



BÜRGERINITIATIVE - LI 12

c/o Harratried 112
88167 Röthenbach

info@bi-li12.org

www.bi-li12.org

...das schöne Tal bewahren!

BÜRGERINITIATIVE - LI 12 c/o Harratried 112 88167 Röthenbach

Bund Naturschutz – Kreisgruppe Lindau
Erich Jörg
Lotzbeckweg 1
88131 Lindau

via email

Harratried, 07.09.2012

Grenzbrücke Bayern/Baden-Württemberg bei Steinegaden/Eglofstal

Schreiben an alle Kreisräte in den Landkreisen Lindau und Ravensburg
und die Gemeinderäte der Gemeinden Röthenbach im Allgäu und Argenbühl.

Sehr geehrter Herr Jörg,

zwei Mitglieder der Bürgerinitiative waren gemeinsam mit einem Prüfstatiker am 28. August 2012 im Straßenbauamt in Ravensburg und haben Einsicht in die statischen Pläne, statischen Berechnungen und die aktuellen Gutachten bezüglich oben genannter Brücke genommen.

Bei den Plänen handelte es sich um die Nachberechnung von 1955 der ursprünglichen Unterlagen aus dem Jahr 1926 mit genauer Angabe der Lastannahmen, beim Gutachten u.a. um das aktuelle Gutachten vom 12. März 2012 vom Ingenieurbüro Müller in Ulm.

Wir haben Ihnen den aktuellen Sachverhalt nachfolgend in drei Positionen aufgegliedert:

Teil A) Technische Grundlagen

Teil B) Betriebswirtschaftliche Berechnungen

Teil C) Ökologie und Umwelt

Teil A) - Technische Grundlagen

Argumentation pro Brückenneubau:

Die Brücke hat eine zu geringe Traglast, Landwirte und Schulbusse können nicht gefahrlos darüber fahren.

Richtig ist:

Die Überprüfung der statischen Berechnung von 1955 ergab, dass zur Brückenklasse 12 die zulässigen Spannungen nicht voll ausgenutzt wurden, so dass noch rechnerische Reserven von ca. 10% vorhanden sind.

Dazu ist anzumerken, dass in den zulässigen Spannungen die vorgegebenen Sicherheiten bereits enthalten sind!

Versuchsweise wurde die Nachrechnung auch für die Brückenklasse 18 durchgeführt, wobei sich lediglich eine geringe Überschreitung der zulässigen Spannung von 4% ergab, so dass die Brücke auch annähernd die Anforderungen der Brückenklasse 18 erfüllt.

Folgende Daten sind ausgewiesen:

Bei einer Belastung von 12 Tonnen LKW eine Ausnutzung 90,57% gegenüber der zul. Spannung.

Bei einer Belastung von 18 Tonnen LKW wird die zulässige Spannung um 4% überschritten.

Bei einer Belastung von 24 Tonnen für Militärraupenfahrzeuge (Text aus Statik).

Bei einer Belastung von 20 Tonnen für Militärräderfahrzeuge.

Landwirte:

Bei der meistverkauften Traktorenbaureihe der Welt, Fendt 700 Vario, wiegt der größte im Leergewicht 6.985 kg.

Dazu kommt eine mögliche Anhängelast von 13.500 kg (3.500 kg Leergewicht, 10.000 kg Ladegewicht) bei einem Güllefass von 10.000 Litern, z.B. (VA 10500, Fa. Vakutec).

Somit ergibt sich ein Gesamtgewicht von ca. 20.500 kg.

Bei Basisdaten von 20 Tonnen für schwere Fahrzeuge ist der zulässige Bereich gerade erreicht.

Alle landwirtschaftlichen Fahrzeuge können somit zu ihren Flächen fahren.

Schulbusse:

Von Bayern nach Baden-Württemberg fahren auf dieser Brücke keinerlei Schulbusse, umgekehrt ebenso wenig.

Die Busse fahren von Lindenberg auf der Staatsstraße 2378 über Gestratz nach Isny, bzw. von Lindenberg über Wohmbrechts nach Wangen.

Alles andere ist ein Umweg.

Somit trägt dieses Argument ebenfalls nicht, eine ausreichende Tragfähigkeit für den Status quo ist bei einer Sanierung gegeben.

Argumentation pro Brückenneubau:

Die Brücke ist marode

Richtig ist:

Für den dauerhaften Erhalt und die Wiederherstellung der Tragfähigkeit des Bauwerks werden folgende Instandsetzungsarbeiten erforderlich:

Belag:

Die Beläge auf dem Bauwerk und im Anschlussbereich müssen vollständig erneuert werden.

