

ANTRAG auf:

Ausführung der ‚Behelfs‘- Abfahrt am
Burgberg als permanente Lösung mit
zusätzlichen Parkplätzen

Peter Prinz-Hufnagel, Gemeinderat in Neuburg

Hintergrund

Die Diskussion im Gemeinderat am 23. und 24.02.2026 zu TOP N22 hat gezeigt, daß bei etlichen Gremiumsmitgliedern die Tatsache, daß für einen störungsfreien Betrieb der staatlichen Verwaltungsschule in Schloß Neuburg während des Kanalbaus im oberen Teil des Burgbergs eine Behelfsabfahrt (die aber eine gleich hohe Tragfähigkeit wie jede permanente Gemeindestraße aufweisen muß) installiert werden und später gem. Forderung der unteren Naturschutzbehörde wieder zurückgebaut werden soll, und deren Kosten wahrscheinlich einen sechsstelligen Betrag erreichen werden, der zu 100% von der Gemeinde getragen werden muß, auf wenig Verständnis stößt. Laut Aussage vom Planer, H.Dietl, wird diese Abfahrt evt. zwar bei der Wiederherstellung des Brückenbauwerks an der St2110 vom staatlichen Bauamt mit benutzt werden, ist dafür aber keinesfalls zwingend notwendig. Der geplante Nutzungszeitraum dieser Behelfsabfahrt beschränkt sich lt. H.Dietl auf lediglich drei bis vier Monate!

Im Gremium wurden Stimmen laut, daß diese Abfahrt, um für die dafür entstehenden Kosten wenigstens einen gewissen Mehrwert für die Gemeinde generieren zu können, zumindest permanent bestehen bleiben sollte.

Hintergrund

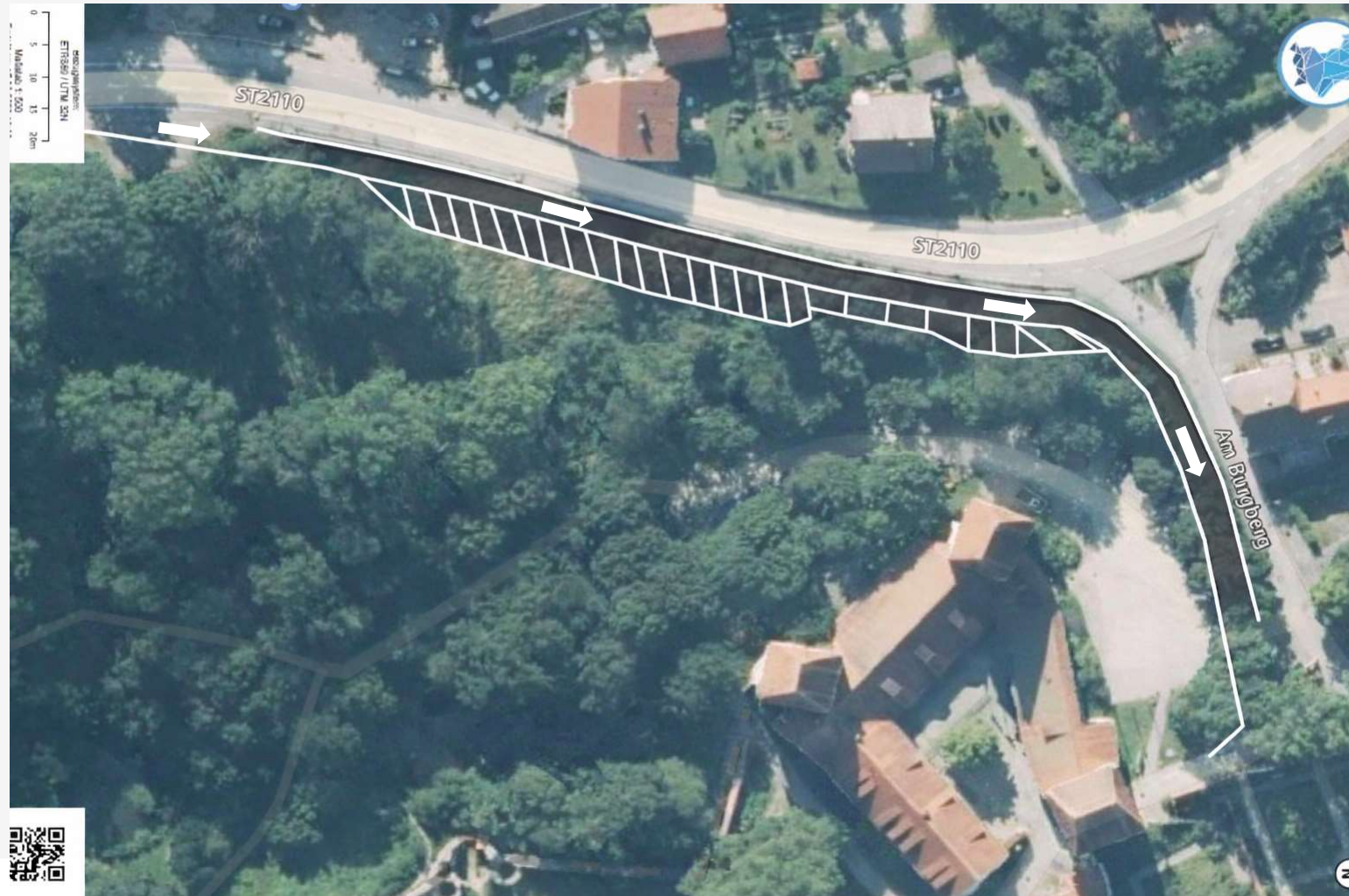
Der in der NÖ Sitzung am 24.02.2026 vorgelegte Beschluß des damaligen Gemeinderats stellt nach meiner Auffassung schon allein deshalb keine ausreichende Legitimation für den bereits erfolgten Beginn der Arbeiten am Burgberg dar, weil es sich dabei:

- lediglich um eine Auswahl von einer aus drei Varianten für die weitere Planung handelte und nicht um einen Beschluß zur Ausführung des Baus
- sich der Beschluß auf eine Notwendigkeit begleitend zum Bau der Staatsstrasse bezog, die jetzt aber offensichtlich nicht mehr gegeben ist, s. Aussage von H.Dietl weiter oben, während vom Tausch des Kanals am Burgberg und dem Betrieb der Verwaltungsschule damals keine Rede war.

