



Beschlussvorlage Kreistag

Vorlage Nr.: KT/062/2026

Fachbereich: 120 Kämmerei
VerfasserIn: Unger, Philipp

Datum: 06.05.2026

Beratungsfolge	Termin	Behandlung
Ausschuss für Wirtschaft, Landwirtschaft, Umwelt und Regionalentwicklung	01.06.2026	N
Ausschuss für Haushalt, Finanzen und Controlling	03.06.2026	N
Kreistag des Saale-Orla-Kreises	15.06.2026	Ö

Neubau der Linkenmühlenbrücke über den Hohenwartestausee – Vereinbarung zur Durchführung des Förderprojektes sowie Entscheidung der Ausführungsvariante

Beschlussvorschlag:

„1. Der Kreistag des Saale-Orla-Kreises beschließt die vorgelegte „Vereinbarung für die Durchführung des Förderprojektes „Wiedererrichtung der Brücke an der Linkenmühle über den Stausee Hohenwarte“ und ermächtigt den Landrat zum Vertragsschluss mit dem Landkreis Saalfeld-Rudolstadt.

2. Der Kreistag des Saale-Orla-Kreises beschließt zur Ausführungsvariante des Neubaus der Linkenmühlenbrücke über den Hohenwartestausee: Variante 7 stellt die wirtschaftlichste Lösung für den Neubau der Linkenmühlenbrücke über den Hohenwartestausee dar.“

Sachverhalt:

1. Vereinbarung

Die Landkreise verfolgen seit 2019 den Bau der Brücke an der Linkenmühle. Die letzte Vereinbarung zum Projekt wurde am 17.11.2025 geschlossen. Mit Bescheid des Bundesamtes für Mobilität und Logistik vom 09.12.2024 und des Änderungsbescheides vom 13.03.2026 wurde die Antragstellung erfolgreich abgeschlossen. Die bisherigen Vereinbarungen dienten der Vorbereitung des Fördermittelantrages im Rahmen der Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland sowie der Erreichung der Baureife (Planungsphasen 1 bis 4).

Nunmehr ist es erforderlich, eine Vereinbarung für die Planungsphasen 5 bis 9 und die Bauausführung zu schließen. Die Vereinbarung richtet sich insbesondere auf die Suche des begleitenden Dienstleisters für die Durchführung des europaweiten Vergabeverfahrens für die Planungsleistungen der Leistungsphasen 5 bis 9 sowie die Vergabe und Durchführung der Planungsleistungen der Leistungsphasen 5 bis 9 einschließlich örtlicher Bauüberwachung und die sich anschließende bauliche Realisierung des Vorhabens.

Wie in den vorherigen Vereinbarungen wird der Landkreis Saalfeld-Rudolstadt weiter als Auftraggeber und Projektkoordinator fungieren und dabei regelmäßig den Saale-Orla-Kreis über Auftrags- und Finanzierungsstand informieren. Insbesondere im Falle einer drohenden oder absehbaren Gefährdung der Gesamtfinanzierung des Vorhabens wird der Saale-Orla-Kreis unverzüglich informiert und der weitere Fortgang abgestimmt.

Aufgrund der noch laufenden rechtlichen Abstimmungen zwischen den beiden Landkreisen zur abzuschließenden Vereinbarung, kann zum Zeitpunkt der Anmeldung zur Tagesordnung des Kreistages aktuell noch kein Entwurf vorgelegt werden. Dieser wird baldmöglichst nach Vorlage und Abstimmung durch den Landkreis-Saalfeld Rudolstadt übergeben.

2. Entscheidung Ausführungsvariante

Der Landkreis Saalfeld-Rudolstadt und der Saale-Orla-Kreis planen die Wiedererrichtung der Brücke an der Linkenmühle über den Stausee Hohenwarte. Die dort früher im Zuge der ehemaligen Landesstraße 1100 vorhandene Straßenbrücke wurde 1945 gesprengt. Die Querung des Stausees an dieser Stelle ist seitdem nur eingeschränkt mit einer Fähre in den Sommermonaten und bei günstigen Wasserständen möglich und sonst unterbrochen. Eine weitere Querungsstelle an dem ca. 27 km langen Stausee ist nicht vorhanden.

