

7. Ausbauplan für die Staatsstraßen in Bayern
Dringlichkeitsliste
Region Donau-Wald (12)

Oberste Baubehörde im
Bayerischen Staatsministerium des Innern

Projekt-Nr.	Regierungs- bezirk	Bauamt	Land-/Stadtkreise	Typ	N: Neubau A: Ausbau	Straße	Bezeichnung	Gesamtkosten brutto (19 % MWSt.) [Mio. €]	Kosten Land brutto (19 % MWSt.) [Mio. €]	Länge [km]	NKV [-]	Umwelt [-]	Raum- ordnung [-]	Dringlichkeit (Entwurf 7. Abpl.)
PA780-07	2 Niederbayern	422 StBA-Passau	Passau	VER	N	St2110	Verlegung bei Moos/Tutting	1,6	1,6	0,6	4,8	-2	2	1 UEB
PA290-07	2 Niederbayern	422 StBA-Passau	Deggendorf	OU	N	St2124	OU Plattling (Osttangente)	33,9	33,2	2,4	2,6	-4	5	1 UEB
PA520-07	2 Niederbayern	422 StBA-Passau	Regen	OU	N	St2134	OU Rinchnach	9,8	8,3	3,2	1,3	-3	9	1 UEB
PA470-07	2 Niederbayern	422 StBA-Passau	Passau	OU	N	St2132	OU Hundsorf	5,4	4,7	2,0	2,1	-1	3	1 UEB
PA230-07	2 Niederbayern	422 StBA-Passau	Passau	BRU	A	St2117	Rottbrücke Pocking	4,5	4,5	1,3	1,6	0	5	1 UEB
PA010-07	2 Niederbayern	422 StBA-Passau	Passau	OU	N	St2083	OU Vilshofen	23,9	23,9	3,3	2,3	-2	2	1 UEB
PA600-07	2 Niederbayern	422 StBA-Passau	Straubing-Bogen	OU	N	St2142	OU Mallersdorf	11,8	11,7	4,3	5,0	-4	2	1
PA540-07	2 Niederbayern	422 StBA-Passau	Regen	AUS	A	St2134	Ausbau nördlich Rinchnach	3,6	3,6	3,3	2,6	0	9	1
PA710-07	2 Niederbayern	422 StBA-Passau	Passau	AUS	A	St2320	Ausbau nördlich Untergriesbach	2,4	2,4	1,6	3,4	0	2	1
PA300-07	2 Niederbayern	422 StBA-Passau	Stadt Passau	AUS	A	St2125	Ausbau nördlich FJS-Brücke	4,7	3,3	0,8	2,9	-5	6	1
PA630-07	2 Niederbayern	422 StBA-Passau	Straubing-Bogen	OU	N	St2142	OU Geiselhöring - Hirschling	13,9	13,9	7,9	2,9	-4	2	1
PA460-07	2 Niederbayern	422 StBA-Passau	Freyung-Grafenau	BUE	A	St2132	BÜ-Beseitigung bei Großarmschlag	2,7	0,8	1,4	1,3	0	0	1
PA280-07	2 Niederbayern	422 StBA-Passau	Passau	OU	N	St2110	OU Neuburg - Dommelstadl	7,6	7,6	2,8	9,3	-4	0	1R
PA480-07	2 Niederbayern	422 StBA-Passau	Regen	OU	N	St2132	Ortsumgehung Außenried - Schwarzach	7,2	7,2	4,0	3,6	-2	6	1R
PA620-07	2 Niederbayern	422 StBA-Passau	Straubing-Bogen	OU	N	St2142	OU Laberweinting	7,1	7,1	3,6	3,7	-2	1	1R
PA350-07	2 Niederbayern	422 StBA-Passau	Deggendorf	AUS	A	St2126	Ausbau Iggensbach - Außernzell	2,2	2,2	2,2	3,0	0	0	1R
PA730-07	2 Niederbayern	422 StBA-Passau	Straubing-Bogen	AUS	A	St2326	Ausbau Konzell - Rattenberg	3,8	3,8	2,9	1,9	-1	5	1R
