

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Michael Groß, Martin Burkert, Klaus Barthel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
– Drucksache 17/13188 –**

Sachstand wichtiger Verkehrsprojekte für Bayern

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Bundesverkehrswegeplan 2003 hat eine Laufzeit bis 2015. Der Investitionsrahmenplan für 2011 bis 2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes liegt seit Beginn des Jahres 2012 vor. Die Verkehrsprognosen auch in Vorbereitung des zukünftigen Bundesverkehrswegeplans nach 2015 zeigen ein deutliches Wachstum nicht nur im Personenverkehr, sondern gerade im Bereich des Güterverkehrs. Die bisher im Bundesverkehrswegeplan verankerten Projekte werden absehbar bis 2015 nicht vollständig realisiert werden. Gleichzeitig werden die finanziellen Mittel des Bundes stärker in dringend notwendige Erhaltungsmaßnahmen der Verkehrsinfrastruktur verschoben. Der neue Konzeptentwurf des folgenden Bundesverkehrswegeplans ist in der Diskussion. Die Bundesländer sind bereits seit Ende letzten Jahres aufgefordert, Anmeldungen für den nächsten Bundesverkehrswegeplan vorzunehmen. Eine Priorisierung von verkehrsstrategisch wichtigen Projekten für ein funktionstüchtiges und zukunftsweisendes Verkehrsnetz ist daher zwingend erforderlich.

In der Zukunft eines zusammenwachsenden Europas spielen moderne, funktionierende Verkehrs- und Güterwege jedoch eine zentrale Rolle. Das Bundesland Bayern ist dabei eine wichtige Verkehrsdrehscheibe in Deutschland und Europa. Jedes Jahr werden große Güterströme und unzählige Personen über Bayerns Straßen, Schienen und Wasserstraßen befördert.

Die Bedeutung Bayerns vor allem als Transitland hat mit den Ost-Erweiterungen der Europäischen Union (EU) in den Jahren 2004 und 2007 weiter zugenommen. Dadurch eröffnen sich neue Möglichkeiten, Absatzmärkte und Standortvorteile in und für Bayern. Die daraus resultierende Mehrbelastung auf Straße und Schiene stellt das bevölkerungsreiche Bayern als flächengrößtes Bundesland Deutschlands aber auch vor einige kapazitäre und logistische Herausforderungen. Bayerns Verkehrsinfrastruktur muss dieser Dynamik angepasst werden. Hierbei ist es notwendig, so umwelt- und klimaschonend, wie möglich, vorzugehen. Ein von Bund und Land abgestimmtes Verkehrskonzept zur Verbesserung und zum Ausbau der bayerischen Verkehrsinfrastruktur ist unter diesen Voraussetzungen dringend erforderlich. Dabei sollten sowohl die technischen als auch umweltschonende Möglichkeiten voll ausgeschöpft werden.

Es kann davon ausgegangen werden, dass das Verkehrsaufkommen einen schnelleren Zuwachs verzeichnen wird, als der Ausbau der Infrastruktur das bewältigen kann. Die geplanten großen Verkehrsprojekte und Infrastrukturmaßnahmen in Bayern sind jedoch im Zuge der oben beschriebenen Entwicklung weiterhin dringend notwendig.

A. Allgemein

1. Welche konkreten Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenneubauvorhaben des Bundes werden 2013 im Freistaat Bayern neu begonnen?

Es ist beabsichtigt, im Jahr 2013 mit den Fernstraßenneubauvorhaben B 23 Ortsumgehung Saulgrub (2. Bauabschnitt) und B 25 Ortsumgehung Wallerstein–Ehringen zu beginnen. Zudem sollen Vorarbeiten für die Projekte A 94 Dorfen–Heldenstein, B 15n Ergoldsbach–Essenbach und B 16/B 472 Marktoberdorf/Bertoldshofen eingeleitet werden.

Im Bereich der Bundesschienenwege befindet sich unter den in diesem Jahr in Bayern zu beginnenden Maßnahmen kein Neubauvorhaben.

Im Jahr 2013 werden keine Wasserstraßenneubauvorhaben begonnen.

2. Wie hoch sind die finanziellen Mittel, die dem Freistaat Bayern jeweils für die Realisierung der Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenbauprojekte im Vordringlichen Bedarf durch den Bund zur Verfügung stehen?

Die Wasserstraßenprojekte des Vordringlichen Bedarfs werden direkt von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes in Bayern realisiert. Dem Freistaat Bayern werden insofern keine Mittel zur Erledigung von Aufgaben an Bundeswasserstraßen zur Verfügung gestellt. Im Jahr 2013 betragen die Investitionen des Bundes für Um-, Aus- und Neubaumaßnahmen in die Bundeswasserstraßen Main, Main-Donau-Kanal und Donau rd. 80 Mio. Euro.

Analysen zu Straßen- und Schienenprojekten siehe Antwort zu Frage 4.

3. Welche finanziellen Mittel sind für den Freistaat Bayern in der Finanzplanung des Bundes pro Jahr bis 2016 jeweils für Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenbauprojekte vorgesehen?

Die Wasserstraßenprojekte werden direkt von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes in Bayern realisiert. Für den Freistaat Bayern sind insofern keine Mittel zur Erledigung von Aufgaben an Bundeswasserstraßen vorgesehen. In der Finanzplanung 2014 bis 2016 sind Investitionen des Bundes für Um-, Aus- und Neubaumaßnahmen in die Bundeswasserstraßen Main, Main-Donau-Kanal und Donau von jährlich rund 80 Mio. Euro vorgesehen.

Analysen zu Straßen- und Schienenprojekten siehe Antwort zu Frage 4.

4. Wie viele dieser in den Fragen 2 und 3 benannten Finanzmittel sind jeweils für den Erhalt der Bundesfernstraßen, der Bundesschienenwege und der Bundeswasserstraßen im Freistaat Bayern in die Haushalts- und Finanzplanung des Bundes eingestellt?

Die Fragen 2 bis 4 werden für Straße und Schiene wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die gesamten Bundesfernstraßenmittel, die Mittel für die Bundesfernstraßenprojekte des Vordringlichen Bedarfs (ohne Verkehrsprojekte Deutsche Einheit [VDE], Refinanzierung der privat vorfinanzierten Maßnahmen [Refi] und Öffentlich Private Partnerschaften [ÖPP]) und die Mittel für die Erhaltung der Bundesfernstraßen für den Freistaat Bayern in 2013 und in der Finanzplanung bis 2016 betragen:

| (Angaben in Mio. Euro) | Verfügungsrahmen | Rahmenvorgabe | Finanzplanung | |
|---|------------------|---------------|---------------|------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
| Bundesfernstraßenmittel* | 1 001 | – | – | – |
| davon Bedarfsplanmittel (ohne VDE, Refi, ÖPP) | 187 | 105 | 67 | 72 |
| davon Erhaltungsmittel | 450 | 444 | 474 | 496 |

* Die Gesamtansätze der Länder stehen erst mit jeweiligem Haushaltsgesetz fest.

Im Bereich der Schienenwegeinvestitionen stellt der Bund im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) jährlich 2,5 Mrd. Euro für Ersatzinvestitionen in das Bestandsnetz zur Verfügung. Es erfolgt demnach keine länderbezogene Aufschlüsselung der Zuwendungen des Bundes. Diese werden im Falle der Ersatzinvestitionen im Bestandsnetz auf der Grundlage der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung gesamtnetzbezogen bzw. bei den Neu- und Ausbauprojekten des Bedarfsplans streckenbezogen ohne Berücksichtigung von Landesgrenzen gewährt.

Die Mittel für die Erhaltung der verkehrlichen Infrastruktur der Bundeswasserstraßen sind in den Angaben zu den Fragen 2 und 3 nicht enthalten. Für die Erhaltung der Bundeswasserstraßen Main, Main-Donau-Kanal und Donau betragen die Ausgaben jährlich rund 12 Mio. Euro. Hinzu kommen noch die Ausgaben für Betrieb und Unterhaltung der Wasserstraßen in Höhe von rund 26 Mio. Euro.

5. Welche Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenbauprojekte des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2003 des Freistaates Bayern im Vordringlichen Bedarf wurden bisher komplett abgeschlossen?

Von den 201 im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 gelisteten Fernstraßenprojekten des Vordringlichen Bedarfs sind mehr als die Hälfte abgeschlossen. Da im Rahmen der Planung und Bauabwicklung bei einem Teil der Vorhaben der Zuschnitt der Verkehrseinheiten gegenüber dem des BVWP 2003 verändert worden ist, bedürfte eine direkte Gegenüberstellung einer Detailbetrachtung. Eine genauere Antwort ist wegen des Gesamtumfangs der Fragestellung innerhalb der zu Verfügung stehenden Zeit nicht möglich.

Im Bereich der Bundesschienenwege wurde die Neubaustrecke Nürnberg–Ingolstadt komplett abgeschlossen und 2006 in Betrieb genommen. Darüber hinaus wurden alle Bedarfsplanmaßnahmen des Kombinierten Verkehrs in Bayern fertiggestellt und in Betrieb genommen. Dies betraf die Umschlagbahnhöfe München-Riem, Nürnberg Hafen und Regensburg Ost.

Bisher wurden keine in Bayern befindliche Wasserstraßenprojekte des BVWP 2003 komplett abgeschlossen.

6. Welche Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenbauprojekte des BVWP 2003 des Freistaates Bayern im Vordringlichen Bedarf haben ein abgeschlossenes Planungsverfahren, stehen aber noch vor der baulichen Umsetzung?

Wann ist mit Beginn der Bauphase und der abschließenden Realisierung dieser Projekte zu rechnen?

Bei rund 35 Fernstraßenprojekten liegen Planfeststellungsbeschlüsse vor, die zum Teil aber noch beklagt sind. Der Realisierungszeitraum ist von den Finanzierungsmöglichkeiten abhängig und kann zurzeit noch nicht genannt werden.

Sämtliche in Bayern befindliche Bedarfsplanvorhaben Schiene des Vordringlichen Bedarfs mit bestehendem Baurecht für die Gesamtmaßnahme bzw. für Teilmaßnahmen befinden sich im Bau oder sind bereits fertiggestellt.

Die Frage betrifft keine Wasserstraßenprojekte.

7. Welche Projekte des laufenden BVWP sollen im Freistaat Bayern nicht realisiert werden und warum?

Der Bund realisiert nicht die Projekte des BVWP, sondern die Projekte des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege. Beides ist nicht deckungsgleich. Kein Projekt des geltenden Bedarfsplans soll nicht realisiert werden.

Unwirtschaftliche oder planerisch nicht durchsetzbare Projekte können nicht weiterverfolgt werden. Gegebenenfalls können dann Alternativprojekte bei der Aufstellung des neuen BVWP untersucht werden.

Möglicherweise wird auch in der Folge des neuen BVWP, den der Bund derzeit aufstellt, ein neuer Bedarfsplan vom Deutschen Bundestag beschlossen, bevor sämtliche Projekte des geltenden Bedarfsplans realisiert sind. Welche Projekte dies betreffen könnte und ob diese Projekte im neuen Bedarfsplan nicht enthalten sein werden, ist derzeit nicht bekannt.

8. Welche Priorisierungen sieht die Bundesregierung für die Straßenbau-, Schienen- und Wasserstraßenprojekte im Freistaat Bayern aufgrund von europäischen Korridoren und Vorrangnetzen und bei Verschiebung der finanziellen Mittel hin zu mehr Erhaltungsmaßnahmen vor?

Priorität bei Aus- und Neubau haben Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs der Bedarfspläne bzw. des BVWP. Diese Maßnahmen richten sich am prognostizierten Verkehr aus. In der Überprüfung der Bedarfspläne im Jahre 2010 konnte dies bestätigt werden. Daher achtet die Bundesregierung bei der Bildung der Europäischen Korridore und Vorrangnetze sehr darauf, dass die europäischen Prioritäten mit denen der Bundesverkehrswegeplanung möglichst weitgehend übereinstimmen. Dies wird auch bei der Aufstellung des neuen BVWP mit seinem starken Gewicht für die Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur so sein. Wichtige Investitionsschwerpunkte und damit hohe Priorität werden daher weiterhin Maßnahmen auf den Bayern durchlaufenden zukünftigen Kernnetzkorridoren Nummer 5 Helsinki–Valetta und Nummer 10 Straßburg–Donauraum sein.

9. Gibt es Bestrebungen seitens des Bundes, die Mittel für den Straßenneubau zu Gunsten von Erhaltungsmaßnahmen zu verschieben?

Wie wird in einem solchen Fall mit den Kosten umgegangen, die aufgrund von Signalen des Bundes zur Umsetzung bereits angefallen sind, die geplanten Vorhaben jedoch absehbar nicht realisiert werden?

Den steigenden Erhaltungsanforderungen wird in der Finanzplanung bereits angemessen Rechnung getragen. Signale zur Umsetzung, d. h. Finanzierungszusagen hinsichtlich eines bestimmten Umsetzungszeitraums einzelner Projekte, trifft der Bund aufgrund der zeitlichen Unwägbarkeiten der Planungsdauer nicht.

B. Schienenverkehr

VDE 8.1 Ausbau- und Neubau der Strecke Nürnberg–Erfurt

10. Wie ist der aktuelle Stand der Baumaßnahmen in den einzelnen Abschnitten der Ausbaustrecke Nürnberg–Ebensfeld und der Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt (bitte nach Streckenabschnitten auflisten)?

Zum aktuellen Stand der Baumaßnahmen in den einzelnen Abschnitten wird auf den Verkehrsinvestitionsbericht (Bundestagsdrucksache 17/12230) vom 25. Januar 2013 verwiesen.

11. Werden die einzelnen Abschnitte plangemäß fertiggestellt, bzw. hat die Bundesregierung Informationen über Verzögerungen beim Bau in den einzelnen Abschnitten?

Wenn ja, welche Abschnitte sind von Verzögerungen betroffen, und wie lange werden diese Verzögerungen andauern?

Die im Bau befindlichen Abschnitte der Ausbaustrecke (ABS) und der Neubaustrecke (NBS) werden nach dem derzeitigen erreichten Baufortschritt planmäßig fertiggestellt.

12. Bestehen mittlerweile für alle Teilabschnitte der Ausbau- und Neubaustrecke Finanzierungsvereinbarungen mit der Deutschen Bahn AG?

Wenn nein, für welche Streckenabschnitte gibt es noch keine Finanzierungsvereinbarung, und werden diese Abschnitte mit einer Finanzierung hinterlegt sein?

Bis auf die Abschnitte Erlangen–Breitengüßbach und Nürnberg Rbf.–Eltersdorf der ABS bestehen Finanzierungsvereinbarungen zwischen dem Bund und der Deutschen Bahn AG (DB AG). Für diese Abschnitte wird nach Vorliegen des Baurechts der zeitnahe Abschluss von Finanzierungsvereinbarungen angestrebt.

13. Wie ist insbesondere der aktuelle Stand bei der Herstellung der Viergleisigkeit von Erlangen bis Baiersdorf mit Anbindung in Baiersdorf?
14. Wie ist insbesondere der aktuelle Stand bei der Herstellung der Viergleisigkeit zwischen Unterleiterbach und Breitengüßbach?
15. Wie ist insbesondere der aktuelle Stand bei der Herstellung des Endzustandes im Bahnhof Forchheim?
16. Wie ist insbesondere der aktuelle Stand bei der Herstellung der Viergleisigkeit durchgehend von Eltersdorf bis Forchheim?

Die Fragen 13 bis 16 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf den Verkehrsinvestitionsbericht (Bundestagsdrucksache 17/12230) vom 25. Januar 2013 verwiesen. Zwischenzeitlich wurde im Rahmen der Anpassungsvereinbarung 2012 die bestehende Finanzierungsvereinbarung um den Abschnitt Unterleiterbach–Breitengüßbach erweitert.

17. Wie ist insbesondere der aktuelle Stand bei der S-Bahn Nürnberg/Nürnberg–Forchheim/Fürther Bogen und beim Verschwenk Fürth?

Der Abschnitt Nürnberg Hbf–Fürth Hbf ist fertig gestellt und seit Dezember 2010 in Betrieb. Der Abschnitt ist soweit wie möglich viergleisig ausgebaut.

