



## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Markus Ganserer**  
**BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**  
vom 07.07.2016

### Ortsumfahrung von Neuburg an der Donau mit Bau einer neuen Brücke bei Joshofen

Seit Jahren wird im Osten der großen Kreisstadt Neuburg an der Donau der Neubau einer Ortsumfahrung geplant mit Bau einer neuen Donaubrücke beim Ortsteil Joshofen. Diese Umgehungsstraße soll in die St 2035 von Augsburg nach Eichstätt eingegliedert werden.

Am 25. Mai 2014 haben sich in einem Bürgerentscheid 51,3 Prozent der Neuburger Bürgerinnen und Bürger gegen diese Baumaßnahmen ausgesprochen.

Ich frage die Staatsregierung:

1. Wann und mit welchen Ergebnissen wurden Verkehrszählungen auf der St 2035 in der Relation Augsburg – Pöttmes – Neuburg – Nassenfels – Eichstätt oder Teilstrecken durchgeführt (bitte aufschlüsseln nach Pkw und Lkw in Fahrzeugen/24 h)?
2. In welchem Umfang würde die Staatsstraße 2035, die bisher durch das Zentrum von Neuburg und über die Elisenbrücke führt, durch den Bau der o.a. Ortsumfahrung entlastet (bitte aufschlüsseln nach Anzahl der Pkw und Lkw in Fahrzeugen/24 h)?
3. Welche Voraussetzungen müssten gegeben sein, damit die Ortsumfahrung in die 1. Dringlichkeitsstufe gelangt, nachdem sie bisher nicht im Ausbauplan für die Staatsstraßen in Bayern enthalten ist?
4. a) Von welchem Nutzen-Kosten-Faktor kann ausgegangen werden, wenn die bestehende Elisenbrücke mit einer Belastung von derzeit 25.000 Fahrzeugen täglich laut einem Gutachten, das die Stadt Neuburg in Auftrag gab, beim Bau einer Ortsumfahrung im Osten mit 3.500 Fahrzeugen am Tag entlastet würde?  
b) Rechtfertigt dieser Nutzen-Kosten-Faktor die Realisierung der Straßenbaumaßnahme bzw. deren Einordnung in die 1. Dringlichkeitsstufe?
5. Wie hoch sind der Anteil des Durchgangsverkehrs bzw. der Anteil des städtischen Ziel-/Quellverkehrs an der prognostizierten Entlastung der Elisenbrücke (bitte aufschlüsseln nach Pkw und Lkw in Fahrzeugen/24 h)?
6. a) Ist die Durchführung eines solchen Eingriffs ohne Alternativenprüfung grundsätzlich mit den Erhaltungszielen eines Schutzgebiets vereinbar, da im Bereich des Brückenschlags über die Donau die geplante

Baumaßnahme mit dem Auwald ein wertvolles Fauna-Flora-Habitat-Gebiet durchschneiden würde?

- b) Welche Rote-Liste-Arten, europarechtlich geschützte Tier- und Pflanzenarten sowie Lebensraumtypen wären von einem Ausbau betroffen?
  - c) Welche Ausgleichsmaßnahmen müssten ergriffen werden (bitte mit Angabe der Flächengröße)?
7. a) Wie hoch werden die Baukosten nach derzeitigem Stand voraussichtlich sein?  
b) Wie hoch wird voraussichtlich der Anteil der Kommune daran sein?
  8. a) Wie hoch sind derzeit die Unterhaltskosten für die Ortsdurchfahrt als Staatsstraße?  
b) Würde die Ortsdurchfahrt nach Bau einer Ortsumgehungsstraße zu einer Orts- oder Kreisstraße herabgestuft?

## Antwort

**des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr**  
vom 29.08.2016

Das überörtliche Straßennetz im Raum Ingolstadt und Neuburg a. d. Donau wurde zum 1. November 1998 neu geordnet. An dieser Neuordnung war die Stadt Neuburg a. d. Donau beteiligt. Auslöser hierfür war der Ausbau der damals südlich parallel zur Donau verlaufenden Staatsstraßen 2041 und 2048 zwischen Neuburg und der B 13 zur heutigen B 16. In diesem Zusammenhang wurden die bis dato durch Neuburg verlaufenden B 16, St 2035 und St 2048 zu Ortsstraßen abgestuft. Im Gegenzug wurde die damalige Kreisstraße ND 1 zwischen Bergheim und Zell zur heutigen St 2043 aufgestuft. Insofern verlaufen heute südlich der Donau, inkl. Elisenbrücke, keine Bundes- oder Staatsstraßen mehr durch das Zentrum von Neuburg a. d. Donau (siehe beiliegende Straßennetzkarte).

