



# B 299 OU Garching a.d.Alz

Ergebnis der Umweltverträglichkeitsstudie und des Variantenvergleichs  
Wahl der Vorzugsvariante

Ltd. BD Rehm / BD'in Wallner / BR Tholler

Staatliches Bauamt Traunstein



# Gliederung

- Planungsauftrag
- Planungsschritte und Planungstiefe in der Straßenplanung
- Planungsziele
- Vorgeschichte 1983 – 2021 – gesamter Streckenzug
- NKV-Neubewertung
- Ergebnis Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) – nur Bereich OU Garching
- Ergebnis Variantenvergleich – Wahl der Vorzugsvariante
- Abstimmung mit Bundesverkehrsministerium
- Wie geht´s weiter?



# Gliederung

- **Planungsauftrag**
- Planungsschritte und Planungstiefe in der Straßenplanung
- Planungsziele
- Vorgeschichte 1983 – 2021 – gesamter Streckenzug
- NKV-Neubewertung
- Ergebnis Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) – nur Bereich OU Garching
- Ergebnis Variantenvergleich – Wahl der Vorzugsvariante
- Abstimmung mit Bundesverkehrsministerium
- Wie geht´s weiter?

# Planungsauftrag

## Bundesverkehrswegeplan 2030

- » Rahmenprogramm der Bundesregierung für Verkehrswegeinfrastruktur aller Verkehrswege
- » Beschluss im Bundeskabinett (03.08.2016)
- » BVWP ist ein Programm → kein Gesetzescharakter



## Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG)

- » Konkretisierung des BVWP durch Bedarfspläne für alle Verkehrswege
- » Gesetzesbeschluss im Bundestag (Parlament) (02.12.2016)
- » **Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als Anlage zum FStrAbG → Gesetzescharakter**







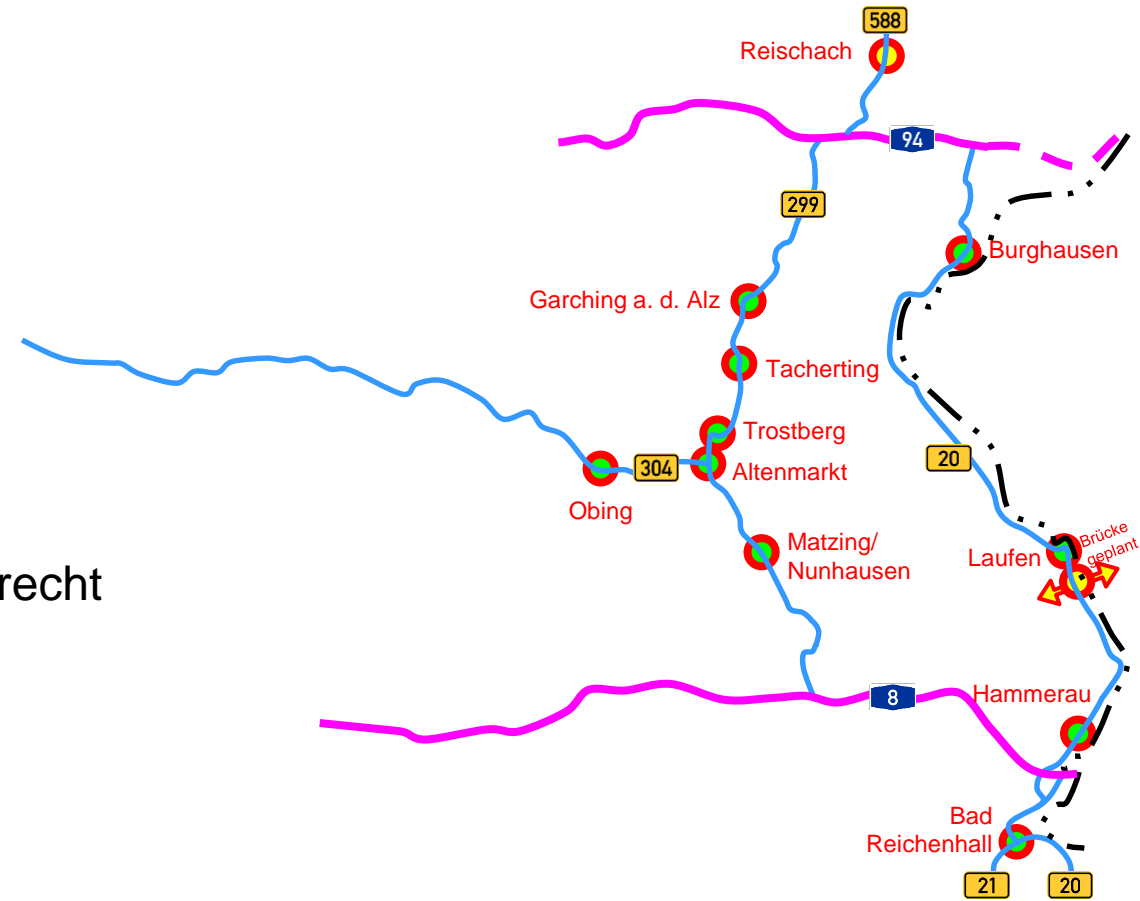
# Planungsauftrag

## Bedarfsplan 2016

Alle Infos zum Bedarfsplan online einsehbar unter:  
[Projektinformationssystem \(PRINS\)](#)

Bereich des Bauamtes Traunstein:

-  9 Maßnahmen im Vordringlichen Bedarf
-  2 Maßnahmen im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht





# Planungsauftrag

## Bedarfsplan 2016

Gesamtprojekt:

**B 299 Altötting (A 94) - Traunstein (A 8)**

4 Teilprojekte:

-B 299 OU Garching

-B 299 OU Tacherting/Trostberg

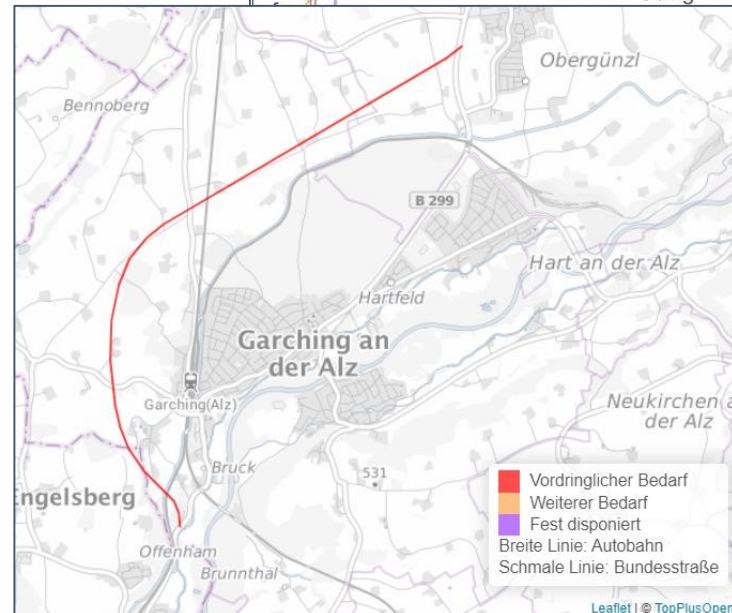
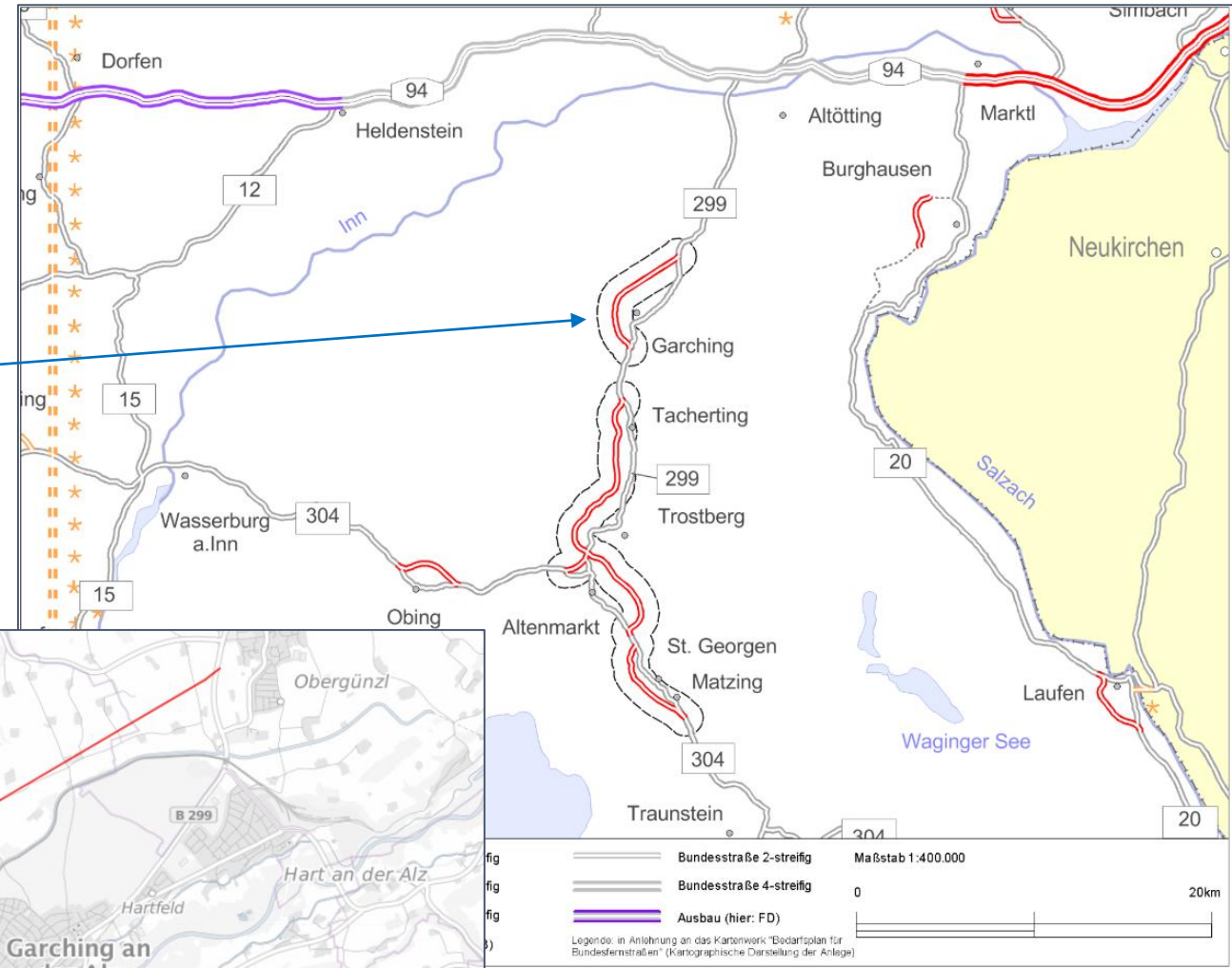
-B 304 OU Altenmarkt

-B 304 OU Nunhausen/Matzing

Einstufung in den Vordringlichen Bedarf  
im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen  
**= unser Planungsauftrag per Gesetz**

Nutzen-Kosten-Verhältnis:

**1,2 → knapp bauwürdig**





# Gliederung

- Planungsauftrag
- **Planungsschritte und Planungstiefe in der Straßenplanung**
- Planungsziele
- Vorgeschichte 1983 – 2021 – gesamter Streckenzug
- NKV-Neubewertung
- Ergebnis Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) – nur Bereich OU Garching
- Ergebnis Variantenvergleich – Wahl der Vorzugsvariante
- Abstimmung mit Bundesverkehrsministerium
- Wie geht´s weiter?



# Planungsschritte in der Straßenplanung

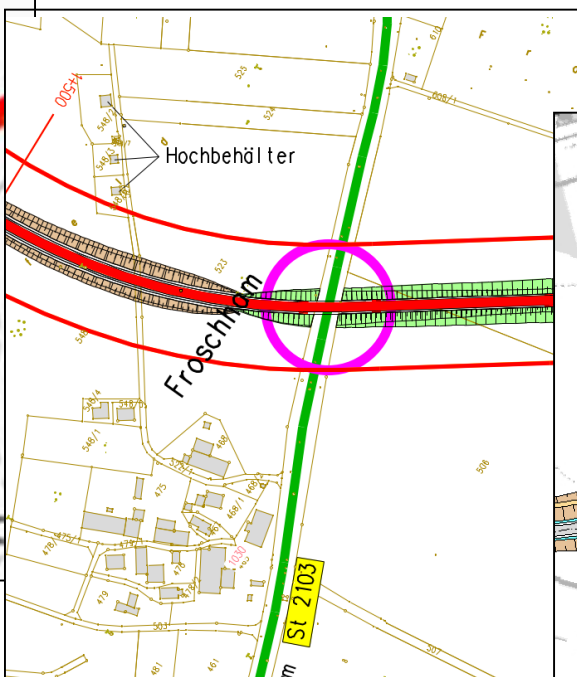
			Umweltbelange	Öffentlichkeitsbeteiligung
Gesetz bzw. politischer Planungsauftrag	<b>Bedarfsplan</b> für die Bundesfernstraßen	M 1:25.000	Strategische Umweltprüfung	PRINS (online) bzw. Projektportfolio
rechtssichere Wahl der Vorzugsvariante	<b>Voruntersuchung</b>	M 1:10.000	Raumempfindlichkeitsanalyse / Umweltverträglichkeitsstudie	Kommunen, Fachplanungsträger (TÖBs)
	<b>Raumordnungsverfahren</b> mit landesplanerischer Beurteilung (HLaPlaB)			
Ausplanung samt Kostenermittlung; Genehmigung (verwaltungsintern)	Erarbeitung <b>Vorentwurf</b>	M 1:5.000	Landschaftspflegerische Begleitplanung	Kommunen, Fachplanungsträger (TÖBs)
	Genehmigung <b>Vorentwurf</b> (durch vorgesetzte Behörden)			
Baurechtschaffung (öffentlich-rechtlich)	Erarbeitung <b>Unterlagen zum Feststellungsentwurf</b>	M 1:1.000	Landschaftspflegerische Begleitplanung	Bürger (Einzelbetroffene), Kommunen, Fachplanungsträger (TÖBs), Verbände
	<b>Planfeststellungsverfahren</b>			
	<b>Klage?</b> → VGH			
	rechtskräftiger <b>Planfeststellungsbeschluss</b>			
Bauvorbereitung & Bau	<b>Ausführungsplanung</b> <b>Grunderwerb</b> (privatrechtlich)	M 1:1.000	Landschaftspflegerische Ausführungsplanung	Spatenstich, Verkehrsfreigabe
	<b>Bau</b>		Umweltbaubegleitung	



