



B 8 – OU Straßkirchen

Gemeinderatssitzung - Projektvorstellung

Staatliches Bauamt Passau

Agenda

1. Planungshistorie der OU Straßkirchen
2. Planung von Bundesstraßen
3. Variantenübersicht
4. Bereits vorab ausgeschiedene Varianten
5. Raumempfindlichkeitsanalyse
6. Variantenuntersuchung
7. Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung
8. Variantenentscheidung
9. Weiteres Vorgehen
10. Offene Fragen

1. Planungshistorie der OU Straßkirchen

Historie

- 2003: Projekt wird in Bundesverkehrswegeplan aufgenommen (weiterer Bedarf)
- 01/2015: Projekt ist erstmals als WB* in BVWP enthalten
- 06/2020: Absicht eines Investors die Planung zu übernehmen und voranzutreiben
- 01/2021: StBA nimmt selbst die Planungen für die OU Straßkirchen auf. Das Projekt wird als BIM-Pilotprojekt durchgeführt.
- 09/2021: Vergabe der Umweltverträglichkeitsstudie und Start der Vorplanung
- 09/2022: Durchführung der Verkehrszählungen
- 01/2023: Bekanntmachung BMW-Werk Straßkirchen / Irlbach

1. Planungshistorie der OU Straßkirchen

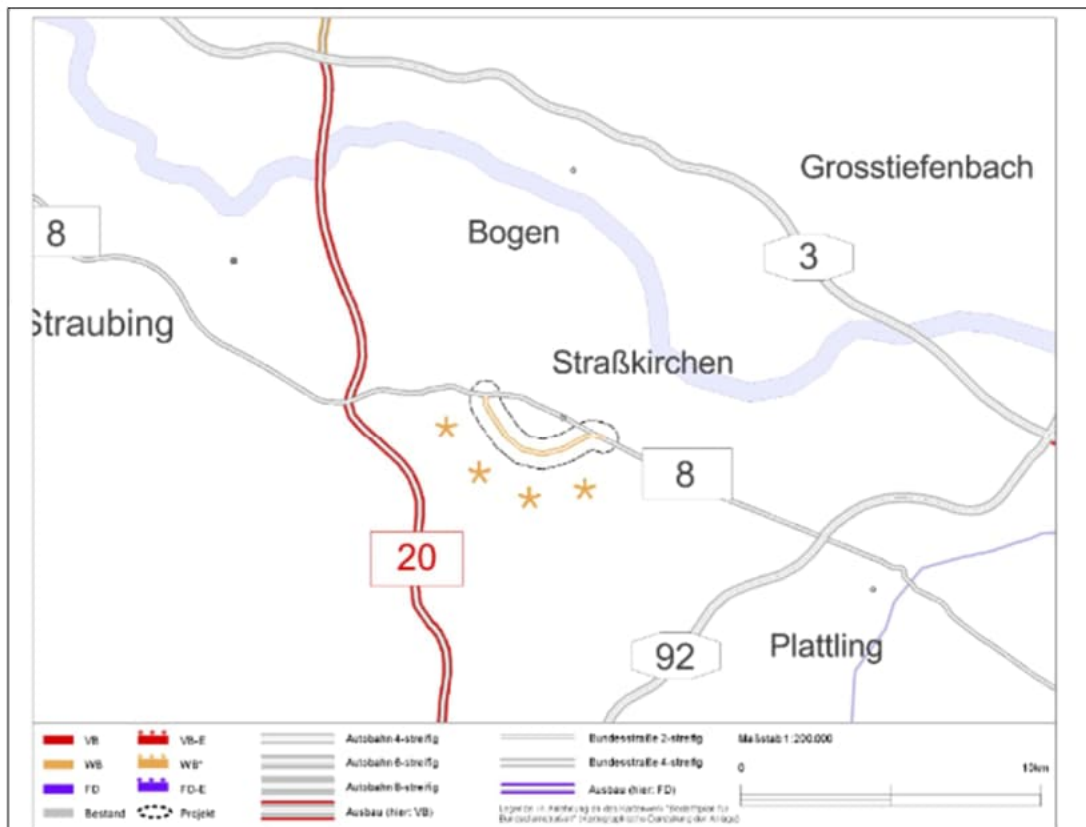


Abb. 1: Lage der Maßnahme

1.2 Grunddaten

Projektnummer	B008-G035-BY
Bundesland	Bayern
Straße	B 8
Verbindungsfunktionsstufe 0/1	Nein
Anzahl der Teilprojekte	0
Länge	5,0 km
Bautyp(en), Bauziel(e)	2-streifiger Neubau
Planungsstände ¹⁾	Vorplanung läuft seit 18.02.2015
Künftige mittlere Verkehrsbelastung	
im Bezugsfall 2030	0 Kfz/24h
im Planfall 2030	5.000 Kfz/24h

¹⁾ Die Planungsstände beziehen sich auf den Zeitpunkt der Anmeldung.

