderungen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz GVFG und/oder Finanzausgleichsgesetz FAG.

Die Gesamtkosten der Brücke können heute noch nicht benannt werden. Diese werden in den nächsten Planungsschritten ermittelt.

Im Rahmen der weiteren Planung wird eine Bürgerbeteiligung durchgeführt und die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchungen in den nächsten Monaten in den Gremien vorgestellt. Das Projekt wird auch auf dem Stand der Allgäuer Festwoche in Halle 12 präsentiert.

Der Bericht dient zur Kenntnis.

Anlagen:

Präsentation