



Die Hanns-Martin-Schleyer-Brücke in Esslingen ist dringend sanierungsbedürftig. Der beim Bau 1954 verwendete Stahl für die Seile birgt Gefahren. Er kann ohne Vorwarnung reißen. FOTO: RUDEL

Verkehrsinfrastruktur

Kein Geld, um kommunale Brückenbauten zu sanieren

Wer saniert die maroden Brücken der Kommunen? Nicht nur die Brücken des Landes, des Bundes und der Bahn sind dringend sanierungsbedürftig. Die Kommunen stehen vor demselben Problem. Sie fühlen sich dabei von der Landesregierung alleingelassen. Ein Blick nach Esslingen zeigt das ganze Ausmaß.

Von Harald Raab

ESSLINGEN/STUTTGART. Die Hanns-Martin-Schleyer-Brücke spannt sich in Esslingen im eleganten Schwung über den Neckar. Aber in dieser Leichtigkeit tickt eine Zeitbombe. Die Brücke ist im Jahr 1954 in der damals favorisierten Spannbetonsteintechnik errichtet worden.

Inzwischen weiß man, dass der dazu verwendete Sigma-Oval-Stahl, aus dem die Seile bestehen, die den Beton zusammenhalten, ohne Vorwarnung reißen kann. Mit einem Magnetfeldsensor hat man zwar festgestellt, dass die Stahlseile noch der tonnenschweren Belastung standhalten. Niemand kann aber garantieren, dass es nicht an irgendeiner Stelle zu Korrosionsbildung

kommt und damit unmittelbar die Stabilität gefährdet wäre. Um nicht von einer Katastrophe überrascht zu werden, hat das Tiefbauamt der Stadt Esslingen ein Frühwarnsystem eingebaut. Es registriert, wenn sich die Brücke unter zu großer Belastung durchbiegt.

Esslingens Oberbürgermeister Jürgen Zieger (SPD) ist sich bewusst, dass diese Brücke, nicht zuletzt wegen des zunehmenden Schwerlastverkehrs, erneuert werden muss. Die Sanierung einer Spannbetonbrücke ist schwierig. Die Stahlseile, die das Bauwerk tragen, sind in den Beton eingelassen. Um an die Seile zu kommen, müsste erst der sie umgebende Beton entfernt werden. Fachleute raten deshalb gleich zu einem Neubau. Unter 20 Millionen Euro ist der nicht zu haben.

Esslingen muss 130 kommunale Brücken instandhalten

Die Stadt Esslingen mit ihren 130 Brücken in kommunaler Verantwortung ist ein Musterbeispiel für die Probleme, die Städte und Gemeinden mit ihren meist überalterten und oft maroden Brücken haben. Es besteht Handlungsbedarf. Doch niemand hat das Geld, um die Brückensanierung, respektive den

Ersatz durch Neubauten finanzieren zu können. In Esslingen rechnet man mit über 100 Millionen Euro, allein um die fünf großen Neckarbrücken instand zu setzen. Vier davon gehören zum Typ Spannbetonsteintechnik, bei denen man wohl nicht um Abriss und Ersatz durch einen Neubau herumkommen wird. Bei zwei Neckarbrücken zeigen sich gefährliche Warnzeichen. Dort haben sich Betonteile gelöst und sind auf die Bahngleise gefallen, die parallel zum Neckar darunter verlaufen.

Ein Gesamtkonzept für die Brückensanierung ist im Esslinger Rathaus in Arbeit und soll im Herbst dem Gemeinderat vorgelegt werden, so Pressesprecher Roland Karpentier. Im Haushalt 2015 sind nur 1,5 Millionen Euro für Brückensanierung eingestellt, eine viel zu geringe Summe angesichts der Herku-

lesaufgabe. Karpentier urteilt: „Wir werden die Brückensanierung nicht ohne neue Kreditaufnahmen stemmen können. Ob wir Zuschüsse vom Land dafür bekommen, das ist eine noch völlig offene Frage.“

Kommunen fühlen sich vom Land im Stich gelassen

Wenn auch nicht so geballt, so haben doch die meisten Kommunen ähnlich gelagerte Probleme. An der gesamten Verkehrsinfrastruktur wurde in den vergangenen Jahren gespart. Kritik am Land wird deshalb nicht nur in Esslingen laut. Die Rathäuser fühlen sich in Sachen Investitionsstau bei Straßen und Brücken alleingelassen. Zwar betont Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne), dass Erhalt und Sanierung der Straßeninfrastruktur

