



St 2045, Ortsumfahrung Pfaffenhofen

Stephan Blauth

Leitender Baudirektor
Behördenleiter

Markus Witzgall

Bauoberrat
Abteilungsleiter Straßenplanung

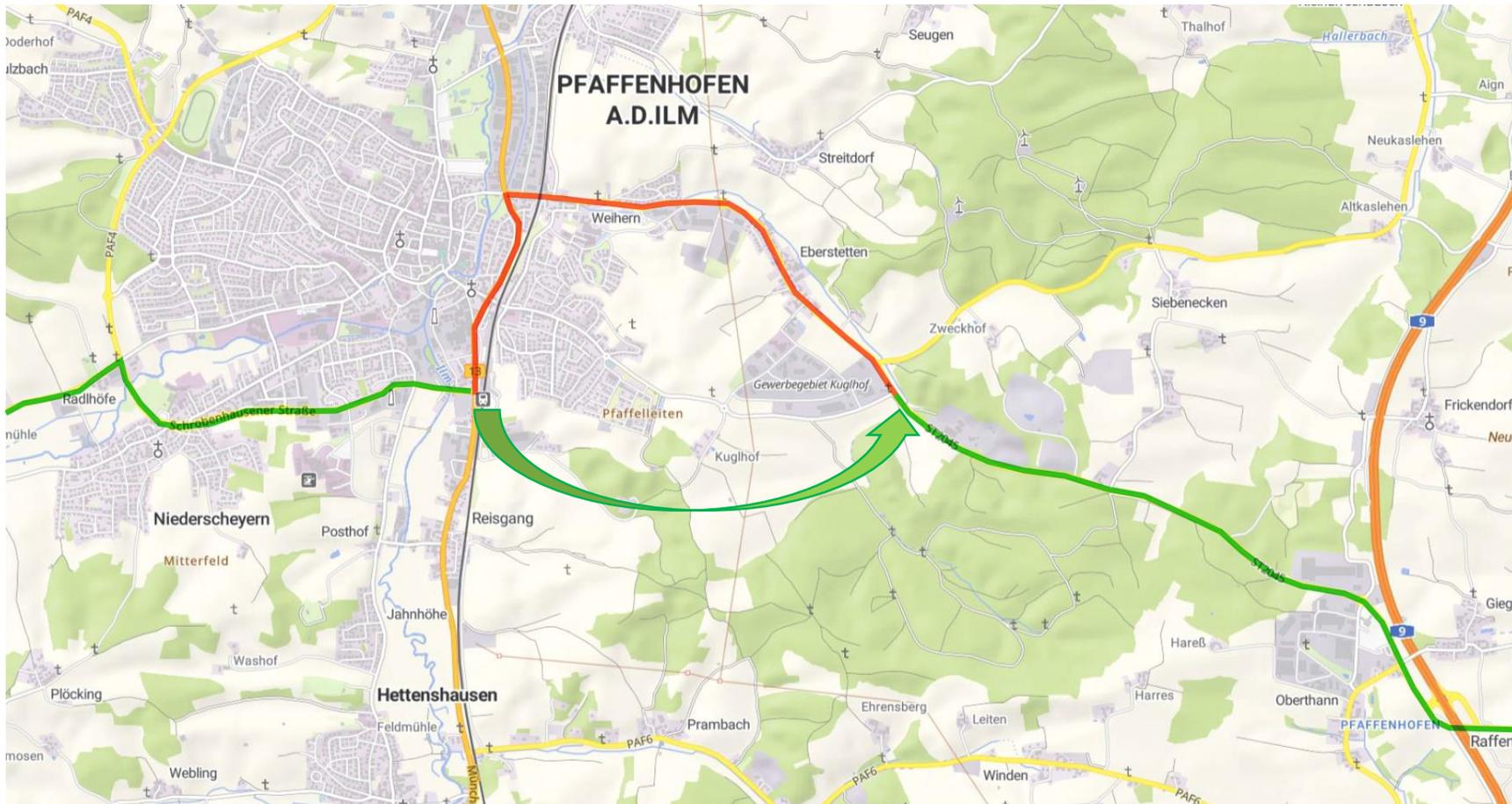
leben
bauen
bewegen



Ablauf

- Projektziel
- Vorentwurf 2017
- neue Varianten
- entscheidungsrelevante Vergleichskriterien
- Vorschlag Vorzugsvariante
- weiteres Vorgehen

Projektziel



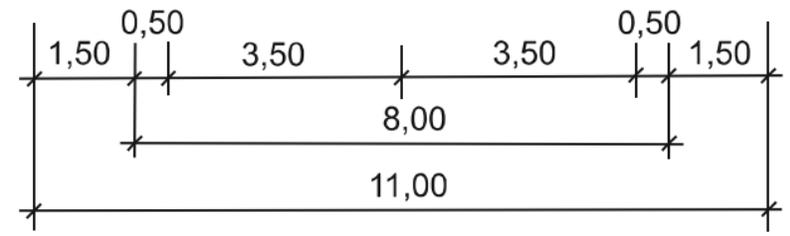
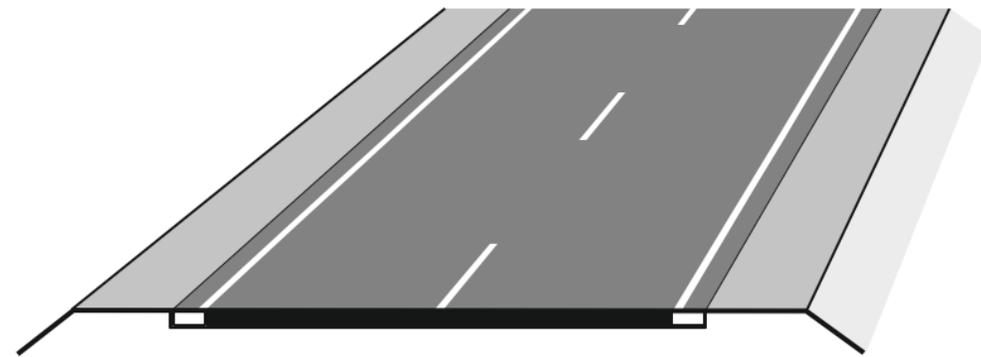
- leistungsfähige
- verkehrssichere
- direkte (kurze)
- zügige