Durch den fehlenden Planfeststellungsbeschluss im Planfeststellungsabschnitt (PFA) 16 ist ein qualifizierter temporärer Baustopp im Fürther Bogen notwendig. Der Planfeststellungsbeschluss für den PFA 16 (Verschwenk) wird im August 2013 erwartet. Die S-Bahn-Gleise im Fürther Bogen und im Verschwenk werden voraussichtlich erst 2016 zusammen mit dem viergleisigen Ausbau Eltersdorf–Paul-Gossen-Str. in Betrieb genommen.

18. Inwieweit berücksichtigt die Bundesregierung die einzelnen Vorschläge des Petitionsausschusses des Deutschen Bundestages zum S-Bahn-Verschwenk Fürth?

Der Bund kann den Vorschlägen des Petitionsausschusses nicht entsprechen und keinen Einfluss auf die Abwägungsentscheidung im laufenden Planfeststellungsverfahren nehmen. Die Entscheidung der zuständigen Planfeststellungsbehörde, Eisenbahn-Bundesamt (EBA), Ast. Nürnberg zum Planfeststellungsbeschluss wird der Bund zur Kenntnis nehmen.

19. Wie ist insbesondere der aktuelle Stand bei der Erneuerung des Bahnsteigs und der Gleisanlagen im Bahnhof Erlangen?
20. Wie ist insbesondere der aktuelle Stand beim Planfeststellungsabschnitt 17/ Erlangen hinsichtlich der Trassenerweiterung von zwei auf vier Gleise?

Die Fragen 19 und 20 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf den Verkehrsinvestitionsbericht (Bundestagsdrucksache 17/12230) vom 25. Januar 2013 verwiesen.

Elektrifizierung Hof–Regensburg

21. Wie bewertet die Bundesregierung die Ergebnisse des DB-Wachstumsprogramms hinsichtlich der Schienenverbindung Regensburg–Hof als Teil des Ostkorridors, und welche Schlüsse zieht sie daraus?

Die Bundesregierung hat die Elektrifizierung der Schienenverbindung Regensburg–Hof auf Bitten der DB AG im Jahre 2010 gesamtwirtschaftlich untersucht. Die Maßnahme erzielte ein gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis. Da sie nicht im geltenden Bedarfsplan für die Bundesschienenwege enthalten ist, scheidet eine Finanzierung der Elektrifizierung mit Bundesmitteln derzeit aus. Die Maßnahme wird bei der derzeit laufenden Aufstellung eines neuen BVWP erneut untersucht. Soweit die Wirtschaftlichkeit bestätigt wird, plant die Bundesregierung eine Aufnahme in den neuen BVWP. Im anschließenden Gesetzgebungsverfahren entscheidet der Deutsche Bundestag über eine Aufnahme in den neuen Bedarfsplan für die Bundesschienenwege und damit über die Möglichkeit der Bundesfinanzierung.

22. Wird die Elektrifizierung der Strecke Hof–Regensburg, deren Wirtschaftlichkeit bestätigt ist, im Rahmen der Überprüfung der Bedarfspläne des Bundesverkehrswegeplans in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen?

Über die Aufnahme der Elektrifizierung der Schienenverbindung Regensburg–Hof in den neuen BVWP entscheidet die Bundesregierung, wie in der Antwort auf Frage 21 beschrieben. Sofern ein Nutzen-Kosten-Verhältnis größer 1 ermittelt wird, entscheidet die Bundesregierung im Vergleich der Bewertungsergebnisse anderer Aus- und Neubaumaßnahmen anhand der neuen Priorisierungsstrategie (Teil der derzeit im Entwurf vorliegenden Grundkonzeption für den BVWP 2015 – www.bmvbs.de/cae/servlet/contentblob/102626/publicationFile/69973/bvwp-2015-grundkonzeption-entwurf.pdf) über die Kategorie, in die die Maßnahme aufgenommen wird. Über die anschließende Aufnahme in den Bedarfsplan sowie dessen eventuell gebildete Kategorien entscheidet, wie in der Antwort zu Frage 21 beschrieben, der Deutsche Bundestag.

23. Von welchem Zeitplan bis zur Fertigstellung geht die Bundesregierung aus, und wie bewertet die Bundesregierung als Eigentümer die Auffassung der Deutschen Bahn AG, dass bei einer baldigen Finanzierungsvereinbarung über Planung und Elektrifizierung der Strecke Hof–Regensburg, diese Strecke bereits bis 2018 elektrifiziert sein könnte?

Einen Zeitplan für die Realisierung der Maßnahme gibt es derzeit nicht. Zuvor müssen die in den Antworten zu den Fragen 21 und 22 genannten Schritte durchlaufen werden. Erst nach Aufnahme in den Bedarfsplan ist eine Finanzierung mit Bundesmitteln – also der Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung über Planung und Realisierung möglich.

Die DB AG könnte mit der Planung der Elektrifizierung mit Eigenmitteln – in Erwartung auf Aufnahme in den Bedarfsplan für die Bundesschienenwege – jederzeit beginnen. Angesichts der zu Beginn der Planungsphase zunächst relativ geringen Kosten ergäbe sich daraus nur sehr geringes Risiko.

24. Wie ist der Stand der Planung und Umsetzung sowie der Kosten- und Zeitrahmen für eine Elektrifizierung der einzelnen Abschnitte Regensburg–Schwandorf–Weiden–Marktredwitz–Hof?

Für den Abschnitt Regensburg–Marktredwitz wird auf die Antworten zu den Fragen 21 bis 23 verwiesen. Im Rahmen der Sammelvereinbarung zur Finanzierung von Planungskosten erfolgt derzeit die Vorentwurfsplanung des Abschnittes Marktredwitz–Hof.

25. Inwieweit gibt es Planungen, die beiden eingleisigen Streckenabschnitte Irrenlohe-Neukirchen b.S.-R und Weiden-Neukirchen b.S.-R sowie weiter nach Hartmannshof mit Fahrdrat zu versehen, um kurzfristig eine zusätzliche elektrifizierte Anbindung der Region an den Verkehrsknoten Nürnberg über die Strecke links der Pegnitz zu erreichen?

Seitens des Bundes gibt es hierzu keine Planungen.

Elektrifizierung Nürnberg–Hof–Reichenbach

26. Wie ist der aktuelle Stand der Elektrifizierung der Strecke Hof–Reichenbach, und wann ist mit der Aufnahme des elektrischen Zugbetriebes zu rechnen?

Die Bauarbeiten zur Elektrifizierung des Abschnittes Plauen–Reichenbach (Vogtland) wurden im Wesentlichen Ende 2012 abgeschlossen. Derzeit befindet sich der Abschnitt Hof–Plauen im Bau. Mit der Aufnahme des elektrischen Zugbetriebes zwischen Hof und Reichenbach ist Ende 2013 zu rechnen.

27. Gibt es aktuell Verhandlungen mit der Deutschen Bahn AG (DB AG) und dem Freistaat Bayern über eine Realisierung für die Elektrifizierung der Strecke Nürnberg–Pegnitz–Marktredwitz–Hof?

Nein.

28. Welche Finanzierungsmöglichkeiten sieht die Bundesregierung für die Elektrifizierung der Strecke Nürnberg–Marktredwitz–Hof?

Angesichts des derzeitigen Planungsstandes ist in der derzeitigen Haushaltlinie für Investitionen in die Schienenwege des Bundes eine Finanzierung für die Elektrifizierung der Strecke Nürnberg–Marktredwitz–Hof kurz- und mittelfristig nicht möglich.

29. Wie hoch sind die Vorfinanzierungskosten der Vorplanung, die der Bund, nach der Einigung mit der DB AG im vergangenen Sommer, übernehmen soll?

Aussagen zur Höhe der Kosten der Vorentwurfsplanung sind erst nach deren Abschluss möglich.

30. Hat die Elektrifizierung der Strecke Nürnberg–Marktredwitz–Hof auch für die Bundesregierung die gleiche Priorität wie die Elektrifizierung der Strecke Hof–Regensburg oder favorisiert die Bundesregierung derzeit die Elektrifizierung einer der beiden Strecken?

Die Ausbaustrecke Nürnberg–Marktredwitz–Reichenbach/Grenze D/CZ (–Prag) ist ein Projekt des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege, das sich teilweise in Realisierung, teilweise in Planung befindet. Die Elektrifizierung Marktredwitz–Regensburg hat dem gegenüber keinen rechtlichen Ausbaustatus. Daher hat die erstgenannte Strecke Vorrang für die Bundesregierung.

31. Inwieweit ist eine Anbindung Bayreuths an die zu elektrifizierende Strecke Hof–Nürnberg geplant?

Inwieweit gibt es dafür insbesondere Planungen eines Ausbaus und zweiten Gleises auf der Strecke zwischen Bayreuth und Schnabelwaid?

Seitens des Bundes gibt es hierzu keine Planungen.

München–Mühldorf–Freilassing–Grenze Deutschland/Österreich

32. Wann rechnet die Bundesregierung damit, dass für den Bau eines dritten Gleises zwischen Freilassing und Salzburg sowie für den zweigleisigen Ausbau zwischen Mühldorf und Tüßling auf der Bahnstrecke München–Mühldorf–Freilassing–Salzburg Baurecht herrschen wird, und wann mit dem Baubeginn zu rechnen ist, vor dem Hintergrund der am 14. Februar 2013 durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) erfolgten Unterzeichnung der beiden Finanzierungvereinbarungen zum einen für den Bau eines dritten Gleises zwischen Freilassing und Salzburg sowie zum anderen für den zweigleisigen Ausbau zwischen Mühldorf und Tüßling?

Der Planfeststellungsbeschluss für das dritte Gleis Freilassing–Bundesgrenze Deutschland/Österreich (–Salzburg) wurde am 9. April 2013 erlassen, der Baubeginn soll nach Angaben der DB AG im August 2013 erfolgen. Der Planfeststellungsbeschluss für den zweigleisigen Ausbau des Streckenabschnitts Mühldorf–Tüßling soll bis Ende Juli 2013 erstellt werden, der Baubeginn soll nach Angaben der Bahn im März 2015 erfolgen.

33. Wann ist mit der Fertigstellung der in Frage 32 genannten Streckenabschnitte zu rechnen?

Die Inbetriebnahme des dritten Gleises Freilassing–Bundesgrenze Deutschland/Österreich (–Salzburg) soll nach Angaben der Bahn Ende 2015, die Inbetriebnahme des zweigleisigen Streckenabschnitts Mühldorf–Tüßling Ende 2017 erfolgen.

34. Wann rechnet die Bundesregierung auf der Bahnstrecke München–Mühl-dorf–Freilassing mit der Planung und Planfeststellung für den zweigleisigen Ausbau des Abschnittes Markt Schwaben–Ampfing, den teilweise zweigleisigen Ausbau des Abschnittes Tüßling–Freilassing, die Elektrifizierung der Abschnitte Markt Schwaben–Burghausen und Tüßling–Freilassing sowie den Ausbau der Truderinger Kurve, die nach Auskunft der DB Netz AG bereits in Vorplanung sind?

Der Abschluss der Planungen könnte nach derzeitigen Erkenntnissen bei einer planmäßigen Durchführung nach ca. vier Jahren mit Abschluss der Entwurfs- und Genehmigungsplanung realisiert sein. Ein daran anschließendes Planfeststellungsverfahren wird mit einem durchschnittlichen Zeitbedarf von ca. 18 Monaten – je nach Komplexität des Antrags – veranschlagt.

35. Werden bestimmte oben angeführte Streckenabschnitte für die Planung priorisiert, und wenn ja, welche aus welchen Gründen?

Nein.

36. Wie ist der Planungsstand und Zeitplan für die Verbreiterung der zwei Eisenbahnüberführungen über die Bundesstraße 20 und den „Freilassinger Mühlbach“ bzw. für den Neubau einer Eisenbahnüberführung über die Saalach im Rahmen des Baus des dritten Gleises?

Der der abgeschlossenen Finanzierungsvereinbarung zugrunde liegende Bauzeiten- und Finanzierungsplan sieht für die Teilmaßnahmen jeweils eine Realisierung in den Jahren 2013 bis 2015 vor.

37. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung als Eigentümer über die Vereinbarung zur Kostentragung und Baudurchführung zwischen der DB Netz AG und der ÖBB-Infrastruktur AG?

Die Vereinbarung wurde am 8. April 2013 unterzeichnet und sieht vor, dass die endgültigen Kosten – soweit in der dem Vertrag beigelegten Anlage 1 nichts anderes zwischen den beiden Vertragspartnern vereinbart wurde – zu 60 Prozent von den ÖBB und zu 40 Prozent von der DB AG zu tragen sind.

38. Für welche Streckenabschnitte plant die Bundesregierung konkrete Finanzierungsvereinbarungen mit der Deutschen Bahn AG für den weiteren Ausbau der Strecke München–Mühl-dorf–Freilassing abzuschließen, und wann?

Sofern entsprechende Bundeshaushaltsmittel ab dem Jahr 2018 zur Verfügung stehen und der Abschluss des Planfeststellungsverfahrens mittelbar bevorstehen würde, könnte ein Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung für die Maßnahme „Truderinger Kurve“ angestrebt werden.

Schienenanbindung Ostbayerns an den Münchner Flughafen

39. Wie will die Bundesregierung künftig eine bessere Schienenanbindung Ostbayerns und der Oberpfalz an den Münchner Flughafen sicherstellen?

Gibt es in diesem Zusammenhang Pläne, die Bahnstrecke Regensburg–Landshut–München auszubauen?

Der Bund hat den Ausbaubedarf des Schienenknotens München im Jahre 2010 umfassend untersucht. Die bessere Anbindung des Flughafens an das Schienennetz war dabei auch ein wichtiges Ziel der Untersuchung, die eng mit dem Freistaat Bayern und dessen Untersuchung zur besseren Nahverkehrsanbindung des Münchner Flughafens abgestimmt war. Im Ergebnis beider Untersuchungen ist die 2. S-Bahn-Stammstrecke sowie der Ausbau des sog. Ostkorridors der S-Bahnlinie 8 am besten geeignet, eine bessere Anbindung des Flughafens an die Münchener Innenstadt und über den Ost- und den Hauptbahnhof auch an das Münchener Umland und darüber hinaus zu gewährleisten. Zusätzlich plant der Freistaat Bayern mit Hilfe des Bundesprogramms des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes den Bau der sog. Neufahrner (Gegen-)Kurve, die ein direktes Einfahren von Zügen aus Richtung Freising in den Flughafenbahnhof ermöglichen wird.

Seitens des Bundes gab es bisher keine Pläne, die Eisenbahnstrecke Regensburg–Landshut–München auszubauen.

40. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung bislang für eine bessere Schienenanbindung Ostbayerns an den Münchner Flughafen unternommen bzw. in die Wege geleitet?

Siehe Antwort zu Frage 39.

41. Wie ist der Stand der Planungen und Zeitrahmen hinsichtlich des Erdinger Ringschlusses (Verlängerung der S6 zum Flughafen) sowie der Spange Erding–Mühldorf (Walpertskirchener Spange)?

Nach dem Bund vorliegenden Informationen wird derzeit die Entwurfsplanung für die Maßnahme S-Bahn Lückenschluss zwischen Erding und Flughafen München erstellt. Es ist geplant, die Planfeststellungsunterlagen Ende 2013 der zuständigen Genehmigungsbehörde Eisenbahn-Bundesamt (EBA) vorzulegen.

Seitens des Bundes gibt es derzeit keine Planungen für den Bau der Walpertskirchener Spange.

42. Welche Kenntnisse liegen der Bundesregierung zum Abzug der Bundeswehr vom Fliegerhorstgelände vor, auf dessen Areal ein Streckenabschnitt des Ringschlusses sowie der neue Kreuzungsbahnhof geplant sind?

Planungssicherheit für die zivilen Bauträger besteht jedoch bereits durch die Zusage der Bundeswehr, unter der Voraussetzung der Schaffung von Ersatzinfrastruktur, die notwendigen Liegenschaftsteilflächen für den „ERDINGER Ringschluss“ vor der endgültigen Aufgabe der Liegenschaft durch die Bundeswehr zur Verfügung zu stellen.

