



B 16 Nordumfahrung Kaufbeuren (OU Pforzen)

Erneute Vorstellung der Variantenuntersuchung (=Voruntersuchung)

&

Fortschreibung Verkehrsgutachten

Anmerkung für die pdf-Version:

Die Folien dienen in erster Linie zur
Visualisierung des Vortrages!
Einzelaussagen bedürfen ggf. der
Erläuterung durch den Referenten!

leben
bauen
bewegen



TOP

- 0) Überblick zur Aufgabenstellung aus dem Bedarfsplan

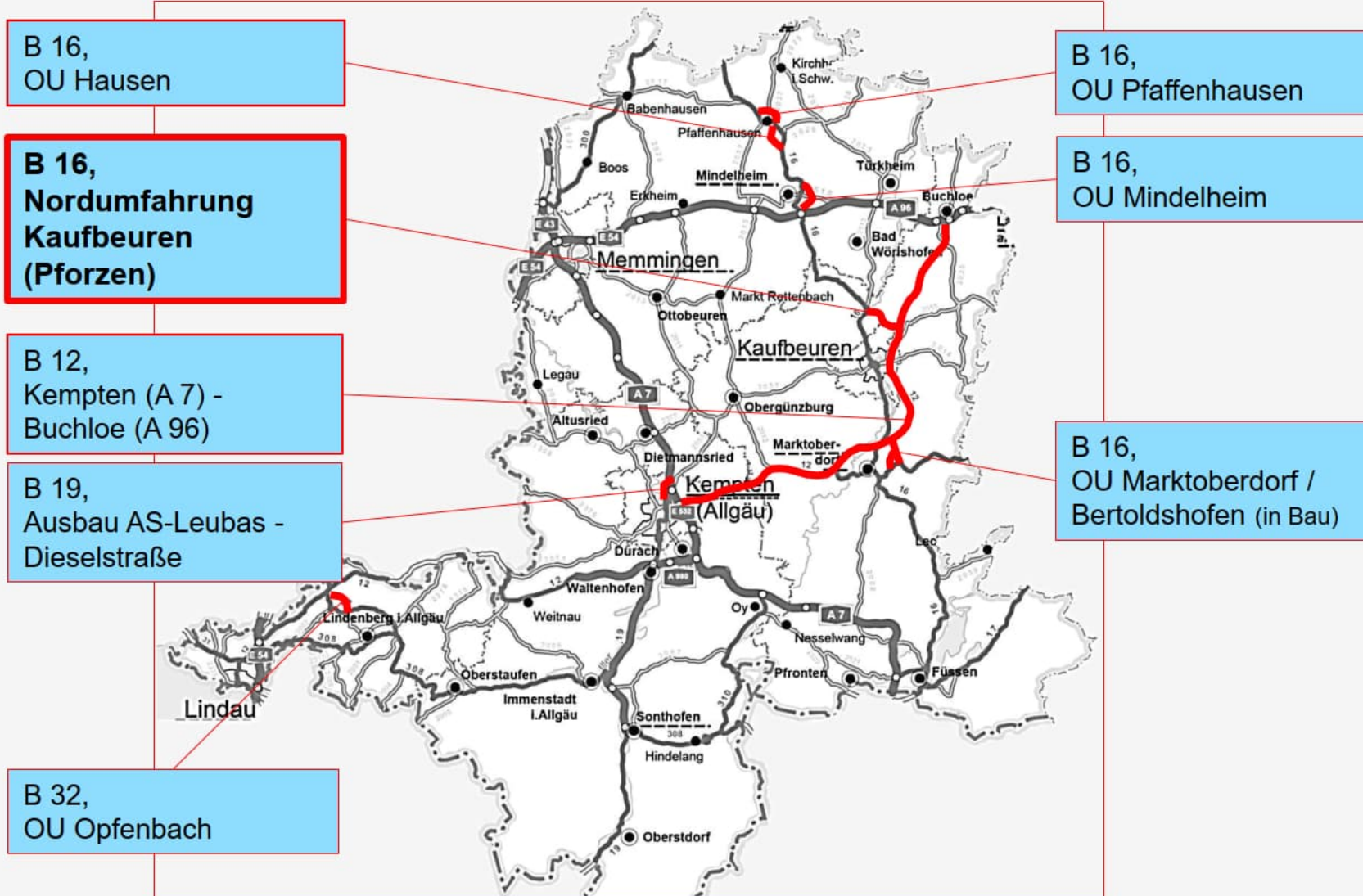
- I. Systematik der Untersuchung
 - a) Trassen- bzw. Variantenfindung
 - b) Bewertungskriterien und Bewertungsmaßstab

- II. Variantenvergleich

- III. Fortschreibung Verkehrsgutachten

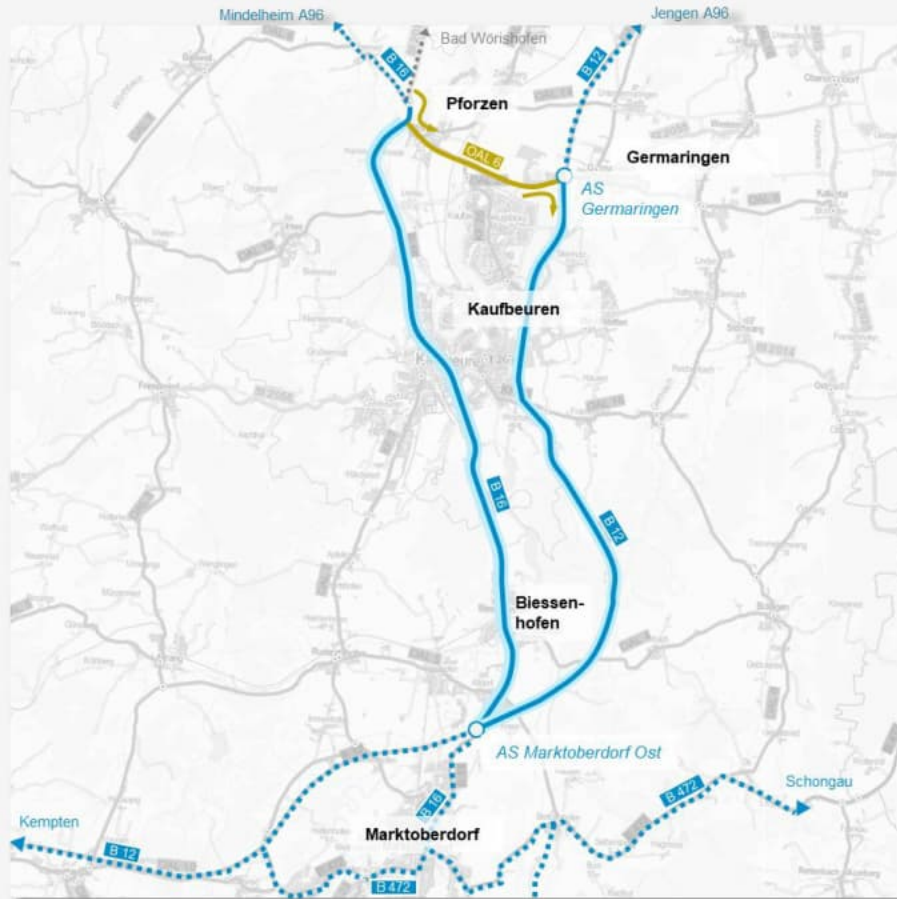
- IV. Nächste Schritte

Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (VB)

