



Planungsstand Ertüchtigung der B2 (Osttangente)

14.10.2024

Christoph Eichstaedt

Abteilungsleiter S1

(Gebietsabteilung Landkreis Aichach-Friedberg)



Ertüchtigung der B 2

- **Projektzuschnitt Bundesverkehrswegeplan**
- **Aktueller Projektzuschnitt**
- **Umstufungskonzept AIC 25**
- **Projektauswirkungen**
allgemein, Hochwasserschutz, Versiegelung, Klimaschutz, Kosten
- **Fortschreibung Bundesverkehrswegeplan**
- **Weiteres Vorgehen**

Ertüchtigung der B 2 – Projektübersicht

Projektzuschnitt gemäß Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 - Stand 2016

4 Teilabschnitte:

- 3 Abschnitte **vordringlicher Bedarf (VB)** und
1 Abschnitt **weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)**
- Gesamtlänge: 24,6 km, Gesamtkosten: 210 Mio. €
- Ausbauziel: 3/4-streifiger Neubau / Erweiterung auf 4 Fahrstreifen
- Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV): 6,1

Links:

<https://www.bvwp-projekte.de/strasse/B002-G080-BY/B002-G080-BY.html>



Ertüchtigung der B 2 – Projektübersicht

Projektzuschnitt gemäß Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 - Stand 2016

- Vordringlicher Bedarf (VB)

- A1: AS Friedberg-AS Hochzoll
Länge: 5,5 km; Bauziel: E4;
Kosten: 27,7 Mio. €
- A2: AS Hochzoll – nördl. Kissing
Länge: 4,0 km; Bauziel: E4;
Kosten: 45,5 Mio. €
- A3: OU Kissing+Mering
Länge: 7,1 km; Bauziel: N3/N4;
Kosten: 59,8 Mio. €

- Weiterer Bedarf (WB*)

- A4: Kissing-Oberottmarshausen B17
Länge: 8,0 km; Bauziel: N3/N4;
Kosten: 77,7 Mio. €
- Nordumfahrung Friedberg



Links:

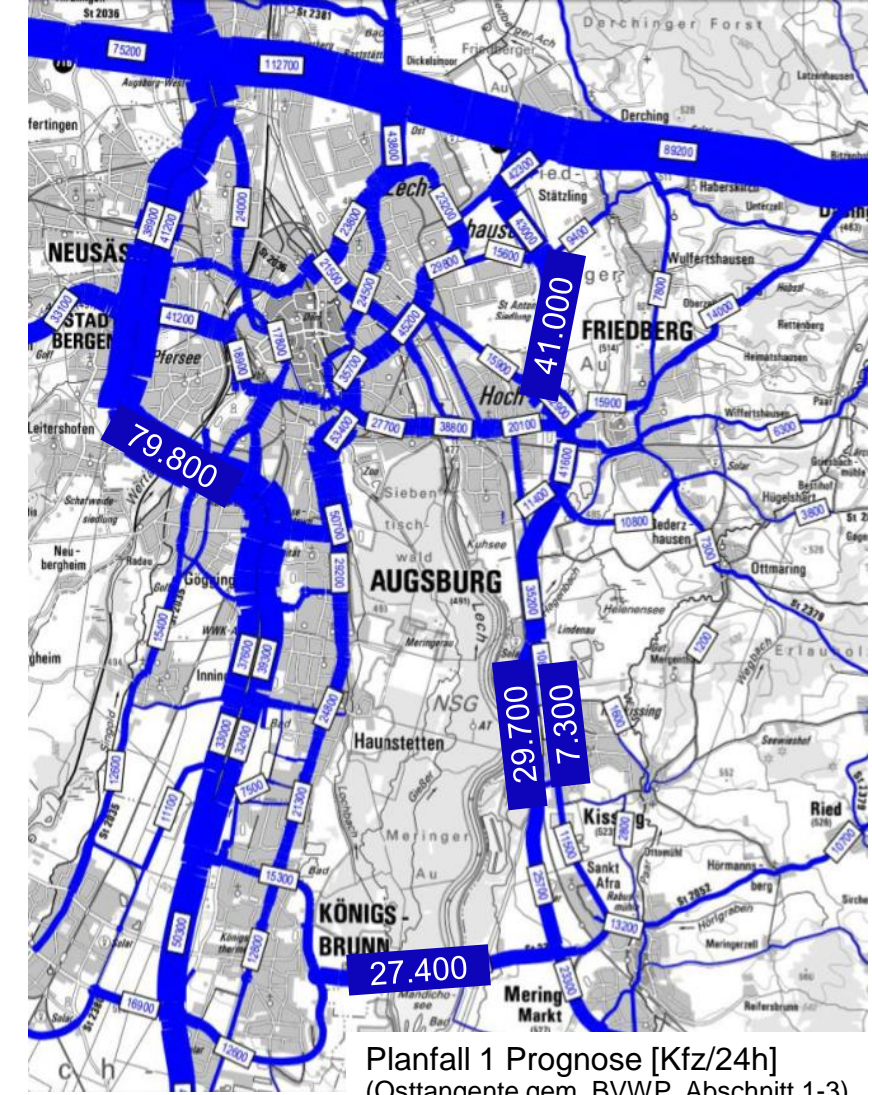
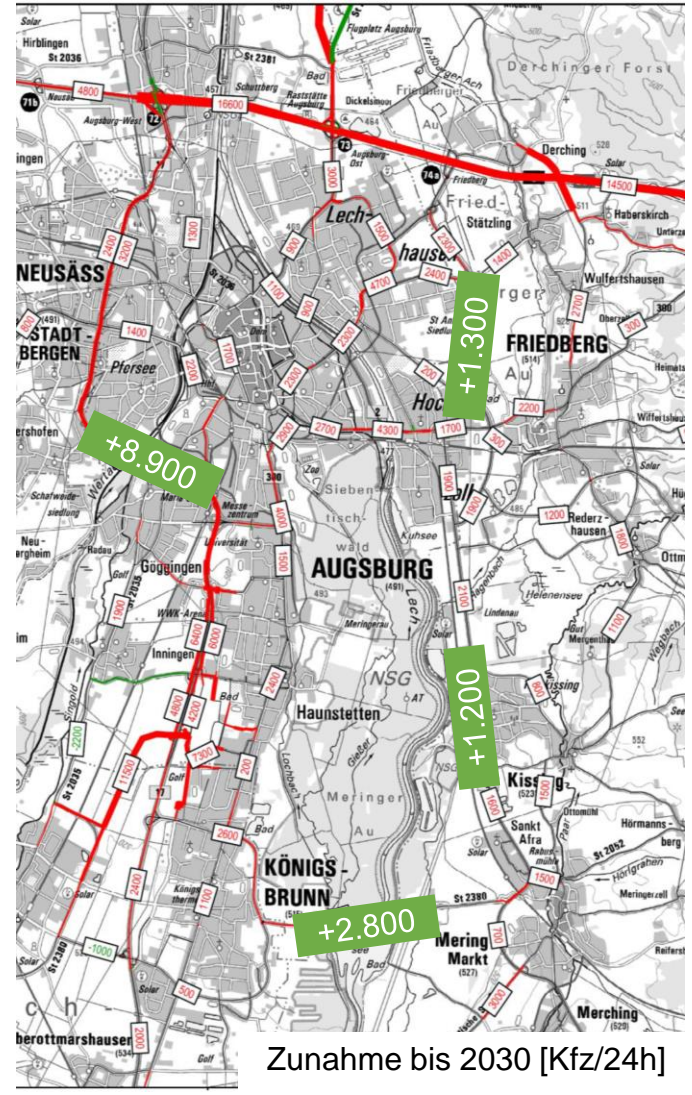
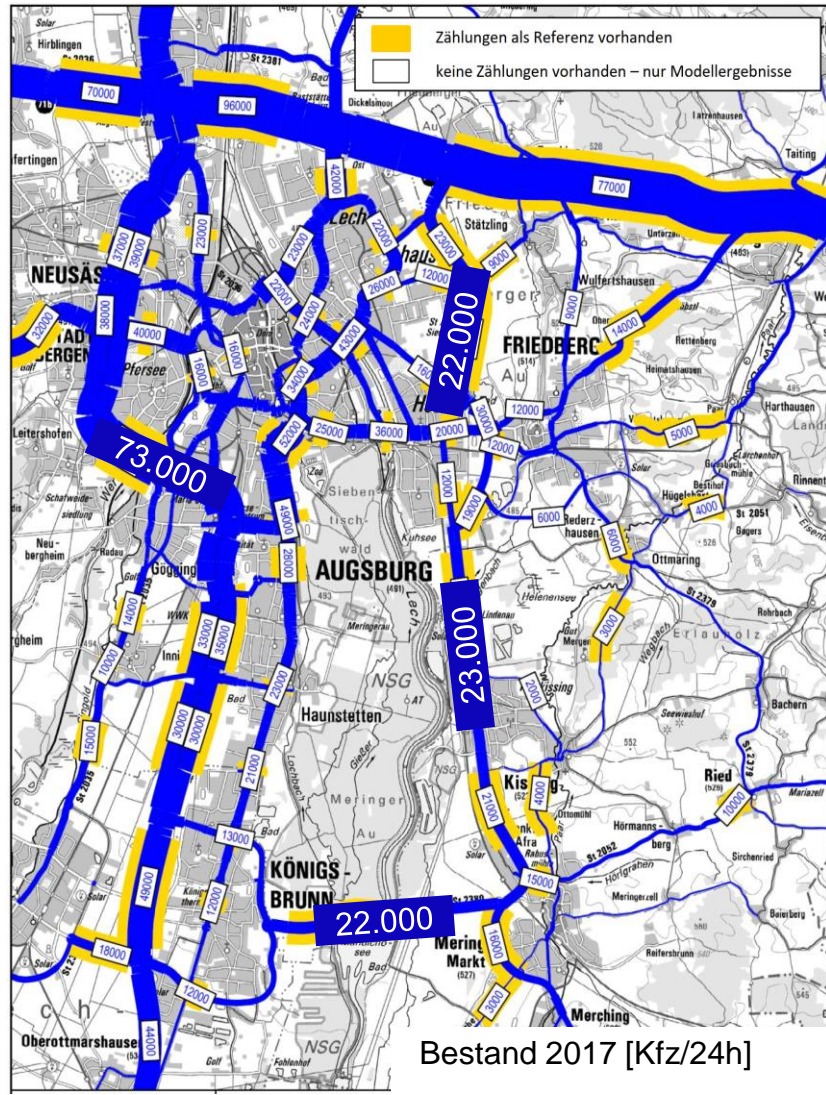
<https://www.bvwp-projekte.de/strasse/B002-G080-BY/B002-G080-BY.html>



