



# St 2045, Ortsumfahrung Pfaffenhofen

**Stephan Blauth**

Leitender Baudirektor  
Behördenleiter

**Markus Witzgall**

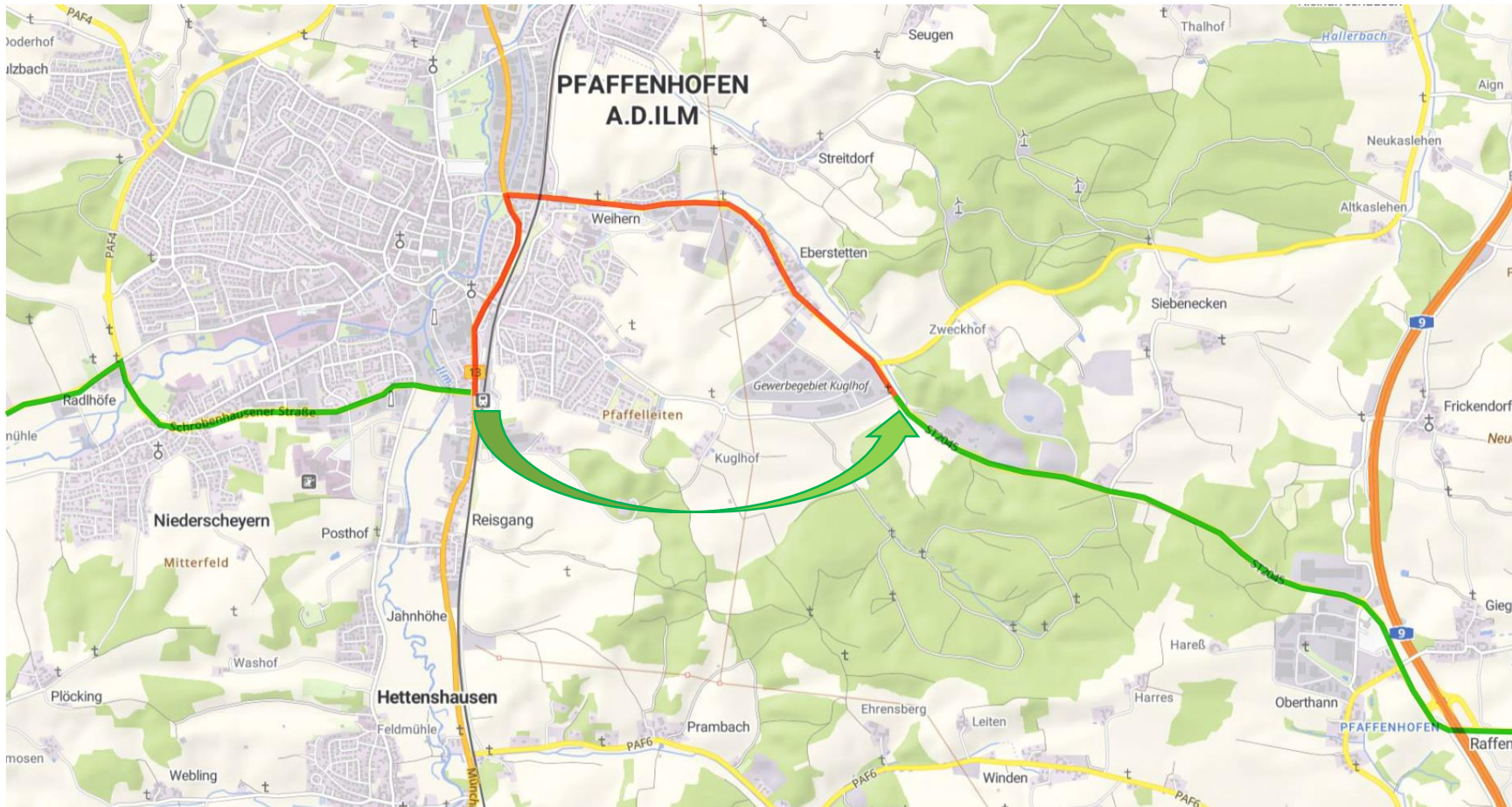
Bauoberrat  
Abteilungsleiter Straßenplanung



# Ablauf

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

# Projektziel

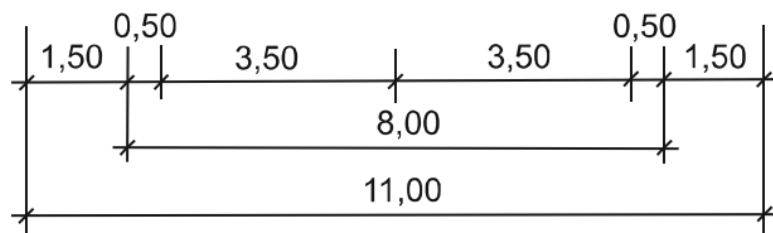
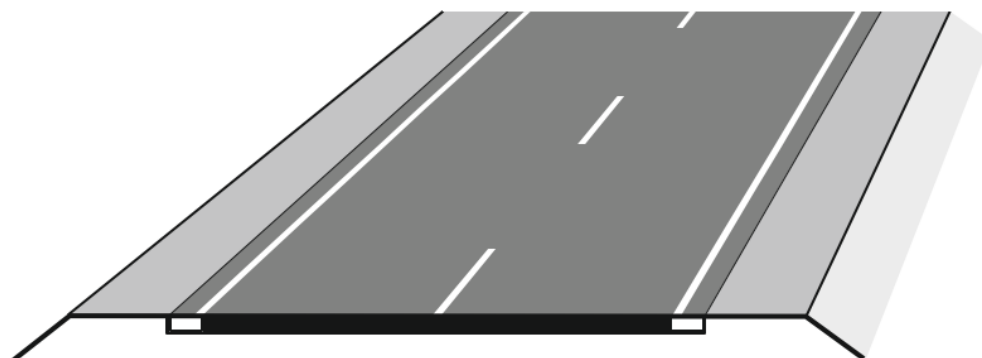


