



7. Ausbauplan für die Staatsstraßen in Bayern

**Vertiefte Informationen
zum neuen Ausbauplan**

Stand: 11. Oktober 2011

2011

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	2
1 Ausbauplanung für die Staatsstraßen in Bayern.....	3
2 Bewertungsverfahren	4
3 Projektmeldungen.....	6
4 Finanzrahmen, Dringlichkeitsstufen und regionale Verteilung.....	7
5 Dringlichkeitsliste.....	9
6 Abwicklung des 7. Ausbauplans	9

Anlage:

Dringlichkeitsliste (Stand: 11.10.2011)

1 Ausbauplanung für die Staatsstraßen in Bayern

Der Freistaat Bayern ist Baulastträger von rund 13.600 Kilometer Staatsstraßen. Die Ausbauziele der Staatsregierung im Staatsstraßenbau sind im Ausbauplan maßnahmenbezogen dargestellt. Der Ausbauplan beinhaltet dabei sowohl Neubauprojekte (Ortsumfahrungen, Verlegungen, neue Straßenverbindungen) als auch Ausbauprojekte (Ausbau bestehender Straßen, Bauwerkserneuerungen, Beseitigung von höhengleichen Bahnübergängen). Die Erhaltung des Straßennetzes sowie einfache Um- und Ausbauprojekte (Gesamtkosten weniger als 1,0 Mio. € brutto bzw. längenspezifische Kosten weniger als 0,5 Mio. € pro Kilometer brutto) sind nicht Gegenstand des Ausbauplans.

Im Gegensatz zum Pendant für die Bundesfernstraßen - dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen - hat der Ausbauplan keine Gesetzeskraft. Als Programm der Staatsregierung wird er auch nicht vom Landtag, sondern vom Ministerrat beschlossen. Dieser Beschluss ist für die Staatsverwaltung bindend. Er stellt den Arbeitsauftrag an die Straßenbauverwaltung dar, für welche Projekte in den kommenden Jahren die planerischen sowie rechtlichen Grundlagen zu schaffen sind und bei Bereitstellung entsprechender Haushaltsmittel die bauliche Umsetzung erfolgen soll.

Der Ausbauplan für die Staatsstraßen wurde 1970 erstmals aufgestellt und seitdem regelmäßig fortgeschrieben. Der bislang geltende 6. Ausbauplan wurde 1999/2000 aufgestellt und trat zum 1. Januar 2001 in Kraft.

Der Ministerrat hat in seiner Sitzung vom 4. September 2007 beschlossen, den derzeit geltenden 6. Ausbauplan für die Staatsstraßen in Bayern zum Ablauf der 1. Dringlichkeit im Jahr 2010 fortzuschreiben und einen aktualisierten 7. Ausbauplan aufzustellen. Am 23. Februar 2011 hat Staatsminister Joachim Herrmann im Ministerrat den Entwurf des neuen Ausbauplans vorgestellt und zeitgleich die Öffentlichkeit informiert. Anschließend erfolgte eine Beteiligung der Regionalen Planungsverbände.

Am 11. Oktober 2011 hat der Ministerrat den Ausbauplan mit Wirkung vom 1. Januar 2011 in Kraft gesetzt.

Die Projekte des neuen Ausbauplans sind nach Dringlichkeiten sortiert in einer Liste zusammengestellt („Dringlichkeitsliste“) (siehe Anlage).

2 Bewertungsverfahren

Wie bereits bei der Aufstellung des derzeitigen 6. Ausbauplans für die Staatsstraßen in Bayern, wurde auch bei der Aufstellung des 7. Ausbauplans ein gesamtwirtschaftliches Bewertungsverfahren angewandt. Dieses ermöglicht eine Dringlichkeitsreihung der erwogenen Projekte nach bayernweit einheitlichen und objektiven Kriterien.

Das Bewertungsverfahren setzt sich aus drei Komponenten zusammen:

- Nutzen-Kosten-Analyse
- Umweltrisikoeinschätzung (URE)
- Raumwirksamkeitsanalyse (RWA)

Die Kernkomponente des Bewertungsverfahrens stellt die **Nutzen-Kosten-Analyse** dar. Hier werden die durch das betrachtete Straßenbauprojekt hervorgerufenen Wirkungen (Projektnutzen) in Form von Geldbeträgen ermittelt und dem Investitionsmittelbedarf für das Projekt (Projektkosten) gegenübergestellt. Mit der Bildung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV) wird das Bewertungsergebnis auf einen Zahlenwert reduziert. Der Vergleich mehrerer Projekte über das NKV erlaubt eine Dringlichkeitsreihung und eine Abschätzung, welcher Nutzen mit den Straßenbauinvestitionen zu erwarten ist. Dabei gelten Projekte ab einem NKV von größer 1,0 grundsätzlich als bauwürdig.