Abwicklung des Verkehrs
der Staatsstraße 2045



Vorentwurf 2017

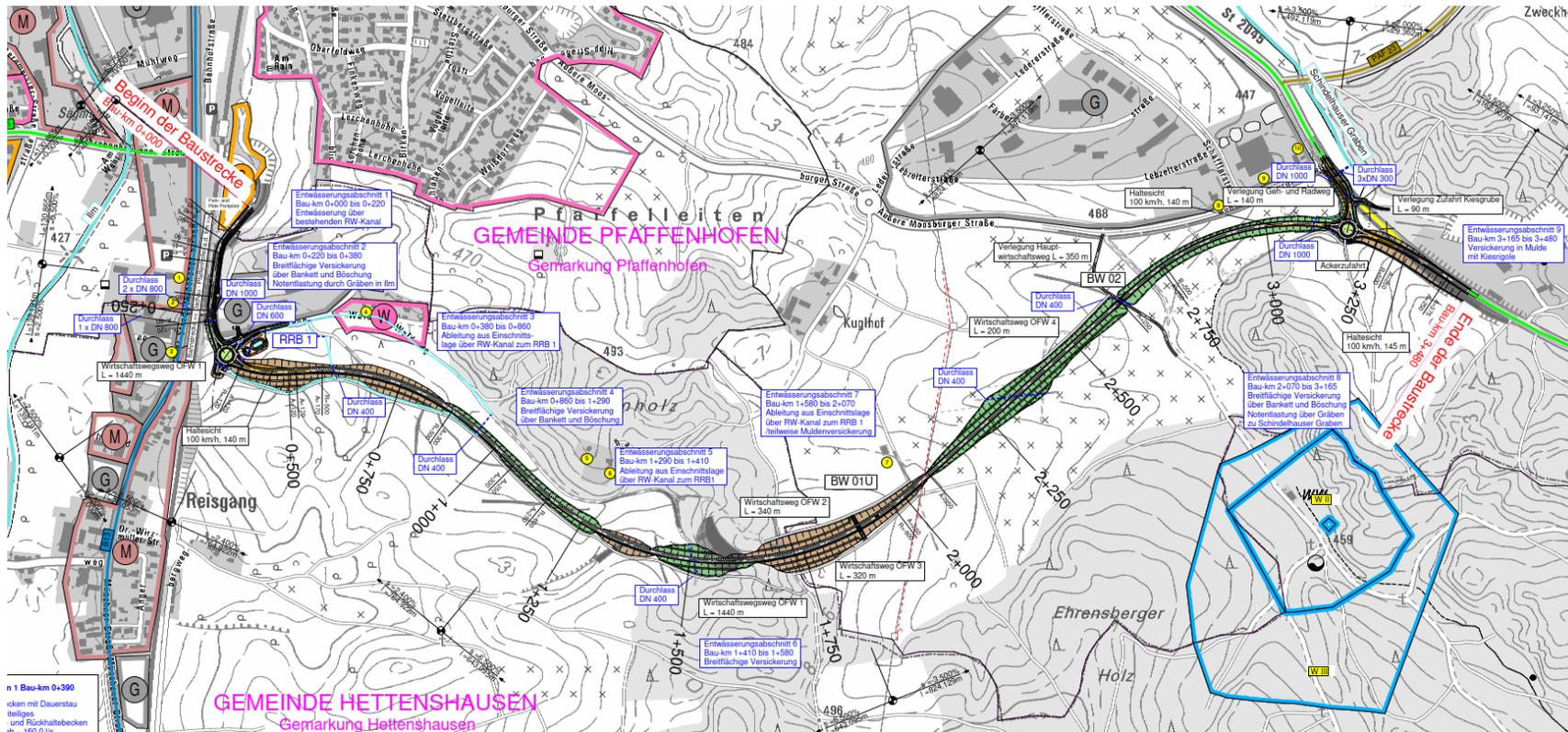
geplanter Querschnitt



(Abmessungen in [m])

