Gottenheim: Zu schmaler Radweg

**Nachrüstungen**

**führt.**

**Gottenheim (BW).** Allerorten entstehen

neue Radwege, weil der Anteil des Radverkehrs

am Verkehrsaufkommen deutlich

erhöht werden soll. Radwege werden neu

gebaut oder, wie zwischen Gottenheim und

Umkirch im Südbadischen, von der Fahrbahn

quasi „abgezwackt“.

Dort wurde an der Landesstraße 115 ein

Trennstreifen zwischen Fahrbahn und Radweg

herausgefräst. Die ursprünglich bis zu

7,70 m breite Straße schrumpfte so auf maximal

5,60 m. Der neue Radweg ist 1,60 m breit.

Inklusive neuer Fahrbahndecke und Radweg

kostete diese Maßnahme 160.000 Euro.

Was auf dem Papier noch gut klingt,

erwies sich in der Wirklichkeit als weniger

gelungen. Es zeigte sich nämlich, dass

der Radweg laut zahlreicher Radfahrer zu

schmal ist, um einen gefahrlosen Begegnungsverkehr

zu gewährleisten. Treffen sich

zwei Radfahrer, vor allem, wenn diese auch

noch mit einem Anhänger unterwegs sind,

muss einer ins Grün fahren – und das auch

noch möglichst auf der richtigen Seite. Die

Trennung zwischen Autostraße und Radweg

ist nämlich tückisch: Gerade einmal 50 cm

Schotterrasen liegen dazwischen. Schnell

stellte sich heraus, dass die Autos beim nahen

Vorbeifahren auch noch Schotter auf

den Fahrradweg wirbeln – ebenfalls sehr

zum Unmut der Radfahrer, deren Sicherheit

dadurch zusätzlich in Gefahr ist.

Bis der Zwischenrasen richtig gewachsen

ist, sollen Warnbaken helfen. Damit hofft

man, auch den Radweg sauber zu halten

und für die Sicherheit der Radfahrer sorgen

zu können. Doch so richtig scheinen die Verantwortlichen

dieser Lösung nicht zu trauen,

denn sowohl Gottenheim als auch Umkirch

128 Brücken, Straßen & Verkehr Schwarzbuch 2020/21 Schwarzbuch 2020/21 Brücken, Straßen & Verkehr 129

haben sich dafür ausgesprochen, dass – als

sichere Trennung – eine Schutzplanke zwischen

Radweg und Straße errichtet werden

soll. Kosten: nochmals 60.000 Euro. Zu zahlen

– wie auch die gesamte Ausgleichsmaßnahme

– vom Bund.

Damit wäre der Radweg zwar sauberer,

aber leider immer noch zu schmal. Aber was

nicht ist, kann ja noch werden. Die beiden

Gemeinden werden künftig allein entscheiden,

ob und wie der Radweg verbreitert

wird. Dabei werden dann gegebenenfalls

auch wieder die Steuerzahler – aufgrund des

Gesetzes über Zuwendungen des Landes zur

Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der

Gemeinden (LGVFG) – mit im Finanzierungsboot

sein.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Bei sorgfältigerer Planung hätte man die

Nachbesserung sicher vermeiden und dieses

Geld besser investieren können.

Ladenburg: Es gibt sie noch – die „So-da-Brücke“

Es gibt sie noch –

die „So-da-Brücke“

**Im Rhein-Neckar-Kreis wurde eine „So-da-**

**Brücke“, die einfach „so da“ in der Landschaft**

**steht, gebaut. Einen Anschluss an**

**eine Straße hat sie nicht. Und das Industriegleis,**

**das sie überbrückt, soll demnächst**

**zurückgebaut werden.**

**Ladenburg (BW).** Lange hielt man sie für

eine aussterbende Art – die So-da-Brücke,

die einfach „so da“ in der Landschaft steht,

ohne Anbindung an eine Straße weit und

breit. Aber es gibt sie noch. Beispiel gefällig?

In Ladenburg im Rhein-Neckar-Kreis

soll die Landesstraße L 597 entstehen. Im

Zuge des Neubaus entstand 2019 ein Brückenbauwerk

für rund 1,2 Mio. Euro. Die

Brücke überquert ein Industriegleis – und

demnächst einen Wirtschaftsweg, der noch

angelegt werden muss. Hauptargument für

den Brückenbau war damals das private Industriegleis.

Jetzt hat die Sache allerdings

einen Haken bekommen: Im Januar 2020

wurde bekannt, dass der private Betreiber

das Industriegleis zurückbauen wird. Damit

entfällt der Hauptgrund für den Bau der

Brücke.

Und was ist mit dem Wirtschaftsweg?

Der ist noch zu bauen. Die Stadt hat auch

noch die Möglichkeit, eine Erschließungsstraße

zu dem Industriegebiet zu errichten.