Innerhalb eines langjährigen Planungsprozesses mit sich ändernden Anforderungsprofil an eine Brücke wurden verschiedenste Bauausführungen geprüft. Die Varianten 1-4 bezogen sich auf verschieden ausgeprägte Stahlverbundbrücken sowie die Bauwerksform einer Stabbogenbrücke. Wegen fehlender Wirtschaftlichkeit wurden diese Varianten seitens des Freistaates Thüringen als „nicht bauwürdig“ eingestuft. Mangels Aussicht auf eine Finanzierung wurden diese Varianten und der dafür erforderliche angrenzende Straßenausbau nicht weiterverfolgt.

Die Landkreise waren dennoch an einer Lösung für die Bürger der Region interessiert. Aus diesem Grund wurde das Anforderungsprofil für die Brücke überarbeitet und an die tatsächlichen Bedürfnisse der Region angepasst.

Daraus ergaben sich die folgenden Randbedingungen für die Planung einer neuen Brückenvariante:

- o Keine Stützen im Wasser
- o Ausschluss Schwerlastverkehr
- o Einfachere Brückenkonstruktion durch Ansatz abgeminderter Verkehrslasten (Nutzlast Begrenzung auf 12 t)
- o Kein Ausbau der Straßenanschlüsse, nur örtliche Verbesserungen und Wiederherstellungen der Widerlagerzufahrten
- o Reduktion Fahrbahnbreite auf 5,1 m
- o Vorrang Radverkehr durch innovativen Gestaltungscharakter der gemeinsamen Fahrbahnnutzung und Zugangsbeschränkung

Kern der geänderten Aufgabenstellung der Brücke war und ist, dass diese grundsätzlich als Rad- und Fußgängerbrücke ausgelegt werden soll und zusammen mit den angrenzenden Straßenabschnitten als Fahrradstraße beschildert wird. Darüber hinaus sollen Sondernutzungen durch Kraftfahrzeuge zugelassen werden, die an die örtlich vorhandenen Verkehrsanforderungen angepasst sind. Daraus ergeben sich Vorteile hinsichtlich der Fahrbahnabmessungen, die anzusetzenden Verkehrslasten sowie der Möglichkeit, die vorhandenen Widerlager weiterzuverwenden. Insbesondere die Nutzung der vorhandenen Widerlager trägt zu einer verbesserten Wirtschaftlichkeit gegenüber den früheren Varianten bei. Aufgrund der geringeren Fahrzeuglasten kann sich der wesentliche Teil der geplanten Baumaßnahmen auf den Brückenbau beschränken, da die Zufahrtsstraßen nicht in vergleichbarem Umfang wie bei früheren Planungen beansprucht werden.

Die Nummerierung der mit geänderter Aufgabenstellung betrachteten Brückenvarianten schließt an die o.g. ersten vier Brückenvarianten für die Linkenmühlenbrücke an.

Vor dem Hintergrund des neuen Anforderungsprofils ging im Jahr 2023 die Variante 5 aus den Planungen hervor, eine einfeldrige Hängebrücke mit einer Stützweite von 187 m. Nachdem sich der Talsperrenbetreiber Vattenfall 2025 sich nicht mehr grundsätzlich gegen Stützen im Stausee aussprach, ergaben sich erneut veränderte Rahmenbedingungen.

Daraus resultierte die Variante 6, eine dreifeldrige Hängebrücke mit Stützweiten von 19,3m/140m/19,3m. Im Zuge der Vorplanung wurde Variante 6 weiterentwickelt, woraus sich schließlich Variante 7 ergab.

Variante 7 hebt sich von Variante 6 vorrangig dadurch ab, dass die ursprünglich auskragenden Gehwege zwischen die Pylone verlegt wurden, wodurch die gesamte Brückenkonstruktion statisch aufgewertet werden konnte.

Die Hauptmerkmale der Varianten 5-7 gestalten sich wie folgt:

	Variante 5	Variante 6	Variante 7
Brückenhauptabmessungen			
Stützweite	187,00 m	19,3m/140,00m /19,3 m	19,3m/140,00m /19,3 m
Lichte Weite zwischen den Widerlagern	178,00 m	178,00 m	178,00 m
Breite zwischen den Geländern	9,00 m	11,10 m	8,10 m
Fahrbahnbreite	5,10 m	5,10 m	5,10 m
Pylonhöhe über Fahrbahn	19,76 m	12,97 m	16,07 m
Kleinste Lichte Höhe in Feldmitte (über Betriebsstau Sommer)	9,38 m	9,52 m	9,38 m
max. Fahrzeuggewicht	12 t	18 t	30 t
Brückenfläche	1.683 m ²	1.982 m ²	1.447 m ²
Konstruktion Überbau			
Konstruktion Überbau	Hängebrücke	Hängebrücke	Hängebrücke
Baustoffe Überbau	Stahl/Spannbeton	Stahl/Spannbeton	Stahl/Spannbeton
Nutzung vorhandener Widerlager	ja	ja	ja
Konstruktion Pfeiler			
Anzahl Pfeiler	0	2	2
Baustoff Pfeiler	-	Stahlbeton	Stahlbeton
Absenkung Wasserspiegel erforderlich	nein	ja	ja
Kostenschätzung	12,377 Mio. EUR	12,366 Mio. EUR	12,318 Mio. EUR

