



Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Mia Goller BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**
vom 22.06.2026

Wirtschaftlichkeit, Kostenentwicklung und Nutzenbewertung der geplanten Ortsumgehungen Eggldham, Aidenbach und Aldersbach im Zuge der Staatsstraße St 2109

Die Staatsstraße St 2109 soll im Bereich der Gemeinden Eggldham, Aidenbach und Aldersbach durch mehrere Ortsumgehungen (OU) ergänzt werden. Nach Angaben des Staatlichen Bauamtes Passau handelt es sich um zwei eigenständige Teilprojekte der Gesamtmaßnahme „OU Aldersbach – Aidenbach – Eggldham“ mit einer Gesamtlänge von rund 9,1 Kilometern. Die aktuell veröffentlichten Kosten betragen 29,4 Mio. Euro für die Ortsumgehung Eggldham sowie 45,3 Mio. Euro für die Ortsumgehung Aidenbach/Aldersbach und damit insgesamt rund 74,7 Mio. Euro.

Nach den vorliegenden Verkehrsprognosen soll die Ortsumgehung Eggldham im Prognosejahr 2035 lediglich rund 2400 Fahrzeuge pro Tag aufnehmen.

Gleichzeitig weist die im Planfeststellungsverfahren zugrunde gelegte Vorzugsvariante 21 einen erheblichen baulichen und flächenbezogenen Aufwand auf. Nach den Planunterlagen umfasst die Trasse rund 9,1 Kilometer Neubau, 13 Brückenbauwerke, einen Flächenverbrauch von etwa 32,7 Hektar, die Inanspruchnahme von rund 28,1 Hektar landwirtschaftlicher Nutzfläche sowie etwa 4 Hektar Waldfläche. Hinzu kommen Dammbauwerke mit Höhen von bis zu 14,5 Metern sowie ein prognostizierter Massenüberschuss von rund 110 000 Kubikmetern Erdmaterial. Die Variante 21 stellt die im Feststellungsentwurf ausgewiesene Plantrasse dar.

Die öffentlich genannten Gesamtkosten lagen im Jahr 2020 bei rund 33,3 Mio. Euro. Inzwischen werden sie mit rund 74,7 Mio. Euro beziffert. Damit haben sich die veranschlagten Kosten innerhalb weniger Jahre mehr als verdoppelt.

Vor diesem Hintergrund stellen sich erhebliche Fragen hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit, der Aktualität der Nutzen-Kosten-Bewertung, der Einhaltung des Wirtschaftlichkeitsgebots gemäß Art. 7 Bayerische Haushaltsordnung (BayHO) sowie der langfristigen Belastungen für den Staatshaushalt.

Die Staatsregierung wird gefragt:

1. Planungsgeschichte und Kostenentwicklung 4
- 1.a) Wie hoch waren die Kosten der genehmigten Vorentwürfe und um wie viel Prozent haben sich diese bis zum aktuellen Kostenstand erhöht (bitte für beide Teilprojekte sowie für die gesamte Strecke angeben)? 4