Vorschlag

Um der unabänderlichen Tatsache Rechnung zu tragen, daß – Legitimation hin oder her - der für die Behelfsabfahrt vorgesehene Bereich im Hang am Burgberg vom Bauhof bereits im Februar 2026 gerodet wurde und die Kosten für die Herstellung einer solchen Abfahrt wohl mindestens einen sechsstelligen Betrag verschlingen werden, schlage ich vor, für die Gemeinde und auch für den Betrieb der Verwaltungsschule und des Landkreissaals dahingehend einen Mehrwert zu generieren, daß diese Abfahrt einen permanenten Charakter bekommt, anders als derzeit geplant geführt wird und mit einem geänderten Trassenverlauf gleichzeitig ca. 20 zusätzliche Parkplätze generiert werden.

Gesamtansicht (Draufsicht)



Vorteile

- Die Kosten der von mir vorgeschlagenen Variante betragen zwar sicherlich mehr als die Herstellungskosten für eine reine Abfahrt, allerdings spart sich die Gemeinde die Kosten für den Rückbau und es wird ein deutlicher Mehrwert für Gemeinde und Landkreis generiert. Die Steuergelder würden also im Unterschied zur derzeitigen Planung in diesem Fall zumindest nachhaltig eingesetzt.
- Es werden zusätzliche Parkplätze für Veranstaltungen auf der Burg und in der Hoftaverne generiert, und das im unmittelbaren fußläufigen Umfeld der Burg
- Die Trassenführung der 4m breiten einspurigen Straße und auch die Positionierung der Parkplätze orientiert sich an der durch die Staatsstraße und die Abfahrt zum Burgberg vorgegebenen Linie, die Höhenlage der neuen Parkplätze von ca. 415 – 412m über dem Meeresspiegel orientiert sich etwa am Sockelfuß der heutigen Brückenkonstruktion. Dadurch sind:
 - Abfahrt und Parkplätze beim Blick von der Staatsstraße und vom zukünftigen Gehsteig aus zur Burg hinunter nicht sonderlich störend, da im Mittel ca. 5m unter Gehsteigniveau gelegen.