Da sich die drei untersuchten Varianten bezüglich ihrer Kosten und ihrer gestalterischen Wirkung nur wenig unterscheiden, aber die Variante 7 bei einfacherer und robusterer Konstruktion auch ein höheres zulässiges Fahrzeuggewicht ermöglicht, wird Variante 7 als Ausführungsvariante für die weitere Planung der Linkenmühlenbrücke vorgeschlagen.

Um ein umfassendes und belastbares Gesamtbild der Wirtschaftlichkeit der vorgeschlagenen Variante zu erhalten, wurden die früheren favorisierten Varianten einer Stahlverbundbrücke (2014: Variante 3) und einer Stabbogenbrücke (2021: Variante 4) der aktuellen Vorzugsvariante 7 vergleichend gegenübergestellt. Da sich die Aufgabenstellung der ersten beiden Brücken (Straßenbrücken) zur aktuellen Variante (Geh- und Radwegbrücke mit Sondernutzung) geändert hat, sind die Rahmenbedingungen zur Beurteilung der Wirtschaftlichkeit zu berücksichtigen (siehe Anlage Nr. 2 Variantenvergleich Linkenmühlenbrücke).

Insbesondere die Einstufung als „nicht bauwürdig“ durch den Freistaat Thüringen und die damit fehlende Finanzierung der früheren Brückenvarianten lies eine Realisierung nicht zu. Darüber hinaus konnten spezifische Anforderungen (Durchfahrtshöhe min. 8m über durchschnittlichen Betriebsstau Sommer) Vor-Ort durch eine Stahlverbundbrücke nicht abgebildet werden. Des Weiteren wurde die für den Bau einer Stahlverbundbrücke notwendige Absenkung des Stausees auf 275 m ü. NN im Jahr 2014 durch den Talsperrenbetreiber Vattenfall abgelehnt. Zudem ist eine Genehmigung der Maßnahme aus naturschutzfachlicher Sicht als unwahrscheinlich einzuschätzen. Der notwendige Aufwand für

die Beräumung der gesprengten Brücke bevor neue Pfeiler errichtet werden können, wurde nicht mit betrachtet. Die harten Ausschlussfaktoren wurden in der beiliegenden Übersicht hervorgehoben.

Unter Berücksichtigung der Herstellungs- und Unterhaltungskosten der beiden früheren und der aktuellen Brückenausführung kann zusammenfassend festgestellt werden, dass die derzeit favorisierte Variante 7 – dreifeldrige Hängebrücke – im Hinblick auf das zugrunde gelegte Anforderungsprofil die wirtschaftlichste Bauform darstellt.

Finanzielle Auswirkungen:

<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	Haushaltsjahr: 2026
<input checked="" type="checkbox"/> planmäßige Ausgaben	<input type="checkbox"/> überplanmäßige Ausgaben	<input type="checkbox"/> außerplanmäßige Ausgaben
<input type="checkbox"/> Einnahmen		
Haushaltsstelle: 2.59000.98200		
Summe: 527700,00		
Bezeichnung der Haushaltsstelle:		
Deckungsvorschläge:	<input type="checkbox"/> lfd. HH-Jahr	<input type="checkbox"/> HAR
Haushaltsstelle:	Summe: EUR	Bezeichnung der Haushaltsstelle:

Bemerkungen:

Die Eigenmittel des Saale-Orla-Kreises werden aus Haushaltsausgaberesten und aus neuen Ansätzen ab 2027 auf o. g. Haushaltsstelle bereitgestellt. Diese sind bereits im Finanzplan ab 2027 veranschlagt.

Personelle Auswirkungen:

keine

Bereits gefasste Beschlüsse:

258-27/2019 vom 25.02.2019

92-9/2025 vom 15.09.2025

Herrgott

Landrat

Anlagen:

Nr. 1 Entwurf der Zweckvereinbarung (wird nachgereicht)

Nr. 2 Variantenvergleich Linkenmühlenbrücke