

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Michael Groß, Martin Burkert, Klaus Barthel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
– Drucksache 17/8032 –**

Sachstand zu Autobahnen in Bayern

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Verkehrsaufkommen auf der Straße wird nach den Verkehrsprognosen, die in der Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans zugrunde liegen, bis 2025 massiv ansteigen. Deutschlandweit geht man davon aus, dass im Straßengüterfernverkehr das Transportaufkommen um 55 Prozent wächst und die Verkehrsleistung sogar um 84 Prozent. Aufgrund der angenommenen Individualisierung und dem steigenden Wirtschaftswachstum wird mit 7,1 Prozent mehr motorisiertem Individualverkehr gerechnet.

Davon wird auch Bayern betroffen sein. Denn Bayern ist aufgrund der wirtschaftlichen Kraft und der geografischen Lage – gerade auch im Zusammenhang mit der Osterweiterung der Europäischen Union (EU) – ein Verkehrsdrehkreuz. In großen Teilen des Freistaates rechnet man bis 2025 mit einer Steigerung von bis zu 40 Prozent im motorisierten Individualverkehr. Nicht zuletzt daher ist ein umweltschonender und Lärmemissionen hemmender Ausbau der Autobahnen notwendig. Dies muss jedoch jetzt angegangen werden.

Allgemeine Fragen

1. Liegen der Bundesregierung aktuelle Zählungen zur Zunahme des Verkehrsaufkommens auf bayerischen Autobahnen vor?
2. Wenn ja, welche Schlüsse werden daraus gezogen?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Dem Bund liegen Verkehrsstärken aus der (flächendeckenden) Straßenverkehrszählung (SVZ) aus dem Jahr 2010 vor. Diese Erhebung wird turnusmäßig alle fünf Jahre durchgeführt, so dass hier Schlüsse über die verkehrlichen Entwicklungen im Straßennetz abgeleitet werden können. Zusätzlich werden kontinuierlich die Verkehrsstärken an automatischen Dauerzählstellen ermittelt. Diese werden jährlich aufbereitet.

3. Wie hoch ist die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung auf den Autobahnen in Bayern?

Die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) auf den Autobahnen in Bayern lag im Jahre 2010 bei rd. 46 100 (Kfz/24 h).

4. Welche aktuellen Unfallstatistiken für die Autobahnen in Bayern gibt es?

Unfallstatistiken werden von der Polizei geführt. Zudem werden die Verkehrsunfälle regelmäßig an die Zentralstelle für Verkehrssicherheit (ZVS) der Bayerischen Straßenbauverwaltung übermittelt.

5. Gab es eine deutliche Erhöhung der Unfallzahlen in den letzten zehn Jahren auf den Autobahnen in Bayern?

Die Anzahl der Personenunfälle auf bayerischen Bundesautobahnen ist im Zeitraum 2001 bis 2010 um rund 30 Prozent gesunken. Dagegen ist die Zahl der Sachschadensunfälle im gleichen Zeitraum um rund 3 Prozent angestiegen. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass sich in den letzten zehn Jahren das bayerische Autobahnnetz um fast 10 Prozent verlängert hat.

6. Was lässt sich über den Schweregrad der Unfälle aussagen?

Zur Beurteilung des Schweregrades der Unfälle ist die Verletztenrate geeignet. Sie berechnet sich aus dem Verhältnis der Getöteten bzw. Schwerverletzten pro Million Kfz-km. Im Jahr 2001 betrug die Verletztenrate noch 0,041 (GT, SV)/Mio. Kfz-km und sank kontinuierlich auf 0,022 (GT, SV)/Mio. Kfz-km im Jahr 2010. Demnach hat sich das fahrleistungsbezogene Risiko, auf bayerischen Autobahnen getötet oder schwer verletzt zu werden, in den letzten zehn Jahren nahezu halbiert.

7. Was unternimmt die Bundesregierung, um die Gefahren für die Linksabbieger der ein- und abgehenden Bundesstraßen zu minimieren?

Mit der Beachtung der geltenden Vorschriften und Richtlinien werden die Sicherheitsstandards bei Planung und Bau berücksichtigt. Erforderlichenfalls werden zur Verbesserung der Verkehrssicherheit Abhilfemaßnahmen wie etwa verkehrsrechtliche Anordnungen oder bauliche Maßnahmen festgelegt.

8. Was unternimmt die Bundesregierung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verbesserung des Verkehrsflusses auf Autobahnen in Bayern?

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verbesserung des Verkehrsflusses auf den Autobahnen dienen die im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2004 verankerten Aus- und Neubauvorhaben sowie bei hoch belasteten Querschnitten an Bestandsstrecken der Einsatz von Verkehrsbeeinflussungsanlagen, gegebenenfalls in Verbindung mit der temporären Freigabe der Seitenstreifen als Fahrstreifen.

9. Sind linksabbiegefreie Anschlusspunkte an Autobahnen in Bayern geplant?

Bei höhengleichen Kreuzungen von Anschlussstellenrampen mit dem untergeordneten Netz werden zur Vermeidung von Linksabbiegern und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit – sofern verkehrlich sinnvoll – Kreisverkehre geplant.

Darüber hinaus werden mehrere hochbelastete Anschlussstellen höhenfrei ausgebildet werden.

10. In welcher Höhe hat die Bundesregierung seit Regierungsantritt in den Jahren 2009, 2010 und 2011 in den Neubau von Autobahnen in Bayern investiert, und welche Investitionen sind für 2012 vorgesehen?

Zu den Fragen 10, 11 und 12 ist grundsätzlich zu bemerken, dass die Ist-Ausgaben nur je Haushaltsjahr und Land im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) ermittelt werden. Eine unterjährige (monatsweise) Aufstellung der Ausgaben wird nicht erstellt.

Die Ausgaben 2009 und 2010 sind einschließlich der Konjunkturprogramme I und II ausgewiesen. Die Mittelbereitstellung z. B. für 2011 und 2012 kann sich im Haushaltsvollzug noch jeweils verändern. Die konkreten Zahlen können erst nach Abschluss eines Haushaltsjahres ermittelt werden.

In den Neubau von Autobahnen wurden in Bayern in 2009 rd. 109 Mio. Euro und in 2010 rd. 73 Mio. Euro investiert. Für 2011 wurden Bayern für den Autobahn-Neubau rd. 78 Mio. Euro (ohne Restmittel des Konjunkturprogramms II) bereitgestellt und für 2012 sind rd. 75 Mio. Euro (ohne die Mittel des Infrastrukturbeschleunigungsprogramms) vorgesehen.

11. In welcher Höhe hat die Bundesregierung seit Regierungsantritt in den Jahren 2009, 2010 und 2011 in den Lärmschutz an Autobahnen in Bayern investiert, und welche Investitionen sind für 2012 vorgesehen?

In 2009 wurden für Lärmschutz an Bundesfernstraßen (Autobahnen und Bundesstraßen) in Bayern 20,9 Mio. Euro ausgegeben, 2010 waren es 50,9 Mio. Euro. In den zurückliegenden Jahren schwankten die Ausgaben pro Jahr zwischen rund 18 und 51 Mio. Euro. Derartige Differenzen sind bei allen Bundesländern zu beobachten und erklären sich durch die jeweils erforderlichen, unterschiedlich aufwändigen Lärmschutzmaßnahmen. Die Angaben sind der jährlich erscheinenden Statistik des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen (Broschüre des BMVBS) entnommen. Für die Jahre 2011 und 2012 liegen noch keine Daten vor.

12. In welcher Höhe hat die Bundesregierung seit Regierungsantritt in den Jahren 2009, 2010 und 2011 in den Erhalt von Autobahnen in Bayern investiert, und welche Investitionen sind für 2012 vorgesehen?

In die Erhaltung der bayrischen Autobahnen sind in 2009 rd. 250 Mio. Euro und in 2010 rd. 128 Mio. Euro investiert worden. Für das Jahr 2011 wurden 186 Mio. Euro (ohne Restmittel KP II) und für 2012 werden rd. 223 Mio. Euro Erhaltungsmittel bereitgestellt.

Lkw-Rastplätze an Autobahnen

13. Was unternimmt die Bundesregierung angesichts der Sicherheitsmängel und erhöhten Anzahl an Unfällen auf bayerischen Autobahnparkplätzen in Bezug auf den Ausbau der Lkw-Parkplätze?

Vordringliche Aufgabe ist es, im Interesse der Verkehrssicherheit sowie zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen für die Lkw-Fahrer eine deutliche Verbesserung des Lkw-Parkflächenangebots entlang der Autobahnen herbeizuführen. Dieses Ziel ist im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP verankert und dessen Umsetzung ist eine besonders wichtige Maßnahme im Aktionsplan Güterverkehr & Logistik.