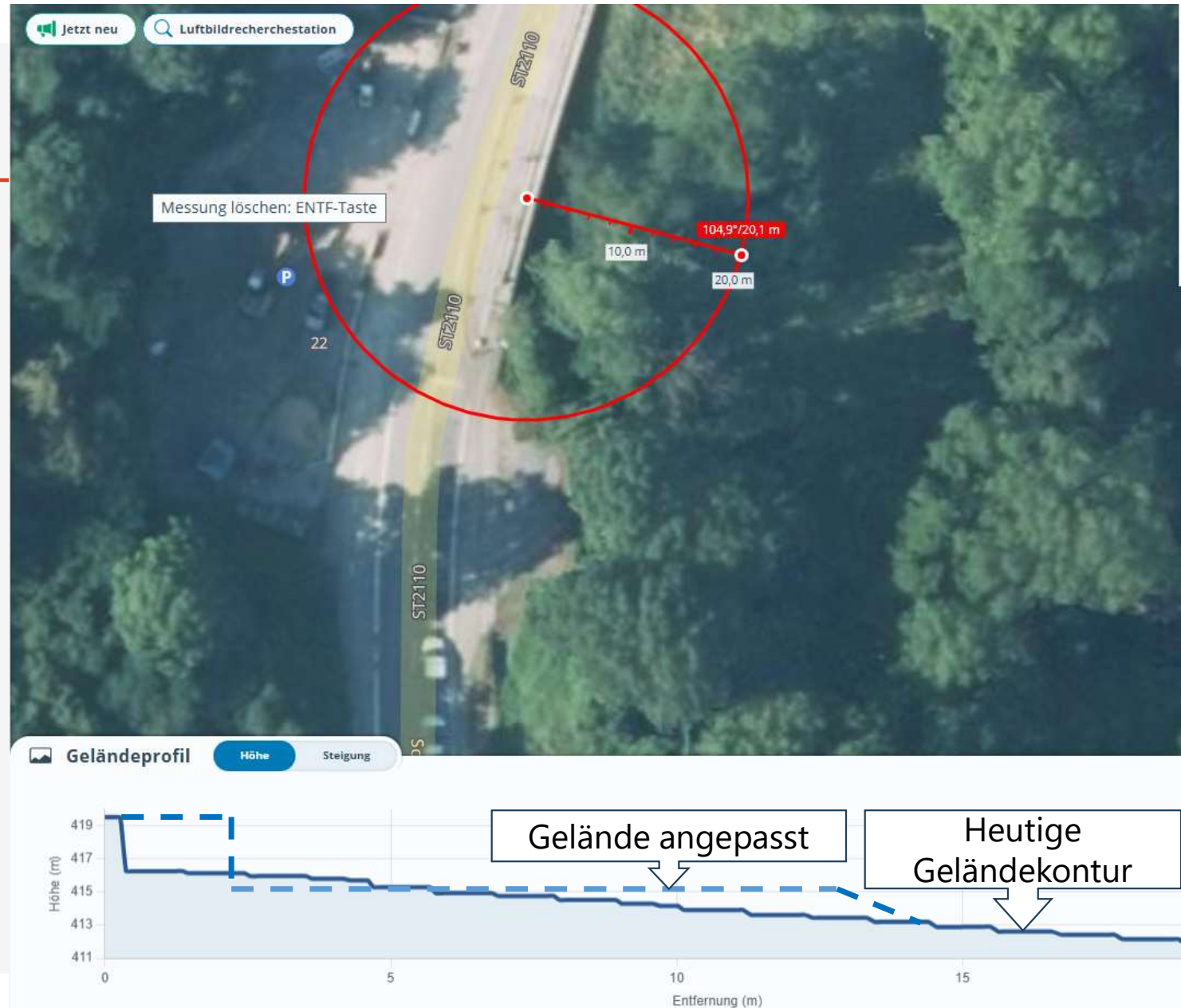
Vorteile

- die notwendigen Erdbewegungen zur Stabilisierung und Nivellierung der Trasse weniger intensiv und die Vegetation im unteren Bereich des Hangs zum Burgparkplatz wird deutlich weniger in Mitleidenschaft gezogen als bei der 2020 vorgeschlagenen Behelfsabfahrt, weil die Trasse den Hang nicht mehr diagonal durchschneidet. Damit ist nach einer gewissen Zeit ebenso davon auszugehen, daß die nachwachsende Vegetation am Hang auch von unten her die Sicht auf Trasse und Parkplätze verdecken wird. Eine Genehmigung der Maßnahme als permanente Lösung durch die untere Naturschutzbehörde erscheint mir damit wahrscheinlicher.
- Durch die Einbahnregelung (Einfahrt nur von oben, d.h. von der heutigen Bushaltestelle aus und Ausfahrt nur unten am Burgberg) ist sichergestellt, daß die Abfahrtsrampen mit 15% am Anfang und 10% am Ende auch im Winter nicht zum Problem werden.
- Durch die zusätzliche Einfahrmöglichkeit in den Burgberg aus südlicher Richtung wird die gefährliche Situation an der nördlichen Einmündung entschärft, es kommt nach der kompletten Freigabe der St2110 zu weniger Begegnungsverkehr zwischen Ein – und Ausfahrenden an dieser steilen und gefährlichen Stelle. Ebenso können Fahrradtouristen und Fußgänger, die aus der südlichen Richtung kommen, bereits hier zur Burg abfahren oder gehen und müssen sich nicht zusätzlich an der Engstelle der Gefährdung durch den Verkehr aussetzen. An dieser Stelle wird sich zukünftig ja auch eine Querungshilfe zum Schutz von Fußgängern und Radfahrern und zur Verkehrsberuhigung befinden.

Geländeprofil

Bereich A (Ehemalige Pizzeria):

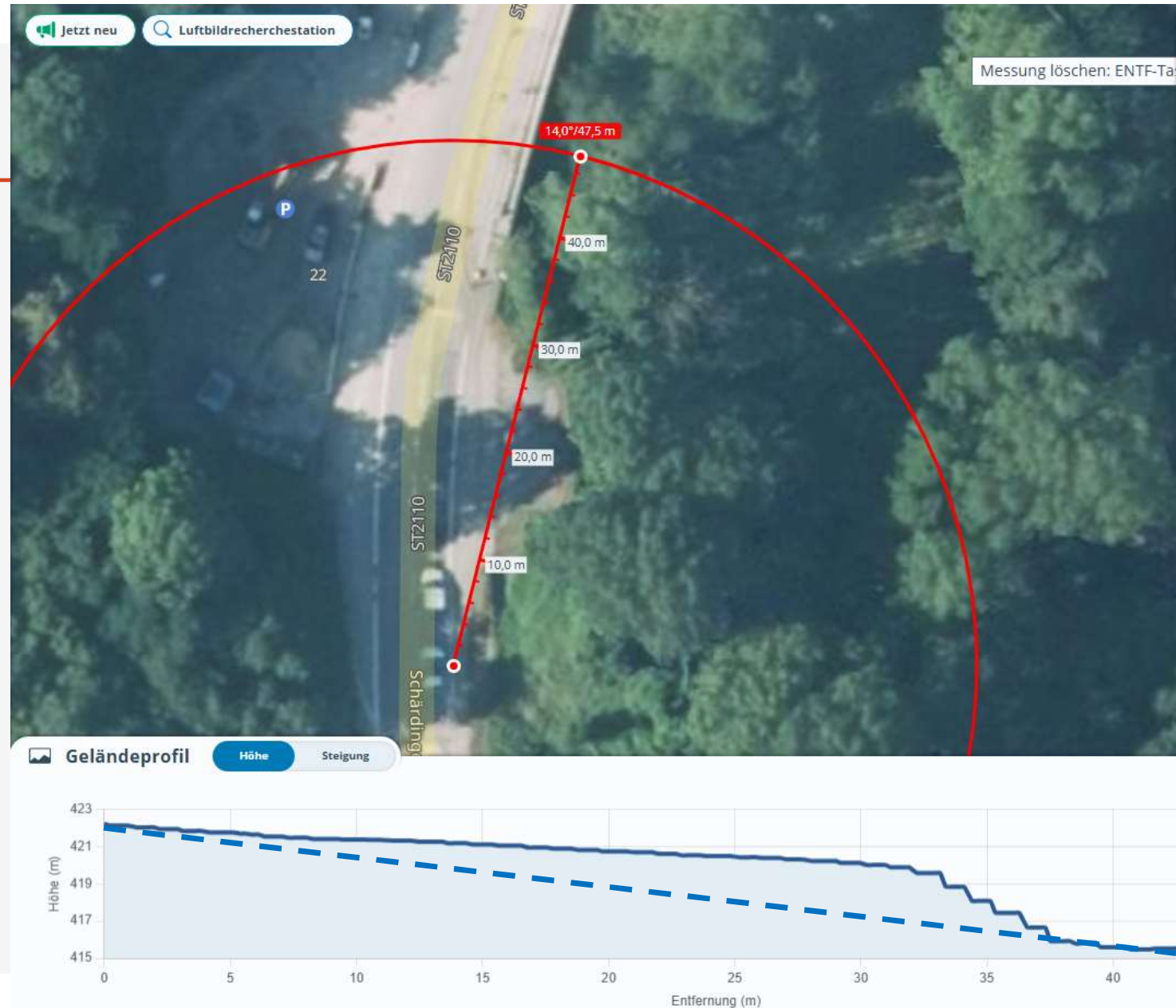
- Neue Stützmauer d.Brückenbauwerks ca. 2m weiter hangabwärts
- Ausreichend Breite f. 4m Fahrbahn Einspur plus Querparkflächen
- Niveau leicht angehoben, um Abfahrrampe zu verflachen



Geländeprofil

Bereich A (Ehemalige Pizzeria):