Ertüchtigung der B 2 – Erkenntnisse vorläufige Verkehrsuntersuchung

- Hohe Verkehrswirksamkeit der neuen B2-Achse mit ca. 20.000 – 40.000 KFZ/24h
 - Entlastung paralleler Straßenzüge.
 - **Bündelung der Verkehre** aus dem südlichen Landkreis AIC.
- Entlastung der Ortsteile von Friedberg (FDB-Nord, Wulfertshausen, Stätzling)
zugleich jedoch Zunahme auf der B 300 OD Friedberg aufgrund von Verlagerungseffekten
beim Ziel-/Quellverkehr im Bereich Friedberg.
- Hohes Anbindungspotenzial für den südlichen Landkreis AIC
- Prognostizierte Verkehrsmengen erfordern einen 2-bahnigen Ausbau (E4 N4)
im nördlichen Bereich.
- **Eine Entlastung der B17 durch Verlagerung des Übereckverkehrs erfolgt nur bedingt.**

Ertüchtigung der B 2 – Erkenntnisse vorläufige Verkehrsuntersuchung





Ertüchtigung der B 2 – Erkenntnisse Umweltfachliche Untersuchungen

- Die Beeinträchtigung des FFH-Gebietes (im Bereich Kissing) liegt über der Erheblichkeitsschwelle in allen Varianten ($>0,3$ kg N/ha/a - Stickstoffdeposition).
- Sehr aufwändige Maßnahmen zur Reduzierung des Stickstoffs erforderlich (z.B. überschütteter Tunnel auf mind. 3-4 km Länge, ab 20.000 KFZ/24h 2 Röhren).
- Es ist darzulegen, dass es keine andere **zumutbare Alternative** gibt.
- Es ist zu befürchten, dass die Maßnahme beklagt wird, falls Beeinträchtigung der Bahngruben / FFH-Gebiete nicht ausgeschlossen werden kann.
- → **Minimallösung am ehesten realisierungsfähig.**



Ertüchtigung der B 2 – Folgerungen für Projektzuschnitt

- Image von Großprojekten: Gefahr einer frühzeitigen Ablehnung des Projekts
- Risiko durch hohe umweltfachliche Hürden
- Konzentration auf die dringlichsten Probleme, dabei vsl. nicht alle Wünsche erfüllbar
- Realisierung in Teilabschnitten

→ **Minimallösung:** Es wird ein Konzept benötigt, welches die verkehrlichen Probleme im südlichen Landkreis AIC löst, gleichzeitig aber nicht überdimensioniert wirkt.

