

Radwegbrücke kostet drei Millionen

BAUMASSNAHMEN Der Gemeinderat diskutierte drei Varianten der geplanten Donau-Radwegbrücke. Probleme bereitet die Erneuerung der Bahnhofstraße.

VON DIETER WAEBER, MZ

SINZING. Verschiedene Varianten für die Trasse zur geplanten Donau-Radwegbrücke sowie der zukünftige Verlauf der Bahnhofstraße an dieser Stelle führten im Gemeinderat zu intensiven Diskussionen. Zunächst präsentierten die Ingenieure Butig und Weihrauch vom Ingenieurbüro IGS, Weißenburg, das über eine Europaausschreibung den Planungsauftrag erhalten hat, drei Varianten für den Bau der Geh- und Radwegbrücke. Dabei legten die Ingenieure den Räten durch die Kostendiscrepanz die Entscheidung zu Gunsten der Variante drei quasi in den Mund. Eine Alu-Ausführung sollte rund 4,4 Millionen, eine asymmetrische Stahlkonstruktion rund 3,9 und die symmetrische Ausführung, für die sich die Räte entschieden, nur etwa drei Millionen Euro Brutto kosten.

Naturgemäß, bereitete die Information zur Erschließung auf der Nordseite der Brücke mit einem Kostenvolumen von rund 0,6 Millionen Euro keine Probleme, da sie in den Zuständigkeitsbereich der Stadt gehört. Die Abfahrtrampe dort hat ein Gefälle von 4,5 Prozent auf einer Strecke von 150 Metern. Der weiterführende Wirtschaftsweg ist 3,50 Meter breit und etwa 500 Meter lang.

Hohe Böschung bereitet Probleme

Auf der Sinzinger Seite führt der Radweg zukünftig von Riegling kommend unter der Eisenbahnbrücke durch und von Sinzing kommend auf der linken Seite der Bahnhofstraße auf die Radwegbrücke. Probleme bereitet die hohe Böschung. Hier stellten die Ingenieure zwei Alternativen vor. Variante eins gleicht der Auffahrt, wie sie vor 50 Jahren bereits bestand, mit einem sehr steilen Anfahrtswinkel. Der Weg der Variante zwei führt länger am Bahngleisrand entlang Richtung Süden und ist ungleich sanfter. Der kurze Weg wurde durch die notwendigen Stützwände auf rund 1,6 Millionen, der lange Weg auf etwa 1,1 Millionen Euro veranschlagt.

Bereits im Vorfeld hatte Besucher



Der Erhalt der Allee an der Bahnhofstraße wird beim Bauabschnitt II wohl noch für viel Zündstoff sorgen.



Die Böschung am Bahndamm und die Zuführung zum Fuß- und Radweg über die Eisenbahnbrücke bereitet Planern und Räten Kopfzerbrechen.

Franz Huber das Rederecht wahrgenommen und auf die Gefahr verwiesen, mit der Radwegbrücke würde sich die Gemeinde von der Nahverkehrsbrücke verabschieden. Ähnliche Bedenken äußerte Dr. Bernhard Edenharter, der zukünftig keinen Platz mehr für eine Nahverkehrsbrücke sieht.

Bürgermeister Patrick Grossmann räumte ein, „die Radwegbrücke ist nicht der große Wurf, aber die Entscheidung ist ein Quantensprung, wenn man die bisherigen Verhandlungen mit der Stadt betrachtet.“ Er sehe in den nächsten zwei Jahrzehnten keine Bereitschaft der Stadt für eine Nahverkehrsbrücke. Sollte sie dann doch kommen, müsste sowieso eine andere Trasse gewählt werden.

Mehrere Fragen, ob die zukünftige Trasse ausreichend beleuchtet sei, bejahten die Ingenieure. Dr. Wolfgang Wiegard fragte nach der Kostenaufteilung. Die Planungskosten werden mit der Stadt geteilt, so der Bürgermeister.



Beim Ausbau der Bahnhofstraße gibt es für die Engstelle beim Feuerwehrhaus noch keine Lösung. Fotos: ldw

MEHRERE EINWÄNDE

► **Heftige Einwände** und schon einen Vorgeschmack auf zukünftige Hürden gab es mehrfach zu den Hinweisen der Planer, im Bauabschnitt II müssten die Bäume an der Bahnhofstraße gefällt werden, wenn die Straßenbreite elf Meter betragen soll.

