

# Bundesstraße 16: Die neue Donautal-Autobahn?

## Bis zu 31 Meter Breite: Von Manching bis Neuburg ist eine Erweiterung auf vier Fahrspuren geplant

erstellt am 07.04.2021 um 17:51 Uhr

**Ingolstadt/Manching - Vor mehr als zwei Jahrzehnten prägte der frühere Grünen-Bundestagsabgeordnete Ali Schmidt einen Begriff, der heute wieder in der Diskussion ist.**



Rund 20000 Fahrzeuge sind jeden Tag auf der B16 bei Manching unterwegs - Tendenz steigend. Daher ist der vierstreifige Ausbau bis nach Neuburg geplant, wogegen sich eine Bürgerinitiative stellt. | Foto: Eberl

Bei Oberhausen im Landkreis Neuburg-Schrobenhausen sollte damals ein riesiger Freizeitpark entstehen. Um die Infrastruktur für die enorme Zahl erhoffter Besucher zu schaffen, hätte ein Teil der B16 zu einer Donautal-Autobahn ausgebaut werden müssen. Aus dem Freizeit- und Erlebnispark ist nichts geworden - der Begriff der Donautal-Autobahn ist mittlerweile jedoch präsenter denn je. Der Grund dafür ist im Bundesverkehrswegeplan 2016 zu suchen, worin der vierspurige Ausbau der B16 vom Autobahnanschluss Manching bis zur Zeller Kreuzung bei Neuburg als vordringlich eingestuft wurde.

Am weitesten sind die Planer mit dem Abschnitt zwischen der Kreuzung mit der B 13 und dem Anschluss der A9 bei Manching. Diese 4,6 Kilometer, laut Bundesverkehrswegeplan mit gut 20000 Fahrzeugen am Tag der am stärksten belastete Abschnitt, ist in der Entwurfsplanung bereits fertig. Laut Verkehrsprognose wird die Verkehrsbelastung dort bis 2030 auf rund 26000 Kfz täglich und 3900 Lkw am Tag steigen.

Umstritten ist indes die Art des Ausbaus - Stichwort RQ 31. Dieser planungstechnische Begriff bedeutet laut Markus Witzgall, Abteilungsleiter Planung beim Staatlichen Bauamt Ingolstadt, dass südlich von Manching eine vierstreifige Straße mit einer Breite von 31 Metern entstehen soll. Zu den vier Spuren kommen in jeder Richtung ein Seitenstreifen mit Bankett sowie ein Mittelstreifen von vier Metern hinzu - ein Querschnitt wie der einer Autobahn. Der projektierte Abschnitt Manching-Neuburg ist knapp 25 Kilometer lang - und laut Witzgall müssen Bundesstraßen dieser Belastung ab 15 Kilometern mit Seitenstreifen gebaut werden - so zumindest sieht es das Regelwerk vor.

"Das ist auch ein Beitrag zur Verkehrssicherheit", sagt Witzgall: Bleibt einmal ein Auto auf dem Seitenstreifen stehen, könne der Verkehr trotzdem weiterrollen. Bei späteren Reparaturen der Fahrbahn könne man den Verkehr auf der Trasse halten und auf die andere Seite leiten - man benötigt keine Ausweichstraßen.

Bei einem Verzicht auf die umstrittenen Seitenstreifen würde die B16 nur dort schmaler werden, wo keine Ein- bzw. Ausfahrten liegen. "Im östlichen Planungsbereich häufen sich die Knotenpunkte, daher wird sich hier die überbaute Fläche auch bei einer Entscheidung gegen einen Seitenstreifen nicht verschmälern", so Witzgall. Zwischen dem Anschluss B13 und dem geplanten Anschluss Oberstimm/Niederstimm (Kreisel) würden bei einem Verzicht neben der Südfahrbahn 970 und neben der Nordfahrbahn 1100 Meter Seitenstreifen wegfallen.

Eine Geschwindigkeitsbeschränkung sehen laut Witzgall die Planungen nicht vor. Entsprechend sei auch der Lärmschutz ausgelegt, der nicht gemessen, sondern anhand des Baubestands berechnet wird. Es ist eine Kombination aus Wänden und Wällen entlang

der B16 geplant (außer beim Gewerbegebiet). Rund 200 Meter offenporiger Asphalt auf der Autobahn, wo im Ortsbereich teilweise ebenfalls Wände und Wälle vorgesehen sind, soll ebenfalls den Lärm vermindern.

Der Knoten B13/ B16 bleibt weitgehend so, wie er ist. Der Anschluss zur Kreisstraße PAF 18 (Ingolstädter Straße) in Manching wird mit Ein- und Ausfädelspuren und einer Radler-Unterführung höhenfrei ausgebaut, auf der Süd- und Nordseite der Bundesstraße entsteht dort auf Höhe Niederstimm je ein Kreisel. Die Brücke nach Pichl müsste wohl ersetzt werden. Schließlich soll die Anschlussstelle zur A9, wo sich zu Stoßzeiten morgens und abends der Verkehr bis in die Autobahn hinein staut, wie berichtet zu einem vollständigen Kleeblatt mit vier statt zwei Rampen ausgebaut werden. Dieser Umbau wird als eigenständige Maßnahme zwar separat, aber dennoch parallel geplant.

Aufschlussreich ist ein Blick auf die Kosten. Stand 2014 ging man laut Witzgall von gut 34 Millionen Euro aus - aber das war vor dem Bundesverkehrswegeplan 2016 - ohne Knoten B13 und Ausbau des Autobahnanschlusses. Aktuell werden die Kosten auf 92,5 Millionen Euro für die Erweiterung der B16 zwischen Autobahn und B13 veranschlagt. Hinzu kommen noch 64 Millionen Euro für den Autobahnknoten.

Der Abschnitt südlich von Manching liegt derzeit beim Bundesverkehrsministerium zur Prüfung. Wenn von dort ein Okay kommt, folgen Genehmigungsplanung und Planfeststellungsverfahren mit Beteiligung der Öffentlichkeit. Allein für Letzteres veranschlagt Witzgall "mindestens zwei Jahre - ohne Klagen". DK

© donaukurier.de

---

URL: <https://www.donaukurier.de/lokales/ingolstadt/Bundesstrasse-16-Die-neue-Donautal-Autobahn;art599,4760747>