Dem Regierungspräsidium ist aber nicht

bekannt, wann das überhaupt passieren

soll. Und was die Landesstraße betrifft, an

welche die Brücke angebunden werden

soll: Deren Fertigstellung ist erst für das Jahr

2024 geplant.

Somit steht die Brücke für die nächsten

Jahre ohne Anschluss einfach so in der

Landschaft – und so wird aus einer einfachen

Brücke mal eben eine „So-da-Brücke“.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Brücken in die Landschaft zu stellen,

die irgendwann mal einen Zweck erfüllen,

scheint wenig zielgerichtet. Wenn die Gründe

für ihren Bau auch noch wegfallen, dann

wird es erst recht eine „So-da-Brücke“.

Lauchheim: Schotter für Schotter

Stuttgart: 11 Fahrradzählstellen – mehr als eine halbe Million Euro

**Die baden-württembergische Landeshauptstadt**

**hat entschieden, in neue Dauerzählstellen**

**für Fahrradfahrer zu investieren.**

**Diese Geräte zählen aber nicht nur**

**die Radfahrer, sondern zeigen die Zahl in**

**einem Display an. Für Bau und Betriebskosten**

**wird in den ersten 10 Jahren mit Kosten**

**von 520.000 Euro gerechnet.**

**Stuttgart (BW).** Stuttgart möchte, dass

noch mehr Menschen auf das Fahrrad umsteigen.

So wurden in den vergangenen

Jahren zahlreiche neue Radwege gebaut,

die Ausleihmöglichkeiten erweitert und

2020 auch ein temporärer Radweg auf einer

Hauptverkehrsroute eingerichtet. Daneben

setzt man auch auf Radzählstellen. Laut

Stadt sollen diese Zählsäulen zusätzlich fürs

Radfahren werben und den Vorbeifahrenden

signalisieren, dass sie als Verkehrsteilnehmer

wichtig für eine nachhaltige Mobilität

sind.

Insgesamt will die Stadt 11 neue Dauerzählstellen

einrichten, 10 von ihnen erhalten

ein Infoterminal. Für den Bau einschließlich

der Stromanschlüsse rechnet die Stadt mit

Kosten von 520.000 Euro. Darin sind die Betriebskosten

für die ersten 10 Jahre enthalten.

Mit bis zu 175.000 Euro werden die neuen

Stuttgarter Fahrradzählstationen vom

Bundesverkehrsministerium im Rahmen

des Programms „Saubere Luft 2017-2020“

gefördert.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Es ist nachvollziehbar, dass der Radverkehr

gestärkt werden soll. Da kann man auch

zählen. Sparsamer wäre es aber, wenn nur

gezählt wird und auf aufwendige Displays

verzichtet worden wäre.

Ulm: Turmbau mit Tücken

Turmbau mit Tücken

**Am Ulmer Donauufer wurde der Berblinger**

**Turm errichtet. Bereits vorher war klar,**

**dass bei der Statik nachgebessert werden**

**muss und sich die ursprünglich veranschlagten**

**Kosten nicht halten lassen. Für**

**die Steuerzahler bedeutete das eine Kostensteigerung**

**um 50 Prozent.**

**Ulm (BW).** In der baden-württembergischen

Stadt Ulm wird 2020 ein großes Jubiläum

gefeiert: Der berühmte Schneider

Albrecht Berblinger wäre 250 Jahre alt geworden.

Zahlreiche Veranstaltungen wurden

auf die Beine gestellt, um an den Flugpionier

zu erinnern, der einst mit einem selbst gebauten

Flugapparat die Donau überqueren

wollte. Viele Events mussten wegen der Corona-

Pandemie abgesagt bzw. verschoben

werden, doch der Berblinger Turm konnte

eröffnet werden. Das Denkmal in Form einer

Spindeltreppe aus Stahl am Ulmer Donauufer

erinnert an die Stelle, wo Albrecht

mit seinem Flugapparat absprang. Der Turm

kann beleuchtet werden und ist 20 m hoch;

als besonderes Markenzeichen können Besucher

auf dem Weg nach oben einem Hörspiel

lauschen.

Nach Auslobung eines Wettbewerbs und

anschließendem Vertrag mit den Künstlern

plante die Stadt mit Kosten von 500.000 Euro

– ein Pauschalpreis. Die Stadt wies bereits

im Vorfeld die Künstler darauf hin, dass aus

statischen wie archäologischen Gründen ein

größerer Eingriff in den Boden möglichst

vermieden werden sollte. Nach einiger Zeit

stellte sich jedoch heraus, dass die ursprünglichen

Annahmen des durch die Künstler beauftragten

Statikers unrealistisch waren. Die

Folgen: eine Überarbeitung samt erheblicher

Kostensteigerung, die laut Stadt auf die hohen statischen Anforderungen insgesamt

und die schwierigen Baugrundverhältnisse

im Besonderen zurückzuführen sind. So

wurden es schließlich 750.000 Euro, für die

die Steuerzahler aufkommen müssen.