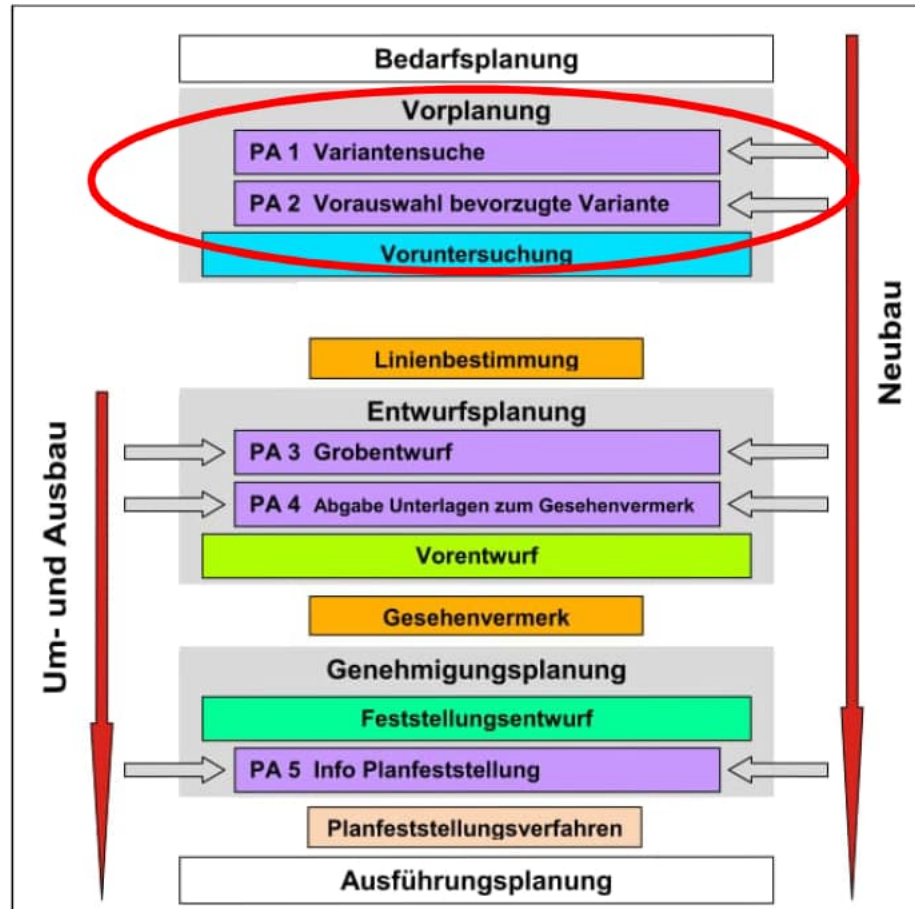
Dringlichkeitseinstufung	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)
--------------------------	---

Kostenbestandteile	[Mio. €]	Kosten Dritter	[Mio. €]
Gesamtkosten (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014)	16,1	-	-
Ausbau-/Neubaukosten (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014)	16,1		
		davon	
		Länder	0,0
		Kommunen	0,0
		Deutsche Bahn	0,0
		Sonstige	0,0
		Summe Dritter	0,0
Erhaltungs- bzw. Ersatzkosten (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014)	0,0	-	-
Haushaltsrelevante Projektkosten BVWP (Bruttogesamtkosten abzüglich Kosten Dritter und abzüglich Erhaltungskosten, Preisstand 2014)	16,1	-	-
Bewertungsrelevante Ausbau-/Neubaukosten (Nettokosten, inkl. Planungskosten, Preisstand 2012 ²⁾)	15,9	-	-

²⁾ Für die gesamtwirtschaftliche Bewertung wird bei allen Verkehrsträgern der Preisstand 2012 gewählt.

Bewertungsergebnisse	Projektbewertung
Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) (Modul A)	1,2
Umweltbetroffenheit (Modul B)	gering
Raumordnerische Bedeutung (Modul C)	nicht bewertungsrelevant
Städtebauliche Bedeutung (Modul D)	hoch