Die Bundesregierung hat in den letzten Jahren die Haushaltsmittel für den Bau von Rastanlagen erheblich aufgestockt – auch durch die Konjunkturpakete I und II. Diese Mittel werden vordringlich auf den Strecken mit dem höchsten Lkw-Parkstanddefizit investiert, so auch in Bayern.

In den Jahren 2008 bis 2010 wurden über 900 neue Lkw-Parkstände geschaffen. In 2011 werden rund 550 zusätzliche Lkw-Parkstände für den Verkehr freigegeben und annähernd 40 Mio. Euro in die Rastanlagen in Bayern investiert.

14. Welche Kriterien werden zur Errichtung von Lkw-Parkplätzen zugrunde gelegt?

Basis für die Notwendigkeit des Ausbaus ist eine bundesweite Erhebung der Lkw-Parksituation entlang der Autobahn in den Nachtstunden im März 2008. Die planerischen Kriterien wie Abstände zwischen den Rastanlagen, Standortwahl und Planungsgrundsätze sind in den Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen (ERS) festgelegt.

15. Wie viele und an welchen Standorten sollen neue Lkw-Parkplätze in den Jahren 2012 bis 2015 an Autobahnen in Bayern durch den Bund errichtet werden?

Bis Ende 2011 sind rund 1 450 zusätzliche Lkw-Parkstände fertiggestellt. Nach derzeitigem Planungsstand sollen in Bayern in den Jahren 2012 und 2013 weitere rund 1 150 Stellplätze hinzukommen. Anschließend werden umfangreiche weitere Maßnahmen geplant und umgesetzt werden, um die Situation der Lkw-Fahrer weiter zu verbessern.

Folgende Rastanlagen sollen bis Ende 2012 neu- bzw. ausgebaut werden:

BAB	Bezeichnung
A 3	Sandgraben Nord
A 3	Sandgraben Süd
A 3	Manzing Nord
A 3	Manzing Süd
A 3	Degerndorf Süd
A 3	Degerndorf Nord
A 7	Riedener Wald Ost
A 9	Streitau Ost

BAB	Bezeichnung
A 9	Streitau West
A 9	Offenbau West
A 9	Offenbau Ost
A 9	Gelbelsee West
A 9	Gelbelsee Ost
A 93	Waldnaabtal Ost
A 93	Waldnaabtal West
A 93	Schlossberg West
A 93	Schlossberg Ost

Für den Zeitraum nach 2012 sind wegen der laufenden Planungs- und Bauverfahren noch keine konkreten Aussagen möglich.

16. An welchen Park- und Rastplätzen an Autobahnen, an denen neue Lkw-Parkplätze geplant sind, bestehen Bürgerinitiativen und Anwohnergruppen, die sich gegen eine Erweiterung wehren?
17. Welche Gründe tragen die Bürgerinitiativen an welchem Park- und Rastplatz in Bayern gegen eine Erweiterung um neue Lkw-Parkplätze vor?

Die Fragen 16 und 17 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Grundsätzlich sind bei den meisten Rastanlagen Widerstände gegen den Aus- und Neubau zu verzeichnen. Folgende Rastanlagen bzw. Standorte seien beispielhaft genannt: A 8 Tank- und Rastanlage Holzkirchen Süd, A 3 Parkplatz mit WC (PWC) Grafenried; A 3 PWC bei Heuchelheim, A 3 Tank- und Rastanlage Aurach, A 6 PWC bei Moosbach, A 9 PWC Göggersbuch bei Allersberg, A 70 Tank- und Rastanlage Haßberge bei Staffelbach.

Die vorgetragenen Gründe gegen eine Erweiterung oder den Neubau von Rastanlagen sind vielfältig. Besonders häufig befürchtet werden Steigerungen der Lärm-, Abgas- und Feinstaubbelastung, die Beeinträchtigung des Wohn- und Freizeitwertes, die Zunahme von Kriminalität und der Eingriff in privates Grundeigentum. Zudem werden die Eingriffe in Natur und Landschaft kritisch gesehen.

18. Werden diese Bürgerinitiativen und Anwohner an Standort- und Ausbauentscheidungen beteiligt, und wenn ja, in welcher Form?

Die Öffentlichkeit wird über die Planung von Rastanlagen regelmäßig in Bürgerversammlungen und öffentlichen Stadtrats- bzw. Gemeinderatssitzungen unterrichtet und kann sich so frühzeitig über die Planung informieren und Stellung nehmen. Zum Teil werden auch Abstimmungsgespräche mit den Betroffenen vor Ort geführt. Darüber hinaus werden die Anwohner im Planfeststellungsverfahren beteiligt.

Autobahn 3

19. Wann ist mit dem Beginn der Bauphase und der abschließenden Realisierung des Ausbaus der Autobahn 3 (A 3) im Bauabschnitt zwischen Biebelried und Schlüsselfeld und der damit verbundenen Lärmschutzverbesserung für Geiselwind zu rechnen?

Der Ausbau der A 3 wird mit hoher Priorität entsprechend der Finanzierungsmöglichkeiten verfolgt. Eine konkrete Aussage über den Beginn des Ausbaus der A 3 zwischen Biebelried und Schlüsselfeld ist derzeit nicht möglich.

20. Liegen der Bundesregierung aktuelle Zählungen zur Zunahme des Verkehrsaufkommens auf der A 3 zwischen Passau und Regensburg vor?

Es liegen die Daten der Straßenverkehrszählung 2010 vor.

21. Wenn ja, welche durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastungen gibt es, und welche Schlüsse werden daraus gezogen?

Nach den Ergebnissen der Straßenverkehrszählung 2010 beträgt die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung im Abschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg (A 93) und der Anschlussstelle Regensburg-Universität 68 910 Kfz/24 h. Richtung Deggendorf nimmt die Belastung stetig ab. Der Streckenabschnitt zwischen der Anschlussstelle Metten und dem Autobahnkreuz Deggendorf ist mit 36 252 Kfz/24 h belastet.

Im Abschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Deggendorf bis zur Anschlussstelle Hengersberg beträgt die Verkehrsbelastung 53 241 Kfz/24 h. Richtung Passau nimmt die Belastung stetig ab. Der Streckenabschnitt zwischen der Anschlussstelle Passau-Nord und der Anschlussstelle Passau-Mitte ist mit 30 603 Kfz/24 h belastet.

Ein Vergleich der Zählergebnisse aus dem Jahr 2005 mit den Ergebnissen aus dem Jahr 2010 lässt insgesamt eine Steigerung des Verkehrsaufkommens auf der A 3 erkennen.

22. Wenn nein, warum sind keine Zählungen unternommen worden?

Es wird auf die Antwort zu Frage 21 verwiesen.

23. Was unternimmt die Bundesregierung gegen die durch das gestiegene Verkehrsaufkommen entstandenen Schäden an der A 3?

Auf der A 3 sind abschnittsweise Erhaltungsmaßnahmen geplant.

24. Wie ist der aktuelle Planungsstand zum sechsspurigen Ausbau der A 3 zwischen Passau und Regensburg in den jeweiligen Teilabschnitten?

Im geltenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist zwischen Passau und Regensburg der 6-streifige Ausbau der A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Rosenhof enthalten. Derzeit werden die Planfeststellungsunterlagen vorbereitet.

25. Wie weit sind die jeweiligen Planfeststellungsverfahren fortgeschritten?

Das Planfeststellungsverfahren ist noch nicht beantragt.

26. Welche Lärmschutzmaßnahmen sind im Bereich von Wohngebieten an der A 3 zwischen Passau und Regensburg in den einzelnen Teilabschnitten geplant?
27. Wenn nein, warum sind keine Lärmschutzmaßnahmen geplant?

Die Fragen 26 und 27 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Rosenhof werden Lärmschutzmaßnahmen nach den Grundsätzen der Lärmvorsorge geplant. In den übrigen Streckenabschnitten erfolgt Lärmschutz nach den Grundsätzen der Lärmsanierung.

Autobahn 6

28. Welche Lärmschutzmaßnahmen sind auf der Höhe der Ortschaft Moorenbrunn entlang der A 6 geplant?

Geplant ist eine Gabionen/Wand-Kombination. Zusätzlich ist ein lärmmindern-der offenporiger Asphalt vorgesehen.