Wesentliche verkehrsrelevante Veränderungen im angesprochenen Straßennetz haben sich seitdem nicht ergeben. Daher ist davon auszugehen, dass das überörtliche Straßennetz im Raum Neuburg a. d. Donau bislang richtig gewidmet ist. Auch aus landesplanerischer Sicht bestehen in Neuburg a. d. Donau keine relevanten Netzlücken.

Alle bisher erfolgten Planungen und Untersuchungen zu einer Ortsumfahrung von Neuburg a. d. Donau wurden von der Stadt selbst durchgeführt bzw. in Auftrag gegeben. Die Bayerische Straßenbauverwaltung wurde über die Ergebnisse informiert. Es ist jedoch nicht gesichert, dass diese Informationen vollumfassend und aktuell sind.

**1. Wann und mit welchen Ergebnissen wurden Verkehrszählungen auf der St 2035 in der Relation Augsburg – Pöttmes – Neuburg – Nassenfels – Eichstätt oder Teilstrecken durchgeführt (bitte aufschlüsseln nach Pkw und Lkw in Fahrzeugen/24h)?**

Die auf Bestandsstrecken vorherrschende Verkehrsbelastung wird regelmäßig im Rahmen der amtlichen Straßenverkehrszählung (SVZ) erfasst. Aktuell liegen die Zahlen der SVZ 2010 vor. Die Verkehrsbelastungen auf der St 2035 zwischen Augsburg und Eichstätt stellen sich demnach wie folgt dar:

zw. A 8 bei Augsburg und St 2381 bei Mülhausen	DTV: 13.811 Kfz/d	davon SV: 977 Kfz/d
zw. St 2381 bei Mülhausen und AIC 4 bei Affing	DTV: 7.371 Kfz/d	davon SV: 624 Kfz/d
zw. AIC 4 bei Affing und St 2047 bei Gebersdorf	DTV: 4.886 Kfz/d	davon SV: 487 Kfz/d
zw. St 2047 bei Gebersdorf und St 2045 bei Pöttmes	DTV: 4.222 Kfz/d	davon SV: 309 Kfz/d
zw. St 2045 bei Pöttmes und ND 12 bei Ehekirchen	DTV: 4.261 Kfz/d	davon SV: 358 Kfz/d
zw. ND 12 bei Ehekirchen und St 2050 bei Hollenbach	DTV: 4.438 Kfz/d	davon SV: 252 Kfz/d
zw. St 2050 bei Hollenbach und St 2046 bei Wagenhofen	DTV: 6.525 Kfz/d	davon SV: 425 Kfz/d
zw. St 2046 bei Wagenhofen und B 16 bei Neuburg	DTV: 9.845 Kfz/d	davon SV: 501 Kfz/d
Unterbrechung der St 2035 zw. B 16 bei Neuburg und St 2214 bei Ried		
zw. St 2214 bei Ried und ND 2 bei Attenfeld	DTV: 4.267 Kfz/d	davon SV: 231 Kfz/d
zw. ND 2 bei Attenfeld und EI 5 bei Nassenfels	DTV: 4.470 Kfz/d	davon SV: 195 Kfz/d
zw. EI 5 bei Nassenfels und B 13 bei Eichstätt	DTV: 4.147 Kfz/d	davon SV: 219 Kfz/d

DTV: Durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung

SV: Schwerverkehr

Kfz/d: Kraftfahrzeuge pro Tag

**2. In welchem Umfang würde die Staatsstraße 2035, die bisher durch das Zentrum von Neuburg und über die Elisenbrücke führt, durch den Bau der o. a. Ortsumfahrung entlastet (bitte aufschlüsseln nach Anzahl der Pkw und Lkw in Fahrzeugen/24h)?**

Anders als vom Fragesteller formuliert, verläuft die St 2035 heute nicht durch das Zentrum von Neuburg (siehe 1. Absatz dieses Schreibens). Der Staatsbauverwaltung liegt ein von der Stadt Neuburg a. d. Donau in Auftrag gegebenes Gutachten über die verkehrlichen Auswirkungen verschiedener Varianten für eine Entlastungsstraße von Neuburg a. d. Donau vor. Demnach würde der Bereich Luitpoldstraße und Elisenbrücke durch die Realisierung der in Rede stehenden Osttangente mit neuer Donaubrücke um 1.500–3.500 Kfz/d ( $\pm$  9–16 %), davon 110–180 Kfz/d ( $\pm$  21–36 %) Schwerverkehr entlastet.

