



SACHSEN-ANHALT

#moderndenken

B 81 Ortsumgehung Halberstadt

Termin zur Information der Öffentlichkeit zur erfolgten Variantenbetrachtung

Halberstadt, den 04.04.2024



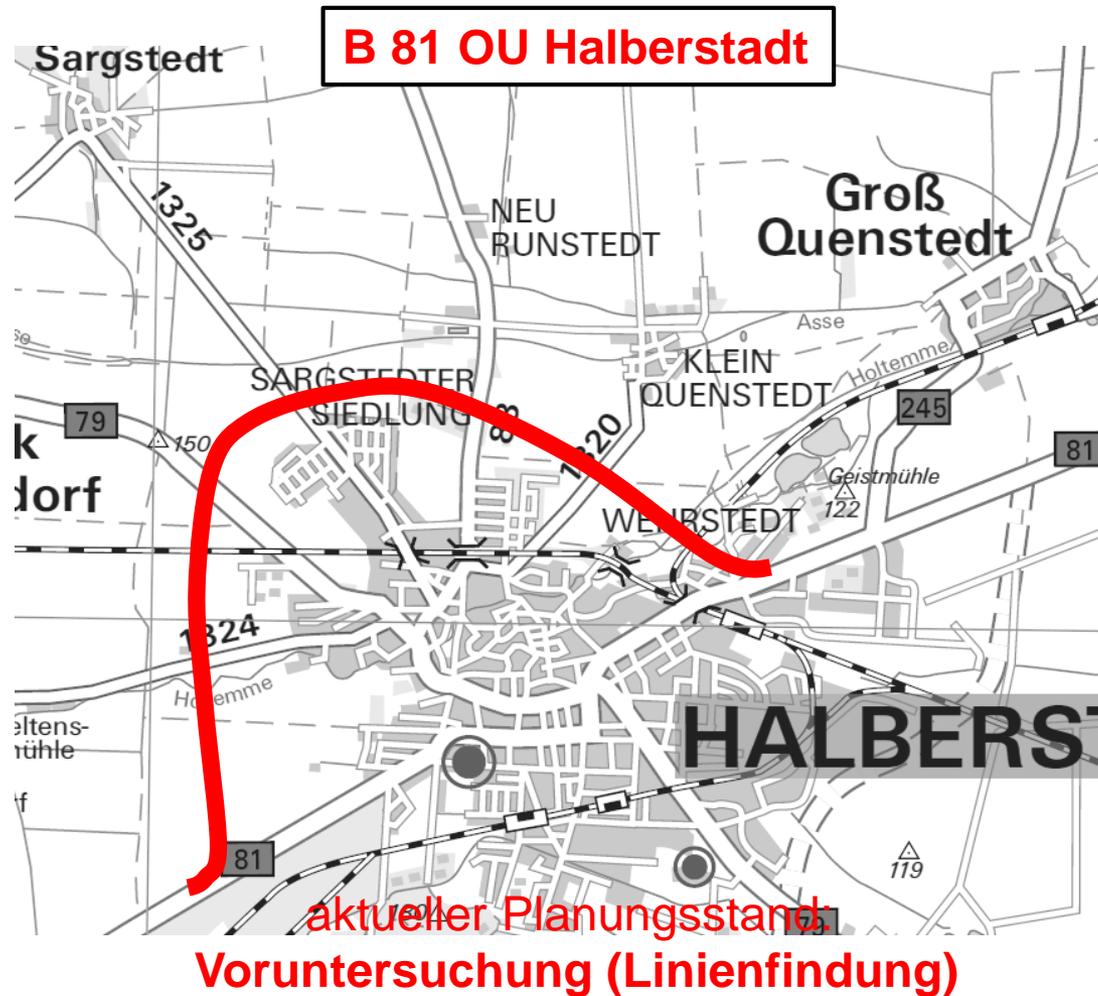
Inhaltsverzeichnis:

1. Voraussetzungen der Planung und Herangehensweise
2. Vorstellung der Varianten
3. Vorstellung des Variantenvergleiches
4. formeller Sachstand und weiterer Ablauf



1. Voraussetzungen der Planung und Herangehensweise

Bundesverkehrswegeplan 2030





Übersicht zum Planungsprozess

Planungsstufen
mit ihren Ergebnissen und
durchzuführenden Verfahren

Planungsstufen	
Unterlagenbezeichnung	
Verwaltungsverfahren Länder	
Verwaltungsverfahren Bund	
ProjektAbstimmungstermine LSBB / MID / BMDV	

Quelle: RE 2012

Bedarfsplanung

→ BVWP 2030

VgV - Vergabeverfahren

→ europaweites
„Verhandlungsverfahren
mit Teilnahmewettbewerb“
(mit öffentlicher Aufforderung/Bekanntmachung)

Objektplanung Verkehrsanlagen (Lph 1 und 2, optional Lph 3 und 4)

Besondere Leistungen:

- Begleitung ROV
- Schalltechnische Untersuchung
- Luftschadstoffuntersuchung
- Einwendungsmanagement
- digitaler Planungsordner

Umweltverträglichkeitsstudie (UVS), faunistische Untersuchungen (auf Basis Planungsraumanalyse) (optional LBP, ASB)

Besondere Leistungen:

- Scoping
- Beteiligungsverfahren
- FFH-Vorprüfung

Voruntersuchung

→ Grundlagenermittlung
Linienfindung
Verkehrsuntersuchung
Leistungen für UVS
faunistische Untersuchungen
Klimaschutzbeitrag