Vorentwurf 2017

Lageplan

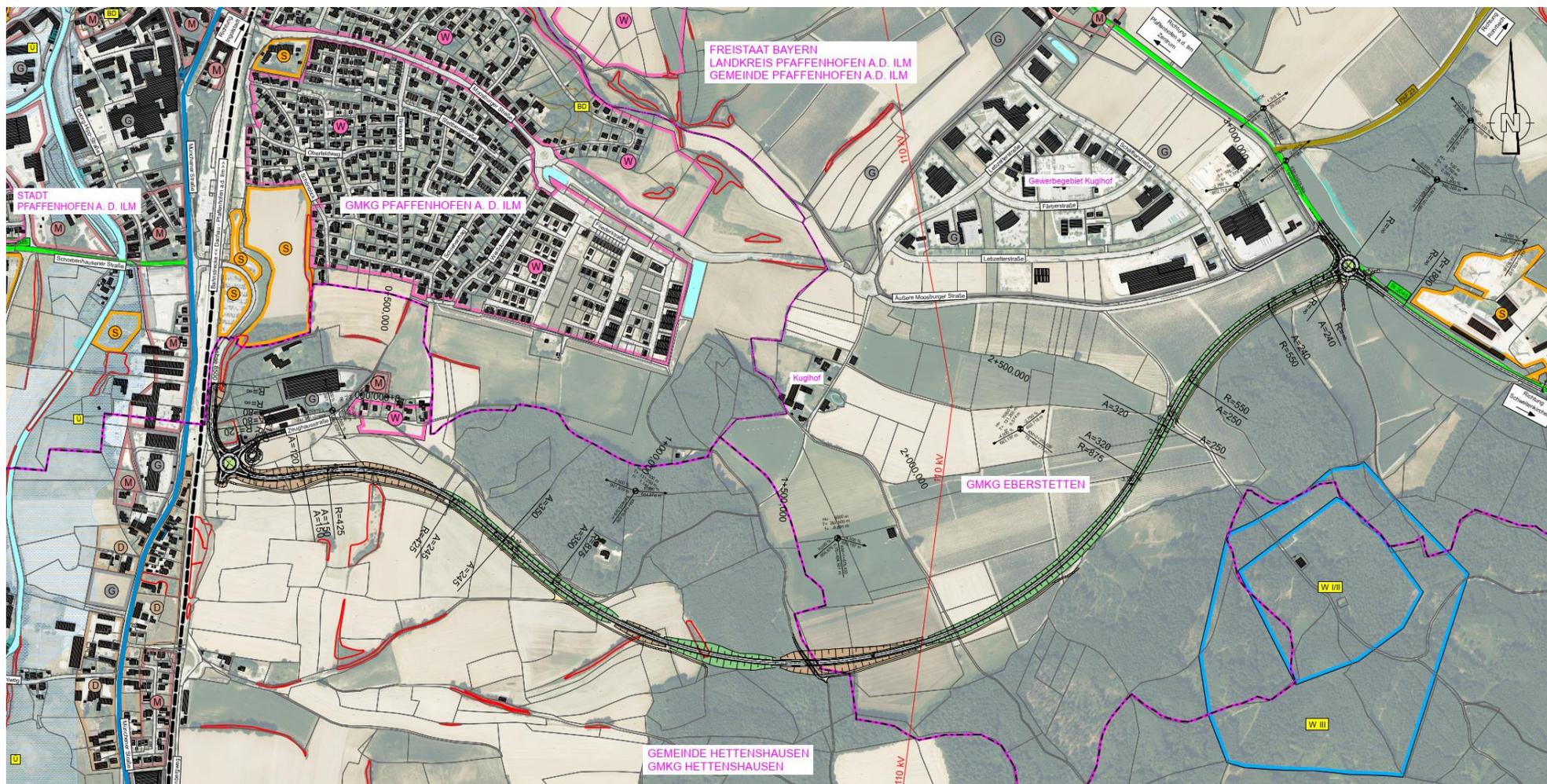


Veränderungen seit 2017:

- Änderung des **Flächennutzungsplans**
- gesteigertes Bewusstsein hinsichtlich **Flächenverbrauch** und Eingriffe in **Natur** und **Landschaft**