Immerhin ist der Turm für bis zu 30 Besucher

gleichzeitig frei zugänglich. Zwischenzeitlich

war nämlich gemunkelt worden, dass

eine Besichtigung nur mit Führung möglich

sei bzw. nur eine Windung der Spindeltreppe

frei begehbar wäre. Dann hätte man wohl

von einem Treppenwitz sprechen können.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Das vermeintlich neue Ulmer Wahrzeichen

kostet die Steuerzahler deutlich mehr

als ursprünglich geplant. „Augen zu und

durch“ lautete offenbar irgendwann das

Motto. Ein Abbruch des Projekts hätte laut F

Weingarten: In Weingarten gehen die Kosten durch die Decke

In Weingarten gehen

die Kosten durch die Decke

**Die Erweiterung des Feuerwehrhauses**

**in Weingarten steht unter keinem guten**

**Stern. Schon vor Baubeginn geraten die**

**Kosten außer Kontrolle.**

**Weingarten (BW).** Im oberschwäbischen

Weingarten wird schon seit geraumer Zeit

die Erweiterung des Feuerwehrhauses geplant.

Bereits 2012 beantragte die Freiwillige

Feuerwehr Weingarten, das damals 30 Jahre

alte Feuerwehrhaus zu sanieren und zu erweitern,

im Sommer 2013 entschied sich der

Gemeinderat dann für einen Ausbau. Es folgte

ein Architekturwettbewerb, der im Frühjahr

2017 juriert wurde. Im April 2018 beschloss

der Gemeinderat schließlich den Bau. Bis zum Sommer 2020 war also zwar viel geplant und

beschlossen worden – mit den Bauarbeiten

begonnen hatte man bis dato aber nicht.

Die Entwicklung der voraussichtlichen

Kosten für das Projekt kann nur als dramatisch

bezeichnet werden. Laut übereinstimmenden

Presseberichten standen ursprünglich

Kosten in Höhe von 4,1 Mio. Euro im

Raum; zum Zeitpunkt des Baubeschlusses

im April 2018 lag die Kostenschätzung aber

bereits bei 5,68 Mio. Euro. Der Gemeinderat

beschloss daraufhin einen Kostendeckel

von 5,7 Mio. Euro. Bei der Ausarbeitung der

Werkplanung ergaben sich Mehrkosten u. a.

für Altlastenbeseitigung, Hangsicherung

und Wasserhaltung. Laut der Stadt wurde

die Kostenberechnung fortgeschrieben –

im Herbst 2019 mit einer erheblichen Kostensteigerung.

Der Gemeinderat stimmte

im November 2019 der Kostenschätzung in

Höhe von 8,1 Mio. Euro zu. Doch dann stellte

ein externer Projektsteuerer fest, dass

u. a. einzelne Posten zu gering angesetzt

worden waren, insbesondere der Nebenkostenansatz

entsprach nicht den bereits geschlossenen

Verträgen mit Fachplanern und

Gutachtern. Das ergab nun eine Erhöhung

der Projektkosten auf 9,16 Mio. Euro; unter

Berücksichtigung der zu erwartenden Baupreisentwicklung

käme man sogar auf einen

Betrag von 10,35 Mio. Euro. Diese Kalkulation

würde einen Anstieg der Kosten von mehr als

80 Prozent im Vergleich zum Baubeschluss

vor knapp zwei Jahren bedeuten.

Einsparmöglichkeiten wurden zum Teil

deshalb verworfen, weil sonst z. B. Landeszuschüsse

nicht fließen würden. Immerhin

entschied der Gemeinderat, auf eine teure

Sichtbetonfassade zu verzichten und damit

200.000 Euro einzusparen. Weitere Einsparpotenziale

in Höhe von 300.000 Euro sollen

noch ermittelt werden. Zuletzt ging man von

Kosten für das Feuerwehrgerätehaus in Höhe

von mindestens 8,7 Mio. Euro aus.

Leider zeigte sich die Stadt Weingarten

alles andere als auskunftsfreudig. Auf die

Anfrage des Bundes der Steuerzahler wurde

inhaltlich nicht eingegangen. Immerhin bequemte

sich die Stadt in ihrer Antwort, auf

die im Internet veröffentlichten Sitzungsunterlagen

zu verweisen, in denen sich die relevanten

Informationen finden lassen würden.

DER BUND DER STEUERZAHLER MEINT

Für die Steuerzahler bleibt nur zu hoffen,

dass die Kosten für die Erweiterung des Feuerwehrhauses

während der Bauphase nicht

noch weiter aus dem Ruder laufen. Positiv

ist, dass während der Planung zumindest einige

Einsparpotenziale geprüft wurden.