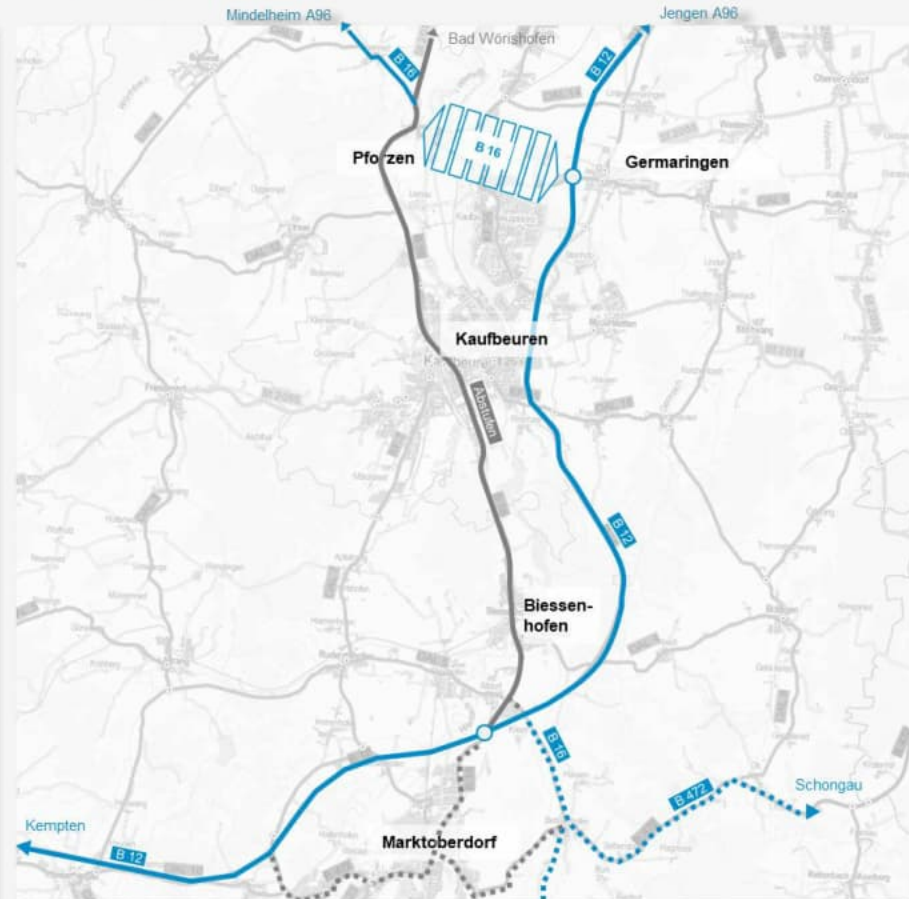




Bestand



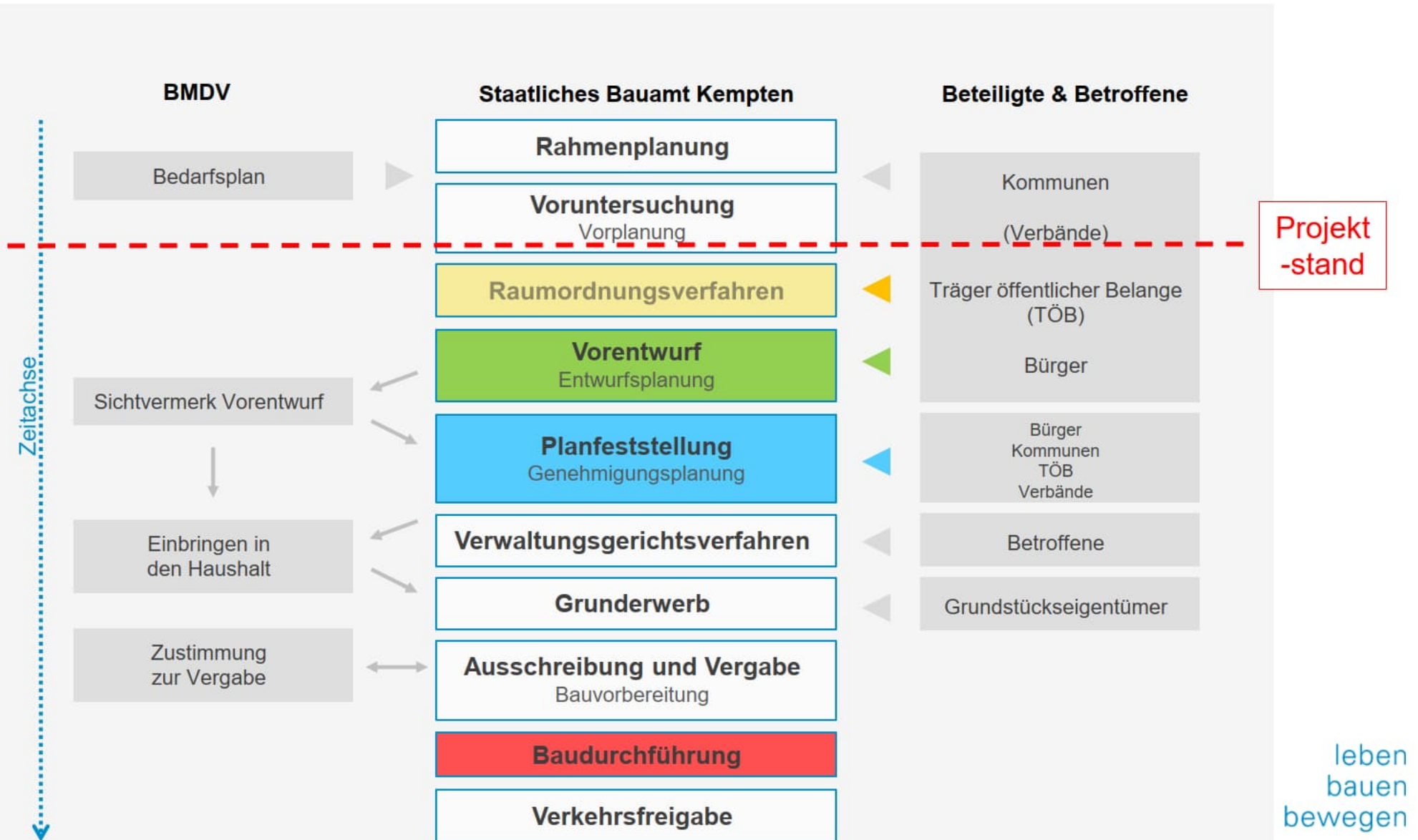
Planung



Ziel der N-OU Kaufbeuren (OU Pforzen) ist die Abstufung der B 16 zwischen Marktoberdorf und Pforzen und die damit einhergehende Bereinigung der Parallelführung der Bundesstraßen B 12 und B 16

leben
bauen
bewegen

Verfahrensschritte





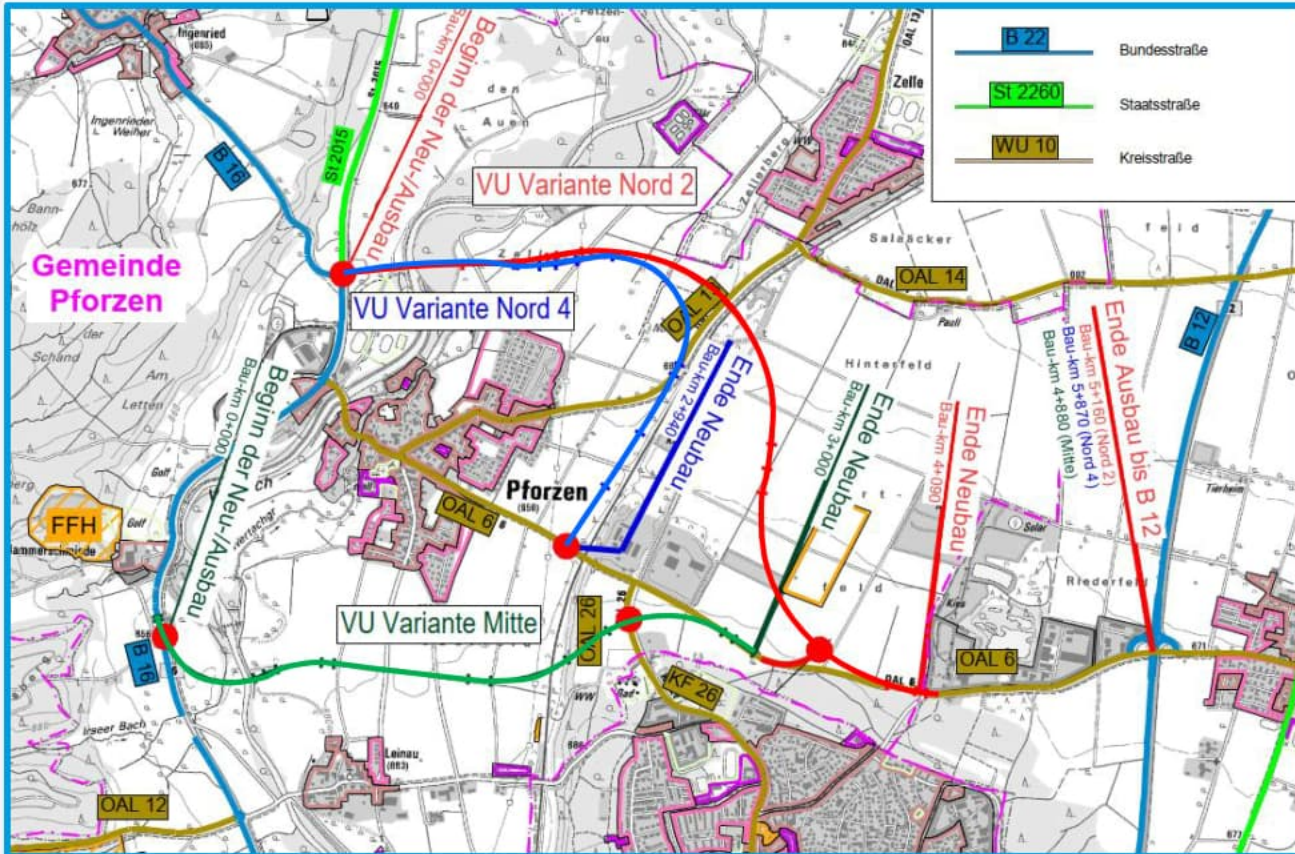
1. Erstellung der Raumempfindlichkeitsanalyse unter Berücksichtigung aller Schutzgüter
(zur Eingriffsminimierung)

2. Detektion von Korridoren mit geringem Raumwiderstand

3. Entwicklung von Trassenvarianten unter Berücksichtigung

- der Planungsaufgabe
- Abstand zu Wohngebieten
- Kreuzender Straßen und Wege sowie notwendige Anpassung der Infrastruktur (Kreuzungen, Brücken, etc.)
- möglichst kurzer Querung hochwertiger naturschutzfachlicher Bereiche

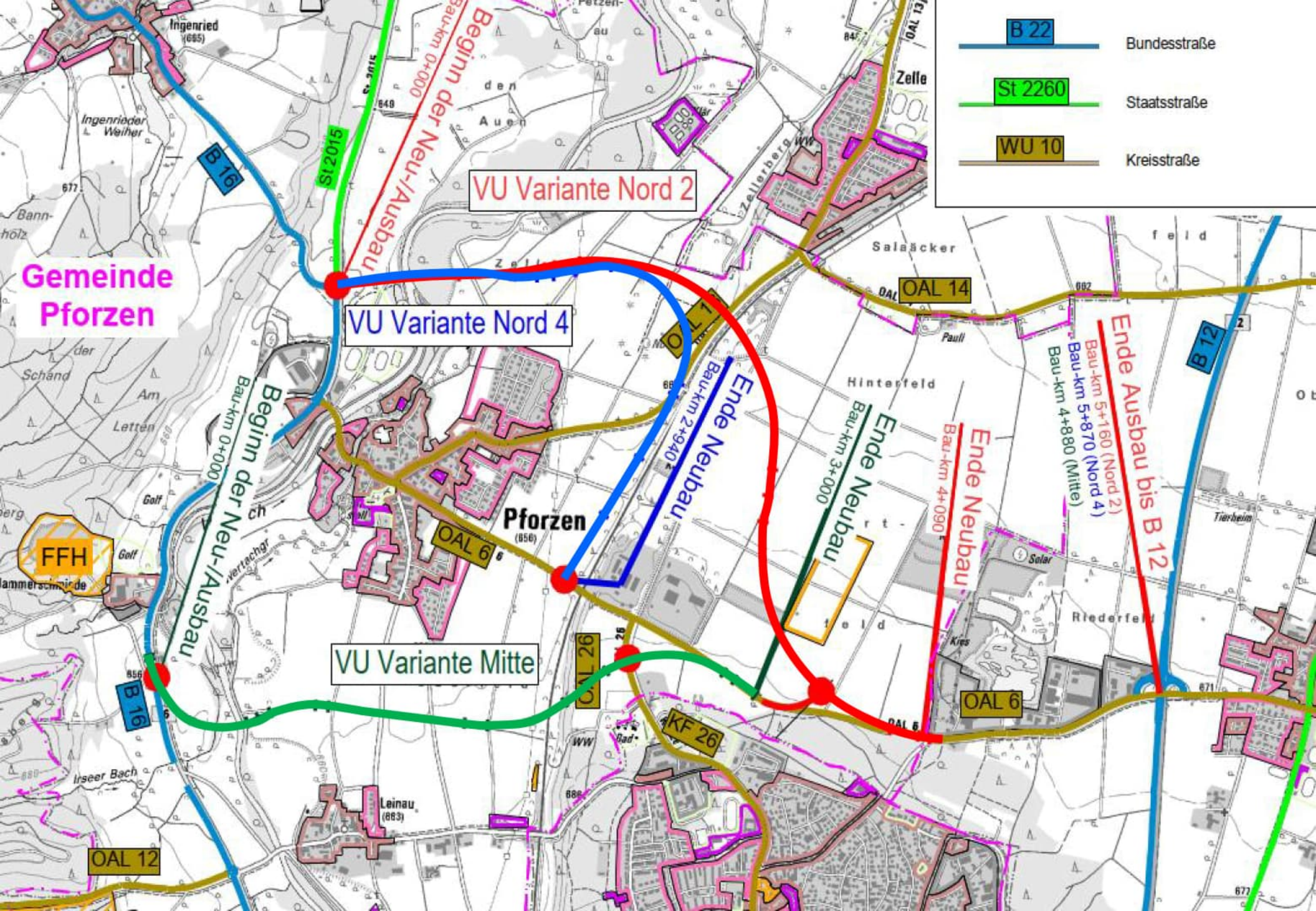
Trassen- bzw. Variantenfindung



4. Frühzeitige Überprüfung der Varianten hinsichtlich der Projektaufgabe

- Ausschluss von Varianten, welche verkehrlich nicht wirksam sind
- Ausschluss von Varianten, welche unverhältnismäßigen Eingriff verursachen
- Ausschluss von Varianten, welche mit den Zielen des BVWP nicht einher gehen

