



Zitat des Tages

„Wir sind sehr optimistisch, dass sich ein neues Team bildet.“

Katharina Beyersdorff, Vorstandsmitglied des Verkehrs- und Gewerbevereins Kießlegg • SEITE 17

Grüß Gott!

Das erste Eis des Jahres

Die Eissaison ist eingeläutet. Und dieses Mal nicht auf der Straße oder unter den Kufen. Sondern in der Waffel. Eigentlich kann ich das ganze Jahr über Eis essen, egal wie heiß oder kalt es draußen ist. Das beste Dessert an Weihnachten für mich? Eis! In der Variante Spaziergang in der Sonne schmeckt es auch gut. Und ja, die ersten warmen Sonnenstrahlen sind für mich nur eine weitere Ausrede, meine Lieblingsnachtspeise zu essen... (mag)

Vernetzt

facebook.com/
schwaebische.allgaeu



WhatsApp

schwaebische.de/
whatsapp



B32-Bahnübergang: OB will Druck aufrecht erhalten

Michael Lang möchte beim RP „maximale Unterstützung“ bei Verkehrsthemen zur Landesgartenschau einfordern

Von Bernd Treffler

WANGEN - Dranbleiben, einen neuen Zeitplan erarbeiten und den Druck aufrecht erhalten: So hat Wangens OB Michael Lang auf die Mitteilung des Verkehrsministeriums reagiert, dass der Termin für die Beseitigung des B32-Bahnübergangs bis zur Landesgartenschau 2024 nicht zu halten ist. Über mögliche Probleme bei dem baulichen Großprojekt informiert war der Wangener Rathauschef aber bereits seit knapp zwei Monaten.

Es war bei einer Veranstaltung mit dem Regierungspräsidium (RP), als Michael Lang laut eigener Aussage zum ersten Mal über die terminlichen Probleme beim wichtigsten verkehrspolitischen Anliegen der Allgäustadt erfuhr. „Ich wurde von RP-Seite darauf hingewiesen, dass es schwierig werden würde, den Zeitplan zu halten“, so der Oberbürgermeister. Und: „Für mich war das schon ein Schock, ich ging bislang davon aus, dass der Zeitplan zu halten ist.“ Dieser sah vor, dass nach der aktuell immer noch laufenden Prüfung der Vorentwurfspläne durch den Bund noch dieses Jahr das sogenannte Planfeststellungsverfahren beginnen soll und die Bauarbeiten dann spätestens 2021 beginnen können. Mit dem Ziel, dass das Nadelöhr auf der B32 mit täglich gut 20 000 Fahrzeugen noch vor der Landesgartenschau verschwindet.

Von diesem Ziel hat sich jetzt das Landesverkehrsministerium auf erneute Anfrage der „Schwäbischen Zeitung“ verabschiedet (die SZ be-



Auf Schranken werden die Wangener an der B32 noch eine geraume Zeit angewiesen sein.

FOTO: BEE

richtete). Der Wangener Rat war hierüber bereits von OB Lang im Januar nicht-öffentlich „vorgewarnt“ worden. Deshalb war die offizielle Mitteilung des Landes von vergangener Woche für Verwaltungsspitze und Stadtparlament keine große Überraschung mehr. Die mittel- und langfristigen Folgen könnten jedoch so weitreichend wie schwerwiegend sein.

Eine unmittelbare Folge gibt es auch: So fährt der Wangener Rathauschef diesen Dienstag zum Gespräch nach Tübingen. Beim dortigen Regierungspräsidium will er sich nicht nur detailliert über den Sachstand beim B32-Bahnübergang informieren, sondern auch Forderungen stellen. „Ich werde einfordern, dass das RP uns bei anderen Verkehrsprojekten für die

Landesgartenschau maximal unterstützt“, so Lang.