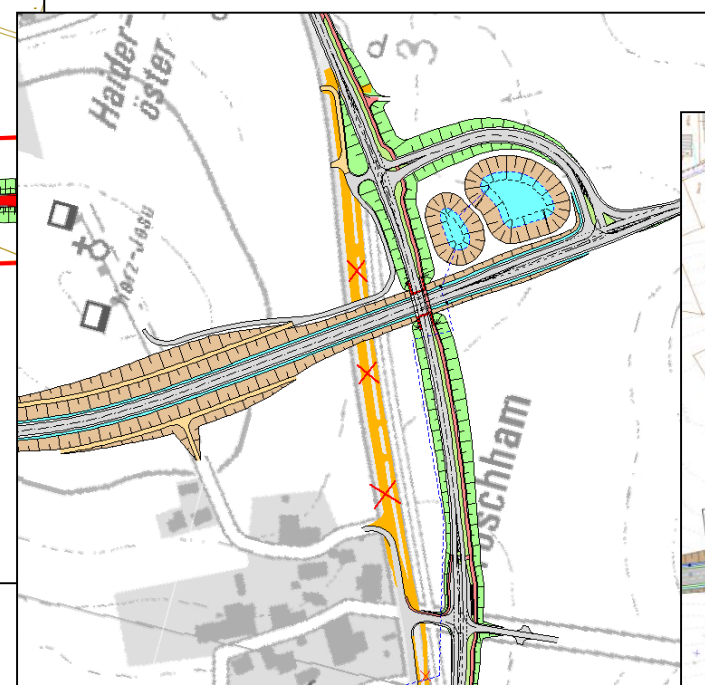
# Planungstiefe / Detaillierungsgrad in den Planungsstufen



Bedarfsplan M = 1:25.000

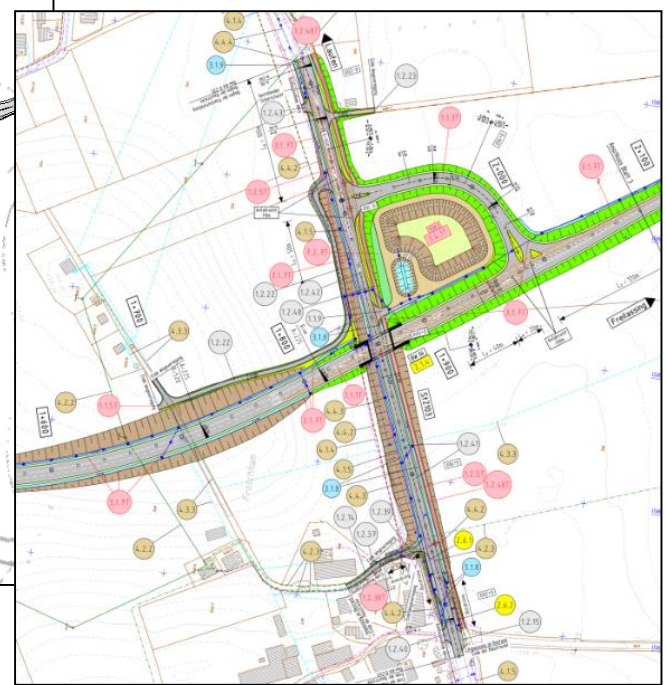


Voruntersuchung  
M = 1:10.000



Vorentwurf M = 1:5.000

erst hier parzellenscharfe  
Planung



Planfeststellung M = 1:1.000



# Gliederung

- Planungsauftrag
- Planungsschritte und Planungstiefe in der Straßenplanung
- **Planungsziele**
- Vorgeschichte 1983 – 2021 – gesamter Streckenzug
- NKV-Neubewertung
- Ergebnis Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) – nur Bereich OU Garching
- Ergebnis Variantenvergleich – Wahl der Vorzugsvariante
- Abstimmung mit Bundesverkehrsministerium
- Wie geht´s weiter?



# Planungsziele

- Erhöhung der Leistungsfähigkeit des gesamten Streckenzugs der B 299 / B 304
- Erhöhung der Leistungsfähigkeit der B 299 im Bereich Garching a.d.Alz
- Entlastung der Gemeinde vom Durchgangsverkehr
- Verlagerung des Durchgangsverkehrs, insb. des Schwerverkehrs auf die OU
- Erhöhung der Verkehrssicherheit in der OD und auf freier Strecke
- Verstetigung des Streckenverlaufs
- Erhöhung des Potentials zur Ortsentwicklung

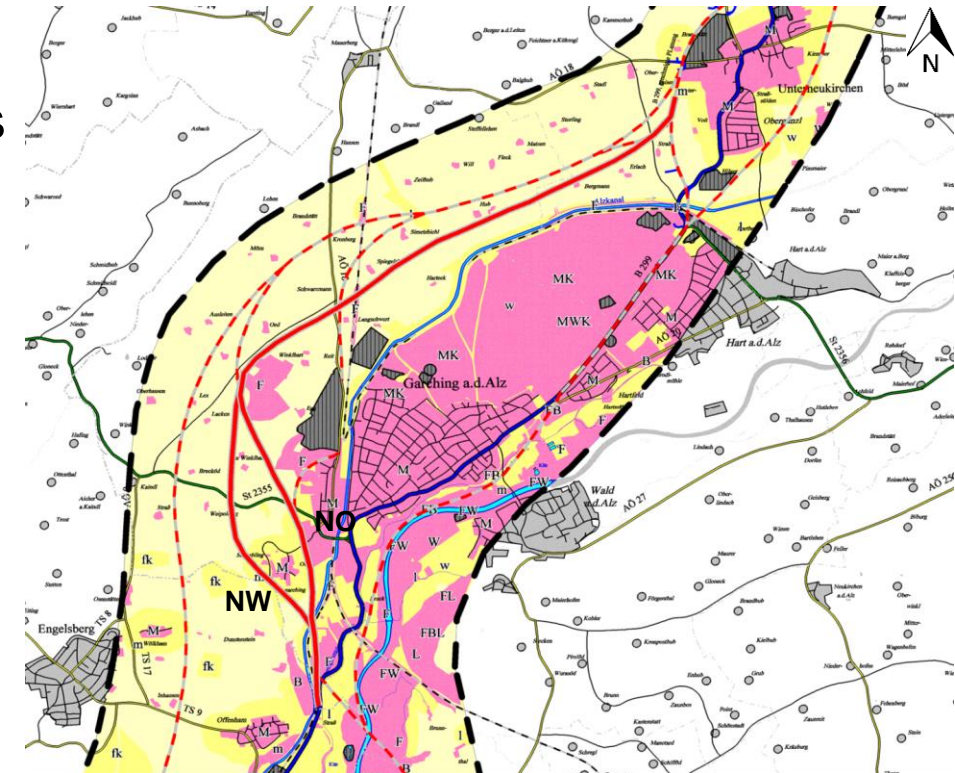


# Gliederung

- Planungsauftrag
- Planungsschritte und Planungstiefe in der Straßenplanung
- Planungsziele
- **Vorgeschichte 1983 – 2021 – gesamter Streckenzug**
- NKV-Neubewertung
- Ergebnis Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) – nur Bereich OU Garching
- Ergebnis Variantenvergleich – Wahl der Vorzugsvariante
- Abstimmung mit Bundesverkehrsministerium
- Wie geht´s weiter?

# Vorgeschichte

- 1996 **REA** für den gesamten Streckenzug
- 1999 Bauleitplanung Gemeinde Garching a.d.Alz im Gebiet Obergarching
- 2001 **UVS** für den gesamten Streckenzug → Festlegung des Korridors NW
- 2002 **ROV** → NW positiv landesplanerisch beurteilt (mit Maßgaben)
- 2003 BVWP → 2004 Bedarfsplan: OU Garching im **WB\***
- 2004 **Linienbestimmung** für NW-Korridor
- 2013 Projektanmeldung für BVWP-Fortschreibung
- 2016 Bedarfsplanfortschreibung → OU Garching im **VB**
- 2016 Bestätigung der Gültigkeit des ROV durch hLaPlaB
- 2021 Einstieg StBA in Vorplanung





# Gliederung

- Planungsauftrag
- Planungsschritte und Planungstiefe in der Straßenplanung
- Planungsziele
- Vorgeschichte 1983 – 2021 – gesamter Streckenzug
- **NKV-Neubewertung**
- Ergebnis Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) – nur Bereich OU Garching
- Ergebnis Variantenvergleich – Wahl der Vorzugsvariante
- Abstimmung mit Bundesverkehrsministerium
- Wie geht´s weiter?



# Neubewertung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses

## Hintergrund:

- NKV aus Bedarfsplan 2016 = 1,2 für Variante NW mit Dunstensteintunnel
- seither allgemeine und projektspezifische Kostensteigerungen, daher Bauwürdigkeit fraglich
- in Abstimmung mit Bundesverkehrsministerium:  
NKV-Neubewertung auch für Lösung ohne Dunstensteintunnel, dafür mit Faunabrücke

## Herangehensweise:

- Aktualisierung der Baukosten
- Berücksichtigung der allgemeinen Baupreissteigerungen über Baupreisindizes
- Neuermittlung des Nutzens (Monetarisierung)

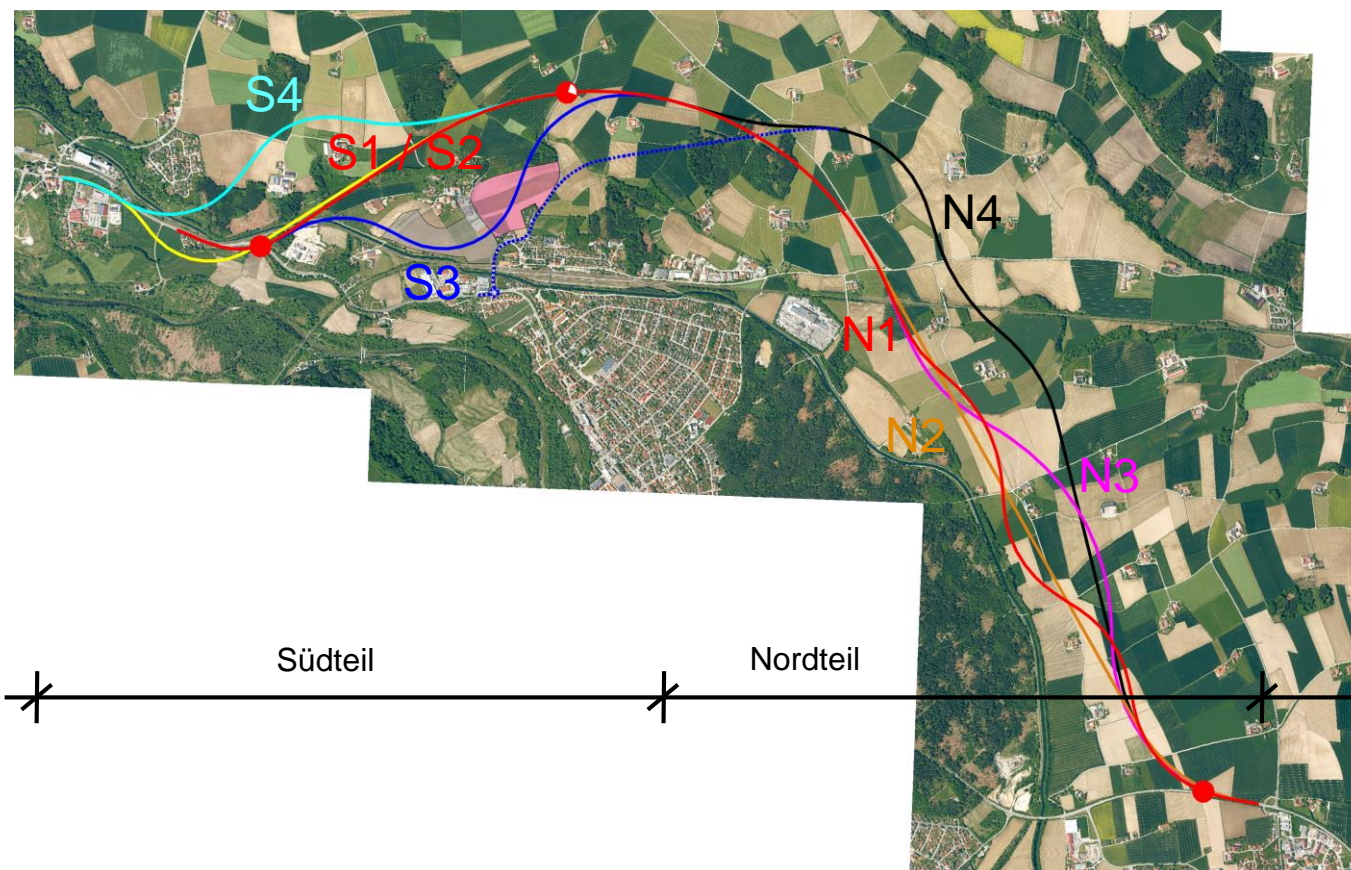
# Neubewertung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses

## Ergebnis:

	mit Dunstensteintunnel	ohne Dunstensteintunnel
NKV-Neubewertung	1,0	1,3
Bauwürdigkeit	an der Grenze der Bauwürdigkeit	knapp bauwürdig

## Prüfung der Bauwürdigkeit aller Variantenkombinationen:

- Die Nordvarianten sind hinsichtlich der Kosten und des Nutzens annähernd gleich.
- Jede Kombination mit Variante S4 (mit langem Tunnel) liegt aufgrund der hohen Kosten deutlich unter der Bauwürdigkeitsgrenze und scheidet daher aus.



