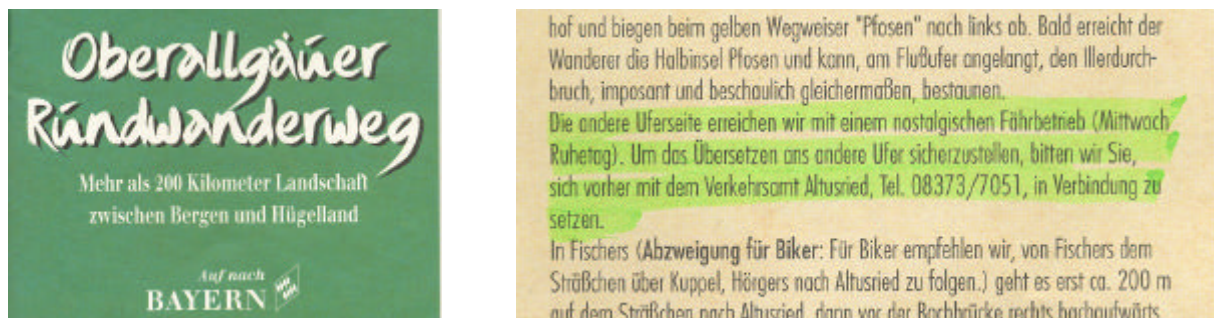


# Projekt „Studie Illerbrücke“ – Konzeptbeschreibung

## Ausgangssituation und Problemstellung

Seit Ende des Zweiten Weltkrieges bis 2001 gab es in Fischers, unterhalb des Illerdurchbruchs bei Kalden, einen von einem Anwohner privat betriebenen Fährverkehr über die Iller. Die Fähre wurde von Wanderern und Spaziergängern, aber auch von Radfahrern genutzt. Unter anderem ist bei der letzten Etappe des „Oberallgäuer Rundwanderwegs“ an dieser Stelle eine Illerüberquerung vorgesehen (siehe Abbildung 1). Auch Radfahrer auf dem Illerradweg von Oberstdorf nach Ulm nutzten die Überquerung für die verkehrsrärmere Streckenvariante abseits der Hauptstraßen.

Abbildung 1: Auszug aus dem Führer „Oberallgäuer Rundwanderweg“



Im Jahr 2001 wurde der Fährverkehr vom Betreiber aus gesundheitlichen und Altersgründen eingestellt. Einen Nachfolger hat er nicht und ein neuer Betreiber konnte, trotz der Bemühungen des Verkehrsvereins, nicht gefunden werden. Dies liegt vor allem am Nutzungsaufkommen, das nicht nur zu gering ist, um einen Fährdienst als Haupterwerb zu betreiben, sondern das auch extrem unregelmäßig auftritt und damit schlecht abschätzbar ist.

Bereits in den Jahren vor 2001 kam es durch Baumaßnahmen und Trockenheit immer wieder zu Niedrigwasser und infolgedessen zu Einschränkungen im Fährverkehr. Seit der Fährverkehr eingestellt wurde, ist eine Überquerung der Iller gar nicht mehr möglich. Wanderer, die den „Oberallgäuer Rundwanderweg“ laufen, aber auch Radler, die zum Beispiel die seit langem bestehende Möglichkeit der Flussüberquerung noch aus ihrer Kindheit kennen, können – in Fischers angekommen – ihre geplante Tour nicht fortsetzen. Stattdessen müssen sie die gut 50 Höhenmeter wieder hinaufzulaufen oder -fahren und einen Umweg von etlichen Kilometern Länge in Kauf zu nehmen: Die nächsten Brücken sind vier bzw. sieben Kilometer entfernt.

Immer wieder gehen deshalb Beschwerden beim Verkehrsamt ein. Nach Angaben des Verkehrsamtes Altusried (Frau Kehrer) wurden im Jahr 2003 diese Beschwerden zwar gegenüber 2002 weniger – was aber darauf zurückzuführen sein mag, dass die Gäste gleich ganz fernbleiben.