**3. Welche Voraussetzungen müssten gegeben sein, damit die Ortsumfahrung in die 1. Dringlichkeitsstufe gelangt, nachdem sie bisher nicht im Ausbauplan für die Staatsstraßen in Bayern enthalten ist?**

Hierzu liegen noch keine hinreichenden Unterlagen vor.

**4. a) Von welchem Nutzen-Kosten-Faktor kann ausgegangen werden, wenn die bestehende Elisenbrücke mit einer Belastung von derzeit 25.000 Fahrzeugen täglich laut einem Gutachten, das die Stadt Neuburg in Auftrag gab, beim Bau einer Ortsumfahrung im Osten mit 3.500 Fahrzeugen am Tag entlastet würde?**

**b) Rechtfertigt dieser Nutzen-Kosten-Faktor die Realisierung der Straßenbaumaßnahme bzw. deren Einordnung in die 1. Dringlichkeitsstufe?**

Aus den in den Vorbemerkungen genannten Gründen wurde eine Projektbewertung bisher nicht durchgeführt. Insofern ist eine Einschätzung hierzu noch nicht möglich.

**5. Wie hoch sind der Anteil des Durchgangsverkehrs bzw. der Anteil des städtischen Ziel-/Quellverkehrs an der prognostizierten Entlastung der Elisenbrücke (bitte aufschlüsseln nach Pkw und Lkw in Fahrzeugen/24h)?**

Zu dieser Frage liegen der Staatsregierung keine Informationen vor. Es handelt sich um eine Straße in der Baulast der Stadt Neuburg a. d. Donau.

**6. a) Ist die Durchführung eines solchen Eingriffs ohne Alternativenprüfung grundsätzlich mit den Erhaltungszielen eines Schutzgebiets vereinbar, da im Bereich des Brückenschlags über die Donau die geplante Baumaßnahme mit dem Auwald ein wertvolles Fauna-Flora-Habitat-Gebiet durchschneiden würde?**

Es ist angesichts der Lage und der Art des Vorhabens ohne weitergehende Prüfung (keine FFH-Vorprüfung erforderlich) davon auszugehen, dass es sich bei der Ortsumfahrung Neuburg um ein Projekt i. S. d. § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG handelt. Sie verläuft auf nicht unwesentlicher Länge durch das FFH-Gebiet DE 7233-372 „Donauauen mit Gerolfinger Eichenwald“ sowie durch das Europäische Vogelschutzgebiet DE 7231-471 „Donauauen zwischen Lechmündung und Ingolstadt“. Insofern ist für jeden Gebietstyp getrennt eine Verträglichkeitsprüfung (§ 34 Abs. 2 BNatSchG) durchzuführen, in der fachlich geprüft wird, ob diese Schutzgebiete in ihren für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen durch die geplante Ortsumgehung einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten und Plänen erheblich beeinträchtigt werden. Ergibt die Prüfung, dass die erheblichen Beeinträchtigungen mit zumutbaren Mitteln nicht zu vermeiden sind, kann das Projekt nur im Wege eines Abweichungsverfahrens nach § 34 Abs. 3 BNatSchG zugelassen werden. Die Voraussetzungen dazu sind, dass das Vorhaben aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, notwendig ist und zumutbare Alternativen (Linien- und Ausführungsalternativen, jedoch keine Konzeptalternativen), mit denen der mit dem Projekt verfolgte Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen erreicht werden kann, nicht gegeben sind.

Werden prioritäre Arten oder Lebensräume vom Vorhaben erheblich beeinträchtigt, ist in diesem Fall als weitere Abweichungsvoraussetzung und damit vor Projektzulassung eine Stellungnahme der EU-Kommission einzuholen. Darüber hinaus sind die zur Sicherung des Zusammenhangs des Netzes Natura 2000 notwendigen sog. Kohärenzmaßnahmen vorzusehen. Im Genehmigungsverfahren wird schließlich über das Ergebnis der Verträglichkeitsprüfungen und ggf. über das Vorliegen der Abweichungsgründe sowie die Kohärenzsicherung entschieden.