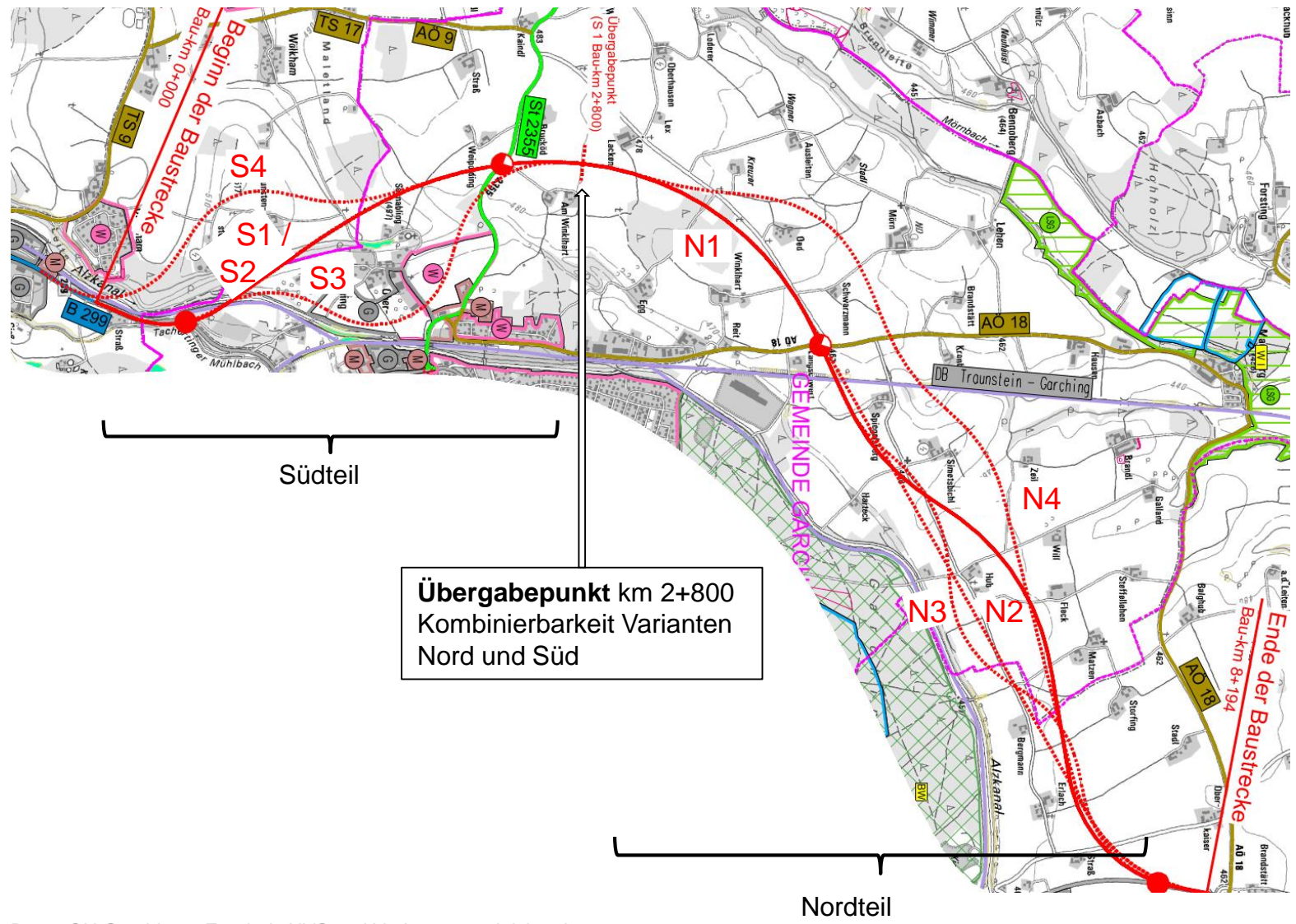




# Gliederung

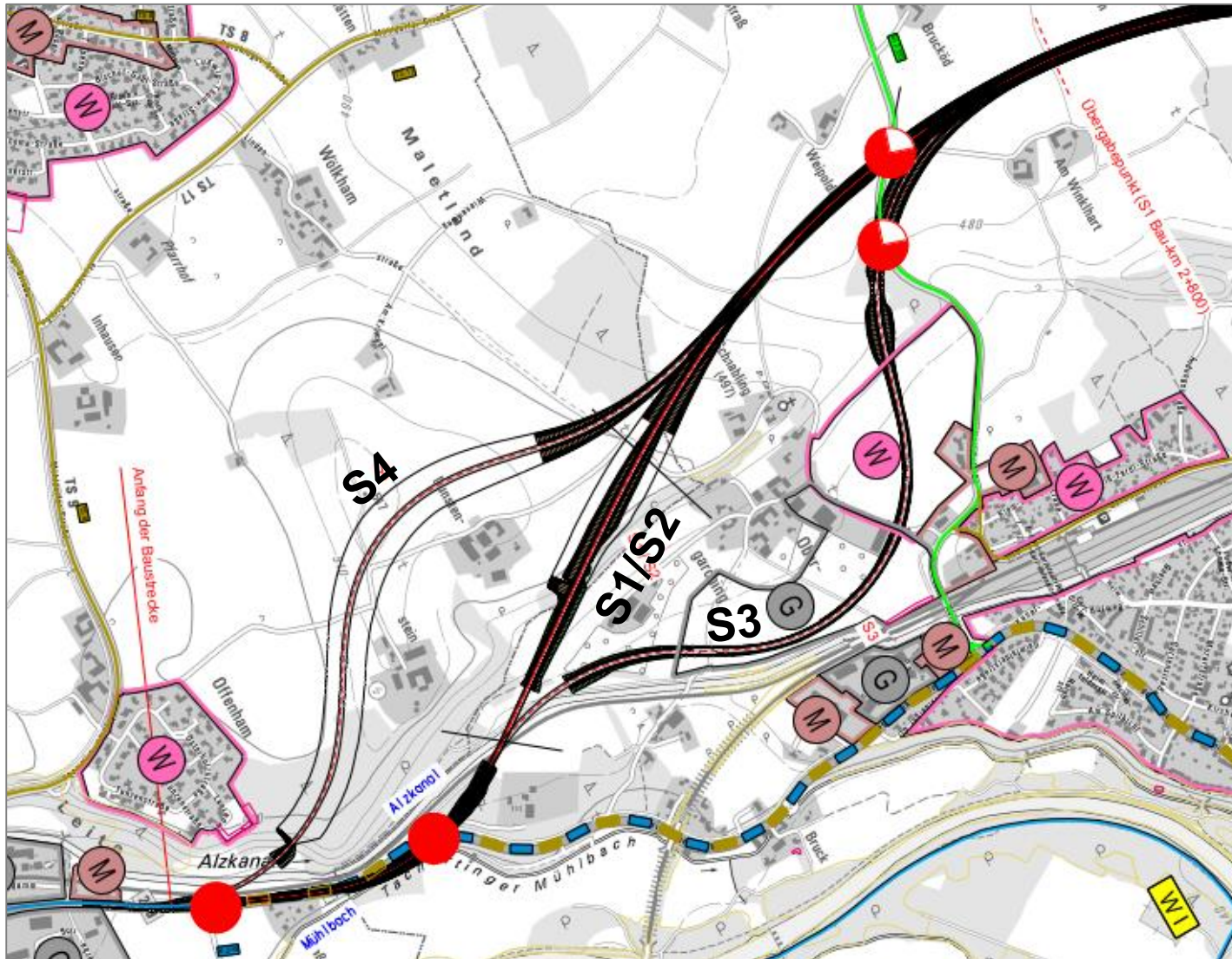
- Planungsauftrag
- Planungsschritte und Planungstiefe in der Straßenplanung
- Planungsziele
- Vorgeschichte 1983 – 2021 – gesamter Streckenzug
- NKV-Neubewertung
- **Ergebnis Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) – nur Bereich OU Garching**
- Ergebnis Variantenvergleich – Wahl der Vorzugsvariante
- Abstimmung mit Bundesverkehrsministerium
- Wie geht´s weiter?

# Ergebnis UVS – Variantenuntersuchung im NW-Korridor (2024)



Grundlage für UVS:  
Kartierungen 2022

# Ergebnis UVS – Variantenübersicht Süd



**S1** = Variante ohne Dunstensteintunnel, mit Faunabrücke

**S2** = Variante mit Dunstensteintunnel

**S3** = Variante durch Obergarching

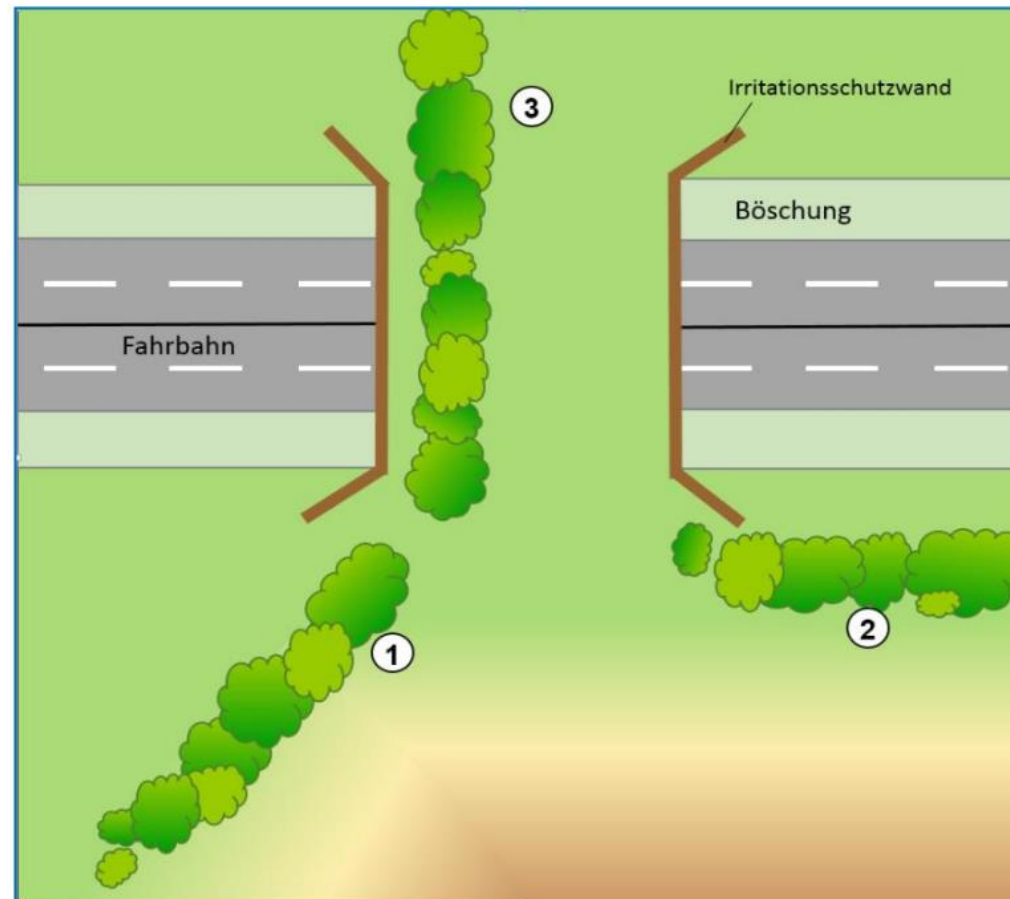
**S4** = Variante mit langem Tunnel

# Exkurs: Faunabrücke zur Wiederherstellung der ökol. Vernetzung

Von der Zerschneidung des Hangleitenwalds im Bereich Dunstenstein sind insb. Fledermäuse und die Haselmaus betroffen (Artenschutz). Zur Kompensation und Wiederherstellung der Vernetzung der Hangleite ist eine sog. Faunabrücke geplant.

Breite: 13,50 – 20 m

Ausgestaltung: geschlossenes  
Gehölzband  
zur Vernetzung



(1) Leitpflanzung als Anbindung an das Hinterland ( $\geq 3$  m).

(2) Leitpflanzung entlang des Verkehrswegs (dichte Hecke bzw. Abpflanzung  $\geq 4$  m, u.U. ergänzt durch techn. Leit- und Sperreinrichtung (Zäune oder Wände  $\geq 4$ m)).