Priorität habe. Von dieser Einstellung profitieren Kommunen und Landkreise aber wenig. In einer parlamentarischen Anfrage ließ Hermann dem Esslinger Landtagsabgeordneten Andreas Deuschle (CDU) wissen: „Nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz kann nur Aus- und Neubau kommunaler Straßen und Brücken gefördert werden, die Sanierung oder Erhaltung hingegen nicht.“

Der Städtetag Baden-Württemberg kritisiert die praktizierte Finanzierung. Hauptgeschäftsführerin Gudrun Heute-Bluhm fordert von Land und Bund, politische Verantwortung für die Verkehrsfinanzierung in den Kommunen zu übernehmen. Auch Pressesprecherin Kristina Fabijancic-Müller vom Gemeindegeldtag sagt: „Wir schieben einen riesigen Sanierungsstau bei Straßen und Brücken vor uns her und hatten uns beim Landesgemeindefinanzierungsgesetz dafür eingesetzt, dass der Fördersatz nicht abgesenkt wird. Leider ist das doch passiert.“

Dazu kommt: Weder Verbände noch Ministerium kennen die exakte Zahl der sanierungsbedürftigen kommunalen Brücken. Geschweige denn, dass man eine Vorstellung davon hat, was das kosten würde.

Brückensicherheit ist gewährleistet

Trotz des anerkannt problematischen Zustands sind die Brückenbauwerke in Baden-Württemberg sicher. Im Abstand von drei Jahren findet eine einfache Prüfung und nach jeweils sechs Jahren eine umfangreiche Hauptprüfung nach DIN-

Norm 1076 statt. Im Gegensatz zu den Straßen erfolgt die Prüfung nicht an einem Stichtag. Sie ist ein fortlaufender Prozess, der von Bauwerksingenieuren der Straßenbauverwaltung oder externen Büros durchgeführt wird.

Weitere Bahnhalte im Rheintal werden eingehend geprüft

OFFENBURG. Auf eine vertiefte Prüfung möglicher Bahnhalte in Südbaden auf der Strecke zwischen Offenburg und Basel („Netz 4“) haben sich in der vergangenen Woche das Land, der Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF) sowie die beteiligten Landkreise und Kommunen geeinigt.

Bisher hatten sich in dem Prozess vor allem die Orte südlich von Freiburg zu Wort gemeldet, bei denen ursprünglich keine Halte vorgesehen waren. Bei den nächsten Gesprächen werden alle Beteiligten, also auch aus dem Ortenaukreis und dem Kreis Emmendingen, einbezogen.

Auf der Nord-Süd-Schiene im Rheintal ist – neben Regional- und S-Bahnen, die an allen Stationen halten – zusätzlich auch ein schneller, stündlicher Regionalexpress geplant. Dieser soll auch einzelne Haltepunkte der Strecke anfahren, die stark nachgefragt werden. Dabei soll sichergestellt werden, dass alle wichtigen Anschlüsse, beispielsweise in Offenburg, Freiburg, Weil am Rhein in Richtung Lörrach und in Basel in Richtung Hochrhein erreicht werden. Die Konzeption sieht bislang vor, dass der schnelle Regionalexpress abwechselnd Orschweier und Ringsheim bedient. (sta)

Gerichtsentscheidungen

Auch elternlose Flüchtlingskinder können Kindergeld erhalten

Bundessozialgericht entscheidet grundsätzlich zugunsten der Kommunen

STUTTGART/KASSEL. Kindergeld steht auch elternlosen Flüchtlingskindern zu. Dies entschied in einem aktuellen Urteil das Bundessozialgericht in Kassel und gab damit in einem auch für Baden-Württemberg beispielhaften Urteil der Stadt Bonn Recht, die bei der Bundesagentur für Arbeit vergeblich Kindergeld für ein Flüchtlingskind beantragt hatte.

Die Familienkasse hatte nicht zahlen wollen, weil laut einschlägigem Bundeskindergeldgesetz der Antragsteller erwerbstätig sein muss. Wie jetzt das Bundessozialgericht entschied, kann die Kindergeldzahlung in solchen Fällen aber nicht von einer Erwerbstätigkeit abhängig gemacht werden. Der Gesetzgeber habe diese besondere Konstellation schlicht übersehen und deshalb nicht geregelt, so die Bundesrichter (Az. B 10 KG 1/14 R).

Im entschiedenen Fall ging es um den 1992 in Kinshasa/Kongo geborenen Milambo B., der als Zweijähriger nach Deutschland kam. Der Aufenthalt des Vaters ist unbekannt. Der Asylantrag wurde rechtskräftig abgelehnt, der Auf-

enthalt des Kindes in Deutschland aber seither geduldet. Die Mutter des Jungen verstarb 1998.