5. Die „übrig gebliebenen“ vorzuziehenden Varianten werden im Variantenvergleich gegenübergestellt und im Detail (anhand einzelner Kriterien) gegeneinander bewertet





Wertungskriterien und Bewertungsmaßstab

- **Raumstrukturelle Wirkungen**
 - Siedlungsentwicklung
 - Vorrang- und Vorbehaltsgebiete
 - Eigentumsverhältnisse
- **Verkehrliche Beurteilung**
 - Be- und Entlastungswirkungen
 - netzstrukturelle Wirkungen
 - Verknüpfung mit dem übergeordnetem Wegenetz
- **Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung**
 - Lage- und Höhentrasseierung
 - Anordnung der Knotenpunkte
 - Erdmengen- und Flächenbilanz
 - Sicherheitseffekte
- **Umweltverträglichkeit**
 - Mensch - Wohnen
 - Tiere und Pflanzen
 - Fläche und Boden
 - Wasser
 - Klima und Luft
 - Landwirtschaft
 - kulturelles Erbe
 - sonstige Sachgüter
- **Wirtschaftlichkeit**
 - Investitionskosten
 - Wirtschaftlichkeitsbetrachtung

6. Wertungskriterien gemäß RE 2012

„woran“ wird gemessen

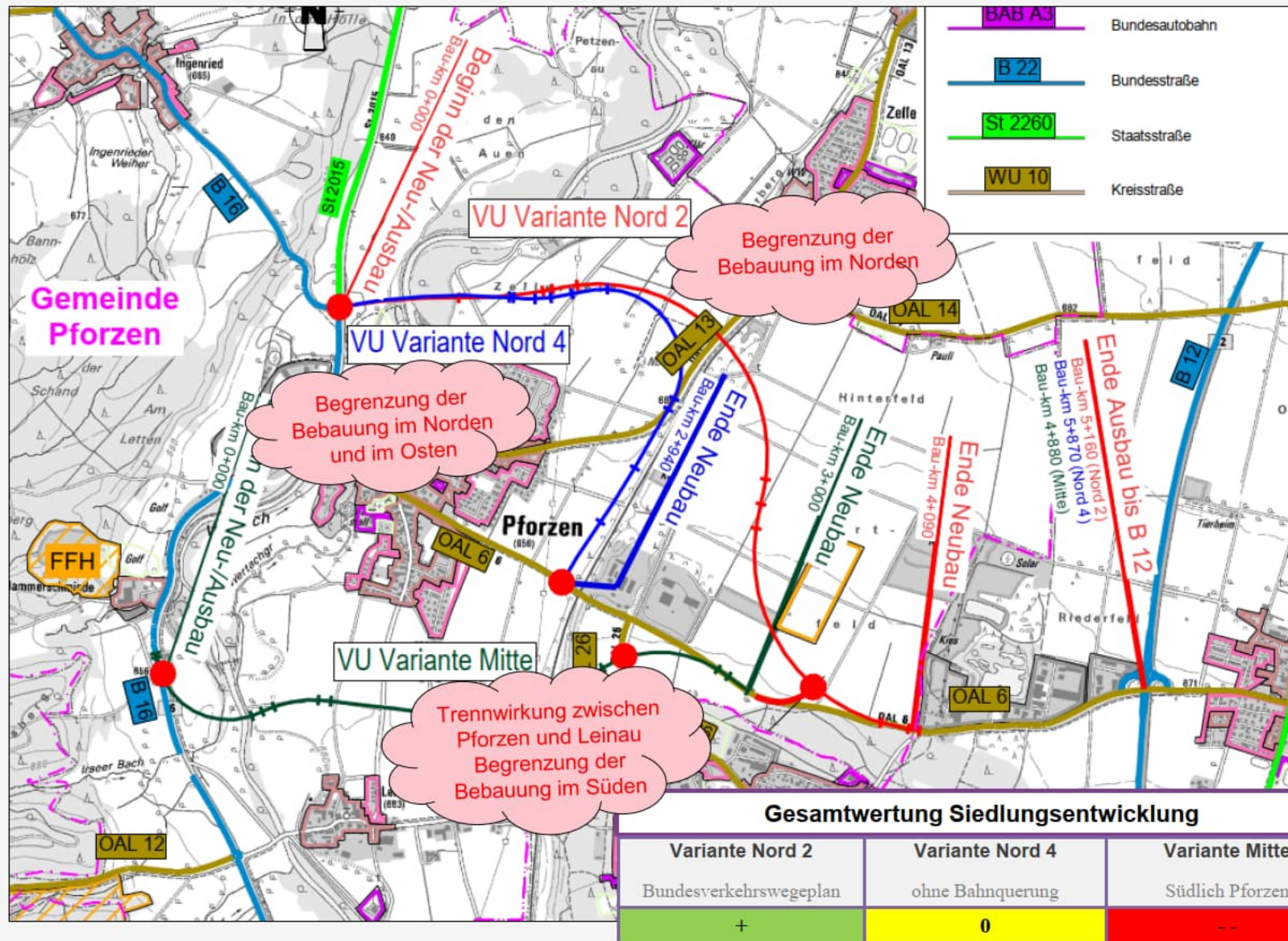
++	Deutlich besser als die übrigen Varianten
+	Besser als die übrigen Varianten
0	Geringfügig besser oder schlechter als die übrigen Varianten
-	Schlechter als die übrigen Varianten
--	Deutlich schlechter als die übrigen Varianten

7. Bewertungsmaßstab

„wie“ wird gemessen

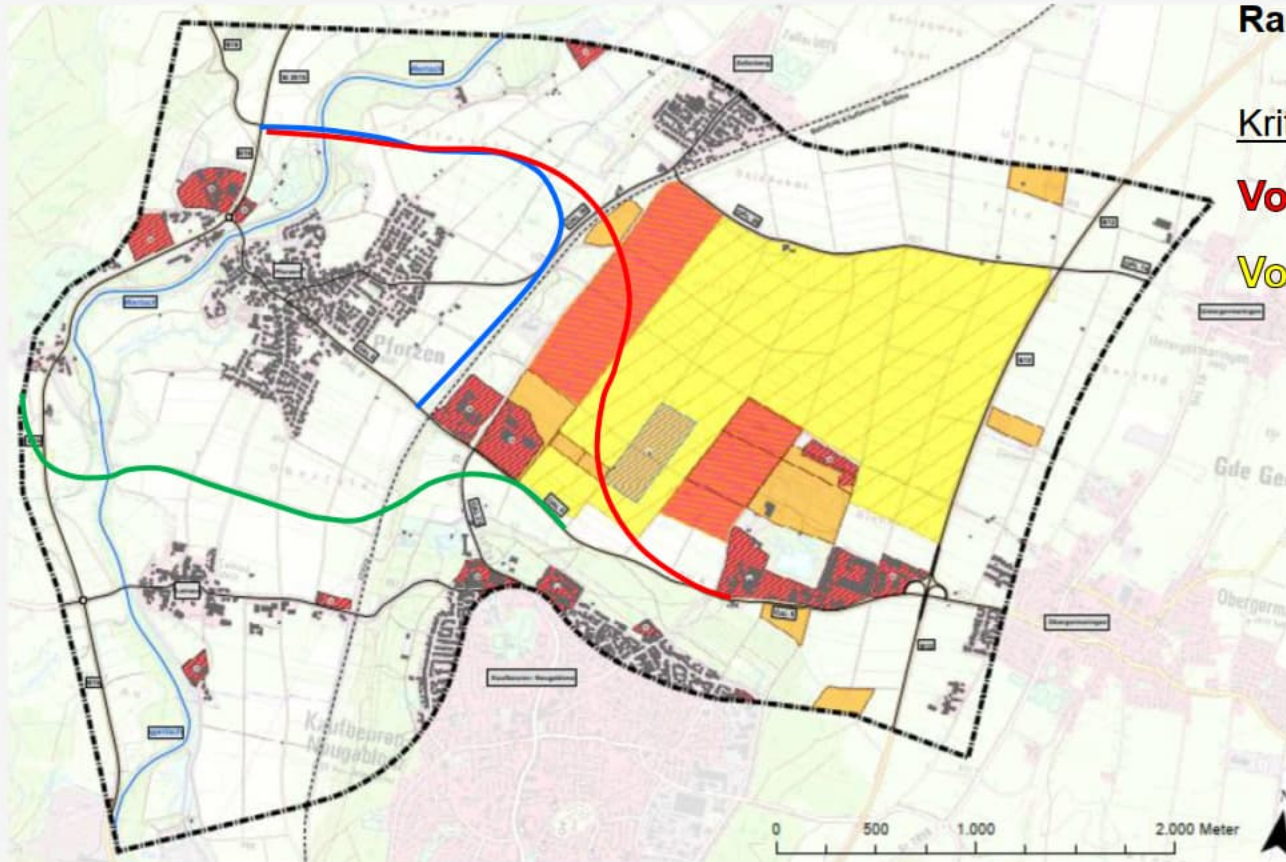
leben
bauen
bewegen

Variantenvergleich – raumstrukturelle Wirkungen



leben
bauen
bewegen

Variantenvergleich – raumstrukturelle Wirkungen



Raumstruktur

Kriterien Bodenschätze:

Vorranggebiet Kiesabbau

Vorbehaltsgebiet Kiesabbau

Gesamtwertung Vorrang- und Vorbehaltsgebiete

Variante Nord 2 Bundesverkehrswegeplan	Variante Nord 4 ohne Bahnquerung	Variante Mitte Südlich Pforzen
- -	+	+

