den kommenden Doppelhaushalt 2013/2014, um dieses Programm sinnvoll weiterführen zu können.

### Sachausgaben

Im Aufstellungsschreiben zum Nachtragshaushalt wurde den Ressorts bereits eine pauschale Erhöhung der Verwaltungsausgaben von 1,5 % zugestanden, so dass hier ein Zuwachs von 1,3 Mio. EUR zu verzeichnen ist.

#### Besoldungsanpassung 2012

Ein absolutes Novum stellt die Finanzierung des 2. Schritts der Besoldungsanpassung 2012 dar. Im Gegensatz zur bisherigen Praxis müssen die Ressorts den zweiten Schritt der Besoldungserhöhung in ihren Einzelplänen selbst finanzieren. Hierzu ist in unserem Einzelplan eine globale Minderausgabe in Höhe von 1,1 Mio. EUR veranschlagt.

#### **Fazit**

Der Staatshaushalt für das Jahr 2012 sichert wieder in ausreichendem Maße die Arbeit der Staatsbauverwaltung. Ob das hohe Niveau an Investitionsmitteln vor allem auch in

der Städtebauförderung in den kommenden Jahren gehalten oder sogar weiter erhöht werden kann, muss den Verhandlungen zum Haushaltsplan 2013/2014 vorbehalten bleiben.

#### Autoren

Ministerialrat Günter Schindler, Regierungsrat Jochen Ellinger, Oberste Baubehörde guenter.schindler@stmi.bayern.de iochen.ellinger@stmi.bayern.de

# A 94 Baubeginn im Abschnitt Pastetten - Dorfen

#### Christian Rehm

Als Herr Bundesminister Dr. Ramsauer am 31. August 2011 das rd. 6,3 km lange und rd. 50 Mio. € teure erste Teilstück Forstinning - Pastetten der sogenannten Trasse Dorfen nach rd. 3 1/2 Jahren Bauzeit dem Verkehr übergab, verband er dies mit einer Finanzierungsaussage für den 17,5 km langen und rd. 180 Mio. € teuren Folgeabschnitt Pastetten - Dorfen. Demnach stellt der Bund im Vorgriff auf den späteren 4-streifigen Neubau der A 94 im Abschnitt Pastetten -Dorfen Mittel in Höhe von rd. 40 Mio. € für vorlaufende Arbeiten und Grunderwerb für die Jahre 2012 und 2013 zur Verfügung. Auf dieses Signal haben sowohl die zahlreichen Unterstützer und Befürworter der Trasse Dorfen als auch die bayerische Straßenbauverwaltung inständig gehofft, um in Zeiten angespannter Haushalte den Weiterbau dieses für Land und Region äußerst wichtigen Infrastrukturprojekts zu gewährleisten. Damit wird auch der politischen Vorgabe entsprochen, dass "die Bagger nicht mehr stillstehen sollen", bis die durchgehende Fertigstellung der A 94 erreicht ist.

Mit dem feierlichen Baubeginn der sogenannten "Vorwegmaßnahmen" des Abschnittes Pastetten – Dorfen am 13. April 2012, den der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Hr. Dr.

Scheuer gemeinsam mit Hr. Minister Dr. Huber vom Bayerischen Staatsministerium für Umwelt und Gesundheit mit einem ersten Spatenstich am Überführungsbauwerk der A 94 über die Kreisstraße ED 16 einleitete, wird diese Zielsetzung konsequent weiterverfolgt. Dabei wurde das bereits mehrmals von politischer Seite geforderte Fertigstellungsziel 2018 für die gesamte Trasse Dorfen nochmals unterstrichen. Dies lässt auch für die Folgeiahre auf eine entsprechende Mittelausstattung hoffen, denn ab 2015 soll neben dem Abschnitt Pastetten - Dorfen auch der 15.3 km lange und rd. 150 Mio. € teure Lückenschluss Dorfen - Heldenstein, nachdem am 8. Mai dieses Jahres die noch anhängigen Klagen vor dem Baverischen Verwaltungsgerichtshof überraschend auf dem Vergleichswege ausgeräumt werden konnten.

#### Warum vorlaufende Arbeiten?

Neben dem umfangreichen Grunderwerb, der allein im Abschnitt Pastetten – Dorfen 585 Gründstücke von 280 Grundstückseigentümer und 3 abzulösende Einzelanwesen umfasst, gilt es vor dem Start des Vergabeverfahrens für die Hauptgewerke vor allem das Baugrundrisiko in den Griff zu bekommen. Vertiefte bodenkundliche Untersuchungen im Rahmen der Bauvorbereitung haben bestätigt, dass die Ausführungsplanung für den Abschnitt zwischen Lengdorf und Lappach, der sogenannten Hangtrasse, einer besonderen Sorgfalt bedarf, denn hier müssen auf etwa 5,5 km Gesamtlänge bis zu 23 m tiefe Einschnitte aufgefahren werden. Die angetroffenen geologischen

Randbedingungen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Mächtige kohäsionslose Feinsande mit ca.  $\phi'_{\nu} = 30^{\circ}$
- Teils stark sandige Schluffe mit wechselnd weicher bis halbfester Konsistenz
- Halbfeste bis feste Tone, teils mit Druckwasser führenden, schwer zu entwässernden Zwischenlagen
- Stark wechselnde Grund- und Schichtwässer teils bis OK-Gelände.

Die Standsicherheitsuntersuchungen haben ergeben, dass zur Gewährleistung der Standsicherheit der Böschungen technische Maßnahmen erforderlich sind, die über die übliche Böschungsgestaltung hinausgehen. Um beim Bau der Trasse hier innerhalb der Grunderwerbsgrenzen zu bleiben, kommen - abhängig von der Bodenschichtung und dem maßgeblichen Wasserdruckansatz - Kombinationen aus technischen Sicherungsmaßnahmen (z.B. Verdübelung mit Bohrpfählen, Verbau am Böschungsfuß), speziellen Entwässerungsmaßnahmen (Y-Rigolen) und Böschungsabflachungen zum Einsatz. Da im Bereich der stellenweise vorhandenen Sande eine Verdübelung wenig wirksam ist, kommt hier eine Abflachung der Böschung auf n= 1:2,0 im oberen Böschungsabschnitt in Verbindung mit einem bis zu 4 m hohen, teils rückverankerten Verbau am Böschungsfuß (Spundwand, Pfahlwand) in Betracht.

Die eingangs angesprochenen Vorwegmaßnahmen dienen dazu, mit einem ca. 15 m tiefen Voreinschnitt im Bereich der Hangtrasse im Jahr 2013 einen lückenlosen Baugrund-

aufschluss in diesem geologisch besonders anspruchsvollen Bereich herzustellen. Die gewonnenen Erkenntnisse sind dann Basis für exakte Ausschreibungsunterlagen für den ab 2015 geplanten Bau der A 94 von Pastetten bis Heldenstein. Ausführungs- und Kostenrisiken können so minimiert werden. Um den Massenlängstransport zur Herstellung der Voreinschnitte ohne Beeinträchtigung des öffentlichen Verkehrs abwickeln zu können, wird bereits 2012 mit dem Bau von vier kleineren Brückenbauwerken einschließlich Folgemaßnahmen begonnen. Ergänzend soll ab 2013 der Bau der 275 m langen und rd. 13,2 Mio. € teuren Lappachtalbrücke beginnen, da diese bereits zu Beginn der Gesamtmaßnahme Anfang 2015 für den Abtransport der anfallenden Überschussmassen (rd. 710.000 m<sup>3</sup> von insgesamt rd. 850.000 m<sup>3</sup>) aus der Hangtrasse in die östlich der Lappach liegende Kiesgrube Osendorf zur Verfügung stehen muss, um einen zeitgerechten Beginn der über die Voreinschnitte

hinausgehenden, umfangreichen und technisch äußerst anspruchsvollen Erdbaumaßnahmen im Bereich der Hangtrasse zu gewährleisten. Angesichts der Schlüsselfunktion dieses Bauwerks hat Herr Bundesminister Dr. Ramsauer auch hierfür am 11. Juni 2012 seine Zustimmung erteilt.

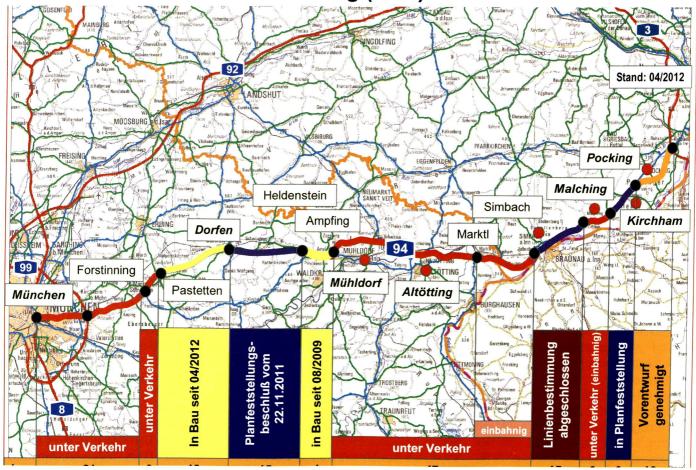
## Was wird sonst noch gebaut?

Neben archäologischen Sondierungen und den üblichen Rodungsarbeiten im Trassenbereich, die für die geplanten Vorwegmaßnahmen bereits abgeschlossen sind, müssen vor allem umfangreiche Spartenverlegungen durchgeführt werden, um das Baufeld für die neue Trasse frei zu machen. Schwerpunkt hierbei ist die Verlegung einer 110 KV-Freileitung der EON Netz AG über das Lappachtal, die auf einer Länge von 1,4 km bis zu 120 m von der Bestandslage abgerückt werden muss, um den Bau der Lappachtalbrücke und den Bau des Kreuzungsbauwerkes mit der Staatsstraße 2086 zu ermöglichen. Die Arbeiten hierzu sind für Mitte 2012 eingeplant.

Des Weiteren werden seit Jahresbeginn die sogenannten A-CEF-Maßnahmen hergestellt. Dabei handelt es sich um vorgezogene naturschutzfachliche Ausgleichsmaßnahmen, die gemäß Planfeststellungsbeschluss zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände zwingend vor Durchführung der eigentlichen Baumaßnahmen umgesetzt werden müssen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass für die volle Wirksamkeit der A-CEF-Maßnahmen eine Entwicklungszeit von mindestens einem Jahr zu Grunde gelegt werden muss.

Schließlich gilt es auch noch rd. 4 km Baustraßen parallel zu den geplanten Voreinschnitten und zu den Widerlagern der Lappachtalbrücke herzustellen, um deren Erschließung während der Bauzeit zu sichern. Hinzu kommt die Verlegung von 3 nachgeordneten Straßen im Kreuzungsbereich mit der A 94. Sie sind erforderlich, um während der Bauzeit der Brückenbauwerke den Verkehr aufrecht zu erhalten. Betroffen hiervon ist die Staatsstraße 2086, die

A 94 München – Pocking (A 3) - Übersichtskarte



Planungsstände, Karte ABD Südbayern

Kreisstraße ED 16 und 2 Gemeindeverbindungsstraßen im Lappachtal.

## Wie geht es weiter?

Aus planungsrechtlicher Sicht ist für die Trasse Dorfen nach mittlerweile 35 Jahren das Ziel erreicht. Von den drei Abschnitten liegt nach der Inbetriebnahme des bereits gebauten Abschnittes Forstinning - Pastetten für den Mittelabschnitt Pastetten - Dorfen seit 9. Dezember 2011 bestandskräftiges Baurecht vor. Das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig hat hierüber mit seinen Beschlüssen entschieden und die Beschwerden einzelner Kläger gegen die Nichtzulassung der Revision



Spatenstich, Foto: ABD Südbayern

zurückgewiesen. Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof hatte bereits am 24. November 2010 deren Klagen abgewiesen. Im 3. und letzten A 94-Abschnitt Dorfen - Heldenstein, der den Lückenschluss zum derzeit in Bau befindlichen Abschnitt Heldenstein - Ampfing darstellt, liegt nach den gütlichen Einigungen mit den vier verbliebenen Klägern seit 8. Mai dieses Jahres ebenfalls bestandskräftiges Baurecht vor. Die Regierung von Oberbayern hatte hierfür am 22. November 2011 den Planfeststellungsbeschluss erlassen. Im abschließenden Verfahren vor dem Baverischen Verwaltungsgerichtshof standen dabei die umfangreichen naturschutzfachlichen Problemstellungen, die sich insbesondere aus den Querungen des FFH-Gebietes "Isental mit Nebenbächen" und der Beeinträchtigung des FFH-Gebietes "Mausohrkolonie im Unterbayerischen Hügelland" ergeben, neben den privaten Betroffenheiten ein letztes Mal auf den Prüfstand.

Baulich soll die 33 km große Lücke zwischen dem jetzigen Autobahnende in Pastetten und Heldenstein ab

2015 geschlossen werden. Innerhalb von vier Jahren gilt es dann beide Abschnitte, die 5 Talbrücken mit bis zu 600 m lichter Weite beinhalten und mit zahlreichen naturschutzfachlichen Auflagen versehen sind, möglichst ohne zeitlichen Versatz bis 2018 zu realisieren und damit eine Überlastung der zwischen Dorfen und Heldenstein verlaufenden, in Abschnitten unausgebauten Staatsstraße St 2084 zu vermeiden. Dieses ehrgeizige Ziel kann erreicht werden, wenn eine konzentrierte Finanzierung dieses rd. 335 Mio. Euro teuren Lückenschlusses möglich ist. Der Frühlingsregen während des feierlichen Baubeginns der "Vorwegmaßnahmen" des Abschnittes Pastetten - Dorfen am 13. April 2012 wurde vom Präsidenten der ABD Südbayern, Herrn Lichtenwald, in seiner Ansprache daher spontan als gutes Omen für den hoffentlich zu erwartenden Geldregen zur Finanzierung des Großprojektes interpretiert.

#### Autor

Baudirektor Dipl.-Ing. (univ.) Christian Rehm, Autobahndirektion Südbayern christian.rehm@abdsb.bayern.de

# MaViS 1 - alle Projektinformationen des Stra-**Benbaus unter einem**

# Einführung eines Projektinformationssystems

# Darstellung der Projektinformati-