



Neuburger Brückeng'schichten



Wie gestalten wir unsere Zukunft?

Wir stehen für ...

- ... die Bewahrung unseres Englischen Gartens & unseres Auwaldes, unseres Naherholungsgebiets
- ... eine nachhaltige, klima- und umweltfreundliche Verkehrsentwicklung
- ... eine generationengerechte Haushalts- und Finanzplanung.

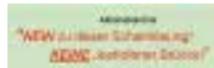
Die „Osttangente“ mit Brückenschlag bei Joshofen bedeutet ...

- ... die Zerstörung von Natur & die Verschärfung der Klimakrise
- ... geringe innerstädtische Verkehrsentlastung
- ... erhöhtes Verkehrsaufkommen in anderen Teilen der Stadt.

Inhalt

Mythos 1 - Die Neuburger wollen die Brücke	4
Mythos 2 - Der Auwald profitiert	6
Mythos 3 - Die Osttangente mit Brücke kostet 65 Mio. €	8
Mythos 4 - Innerstädtische Verkehrsentlastung um täglich rund 6500 Fahrzeuge	10
Mythos 5 - Die Natur holt sich doch alles wieder zurück	12
Mythos 6 - Die Brücke ist schon beschlossene Sache	14
Mythos 7 - Ist die Brücke gesperrt, gibts keine Rettung	16
Mythos 8 - Die Kosten kann Neuburg noch stemmen	18

„Auwald statt Asphalt“ ist ein Bündnis von engagierten Bürgern, Gruppen, Vereinen und politischen Parteien.





MYTHOS #1

Die Neuburger wollen **DIE DONAUBRÜCKE**

Im Jahr 2014 sollten auf Wunsch von Oberbürgermeister Dr. Gmehling und seines Stadtrates alle wahlberechtigten Bürgerinnen und Bürger Neuburgs in einem rechtsverbindlichen Ratsbegehren entscheiden, ob sie eine Ortsumfahrung im Osten ihrer Stadt mit Donaubrücke wollen. Die Mehrheit der Bürger sprach sich dagegen aus. Für kurze Zeit wurde diese demokratische Entscheidung von den politischen Entscheidungsträgern akzeptiert. Bereits 2016 wurde die Bürgerschaft recht unbürokratisch erneut zu ihrer Meinung befragt. Diesmal ergab sich die gewünschte Mehrheit für das Projekt. Seither wird dieses Ergebnis gebetsmühlenartig als der Wille der Neuburgerinnen und Neuburger verkündet und mit Argumenten wie "notwendige Infrastruktur" und "Gemeinwohlinteresse" untermauert.

Bei der Befragung 2016, ob die Stadt die Umsetzung des Projekts verstärkt vorantreiben soll, stimmten die 9.106 Neuburgerinnen und Neuburger dem nächsten Planungsschritt zu, jedoch nicht automatisch der Umsetzung dieses Straßen- und Brückenprojekts. Wie viele wollen sie denn tatsächlich, gerade heute unter dem Einfluss von aktuellen Erkenntnissen zum Klimaschutz und zur Nachhaltigkeit, dem Wunsch nach gesunder Lebensqualität?

Der Widerstand regte sich früh und intensiv und ist heute deutlicher denn je zu spüren. Nicht zuletzt stehen elf Mitglieder des Stadtrates nicht hinter dieser Lösung. "Die Neuburger wollen diese Brücke", diese Aussage kann also nicht stimmen.

MYTHOS #2

Der Auwald profitiert

VON EINEM MEHR AN AUSGLEICHSFLÄCHEN

Wenn ein Flächenverlust in einem FFH-Gebiet ausgeglichen werden muss, steht weniger die Größe der Ausgleichsfläche als vielmehr der gleichwertige Ersatz der Flächenfunktion im Mittelpunkt der Betrachtung. So hat unser Auwald mittleren bis höheren Alters ein sehr komplexes und differenziertes Wirkgefüge und bietet auf dieser Grundlage vielen Pflanzen und Tieren eine spezielle Lebensgrundlage.

Selbst wenn an einem geeigneten Standort im doppelten oder sogar im dreifachen Umfang wieder aufgeforstet würde, so dauert es geraume Zeit (30 Jahre aufwärts je nach Komplexität des Systems) bis sich dieses Wirkgefüge wieder einstellen kann. Und es darf wirklich nichts dazwischen kommen.