In die Nutzen-Kosten-Analyse fließen die folgenden Projektnutzen ein:

- Veränderung der Erneuerungs- und Unterhaltskosten
- Veränderung der Fahrzeugvorhaltungskosten
- Veränderung der Betriebskosten

- Veränderung der Erreichbarkeit
- Veränderung der Verkehrssicherheit
- Veränderung der Geräuschbelastungen
- Veränderung der Schadstoffbelastungen und Klimagase
- Veränderung der Trennwirkungen
- Veränderung der Flächenverfügbarkeit
- Nachrüstung bestehender Straßen in Wasserschutzgebieten
- Förderung des Radverkehrs
- Erhaltung der Artenvielfalt
- Raumordnungsaspekte
- Veränderung des Erholungs- und Freizeitwertes

Die Nutzen-Kosten-Analyse basiert auf bundesweit zum Einsatz kommenden Verfahren (Bewertungsverfahren zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans, Empfehlungen für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen an Straßen - EWS) und wurde bereits bei der Aufstellung des 6. Ausbauplans verwendet.

Da sich nicht alle Projektwirkungen in monetären Größen darstellen lassen, umfasst das Bewertungsverfahren als weitere, nicht monetäre Komponenten eine Umweltrisikoeinschätzung (URE) und eine Raumwirksamkeitsanalyse (RWA):

- Die **Umweltrisikoeinschätzung** dient zur Berücksichtigung der Umweltschutzgüter. Dazu wird in einer Raumanalyse das Umweltrisiko für den Projekttraum ermittelt. Je nach Höhe des Umweltrisikos sind beispielsweise der naturschutzfachliche Vermeidungs- und Kompensationsaufwand des Projektes zu erhöhen oder umweltgerechtere Varianten zu untersuchen. Neben dem Umweltrisiko für den Projekttraum fließt auch die voraussichtliche Flächenversiegelung durch das Projekt in die Betrachtung der URE ein. Je höher das Umweltrisiko des Projekttraums und je höher die Flächenversiegelung pro Kilometer, desto umweltkritischer ist das Projekt.
- Im Rahmen der **Raumwirksamkeitsanalyse** sollen raumordnerisch bedeutende Projekte identifiziert werden. Ziel ist die Verbesserung der Erreichbarkeit und damit der Standortbedingungen der Teilräume, insbesondere der strukturschwachen Räume. Die raumordnerische Relevanz eines Projektes (=

Ergebnis der RWA) ist dabei abhängig von der Verbindungsfunktionsstufe der Straße (d.h. welche Zentralen Orte mit der Straße verbunden werden) und der Strukturstärke des Raums, in dem sich das Projekt befindet. Je höher die Verbindungsfunktionsstufe einer Straße und je strukturschwächer ein Raum ist, desto höher ist die raumordnerische Relevanz des Projektes.

Die Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Analyse, der Umweltrisikoeinschätzung und der Raumwirksamkeitsanalyse sowie der Projektsstand sind ausschlaggebend für die Dringlichkeitseinstufung des Projektes.

3 Projektmeldungen

Bei der Fortschreibung des Ausbauplans wurden insgesamt 982 Projekte und Varianten mit einem Gesamtvolumen von etwa 4,5 Mrd. € brutto betrachtet. Um Wirkungen von benachbarten Projekten zu ermitteln, wurden einige Projekte zudem zusammen mit anderen Projekten bewertet (Zusammenbewertung). Insgesamt wurden damit rund 1000 Projektbewertungen durchgeführt.

In den Ausbauplan werden nur Projekte mit Gesamtkosten über 1,0 Mio. € brutto und spezifischen Kosten von über 0,5 Mio. € pro Kilometer aufgenommen. Kleinere Projekte bzw. einfache Ausbaumaßnahmen mit geringeren Kosten pro Kilometer werden außerhalb des Ausbauplans abgewickelt.

