

Stellungnahme des CSU-Ortsverbandes Manching zum geplanten Ausbau der B16 im Bereich von Manching

Schon seit vielen Jahren gibt es Bestrebungen, die B16 im Bereich Manching weiter auszubauen. Ziel dieser Bestrebungen ist es, möglichst fremden Durchgangsverkehr aus dem Markt fernzuhalten und damit die zusätzliche Verkehrsbelastung innerorts auf das notwendige Minimum zu beschränken. Mit diesen Gedanken im Hinterkopf hat sich der Manchinger Marktgemeinderat mehrfach für den Ausbau der B16 ausgesprochen.

Im Umfeld von Manching gibt es Gemeinden und Betriebe, für die aus deren Sicht ein Ausbau der B16 nützlich wäre. Zu erwähnen sind die Bestrebungen von Neuburg a.d.D., einen schnelleren Anschluss an die A9 zu bekommen. Handels- und Industrieinteressenverbände stützen das Vorhaben, die B16 auszubauen, ebenfalls.

Es ist also auch ein dezidiertes regionales Interesse am Ausbau der B16 vorhanden. Die Belange der Bürgerinnen und Bürger aus Manching sind aber genauso wichtig wie die genannten regionalen Belange. Sie sollen also diesen regionalen Gründen nicht untergeordnet werden.

Vor diesem Hintergrund bezieht der CSU-Ortsverband (CSU-OV) Stellung zu den derzeit bekannten Ausbauplänen für den Bereich des Marktes Manching (bekanntes Planungsstand zum Jahreswechsel 2021-2022):

A. Wie viele Menschen in Manching sind auch die Mitglieder des CSU-OV erschrocken über die bekannten nun geplanten Ausmaße des Ausbaus der B16, insbesondere über den prognostizierten Flächenverbrauch für die Ausbaumaßnahmen. Auch wird in den B16-nahen Bereichen Manchings eine erhebliche Mehrbelastung durch Lärm erwartet.

Der CSU-OV unterstützt weiterhin einen Ausbau der B16, wir fragen uns aber: Muss es wirklich so massiv sein? Wird durch diesen geplanten massiven Ausbau das Gesetz der Verhältnismäßigkeit noch gewahrt? Werden durch diese Planungen nicht die Interessen der Manchinger Bürgerinnen und Bürger hinter die der regionalen Belange gestellt?

B. Der CSU-OV hat einen Katalog von Maßnahmen entwickelt, mit denen es zu einer Lösung kommen könnte, die möglichst viele Menschen annehmen können.

1. Die geplanten Maßnahmen im Bedarfsplan des Bundesverkehrswegeplans (Bundesgesetz) sollen planerisch einzeln betrachtet werden. Also

- Lfd. Nr. 261 Ausbau zwischen A9 und B13
- Lfd. Nr. 262 weiterer Ausbau westlich der B13

sollen planerisch als zwei getrennte Vorhaben gesehen werden.

Auf diese Weise soll die planerische Randbedingung entfallen, die Ausbaustrecke sei länger als 15 km und müsse daher zwingend autobahnmäßig (RQ31) ausgebaut werden.

2. Der Ausbau im Bereich des Marktes Manching soll planerisch in zwei Abschnitte aufgeteilt werden:

a. Vordringlicher Ausbau der Anschlussstelle A9-B16 zu einem vollen Kleeblatt.

Diese Anschlussstelle wird der allgemeinen Ansicht nach als Unfallschwerpunkt angesehen. Weiterhin finden dort zu bestimmten Zeiten aufgrund hohen Verkehrsaufkommens viele Staus statt.

Es wird erwartet, ein Ausbau der Anschlussstelle A9 zu einem Kleeblatt wird auch auf der gesamten B16 im Bereich Manching in beiden Richtungen zu einer Verbesserung des Verkehrsflusses beitragen.

b. Ausbau der B16 zwischen A9 und B13 zu einer dreispurigen Straße mit elektronischer Steuerung der Verkehrsströme, morgendliche Rush-Hour zweispurig in Richtung Osten, abendliche Rush-Hour zweispurig in Richtung Westen.

Diese Idee ermöglicht es, den zusätzlichen Flächenverbrauch für den Ausbau der B16 so gering wie möglich zu halten. Eine ordentliche Gestaltung der Aus- und Einfädelspuren an den Anschlussstellen ist aus Sicht des CSU-OV auch möglich.

Die Querung der B16 an der Anschlussstelle Niederstimm – Oberstimm/ Pichl muss durch eine Unterführung möglich gemacht werden.

Die vorgeschlagene elektronische Verkehrssteuerung ermöglicht es auch, im Falle von Verkehrsstörungen (z.B. Unfall) den Verkehr bestmöglich beeinflussen zu können, ohne Umleitungsstrecken durch den Ort Manching nutzen zu müssen. Ebenso wäre z.B. durch eine vollständige Sperrung einer der drei Spuren der Weg für Rettungsfahrzeuge immer frei zu halten.

c. Keine Verringerung der notwendigen Lärmschutzmaßnahmen.

