

Argumentation der Bürgerinitiative Lindau für eine Brückenlösung

Steht Lindau vor einer Fehlentscheidung?

Ohne sachliche Gründe hat der Stadtrat noch im vorigen Jahrhundert nach Gefühlslage eine Unterführung am Langenweg beschlossen und hat seitdem die Bürger gegen sich. 1999 stimmte eine Bürgerversammlung gegen eine Unterführung. Die Gründe waren Kosten, technische Bedenken und ungünstige topografische Verhältnisse (bergab baut man keine Unterführung). Aus diesen Gründen lehnte auch das damals zuständige Bauamt Kempten eine Unterführung ab.

Der Stadtrat ignorierte den Bürgerwillen und nahm auch die Berechnung des Staatlichen Bauamtes Kempten nicht zur Kenntnis, in der 1996 exakt nachgewiesen wurde, dass eine Brücke fast 60% billiger ist als eine Unterführung.

Kostenschätzung statt Berechnung

Man sorgte sich um die Glaubwürdigkeit, wenn man vom eigenen Beschluss abbrückt und schätzte (!) eine Brücke um rund 3 Mio. teurer als eine Unterführung. Daran glaubt die Stadt noch heute und berechnet daraus rein formal auch alle Folgekosten für eine Brücke. Eine hinreichend aussagefähige Alternativplanung dazu gab es allerdings nie.

Grundlage für diese Kostenschätzung ist ein Brückenmonster mit rund 200 m Länge, auf Pfeilern und in einer Ausführung, die überdimensioniert ist.

Die Zerstörung eines Ortsteils

Heute gibt es mehrere Bahnübergänge. Stadt und Bahn verzichten in Einigkeit darauf und wollen eine Unterführung am Langenweg. An dieser sensiblen Stelle ist ein Mammutbauwerk geplant, das in seinen Dimensionen



Alternativentwurf für eine Brücke zu den Planungen der Stadt, ohne Anbindung des Langenwegs und bei nur einem Bahnübergang. Die Trassenführung verbindet einen neuen Kreis in der Kolpingstraße (links) und den Europaplatz (rechts). Der von der Insel kommenden Verkehr könnte über zwei Fahrspuren bereits über die Brücke für die Fahrtrichtungen Reutin/Bregenz oder Aeschach/Wasserburg geteilt werden. BZ-Planskizze: Meyer/Wenk

die gesamte dortige Infrastruktur zerstört. Von den Bäumen wird nichts übrig bleiben, wenn erst die Bagger einen 300 m langen und 50 m breiten Graben ausheben.

Dazu kommt die Umweltbelastung durch den Stop- und Go-Verkehr an der 9%-Steigung der Unterführung. Die Staus sind vorprogrammiert, weil der Stauraum bis zum Aeschacher Kreis viel zu kurz ist. Der gesamte Verkehr zur Insel wird von Autobahn, aus Kempten und Friedrichshafen durch die Stadt hierher gezogen. Hinzu kommen rund 250 Züge Tag und Nacht durch Aeschach. Was soll dieser Stadtteil noch aushalten?

Unser Ziel, die sanfte Brücke

Die Lösung kann nur heißen, dort eine einfache und sanfte Brücke zu bauen, die den notwendigen Verkehr zur Insel bewältigt. Man kann sich nicht am touristischen Stoßverkehr der Sommermonate orientieren. Wenn der Parkplatz auf der Hinteren Insel wegfällt, ergeben sich ganz andere Zahlen. Und außerdem haben wir noch eine optimale Bahnanbindung mitten ins Zentrum.

Lasst uns deshalb eine einfache Brücke bauen, wie sie schon einmal geplant war, die landschafts- und umweltschonend auf das Gelände

und die Menschen, die dort wohnen, Rücksicht nimmt.

Und wenn das nicht reichen sollte, dann muss man sich über eine zweite Überquerung Gedanken machen. Aber da mauert die Stadt schon wieder und sieht überall Bedenken.