1.b)	Welche wesentlichen Änderungen wurden seit den genehmigten Vor- entwürfen vorgenommen?	4
1.c)	Welche dieser Änderungen hatten Auswirkungen auf die Projektkosten sowie auf die Wirtschaftlichkeits- bzw. Nutzen-Kosten-Bewertung?	4
2.	Ursachen der Kostensteigerungen	4
2.a)	Welche wesentlichen Ursachen haben zu den bisherigen Kosten- steigerungen geführt (bitte für beide Teilprojekte getrennt ausweisen)?	4
2.b)	Welcher Anteil der Kostensteigerungen entfällt auf Baupreissteigerungen, Planungsänderungen, Ingenieurbauwerke, Umweltauflagen, Grund- erwerb sowie sonstige Ursachen?	5
2.c)	Mit welchen Gesamtkosten rechnet die Staatsregierung bis zur Fertig- stellung beider Teilprojekte?	5
3.	Wirtschaftlichkeitsuntersuchung	5
3.a)	Zu welchem Ergebnis kam die letzte Wirtschaftlichkeits- bzw. Nutzen- Kosten-Untersuchung für beide Teilprojekte sowie für die gesamte Neubaustrecke?	5
3.b)	Welche Kosten- und Verkehrsprognosen wurden zugrunde gelegt?	5
3.c)	Wird die Untersuchung nach den erheblichen Kostensteigerungen aktualisiert und, falls nein, warum nicht?	5
4.	Nutzen-Kosten-Bewertung	5
4.a)	Welcher Nutzen-Kosten-Faktor ergibt sich auf Grundlage der aktuel- len Gesamtkosten?	5
4.b)	Ab welcher Kostenhöhe würde das Projekt die Voraussetzungen seiner ursprünglichen Wirtschaftlichkeitsbewertung nicht mehr erfüllen?	6
4.c)	Hält die Staatsregierung das Projekt weiterhin für wirtschaftlich?	6
5.	Verkehrsprognosen	6
5.a)	Welche prognostizierten Verkehrsbelastungen werden auf den einzelnen Abschnitten der Neubaustrecke im Prognosejahr 2035 erwartet?	6
5.b)	Wie bewertet die Staatsregierung die Wirtschaftlichkeit angesichts der erheblich gestiegenen Projektkosten bei vergleichsweise niedrigen Verkehrsbelastungen?	6
5.c)	Welche Investitionskosten entfallen rechnerisch auf jedes prognosti- zierte Fahrzeug pro Tag auf der Neubaustrecke?	6
6.	Gesamtprojekt	6
6.a)	Warum werden die Ortsumgehungen als eigenständige Teilprojekte geführt?	6

6.b)	Sind die Kosten für die notwendigen Begleitstraßen bzw. Unter- oder Überführungen in den aktuellen Gesamtkosten enthalten?	6
6.c)	Falls nein, warum nicht?	7
7.	Alternativen	7
7.a)	Welche Ausbau-, Optimierungs- oder Bestandsvarianten wurden unter Berücksichtigung der heutigen Kostenentwicklung geprüft?	7
7.b)	Welche Investitionskosten und Nutzen-Kosten-Werte ergaben sich?	7
7.c)	Warum wurde dennoch die Vorzugsvariante gewählt?	7
8.	Gesamtbewertung	7
8.a)	Plant die Staatsregierung eine erneute vollständige Wirtschaftlichkeits- und Nutzen-Kosten-Untersuchung?	7
8.b)	Falls nein, warum nicht?	7
8.c)	Wie bewertet die Staatsregierung insgesamt den wirtschaftlichen Einsatz von Steuermitteln bei einem Projekt mit mehr als verdoppelten Kosten und vergleichsweise niedrigen prognostizierten Verkehrsbelastungen?	7
	Hinweise des Landtagsamts	8

Antwort

des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr
vom 17.07.2026

Vorbemerkung:

Die Planfeststellungsunterlagen für die Ortsumgehung Eggldham sind unter folgender Webadresse abrufbar: www.regierung.niederbayern.bayern.de¹

1. Planungsgeschichte und Kostenentwicklung

1.a) Wie hoch waren die Kosten der genehmigten Vorentwürfe und um wie viel Prozent haben sich diese bis zum aktuellen Kostenstand erhöht (bitte für beide Teilprojekte sowie für die gesamte Strecke angeben)?

Die Kostenberechnung des Vorentwurfs der Ortsumgehung (OU) Eggldham (Stand 2016) beträgt 13,909 Mio. Euro. Die aktuelle Kostenschätzung beträgt 29,4 Mio. Euro. Das entspricht einer Steigerung von 111 Prozent.

Die Kostenberechnung des Vorentwurfs der OU Aidenbach – Aldersbach (Stand 2016) beträgt 19,348 Mio. Euro. Die aktuelle Kostenschätzung 45,3 Mio. Euro. Das entspricht einer Steigerung von 134 Prozent.

