

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Michael Groß, Ute Kumpf,  
Christian Lange (Backnang), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD  
– Drucksache 17/4904 –**

### **Sachstand wichtiger Verkehrsprojekte in Baden-Württemberg**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Baden-Württemberg ist eine der wirtschaftsstärksten Regionen in Europa. Das Land hat als Hochtechnologie- und Dienstleistungsstandort weltweit einen ausgezeichneten Ruf und belegt in vielen Statistiken sowohl im nationalen als auch im internationalen Vergleich Spitzenplätze. Dafür braucht es eine leistungsstarke Infrastruktur und gut ausgebaute Verkehrssysteme.

Prognosen bis 2025 weisen für Baden-Württemberg eine Wachstumssteigerung im Individual-, Straßengüter- und Schienengüterverkehr auf. Die Mehrbelastung auf Straße und Schiene stellt Baden-Württemberg vor kapazitäre und logistische Herausforderungen. Bei der Finanzierung des Straßenbaus müssen die Mittel in ausreichender Höhe und vor allem verlässlich fließen. Um die Schiene zu stärken, braucht Baden-Württemberg dringend neue Investitionen in die Infrastruktur. Denn leistungsfähige Bahnknoten der Zukunft sind nur dann sinnvoll, wenn auch die wichtigen Bahnstrecken des Landes die Kapazität vorhalten, die wir für einen funktionierenden und attraktiven Bahnverkehr für Menschen und Güter benötigen. Diese Infrastrukturmaßnahme stärkt vor allem den internationalen Güterfernverkehr. Auch an anderer Stelle gibt es noch erheblichen Ausbaubedarf.

#### Vorbemerkung der Bundesregierung zur Bedarfsplanüberprüfung und zur Aufnahme von Projekten in den Vordringlichen Bedarf

Die Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesfernstraßen und die Bundesschienenwege ist abgeschlossen. Die Ergebnisse und Schlussfolgerungen wurden am 11. November 2010 dem Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages vorgestellt.

Im Ergebnis hat sich gezeigt, dass die Bedarfspläne für die Bundesschienenwege und die Bundesfernstraßen geeignet sind, die meisten vorhandenen/prognostizierten Engpässe aufzulösen. Auch vor diesem Hintergrund ist aus Sicht

der Bundesregierung eine Anpassung der Bedarfspläne zum jetzigen Zeitpunkt nicht erforderlich.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat mit der Erarbeitung eines neuen Bundesverkehrswegeplans (BVWP) begonnen. Im Rahmen dieses Planungsprozesses, der bis 2015 abgeschlossen werden soll, werden auch Fragen der Priorisierung von Bedarfsplanprojekten zu behandeln sein.

Allgemein

1. Welche Verkehrsprojekte im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht gibt es deutschlandweit, bei denen die Planungen bereits begonnen wurden?

Bundesschienenwege

Keine.

Bundesfernstraßen

Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen sind 155 Maßnahmen mit einem Investitionsvolumen von rund 8,4 Mrd. Euro in der Dringlichkeitsstufe „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ eingestuft. Bei all diesen Projekten besteht zumindest ein Planungsstand, wie er zur damaligen Bewertung im Rahmen der Aufstellung des BVWP 2003 erforderlich war. Weitergehende Beplanungen erfolgen in Abhängigkeit von der Bedeutung der Projekte und den Planungskapazitäten der Länder. Bei den Projekten wurden unterschiedliche Planungsstände erreicht – von Vorplanung bis zur Baureife.

Bundeswasserstraßen

Keine.

2. Wann wird es erste Vorschläge, wie im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP vorgesehen, zur „Einführung eines Deutschlandtaktes im Schienenpersonenverkehr“ geben?
3. In welcher Form werden die Länder und Regionen dabei beteiligt?
4. Unterstützt die Bundesregierung das Anliegen der europäischen Metropolregion Stuttgart, das Konzept des Deutschlandtaktes als Modellprojekt zu testen?
5. Wenn ja, wann wird das Modellvorhaben starten?