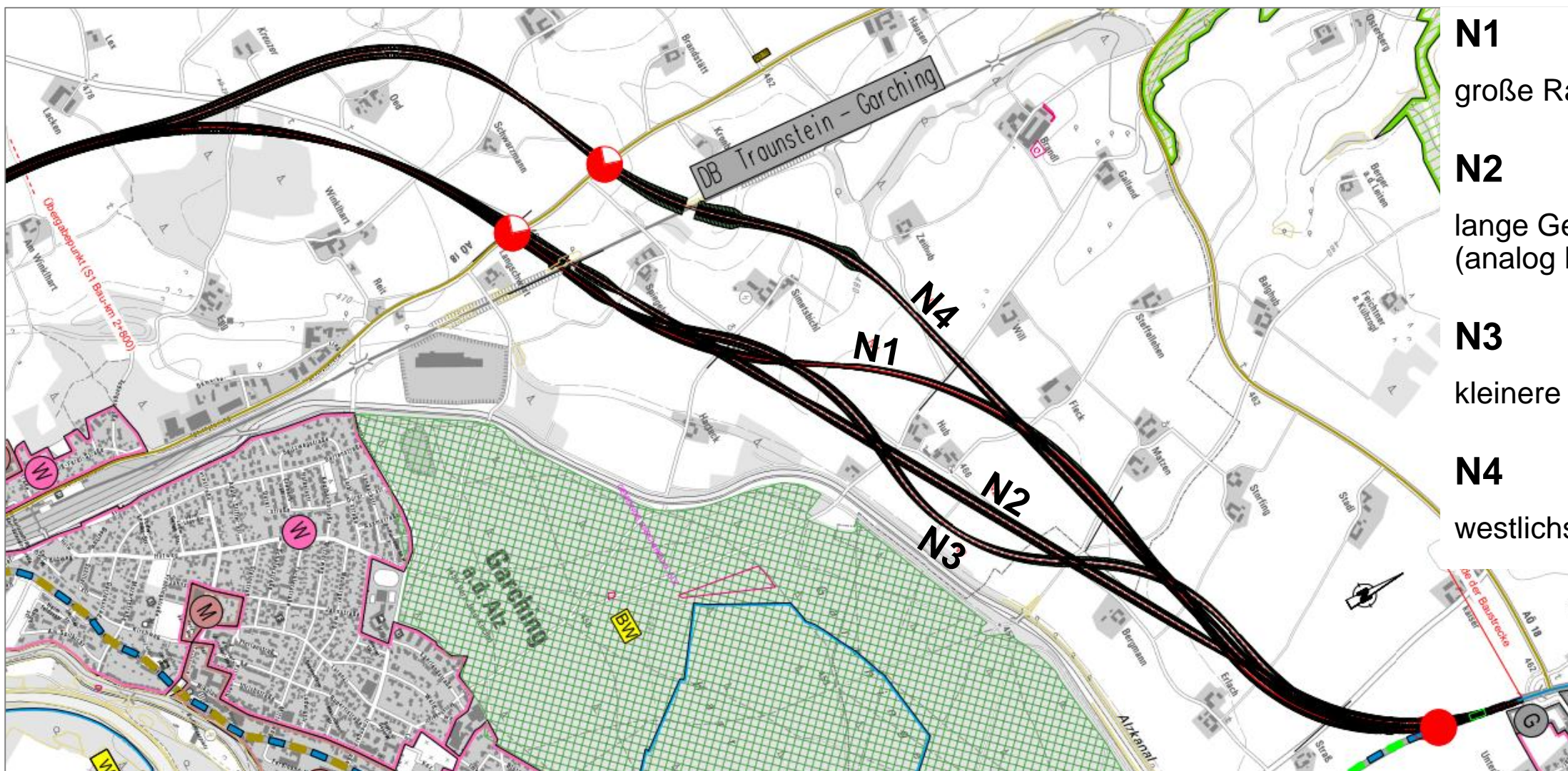
(3) Hecke(n) als Leitstruktur(en) auf der Querungshilfe ( $\geq 3$  m hoch).

# Exkurs: Faunabrücke zur Wiederherstellung der ökol. Vernetzung

Beispiele:



# Ergebnis UVS – Variantenübersicht Nord



- N1**  
große Radien
- N2**  
lange Gerade  
(analog Bedarfsplan)
- N3**  
kleinere Radien
- N4**  
westlichste Variante

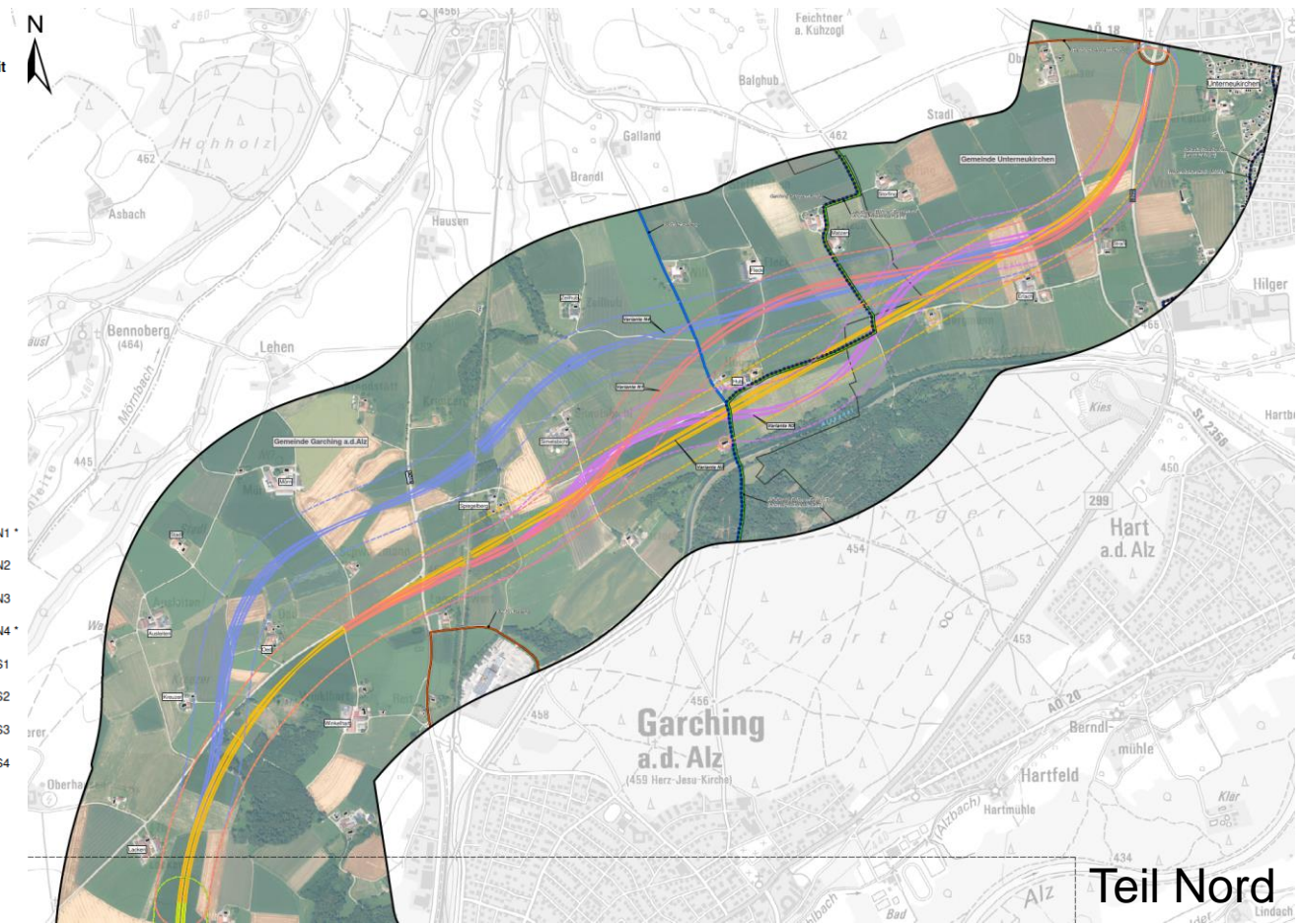
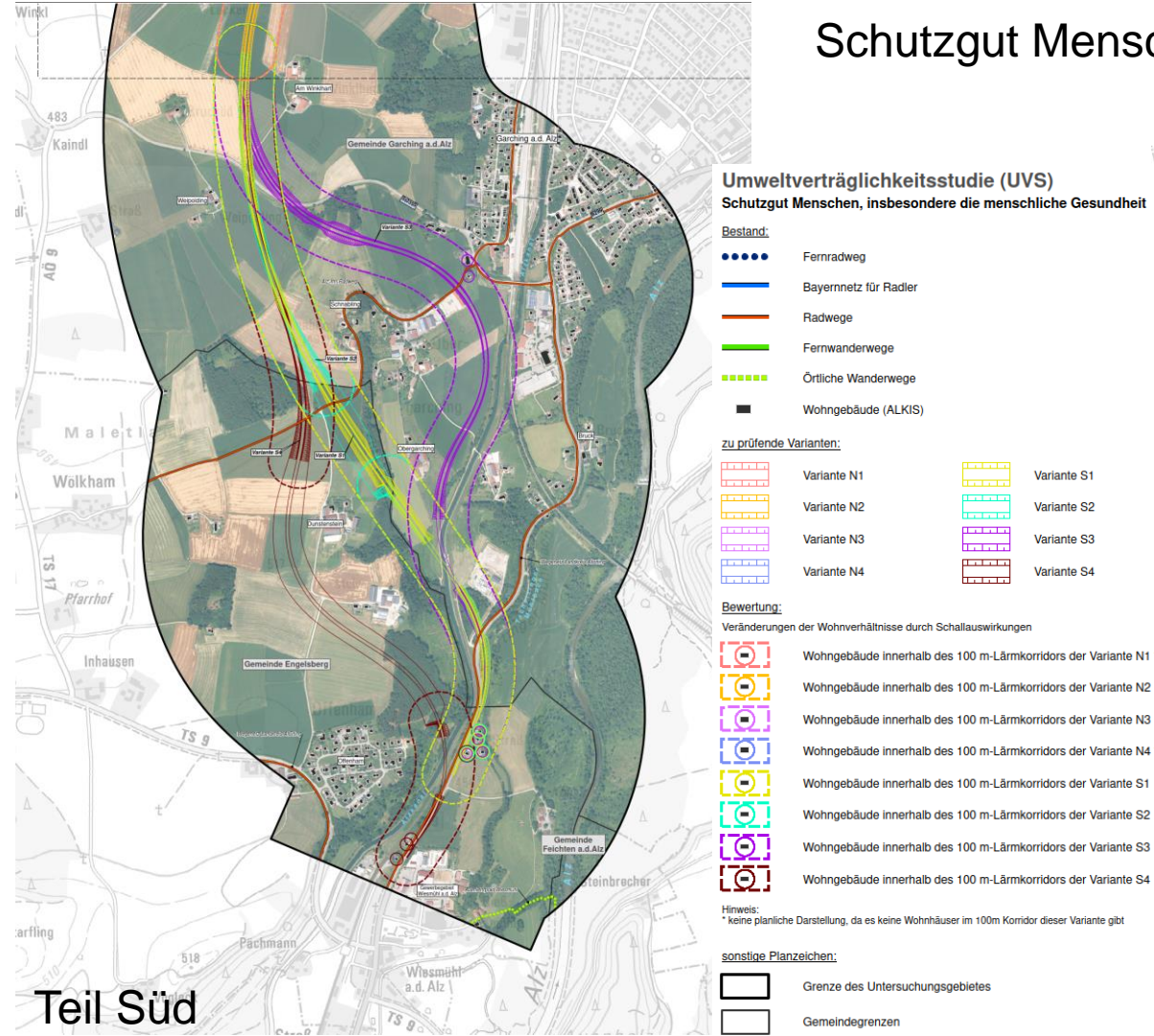


# Ergebnis UVS – Schutzgüter nach UVPG und weitere Umweltkriterien

- Menschen und menschliche Gesundheit
- Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt
- Fläche
- Boden
- Wasser
- Luft / Klima
- Landschaftsbild
- Kulturgüter / kulturelles Erbe
- Sachgüter
- gesetzlich geschützte Biotope
- Spezieller Artenschutz
- Natura 2000