PA020-07	2 Niederbayern	422 StBA-Passau	Passau	OU	N	St2083	OU Aunkirchen und Algerting - Variante Nord	12,8	12,8	5,0	1,9	-2	5	1R
PA370-07	2 Niederbayern	422 StBA-Passau	Passau	AUS	A	St2127	Ausbau - Zusatzfahrstreifen zwischen Renholding und Klingermühle	6,4	6,4	1,8	1,6	-1	5	1R
PA740-07	2 Niederbayern	422 StBA-Passau	Regen	AUS	A	St2326	Ausbau nördlich Viechtach	5,4	5,4	2,8	1,8	0	3	1R
PA720-07	2 Niederbayern	422 StBA-Passau	Passau	OU	N	St2320	OU Hauzenberg-Süd (ABZ)	12,6	12,6	3,5	2,1	-3	0	1R
PA240-07	2 Niederbayern	422 StBA-Passau	Passau	OU	N	St2117	Ortsumgehung Pocking	7,9	7,9	3,3	3,6	-4	0	2
PA500-07	2 Niederbayern	422 StBA-Passau	Freyung-Grafenau	OU	N	St2132	OU Spiegelau	15,9	15,9	5,9	3,0	-2	0	2
PA510-07	2 Niederbayern	422 StBA-Passau	Regen	OU	N	St2132	OU Langdorf	2,4	2,4	1,1	1,8	-2	6	2
PA320-07	2 Niederbayern	422 StBA-Passau	Deggendorf	OU	N	St2125	OU Unterellenbach	2,4	2,4	1,3	2,1	-3	4	2
PA250-07	2 Niederbayern	422 StBA-Passau	Passau	OU	N	St2118	OU Fürstzell	10,7	10,7	3,4	2,5	-4	2	2
PA490-07	2 Niederbayern	422 StBA-Passau	Regen	OU	N	St2136	OU Patersdorf	4,4	4,4	1,4	2,3	-4	3	2
PA10Z-07	2 Niederbayern	422 StBA-Passau	Passau	ZUS	N	St2109	OU Aidenbach-Aldersbach / Egglham	25,3	25,3	9,1	1,9	-4	5	2
PA030-07	2 Niederbayern	422 StBA-Passau	Passau	OU	N	St2083	OU Aldersbach	10,2	10,2	5,2	1,7	-3	5	2
PA270-07	2 Niederbayern	422 StBA-Passau	Passau	VER	N	St2118	Verlegung westlich Reutern	8,8	8,8	2,1	2,3	-4	2	2
PA260-07	2 Niederbayern	422 StBA-Passau	Passau	OU	N	St2118	OU Reutern	4,5	4,5	1,6	1,8	-2	2	2
PA550-07	2 Niederbayern	422 StBA-Passau	Regen	OU	N	St2132	OU Niederndorf	2,4	2,4	1,4	1,0	-2	6	2
PA360-07	2 Niederbayern	422 StBA-Passau	Passau	AUS	A	St2127	Ausbau Nammering - Fürstenstein	2,3	2,3	1,1	1,0	0	5	2
PA770-07	2 Niederbayern	422 StBA-Passau	Freyung-Grafenau	OU	N	St2632	OU Böhmzwiesel	4,5	4,5	1,9	2,1	-2	0	2
PA340-07	2 Niederbayern	422 StBA-Passau	Passau	OU	N	St2127	Ortsumgehung Windorf	17,5	17,5	1,9	1,2	-3	5	2
PA580-07	2 Niederbayern	422 StBA-Passau	Straubing-Bogen	AUS	A	St2140	Ausbau südlich Konzell	2,3	2,3	1,7	1,3	0	2	2
PA760-07	2 Niederbayern	422 StBA-Passau	Passau	BUE	A	St2619	BÜ-Beseitigung in der OD Sulzbach	1,9	0,7	0,2	0,7	0	5	2
PA690-07	2 Niederbayern	422 StBA-Passau	Straubing-Bogen	AUS	A	St2148	Ausbau Saulburg - Wiesenfelden	1,5	1,5	1,4	1,6	0	0	2
PA680-07	2 Niederbayern	422 StBA-Passau	Straubing-Bogen	AUS	A	St2148	Ausbau Kirchroth Saulburg	2,4	2,4	2,1	1,6	0	0	2