43. Wie ist der aktuelle Stand der Planungen und Zeitrahmen hinsichtlich des Baus einer Verbindungskurve von der Strecke Freising–Neufahrn zum Flughafen München (Neufahrner Kurve)?

Der Planfeststellungsbeschluss durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) für das Vorhaben „Neufahrner Kurve“ wurde am 30. Oktober 2012 erlassen. Ein Baubeginn ist derzeit für November 2014 vorgesehen.

44. Liegen der Bundesregierung neue Erkenntnisse über die Kosten des Erdinger Ringschlusses vor, die zunächst auf 900 Mio. Euro geschätzt wurden und im „Bundesprogramm 2012-2016“ mit 300 Mio. Euro angegeben sind, insbesondere vor dem Hintergrund, dass das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie die Kosten allein für das Stück zwischen dem Flughafen und der Stadt Erding auf 300 Mio. Euro schätzt (www.sueddeutsche.de vom 8. Oktober 2012, „Ringschluss soll billiger werden“)?

Seitens des Freistaates Bayern ist die Schienenanbindung des Flughafens München von Osten mit dem sogenannten Erdinger Ringschluss geplant.

Der Vorhabenteil des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) des Erdinger Ringschlusses ist für das GVFG-Bundesprogramm mit Gesamtkosten in Höhe von rund 293 Mio. Euro angemeldet worden. Das Gesamtvorhaben „Erdinger Ringschluss“ umfasst zwei Baustufen. Dabei ist die sogenannte Neufahrner Kurve als Baustufe I und der „S-Bahn Lückenschluss Erding“ als Baustufe II vorgesehen.

Zulauf Brennerbasistunnel

45. Wie ist der aktuelle Umsetzungsstand der einzelnen im „Aktionsplan Brenner 2009“ angekündigten Maßnahmen im Vergleich zum Stand der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage zu Frage 30 auf Bundestagsdrucksache 17/4132?

Bei den Maßnahmen 2, 3, 5 und 6 des „Aktionsplans Brenner 2009“ wurde die Finanzierung der Vorplanung sichergestellt und die Vorplanung seitens der Eisenbahninfrastrukturunternehmen begonnen. Bei den Maßnahmen 25, 36, 37, 42, 43, 44 und 48 wird auf die Darstellung zum Sachstand der Antwort zu Frage 30 auf Bundestagsdrucksache 17/4132 verwiesen.

46. Welche im „Aktionsplan Brenner 2009“ angekündigten Maßnahmen für eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene hält die Bundesregierung gegenüber einer von der Bundesregierung abgelehnten Beschränkung des Straßengüterverkehrs für nachrangig?

Die Frage ist unverständlich. Die Bundesregierung unterstützt grundsätzlich das Ziel einer Verlagerung des Güterverkehrs auf umweltverträgliche Verkehrsträger. Die Bundesregierung akzeptiert aber nur marktkonforme Maßnahmen, nicht ungerechtfertigte massive Beschränkungen des Straßengüterverkehrs (z. B. sektorale Fahrverbote).

Auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 30 auf Bundestagsdrucksache 17/4132 – dort in der Tabelle auf die Spalte „Stand der Maßnahmen“ der Maßnahmen 36, 37, 42, 43, 44 und 48 des Aktionsplans Brenner 2009 – wird verwiesen.

47. Wie will die Bundesregierung dafür sorgen, dass im Inntal Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagert wird, und inwiefern ist dieses Ziel gegenüber einer von der Bundesregierung abgelehnten Beschränkung des Straßengüterverkehrs nachrangig?

Es wird auf die Antwort zu Frage 46 verwiesen.

48. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass eine nennenswerte Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf die Schiene im Inntal nur durch die konsequente Ausrichtung des Brennerzulaufs auf den Güterverkehr und nicht in der Kombination aus Personen- und Güterverkehr erfolgen kann (bitte mit Begründung)?

Die Bundesregierung teilt diese Einschätzung nicht. Nach umfassenden Untersuchungen der Bundesregierung im Jahre 2010 und im Austausch mit Österreich besteht auf der Brenner-Achse München–Verona nach Realisierung des Brennerbasistunnels eine hohe Nachfrage sowohl nach alpenquerendem Schienengüterverkehr als auch nach Schienenpersonenfernverkehr und lokal nach Schienenpersonennahverkehren. Im bayerischen Inntal werden nach Fertigstellung des Brennerbasistunnels zu den bestehenden zwei Gleisen zwischen München und der deutsch-österreichischen Grenze bei Kiefersfelden zwei weitere Gleise notwendig werden. Die hohe Kapazität dieser vier Gleise wird ausreichen, den prognostizierten Güter- und Personenverkehr sehr gut zu bewältigen sowie eine Verlagerung von Straßenverkehren auf die Schiene zu ermöglichen.

49. Inwieweit unterstützt die Bundesregierung das Pilotprojekt „Leises Inntal“, das von der bayerischen Staatsregierung in einem Schreiben an den Bundesminister am 8. Juni 2010 angeregt wurde, im Rahmen des geplanten Zulaufs zum Brennerbasistunnel?

Die Bundesregierung finanziert Lärmsanierungsmaßnahmen an Bundesfernstraßen und Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes und stellt hierfür Bundesmittel von 50 bzw. 100 Mio. Euro pro Jahr zur Verfügung. Auf Grundlage jeweils bundesweit einheitlicher Kriterien ist es Aufgabe der Auftragsverwaltungen der Länder (vorliegend die Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern) bzw. der DB Netz AG die konkreten Maßnahmen vor Ort zu planen. Zahlreiche weitere Maßnahmen der Bundesregierung für einen wirksamen Verkehrslärmschutz sind im Nationalen Verkehrslärmschutzpaket II zusammengefasst. Vor diesem Hintergrund wird derzeit kein Bedarf für eine neue, regionale Förderinitiative gesehen.

50. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung das durchschnittliche Verkehrsaufkommen auf der Bahnstrecke München–Rosenheim–Kiefersfelden, und welche Prognosen gibt es für die Zukunft im Falle der Realisierung des Brennerbasistunnels und demgegenüber im Falle der Nichtrealisierung?
51. Welches Verkehrsaufkommen auf der Bahnstrecke München–Rosenheim–Kiefersfelden kann nach Einschätzung der Bundesregierung mit den bestehenden Gleisen bewältigt werden, und ab welchem Verkehrsaufkommen wären zusätzliche Gleise notwendig?
52. Aufgrund welcher Zahlen sieht die Bundesregierung die Notwendigkeit zusätzlicher Gleise im Inntal im Rahmen des geplanten Zulaufs zum Brennerbasistunnel?

Die Fragen 50 bis 52 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Über das derzeitige Verkehrsaufkommen auf der Strecke München–Rosenheim–Kiefersfelden liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

Die Auslastung der Relation wurde im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung unter der Annahme des realisierten Brennerbasistunnels mit der Prognose 2025 untersucht. Die Strecke wäre im gegenwärtigen Ausbauzustand im Tagesmittel durchgängig überlastet. Für eine viergleisig ausgebaute Strecke werden unter

den genannten Annahmen folgende Zahlen prognostiziert: Schienenpersonenfernverkehr 64 Züge, Schienenpersonennahverkehr 48 Züge und Schienengüterverkehr 180 Züge.

53. Wann rechnet die Bundesregierung mit der Fertigstellung des von Österreich und Italien geplanten Brennerbasistunnels?

Nach offizieller österreichischer Aussage soll der Brennerbasistunnel 2026 in Betrieb genommen werden. Die Bundesregierung schließt allein bautechnisch bedingt einen mehrere Jahre späteren Termin nicht aus.

54. Welche konkreten Veränderungen plant die Bundesregierung im Rahmen des Zulaufs zum Brennerbasistunnel für die Bahnstrecke München–Rosenheim–Kiefersfelden, und wann sollen diese umgesetzt werden?

Derzeit sind noch keine konkreten Veränderungen seitens des Bundes geplant; das Ergebnis der gemeinsamen Planungsgruppe der DB AG und den ÖBB zum Gemeinsamen Planungsraum bleibt abzuwarten.

55. Wie bewertet die Bundesregierung den Planfall 36 im Rahmen der Zulaufplanung für den Brennerbasistunnel in Hinsicht auf seine Kosten und die Realisierungswahrscheinlichkeit?

Welcher Lärmschutz ist im Rahmen des Planfalls 36 im Inntal möglich, und inwiefern erlaubt dieser zusätzliche Investitionen in den Lärmschutz?

In einer Untersuchung der Ausbaustrecke München–Rosenheim–Kiefersfelden–Grenze Deutschland/Österreich im Jahr 2010 wurde der Bedarf für zwei zusätzliche Gleise festgestellt. Die Maßnahme ist grundsätzlich wirtschaftlich. Das in der Bedarfsplanüberprüfung ermittelte Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,2 gibt Anlass, die Bearbeitungstiefe insbesondere bei der Infrastrukturplanung zu erhöhen und damit die Belastbarkeit des Bewertungsergebnisses zu verbessern. Der Bund hat deswegen die Finanzierung für die Vorplanung u. a. dieser Ausbaustrecke durch Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung am 10. Oktober 2012 sichergestellt. Grundsätzlich bemisst sich der Lärmschutz für eine Ausbaustrecke nach Maßgabe der Verkehrslärmschutzverordnung.

56. Wer darf an dem Planungsdialog zum geplanten Zulauf zum Brennerbasistunnel teilnehmen, und welche Rechte erhalten die Teilnehmer?
57. Welche Vorgaben über Mitwirkungs- und Informationsrechte gibt das Bundesverkehrsministerium für den Planungsdialog, und wie werden die Anwohner beteiligt?
58. Werden die Ergebnisse des Planungsdialogs für das Bundesverkehrsministerium bindend sein oder als Diskussionsbeitrag betrachtet?
59. Inwiefern werden im Rahmen des Planungsdialogs zum Zulauf zum Brennerbasistunnel alternative Trassenführungen wie eine Streckenverlegung auf die Innostseite oder Tunnel zugunsten der Lärmentlastung der Anwohner geprüft, und wie bewertet die Bundesregierung diese Vorschläge?

Die Fragen 56 bis 59 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ein Vorschlag für die Bürgerbeteiligung wird derzeit von der Projektleitung aus DB AG und ÖBB erarbeitet. Dieser wird dann ohne Vorgaben in der gemeinsa-

men Arbeitsgruppe diskutiert. Für den Gemeinsamen Planungsbereich könnte eine Lösung sein, Foren auf Gemeindeebene, ein grenzüberschreitendes Regionalforum und einen Lenkungskreis vorzusehen.

60. Welchen Zeitplan gibt es für den Planungsdialog zum Zulauf zum Brennerbasistunnel?

Nach Darstellung der DB AG und der Österreichischen Bundesbahnen könnten die Vorarbeiten der Projektleitung bis Anfang 2014 abgeschlossen sein. Im Anschluss könnte nach Einschätzung des Bundes mit dem Planungsdialog begonnen werden.

Zweite Stammstrecke S-Bahn München

61. Welche Mittel werden für den Ausbau der zweiten Stammstrecke der S-Bahn München aus dem Bundeshaushalt bereitgestellt, und wie würde sich in diesem Rahmen eine mögliche Verteuerung des Projekts aufgrund einer möglichen Terminverschiebung und möglicherweise höherer Planungskosten auswirken?
62. Steht die Bundesregierung zu der Zusage des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 24. Oktober 2012 im Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages, das alles veranlasst sei, damit die knapp 500 Mio. Euro aus dem Flughafendarlehen durch Umwidmung in den Bau der zweiten Stammstrecke München fließen können und der Bund bereit sei, seinen Anteil i. H. v. ca. 127 Mio. Euro für die zweite Stammstrecke einzusetzen?

Aus sachlichen Gründen werden die Fragen 61 und 62 gemeinsam beantwortet.

Für das GVFG-Bundesprogramm ist das Vorhaben „2. S-Bahn Stammstrecke München“ durch den Freistaat Bayern angemeldet worden. Es ist im GVFG-Bundesprogramm mit Investitionen von rund 1,76 Mrd. Euro (Kostenstand 2009) mit einem Anteil aus dem GVFG-Bundesprogramm von 831 Mio. Euro in Kategorie „C“ – bedingt aufgenommen – angeführt.

Seit Ende 2012 erscheint die Gesamtfinanzierung des Vorhabens nunmehr grundsätzlich gesichert. Danach ist folgende Finanzierung vorgesehen: 257 Mio. Euro Bundesfinanzhilfen aus dem GVFG-Bundesprogramm, 492 Mio. Euro Flughafendarlehen, 100 Mio. Euro aus Rücklagen des Freistaates und 108 Mio. Euro Entlastung des Freistaates bei Bedarfsplanprojekten.

Sonstige

63. Wie ist der Stand beim zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung der Schienenstrecke von München über Regensburg und Pilsen nach Prag?

Auf Bitte der Tschechischen Republik hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) gemeinsam mit dem Tschechischen Infrastrukturministerium einen Ausbau der Eisenbahnverbindung (München–)Regensburg–Furth im Wald–Pilsen (–Prag) im Jahre 2010 untersucht und gesamtwirtschaftlich bewertet. Ein umfassender zweigleisiger Ausbau inkl. Elektrifizierung dieser Verbindung war danach nicht wirtschaftlich. Auch eine stark optimierte Variante konnte kein gesamtwirtschaftlich positives Ergebnis erzielen.

64. Wann ist mit dem Start der Lärmsanierungsmaßnahmen an der Bahnstrecke Prutting–Söchtenau–Bad Endorf–Rimsting–Prien–Bernau–Übersee zu rechnen?

Es ist derzeit nicht absehbar, wann an der Bahnstrecke Prutting–Übersee mit Lärmsanierungsmaßnahmen begonnen werden kann.

65. Wie bewertet die Bundesregierung einen S-Bahnanschluss von Westerham (Gemeinde Feldkirchen-Westerham) zugunsten der zahlreichen Pendler?

Eine Bewertung zu einem S-Bahn-Anschluss von Westerham kann durch den Bund nicht erfolgen, da die Zuständigkeit für den Personennahverkehr beim Freistaat Bayern liegt und ein solcher S-Bahn-Anschluss hier nicht bekannt ist.

66. Welche Bedeutung misst die Bundesregierung dem Ausbau der Strecke Nürnberg–Regensburg–Passau, insbesondere vor dem Hintergrund wachsender Verkehrsbedürfnisse und den abschnittswisen Engpässen zwischen Regensburg und Passau, zu, und gibt es hierfür schon Planungen zur Lösung?

Die Bundesregierung misst der Schienenverbindung Nürnberg–Regensburg–Passau(–Wels–Linz–Wien) eine sehr hohe Bedeutung bei. Mit der Republik Österreich ist ein stufenweiser Ausbau dieser Verbindung abgestimmt. Die Bundesregierung hat im Jahre 2010 ermittelt, dass mit der Zunahme insbesondere des Schienengüterverkehrs in den kommenden Jahren Engpässe entlang dieser Strecke auftreten können. Daher wird – abgestimmt mit Österreich – bei der Aufstellung des kommenden BVWP der Ausbaubedarf dieser Strecke umfassend ermittelt werden.

67. Welche Bahnhöfe sind auf der Strecke Nürnberg–Regensburg–Passau bereits im Vergleich zum Stand der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage zu Frage 34 auf Bundestagsdrucksache 17/4132 barrierefrei ausgebaut, und wann werden alle Bahnhöfe barrierefrei zugänglich sein?

Die Angaben zu Frage 34 auf Bundestagsdrucksache 17/4132 haben bis auf die inzwischen fertig gestellten Maßnahmen und die Bahnhöfe Straubing, Passau und Vilshofen Bestand. Die Bahnhöfe Straubing und Passau wurden zwischenzeitlich in das 2. Programm der DB AG zur Verbesserung der Barrierefreiheit 2013 bis 2018 aufgenommen. Im Bahnhof Vilshofen wird die Barrierefreiheit im Rahmen des Infrastrukturbeschleunigungsprogramms noch im Verlauf des Jahres 2013 hergestellt sein. Die barrierefreie Ausgestaltung aller Verkehrsstationen hängt von den zur Verfügung stehenden Mitteln ab und ist zeitlich nicht zu bestimmen.