# Schutzgutuntersuchung in der UVS

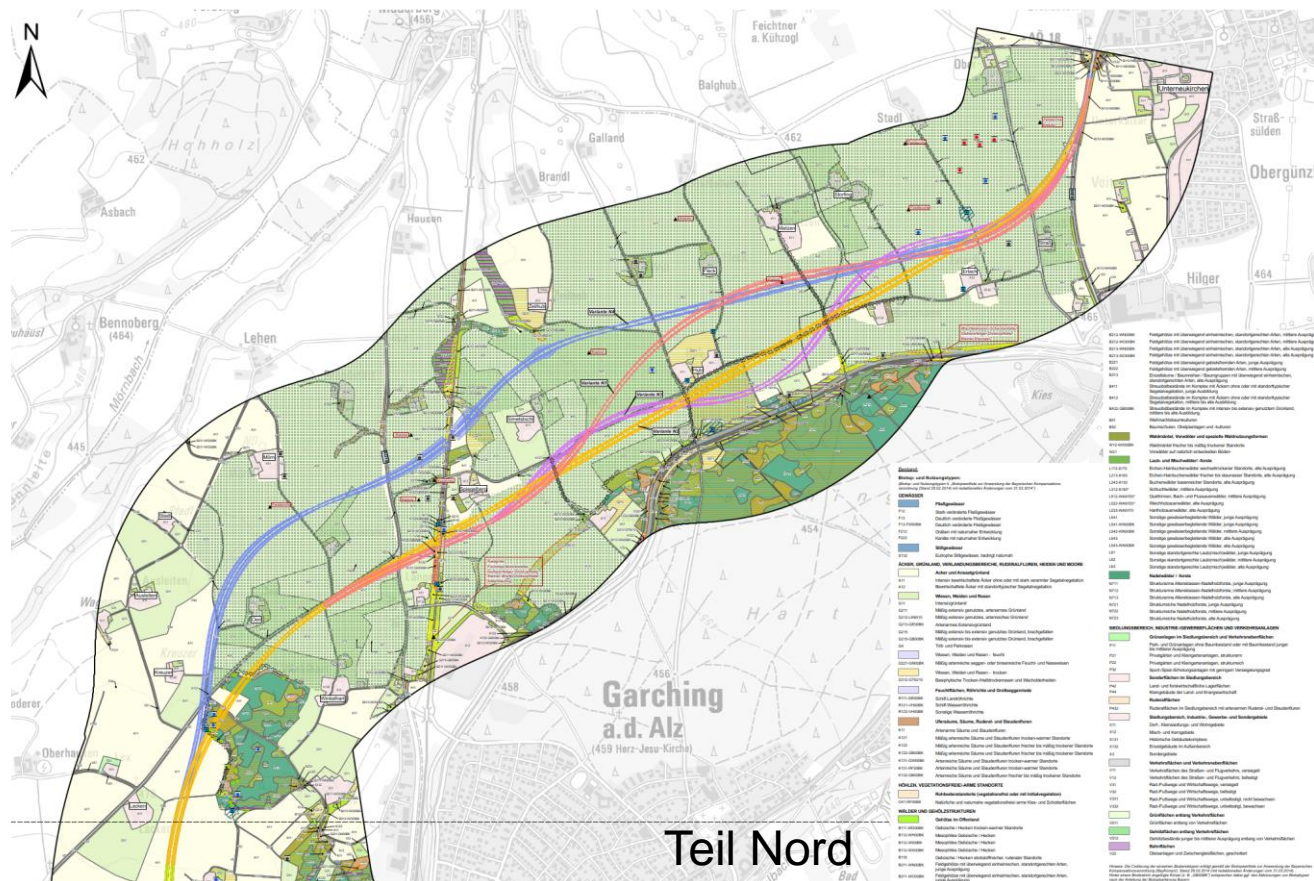
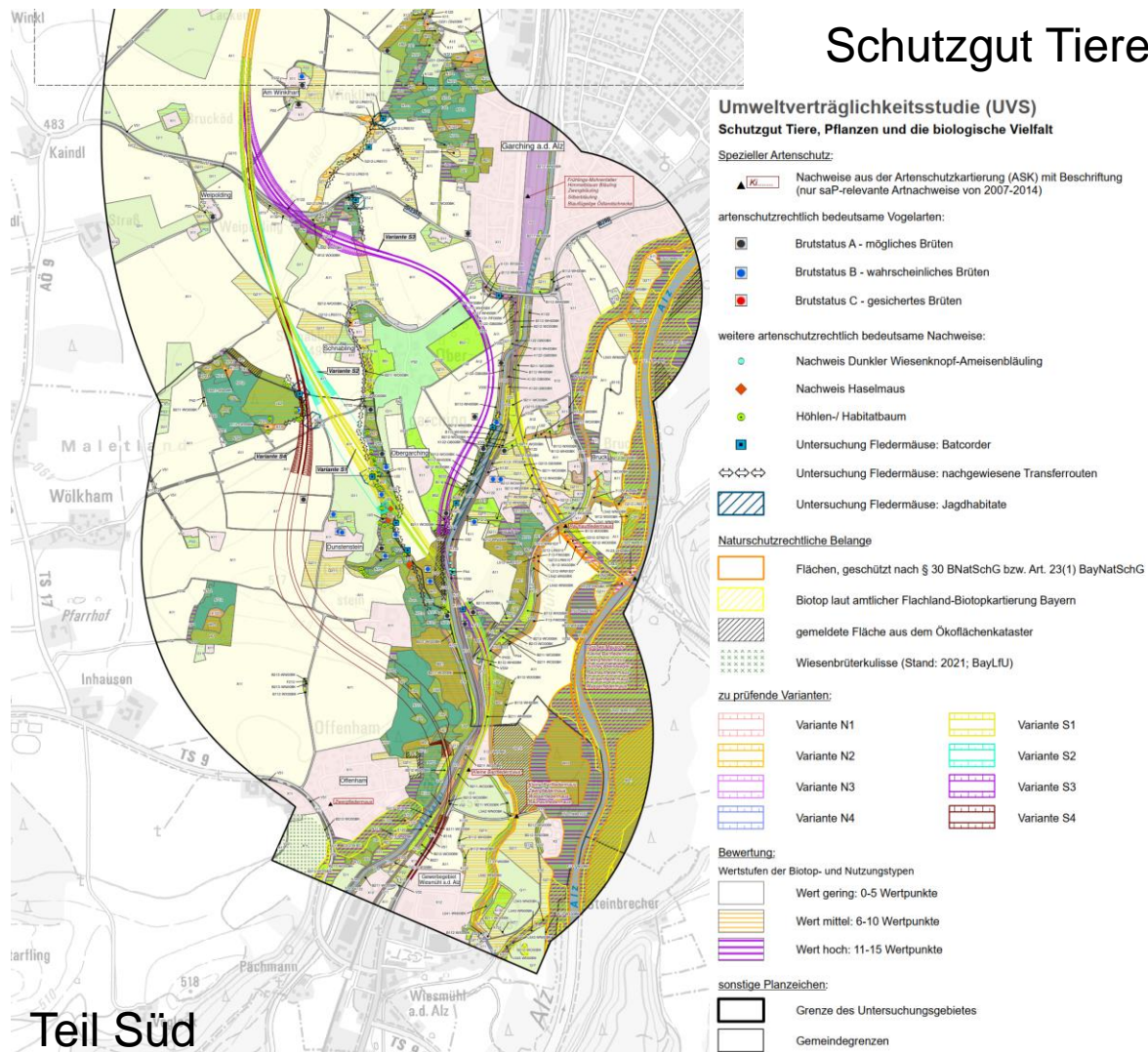
## Schutzgut Menschen und menschliche Gesundheit





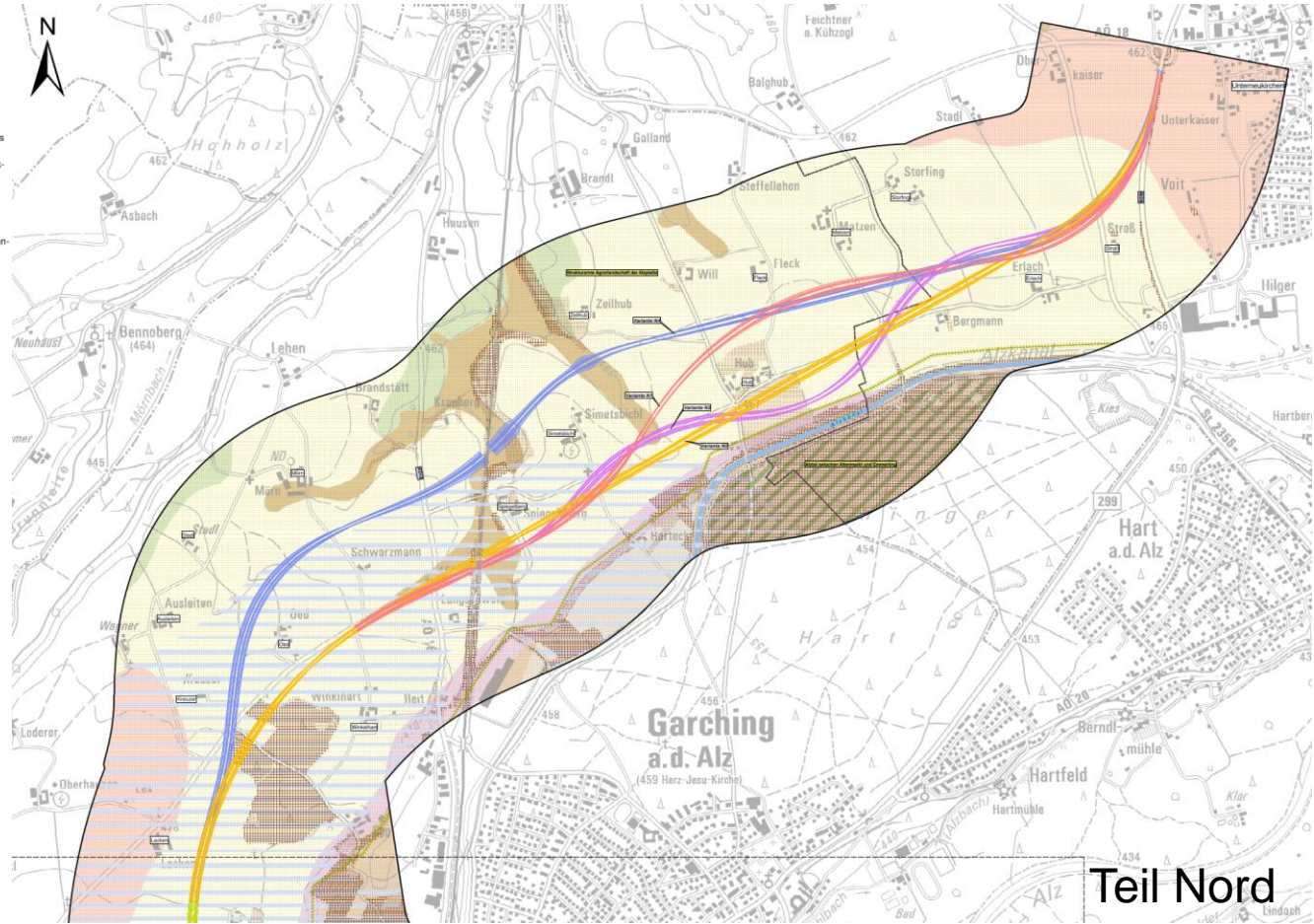
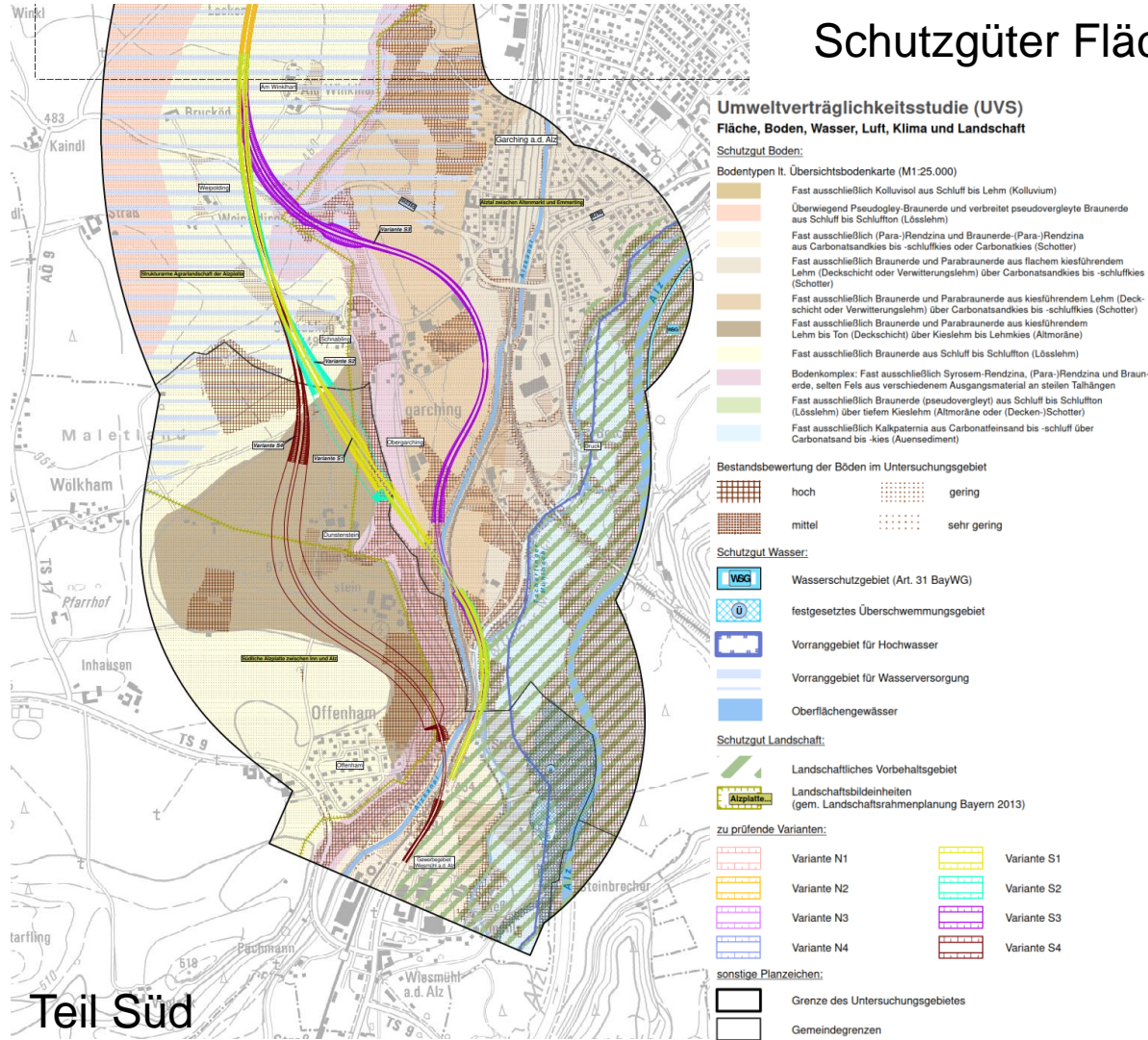
# Schutzgutuntersuchung in der UVS

## Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt



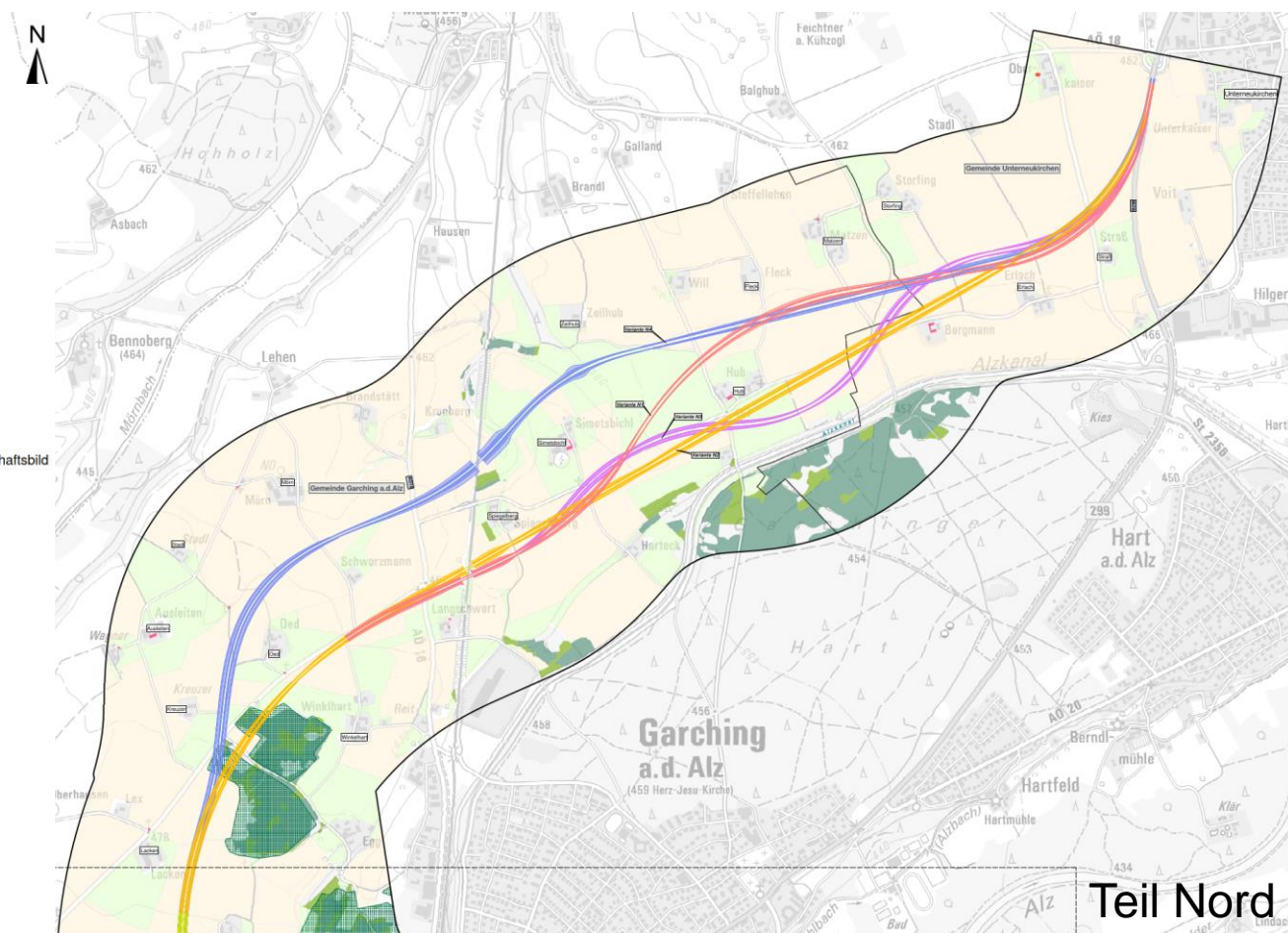
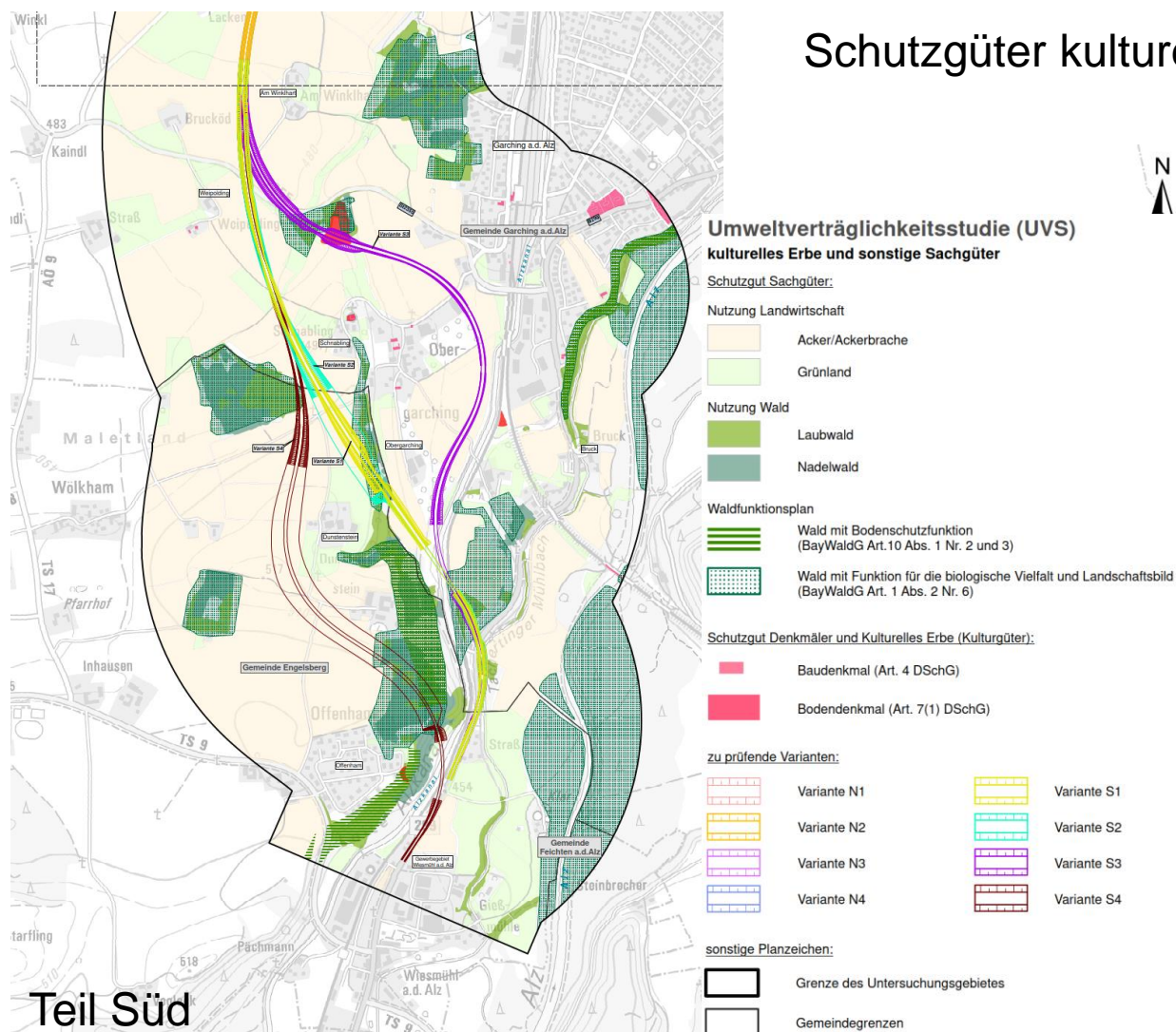
# Schutzgutuntersuchung in der UVS

## Schutzgüter Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft



# Schutzgutuntersuchung in der UVS

## Schutzgüter kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter





# Legende Variantenvergleich



In diesem Kriterium am besten zu bewertende Variante(n)



In diesem Kriterium mittel zu bewertende Variante(n)



In diesem Kriterium am schlechtesten zu bewertende Variante(n)



Bewertung, die zum Ausschluss der Variante führt (nicht vereinbar mit Planungszielen)

Eine grüne Bewertung bedeutet somit nicht zwingend, dass die Variante positive Auswirkungen auf das genannte Kriterium hat, sondern lediglich, dass diese Variante besser bewertet wird als die anderen Varianten! Zusätzlich wird die **Reihung** der Varianten im jeweiligen Kriterium als Zahl angegeben.

# Ergebnis UVS – Teil Süd

Variante \ Kriterium	Wichtung	S1	S2	S3	S4
Mensch	WF = 1	3	2	4	2
Tiere, Pflanzen und b.V.	WF = 1	2	3	2	3
Wasser	WF = 1	4	3	4	1
Boden	WF = 1	2	2	3	3
Fläche	WF = 1	4	3	4	1
Luft/Klima	WF = 1	1	2	2	3
Sachgüter	WF = 1	4	3	4	3
Landschaftsbild	WF = 1	4	3	1	2
Kulturgüter	WF = 1	3	2	2	2
Ges. gesch. Biotope	WF = 1	4	4	4	1
Spezieller Artenschutz	WF = 1	3	4	2	2
Natura 2000	WF = 1	2	2	2	2
<b>Rangordnung (Σ P x WF)</b>	hoch*	4 (36)	2 (33)	3 (34)	1 (25)

→ S4 aus naturschutzfachlicher Sicht vorzugswürdig

→ artenschutzrechtliche Verbotstatbestände bei allen Varianten durch Kompensationsmaßnahmen vermeidbar  
(= keine k.o.-Kriterien)



# Ergebnis UVS – Teil Nord

Variante	Wichtung	N1	N2	N3	N4
Mensch	WF = 1	2	4	3	2
Tiere, Pflanzen und b.V.	WF = 1	2	4	4	1
Wasser	WF = 1	2	2	2	2
Boden	WF = 1	2	3	3	1
Fläche	WF = 1	1	2	2	4
Luft/Klima	WF = 1	3	2	3	3
Sachgüter	WF = 1	3	3	3	3
Landschaftsbild	WF = 1	3	2	1	4
Kulturgüter	WF = 1	2	2	2	2
Ges. gesch. Biotope	WF = 1	1	2	2	1
Spezieller Artenschutz	WF = 1	4	4	4	3
Natura 2000	WF = 1	-	-	-	-
<b>Rangordnung (Σ P x WF)</b>	hoch	1 (25)	4 (30)	3 (29)	2 (26)

→ N1 aus naturschutzfachlicher Sicht vorzugswürdig

→ artenschutzrechtliche Verbotstatbestände bei allen Varianten durch Kompensationsmaßnahmen vermeidbar  
(= keine k.o.-Kriterien)



# Gliederung

- Planungsauftrag
- Planungsschritte und Planungstiefe in der Straßenplanung
- Planungsziele
- Vorgeschichte 1983 – 2021 – gesamter Streckenzug
- NKV-Neubewertung
- Ergebnis Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) – nur Bereich OU Garching
- **Ergebnis Variantenvergleich – Wahl der Vorzugsvariante**
- Abstimmung mit Bundesverkehrsministerium
- Wie geht´s weiter?



# Variantenvergleich – Wahl der Vorzugsvariante

## Betrachtung der Oberkriterien:

- Raumstrukturelle Belange
- Verkehrliche Wirkung
- Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung
- Umweltverträglichkeit (= Ergebnis UVS)
- Wirtschaftlichkeit

## Wichtung / Wichtungsfaktoren:

- hoch (WF = 3)
- gering (WF = 1)
- hoch (WF = 3)
- hoch (WF = 3)
- gering (WF = 1)





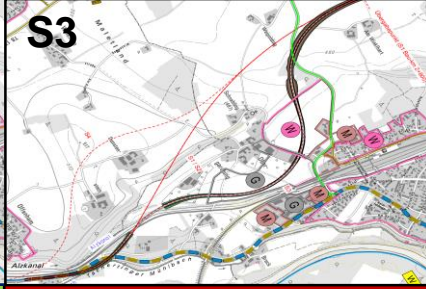
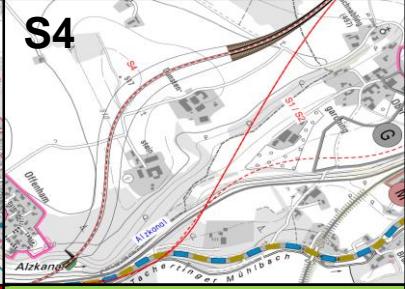


# Variantenvergleich – Wahl der Vorzugsvariante

## Kriterien innerhalb des Oberkriteriums „raumstrukturelle Belange“:

- Flächenbedarf (siehe Schutzgut Fläche in UVS) -
- Flächenzerschneidung (siehe Schutzgut Landschaftsbild in UVS) -
- **Wirkung auf die Siedlungsentwicklung/Bauleitplanung** **hoch (WF = 3)**
- **Wirkung auf Vorrang- und Vorbehaltsgebiete** **gering (WF = 1)**
- Wirkung auf Schutzgebiete (siehe UVS) -
- **Eingriffe in privates Eigentum** **hoch (WF = 3)**
- Wirkung auf die Land- / Forstwirtschaft (siehe Schutzgut Sachgüter in UVS) -

# Variantenvergleich – raumstrukturelle Belange – Bereich Süd

<div style="text-align: center;">Variante</div> <div style="text-align: left;">Kriterium</div>	<div style="text-align: center;">Wichtung</div>				
Siedlungsentwicklung/ Bauleitplanung	WF = 3	1	1	X (4)	1
Vorrang- und Vorbehaltsgebiete	WF = 1	4	4	4	4
Eingriffe in privates Eigentum	WF = 3	4	4	4	1
<b>Rangordnung</b> <b>(∑ Punkte x WF)</b>	hoch*	2 (19)	2 (19)	X (28)	1 (10)

Reihung (Gewichtete Gesamtpunktzahl)

\*Wichtung wird erst in Gesamtwertung berücksichtigt

# Variantenvergleich – raumstrukturelle Belange – Bereich Nord

Variante Kriterium	Wichtung	N1	N2	N3	N4
Siedlungsentwicklung/ Bauleitplanung	WF = 3	1	1	1	1
Vorrang- und Vorbehaltsgebiete	WF = 1	4	4	4	4
Eingriffe in privates Eigentum	WF = 3	1	2	2	4
<b>Rangordnung (<math>\sum</math> Punkte x WF)</b>	hoch*	1 (10)	2 (13)	2 (13)	4 (19)

Reihung (Gewichtete Gesamtpunktzahl)

\*Wichtung wird erst in Gesamtwertung berücksichtigt



# Variantenvergleich – Wahl der Vorzugsvariante

## Kriterien innerhalb des Oberkriteriums „verkehrliche Wirkung“:

- Be- und Entlastungswirkung hoch (WF = 3)
- Erreichbarkeit gering (WF = 1)
- Reisezeit Durchgangsverkehr gering (WF = 1)
- Verknüpfung mit nachgeordnetem Wegenetz gering (WF = 1)
- mögliche Anordnung Überholfahrstreifen gering (WF = 1)
- Bildung verkehrswirksamer Abschnitte gering (WF = 1)

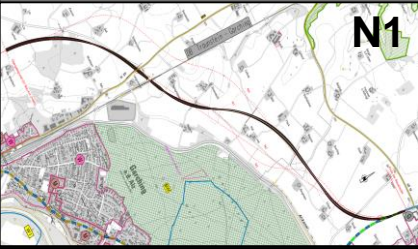
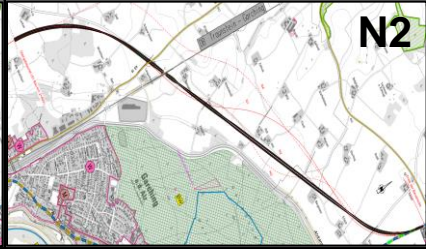
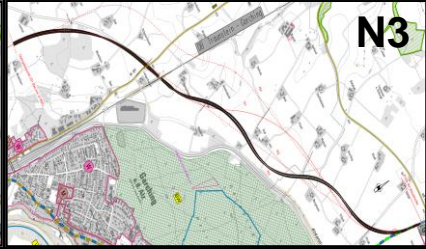