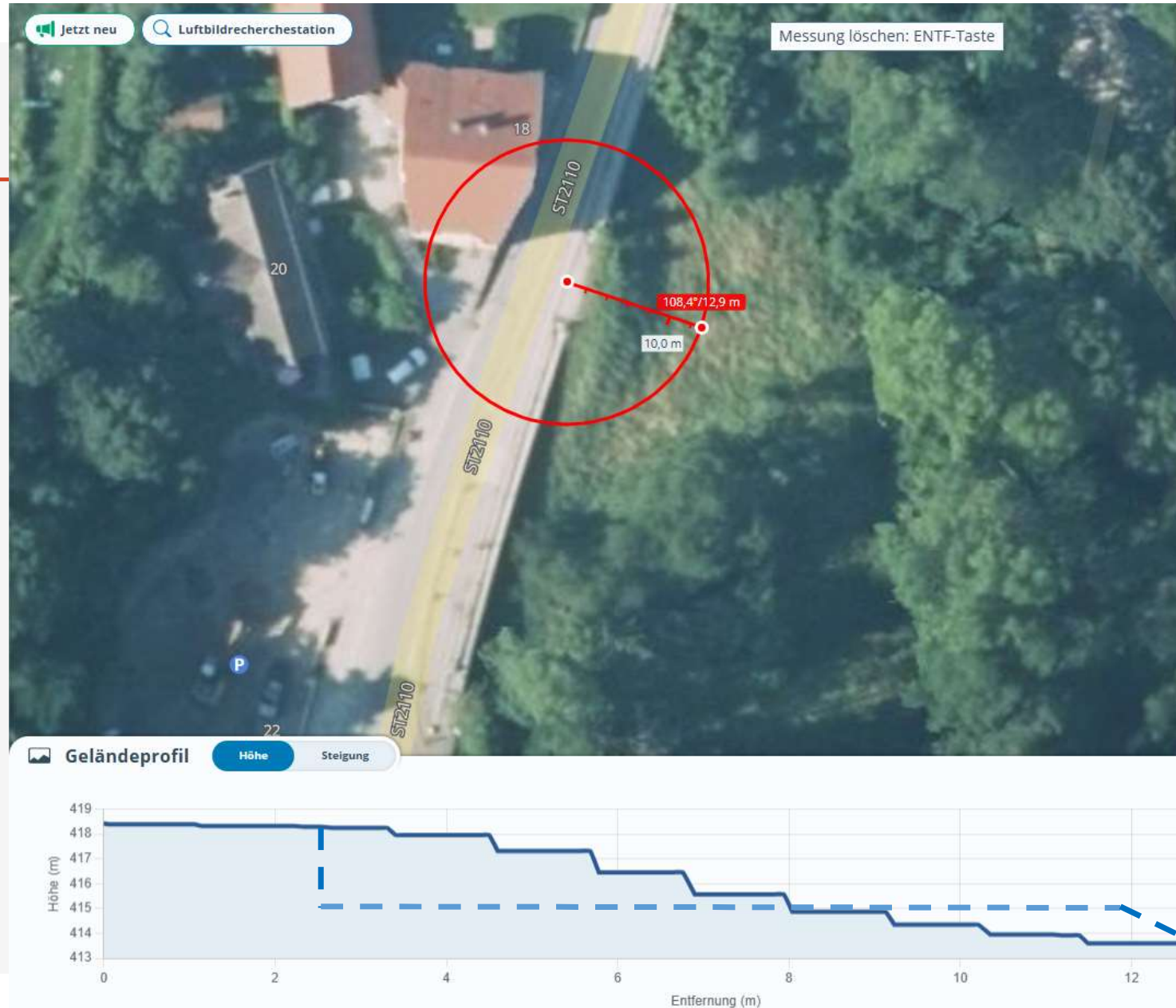
- Rampe 15%
- Einbahnstraße (nur abwärts)



Geländeprofil

Bereich B (ggü. Haus 18):

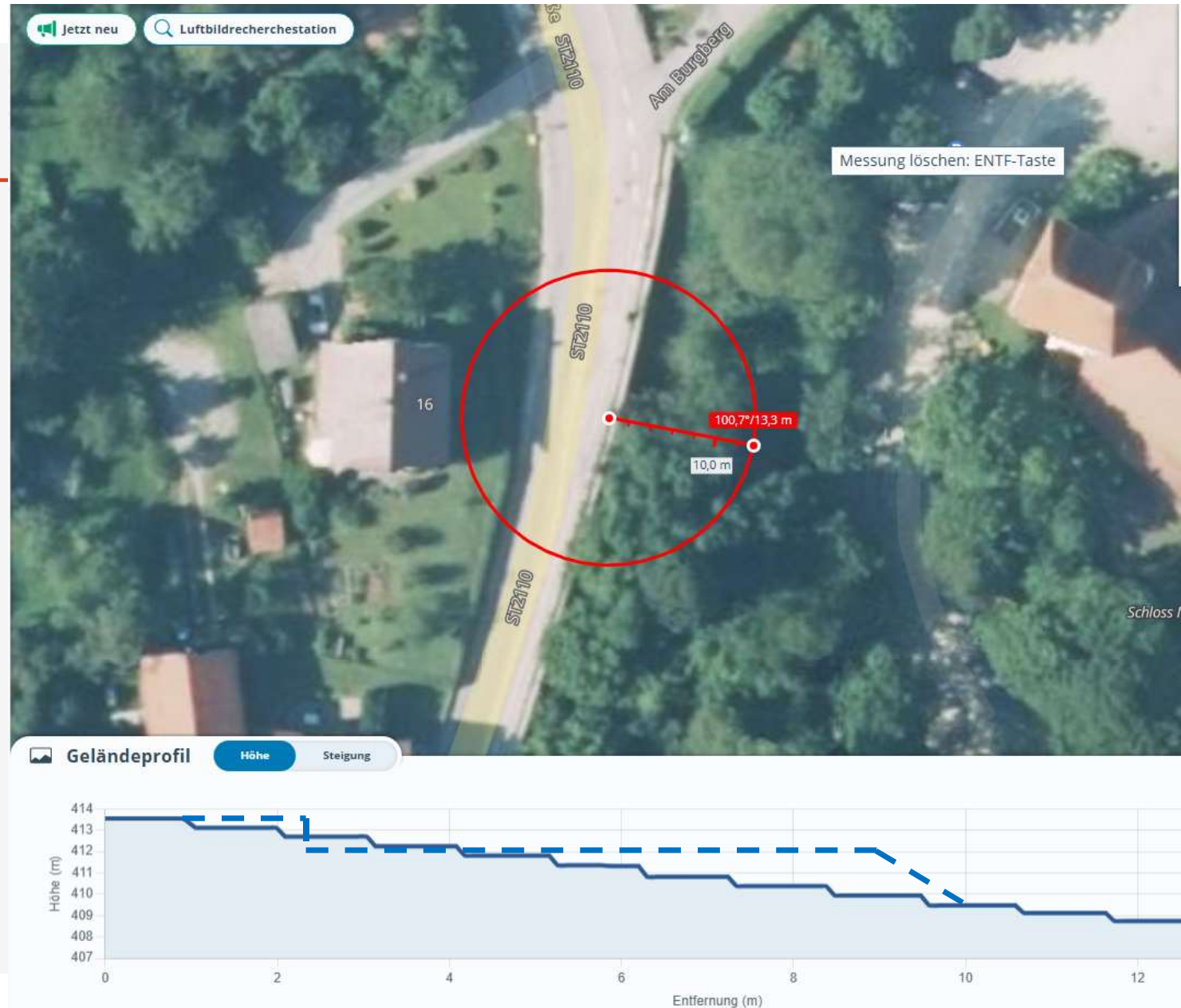
- Neue Stützmauer d.Brückenbauwerks ca. 2m weiter hangabwärts
- Ausreichend Breite f. 4m Fahrbahn Einspur plus Querparkflächen