Bei den Projekten des Ausbauplans kann zwischen sechs Projekttypen unterschieden werden:

- Ausbauprojekte:
 - Ausbau (AUS)
 - Bahnübergangsbeseitigung (BUE)
 - Bauwerkserneuerung (BRU)
- Neubauprojekte:
 - Ortsumfahrung (OU)
 - Verlegung (VER)
 - Neubau (NEU)

Bei dem in der Dringlichkeitsliste mit „ZUS“ bezeichneten Projekttyp wurden mehrere Einzelprojekte zusammen bewertet, bei denen eine gegenseitige verkehrliche Wirkung erwartet wurde.

4 Finanzrahmen, Dringlichkeitsstufen und regionale Verteilung

Der Ausbauplan ist kein Haushaltsplan. Er stellt als ein vom Ministerrat zu beschließendes Maßnahmenpaket die Vorgabe für die Straßenbauverwaltung dar, für welche Projekte in den kommenden Jahren die planerischen und rechtlichen Grundlagen zu schaffen sind und – bei Bereitstellung entsprechender Haushaltsmittel – die bauliche Umsetzung erfolgen soll. Mit den Festlegungen zum finanziellen und zeitlichen Rahmen des Ausbauplans sind keine Vorfestlegungen für künftige Haushalte verbunden.

Insgesamt wurden 666 Projekte in den 7. Ausbauplan aufgenommen. Sie umfassen ein Investitionsvolumen von 3,2 Mrd. € brutto, wovon 3,0 Mrd. € brutto vom Land zu tragen sind. Nicht im Ausbauplan aufgelistet sind diejenigen Projekte, die zwischenzeitig fertig gestellt sind oder nicht mehr weiterverfolgte Projektvarianten darstellen, Projekte deren Realisierung nicht mehr in staatlicher Baulast vorgesehen ist, für die kein Bedarf mehr besteht oder die in der bewerteten Form für den Freistaat nicht bauwürdig sind.

In den Ausbauplan wurden Ausbauprojekte mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis kleiner oder gleich 1,0 nur dann aufgenommen, wenn gleichzeitig eine ausreichend hohe raumordnerische Relevanz ermittelt wurde. Bei diesen Projekten ergibt sich die Bauwürdigkeit aus der hohen raumordnerischen Relevanz, die sich jedoch als nicht monetäre Bewertungsgröße im Nutzen-Kosten-Verhältnis nicht widerspiegeln lässt. Bei der Realisierung dieser Projekte müssen die Kosten und dazu auch die angesetzten technischen Standards gegenüber den bewerteten Planungen reduziert werden.

Entsprechend den Ansätzen des aktuell geltenden Ausbauplans sind für die Aufnahme der Projekte in die jeweiligen Dringlichkeitsstufen des 7. Ausbauplans ein finanzielles Projektvolumen von 100 Mio. € pro Jahr zugrunde gelegt.

In systematischer Fortführung der bisherigen Ausbaupläne enthält auch der neue Ausbauplan eine **1. Dringlichkeit**, in der die vordringlichsten Projekte aufgenommen sind, die in den Jahren 2011 bis 2020 realisiert werden sollen. Darüber hinaus wird eine Planungsreserve (**1. Dringlichkeit Reserve**) mit einem zeitlichen Umfang fünf Jahren (2021 bis 2025) angesetzt. Die weiteren als wirtschaftlich erachteten Projekte werden in die **2. Dringlichkeit** aufgenommen, deren Realisierung erst nach 2025 vorgesehen ist.

Die Einstufung der Projekte in die einzelnen Dringlichkeiten erfolgt in Abhängigkeit vom Ergebnis der Projektbewertung. Ungeachtet des Ergebnisses der Bewertung sind jedoch Projekte des 6. Ausbauplans, für die ein bestandskräftiger Planfeststellungsbeschluss vorliegt bzw. die sich in einem laufenden Planfeststellungsverfahren befinden, sowie Projekte, die bereits baulich begonnen sind, in die 1. Dringlichkeit des 7. Ausbauplans aufgenommen („Projekte mit weit fortgeschrittenem Projektstand“).

Die Mittelzuordnung auf die einzelnen Regierungsbezirke orientiert sich – wie beim 6. Ausbauplan – vor allem an den Streckenlängen und den Fahrleistungen auf den Staatsstraßen in den einzelnen Regierungsbezirken. Innerhalb der Regierungsbezirke sind die Ergebnisse der Projektbewertung (Nutzen-Kosten-Analyse, Raumwirksamkeitsanalyse, Umweltrisikoeinschätzung) ausschlaggebend für die Dringlichkeitseinstufung.

Innerhalb der Regierungsbezirke und der einzelnen Dringlichkeitsklassen wurde versucht, ein Verhältnis von 45:55 zwischen Ausbau- und Neubauprojekten zu erreichen.