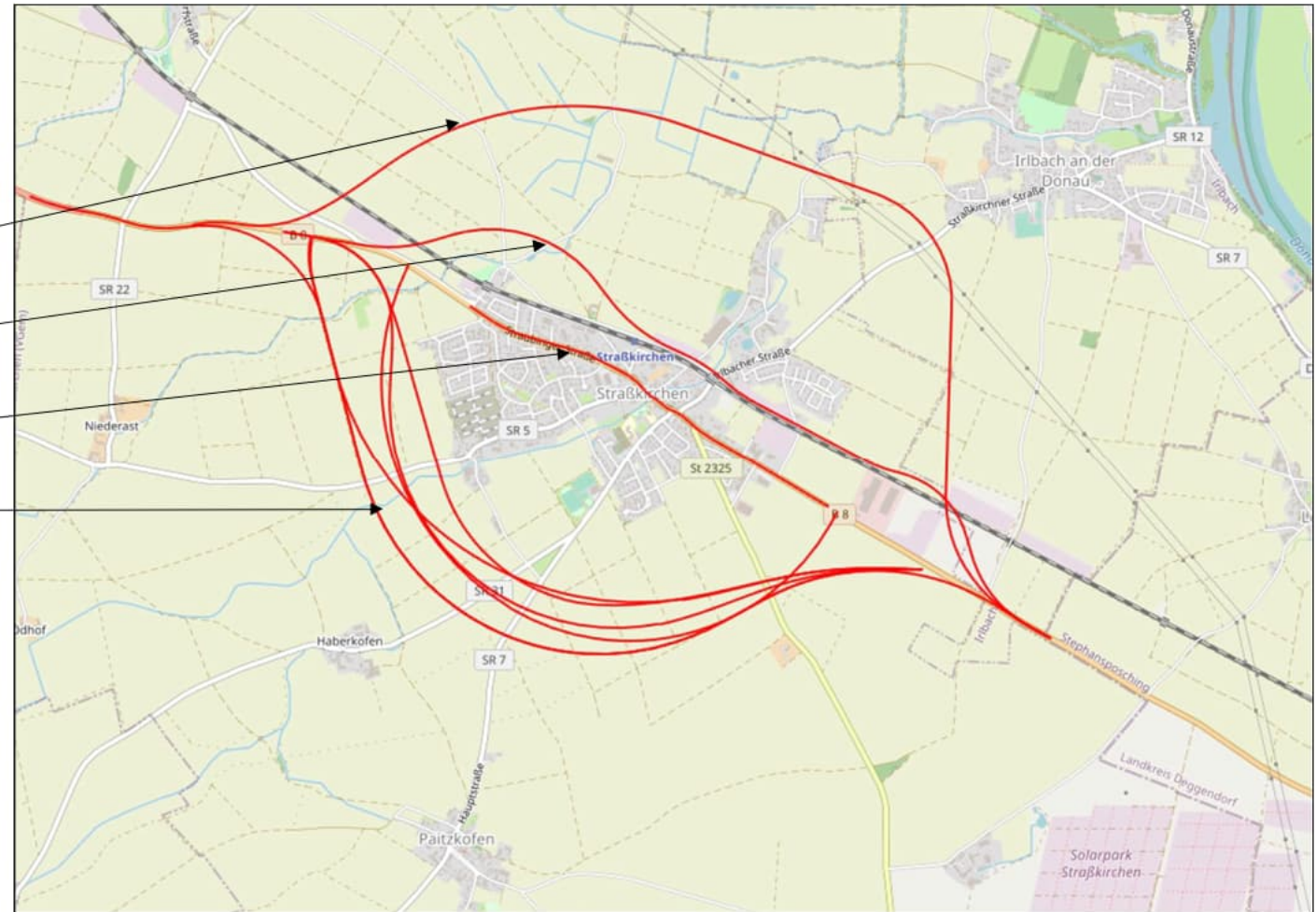
2. Planung von Bundesstraßen



3. Variantenübersicht

Untersuchte Varianten

- Nullvariante
- 1 Nordvariante
- 1 Mittelvariante
- 2 Ausbauvarianten
- 6 Südvarianten
- Tunnel
- 5 weitere Untervarianten



4. Bereits vorab ausgeschiedene Varianten

Nullvariante

- keine baulichen Maßnahmen an der Bundesstraße
- Zunahme des Verkehrs führt zu noch höheren Lärmbelastungen
- keine Verbesserung der Verkehrssicherheit
- keine Verbesserung der Reisezeiten



4. Bereits vorab ausgeschiedene Varianten

Variante Tunnel

- sehr hohe Kosten
(Volkswirtschaftlicher Nutzen)
- Variante durch Ministerium
ausgeschlossen



4. Bereits vorab ausgeschiedene Varianten

Ausbauvariante 1

- Ertüchtigung der bestehenden Ortsdurchfahrt
- Kleinere Ausbaumaßnahmen (z.B. Abbiegestreifen)
- hohe Betroffenheit von Grundstückseigentümern
- Zunahme des Verkehrs führt zu noch höheren Lärmbelastungen
- kaum Verbesserung der Verkehrsqualität
- kaum Verbesserung der Reisezeiten



4. Bereits vorab ausgeschiedene Varianten

Ausbauvariante 2

- Tieferlegung der B 8 mit parallel führenden Gemeindestraßen
- sehr hohe Betroffenheit von Grundstückseigentümern
- großer Eingriff in das gemeindliche Abwasser-, Wasser, Energienetz
- hohe Beeinträchtigungen der Anwohner und Verkehrsteilnehmer während Bau
- sehr hohe Kosten



4. Bereits vorab ausgeschiedene Varianten

Südvariante 1

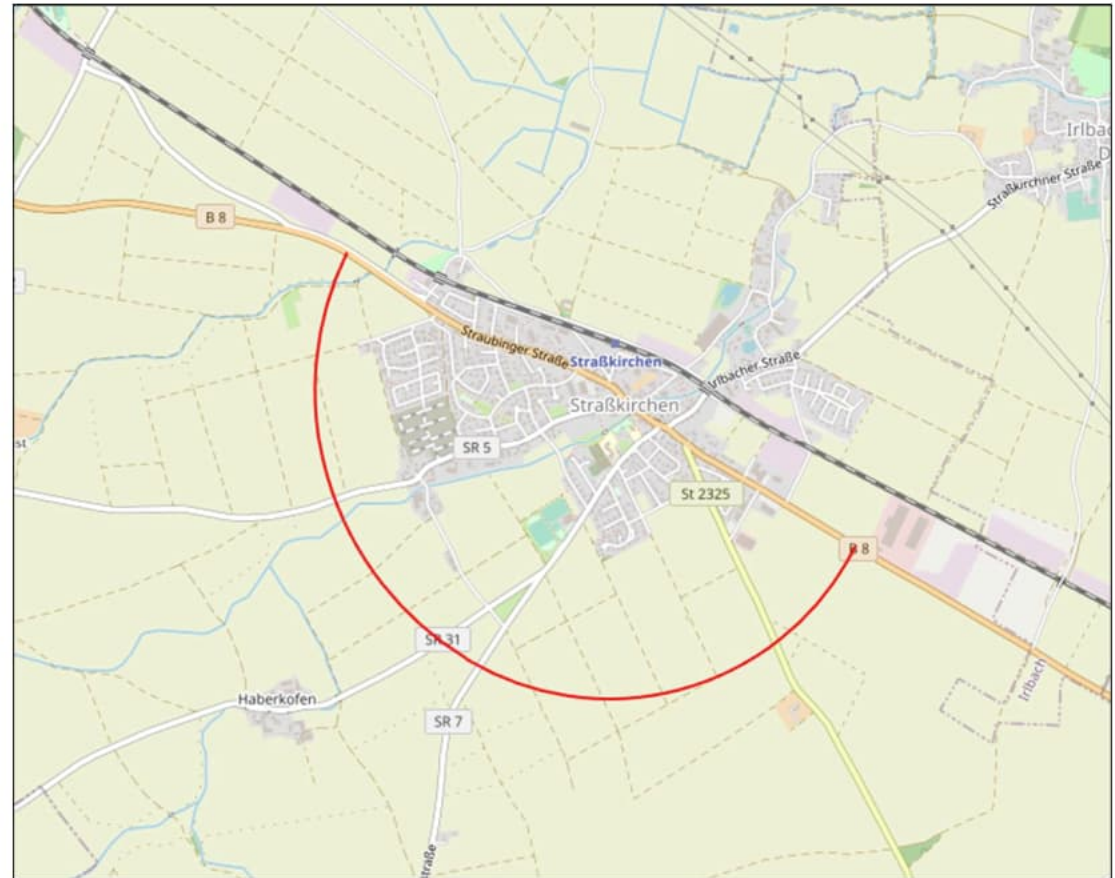
- beinhaltet Umbau der Kreuzung SR22
- lange Trasse und hohe Baukosten
- größere Flächenumnutzung
- zusätzliche Grundstücksbetroffenheiten
- keine Planrechtfertigung für Umbau des Knotenpunktes