Die Fragen 2 bis 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP ist festgelegt, dass die Vorschläge zur Einführung eines „Deutschlandtaktes“ einer sorgfältigen Überprüfung unter Beteiligung der Länder zu unterziehen sind. Es liegen Vorschläge der Bundesarbeitsgemeinschaft Schienenpersonennahverkehr (BAG SPNV) vor, die auf die bessere Ausschöpfung von Marktpotenzialen der Bahn im Personenverkehr durch einen deutschlandweiten integralen Taktfahrplan und eine entsprechende Infrastrukturplanung zielen. Diese Vorschläge sind unter Beteiligung der Länder hinsichtlich ihrer Marktwirkung, Umsetzungsmöglichkeiten und der damit verbundenen Kosten sorgfältig und ergebnisoffen zu prüfen.

In einem ersten Orientierungsgespräch mit Vertretern der Länder und der BAG SPNV bestand Einvernehmen, dass als Einstieg in eine Prüfung des Vorschlags

eine Analyse der einzubeziehenden Knoten sowie der aktuellen und künftigen Fahrzeiten zwischen diesen Knoten erforderlich ist. Erst wenn über die künftigen Knotenzeiten in den Bahnhöfen Klarheit besteht, ist eine flächenhafte Betrachtung des Schienenpersonenverkehrs in der Region möglich.

6. Wie ist der aktuelle Kostenstand für den Freiburger Stadttunnel, und wie berechnen sich die beiden Varianten zweistreifiger Ausbau mit einer Tunnelröhre bzw. vierstreifiger Ausbau mit zwei Tunnelröhren?

Derzeit wird die Entwurfsplanung für eine Lösung mit zwei Tunnelröhren erstellt. Nach derzeitigem Planungsstand betragen die Kosten für diese Lösung rund 310 Mio. Euro.

7. Wäre ein zweistreifiger Ausbau des Freiburger Stadttunnels mit einer Tunnelröhre, wie er nach dem geltenden Bundesverkehrswegeplan im Vordringlichen Bedarf ausgewiesen ist, heute noch genehmigungsfähig?

Da dem Bund zum Bau des Stadttunnels Freiburg noch keine Entwurfsplanung mit entsprechend belastbarer Verkehrsprognose vorgelegt wurde, ist die Beantwortung dieser Frage nicht möglich.

8. Wie bewertet die Bundesregierung die Einstufung des Freiburger Stadttunnels in der Prioritätenliste für Straßenvorhaben des Landes Baden-Württemberg?

An der Aufstellung der mit Drucksache 14/1426 des Landtages von Baden-Württemberg vom 22. Juni 2007 veröffentlichten Liste „Planungspriorisierung für Bundesfernstraßen des Vordringlichen Bedarfs“ war das BMVBS nicht beteiligt. Maßgebend für den Bund sind die im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen gesetzlich vorgegebenen Dringlichkeiten sowie die in den Fünfjahresplänen bzw. im „Investitionsrahmenplan bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes“ (IRP) nach § 5 Absatz 1 des Fernstraßenausbaugesetzes vorgenommene Priorisierung von Straßenbauvorhaben.

9. Wie ist der Sachstand beim geplanten Neubau einer Neckarbrücke im Zusammenhang mit dem Umbau des Haltepunktes Haßmersheim an der Stadtbahn Heilbronn?

Für eine zukünftige anteilige Finanzierung im Rahmen des Bundesprogramms nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ist das Vorhaben „Stadtbahn Heilbronn-Nord“ angemeldet worden. Als Jahr des Baubeginns wurde 2011 genannt.

Bestandteil des Vorhabens „Stadtbahn Heilbronn-Nord“ ist auch der Haltepunkt Haßmersheim, welcher behindertengerecht und mit entsprechender Zuwegung ausgebaut werden soll.

Da der Ort Haßmersheim auf der linken Neckarseite liegt und der Haltepunkt auf der rechten Neckarseite, soll ein Steg über den Neckar als Zuwegung zum Haltepunkt dienen. Die Einbeziehung des Steges über den Neckar in das Fördervorhaben kann nur erfolgen, wenn dies durch die Stadtbahn veranlasst wird und eine wirtschaftliche Lösung darstellt.

Dies wird zurzeit geprüft.

## Schienenverkehr

10. Gibt es im Bundesverkehrsministerium Überlegungen, von der bisherigen Trassenführung für die geplante Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim abzuweichen oder die – vom Bundestag 2004 beschlossenen – Planungen (kein Bypass) neu zu überdenken und damit die Anbindung des Hauptbahnhofs Mannheim an das ICE-Netz infrage zu stellen?