Ertüchtigung der B 2 – Projektübersicht

Projektzuschnitt - Stand 2022

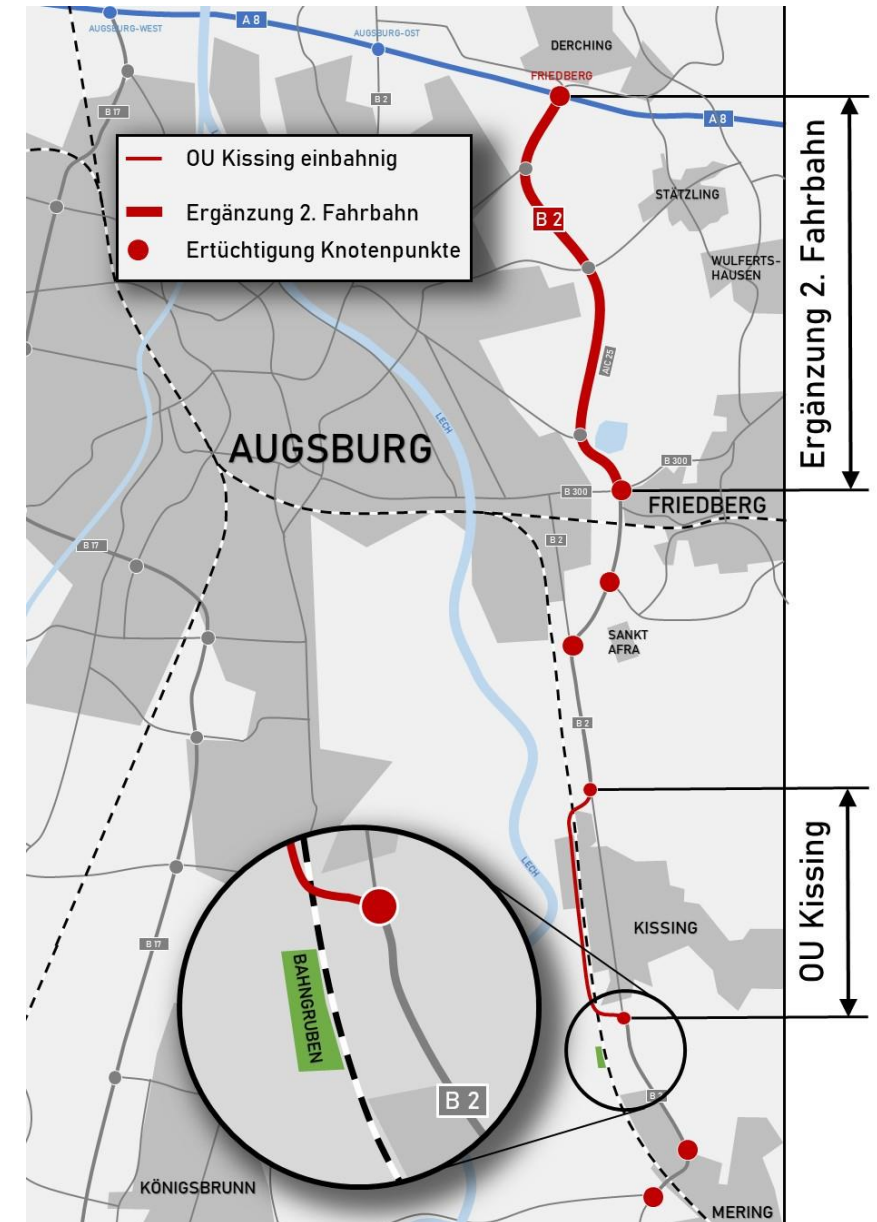
- Zielzustand 1:

- OU Kissing einbahnig
- Kissing bis B 300 wie Bestand
- B 300 bis A 8 möglichst 4-streifig
- Ausbau Knoten B300 / AIC25
- im Bereich Mering nur Knotenpunktertüchtigungen
- Innerhalb dieses Zielzustands erfolgt eine Staffelung / Priorisierung

- Zielzustand 2:

WB*-Projekte erweitert um 2. Fahrbahn Kissing.

Konfliktbewältigung erst in diesem Projekt erforderlich.



Ertüchtigung der B 2 – Projektübersicht

Projektzuschnitt - Stand 2022

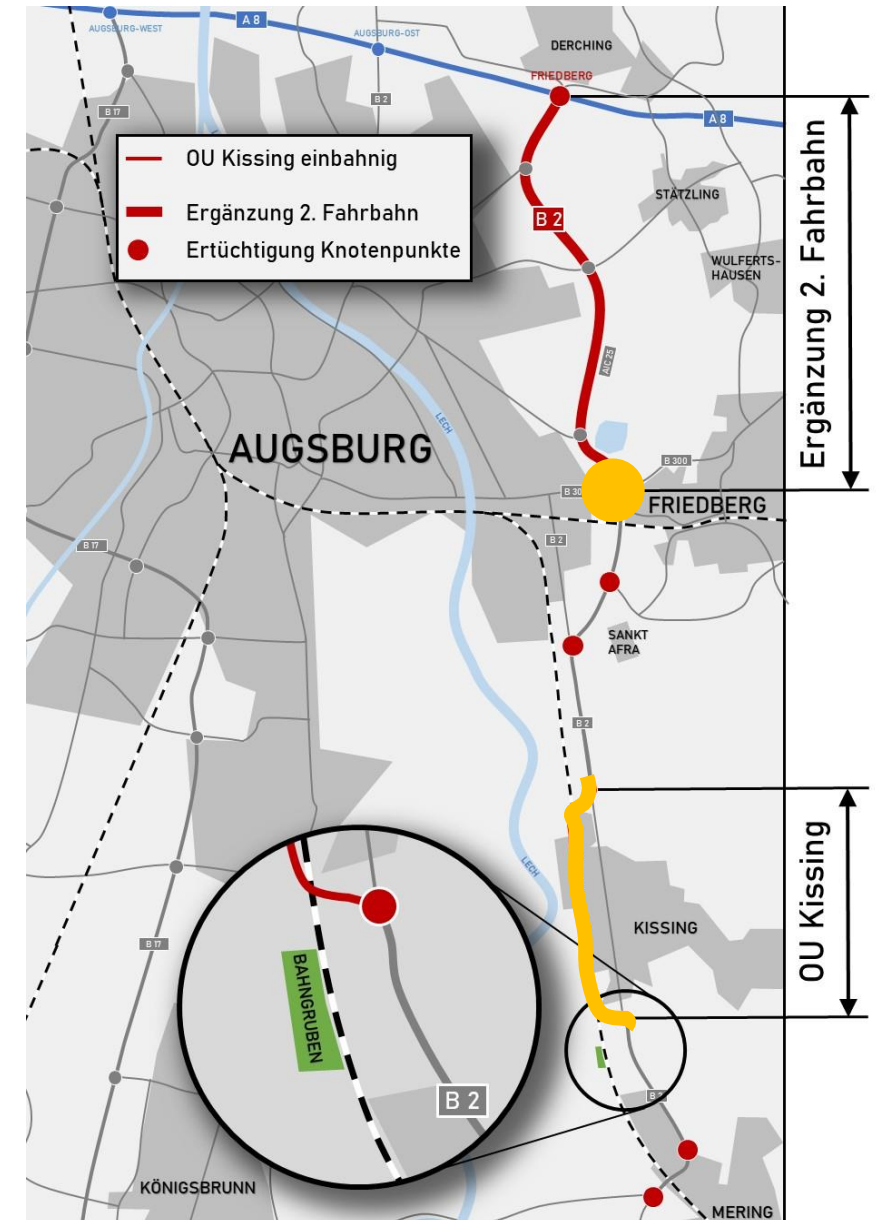
- Zielzustand 1:

- **OU Kissing einbahnig**
- Kissing bis B 300 wie Bestand
- B 300 bis A 8 möglichst 4-streifig
- **Ausbau Knoten B300 / AIC25 / Chippenham-Ring**
- im Bereich Mering nur Knotenpunktertüchtigungen
- Innerhalb dieses Zielzustands erfolgt eine Staffelung / Priorisierung

- Zielzustand 2:

WB*-Projekte erweitert um 2. Fahrbahn Kissing.

Konfliktbewältigung erst in diesem Projekt erforderlich.





Ertüchtigung der B 2 – Abschnittsbildung

These / Aussage

Durch das Staatliche Bauamt wurden bereits Konkretisierungen der Planungen angekündigt (Kreuzung B300/Chippenham-Ring, Ortsumfahrung Kissing, Umwidmung der AIC 25 zur Bundesstraße).