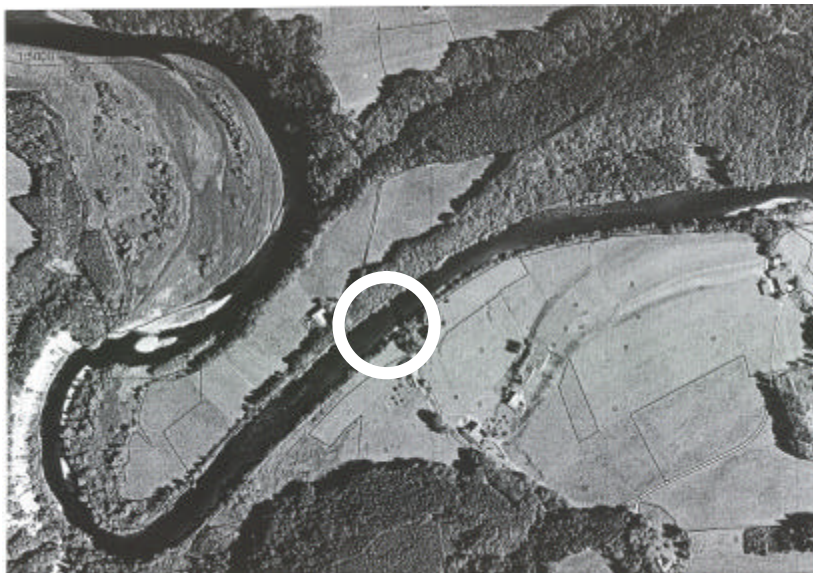
Diejenigen Wanderer und Radler, die um die neue Situation wissen, müssen unter Umständen auf die weit weniger attraktiven und verkehrstechnisch weniger sicheren Hauptstraßen ausweichen. Die Radler kommen bei einem Ausweichen auf die Brücke der Staatsstraße nach Dietmannsried bei Krugzell und der Weiterfahrt über die Kreisstraße nach Reichholzried überhaupt nicht mehr nach Altusried. Auch das lohnenswerte Ausflugsziel Kalden, von wo aus man einen spektakulären Ausblick auf den „Altusrieder Canyon“, den Durchbruch der Iller durch die Endmoräne, hat, liegt nicht mehr auf dem Weg.

## Handlungsbedarf

Das Image von Altusried als Ziel für Touristen wie Ausflügler leidet unter der fehlenden Möglichkeit, die Iller zu überqueren, erheblich. Ein neuer Betreiber für den Fährverkehr wird wohl in absehbarer Zeit nicht gewonnen werden können, und selbst wenn, dann würden die Ausfälle bei Hoch- und Niedrigwasser weiterhin bestehen und eine Überquerung des Flusses nur mit zeitlichen Einschränkungen (Ruhetag, Feierabend) gewährleistet sein.

Weil zu den genannten Problemen im Verkehrsverein Altusried schon seit längerem ein dringender Handlungsbedarf gesehen wird, kam die Idee, eine Brücke zu bauen auf. Der Gemeinde-Entwicklungsverein Altusried (GEVA) griff diesen Gedanken auf. Die Idee war, eine frei schwebende Hängebrückenkonstruktion zu installieren. Damit wäre eine Überquerung des Flusses zu jeder Tageszeit und unabhängig vom Wasserstand möglich.

**Abbildung 2: Geplanter Standort der Illerbrücke bei Fischers**



## Projektziele

Übergreifendes Ziel ist es, die Iller auf Höhe von Fischers überquerbar zu machen, und zwar für Fußgänger und Radfahrer. Wichtig ist, dass die Brücke in ihrer Machart so innovativ ist, dass sie sowohl wegen ihrer Ästhetik als auch aufgrund ihres „Abenteuercharakters“ als Besuchermagnet wirkt.

Um das Ziel zu erreichen, sind zwei Schritte nötig: Mittelfristig wird – im zweiten Schritt – der Bau einer frei schwebenden Hängebrückenkonstruktion aus Stahlseilen mit aufgelegten Stahlquerträgern und einer Lauffläche aus Lochblechen angestrebt. Zuvor ist aber – im ersten Schritt – eine Studie samt Vorplanung nötig, mit der die Machbarkeit des Projektes geklärt wird.