Unsachliche Behauptungen

Die Angriffe gegen die Brückenbefürworter nehmen zu und werden unsachlich. Wenn man keine Argumente hat, macht man sich welche. In seltener Einigkeit behaupten FW, FB, CSU, ÖDP und SPD, dass über „unsere“ Brücke keine Radfahrer und Fußgänger fahren dürften. Sogar einer aus dem Bauamt will das entdeckt haben. Und die Freien Wähler finden nicht einmal ein Gelände an der Brücke. Ach ja, die CSU argwöhnt noch, wir seien verkappte Schranken-Fans und die 1-Mann-Firma Fichtl sorgt sich um unsere Eis-Ess-Gewohnheiten. Potz-Blitz, bei so viel Spezialistentum in Stadtrat und Verwaltung und bei dieser Informationsbeschaffung braucht man sich über viele Entscheidungen nicht zu wundern. Unsere Fotomontage zeigt nur die Lage einer möglichen Brücke in der Landschaft. Sie ist keine Planung aus der man naiv diese Behauptungen ableiten kann. Natürlich gibt es Fahrspuren für Radler und Fußgänger.

Wir wollen eine Brücke – wir planen sie nicht

Wie sollen die Bürger ohne echte Alternativplanung für eine Unterführung stimmen und damit eine Entscheidung für die nächsten 100 Jahre treffen? Das ist unverantwortlich. Die Bahnüberquerungen müssen sich nach einem Gesamtkonzept der Stadt- und Verkehrsentwicklung richten, was der Stadtrat bisher nie fertig gebracht hat. Wild entschlossen wird nur herumgetönt, dass „eine Tieferlegung der Bahntrasse niemals kommen wird.“ Die Bahn wird's freuen. Wir hätten gerne gehört, „wir werden alles für die betroffenen Bürger tun!“ Das hätte Format gehabt! Aber so?

Mit unserer Forderung nach einer Brücke ziehen wir die Notbremse und erzwingen eine Neuplanung. Der herbeigeredete Zeitdruck ist hausgemacht. Jahrzehnte ist gar nichts geschehen. Eine Unterführung braucht rund drei Jahre bis zur Fertigstellung. Die Brücke ist samt Neuplanung leicht in der gleichen Zeit zu machen. Wenn die Stadt behauptet, die Unterführung könne sofort gebaut werden, ist das falsch. Noch ist nicht einmal das Planfeststellungsverfahren abgeschlossen, und das kann bei Einsprüchen noch lange dauern. Dr. F. Haberkorn



Eine einfache Brücke, mit zwei oder drei Spuren, kann auch mit Rad- und Fußgängerwegen ausgestattet vom neu geplanten Kreisverkehr an der Kolpingstraße direkt zum Europaplatz führen. BZ-Luftbild: Knipping

OB Dr. Ecker: Dem 100-Meter-Läufer nicht zwei Meter vor dem Ziel Knüppel zwischen die Beine werfen

Unterführungen kommen schneller und billiger ans Ziel

Bei der Podiumsdiskussion der Lindauer Zeitung am 9. Juli 2012 im Stadttheater wurde allen, die sich sachlichen und fachlichen Argumenten nicht von vornherein verschließen, eines klar: Der Bau der Unterführungen ist die bessere Lösung! Fehlende Argumente der Bürgerinitiative werden nach wie vor gebetsmühlenartig durch Behauptungen, Vermutungen und Annahmen ersetzt. Dr. Joachim Steinhoff von der BI: „Wir wollen eine Brücke, weil wir sicher sind, dass sie die bessere, schnellere und billigere Lösung ist“. Den Beweis dafür ist er aber auch an diesem Abend schuldig geblieben. OB Dr. Gerhard Ecker verglich die Situation mit einem 100-Meter-Läufer, dem man zwei Meter vor der Zielinie Knüppel zwischen die Beine werfen würde.



