

Neuburg: Noch viele Fragen zur zweiten Donaubrücke

Gegner-Bündnis kritisiert Stadtrats-Entscheidung - Stadtspitze antwortet

erstellt am 03.09.2021 um 06:30 Uhr

Ende Juli hat sich der Neuburger Stadtrat dafür entschieden, mit einer Trasse im Osten der Stadt die Planungen für eine Ortsumfahrung inklusive zweiter Donaubrücke fortzuführen. Die Gegner des Beschlusses haben jetzt einen Fragenkatalog zusammengestellt. Vize-Bürgermeister Johann Habermeyer und der Geschäftsleiter der Stadt, Ralf Rick, antworteten darauf.



Vom B16-Kreisel an der Münchener Straße soll die Ostumfahrung Richtung Grünauer Straße über die Donau führen und dann in die Staatsstraße 2214 münden. | Foto: Mayr Ingenieure

Den Stadträten wurden sechs Tage vor der Sonder-Stadtratssitzung rund 1200 Seiten Infomaterial zur Verfügung gestellt. Reicht die Zeit, um eine kompetente Entscheidung zu fällen?

Neuburgs Geschäftsleiter Ralf Rick räumt ein, dass der Zeitraum kurzfristig war. Dies habe aber daran gelegen, dass die endgültige Fassung der Unterlagen auch erst kurz vorher fertig geworden sei. "Und Quintessenz ist der Erläuterungsbericht, der keine 1200 Seiten hatte." Diesen Bericht zu lesen, sei aus seiner Sicht zumutbar gewesen. Eine Vertagung der Entscheidung auf nach der Sommerpause hätte eine weitere Verzögerung um mehrere Monate bedeutet.

Die Ausführungen der Fachleute in der Stadtrats-Sondersitzung enthielten eine ausführliche Erörterung zur Unzumutbarkeit - allerdings nur des Planfalls VIII. Warum wurde die Unzumutbarkeit des Planfalls I nicht erörtert?

Laut Rick ist der Planfall I, also eine Trasse vom B16-Kreisel an der Münchener Straße über Grünauer Straße, Bauhof, die Donau und rauf zur Staatsstraße 2214 zwischen Ried und Joshofen, seit 15 Jahren Teil des Flächennutzungsplans. Deswegen seien dort viele Aspekte längst bekannt. Für die jetzige Entscheidung sei nur wichtig, dass damit FFH-Gebiet durchquert würde - was nur möglich ist, wenn zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses für die Trasse vorliegen und gleichzeitig eine Unzumutbarkeit der Alternativen vorliege. Dass beides gegeben ist, habe laut Vize-Bürgermeister und Rick das zuständige Planungsbüro ausführlich dargelegt.

Wie kann der Planfall I mit einer Entlastung von 690 Fahrzeugen am Tag auf der Theresienstraße der Favorit sein gegenüber dem Planfall VIII, bei dem dort 2900 Fahrzeuge wegfallen?

Niemand habe behauptet, dass der Planfall VIII - eine Trasse von der B16 am Donauwörther Berg über das Brandbad in Richtung Monheimer Straße - keine Entlastung bringen würde, sagt Rick. Aber das Verkehrsgutachten, das alles berücksichtige, spreche sich auch für Planfall I aus.

Ist die Entscheidung für die Ost-Variante schon in Stein gemeißelt?

Gerade sei noch nicht einmal das Planfeststellungsverfahren eröffnet, sagt Vize-Bürgermeister Habermeyer. Insofern sei nur in Stein gemeißelt, dass man eine zweite Donauquerung für motorisierten Verkehr wolle.

Mit dem Planfall I soll die B16 im Süden mit der Staatsstraße 2214 im Norden verbunden werden. Dazwischen werden mit zwei höhengleichen Knotenpunkten die Sudetenlandstraße und die Grünauer Straße angeschlossen, die Donau und die Eisenbahnlinie mit Brücken überquert. Wie aber werden kleinere Straßen angebunden beziehungsweise sichere Wege für Schüler, Fußgänger und Radfahrer geschaffen?

Die Feinplanung des Trassenverlaufs werde jetzt erarbeitet, sagt Rick. Bevor das Planfeststellungsverfahren - frühestens Mitte

2022 - startet, werde diese Feinplanung mit einem neuen Verkehrsgutachten im Stadtrat vorgestellt. Darin solle auch herausgearbeitet werden, welche Entlastungen die Umfahrung Gefahrenstellen wie dem Huber-Eck bringen könnte.



Sie lehnen die Planungen für die Donaubrücke ab: Horst Winter (oben v.l.), Eduard Lonzner, Petra Heimisch und Uwe Jakob. | Foto: Stark

Im Bundesverkehrswegeplan ist die Verlegung der B16 bei Marienheim weiter in den Süden schon aufgeführt. Warum wird diese Veränderung und damit auch die Anbindung der Trasse an die verlegte B16 bei der aktuellen Planung nicht berücksichtigt?

Für die Varianten-Voruntersuchung sei die Berücksichtigung der Verlegung nicht notwendig gewesen, sagt Rick. Das sei jetzt ein Thema für die weitere Planung. Außerdem gebe es noch keine konkreten Pläne des zuständigen Staatlichen Bauamts Ingolstadt. Diese erwarte man noch vor Ende des Jahres und werde sie dann einarbeiten.

Im Gutachten wird von Kosten von insgesamt 65 Millionen Euro Bausumme ausgegangen. Die Glacis-Brücke in Ingolstadt kostete 1998 bereits 52 Millionen Mark. Kann man demzufolge 23 Jahre später bei dem Neuburger Projekt von realistischen Kosten sprechen?