Und meint hier vor allem die südliche Anfahrt zur Großveranstaltung in gut fünf Jahren, wie einen Kreislauf beim Zusammentreffen der Landesstraßen 333 und 320 bei Niederwangen oder die direkte Abfahrt zum Landesgartenschau Gelände von der L320 her. Außerdem den geplanten Kreis-

verkehr an der Kreuzung B32/Siemensstraße und die Einmündung der Zeppelinstraße in die B32. „Wir müssen hier eine Zwischenlösung hinbekommen“, sagt Michael Lang. Denn: Jede Verzögerung beim B32-Bahnübergang sei hinderlich für den Verkehrsfluss, für die Neugestaltung beim ÖPNV oder bei den Plänen fürs Bahnhofsareal, wie die Anbindung des geplanten Zentralen Omnibusbahnhofs. „Wenn wir bei den Verkehrsthemen vom Land unterstützt werden, bin ich zuversichtlich, dass es klappen wird.“

„Stringent an einem neuen Zeitplan arbeiten“

Hoffnung, dass es mit der Beseitigung des B32-Bahnübergangs vielleicht doch noch bis 2024 klappt, hat der Wangener OB wenig. „Die Aussage vom Land war sicherlich wohlüberlegt. Ich bedauere das, aber wir können daran jetzt leider nichts mehr ändern.“ Über die fachlichen Gründe für die Verzögerung will der Wangener Rathauschef nicht spekulieren. Aber: „Die Maßnahme ist seit 2011 die gleiche, die Pläne sind im Prinzip unverändert, man kennt alle Details.“

Deshalb müsse die Devise jetzt heißen, stringent an einem neuen Zeitplan zu arbeiten, an dem Projekt dranzubleiben und den zeitlichen Druck aufrecht zu halten. Um zu erreichen, dass die Bauarbeiten für die Bahnüberführung der B32 so schnell wie möglich beginnen – womöglich auch mit einer Landesgartenschau mittendrin.

Bedauern, Ärger und Unverständnis über die Verzögerung beim Verkehrs-Nadelöhr

Wie die Fraktionschefs im Wangener Gemeinderat und die beiden hiesigen Landtagsabgeordneten auf die Mitteilung aus dem Landesministerium reagieren

WANGEN (bee/jps) - Bedauern, Unverständnis und teils Ärger herrscht in der hiesigen Politik über die (erneute) Verzögerung in Sachen Bahnunterführung. Die „Schwäbische Zeitung“ fasst die Stimmen der vier Fraktionschefs und der beiden hiesigen Landtagsabgeordneten zusammen.

Hans-Jörg Leonhardt (CDU): „Ich kann niemandem erklären, warum man bereits fünf Jahre vorher schon die Flinte ins Korn wirft.“ So kommentiert Hans-Jörg Leonhardt die Mitteilung des Landes zur Beseitigung des B32-Bahnübergangs. Informiert darüber, dass es schwierig werden würde, war der CDU-Fraktionschef bereits seit Januar. „Wir sind alle nicht glücklich über die Lage, müssen mit den Abgeordneten reden und den Kontakt mit dem RP suchen. Das darf jetzt aber nicht zu einem Schwarzer-Peter-Spiel führen.“

Für Leonhardt ist es dennoch unverständlich, dass in Bayern bei Bahnprojekten „gebaut und gebaut“ werde, aber bei einer Großen Kreisstadt in Baden-Württemberg wenig voran gehe. Eine Anfrage beim Bundesministerium, warum es momentan bei der Prüfung so lange dauere, laufe derzeit, eine Antwort stehe noch aus. Grundsätzlich plädiert Leonhardt bei der Beseitigung des B32-Bahnübergangs trotz der Verzögerung für einen baldestmöglichen Beginn: „Sollte es so sein, dass wir in zwei, drei Jahren Baureife hätten,

dann sollten wir so früh wie möglich bauen.“ Wenn es nicht anders gehe, müsse man die Baustelle eben so einrichten, dass die Behinderungen nicht zu groß sind: „Die Landesgartenschau wird funktionieren – so oder so.“

Tilman Schauwecker (GOL): Für GOL-Fraktionschef Tilman Schauwecker wurden bei dem Großprojekt in der Vergangenheit drei Fehler gemacht. 2003/04 sei man der Bürgerinitiative beim Thema „Brücken“ zu stark entgegen gekommen, was dazu geführt habe, dass die Pläne für fast zehn Jahre wieder in der Schublade landeten. Dann habe die „chronische Unterbesetzung im RP und vermutlich auch in anderen Behörden“ dazu geführt, dass für einige Zeit nichts oder fast nichts ging.