68. Was unternimmt die Bundesregierung, um bundesweit einen allgemeinen Standard für Bahnsteige und Fahrzeugeinstieghöhen abzustimmen, z. B. 55 cm im Nahverkehr und 76 cm im Fernverkehr?

Gemäß § 13 Absatz 1 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) beträgt die Regelhöhe von Bahnsteigen 0,76 m über Schienenoberkante (über SO), die bei Neubauten oder umfassenden Umbauten hergestellt werden soll; Höhen von unter 0,38 m und über 0,96 m sind unzulässig. Die Soll-Höhe von 0,96 m ist für Bahnsteige vorgesehen, an denen ausschließlich Stadtschnellbahnen halten.

Auf Grund einer Vielzahl von vorhandenen Bahnsteigen mit Höhen von 0,38 m über SO und weniger, aber auch wegen der Verwendung von Doppelstockwagen mit Einstieg im Untergeschoss werden in verschiedenen Netzbereichen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) auch Anlagen mit einer Bahnsteighöhe von 0,55 m über SO neu hergestellt. Dies führt in den Knotenbahnhöfen des Fernverkehrs zur Notwendigkeit des Einsatzes von Einstieghilfen, die bei den Doppelstockwagen mit Tiefeinstieg in der Regel im Steuerwagen eingebaut sind, in dem sich auch eine rollstuhlgerechte Toilette befindet.

Der Bund hält daher für Neubauten und umfassende Umbauten an der Regelhöhe von 0,76 m über SO fest, wobei die Bahnsteighöhe 0,55 m für eine Übergangszeit und beschränkt auf bestimmte örtliche Besonderheiten nicht ausgeschlossen werden soll. Auf Grund der Zuständigkeit der Länder für den SPNV kann der Bund jedoch keine Regelung treffen, die deren Interessen entgegensteht. Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Angemessene Bahnsteighöhen für eine benutzerfreundliche Eisenbahninfrastruktur“ (Bundestagsdrucksache 17/5153) verwiesen.

69. Wann wird insbesondere der mehrfach verschobene barrierefreie Ausbau des Hauptbahnhofes Passau fertiggestellt sein, nachdem der Parlamentarische Staatssekretär Dr. Andreas Scheuer den Beginn für Sommer 2013 versprochen hat (Passauer Neue Presse vom 19. Februar 2013, „Bahnhof-Sanierung: Der Fahrplan ist noch in Arbeit“)?
70. Kann in Passau eine stufenlose Barrierefreiheit für alle Fahrzeugeinstiegshöhen hergestellt werden, d. h. 55 cm im Nahverkehr und 76 cm im Fernverkehr?
71. Wann wird der barrierefreie Ausbau des Hauptbahnhofes Straubing begonnen und fertiggestellt sein, für den nach Presseberichten im ersten Quartal 2013 die Planungen beginnen sollen (www.idowa.de vom 22. April 2013, „Grünes Licht für Bahnhof-Ausbau“)?
72. Kann in Straubing eine stufenlose Barrierefreiheit für alle Fahrzeugeinstiegshöhen hergestellt werden, d. h. 55 cm im Nahverkehr und 76 cm im Fernverkehr?
73. Wie ist der Stand und Zeitplan beim barrierefreien Ausbau des Bahnhofs Würzburg?
Wie ist der Stand bei der damit zusammenhängenden Ertüchtigung, Verbreiterung und gegebenenfalls Verlegung des Tunnels zu den Gleisen?

Die Fragen 69 bis 73 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die DB AG hat gemäß § 2 Absatz 3 Satz 2 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) in enger Zusammenarbeit mit den Verbänden der Behindertenselbsthilfe mittlerweile das 2. Programm zur Herstellung von Barrierefreiheit aufgestellt, das den Belang der Barrierefreiheit mit den Möglichkeiten am Markt operierender Eisenbahnunternehmen in Einklang bringt. Das Programm wurde am 27. April 2012 vorgestellt. Anlage 3 enthält die Stationen der DB Station&Service AG, für die mittelfristig Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit geplant sind. Die Umsetzung der Maßnahmen liegt ausschließlich in der unternehmerischen Verantwortung der DB Station&Service AG.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 68 sowie auf die Entscheidungsvorschläge des Ausschusses für die Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung zur Abgrenzung der Zuständigkeiten Bund/DB AG/Länder infolge der Bahnreform (Anlage 1 auf Bundestagsdrucksache 13/6149 vom 18. November 1996 – angenommen in der 194. Sitzung des Deutschen Bundestages am

1. Oktober 1997) sowie zur Stärkung des parlamentarischen Fragerechts (Bundestagsdrucksache 16/8467 vom 10. März 2008) verwiesen.

74. Zieht die Bundesregierung eine Finanzierung des Ausbaus der eingleisigen und nicht elektrifizierten Strecke Bayreuth–Weiden im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung in Betracht, und gibt es zu möglichen zu finanzierenden Maßnahmen bereits Abstimmungen zwischen dem Freistaat Bayern und der DB AG?

Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) erhalten während der Laufzeit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) Planungs- und Investitionssicherheit über einen langfristigen Zeitraum und können selbst im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel über ihre Investitionstätigkeiten und -schwerpunkte im Bestandsnetz entscheiden. Entscheidungen über einzelne Maßnahmen sind dem Bund im Rahmen der LuFV nicht möglich.

75. Zieht die Bundesregierung eine Finanzierung des Ausbaus der Bahnstrecke Hof–Bamberg zwischen Hof und Neuenmarkt–Wirsberg mit der Verlegung eines zweiten Gleises zwischen Stammbach und Marktschorgast im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung in Betracht, und gibt es zu möglichen zu finanzierenden Maßnahmen bereits Abstimmungen zwischen dem Freistaat Bayern und der DB AG?

Siehe Antwort zu Frage 74.

76. Welche Pläne gibt es, die Strecke Bayreuth–Neuenmarkt–Wirsberg zweigleisig auszubauen?

Seitens der Bundesregierung gibt es hierzu keine Pläne.

77. Welche Pläne gibt es, die Strecken Schnabelwaid–Bayreuth und Bayreuth–Kirchenlaibach zweigleisig auszubauen und diese dann zweigleisigen Strecken miteinander zu verbinden?

Seitens der Bundesregierung gibt es hierzu keine Pläne.

78. Welche Pläne gibt es für einen Bahnhof oder gut ausgebauten fernverkehrstauglichen Haltepunkt im Bayreuther Süden?

Seitens der Bundesregierung gibt es hierzu keine Pläne.

79. Welche Pläne gibt es, anstelle der Pegnitztalstrecke eine neue Trasse entlang der A 9 zu errichten, die von Nürnberg heraus neu geplant und etwa auf Höhe der Stadt Pegnitz wieder auf die alte zu sanierende Strecke trafe?

Inwieweit bewertet die Bundesregierung die Pegnitztalstrecke als fernverkehrstauglich?

Inwieweit bewertet die Bundesregierung demgegenüber den Neubau eines Teils dieser Strecke?

Seitens der Bundesregierung gibt es keine Pläne eines Neubauabschnitts auf der Eisenbahnverbindung Nürnberg–Marktredwitz. Die Strecke Nürnberg–Marktredwitz–Hof–Dresden/Leipzig ist nach umfangreichen Sanierungs- und Aus-

baumaßnahmen inkl. der Ertüchtigung für Neigetechnik, die eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 160 km/h ermöglicht aus Sicht der Bundesregierung fernverkehrstauglich. Über ein Fernverkehrsangebot entscheiden allerdings die Fernverkehrsunternehmen an Absprache mit der DB Netz AG. Der Bund kann in diese eigenwirtschaftlichen Marktprozesse nicht eingreifen. Über einen Realisierungszeitpunkt der noch fehlenden Elektrifizierung des Streckenabschnitts Nürnberg–Marktredwitz–Hof/Grenze D/CZ (–Prag) kann derzeit noch keine Aussage getroffen werden. Im Rahmen der Sammelvereinbarung zur Finanzierung von Planungskosten erfolgt derzeit die Vorentwurfsplanung des Abschnittes Marktredwitz–Hof.

80. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass auf der Strecke Neu-Ulm–Augsburg bzw. Augsburg–Donauwörth zumindest abschnittsweise ein drittes Gleis notwendig wäre, und gibt es hierfür bereits Planungen, insbesondere für den Abschnitt westlich von Augsburg (etwa bis Dinkelscherben)?

Der Streckenabschnitt Ulm–Augsburg ist im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesschienenwege enthalten. Unter anderem ist der Bau eines dritten Gleises zwischen Neu-Ulm und Neuoffingen vorgesehen. Eine Untersuchung des Bundes im Jahre 2010 hat allerdings ergeben, dass im Abschnitt Augsburg–Dinkelscherben zukünftig eher Engpässe zu erwarten sind als zwischen Neu-Ulm und Neuoffingen. Der gesamte Abschnitt Ulm–Augsburg wird bei der Aufstellung des neuen BVWP umfassend auf seinen Ausbaubedarf untersucht. Ebenso wird der Abschnitt Augsburg–Donauwörth untersucht.

Inwieweit ein Ausbaubedarf (wo und welcher) besteht, kann erst nach Abschluss der Untersuchungen, voraussichtlich Ende 2015, gesagt werden.

81. Wie steht die Bundesregierung zum dreigleisigen Ausbau der Strecken Augsburg in Richtung Ulm und Donauwörth, insbesondere bis Meitingen, und wie ist der Stand der Planungen?

Siehe Antwort zu Frage 80.

82. Zieht die Bundesregierung eine Finanzierung des zweigleisigen Ausbaus der Bahnstrecke Plattling–München bzw. die Elektrifizierung der Bahnlinie Plattling–Bayerisch Eisenstein im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung in Betracht, und gibt es zu möglichen zu finanzierenden Maßnahmen bereits Abstimmungen zwischen dem Freistaat Bayern und der DB AG?

Siehe Antwort zu Frage 74.

83. Wie ist der Stand und Zeitplan der Ausbaumaßnahmen an der Strecke München–Lindau–Grenze D/A, und ist in diesem Zusammenhang mittlerweile eine Elektrifizierung der Zulaufstrecke Augsburg–Buchloe geplant?

Die DB AG teilte auf Rückfrage Folgendes mit: Der Abschluss der Vorplanung ist erfolgt. Derzeit erwartet die DB AG den Baubeginn im Jahr 2017; die Inbetriebnahme soll 2019, spätestens jedoch 2020 erfolgen. Die Elektrifizierung der Zulaufstrecke Augsburg–Buchloe ist derzeit nicht vorgesehen.

84. Wie ist der Stand und Zeitplan für eine Elektrifizierung der Südbahn Ulm–Friedrichshafen–Lindau?

Alle fünf Planfeststellungsverfahren wurden begonnen; die DB Netz AG geht von einer Vorlage der Planfeststellungsbeschlüsse nicht vor Ende 2014 aus. Derzeit werden ergänzende Antragsunterlagen für die Planfeststellungsabschnitte drei bis fünf erstellt und sind dem Eisenbahn-Bundesamt vorzulegen. Die DB Netz AG veranschlagt eine Bauzeit von rund 36 Monaten.

85. Wie ist der Stand bei der Verlängerung der S-Bahn 7 von Wolfratshausen nach Geretsried, insbesondere was den Finanzierungsantrag und die wirtschaftliche sowie technische Prüfung durch das Eisenbahn-Bundesamt angeht?

Das Vorhaben „S 7 Wolfratshausen–Geretsried“ ist bisher nur bedingt (Kategorie „c“) in das GVFG-Bundesprogramm aufgenommen. Die Gesamtkosten betragen laut Anmeldung durch den Freistaat Bayern rund 117 Mio. Euro und die Bundesfinanzhilfen rund 100 Mio. Euro.

Für eine endgültige Aufnahme in dieses Programm (Kategorie „A“) ist die Vorlage eines durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) geprüften Finanzierungsantrages der Vorhabenträgerin erforderlich, in dem nachgewiesen wird, dass insbesondere die Fördervoraussetzungen nach § 3 GVFG erfüllt sind. Ein solcher Antrag liegt dem Bund bisher nicht vor.

86. Wie steht die Bundesregierung zu einer Elektrifizierung der Bahnstrecke Hof–Schwandorf–Regensburg, und wie ist der Stand der Planung?

Siehe Antwort zu den Fragen 21 bis 24.

87. Wie steht die Bundesregierung zu einer Elektrifizierung der Bahnstrecke Nürnberg–Amberg–Schwandorf–Furth im Wald, und wie ist der Stand der Planung?

Die Bundesregierung plant diese Maßnahme nicht.

88. Welche Pläne und Zeitrahmen gibt es für einen barrierefreien Ausbau des Bahnhofs Furth im Wald?

Aus dem Schriftwechsel ist bekannt, dass Planungen für einen Neubau des Bahnsteigs 2, eine Aufhöhung der Bahnsteige 1 und 111 und eine Fußgängerüberführung zum Bahnsteig 2 vorliegen. Auf die Antwort zu den Fragen 69 bis 73 wird verwiesen.

89. Wie steht die Bundesregierung zu einem Ausbau der Bahnstrecke München–Regensburg–Schwandorf–Furth im Wald, und wie ist der Stand der Planung?

Siehe Antwort zu Frage 63.

90. Wie steht die Bundesregierung zu einem dritten Gleis zwischen Regensburg und Obertraubling?

Die Bundesregierung hat den Bau eines dritten Gleises zwischen Regensburg und Obertraubling als Teil der Elektrifizierung der Schienenverbindung Regensburg–Hof im Jahre 2010 gesamtwirtschaftlich untersucht. Die mit der Elektrifizierung prognostizierte Verkehrszunahme macht auch ein drittes Gleis zwischen Regensburg und Obertraubling erforderlich. Zur Elektrifizierung Regensburg–Hof siehe Antworten zu den Fragen 21 bis 24.

91. Inwieweit gibt es Planungen für einen barrierefreien Ausbau des Bahnhofs Regensburg-Prüfening?
92. Inwieweit gibt es Planungen für einen barrierefreien Ausbau der niederbayerischen Bahnhöfe Vilshofen und Osterhofen?

Wegen des Sachzusammenhangs werden die Fragen 91 und 92 gemeinsam beantwortet.

Auf die Antwort zu den Fragen 69 bis 73 wird verwiesen.

93. Wie ist der Stand bei der Ertüchtigung der Bahnstrecke Tutzing–Weilheim–Garmisch?

Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) erhalten während der Laufzeit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) Planungs- und Investitionssicherheit über einen längerfristigen Zeitraum und können selbst im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel über ihre Investitionstätigkeiten und -schwerpunkte im Bestandsnetz entscheiden. Angaben über Einzelmaßnahmen im Bestandsnetz liegen der Bundesregierung daher nicht vor und sind von der DB Netz AG kurzfristig nicht zu erlangen.

94. Wie viele unbeschränkte Bahnübergänge gibt es noch auf der Rottalbahn (Bahnstrecke Passau–Neumarkt–Sankt Veit), und was wird für die Sicherung unternommen (bitte nach Bahnübergänge aufzeigen)?

Nach Auskunft des zuständigen Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU), der SüdOstBayernBahn (SOB) gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) gibt es auf der Strecke 5832 Passau–Neumarkt-St. Veit 77 technisch gesicherte Bahnübergänge (BÜ) mit Schranken oder Halbschranken, 15 technisch gesicherte BÜ ohne Schranken oder Halbschranken und 24 nicht-technisch gesicherte BÜ als Privatwegübergänge. Eine auf jeden einzelnen BÜ bezogene Darstellung der Sicherungsart für die gesamte Strecke ist im Rahmen der für die Beantwortung einer Kleinen Anfrage zur Verfügung stehenden Zeit nicht möglich.

Die Sicherung eines jeden Bahnüberganges erfolgt auf Grundlage des § 11 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) und liegt in der Verantwortung des EIU. Die beteiligten Kreuzungspartner bewerten die Örtlichkeit z. B. regelmäßig im Rahmen einer BÜ-Verkehrsschau. Seit 2005 hat die SOB nach eigenen Angaben auf dieser Strecke bei 16 BÜ eine technische Sicherung nachgerüstet, 6 BÜ ersatzlos aufgelassen, 1 BÜ durch eine Eisenbahnüberführung ersetzt und 1 BÜ durch einen Parallelweg ersetzt und dadurch ebenfalls aufgelassen.