Bauwerksabdichtung:

Einbau einer neuen Bauwerksabdichtung nach ZTV-ING Teil 7 Abschnitt 1.

Betoninstandsetzung:

Aufgrund des Chlorid-Eintrags, Aussinterungen und Verwitterung der Betonteile wird ein tiefgehender Betonabtrag erforderlich.

Bewehrung:

Die Betonabdeckung am gesamten Bauwerk ist zu gering. Die Betonstähle in der Fahrbahnplatte und in den Hauptträgern sind soweit verrostet, dass ein Querschnittsverlust eingetreten ist. Zur Sicherstellung der Tragfähigkeit sind Bewehrungsstähle auszutauschen bzw. durch Schweißstöße zu ergänzen.

Bauwerksausstattung:

Die zu geringe Brüstungshöhe bedingt den Einbau eines Aufsatzgeländers. Tropftüllen und Sicherstreifen werden zusätzlich eingebaut.

Bauhilfe: Der Einbau von Tragjochen zur und Betonschalungen zur Reprofilierung des Betons wird erforderlich.

(Daten aus Gutachten vom 06. März 2012: Ingenieurbüro Müller, Austernweg 20, 89081 Ulm)

In diesem Zusammenhang erhebt sich die Frage, wenn die Brücke angeblich so marode ist, weshalb dann in der Vergangenheit die Landkreise Lindau und Ravensburg hier seine Sanierungspflichten grob vernachlässigt haben.

Außerdem müssten von Seiten der Exekutive immer wieder Verkehrskontrollen über die Einhaltung der maximal zulässigen Belastung erfolgen, da die Brücke in unregelmäßigen Abständen immer wieder von einzelnen Schwertransporten befahren wird.

Teil B) - Betriebswirtschaftliche Grundlagen

Argumentation pro Brückenneubau:

Der Neubau der Brücke ist für die beiden Landkreise Lindau und Ravensburg langfristig wirtschaftlicher als eine Sanierung.

„Der finanzielle Aufwand für die Sanierung (die Brücke ist nun mal fast 90 Jahre alt) steht jedoch in keiner vernünftigen finanziellen Relation zum geplanten Neubau. (BM und Kreisrat Schädler, Röthenbach im Gemeindeblatt vom 23.08.2012)

Richtig ist:

Ein Neubau der Brücke mit erforderlichen Aufschüttungen kostet:

(Kostenvergleich aktueller ähnlicher Brücken, z.B. Eyenbach, ein Gemeindesträßchen in Weiler-Simmerberg mit 3 Metern Breite, das wegen der Zuschüsse eine Brücke mit 6 m Breite erhalten hat. Die Spannweite ist geringer als in Eglofstal)

	1.000.000,- €
./ 50 % Zuschuss vom Freistaat Bayern und Land Baden-Württemberg	500.000,- €
Restbetrag für die Landkreise LI und RV	500.000,- €
Restbetrag pro Landkreis somit	250.000,- €

(Beträge ohne Abbruchkosten, ohne Entsorgungskosten für alte Brücke, ohne Kosten für die Wiederherstellung des FFH-Gebietes die ebenfalls mit mehreren zigtausend Euro zu Buche schlagen werden.)

Eine Instandsetzung der Brücke kostet:

1.	Baustelle einrichten und räumen	18.957,50 €
2.	Vor- und Erdarbeiten	2.400,00 €
3.	Gerüst- und Abbrucharbeiten	101.800,00 €
4.	Instandsetzungs- und Betonarbeiten	52.950,00 €
5.	Beton- und Stahlschutz	16.000,00 €
6.	Straßen- und Wegebau, Pflaster (Anschlüsse)	14.425,00 €
7.	Sonstiges	2.000,00 €
	Summe netto	208.532,00 €
	+ 19 % MwSt.	39.621,18 €
	Summe brutto	248.153,68 €

(Instandsetzungskosten laut o.g. Gutachten von S. 13 - S. 15)

Aufgeteilt auf beide Landkreise ergibt sich damit jeweils:

Landkreis Lindau 124.076,84 €

Landkreis Ravensburg 124.076,84 €

Somit ergibt sich für jeden Landkreis eine EINSPARUNG von 125.923,16 €

Somit ergibt sich für den Steuerzahler eine EINSPARUNG (einschl. Zuschüsse) von

751.846,32 €

Bei einer langfristigen Investition wird grundsätzlich eine dynamische Investitionsrechnung zugrunde gelegt.