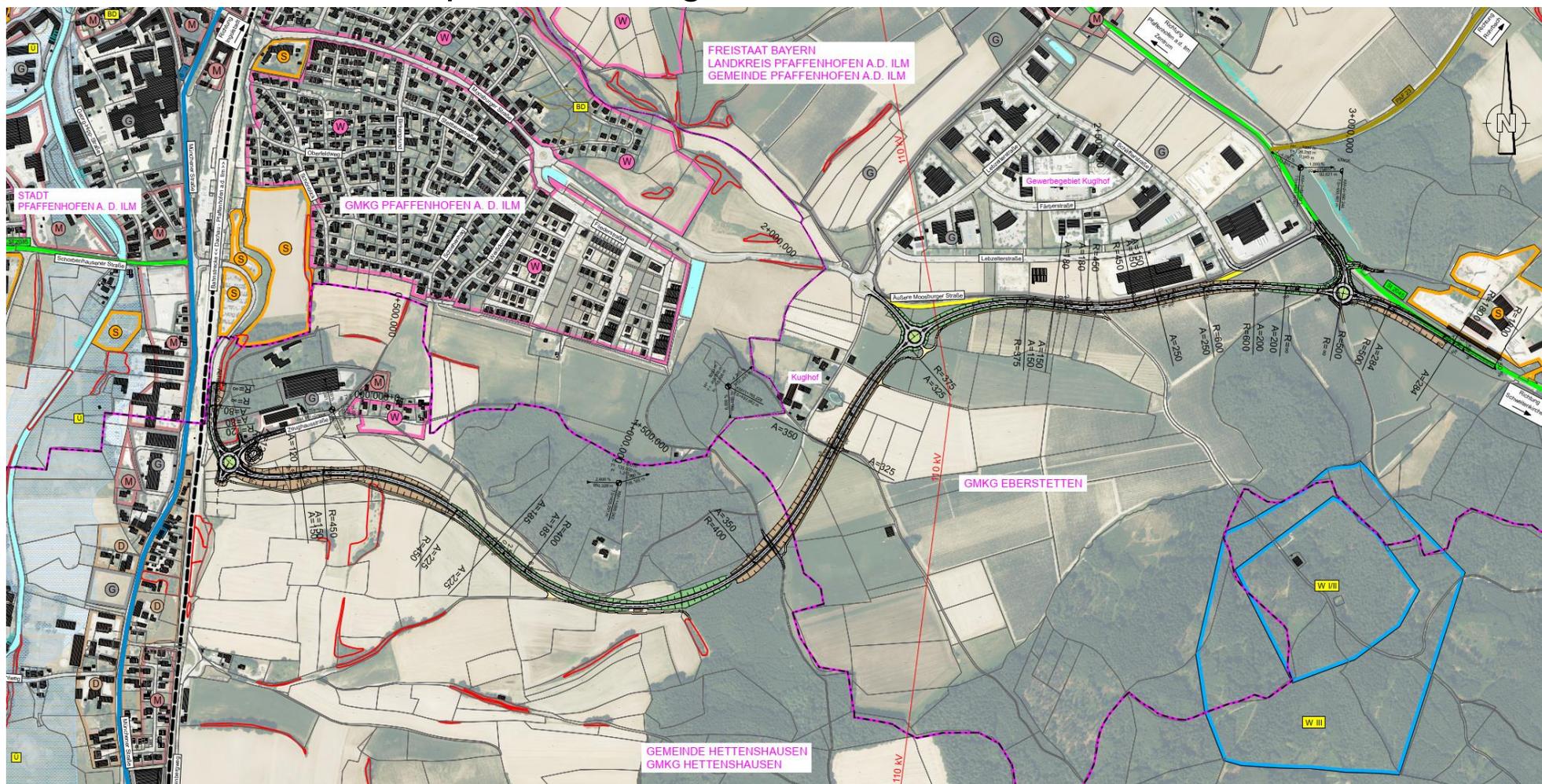
neue Varianten

Variante 1 a



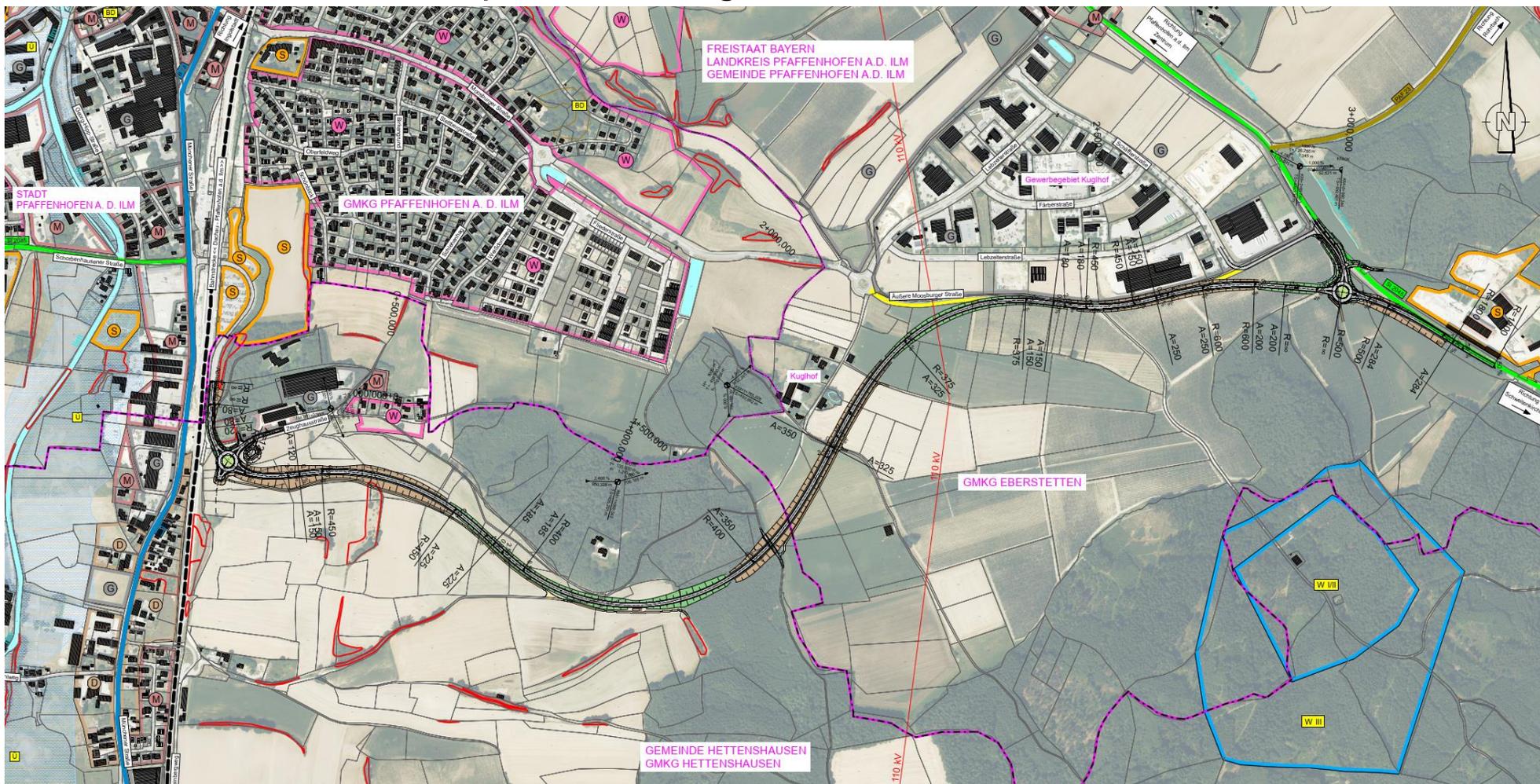
neue Varianten

Variante 1 b mit Knotenpunkt am Kuglhof



neue Varianten

Variante 1 b ohne Knotenpunkt am Kuglhof





entscheidungsrelevante Vergleichskriterien

Baukosten (brutto)

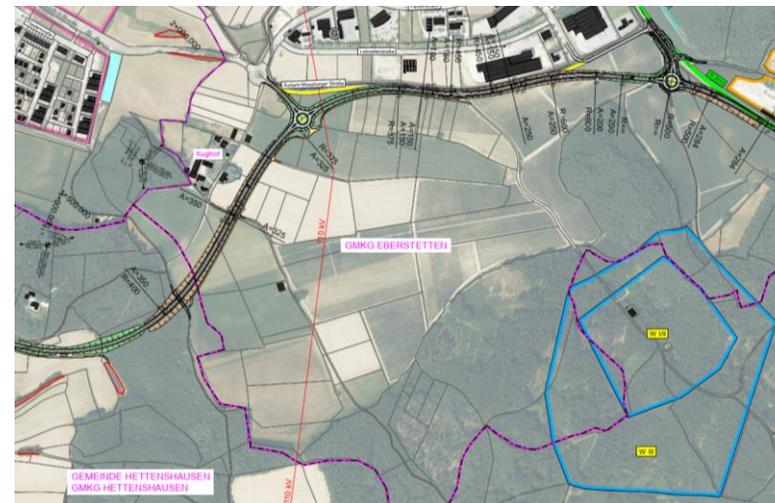
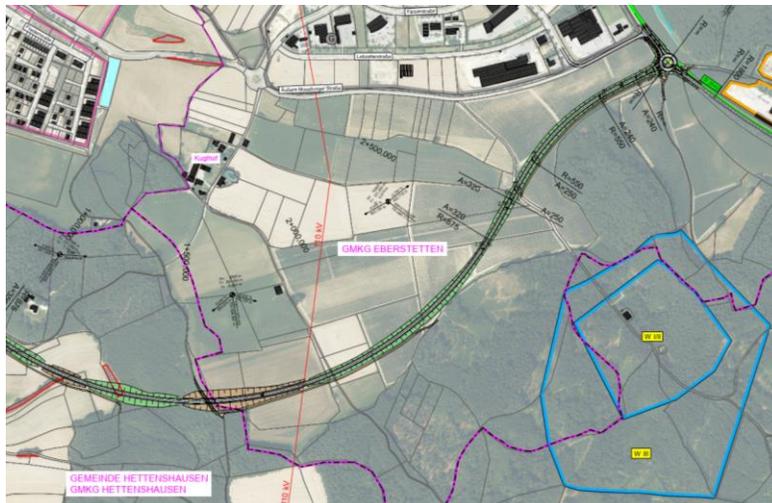
- Variante 1 a: ca. 21 Mio. €
- Variante 1 b mit Knotenpunkt am Kuglhof: ca. 21 Mio. €
- Variante 1 b ohne Knotenpunkt am Kuglhof: ca. 20 Mio. €