- Ortsumfahrung Kissing (1. Teilprojekt)
- Kreuzung B 300 / Chippenham-Ring (2. Teilprojekt)
- Umstufung (als Vorbereitung für die Bearbeitung des 2. Teilprojektes)
 - Kreisstraße AIC 25 und Gemeindestraße Chippenham-Ring werden zur Bundesstraße B 2 umgewidmet



Umstufungskonzept AIC 25 – B 2

Gesetzliche Grundlagen I - Bundesfernstraßengesetz (FStrG)

§ 1 Einteilung der Bundesstraßen des Fernverkehrs

(1) Bundesstraßen des Fernverkehrs (Bundesfernstraßen) sind öffentliche Straßen, die ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind.

§ 2 Widmung, Umstufung, Einziehung

(4) Eine Bundesfernstraße, bei der sich die Verkehrsbedeutung geändert hat und bei der die Voraussetzungen des § 1 Abs. 1 weggefallen sind, **ist** entweder unverzüglich einzuziehen, wenn sie jede Verkehrsbedeutung verloren hat oder überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls vorliegen (Einziehung), oder unverzüglich dem Träger der Straßenbaulast zu überlassen, der sich nach Landesrecht bestimmt (Abstufung).



Umstufungskonzept AIC 25 – B 2

Gesetzliche Grundlagen II - Bayerisches Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG)

Art. 3 Einteilung der Straßen, Verordnungsermächtigung

(1) Die Straßen werden nach ihrer Verkehrsbedeutung in folgende Klassen eingeteilt:

1. Staatsstraßen; das sind Straßen, die innerhalb des Staatsgebiets zusammen mit den Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden und dem Durchgangsverkehr zu dienen bestimmt sind.
2. Kreisstraßen; das sind Straßen, die dem überörtlichen Verkehr innerhalb eines Landkreises, dem Verkehr zwischen benachbarten Landkreisen und kreisfreien Gemeinden oder dem erforderlichen Anschluß von Gemeinden an das überörtliche Verkehrsnetz dienen oder zu dienen bestimmt sind
3. Gemeindeverbindungsstraßen, Ortsstraßen (Gemeindestraßen nach Art. 46).

Art. 7 Umstufung

(1) Hat sich die Verkehrsbedeutung einer Straße geändert, so **ist** sie in die entsprechende Straßenklasse (Art. 3) umzustufen (Aufstufung, Abstufung). Das gleiche gilt, wenn eine Straße nicht in die ihrer Verkehrsbedeutung entsprechende Straßenklasse eingeordnet ist oder überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls für die Umstufung vorliegen.



Umstufungskonzept AIC 25 – B 2

Gesetzliche Grundlagen III – Einzelheiten zum Vorgehen

- Die Aufstufung zur Staatsstraße und die Abstufung einer Staatsstraße verfügt die oberste Straßenbaubehörde. (Art. 7 BayStrWG)
(Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, StMB)
- Die Umstufung soll nur zum Ende eines Haushaltsjahres ausgesprochen und drei Monate vorher angekündigt werden.
(Art. 7 BayStrWG)
- **Sind sich** bei anderen Straßen die beteiligten **Träger der Straßenbaulast** über die Umstufung einer Straße **einig** und erhebt die für die künftige Straßenklasse zuständige Straßenaufsichtsbehörde binnen zwei Monaten nach Anzeige keine Erinnerung, so verfügt die für die künftige Straßenklasse zuständige Straßenbaubehörde die Umstufung. (Art. 7 BayStrWG)
- Kommt keine Einigung zustande, so entscheidet über die Umstufung die für die beteiligte höhere Straßenklasse zuständige Straßenaufsichtsbehörde.
(Art. 7 BayStrWG)





Umstufungskonzept AIC 25 – B 2

Übersicht

Straßennetz

-  Bundesautobahn
-  Bundesstraße
-  Bundesstraße GDE-BL
-  Staatsstraße
-  Staatsstraße GDE-BL
-  Kreisstraße
-  Gemeindestraße

Umstufungen

-  Aufstufung Kreis- zu Bundesstraße
-  Aufstufung Gemeinde- zu Bundesstraße
-  Aufstufung Gemeinde- zu Staatsstraße
-  Umbenennung Bundesstraße in GDE-BL
-  Abstufung Bundes- zu Staatsstraße
-  Abstufung Bundesstraße in GDE-BL zur Staatsstraße in GDE-BL
-  Abstufung Bundes- zur Ortsstraße
-  Abstufung Bundesstraße in GDE-BL zur GVS
-  Abstufung Staatsstraße in GDE-BL zu Kreisstraße
-  Abstufung Staats- zu Gemeindestraße
-  Abstufung Staatsstraße in GDE-BL zur Ortsstraße



Umstufungskonzept AIC 25 – B 2

- 1 Die Abschnitte 100 bis 240 der AIC25, zwischen der B300 und der AS Friedberg BAB A8, werden zur B2 aufgestuft.
- 2 Die Gemeindeverbindungsstraße Chippenham-Ring wird von der B2/Schwabhof bis Kreuzung B300 zur B2 aufgestuft.
- 3 Der Abschnitt 1520 der B2, zwischen den Abzweigungen Meringer Straße und Berliner Allee, wird zur B300 umbenannt.
- 4 Die Abschnitte 1610 und 1640 der B2 (Mühlhauser Straße, OD-Grenze bis Kreuzung Autobahnsee) werden zur St 2035 abgestuft.
- 5 Die Abschnitte 1540, 1560, 1580 und 1590 der B2, Berliner Allee über Hans-Böckler-Straße zur OD-Grenze Mühlhauser Straße, werden zur St2035 in Gemeindebaulast abgestuft.
- 6 Die B2 wird zwischen der Baulastgrenze Meringer Straße und der Kreuzung Friedberger Straße, Abschnitt 1500, zur Ortsstraße abgestuft.
- 7 Die B2 wird von der Einmündung Chippenham-Ring (B2_1480_2,679) und der Baulastgrenze Meringer Straße zur Gemeindeverbindungsstraße abgestuft.
- 8 Der Abschnitt St2051_100, die Aichacher Straße von der B300 bis zur Einmündung Wiffertshauer Straße, wird zur FDB10 abgestuft.
- 9 Die Abschnitte 120 und 130 der St2051, Münchner Straße von der Einmündung Wiffertshauer Straße bis zur OD-Grenze werden zur Ortsstraße abgestuft.
- 10 Der Abschnitt St2051_140, Rederzhauser Straße vom OD-Ende zum KV Bressuire-Ring, wird zur Gemeindeverbindungsstraße abgestuft.
- 11 Die Gemeindeverbindungsstraße Bressuire-Ring wird von der Einmündung Chippenham-Ring bis zum KV Rederzhauser Straße zur St2051 aufgestuft.