7. Ausbauplan für die Staatsstraßen in Bayern
Dringlichkeitsliste
Region Donau-Wald (12)

Oberste Baubehörde im
Bayerischen Staatsministerium des Innern

Projekt-Nr.	Regierungs- bezirk	Bauamt	Land-/Stadtkreise	Typ	N: Neubau A: Ausbau	Straße	Bezeichnung	Gesamtkosten brutto (19 % MWSt.) [Mio. €]	Kosten Land brutto (19 % MWSt.) [Mio. €]	Länge [km]	NKV [-]	Umwelt [-]	Raum- ordnung [-]	Dringlichkeit (Entwurf 7. Abpl.)
PA530-07	2 Niederbayern	422 StBA-Passau	Regen	AUS	A	St2132	Ausbau bei Frauenau	3,2	3,2	1,8	1,4	0	0	2
PA670-07	2 Niederbayern	422 StBA-Passau	Straubing-Bogen	AUS	A	St2147	Ausbau Pilgramsberg - Ascha	2,5	2,5	2,0	1,4	0	0	2
PA400-07	2 Niederbayern	422 StBA-Passau	Passau	OU	N	St2128	OU Büchlberg - (mit westlich Büchlberg)	8,5	8,5	3,7	1,5	-2	0	2
PA650-07	2 Niederbayern	422 StBA-Passau	Straubing-Bogen	AUS	A	St2147	Ausbau bei Zinzenzell	2,7	2,7	2,0	1,3	0	0	2
PA610-07	2 Niederbayern	422 StBA-Passau	Straubing-Bogen	OU	N	St2142	OU Kay - Alburg	9,2	9,2	5,0	1,2	-2	1	2
PA140-07	2 Niederbayern	422 StBA-Passau	Straubing-Bogen	OU	N	St2111	OU Gingkofen	3,7	3,7	2,8	1,1	-2	1	2
PA190-07	2 Niederbayern	422 StBA-Passau	Deggendorf	OU	N	St2114	OU Osterhofen	2,5	2,5	1,6	1,4	-4	0	2

ENTWURF



**7. Ausbauplan für die
Staatsstraßen in Bayern
Hinweise zur Aufstellung**

**Abstimmung mit den
Regionalen Planungsverbänden**

Stand: 8. Februar 2011

2011

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	2
1 Ausbauplanung für die Staatsstraßen in Bayern.....	3
2 Bewertungsverfahren	3
3 Projektmeldungen.....	6
4 Finanzrahmen, Dringlichkeitsstufen und regionale Verteilung.....	6
5 Dringlichkeitsliste.....	9
6 Einbindung der Regionalen Planungsverbände	9
7 Weiteres Vorgehen.....	10
8 Abwicklung	10
9 Anmerkung zur Dringlichkeitsliste.....	12

Anlagen:

- Dringlichkeitsliste
- Dringlichkeitsliste für die Region

1 Ausbauplanung für die Staatsstraßen in Bayern

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 01.01.2001 in Kraft. Der Ausbauplan stellt die Ausbauziele im Staatsstraßenbau maßnahmenbezogen dar, hat aber – im Gegensatz zum Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen – keine Gesetzeskraft.

Der Ministerrat hat in seiner Sitzung vom 04.09.2007 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.

Zwischenzeitlich wurde von der Obersten Baubehörde ein Entwurf des Ausbauplans erarbeitet. Die Projekte des neuen Ausbauplans wurden dabei nach Dringlichkeiten sortiert in einer Liste zusammengestellt („Dringlichkeitsliste“), die diesem Schreiben beiliegt.

Entsprechend dem Beschluss des Ministerrats vom 03.08.2010 ist dieser Entwurf mit den Regionalen Planungsverbänden abzustimmen. Diese erhalten die Möglichkeit, wirtschaftliche Projekte aus dem eigenen Bereich kostenneutral mit anderen Projekten ihrer räumlichen Zuständigkeit zu tauschen, wobei dieser Tausch nicht zu Lasten des Anteils der Ausbauprojekte gehen sollte.

2 Bewertungsverfahren

Wie bereits bei der Aufstellung des derzeitigen 6. Ausbauplans für die Staatsstraßen in Bayern, wird 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) im Vergleich der Fälle ohne bzw. mit Projekt 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 1,0 volkswirtschaftlich betrachtet 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.