entscheidungsrelevante Vergleichskriterien

naturschutzfachliche Bewertung und Eingriffe in Eigentumsverhältnisse

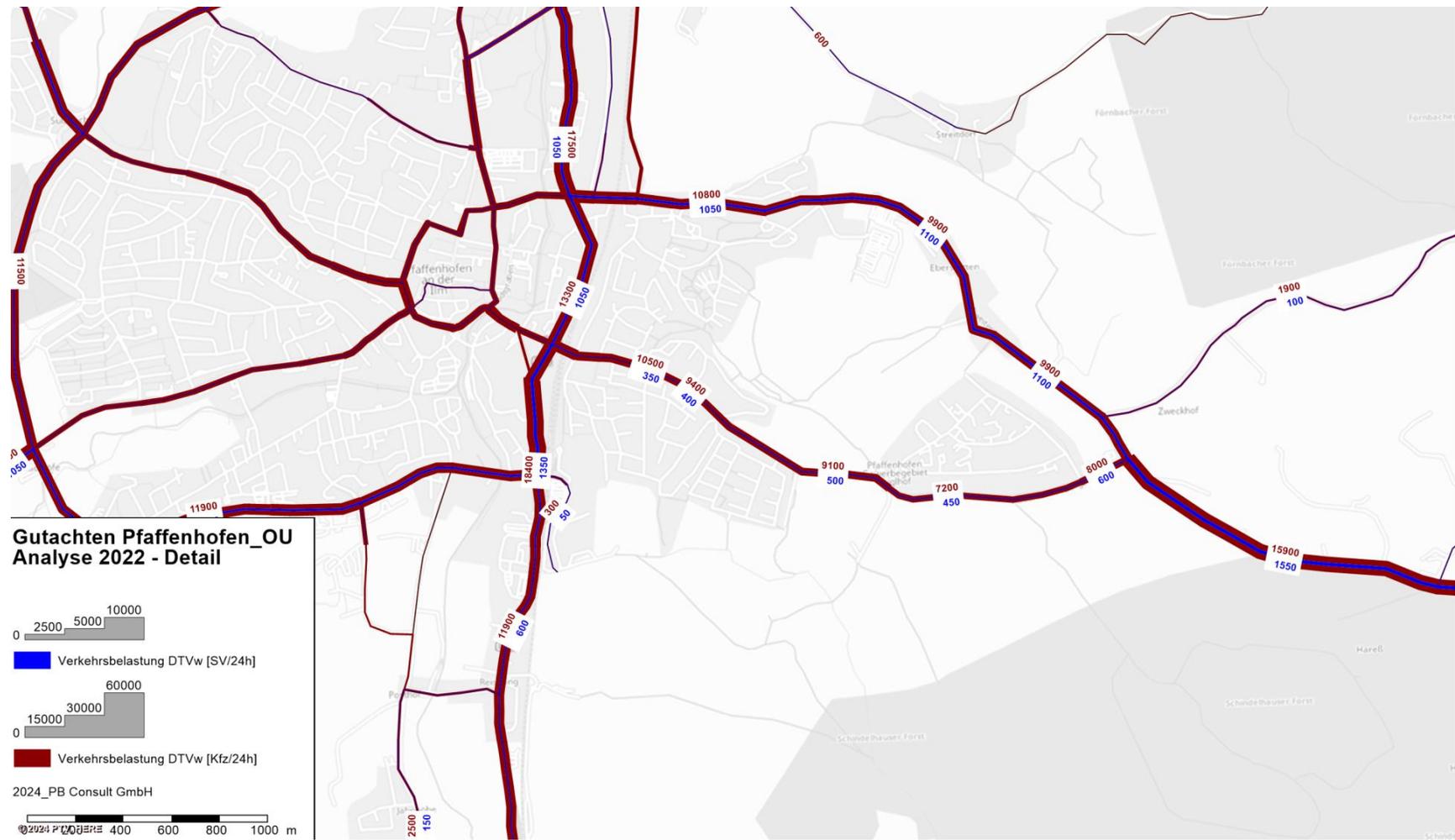
Varianten **1 b mit bzw. ohne Knotenpunkt am Kuglhof** vorteilhafter als Variante 1 a, da

- geringere Länge in Waldrandlage
- Nutzung des vorbelasteten Korridors der Äußeren Moosburger Straße
- geringere Eingriffe in landwirtschaftlich hochwertige Flächen