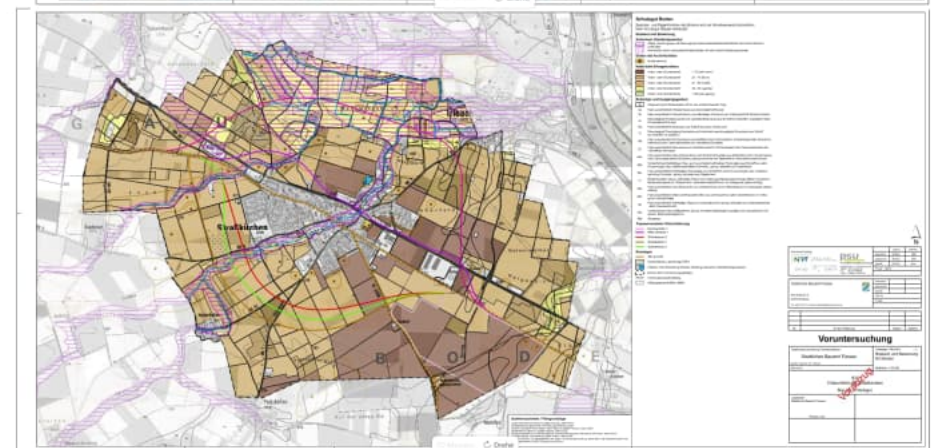
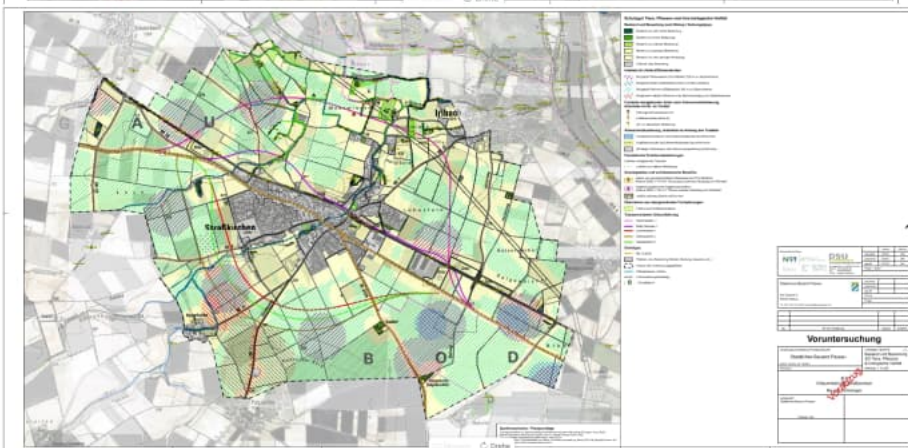
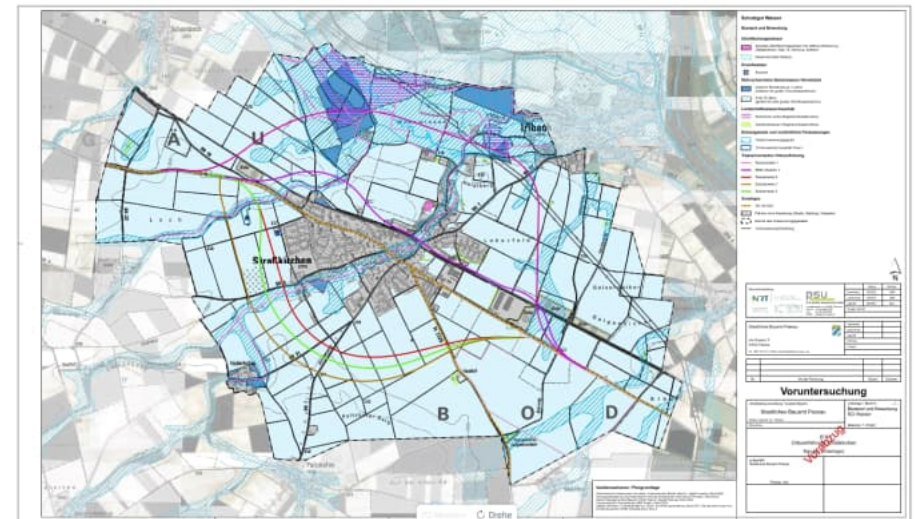
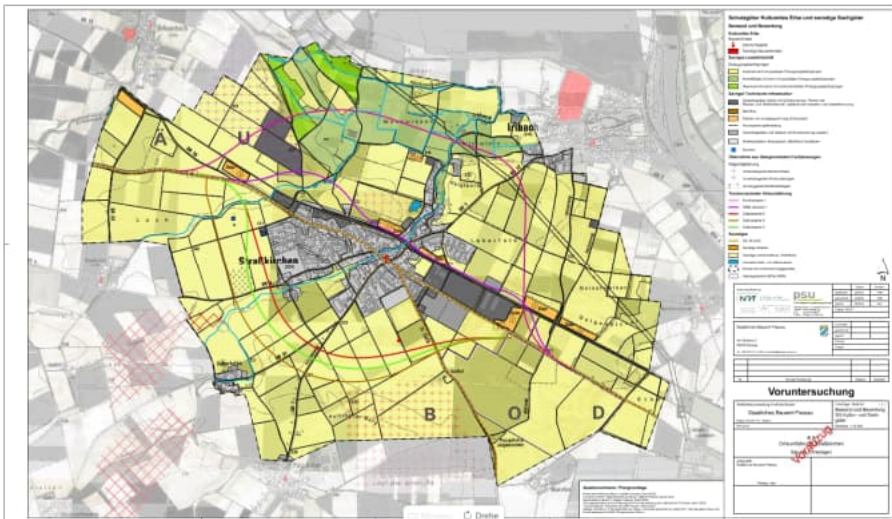
4. Bereits vorab ausgeschiedene Varianten