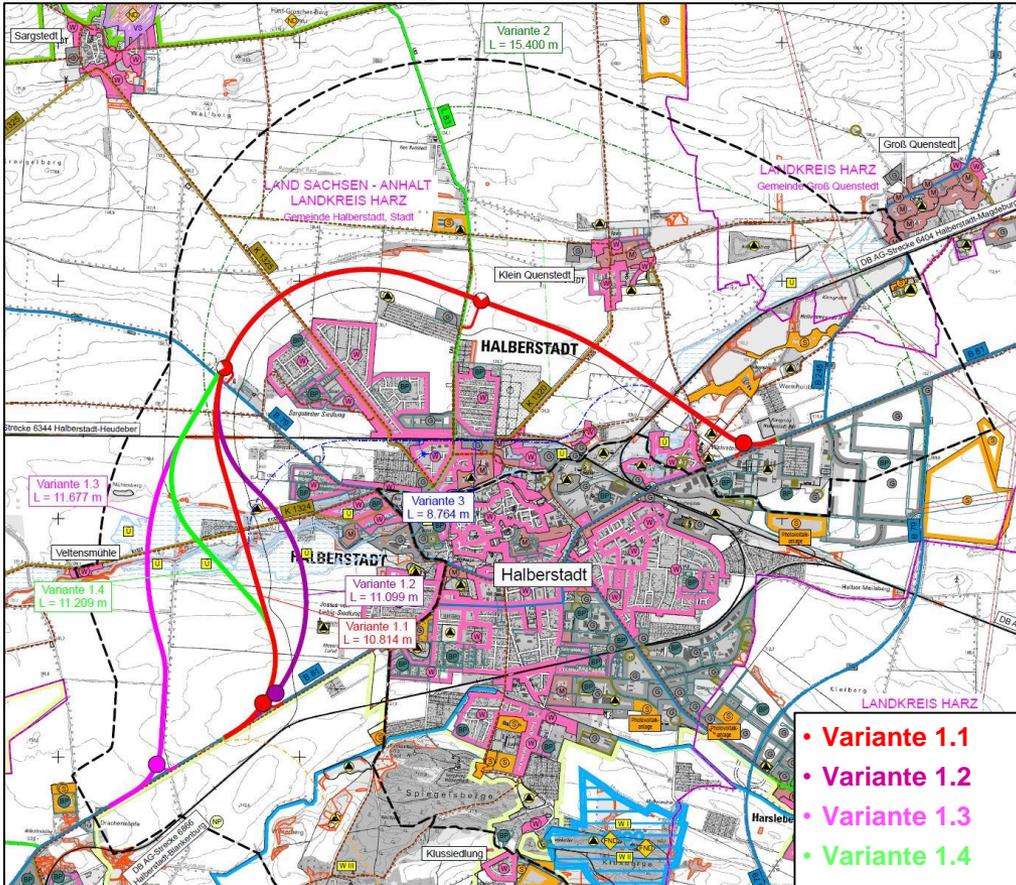
2. Vorstellung der Varianten

2 | Vorstellung der Varianten

Trassenvarianten:

- 3 Grundvarianten als Ortsumgehung von Halberstadt
- Variante 1 mit 4 Untervarianten im Bereich der Holtemmequerung westlich von Halberstadt (südlich Neu Runstedt / Klein Quenstedt)
- Variante 2 mit weiter abgesetztem Verlauf (nördlich Neu Runstedt / Klein Quenstedt)
- Variante 3 mit bahnparallelem Verlauf durch das nördliche Stadtgebiet von Halberstadt
- alle Trassenvarianten beginnen an der vorhandenen B 81 westlich von Halberstadt und enden im Osten an der vorhandenen B 81
- alle Trassenvarianten sind mit einem zweistreifigen Querschnitt mit 8,50 m Fahrbahnbreite geplant, der abschnittsweise auf drei Fahrstreifen mit 12,00 m Breite aufgeweitet wird (Überholfahrstreifen auf 20 % der Strecke je Richtung)

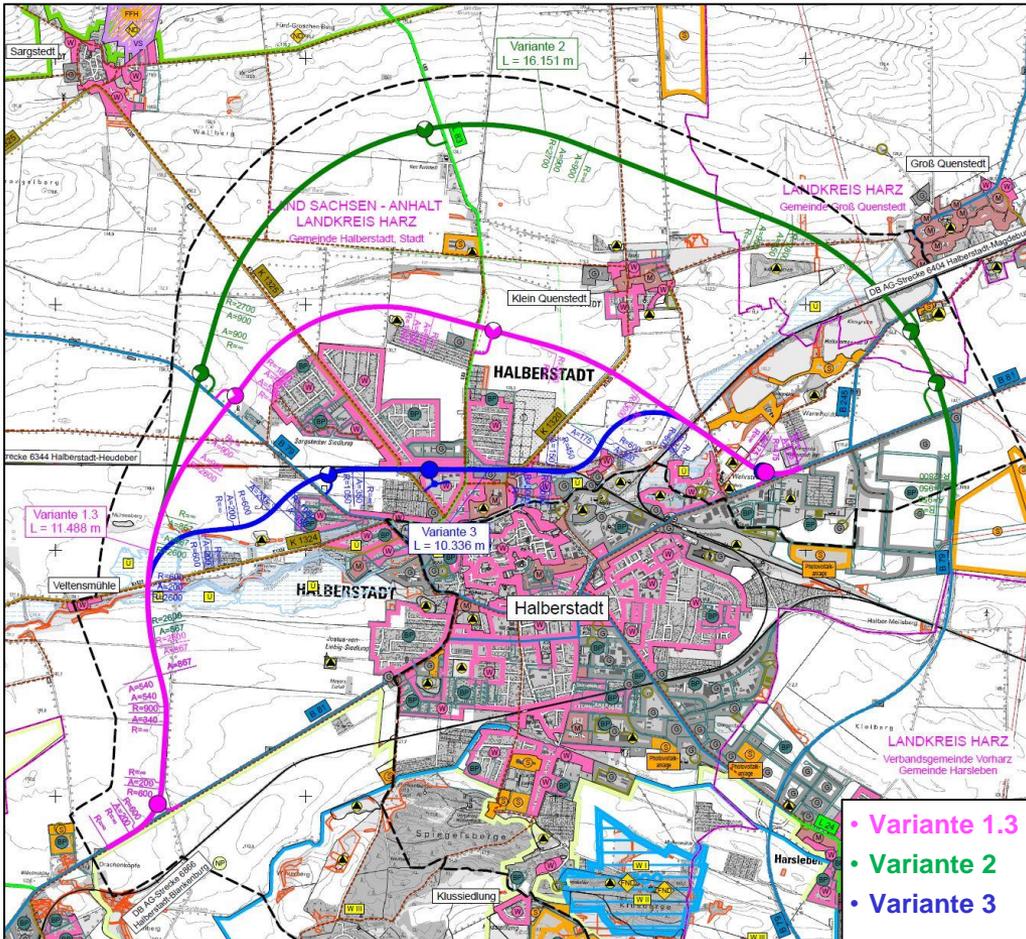
2 | Vorstellung der Varianten



Variante 1 mit 4 Untervarianten

- Länge: Var. 1.1: 10.814 m
Var. 1.2: 11.110 m
Var. 1.3: 11.675 m
Var. 1.4: 11.209 m
- Beginn an B 81 westlich von Halberstadt
- Holtemmequerung in 4 Untervarianten 1.1 bis 1.4
- Verknüpfungen mit bestehendem Straßennetz am Beginn der Baustrecke (B 81 alt), an der B 79, an der L 83 und am Ende der Baustrecke (B 81 alt)

