



Die erste Demonstration in Manching überhaupt fand vor der Gemeinderatssitzung am Fortänenfeld statt. Die Bürgerinitiative protestierte gegen die Pläne zum autobahnähnlichen Ausbau der Bundesstraße 16. Foto: Pehl

40 Millionen Mehrkosten für Röhre

Manching / Ingolstadt – Ein Tunnel oder eine Röhre statt einer offenen, autobahnähnlichen Straße – das ist eine der Forderungen der Bürgerinitiative gegen den Ausbau der B 16 bei Manching. Beispiele für Untertunnelungen von Bundesstraßen gibt es mittlerweile einige, wie etwa bei der B 31, der B 33 oder der B 311 und anderen mehr. Das Staatliche Bauamt hat diesen Wunsch der Bürgerinitiative aufgegriffen und sich auch damit befasst. Grundsätzlich wäre eine rund 1,5 Kilometer lange Einhausung zwischen Oberstimm und Pichl durchaus denkbar, so das Bauamt. Aber dies würde bedeuten, dass dann eine rund 7,50 Meter hohe Betonröhre die Manchinger Ortsteile Ober- und Niederstimm trennt. Problem Nr. 2: Die zahlreichen keltischen und römischen Bodendenkmäler müssten vorher gehoben werden, was Jahre dauert und sehr teuer wird. Anders bei einer Überbau-

„Kein Handlungsspielraum“

Staatliches Bauamt stellt aktuelle Pläne zum Ausbau der B 16 vor: Entscheidung liegt in Berlin

Von Bernhard Pehl

Manching / Ingolstadt – Wohl selten ist eine Gemeinderatssitzung in Manching mit solcher Spannung erwartet worden wie die vom vergangenen Donnerstag. Denn gleich der erste Tagesordnungspunkt ging in seiner Bedeutung weit über die Marktgemeinde hinaus: Das Staatliche Bauamt Ingolstadt stellte die aktuellen und umstrittenen Planungen für den Ausbau der Bundesstraße 16 zwischen der B 13 und dem Anschluss an die Autobahn vor. „Die B 16 ist eine hoch belastete Straße“, erklärte eingangs Markus Witzgall, beim Bauamt zuständig für die Planungen, und sprach damit wohl fast allen Anwohnern und Autofahrern aus der Seele. Er kann das freilich auch mit Daten belegen: Nach den Ergebnissen der Verkehrszählung 2015 fahren auf dem B 16-Abschnitt im Gemeindebereich Manching im

Schnitt täglich fast 20 000 Fahrzeuge (davon 15 Prozent Schwerlastverkehr). Im bayerischen Bundesstraßen-Durchschnitt sind es „nur“ 10 000 Fahrzeuge (davon 9 Prozent Schwerlastverkehr). Die Prognose für diesen Abschnitt im Jahr 2030 ohne Ausbau: 5000 Fahrzeuge mehr und entsprechend mehr Lärm – aber kein Anspruch auf Lärmschutz. Mit Ausbau: 6000 Fahrzeuge mehr und zugleich Lärmschutzwände und -wälle entlang der Bundesstraße.

Die Lösung des Staatlichen Bauamtes ist bekannt – und gleichzeitig umstritten, wie bereits mehrfach berichtet wurde. Nach dem Bundesverkehrswegeplan soll bekanntlich nicht nur der Abschnitt bei Manching, sondern fast bis Neuburg vierspurig ausgebaut werden – insgesamt 24 Kilometer. Aber bei mehr als 15 Kilometern bedeute das laut Regelwerk, so Witzgall, einen Ausbau gemäß RQ31. Also eine

vierspurige, autobahnähnliche Straße mit zwei Seiten- und einem Mittelstreifen und einer Gesamtbreite von 31 Metern. Laut Witzgall bietet dies durchaus Vorteile: Mehr Sicherheit, keine Frontalzusammenstöße mehr, Platz für Mittelpfeiler von Überführungen und bei Sanierung einer Fahrbahnseite die Möglichkeit, den Verkehr komplett über die anderen Spuren zu führen. Ein Verzicht auf die Seitenstreifen, wofür sich der Gemeinderat bereits Ende 2019 einstimmig ausgesprochen hat und was auch die Bürgerinitiative fordert, würde laut Witzgall die Verkehrssicherheit verringern. Da bei den diversen Ein- und Ausfädelungen an den Knotenpunkten Seitenstreifen zwingend erforderlich sind, ist für den Planer im Staatlichen