Der Gesetzgeber hat im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege (Anhang zum Bundesschienenwegeausbaugesetz) zur Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar verbindlich vorgegeben, dass die Einbindung des Schienenpersonenfernverkehrs im Raum Mannheim ausschließlich über den Hauptbahnhof Mannheim zu erfolgen habe. Diese Vorgabe wird von der Bundesregierung unverändert beachtet. Die Entscheidung über eine mögliche Anpassung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege obliegt dem Deutschen Bundestag. Das gilt auch für die Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar.

11. Wie ist der aktuelle Stand der Planung im Schienenverkehr bei der Strecke Karlsruhe–Pforzheim–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig/Dresden?

Seit 1995 befindet sich der Abschnitt Hof–Leipzig/Dresden im Bau. Bisher wurden rund 190 km des insgesamt 306 km langen Abschnittes grundlegend saniert und mit moderner Leit- und Sicherungstechnik ausgerüstet sowie für den Einsatz von Neigetechnikfahrzeugen angepasst.

Ferner erfolgte bis 2000 die Anpassung des Abschnittes Nürnberg–Hof für den Einsatz von Neigetechnikfahrzeugen sowohl über Marktredwitz als auch über Bayreuth. Im September 2000 wurde die sog. Schlömener Kurve im Zuge der Anbindung von Bayreuth in Betrieb genommen.

Für die Planung und den Bau wurden bis Ende 2009 Mittel in Höhe von insgesamt 1 026 Mio. Euro verausgabt.

Im Rahmen der abgeschlossenen EFRE-Förderperiode 2000 bis 2006 wurde der Umbau des Bahnhofs Plauen und die Errichtung des elektronischen Stellwerkes (ESTW) Plauen gefördert.

Im Zeitraum 2006 bis 2010 wurde der Umbau des Bahnhofs Plauen und die Dammsanierung Chemnitz–Hilbersdorf (März 2008) abgeschlossen, mit dem Umbau des Knotens Chemnitz wurde im September 2008 begonnen.

In den nächsten Jahren bis 2014 werden die Abschnitte Crimmitschau–Gaschwitz und Werdau–Dresden weiter ausgebaut. Es ist u. a. geplant, den Umbau der Bahnhöfe Gaschwitz und Böhlen sowie des Abschnittes Gaschwitz–Böhlen einschließlich Errichtung des elektronischen Stellwerkes (ESTW) in Gaschwitz zu realisieren sowie den Umbau des Abschnittes Chemnitz Hbf(a)–Chemnitz-Kappel(a).

Zusätzlich wird der Abschnitt Hohenstein-Ernstthal–St. Egidien ausgebaut.

Die Elektrifizierung Hof–Reichenbach ist Bestandteil der Ausbaustrecke (ABS) Nürnberg–Marktredwitz–Reichenbach/Grenze D/CZ.

12. Wie sieht die Fernverkehrsanbindung in Pforzheim in Zukunft aus?
13. Welchen Einfluss haben die Neubaustrecke Ulm–Wendlingen und der Umbau des Stuttgarter Hauptbahnhofs sowie die Anbindung des Flug-

hafens Stuttgart auf die Fernverkehrsverbindungen Pforzheim und Mühlacker?

14. Mit welchen Vorteilen für den Personennah- und -fernverkehr für die Region Pforzheim/Enzkreis ist mit diesen Baumaßnahmen zu rechnen?

Die Fragen 12 bis 14 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Gestaltung des Fernverkehrsangebotes ist eine unternehmerische Aufgabe und liegt in der Verantwortung der Unternehmensführung der Deutschen Bahn AG (DB AG) und der mit ihr im Wettbewerb stehenden Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Im Übrigen wird auf die Entscheidungen des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung zur Abgrenzung der Zuständigkeiten Bund/DB AG/Länder infolge der Bahnreform (Anlage 1 zur Drucksache 13/6149 vom 18. November 1996) sowie zur Stärkung des parlamentarischen Fragerechts (Drucksache 16/8467 vom 10. März 2008) verwiesen.

15. Welche Pläne und Zeitläufe sieht die Bundesregierung für den weiteren barrierefreien Ausbau von Bahnhöfen und deren Modernisierung vor?