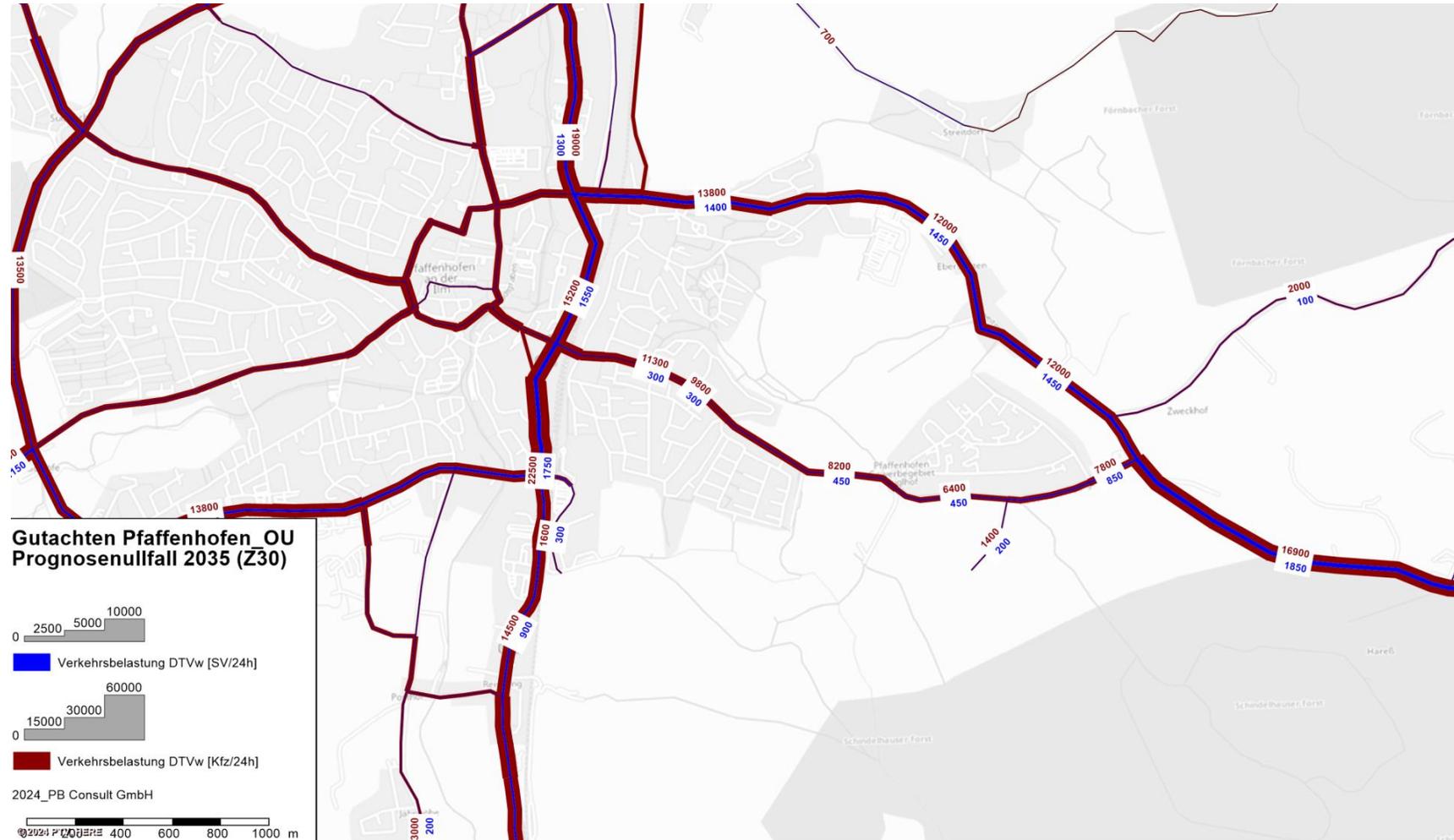
entscheidungsrelevante Vergleichskriterien

verkehrliche Wirkung – Analyse (2022)



entscheidungsrelevante Vergleichskriterien

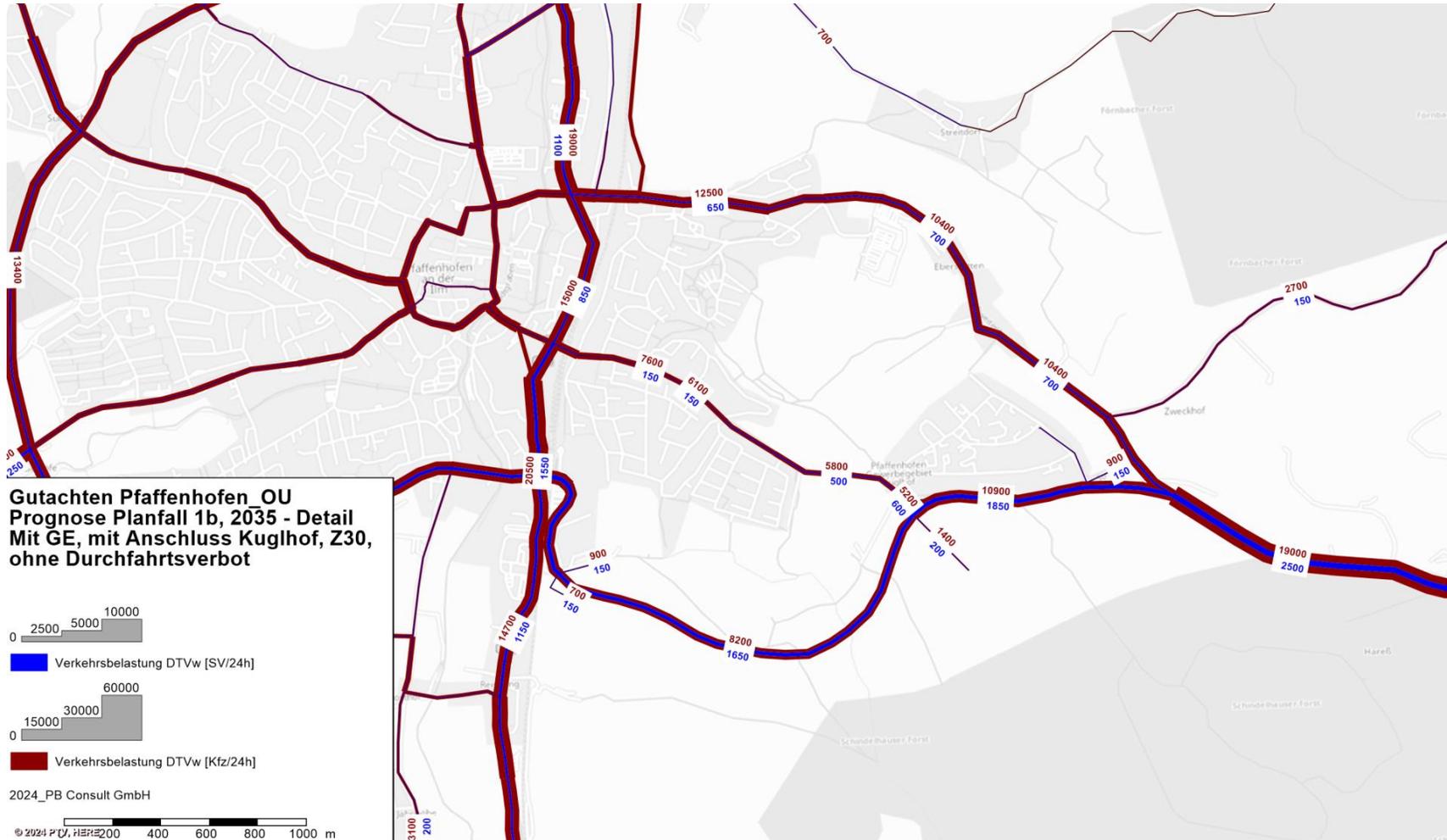
verkehrliche Wirkung – Prognosenullfall (2035)