Computeranimation der geplanten Unterführung, Blick nach Norden.

BZ-Animation: Ingenieurbüro IWA Kempten

Historische Chance nutzen, wenigstens ein Lindauer „Großprojekt“ zeitnah umzusetzen

OB Ecker: „Endlich haben wir die fast historische Chance, wenigstens eines unserer uralten „Großprojekte“, die Beseitigung der schienengleichen Bahnübergänge, zeitnah und finanzierbar umzusetzen; wir sollten hier nicht auf der Zielgerade ausgebremst werden.“ Schnell wurde in der etwa eineinhalbstündigen Podiumsdiskussion klar: Die Argumente für eine Brücke kommen vor allem aus einem diffusen Bauchgefühl heraus. Dr. Steinhoff: „Eine Brücke ist immer billiger und schneller zu bauen“. Auf die Gegenfrage von Dirk Augustin von der LZ, warum z.B. im Umfeld von Lindau, in Stockenweiler und Heimenkirch, Unterführungen gebaut würden bzw. gebaut worden sind und nicht Brücken, wenn diese doch billiger seien, konnte Dr. Steinhoff keine schlüssige Antwort geben. OB Dr. Ecker dazu: „Auch bei Bund, Bahn und Freistaat achten Rechnungshöfe und Aufsichtsbehörden auf eine wirtschaftliche Mittelverwendung, also genau darauf, dass die wirtschaftlichste Lösung umgesetzt wird und nur so viel Geld, wie unbedingt nötig, in die Hand genommen wird. Deshalb hat man sich dort vollkommen nachvollziehbar für die Unterführungen und gegen eine Brücke ausgesprochen.“

„Lieber den Spatz in der Hand als die Taube auf dem Dach“

OB Dr. Ecker machte aus seiner Überzeugung kein Hehl: „Ich habe lieber den Spatz in der Hand als die Taube auf

dem Dach“. Nur die Unterführungen am Langenweg und an der Bregenzer Straße seien für Lindau zielführend, um schnellstmöglich noch längere Schrankenschlüsse dauerhaft zu vermeiden. In einem Punkt waren sich beide, Steinhoff und Ecker, einig: Mittelfristig müsse man mit deutlich steigenden Zugzahlen und damit verbunden auch häufigeren Schrankenschlüssen rechnen. Automatische Schranken werde es aus bahntechnischen Gründen nicht geben. Also sei die Option, alles beim Alten zu lassen, keinesfalls akzeptabel.

Tieferlegung wird immer eine Utopie bleiben

Auch die BI hat sich inzwischen damit abgefunden, dass es eine Tieferlegung der Bahntrasse auf absehbare Zeit nicht geben wird. OB Ecker machte deutlich, dass es auch bei einer Unterführung am Langenweg die Option gebe, die Gleise um rund 70 cm abzusenken. Realistisch sei dies aber nicht, weil weder die Bahn noch die Stadt in der Lage seien, die erheblichen Kosten zu übernehmen.

Schallschutz kommt nur bei baulichen Veränderungen

Auf die Bedenken vieler Anwohner entlang der Bahnstrecke wegen einer befürchteten weiteren Zunahme des Bahnlärms angesprochen, stellte OB Dr. Ecker klar, dass die Bahn leider nur dann zum Bau von Schallschutzmaßnahmen gezwungen ist, wenn bauliche Veränderungen vorgenommen würden, wie z.B. ein zweites Gleis in der Aeschacher Kurve. Ansonsten werde auch bei deutlich

höheren Zugzahlen leider alles beim Alten bleiben. Das gelte für Brücke und Unterführung gleichermaßen.