§ 2 Abs. 3 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) verpflichtet die Eisenbahnen, Programme für die Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zu erstellen mit dem Ziel, eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit für deren Nutzung zu erreichen.

Die im Wettbewerb am Verkehrsmarkt operierenden Eisenbahnunternehmen haben die Bedingungen für die Herstellung der Barrierefreiheit im Einzelnen in eigener unternehmerischer Verantwortung zu regeln und darüber zu entscheiden, welche Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit zu welchem Zeitpunkt ergriffen werden sollen. So können die Aufwendungen für die betreffenden Verbesserungen mit den wirtschaftlichen Belangen der im Wettbewerb am Verkehrsmarkt operierenden Eisenbahnen in Einklang gebracht und nach Prioritäten i. S. von Bedarfsschwerpunkten geordnet werden, damit jeweils möglichst viele Bahnreisende von den Verbesserungsmaßnahmen profitieren können.

Die DB AG bereitet in enger Zusammenarbeit mit den Verbänden der Behindertenselbsthilfe bereits das zweite Programm gemäß § 2 Absatz 3 EBO vor, das im Frühjahr 2011 veröffentlicht werden soll.

#### Ausbau der Gäubahn

16. Wie ist der aktuelle Planungsstand zum zweigleisigen Ausbau der Gäubahn Horb–Singen im Allgemeinen und im Besonderen auf den Abschnitten Horb–Neckarhausen, Rottweil–Spaichingen und Rietheim–Wurmlingen?
17. Wann rechnet die Bundesregierung mit einem Baubeginn, wann mit einer Inbetriebnahme?
18. Ab wann sind Bundesmittel für dieses Projekt, für das bisher Planungsmittel von kommunaler Seite vorgestreckt wurden, in welcher Höhe eingestellt?

Die Fragen 16 bis 18 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Gemäß Angaben der DB Netz AG wurden die Grundlagenermittlung und die Vorplanung für den Abschnitt Horb–Neckarhausen im Mai 2010 abgeschlos-

sen. Der Abschluss der Entwurfsplanung für diesen Abschnitt wird voraussichtlich 2014 erfolgen können.

Bisher wurde kein Realisierungs- und damit auch noch kein Inbetriebnahmezeitpunkt festgelegt. Ein Ausbau erfolgt nach Erlangung des Baurechts in Abhängigkeit von der Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln.

19. Welche Vereinbarungen gibt es zwischen der Bundesregierung und der Schweiz hinsichtlich der Gäubahn als Zulaufstrecke zur Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT)?
20. Welche Folgen und Anforderungen ergeben sich für die Bundesregierung daraus?

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

Deutschland und die Schweiz haben 1996 eine Vereinbarung zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Zulaufs zur neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) in der Schweiz unterzeichnet.

Hierin wurde neben dem Ausbau der Rheintalbahn auch die Stärkung der beiden Korridore Stuttgart–Zürich und München–Lindau–Zürich ohne zeitliche Festlegung in Abhängigkeit von der Verkehrsentwicklung vereinbart. Die Reisezeit auf beiden Achsen soll durch Einsatz von Neigetechnikfahrzeugen und gleichzeitigen punktuellen Linienverbesserungen verkürzt werden.

Aufgrund der nur begrenzt zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel ist eine strenge Priorisierung angezeigt. Priorität haben zunächst die Vorhaben, bei denen bereits Baumaßnahmen durchgeführt werden, insbesondere die ABS/NBS Karlsruhe–Offenburg–Basel.

#### Ausbau und Elektrifizierung Hochrheinschiene

21. Wie ist der Planungsstand zur Elektrifizierung der Hochrheinschiene zwischen Basel und Schaffhausen?
22. Wie sieht der aktuelle Finanzierungsplan aus?
23. Wann wird mit dem Baubeginn gerechnet?
24. Wann ist die Fertigstellung geplant?
25. Wie ist der Planungsstand zum zweigleisigen Ausbau der Strecke zwischen Waldshut und der Staatsgrenze zur Schweiz bei Erzingen?
26. Werden weitere Mittel aus der LuVF (Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der DB AG) außer den 56 Mio. Euro für den Abschnitt Erzingen (D)–Beringen (CH) für die Strecke auf schweizer Gebiet eingestellt?
27. Beabsichtigt die Bundesregierung für die wichtige Ost-West-Verbindung auf dem Abschnitt Basel–Erzingen mehr Mittel einzustellen?
28. Wann wird mit dem Baubeginn gerechnet?
29. Wann ist die Fertigstellung geplant?