# Variantenvergleich – verkehrliche Wirkung – Bereich Süd

<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <span style="transform: rotate(-45deg);">Kriterium</span> <span>Variante</span> </div>	Wichtung	S1	S2	S3	S4
Entlastungswirkung	WF = 3	1	1	1	1
Erreichbarkeit	WF = 1	1	1	1	1
Reisezeit	WF = 1	1	1	3	3
Verknüpfung mit nachgeordnetem Netz	WF = 1	3	3	3	4
Anordnung ÜFS	WF = 1	1	4	4	4
verkehrswirksame Abschnitte	WF = 1	1	1	1	1
<b>Rangordnung</b> (∑ Punkte x WF)	gering*	1 (10)	2 (13)	3 (15)	4 (16)

Reihung (Gewichtete Gesamtpunktzahl)

\*Wichtung wird erst in Gesamtwertung berücksichtigt

# Variantenvergleich – verkehrliche Wirkung – Bereich Nord

<div style="text-align: center;">Variante</div> <div style="text-align: left;">Kriterium</div>	<div style="text-align: center;">Wichtung</div>				
Entlastungswirkung	WF = 3	1	1	1	1
Erreichbarkeit	WF = 1	1	1	1	1
Reisezeit	WF = 1	1	1	1	1
Verknüpfung mit nachgeordnetem Netz	WF = 1	1	1	1	1
Anordnung ÜFS	WF = 1	1	1	1	1
verkehrswirksame Abschnitte	WF = 1	1	1	1	1
<b>Rangordnung</b> <b>(<math>\sum</math> Punkte x WF)</b>	hoch*	1 (8)	1 (8)	1 (8)	1 (8)

Reihung (Gewichtete Gesamtpunktzahl)

\*Wichtung wird erst in Gesamtwertung berücksichtigt




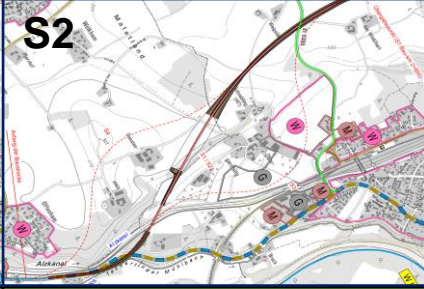

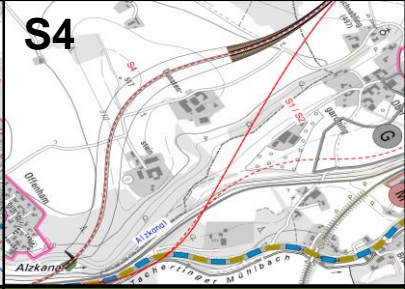
# Variantenvergleich – Wahl der Vorzugsvariante

## Kriterien innerhalb des Oberkriteriums „entwurfs- / sicherheitstechnische Beurteilung“:

- Lagetrassierung hoch (WF = 3)
- Höhentrasierung hoch (WF = 3)
- Anordnung der Knotenpunkte mittel (WF = 2)
- Erdmassenbilanz gering (WF = 1)
- Flächenbilanz gering (WF = 1)
- Komplexität der Bauwerke mittel (WF = 2)



# Variantenvergleich – entwurfs- / sicherheitstechn. Beurt. – Bereich Süd

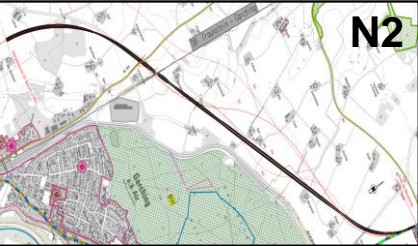
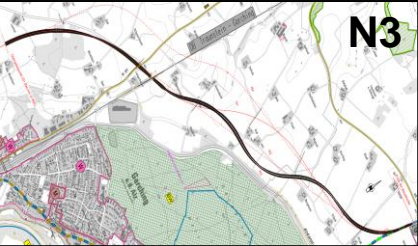

<div style="text-align: center;">Variante</div> <div style="text-align: center;">Kriterium</div>	<div style="text-align: center;">Wichtung</div>				
Lagetrassierung	WF = 3	1	1	1	1
Höhentrassierung	WF = 3	1	1	1	1
Anordnung der Knotenpunkte	WF = 2	1	1	1	1
Erdmassenbilanz	WF = 1	1	4	4	4
Flächenbilanz	WF = 1	4	2	3	1
Komplexität der Bauwerke	WF = 2	1	3	1	4
<b>Rangordnung</b> (∑ Punkte x WF)	gering*	1 (15)	3 (20)	2 (17)	4 (21)

Reihung (Gewichtete Gesamtpunktzahl)

\*Wichtung wird erst in Gesamtwertung berücksichtigt



# Variantenvergleich – entwurfs- / sicherheitstechn. Beurt. – Bereich Nord

Variante	Wichtung	N1	N2	N3	N4
<b>Kriterium</b>					
Lagetrassierung	WF = 3	1	3	1	1
Höhentrassierung	WF = 3	1	1	1	1
Anordnung der Knotenpunkte	WF = 2	1	1	1	1
Erdmassenbilanz	WF = 1	1	4	4	4
Flächenbilanz	WF = 1	1	2	3	4
Komplexität der Bauwerke	WF = 2	1	1	1	1
<b>Rangordnung (<math>\sum</math> Punkte x WF)</b>	hoch*	1 (12)	4 (22)	2 (16)	3 (18)

Reihung (Gewichtete Gesamtpunktzahl)

\*Wichtung wird erst in Gesamtwertung berücksichtigt

# Variantenvergleich – Wahl der Vorzugsvariante

## Kriterien und Bewertung innerhalb des Oberkriteriums „Umweltverträglichkeit“:

siehe oben (Folien zur UVS)

Abschnitt Süd:

Kriterium		Variante	S1	S2	S3	S4
		Wichtung				
Rangordnung ( $\sum P \times WF$ )		hoch*	4 (36)	2 (33)	3 (34)	1 (25)

Abschnitt Nord:

Kriterium		Variante	N1	N2	N3	N4
		Wichtung				
Rangordnung ( $\sum P \times WF$ )		hoch	1 (25)	4 (30)	3 (29)	2 (26)






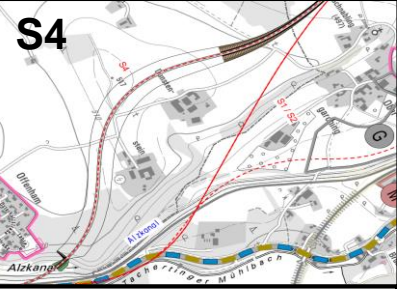
# Variantenvergleich – Wahl der Vorzugsvariante

## Kriterien innerhalb des Oberkriteriums „Wirtschaftlichkeit“:\*

- Gesamtkosten
  - Grunderwerbskosten
  - Baukosten (anhand von Pauschalkosten)
- Bauwürdigkeit (NKV)

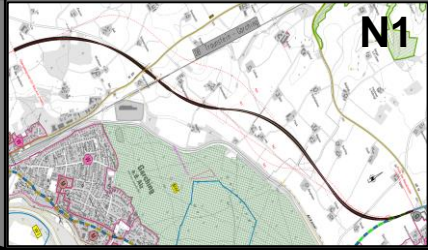
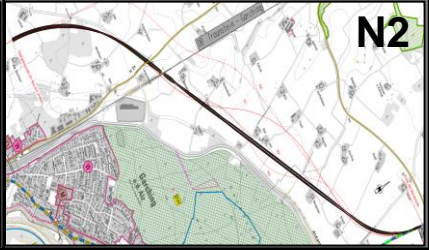

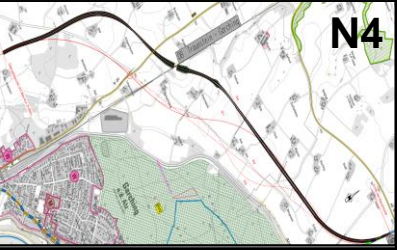
\*Grundsätzlich obliegt jede Planung dem Gebot der Wirtschaftlichkeit, aber Wirtschaftlichkeit wird erst dann herangezogen, wenn Varianten ähnliche Wertung bei den anderen Kriterien haben.

# Variantenvergleich – Wirtschaftlichkeit – Bereich Süd

<div style="text-align: center;">Variante</div> <div style="text-align: left;">Kriterium</div>				
Grunderwerbskosten	ca. 2,14 Mio. €	ca. 2,86 Mio. €	ca. 1,89 Mio. €	ca. 3,33 Mio. €
Baukosten (Strecke + Ingenieurbauwerke)	ca. 38,19 Mio. €	ca. 50,67 Mio. €	ca. 40,44 Mio. €	ca. 104,84 Mio. €
Gesamtkosten ( <u>ohne</u> Abschnitt Nord)	ca. 40,33 Mio. € (1)	ca. 53,53 Mio. € (3)	ca. 42,33 Mio. € (1)	ca. 108,17 Mio. € (4)
Bauwürdigkeit (NKV)* unter Berücksichtigung der Kosten <u>mit</u> Abschnitt Nord	NKV = 1,3 ≥ 1,0* (1)	NKV = 1,0 ≥ 1,0* (3)	NKV = 1,1 ≥ 1,0* (2)	NKV = 0,7 ≤ 1,0* (X)




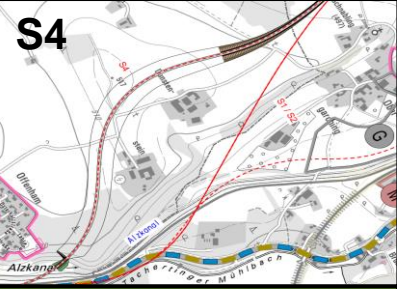
\*unter der Voraussetzung der Verkehrswirksamkeit, d.h. in Kombination mit Abschnitt Nord

# Variantenvergleich – Wirtschaftlichkeit – Bereich Nord

<div style="text-align: center; padding: 5px;"><b>Variante</b></div> <div style="text-align: left; padding: 5px;"><b>Kriterium</b></div>				
Grunderwerbskosten	3,18 Mio. €	3,30 Mio. €	3,30 Mio. €	3,88 Mio. €
Baukosten (Strecke + Ingenieurbauwerke)	36,21 Mio. €	35,72 Mio. €	36,16 Mio. €	36,96 Mio. €
Gesamtkosten ( <u>nur</u> Abschnitt Nord)	39,39 Mio. € (1)	39,02 Mio. € (1)	39,46 Mio. € (1)	40,84 Mio. € (1)
Bauwürdigkeit (NKV)*	Kosten für Nord-Varianten annähernd gleich → siehe NKV-Ermittlung bei Teil Süd (darin Kosten für Teil Nord enthalten)			

\*unter der Voraussetzung der Verkehrswirksamkeit, d.h. in Kombination mit Abschnitt Nord

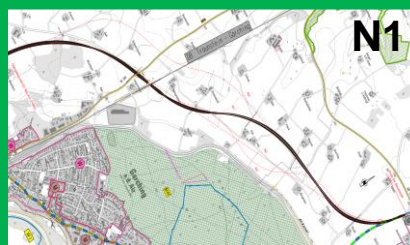
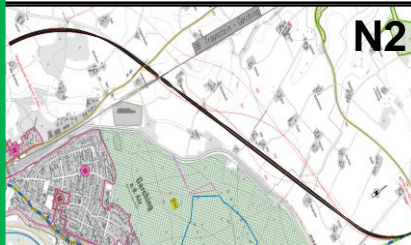
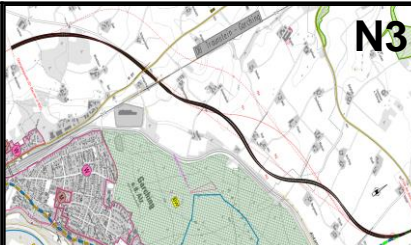
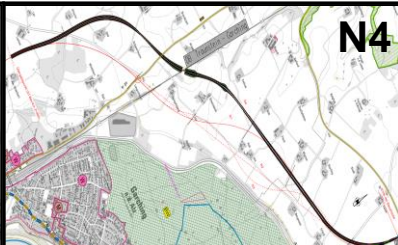
# Variantenvergleich – Gesamtübersicht Bereich Süd

Kriterium	Wichtung	S1	S2	S3	S4
					
raumstrukturelle Belange	WF = 3	2	2	X (4)	1
verkehrliche Wirkung	WF = 1	1	2	3	4
entwurfs- / sicherheitstechnische Beurteilung	WF = 3	1	3	2	4
Umweltverträglichkeit	WF = 3	4	2	3	1
Wirtschaftlichkeit	WF = 1*	1	3**	2	X (4)
<b>Rangordnung (<math>\sum</math> Punkte x WF)</b>	-----	<b>1 (23)</b>	<b>2 (26)</b>	<b>X (32)</b>	<b>X (26)</b>

\* Grundsätzlich obliegt jede Planung dem Gebot der Wirtschaftlichkeit, aber Wirtschaftlichkeit wird erst dann herangezogen, wenn Varianten ähnliche Wertung bei den anderen Kriterien haben