Die Suche nach passenden Standorten ist mehr als schwierig. Sie müssen im FFH-Gebiet in der Nähe des Eingriffsortes liegen und noch Kontakt zum Grundwasserkörper der Donau haben. Daneben darf nicht einfach ein bestehender Auwald aufgewertet werden. Er muss zusätzlich entstehen, um den Flächenverlust auszugleichen. Dies wäre z.B. auf einer bisher als Acker oder Grünland genutzten Fläche der Fall. Dieser sogenannte time-gap (Zeitlücke) zwischen Aufforstung und Waldbestand mit wiederhergestellter Lebensraumfunktion stellt gerade für Tierarten mit eingeschränkter Fortbewegungsmöglichkeit und für Pflanzenarten ein sehr großes Problem dar. Wenn solche Arten ausschließlich in einem zu rodenden Stück Auwald vorkommen, so ist ihre Ausrottung in diesem Bereich so gut wie sicher, da sie nicht fliehen können. Ein erfolgreiches Umsiedeln ist für solche Lebewesen in der Regel nicht möglich.



MYTHOS #3

Die Osttangente

mit Brücke

**KOSTET 65
MILLIONEN EURO**

65 Mio Euro! Das wird von Seiten der Stadt als Gesamtkosten genannt. Dabei stütze man sich auf die Kalkulation der Fa. Mayr-Ingenieure aus Aichach. Die wiederum gaben bei der Stadtratssitzung am 27.07.2021 an, dass dieser Betrag auf Schätzungen und Pauschalen beruhe. So seien Lärmschutzmaßnahmen mit nur 24.500 Euro darin berücksichtigt. Weitere Kosten, wie zum Beispiel die Umfahrung Ried und die Anbindung an die neue B16 Trassenführung, sind monetär nicht bewertet.

Bedenkt man aber, welche Erdbewegungen diese Umfahrung mit Brückenschlag Ost bedeuten würden, wie viele schwere Stützfundamente im weichen sandigen Untergrund errichtet werden müssten, wie viele Waldrodungen an Nord- und Südufer durchgeführt werden müssten und vieles mehr, erscheint diese Summe doch sehr niedrig angesetzt.

Die Baupreise steigen jährlich ungebremst weiter an. Dieser häufig nicht berücksichtigte Umstand ist, neben dem "alten Spiel" der Nachträge durch Bauunternehmen, ein weiterer Grund, für die Verdoppelung, ja Verdreifachung der Kosten von öffentlichen Bauten. Nicht nur in Hamburg, Stuttgart oder Berlin, auch hier in der Region trifft man auf dieses Phänomen. Noch ein wichtiger Grund warum öffentliche Bauten teurer werden als geplant liegt darin, durch eine niedrigere Kostenangabe die Akzeptanz der Bürgerinnen und Bürger für das Bauvorhaben zu gewinnen. Werden auch noch – nicht zugesicherte – Fördergelder in Aussicht gestellt, heißt es nur noch: "Einem g'schenkten Gaul schaut ma net ins Maul!" Aber: Welche Kosten kommen wirklich auf uns zu?



MYTHOS #4

Innerstädtische
Verkehrsentlastung

UM TÄGLICH
RUND 6500 FAHRZEUGE

In den Ausführungen des Gutachtens BrennerPlan (2018) wird über eine tägliche Reduzierung des innerstädtischen Verkehrs um rund 6500 motorisierte Fahrzeuge berichtet, sollte die Osttangente mit Brückenschlag bei Joshofen realisiert werden. Diese Aussage auf einer Verkehrszählung beruhend darf angezweifelt werden. Es handelt sich um einen statistischen hochgerechneten Durchschnittswert, der die tatsächlichen Verkehrsverläufe nur unzureichend berücksichtigt.

Der Ziel- und Quellverkehr macht 70 % des innerstädtischen Verkehrsaufkommens aus: die Menschen wollen und müssen in die Stadt und wieder raus. Sie wohnen und arbeiten hier, fahren zum Einkaufen, zu Ämtern, tätigen Arztbesuche, nehmen gastronomische und kulturelle Angebote wahr und vieles, vieles mehr – und das ist gut so, gut für ein lebendiges Neuburg!

Das anvisierte Ziel, die vor allem in Schulzeiten und zu den bekannten Stoßzeiten morgens, mittags und am späten Nachmittag auftretenden Staus aufzulösen, wird durch den geplanten Brückenschlag im Osten nicht erreicht werden.