Umstufungskonzept AIC 25 – B 2

Baulastwechsel

Nr.:	Straße aktuell	BLST aktuell	Straße neu	BLST neu	Länge [km]
1	AIC 25	Lkr. Aichach-Friedberg	B2	Bundesrepublik Deutschland	11,04
2	Chippenham-Ring (Gemeindestraße)	Stadt Friedberg	B2	Bundesrepublik Deutschland	2,26
3	B2	Stadt Augsburg	B300	Stadt Augsburg	1,30
4	B2	Bundesrepublik Deutschland	St2035	Freistaat Bayern	1,60
5	B2	Stadt Augsburg	St2035	Stadt Augsburg	9,20
6	B2	Stadt Augsburg	Ortstraße	Stadt Augsburg	1,05
7	B2	Bundesrepublik Deutschland	Gemeindestraße	Stadt Augsburg	0,89
8	St2051	Stadt Friedberg	K FDB10	Stadt Friedberg	0,99
9	St2051	Stadt Friedberg	Ortstraße	Stadt Friedberg	0,99
10	St2051	Freistaat Bayern	Gemeindestraße	Stadt Friedberg	0,24
11	Bressuire-Ring (Gemeindestraße)	Stadt Friedberg	St2051	Freistaat Bayern	2,79

Umstufungskonzept AIC 25 – B 2

Bilanzierung

Baulastträger	Zugänge Nr.	Zugänge [km]	Abgänge Nr.	Abgänge [km]	Baulastwechsel [km]
Bundesrepublik Deutschland	① ②	13,29	④ ⑦	2,49	10,80
Freistaat Bayern	④ ⑪	4,39	⑩	0,24	4,15
Stadt Augsburg	⑤ ⑥ ⑦ ③	12,44	⑤ ⑥ ③	11,55	0,89
Lkr. Aichach-Friedberg	-	0,00	①	11,04	-11,04
Stadt Friedberg	⑧ ⑨ ⑩	2,22	⑧ ② ⑨ ⑪	7,02	-4,81



Umstufungskonzept AIC 25 – B 2

Weiteres Vorgehen

- Abstimmung des Umstufungskonzepts mit allen Baulasträgern
 - Stadt Friedberg
 - Stadt Augsburg
 - Landkreis Aichach-Friedberg
 - Freistaat Bayern
 - Bundesrepublik Deutschland
- Evtl. 2. Zustimmungsrunde, falls Änderungen erforderlich werden
- Umstufungsvereinbarung: Übergabe einer **ordnungsgemäßen** Straße (Ablöse oder Baumaßnahme)
- Formale Beantragung der Umstufung durch Staatliches Bauamt Augsburg
(Umstufungsvereinbarungen, Umstufungskonzept, alte Planfeststellungsunterlagen, etc.)
- Formale Bekanntmachung durch StMB



Ertüchtigung der B 2 – Projektauswirkungen allgemein

These

Die Osttangente als Gesamtprojekt stellt das größte Verkehrsprojekt in unserem Landkreis dar mit erheblichen Auswirkungen auf Mobilität, Umwelt, Naherholung, Natur- und Wasserschutz.

- Selbst die „Ortsumfahrung Kissing“ als Teilprojekt der „Ertüchtigung der B 2“ ist noch das größte Verkehrsprojekt im Landkreis Aichach-Friedberg.
- Infrastrukturprojekte haben grundsätzlich erhebliche Auswirkungen - sowohl positiver als auch negativer Art.
- **Im Planfeststellungsverfahren müssen alle Auswirkungen beschrieben werden und alle Konflikte einer Lösung zugeführt werden.**



Ertüchtigung der B 2 – Projektauswirkungen allgemein

4.3.3 Gliederung des Erläuterungsberichtes für einen Feststellungsentwurf

Ziffer	Bezeichnung
1	Darstellung des Vorhabens
1.1	Planerische Beschreibung
1.2	Straßenbauliche Beschreibung
1.3	Streckengestaltung
2	Begründung des Vorhabens
2.1	Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren
2.2	Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung
2.3	Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)
2.4	Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens
2.4.1	Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung
2.4.2	Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse
2.4.3	Verbesserung der Verkehrssicherheit
2.5	Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen
2.6	Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses
3	Vergleich der Varianten und Wahl der Linie
3.1	Beschreibung des Untersuchungsgebietes
3.2	Beschreibung der untersuchten Varianten
3.2.1	Variantenübersicht
3.2.2	Variante 1
3.2.n	Variante n
3.3	Variantenvergleich
3.3.1	Raumstrukturelle Wirkungen
3.3.2	Verkehrliche Beurteilung
3.3.3	Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung
3.3.4	Umweltverträglichkeit
3.3.5	Wirtschaftlichkeit
3.3.5.1	Investitionskosten
3.3.5.2	Wirtschaftlichkeitsbetrachtung
3.4	Gewählte Linie

4.3.3 Gliederung des Erläuterungsberichtes für einen Feststellungsentwurf

Ziffer	Bezeichnung
5	Angaben zu den Umweltauswirkungen
5.1	Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit
5.1.1	Bestand
5.1.2	Umweltauswirkungen
5.2	Naturhaushalt
5.3	Landschaftsbild
5.4	Kulturgüter und sonstige Sachgüter
5.5	Artenschutz
5.6	Natura 2000-Gebiete
5.7	Weitere Schutzgebiete
6	Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen nach den Fachgesetzen
6.1	Lärmschutzmaßnahmen
6.2	Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen
6.3	Maßnahmen zum Gewässerschutz
6.4	Landschaftspflegerische Maßnahmen
6.5	Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete
6.6	Sonstige Maßnahmen nach Fachrecht
7	Kosten
8	Verfahren
9	Durchführung der Baumaßnahme

Fachbeiträge:

- Verkehrsgutachten
- Baugrundgutachten
- Wassertechnische Untersuchungen
- Schalltechnische Untersuchung
- UVS
- FFH-Verträglichkeitsprüfung
- LBP
- Wasserrahmenrichtlinie
- Klimaschutz
- Hydrogeologische Untersuchung
- ...