Gesamtwertung Eigentumsverhältnisse/Flächen der Landwirtschaft

Variante Nord 2 Bundesverkehrswegeplan	Variante Nord 4 ohne Bahnquerung	Variante Mitte Südlich Pforzen
- -	0	+

leben
bauen
bewegen

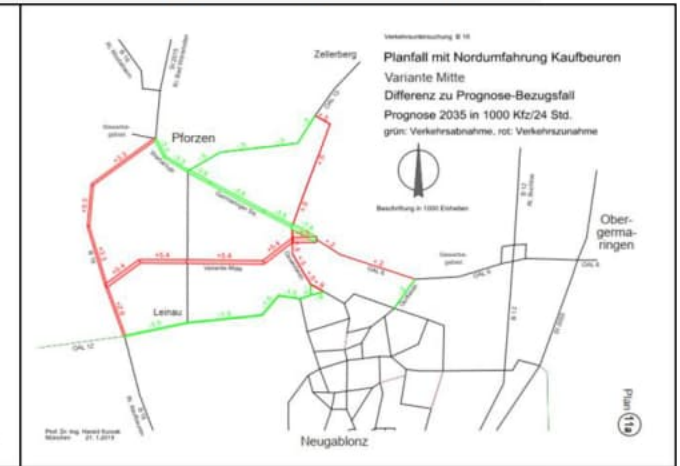
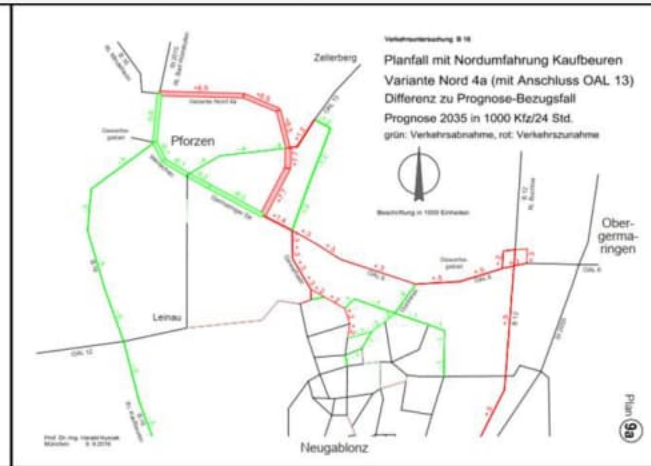
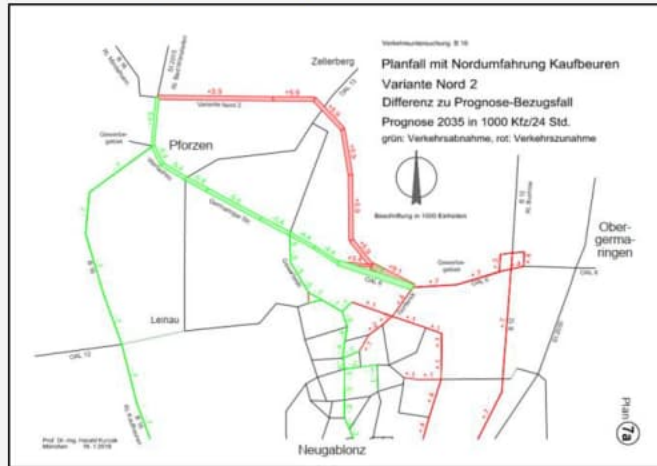
Variantenvergleich – verkehrliche Beurteilung



Entlastungswirkung der Variante Nord 2

Entlastungswirkung der Variante Nord 4

Entlastungswirkung der Variante Mitte



Ortsdurchfahrt: - 5.400 Fahrzeuge/Tag

Entlastung KF: - 700 Fahrzeuge/Tag

Ortsumfahrung: + 5.900 Fahrzeuge/Tag

Ortsdurchfahrt: - 6.100 Fahrzeuge/Tag

Entlastung KF: - 500 Fahrzeuge/Tag

Ortsumfahrung: + 6.500 Fahrzeuge/Tag

Ortsdurchfahrt: - 3.800 Fahrzeuge/Tag

Entlastung KF: +/- 0 Fahrzeuge/Tag

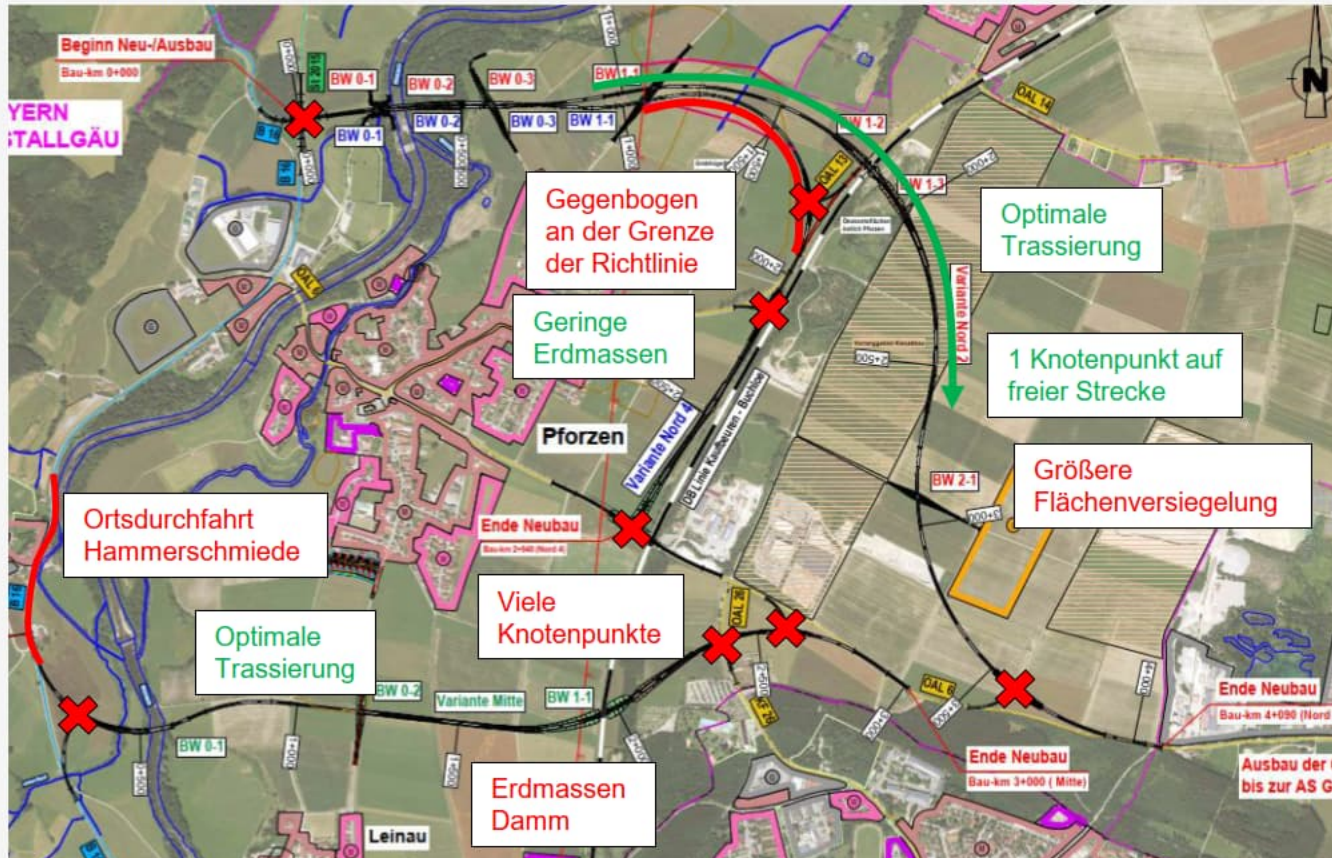
Ortsumfahrung: + 5.400 Fahrzeuge/Tag

Gesamtwertung Verkehrliche Beurteilung

Variante Nord 2 Bundesverkehrswegeplan	Variante Nord 4 ohne Bahnquerung	Variante Mitte Südlich Pforzen
+	+	-

Variantenvergleich – Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung

Planungsparameter



Bautechnik

Variante Nord 2:

- Wertachquerung
- Unwägbarkeit Bodendenkmal
- komplexes Bahnbauwerk

Variante Nord 4:

- Wertachquerung
- Unwägbarkeit Bodendenkmal
- sonst einfache Bauwerke
- Keine zusätzliche Bahnquerung

Variante Mitte:

- Wertachquerung
- Komplexes Bahnbauwerk

(X = Knotenpunkt)

Gesamtwertung Planungsparameter

Variante Nord 2 Bundesverkehrswegeplan	Variante Nord 4 ohne Bahnquerung	Variante Mitte Südlich Pforzen
+	0	0

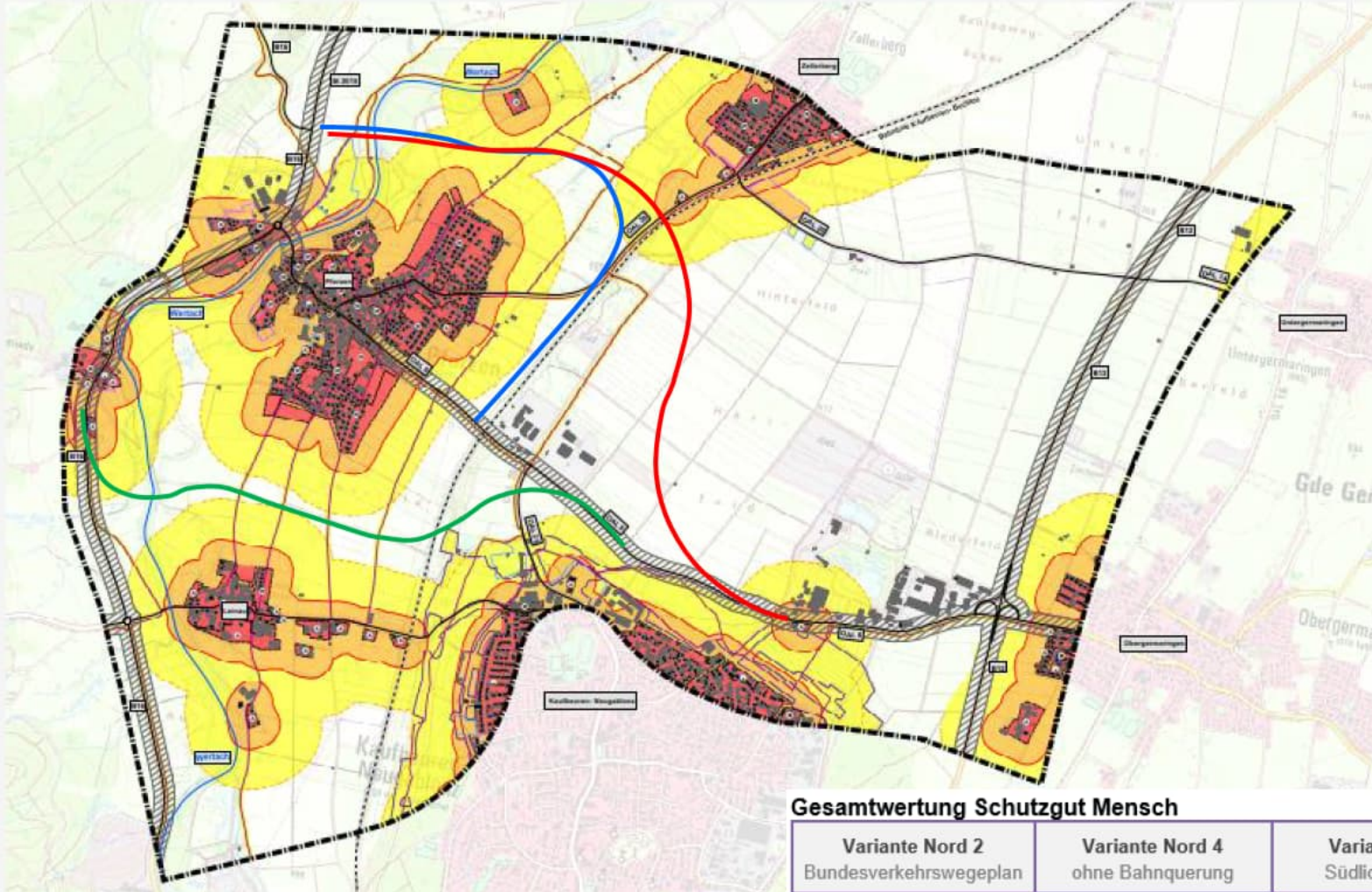
Gesamtwertung Bautechnik/Verkehrsführung