95. Wie ist der Stand und Zeitrahmen beim Wemdinger Tunnel?

Es handelt sich nicht um eine Eisenbahninfrastruktur. Die Strecke Nördlingen–Wemding wurde 1995 stillgelegt.

96. Wie ist der Stand und Zeitrahmen für einen Lärmschutz an den Bahnlinien Ansbach–Würzburg zwischen Flachslanden und Ippesheim und zwischen Ansbach-Ost und Heilsbronn an der Bahnlinie Ansbach–Nürnberg im westlichen Mittelfranken?

Was hat die Bundesregierung unternommen, um den Lärmschutz im westlichen Mittelfranken zu verwirklichen, und eine zügige Inangriffnahme der Lärmsanierungsmaßnahmen zu ermöglichen?

Es ist derzeit nicht absehbar, wann an den Streckenabschnitten zwischen Flachslanden und Ippesheim und zwischen Ansbach-Ost und Heilsbronn mit Lärmsanierungsmaßnahmen begonnen werden kann.

In der gesamten Legislaturperiode wurden jährlich im Bundeshaushalt 100 Mio. Euro für das Lärmsanierungsprogramm an Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes zur Verfügung gestellt. Für die Jahre 2013/2014 werden ergänzend für ein Sonderprogramm Lärmschutz Schiene 40 Mio. Euro bereitgestellt. Bei der Förderung durch den Bund werden auch innovative Maßnahmen angemessen berücksichtigt. Es ist ein lärmabhängiges Trassenpreissystem eingeführt worden und dem Bundesrat liegt ein Änderungsgesetz zum Bundes-Immissionschutzgesetz zur Zustimmung vor, mit dem der Schienenbonus bei der Ermittlung des Schienenverkehrslärms abgeschafft werden soll. Dies wird dazu führen, dass zunehmend leisere Güterwagen und innovative Techniken zum Lärmschutz zum Einsatz kommen. Von diesen Maßnahmen profitiert die Region westliches Mittelfranken in gleicher Weise wie andere Regionen.

97. Welche zusammenhängenden Lärmschutzmaßnahmen sollen für die Gemeinden Marktbreit und Obernbreit sowie Ochsenfurt und Winterhausen umgesetzt werden?

An diesem Streckenabschnitt sind Lärmsanierungsmaßnahmen in Vorbereitung. Welche Maßnahmen umgesetzt werden, ist unter anderem abhängig vom Ausgang des Planfeststellungsverfahrens, das auf Wunsch der Bürgermeister und Kommunen an Stelle eines Plangenehmigungsverfahrens eingeleitet werden sollte.

Zu den Lärmsanierungsmaßnahmen

Marktbreit

Links der Bahn: km 113,660 bis km 114,090 = 430 m Wandlänge, Höhe 3,0 m über SO

Rechts der Bahn: km 113,610 bis km 114,220 = 610 m Wandlänge, Höhe 3,0 m über SO

Obernbreit

Rechts der Bahn: km 111,420 bis km 112,310 = 890 m Wandlänge, Höhe 2,50 m über SO

Winterhausen

Rechts der Bahn: km 125,500 bis km 126,030 = 530 m Wandlänge, Höhe 3,00 m über SO

Ochsenfurt

Links der Bahn: km 119,000 bis km 119,385 = 385 m Wandlänge, Höhe 3,0 m über SO

km 119,385 bis km 119,720 = 335 m Wandlänge, Höhe 1,50 m über SO

km 119,720 bis km 119,880 = 160 m Wandlänge, Höhe 3,00 m über SO

km 120,020 bis km 120,290 = 270 m Wandlänge, Höhe 3,00 m über SO

Rechts der Bahn: km 118,320 bis km 117,770 = 550 m Wandlänge, Höhe 3,0 m über SO

km 119,390 bis km 119,010 = 380 m Wandlänge, Höhe 3,0 m über SO

km 120,940 bis km 120,327 = 613 m Wandlänge, Höhe 3,0 m über SO

Die Maßnahmen werden voraussichtlich ab 2015 realisiert. Zusätzlich werden dann auch passive Maßnahmen umgesetzt.

98. Welche Messungen wurden im Rahmen der Lärmschutzkonzeption für die benannten Gemeinden durchgeführt?

Im Zuge der Planung von Lärmschutzmaßnahmen an einem Streckenabschnitt wird die Lärmbelastung und die Dimensionierung der vorgesehenen Maßnahmen nach dem in der Verkehrslärmschutzverordnung vorgesehenen Verfahren berechnet.

99. Werden auch Lärmschutzmaßnahmen in den Gemeinden Marktbreit und Obernbreit sowie Ochsenfurt und Winterhausen umgesetzt, die im Rahmen der Förderungen durch die Konjunkturpakete getestet worden sind?

In der Ortsdurchfahrt Winterhausen wurden mit Mitteln aus dem Konjunkturprogramm II zwei Stahlbrücken gegen Überbauten mit fester Fahrbahn und eingelassener Schiene sowie seitlichen Schallschutzwänden errichtet. Hierfür wurden rund 1,6 Mio. Euro eingesetzt.

100. In welchem finanziellen Rahmen plant der Bund sich an der Instandhaltung der NE-Schienen Güterverkehrsstrecke (NE = nichtbundeigene Eisenbahnen) Schlüsselfeld–Strullendorf zu beteiligen?

Dem Bund mangelt es zurzeit noch an der gesetzlichen Ermächtigung, Investitionen in die Schienenwege öffentlicher nicht bundeseigener Eisenbahnen zu fördern. Der Bund hat ein entsprechendes Gesetzesvorhaben auf den Weg gebracht. Die Finanzierung von Instandhaltung ist nicht vorgesehen.

C. Bundesautobahnen und Bundesstraßen

Ausbau A 3 Aschaffenburg–Nürnberg–Passau

101. Wie ist der Stand beim Ausbau der A 3, insbesondere der Baumaßnahmen in den Abschnitten zwischen Aschaffenburg-Ost und Kreuz Biebelried, d. h. wie viele Kilometer sind bereits fertiggestellt, bzw. wie viele Kilometer sind aktuell im Bau, und wann ist mit der endgültigen Fertigstellung des Teilstücks zu rechnen?

Im rund 94 km langen westlichen Ausbauabschnitt von Aschaffenburg-West bis zum Autobahnkreuz Biebelried ist die A 3 bereits auf 53 km Länge 6-streifig ausgebaut, weitere 13 km sind derzeit in Bau.

In den verbleibenden, noch zum Ausbau anstehenden 28 km liegt das Baurecht vor. Der Baubeginn von weiteren Abschnitten wird abhängig von den Finanzierungsmöglichkeiten festgelegt werden. Eine konkrete Aussage zur Gesamtfertigstellung des Teilabschnitts ist derzeit noch nicht möglich.

102. Wann ist mit dem Beginn der Bauphase und der abschließenden Realisierung des Ausbaus der A 3 im Bauabschnitt zwischen Biebelried und Schlüsselfeld zu rechnen?
103. Wie ist der Planungsstand der im Bau befindlichen Strecke der A 3 zwischen dem Kreuz Biebelried und Nürnberg?

Die Fragen 102 und 103 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Projektplanung im rund 79 km langen Abschnitt Biebelried bis Fürth/Erlangen sind weit fortgeschritten. Im Bereich von Biebelried bis Schlüsselfeld liegt in drei Teilabschnitten für insgesamt rund 15 km das Baurecht vor. In allen anderen Abschnitten bis Fürth/Erlangen laufen derzeit die Projektplanungen bzw. die Planfeststellungsverfahren.

Der Ausbau im Bereich von Aschaffenburg bis Biebelried ist wegen der fehlenden Ausweichstrecke bei Stau und Überlastung der A 3 prioritär gegenüber dem Ausbau im Abschnitt Biebelried bis Fürth/Erlangen.

104. Welche Lärmschutzmaßnahmen sind grundsätzlich bzw. für die einzelnen Abschnitte zwischen Aschaffenburg-Ost und Nürnberg jeweils vorgesehen (bitte die Lärmschutzmaßnahmen den Abschnitten zuordnen)?

Im Zuge des 6-streifigen Ausbaus der A 3 zwischen Aschaffenburg und Nürnberg werden Lärmschutzmaßnahmen nach den Grenzwerten der Lärmvorsorge angeordnet.

105. Wird der Abschnitt der A 3 zwischen der Anschlussstelle Schlüsselfeld und dem Autobahnkreuz Fürth/Erlangen, der zurzeit im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht versehen ist, im Zuge der Überprüfung der Bedarfspläne des Bundesverkehrswegeplans in den Vordringlichen Bedarf eingestellt werden?

Eine Aussage über die zukünftige Einstellung bzw. Einstufung von Maßnahmen im derzeit in der Vorbereitung befindlichen BVWP ist derzeit noch nicht möglich.

106. Hält die Bundesregierung einen sechsspürigen Ausbau der A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Rosenhof für notwendig, und wie ist der Stand der Planungen?

Im aktuell gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2004 ist der 6-streifige Ausbau der A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Rosenhof in der Dringlichkeitsstufe „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ enthalten. Der Bedarf des Vorhabens ist damit vom Deutschen Bundestag bestätigt.

Den von der Bayerischen Straßenbauverwaltung ausgearbeiteten Planungen hat das BMVBS im Jahr 2010 zugestimmt. Um Baurecht zu schaffen, erstellt die Bayerische Straßenbauverwaltung derzeit die Unterlagen für das straßenrechtliche Planfeststellungsverfahren.

107. Auf welchen Abschnitten der A 3 sind Erhaltungsmaßnahmen geplant, und in welchem Zeitrahmen sollen diese jeweils durchgeführt werden, um die durch das gestiegene Verkehrsaufkommen entstandenen Schäden an der A 3 zu beheben?

Soweit die erforderlichen Haushaltsmittel zur Verfügung stehen, sind folgende Deckenerneuerungen geplant:

| | |
|---|-------------|
| AS Wiesentheid–AS Geiselwind | 2014, 2015 |
| bei AS Schlüsselfeld | 2013 |
| östl. AS Nürnberg-Nord | 2015 |
| AS Erlangen/Tennenlohe–AS Nürnberg-Nord | 2014 |
| AS Erlangen–AS Nürnberg-Nord | 2015 |
| AS Rosenhof–AS Kirchroth | 2013, 2014 |
| AS Straubing–AK Deggendorf | ab 2014 |
| AS Passau Süd–AS Pocking | 2013 |
| AS Pocking–Landesgrenze | 2014, 2015. |

108. Wie ist der derzeitige Planungsstand zum sechsspürigen Ausbau der A 3 zwischen Passau und Regensburg in den jeweiligen Teilabschnitten?

Zum 6-streifigen Ausbau der A 3 zwischen dem AK Regensburg und der AS Rosenhof wird auf die Antwort zu Frage 106 verwiesen.

Ein 6-streifiger Ausbau weiterer Abschnitte der A 3 ist bedarfsplanrelevant. Die Entscheidung über eine Aufnahme und ggf. Dringlichkeitseinstufung in einen künftigen Bedarfsplan obliegt dem Deutschen Bundestag mit der Verabschiedung des Fernstraßenausbaugesetzes.

Ausbau A 6 Landesgrenze Baden-Württemberg–Nürnberg

109. Wie ist der Stand der Planung und der Zeitrahmen für den Ausbau des Abschnittes Autobahnkreuz (AK) Nürnberg-Süd bis AK Nürnberg-Ost?
110. Wie ist der Stand der Planung und der Zeitrahmen in den Abschnitten der A 6 zwischen der Anschlussstelle Schwabach-West und der Anschlussstelle Roth?

Die Fragen 109 und 110 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für die Ausbauabschnitte der A 6 von Nürnberg-Süd bis Nürnberg-Ost sowie von Schwabach-West bis zur AS Roth wurde das Baurecht bereits geschaffen. Die Realisierung ist abhängig von den Finanzierungsmöglichkeiten. Ein konkreter Zeitrahmen für den Ausbau kann damit derzeit nicht benannt werden.

111. Wird der Abschnitt der A 6 zwischen der Landesgrenze Baden-Württemberg und der Anschlussstelle Schwabach-West im Zuge der Überarbeitung der Bedarfspläne des Bundesverkehrswegeplans in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen, und wie gestaltet sich die zeitliche Planung?

Eine Aussage über die zukünftige Einstellung bzw. Einstufung von Maßnahmen im derzeit in der Vorbereitung befindlichen BVWP ist derzeit noch nicht möglich.

112. Welche Lärmschutzmaßnahmen sind auf der Höhe der Ortschaft Moorenbrunn entlang der A 6 geplant, und wann werden diese realisiert?

Die Ausbauplanung der A 6 im Abschnitt Nürnberg-Süd bis Nürnberg-Ost sieht zum Schutz von Moorenbrunn eine Kombination aus Lärmschutzwänden und dem Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags vor. Die Realisierung der Lärmschutzmaßnahmen erfolgt im Zusammenhang mit dem 6-streifigen Ausbau.

A 8 Ulm–Augsburg–München

113. Wie ist der Planungsstand und der Zeitrahmen für den Ausbau der A 8 zwischen Ulm und Augsburg, und wie ist der Stand des Vergabeverfahrens für den Ausbau auf dieser Strecke?

Der 6-streifige Ausbau der A 8 zwischen dem AK Ulm–Elchingen und der AS Augsburg/West erfolgt derzeit im Rahmen einer Öffentlich-Privaten Partnerschaft (ÖPP) durch einen privaten Konzessionsnehmer und soll bis Herbst 2015 abgeschlossen sein. Nach Durchführung eines Vergabeverfahrens läuft die Konzession für dieses ÖPP-Projekt seit dem 1. Juni 2011.

114. Welche Lärmschutzmaßnahmen sind im Zuge des sechsspurigen Ausbaus der A 8 zwischen Ulm und Augsburg grundsätzlich geplant, und wie werden sie den einzelnen Abschnitten zugeordnet?

Im Zuge des 6-streifigen Ausbaus der A 8 zwischen Ulm und Augsburg werden Lärmschutzmaßnahmen nach den Grenzwerten der Lärmvorsorge angeordnet.

A 8 München–Rosenheim–Bundesgrenze

115. Wie sieht die Bundesregierung das Verlagerungspotenzial des Pkw- und Lkw-Verkehrs von der A 8 zwischen München und Bundesgrenze auf die A 94, und worauf basiert diese Einschätzung?

Das Verlagerungspotential im Prognosehorizont 2025 (unter der Annahme einer Fertigstellung der A 94 bis Markt) wird mit circa 1 000 Pkw/24h geschätzt. Eine Verlagerung von Lkw Anteilen findet kaum statt. Für weitere Ausbaustufen z. B. Fertigstellung der A 94 bis zur A 3 (ohne Markt–Simbach) sind die Analysen noch in Bearbeitung.

116. Wie ist der Stand der Planungen für den sechsspürigen Ausbau der A 8 in den einzelnen Abschnitten zwischen München–Rosenheim–Bundesgrenze, und welche Abschnitte sind bereits mit einer Finanzierung hinterlegt?

Zwischen München und Rosenheim läuft derzeit keine Ausbauplanung. Zwischen Rosenheim und Bundesgrenze liegen für zwei Abschnitte (Rosenheim–Achenmühle und Achenmühle–Bernauer Berg) Vorentwürfe dem BMVBS zur Zustimmung vor, zwei weitere Abschnitte (Grabenstätt–Reichhausen und Neukirchen–Loithal) befinden sich im Prüflauf des Freistaats Bayern. In den anderen Abschnitten läuft die Entwurfsplanung. Die Frage der Finanzierung wird erst relevant, sobald das Baurecht vorliegt.

117. Liegen dafür mittlerweile, im Vergleich zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage zu Frage 42 auf Bundestagsdrucksache 17/8284, detaillierte Zeitangaben und Kostenberechnungen vor, und wenn ja, welche?