29. Wann werden die Lärmschutzmaßnahmen entlang der Ortschaft Moorenbrunn realisiert?

Die Lärmschutzmaßnahmen werden im Zuge des geplanten sechsstreifigen Ausbaus der A 6 zwischen den Autobahnkreuzen Nürnberg-Süd und Nürnberg-Ost umgesetzt. Die Realisierung des Ausbaus steht unter dem Vorbehalt der Finanzierungsmöglichkeiten.

30. Wann beginnt der Ausbau der A 6 zwischen der Anschlussstelle Schwabach West und Anschlussstelle Roth?

Voraussetzung für die Realisierung des Ausbaus der A 6 in diesem Abschnitt ist zunächst die Erlangung des Baurechts. Derzeit wird das Planfeststellungsverfahren durchgeführt.

31. Welche Prioritäten räumt die Bundesregierung dem Ausbau der A 6 von der Landesgrenze Baden-Württemberg bis zur Anschlussstelle Schwabach West ein?

Der Ausbau der A 6 in Bayern von der Landesgrenze Baden-Württemberg bis zur Anschlussstelle Schwabach-West ist im geltenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht eingestuft.

Autobahn 8

32. Welche Prognose gibt es für Personeneinzelwagen sowie Güterverkehr für die A 8 bis 2025, und welche aktuellen Verkehrszahlen sind monatlich zu verzeichnen?

Für das Prognosejahr 2025 werden für die A 8 in den Abschnitten westlich München zwischen 80 000 und 130 000 Kfz/24 h (davon Schwerverkehr 14 000 bis 19 000 Lkw/Wt) und für die A 8 in den Abschnitten östlich München zwischen 51 000 und 150 000 Kfz/24 h (davon Schwerverkehr 10 000 bis 28 000 Lkw/Wt) prognostiziert. Die aktuelle durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung liegt laut Straßenverkehrszählung 2010 in den Abschnitten westlich München zwischen 32 000 und 78 000 Kfz/24 h (davon Schwerverkehr bis nahe 11 000 Lkw/Wt) und östlich München zwischen 41 000 und 113 000 Kfz/24 h (davon Schwerverkehr bis über 11 000 Lkw/Wt).

33. Ist aufgrund der Prognosezahlen für den durchschnittlichen täglichen Verkehr für 2025 auf der A 8 zwischen Rosenheim und Landesgrenze ein 6+2-spuriger Ausbau zur Bewältigung des Verkehrs aus Sicht der Bundesregierung nötig (bitte mit Begründung)?
34. Welche Teilabschnitte der A 8 zwischen Rosenheim und Landesgrenze könnten den für 2025 prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehr bei einer Erweiterung auf 4+2 Spuren bewältigen?

Die Fragen 33 und 34 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für den Teilabschnitt Rosenheim bis Chiemsee ist aufgrund der prognostizierten Verkehrsbelastung ein 6-streifiger Ausbau erforderlich. Für den weiterführenden Abschnitt vom Chiemsee bis Bundesgrenze wurden beide Querschnittsformen untersucht und vergleichend gegenübergestellt.

Das Verkehrsgeschehen auf der A 8 wird neben der vorhandenen Verkehrsbelastung im Wesentlichen von regelmäßig wiederkehrenden Verkehrsspitzen mit einer hohen Belastung vor allem in den Sommermonaten durch den Ferienseeverkehr bestimmt. Angesichts der starken Steigungstrecken und eines zusätzlich hohen Schwerverkehranteils ist ein 6-streifiger Ausbau sinnvoll und vorteilhafter als eine 4-streifige Querschnittsform, da diese bei auftretenden Spitzenbelastungen eher an ihre Kapazitätsgrenze gelangt und über lange Strecken zusätzliche Kriechspuren für den Schwerverkehr erforderlich wären.

Aufgrund der prognostizierten Verkehrsbelastung ist eine 6-streifige Ausbauform hinsichtlich Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität vorzugswürdig. Sofern die A 8 zwischen Rosenheim und der Bundesgrenze mit einem 4-streifigen Querschnitt mit Seitenstreifen entsprechend dem Stand der Technik ausgebaut und diese zur temporären Freigabe als Fahrstreifen vorgesehen würden, lägen die Ausbaukosten gegenüber einem 6-streifigen Ausbau in einer vergleichbaren Größenordnung.

Der durchgehende 6-streifige Ausbau mit Seitenstreifen im Teilabschnitt der A 8 von Rosenheim bis zur Bundesgrenze entspricht der Vorgabe des geltenden Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen und dem verkehrlichen Bedarf.

35. Sind aktuelle Messungen für den Lärm- und Immissionsschutz für die A 8 geplant?
36. Wenn ja, welche Teilabschnitte wurden dafür ausgesucht, und wo konkret sollen die Messungen stattfinden?
37. Wenn nein, warum werden aktuell keine Messungen zum Lärm- und Immissionsschutz durchgeführt?
38. Wenn nein, warum nicht, und auf welcher Grundlage werden dann Lärm-schutzmaßnahmen geplant?

Die Fragen 35 bis 38 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Gemäß den gesetzlichen Vorschriften wird Straßenverkehrslärm berechnet. Die für Fälle von Straßenneu- und Ausbaumaßnahmen geltende Verkehrslärm-schutzverordnung (16. BImSchV) legt neben den Immissionsgrenzwerten auch fest, dass eine Berechnung des Straßenlärms nach dem Verfahren der „Richt-linien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-90“ durchzuführen ist. Lärm-schutzmaßnahmen werden auf Basis einer schalltechnischen Untersuchung (Lärmberechnung nach RLS-90) mit einer prognostizierten Verkehrsmenge geplant. Im Falle von prognostizierten Lärmbelastungen sowie bei künftigen Straßen wären Messungen auch gar nicht möglich.

Für die Luftschadstoffimmissionen steht das Verfahren nach dem Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung – MLuS zur Verfügung. Im Bereich der Gemeinde Anger werden derzeit Luft-schadstoffmessungen durchgeführt. Weiterhin wurden vom zuständigen Baye-rischen Landesamt für Umwelt bereits Schadstoffmessungen in Frasdorf, Neu-kirchen, Anger und Piding durchgeführt.

39. Können die Ausbaupläne der A 8 zwischen Rosenheim und der Bundes-grenze auf sechs Spuren plus Standstreifen (6+2) mit Fertigstellung bis 2018 vor dem Hintergrund der Vergabe der Olympischen Spiele nach Pyeongchang noch eingehalten werden?
40. Bis wann wird mit einer Fertigstellung des Ausbaus der A 8 zwischen Rosenheim und Bundesgrenze gerechnet?

Die Fragen 39 und 40 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine Fertigstellung des 6-streifigen Ausbaus der A 8 im Teilabschnitt Rosen-heim bis Bundesgrenze steht in Abhängigkeit von bestandskräftigem Baurecht und den künftigen Finanzierungsmöglichkeiten. Damit ist eine verbindliche Aussage über die bauliche Realisierung aus heutiger Sicht nicht möglich.

41. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass eine Planfeststellung für ein Ausbauvorhaben, wie das der A 8 im Streckenabschnitt Rosenheim–Bundesgrenze, nur dann sinnvoll ist, wenn der Ausbau auch in abseh-barer Zeit realisierbar ist?

Aufgrund des unabweisbaren Erneuerungsbedarfs der Strecke, wird eine Reali-sierung der Ausbaumaßnahme in einem überschaubaren Zeitrahmen angestrebt.

42. Welchen Zeitplan und welche aktuellen Kostenprognosen gibt es für die Realisierung des geplanten Ausbaus der A 8 in den jeweiligen Teilabschnitten (bitte genaue Auflistung der einzelnen Teilabschnitte)?

Zunächst sollen die Planungen für den Teilabschnitt von Rosenheim bis Chiemsee verfolgt werden. Derzeit werden dafür die Entwurfsunterlagen erarbeitet mit dem Ziel, diese dem BMVBS zur Zustimmung vorzulegen. Nach dessen Zustimmung können dann die Planfeststellungsverfahren vorbereitet und eingeleitet werden. Nachfolgend sollen dann die Teilabschnitte östlich Chiemsee bis Bundesgrenze folgen. Aufgrund der frühen Planungsstufe liegen keine detaillierten Zeitangaben sowie Kostenberechnungen vor.

43. Welche Lärmschutzmaßnahmen werden zwischen Rosenheim und Bundesgrenze für den Ausbau der A 8 grundsätzlich geplant?

Als wesentlicher Baustein des Lärmschutzkonzeptes ist der Einbau eines lärm-mindernden Fahrbahnbelages auf gesamter Ausbaulänge vorgesehen. Für die von Lärm betroffenen Bereiche sind darüber hinaus Lärmschutzwälle, -wände und Kombinationen daraus sowie in Einzelfällen Absenkungen der Fahrbahn, Einhausungen beziehungsweise galeriartige Lösungen vorgeschlagen.