Variante Nord 2 Bundesverkehrswegeplan	Variante Nord 4 ohne Bahnquerung	Variante Mitte Südlich Pforzen
- -	0	0

Variantenvergleich – Umweltverträglichkeit



Mensch - Wohnen



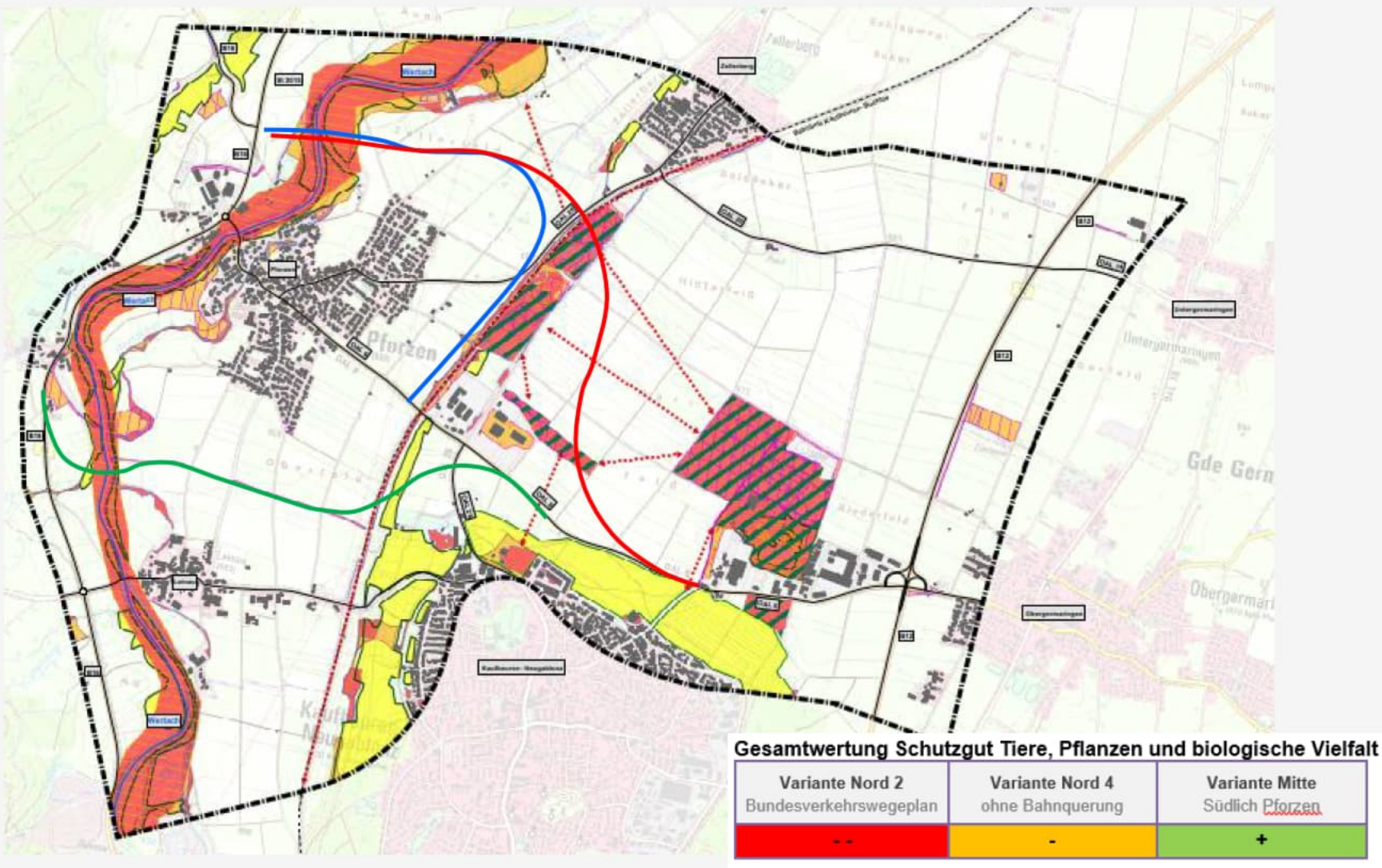
Gesamtwertung Schutzgut Mensch

Variante Nord 2 Bundesverkehrswegeplan	Variante Nord 4 ohne Bahnquerung	Variante Mitte Südlich Pforzen
0	+	0

leben
bauen
bewegen

Variantenvergleich – Umweltverträglichkeit

Tiere und Pflanzen

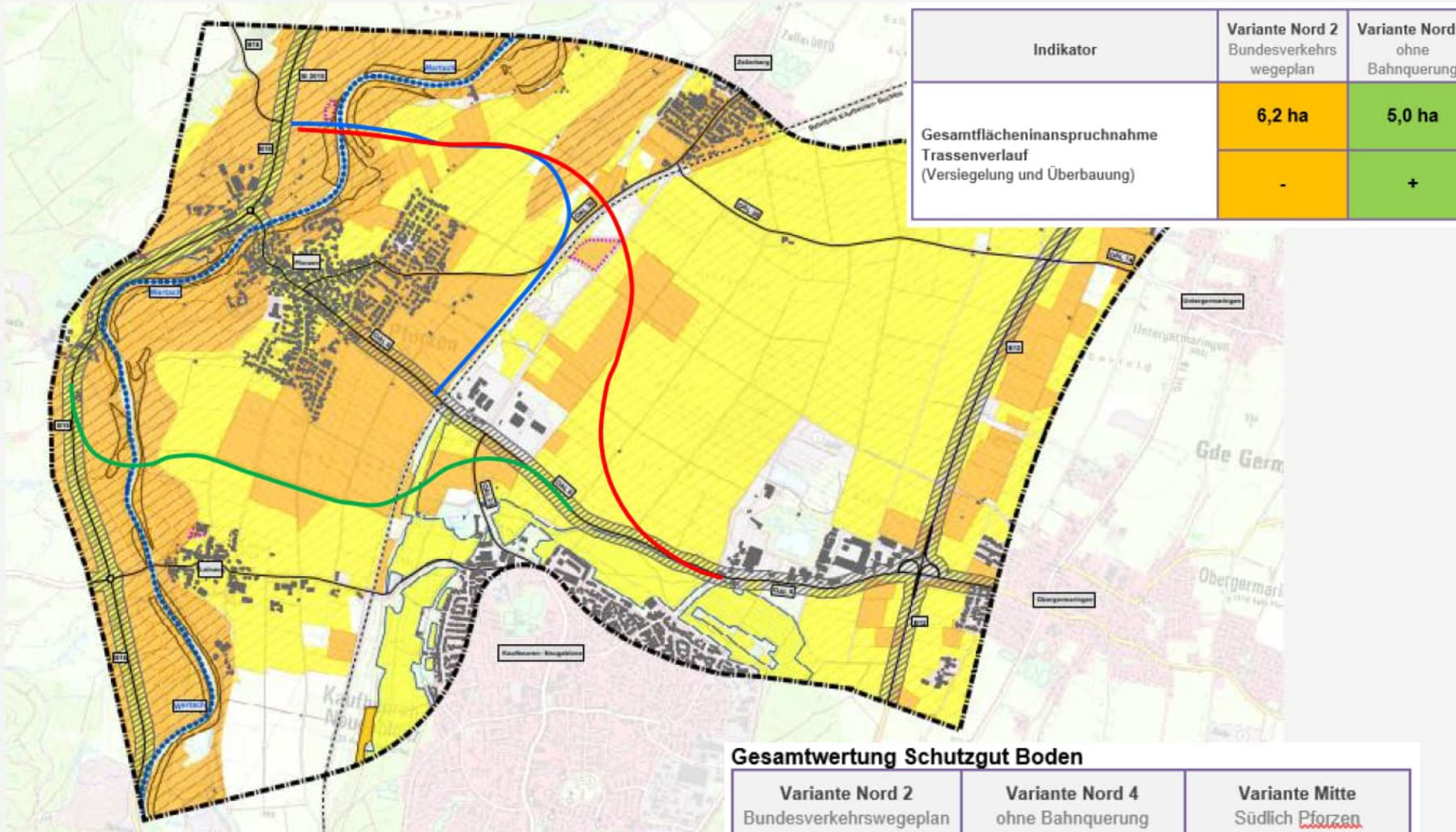


leben
bauen
bewegen

Variantenvergleich – Umweltverträglichkeit



Fläche / Boden



Indikator	Variante Nord 2 Bundesverkehrs- wegeplan	Variante Nord 4 ohne Bahnquerung	Variante Mitte Südlich Pforzen
Gesamtflächeninanspruchnahme Trassenverlauf (Versiegelung und Überbauung)	6,2 ha	5,0 ha	5,3 ha
	-	+	0

Gesamtwertung Schutzgut Boden

Variante Nord 2 Bundesverkehrswegeplan	Variante Nord 4 ohne Bahnquerung	Variante Mitte Südlich Pforzen
-	0	0

leben
bauen
bewegen



Klima und Luft

	Variante Nord 2 Bundesverkehrs- wegeplan	Variante Nord 4 ohne Bahnquerung	Variante Mitte Südlich Pforzen
Strecke (ohne Tunnel/Brücken)	4090 m	2940 m	3000 m
Breite (Regelquerschnitt)	RQ 11	RQ 11	RQ 11
Fläche Strecke	44.990 m²	32.340 m²	33.000 m²
Strecke Ausbau OAL 6	1070 m	2930 m	1880 m
Anbaubreite	1,5 m	1,5 m	1,5 m
Fläche Ausbau	1605 m²	4395 m²	2820 m²
Gesamtfläche	46.595 m²	36.735 m²	35.820 m²
Spezifische THG-Emission Faktor 4,6 kg CO₂-eq/m² pro Jahr	214.337 kg CO₂	168.981 kg CO₂	164.772 kg CO₂
Brückenabschnitt RQ 11B Länge	86 m	86 m	90 m
Fläche RQ 11B	1.041 m²	1.041 m²	1.089 m²
Brückenabschnitt RQ 9B Länge	57,5 m	23 m	11,5 m
Fläche RQ 9B + OAL 13 u. GRW	357 m²	244 m²	122 m²
Brückenabschnitt Bahnbrücken	22 m	-	-
Fläche Bahnbrücke	253 m²	0 m²	0 m²
Gesamtfläche	1.651 m²	1.285 m²	1.211 m²
Spezifische THG-Emission Faktor 12,6 kg CO₂-eq/m² pro Jahr	20.803 kg CO₂	16.191 kg CO₂	15.259 kg CO₂
Gesamtsumme CO₂-eq/m² pro Jahr	235.140 kg CO₂	185.172 kg CO₂	180.031 kg CO₂

Sektor Verkehr

Wird derzeit über das LVM Bayern fortgeschrieben
Bis zum vorliegen der genauen Ergebnisse wurde
mittels Streckenlänge und Reisegeschwindigkeit die
Wertung entsprechend vorgenommen.