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

- Die URE dient zur Berücksichtigung der naturschutzfachlichen Belange bei umweltkritischen Projekten. Dazu wird in einer Raumanalyse das Umweltrisiko für den Projektraum 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 Projektraum fließt auch die voraussichtliche Flächenversiegelung durch das Projekt in die Betrachtung der URE ein. Je höher das Umweltrisiko des Projektraums und je höher die Flächenversiegelung pro Kilometer, desto umweltkritischer ist das Projekt.
- Im Rahmen der RWA sollen raumordnerisch bedeutsame 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 4,50 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 668 Projekte in den Entwurf der Dringlichkeitsliste des Ausbauplans aufgenommen. Sie umfassen ein Investitionsvolumen von 3,19 Mrd. € brutto, wovon 2,99 Mrd. € brutto vom Land zu tragen sind. Nicht im Ausbauplan aufgelistet sind bewertete Projekte, die zwischenzeitig fertig gestellt sind oder nicht mehr weiterverfolgte Projektvarianten darstellen, 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 $\leq 1,0$ nur dann aufgenommen, wenn gleichzeitig eine hohe raumordnerische Relevanz ermittelt wurde. Bei diesen Projekten ergibt sich die Wirtschaftlichkeit aus der hohen raumordnerischen Relevanz, die sich jedoch als nicht monetäre Bewertungsgröße im Nutzen-Kosten-Verhältnis nicht widerspiegeln lässt. Allerdings müssen bei diesen Projekten die Kosten und dazu auch die Standards 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 soll auch der neue Ausbauplan eine **1. Dringlichkeit** enthalten, die die Jahre 2011 bis 2020 umfasst und in der die vordringlichsten Projekte aufgenommen werden. Darüber hinaus wird eine Planungsreserve (**1. Dringlichkeit Reserve**) mit einem zeitlichen Umfang von jeweils 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 sollen 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 werden („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 (siehe Abbildung 1). 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 ausgewogenes Verhältnis zwischen Ausbau- und Neubauprojekten zu erreichen. Dabei wurde grundsätzlich ein Verhältnis Ausbau zu Neubau von 45 : 55 angestrebt.

Regierungs- bezirk	Allgemeines			Staatsstraßen		Kostenansätze 6. Ausbauplan ohne FTO	
	(Stand: 01.01.2010)			(Stand: 01.01.2010)	(Stand: 2005)	(Stand: 01.01.2001)	
	Einwohner [%]	Fläche [%]	Kfz-Bestand [%]	Streckenlänge [%]	Fahrleistung [%]	Summe [Mio. €]	Anteil [%]
Oberbayern	34,6%	24,8%	33,3%	23,1%	29,9%	309,8	25,7%
Niederbayern	9,5%	14,6%	10,4%	15,0%	14,4%	167,2	13,9%
Oberpfalz	8,7%	13,7%	9,4%	14,2%	10,9%	154,9	12,9%
Oberfranken	8,6%	10,3%	8,9%	10,7%	8,6%	128,9	10,7%
Mittelfranken	13,7%	10,3%	12,9%	12,0%	10,9%	137,0	11,4%
Unterfranken	10,6%	12,1%	10,8%	13,8%	12,1%	153,9	12,8%
Schwaben	14,3%	14,2%	14,3%	11,2%	13,2%	153,4	12,7%
Gesamt	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	1205,1	100,0%

Abbildung 1: Verkehrliche Strukturdaten und Mittelverteilung 6. Ausbauplan

5 Dringlichkeitsliste

Der Entwurf der Dringlichkeitsliste des 7. Ausbauplans ist als Anlage diesem Schreiben beigelegt. Die Projekte sind nach Regierungsbezirk und Dringlichkeit geordnet.

Abbildung 2 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	259,5	25,5	44 : 56
Niederbayern	141,5	13,9	19 : 81
Oberpfalz	131,4	12,9	44 : 56
Oberfranken	111,4	10,9	44 : 56
Mittelfranken	115,9	11,4	45 : 55
Unterfranken	134,4	13,2	48 : 52
Schwaben	124,4	12,2	46 : 54
Bayern gesamt	1.018,5	100,0	42 : 58

(Differenzen aus Rundung möglich)

Abbildung 2: Verteilung der Kostenansätze der 1. Dringlichkeit des 7. Ausbauplans

6 Einbindung der Regionalen Planungsverbände

Entsprechend dem Beschluss des Ministerrats vom 03.08.2010 ist der Entwurf der Dringlichkeitsliste mit den Regionalen Planungsverbänden abzustimmen.

Die Regionalen Planungsverbände werden gebeten zu prüfen, ob die in der Dringlichkeitseinstufung der aufgelisteten Projekte den aus regionaler Sicht gewünschten Prioritäten entspricht. Soweit dies im Einzelfall nicht zutrifft, können die Regionalen Planungsverbände den kostenneutralen Tausch von Projekten in ihrer räumlichen Zuständigkeit anbieten. Dieser Tausch beschränkt sich auf die in der Dringlichkeitsliste genannten Projekte. Der vorgegebenen Finanzrahmen der einzelnen

Dringlichkeiten in der jeweiligen Region ist dabei zwingend einzuhalten. Dies bedeutet, dass das Vorziehen von Projekten in eine höhere Dringlichkeit nur mit dem Zurücksetzen von Maßnahmen in vergleichbarer Kostengröße in die entsprechende nachrangige Dringlichkeit möglich ist. Der Tausch sollte nicht zu Lasten des Anteils der Ausbauprojekte in der Region gehen und ist fachlich zu begründen.