Geländeprofil

Bereich C (ggü. Haus 16):

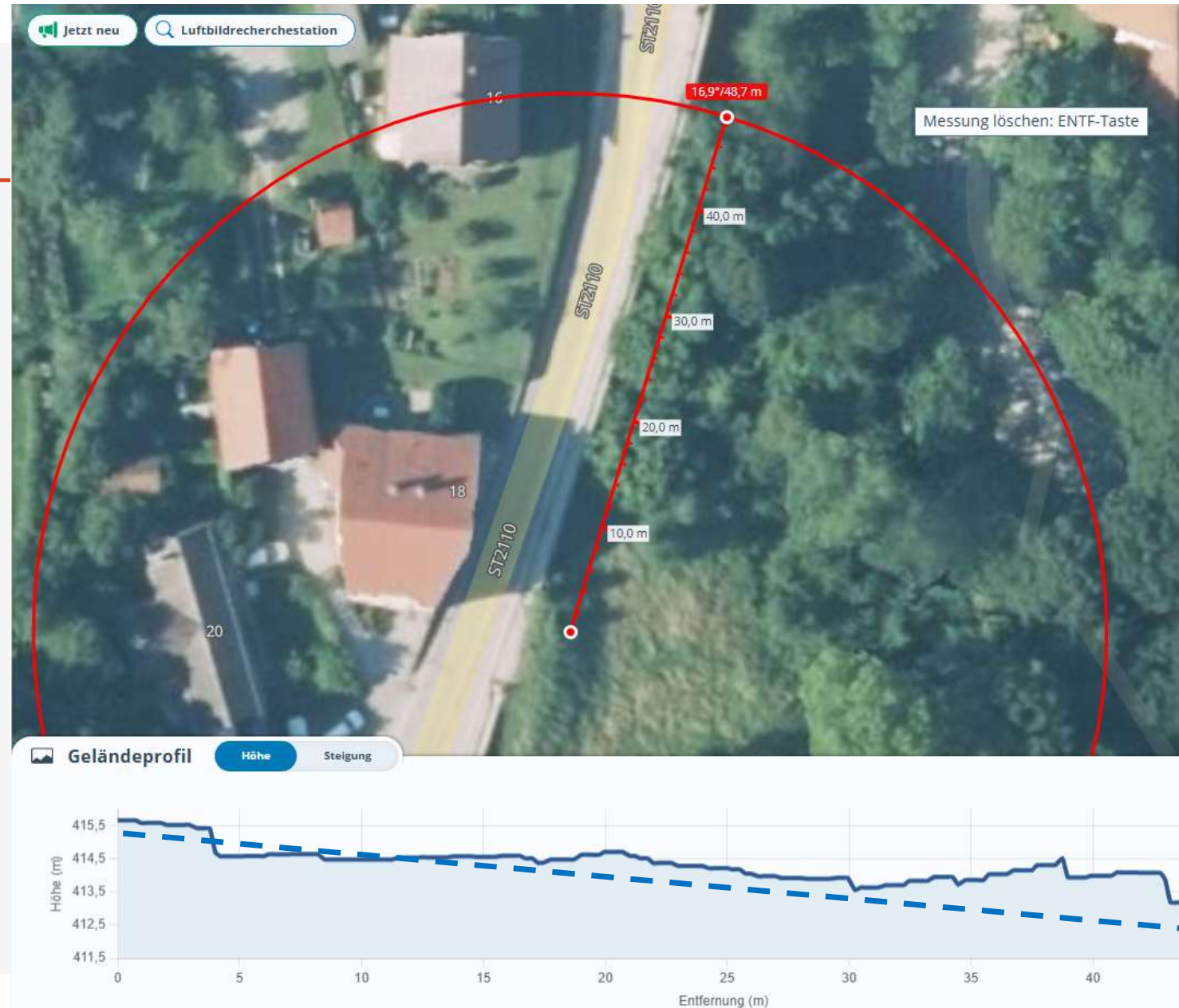
- Neue Stützmauer d.Brückenbauwerks ca. 2m weiter hangabwärts
- Ausreichend Breite f. 4m Fahrbahn Einspur plus Längsparkflächen
- Niveau 4m niedriger