Schließlich glaubt Schauwecker, dass es trotz anderslautender Bekundungen bereits 2018 eng gewesen sei mit einem Termin bis 2024. „Und dann kam noch Berlin dazu, wo anscheinend die Tendenz vorherrscht, Kosten zu sparen, den Kommunen zu übertragen und Projekte zu verschieben.“ Nun sieht der GOL-Fraktionschef die große Gefahr, dass man einen Schwarzen Peter für die Verzögerung sucht: „Wir sollten uns jetzt aber nicht auseinander dividieren lassen, an den Vor-Ort-Handelnden liegt es sicherlich nicht.“ Man solle dafür in Berlin einwirken, dass der „Gesehenvermerk“ nicht noch ein

weiteres halbes Jahr auf sich warten lasse. Die Folgen der Verzögerung auf andere Verkehrsprojekte kann Schauwecker aktuell schwer einschätzen, aber: „Unsere Probleme hängen vor allem an der Hauptschlagader B32.“

Ursula Loss (Freie Wähler): „Eine Katastrophe. Das ist kaum zu glauben.“ Mit diesen Worten hat FW-Fraktionsvorsitzende Ursula Loss am Montag die Nachricht kommentiert. Sie könne zwar nachvollziehen, dass die Planungen noch Jahre dauerten, aber: „Dann wird es eng.“ Aus ihrer Sicht liegt der Grund der Verzögerung beim Bund. Ohne den „Gesehenvermerk“ aus Berlin tue sich nichts. Dazu sagt sie: „Man hat den Eindruck, da sitzen Leute in Berlin,

die wissen zwar, wo Wangen im Allgäu liegt – mehr aber auch nicht.“

Loss hält eine Verkehrslenkung zur Landesgartenschau mit einer Großbaustelle für „schwer vorstellbar“. Aber nicht nur das: Auch sie weist auf die verkehrlichen Zusammenhänge, wenn es bei einem Projekt hakt. Das liege nicht an der Stadt: Das habe Tiefbauamtsleiter Peter Ritter zuletzt hinter verschlossenen Türen verdeutlicht, als er dezidiert die einzelnen (städtischen) Schritte in den vergangenen Jahren aufzeigte. Deshalb sagt sie: „Der Wille ist da.“ Dies gelte nicht allein für Stadt und Rat, sondern auch für den Unterführungsbaubefürwortende Politiker. Aus Sicht der FW-Fraktionschefin gelte es jetzt, das Verkehrsentwicklungskon-

zept „sauber zu durchdenken“. Und: „Wir müssen jetzt mit dem klarkommen, was ist.“

Alwin Burth (SPD): Auswirkungen auf die weitere Verkehrsentwicklung Wangens sieht auch SPD-Fraktionsvorsitzender Alwin Burth – wengleich ihn die Nachricht an sich nicht überrascht habe. Ein neuer Zentraler Omnibusbahnhof in der Zeppelinstraße mache erst Sinne, wenn an der B32 gebaut worden ist. Anders schätzt er die Lage in Sachen Busverkehr ein: „Was den ÖPNV angeht, sollte man nicht warten.“ Allerdings werden viele Probleme bis zum Abschluss der Baustelle an der B32 bleiben: etwa jene des Schülerradverkehrs aus den Wohnsiedlungen Haid, Wittweis und Praßberg Richtung Realschule.

Über die Gründe für die Verzögerungen kann Alwin Burth nur mutmaßen: „Man hatte den Eindruck, die wollen gar nicht so“, erklärt er in Richtung Ministerien und übergeordnete Behörden. Vielleicht hätten aber einstige Auseinandersetzungen in der Stadt über die Anzahl der Brücken über die B32 zum Eindruck geführt, „das die Wangener selbst nicht so recht wissen, was sie wollen“.

Auswirkungen des Verkehrs zum Landesgartenschau Gelände sieht Burth zwar – allerdings keine unlösbaren. So gebe es aus mehreren Richtungen Alternativen: etwa über die Autobahnausfahrt Wangen-Nord



Nicht nur warten, bis der Zug durchgefahren ist: An dem Großprojekt hängt Vieles in Sachen Verkehrsentwicklung in Wangen.