Bauamt das Einsparpotenzial ohnehin vergleichsweise gering: 1100 Meter auf der Nord- und knapp 1000 Meter auf der Südseite. Eine Abweichung von den Vorschriften des Regelwerks kann laut Witzgall sowieso „nur auf Veranlassung des Bundesverkehrsministeriums“ erfolgen: „Hier hat das Staatliche Bauamt keinen Handlungsspielraum.“

„Die B16 ist eine hoch belastete Straße.“

Markus Witzgall, Staatliches Bauamt

Die Kosten für den Ausbau der Bundesstraße bezifferte Witzgall auf derzeit 92 Millionen Euro. Hinzu kommt der Umbau des Autobahnanschlusses, der parallel geplant wird und voraussichtlich mit 66 Millionen Euro zu Buche schlagen wird. Die Überlegungen sind derzeit im Stadium der Vorentwurfsplanung. Bis dann alle zuständigen Stellen vom Landratsamt über die staatlichen Stellen im Freistaat bis hin zum Bundesverkehrsministerium ihre Zustimmung erteilt haben, dürften wohl noch knapp zehn Jahre bis zum Baubeginn ins Land ziehen – ohne Klagen im Planfeststellungsverfahren, wie Witzgall betonte. **Weiterer Bericht folgt** **DK**

Am Knoten B 16/B 13 wird die südwestliche Rampe etwas nach Süden verschoben, und die B 16 erhält einen Verflechtungstreifen – sprich Ein- und Ausfädelung werden durchgängig miteinander verbunden. Ober- und Niederstimm werden mit einer Unterführung unter der Bundesstraße

samt zwei Rampen zur Ausfahrt in beide Richtungen verbunden. Die Brücke bei Pichl über die B 16 wird erneuert und bekommt einen Geh- und Radweg, außerdem ist eine Einfädelung geplant.

Die Kosten für den Ausbau der Bundesstraße bezifferte Witzgall auf derzeit 92 Millionen Euro. Hinzu kommt der Umbau des Autobahnanschlusses, der parallel geplant wird und voraussichtlich mit 66 Millionen Euro zu Buche schlagen wird. Die Überlegungen sind derzeit im Stadium der Vorentwurfsplanung. Bis dann alle zuständigen Stellen vom Landratsamt über die staatlichen Stellen im Freistaat bis hin zum Bundesverkehrsministerium ihre Zustimmung erteilt haben, dürften wohl noch knapp zehn Jahre bis zum Baubeginn ins Land ziehen – ohne Klagen im Planfeststellungsverfahren, wie Witzgall betonte. **Weiterer Bericht folgt** **DK**



Das halbe Kleeblatt an der Anschlussstelle der B 16 zur Autobahn soll parallel zum Ausbau der Bundesstraße vervollständigt werden. Foto: Schalles/DK-Archiv

KOMMENTAR

„Seid realistisch, fordert das „Unmögliche“, sagten einst die 68er. Die Bürgerinitiative gegen den Ausbau der B 16 hat so einen Vorstoß gewagt – und darf durchaus als Erfolg für sich verbuchen, dass ein Tunnel oder eine Röhre zumindest grob berechnet und nicht von vorneherein ins Reich der Fantasie verwiesen wurden.“

Nach den Ausführungen des Staatlichen Bauamtes dürften allerdings drei Dinge klar geworden sein: 1. Derart teure Varianten haben keine echte Chance auf Verwirklichung. 2. Die Ingolstädter Behörde ist da-

gegen durchaus bereit, bei der Planung über Verbesserungen in Details mit sich reden zu lassen. 3. Die wirklich dicken Bretter werden in Berlin gebohrt – dort sitzen die Entscheider.