Aber sicher wäre die Entlastung der Bergheimer Spange, der bereits bestehenden Ortsumgehung im Osten – um 38 % PKW- und 44 % LKW-Verkehr – der unweigerlich näher an und in die Stadt herangeführt wird. Die geplante Ortsumfahrung – eher eine Ortstrennung – entlastet die schon vorhandene Ortsumgehung und nicht die Neuburger Innenstadt.



MYTHOS #5



Die Natur
holt sich
DOCH ALLES
WIEDER ZURÜCK



Das geht nicht! Unter einer Brücke wachsen keine Bäume. Auch in der 70 bis 80 Meter breiten Schneise zum Schutz der Brücke werden keine Auwaldbäume wachsen, die ja bis zu 35 Meter hoch werden. Auch für die Einrichtung einer gigantischen Baustelle werden Bäume unwiederbringlich fallen. Mit der Umsetzung des Brückenprojekts, wird der Auwald mit seinem alten Baumbestand in diesem Gebiet für alle Zeiten verloren sein.

Die Natur passt sich an jeden Wandel an, hört man immer wieder. Was stimmt: Doch wie lange bräuchten Flora und Fauna, um sich von diesem Kahlschlag zu erholen? Wie viele Jahre bräuchte es, bis sich die Biosphäre voll erholt und die Artenvielfalt ihr ursprüngliches Niveau erreicht hätte? Doch ist das überhaupt möglich? Durch die zu erwartenden CO₂ Emissionen, durch Reifenabrieb und Enteisungsmittel im weiteren Brückenbereich werden Tiere und Pflanzen, die Natur weiteren Schädigungen ausgesetzt sein. Und auch die Menschen, die in ihrem Auwald Ruhe und Erholung suchen.

Wenn die typischen Auwaldbäume und Bodenstrukturen im Bereich der Brücke nicht mehr vorhanden sind, wirkt sich das auf die Artenvielfalt von Tieren und Pflanzen negativ aus. Der besonders geschützte Mittelspecht zum Beispiel braucht alte Bäume in seinem Lebensbereich. Ein Ausgleich der durch den Brückenschlag verlorenen Biotopfläche durch Auwald Neugründungen kann, falls eine geeignete Fläche in Flussnähe überhaupt zur Verfügung steht, erst nach Jahrzehnten gelingen. Und das nur, wenn die Klimabedingungen passen, was aller Voraussicht nach nicht der Fall sein wird.

MYTHOS #6

Die Brücke *ist schon* **BESCHLOSSENE SACHE**

Nein, längst nicht. Auch wenn zur Zeit eine Mehrheit im Stadtrat, allen voran CSU und FW, für eine Donaubrücke im Osten Neuburgs ist, und das gerne als beschlossene Sache darstellt, sind bis zum tatsächlichen Bau noch viele Hürden zu nehmen. Und das Projekt kann an jeder einzelnen davon scheitern.

Der Stadtrat wird zu jeder Planungsphase prüfen und beschließen müssen, ob der Prozess weiter getrieben wird. Mit den rasant steigenden Baukosten und den damit verbundenen Belastungen für die Stadtkasse steht die Finanzierbarkeit auf Messers Schneide. Denn mit einer chronisch klammen Finanzlage werden dann auch schnell die freiwilligen Leistungen für Kultur, Bäder, ÖPNV und gute Ausstattung an unseren Schulen in Frage stehen - also vieles von dem, was unser Neuburg lebenswert macht.

Zudem wird ab Herbst 2022 - Monate später als geplant - von der Regierung von Oberbayern erst einmal festgestellt werden müssen, ob die bisherigen Planungen so überhaupt alle Faktoren, insbesondere das FFH-Gebiet, ausreichend berücksichtigt haben und ob ein Bau durch den Auwald als große Ausnahme möglich ist.

“Der Kas ist also längst ned bissn”.

Details unter: <https://auwaldstattasphalt.de/mythen-ueber-die-bruecke/>



MYTHOS #7

Ist die Brücke GESPERRT, GIBT'S KEINE Rettung



Die Rettung erreicht man in Neuburg über die europaweit einheitliche Rufnummer 112.

Der Rettungsdienst ist so organisiert, dass Notfälle in der Regel spätestens 12 Minuten nach dem Ausrücken eines Rettungsmittels erreicht werden können.