Südvariante 4

- ungenügende Trassierungsparameter
- weiterer Knotenpunkt im Bereich Firma Krinner notwendig
- große Flächenzerschneidung



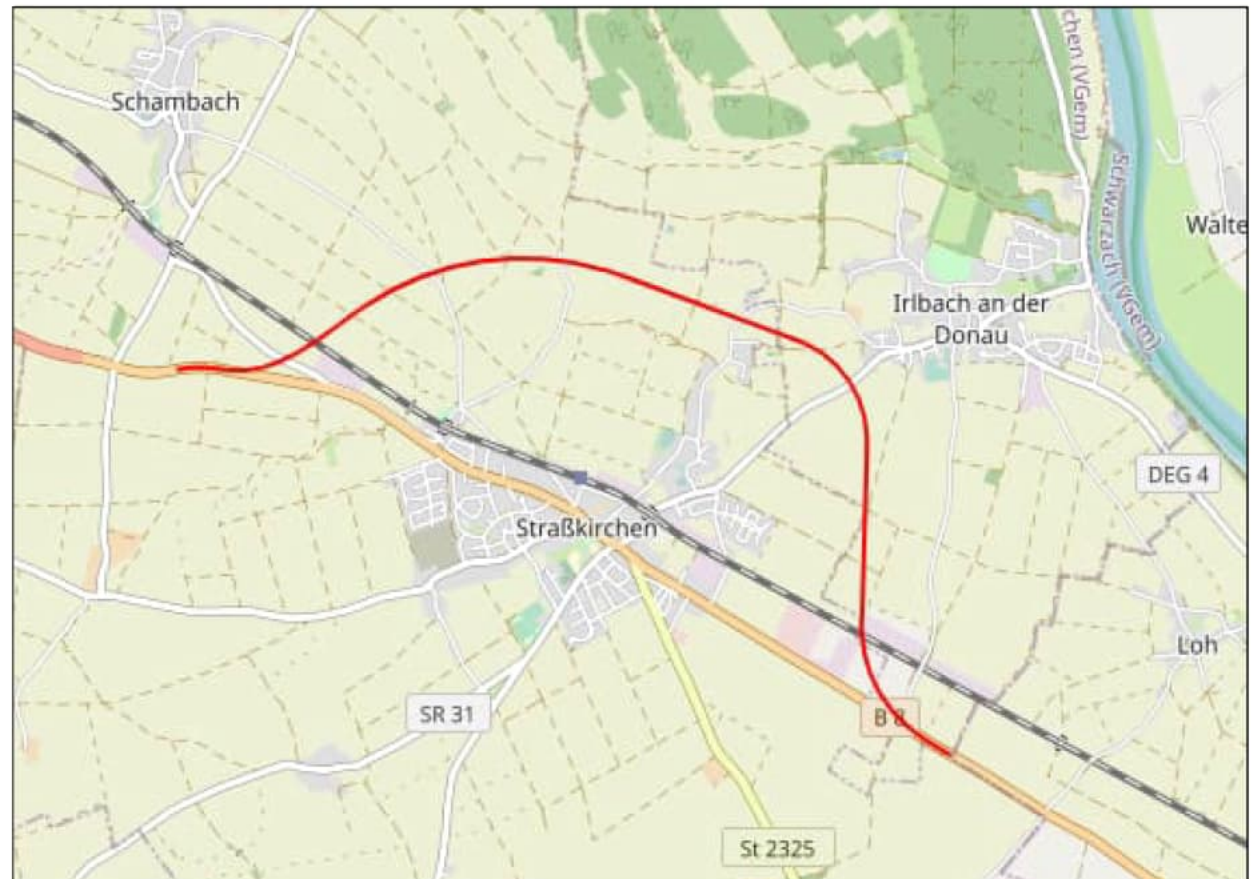
5. Raumempfindlichkeitsanalyse



5. Raumempfindlichkeitsanalyse

Nordvariante

- längste Variante (ca. 6,5 km)
- große Flächenumnutzung
- hohe Baukosten
- hohe Artenvielfalt
- Eingriff in Überschwemmungsgebiet der Donau
- hochwertige Moorböden
- Kreuzung der Bahnlinie
- schlechtere Verkehrswirksamkeit