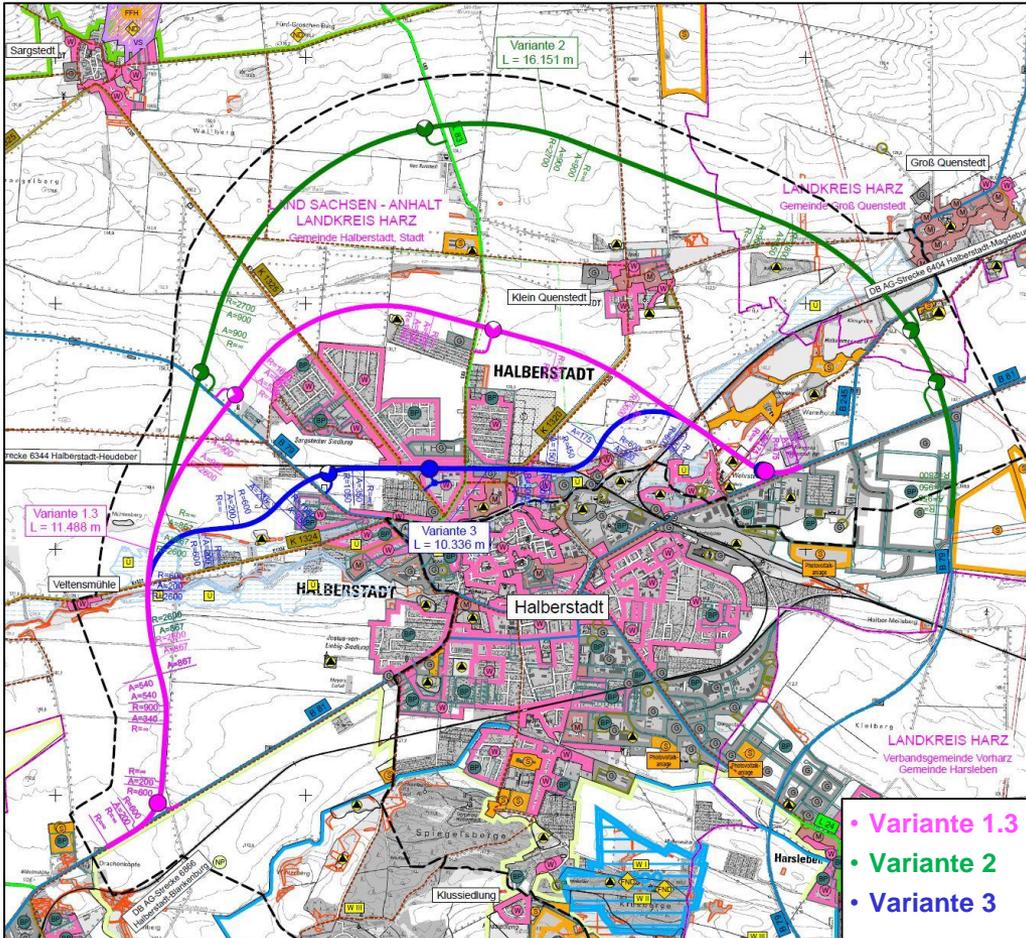
2 | Vorstellung der Varianten



Variante 2

- Länge ca. 16.151 m
- im Bereich der Holtemme optimierter Verlauf auf Variante 1.3
- Verknüpfungen mit bestehendem Straßennetz am Beginn der Baustrecke (B 81 alt), an der B 79, an der L 83 und am Ende der Baustrecke (B 81 alt) sowie als Untervariante mit Anbindung B 245 (verkehrlich untersucht im Rahmen VTU)

2 | Vorstellung der Varianten



Variante 3

- Länge ca. 10.336 m
- im Bereich der Holtemme optimierter Verlauf auf Variante 1.3
- Verknüpfungen mit bestehendem Straßennetz am Beginn der Baustrecke (B 81 alt), an der B 79, im Bereich der L 83 und K 1325 und am Ende der Baustrecke (B 81 alt)



2 | Vorstellung der Varianten

- besondere Randbedingungen Variante 3 infolge Führung „durch die Stadt“
- kritische Begleitung durch Bürgerinitiative gegen Variante 3 bis hin zur Petition auf Landesebene
- sehr vertrauensvoller und transparenter Umgang
- Herangehensweise zur Schaffung der Grundlagen für den Variantenvergleich
 - Varianten 1 und 2 im Sinne eines Korridors von +/- 50 m
 - Variante 3 konkretere Ausarbeitung auf Basis detaillierterer Erhebungen (insbesondere Vermessung)
 - erheblicher Mehraufwand an Arbeit und Honorar