Eingigkeit heißt nun für Manching das Gebot der Stunde, wenn sie die 31-Meter-Trasse verhindern wollen, die ihren Ort vollends durchschneiden wird. Wenn die Gemeinde „Hü“ sagt und die BI „Hott“, freuen sich am Ende allein die Lkw-Fahrer über die neue Donautal-Autobahn als einzig schnelle Ost-West-Verbindung im Herzen Bayerns. **Bernhard Pehl**



Eine Ampel an der Anschlussstelle würde das Verkehrsproblem nur verlagern

Manching / Ingolstadt – Fast jeder Autofahrer kennt wohl diese Situation: Man fährt von der A 9 bei Manching runter und will in die B 16 einbiegen. Und dann steht man da und wartet, der Verkehr staut sich zu Stoßzeiten bis auf die Autobahn. Das halbe Kleeblatt soll zwar im Zuge des Ausbaus der B 16 vervollständigt werden, doch das wird noch einige Jahre dauern. Könnte eine Ampel die Situation dort verbessern, wie immer wieder gefordert wird?

Das Staatliche Bauamt hat auch das untersuchen lassen

und ist zu einem eindeutigen Ergebnis gekommen: „Als Sofortmaßnahme nicht sinnvoll“, sagte Christof Geiger von der Ingolstädter Behörde in der Gemeinderatssitzung. Ein Fachbüro hat den „Unfallhäufigkeitspunkt“ zu Spitzenzeiten unter die Lupe genommen und Simulationen mit verschiedenen Zyklen erstellt. Auf dieser Basis sprach das Staatliche Bauamt noch mit dem Landratsamt Pfaffenhofen und der Polizei.

Während die Westrampe der Anschlussstelle verkehrstechnisch derzeit als befriedi-



Als Sofortmaßnahme ist an der Anschlussstelle Manching eine Ampel nicht sinnvoll und würde das Verkehrsproblem nur verlagern, so das Ergebnis einer Studie. Foto: Eberl

gend bewertet wird, ist die Lage auf der Ostseite ziemlich schlecht.

Doch eine Ampel auf der Ostrampe würde das Problem nur verlagern, so Behördenleiter Stephan Blauth: Der Osten würde sich zwar etwas verbessern, aber die Situation auf der Westseite der Anschlussstelle würde sich deutlich verschlechtern. Und dafür will Blauth keine halbe Million Euro ausgeben. Die Berechnungen basieren auf der Prognose einer Zunahme des Verkehrs an dieser Stelle um fünf Prozent im Jahr bis 2030. **peh**

ANZEIGE

Gesundheit im Fokus Digital

Covid-19 und Depression: Wege aus der Krise

Mi., 30. Juni 2021 um 17 Uhr

Anmeldung und Informationen: www.klinikum-ingolstadt.de/veranstaltungen Die Teilnahme ist kostenfrei.



ung: Dabei werden sie im Boden belassen und für eine spätere Bergung gleichsam konserviert. Problem Nr. 3: Die Kosten für Bau und Unterhalt. Auf 40 Millionen Euro schätzt das Staatliche Bauamt die Mehrkosten für eine Röhre oder einen Tunnel – mindestens. Hinzu kämen jährliche Unterhaltskosten von rund einer Dreiviertelmillion.

Stephan Blauth, der Leiter der Behörde, erklärte in der Manchinger Gemeinderatssitzung, dass eine solche Einhausung ausschließlich das Bundesverkehrsministerium anordnen kann. Doch die Berliner Behörde sei bekannt für ihre Sparsamkeit beim Lärmschutz. Blauth machte dabei ziemlich unmissverständlich deutlich, dass er einer irgendwie gearteten Einhausung der B 16 keinerlei Chancen einräumt.

Parallel dazu hat der Markt Manching Überlegungen zu einer 1,5 Kilometer langen, begrünten Röhre angestellt. Allein für die bis zu 100 Meter breiten Anschüttungen auf beiden Seiten sei eine Fläche von insgesamt rund 15 Hektar erforderlich. Die Ausgaben für den Grunderwerb (falls er denn überhaupt möglich ist) würden enorm sein. Für die Rampen links und rechts sowie für die Begrünung am Dach müssten geschätzt 870 000 Kubikmeter Erdreich bewegt werden, was ein solches Unterfangen nahezu aussichtslos macht. **peh**