Die Fragen 21 bis 29 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Maßnahme ist nicht im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege enthalten. Die Verbindung hat im Wesentlichen regionale Bedeutung. Gegebenenfalls käme eine Finanzierung im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV), Anlage 8.7, in Betracht. Die hierüber zu finanzierenden Maßnahmen werden vom jeweiligen Bundesland als Träger der Verantwortung für den Nahverkehr festgelegt und mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (EIU) abgestimmt. Der Bund ist gemäß § 8 Absatz 2 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes hieran nicht beteiligt.

#### Ausbau und Elektrifizierung Höllentalbahn

30. Wie ist der Planungsstand zum zweigleisigen Ausbau der Strecke zwischen Littenweiler und Kirchzarten?
31. Wann wird mit dem Baubeginn gerechnet?
32. Wann ist die Fertigstellung geplant?
33. Wie ist der Planungsstand zur Elektrifizierung der Höllentalbahn zwischen Neustadt und Donaueschingen?
34. Wann wird mit dem Baubeginn gerechnet?
35. Wann ist die Fertigstellung geplant?

Die Fragen 30 bis 35 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Zuständigkeit für Planung, Organisation und Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) liegt bei den Ländern.

Der Bund unterstützt die Länder im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms durch anteilige Finanzierung von Investitionen in die Infrastruktur.

Die sogenannte Höllentalbahn ist Bestandteil des integrierten regionalen Nahverkehrskonzeptes „Breisgau-S-Bahn 2020“.

Für das Vorhaben „S-Bahn Breisgau“ ist eine anteilige Finanzierung im Rahmen des Bundesprogramms nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) angemeldet. Der Rahmenantrag, auf dessen Basis das Vorhaben vorläufig in das GVFG-Bundesprogramm aufgenommen werden kann, liegt derzeit zur Prüfung dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) vor.

#### Frankenbahn Heilbronn–Würzburg

36. Wie ist der aktuelle Planungsstand beim Ausbau der so genannten Frankenbahn zwischen Heilbronn und Würzburg?
37. Wie steht die Bundesregierung zu einem möglichen zweigleisigen Ausbau der Eisenbahnbrücke bei Züttlingen?
38. Wann ist mit der Fertigstellung zu rechnen?

Die Fragen 36 bis 38 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Maßnahme ist nicht im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege enthalten. Die Verbindung hat im Wesentlichen regionale Bedeutung. Gegebenenfalls käme eine Finanzierung im Rahmen der LuFV, Anlage 8.7, in Betracht. Die

hierüber zu finanzierenden Maßnahmen werden vom jeweiligen Bundesland als Träger der Verantwortung für den Nahverkehr festgelegt und mit den EIU abgestimmt. Der Bund ist gemäß § 8 Absatz 2 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes hieran nicht beteiligt.

Murrbahn „Franken-Sachsen-Magistrale“

39. Wie ist der Stand der Baumaßnahmen am Kreuzungsbahnhof Fornsbach?

40. Wann wird der Kreuzungsbahnhof in Betrieb genommen?

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

Bei der Maßnahme Kreuzungsbahnhof Fornsbach handelt es sich nicht um ein Vorhaben des Bedarfsplans Schiene. Die Errichtung des Kreuzungsbahnhofs würde vorrangig der Verbesserung des Personennahverkehrs dienen. Hierfür stellt der Bund den Ländern gemäß § 8 Absatz 2 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes entsprechende Mittel bereit. Die hierüber zu finanzierenden Maßnahmen werden vom jeweiligen Bundesland als Träger der Verantwortung für den Nahverkehr festgelegt und mit den EIU abgestimmt. Der Bund ist hieran nicht beteiligt.

Auf Anfrage teilte die DB Netz AG mit, dass das Baurecht für den Kreuzungsbahnhof im April 2011 erwartet wird und die Inbetriebnahme wie angekündigt im Sommer 2012 erfolgen soll.