Geländeprofil

Bereich B->C

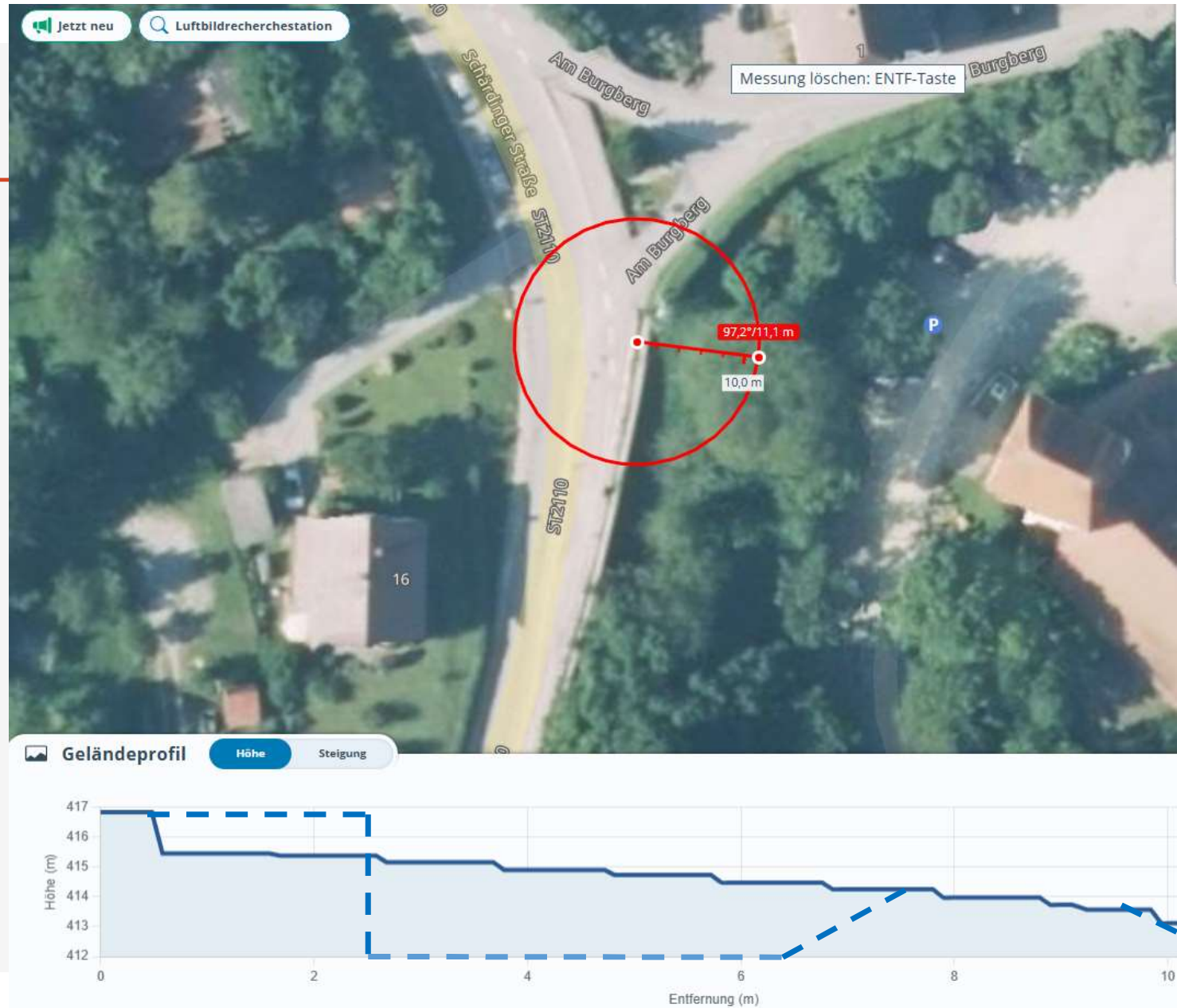
- Gefälle 6%



Geländeprofil

Bereich D:

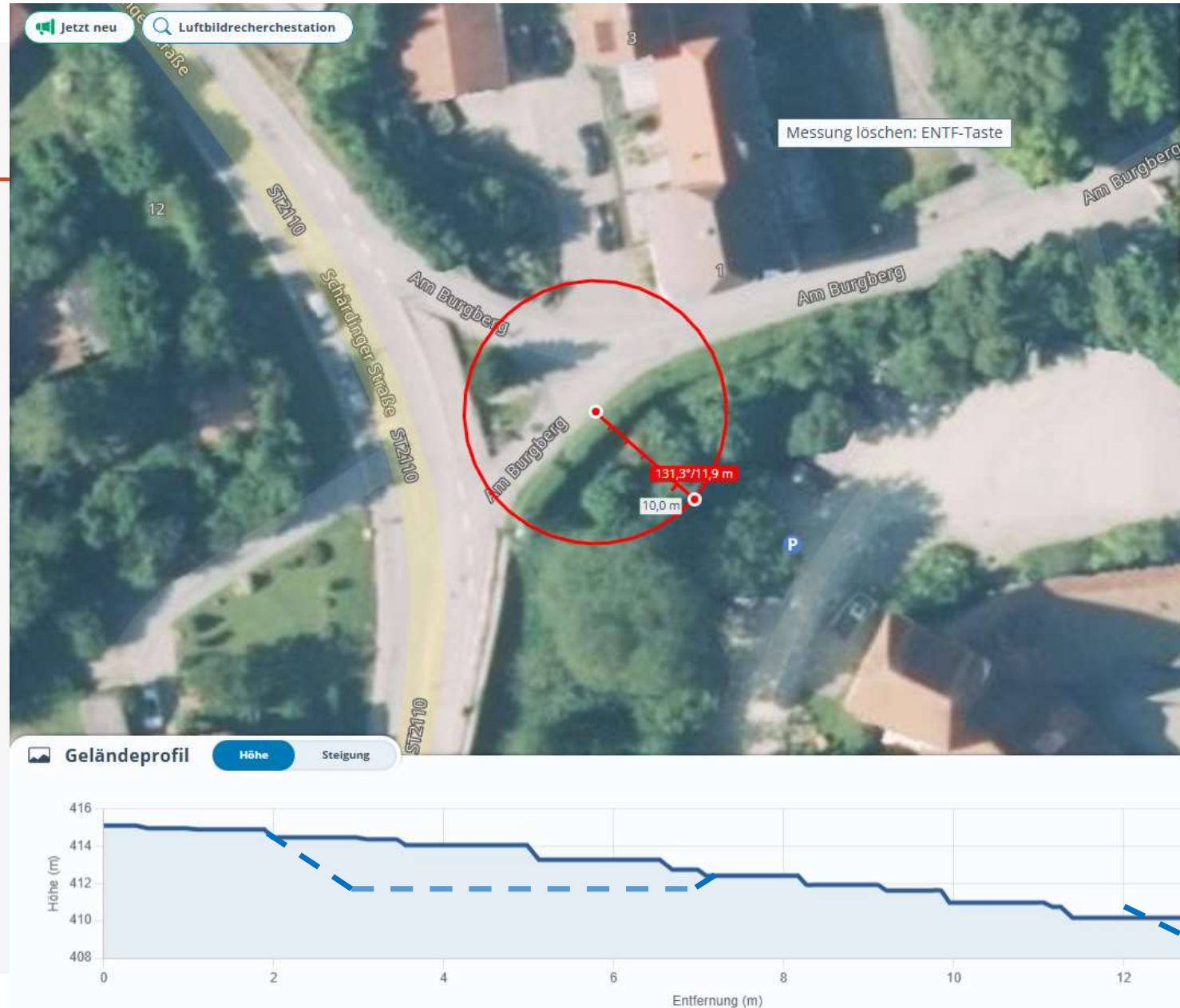
- Neue Stützmauer d.Brückenbauwerks ca. 2m weiter hangabwärts
- Ausreichend Breite f. 4m Fahrbahn Einspur



Geländeprofil

Bereich E (Abfahrt Einbahn):

