

Nächster Schritt hin zur zweiten Brücke

Stadtrat Neuburg nimmt aktuelle Planungen an – Nun beginnt das Planfeststellungsverfahren

Von Christian Tamm

Neuburg – Die Proteste haben sich in den vergangenen Monaten verstärkt. Doch das Projekt Osttangente geht langsam aber sicher in eine heiße Phase. Am Dienstagabend hat der Stadtrat in namentlicher Abstimmung beschlossen, das Planfeststellungsverfahren bei der Regierung von Oberbayern zu beantragen. Soll heißen: Die Mitglieder des Rats halten mehrheitlich an der Ortsumfahrung sowie der neuen Donauquerung bei Joshofen fest. Dabei war es enger als gedacht. Mit 19 zu 11 Stimmen votierten die Ratsmitglieder dafür. CSU, FW und AfD hatten vorher angekündigt, zuzustimmen. Die anderen Fraktionen wollten ablehnen.

Ein Projektbeschluss fiel am Abend aber noch nicht. Es besteht nun aber die Möglichkeit, in die Detailplanung einzusteigen und eine Baugenehmigung zu erwirken. Ziel ist es bekanntlich, die in Stoßzeiten regelmäßig überlasteten Verkehrsknoten in der Stadt zu entlasten – und so die Innenstadt sauberer und leiser zu machen. „Es hat mich Nerven gekostet. Nun jedoch können wir einreichen – und sicher auch die Baugenehmigung bekommen“, sagte OB Bernhard Gmehling (CSU).

Die an der Planung beteiligten Experten berichteten für alle greifbare Fakten. 2,9 Kilometer

lang soll die gesamte Umgehung werden. Acht Meter wird die Trasse breit, mit zwei Streifen und teils mit Geh- und Radweg. Los geht es am Kreisverkehr an der Bundesstraße 16. Dieser wird auf zwei Streifen ausgebaut, misst dann gut 100 Meter im Durchmesser – was jedoch auch von den Planungen zum Ausbau der B16 abhängt, wie Gmehling erklärte.

Richtung Norden führt die Tangente dann über eine kleinere Brücke, welche die Bahnschienen überspannt, und weiter bis zur Sudetenlandstraße. Dort soll ein Kreisverkehr entstehen. Auf Höhe der Grünauer Straße, so haben es Ingenieure errechnet, reiche eine Ampelkreuzung, an die sich die neue Donaubrücke anschließt. Diese, erklärte Brückenbauexperte

Ernst Unger, wird 675 Meter lang. Sie überspannt den Längenmühlbach, Teile eines FFH-Gebiets, die Donau natürlich und Wasserrückhaltebecken. Das Bauwerk ruht auf zehn Pfeilern, zwei würden in der Donau stehen. Zudem werden, um Lärm von der Natur fern zu halten, bis zu drei Meter hohe Irritationsschutzwände die Straße auf der Brücke säumen.

Die kalkulierten Kosten belaufen sich auf brutto fünf Millionen Euro für die Bahnbrücke und gut 49 Millionen Euro für die große Donaubrücke. Dazu kommen gut 3,3 Millionen für Grunderwerb, etwa 26 Millionen für Verkehrsanlagen sowie mehr als 1,2 Millionen Euro für Ausgleichsflächen. In Summe stehen laut den Experten 84,54 Millionen auf der Rechnung.



Der Stadtrat bei seiner Sitzung am Dienstagabend. Foto: Wagener

Diese Summe war Thema in der Debatte: Ralph Bartoschek (SPD) fürchtet immense neue Schulden, die die Handlungsfähigkeit der Stadt Neuburg gefährden. Und Gerhard Schoder (Grüne) sagte: „Wir berücksichtigen nicht genug die sich ändernden Rahmenbedingungen – und die Kostenfrage. Es wird noch teurer werden. Man muss absteigen, wenn das Pferd tot ist.“ Dagegen argumentierte Alfred Hornung (CSU), dass die Planung gut sei. Die könne man so auf den Weg bringen. „Was Umwelt angeht, bin ich vom Fach“, so Hornung. Und Verkehrsreferent Bernhard Pfahler (FW) erklärte: „Es ist ein wichtiger Weg. Andere Städte haben gezeigt, dass sich eine Brücke einfügen kann.“

Landschaftsarchitekt Dietmar Patalong erklärte auch, warum gebaut werden könne, obwohl es umweltrechtliche Hürden gibt. Man habe auf Lebensräume wie Höhlenbäume, Magerwiesen und Vorkommen von Tieren geachtet. Das sehe man am Verlauf der Brücke. Sämtliche Ausnahmeprüfungen hätten ergeben, dass die

Bedingungen für eine Genehmigung gegeben seien. Man schaffe etwa 7,5 Hektar Ausgleichsflächen in Neuburg und bei Weichering.

Dass das Vorhaben umstritten ist, zeigt sich seit Wochen bei Protesten, etwa des Bündnisses „Auwald statt Asphalt“. Auch bei der jüngsten Bürgerversammlung nahm die Debatte um die Umfahrung und die Brücke jede Menge Raum ein. OB Gmehling wurde mehrfach Wortbruch vorgeworfen. Auch wurde deutlich, dass viele Bürgerinnen und Bürger in Sorge um die finanzielle Situation der Stadt sind und den Brückenbau aus diesem Grund ablehnen.

Die Legitimation für das Vorhaben ziehen Teile des Rats aus einer Bürgerbefragung aus dem Oktober 2016. Damals stimmten knapp 69 Prozent derjenigen, die abgestimmt haben, für das Projekt. Auch hier setzen die Kritiker an.

Die Stadt könne doch keine Akzeptanz der Menschen mehr aus einer Befragung ableiten, die schon derart lang zurückliegende. Auch der Nutzen des Baus bleibt umstritten. **DK**

„Man muss absteigen, wenn das Pferd tot ist.“

Gerhard Schoder
Grüne

„Andere Städte haben gezeigt, dass sich eine Brücke einfügen kann.“

Bernhard Pfahler
Freie Wähler