

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Stephan Kühn, Winfried Hermann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/1844 –**

Neubau der Bundesstraße 15

Vorbemerkung der Fragesteller

Die seit 2006 teilweise in Bau befindliche Bundesstraße 15 neu (B 15n) soll nach ihrer Fertigstellung vierstreifig von Regensburg über Landshut nach Rosenheim führen. Im Fernstraßenausbaugesetz ist der größte Teil dieses Straßenzugs nur in den Weiteren Bedarf eingeordnet worden. Wegen der hohen ökologischen Sensibilität existiert für einen hohen Anteil der Teilabschnitte ein besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag („Ökosternchen“). Vor Ort trifft das Straßenprojekt der B 15n auf zahlreiche Widerstände sowohl bei Anwohnern als auch bei Naturschutz- und Umweltverbänden. Zahlreichen Bürgerinnen und Bürgern erscheint die Planung intransparent.

1. Welcher Zeitplan gilt nach aktuellem Stand für die Fertigstellung der planfestgestellten Bauabschnitte der B 15n sowie der Bauabschnitte, für die bereits die Bauarbeiten aufgenommen wurden (aufgeschlüsselt nach Bauabschnitten)?

Alle Abschnitte der Bundesstraße 15n, für die ein bestandskräftiger Planfeststellungsbeschluss vorliegt, befinden sich bereits im Bau. Der Abschnitt Saalhaupt–Neufahrn soll bis Ende 2011 und der Abschnitt Neufahrn–Ergoldsbach bis Ende 2013 abgeschlossen werden. Der erste Teilabschnitt Saalhaupt–Schierling soll noch Ende 2010 unter Verkehr gehen.

2. Hält die Bundesregierung eine Maut auf den Abschnitten der B 15n für sinnvoll?

Wenn ja, auf welchen Abschnitten der B 15n ist nach aktuellem Stand eine Mautpflicht vorgesehen?

Für die Abschnitte der Bundesstraße 15n besteht keine Mautpflicht nach dem Autobahnmautgesetz (ABMG).

3. Für welche Abschnitte der B 15n wurden Raumordnungsverfahren oder andere vorbereitende Verfahren und Analysen vor dem jeweiligen Planfeststellungsverfahren mit welchen Ergebnissen durchgeführt?

Für die Abschnitte Landshut–Rosenheim bzw. Regensburg–Landshut wurde jeweils ein Raumordnungsverfahren durchgeführt. Für den Abschnitt Regensburg–Landshut erfolgte der Abschluss des Raumordnungsverfahrens mit der landesplanerisch positiven Beurteilung vom 12. Dezember 1975. Das Verfahren im Abschnitt Landshut–Rosenheim wurde mit der landesplanerisch positiven Beurteilung am 22. April 1976 bzw. 22. Dezember 1977 abgeschlossen. Mit Schreiben vom 20. November 1978 wurde durch das Bundesministerium für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen für die landesplanerisch positiv beurteilten Trassen die Linie nach § 16 des Bundesfernstraßengesetzes bestimmt.

4. Wann ist nach jetzigem Kenntnisstand mit der Finanzierung der einzelnen Bauabschnitte zu rechnen?

Die Frage der Finanzierung der noch nicht im Bau befindlichen Abschnitte stellt sich erst, wenn das Baurecht für die jeweiligen Abschnitte vorliegt.

5. Wie hoch schätzt nach jetzigem Kenntnisstand die Bundesregierung die Kosten der B 15n in ihrem gesamten Verlauf und unterteilt in die einzelnen Bauabschnitte?

Nach heutigen Schätzungen kostet die Bundesstraße 15n rund 1,2 Mrd. Euro. Davon entfallen rund 154 Mio. Euro auf den Abschnitt Saalhaupt–Neufahrn, rund 66 Mio. Euro auf den Abschnitt Neufahrn–Ergoldsbach, rund 88 Mio. Euro auf den Abschnitt Ergoldsbach–Essenbach, rund 313 Mio. Euro auf den Abschnitt Essenbach–Geisenhausen und rund 60 Mio. Euro auf den Abschnitt Geisenhausen–Haarbach. Auf die weiter südlich liegenden Abschnitte bis Rosenheim entfallen insgesamt rund 560 Mio. Euro.

6. Wie groß ist nach aktuellem Stand das errechnete Nutzen-Kosten-Verhältnis der einzelnen Abschnitte der gesamten B 15n?

Bei der Bedarfsplanfortschreibung 2003 ist für die nicht im Vordringlichen Bedarf enthaltenen Abschnitte der Bundesstraße 15n zwischen den Autobahnen 93 und 94 ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 3,2 und für den Abschnitt zwischen den Autobahnen 94 und 8 ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 3,3 errechnet worden.

Auf der Grundlage aktueller Erkenntnisse ist gegenwärtig die Ermittlung neuer gesamtwirtschaftlicher Bewertungen beauftragt.

7. Welche Lärmschutzmaßnahmen sind an den einzelnen Bauabschnitten geplant?

Die Anforderungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) hinsichtlich der Lärmvorsorge werden auf allen Streckenabschnitten eingehalten. In den Fällen, in denen der ermittelte Lärmpegel der Bundesstraße 15n die gesetzlichen Grenzwerte überschreiten würde, sind in Abhängigkeit der örtlichen Gegebenheiten unterschiedliche Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Wo es möglich ist, kommen Lärmschutz-

wälle, bei beengten Verhältnissen Lärmschutzwände oder Wall-Wand-Kombinationen zum Einsatz.

8. Wie hoch ist der Anteil am Straßenbauetat für Fernstraßen in Bayern, der in Lärmschutzmaßnahmen investiert wird?

In Bayern stehen für das Jahr 2010 insgesamt 3,9 Mio. Euro für Maßnahmen der Lärmsanierung, d. h. für Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesfernstraßen, zur Verfügung.

Zu den für Lärmschutz in Bayern insgesamt aufgewendeten Mitteln zählen neben den Mitteln für die Lärmsanierung auch Investitionen in die Lärmvorsorge im Zusammenhang mit dem Aus- und Neubau von Bundesfernstraßen. Der notwendige Anteil an Lärmschutzmaßnahmen im Zusammenhang mit Baumaßnahmen ist von den Randbedingungen der einzelnen Vorhaben abhängig. Im Allgemeinen können zwischen 4 und 5 Prozent der Bausumme für Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden. In besonderen räumlichen Situationen können auch höhere Prozentsätze anfallen. Die erforderlichen Mittel werden im Rahmen der jeweiligen Bauprojekte abgerechnet, wobei der auf Lärmschutzmaßnahmen bezogene Anteil bei vielen Gewerken nicht gesondert ausgewiesen werden kann.

9. Für welche Straßenbauprojekte in Bayern wird nach aktuellem Kenntnisstand offener Asphalt (Pflüsterasphalt) verwendet?

In Bayern sind mittlerweile rund 170 km Autobahnen und zweibahnige Bundesstraßen mit offenporigen Asphaltdeckschichten ausgestattet. Weitere Abschnitte, so z. B. an der Autobahn 3 bei Würzburg, an der Autobahn 6 bei Nürnberg und an der Autobahn 8 bei Augsburg befinden sich in Planung bzw. bereits im Bau.

10. Welches Verkehrsaufkommen wird nach aktuellen Berechnungen zwischen den Autobahnen 93 und 92 (A 93 und A 92) erwartet, welches zwischen A 92 und A 94, und welches zwischen A 94 und A 8?

Die Prognosebelastung der Bundesstraße 15n liegt für den Prognosehorizont 2025 zwischen der Autobahn 93 und der Autobahn 92 je nach Abschnitt zwischen 18 900 und 32 500 Kfz/24 h, zwischen der Autobahn 92 und der Autobahn 94 je nach Abschnitt zwischen 29 000 und 34 000 Kfz/24 h sowie zwischen der Autobahn 94 und der Autobahn 8 zwischen 20 000 und 25 000 Kfz/24 h.

11. Plant die Bundesregierung die Umwidmung der B 15n zu einer Autobahn, und wenn ja, wann, und in welchen Abschnitten?

Die Bundesregierung plant keine Umwidmung der Bundesstraße 15n zu einer Autobahn.

12. Warum wird die B15n von der Autobahndirektion geplant, obwohl sie eine Bundesstraße ist?

Die Durchführung der Planung obliegt der bayerischen Straßenbauverwaltung. Da die Bundesstraße 15n die Gebiete mehrerer staatlicher Bauämter durchquert, wurde zur Wahrung der Einheitlichkeit der Streckengestaltung und aus sonsti-

gen Zweckmäßigkeitsgründen die Planung landesintern der Autobahndirektion Südbayern übertragen.

13. Wie würde sich der Bau der B 15n auf das regionale Straßennetz in der Stadt Landshut und den angrenzenden Gemeinden auswirken, wenn die B 15n an der A 92 endet?

Ein zwischenzeitliches Ende der Bundesstraße 15n an der Autobahn 92 bei Essenbach würde zunächst zu einem Ansteigen des Verkehrsaufkommens im Stadtbereich von Landshut führen. Nach aktuellem Verkehrsgutachten ist im Stadtbereich auf den Bundesstraßen 15 und 299 mit Mehrbelastungen von bis zu 6 000 Kfz/24 h zu rechnen. Mit der Fortführung der Bundesstraße 15n über die Autobahn 92 hinaus werden diese Verkehrszuwächse allerdings wieder aufgehoben.

14. Wie sieht der zeitliche Planungshorizont für den Abschnitt Essenbach–Geisenhausen aus?
16. Ist der Bundesregierung der aktuelle Vorentwurfsplan für den Abschnitt Essenbach–Geisenhausen bekannt, und wann ist aus Sicht der Bundesregierung mit einer abschließenden Beurteilung zu rechnen?

Die Fragen 14 und 16 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Vorentwurf für den Abschnitt Essenbach–Geisenhausen liegt dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vor. Notwendige Fragestellungen zur Planung werden derzeit mit der bayerischen Straßenbauverwaltung abgeklärt.

Auf der Grundlage des abgestimmten Vorentwurfs können von der bayerischen Straßenbauverwaltung die Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren erstellt werden. Der weitere zeitliche Planungshorizont hängt vom Verlauf des Planfeststellungsverfahrens ab.

15. Wann ist mit dem darauffolgenden Abschnitt zu rechnen (Geisenhausen bis Haarbach)?
21. Ist die Planung für den Abschnitt Geisenhausen–Haarbach, vor dem Hintergrund der Fertigstellung der Ortsumfahrung Vilsbiburg aus Sicht der Bundesregierung noch zu überarbeiten?
Wie ist die Zeitplanung für diesen Planungsabschnitt nach aktuellem Kenntnisstand?

Die Fragen 15 und 21 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof hat 1999 das Planfeststellungsverfahren aufgrund der seit Planungsbeginn eingetretenen und zu berücksichtigenden Rechtsänderungen ausgesetzt.

Die bayerische Straßenbauverwaltung beabsichtigt, die Planung zu aktualisieren und das Planfeststellungsverfahren fortzuführen, sobald die von Norden her laufende Streckenplanung entsprechend fortgeschritten ist.

17. Worin unterscheidet sich der Ausbaugrad zwischen Essenbach und Geisenhausen von dem einer Autobahn?

Die Bundesstraße 15n ist zwischen Essenbach und Geisenhausen als zweibahnige Bundesstraße mit einem Ausbauquerschnitt RQ 26 konzipiert. Dieser entspricht in seinen Abmessungen nicht den Anforderungen an eine Bundesautobahn nach dem aktuellen Regelwerk für Autobahnen (RAA).

18. Ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf diesem Straßenabschnitt vorgesehen?

Wenn ja, welche?

Bei der Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung handelt es sich um die Durchführung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). Die Durchführung der StVO, insbesondere die Entscheidung darüber, welche konkrete Maßnahme vor Ort in welchem Umfang getroffen wird, ist ausschließliche Sache der Länder.

19. Wurde nach Kenntnis der Bundesregierung die Möglichkeit einer Versatzlösung, also einer Weiterführung der B 15n an anderer Stelle, schon einmal ins Auge gefasst?

Wenn ja, wo?

Eine Versatzlösung, die ein Ende der B 15n an der A 92 vorsieht und eine Fortführung der Bundesstraße 15n etwa im Raum Moosburg/Freising, wurde mehrfach diskutiert. Eine Versatzlösung würde zwar den Bereich Essenbach entlasten, die Erschließungsfunktion der Bundesstraße 15n für den südöstlichen Landshuter Raum wäre damit jedoch nicht gegeben und insbesondere der Nord-/Südverkehr auf der bestehenden Bundesstraße 15 in Landshut würde verbleiben. Damit würden spezielle raumordnerische Ziele, wie die Entlastung der bestehenden Bundesstraße 15 und die verbesserte Anbindung des Oberzentrums Landshut an das weiträumige Autobahnnetz, verfehlt.

20. Wie bewertet die Bundesregierung die Durchgängigkeit der B 15n vor dem Hintergrund, dass dem Abschnitt von der A 94 bis zur A 8 in der Raumordnungsanalyse nur eine mittlere Wichtigkeit zugeordnet wurde?

Für die Weiterverfolgung einer durchgehenden Bundesfernstraße ist allein die jeweilige Einstufung im Bedarfsplan maßgeblich.

22. Wie sind der Planungsstand und die aktuelle Zeitplanung für die so genannte Vilstalspange?

Der Planfeststellungsbeschluss wurde 1991 erlassen. Die Maßnahme ruht derzeit bis im Abschnitt Geisenhausen–Haarbach die Planungen fortgesetzt werden.

23. Finanziert der Bund die zusätzliche in Neufahrn vorgesehene Anschlussstelle, und wie hoch sind die Kosten dafür?

Die Finanzierung wird entsprechend dem geltenden Straßenrecht erfolgen. Die diesbezügliche Rechtsverpflichtung wird im Rahmen der Bearbeitung des dem

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vorliegenden Antrags geprüft.

Die Kosten betragen nach derzeitigem Planungsstand rd. 4,5 Mio. Euro.

24. Die aufgrund der Trassierung für die B 15n notwendige Umplanung der LA 7 von Ohu nach Essenbach wird vom Landkreis beauftragt. Wer kommt für die Kosten der Umplanung und die Kosten der neuen Trassenführung auf?

Die vom Landkreis Landshut geforderte Verlegung der Kreisstraße LA 7 steht nicht ursächlich in Zusammenhang mit dem Bau der Bundesstraße 15n. Die Kosten sind deshalb vom Landkreis als Vorhabensträger zu tragen.

25. Sieht die Bundesregierung für den Abschnitt zwischen Essenbach und Geisenhausen eine eigenständige Verkehrsfunktion?

Wenn ja, wie soll der Verkehr ab der Anschlussstelle Geisenhausen abgeleitet werden, wenn die B 15n für eine unbestimmte Zeit an dieser Stelle endet?

Der Abschnitt Essenbach–Geisenhausen bindet an beiden Enden an eine Bundesfernstraße an (Autobahn 92, Bundesstraße 299) und besitzt somit eine eigene Verkehrsfunktion. Während der Phase, in der die B 15n bei Geisenhausen endet, wird der Verkehr über das bestehende Fernstraßennetz geführt.

26. Mit welchen Verkehrsmengen rechnet die Bundesregierung auf der Staatsstraße 2045 (St 2045) zwischen Landshut und Adlkofen?

Die Prognosebelastung für 2025 der St 2045 liegt westlich der B 15n bei 5 100 Kfz/24 h, östlich der Bundesstraße B 15n bis Adlkofen bei 5 900 Kfz/24 h und östlich von Adlkofen bei 3 200 Kfz/24 h.

27. Teilt die Bundesregierung wegen der geringen Anzahl der Anschlüsse im Bereich zwischen Saalhaupt und Essenbach die Auffassung, dass die B 15n die Anliegergemeinden der B 15 alt vom Ziel- und Quellverkehr entlastet?

Der Einfluss der Bundesstraße 15n auf eine Entlastung der Anliegergemeinden vom Ziel- und Quellverkehr wird als gering eingeschätzt. Die Zweckbestimmung der Bundesstraße 15n liegt im Wesentlichen in der Verbesserung der Abwicklung des weiträumigen Verkehrs.

28. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass die Orte Geisenhausen, Vilsbiburg und Velden einer Entlastung des Durchgangsverkehrs bedürfen, und welche Argumente geben Grund zur Annahme, dass diese Entlastung durch eine autobahnähnliche B 15n erzielt werden kann?

Die Zweckbestimmung der Bundesstraße 15n liegt im Wesentlichen in der Verbesserung der Abwicklung des weiträumigen Verkehrs. Die mit der Bundesstraße 15n erreichbare Entlastung der genannten Orte von Durchgangsverkehren ist aus Sicht des Bundes wünschenswert.

29. Wie soll nach Ansicht der Bundesregierung der Verkehr aus dem südostbayerischen Raum an den Flughafen München angebunden werden?

Die wesentlichen Achsen zur Anbindung des Verkehrs aus dem südostbayerischen Raum sind die A 9, die A 92 sowie die A 94. Die Bundesstraße 15 wird hierzu ebenfalls beitragen.

30. Welche Informationen zu betroffenen Tier- und Pflanzenarten im Abschnitt Essenbach–Geisenhausen liegen der Bundesregierung bereits vor?

Der Bundesregierung wurden mit dem Vorentwurf von der bayerischen Straßenbauverwaltung Unterlagen vorgelegt, in denen die Auswirkungen der Bundesstraße 15 in diesem Abschnitt auf die Umwelt untersucht worden sind. Für den Gesamtabschnitt wurde ein landschaftspflegerischer Begleitplan mit naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung erstellt.

31. Wie wird sich der Straßenbau in diesem Abschnitt auf den Fortbestand dieser Arten auswirken?

Eingriffe in den Tier- und Pflanzenbestand werden so weit wie möglich vermieden. Die Auswirkungen unvermeidbarer Eingriffe werden durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert. Nach den vorliegenden Unterlagen werden Beeinträchtigungen auf Fauna-Flora-Habitat-Gebiete (FFH-Gebiete) als nicht erheblich beurteilt.

32. Wie soll der ökologisch sensible Abschnitt bei Schwindegg planerisch berücksichtigt werden?

Der Abschnitt im Bereich Schwindegg ist im Bedarfsplan als Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko enthalten. Sobald dort konkrete Planungen aufgenommen werden, werden auch für diesen Abschnitt die Auswirkungen auf den Tier- und Pflanzenbestand untersucht und im landschaftspflegerischen Begleitplan bzw. in den Unterlagen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung dargestellt.