44. Welcher Lärmschutz ist im Rahmen des sechsspurigen Ausbaus der A 8 für jeden einzelnen Teilabschnitt geplant?

Zurzeit plant die Bayerische Straßenbauverwaltung die Ausgestaltung der Lärmschutzmaßnahmen auf Grundlage der im Planungsdialog gemachten Vorschläge und Empfehlungen. Die endgültige Festlegung der zu realisierenden Lärmschutzmaßnahmen erfolgt nach Zustimmung des BMVBS im anschließenden Planfeststellungsverfahren mit dem Planfeststellungsbeschluss.

45. Inwiefern sind die als Ergebnis des Planungsdialogs geplanten Einhausungen für Frasdorf und Rohrdorf in Abstimmung mit den Gemeinden „grünbrückenfähig“, und inwiefern unterstützt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) Grünbrückenslösungen für Frasdorf und Rohrdorf?

Im Einzelfall ist zu prüfen, ob die Voraussetzungen für den Bau einer Grünbrücke erfüllt sind. Grünbrücken sind notwendig, wenn aufgrund der konkreten Situation Vernetzungsbeziehungen für geschützte Tiere und Lebensräume nach den Vorgaben des Naturschutzrechts erhalten beziehungsweise wiederhergestellt werden müssen. Dies ist im Einzelfall mit tierökologischen Studien zu belegen.

46. Inwiefern unterstützt das BMVBS die in der Bestandsvariante Bernau (Variante 3.3) enthaltene Galerie bei Hötzing?

Die Planungsempfehlungen und die ergänzenden Vorschläge zum 6-streifigen Ausbau der A 8 zwischen Rosenheim und Bundesgrenze sind auf den geltenden rechtlichen Rahmen hin zu überprüfen und durch weitergehende Untersuchungen fachlich zu hinterlegen. Eine Entscheidung kann erst in Abhängigkeit dieser ergänzenden Prüfungen getroffen werden.

47. Auf welcher Grundlage wurde der Planungsdialog im Rahmen des geplanten sechsspürigen Ausbaus der A 8 zwischen Rosenheim und Bundesgrenze angelegt, und welche Strukturen wurden dabei eingerichtet?

Um den Planungsprozess zu harmonisieren, wurden für die Planungsabschnitte landkreisbezogene Arbeitsgruppen unter Einbindung der von dem Ausbau betroffenen Gemeinden und Interessensgruppen sowie eine „Übergreifende Planungsbegleitung“ (ÜPB) eingerichtet.

48. Welche Entscheidungsstrukturen und -kompetenzen hatte der Planungsdialog im Rahmen des geplanten sechsspürigen Ausbaus der A 8 zwischen Rosenheim und Bundesgrenze?

Die Entscheidungsstrukturen des Planungsdialogs waren mehrphasig angelegt und wurden in einem Entscheidungsprozess gebündelt, um rechtlich und wirtschaftlich vertretbare Lösungen zu erreichen. Die Entscheidungskompetenzen waren dabei auf den jeweils vertretenen Interessensektoren breit verteilt.

Im Planungsdialog wurden auf Ebene der landkreisbezogenen Arbeitsgruppen Lösungsmöglichkeiten entwickelt und unter Anwendung einheitlicher Bewertungskriterien vergleichend gegenübergestellt. Die ÜPB hat aus den daraus hervorgegangenen Varianten nach einer Gesamtbetrachtung eine Empfehlung für die weitere Planung abgestimmt.

49. Welche Zusammensetzung, Kompetenz und welche Vorgaben hatte die Übergreifende Planungsbegleitung (ÜPB) hinsichtlich der Entscheidungsfindung im Rahmen des Planungsdialogs zum geplanten sechsspürigen Ausbau der A 8 zwischen Rosenheim und Bundesgrenze?

Die Aufgabe der ÜPB mit der Obersten Baubehörde, dem BMVBS, den Landräten der betroffenen Landkreise (Rosenheim, Traunstein, Berchtesgadener Land) und der Autobahndirektion Südbayern war es, auf der Grundlage der Ergebnisse aus den drei Arbeitsgruppen ausgewogene Empfehlungen für die weitere Planung zu geben.

50. Welche Varianten wurden von den Arbeitsgruppen im Rahmen des Planungsdialogs zum geplanten sechsspürigen Ausbau der A 8 zwischen Rosenheim und Landesgrenze zur Umsetzung vorgeschlagen, und welche Varianten hat die ÜPB ausgewählt?

In den Arbeitsgruppen wurden folgende Variantenvorschläge untersucht und vergleichend gegenübergestellt:

Abschnitt Rohrdorf–Achenmühle

- Bestandsvariante Rohrdorf-Achenmühle
- kurze Volleinhausung im Bereich Achenmühle
- Galerie im Bereich Achenmühle auf Südseite
- Einhausung Achenmühle–Daxa;

Abschnitt Achenmühle–Bernauer Berg

- Bestandsvariante Frasdorf
- Volleinhausung im Bereich Frasdorf
- komb. Galerie und Einhausungsvariante Frasdorf
- opt. Variante A: Einhausung/Galerie Daxa, Frasdorf, Leitenberg und Umratshausen;

Abschnitt Bernauer Berg–AS Felden

- Bestandsvariante mit Galerie Hötzing;

Abschnitt Grabenstätt–Reichhausen

- Bestandsvariante Grabenstätt–Bergen;

Abschnitt Reichhausen–Vogling

- Einhausung Schweinbach (600 m)
- Bestandsvariante mit opt. Trassenverschiebung bei Königswiesen;

Abschnitt Vogling–Neukirchen

- Bestandsvariante Neukirchen
- geschlossene Troglage Neukirchen
- kurze Einhausung Neukirchen (200 m);

Abschnitt Neukirchen–Loithal

- Bestandsvariante Teisenberg;

Abschnitt Loithal–Jechling

- Bestandsvariante Anger
- geschlossene Troglage bei Aufham (400 m)
- Geschlossene Troglage bei Anger/Aufham (1 100 m + 400 m)
- Geschlossene Troglage bei Anger (400 m);

Abschnitt Jechling–Bundesgrenze

- Bestandsvariante Piding
- Aichervariante (1 400 m Einhausung)
- Aichervariante (1 400 m Einhausung) mit realistischer AS Bad Reichenhall
- opt. Aichervariante (730 m Einhausung)
- Nordumfahrung Piding mit kurzer Einhausung (400 m)
- opt. Nordumfahrung Piding mit mittlerer Einhausung (600 m)
- Nordumfahrung Piding mit langer Einhausung (2 000 m) ohne GW.

51. Welche Vorschläge der Arbeitsgruppen im Rahmen des Planungsdialogs zum geplanten sechsspurigen Ausbau der A 8 zwischen Rosenheim und Bundesgrenze hat die ÜPB übernommen?

Die Übergreifende Planungsbegleitung hat folgende Varianten empfohlen:

Abschnitt Rohrdorf–Achenmühle

- Galerie im Bereich Achenmühle auf Südseite;

Abschnitt Achenmühle–Bernauer Berg

- komb. Galerie und Einhausungsvariante Frasdorf;

Abschnitt Bernauer Berg–AS Felden

- Bestandsvariante mit Galerie Hötzing;

Abschnitt Grabenstätt–Reichhausen

- Bestandsvariante Grabenstätt–Bergen;

Abschnitt Reichhausen–Vogling

- Galerie auf der südlichen Fahrbahn bei Schweinbach/Siegsdorf (400 m);

Abschnitt Vogling–Neukirchen

- Absenkung der Trasse (bis zu 10 m) und geschlossene Troglage bei Neukirchen (400 m);

Abschnitt Neukirchen–Loithal

- Bestandsvariante Teisenberg;

Abschnitt Loithal–Jechling

- Absenkung der Trasse (3 bis 5 m) im Bereich Anger und geschlossene Troglage bei Aufham (400 m);

Abschnitt Jechling–Bundesgrenze

- opt. Nordumfahrung Piding mit mittlerer Einhausung (600 m).

52. Welche Gesamtpunktschwerpunkte erhielten die von den Arbeitsgruppen vorgeschlagenen Varianten im Rahmen des Planungsdialogs zum geplanten sechsspurigen Ausbau der A 8 zwischen Rosenheim und Bundesgrenze, und welche die von der ÜPB vorgeschlagenen?

Ein unmittelbarer Vergleich der Punktschwerpunkte ist nicht möglich, da zum einen die Arbeitsgruppen keine einvernehmlichen Vorschläge für Planungslösungen machten und zum anderen die Empfehlungen der ÜPB auch (nicht bepunktete) Optimierungen der Planungslösungen enthielten.

53. Welche Varianten erhielten in den Arbeitsgruppen im Rahmen des Planungsdialogs zum geplanten sechsspurigen Ausbau der A 8 zwischen Rosenheim und Bundesgrenze die höchsten Gesamtpunktsummen, und welche Gesamtpunktsummen haben jeweils die von der ÜPB ausgewählten Varianten im Vergleich?

In der Regel haben die Varianten, mit den jeweils längsten Einhausungsabschnitten die höchsten Punktsummen erhalten. Ein verhältnismäßiger Einfluss der Kosten ist dabei vollumfänglich nicht berücksichtigt.

54. Welche Bedeutung haben die Gesamtpunktsummen für die Entscheidung der ÜPB?

Die Gesamtpunktsummen sind bei der Gegenüberstellung der einzelnen Varianten unter Berücksichtigung aller Wirkungen und Kriterien ein Instrument zur vergleichenden Beurteilung. Dabei müssen die zu wählenden Lösungen in einem wirtschaftlichen und realisierbaren Verhältnis stehen sowie in den geltenden rechtlichen Rahmen passen. Insofern kann die Betrachtung einzig über die Gesamtpunkte nicht ausschlaggebend sein.

55. Welchen erzielbaren Nutzen (gewichtete Gesamtpunktzahl) erhielten die von den Arbeitsgruppen vorgeschlagenen Varianten im Rahmen des Planungsdialogs zum geplanten sechsspurigen Ausbau der A 8 zwischen Rosenheim und Bundesgrenze, und welchen die von der ÜPB vorgeschlagenen?

Ziel der Arbeitsgruppenarbeit war in erster Linie eine einheitliche Bewertung und Bepunktung aller im Planungsdialog untersuchten Varianten. Aufgrund der in den Arbeitsgruppen gemeinsam erarbeiteten Wertungsmaßstäbe wurde eine gewichtete Bewertung vorgenommen. Aufgrund der Bewertungsergebnisse und unter Berücksichtigung von weiteren Kriterien wie z. B. der Kosten (diese wurden den erzielbaren Nutzen gegenübergestellt) wurden von der ÜPB Planungsempfehlungen ausgesprochen, die in der Regel auch die Optimierung einzelner Planungsvarianten vorsehen. Für die optimierten Varianten wurde keine nochmalige Bepunktung durchgeführt. Insofern ist ein unmittelbarer Vergleich nicht möglich.

56. Welche Kosten wurden für die von den Arbeitsgruppen vorgeschlagenen Varianten im Rahmen des Planungsdialogs zum geplanten sechsspurigen Ausbau der A 8 zwischen Rosenheim und Bundesgrenze geschätzt, und welche für die von der ÜPB vorgeschlagenen?

Die zu veranschlagenden Gesamtkosten für den Ausbau liegen nach den Vorschlägen der Arbeitsgruppen zwischen 700 und rund 1 200 Mio. Euro. Nach den Empfehlungen der ÜPB liegen diese bei rund 830 Mio. Euro.

57. Warum wurde im Rahmen des Planungsdialogs zum geplanten sechsspurigen Ausbau der A 8 zwischen Rosenheim und Bundesgrenze keine eigene Abstimmung über die von den Arbeitsgruppen favorisierten Planungslösungen durch die ÜPB durchgeführt, und auf welcher Grundlage geschah dies?

Der Planungsdialog war als Diskussionsforum eingerichtet mit dem Ziel, die Anregungen und Einwände zu den Planungen in einem frühen Stadium zu bündeln und aufzunehmen. Nach den rechtlichen Regelungen liegt jedoch die Entscheidung über die zu wählende Lösung bei den zuständigen Behörden.

58. Liegt bereits eine Zustimmung des BMVBS zu den Planungsempfehlungen der ÜPB im Rahmen des geplanten sechsspurigen Ausbaus der A 8 zwischen Rosenheim und Bundesgrenze vor?
59. Wenn ja, welche Vorschläge unterstützt das BMVBS?
60. Wenn nein, wann ist mit einer Entscheidung zu rechnen?

Die Fragen 58 bis 60 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das BMVBS hat zugestimmt, dass die Planungsempfehlungen der ÜPB bei der Detailplanung Berücksichtigung finden. Die konkrete Ausgestaltung der Maßnahmen und deren Nachweis sind Gegenstand der Detailplanung.

61. In welcher Form sollen die Arbeitsgruppen im Rahmen des Planungsdialogs zum geplanten sechsspurigen Ausbau der A 8 zwischen Rosenheim und Bundesgrenze im Zuge der Aufstellung der Vorentwurfsunterlagen sowie im Planfeststellungsverfahren beteiligt werden?

Die Bayerische Straßenbauverwaltung wird über Inhalt und Stand der Planung in geeigneter Form informieren.

62. Wie bewertet die Bundesregierung die in dieser Form erstmalig durchgeführte ÜPB bei der Ausbauplanung der A 8?

Großprojekte bedürfen einer transparenten Vorgehensweise, um einen offenen und nachvollziehbaren Planungsprozess zu ermöglichen, auch wenn die Erwartungshaltungen der Einzelnen nicht immer erfüllt werden können.

63. Welche Möglichkeiten für feste Regeln und Strukturen, insbesondere hinsichtlich transparenter Bewertungsmaßstäbe für eingebrachte Varianten, sieht die Bundesregierung für künftige Planungsdialoge, und inwiefern ist ein bundesweit einheitliches Vorgehen hinsichtlich einer solchen Grundlage geplant?

Eine bundesweit einheitliche Regellösung ist zurzeit nicht vorgesehen, da Großprojekte wie der Ausbau der A 8 einer Einzelfallbetrachtung bedürfen.

64. Welche Verbesserungsmöglichkeiten sieht die Bundesregierung für künftige Planungsdialoge?

Künftige Planungsdialoge werden sich an den jeweiligen Problemstellungen orientieren und müssen auf die jeweiligen Anforderungen der Planung zugeschnitten werden.

65. Welche Mittel sollen für den Ausbau der A 8 zwischen Rosenheim und Bundesgrenze für die nächsten fünf Jahre bereitgestellt werden?

Zunächst muss die Projektplanung erfolgen und das Baurecht geschaffen werden. Erst dann kann über die Mittelbereitstellung in Abhängigkeit von den künftigen Finanzierungsmöglichkeiten entschieden werden.

66. Gab und gibt es Planungen der Bundesregierung, den Ausbau der A 8 zwischen Rosenheim und Bundesgrenze durch Öffentlich-Private-Partnerschaften (ÖPP) zu finanzieren?

67. Wenn ja, welche Teilabschnitte sind davon konkret betroffen?

Die Fragen 66 und 67 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Ausbau der A 8 zwischen der Anschlussstelle Rosenheim und der Bundesgrenze Deutschland/Österreich ist kein geplantes ÖPP-Projekt der sogenannten zweiten ÖPP-Staffel, die im Jahr 2008 festgelegt wurde.

68. Welche rechtlichen Grundlagen gibt es für die aktuellen Planungsaktivitäten der Autobahndirektion München, der Obersten Baubehörde im Bayerischen Innenministerium sowie dem BMVBS?

Der Ausbau der A 8 ist durchgängig im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthalten. Damit ist der Bedarf grundsätzlich festgestellt. Aufgrund des unabweisbaren Erhaltungsbedarfs der nicht dem Stand der Technik entsprechenden Strecke hat das BMVBS zugestimmt, dass Ausbauplanungen auch für die im Weiteren Bedarf eingeordneten Abschnitte aufgenommen werden können.

69. Erwartet die Bundesregierung bei einem 6+2-spurigen Ausbau der A 8 zwischen Rosenheim und der Bundesgrenze größere zeitliche Verzögerungen des Bauprojektes durch Einwendungen von Bürgern, als das bei einem 4+2-spurigen Ausbau der Fall wäre?

Eine größere zeitliche Verzögerung wird nicht erwartet.

70. Wenn nein, warum nicht?

Die Wahl der Querschnittsform wurde innerhalb des Planungsdialoges als grundlegende Entscheidung zur Ausbauplanung behandelt. Die 6-streifige Querschnittsform wurde dabei von allen Arbeitsgruppen angenommen und wurde deshalb der Empfehlung der ÜPB an das BMVBS zugrunde gelegt. Das Bundesministerium hat der 6-streifigen Querschnittsform zugestimmt.

71. Wie wird einem zu erwartenden höheren Widerstand in der Bevölkerung bei veränderter Trassenführung Rechnung getragen?

Im Planverstellungsverfahren besteht für alle von der Planung Betroffenen die Möglichkeit, Anregungen und Bedenken in das Verfahren einzubringen. Mit dem rechtsmittelfähigen Planfeststellungsbeschluss wird dann über die Einwendungen entschieden.

72. Folgt die Bundesregierung bei der Begründung der Notwendigkeit eines 6+2-spurigen Ausbaus der A 8 zwischen Rosenheim und der Bundesgrenze der Argumentation des BMVBS, dass die A 8 einem Bauzustand der „Nachkriegszeit“ entspreche und daher der Ausbau der Strecke nötig sei?

Der heutige schmale Fahrbahnquerschnitt mit vier Fahrstreifen ohne Seitenstreifen entspricht nicht den geltenden Anforderungen für Autobahnen. Zudem

sind Fahrbahn, Entwässerungseinrichtungen und Bauwerke abgängig und müssen erneuert werden.

73. Wenn ja, wie lässt sich dies damit vereinbaren, dass im Moment bei vielen Brückenbauwerken durch umfangreiche Sanierungsarbeiten der Zustand der „Nachkriegszeit“ bereits beseitigt wird?

Die wegen der tiefgehenden Schädigungen vorab zu erneuernden Bauwerke werden soweit möglich auf den künftigen Ausbaustandard ausgerichtet, teilweise mittels Provisorien im Bestand ersetzt. Diese Vorgehensweise ist abhängig von der Gesamtplanung und den verbundenen Änderungen an der Strecke. Damit wird mit einem Mindestmaß an erforderlichen Investitionen die bestehende Verkehrsqualität aufrechterhalten. Der Erneuerungs- und Ausbaubedarf an der gesamten Strecke besteht unabhängig davon weiter.

74. Wo werden Lkw-Parkplätze und in welcher Größe entlang der A 8 errichtet?

Es ist der Ausbau folgender Rastanlagen geplant:

Eulenaauer Filz: 55 Lkw-Parkstände

Im Moos: 56 Lkw-Parkstände

Samerberg Süd: 60 Lkw-Parkstände

Samerberg Nord: 68 Lkw-Parkstände.

Im Abschnitt zwischen München und dem Dreieck Inntal sind weitere rund 180 Lkw-Parkstände notwendig. Der genaue Standort steht noch nicht fest. Ferner laufen im Bereich des Grenzübergangs Bad Reichenhall derzeit Untersuchungen für den Ersatz der Lkw-Parkstände, die durch den Ausbau der A 8 in Fahrtrichtung Salzburg verloren gehen.

Autobahn 92

75. Liegen der Bundesregierung zum erhöhten Verkehrsaufkommen auf der A 92 aktuelle Zählungen vor?

Es liegen die Daten der Straßenverkehrszählung 2010 vor.

76. Wenn ja, welche durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastungen wurden gemessen, und welche Schlüsse werden daraus gezogen?

Nach den Ergebnissen der Straßenverkehrszählung 2010 beträgt die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung im Abschnitt zwischen dem Autobahndreieck München-Feldmoching (A 99) und der Anschlussstelle Oberschleißheim 68 910 Kfz/24 h. Richtung Autobahnkreuz Neufahrn/Flughafen München steigt die Belastung stetig an. Der Streckenabschnitt zwischen der Anschlussstelle Freising Süd und der Anschlussstelle Flughafen München ist mit 93 919 Kfz/24 h belastet.

Richtung Deggendorf nimmt die Belastung ab. Der Streckenabschnitt zwischen der Anschlussstelle Wallersdorf-Nord und der Anschlussstelle Plattling-West ist mit 23 066 Kfz/24 h belastet.

Richtung Autobahnkreuz Deggendorf steigt die Belastung auf 38 524 Kfz/24 h an.

Im Abschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Deggendorf und der Anschlussstelle Deggendorf-Mitte beträgt die Verkehrsbelastung 28 809 Kfz/24 h.

Ein Vergleich der Zählergebnisse aus dem Jahr 2005 mit den Ergebnissen aus dem Jahr 2010 lässt insgesamt eine Steigerung des Verkehrsaufkommens auf der A 92 erkennen.

77. Wenn nein, warum wurden keine Messungen durchgeführt?

Es wird auf die Antwort zu Frage 75 verwiesen.

78. Was unternimmt die Bundesregierung zur Beseitigung der Schäden aufgrund der erhöhten Belastung der A 92?

Gemäß der aktuellen Zustandserfassung auf den Bundesfernstraßen ZEB sind auf der A 92 keine Auffälligkeiten bekannt, die in den nächsten Jahren größere Erhaltungsmaßnahmen erfordern würden.

Im Bereich zwischen dem Autobahndreieck München-Feldmoching und dem Autobahnkreuz Neufahrn plant die Straßenbauverwaltung den 6-streifigen Ausbau der A 92. In diesem Zusammenhang wird der gesamte Oberbau erneuert werden.

79. Welche Lärmschutzmaßnahmen sind im Bereich von Wohngebieten an der A 92 in den einzelnen Teilabschnitten geplant?

Der 6-streifige Ausbau der A 92 zwischen dem Autobahndreieck München-Feldmoching und dem Autobahnkreuz Neufahrn löst Lärmschutz nach den Kriterien der Lärmvorsorge aus. Neben einem lärm mindernden Fahrbahnbelag sind Lärmschutzanlagen bestehend aus Wällen und Wänden in Ober- und Unterschleißheim vorgesehen.

80. Wenn keine geplant sind, warum nicht?

Bei der A 92 handelt es sich um eine Bestandsautobahn, an der auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen Lärmsanierungsmaßnahmen als freiwillige Leistung durchgeführt werden können. Dies setzt voraus, dass der Beurteilungspegel den entsprechenden Auslösewert übersteigt. Dieses Kriterium wird auf der A 92 nur für Einzelanwesen erfüllt.

81. Was unternimmt die Bundesregierung, um die Gefahren für die Linksabbieger der ein- und abgehenden Bundesstraßen zu minimieren?

Es wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

82. Sind linksabbiegefreie Ab- und Auffahrten/Anschlusspunkte geplant?

Ja. Es wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen.

83. Gibt es aufgrund des gestiegenen Verkehrsaufkommens und der Gefahren für Linksabbieger Planungen zum Ausbau der Ausfahrt Landau an der Isar bzw. des Knotenpunktes A 92/Bundesstraße 20 zu einem Kleeblatt?

Zurzeit ist kein Handlungsbedarf für den Ausbau zu einem Kleeblatt erkennbar.

84. Wann wurde bzw. wird das Planfeststellungsverfahren für die dritte Autobahnausfahrt bei Plattling eingeleitet?

Das Planfeststellungsverfahren ist noch nicht eingeleitet. Derzeit liegt die Entwurfsplanung dem BMVBS vor. Nach dessen Zustimmung zum Entwurf kann mit der Aufstellung der Planfeststellungsunterlagen begonnen werden.

85. Wie weit ist das Planfeststellungsverfahren zur weiteren Ausfahrt bei Dingolfing fortgeschritten?

Das Planfeststellungsverfahren ist von der Regierung von Niederbayern am 17. November 2011 eingeleitet worden.

Autobahn 93

86. Welchen Zeitplan gibt es für den bestandsorientierten Ausbau der A 93 Süd in Fahrtrichtung Inntaldreieck?

Die Erneuerung des Oberbaus der Fahrbahn in Fahrtrichtung Autobahndreieck Inntal auf der A 93 Süd zwischen Rosenheim und Kiefersfelden wird von der Straßenbauverwaltung derzeit vorbereitet und in Abhängigkeit von den Finanzierungsmöglichkeiten ab 2012 abschnittsweise realisiert.

87. Seit wann liegen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den bestandsorientierten Ausbau der A 93 Süd in Fahrtrichtung Inntaldreieck vor?

Für die Erneuerung des Oberbaus der Fahrbahn B (Fahrtrichtung Autobahndreieck Inntal) auf der A 93 zwischen Rosenheim und Kiefersfelden wurde am 10. Dezember 2010 der Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern erlassen. Der Beschluss wurde nicht beklagt und ist seit Februar 2011 bestandskräftig.

88. Warum wurde bisher noch nicht mit dem bestandsorientierten Ausbau der A 93 Süd in Fahrtrichtung Inntaldreieck begonnen?

Nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses Ende 2010 erfolgte 2011 die Bauvorbereitung bestehend aus Grunderwerb, Erstellung der Ausführungsplanung und Erarbeitung der Ausschreibungsunterlagen. Ein Baubeginn ist abhängig von den Finanzierungsmöglichkeiten.

89. Welche Priorität sieht die Bundesregierung für den bestandsorientierten Ausbau der A 93 Süd in Fahrtrichtung Inntaldreieck?

Die Bundesregierung misst der Erneuerung des Oberbaus der Fahrbahn B (Fahrtrichtung Autobahndreieck Inntal) auf der A 93 Süd zwischen Rosenheim

und Kiefersfelden angesichts des schlechten Erhaltungszustandes hohe Bedeutung zu.

90. Hat die bayerische Staatsregierung den bestandsorientierten Ausbau der A 93 Süd in Fahrtrichtung Inntaldreieck gegenüber der Bundesregierung als eines der Bauprojekte mit höchster Priorität eingebracht?

Die Erneuerung des Oberbaus der Fahrbahn in Fahrtrichtung Autobahndreieck Inntal auf der A 93 zwischen Rosenheim und Kiefersfelden ist im Erhaltungsprogramm 2012 bis 2015 der bayerischen Straßenbauverwaltung auf gesamter Länge enthalten.

91. Falls ja, teilt die Bundesregierung diese Einschätzung?

Der bestandsorientierte Ausbau der A 93 Süd ist eine Erhaltungsmaßnahme und nicht Gegenstand der geltenden Bedarfsplanung.

92. Welche konkreten Konsequenzen hinsichtlich Finanzierung und Baubeginn hat das dann?

Finanzierung und Baubeginn können in Abhängigkeit von den für den jeweiligen Zweck bestehenden Finanzierungsmöglichkeiten erfolgen.

93. Welche Lärmschutzmaßnahmen sollen entlang der A 93 in den einzelnen Teilabschnitten verwirklicht werden?

Zur Verbesserung der Lärmsituation an der A 93 sind im Gemeindebereich von Oberaudorf – an der Erlenau- und Innsiedlung – aktive Lärmschutzmaßnahmen (Wälle und Wände) im Rahmen der Lärmsanierung geplant.

Die Erneuerung des Oberbaus auf der A 93 Süd zwischen Rosenheim und Kiefersfelden löst keine Ansprüche auf zusätzlichen Lärmschutz aus. Es ist allerdings der Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags mit einem Lärmabzugswert (DStro-Wert) von –2 dB(A) vorgesehen.

94. Welche Lärmschutzmaßnahmen hat die Bundesregierung seit Amtsantritt im November 2009 für den Lärmschutz an der A 93 im Inntal durchgeführt, und welches finanzielle Volumen hatten diese?

In 2010 wurde die Lärmschutzwand Erl baulich realisiert. Das Bauvorhaben zum Bau einer Lärmschutzwand zum Schutz der österreichischen Gemeinde Erl umfasst den Neubau einer rund 2,2 km langen und 3 m hohen hochabsorbierenden Lärmschutzwand unmittelbar am östlichen Fahrbahnrand der A 93. Die Maßnahme zur Lärmsanierung wurde von der österreichischen ASFINAG Autobahn- und Schnellstraßen-Finanzierungs-AG, Wien, finanziert.

95. Unterstützt die Bundesregierung ein Modellprojekt „Leises Inntal“, mit abgestimmten Maßnahmen des Lärmschutzes an Bahnstrecke und Inntalautobahn (A 93)?

Die Lärmsituation an der bestehenden A 93 ist nach den Grundsätzen der Lärmsanierung zu beurteilen. Die Lärmsanierung ist eine freiwillige Leistung des Bundes, um an Bestandsstrecken mit hohen Lärmbelastungen effektive Maß-

nahmen zur Lärminderung ergreifen zu können. Auf dieser Grundlage stimmte das BMVBS den durch die Bayerische Straßenbauverwaltung vorgelegten Planungen zur Verlängerung und Erhöhung der bestehenden Lärmschutzanlage bei Oberaudorf zu. Darüber hinaus wird im Zuge der Erneuerung der Richtungsfahrbahn Rosenheim im Abschnitt Kiefersfelden–Rosenheim ein lärmindernder Fahrbahnbelag eingebaut werden. Hierfür liegt bereits bestandskräftiges Baurecht vor. Die weiteren Planungen für eine bauliche Umsetzung laufen.

Gegen den Schienenverkehrslärm im Inntal konnten auf Grund der bundesweiten Gesamtkonzeption für die Lärmsanierung an Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes Maßnahmen im Bereich der Gemeinde Raubling realisiert werden.

96. Mit welchen konkreten Maßnahmen und welchem Zeitplan will die Bundesregierung sicherstellen, dass der Lkw-Verkehr auf der Inntalautobahn (A 93) stärker auf die Schiene verlagert wird?
97. Wie ist der aktuelle Umsetzungsstand der einzelnen im „Aktionsplan Brenner 2009“ angekündigten Maßnahmen im Bereich der Inntalautobahn (A 93)?

Die Fragen 96 und 97 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung unterstützt grundsätzlich das Ziel einer Verlagerung des Güterverkehrs auf umweltverträgliche Verkehrsträger. Dabei werden marktkonforme Maßnahmen verfolgt, nicht aber ungerechtfertigte massive Beschränkungen des Straßengüterverkehrs (z. B. sektorale Fahrverbote). Im Aktionsplan Brenner 2009 sind die Maßnahmen zur Verlagerung der Güterverkehre über den Brenner auf die Schiene aufgeführt. Von den Maßnahmen des Aktionsplans Brenner 2009, die die Bundesregierung zu veranlassen oder durchzuführen hat, stehen die Folgenden direkt oder indirekt in Zusammenhang mit der A 93:

Maßnahme	Stand
6. Ausbau Rosenheim–Kiefersfelden–Kufstein (Aufgabe der Bundesregierung ist die Ermittlung des Ausbaubedarfs und die Finanzierung der notwendigen Maßnahmen.)	Die Bundesregierung hat den Ausbaubedarf der Schienenverbindung München–Kiefersfelden untersucht. Im Ergebnis werden auf dieser Relation mit der Inbetriebnahme des Brennerbasistunnels zwei zusätzliche Gleise notwendig. Im Januar 2012 werden Bundesminister Dr. Ramsauer und seine österreichische Amtskollegin Bures in Rosenheim eine Ressortvereinbarung über Vorgehen und grenzüberschreitende Abstimmung bei Planung und Ausbau dieser Schienenverbindung unterzeichnen. Dies wird der Auftakt der Ausbauplanung des deutschen Brennerzulaufs, die durch die deutschen – und im deutsch-österreichischen Grenzraum gemeinsam durch die deutschen und österreichischen – Eisenbahninfrastrukturunternehmen durchzuführen ist.
36. Differenzierung der Straßenbenützungsgebühren nach Schadstoffklasse	Die Maßnahme wurde in Deutschland mit Beginn der Mauterhebung am 1. Januar 2005 eingeführt. Seit dem 1. Januar 2009 werden zudem mit Partikelminderungssystemen nachgerüstete Fahrzeuge begünstigt.
37. Differenzierung der Straßenbenützungsgebühren nach aktueller Verkehrsbelastung	Die Bundesregierung plant diese Maßnahme nicht.

Maßnahme	Stand
42. Fahrverbot Lkw-Klassen 0, 1, 2 und 3 entlang des Korridors	Die Bundesregierung bevorzugt die Differenzierung der Maut nach Schadstoffklassen (siehe Maßnahme 36). Für Verkehrszeichenanordnungen sind die Länder zuständig. Sie entscheiden nach pflichtgemäßem Ermessen in Abhängigkeit der verkehrlichen Erfordernisse.
43. Überholverbot oder Abstandsbestimmungen für Lkw	Die straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften zum Abstandsverhalten sind aus Sicht der Bundesregierung ausreichend. Für Verkehrszeichenanordnungen sind die Länder zuständig. Sie entscheiden nach pflichtgemäßem Ermessen in Abhängigkeit der verkehrlichen Erfordernisse.
44. Zeitliche Beschränkungen für Lkw-Verkehr entlang des Korridors: Nacht-/Wochenendfahrverbot/Staumanagement	Der zeitliche Rahmen der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften zum Sonn- und Feiertagsfahrverbot für Lkw ist aus Sicht der Bundesregierung ausreichend, für Verkehrszeichenanordnungen sind die Länder zuständig. Sie entscheiden nach pflichtgemäßem Ermessen in Abhängigkeit der verkehrlichen Erfordernisse.
48. Einhebung Querfinanzierungszuschlag auf der Strecke Rosenheim–Kiefersfelden	Angesichts des nur etwa 25 km langen deutschen Autobahnabschnitts der A 93 zwischen Rosenheim und Kiefersfelden, für den vsl. EU-rechtlich ein Aufschlag erhoben werden könnte, wären mit einem Mautaufschlag keine nennenswerten Beiträge zum Ausbau der Schienenverbindung München–Rosenheim–Kiefersfelden (Investitionsvolumen min. 2,6 Mrd. Euro) zu erzielen. Außerdem ist eine Querfinanzierung des Schienenausbaus durch einen Mautaufschlag auf der A 93 mit dem deutschen Bundesfernstraßenmautgesetz nicht vereinbar. Zudem hat die Bundesregierung beschlossen, die Mautsätze in dieser Legislaturperiode nicht zu erhöhen.

Autobahn 94

98. Welche Teilabschnitte der geplanten A 94 wurden bzw. werden zu welchem Zeitpunkt fertiggestellt?
99. Wie ist der aktuelle Stand der Baumaßnahmen im Zuge des Baus der A 94 zwischen München und Pocking (bitte die jeweiligen Teilabschnitte angeben)?

Die Fragen 98 und 99 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die folgende Tabelle zeigt die Informationen zum Aus- und Neubau der A 94 auf Grundlage des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen 2004. Bereits früher fertiggestellte Abschnitte werden nicht dargestellt.

Streckenteilstück	Länge, Gesamtkosten		Stand	Baubeginn/Fertigstellung
AS München-Steinhausen bis AS Feldkirchen-West (6-str. Ausbau)	6,5	50,6	Ohne Planung (WB)	*)
AK München-Ost bis AS FTO (6-str. Ausbau)	6,2	22,7	Ohne Planung (WB)	*)
Forstinning–Pastetten	6,2	49,9	Unter Verkehr	2008/2011
Pastetten–Dorfen	17,4	182,3	PLFB Ende 2009	Vorbereitende Maßnahmen ab 2012 *)

Streckenteilstück	Länge, Gesamtkosten		Stand	Baubeginn/Fertigstellung
Dorfen–Heldenstein	15,3	152,8	PLFB 22.11.2011	*)
Heldenstein–Ampfing (2. FB)	4,3	70,3	In Bau	2009/vsl. 2012
Ampfing–Markt	33,5	202,5	Unter Verkehr	unter Verkehr seit 2006
AS Markt (B 20)– AS Simbach a. Inn/W (2.FB)	14,3	31,1	Ohne Planung (WB)	*)
Simbach/W a. Inn– Simbach/O a. Inn	6,0	90,1	Ohne Planung (WB)	*)
Simbach/O a. Inn–Prienbach/O	4,5	23,5	Ohne Planung (WB)	*)
Prienbach/O–Malching	5,1	20,5	Ohne Planung (WB)	*)
Malching–Kirchham (1. FB) Kühstein–Malching (OU Malching)	5,8	29,0	Unter Verkehr	2007/2009
Malching–Kirchham (1. FB) östl. Malching–Kirchham (OU Tutting)	6,0	39,3	Im PLFV	*)
Malching–Kirchham (2. FB)	(11,8)	18,8	PLFB/im PLFV	*)
Kirchham–Pocking (A 3)	13,7	155,2	In Planung	*)

*) Die Bau- und Finanzierungsplanung erfolgt in Abhängigkeit von bestandskräftigem Baurecht, den künftigen Finanzierungsmöglichkeiten und den Priorisierungen im Finanzierungsprogramm.

WB = Weiterer Bedarf

PLFB = Planfeststellungsbeschluss

PLFV = Planfeststellungsverfahren

OU = Ortsumgehung

FB = Fahrbahn

100. Welche Bereiche werden nur zweispurig gebaut und warum?

101. Was unternimmt die Bundesregierung, um den ursprünglich geplanten durchgehenden vierspurigen Ausbau der A 94 voranzutreiben sowie den Abschnitt bei Malching von einer Kraftfahrstraße zur Autobahn aufzuwerten?

Die Fragen 100 und 101 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Finanzierung und Bau der A 94 folgen vorliegendem Baurecht und den Finanzierungsmöglichkeiten mit dem Ziel, die A 94 von München nach Pocking (A 3) auf durchgehender Länge zweibahnig fertigzustellen.

102. Warum verzögert sich das Planfeststellungsverfahren im Bereich der Stadt Simbach/Inn, und was unternimmt die Bundesregierung um das stockende Planfeststellungsverfahren voranzutreiben?

Der Abschnitt im Bereich Simbach ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Weiteren Bedarf eingestuft. Aus diesem Grund ruhen die weiteren Planungen zunächst.

103. Welche Lärmschutzmaßnahmen sind bei der A 94 im Bereich von Wohngebieten in den einzelnen Teilabschnitten geplant?

104. Wenn keine geplant sind, mit welcher Begründung?

Die Fragen 103 und 104 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Grundsätzlich werden an der A 94 bei nachweislichen Grenzwertüberschreitungen vorrangig aktive Lärmschutzmaßnahmen als Lärmschutzwälle, Lärmschutzwände oder Kombinationen daraus geplant und über ein Planfeststellungsverfahren baurechtlich gesichert.

105. In welchem Zusammenhang steht die Finanzierung der A 94 und der A 8?

Finanzierungen von Vorhaben sind grundsätzlich nur in dem Umfang möglich, wie hierfür Mittel zur Verfügung stehen und die Ansätze der Finanzplanung dies ermöglichen.

Dies gilt auch für die noch zu realisierenden Abschnitte der A 94 und der A 8 in dem Teilabschnitt Rosenheim bis Bundesgrenze.

106. Wann werden welche Mittel für die A 94 in den Haushalt eingestellt?

Der Entwurf des Straßenbauplans 2012 sieht folgende Ansätze für die A 94 vor:

Land	lfd. Nr. (Vorjahr)	Straße	Längen km	Bezeichnung der Baumaßnahme	Kosten 1 000 €	bis 2011 1 000 €	Soll 2012 1 000 €	Vorhalten 1 000 €
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Auszug aus Entwurf Straßenbauplan (SBP) 2012								
BY	30	A 94	6,2	Pastetten–Dorfen nur vorlaufende Arbeiten und Grunderwerb	38 500	3 700	9 900	24 900
BY	31	A 94	6,2	Forstinning–Pastetten	49 946	38 450	500	10 996
BY	32	A 94	6,0	Malching–Tutting, 1. Fb (Kühstein–Malching)	37 863	29 669	100	8 094
BY	33	A 94	4,3	Heldenstein–Ampfing	70 349	33 266	13 200	21 186

Autobahn 95

107. Wann wird mit dem Bau der Verlängerung der A 95 bzw. dem Bau der Ortsumfahrung von Oberau im Zuge der Bundesstraße 2/Bundesstraße 23 begonnen?

Nachdem die Terminvorgaben der Fertigstellung bis 2018 nicht mehr gegeben sind, erfolgt die Realisierung im Rahmen der nunmehr gegebenen finanziellen Möglichkeiten.

Autobahn 96

108. Welche Lärmschutzmaßnahmen an der A 96 sind geplant und wann werden sie durchgeführt (bitte um genaue Abschnittsauflistung)?

Für den 6-streifigen Ausbau der A 96 von der Anschlussstelle Oberpaffenhofen bis zur Anschlussstelle Germering Süd ist ein Planfeststellungsverfahren vorgesehen, das im Frühjahr 2012 eingeleitet werden soll. Als Lärmschutzmaßnahmen sind Wälle, Wände sowie Galeriebauwerke vorgesehen, die über ein Planfeststellungsverfahren baurechtlich abgesichert werden sollen. Die bauliche Umsetzung hängt von der Finanzierungsmöglichkeit ab.

Autobahn 99

109. Wie bewertet die Bundesregierung das Ergebnis der Machbarkeitsstudie zum Südring München im Zuge der A 99, und wird die Bundesregierung dieses Projekt weiterverfolgen?

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie wurden in einer öffentlichen Veranstaltung am 17. Mai 2010 durch die Bayerische Straßenbauverwaltung vorgestellt. Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zeigen, dass ein Ringschluss des Autobahnringes München (A 99) grundsätzlich möglich ist. Weitergehende Entscheidungen hängen zunächst davon ab, ob das Projekt im Rahmen der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans für eine künftige Bewertung angemeldet wird.