entscheidungsrelevante Vergleichskriterien

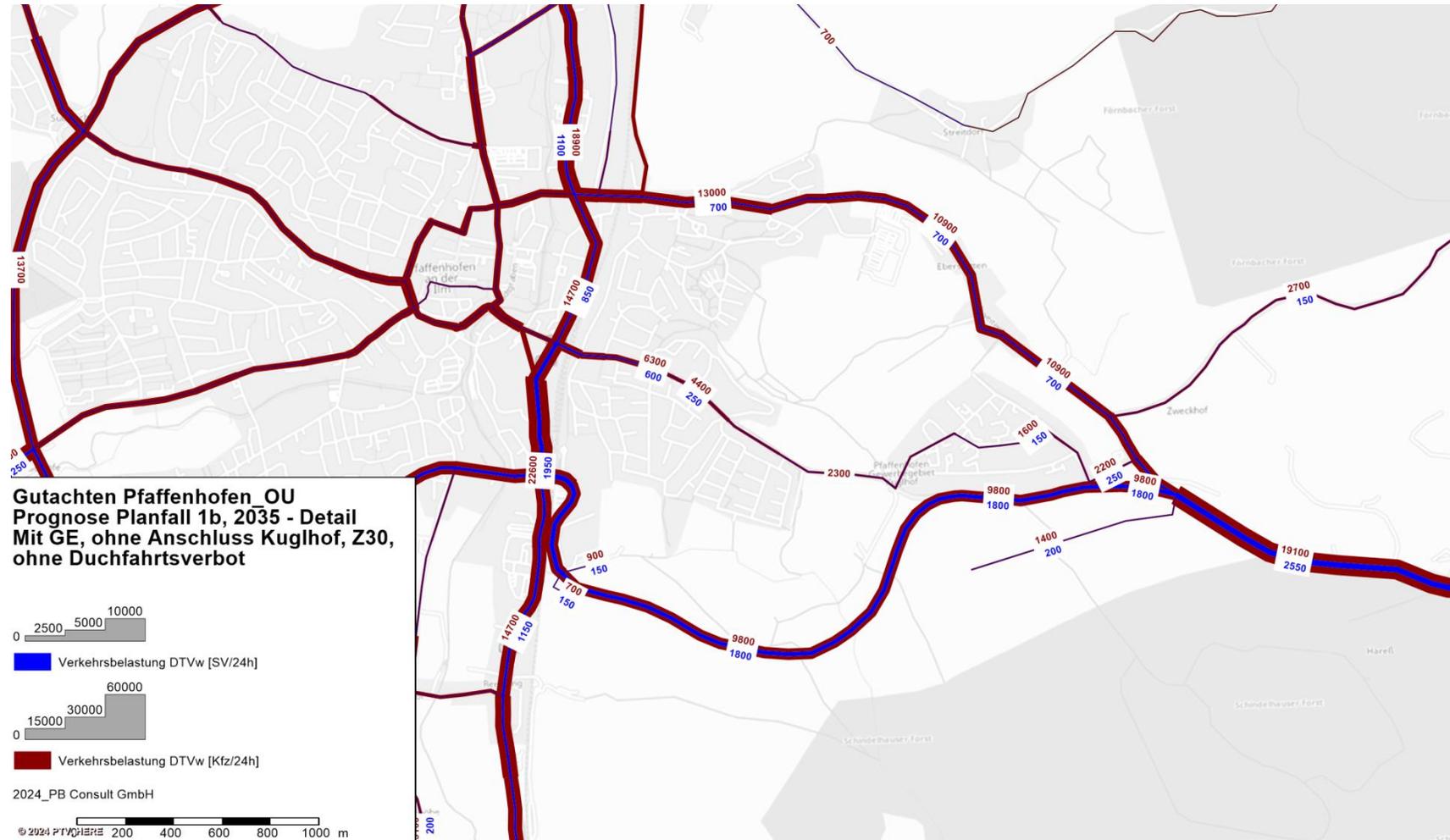
verkehrliche Wirkung – Planfall 1 b mit Knotenpunkt am Kuglhof (2035)





entscheidungsrelevante Vergleichskriterien

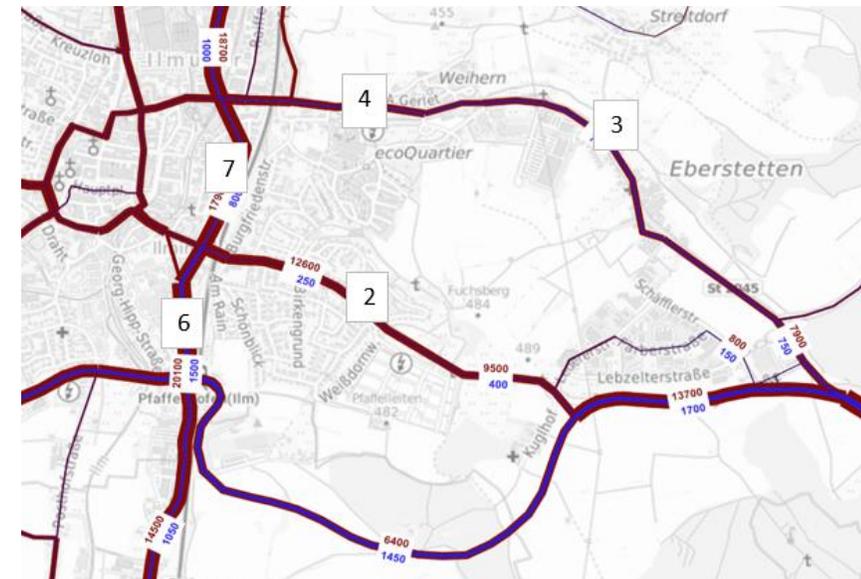
verkehrliche Wirkung – Planfall 1 b ohne Knotenpunkt am Kuglhof (2035)



entscheidungsrelevante Vergleichskriterien

verkehrliche Wirkung – Be- / Entlastungen Strecke („Planfall – Prognosenullfall“)