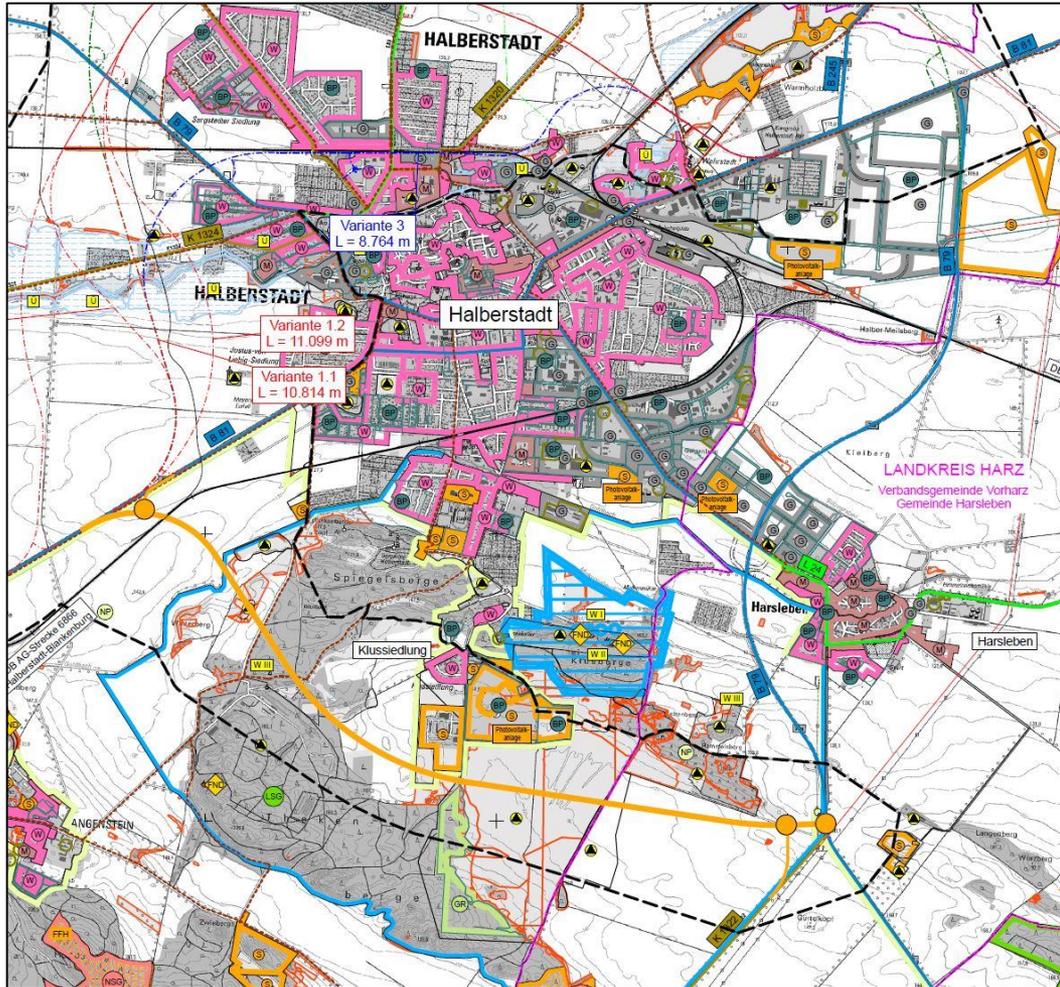
2 | Vorstellung der Varianten

Bereits ausgeschiedene Varianten:

Im Rahmen der bisherigen Abwägung der Vor- und Nachteile sind folgende Varianten ausgeschieden:

- Null- und Null-Plus-Variante (Bestand bzw. Ausbau Bestand)
- Variante 4 – Südumfahrung von Halberstadt
- Ausbau der K 1322 mit Anbindung an die BAB 36

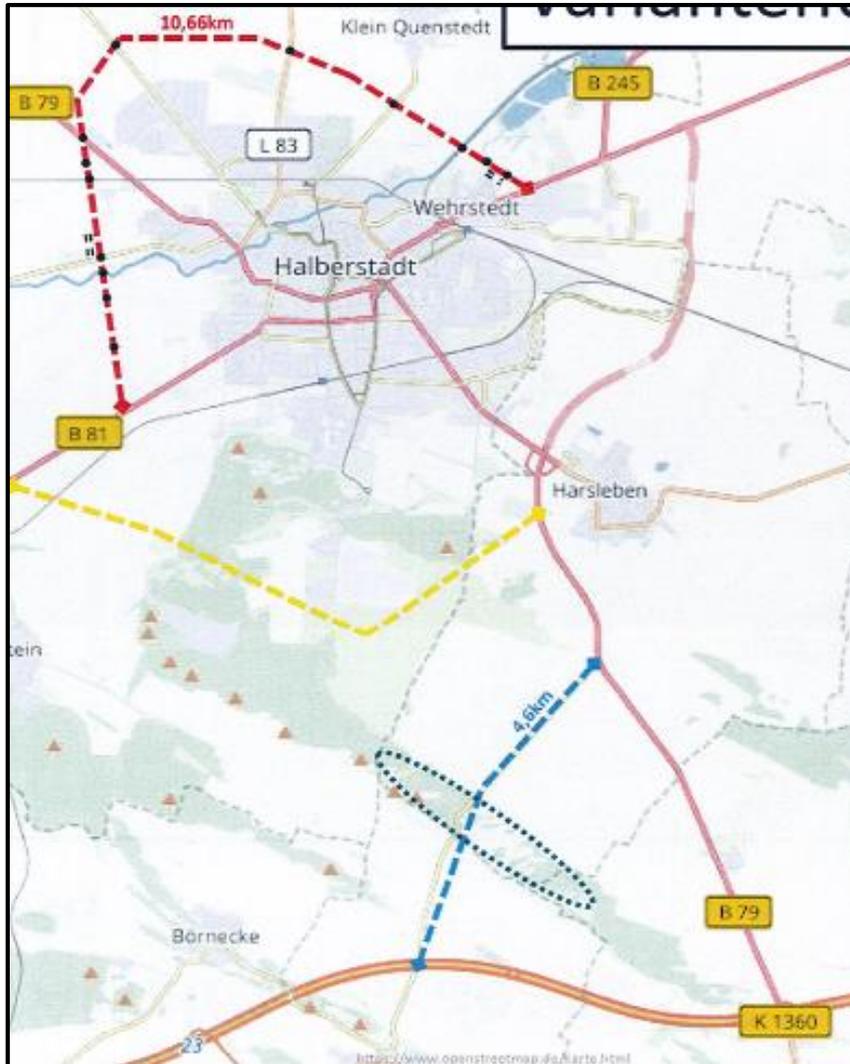
2 | Vorstellung der Varianten



Variante 4 (ausgeschieden)

- Länge ca. 7.532 m, zuzüglich der B 79n (OU Harsleben) liegt die Gesamtlänge bei ca. 15 km
- Verknüpfungen mit bestehendem Straßennetz am Beginn der Baustrecke und am Ende der Baustrecke (B 81 alt)
- sehr schlechte Verkehrswirksamkeit / Entlastungswirkung der OD
- Durchschneidung des Naherholungsgebietes Spiegelsberge

2 | Vorstellung der Varianten



Ausbau K 1322 (ausgeschieden)