Folgende Eingangsdaten:

Ersparnis zum Zeitpunkt 0:	751.846,32 €
Jährliche Zinersparnis für (BY, B.-W, sowie die Landkreise LI und RV.) Dies wird deshalb mit zugrunde gelegt, da bei beiden Landkreisen kein Eigenkapital zur Verfügung steht und sie die Investition fremdfinanzieren müssten!	10.000,00 €

Somit ergibt sich bei Aufzinsung für den Zeitraum von 30 Jahren ein Mehrbetrag in den Kassen von (Bayern, Baden-Württemberg, Lkrs. LI, Lkrs. RV)

1.483.287,39 €

(gerechnet mit einem Zinssatz von 1,33 %, Ersparnis zum Zeitpunkt 0, jährliche Zinszahlungen, aufgezinst auf 30 Jahre, entsprechend aktueller Konditionen KfW zwischen 1,0 % und 1,5 %, verzinst wird der eingesparte Betrag von 751.846,32 €, sowie die eingesparten Zinsen von 10.000.-- € p.a.)

Von einer langfristig günstigeren Lösung kann bei Betrachtung der Schuldenlage der beiden Landkreise, sowie der Bundesländer somit keine Rede sein!

Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass der Erhöhung der Traglast der Brücke keinerlei betriebswirtschaftlicher Mehrwert gegenübersteht.

Wichtig in diesem Zusammenhang ist, dass die Kosten für den Neubau der LI 12 in diesem Betrag noch nicht eingerechnet sind !

Somit handelt es sich in diesem Fall um einen eindeutigen Fall von Steuerverschwendung durch Subventionsverschwendung und letztlich offensichtliche Augenwischerei am Steuerzahler.

„Die Gewährung staatlicher Zuwendungen für kommunale Straßen- und Brückenbauvorhaben setzt voraus, dass das Vorhaben unter Beachtung des Grundsatzes der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit bau- und verkehrstechnisch einwandfrei geplant ist. Sie sind auf normale Regelfälle abgestellt, hindern aber keineswegs, in begründeten Einzelfällen ausnahmsweise auch geringere Fahrbahnbreiten zuzulassen.

*Mit Rücksicht auf die Belange der Natur und Umwelt und im Interesse flächensparender Planungen, aber auch um die Kosten zu senken, ist in den genannten Richtlinien ausgesagt dass die einschlägigen Planungsrichtlinien Regelwerte für den Normalfall beinhalten, von welchem in begründeten Fällen Abweichungen geboten sein können. (genannt Nr. 11.3)
(Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern an BN Lindau am 17.08.1990)*

Hier bitten wir Sie als unsere Volksvertreter, uns im Sinne unserer Finanzen zu vertreten, und für eine Sanierung der Brücke zu stimmen!

Wir werden eine Kopie dieses Schreibens an den Bund der Steuerzahler, sowie an Rechnungshöfe beider Länder schicken und **unseren verfassungsrechtlichen Anspruch** auf sparsame Haushaltsführung geltend machen.

Teil C) - Ökologie und Umwelt

Argumentation pro Brückenneubau:

Laut Aussage der unteren Naturschutzbehörde am Landratsamt in Lindau stellt die neue Brücke aus Sicht des Naturschutzes eine erhebliche Verbesserung gegenüber dem Bestand dar.

(BM und Kreisrat Schädler, Röthenbach, Gemeindeblatt am 23. August 2012)

Richtig ist:

Die Tatsachen,

_dass es sich bei der Argen um ein FFH Gebiet handelt, in das schwere bautechnische Eingriffe notwendig werden,

_dass beidseits erhebliche Aufschüttungen notwendig werden,

_dass geschützte Arten in der Argen leben (z.B. Groppen),

_ dass die Naturschutzverbände und Experten

Bund Naturschutz Bayern, Lindau,

BUND Kreis Ravensburg,

Schutzgemeinschaft der Argentäler

dies gänzlich anders sehen, gibt der Aussage der Naturschutzbehörde ein vollkommen anderes Gewicht.

Wenn wir die Tatsache dazu nehmen, dass der Freistaat Bayern und das Land Baden-Württemberg den größten Flächenverbrauch in Deutschland haben, ergibt sich ein zusätzliches gewichtiges Argument , die Zerstörung unserer Heimat zu beenden.

Wir fordern die Kreisräte im Landkreis Ravensburg auf:

Lehnen Sie einen Brückenneubau ab und fordern Sie die Verwaltung auf, eine Sanierung durchzuführen!

Wir fordern die Kreisräte im Landkreis Lindau auf:

Unter den Ihnen jetzt neuen bekannten Gesichtspunkten – stimmen Sie neu ab!

Mit freundlichen Grüßen



Jürgen und Petra Kraft

Für die BI LI 12