Die Summe der Kostenberechnungen für das Gesamtprojekt Ortsumgehung Eggldham – Aidenbach – Aldersbach (Stand 2016) betragen 33,257 Mio. Euro. Die aktuelle Kostenschätzung beträgt 74,7 Mio. Euro. Das entspricht einer Steigerung von 125 Prozent.

1.b) Welche wesentlichen Änderungen wurden seit den genehmigten Vorentwürfen vorgenommen?

Im Zuge der Planfeststellung wurden bei der Ortsumgehung Eggldham Anpassungen an den Knotenpunkten sowie an den Abmessungen einzelner Bauwerke vorgenommen.

Die OU Aidenbach – Aldersbach befindet sich noch zu Beginn der Genehmigungsplanung, konkrete Änderungen können daher derzeit noch nicht benannt werden.

1.c) Welche dieser Änderungen hatten Auswirkungen auf die Projektkosten sowie auf die Wirtschaftlichkeits- bzw. Nutzen-Kosten-Bewertung?

Die zu Frage 1 b genannten Änderungen.

2. Ursachen der Kostensteigerungen

2.a) Welche wesentlichen Ursachen haben zu den bisherigen Kostensteigerungen geführt (bitte für beide Teilprojekte getrennt ausweisen)?

¹ https://www.regierung.niederbayern.bayern.de/service/planfeststellungsverfahren/strassen/20230727_st2109

2.b) Welcher Anteil der Kostensteigerungen entfällt auf Baupreissteigerungen, Planungsänderungen, Ingenieurbauwerke, Umweltauflagen, Grunderwerb sowie sonstige Ursachen?

Die Fragen 2a und 2b werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Kostensteigerungen sind im Wesentlichen auf die Entwicklung des Baupreisindex zurückzuführen. Der Baupreisindex im Straßenbau ist seit 2016 um rund 80 Prozent gestiegen. Weitere Steigerungen verteilen sich auf Änderungen von Umweltauflagen, Richtlinien, Gesetzen und daraus folgenden Planungsanpassungen, wie z. B. an den Ingenieurbauwerken. Eine genaue Bezifferung kann aktuell nicht erfolgen.

2.c) Mit welchen Gesamtkosten rechnet die Staatsregierung bis zur Fertigstellung beider Teilprojekte?

Die Staatsregierung geht aktuell – ohne Berücksichtigung künftiger Baupreissteigerungen – von Gesamtkosten in Höhe von 74,7 Mio. Euro aus. Nach Abschluss der Genehmigungsplanung wird eine Überprüfung und ggf. Aktualisierung der Gesamtkosten erfolgen.

3. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

3.a) Zu welchem Ergebnis kam die letzte Wirtschaftlichkeits- bzw. Nutzen-Kosten-Untersuchung für beide Teilprojekte sowie für die gesamte Neubaustrecke?

Bei der Aufstellung des 7. Ausbauplans für Staatsstraßen wurde das Gesamtprojekt bewertet und ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,9 ermittelt.

3.b) Welche Kosten- und Verkehrsprognosen wurden zugrunde gelegt?

Die Kosten wurden im Zuge der Aufstellung des 7. Ausbauplans für Staatsstraßen ermittelt und die Verkehrsprognose für das Prognosejahr 2025 zugrunde gelegt.

3.c) Wird die Untersuchung nach den erheblichen Kostensteigerungen aktualisiert und, falls nein, warum nicht?

4. Nutzen-Kosten-Bewertung

4.a) Welcher Nutzen-Kosten-Faktor ergibt sich auf Grundlage der aktuellen Gesamtkosten?

Die Fragen 3c und 4a werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine Prüfung soll nach Abschluss der Genehmigungsplanung erfolgen.

4.b) Ab welcher Kostenhöhe würde das Projekt die Voraussetzungen seiner ursprünglichen Wirtschaftlichkeitsbewertung nicht mehr erfüllen?

Eine pauschale Aussage ist nicht möglich, da auch Änderungen des Nutzens auftreten können.

4.c) Hält die Staatsregierung das Projekt weiterhin für wirtschaftlich?