Die Abstimmung mit den Regionalen Planungsverbänden wird durch die Sachgebiete 31 „Straßenbau“ der jeweiligen Bezirksregierung durchgeführt. Diese stehen den Regionalen Planungsverbänden bei Beratungen für Erläuterungen zur Verfügung.

Um eine Einarbeitung der Stellungnahmen in den Ausbauplan im vorgegebenen Zeitraum zu ermöglichen, benennt die Bezirksregierung (Sachgebiet 31) einen Termin bis zu dem die Regionalen Planungsverbände ihre Stellungnahmen und Tauschvorschläge an die Regierungen zu melden haben. Die Regierungen werden anschließend die gesammelten Vorschläge der Regionalen Planungsverbände der Obersten Baubehörde zur Entscheidung vorlegen.

7 Weiteres Vorgehen

Nach der Behandlung der Vorschläge der Regionalen Planungsverbände, wird dem Ministerrat im Sommer der endgültige Entwurf zur Entscheidung vorgelegt. Der Ausbauplan soll dann rückwirkend zum 01.01.2011 in Kraft treten.

8 Abwicklung

Streckenabschnitte im Bereich von Projekten, die infolge der Bewertung nicht in den neuen Ausbauplan aufgenommen wurden, können während der Laufzeit des Ausbauplans nur durch einfache Ausbauten und Maßnahmen der Bestandserhaltung verbessert werden.

Die Wirtschaftlichkeit der Projekte des Ausbauplans wird bei der Abwicklung verfolgt. Insbesondere bei markanten Überschreitungen des angesetzten Kostenrahmens oder wesentlichen planerischen Änderungen, die Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit eines Projektes haben, wird eine Nachbewertung des jeweiligen Projektes durchgeführt, die zu einer Änderung der Priorität des Projektes führen können.

9 Anmerkung zur Dringlichkeitsliste

1. Sortierung der Liste

Die Sortierung der Projekte in der Liste erfolgt nach

- Dringlichkeit
- Bewertungsergebnis

2. Typ

Die Spalte „Typ“ steht für Projekttyp und kennzeichnet die Art des Projektes. Im Zusammenhang mit der Bewertung erfolgte eine Zuordnung der Projekte zu einem Projekttypen:

- Ausbauprojekte
 - Ausbau (**AUS**)
 - Bahnübergangsbeseitigung (**BUE**)
 - Bauwerkserneuerung (**BRU**)
- Neubauprojekte
 - Ortsumfahrung (**OU**)
 - Verlegung (**VER**)
 - Neubau (**NEU**)
 - Zusammenbewertung (**ZUS**)
hierbei handelt es sich in der Regel um die Kombination von Ortsumfahrungs- oder Verlegungsprojekte

3. Neubau/Ausbau

In der Spalte „N: Neubau, A: Ausbau“ ist angegeben, ob es sich um ein Ausbau- oder Neubauprojekt handelt.

4. NKV

In der Spalte „NKV“ ist das Nutzen-Kosten-Verhältnis, das Ergebnis der Nutzen-Kosten-Analyse dargestellt. Je höher der NKV, desto wirtschaftlicher ist das Projekt.

5. Umwelt

In der Spalte „Umwelt“ ist das Ergebnis der Umweltrisikoeinschätzung (URE) dargestellt. Das Ergebnis kann Werte von -6 bis 0 annehmen. Je niedriger der Wert ist, desto umweltkritischer ist das Projekt.

6. Raumordnung

In der Spalte „Raumordnung“ ist das Ergebnis der Raumwirksamkeitsanalyse (RWA) dargestellt. Das Ergebnis kann Werte von 0 bis 9 annehmen. Je höher der Wert ist, desto höher ist die raumordnerische Relevanz des Projekts.

7. Dringlichkeit

Die Bezeichnung in der Spalte „Dringlichkeit“ bedeutet:

- **1 UEB** (1. Dringlichkeit Überhang):
Projekt mit weit fortgeschrittenem Projektstand (Projekt befindet sich im Planfeststellungsverfahren, Planfeststellungsbeschluss liegt vor, Projekt ist im Bau)
- **1** (1. Dringlichkeit):
Projekt der 1. Dringlichkeit (2011 bis 2020)
- **1R** (1. Dringlichkeit – Reserve)
Projekt der 1. Dringlichkeit – Reserve (2021 bis 2025)
- **2** (2. Dringlichkeit)
Projekt der 2. Dringlichkeit (nach 2025)