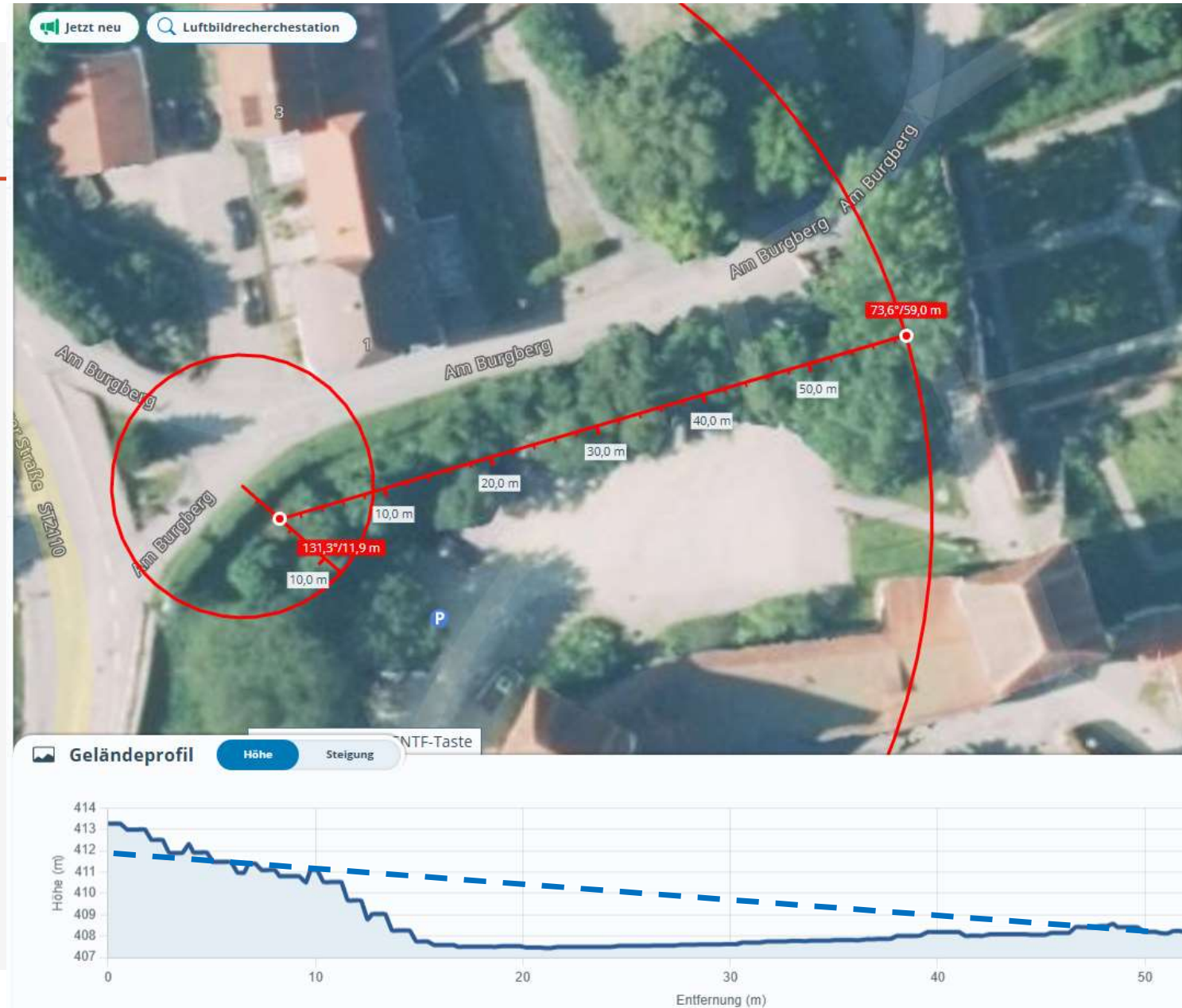
- Ausreichend Breite f. 4m Fahrbahn Einspur



Geländeprofil

Bereich E->F (Abfahrt Einbahn):