2005 erhielt Milambo B. eine Aufenthaltserlaubnis „ohne die Gestattung zur Ausübung einer Erwerbstätigkeit“. Um die Heimunterbringung kümmerte sich als Trägerin der Kinder- und Jugendhilfe die Stadt Bonn. Um einen Teil der Kosten für die Heimunterbringung des Kindes aufzufangen, beantragte die Stadt die Bewilligung von Kindergeld.

Ob Kindergeld in einem solchen Fall gewährt werden darf, ist rechtlich nicht eindeutig geregelt. Das Gesetz verlangt an sich einen Aufenthaltstitel mit einer Berechtigung zur Ausübung einer Erwerbstätigkeit sowie eine tatsächliche Erwerbstätigkeit beziehungsweise den Bezug von Arbeitslosengeld. Die Familienkasse und die angerufenen Gerichte der unteren Instanzen entschieden dann auch entsprechend uneinheitlich.

Mithilfe einer „verfassungskonformen Einschränkung“ der gesetzlichen Regelung verhalf jetzt aber das oberste deutsche Sozial-

gericht der Stadt Bonn zum Erfolg.

Ein Gesetz, so deren Begründung, dürfe nichts verlangen, was rechtlich oder tatsächlich unmöglich ist. Kinderarbeit sei in Deutschland im Grundsatz gesetzlich verboten. Elternlosen beziehungsweise unbegleiteten ausländischen Kindern dürfe deshalb Kindergeld für sich selbst nicht mit der Begründung versagt werden, sie seien im Anspruchszeitraum nicht erwerbstätig gewesen.

Johannes Buschbeck,
Richard Boorberg Verlag



LESEN SIE MEHR
zu Gesetzen und Gerichtsentscheidungen
unter: www.vd-bw.de



Boris Palmer, Oberbürgermeister von Tübingen und auch zu Diensterminen gerne auf zwei Rädern unterwegs, ist fahrradfreundlichste Persönlichkeit 2015. FOTO: DPA

Boris Palmer und Stadt Offenburg ausgezeichnet

Nationaler Radverkehrskongress verleiht Preise

POTSDAM. Das vollautomatische „Radhaus“ der Stadt Offenburg hat bei der Vergabe des Deutschen Fahrradpreises am Montag in Potsdam im Rahmen des Nationalen Radverkehrskongresses den zweiten Preis in der Kategorie Infrastruktur erhalten.

Das 2013 am Bahnhof von Offenburg errichtete, fünfstöckige Fahrrad-Parkhochhaus bietet bis zu 120 Pendlern eine abschließbare Box für ihr Zweirad. Die Radboxen werden innerhalb des innovativen, mit

Freiburg: Hälfte des Mietneubaus für Sozialwohnungen

FREIBURG. Mit der denkbar knappsten Mehrheit von nur einer Stimme hat der Stadtrat in Freiburg am Dienstagabend beschlossen, Bauherren künftig für neue Bauvorhaben einen Anteil von 50 Prozent an geförderten Mietwohnungsbau vorzuschreiben. Für diese soll zudem die Mietpreisbremse gelten.

Bislang hatte die Stadt von Bauherren oder Investoren bereits einen Anteil von 30 Prozent an gefördertem Wohnraum verlangt, unabhängig davon, ob es sich um Eigentums- oder Mietwohnungen gehandelt hatte.

Oberbürgermeister Dieter Salomon (Grüne) sowie Finanzbürgermeister Otto Neideck (CDU) hatten sich im Vorfeld der Abstimmung deutlich gegen den Antrag ausgesprochen, der unter anderem von der SPD unterstützt wurde. Sie befürchteten, dass Investoren abgehalten werden könnten, wenn sie nur die Hälfte ihrer Wohnungen zum regulären Mietpreis in der Stadt vermieten dürften.

Die Abstimmung endete 25 zu 24. Gegen den Vorschlag hatten neben Salomon auch die Fraktionen von Grünen, CDU und Freien Wählern gestimmt. (bub)

„Partnerschaft für Demokratie“ im Kreis Göppingen

GÖPPINGEN. Verwaltung und Zivilgesellschaft im Landkreis Göppingen haben eine „Partnerschaft für Demokratie“ auf den Weg gebracht. Erstmals trafen sich nun auf Einladung des Dezernats für Jugend und Soziales im Landratsamt Göppingen die 25 Mitglieder des Begleitausschusses, um die ersten Schritte zur Entwicklung der „Partnerschaft für Demokratie“ zu beschließen.

Damit folgt der Landkreis dem Aufruf des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend zur Gründung einer „Partnerschaft für Demokratie“. Ein öffentlichkeitswirksamer Start des Partnerschaftsprojekts soll mit einer ersten Jugenddemokratiekonferenz, die am 23. Juni in Uthingen stattfinden soll, erfolgen. (sta)