**Richtlinien zum Planungsprozess
und für die einheitliche Gestaltung von
Entwurfsunterlagen im Straßenbau**

RE

Ausgabe 2012



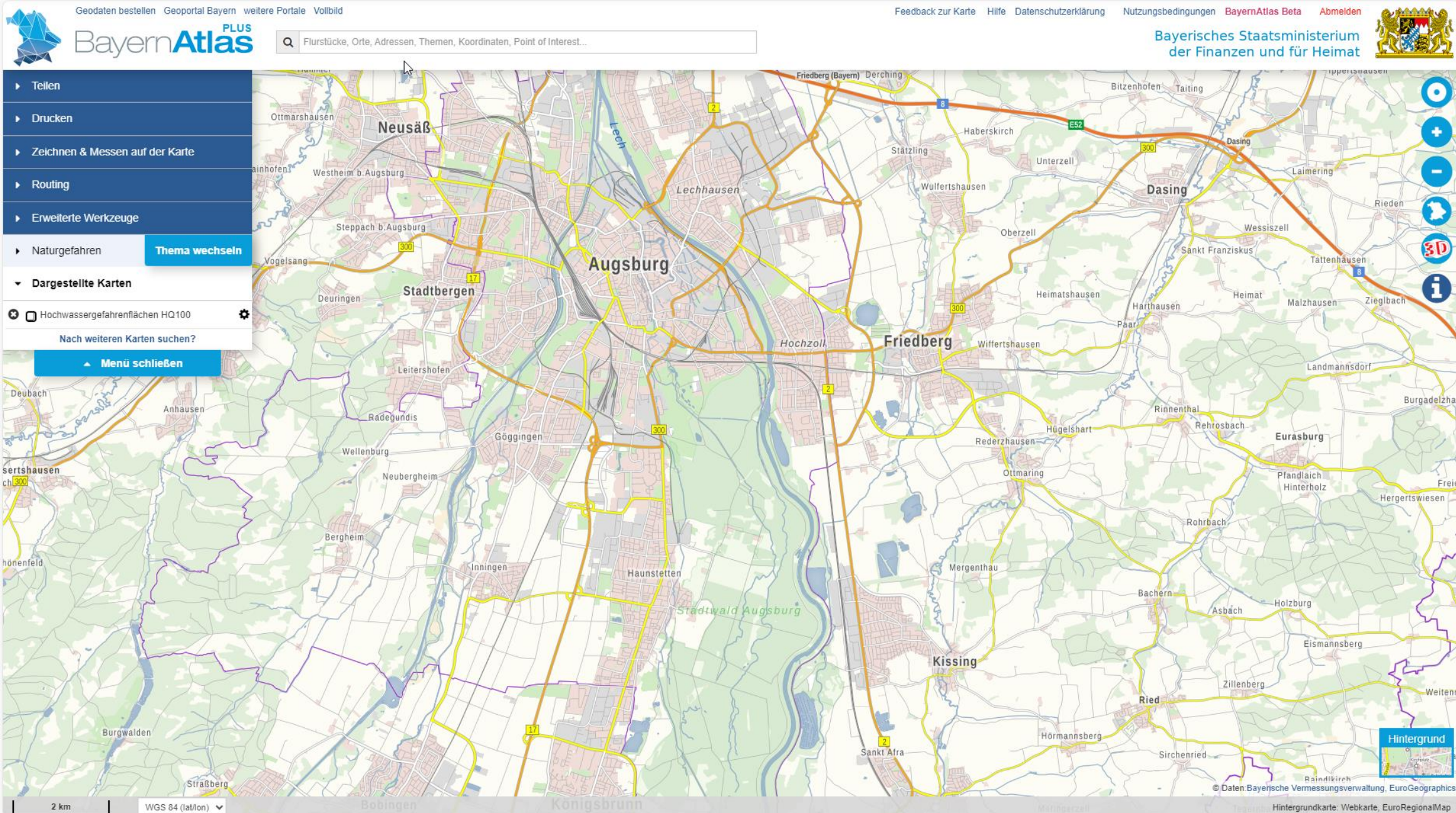
Ertüchtigung der B 2 – Hochwasserschutz

These / Aussage

Weiterhin haben die jüngsten **Hochwasserereignisse** gezeigt, dass **Bodenversiegelungen** im Lechfeld durchaus problematisch sind.

- Bei den jüngsten Hochwasserereignissen waren Regenintensität und Regendauer so, dass alle Böden gesättigt waren und somit keine Speicherung oder Versickerung stattfinden konnte, unabhängig von der Versiegelung.
- Problematisch, wenn die Nutzung im Konflikt mit Hochwasser steht (v.a. Gebäude, Keller, aber auch Verkehrswege)
- Grundsätzliche Eingriffsvermeidung in Hochwassergefahrenflächen anzustreben (Konfliktvermeidung statt Bewältigung)
- Grundsätzlich: Versiegelung minimieren, ansonsten Eingriffe ausgleichen (LBP)
- Wassertechnische Untersuchungen sowie ggf. erforderliche Hydrogeologische Gutachten sind Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens

Betroffenheit der Achse B 2 / AIC 25 durch Hochwasser HQ 100 (ohne HQ-Flächen)



Betroffenheit der Achse B 2 / AIC 25 durch Hochwasser HQ 100 (mit HQ-Flächen)



Geodaten bestellen Geoportal Bayern weitere Portale Vollbild

BayernAtlas PLUS

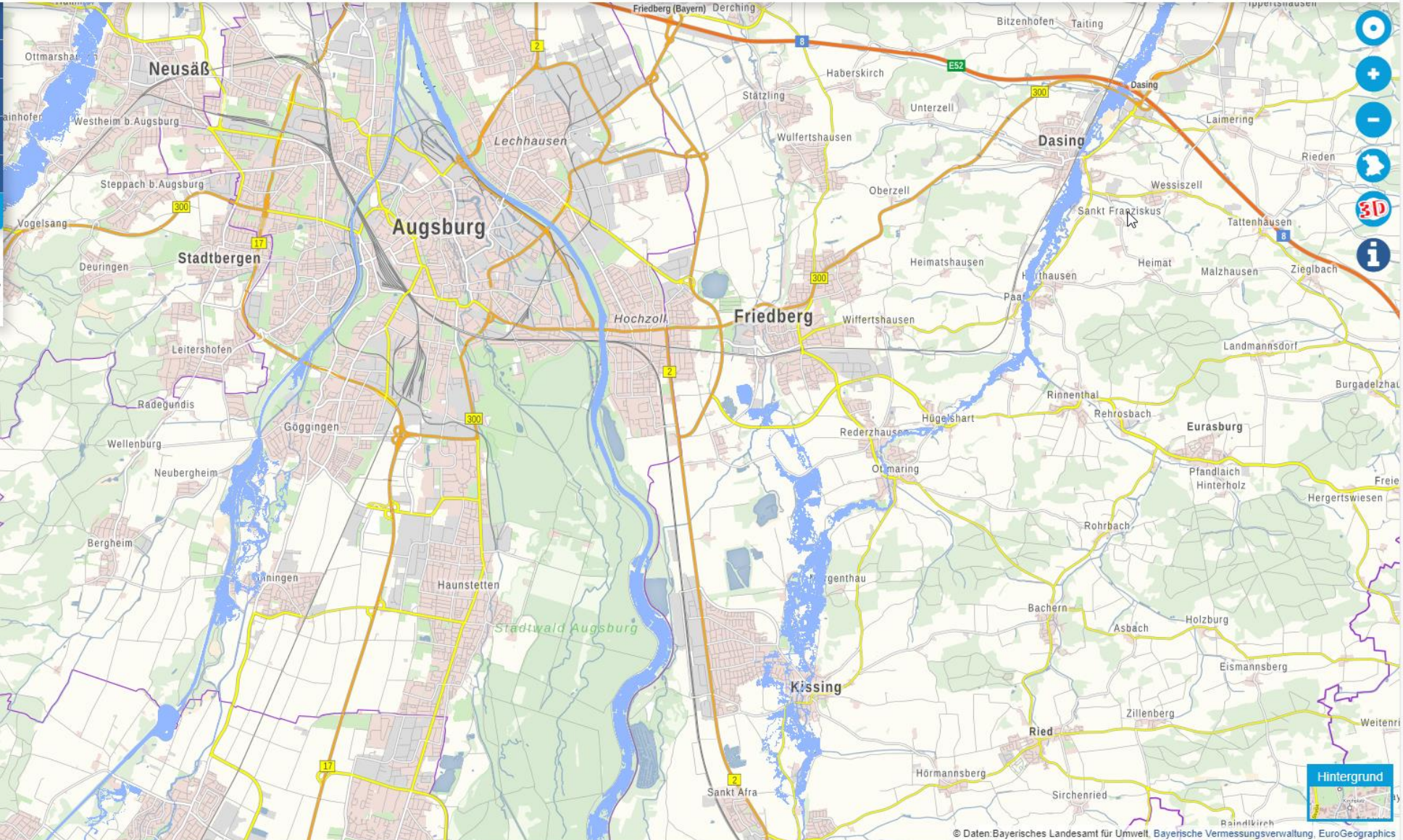
Flurstücke, Orte, Adressen, Themen, Koordinaten, Point of Interest...