Die Regionalen Planungsverbände wurden in die Aufstellung des Ausbauplans eingebunden. So erhielten sie die Möglichkeit - auf der Basis des Entwurfs des Ausbauplans vom Februar 2011 - Projekte vorschlagen, die in eine höhere Dringlichkeit vorgezogen werden sollten. Im Gegenzug mussten aber zunächst dringli-

cher eingestufte Projekte in gleicher Kostengröße benannt werden, die dafür zurückgestuft werden sollten.

5 Dringlichkeitsliste

Die Dringlichkeitsliste des 7. Ausbauplans ist als Anlage beigefügt. Die Projekte sind nach Regierungsbezirk und Dringlichkeit geordnet.

Abbildung 1 zeigt die Verteilung der ab 2011 angesetzten Investitionen für die Projekte der 1. Dringlichkeit des 7. Ausbauplans auf die einzelnen Regierungsbezirke.

	Kosten Land brutto [Mio. €]	Anteil [%]	Verhältnis Ausbau : Neubau
Oberbayern	257,4	25,2	44 : 56
Niederbayern	141,5	13,8	19 : 81
Oberpfalz	136,5	13,3	36 : 64
Oberfranken	110,9	10,8	44 : 56
Mittelfranken	116,2	11,4	47 : 53
Unterfranken	136,3	13,3	41 : 59
Schwaben	123,9	12,1	48 : 51
Bayern gesamt	1.022,9	100,0	40 : 60

(Differenzen aus Rundung möglich)

Abbildung 1: Verteilung der Kostenansätze der 1. Dringlichkeit des 7. Ausbauplans

6 Abwicklung des 7. Ausbauplans

Die Straßenbauverwaltung wird für die Projekte des Ausbauplans entsprechend der jeweiligen Dringlichkeitseinstufung in den kommenden Jahren die planerischen sowie rechtlichen Grundlagen schaffen und bei Bereitstellung entsprechender Haushaltsmittel für deren bauliche Umsetzung sorgen. Bevor Projekte der Dringlichkeit 1R geplant und realisiert werden, sollten die Projekte der 1. Dringlichkeit weitgehend umgesetzt sein. Ein Vorziehen der Projekte der 2. Dringlichkeit

kann bei unvorgesehenem Verkehrsbedarf – ähnlich § 6 des Fernstraßenausbaugesetzes – erfolgen.

Durch den Ausbauplan für die Staatsstraßen wird das übergeordnete Ziel verfolgt, die Investitionen zum Ausbau der Staatsstraßen so zu steuern, dass ein möglichst großer Beitrag zur Wohlfahrt der Bevölkerung erzielt wird. Die Straßenbauverwaltung wird deshalb die Kostenentwicklung der Maßnahmen verstärkt beobachten. Erhebliche Kostensteigerungen erfordern eine neuerliche Bewertung des Projektes und können Einfluss auf dessen Dringlichkeit haben. Gleiches gilt für Projekte, die deutlich vom im Rahmen der Aufstellung des 7. Ausbauplans bewerteten Projekt abweichen. Projekte, deren volkswirtschaftliche Nutzen die zu investierende Kosten nicht mehr erreichen, können nicht realisiert werden.

Für Streckenabschnitte mit Projekten, die keine Aufnahme in den Ausbauplan gefunden haben, können bauliche Verbesserungen mit einem reduzierten technischen und finanziellen Aufwand aus Pauschalmitteln außerhalb des Ausbauplans erreicht werden. Für solche Projekte sollten regelmäßig die Kostengrenzen für ausbauplanpflichtige Projekte (Gesamtkosten weniger als 1,0 Mio. € brutto bzw. längenspezifische Kosten weniger als 0,5 Mio. € brutto pro Kilometer) deutlich unterschritten werden. Weitergehende Aufwendungen lassen sich an diesen Straßenabschnitten aus heutiger Sicht volkswirtschaftlich nicht rechtfertigen.

Für Neubauprojekte (Ortsumgehungen, Entlastungsstraßen) besteht die Möglichkeit einer Realisierung in gemeindlicher Sonderbaulast mit Förderung nach Art. 13f Finanzausgleichgesetz. Über dieses Programm können Kommunen eine frühere Realisierung von Projekten durch eine eigene Beteiligung herbeizuführen. Mit der frühzeitigen Verwirklichung der Projekte können auch die besonderen kommunalen Nutzen zeitnah realisiert werden.