Variante	Gesamtlänge entspr. Bestand	Differenz zum Bestand
Variante Nord 2	5.150 m	+364 m
Variante Nord 4	5.870 m	+1.084 m
Variante Mitte	6.830 m	+2.044 m

Indikator	Variante Nord 2 Bundesverkehrs- wegeplan	Variante Nord 4 ohne Bahnquerung	Variante Mitte Südlich Pforzen
Sektor Industrie	-	+	+
Sektor Verkehr	++	+	-
Sektor Landnutzungsänderung	-	+	0

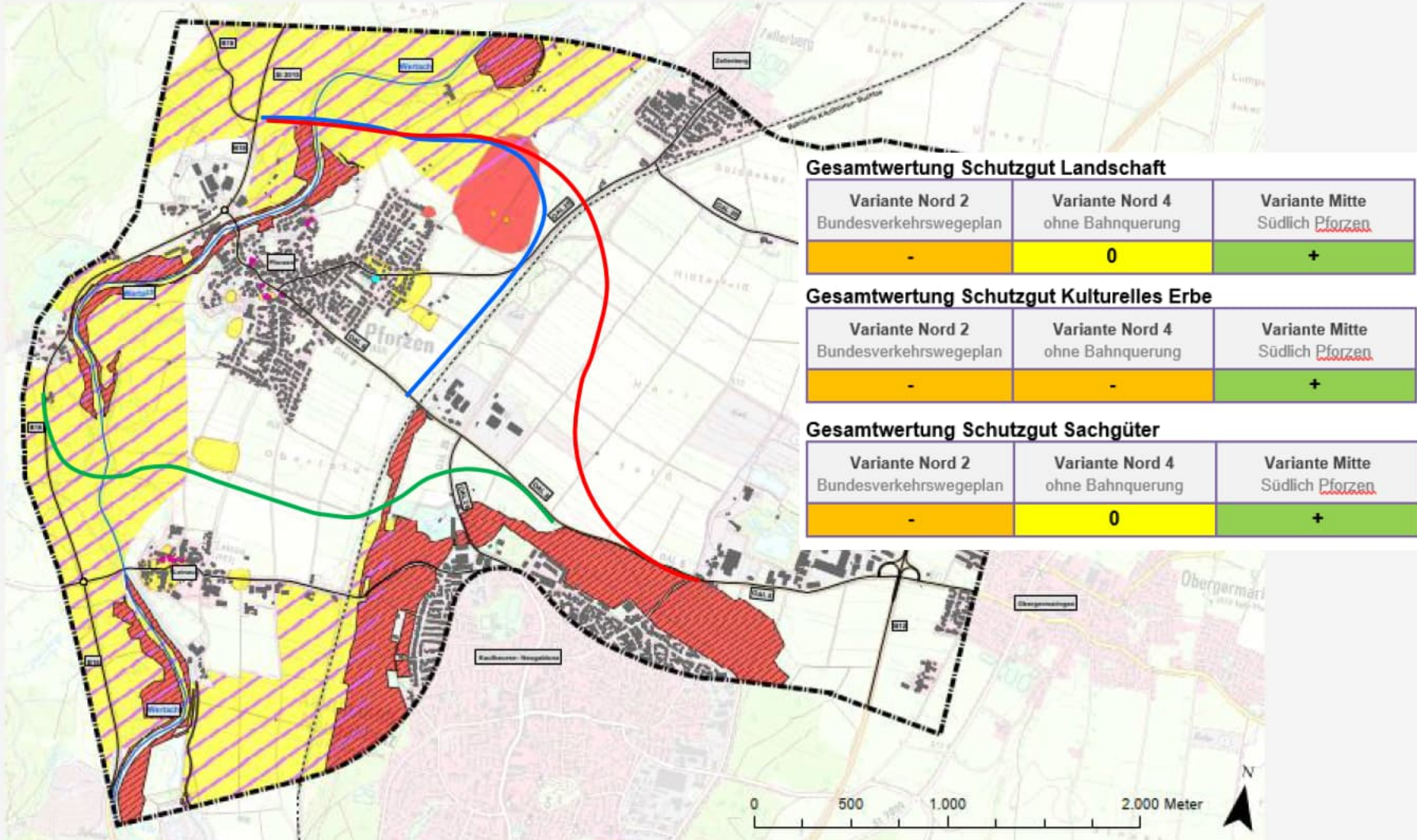
Gesamtwertung Schutzgut Klima/Luft

Variante Nord 2 Bundesverkehrswegeplan	Variante Nord 4 ohne Bahnquerung	Variante Mitte Südlich Pforzen
0	+	0

Variantenvergleich – Umweltverträglichkeit



Landschaft / kulturelles Erbe / sonstige Sachgüter





Kostenschätzung Variantenuntersuchung

Variante Nord 2 nördlich Pforzen mit Bahnquerung	Variante Nord 4 nördlich Pforzen ohne Bahnquerung	Variante Mitte südlich Pforzen / nördlich Leinau
Grunderwerb 845.000,00 €	<u>Grunderwerb</u> 520.000,00 €	<u>Grunderwerb</u> 683.000,00 €
Kosten Straßenbau 8.372.000,00 €	<u>Kosten Straßenbau</u> 8.350.000,00 €	<u>Kosten Straßenbau</u> 8.698.000,00 €
Ausbau der OAL 6 1.200.000,00 €	<u>Ausbau der OAL 6</u> 2.930.000,00 €	<u>Ausbau der OAL 6</u> 1.880.000,00 €
Kosten Ingenieurbauwerke 9.867.000,00 €	<u>Kosten Ingenieurbauwerke</u> 4.986.000,00 €	<u>Kosten Ingenieurbauwerke</u> 5.749.000,00 €
Baustelleneinrichtung 810.000,00 €	<u>Baustelleneinrichtung</u> 678.000,00 €	<u>Baustelleneinrichtung</u> 680.000,00 €
Gesamtkosten 21.094.000,00 €	<u>Gesamtkosten</u> 17.464.000,00 €	<u>Gesamtkosten</u> 17.690.000,00 €
-	+	+

Bauwerkskosten für die Wertachbrücken (Variantenunabhängig): ~ 3,5 Millionen Euro

Bauwerkskosten für die Bahnbrücke über die B 16 : ~ 3,3 Millionen Euro

Dazu kommen noch Kosten für den Einschnitt und den Ausgleich der Biotope Kiesgrube



Ergebnis des Variantenvergleichs

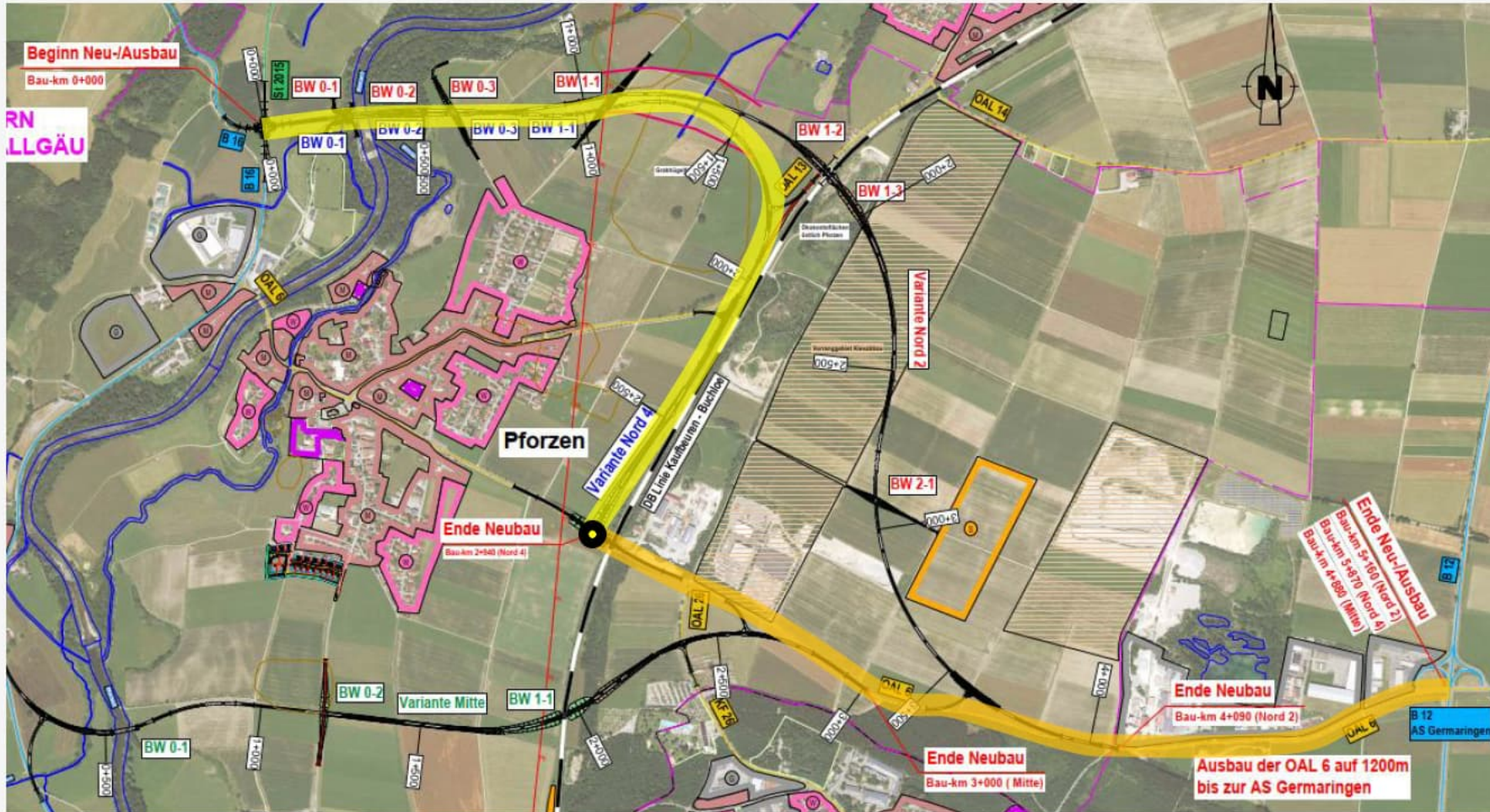
Kriterien	Variante Nord 2 (BVWP)	Variante Nord 4 (vor Bahnlinie)	Variante Mitte (südl. Pforzen)
Raumstrukturelle Wirkungen			
Siedlungsentwicklung	+	0	--
Vorrang- und Vorbehaltsgebiete	--	+	+
Eigentumsverhältnisse/ Flächen der Landwirtschaft	--	0	+
Verkehrliche Beurteilung	+	+	-
Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung			
Planungsparameter	+	0	0
Bautechnik/ Verkehrsführung	--	0	0
Umweltverträglichkeit			
Mensch	0	+	0
Tiere und Pflanzen	--	-	+
Fläche	-	+	0
Boden	-	0	0
Wasser	Keine entscheidungsrelevanten Unterschiede		
Klima und Luft	0	+	0
Landschaft	-	0	+
Kulturelles Erbe	-	-	+
Sonstige Sachgüter	-	0	+
Umwelt gesamt	-	0	+
Kosten/ Wirtschaftlichkeit			
Investitionskosten	-	+	+
Wirtschaftlichkeitsbetrachtung	Keine Wertung		
Gesamtabwägung	-	+	0