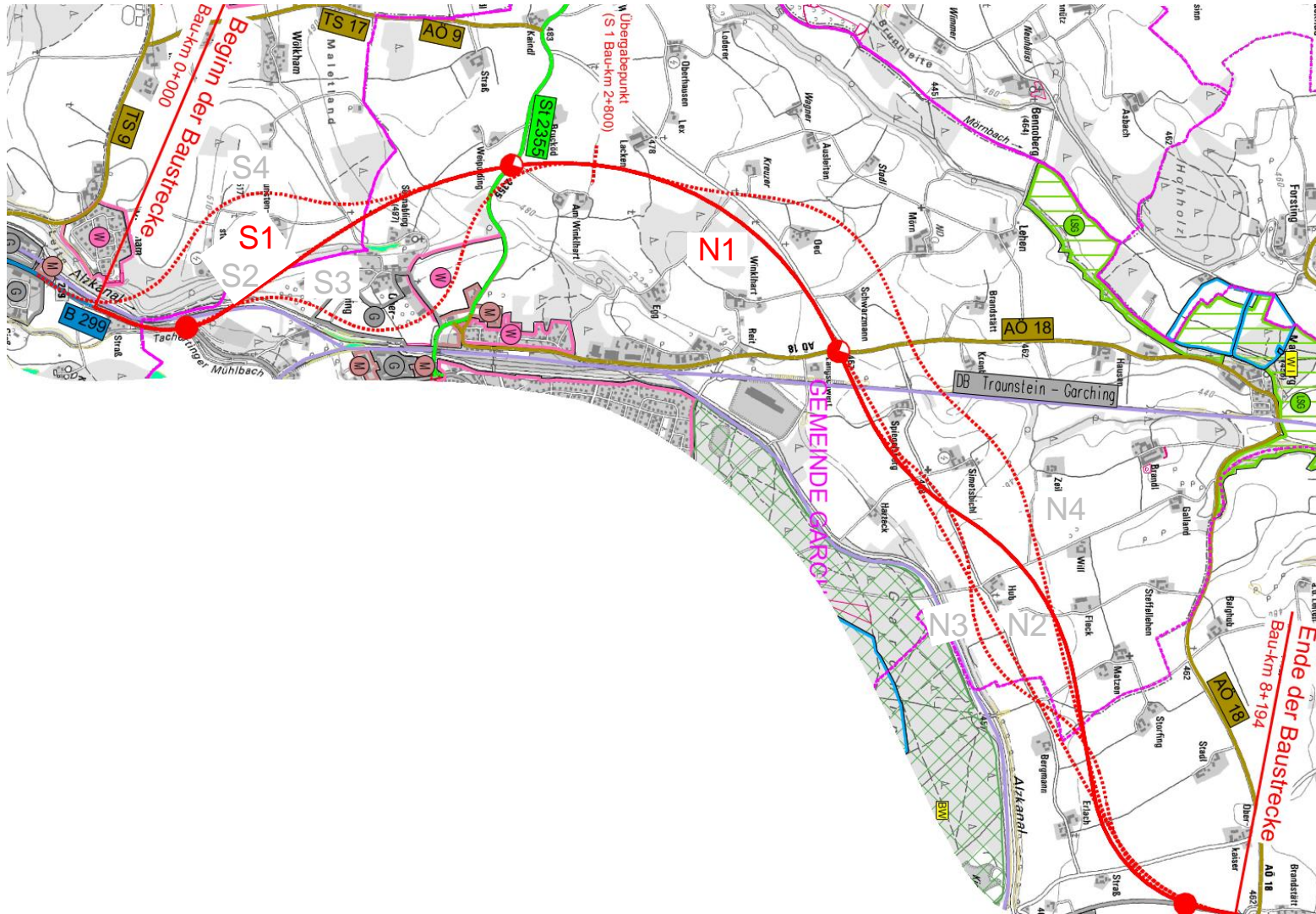
**\*\* hohe Kostenunsicherheit in Kombination mit bereits jetzt grenzwertigem NKV (=1,0) → kein Puffer mehr für Unwägbarkeiten**

# Variantenvergleich – Gesamtübersicht Bereich Nord

Variante	Wichtung	 N1	 N2	 N3	 N4
Kriterium					
raumstrukturelle Belange	WF = 3	1	2	2	4
verkehrliche Wirkung	WF = 1	1	1	1	1
entwurfs- / sicherheitstechnische Beurteilung	WF = 3	1	4	2	3
Umweltverträglichkeit	WF = 3	1	4	3	2
Wirtschaftlichkeit	WF = 1*	1	1	1	1
<b>Rangordnung (<math>\sum</math> Punkte x WF)</b>	-----	<b>1 (10)</b>	<b>4 (31)</b>	<b>2 (22)</b>	<b>3 (28)</b>

\* Grundsätzlich obliegt jede Planung dem Gebot der Wirtschaftlichkeit, aber Wirtschaftlichkeit wird erst dann herangezogen, wenn Varianten ähnliche Wertung bei den anderen Kriterien haben

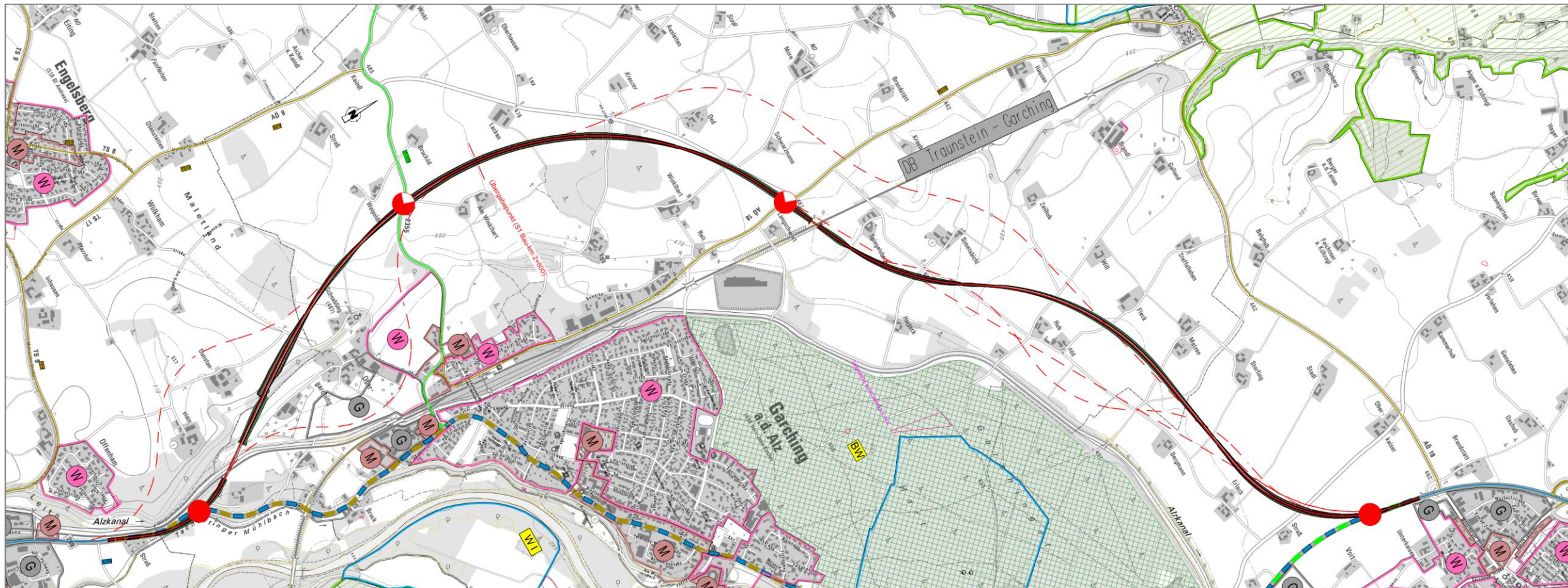
# Variantenvergleich – Wahl der Vorzugsvariante



Unter Berücksichtigung aller entscheidungsrelevanter Kriterien ist **S1 + N1** die weiterzuverfolgende Variantenkombination.



# Vorzugsvariante gesamt mit Geländeverschneidung

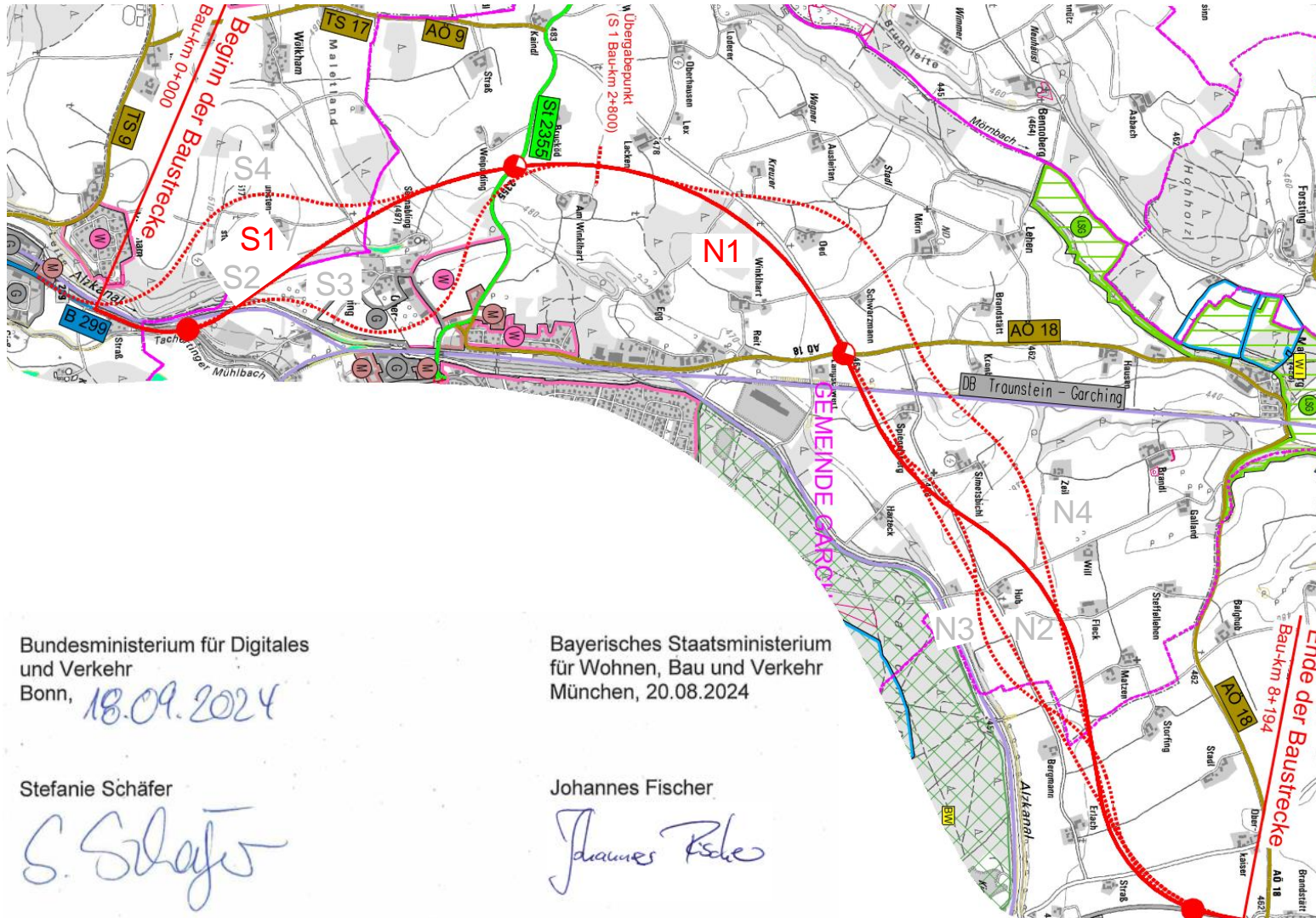




# Gliederung

- Planungsauftrag
- Planungsschritte und Planungstiefe in der Straßenplanung
- Planungsziele
- Vorgeschichte 1983 – 2021 – gesamter Streckenzug
- NKV-Neubewertung
- Ergebnis Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) – nur Bereich OU Garching
- Ergebnis Variantenvergleich – Wahl der Vorzugsvariante
- **Abstimmung mit Bundesverkehrsministerium**
- Wie geht´s weiter?

# Abstimmung mit BMDV



Auf Grundlage der Ergebnisse des Variantenvergleichs und der UVS wurde mit dem Bundesverkehrsministerium festgelegt, dass die Variantenkombination **S1 + N1** als **rechtssichere Vorzugsvariante** weiterverfolgt wird.

Bundesministerium für Digitales  
und Verkehr  
Bonn, 18.09.2024

Bayerisches Staatsministerium  
für Wohnen, Bau und Verkehr  
München, 20.08.2024

Stefanie Schäfer

Johannes Fischer






# Gliederung

- Planungsauftrag
- Planungsschritte und Planungstiefe in der Straßenplanung
- Planungsziele
- Vorgeschichte 1983 – 2021 – gesamter Streckenzug
- NKV-Neubewertung
- Ergebnis Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) – nur Bereich OU Garching
- Ergebnis Variantenvergleich – Wahl der Vorzugsvariante
- Abstimmung mit Bundesverkehrsministerium
- **Wie geht's weiter?**



# nächste Schritte

			Umweltbelange	Öffentlichkeitsbeteiligung
Gesetz bzw. politischer Planungsauftrag	Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen	M 1:25.000	Strategische Umweltprüfung	PRINS (online) bzw. Projektportfolio
rechtssichere Wahl der Vorzugsvariante	Voruntersuchung	M 1:10.000	Raumempfindlichkeitsanalyse / Umweltverträglichkeitsstudie	Kommunen, Fachplanungsträger (TÖBs)
	Raumordnungsverfahren mit landesplanerischer Beurteilung (HLaPlaB)			
Ausplanung samt Kostenermittlung; Genehmigung (verwaltungsintern)	Erarbeitung Vorentwurf	M 1:5.000	Landschaftspflegerische Begleitplanung	Kommunen, Fachplanungsträger (TÖBs)
	Genehmigung Vorentwurf (durch vorgesetzte Behörden)			
Baurechtschaffung (öffentlich-rechtlich)	Erarbeitung Unterlagen zum Feststellungsentwurf	M 1:1.000	Landschaftspflegerische Begleitplanung	
	Planfeststellungsverfahren			Bürger (Einzelbetroffene), Kommunen, Fachplanungsträger (TÖBs), Verbände
	Klage? → VGH			
rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss				
Bauvorbereitung & Bau	Ausführungsplanung	M 1:1.000	Landschaftspflegerische Ausführungsplanung	Spatenstich, Verkehrsfreigabe
	Grunderwerb (privatrechtlich)			
	Bau		Umweltbaubegleitung	



# Fazit

- Es liegt noch ein langer Planungsweg vor uns.
- Die Vorzugsvariante ist nun rechtssicher ermittelt.
- Eine Abwägung von Einzelbetroffenheiten und dem Allgemeinwohl sowie eine rechtliche Prüfung der Eingriffe in öffentliche und private Rechte findet erst im Planfeststellungsverfahren statt.
- Die Planung darf weder über- noch unterdimensioniert sein, da ansonsten kein Baurecht erzielt werden kann.
- Die Eingriffe in öffentliche und private Rechte müssen als zwingend erforderlich belegbar sein.