## Konkrete Maßnahmen

In einer Studie soll die Machbarkeit des Brückenbaus geprüft werden. Dazu gehören folgende Faktoren:

- Rechtliche Grundlagen (Besitzverhältnisse und Baurecht, Sicherheitsrichtlinien, Haftungsansprüche, Auflagen des Wasserwirtschaftsamtes etc.)
- Technische Machbarkeit (Geländeaufnahme, Statik, etc.)
- Planung (Tragwerk, Design,...)
- Kosten (Kostenschätzung für Bau, laufende Kosten und Reinvestitionen)
- Finanzierungsmöglichkeiten

Um die genannten Punkte zu klären, sind folgende Teilstudien notwendig:

1. (Übergreifende) **Machbarkeitsstudie**: Grundkonzeption, vorläufige Geländeaufnahme, Leistungsbeschreibung für Studien zur Baugrunduntersuchung und Vorstatik, Technische Abstimmung mit Statiker (Studie 2) und Geologen (Studie 3), Abstimmung mit Marktgemeinden Altusried und Dietmannsried und dem Landratsamt und Wasserwirtschaftsamtsamt, Klärung von Sicherheitsrichtlinien, Haftungsansprüchen und Auflagen für den laufenden Betrieb, Kostenschätzung.
2. **Vorstatik** (Tragwerksplanung)
3. **Baugrunduntersuchung**: Bodenverhältnisse, Grundwasserverhältnisse, Angabe der relevanten Bodenkennwerte, Belastbarkeit, Fundamentdimensionierung.

## LEADER+ Konformität

Das Projekt ist konform mit dem LEADER+ Programm und dessen Zielen. Es ist **innovativ** hinsichtlich der außergewöhnlichen Konstruktionsweise der Brücke. Auf ähnliche Gebiete ist es **übertragbar**, wobei diese Gebiete von den Ergebnissen der Studie, v.a. was Statik und rechtliche Fragen angeht, profitieren können. Bisher gibt es zwar einige Hängebrücken in Deutschland, z.T. sogar in der weiteren Umgebung (Görisried). Diese Hängebrücken sind aber viel kleiner dimensioniert (geringere Spannweite, geringerer Wasserdurchfluss und deshalb andere Sicherheitsvorkehrungen etc.) und i.d.R. für Radfahrer nicht geeignet.

Das Projekt weist eine **strukturpolitische Wirkung** insofern auf, als es eine direkte Verbindung mit der Marktgemeinde Dietmannsried und darüber hinaus mit dem Markt Grönenbach bzw. dem Landkreis Unterallgäu aufweist, sowie als Attraktion für den Tourismus dient.

Dem **Vernetzungsgedanken** von LEADER+ wird durch die Zielsetzung einer sichtbaren und nutzbaren Verbindung mit der Nachbargemeinde Dietmannsried Rechnung getragen. Ein **ökonomischer Nutzen** der Brücke wird schwer exakt zu messen sein, sondern sich vielmehr auf indirekte Art und Weise manifestieren. Positive Impulse sind vor allem für den Ausflugsverkehr zu erwarten, wovon insbesondere die Gastronomie profitieren wird. Doch längerfristig ist durchaus mit einer Verbesserung des Images und der Steigerung des Bekanntheitsgrades in einem weiteren Umfeld von Altusried zu rechnen. Nicht zuletzt profitieren auch die Altusrieder selbst vom Projekt.

## **Co-Finanzierung**

Die Co-Finanzierung von 50 % der Gesamtkosten des Projektes wird durch den Verkehrsverein Altusried erbracht (siehe Anlage Erklärung zur Co-Finanzierung).

## **Projektträger**

Träger des Projektes ist der Markt Altusried. In der Abwicklung wird die Gemeinde durch den Gemeinde-Entwicklungsverein Altusried (GEVA) unterstützt.