



Gerd Kiefer vor seiner Station in Lauffen. Wird die Bundesstraße gesperrt, fürchtet er um die Existenz.

Pleite droht wegen Vollsperrung

Ohne Neckarbrücke keine Tankstelle

Die Aral-Station von Gerd Kiefer lebt von und mit der Neckarbrücke in Lauffen. Ihr geplanter Neubau bedeutet Vollsperrung – und damit das wirtschaftliche Aus für das Familienunternehmen.

Brücken verbinden – für Susanne und Gerd Kiefer ganz besonders: Die Neckarbrücke direkt hinter ihrer Station sichert ihnen 20.000 potenzielle Kunden – täglich. Denn das in seinen Ursprüngen 500 Jahre alte Bauwerk führt Autofahrer auf der Bundesstraße 27 zwischen Stuttgart und Heilbronn direkt an ihrer Aral-Station vorbei.

Gerd Kiefers Großvater hatte das Nadelöhr als idealen Standort für eine Tankstelle entdeckt. Das war 1952, ein Jahr nachdem die Brücke komplett saniert und umgebaut worden war und zu Beginn des Wirtschaftswunders, als alle Autos laufen lernten. Ein sicheres Geschäft, in das der Sohn einstieg. 1979 wurde die Brücke erneut saniert, was Gerds Vater für einige Monate im Geldbeutel spürte, weil viele Kunden während der Bauarbeiten

ausblieben. Doch was jetzt dem Enkel droht, ist damit nicht zu vergleichen: Die Brücke soll ganz weg und durch einen Neubau ersetzt werden. Das bedeutet: Vollsperrung für geschätzte 14 Monate. Sichere Konsequenz für Kiefer: „Der Betrieb geht den Bach runter!“

Ohne Brücke geht der Betrieb den Bach runter

Dass die Brücke altersschwach ist, bestreitet niemand in Lauffen, dem idyllischen Winzerort im engen Neckartal. Weshalb niemand, auch nicht Gerd Kiefer, beunruhigt war, als zur Jahrtausendwende die Straßenbauverwaltung des Regierungspräsidiums Stuttgart eine Brückensanierung zu planen begann. Auch noch nicht im Jahr 2002, als diese Sanierungspläne der Lauffener Stadtverwaltung vorgestellt

und beim Bund die Gelder beantragt wurden. Gerd Kiefer bereitete sich auf „vier schmerzvolle Monate mit Schmalspurumsatz“ vor, stellte geplante Investitionen zurück, beispielsweise die für eine neue Waschanlage. Und wartete auf den Bautrupp.

Der allerdings ist bis heute nicht aufgetaucht. Stattdessen schrillten vor drei Jahren bei Kiefer die Alarmglocken, als es vom Straßenbauamt plötzlich hieß: „Neubau statt Sanierung!“ Der Grund für den behördlichen Meinungswandel: Die Instandsetzung der Brücke sollte inzwischen 2,9 Millionen Euro kosten. Ein Neubau nur 4,5 Millionen.

Die Differenz – 1,6 Millionen Euro – ist leider nicht genug. Denn die Richtlinien der Bundesbauverwaltung schreiben eine komplette Erneuerung vor,



Altersschwache Neckarbrücke. Das Ehepaar Susanne und Gerd Kiefer wird seit Jahren im Unklaren darüber gelassen, wann und wie gebaut wird.

wenn eine Sanierung mehr als die Hälfte des Neubaus kosten würde. In Lauffen ist die neue Brücke also 1,4 Millionen Euro zu günstig. Sonst dürfte die Brücke auch saniert werden.

Pech für Kiefer. Und für Unternehmer, die ihre Betriebe im Gewerbegebiet jenseits des Neckars haben. Sie müssten sich während der Vollsperrung – wie tausende andere Autofahrer – durch die historische Altstadt des Ortes zwingen, um über die mittelalterliche Alte Neckarbrücke ans andere Ufer zu kommen. Oder weite Umwege in Kauf nehmen. Der Präsident der Handwerkskammer Heilbronn rechnet je nach Betriebsgröße und Struktur mit Belastungen von 12.000 bis 80.000 Euro pro Jahr. Insgesamt, so haben die Bürgermeister von Lauffen und den anderen betroffenen Gemeinden errechnet, werde die Vollsperrung einen volkswirtschaftlichen Schaden von fünf Millionen Euro verursachen – zusätzlich zu den 4,5 Millionen für den Brückenneubau.

