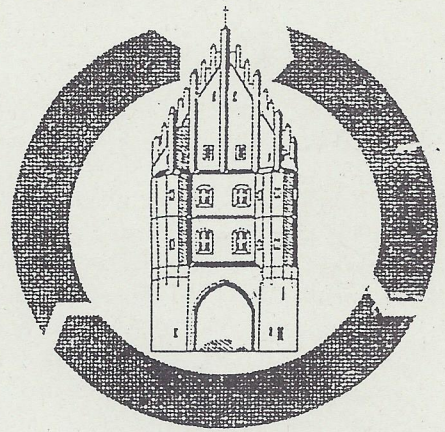


Aktive VOHBURGER



AKTIVE VOHBURGER MITTEILUNGSBLATT

Ausgabe: 7 im November 1991

2. Brücke keine Lösung

Das von der Fa. Obermeyer Planen & Beraten kürzlich vorgestellte Gutachten „Untersuchung der verkehrlichen Wirksamkeit, Stadt- und Umweltverträglichkeit einer Ostumgehung der Stadt Vohburg an der Donau“ scheint zur Lösung der Vohburger Verkehrsprobleme nahezu untauglich zu sein und soll auch gravierende methodische Mängel aufweisen. Zu diesem Schluß kommt eine Expertise der angesehenen Münchener Verkehrsberatungsfirma Vieregg & Rössler GmbH.

Vor kurzem wurde in einer öffentlichen Stadtratssitzung das lang erwartete Gutachten zum Themenkomplex der 2. Donaubrücke vorgestellt. In kurzen Worten ausgedrückt, kommt es zu dem Schluß, daß das maximale Entlastungspotential vom Durchgangsverkehr nur durch eine Ostumgehung Vohburgs mit 2. Brücke in Verbindung mit flankierenden Verkehrsberuhigungsmaßnahmen erreicht wird. Des weiteren unterstreicht ein Leserbrief im PK von Herrn Keller aus Oberdünzing, die zweite Brücke sei auch aus Sicht der Oberdünzinger Bürger offensichtlich unabdingbare Voraussetzung für die dringend erforderliche Umgehung des Ortsteiles.

Stadtratsziel: Optimaler Interessensausgleich

Alles klar, oder? „Die Aktiven Vohburger oder der Bund Naturschutz können doch nicht so verbohrt sein und diese ‘Tatsachen’ einfach leugnen. Die zweite Brücke muß her!“, hört man hier und da. Welches Ziel verfolgt der Stadtrat bei der Entscheidung zu diesem in der Vohburger Nachkriegsgeschichte wohl bedeutendstem Investitionsvorhaben? Doch den optimalen Ausgleich der verschiedenen Interessensstandpunkte zum Wohl unserer Bürgerinnen und Bürger. Es stellt sich dann die Frage, ob dieser Ausgleich nur durch eine so einschneidende Maßnahme erreicht werden kann? So sieht es auch der Petitionsausschuß des Bayerischen Landtags. Der lehnte zwar eine Petition des Bund Naturschutz mit der Begründung ab, eine zweite Brücke sei Angelegenheit der Kommune,

jedoch es wurden „Hausaufgaben“ verteilt nämlich, „daß zunächst eine absolut detaillierte Verkehrsuntersuchung durchgeführt wird und dann alle umweltschonenden Möglichkeiten der Verkehrsverlagerung ausgeschöpft werden“

(Zitat aus dem Schreiben des Bayerischen Landtags, Landtagsamt, vom 21.05.1990, AZ.: AV.W.428.11.2).

Verschwendung von Steuergeldern?

Wenn man diese Forderungen liest, erscheint unser kritisches Hinterfragen und „Bohren“ in einem anderen Licht. Das Gutachten der Fa. Obermeyer nämlich gibt auf die „Hausaufgaben“ des Bayer. Landtages keine Antwort weil,
- nur eine echte „Alternative“ untersucht wurde, und zwar die zweite Donaubrücke. Ein Skandal ersten Ranges, weil hierfür Steuergelder in Höhe von DM 80.000.- aufgewendet wurden.

-Scheinalternativen, die nicht oder nicht mehr realisierbar sind, aufgezeigt wurden. So sah eine „Alternative“ vor, über die Staustufenbrücke zu gehen. Inzwischen weiß jedoch jeder, daß diese Möglichkeit für alle Zeit vergeben wurde. Eine andere „Alternative“ sollte zunächst über die Umgehung Irsching führen, um dann ca. 1 km östlich der bestehenden Großmehringener Brücke die Donau über eine 2. Großmehringener Brücke erneut zu queren! Das Gutachten führt sich hier selbst ad absurdum. Es scheint, als wollte man lediglich für relativ ortsunkundige Behörden in München ein formelles Erfordernis erfüllen, ohne ernsthaft verschiedene Möglichkeiten durchzurechnen und zu prüfen.