Feedback zur Karte Hilfe Datenschutzerklärung Nutzungsbedingungen BayernAtlas Beta Abmelden

Bayerisches Staatsministerium der Finanzen und für Heimat



- Teilen
- Drucken
- Zeichnen & Messen auf der Karte
- Routing
- Erweiterte Werkzeuge
- Naturgefahren **Thema wechseln**
- Dargestellte Karten
 - Hochwassergefahrenflächen HQ100
- Nach weiteren Karten suchen?
- Menü schließen



Map navigation controls: Home, Zoom in (+), Zoom out (-), Fullscreen, 3D, Info (i).





Ertüchtigung der B 2 – Versiegelung

Im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) werden Maßnahmen zur Kompensation der durch Bauvorhaben verursachten Bodenversiegelung detailliert beschrieben. Diese Maßnahmen sollen die negativen Auswirkungen auf Natur und Landschaft ausgleichen und zur Erreichung eines ökologischen Gleichgewichts beitragen. Die Bewertung erfolgt nach der Verordnung über die Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft (Bayerische Kompensationsverordnung – BayKompV)

➤ **Entsiegelung und Renaturierung**

Versiegelte Flächen werden entsiegelt und renaturiert. Dies beinhaltet die Entfernung von Asphalt / Beton und die Wiederherstellung des natürlichen Bodens und seiner Funktionen.

➤ **Anlage von Biotopen und Schutzgebieten**

Die Schaffung oder Erweiterung von Biotopen und Naturschutzgebieten hilft, die Biodiversität zu fördern und den ökologischen Wert der Landschaft zu steigern.

➤ **Ausgleichsflächen**

Es werden spezielle Ausgleichsflächen ausgewiesen, die die versiegelten Flächen kompensieren.

➤ **Wassermanagementmaßnahmen**

Die Anlage von Regenrückhaltebecken, Versickerungsflächen und bepflanzten Mulden kann helfen, die Auswirkungen der Versiegelung zu minimieren.

➤ **Verkehrsbegleitgrün**

Straßenbegleitgrün, wie Hecken, Baum- oder Strauchreihen tragen zur Reduzierung der negativen Effekte der Versiegelung bei und verbessern gleichzeitig das Landschaftsbild.

Links:

<https://www.gesetze-bayern.de/Content/Document/BayKompV>



Ertüchtigung der B 2 – Klimaschutz

These / Aussage

Höchstrichterliche Urteile und entsprechende neue bzw. geänderte Gesetze in Bezug auf den Klimaschutz haben neue Rahmenbedingungen für Straßenbauprojekte geschaffen, die bisher im Bundesverkehrswegeplan nicht berücksichtigt wurden.

- Bundesverkehrswegeplan (genauer: die Ausbaugesetze mit dem Bedarfsplan Straße) wurde am 02.12.2016 im Bundestag beschlossen; das Bundesklimaschutzgesetz stammt vom 12.12.2019; das Bayerische Klimaschutzgesetz vom 23.11.2020
- Dennoch berücksichtigt der BVWP im Rahmen der Nutzen-Kosten-Analyse bereits Klimaaspekte
- Auch die Forschung sowie die Straßenbauverwaltungen beschäftigen sich mit Klimaschutz im Straßenbau

Links:

<https://www.fgsv-verlag.de/ap-klimaschutz-strasse>

<https://www.gesetze-im-internet.de/ksg/KSG.pdf> // <https://www.gesetze-bayern.de/Content/Document/BayKlimaG>



AP Klimaschutz Straße

Bayerisches
Woh

Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr
Postfach 22, 12 53 • 80502 München

E-Mail
Staatliche Bauämter mit Straßenbauaufgaben

nachrichtlich:
Bayerischer Landkreistag
Bayerischer Städtetag
Bayerischer Gemeindetag

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
Unser Zeichen
SIMB-41.2-4380-2-1-4
Bearbeitet
Herr Dr.
Telefon
(089) 2192 3501
E-Mail
stefan.le

Berücksichtigung des globalen Klimas bei der
Ad-hoc-Arbeitspapier der FGSV zur Berücksic
mawirkungen bei Straßenbauvorhaben (AP Kli

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verk
hoc-Arbeitspapier zur Berücksichtigung von groß

© 2024 FGSV, Köln

Ad-hoc-Arbeitspapier zur Berücksichtigung von großräumigen Klimawirkungen bei Straßenbauvorhaben

Stand Dezember 2023

1.7 Nutzen-Kosten-Anal

Veränderung der Betriebskosten in
Fahrzeughaltekosten
Betriebsführungskosten (Pers
Betriebsführungskosten (Betri
Veränderung der Instandhaltungs
Veränderung der Verkehrssicherh
Veränderung der Reisezeit im Pers
davon Reisezeitnutzen aus Ein
Veränderung der Transportzeit de
Veränderung der impliziten Nutze
Veränderung der Lebenszyklussem
Veränderung der Geräuschbelastu
Innerorts
Ausserorts
Veränderung der Abgasbelastu
Stickoxid-Emissionen (NO _x)
Kohlenmonoxid-Emissionen
Kohlendioxid-Emissionen (
Kohlenwasserstoff-Emissio
Feinstaub-Emissionen (PM)
Schwefeldioxid-Emissionen
Veränderung der innerörtlicher
Veränderung der Zuverlässigkei
Gesamtnutzen

Maßnahmen zum Klimaschutz sind auch ein zentraler Bestandteil der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie (SDG 13) der Bundesregierung. Um die Klimaschutzziele zu erreichen, wurden im Oktober 2019 das Klimaschutzprogramm 2030 sowie das Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) verabschiedet. Das Bundes-Klimaschutzgesetz verpflichtet mit § 13 Abs. 1 KSG alle Träger öffentlicher Aufgaben, den Klimaschutz bei allen relevanten Planungen und Entscheidungen angemessen zu berücksichtigen. Gefordert sind daher auch die Straßenbauverwaltungen des Bundes und der Länder bei Planung, Bau und Betrieb jeder einzelnen Straße.



Ertüchtigung der B 2 – Kosten

These

Laut Bundesministerium für Digitales und Verkehr wurden bisher 3,6 Millionen Euro für das Projekt ausgegeben und es wird inzwischen mit einer Gesamtsumme von 311 Millionen Euro gerechnet, die aus Steuermitteln erbracht werden sollen.

- Gemäß BVWP 2030 in Summe 210,7 Mio. € veranschlagt (Preisstand 2014)
- Baupreisindex ist von 2014 bis 2024 um ca. 65% gestiegen → ca. 346,5 Mio. €
- Kosten sind abhängig vom Realisierungszeitpunkt der Maßnahme
- Kosten sind abhängig von den erforderlichen Maßnahmen zur Konfliktbewältigung (Ergebnis kommender Planungsphasen)
- 3,3 Mio. € vorgezogener Grunderwerb, 0,3 Mio. € ext. Planungskosten

Links:

<https://bki.de/baupreisindex-basisjahr-2015> oder <https://www-genesis.destatis.de/> (Themenblock 61261-003)



Ertüchtigung der B 2 – Bundesverkehrswegplan

These / Aussage

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat eine Liste von 138 vordringlich zu planenden Straßenneubauprojekten vorgelegt, in der die Osttangente nicht enthalten ist.