► **Andreas Hilbert** schlug vor, zunächst den Bauabschnitt I nur bis zur schwierigen Engstelle beim Feuerwehrhaus zu führen. Das lehnte Grossmann ab, da es für die Radfahrer gefährlich wäre, an dieser unübersichtlichen Stelle plötzlich die Straße queren zu müssen.

Ihre Höhe betrage etwa 20 Prozent der Baukosten. Über die Aufteilung der Baukosten müssten mit der Stadt noch Verhandlungen geführt werden. Das Ziel sei eine Kostenteilung. Hintergrund seiner optimistischen Einschätzung dazu seien, so Grossmann, die Zuschussmöglichkeiten. Diese ergeben allein dadurch, dass die Gemeinde Sinzing als Vorhabenträger auftritt und so Zuwendungen für die zuschussfähigen Kosten von etwa 50 Prozent erwartet werden. Die Stadt hätte kaum eine Chance auf Zuschüsse, so der Bürgermeister.

Eine Frage von Michael Gaßner nach den zu erwartenden Unterhaltskosten durch die hohe Korrosionsanfälligkeit der Stahlkonstruktion konnten die Ingenieure nicht abschließend beantworten. Andreas Röhl schlug vor, für die aus Richtung Riegling kommenden Radfahrer und Fußgänger eine zusätzliche kleine Auffahrt zu planen. Das soll nun noch geprüft wer-

den, obwohl die Aussicht nach Auskunft der Ingenieure nicht erfolgversprechend sei, da in den Bahndamm eingegriffen werden müsste.

Mehrere Räte befürchteten, bei der langen Variante würden die Fußgänger verbotenerweise das Bahngelände überqueren und nach Abkürzungen suchen. Inwieweit hier die Bahn Absperungen schaffen könne, müsse noch geprüft werden, so der Bürgermeister. Grossmann verwies auch auf die lange Planungsphase. Mit einem Baubeginn sei nicht vor 2019 zu rechnen. Deshalb seien im Gemeindeetat bis dahin nur etwa 1,2 Millionen Euro eingestellt. Mit knapper Mehrheit entschieden sich die Räte für die lange Variante.

Gerhard Frauenstein von der Ingenieurgesellschaft EBB stellte dem Rat die geplante Erneuerung der Bahnhofstraße vor. Die gesamte Planung wurde in zwei Abschnitte aufgeteilt. Zunächst sollte die Straßenführung im Bereich vom alten Bahnhof bis zur Eisenbahnbrücke Kleinprüfung gestaltet werden. Dann sollte, als Bauabschnitt II bezeichnet, die Strecke bis zum Dorfeingang folgen. Der Bauabschnitt I müsste bis zum Bau der geplanten Rad- und Gehwegbrücke fertig gestellt werden. Die Straßenbreite soll rund elf Meter betragen und einen getrennten Geh- und Radweg beinhalten. Bauabschnitt I wurde mit 1,2 Millionen, Bauabschnitt II mit 1,6 Millionen Euro veranschlagt. Der Planer verwies auf die in beiden Abschnitten hohen Grunderwerbskosten und die Notwendigkeit, die Straßenbreite flexibel gestalten zu müssen, da es an einigen Stellen Engpässe gebe.

Mehr Platz für die Feuerwehr

Reinhard Karl verwies auf die Vorschriften, wonach der Feuerwehr vor ihrem Gebäude über zwölf Meter Raum gewährt werden müsse. In der Planung wurden zehn Meter angegeben. Bürgermeister Patrick Grossmann wollte das noch prüfen lassen.

Andreas Röhl plädierte für eine grundsätzlich engere Straßenführung, was vom Bürgermeister und von den Planern mit Hinweis auf die geforderte Breite im innerstädtischen Bereich mit ÖPNV-Verkehr abgelehnt wurde. Am Ende gab es eine knappe Mehrheit für die Straßenbreite von elf Metern und einen kombinierten Fuß- und Radweg für den Bauabschnitt I. Der zweite Abschnitt wird erst anschließend in Angriff genommen.