Ja.

5. Verkehrsprognosen

5.a) Welche prognostizierten Verkehrsbelastungen werden auf den einzelnen Abschnitten der Neubaustrecke im Prognosejahr 2035 erwartet?

Die prognostizierten Verkehrsbelastungen sind im Verkehrsgutachten (Anlage 3 zur Unterlage 1) der Planfeststellungsunterlagen dargestellt.

5.b) Wie bewertet die Staatsregierung die Wirtschaftlichkeit angesichts der erheblich gestiegenen Projektkosten bei vergleichsweise niedrigen Verkehrsbelastungen?

Die Staatsregierung sieht das gesamte Vorhaben weiterhin als gesamtwirtschaftlich gerechtfertigte Infrastrukturmaßnahme an, die der Entlastung der Ortsdurchfahrten und der Verbesserung der Verkehrssicherheit dient.

5.c) Welche Investitionskosten entfallen rechnerisch auf jedes prognostizierte Fahrzeug pro Tag auf der Neubaustrecke?

Diese Ermittlung ist bei einer Straßenplanung nicht relevant. Neben der Entlastung der Ortsdurchfahrt vom Durchgangsverkehr gibt es weitere Aspekte, die für eine Ortsumgehung sprechen, jedoch nicht unmittelbar monetär abbildbar sind.

6. Gesamtprojekt

6.a) Warum werden die Ortsumgehungen als eigenständige Teilprojekte geführt?

Im Straßenbau ist es üblich, Projekte in kleinere, verkehrswirksame Verfahrens- und Bauabschnitte zu unterteilen, da dadurch eine einfachere Projektabwicklung erreicht werden kann.

6.b) Sind die Kosten für die notwendigen Begleitstraßen bzw. Unter- oder Überführungen in den aktuellen Gesamtkosten enthalten?

6.c) Falls nein, warum nicht?

Die Fragen 6 b und 6 c werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ja.

7. Alternativen**7.a) Welche Ausbau-, Optimierungs- oder Bestandsvarianten wurden unter Berücksichtigung der heutigen Kostenentwicklung geprüft?****7.b) Welche Investitionskosten und Nutzen-Kosten-Werte ergaben sich?****7.c) Warum wurde dennoch die Vorzugsvariante gewählt?**

Die Fragen 7 a bis 7 c werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ein detaillierter Variantenvergleich unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit und Investitionskosten ist in den Planfeststellungsunterlagen im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) enthalten. Dargestellt ist auch die Auswahl der Vorzugsvariante.

8. Gesamtbewertung**8.a) Plant die Staatsregierung eine erneute vollständige Wirtschaftlichkeits- und Nutzen-Kosten-Untersuchung?****8.b) Falls nein, warum nicht?**

Die Fragen 8 a und 8 b werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort zu Fragen 3 c und 4 a verwiesen.

8.c) Wie bewertet die Staatsregierung insgesamt den wirtschaftlichen Einsatz von Steuermitteln bei einem Projekt mit mehr als verdoppelten Kosten und vergleichsweise niedrigen prognostizierten Verkehrsbelastungen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 5 b verwiesen.

Hinweise des Landtagsamts

Zitate werden weder inhaltlich noch formal überprüft. Die korrekte Zitierweise liegt in der Verantwortung der Fragestellerin bzw. des Fragestellers sowie der Staatsregierung.

Zur Vereinfachung der Lesbarkeit können Internetadressen verkürzt dargestellt sein. Die vollständige Internetadresse ist als Hyperlink hinterlegt und in der digitalen Version des Dokuments direkt aufrufbar. Zusätzlich ist diese als Fußnote vollständig dargestellt.

Drucksachen, Plenarprotokolle sowie die Tagesordnungen der Vollversammlung und der Ausschüsse sind im Internet unter www.bayern.landtag.de/parlament/dokumente abrufbar.

Die aktuelle Sitzungsübersicht steht unter www.bayern.landtag.de/aktuelles/sitzungen zur Verfügung.