- Pressemitteilung vom 20.10.2023 vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV)

Im Einzelnen:

- Es erfolgt eine Festlegung des überragenden öffentlichen Interesses für ausgewählte Projekte im Bereich Schiene und Straße (138 **Autobahnprojekte** des Vordringlichen Bedarfs mit Engpassbeseitigung oder Fest Disponiert mit Engpassbeseitigung), die beschleunigt geplant und gebaut werden.

Links:

<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2023/107-wissing-genehmigungsverfahren.html>

<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/planungsbeschleunigung-projekte.pdf>



Ertüchtigung der B 2 – Bundesverkehrswegplan

These / Aussage

Durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr wurde angekündigt, im Sommer dieses Jahres die seit zwei Jahren überfällige Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans vorzulegen.

- Beitrag auf der Homepage des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) vom 29.11.2023

Gesetzlicher Auftrag gemäß der o.g. Ausbaugesetze und somit Ziel der BPÜ ist es, zu prüfen, ob die auf Grundlage des BVWP 2030 im Rahmen der Ausbaugesetze beschlossenen drei Bedarfspläne für die Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße an die zwischenzeitlich eingetretene Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung anzupassen sind (oder nicht). Vor diesem Hintergrund ist die BPÜ auf die Gesamtplanebene ausgerichtet. Das bedeutet, dass der Fokus der BPÜ auf die Überprüfung der drei Bedarfspläne als Ganzes gerichtet ist und nicht auf die Bewertung einzelner in den Bedarfsplänen enthaltener Aus- und Neubauprojekte.

Engpassanalysen) der drei verkehrsträgerspezifischen Zielnetze für das Jahr 2030, die auf Grundlage der VP 2030 erarbeitet wurden. Darüber hinaus wird u.a. auf Grundlage der Ergebnisse aus der VP 2040 eine aktuelle Einordnung der drei Bedarfspläne im Hinblick auf deren Klima- und Umweltwirkungen vorgenommen. Hinzu kommen ergänzende allgemein vergleichende Analysen,

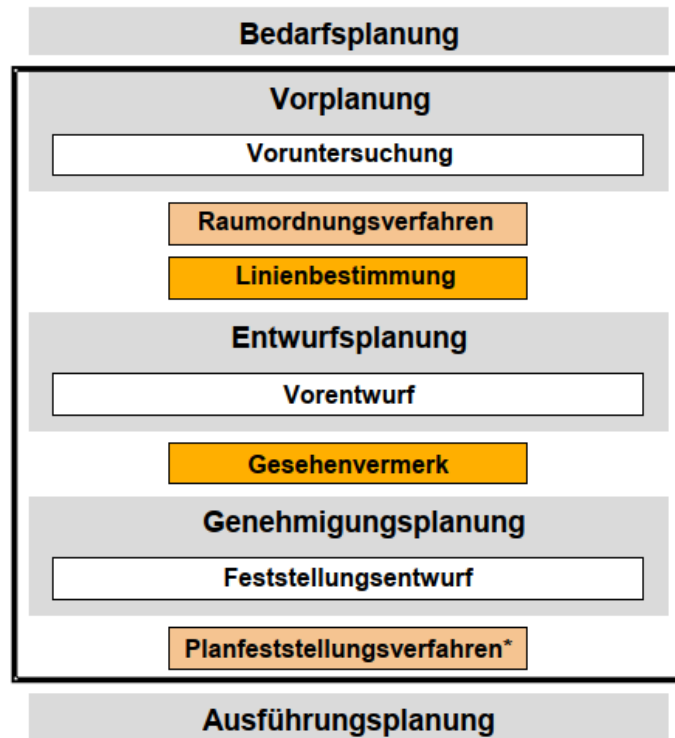
Links:

<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/BVWP/bundesverkehrswegeplanung-ueberpruefung-bedarfsplaene.html>

Ertüchtigung der B 2 – weiteres Vorgehen

1.3 Planungsstufen und Verfahren

Für die Entwicklung einer Straßenbaumaßnahme von der Feststellung des Bedarfs bis zur vergabereifen Ausführungsunterlage ist eine Abfolge von Planungsstufen und Verwaltungsverfahren vorzubereiten und durchzuführen. In Bild I-1 ist der übliche Planungsprozess mit dem entsprechenden Ablauf dargestellt. Die nach den RE zu gestaltenden Planungsstufen schließen als Ergebnis mit entsprechend aufzustellenden Unterlagen ab.



* oder andere Verfahren zur Baurechtserlangung

Bild I-1: Übersicht Planungsprozess: Planungsstufen mit Ergebnissen und Verfahrensschritte

- Umstufung der AIC 25 zur B 2
- Abarbeiten der Planungsstufen nach RE 2012 für die beiden Teilprojekte OU Kissing und Knotenpunkt B 300 / Chippenhamring

Vorplanung

Die Planungsstufe Vorplanung dient der Entscheidung über die weiterzuverfolgenden Lösungsmöglichkeiten im Hinblick auf die Trassen- oder Standortvarianten eines Straßenbauvorhabens. In dieser Planungsstufe sind die verkehrlichen, wirtschaftlichen und raumstrukturellen Aspekte von Linienvarianten und im Sinne einer integrierten Planung deren Auswirkung auf die Umwelt zu ermitteln und zu beurteilen. Die Untersuchung stellt bei raumbedeutsamen Planungen die Verfahrensgrundlage eines Raumordnungsverfahrens dar. Wenn erforderlich, wird das verwaltungsinterne Verfahren der Linienbestimmung nach § 16 FStrG angeschlossen.

Entwurfsplanung

In der Stufe der Entwurfsplanung wird die weiter zu verfolgende Variante (im Regelfall die bevorzugte Variante) unter anderem lage- und höhenmäßig zum Vorentwurf ausgearbeitet. Alle relevanten technischen Details der Verkehrsanlage werden in der für die Prüfung ausreichenden Genauigkeit dargestellt. Die Qualität des Verkehrsablaufes und die Verkehrssicherheit und die Wirtschaftlichkeit sind nach einschlägigen Verfahren nachzuweisen und zu beurteilen.

In dieser Planungsstufe sind weiterhin die umwelt- und naturschutzfachlichen Belange vertieft abzarbeiten und die Einhaltung der umwelt- und naturschutzrechtlichen Vorgaben darzustellen. Hierzu werden der Landschaftspflegerische Begleitplan (LBP) mit Artenschutzbeitrag erarbeitet, Untersuchungen zur Entwässerung, zum Immissionsschutz und gegebenenfalls FFH-Verträglichkeitsprüfungen (FFH: Flora-Fauna-Habitat) durchgeführt sowie im Einzelfall ergänzende Gutachten erstellt.



Planungsstand Ertüchtigung der B2 (Osttangente) 14.10.2024

Vielen Dank!
Fragen?

Christoph Eichstaedt

Abteilungsleiter S1

Landkreis Aichach-Friedberg