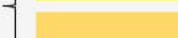
Ergebnis:

Variante Nord 4 punktet in vielen Belangen und leistet sich keine negativen Ausreißer

Die weitere Planung einer OU Pforzen kann nur auf Basis der **Variante Nord 4** verfolgt werden

Vorzugsvariante Nord 4



- Vorzugsvariante Nord 4
-  Teilabschnitt Neubaustrecke
 -  Teilabschnitt Ausbau bisherige Kreisstraße OAL6

III. Fortschreibung Verkehrsgutachten

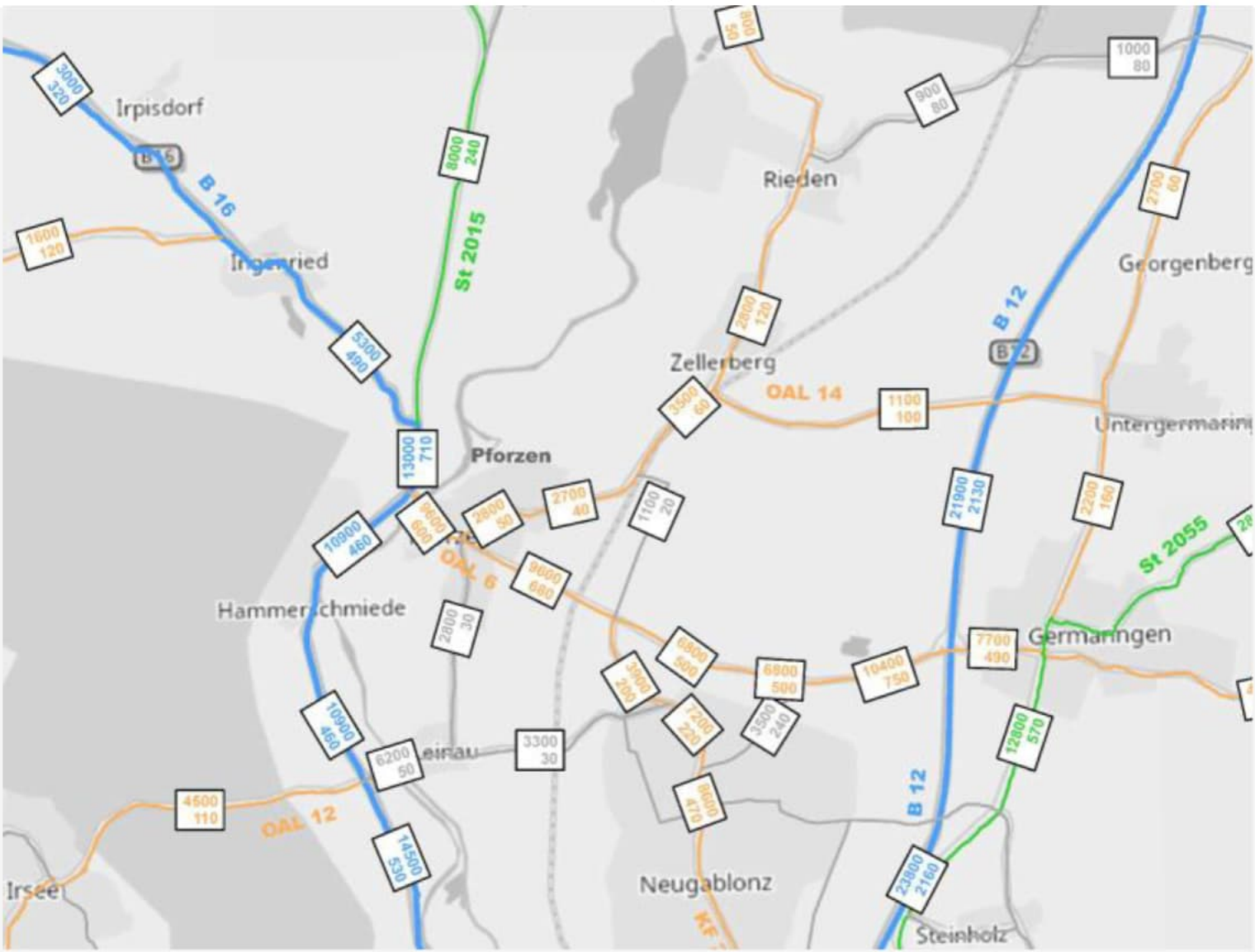


- Bisher: lokales Verkehrsgutachten von Prof. Kurzak vom Sept. 2019
(Analysenullfall 2018 → Prognosenufall 2035 → Prognoseplanfall 2035)

- Neu: Verkehrsgutachten von Büro SSP Consult (Vorabzug Nov. 2023)
Auf Basis des Landesverkehrsmodell Bayern
(Analysenullfall **2019** → Prognosenufall 2035 → Prognoseplanfall 2035)

III. Fortschreibung Verkehrsgutachten

Analysenullfall (2019) Verkehrsbelastung DTV_{W5}

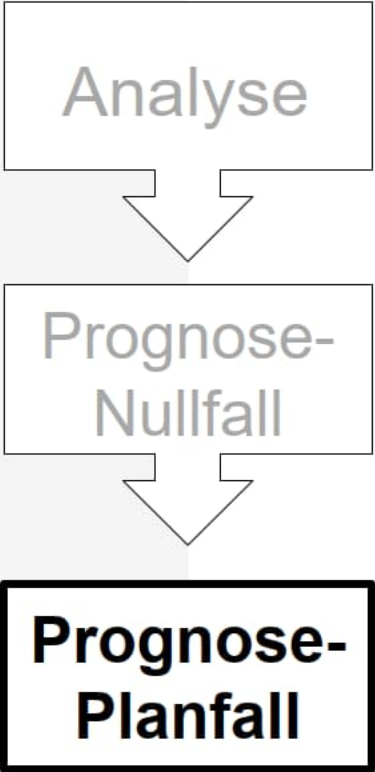
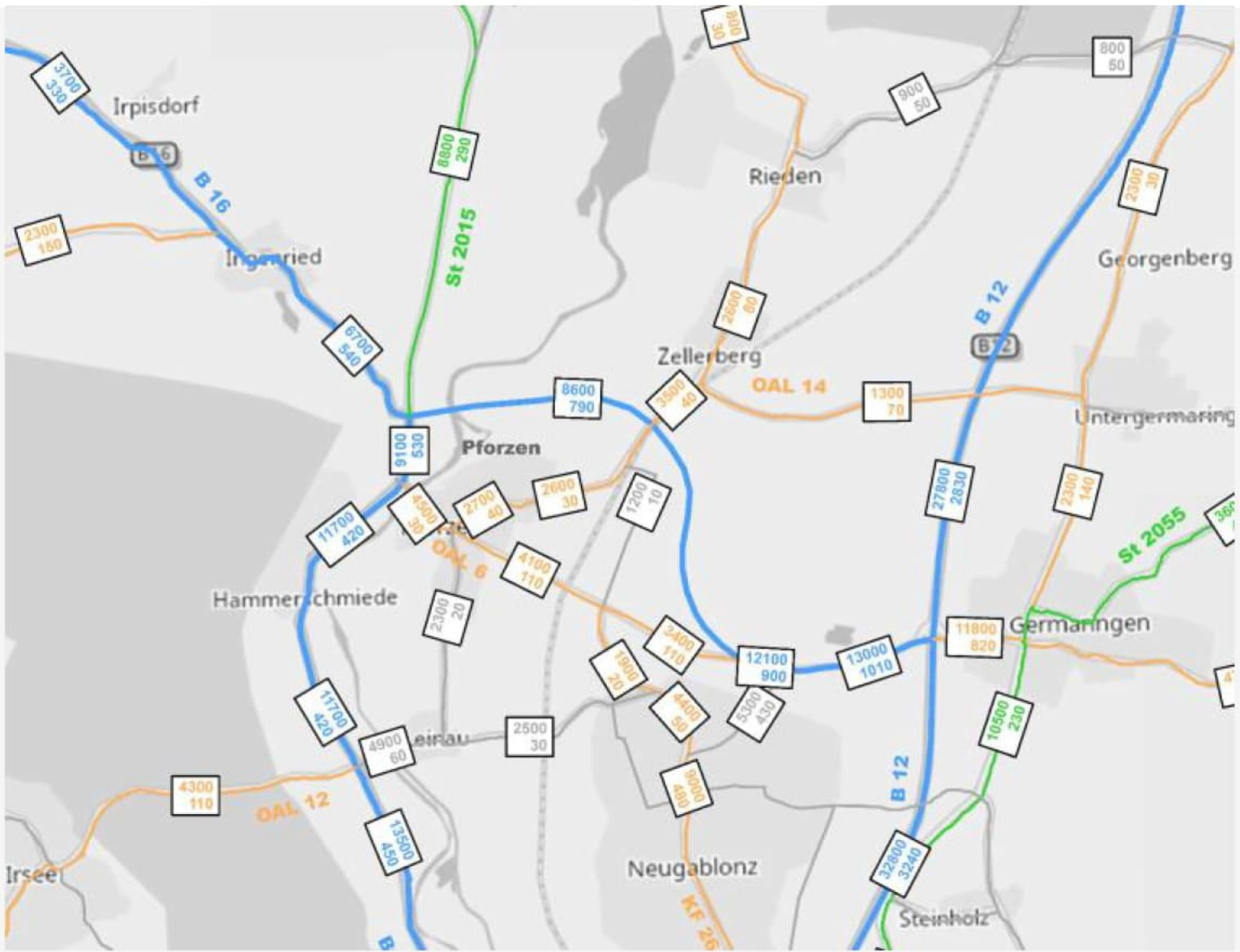