- leistungsfähige
- verkehrssichere
- direkte (kurze)
- zügige

Abwicklung des Verkehrs  
**der Staatsstraße 2045**

# Vorentwurf 2017

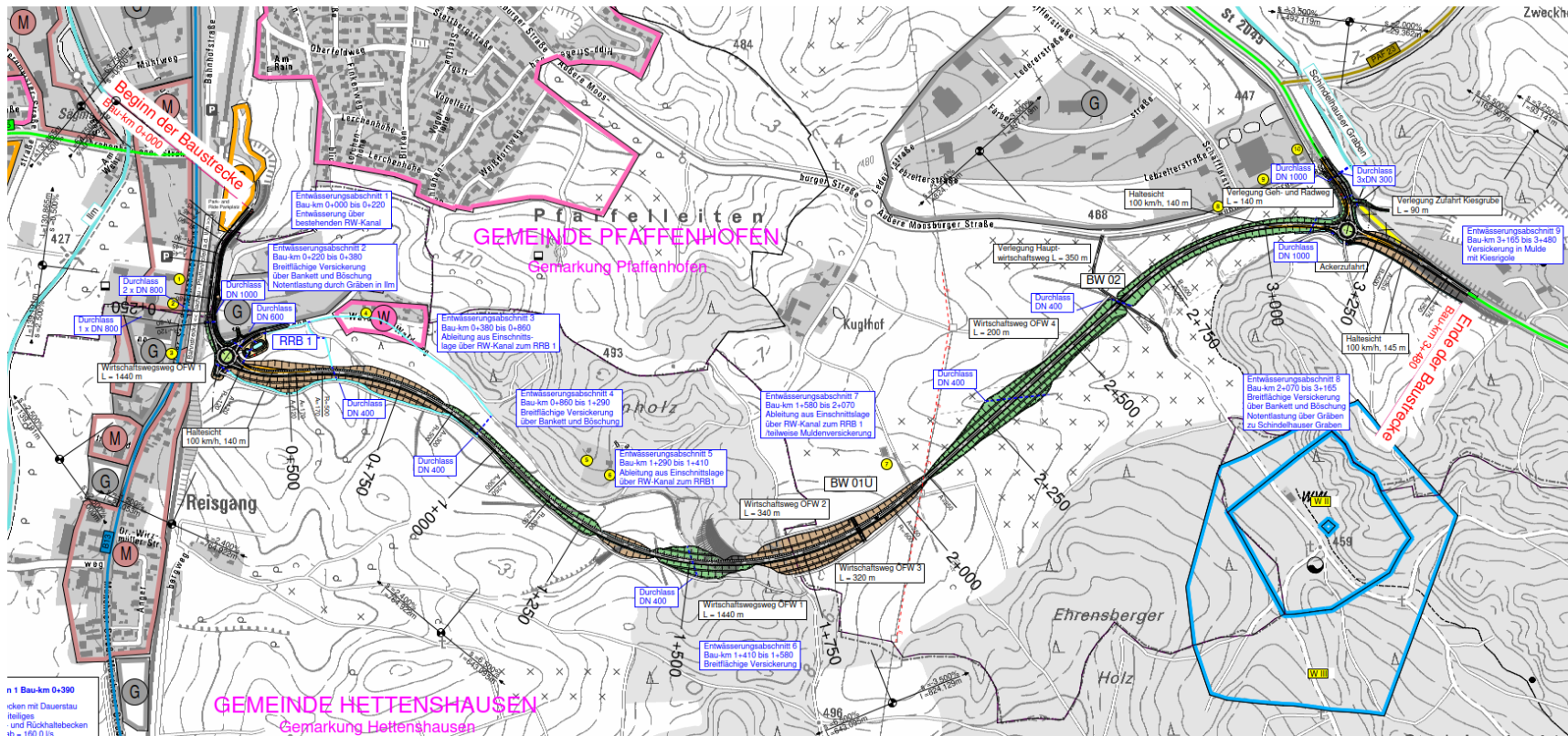
## geplanter Querschnitt



(Abmessungen in [m])

# Vorentwurf 2017

## Lageplan

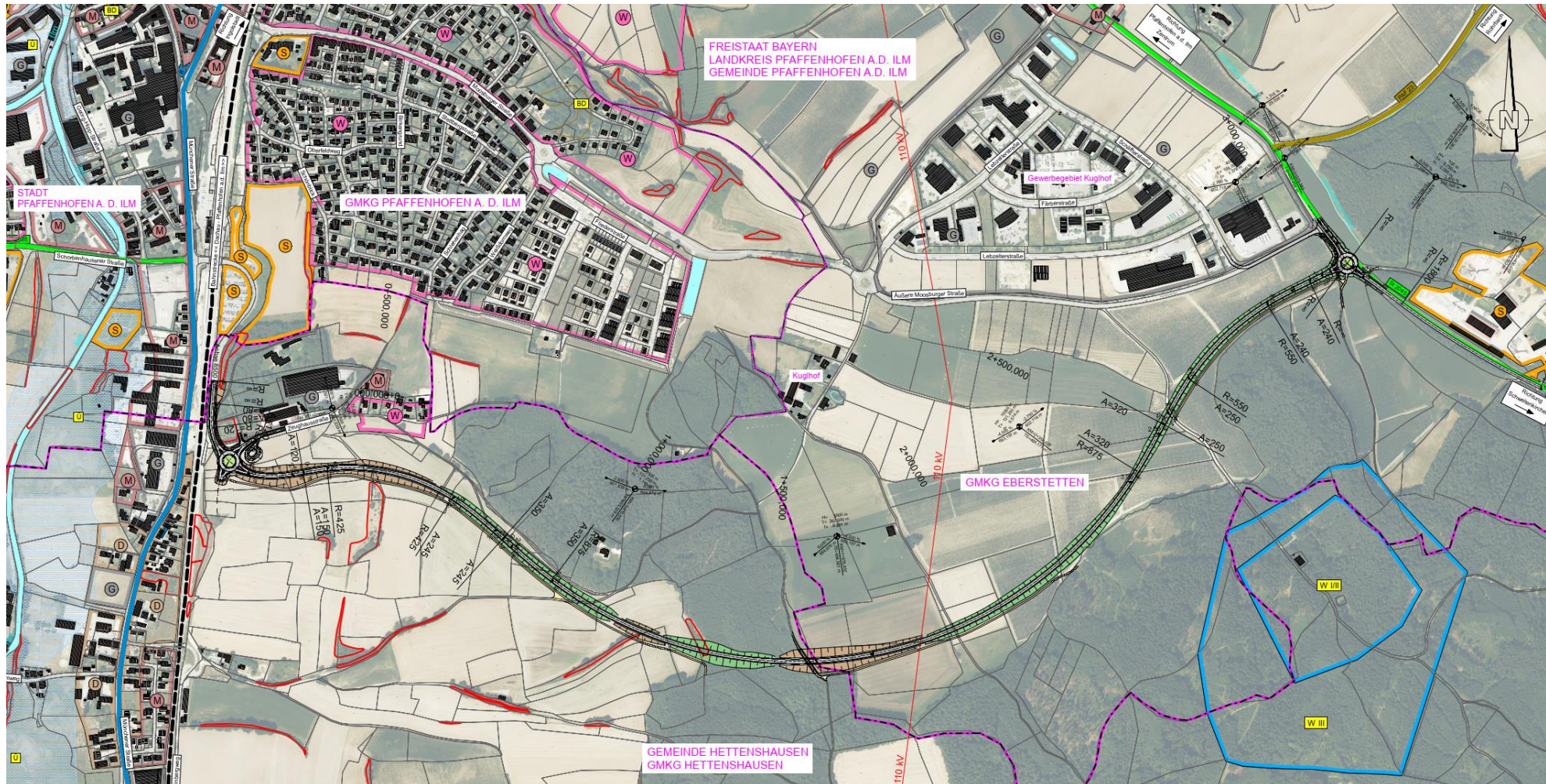


Veränderungen seit 2017:

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

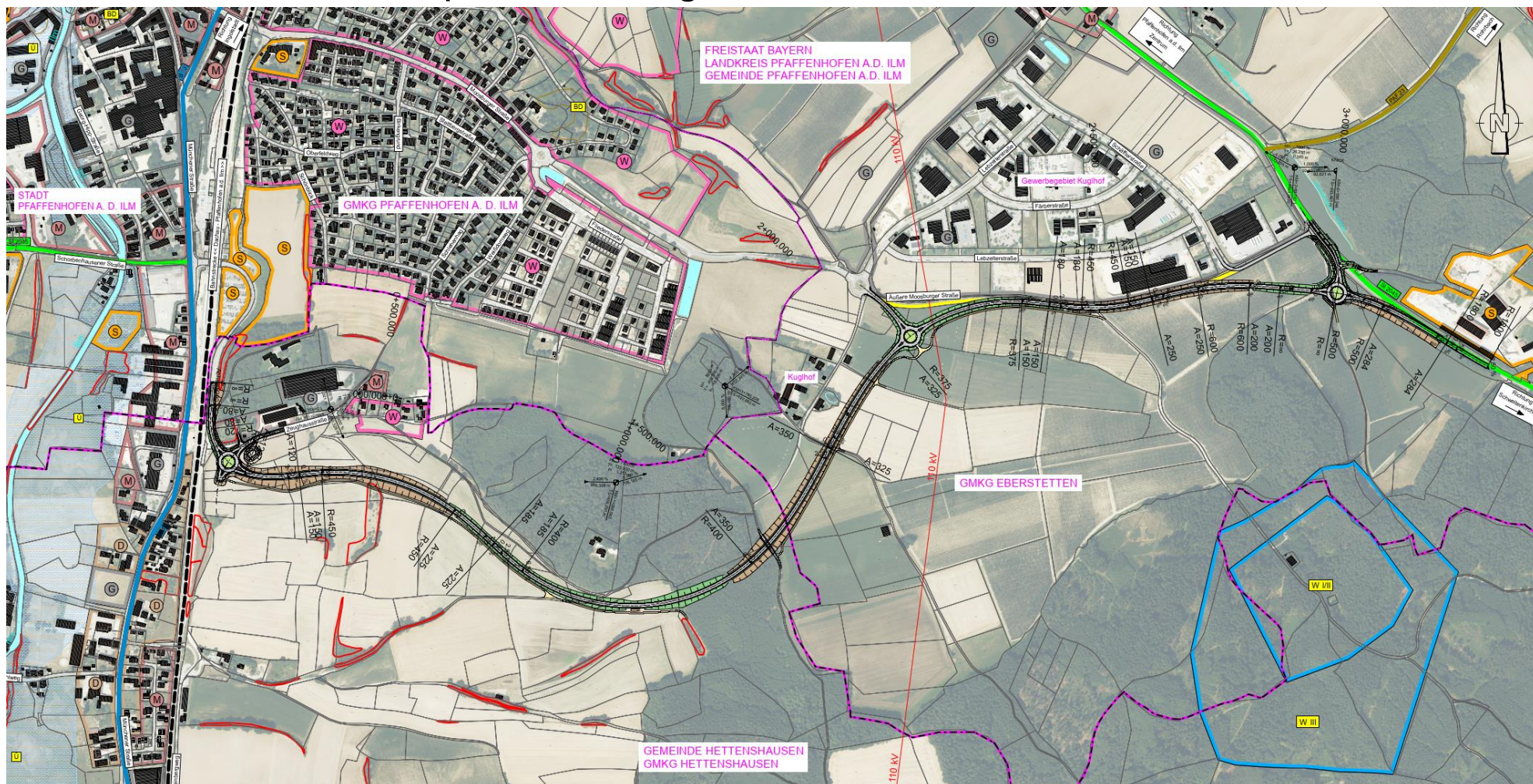
# neue Varianten

## Variante 1 a



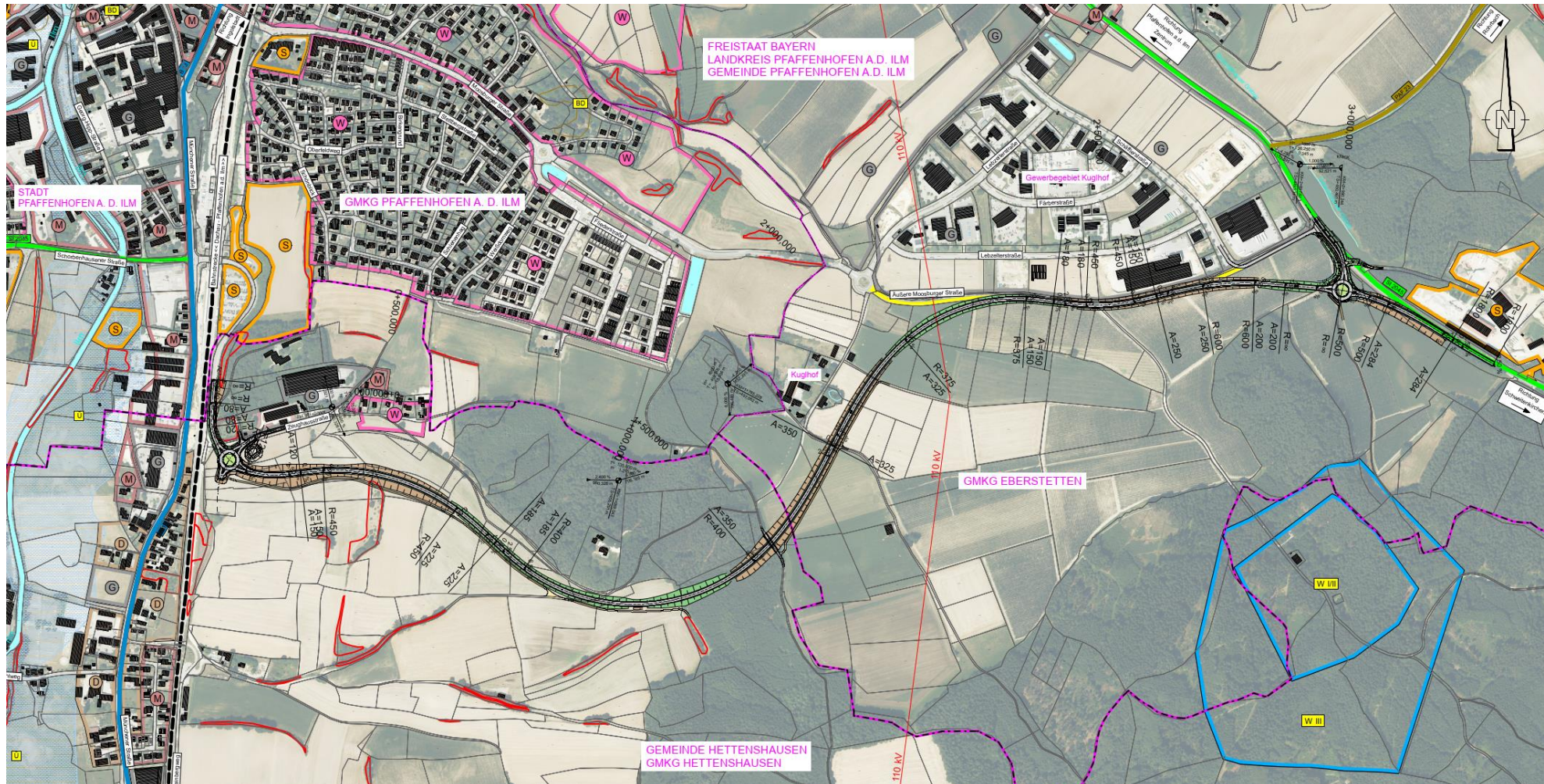
# neue Varianten

## Variante 1 b mit Knotenpunkt am Kuglhof



# neue Varianten

## Variante 1 b ohne Knotenpunkt am Kuglhof







# entscheidungsrelevante Vergleichskriterien

## Baukosten (brutto)

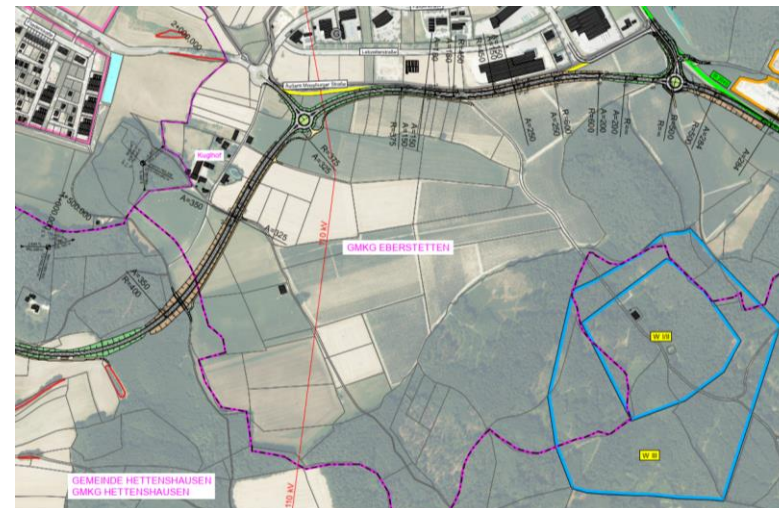