**b) Welche Rote-Liste-Arten, europarechtlich geschützte Tier- und Pflanzenarten sowie Lebensraumtypen wären von einem Ausbau betroffen?**

Welche Arten und Lebensraumtypen in dem vom Vorhaben betroffenen Raum tatsächlich vorkommen, muss durch fachliche Erhebungen im Hinblick auf die jeweiligen Regelungen wie z. B. zum europäischen Habitat- und Artenschutz, zur Eingriffsregelung und zum Biotopschutz festgestellt werden. Diese Erhebungen sind einzelfallbezogen auf die naturräumliche Ausstattung und die Wirkungen des Vorhabens, insofern auf Basis einer zumindest groben Planung der Ortsumgehung in Lage und technischer Ausführung, abzustellen und durch geeignete Fachleute durchzuführen.

**c) Welche Ausgleichsmaßnahmen müssten ergriffen werden (bitte mit Angabe der Flächengröße)?**

Die Bemessung der erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen ergibt sich v. a. aus den nicht vermeidbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sowie der Arten, dem Verlust von Waldflächen sowie den Auswirkungen auf den Hochwasserabfluss. Verlässliche Aussagen hierüber sind erst nach Abschluss der konkreten Planungen möglich.

**7. a) Wie hoch werden die Baukosten nach derzeitigem Stand voraussichtlich sein?**

**b) Wie hoch wird voraussichtlich der Anteil der Kommune daran sein?**

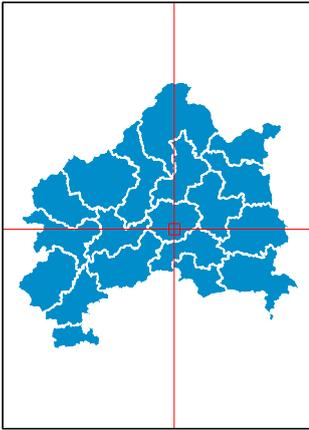
Bisher ist weder eine hinreichend konkrete Trasse aus einer Machbarkeitsstudie oder Vorplanung noch eine sich daraus ergebende Kostenschätzung der Stadt bekannt. Die Abschätzung eines von der Stadt voraussichtlich zu tragenden Eigenanteils an den Projektkosten ist daher zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich.

**8. a) Wie hoch sind derzeit die Unterhaltskosten für die Ortsdurchfahrt als Staatsstraße?**

**b) Würde die Ortsdurchfahrt nach Bau einer Ortsumgehungsstraße zu einer Orts- oder Kreisstraße herabgestuft?**

Der bestehende Straßenzug Augsburgener Straße, Bürgermeister-Sing-Straße, Bahnhofstraße, Fünfzehnerstraße, Theresienstraße, Luitpoldstraße, Elisenbrücke und Ingolstädter Straße ist bereits heute zwischen der Bundesstraße 16 und der Staatsstraße 2214 zur Ortsstraße gewidmet und liegt damit in der Straßenbaulast der Stadt Neuburg a. d. Donau. Die Widmung würde sich im Zusammenhang mit dem Bau einer neuen Ortsumfahrung nicht ändern, unabhängig von der Frage, wer die Baulastträgerschaft für dieses Projekt übernehmen würde.

Da die Straße nicht in der Baulast des Freistaates liegt, können zu den für diesen Bereich anfallenden Unterhaltskosten keine Angaben gemacht werden.



<b>FREISTAAT BAYERN</b> <b>Strassenübersichtskarte</b>	
Erstellt für Maßstab: 1:50.000	
<b>Datenquellen</b> Bayerisches Strasseninformationssystem Intranet: <a href="http://baysis.bayern.de">http://baysis.bayern.de</a> Internet: <a href="http://www.baysis.bayern.de">www.baysis.bayern.de</a>  Geobasisdaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung ( <a href="http://www.geodaten.bayern.de">www.geodaten.bayern.de</a> )	<b>Datenauszug</b> Ersteller: anonym Erstellungsdatum: 19.07.2016