Habermeyer und Rick gehen davon aus. "Das ist keine politische Zahl", versichert der Vize-Bürgermeister. Natürlich gebe es wie bei jedem anderen Bauprojekt Unwägbarkeiten, erklärt Rick. Aber die Zahlen der Kostenschätzung seien nicht aus der Luft gegriffen. Im nächsten Schritt des Verfahrens werde es dann eine Kostenberechnung geben.

Sind zusätzliche Kosten für den Bau von Fußgänger- und Fahrradwegen entlang der Trasse eingeplant?

Bisher nicht. Das sei in der Voruntersuchung nicht nötig gewesen, sagt Rick. Jetzt werde man überprüfen, an welchen Stellen solche Wege notwendig sind - und wie viel mehr die Trasse dann kosten würde.

Für den Lärmschutz an der Strecke werden nur 24000 Euro angegeben. Auch die im Gutachten angesetzten 890000 Euro für den Erwerb von 7,9 Hektar landwirtschaftlicher Nutzfläche scheinen zu gering zu sein.

"Es wird sicher mehr für den Lärmschutz werden", sagt Rick. Doch selbst bei 200000 Euro Kosten werde der Gesamtbetrag nicht dramatisch ansteigen. Ähnlich sei es bei den Grundstückswerten, die vom Gutachter-Ausschuss angesetzt worden seien, sagt Habermeyer.

Was passiert, wenn jemand sein Grundstück nicht verkaufen will. Ist Zwangsenteignung eine Option aus Sicht der Kommune?

Bei einem Planfeststellungsverfahren habe die Stadt das Recht, erklärt Rick. Das wäre aber nur im äußersten Fall eine Option - dann würde natürlich marktgerecht entschädigt.



Ralf Rick (unten l.) und Johann Habermeyer planen weiter an der Ost-Trasse mit zweiter Donaubrücke. | Foto: Stark

Welche Kosten für Gutachten und Planung sind bis zum jetzigen Zeitpunkt angefallen?

Rund 650000 Euro, erklärt Rick. Bis zur Erstellung aller Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren dürfte es ungefähr noch einmal so viel werden.

Wenn die Stadt 80 Prozent Förderung bekommt, hat sie selbst noch 20 Prozent der Kosten zu tragen. Das sind bei einer Größenordnung von 65 Millionen plus x 13 Millionen plus y. Wie soll das finanziert werden?

Man habe Zusagen einer Förderung von mindestens 80 Prozent, erklären Habermeyer und Rick. Sollte, wie in Aussicht gestellt, die Trasse Teil des Ausbauplans für Staatsstraßen werden, würde die Stadt fast nichts zahlen müssen. Diese Entscheidung steht jedoch noch aus. Sonst muss mit Krediten nachgeholfen werden. "Das ist unser zentrales Infrastrukturprojekt", sagt Habermeyer. "Wir werden das finanzieren müssen."

Die Ausgleichsflächen zu bestimmen, wird eine der schwierigsten Aufgaben werden, so die Aussagen der Planer.

Was geschieht, wenn keine zu finden sind?

Das werde angesichts von 1,5 Hektar zu findenden Flächen in unmittelbarer Nähe des FFH-Gebiets tatsächlich nicht einfach, sagt Rick. Aber sie seien zuversichtlich, fündig zu werden - genau, wie man zuversichtlich sei, dass die Planer behutsam bei der Umsetzung sind. "Das sind Fachbüros, die haben schon Brücken über die Elbe gebaut."

Zwei unterschiedliche Lager

Horst Winter, ehemaliger Neuburger SPD-Stadtrat, lehnt die Entscheidung des Stadtrats für die Fortsetzung der Planungen einer Ostumgehung mit zweiter Donaubrücke ab - ebenso wie Petra Heimisch, Uwe Jakob und Eduard Lonzner. Wie sie bei einem Treffen mit unserer Zeitung erklärten, lehnen sie die Trassenführung durch den Auwald ab, kritisieren die Kosten des Projekts und zweifeln die Sinnhaftigkeit an. Einerseits werde man, so befürchten sie, dadurch mehr Verkehr anlocken. Andererseits würden innerstädtische Verkehrsknotenpunkte gar nicht entscheidend entlastet, da auch viel Verkehr in die Stadt hereinwolle. Heute weitere große Flächen zu versiegeln, halten sie zudem für nicht zukunftsfähig. Stattdessen müsse der Auwald geschützt und die Verkehrssituation in Neuburg gerade für Fußgänger und Fahrradfahrer verbessert werden - vor allem durch den Bau von Rad- und Fußgängerbrücken sowie mehr Radwegen. Mit ihrem Protest und ihren Fragen wollen sie die Öffentlichkeit sensibilisieren. "Unser Ziel ist auch, ein Ratsbegehren oder Bürgerbegehren anzustoßen", sagt Lonzner.

Das Bündnis hat unserer Zeitung Fragen übergeben, die uns Neuburgs Vize-Bürgermeister Johann Habermeyer und der Geschäftsleiter der Stadt, Ralf Rick, bei einem Termin beantworteten. Die Fragen seien ja legitim, sagt Habermeyer (FW), ein Befürworter der zweiten Donaubrücke. Die "schweigende Mehrheit" treibe allerdings eine ganz andere Frage um: Wieso die Umsetzung der zweiten Donauquerung schon so lange dauere. DK

© donaukurier.de | Thorsten Stark