C. Erstellung eines aktuellen Verkehrsgutachtens mit Prognose bis 2030.

Dieses Gutachten soll die bestehenden und prognostizierten Verkehrsflüsse bewerten. Es soll weiterhin auf der Basis dieser Analysen eine Dimensionierung der notwendigen Lärmschutzmaßnahmen möglich werden.

D. Nach Auffassung des CSU-OV wurde die B16 westlich der B13 erst in den letzten Jahren aufwändig zu einer dreispurigen Wechsel-Trasse ausgebaut. Der bauliche Zustand ist

noch für Jahre gut, der allgemeine Verkehrsfluss ist nicht staugefährdet. Deshalb wäre ein weiterer Ausbau auf RQ31 wohl Verschwendung von Steuergeldern.

Nachtrag zu B.2.b.: Der dort vorgeschlagene dreispurige Ausbau der B16 zwischen A9 und B13 würde auch gut zur weiterführenden dreispurigen Trasse der B16 nach Neuburg passen.

- E. Sollte auf der Basis verschiedenster Randbedingungen oder Erfordernisse dennoch ein vierspuriger Ausbau der B16 zwischen A9 und B13 als notwendig erachtet werden, fordert der CSU-OV Manching die planenden Instanzen dazu auf, für dieses Stück weitestgehend eine Tieferlegung und Überdachung der Trasse in Betracht zu ziehen. (Modell Aubinger Tunnel, o.Ä.)

Eine solche Realisierung hätte aus der Sicht des CSU-OV die wenigsten negativen Einflüsse auf Manching, Lärm, Umwelt. Die B16 würde in diesem Bereich die Ortsteile von Manching nicht mehr trennen und auch dadurch würden neue Möglichkeiten eröffnet.

- F. Aus der Sicht des CSU-OV kann man die Maßnahmen westlich der A9 nicht isoliert von den Maßnahmen östlich der A9 betrachten, nämlich der Höhenfreimachung der B16 an den Einmündungen der Straßen Geisenfelder Straße und Manchinger Straße.

Aus den verfügbaren Planungszeichnungen ist nicht ersichtlich, dass die geplante Trasse der B16, die auch die Überführung der Zufahrten zur B16 notwendig macht (Höhenfreimachung), für vierspurigen Verkehr ausgelegt ist. Es stellt sich also die Frage, ob bei einem möglichen vierspurigen Ausbau der B16 dieses Bauwerk noch Bestand haben kann, und ob außerdem die Anbindung des geplanten Technologieparks am Flugplatz dann noch sinnvoll möglich ist?

Ebenso muss in diesen Überlegungen eine sinnvolle Neugestaltung der Anschlussstelle Manching-Bergstraße mit bedacht werden.

- G. In der öffentlichen Diskussion wird auch des Öfteren der vierspurige Ausbau gemäß RQ21 besprochen. Gerade im Bereich Manching erscheint dieser Ausbau eine Mogelpackung zu sein. Wie in der bekannten Präsentation des Straßenbauamtes ausgeführt, muss man gerade im Bereich Manching einige Aus- und Einfädelspuren berücksichtigen, die bei der angegebenen Breite RQ21 den Querschnitt eben um diese Spuren verbreitern werden. Das würde ca. 90% der Ausbaulänge zwischen A9 und B13 betreffen und somit keinen richtigen Vorteil bringen.

Für den CSU-OV Manching ist daher der „reduzierte“ Ausbau der B16 mit RQ21 anstelle von RQ31 keine sinnvolle Alternative.

In seinen Überlegungen geht der CSU-OV Manching weiterhin davon aus, dass die vom Straßenbauamt angegebenen Kosten von ca. 150 Mio € eine Maximalschätzung sind,

die für den geplanten Maximalausbau mit RQ31 zwischen A9 und Neuburg vorgesehen sind. Wenn man nun von der Maximalforderung RQ31 Abstand nimmt und z.B. die o.a. Alternativen planerisch berücksichtigen würde, sollte man den o.a. Kostenrahmen beibehalten, um etwaige Veränderungen (elektronische Verkehrsführung, Tunnelung) finanzieren zu können. Der CSU-OV Manching schlägt damit also eine Umschichtung des bisherigen Kostenansatzes zu Gunsten der vorgeschlagenen Alternativen vor.

Alles in allem bedarf es noch viel intensive Abstimmungsarbeit im politischen Bereich wie auch in der Öffentlichkeitsarbeit mit der Bevölkerung, bevor man hier zu einer Entscheidung kommen kann. Der CSU-OV Manching macht mit diesen Gedanken einen ersten Schritt. Weitere müssen folgen. Der CSU-OV ist willens, auch in Zukunft konstruktiv mitzuarbeiten.