Detaillierte Zeitpläne für den 6-streifigen Ausbau zwischen Rosenheim und Bundesgrenze liegen noch nicht vor. Die Kostenberechnungen sind Bestandteil der Entwurfsaufstellung für die oben genannten Entwurfsabschnitte.

118. Für welche der einzelnen Abschnitte zwischen München–Rosenheim–Bundesgrenze läuft bereits ein Planfeststellungsverfahren, und wie weit ist dieses Verfahren bereits fortgeschritten?

Planfeststellungsverfahren laufen bisher keine.

119. Plant die Bundesregierung im Rahmen der Überarbeitung der Bedarfspläne des Bundesverkehrswegeplans die Höherstufung der Abschnitte Autobahnkreuz München–Brunntal–Autobahndreieck Inntal und Anschlussstelle Bernau–Bundesgrenze der A 8 in den Vordringlichen Bedarf?

In der Anmeldeleiste des Freistaates Bayern für Projekte zur Aufnahme in die Fortschreibung des BVWP, die im März 2013 vom Ministerrat des Freistaates Bayern beschlossen wurde, sind die genannten Projekte enthalten. Über eine Aufnahme in den nächsten Bedarfsplan und eine damit verbundene Einstufung in eine Dringlichkeitsstufe wird der Deutsche Bundestag entscheiden.

120. Welche konkreten Lärmschutzmaßnahmen wie Galerien, Grünbrücken oder Einhausungen sind im Zuge des Ausbaus der A 8 zwischen Rosenheim und Bundesgrenze grundsätzlich bzw. für die einzelnen Abschnitte (einschließlich des Abschnitts Holzkirchen-Irschenberg), und in welchem Zeitrahmen sind sie geplant?
121. Welche Lärmschutzmaßnahmen wären im Bereich der A 8 zwischen Rosenheim und Bundesgrenze im Rahmen eines 4+2-Ausbaus möglich, und inwiefern würden sich diese von einem 6+2-Ausbau unterscheiden?
122. Wie bewertet die Bundesregierung eine Grünbrücke im Bereich Frasdorf im Rahmen eines sechsspurigen Ausbaus der A 8, und inwiefern müsste sich die Gemeinde an einer Begrünung einer Einhausung beteiligen?
123. Wie ist der Stand der Planungen für eine Grünbrückenlösung im Bereich Frasdorf sowie im Bereich Rohrdorf–Achenmühle?
124. Wie bewertet die Bundesregierung eine Galerielösung im Bereich Hötzing (Gemeinde Bernau) im Rahmen eines sechsspurigen Ausbaus der A 8, und welche Lärmschutzpläne gibt es für diesen Bereich?
125. Welche konkreten Pläne für zusätzlichen Lärmschutz gibt es für den Bereich Achenmühle (Gemeinde Rohrdorf) im Rahmen des sechsspurigen Ausbaus der A 8, und wie bewertet die Bundesregierung diese?
126. Welche konkreten Pläne für zusätzlichen Lärmschutz gibt es für die Bereiche Daxa, Umrathshausen und Leitenberg (Gemeinde Frasdorf) im Rahmen des sechsspurigen Ausbaus der A 8, und wie bewertet die Bundesregierung diese?
127. Welche konkreten Pläne für zusätzlichen Lärmschutz gibt es für den Gemeindebereich Raubling im Rahmen des sechsspurigen Ausbaus der A 8, und wie bewertet die Bundesregierung diese?

Die Fragen 120 bis 127 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im derzeitigen frühen Planungsstadium für die genannten Abschnitte kann zu konkreten Fragen hinsichtlich Lärmschutz oder Grünbrücke keine verlässliche Aussage getroffen werden. Grundsätzlich werden beim 6-streifigen Ausbau einer Autobahn Lärmschutzmaßnahmen nach den Grenzwerten der Lärmvorsorge angeordnet.

A 92

128. Wie ist der Stand der Planung beim sechsstreifigen Ausbau der A 92 zwischen dem Autobahndreieck München-Feldmoching und dem Autobahnkreuz Neufahrn?

Der Vorentwurf liegt dem BMVBS zur Zustimmung vor.

129. Wie ist der Planungsstand für eine dritte Autobahnausfahrt bei Plattling?

Dem von der Bayerischen Straßenbauverwaltung vorgelegten Planungsentwurf für eine neue Anschlussstelle im Zuge der A 3 bei Plattling hat das BMVBS im Jahr 2012 zugestimmt. Auf dieser Grundlage erarbeitet die Bayerische Straßenbauverwaltung derzeit die Unterlagen für ein straßenrechtliches Planfeststellungsverfahren.

130. Wie ist der Planungsstand für eine weitere Ausfahrt bei Dingolfing?

Dem Planungsentwurf für eine Anschlussstelle bei Dingolfing-Höfen im Zuge der A 3 hat das BMVBS im Jahr 2010 zugestimmt. Auf dieser Grundlage hat die Regierung von Niederbayern im Jahr 2011 zwei Planfeststellungsverfahren – für den Bau einer Anschlussstelle Dingolfing-Höfen und den Ausbau der nachgeordneten Zubringerstraßen – eingeleitet, um Baurecht für die Vorhaben zu schaffen. Beide Verfahren dauern derzeit noch an.

A 93

131. Wie ist der Realisierungsstand für den bestandsorientierten Ausbau der A 93 Süd in Fahrtrichtung Inntaldreieck?

Es wird davon ausgegangen, dass die grundhafte Erneuerung der östlichen Fahrbahn (Fahrtrichtung AD Inntal) gemeint ist. Hier wurden im letzten Jahr zwei Bauabschnitte fertiggestellt, in diesem Jahr sind weitere zwei Bauabschnitte vorgesehen. 2014 soll mit einem letzten Bauabschnitt die Sanierung abgeschlossen werden.

132. In welchem Zeitrahmen sollen die aktiven Lärmschutzmaßnahmen an der A 93 im Gemeindebereich von Oberaudorf – an der Erlenu- und Innsiedlung – realisiert werden?

Zurzeit läuft das Planfeststellungsverfahren. Der Erörterungstermin fand im Januar 2013 statt. Der Planfeststellungsbeschluss wird noch in diesem Jahr erwartet. Die Bauvorbereitung soll möglichst im nächsten Jahr anlaufen, ein Baubeginn ist für eventuell noch 2014 oder 2015 vorgesehen.

A 94 München–Pocking

133. Wie ist der aktuelle Stand der Baumaßnahmen im Zuge des Baus der A 94 zwischen München und Pocking?

Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung für eine schnelle Lückenschließung ergriffen?

Die A 94 München–Pocking ist in verschiedene Betriebs-, Bau- bzw. Planungsabschnitte gegliedert. Deren Stand stellt sich wie folgt dar:

| Abschnitt | Sachstand Planung/Bau/Betrieb |
|------------------------------|---|
| München–Forstinning | unter Verkehr |
| Forstinning–Pastetten | unter Verkehr |
| Pastetten–Dorfen–Heldenstein | in Bau (Vorarbeiten) |
| Heldenstein–Ampfing | unter Verkehr |
| Ampfing–Marktl | unter Verkehr |
| Marktl–Simbach a. Inn | unter Verkehr (einbahnig) |
| Simbach a. Inn–Kühstein | Linienbestimmungsverfahren abgeschlossen |
| Kühstein–Malching | unter Verkehr (1. Fahrbahn), in Bau (2. Fahrbahn) |
| Malching–Kirchham | Planfeststellungsverfahren |
| Kirchham–Pocking | Planfeststellungsverfahren |

Vordringliches Ziel ist es, die bestehende rund 33 Kilometer lange Ausbaulücke im Abschnitt Pastetten–Dorfen–Heldenstein zu schließen. Dazu hat die planungszuständige Bayerische Straßenbauverwaltung dem BMVBS Vorschläge zur Finanzierung, zum Bauablauf sowie zur beschleunigten Bauabwicklung vorgelegt. Diese hat der Bund aufgegriffen und zu einer ÖPP-Initiative weiterentwickelt. Demnach wird angestrebt, den Abschnitt Pastetten–Dorfen–Heldenstein im Rahmen eines Öffentlich-Privaten-Partnerschafts-Modells (ÖPP) umzusetzen unter der Voraussetzung, dass die Wirtschaftlichkeit einer ÖPP-Variante gegenüber einer herkömmlichen Realisierung nachgewiesen werden kann.

Mit den konventionell finanzierten bauvorbereitenden Arbeiten im Abschnitt Pastetten–Dorfen–Heldenstein wurde bereits im Jahr 2012 begonnen. Diese Arbeiten werden auch aus Mitteln des im Dezember 2012 beschlossenen Infrastrukturbeschleunigungsprogramms II weiter forciert.

134. Wie ist der aktuelle Stand beim Abschnitt der A 94 zwischen Pastetten, Dorfen und Heldenstein?

Siehe Antwort zu Frage 133.

135. Was unternimmt die Bundesregierung, um bezüglich des Trassenverlaufs bei Simbach/Inn mit der Kommune zu einer gütlichen und schnellen Einigung zu gelangen?

Im aktuell gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2004 ist der Ausbau der A 94 bei Simbach am Inn in der Dringlichkeitsstufe „Weiterer Bedarf“ enthalten. Aufgrund dieser nachrangigen Einstufung werden im Abschnitt Simbach derzeit keine Planungen durchgeführt.

Die Entscheidung über eine Wiederaufnahme und ggf. vordringliche Einstufung in einen künftigen Bedarfsplan obliegt dem Deutschen Bundestag mit der Verabschiedung des Fernstraßenausbaugesetzes. Erst auf dieser Basis könnten die Planungen im Abschnitt Simbach angegangen und mit den beteiligten Kommunen abgestimmt werden.

136. Wie ist der aktuelle Stand auf dem Abschnitt zwischen Markt, Simbach/West und Kühstein?

Siehe Antwort zu Frage 133.

137. Wie ist der Stand auf dem Abschnitt der A 94 zwischen Malching, Kirchham und Pocking?

Siehe Antwort zu Frage 133.

138. Welche Lärmschutzmaßnahmen sind im Zuge des Baus der A 94 grundsätzlich und in den oben genannten Abschnitten geplant bzw. im Bau befindlich, und wie ist der zeitliche Rahmen für die Fertigstellung?

Auf Grundlage der gesetzlichen Regelungen und Anspruchsgrundlagen werden sämtliche beim Neu- und Ausbau der A 94 erforderlichen Lärmschutzeinrichtungen im Zuge der straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren behandelt und von der Bayerischen Straßenbauverwaltung entsprechend den Vorgaben des Planfeststellungsbeschlusses umgesetzt werden.

A 95/B 2/B 23

139. 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?

Voraussetzung für den Bau der B 23 Ortsumgehung Oberau ist der Bau der B 2 Ortsumgehung Oberau, da die B 23 direkt an die B 2 anschließen wird. Am 1. Juli 2011 wurde mit vorbereitenden Arbeiten im Rahmen einer Deponiesanierung begonnen. Diese Arbeiten sollen bis zum dritten Quartal 2013 abgeschlossen sein. Die weitere Realisierung hängt von den Finanzierungsmöglichkeiten ab.

140. Wie ist der Stand bei der A 95 und der Bundesstraßen zwischen Eschenlohe und Garmisch-Partenkirchen?

Für den 4-streifigen Neubau der B 2n zwischen Eschenlohe und Oberau (Anschluss an die A 95) läuft das Planfeststellungsverfahren. Am 28. März 2013 fand der Erörterungstermin statt.

141. Wie ist der Stand für den „Starnberger Tunnel“ (A 952-B 2)?

Für den Entlastungstunnel Starnberg erfolgt derzeit die Erarbeitung der Ausführungsplanung auf Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses. Die Realisierung des Vorhabens ist von den Finanzierungsmöglichkeiten abhängig.

B 15 Regensburg–Landshut–Rosenheim

142. Was hat die Bundesregierung unternommen, um die B 15 neu in den Vordringlichen Bedarf aufzunehmen und die Planungen voranzutreiben, wie bei einer Verkehrskonferenz im November 2012 bei der Regierung von Niederbayern in Landshut vom Parlamentarischen Staatssekretär Dr. Andreas Scheuer angekündigt (Landshuter Zeitung vom 13. November 2012, „B 15 neu als Erschließungsachse für die Region“)?

Im aktuell gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2004 ist der rund 140 km lange Abschnitt der B 15 neu Regensburg–Landshut–Rosenheim in verschiedenen Dringlichkeitsstufen enthalten.

Die Entscheidung über eine Wiederaufnahme der B 15 neu in einen künftigen Bedarfsplan sowie ggf. deren Dringlichkeitseinstufung obliegt dem Deutschen Bundestag mit der Verabschiedung des Fernstraßenausbaugesetzes.

143. Wie ist der aktuelle Stand beim Abschnitt Essenbach (A 92)–Ergoldsbach?

Der Planfeststellungsbeschluss ist bestandskräftig. Unterstützt durch Mittel aus dem Investitionsbeschleunigungsprogramm II wird noch im Jahr 2013 mit den bauvorbereitenden Arbeiten im rund 9 Kilometer langen Abschnitt Essenbach–Ergoldsbach (A 92) begonnen werden.

144. Wird der Abschnitt Essenbach (A 92)–Geisenhausen bei der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans in den Vordringlichen Bedarf eingestuft, sollte vor der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans kein Baurecht erlangt werden?

Baulich noch nicht begonnene Maßnahmen – wie auch die Abschnitte der B 15 neu – werden im Zuge der Aufstellung eines neuen Bundesverkehrswegplans bzw. eines neuen Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen einer Projektbewertung unterzogen werden. Die Entscheidung über eine Aufnahme und gegebenenfalls Dringlichkeitseinstufung in einen künftigen Bedarfsplan obliegt dem Deutschen Bundestag mit der Verabschiedung des Fernstraßenausbaugesetzes.

145. Wann ist angesichts der Tatsache, dass das Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt Geisenhausen–Haarbach ruht, mit weiteren Planungen zu rechnen?

Siehe Antwort zu Frage 147.

146. Wann ist mit der Einleitung eines ergänzenden Raumordnungsverfahrens aufgrund einer erforderlichen abweichenden Trassierung im Isental (ursprünglich Abschnitt Haarbach–Velden) zu rechnen, und wie soll diese Trassierung aussehen?

Siehe Antwort zu Frage 147.

147. Wann ist für den Abschnitt Velden–Schwindegg (A 94) ein ergänzendes Raumordnungsverfahren vorgesehen?

Baulich noch nicht begonnene Abschnitte der B 15 neu werden im Zuge der Aufstellung eines neuen Bundesverkehrswegplans bzw. eines neuen Bedarfsplans einer erneuten Projektbewertung unterzogen. Die Entscheidung über eine Aufnahme und gegebenenfalls Dringlichkeitseinstufung in einen künftigen Bedarfsplan obliegt dem Deutschen Bundestag mit der Verabschiedung des Fernstraßenausbaugesetzes.

Im Zusammenhang mit der Aufstellung der Planfeststellungsunterlagen für den Abschnitt Essenbach (A 92)–Geisenhausen ist auch das weitere Planungskonzept in Richtung Rosenheim von Bedeutung. Das Planfeststellungsverfahren soll beantragt werden, wenn die zukünftige Einstufung der B 15 neu im neuen Bedarfsplan feststeht.

148. Welchen Zeitplan für den Bau der Rosenheimer Westtangente (B 15) gibt es, und wann ist mit der Fertigstellung zu rechnen?

Für die B 15 Westtangente Rosenheim hat am 27. August 2013 der Erste Spatenstich für den 1. Bauabschnitt stattgefunden. Ziel ist es, den ersten Bauabschnitt der Westtangente bis Ende 2015 für den Verkehr freizugeben.

149. Welche Finanzmittel werden von der Bundesregierung für den Bau der Rosenheimer Westtangente (B 15) im Jahr 2013 sowie ggf. im Jahr 2014 zur Verfügung gestellt?

Für das Jahr 2013 sind aktuell 9 Mio. Euro veranschlagt, für das Jahr 2014 7 Mio. Euro. Die Beträge werden gegebenenfalls in Abhängigkeit vom Baufortschritt und der Mittelverfügbarkeit angepasst.