- Länge ca. 4.600 m, zuzüglich der B 79n (OU Harsleben) liegt die Gesamtlänge bei ca. 12 km
- geringe Verkehrswirksamkeit / schlechte Entlastungswirkung der OD
- Verknüpfungen mit best. Straßennetz am Beginn der Baustrecke und am Ende der Baustrecke (BAB 36 als neu zu schaffende Anschlussstelle)
- Durchschneidung des FFH-Gebietes !
- Alternativroute B 79 vorhanden



3. Vorstellung des Variantenvergleiches

3 | Vorstellung des Variantenvergleiches

Grundsatzbemerkungen:

- Bedeutung und Einfluss von Bürgerinitiativen
 - Engagement und Interesse sehr gut und wünschenswert
 - ABER: im Rahmen der laufenden Bearbeitung de facto gering
 - Ergebnis heute wäre immer „das Gleiche“
 - ABER: Transparenz der Verwaltungsarbeit erhöht
 - Rechtsanspruch auf Planung nach „Recht und Gesetz“ sowie auf Basis der fachlichen Grundlagen und Vorschriften
 - ⇒ einklagbar bzw. gerichtlich überprüfbar
 - ABER: Einfluss grundsätzlicher Art zur Durchführung des Vorhabens sowie Änderung der rechtlichen und fachlichen Rahmenbedingungen
 - über die gewählten Volksvertreter
 - kein Rechtsanspruch
 - ⇒ nicht einklagbar

3 | Vorstellung des Variantenvergleiches

Grundsatzbemerkungen:

- Bitte setzen Sie auch nach der Verkündung der Vorzugsvariante im Ergebnis der Bearbeitung durch den RB West den wertschätzenden und respektvollen Umgang zwischen den Bürgern und dem RB West, aber auch zwischen den Bürgern entsprechend der subjektiven Betroffenheit („Gewinner“ und „Verlierer“), unbedingt fort.
- Der RB West wird die weitere Bearbeitung des Vorhabens mit der Suche nach der bestmöglichen parzellenscharfen Lösung in der offenen und transparenten Art und Weise mit Ihnen fortsetzen.

3 | Vorstellung des Variantenvergleiches

Ergebnis der Voruntersuchung:

Hauptkriterien im Variantenvergleich gem. RE 2012

1. **Raumstrukturelle Wirkungen ***
2. **Verkehrliche Beurteilung**
3. **Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung ***
4. **Umweltverträglichkeit ***
5. **Wirtschaftlichkeit**

→ Grundsatz: **Gleichgewichtung** aller 5 Kriterien
aber: * Kriterium mit z. T. gewichteten Unterkriterien

3 | Vorstellung des Variantenvergleiches

→ Grundsatz: Gleichgewichtung aller 5 Kriterien

aber: * Kriterium mit z. T. gewichteten Unterkriterien

Wichtung zu 1. Raumstrukturelle Wirkungen * :

Vorranggebiete werden **doppelt gewichtet**, Vorbehaltsgebiete einfach

Begründung:

Vorranggebiete sind raumordnerisch bedeutender als Vorbehaltsgebiete

Wichtung zu 3. Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung * :

Brückenbauwerke werden **doppelt gewichtet**, Stützwände einfach

Begründung:

Brückenbauwerke sind in der Herstellung deutlich aufwändiger als Stützwände

3 | Vorstellung des Variantenvergleiches

→ Grundsatz: Gleichgewichtung aller 5 Kriterien
aber: * Kriterium mit z. T. gewichteten Unterkriterien

Wichtung zu 4. Umweltverträglichkeit * :

Schutzgüter der Auswirkungsklasse 1 werden **doppelt gewichtet**,
restlichen Auswirkungsklassen einfach

Begründung:

Regelungen der Richtlinien für die Erstellung von
Umweltverträglichkeitsstudien im Straßenbau (RUVS)

-> Überschreitung von Zulässigkeitschwellen, gesetzlichen
Grenzwerten, erhebliche Umweltauswirkungen, die sich
zulassungshemmend auswirken können

3 | Vorstellung des Variantenvergleiches

Variantenvergleich Hauptvarianten, Voruntersuchung Stand 13.03.2024

			Variante 1,3		Variante 2		Variante 3	
Lfd. Nr.	Merkmale							
1	Raumstrukturelle Wirkungen							
	Ergebnis aus raumstruktureller Sicht im Mittel	Gesamtpunkte Ø Punkte aus Teilkriterien	22,67 3,78		16,79 2,80		18,05 3,01	
2	Verkehrliche Beurteilung							
	Ergebnis aus verkehrlicher Sicht im Mittel	Gesamtpunkte Ø Punkte aus Teilkriterien	18,89 4,72		15,95 3,99		19,33 4,83	
3	Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung							
	Ergebnis aus entwurfs- und sicherheitstechnischer Sicht im Mittel	Gesamtpunkte Ø Punkte aus Teilkriterien	20,01 4,00		16,20 3,24		18,43 3,69	
4	Umweltfachliche Beurteilung							
	Übernahme der Punkte aus der UVS		5,00		3,83		4,07	
5	Kosten							
	Bewertung	Gesamtpunkte	5,00		3,62		4,90	
	Bewertung Kosten	Ø Punkte aus Teilkriterien	5,00		3,62		4,90	
	Gesamtbewertung		Punkte	Ränge	Punkte	Ränge	Punkte	Ränge
	Raumstrukturelle Wirkungen	Ø Punkte / Rang	3,78		2,80		3,01	
	Verkehrliche Beurteilung	Ø Punkte / Rang	4,72		3,99		4,83	
	Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung	Ø Punkte / Rang	4,00		3,24		3,69	
	umweltfachliche Beurteilung	Ø Punkte / Rang	5,00		3,83		4,07	
	Kosten	Ø Punkte / Rang	5,00		3,62		4,90	
	Gesamtpunkte	Ø Rang	22,50		17,47		20,50	
	Gesamtrangfolge		1		3		2	

3 | Vorstellung des Variantenvergleiches

Hauptkriterium

1. Raumstrukturelle Wirkungen

				Variante 1.3	Variante 2	Variante 3
Lfd. Nr.	Merkmale					
1	Raumstrukturelle Wirkungen					
1.1	Siedlungsentwicklung					
	im Rahmen der Bauleitplanung genehmigte/ realisierte Vorhaben			keine Betroffenheit	keine Betroffenheit	Überbauung eines Grundstückes mit Ausweisung als Wohnbaufläche, ohne Abriss von Hauptgebäuden, Abriss von Nebengebäuden
	Bewertung	Punkte		5	5	2
1.2	Gewerbegebietentwicklung/ Entwicklung von Sondernutzungsgebieten					
	im Rahmen der Bauleitplanung genehmigte/ realisierte Vorhaben			keine Betroffenheit	randlicher Anschnitt Gewerbegebiet an der B 81	randlicher Anschnitt Gewerbegebiet (Straßenbahndepot)
	Bewertung	Punkte		5	4	4
1.3	Vorbehalts- und Vorranggebiete nach REP Harz		Wichtung *)			
	a) Vorbehaltsgebiet für Tourismus und Erholung	Fläche [m ²]	1	2.020	2.020	2.020
	b) Vorbehaltsgebiet für Biotopverbund	Fläche [m ²]	1	58.400	25.800	81.750
	c) Vorranggebiet für Landwirtschaft	Fläche [m ²]	2	8.400	47.350	8.400
	d) Vorbehaltsgebiet für Landwirtschaft	Fläche [m ²]	1	278.800	437.600	102.150
	e) Vorranggebiet für Rohstoffgewinnung	Fläche [m ²]	2	0	4.500	0
	f) Vorranggebiet für Hochwasserschutz	Länge [m]		225 (nicht bewertet, siehe Punkt 1.4)	225 (nicht bewertet, siehe Punkt 1.4)	205 (nicht bewertet, siehe Punkt 1.4)
	g) Vorbehaltsgebiet für Hochwasserschutz	Fläche [m ²]		49.000 (nicht bewertet, siehe Punkt 1.4)	28.600 (nicht bewertet, siehe Punkt 1.4)	52.100 (nicht bewertet, siehe Punkt 1.4)
	Bewertung	Punkte		3,45	1,39	3,52
1.4	Hochwasserschutz Holtemmequerung					
	a) West: Nähe der Querungsbauwerke zur Bebauung	[m]		2.000	2.000	2.000
	b) West: Nähe zu HWS-Maßnahmen	Entfernung Unterstrom [m]		1.650	1.650	1.650
	c) West: Trassenführung im Überschwemmungsgebiet	Breite der Beeinflussung [m]		507	507	507
	d) West: Einschränkung Retentionsraum	verbleibende Querschnittsbreite (%)		49	49	49
	e) Ost: Einschätzung LHW	gemäß Stellungnahme LHW		5	1	5
	Bewertung	Punkte		4,20	3,40	4,20
1.5	Infrastruktureinrichtungen (Anlagen und Trassen)					
	DB AG-Strecke	Anzahl		2 Querungen	2 Querungen	2 Querungen
	Eit-Freileitungen (110-kv / 220-kv / 380-kv)	Anzahl		keine Betroffenheit	1 Querung	keine Betroffenheit
	Gasleitungen	Anzahl		keine Betroffenheit	keine Betroffenheit	1 Betroffenheit
	Sonstige Leitungen	Anzahl		keine Betroffenheit	keine Betroffenheit	3 Betroffenheiten (Telekom, ELT-NS, ELT-MS)
	Bewertung	Punkte		3	2	1
1.6	Eigentumsverhältnisse					
	Eingriffe in landwirtschaftliche Nutzflächen	Fläche [m ²]		372.200,00	498.900,00	208.400,00
	Bewertung	Punkte		2,02	1,00	3,33
1	Ergebnis aus raumstruktureller Sicht im Mittel	Gesamtpunkte		22,67	16,79	18,05
		Ø Punkte aus Teilkriterien		3,78	2,80	3,01

3 | Vorstellung des Variantenvergleiches

Hauptkriterium

2. Verkehrliche Beurteilung

			Variante 1.3	Variante 2	Variante 3
Lfd. Nr.	Merkmale				
2	Verkehrliche Beurteilung				
2.1	Entlastungswirkungen (in der OD Halberstadt)	Belastungsdifferenz zwischen Planfall 1 und Prognosenufall [Kfz/24h]	-4.925	-3.500	-5.200
		Anteil [%]	94,7	87,3	100,0
	Bewertung	Punkte	4,79	3,69	5,00
2.2	Prognostizierte Verkehrsstärken (auf der B 81 OU, zwischen KP 1 und KP B 81alt_Ost)	Verkehrsbelastung DTV _w Prognose 2030 [Kfz/24h]	8.887	4.350	8.887
		Anteil [%]	77,4	49,1	100,0
	Bewertung	Punkte	4,10	2,96	5,00
2.3	Verknüpfung mit dem nachgeordnetem Netz, Durchgängigkeit der Streckenführung der B 81 an den Knotenpunkten		4 Knotenpunkte: keine entscheidungsrelevanten Unterschiede optimale Durchgängigkeit der Streckenführung der B 81 über die Geradeauspuren am Knotenpunkt	5 Knotenpunkte: keine entscheidungsrelevanten Unterschiede optimale Durchgängigkeit der Streckenführung der B 81 über die Geradeauspuren am Knotenpunkt	4 Knotenpunkte: keine entscheidungsrelevanten Unterschiede optimale Durchgängigkeit der Streckenführung der B 81 über die Geradeauspuren am Knotenpunkt
	Bewertung	Punkte	5	5	5
2.4	Einhaltung des Knotenpunktabstandes von mindestens 2 km nach RAL	Abstand zw. KP 1 und KP 2 [km]	> 2	> 2	> 2
		Abstand zw. KP 1 und KP 2 [km]	> 2	> 2	1,0
		Abstand zw. KP 1 und KP 2 [km]	> 2	> 2	> 2
		Abstand zw. KP 1 und KP 2 [km]	-	0,8	-
		Anteil [%]	100,0	82,5	83,3
	Bewertung	Punkte	5,00	4,30	4,33
2	Ergebnis aus verkehrlicher Sicht im Mittel	Gesamtpunkte	18,89	15,95	19,33
		Ø Punkte aus Teilkriterien	4,72	3,99	4,83

3 | Vorstellung des Variantenvergleiches

Hauptkriterium

3. Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung

			Variante 1.3	Variante 2	Variante 3
Lfd. Nr.	Merkmale				
3	Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung				
3.1	Streckenlänge Länge B 81 OU				
		m	11.488,00	16.151,00	10.337,00
		Anteil [%]	11,1	56,2	0,0
	Bewertung	Punkte	4,55	2,75	5,00
3.2	Linienführung nach RAL				
	a) Lageplan		Parameter nach RAL eingehalten	Parameter nach RAL eingehalten	Parameter nach RAL eingehalten
	b) Höhenplan		Parameter nach RAL eingehalten	Parameter nach RAL eingehalten	Parameter nach RAL eingehalten
	c) Sichtverhältnisse		Vorgaben nach RAL eingehalten	Vorgaben nach RAL eingehalten	Vorgaben nach RAL eingehalten
	d) möglichst keine Quemeigungsverwindungen auf Bauwerken		Vorgaben eingehalten	Vorgaben eingehalten	Vorgaben eingehalten
	Bewertung	Punkte	5	5	5
3.3	Bauwerke	Wichtung			
	Brückenbauwerke (nur informativ, keine Bewertung)	Anzahl	12 (nicht bewertet)	16 (nicht bewertet)	13 (nicht bewertet)
	a) Stützwände	m ²	0	0	3.573,00
		Zwischenbewertung (Punkte)	1	5,0	1,0
	b) Brückenfläche	m ²	89.178,00	168.728,00	137.025,00
		Anteil [%]	0,0	89,2	53,7
		Zwischenbewertung (Punkte)	2	5,0	2,9
	Bewertung	Punkte	5,00	2,62	2,24
3.4	Erdmengenbilanz				
	Auftrag (nur zur Information)	m ³	781.200	738.800	562.200
	Abtrag (nur zur Information)	m ³	139.400	316.000	180.600
	Differenz (zwischen Abtrag und Auftrag)	m ³	-841.800	-422.800	-401.600
	a) Summe Erdmengenbewegung	m ³	920.600	1.054.800	722.800
		Erhöhung um [%]	27,4	45,9	0,0
	b) zu wieviel Prozent ausgeglichen	%	30,3	59,9	44,4
	Bewertung		3,47	3,97	3,89
3.5	Baugrund				
	geosikobehafteter Streckenanteil	%	75,3	78,6	67,3
	Bewertung		1,99	1,86	2,31
3	Ergebnis aus entwurfs- und sicherheitstechnischer Sicht im Mittel	Gesamtpunkte Ø Punkte aus Teilkriterien	20,01 4,00	16,20 3,24	18,43 3,69

3 | Vorstellung des Variantenvergleiches

Hauptkriterium

4. Umweltfachliche Beurteilung

Schutzgüter	Variante 1.3	Variante 2	Variante 3
Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit Wichtung Faktor 2 gemäß Auswirkungsklassen RUVS	Rang 2> 4 Punkte 8 Punkte	Rang 1 5 Punkte 10 Punkte	Rang 3 1 Punkt 2 Punkte
Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt Wichtung Faktor 2 gemäß Auswirkungsklassen RUVS	Rang 2> 4 Punkte 8 Punkte	Rang 3 1 Punkt 2 Punkte	Rang 1= 5 Punkte 10 Punkte
Boden und Fläche	Rang 2 3 Punkte	Rang 3 1 Punkt	Rang 1 5 Punkte
Wasser	Rang 1 5 Punkte	Rang 2 3 Punkte	Rang 3 1 Punkt
Klima und Luft Wichtung Faktor 2 gemäß Auswirkungsklassen RUVS	Rang 2> 4 Punkte 8 Punkte	Rang 3 1 Punkt 2 Punkte	Rang 1= 5 Punkte 10 Punkte
Landschaft/ Ortsbild	Rang 2 3 Punkte	Rang 1 5 Punkte	Rang 1 5 Punkte
Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter Wichtung Faktor 2 gemäß Auswirkungsklassen RUVS	Rang 2> 4 Punkte 8 Punkte	Rang 1 5 Punkte 10 Punkte	Rang 3 1 Punkt 2 Punkte
Punktsummen	43	33	35
Durchschnitt (aus 7 Schutzgütern)	6,14	4,71	5,00
Rangfolge der Linialalternativen	1	3	2
Punktsummen / [5 Punkte = 100%]	43	33	35
	100%	76,7%	81,4%
Punktsummen für Gesamtvariantenvergleich	5,00	3,83	4,07

Umweltverträglichkeitsstudie

Zusammenfassung des schutzgutübergreifenden Variantenvergleiches

Überführung der Rangbildungen in das Punktesystem des Gesamtvariantenvergleiches

3 | Vorstellung des Variantenvergleiches

Hauptkriterium

5. Kosten

			Variante 1.3	Variante 2	Variante 3
Lfd. Nr.	Merkmale				
5	Kosten				
5.1	Investitionskosten	Mio €	112.835.000,000	151.857.000,000	115.682.000,000
		Mio €/km	9.821.988,162	9.402.328,029	11.191.061,236
		Anteil [%]	0,0	34,6	2,5
	Bewertung	Gesamtpunkte	5,00	3,62	4,90
5	Bewertung Kosten	Ø Punkte aus Teilkriterien	5,00	3,62	4,90

3 | Vorstellung des Variantenvergleiches

Ergebnisse Stresstest

B 81 OU Halberstadt
Voruntersuchung

Variantenvergleich Hauptvarianten, Voruntersuchung Stand 13.03.2024

Anlage 1
Seite 1

		Variante 1.3	Variante 2	Variante 3
Stresstest mit Drittelung				
	Wichtung			
Raumstrukturelle Wirkungen	33%	4,17	3,34	3,84
Verkehrliche Beurteilung				
Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung				
umweltfachliche Beurteilung	33%	5,00	3,83	4,07
Kosten	33%	5,00	3,62	4,90
Gesamtpunkte		14,17	10,79	12,81
Geamtrangfolge		1	3	2

Stresstest für 50 % Umwelt				
	Wichtung			
Raumstrukturelle Wirkungen	50%	4,38	3,41	4,11
Verkehrliche Beurteilung				
Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung				
Kosten	50%	5,00	3,83	4,07
umweltfachliche Beurteilung				
Gesamtpunkte		9,38	7,24	8,18
Geamtrangfolge		1	3	2

3 | Vorstellung des Variantenvergleiches

NKV – Ermittlung

überschlägige Betrachtung anhand Dreisatz gemäß Erlass des BMDV vom 11.05.2023

Grundlagen / Ausgangsdaten:

$Kosten_{BVWP\ 2030} = 42,0 \text{ Mio. €}$ (Angaben PRINS, Stand 01.01.2014)

$BPI_{BVWP\ 2030} = 98,5$ (für Preissteigerung zum 01.01.2014 → BPI aus IV/2013)

$NKV_{BVWP\ 2030} = 6,0$

$Kosten_{Vorunters.} = Kosten_{neu} = 112,835 \text{ Mio. €}$ (Variante 1.3, Kostenschätzung von 10/2023
(u. a. BPI-Steigerung, 1 km längere Trasse, BW Holtemme))

$BPI_{Vorunters.} = BPI_{neu} = 160,6$ (BPI aus III/2023)

Berechnung des neuen Nutzen-Kosten-Verhältnisses:

$BPI = BPI_{neu} / BPI_{BVWP\ 2030}$

$BPI = 160,6 / 98,5 = 1,63$

$NKV_{neu} = NKV_{BVWP\ 2030} * \left(\frac{BPI * Kosten_{BVWP\ 2030}}{Kosten_{neu}} \right) = 6,0 * \left(\frac{1,63 * 42,0}{112,835} \right) = \mathbf{3,64}$



4. formeller Sachstand und weiterer Ablauf

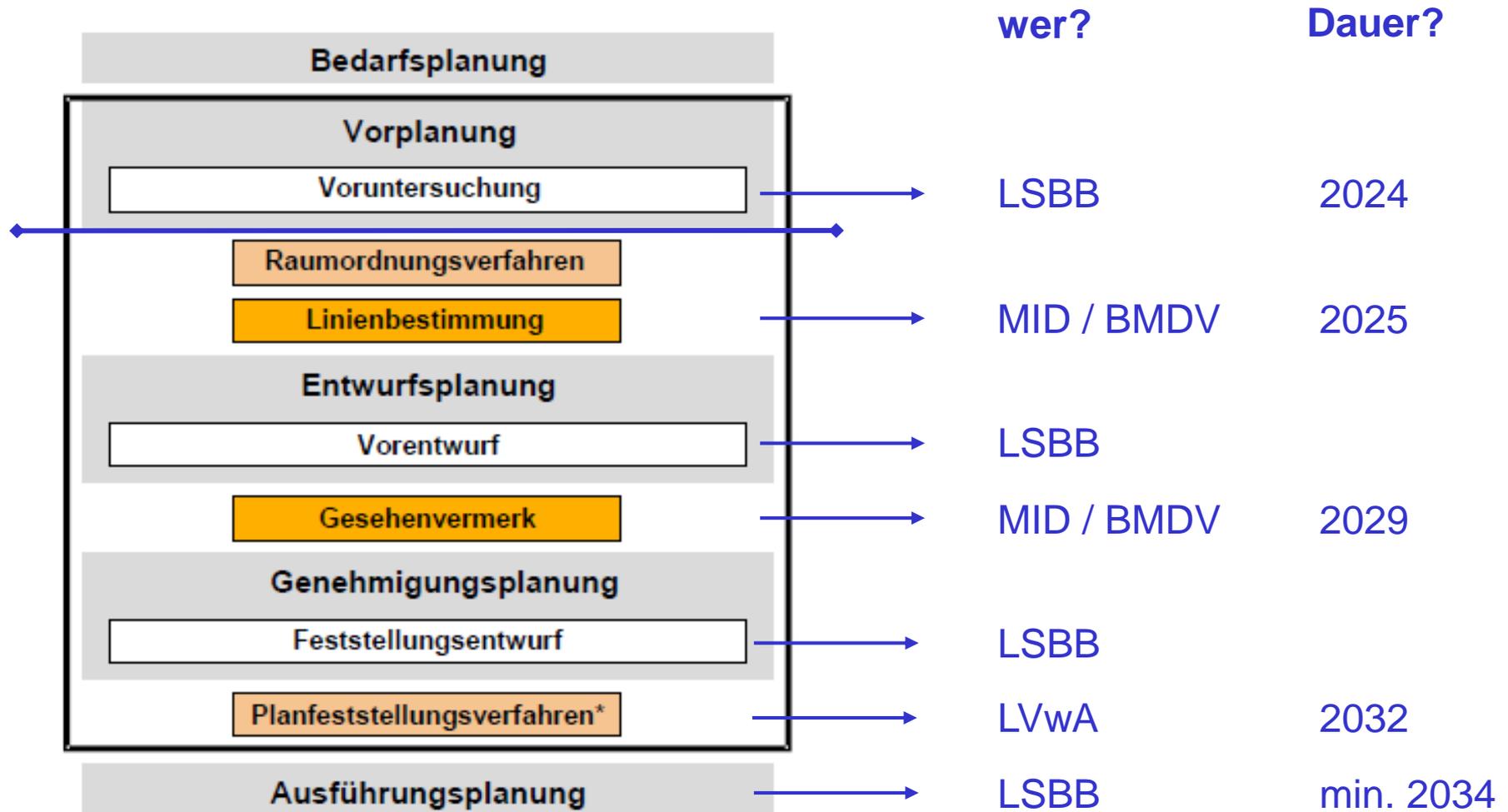


4 | formeller Sachstand und weiterer Ablauf

➤ formeller Sachstand:

- 14.03.2024 Informationstermin für Frau Ministerin Dr. Hüsken beim Ministerium für Infrastruktur und Digitales (MID) des Landes in Magdeburg
- 20.03.2024 Projektabstimmungstermin 2 beim Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) in Berlin
- 04.04.2024 Vorstellung der Vorzugsvariante vor der Öffentlichkeit
- Ende Juli 2024 Vorlage der vollständigen Voruntersuchung in der Zentrale der LSBB zur Prüfung und Weitergabe an MID und BMDV

4 | formeller Sachstand und weiterer Ablauf



Bau (Bereitstellung HH-Mittel / Finanzierung durch Bund)

Impressum

Termin zur Information der Öffentlichkeit zur erfolgten Variantenbetrachtung
am 04.04.2024

B 81 Ortsumgehung Halberstadt

Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt, Regionalbereich West



SACHSEN-ANHALT

#moderndenken