Keine Entschädigung für den finanziellen Totalschaden

Doch keinen trifft es so hart wie Kiefer. Dessen Zufahrten liegen keine 300 Meter von der Brücke entfernt. Wird diese abgerissen, befindet sich die Station in einer Sackgasse. Kiefer: „Die Masse an Autofahrern wird das Verkehrschaos weiträumig umfahren. Und der lokale Verkehr wird vor unserer Station abgeleitet. Selbst das Straßenbauamt hat uns gesagt, dass zu uns kein Auto mehr kommen wird.“

Ob der Unternehmer dann wenigstens entschädigt wird – und von wem –, ist fraglich. Denn keine seiner Ausfahrten soll ja gesperrt werden, haben Mitarbeiter des Straßenbauamts Kiefer wissen lassen. Der versucht, seine Sichtweise mit Hilfe eines Rechtsanwalts durchzusetzen, denn praktisch kommt die Maßnahme natürlich einer blockierten Zufahrt gleich.

Die Hilfsbrücke kostet 2,5 – die Vollsperrung 9,5 Millionen Euro

Dabei müsste es gar nicht so weit kommen: Technisch machbar wäre eine Behelfsbrücke, auf welcher der Verkehr den Neckar überqueren würde, bis die alte Brücke abgerissen und eine neue gebaut wäre. Aber davon will das Regierungspräsidium nichts wissen. Mit 2,5 Millionen Euro sei eine Behelfsbrücke in Relation zu den Kosten für die neue Brücke viel zu teuer. Und wieder haben die Bürokraten eine Verordnung parat, die ihnen formal recht gibt: Demnach dürfen die Nebenkosten – dazu zählt auch eine Behelfsbrücke – maximal fünf Prozent der Gesamtbaukosten betragen. Nur, für 225.000 Euro bekommt man keine Straße über den Fluß.

Susanne und Gerd Kiefer schwanken seit Jahren zwischen Hoffnung und Verzweiflung: Einerseits zieht der Protest von Gemeindevertretern, Unternehmern und Anwohnern langsam Kreise. Vielleicht, so hoffen sie, können die Landtags- und Bundestagsabgeordneten das Stuttgarter Regierungspräsidium umstimmen. Andererseits mussten sie nach langem War-

ten Ende vergangenen Jahres eine neue Waschanlage für mehrere zehntausend Euro anschaffen, „weil es die alte einfach nicht mehr tat und wir ja nicht ewig warten können“, wie Kiefer erzählt. Käme die Vollsperrung jetzt, läge die Großinvestition brach. Überhaupt, „die Unsicherheit ist das Schlimmste“, beschwerten sich die Kiefers. „Seit 2002 heißt es mal, die Bauarbeiten beginnen sofort, dann wieder, es verzögert sich. Wie soll man da planen?“

Und was machen sie, wenn die Brücke wirklich fällt? „Wenn der Strom mehr kostet, als wir verdienen, schalten wir das Licht aus. Vielleicht versuchen wir es zu zweit und zu stark eingeschränkten Öffnungszeiten, uns über Wasser zu halten.“

Die heute 15 Mitarbeiter würden nicht bleiben können. Und über die Langzeitfolgen gibt sich Kiefer auch keinen Illusionen hin: „In 14 Monaten hat jeder Autofahrer eine andere Tankstelle gefunden. Auch nach einer Vollsperrung wird nichts mehr so sein wie heute.“

Manfred Ruopp

**Ihre Meinung ist uns wichtig.
Haben Sie Erfahrungen mit
lang andauernden Großbaustellen
vor Ihrer Tankstelle gemacht?**

Schreiben Sie an:
tm tankstellen markt
Neumarkter Straße 18, 81673 München, Fax (0 89) 43 72-11 81,
tm.tankstellenmarkt@springer.com