	Planfall 1a	Planfall 1b mit Anschluss	Planfall 1b ohne Anschluss
2 - Moosburger Straße KfZ	-4.850	-3.550	-5.350
2 - Moosburger Straße SV	-50	-150	-50
3 - Eberstetten KfZ	-850	-850	-350
3 - Eberstetten SV	-850	-750	-750
4 - Weihern KfZ	-650	-550	-100
4 - Weihern SV	-850	-750	-700
6 - B13 Mitte Süd KfZ	50	-1.800	-100
6 - B13 Mitte Süd SV	-50	-200	200
7 - B13 Mitte Nord KfZ	300	500	200
7 - B13 Mitte Nord SV	-600	-700	-700





entscheidungsrelevante Vergleichskriterien

verkehrliche Wirkung – Be- / Entlastungen an Knotenpunkten der B 13

- Im Analysefall zeigt sich grenzwertige Belastung am Knotenpunkt B 13 / Schrobenhausener Straße (Knotenpunkt B 13 / Moosburger Straße vergleichsweise besser, Knotenpunkt B 13 / Weiherer Straße vergleichsweise noch besser)
- Im Prognosenullfall verschlechtert sich die Leistungsfähigkeit an allen drei Knotenpunkten

entscheidungsrelevante Vergleichskriterien

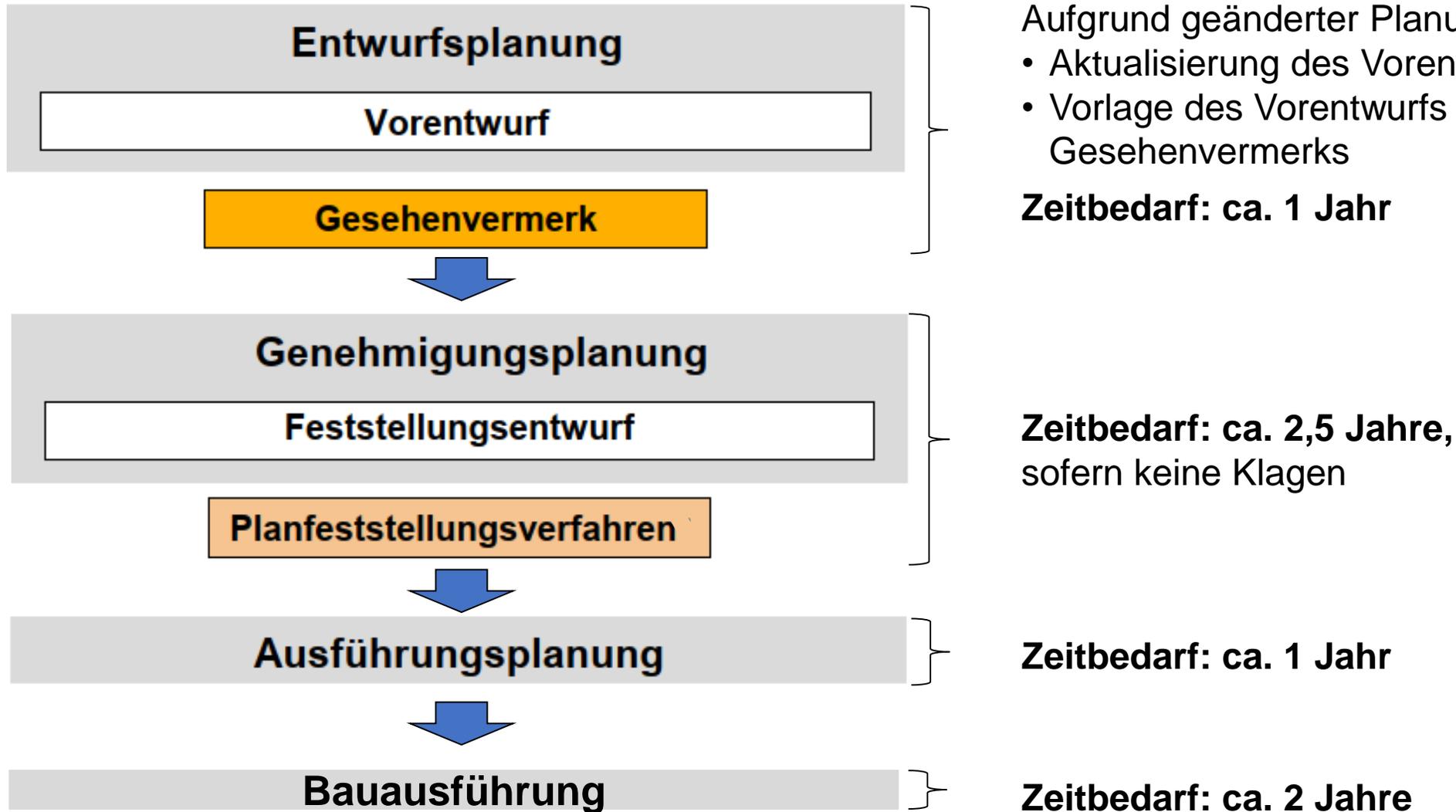
verkehrliche Wirkung – Be- / Entlastungen an Knotenpunkten der B 13

- **Durch die Ortsumfahrung verbessert sich die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte B 13 / Moosburger Straße und B 13 / Weiherer Straße** im Vergleich zum Prognosenullfall, da sich der West-Ost-Verkehr auf drei statt bisher zwei Knotenpunkte verteilt
- **Variante 1 b mit KP am Kuglhof zeigt sich hinsichtlich dem Knotenpunkt B 13 / Schrobenhausener Straße besser**, da weniger Verkehr als in den beiden anderen Varianten über diesen Knotenpunkt abgewickelt werden muss. Ursache dafür ist die attraktivere Anbindung des östlich der B 13 liegenden Gebiets Richtung A 9 über den Knotenpunkt am Kuglhof.





weiteres Vorgehen





St 2045, Ortsumfahrung Pfaffenhofen

Stephan Blauth

Leitender Baudirektor
Behördenleiter

Markus Witzgall

Bauoberrat
Abteilungsleiter Straßenplanung

leben
bauen
bewegen