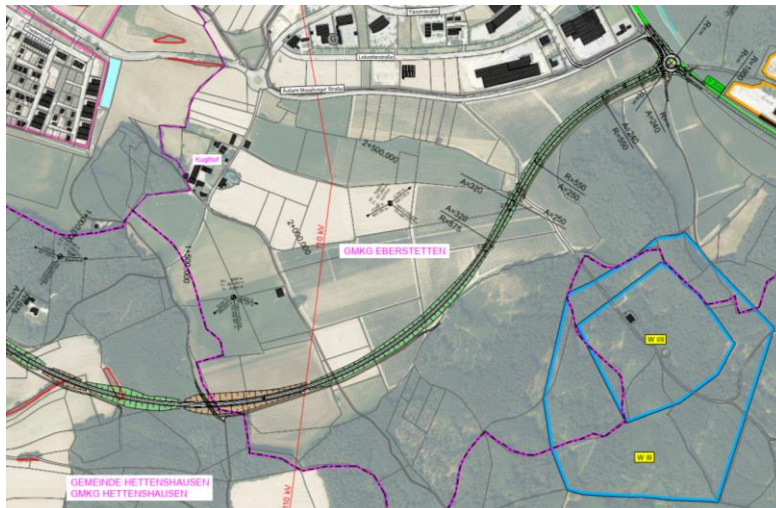
- Variante 1 a: ca. 21 Mio. €
- Variante 1 b mit Knotenpunkt am Kuglhof: ca. 21 Mio. €
- Variante 1 b ohne Knotenpunkt am Kuglhof: ca. 20 Mio. €

# entscheidungsrelevante Vergleichskriterien

naturschutzfachliche Bewertung und Eingriffe in Eigentumsverhältnisse

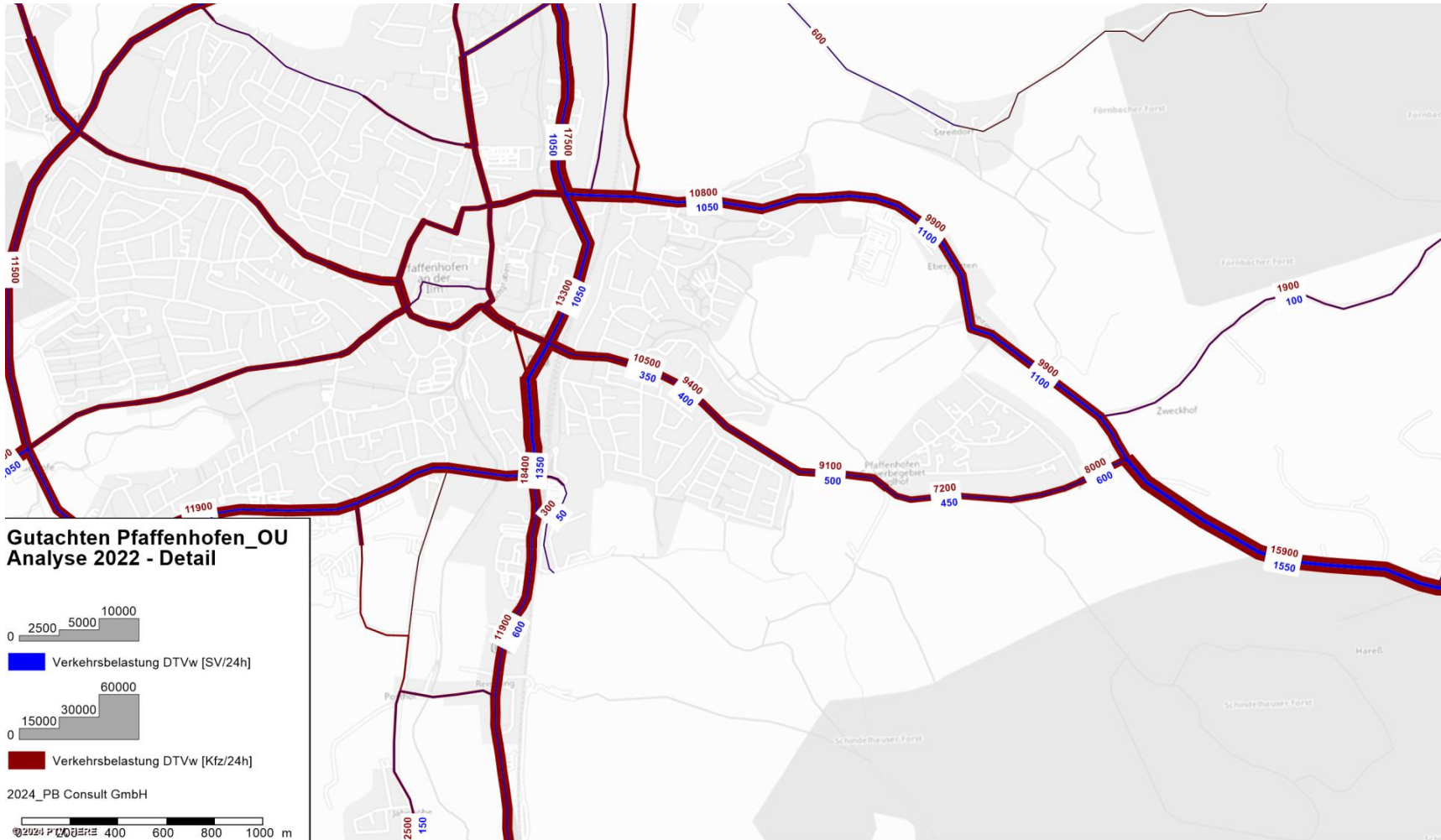
Varianten **1 b mit bzw. ohne Knotenpunkt am Kuglhof** vorteilhafter als Variante 1 a, da

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



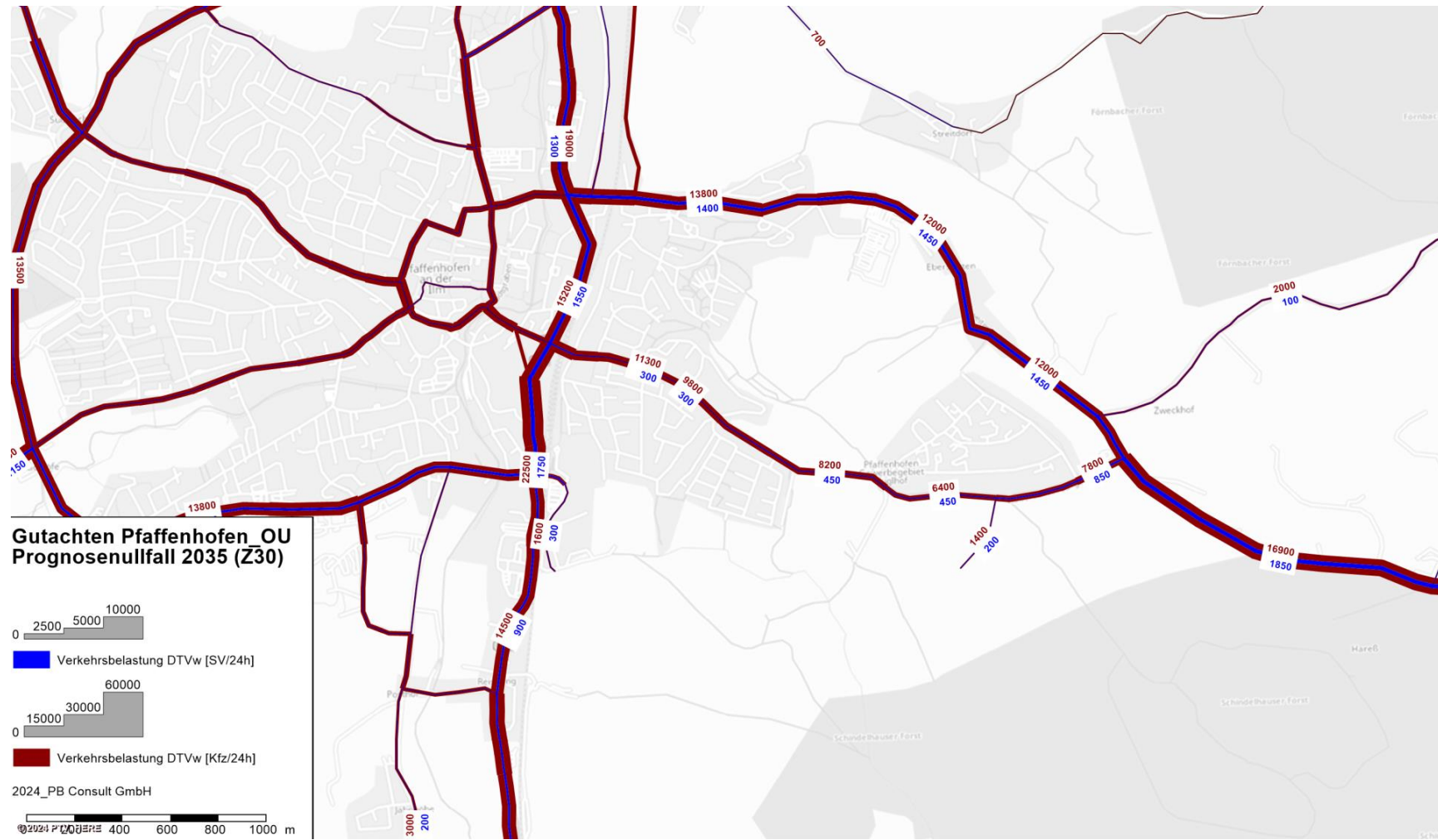
# entscheidungsrelevante Vergleichskriterien

## verkehrliche Wirkung – Analyse (2022)



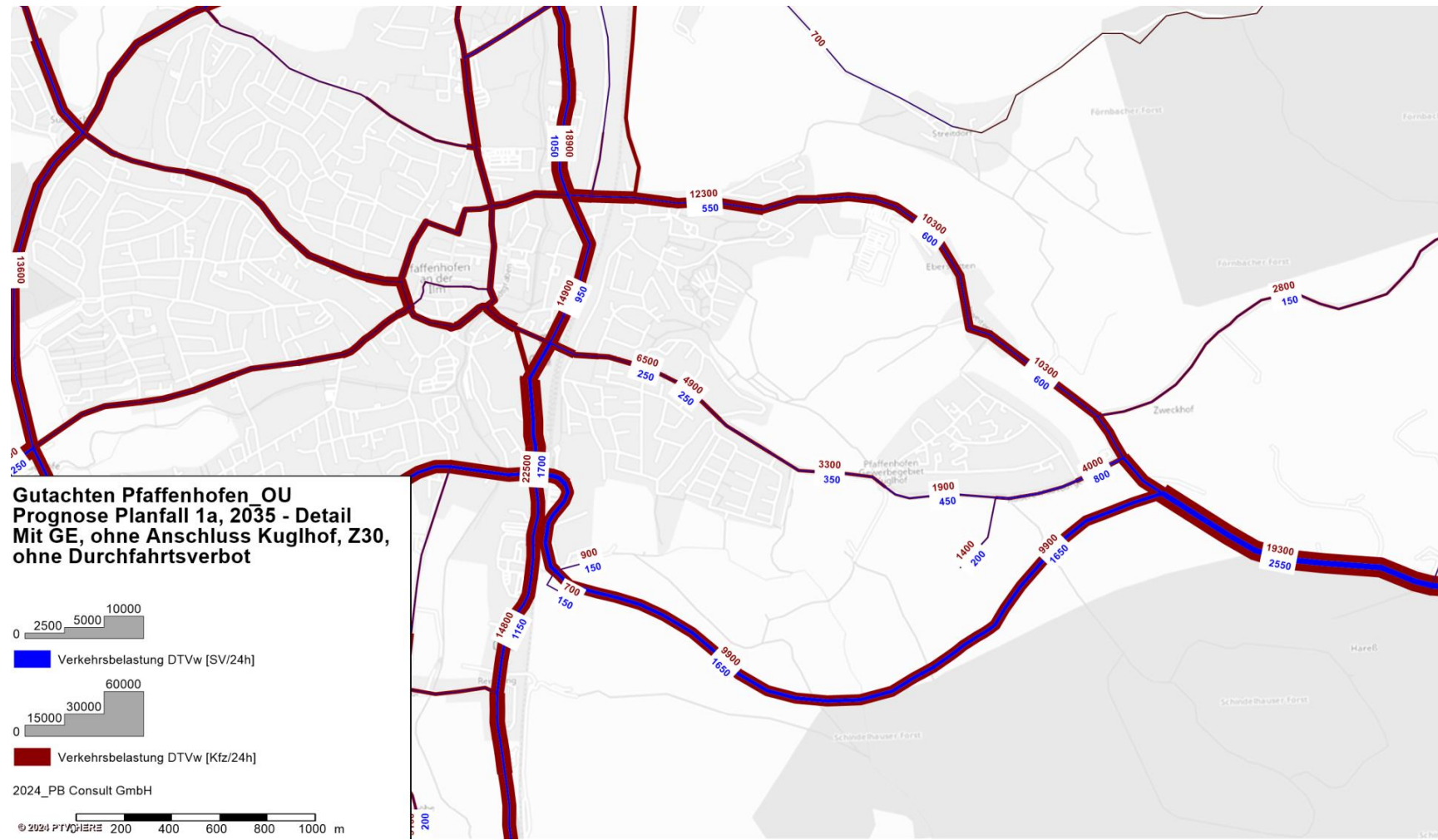
# entscheidungsrelevante Vergleichskriterien

## verkehrliche Wirkung – Prognosenullfall (2035)



# entscheidungsrelevante Vergleichskriterien

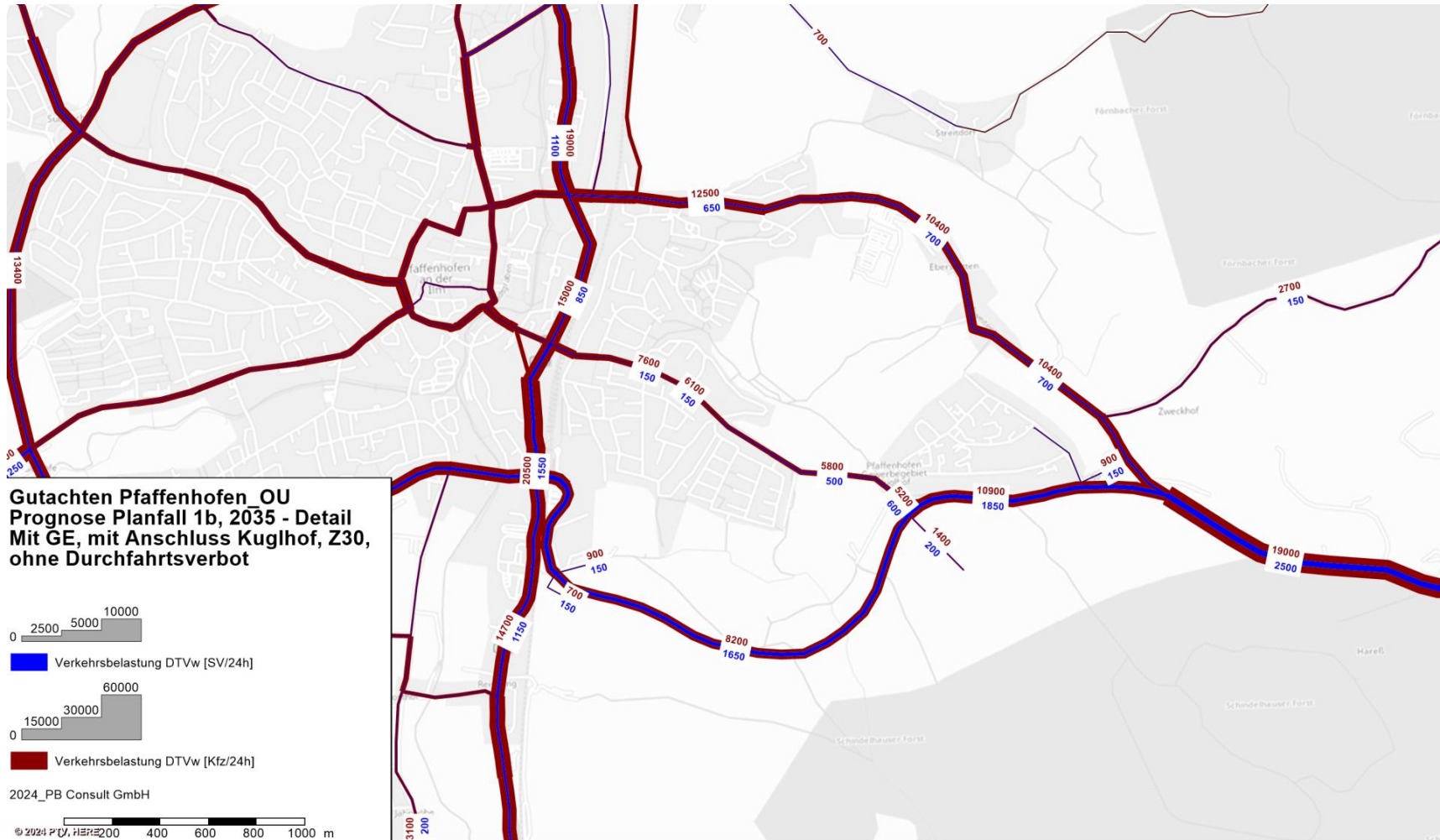
## verkehrliche Wirkung – Planfall 1 a (2035)





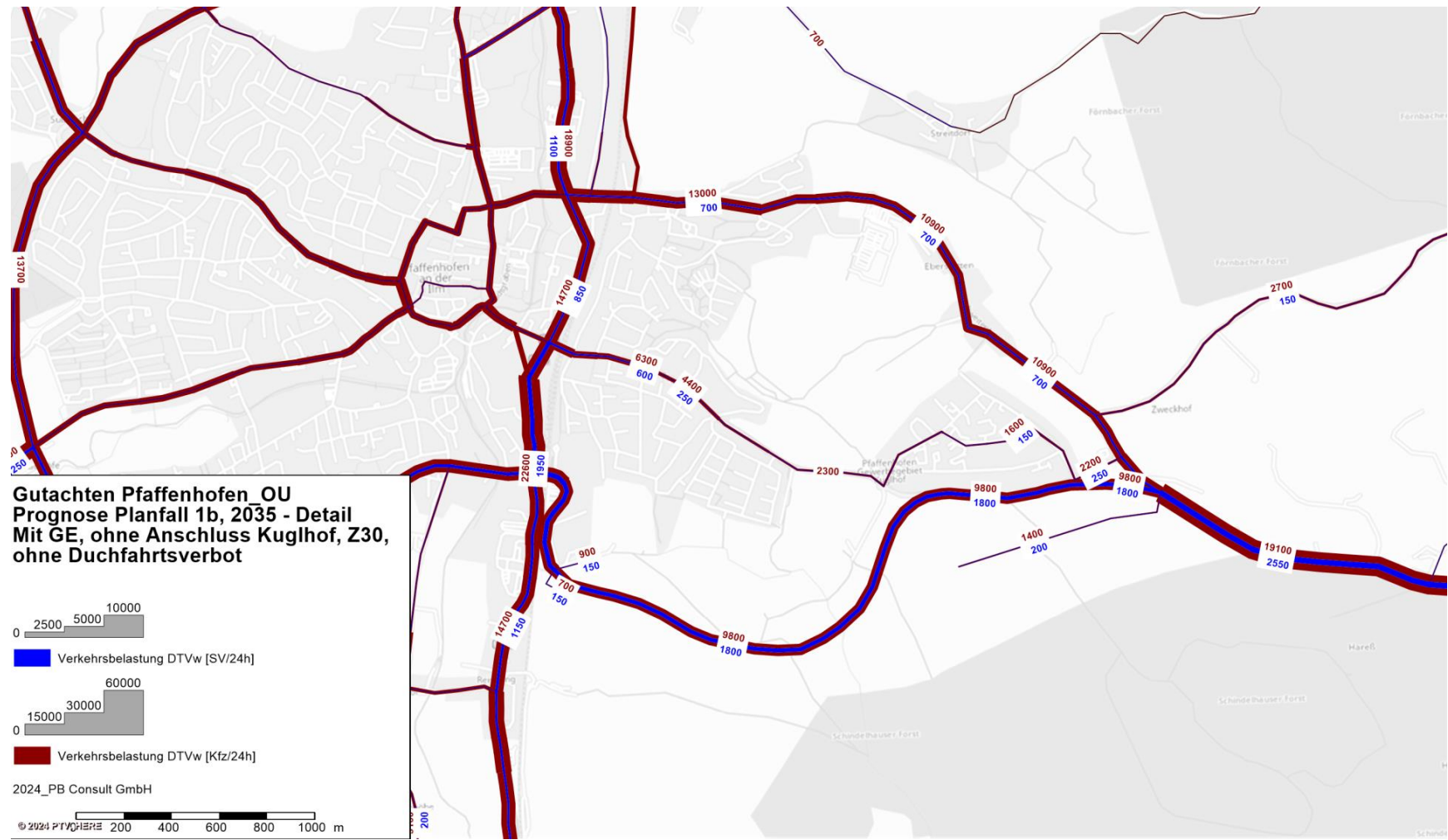
# entscheidungsrelevante Vergleichskriterien

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



# entscheidungsrelevante Vergleichskriterien

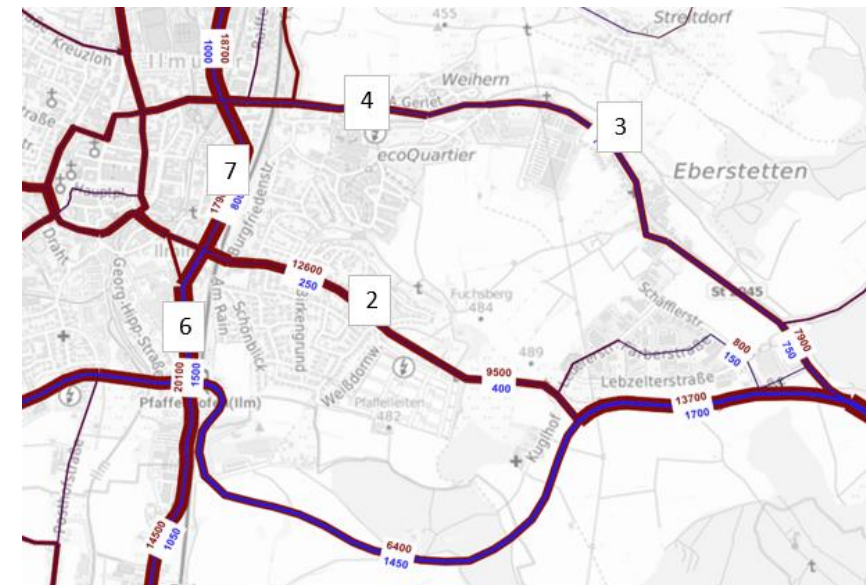
## verkehrliche Wirkung – Planfall 1 b ohne Knotenpunkt am Kuglhof (2035)



# 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

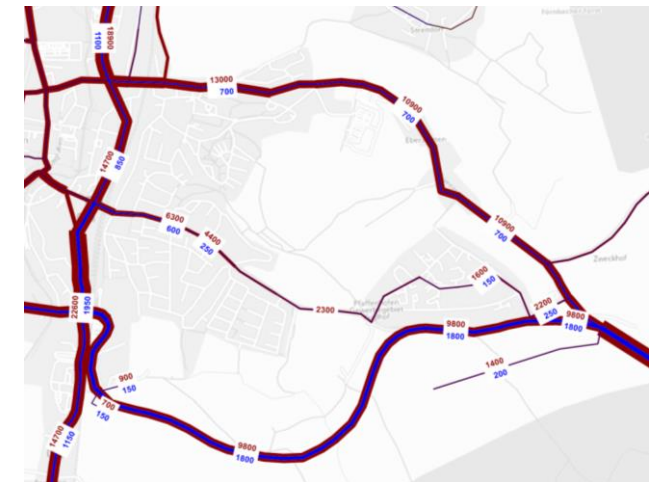
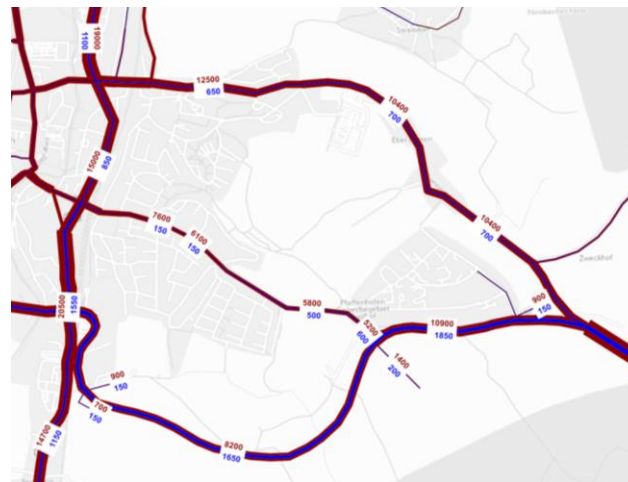
## verkehrliche Wirkung – Be- / Entlastungen an Knotenpunkten der B 13

- 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

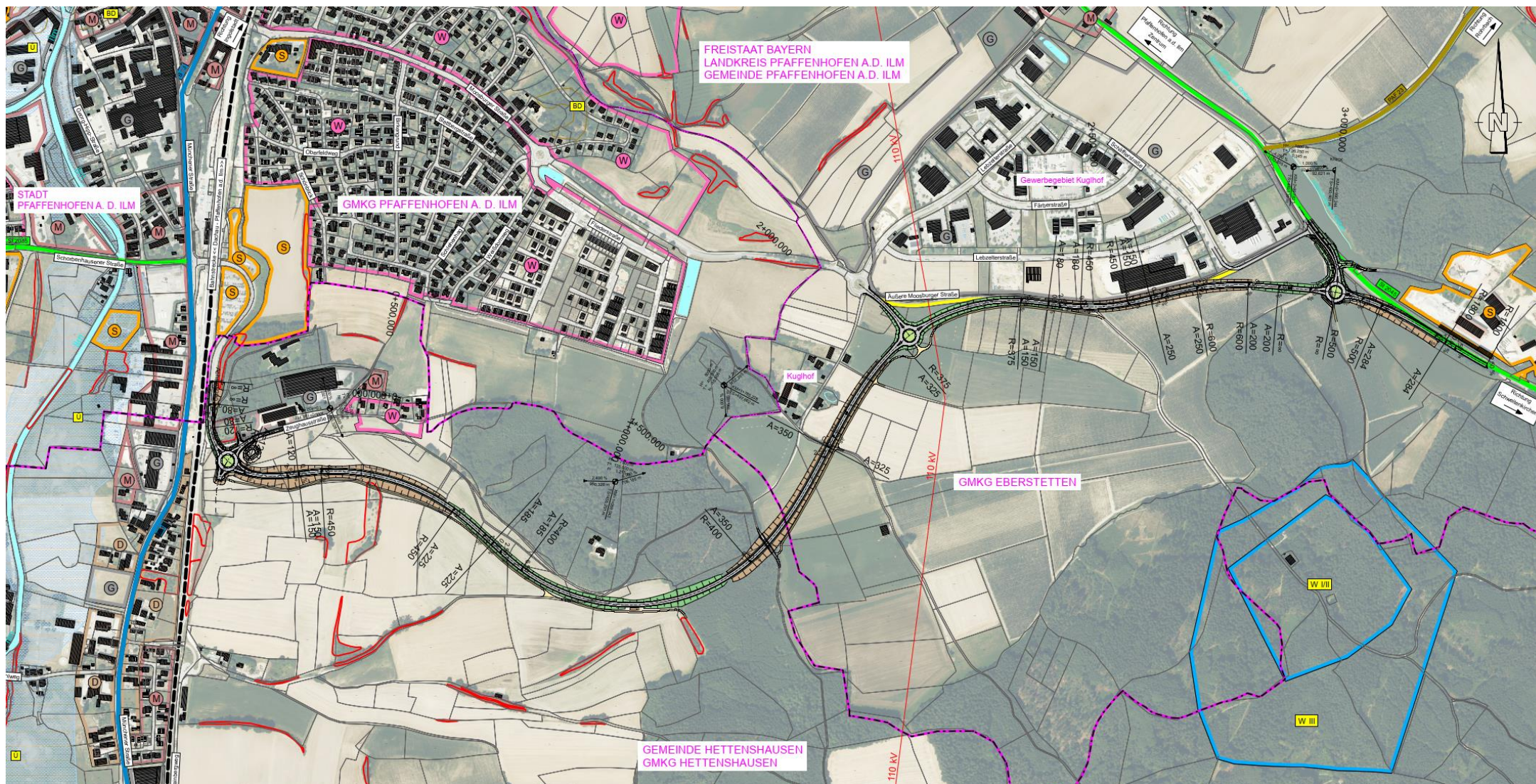
# entscheidungsrelevante Vergleichskriterien

## 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.

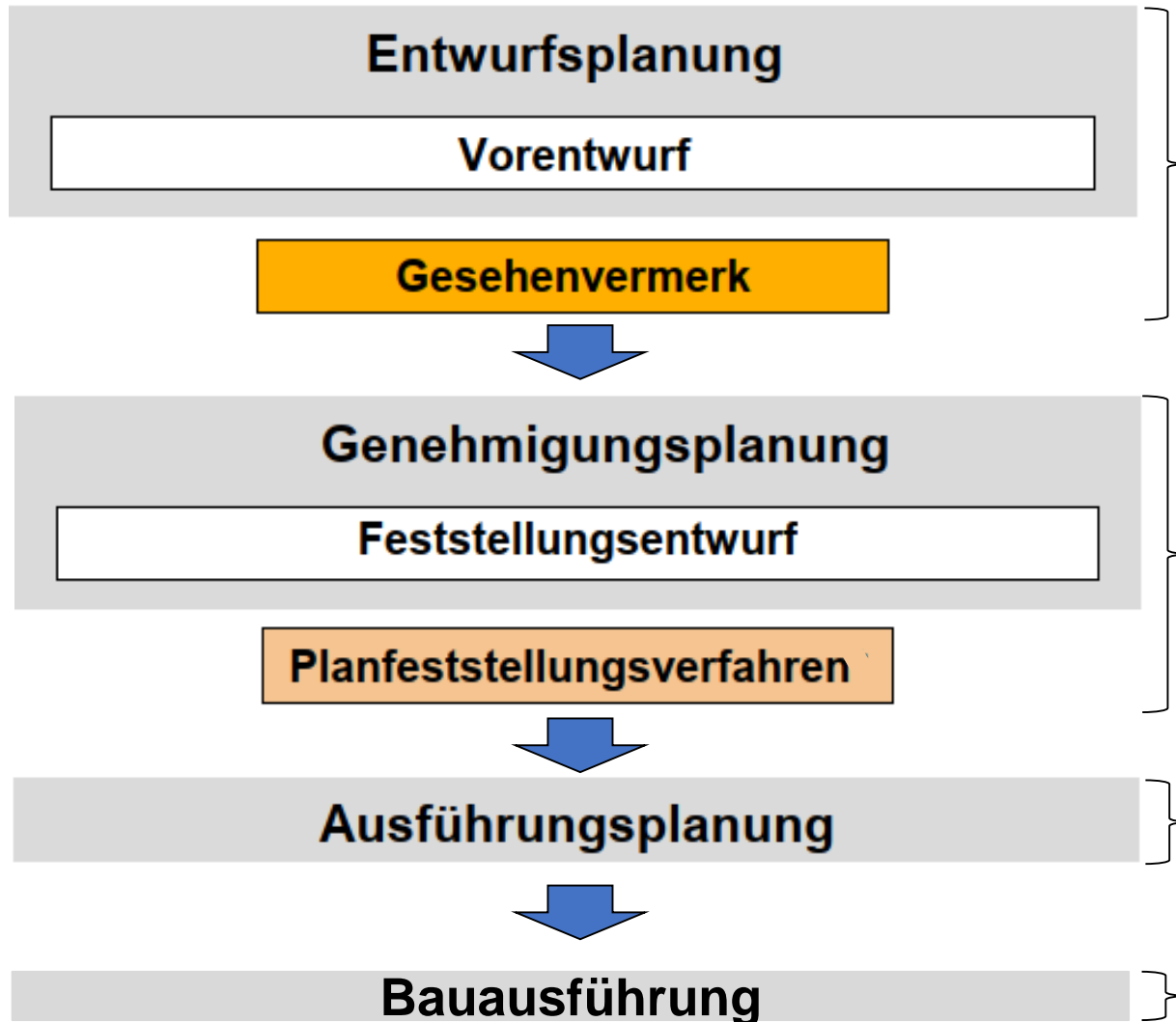


# Vorschlag Vorzugsvariante: Variante 1 b mit Knotenpunkt am Kuglhof





# weiteres Vorgehen



Aufgrund geänderter Planung:

- Aktualisierung des Vorentwurfs
- Vorlage des Vorentwurfs und Erteilung des Gesehenvermerks

**Zeitbedarf: ca. 1 Jahr**

**Zeitbedarf: ca. 2,5 Jahre,**  
sofern keine Klagen

**Zeitbedarf: ca. 1 Jahr**

**Zeitbedarf: ca. 2 Jahre**



# St 2045, Ortsumfahrung Pfaffenhofen

**Stephan Blauth**

Leitender Baudirektor  
Behördenleiter

**Markus Witzgall**

Bauoberrat  
Abteilungsleiter Straßenplanung