Sollte durch eine Sperrung der Luisenbrücke (Baustelle, Unfall, sonstige Sperrung, etc.) die vorgenannte Hilfsfrist nicht eingehalten werden können, stellt der zuständige Mitarbeiter der integrierten Leitstelle (für Neuburg ist das die ILS Ingolstadt) automatisch ein Fahrzeug so bereit, dass die Hilfsfrist gewährleistet ist.

Für Neuburg kommt – neben der Rettungswache in der Karl-Konrad-Straße – für den Bereich nördlich der Donau seit Beginn des Jahres 2022 die Rettungswache in Rennertshofen hinzu, die bei einer Behinderung auf der Donaubrücke die Einhaltung der Hilfsfrist für den Nordteil der Stadt gewährleistet.

Die Hilfeleistung der Feuerwehr ist eine Aufgabe der Stadt. In Neuburg gibt es neben der zentralen Feuerwache Einheiten in den Ortsteilen Bergen, Bittenbrunn, Bruck, Feldkirchen, Gietlhausen, Heinrichsheim, Joshofen, Marienheim, Ried-Hesselohe und Zell. Durch die dezentrale Stationierung ist in der gesamten Stadt nach Alarmierung über die Notrufnummer eine kurzfristige Hilfeleistung zu jeder Zeit gewährleistet.

Quellen: Bayerisches Rettungsdienstgesetz / Verordnung zur Ausführung des Bayerischen Rettungsdienstgesetzes



MYTHOS #8

Die Kosten kann

NEUBURG SCHON NOCH STEMMEN

Bei ihrem Besuch in Neuburg im Januar diesen Jahres wurde von der ehemaligen bayerischen Verkehrsministerin Frau Schreyer keine klare Aussage über die Aufnahme des Projekts Osttangente mit zweiter Donaubrücke in den Ausbauplan für Staatsstraßen getätigt. Dies bedeutet, es in kommunaler Sonderbaulast mit einer begrenzten Förderung umsetzen zu müssen. Hoffnungsfroh geht die Stadtspitze von einer 80 bis 85 prozentigen Förderung der bisher geschätzten 65 Millionen Euro aus. Es wären rund 10 Millionen Euro, die Neuburg selbst zu stemmen hätte - eher mehr, da nicht alle Kosten in dem Umfang förderfähig sind und von einer sehr niedrigen Kostenschätzung ausgegangen wurde.

Wie schaut es aus mit den Finanzen in Neuburg? Nach Aussage von Stadtkämmerer Häckl wird der aktuelle Schuldenstand mit 27,8 Millionen Euro laut Planung bis Ende 2022 bereits auf 31,1 Millionen Euro steigen. Die Rücklage, die letzte Reserve der Stadt, umfasst Ende 2022 gerade noch 1,5 Millionen Euro. An die 40 Millionen Schuldenstand, die Zahl würde unseren Stadtkämmerer sehr beunruhigen. "Das wären dann drei Millionen Zins und Tilgung - die könnten wir nicht mehr erwirtschaften", antwortete er im Finanzausschuss. Und die Zinsen steigen!

OB Dr. Gmeuling meint, dass 15% von 65 Millionen Euro die Stadt auf Dauer schon noch stemmen kann. Das wären die rund 10 Millionen Euro, die allesamt über Kredite finanziert, zu Bauchschmerzen bei unserem Kämmerer führen würden. Diese weitere Verschuldung hätte massive Auswirkungen auf die Finanz- und Investitionslage der Stadt. OB Dr. Gmeuling: "Vielleicht muss das eine oder andere Projekt dahinter zurückstehen."¹⁹ Wollen wir das wirklich?



„Auwald statt Asphalt“ ist ein Bündnis von engagierten Bürgern, Gruppen, Vereinen und politischen Parteien.



E-Mail: info@auwald-statt-asphalt.de
Homepage: www.auwald-statt-asphalt.de

Facebook & YouTube: Auwald statt Asphalt
Instagram: [auwald_statt_asphalt](https://www.instagram.com/auwald_statt_asphalt)

Hilfe und Unterstützung willkommen!

SPK Neuburg-Rain, BIC BYLADEMINEB, IBAN DE07 72152070 0005 9296 58

Impressum:

Verantwortlich: Mona Wolbert

Der Umwelt zuliebe klimaneutral gedruckt auf 100 % Recyclingpapier mit
Blauem Engel

Bildnachweis: Umschlag Ute Patel-Mißfeldt, Inhalt Alexandra Kiefer
Neuburg, Juni 2022; Auflage: 2.000 Exemplare



Wir danken den Sponsoren:



Amalienstr. 20,
86633 Neuburg