„Vernichtendes“ Urteil der Expertise

Wir wollen uns jedoch nicht anmaßen, kompetenter als eine „Spezialfirma“ zu sein. Daher greifen wir auf Fakten zurück. Der Bund Naturschutz hat das Gutachten vom renommierten Planungs- und Beratungsbüro Vieregg & Rössler aus München prüfen lassen. Das Urteil ist vernichtend. Ein auszugsweises Zitat soll dies verdeutlichen: *„Zwischen den empirisch erhobenen und den theoretisch errechneten Gesamtwerten für den Durchgangs- und den Quell-/Zielverkehr in Vohburg zeigen sich gravierende Unterschiede, die nicht näher kommentiert werden. Noch deutlicher als die theoretischen zeigen die empirisch gewonnenen Daten, daß der Durchgangsverkehr, zu dessen Verringerung die zweite Donaubrücke ja gebaut werden soll, im Vergleich zum Binnen- oder gar zum Quell-/Zielverkehr von untergeordneter Bedeutung ist. Die Prognosen des Autoverkehrs im Jahr 2005, die insbesondere für die Donaustraße eine Steigerung um 30% nennen, können angesichts der tatsächlichen Entwicklung während der letzten Jahre als widerlegt gelten, da die Zahl der Kfz im Jahre 1991 nicht höher liegt als 1985 (Anm. AV: 7864 Kfz/Tag in 1985 gegenüber 7950 in 1990). Auch die städteplanerische Beurteilung übersieht, daß nicht der Durchgangsverkehr für die Vohburger Altstadt das Problem darstellt, sondern der dominierende Quell-/Zielverkehr, für dessen Verlagerung jedoch die zweite Brücke nicht geeignet ist.“* Fazit: Die zweite Brücke ist also zur Lösung der Vohburger Verkehrsprobleme kaum dienlich.

Was nun?

Bestehende Möglichkeiten ausschöpfen!

Zunächst einmal sollten alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden, die geeignet sind den Verkehr in Vohburgs Altstadt zu reduzieren, ohne einen derart großen Eingriff vornehmen zu müssen. Wir denken hier z.B. an Tonnagebeschränkungen (unter Umständen auch auf Bundesstraßen möglich), Umschilderungen an der Autobahnausfahrt Ingolstadt Nord und bauliche Maßnahmen in der Innenstadt. Außerdem wird sich der Verkehr in Vohburgs Zentrum von ganz alleine reduzieren. Die Großmehringener Südumgehung ab der Nibelungenbrücke wird noch 1992 fertiggestellt und ermöglicht Pendeln nach Ingolstadt ohne eine einzige Ortsdurchfahrt. Viele nehmen diese Möglichkeit schon jetzt wahr. Des Weiteren wird der Schwerlastverkehr stark sinken, da die Fahrten zur Baustelle der Staustufe ab 1992 entfallen.

Überdies wird die B 16 a von der alten Vohburger Donaubrücke bis nach Münchsmünster gemäß Aussagen der Obersten Baubehörde höchstwahrscheinlich in den Rang einer Staats- oder Kreisstraße abgestuft.

Warum wohl? Kommentar überflüssig.

Nehmen wir alle uns doch die Zeit und warten diese wirklich positiven Auswirkungen ab. Es läuft uns doch nichts davon. Bisher haben's wir ja auch knapp 40 Jahre „ausgehalten“, und das nicht schlecht.

Andere Vorhaben werden verzögert oder verschoben

Neben diesen Aspekten spielt ein anderer Gesichtspunkt eine maßgebliche Rolle: Das liebe Geld. Wenn auch die Stadt Vohburg durch Auflösung eines Großteiles ihrer Rücklagen in der Lage ist, die zweite Brücke zu finanzieren, so werden doch viele weit wichtigere Vorhaben verzögert oder verschoben. Man denke nur an das neue Rathaus oder das seit zig Jahren versprochene Sportgelände. Von der Burgbergsanierung, einem neuen Leichenhaus, der Stadtplatzgestaltung und dem eminent wichtigen Kanalbau in den nördlichen Ortsteilen gar nicht zu sprechen. Diese Vorhaben erzeugen unmittelbar Lebensqualität, die eindeutig den Vorzug vor einem Prestigeobjekt genießen sollte. Die Ergebnisse der „Verzögerungstaktik“ sind schon jetzt sichtbar: Der Stadtrat hat heuer bis auf die Vergabe der Stadtplatzgestaltung keine wichtige (siehe oben) Entscheidung treffen können, da der 1. Bürgermeister bedeutende Themen nicht auf die Tagesordnung setzte.

Unterhalt der alten Brücke trägt die Stadt

Zwei weitere Punkte, die bisher kaum diskutiert wurden, müssen außerdem ins Kalkül miteinbezogen werden. Die Baukosten im Allgemeinen sind seit Durchführung der Kalkulation im Jahr 1989 um 15-20% gestiegen. Welcher Bauherr hat dies nicht schon leidvoll an der eigenen Haut erleben müssen? Das heißt, das Kostenvolumen des gesamten Bauwerks wird sich auf die 20 Millionen-DM-Grenze zubewegen.

Außerdem wird der Unterhalt der alten Donaubrücke der Stadt „in den Schoß fallen“ (nur beim Bau einer zweiten Brücke!). Ein Faß ohne Boden?

Wenn man auch noch die unwiderbringliche Zerstörung unserer Restnatur einbezieht, die niemals mit irgendwelchen „Ausgleichsmaßnahmen“ repariert werden kann (man denke nur daran wie schwer's die RMD hat, geeignete Ausgleichsgrundstücke zu finden), dann stellt sich unweigerlich die Frage: Darf es uns das wert sein? Wir glauben nicht!

Herausgeber:
Aktive Vohburger e.V.
Burgstr. 34
8075 Vohburg