ARCHIVFOTO: BEE

In Lindau vergehen von der Idee bis zum Bau der Unterführung hundert Jahre

Seit der Eröffnung der Bahnlinie Lindau-Bregenz im Jahr 1872 war die Lindauer Insel vom Festland abgeriegelt. Jeder Lindauer kann Geschichten erzählen über die Zeit, die er vor den Schranken erwartet hat. Die Schranken selbst wiederum gab es nur so lange, weil die Verantwortlichen von Stadt und Bahn eine Entscheidung über eine Brücke oder Unterführung immer wieder verschoben haben. Bereits vor dem Ersten Weltkrieg hat ein Münchner Architekt einen Plan für eine Brücke am Langenweg gezeichnet. So wollten auch die meisten Lindauer in den 60er Jahren, als die Diskussion wieder aufflammte, eine Brücke, die über die Gleise hinweg-

führt. Doch das wäre ein erheblicher Einschnitt ins Stadtbild gewesen. Zudem warnten Fachleute immer wieder vor den Kosten, auch wenn Laien meinten, eine Brücke würde billiger als eine Unterführung. Letztlich waren Bürgerschaft und Stadtrat in dieser Frage geteilter Meinung. Mehrfach in den 70er- und 80er-Jahren verschob der Stadtrat die Entscheidung, weil sich niemand zwischen die Stühle setzen wollte. 2002 fehlte ein Grundstück, erneut fehlte dem Stadtrat der Mut. Erst 2012 unter dem neuen Oberbürgermeister Gerhard Ecker entschied sich der Stadtrat mit großer Mehrheit für die Unterführung, die anschließend beim

Bürgerentscheid auch die Zustimmung der Wähler erhielt. Dass dann die Planungsdetails länger dauerten als gedacht und dass ein Grundstücksstreit mit einem Anlieger ein weiteres Jahr kostete, war da zu verschmerzen. Trauer überkam viele Lindauer, als im Winter 2015 zig Bäume gefällt werden mussten. Umso größer war die Freude, als die Unterführung im Mai 2018 eröffnet wurde. Nun können Lindauer und Gäste erstmals schrankenfrei mit dem Auto auf die Insel fahren. Bis auf ein paar „Immer-Meckerer“ sind sich die meisten Lindauer einig: Die Unterführung ist schön geworden. Und Staus vor der Insel gibt es nur noch selten. (dik)

Warum der Moll dietetunnel Jahrzehnte Planung brauchte

50 Jahre vom Beginn der ersten Planung bis zur Fertigstellung: Das dürfte eine Art Negativrekord in der Geschichte von Straßenplanungen sein. Der Moll dietetunnel, der von Weißenau bis Knollengraben durch den Veitsberg gestoßen werden soll, um die Ravensburger Innenstadt vom Durchgangsverkehr zu entlasten, wurde erstmals in den 1980er-Jahren geplant. Nicht nur die Trassenführung war kompliziert, neue gesetzlich notwendige Umweltverträglichkeitsprüfungen verzögerten die Planung erheblich. Als sie dann 1998 abgeschlossen erschien, passierten zwei schwere Unglücke: die Brände im Mont-

blanc-Tunnel 1999 und im Gott-hardt-Tunnel 2001. Sie führten dazu, dass das Bundesverkehrsministerium seine Richtlinien für Tunnel und Brückenbauwerke wegen der Sicherheitsaspekte grundlegend überarbeitete. Da der Moll dietetunnel zweistreifig mit Gegenverkehr geplant war, konnte er so nicht verwirklicht werden. Endgültig Makulatur wurde die Planung aber erst 2004, weil das Projekt damals im Bundesverkehrswegeplan vom vordringlichen Bedarf herabgestuft wurde und keine Aussicht mehr bestand, dass es dafür jemals Geld geben würde. Erst mit der erneuten Priorisierung im Bundesverkehrswegeplan 2030

schöpften die Ravensburger neue Hoffnung. Noch Ende dieses Jahres soll die Planung wieder aufgenommen werden. Ob und inwieweit die alten Pläne dafür herangezogen werden können, steht noch nicht fest. Da die betroffenen Anwohner heutzutage aber eher zu Klagen neigen als noch in den 80er- oder 90er-Jahren des vergangenen Jahrhunderts, wird mit Einsprüchen und langwierigen Gerichtsverfahren gerechnet. Optimisten halten es für möglich, dass der Tunnel bis 2030 fertig wird, der Regionalverbandsvorsitzende Wilfried Franke hält 20 Jahre Dauer ab Planungsbeginn für realistisch, bis das erste Auto durch die Röhre fährt. (vin)