BI-Brücke ist nicht verkehrstauglich

Eine deutlich Absage erteilte Ecker den verkehrstechnischen Überlegungen der BI. Die von der BI skizzierten Brückenvarianten seien keinesfalls in der Lage, den künftig erwarteten Verkehr zu bewältigen. Staus seien die Folge, falls die von der BI angedachte Brücke gebaut würde ohne den Langenweg inselgerichtet einzubeziehen. Dies sei dann nur mit einem weiteren Bauwerk an der Bregenzer Straße möglich. Das sei aber gerade der Charme der Unterführungslösungen, dass man nur ein zentrales Bauwerk benötige, das an der Bregenzer Straße mit einer Unterführung für Radler und Fußgänger ergänzt werde.

Dies sei auch dem Kostenfaktor geschuldet, der auch bei den beiden Partnern Bahn und Bund eine erhebliche Rolle spiele.

Restrisiken sind nie vollkommen auszuschließen

Dem Einwand der BI, dass die Gefahr einer Überflutung bei einer Unterführung bei Starkregenereignissen nicht gebannt sei und eine Brücke diese Gefahr gar nicht erst heraufbeschwöre, entgegnete Dr. Ecker: Es wurde von Seiten der Planer alles Menschenmögliche getan, um eine solche Überflutung zu verhindern. Eine absolute Gewähr gebe es für nichts. Wenn es mal wirklich so stark regnen sollte, dass auch alle Sicherheitsmaßnahmen versagen, dann steht die Unterführung auch mal eine Stunde unter Wasser. Davon wird die Welt nicht untergehen.“

Auch vermeintlich energeti-

sche Argumente, die für eine Brücke und gegen eine Unterführung sprächen, konnte Dr. Steinhoff nicht überzeugend ins Feld führen. Der ökologische Aspekt sei, so der OB, von Stefan Stern vom Büro „stadt-land-see“ ausgiebig und umfassend gewürdigt worden. Auch hier gebe es kein schlüssiges Argument, das gegen die Unterführungen spreche.

Fazit von OB Dr. Ecker zu den Unterführungen: Besser, schneller, billiger und schöner

Als Fazit gab OB Dr. Ecker den leider nur rund 200 Besuchern auf den Weg: „Ich halte die Unterführungen für die beste, die am schnellsten umsetzbare, die kostengünstigste und städtebaulich verträglichste Lösung“. Die Entscheidung müssen aber die Bürgerinnen und Bürger am 22. Juli beim Bürgerentscheid treffen.

WW

OB Ecker: „Unsere große Chance zur Beseitigung der Schranken müssen wir jetzt nutzen! Gehen Sie bitte zur Wahl!“

Die von der Bürgerinitiative vorgeschlagene Brückenvariante...

- bezieht die Beseitigung des Bahnübergangs Bregenzer Straße nicht mit ein!
- hat in ihrer „sanften Brücke“ keinen Platz für eine separate Führung für **Fußgänger und Radfahrer**, diese sollen **über die weiterhin beschrankte (!!) Laubeggengasse** geführt werden.
- verzichtet auf eine Anbindung des Langenweg alt, das **bedeutet**:
 - keine Ausweichmöglichkeiten bei Sanierungsarbeiten oder Unfällen
 - der Verkehr am neuen Kreisverkehr Kolpingstraße kann nicht bewältigt werden (**Verkehrsinfarkt**)
- **zerschneidet die Stadt mit Dämmen** von Süden nach Norden

- bringt durch Höhenlage und Verkehr der Bregenzer Straße eine rechnerische **Verdoppelung des Lärms** am Langenweg

Die Unterführung am Langenweg...

- **ist** vom Baugrund, vom Grundwasser und von der Regenwasserableitung her **sicher zu erstellen**,
- ist **umweltverträglich** (Lärm, Lichtsmog, usw.),
- ist die **wirtschaftlichste Alternative** bei Gesamt- und Folgekosten,
- ist **zeitnah zu realisieren** (Planfeststellungsverfahren läuft).

Eine **rasche Umsetzung ist notwendig**: Durch einen Bahnhof in Reutin werden sich die **Schließzeiten**, je nach Bahnhofstyp, mindestens **verdoppeln**.