5. Raumempfindlichkeitsanalyse

Südvariante 2 und 3

- Artenschutz -> Wiesenweihe



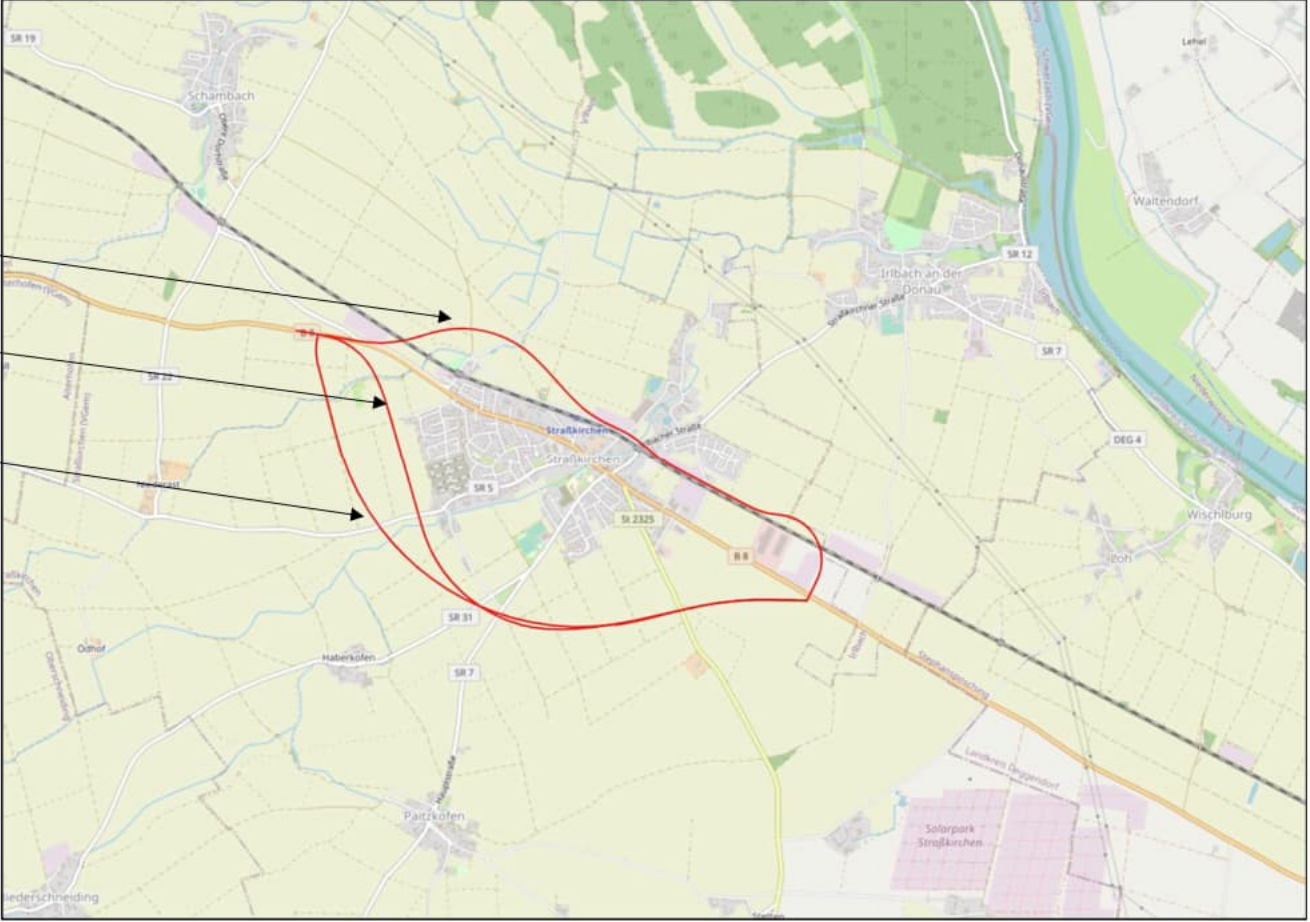
5. Raumempfindlichkeitsanalyse

Südvariante 2 und 3



Verbliebene

-



6. Variantenuntersuchung

Mittelvariante



6. Variantenuntersuchung

Mittelvariante (ca. 4,2 km)

- hohe Baukosten / lange Bauzeit
 - lange Planungszeit
 - Eingriff in landwirtschaftliche Flächen
 - aufwendige Entwässerung
 - beengte Platzverhältnisse – viele Zwangspunkte
 - Kreuzung der Bahnlinie
 - Eingriff in Privateigentum (Gebäude)
 - Solarflächenanlagen
- ✓ sehr gute Entlastungswirkung
 - ✓ Lärmschutzmaßnahmen notwendig (Trassenbündelung mit der Bahnlinie)
 - ✓ Naturschutzfachlich kaum Betroffenheiten