150. Wann ist mit dem Baubeginn für den Abschnitt Ortsumgehung Pfaffenhofen (Gemeinde Schechen) im Rahmen des Baus der Rosenheimer Westtangente (B 15) zu rechnen, und wie kann der dortige Baubeginn beschleunigt werden?

Zunächst gilt es, den bereits im Bau befindlichen Abschnitt der Westtangente Rosenheim möglichst zügig fertigzustellen. Bei der Ablaufplanung der weiteren Bauabschnitte wird eine mögliche Priorisierung des Abschnitts bei Pfaffenhofen sowie die hierdurch erreichbare Verkehrsentlastung der Ortslage in die Überlegungen einbezogen werden.

151. Wie steht die Bundesregierung zu den Plänen einer Ortsumfahrung der B 15 im Bereich Dorfen, und wie ist der aktuelle Stand der Planungen?

Eine Ortsumfahrung Dorfen im Zuge der B 15 ist nicht Bestandteil des geltenden Bedarfsplans.

152. Wird die Ortsumfahrung der B 15 bei Lengdorf/Gemeinde Rott am Inn zukünftig in den Vordringlichen Bedarf des BVWP eingestuft werden, angesichts der Tatsache, dass sich in der letzten Legislaturperiode sowohl das BMVBS als auch der Freistaat dafür ausgesprochen haben, dieses Projekt als dringliche Maßnahme in die Fortschreibung des Bundesfernstraßenplans einzustufen?

In der Anmelde­liste des Freistaates Bayern für Projekte zur Aufnahme in die Fortschreibung des BVWP, welche im März 2013 vom Ministerrat des Freistaates Bayern beschlossen wurde, ist das Projekt B 15 Ortsumfahrung Lengdorf enthalten. Über eine Aufnahme in den nächsten Bedarfsplan und eine damit verbundene Einstufung in den Weiteren Bedarf bzw. den Vordringlichen Bedarf wird der Deutsche Bundestag entscheiden.

153. Welche Pläne unterstützt die Bundesregierung hinsichtlich der Trassenführung einer Ortsumfahrung Lengdorf vor dem Hintergrund der von der bayerischen Staatsregierung gemeldeten Flora-Fauna-Habitat-Gebiete (FFH) entlang des Inns, und wie bewertet die Bundesregierung das Vorhaben insgesamt?

Im geltenden Bedarfsplan ist ein Projekt B 15 Ortsumgehung Lengdorf nicht enthalten. Es wird auf die Antwort zu Frage 152 verwiesen.

B16

154. Wie ist der Stand für einen dreispurigen Ausbau der B 16 zwischen Regensburg bis zur Landkreisgrenze Schwandorf bzw. für das vierstreifige Teilstück im Nahbereich der Anschlussstelle (AS) Regensburg-Nord?

Um die B 16 den künftigen Anforderungen entsprechend leistungsfähig zu erhalten, ist ein abschnittsweiser Ausbau der B 16 zwischen Regensburg und Nittenau angedacht. Die Bayerische Straßenbauverwaltung hat dazu in Abstimmung mit dem BMVBS zunächst ein Konzept für einen abschnittsweisen dreistreifigen Ausbau der B 16 in den hoch belasteten Abschnitten zwischen Regensburg und der Landkreisgrenze aufgestellt.

Für den ersten Abschnitt Wenzenbach – Bernhardswald hat die Bayerische Straßenbauverwaltung die Planungen bereits abgeschlossen und das straßenrecht-

liche Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Für den zweiten Abschnitt östlich Wenzenbach sind die Planungen bereits erstellt. Für die weiteren Abschnitte liegen über das Stadium der Voruntersuchungen hinaus noch keine konkreten Planungen vor.

155. Wie ist der Stand der Baumaßnahmen an der Ortsumfahrung B 16 Dillingen?

Zurzeit erfolgt die Vergabe der Streckenbauarbeiten.

156. Wie ist der Stand bei der Verlängerung der Ostumgehung an Haslbach vorbei bis zur B 16 bei Gonnersdorf?

Der Bund ist für den genannten Abschnitt nicht als Baulastträger zuständig. Über den Stand der Arbeiten liegen den BMVBS keine Informationen vor.

157. Wie ist der Stand beim dreispurigen Ausbau der B 16 zwischen den Anschlussstellen Haslbach und Hauzendorf?

Siehe Antwort zu Frage 154.

158. Wie steht die Bundesregierung zu einem Ausbau der B 16 zwischen Nittenau und Regensburg, und wie ist der Stand der Planung?

Siehe Antwort zu Frage 154.

B 20

159. Plant die Bundesregierung einen weiteren vierspurigen Ausbau der B 20, und ist geplant, die B 20 als so genannte Europa-Magistrale mit TEN-Mitteln (TEN = Transeuropäische Netze) auszubauen?

Die Entscheidung über die Aufnahme weiterer Ausbauabschnitte der B 20 in einen künftigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen sowie ggf. deren Dringlichkeitseinstufung obliegt dem Deutschen Bundestag mit der Verabschiedung des Fernstraßenausbaugesetzes.

Auf Grundlage eines im Bedarfsplan verankerten gesetzlichen Planungsauftrages könnten die Planungen für einen Ausbau der B 20 erarbeitet und das erforderliche Baurecht geschaffen werden. Erst danach würde im Weiteren über die Möglichkeiten einer Projektfinanzierung entschieden werden.

160. Wie ist der Stand beim vierstreifigen Ausbau der B 20 zwischen Chammünster und Furth im Wald bzw. der Ausstattung mit wechselseitigen Überholfahrstreifen?

Wegen des hohen Lkw-Anteils wird die B 20 im Vorgriff eines angestrebten durchgängigen 4-streifigen Ausbaues bereichsweise mit wechselseitigen Überholfahrstreifen 3-streifig erweitert. Die Abschnitte Kothmaißling–Weiding sowie Arnschwang–Furth im Wald wurden bereits fertiggestellt. Voraussichtlich im Juni dieses Jahres wird der Abschnitt Weiding–Arnschwang für den Verkehr freigegeben werden. Für den Abschnitt Chammünster–Kothmaißling bereitet die Bayerische Straßenbauverwaltung derzeit die Planfeststellungsunterlagen vor.

161. Wie steht die Bundesregierung zum Bau einer Ortsumfahrung an der B 20 bei Gumpersdorf, und ist eine Neuaufnahme in den Bundesverkehrswegeplan mit Vordringlichem Bedarf geplant?

Im derzeit gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2004 ist die B 20 – Ortsumfahrung Gumpersdorf – nicht enthalten. Wegen der in den vergangenen Jahren jedoch deutlich gestiegenen Verkehrsbelastung hat das BMVBS vorgezogenen Planungen zugestimmt. Die Entwurfsunterlagen befinden sich im Genehmigungslauf.

162. Wie steht die Bundesregierung zu einem Ausbau der B 20 zwischen Traitsching bis Landkreisgrenze Cham, und wie ist der Stand der Planung?

Im aktuell gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2004 ist der Ausbau der B 20 von Traitsching bis zur Landkreisgrenze Cham in der Dringlichkeit „Vordringlichen Bedarf“ enthalten. Der Bedarf der Vorhaben ist damit vom Deutschen Bundestag grundsätzlich bestätigt.

Entsprechend diesem gesetzlichen Planungsauftrag hat die Bayerische Straßenbauverwaltungen Planungen für das Vorhaben erstellt und auf dieser Grundlage ein straßenrechtliches Planfeststellungsverfahren beantragt. Derzeit wird von der Regierung der Oberpfalz das Planfeststellungsverfahren für das rund 5,3 Kilometer lange Ausbaivorhaben durchgeführt.

B 26 neu, A 7 Autobahndreieck Werneck–A 3 bei Helmstadt

163. Wie ist der Stand der Planungen und der Zeitrahmen der Realisierung der B 26 neu, die zwischen der A 7 am Autobahndreieck Werneck und der A 3 bei Helmstadt geplant ist?

Am 12. Dezember 2011 hat die Regierung von Unterfranken das Raumordnungsverfahren mit der Landesplanerischen Beurteilung abgeschlossen. Als nächsten Schritt beabsichtigt die Bayerische Straßenbauverwaltung ein Linienbestimmungsverfahren vorzubereiten.

Für das Bewertungsverfahren des neuen BVWP wird voraussichtlich auch eine Anmeldung der B 26neu zwischen der A 7 bei Werneck und der A 3 bei Helmstadt erfolgen.

164. Wie hoch werden voraussichtlich die Kosten für den Bau der B 26 neu sein?

Gibt es Änderungen zu den Angaben von 490 Mio. Euro in der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage zu Frage 102 auf Bundestagsdrucksache 17/4132, und wenn ja, warum?

Es gibt aktuell keine Änderungen.

B 304

165. Wie ist der aktuelle Sachstand der B 304 mit der geplanten Ortsumgehung Altenmarkt mit den Abschnitten Aubertunnel (BA1) und der Umfahrung Altenmarkt (BA2)?

Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss des Abschnitts Aubertunnel ist beklagt. Für die Umfahrung Altenmarkt wird die Detailplanung erstellt.

166. Wie ist der Stand der Planungen für eine Ortsumfahrung der Gemeinde Obing an der B 304?

Ist es geplant, dieses Projekt bei der aktuellen Überprüfung der Bedarfspläne des Bundesverkehrswegeplans in den Vordringlichen Bedarf einzustellen?

Am 25. September 2012 hat das BMVBS des Geschen-Vermerk für den Vorentwurf zur B 304 Ortsumgehung Obing erteilt. In der Anmelde-Liste des Freistaates Bayern für Projekte zur Aufnahme in die Fortschreibung des BVWP, welche im März 2013, vom Ministerrat des Freistaates Bayern beschlossen wurde, ist das Projekt B 304 Ortsumfahrung Obing enthalten. Die Entscheidung über Aufnahme und Einstufung in einen neuen Bedarfsplan obliegt dem Deutschen Bundestag.

167. Wie ist der Stand der Planungen zur Beseitigung des Bahnübergangs Reitmehring an der B 304 zugunsten eines Tunnels?

Zurzeit werden die Planfeststellungsunterlagen vorbereitet.

168. Welche Pläne gibt es für eine Ortsumfahrung der B 304 im Bereich Forsting?

In der Anmelde-Liste des Freistaates Bayern für Projekte zur Aufnahme in die Fortschreibung des BVWP, die im März 2013 vom Ministerrat des Freistaates Bayern beschlossen wurde, ist das Projekt B 304 Ortsumfahrung Forsting enthalten. Die Entscheidung über Aufnahme und Einstufung in einen neuen Bedarfsplan obliegt dem Deutschen Bundestag.

Sonstige

169. Verfolgt die Bundesregierung die Pläne für den Autobahn-Südring München der A 99 weiter, und wenn ja, in welcher Form?

In der Anmelde-Liste des Freistaates Bayern für Projekte zur Aufnahme in die Fortschreibung des BVWP, die im März 2013 vom Ministerrat des Freistaates Bayern beschlossen wurde, ist das Projekt A 99 Südring München nicht mehr erhalten.

170. Wie ist der Planungsstand sowie der Zeitrahmen für eine Raststätte an der A 73 auf dem Gebiet der Gemeinde Meeder/Drossenhausen?

Im Rahmen eines interdisziplinären Wettbewerbs soll eine optimale Lösung für die Gestaltung der Verkehrsanlagen und der Erholungsbereiche gefunden werden. Hierbei werden die heutigen Planungsstandards berücksichtigt, um die Verkehrsabläufe auf den Rastanlagen noch sicherer zu machen. Nach Eingang

aller Projekte wird ein Preisrichtergremium voraussichtlich noch in diesem Jahr die Entwürfe bewerten. Aufgrund dieses frühen Planungsstandes kann derzeit noch kein verlässlicher Realisierungszeitraum für eine Raststätte genannt werden.

171. Wie ist der Stand und Zeitplan des Ausbaus der B 12 zwischen Buchloe und Kempten (bitte jeweils für die Abschnitte Buchloe–Kaufbeuren, Kaufbeuren–Marktoberdorf bzw. Marktoberdorf–Kempten angeben)?

Die B 12 wird zwischen der A 7 (Kempten) und der A 96 (Buchloe) schrittweise mit einem 2+1-Querschnitt ausgebaut. Zwischen Kaufbeuren und Buchloe ist der 2+1-Ausbau bis auf den Ausbau der AS Jengen fertiggestellt.

Die notwendigen Verbesserungen an der AS Jengen sind seit Anfang April 2013 in Bau.

Zwischen Kempten (A 7) und Marktoberdorf sind bereits zwei Abschnitte (bei Obereiberg und östlich Geisenried) mit einem 2+1-Querschnitt ausgebaut. Derzeit laufen die Planungen für einen 2+1-Ausbau zwischen der AS Obereiberg (Kraftisried) und der AS Geisenried (Baubeginn noch in 2013 vorgesehen). Nach dessen voraussichtlicher Fertigstellung 2016/2017 ist dann zwischen der A 7 und AS Obereiberg ein Ausbau vorgesehen. Der Abschnitt zwischen Marktoberdorf und Kaufbeuren ist aufgrund der dortigen etwas geringeren Verkehrsbelastung erst nach Fertigstellung der oben genannten Abschnitte vorgesehen.

172. Wie bewertet die Bundesregierung die Alternativen eines vierspurigen Ausbaus bzw. eines Ausbaus mit reduzierten Standards ohne Standspuren und ausgebautem Mittelstreifen auf der B 12 zwischen Buchloe und Kempten?

Wie bewertet die Bundesregierung eine Anhebung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 120 km/h vor allem unter verkehrlichen, Lärm- und Verkehrssicherheitsaspekten?

Der 4-streifige Ausbau einer 2- bzw. 3-spurigen Bundesstraße ist wegen der damit verbundenen Kapazitätserhöhung bedarfsplanrelevant. Nachdem im aktuell gültigen Bedarfsplan ein 4-spuriger bzw. 2-bahniger Ausbau der B 12 nicht enthalten ist, sind bisher keine weitergehenden Überlegungen bezüglich eines 4-spurigen/2-bahnigen Ausbaus erfolgt. Für den Vollzug der StVO sind die Länder – hier der Freistaat Bayern – zuständig.

173. Wie ist der Planungsstand bzw. der Stand der Baumaßnahmen der Ortsumfahrung Altenmarkt an der B 299 (Abschnitte 1 und 2)?

Die Ortsumfahrung Altenmarkt liegt im Zuge der B 304. Auf die Antwort zu Frage 165 wird verwiesen.

174. Wie ist der Stand der Planungen für die Ortsumfahrung B 14 Sulzbach-Rosenberg?

Im derzeit gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2004 ist die B 14 – Ortsumfahrung Sulzbach-Rosenberg in der Dringlichkeit „Vordringlicher Bedarf mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag“ eingestuft. Diesem gesetzlichen Planungsauftrag entsprechend hat die Bayerische Straßenbauverwaltung die Entwurfsunterlagen für das Vorhaben erstellt. Aufgrund des ablehnen-

den Stadtratsbeschlusses der Stadt Sulzbach-Rosenberg werden zunächst jedoch keine weiteren Planungsschritte unternommen.

Im Rahmen der Aufstellung eines neuen BVWP bzw. Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen soll das Vorhaben erneut bewertet werden. Die Entscheidung über eine Aufnahme und ggf. Dringlichkeitseinstufung in einen künftigen Bedarfsplan obliegt dem Deutschen Bundestag mit der Verabschiedung des Fernstraßenausbaugesetzes.

175. Wie ist der Stand der Planungen für die Ortsumgehung B 25 Wallerstein-Ehringen?

Mit dem Bau der Ortsumgehung ist am 3. Juni 2013 begonnen worden.

176. Wie bewertet die Bundesregierung eine Ortsumfahrung der Gemeinden Halfing, Bad Endorf, Rimsting und Prien (bisherige Staatsstraße 2092) mit dem Anschluss an die bestehenden Bundesstraßen bei Bernau (B 305) und Griesstätt (B 15)?

Die Projekte Ortsumfahrung Halfing, Bad Endorf, Rimsting und Prien betreffen den Ausbau der Staatsstraße 2092. Die Zuständigkeit hierfür liegt beim Freistaat Bayern.