Analyse

leben
bauen
bewegen

III. Fortschreibung Verkehrsgutachten

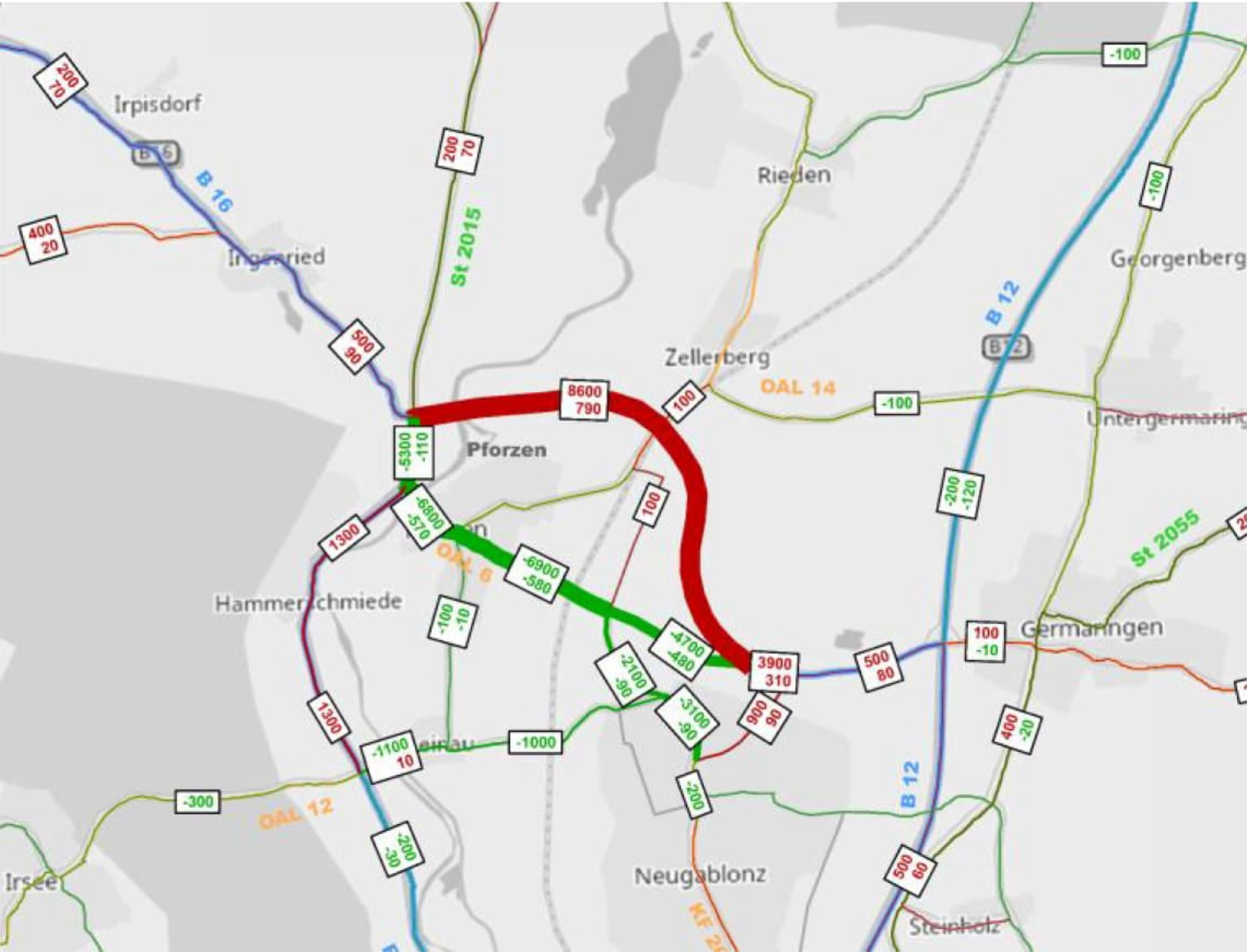
Analyseplanfall (2035) Verkehrsbelastung DTV_{W5} – Variante 2



leben
bauen
bewegen

III. Fortschreibung Verkehrsgutachten

Analysenullfall (2019) Differenzplan: Zunahmen und Abnahmen



Analyse



Prognose-Nullfall



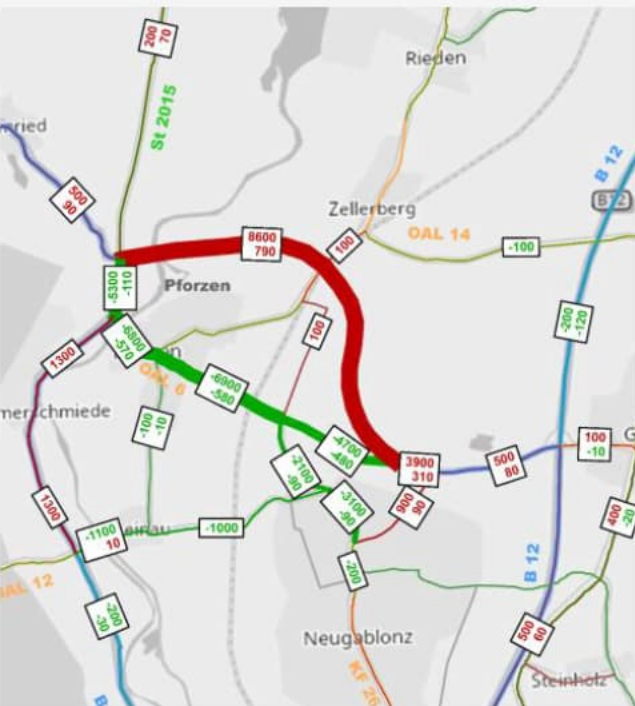
Prognose-Planfall

leben
bauen
bewegen

III. Fortschreibung Verkehrsgutachten

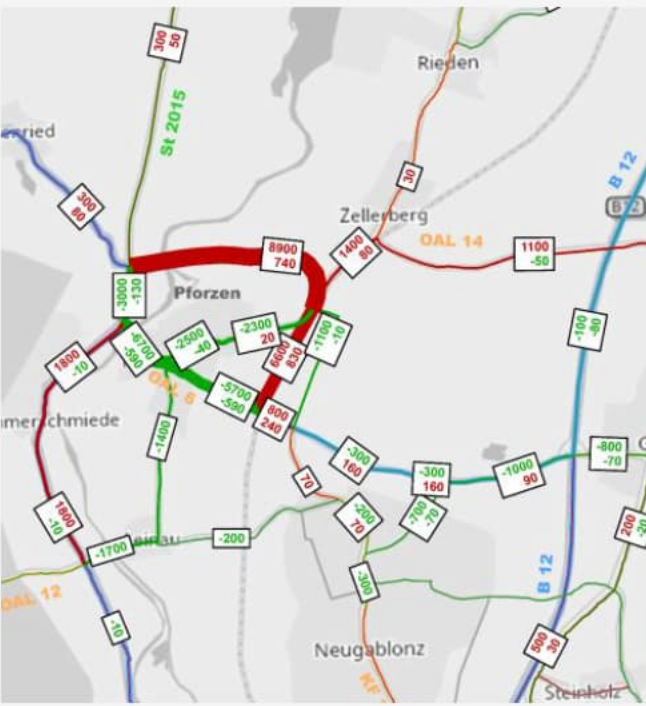
Prognoseplanfall (2035) Verkehrsbelastung DTV_{W5}

Entlastungswirkung der Variante Nord 2



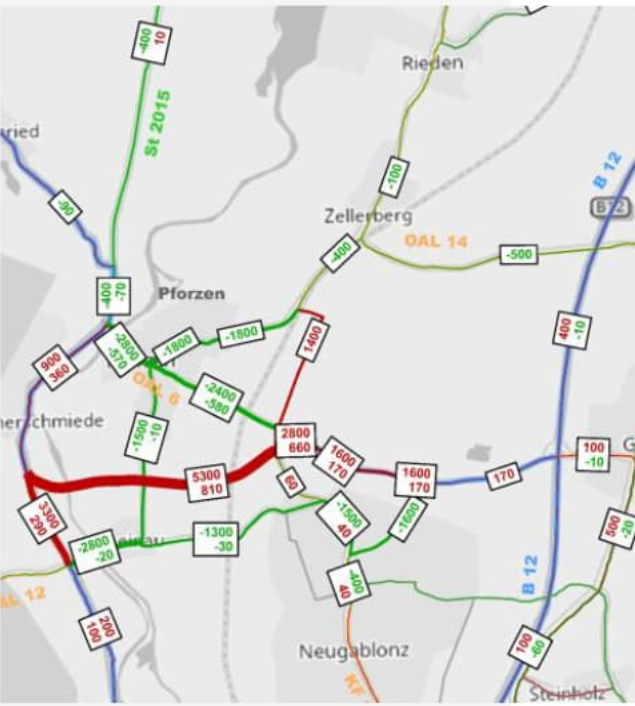
Ortsdurchfahrt: - 6.800 Fahrzeuge/Tag
 Entlastung KF: - 200 Fahrzeuge/Tag
 Ortsumfahrung: + 8.600 Fahrzeuge/Tag

Entlastungswirkung der Variante Nord 4



Ortsdurchfahrt: - 6.700 Fahrzeuge/Tag
 Entlastung KF: - 700 Fahrzeuge/Tag
 Ortsumfahrung: + 8.900 Fahrzeuge/Tag

Entlastungswirkung der Variante Mitte

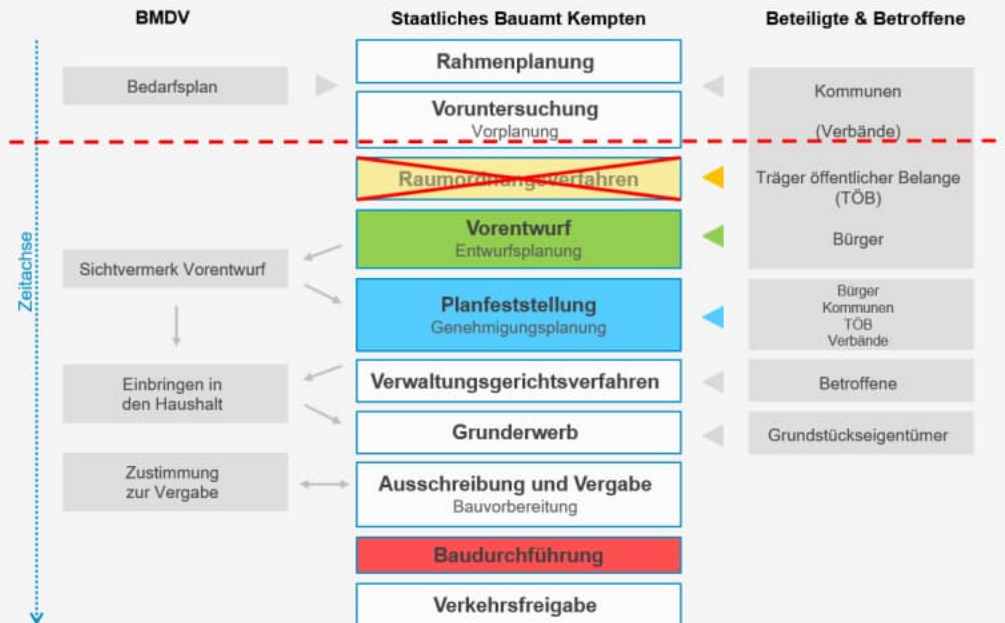


Ortsdurchfahrt: - 2.800 Fahrzeuge/Tag
 Entlastung KF: + 200 Fahrzeuge/Tag
 Ortsumfahrung: + 5.300 Fahrzeuge/Tag



IV. Nächste Schritte

- Gemeinderatsbeschluss(!!!) zur Projektunterstützung
- „ProjektAbstimmung 2“ mit BMDV vor Abschluss der Voruntersuchung mit dem Ziel der Festlegung der Vorzugsvariante
- Erstellung der Unterlagen zum Vorentwurf (Entwurfsplanung) zur Einholung der haushaltsrechtlichen Genehmigung durch das BMDV





Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit