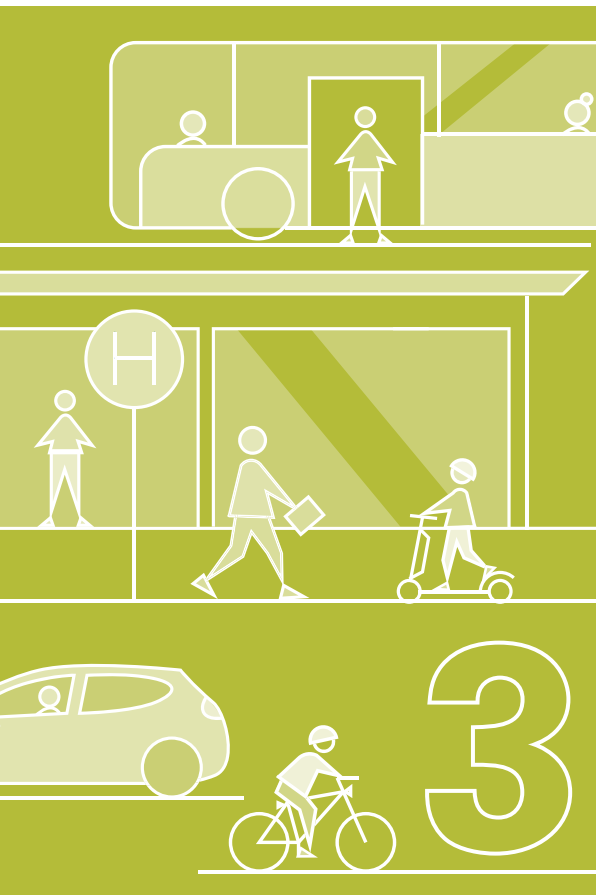




# Ausbauplan für die Staatsstraßen

Mobilität und Verkehr in Bayern



Wir haben als Gesellschaft hohe Erwartungen an die Mobilität der Zukunft: Sie soll modern, bedarfsgerecht, klimafreundlich, sicher und bezahlbar sein. Die Bayerische Staatsregierung hat sich ein ehrgeiziges Ziel gesetzt: Wir wollen bis 2040 klimaneutral sein. Dafür müssen wir den öffentlichen Verkehr in Stadt und Land stärken.





Im ländlichen Raum bleibt aber das Auto oft das wichtigste Verkehrsmittel. Für den täglichen Weg zur Arbeit, den Einkauf oder den Sonntagsausflug mit der Familie nutzen die meisten die Straße. Damit alle sicher ans Ziel kommen, brauchen wir ein gut ausgebautes und leistungsfähiges Straßennetz. Das gilt auch für den ÖPNV, die Wirtschaft und den Warentransport.

Die Bundesfernstraßen und unsere Staatsstraßen bilden das Rückgrat für die Mobilität und die Logistik. Mit dem Ausbauplan für die Staatsstraßen wollen wir deshalb unser Verkehrssystem weiter stärken.

Wir werden den aktuellen 7. Ausbauplan daher mit einem agilen und flexiblen Konzept weiterführen. So schaffen wir für unsere Bürgerinnen und Bürger ein starkes und attraktives Verkehrsnetz.

A handwritten signature in blue ink, consisting of stylized cursive letters that appear to read 'Christian Bernreiter'.

Christian Bernreiter

Bayerischer Staatsminister für Wohnen, Bau und Verkehr

# Was ist eigentlich der Ausbauplan für die Staatsstraßen?

Im Gegensatz zum Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, hat der Ausbauplan für die Staatsstraßen keine Gesetzeskraft. Als Rahmenplan der Staatsregierung stellt er jedoch den bindenden Arbeitsauftrag für die Staatsbauverwaltung dar. Er legt fest, für welche Projekte in den kommenden Jahren die planerischen sowie rechtlichen Grundlagen für die bauliche Umsetzung zu schaffen sind.

Im Ausbauplan sind die Ausbauziele der Staatsregierung für den Staatsstraßenbau maßnahmenbezogen dargestellt. Er wurde 1970 erstmals aufgestellt und seitdem fortgeschrieben. Der derzeit gültige 7. Ausbauplan enthält über 650 Projekte, darunter sowohl Neubauprojekte (Ortsumgehungen, Verlegungen, neue Straßenverbindungen) als auch Ausbauprojekte (Ausbau bestehender Straßen, Bauwerkserneuerungen, Beseitigung von Bahnübergängen). Die Projekte sind in unterschiedliche Dringlichkeitsklassen mit gestaffelten Zeithorizonten zur Realisierung eingeteilt. Die Erhaltung des Straßennetzes sowie einfache Um- und Ausbauprojekte sind nicht Gegenstand des Ausbauplans.



Zusammensetzung des 7. Ausbauplans: Projektarten, Kosten und Dringlichkeiten; Kostenstand: 01.01.2011

## Warum muss sich am Ausbauplan was ändern?

Die Straße wird auch bei zukünftigen, nachhaltigen Mobilitätsformen und -angeboten eine große Rolle spielen. Gerade im ländlichen Bereich braucht ein Flächenland wie Bayern eine leistungsfähige und verkehrssichere Straßeninfrastruktur. Denn egal welche Mobilitätsformen dort passen – seien es On-demand-Services, Car-sharing, Ride-sharing oder attraktive ÖPNV-Angebote auf Hauptachsen – fast alle brauchen die Straße. Nur so können Mobilität und Versorgung sichergestellt werden. Digitalisierung, alternative Antriebsformen und autonomes Fahren werden zu einer optimierten Nutzung der Straßeninfrastruktur und zu einer Reduzierung der nachteiligen Auswirkungen des Straßenverkehrs beitragen.

Allerdings zeigt sich in der heutigen gesellschaftlichen, von Arten- und Naturschutz, Flächensparen und Klimaschutz geprägten Diskussion, dass gerade Neubauprojekte nicht mehr in dem Maße von der breiten Bevölkerung gefordert und akzeptiert werden, wie das vielleicht vor 10 oder 20 Jahren noch der Fall war. Auch das Allgemeinwohl wird durch diese gesellschaftlichen Entwicklungen stark beeinflusst. Gerade im eigenen Umfeld hinterfragen Bürgerinnen und Bürger Einschränkungen für öffentliche Infrastrukturen zunehmend kritisch.

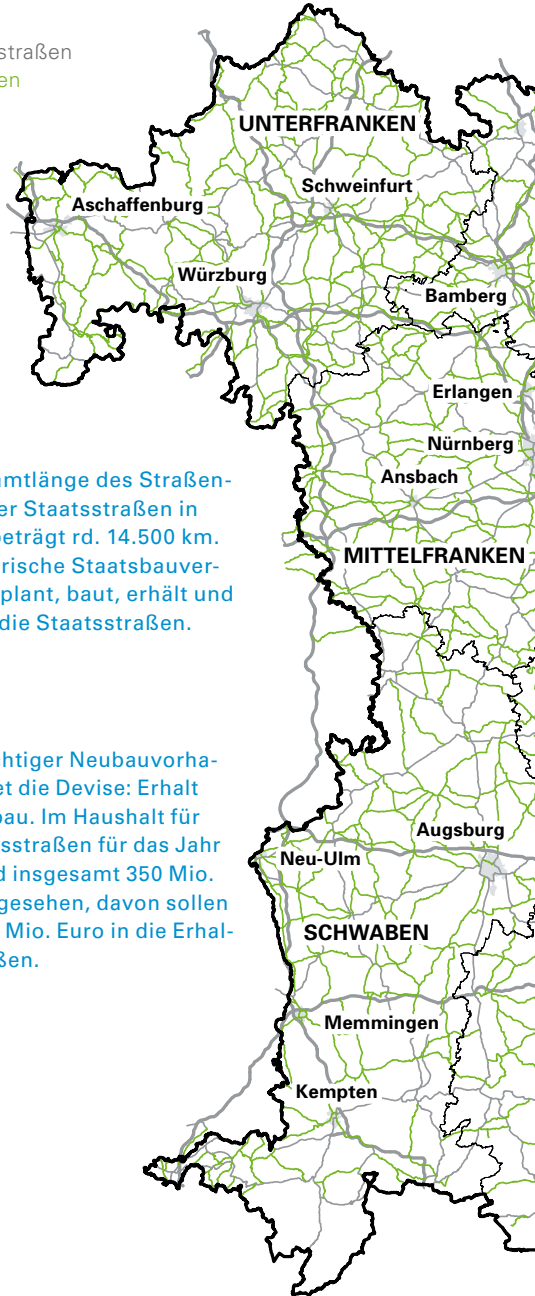
Der Spagat zwischen der Bedeutung der Straßeninfrastruktur und deren Ausbau auf der einen Seite und der gesellschaftlichen Diskussion auf der anderen Seite zeigt, dass die Einstufungskriterien für bereits im Ausbauplan enthaltene Projekte angepasst werden müssen.

Dies gilt für die noch zu realisierenden Projekte des Ausbauplans genauso wie auch für neue Projekte.

# Staatsstraßen in Bayern/Zahlen und Fakten

Straßennetz der höherwertigen Straßen in Bayern

Grau: Bundesfernstraßen  
Grün: Staatsstraßen



Die Gesamtlänge des Straßennetzes der Staatsstraßen in Bayern beträgt rd. 14.500 km. Die Bayerische Staatsbauverwaltung plant, baut, erhält und betreibt die Staatsstraßen.



Trotz wichtiger Neubauvorhaben lautet die Devise: Erhalt vor Neubau. Im Haushalt für die Staatsstraßen für das Jahr 2022 sind insgesamt 350 Mio. Euro vorgesehen, davon sollen rund 200 Mio. Euro in die Erhaltung fließen.

// In den letzten Jahren ist es gelungen, den Zustand der Staatsstraßen und Bauwerke durch den Einsatz von mehr Geld zu verbessern.



// Straßen sind vor allem in ländlichen Regionen nach wie vor der wichtigste Verkehrsträger und erbringen dort 84 Prozent der Verkehrsleistung im Personenverkehr. Davon wird in Bayern ein erheblicher Teil auf den Staatsstraßen abgewickelt.

# Welche Projekte sollen denn zukünftig im Ausbauplan sein?

## ■ Projektarten

In erster Linie soll es im Ausbauplan um Neubauprojekte wie Ortsumgehungen und nicht um Projekte, die den Bestand verbessern, gehen. Neu- und Ausbauprojekte (Ortsumgehungen, Verlegungen und Ausbaumaßnahmen mit Anbau von Fahrstreifen) werden unter der Projektart „Netzausbau“, die (sonstigen) bisherigen Ausbauprojekte sowie Bahnübergangsbeseitigungen und Bauwerkserneuerungen künftig als Projektart „Bestand“ außerhalb des Ausbauplans geführt. Ihre Dringlichkeit wird nach fachlichen Gesichtspunkten und Programmen (z. B. Bauwerksertüchtigung, Koordiniertes Erhaltungs- und Bauprogramm, Verkehrssicherheitsprogramm) festgestellt.

## ■ Neue Projekte

Künftig wird die Aufnahme neuer Projekte jederzeit möglich sein. Bisher war das nur bei einer Fortschreibung des Ausbauplans möglich. Die Aufnahme neuer Projekte in den Ausbauplan ist grundsätzlich – wie bei den bereits enthaltenen Projekten – an der Beurteilung der Wirtschaftlichkeit über das Nutzen-Kosten-Verhältnis orientiert. Mit dem Nutzen-Kosten-Verhältnis eines Projektes muss für neue Projekte die Wirtschaftlichkeit nachweisbar sein. Sofern eine Wirtschaftlichkeit gegeben ist, wird die Projektbedeutung und Realisierungschance bewertet.

### Projektarten des 7. Ausbauplans für die Staatsstraßen in Bayern

bisher Unterscheidung in  
Ausbau- und Neubauprojekte



künftig  
Netzausbau

#### Ausbauprojekte

- Ausbau (AUS)
- Bahnübergangsbeseitigung (BUE)
- Bauwerkserneuerung (BRU)

#### Neubauprojekte

- Ortsumgehung (OU)
- Verlegung (VER)

#### Netzausbauprojekte

- Ortsumgehung (OU)
- Verlegung (VER)
- Neubau (NEU)
- Ausbau mit Anbau von Fahrstreifen

Projektkategorien im Ausbauplan bisher und künftig



## Wie wird bewertet?

Auf Dringlichkeitsklassen wird künftig verzichtet. Für die Projektbedeutung und die Realisierungschancen werden die Auswirkungen auf die Anwohner, Umwelt, Raum und Verkehr über Einzelkriterien in folgender Bewertungsmatrix untersucht:

Auswirkung auf	Kriterien	Punkte (P) (0 bis 5)	Gewichtung (G)	Bewertung (P x G)	Mindestkriterium für Aufnahme der Planungsaktivität
Anwohner	Projektakzeptanz		20		Bewertung $\geq$ 40
	Verträglichkeit des Verkehrs innerorts		10		./.
Umwelt	Natur und Landschaft		10		Summe der Bewertung $\geq$ 60
	Flächeninanspruchnahme		15		
	Klimaschutz		10		
Raum	Netzfunktion		10		Summe der Bewertung $\geq$ 30
	Entwicklungspotential für den Raum		10		
Verkehr	Mobilitätsförderung, Vernetzung		10		./.
	Verkehrssicherheit		10		./.
<b>Summe</b>				0 bis 525	

Im Ergebnis der Bewertung wird eine Punktzahl ermittelt. Je höher diese Punktzahl ist, desto mehr drängt sich die Realisierung hinsichtlich Projektakzeptanz und Projektbedeutung auf.

Projektbewertungen werden nicht zu einem bestimmten Stichtag durchgeführt, sondern projektbezogen nach Meldung eines neuen konkreten Projektes. Auch können Projekte, bei denen sich die Rahmenbedingungen geändert haben, jederzeit erneut bewertet werden und dadurch eine andere Priorisierung erfahren. Damit wird die Flexibilität bei der Projektbearbeitung und -umsetzung erhöht.

Alle Projekte, die als wirtschaftlich beurteilt werden, werden in einem Projektportfolio veröffentlicht.

## Wie geht es nun weiter?

Alle Projekte, bei denen noch keine konkreten Planungen aufgenommen wurden, müssen folgende Schritte durchlaufen:

- Neubewertung der Umweltauswirkungen
- Wirtschaftlichkeitsnachweis für neue oder wesentlich geänderte Projekte
- Bewertung aller neuen, noch nicht in den Ausbauplan aufgenommenen sowie der bereits im 7. Ausbauplan enthaltenen Projekte des Netzausbaus (Stand März 2022: rund 250 Projekte)

Zeitaufwendig ist hierbei insbesondere die Neubewertung der Umweltauswirkungen und die Durchführung der Wirtschaftlichkeitsnachweise für die neuen oder wesentlich geänderten Projekte.

Die Handlungsfähigkeit bis zur Veröffentlichung eines Projektportfolios mit allen Projekten des Ausbauplans bleibt jedoch sichergestellt. Vor allem Projekte in fortgeschrittenen Planungsstadien können ohne Einschränkung weitergeführt werden.

Die projektbezogene Beteiligung von Politik, Verbänden und der Öffentlichkeit über ein digitales Beteiligungstool wird ab Veröffentlichung des Projektportfolios dauerhaft möglich sein.



Ortsumgebung Rieneck im Zuge der St 2303

## Kontakt und weitere Informationen:

Bayerisches Staatsministerium für  
Wohnen, Bau und Verkehr  
Referat 42: Infrastrukturplanung Straße, Straßeninformationssysteme  
Franz-Josef-Strauß-Ring 4, 80539 München  
Referat-42@stmb.bayern.de

---

Herausgeber  
Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr  
Referat Öffentlichkeitsarbeit  
Franz-Josef-Strauß-Ring 4, 80539 München

Redaktion  
Abteilung 4: Straßen- und Brückenbau

Bildnachweis  
Fantomas.design (Titel)  
multimaps360.de

Gestaltung  
ISAR 3 Büro für Kommunikation

Bestellung  
[www.bestellen.bayern.de](http://www.bestellen.bayern.de)

Juli 2022



---

## Hinweis

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Bayerischen Staatsregierung herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlwerbenden oder Wahlhelfern im Zeitraum von fünf Monaten vor einer Wahl zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Landtags-, Bundestags-, Kommunal- und Europawahlen. Missbräuchlich ist während dieser Zeit insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken und Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel. Untersagt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung. Auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl darf die Druckschrift nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Staatsregierung zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte. Den Parteien ist es gestattet, die Druckschrift zur Unterrichtung ihrer eigenen Mitglieder zu verwenden.

---

BAYERN | DIREKT ist Ihr direkter Draht zur Bayerischen Staatsregierung. Unter Telefon 089 12 22 20 oder per E-Mail an [direkt@bayern.de](mailto:direkt@bayern.de) erhalten Sie Informationsmaterial und Broschüren, Auskunft zu aktuellen Themen und Internetquellen sowie Hinweise zu Behörden, zuständigen Stellen und Ansprechpartnern bei der Bayerischen Staatsregierung.



[www.stmb.bayern.de](http://www.stmb.bayern.de)

Schon mit uns vernetzt?