177. Hält die Bundesregierung einen Ausbau der B 173 in den Abschnitten BAB A 9 Ausfahrt Naila-Selbitz–Stadtgrenze Hof, Stadtgrenze Hof–BAB A 93, Ausfahrt Hof-Ost sowie Naila–Naila OT Culmitz für notwendig, und werden diese im Rahmen der Überprüfung der Bedarfspläne des Bundesverkehrswegeplans in den Bedarfsplan eingestellt?

Die Entscheidung über Aufnahme und Einstufung in einen neuen Bedarfsplan obliegt dem Deutschen Bundestag.

A 9 Ausfahrt Naila-Selbitz–A 72 Ausfahrt Hof-West

Die Bayerische Straßenbauverwaltung sieht derzeit keine Notwendigkeit für einen Ausbau. Derzeit wird die Fahrbahndecke im Rahmen der Bestanderhaltung erneuert.

A 72 Ausfahrt Hof-West–Stadtgrenze Hof

Die Bayerische Straßenbauverwaltung untersucht derzeit zur Schaffung von Überholmöglichkeiten einen 3-streifigen Ausbau der Bundesstraße 173.

Stadtgrenze Hof–A 93 Ausfahrt Hof-Ost

Die Bayerische Straßenbauverwaltung hält einen Kreuzungsumbau Bundesstraße 173/Kreisstraße HO 1 in den nächsten Jahren für erforderlich. Für den Ausbau des Streckenabschnitts östl. Haidt–A 93 Ausfahrt Hof-Ost besteht Bau-recht.

Naila–Naila/Culmitz

Die Bayerische Straßenbauverwaltung sieht derzeit keine Notwendigkeit für einen Ausbau.

178. Hält die Bundesregierung einen Ausbau der Bundesstraße 289 von Schwarzenbach/Saale bis zur Südumgehung Münchberg sowie die Fortsetzung bis Münchberg-Poppenreuth für notwendig, und werden diese im Rahmen der Überprüfung der Bedarfspläne des Bundesverkehrswegeplans in den Bedarfsplan eingestellt?

Im Bereich von Münchberg befindet sich die Planung „B 289, Verlegung südlich von Münchberg“ zwischen der St 2194 und der B 289 bei Poppenreuth im Planfeststellungsverfahren. Mit diesem letzten Teilabschnitt soll die bisher von der Stadt Münchberg in Sonderbaulast errichtete Südumgehung von Münchberg fertiggestellt werden.

Die Bayerische Straßenbauverwaltung beabsichtigt, Ortsumgehungen von Münchberg, Seulbitz und Weißdorf für die anstehende Bewertung von Projekten im Vorfeld der Aufstellung des neuen BVWP anzumelden. Die Entscheidung über Aufnahme und Einstufung in einen neuen Bedarfsplan obliegt dem Deutschen Bundestag.

179. Sieht die Bundesregierung Bedarf für einen Ausbau der B 303 von Coburg in Richtung Schweinfurt sowie von Coburg in Richtung Kronach?

Der geltende Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthält im Zuge der B 303 zwischen Coburg und Schweinfurt keine Maßnahmen. Im Bereich zwischen Coburg und Kronach enthält der Bedarfsplan die Verlegung der B 303 Sonnefeld – Johannisthal. Die Verlegung ist bereits in weiten Teilen realisiert.

Die Bayerische Straßenbauverwaltung beabsichtigt, die Ortsumgehung von Oberelldorf und von Tambach für die anstehende Bewertung von Projekten im Vorfeld der Aufstellung des neuen BVWP anzumelden. Die Entscheidung über Aufnahme und Einstufung in einen neuen Bedarfsplan obliegt dem Deutschen Bundestag.

180. Wie ist der Stand und Zeitrahmen für eine Ortsumgehung Stadtsteinach (B 303) (bitte nach Abschnitten Stadtsteinach und Unter-/Oberzaubach angeben)?

Derzeit erstellt die Bayerische Straßenbauverwaltung die Planfeststellungsunterlagen für die Ortsumgehungen von Stadtsteinach und Zaubach. Nächster Schritt ist die Baurechtschaffung für beide Abschnitte über ein Planfeststellungsverfahren.

181. Wie ist der Planungsstand zum Ausbau der B 303 zwischen der Anschlussstelle Marktredwitz/West und A 93 von zwei auf vier Spuren, insbesondere auch was die Finanzierung angeht?

Die Bayerische Straßenbauverwaltung hat im April 2012 dem BMVBS die Projektplanung für einen 4-streifigen Ausbau der B 303 bei Marktredwitz vorgelegt. Vor dem Hintergrund der deutlich höheren Kosten gegenüber den Kosten, die der zurückliegenden Bedarfspläneinstufung zugrunde lagen, erfolgte eine Überprüfung des gesamtwirtschaftlichen Nutzens. Im Ergebnis hat sich gezeigt, dass die vorgelegte Planung wirtschaftlich nicht rentabel ist und so nicht weiterverfolgt werden kann. Die Bayerische Straßenbauverwaltung wurde daher aufgefordert, zu prüfen, welche Planungsalternativen für einen Ausbau der B 303 bei Marktredwitz erforderlich und möglich sind.

Über die Finanzierung der Maßnahme wird erst in einem späteren Planungsstadium zu entscheiden sein.

182. Wie ist der Stand beim dreistreifigen Umbau der überbreiten Fahrbahn in Fortführung der Ortsumgehung Rödental im Abschnitt Rödental-Haarbrücken?

Die Bayerische Straßenbauverwaltung verfolgt den 3-streifigen Ausbau der B 4 zwischen der Ortsumgehung Rödental bei Mönchröden bis Neustadt b. Coburg, Ortsteil Haarbrücken. Der in Aufstellung befindliche Vorentwurf soll in Kürze vom Staatlichen Bauamt Bamberg zur Genehmigung an die Regierung von Oberfranken vorgelegt werden.

183. Wie beurteilt die Bundesregierung den Bedarf für Ortsumgehungen an der B 85 bei den Gemeinden Wetterfeld, Altenkreith und Neubäu, und wie ist jeweils der Stand der Planung?

Der zweibahnige Ausbau der B 85 zwischen Cham und Altenkreith mit dem Ausbauabschnitt Untertraubenbach – Wetterfeld, der Bau einer Ortsumgehung (OU) von Altenkreith sowie der Bau einer OU von Neubäu sind im aktuell gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2004 in der Dinglichkeitsstufe „Vordringlicher Bedarf“ enthalten. Der Bedarf der Vorhaben ist damit vom Deutschen Bundestag grundsätzlich bestätigt.

Mit den Bauarbeiten am etwa 3,2 Kilometer langen zweibahnigen Ausbau der B 85 zwischen Untertraubenbach und Wetterfeld wurde im August 2012 begonnen.

Der Bau der OU Altenkreith wird derzeit nicht beplant.

Auf Grundlage der Zustimmung des BMVBS hat die Bayerische Straßenbauverwaltung die Unterlagen für ein Planfeststellungsverfahren erarbeitet und das straßenrechtliche Planfeststellungsverfahren für den Bau einer rund 4 Kilometer langen Ortsumfahrung (OU) von Neubäu beantragt. Die Regierung der Oberpfalz hat im April 2013 den Beschluss zum Bau der OU Neubäu erlassen.

184. Wie ist der Stand bei der Ortsumgehung Weihmichl (B 299)?

Der Bau der OU Weihmichl ist im aktuell gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2004 in der Dinglichkeitsstufe „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ enthalten. Auf dieser Grundlage hat die Bayerische Bauverwaltung hat Planungen für eine rund 4,7 Kilometer lange Ortsumgehung (OU) von Weihmichl ausgearbeitet und dem BMVBS zur Zustimmung vorgelegt. Der Entwurf wird in Kürze den Geschen-Vermerk des BMVBS erhalten. Auf dieser Basis können im Weiteren die Unterlagen für das straßenrechtliche Planfeststellungsverfahren vorbereitet werden.

185. Wie ist der Stand bei der Umfahrung Füssen zwischen der B 16 und B 17?

Die Ortsumfahrung von Füssen befindet sich im Weiteren Bedarf des aktuell gültigen Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen. Die Bayerische Straßenbauverwaltung beabsichtigt im Rahmen der angelaufenen Fortschreibung des BVWP erneut eine Umfahrung von Füssen wie auch einen innerörtlichen Entlastungstunnel (Ergebnis eines moderierten Bürgerdialogs vor Ort) als Alternativprojekt zur Bewertung anzumelden. Die Entscheidung über Aufnahme und Einstufung in einen neuen Bedarfsplan obliegt dem Deutschen Bundestag.

186. Wie ist der Stand und Zeitrahmen für den Bau einer Ortsumgehung von Kauerndorf und Untersteinach (B 289)?

Welche Mittel werden dafür bereitgestellt, und wie bewertet die Bundesregierung den Kostenanstieg von 40 Mio. Euro bei der Planung auf ungefähr das Doppelte?

Für die Ortsumgehung von Untersteinach und Kauerndorf wurde das Baurecht bereits geschaffen. Ein Baubeginn wird über die Finanzierungsmöglichkeiten festgelegt werden.

187. Wie ist der Stand und Zeitrahmen für eine Umgehung für Töpen (B 2), insbesondere vor dem Hintergrund eines prognostizierten Anstiegs des Verkehrsaufkommens in Töpen durch die veränderte Trasse der B 90?

Im Zusammenhang mit einer Verwirklichung der geplanten Verlegung der B 90 bei Gefell kann die Situation in Töpen nicht unberücksichtigt bleiben. Im geltenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist eine Ortsumgehung von Töpen derzeit aber nicht enthalten.

Im Rahmen der anstehenden Bewertung von Projekten im Vorfeld der Aufstellung des neuen BVWP wird auch die Gesamtsituation bei Gefell und Töpen mit zu betrachten sein.

188. Wie ist der Stand und Zeitplan für eine Ortsumgehung Dettenheim (B 2)?

Für die Ortsumgehung von Dettenheim wurde das Baurecht bereits geschaffen. Die Realisierung ist abhängig von den Finanzierungsmöglichkeiten.

D. Wasserstraßen

Mainausbau

189. Welche Maßnahmen werden im Rahmen des Mainausbaus durchgeführt, und wie ist der aktuelle Stand und Zeitplan dieser Maßnahmen?

Ziel des Mainausbaus ist die Herstellung einer Fahrrinntiefe von 2,90 m sowie die Herstellung einer Fahrrinnenbreite für den Verkehr mit Schiffen entsprechend der Wasserstraßenklasse Vb. Zur Kompensation der durch die Maßnahmen erforderlichen Eingriffe werden außerdem eine Vielzahl von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen umgesetzt.

An 27 von 34 Stauhaltungen ist das Ausbauziel erreicht.

Der Ausbau in zwei Stauhaltungen befindet sich im Bau.

Für die restlichen fünf Stauhaltungen laufen die Planungen. Geplant ist, den Mainausbau bis Mitte 2018 abzuschließen.

190. Welche Auswirkungen hat die Wasser- und Schifffahrtsreform nach Ansicht der Bundesregierung auf Bayern?

Die Bundeswasserstraßen in Bayern gehören der höchsten Netzkategorie an, d. h. die Ressourcenausstattung der WSV-Behörden in Bayern wird sich tendenziell verbessern. Die WSV-Reform wirkt sich positiv auf die Wasserstraßeninfrastruktur in Bayern aus.

191. Inwieweit wirkt sich die Reform nach Ansicht der Bundesregierung auf die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen und -ämter aus?

Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd in Würzburg wird mit der Einrichtung der GDWS zur Außenstelle und nimmt ihre bisherigen Aufgaben zunächst unverändert weiterhin wahr. In Abhängigkeit zum Ergebnis der laufenden Untersuchung zur Organisation der Ämter ist dann zu entscheiden, bei welcher Stelle die regionalen Aufgaben endgültig angebunden werden. Die regionalen Aufgaben werden in jedem Fall auch weiterhin aus der Region heraus wahrgenommen. Die Ämter und der Außenbereich der WSV im Land Bayern werden durch die WSV-Reform gestärkt.

E. Fahrrad

192. Welche Mittel sind in Bayern für den Ausbau des Fahrradwegenetzes geplant (bitte gesamt und nach Regierungsbezirken angeben)?

Im Jahr 2013 sind folgende Mittel (Angabe in T Euro) für den Ausbau des Fahrradwegenetzes für nachträglichen Anbau und in Ausbauvorhaben integrierte Geh- und Radwege eingeplant:

| Regierungsbezirk | Integrierte G+R | Nachbau G+R | Summe |
|------------------|-----------------|-------------|----------|
| Oberbayern | 746,4 | 2 054,0 | 2 800,4 |
| Niederbayern | 159,1 | 1 220,0 | 1 379,1 |
| Oberpfalz | 106,5 | 1 300,0 | 1 406,5 |
| Oberfranken | 314,3 | 1 550,0 | 1 864,3 |
| Mittelfranken | 139,8 | 720,0 | 859,8 |
| Unterfranken | 429,1 | 1 166,0 | 1 595,1 |
| Schwaben | 272,1 | 1 013,8 | 1 285,9 |
| Summe | 2 167,3 | 9 023,8 | 11 191,1 |

F. Flughäfen

193. Welche Flughäfen in Bayern sind derzeit in Betrieb, und wie schätzt die Bundesregierung die wirtschaftliche Situation für die nächsten fünf Jahre der bayerischen Flughäfen ein?

In Bayern sind derzeit die internationalen Verkehrsflughäfen München und Nürnberg sowie der regionale Verkehrsflughafen Memmingen und der Sonderflughafen Oberpfaffenhofen in Betrieb. Aus verkehrspolitischer Sicht soll der Verkehrsflughafen München langfristig die interkontinentale Luftverkehrs-anbindung ganz Bayerns und die nationale und kontinentale Luftverkehrs-anbindung Südbayerns sicherstellen. Der Verkehrsflughafen Nürnberg soll langfristig die nationale und internationale Luftverkehrs-anbindung Nordbayerns und der Verkehrsflughafen Memmingen soll die nationale und internationale Luftverkehrs-anbindung des Allgäus sicherstellen. Der Sonderflughafen Oberpfaffenhofen hat den Status und Bestand als reiner Werks- und Forschungsflughafen.

Zur nachgefragten Einschätzung der wirtschaftlichen Situation der bayerischen Flughäfen für die nächsten fünf Jahre liegen dem BMVBS keine verlässlichen Erkenntnisse vor. Derzeit spüren alle deutschen Flughäfen die Folgen der Eurokrise, die schwierige Marktsituation der Airlines und die nationalen Belastungen durch die Luftverkehrssteuer deutlich. Die mit der Marktentwicklung einhergehenden Streichungen von Flugzielen und Frequenzreduzierungen treffen vor allem kleinere Flughäfen in Form von Verkehrsrückgängen. Tendenziell

ziehen sich die Fluggesellschaften vornehmlich im Linien- und Charterverkehr aus der Fläche zurück und konzentrieren sich auf die großen Flughäfen und Drehkreuze. Diese Verkehrsentwicklung wirkt sich auf die wirtschaftlichen Ergebnisse aller Flughäfen aus. Nach Mitteilung der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen können viele kleinere Flughäfen im Jahr 2013 am Markt zwar noch ihre Betriebskosten, aber nicht mehr ihre Kapitalkosten verdienen. Wie sich die wirtschaftliche Situation der bayerischen Flughäfen Nürnberg und Memmingen in Zukunft darstellen wird, kann angesichts dieser Entwicklungen und der volatilen Gesamtsituation auf dem europäischen Luftverkehrsmarkt nicht verlässlich eingeschätzt werden. Für den Flughafen München wird erwartet, dass es ihm auch in kommenden fünf Jahren gelingen wird, sich im europäischen Wettbewerb zu behaupten. Derzeit ist der Münchner Flughafen das zweitgrößte deutsche Drehkreuz nach Frankfurt und rangiert unter den aufkommensstärksten europäischen Flughäfen an sechster Stelle. Trotz schwieriger gesamtwirtschaftlicher Rahmenbedingungen konnte er im Betriebsjahr 2012 abermals Rekordwerte bei Umsatz und Passagieren verbuchen. Die Flughafen München GmbH setzte im vergangenen Jahr im Konzern knapp fünf Prozent mehr als im Vorjahr um.