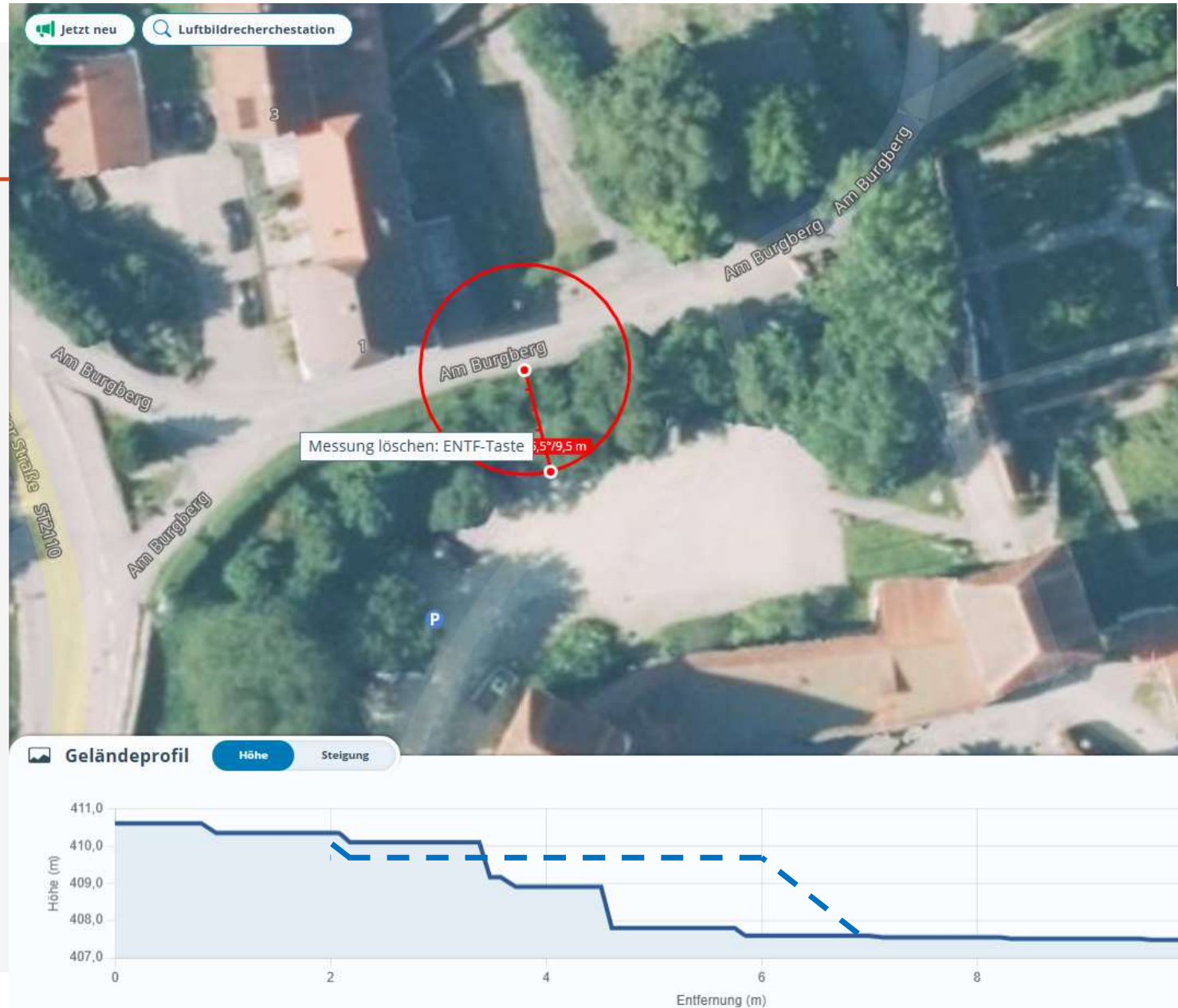
- Gefälle 10%



Geländeprofil

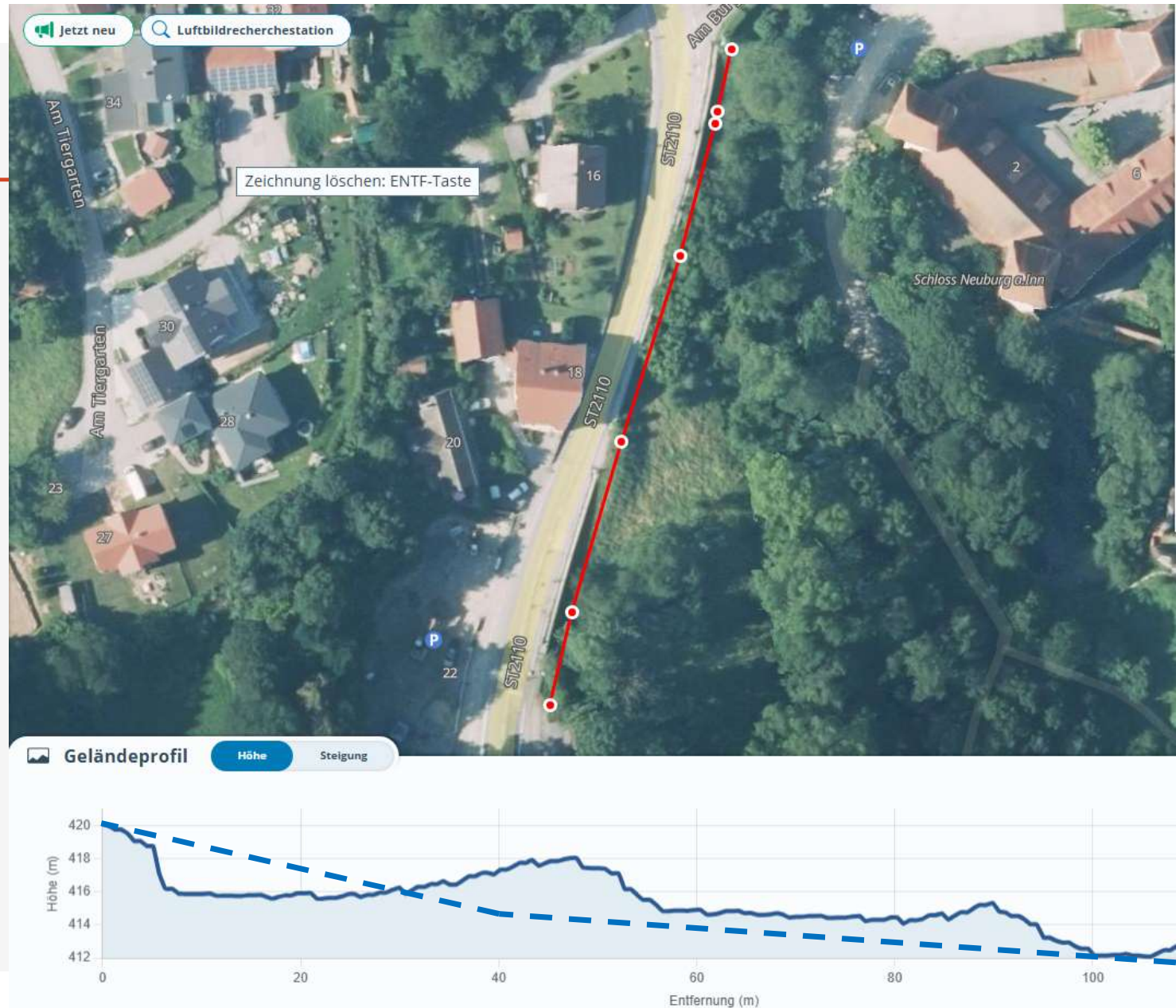
Bereich F (Abfahrt Einbahn):

- Ausreichend Breite f. 4m Fahrbahn Einspur



Geländeprofil

Bereich Fuß neue Stützmauer:



Schematische Ansicht von der Südrampe



Bauphasen:

Um für das sichere Befahren der hier vorgeschlagenen Abfahrt während des Baus der Brückenkonstruktion ausreichend Abstand von der Baustelle darstellen zu können,

- müsste das Tragwerk der Brücke vom nördlichen Ende bis zu Haus Nr. 16 in jedem Fall vor dem Beginn der Kanalbauarbeiten erstellt werden, da sich dort gegenüber auf Grund des sehr steilen Geländes das Nadelöhr der Abfahrt befindet und damit die Gefährdung von Verkehrsteilnehmern unter der Brücke zu hoch wäre
- kann der Verkehr nach Fertigstellung der Trasse ampelgeregelt ,außen', d.h. im Bereich der späteren Parkplätze hinunter und während der max. vier Monate Kanalbauarbeiten auch herauf geleitet werden. Der Abstand der Fahrzeuge von der Baustelle am Tragwerk der Brücke beträgt damit im südlichen Bereich immer 5 – 6 m.