6. Variantenuntersuchung

Südvariante 5



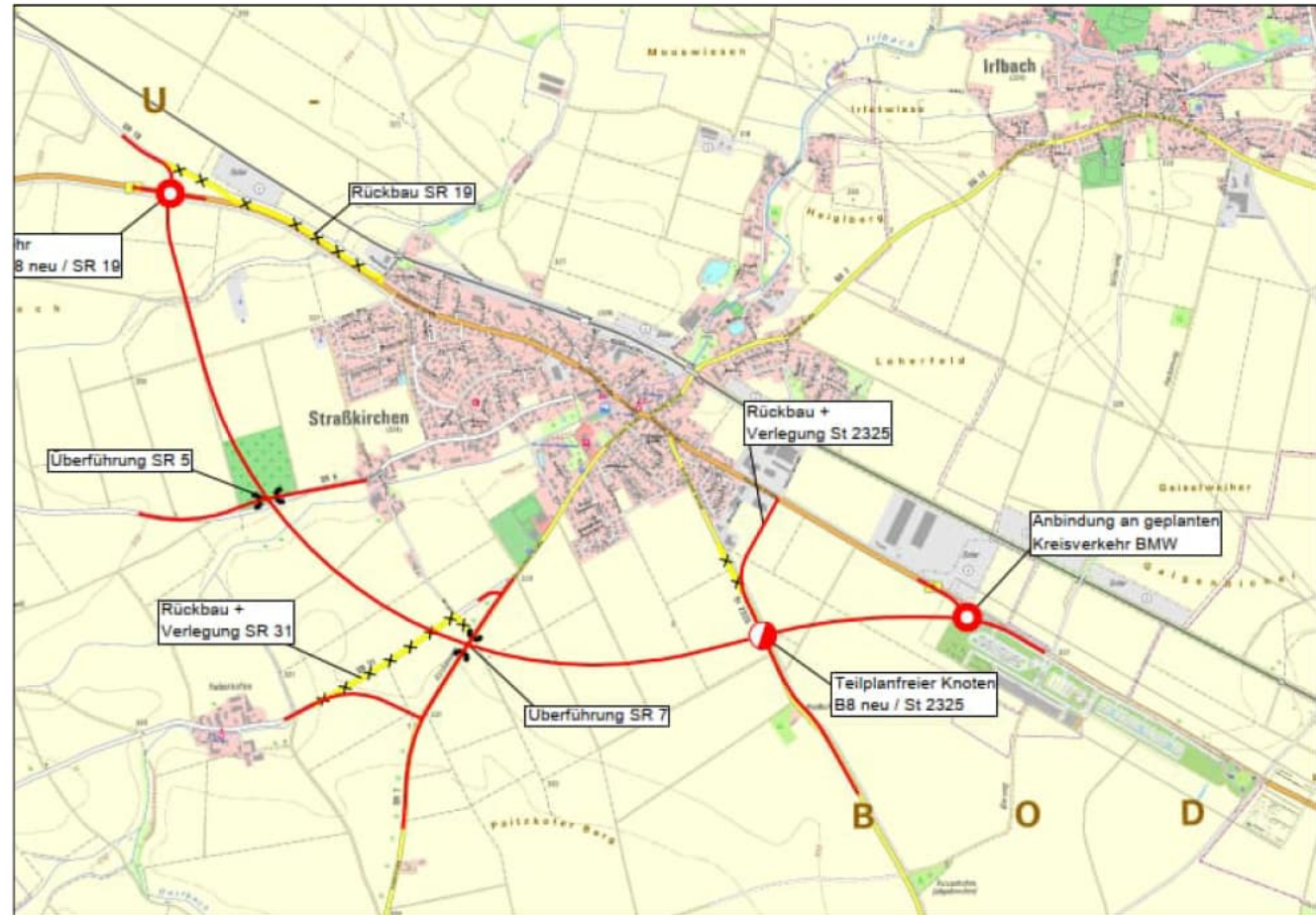
6. Variantenuntersuchung

Südvariante 5 (ca. 4,2 km)

- Eingriff in landwirtschaftliche Flächen
- nahe Lage zur Wohnbebauung
- neue Lärmbetroffenheiten
- Beeinträchtigung Landschaftsbild
- ✓ geringere Baukosten / kürzere Bauzeit
- ✓ kürzere Planungszeiten
- ✓ geringere Beeinträchtigung naturschutzfachlicher Belange
- ✓ Lärmschutzmaßnahmen erforderlich
- ✓ gute Entlastungswirkung

6. Variantenuntersuchung

Südvariante 6



6. Variantenuntersuchung

Südvariante 6 (ca. 4,4 km)

- Eingriff in landwirtschaftliche Flächen
 - neue Lärmbetroffenheiten
 - keine Lärmschutzmaßnahmen
 - Beeinträchtigung naturschutzfachlicher Belange
- ✓ geringere Baukosten / kürzere Bauzeit
 - ✓ kürzere Planungszeiten
 - ✓ Abstand zur Wohnbebauung
 - ✓ gute Entlastungswirkung

7. Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung

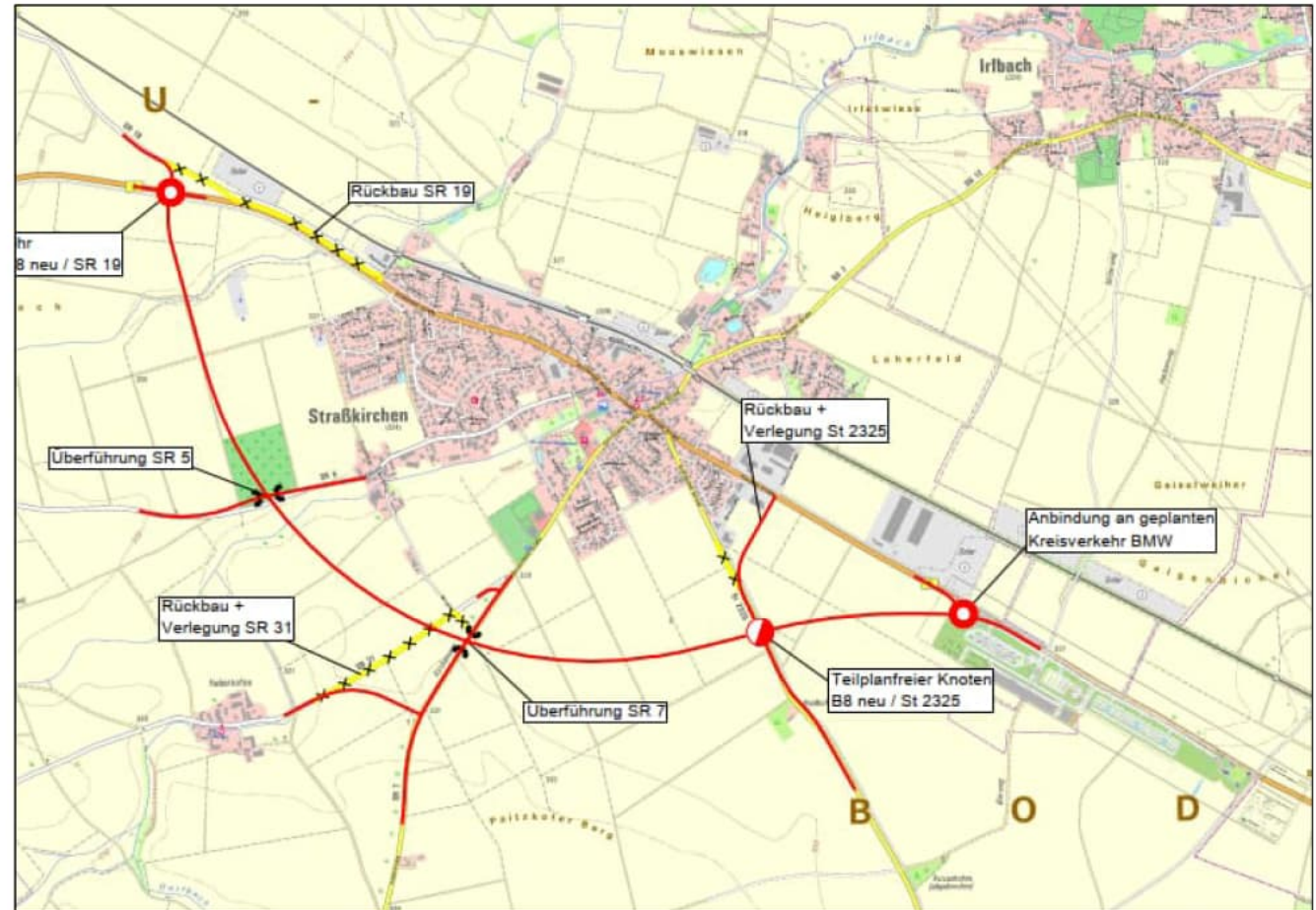
Ort	Verkehr 2023 (Kfz/24h)	Prognose 2040 (Kfz/24h) mit BMW	Änderung durch „Variante Süd 5“ (Kfz/24h)	Änderung durch „Variante Süd 6“ (Kfz/24h)	Änderung durch „Variante Mitte mit Anschluss Ortsmitte“ (Kfz/24h)
Straßkirchen Ortsmitte	12.600	14.300	6.100 (- 58 %)	5.900 (- 59 %)	4.750 (- 67 %)
Straßkirchen Höhe Industriestraße	8.800	10.800	4.500 (- 58 %)	4.600 (- 58 %)	3.500 (- 67 %)

8. Variantenentscheidung

Variante die den vorgesetzten Dienststellen als Vorzugsvariante präsentiert wird.

Grundlage hierfür ist der Variantenvergleich, der alle Belange berücksichtigt.

Diese Belange werden untereinander abgewogen, so dass sich daraus eine Vorzugsvariante ergibt.



9. Weiteres Vorgehen



- Abstimmungstermin BMDV und Fernstraßenbundesamt
- Bekanntmachung Vorzugsvariante



- Beginn Vermessung
- Beginn Baugrunderkundung
- Beginn Vorentwurfsplanung

10. Offene Fragen

- wie ist der weitere Planungsablauf?
- wann werde ich als Bürger beteiligt?
- wann werde ich als Grundbetroffener informiert / eingebunden?
- gibt es im Zuge der Ortsumfahrung ein Flurneuordnungsverfahren?
- ich möchte Flächen verkaufen, an wen wende ich mich?
- wo kann ich mich über das Projekt B 8 Ortsumfahrung Straßkirchen informieren?

[Ortsumgehung Straßkirchen – stadtlandbau.de](https://stadtlandbau.de)

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!