41. Wie steht die Bundesregierung zum zweigleisigen Ausbau zwischen Backnang und Hessental?

Wann kann mit dem zweigleisigen Ausbau gerechnet werden?

Beim möglichen zweigleisigen Ausbau zwischen Backnang und Hessental handelt es sich nicht um ein Bedarfsplanvorhaben. Es wird auf die Ausführungen zu den Fragen 39 bis 40 verwiesen.

Elektrifizierung Elsenzbahn

42. Wie ist der aktuelle Stand der Elektrifizierung der Elsenzbahn?

Das Vorhaben „Ausbau der Infrastruktur im Elsenztal und Schwarzbachtal“ wird mit Mitteln aus dem GVFG-Bundesprogramm gefördert.

Dieses Vorhaben sieht die Modernisierung der Strecken der Elsenz- und Schwarzbachtalbahn vor. Dabei werden die Haltestationen ausgebaut und die gesamte Strecke elektrifiziert. In Bad Rappenau erfolgt dann die Verknüpfung mit der Stadtbahn Heilbronn.

Zurzeit konzentrieren sich die Ausbaumaßnahmen auf die Station Sinsheim-Museum, die zur Frauen-Fußball-WM zur Verfügung stehen soll.

Auf der Elsenztal-Bahn wurde der elektrische Fahrbetrieb im Dezember 2009 aufgenommen.



## Ausbau und Elektrifizierung Südbahn

43. Wie ist der aktuelle Planungsstand für den Ausbau und die Elektrifizierung der Südbahn von Ulm–Biberach–Ravensburg–Friedrichshafen nach Lindau?
44. Wann rechnet die Bundesregierung mit einer Inbetriebnahme?

Die Fragen 43 und 44 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Gemäß Angaben der DB Netz AG wurden die Grundlagenermittlung und die Vorplanung im November 2009 abgeschlossen. Der Abschluss der Entwurfsplanung wird nach Angaben der DB Netz AG bis voraussichtlich 2012 erfolgen können.

Bisher wurde kein Realisierungs- und damit auch noch kein Inbetriebnahmezeitpunkt festgelegt. Ein Ausbau erfolgt nach Erlangung des Baurechts in Abhängigkeit von der Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln.

45. Ab wann sind Bundesmittel für dieses Projekt, für das bisher Planungsmittel von kommunaler Seite vorgestreckt wurden, in welcher Höhe eingestellt?
46. Gibt es Verträge zwischen Bund, Land und Bahn, die sicherstellen, dass die Strecke ausgebaut und elektrifiziert wird, und wie sieht der Inhalt der Verträge aus?
47. Wie ist die Finanzierung von Ausbau und Elektrifizierung der Südbahn geplant?

Die Fragen 45 bis 47 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Vorhaben ist im Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundes-schiene enthalten. Bislang wurde keine Finanzierungsvereinbarung für dieses Vorhaben geschlossen; somit wurden keine Bundesmittel hierfür gebunden.

## Viergleisiger Ausbau der Rheintalbahn Karlsruhe–Basel

48. Rechnet die Bundesregierung damit, dass entsprechend den staatsvertraglichen Verpflichtungen gegenüber der Schweiz der viergleisige Ausbau rechtzeitig zur Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels spätestens im Jahr 2017 abgeschlossen sein wird?

Die „Vereinbarung zwischen dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland und dem Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Zulaufes zur neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) in der Schweiz“ vom 6. September 1998 sieht in ihrem Artikel 2 vor, dass die Kapazitäten im nördlichen Zulauf zur NEAT auf deutschem und schweizerischem Gebiet schrittweise mit der Verkehrsnachfrage und aufeinander abgestimmt erhöht werden. Im Hinblick auf die Vollausslastung der NEAT ist auf deutscher Seite u. a. ein viergleisiger Ausbau zwischen Karlsruhe und Basel vorgesehen. Konkrete Zeitvorgaben sind in dem Abkommen nicht enthalten.

49. Wenn nein, bis wann ist mit einer vollständigen Inbetriebnahme zu rechnen?

Der Zeitpunkt der Fertigstellung aller Baumaßnahmen hängt – abgesehen vom eigentlichen Bauzeitraum – sowohl von dem Zeitpunkt der Erlangung bestandskräftiger Planfeststellungsbeschlüsse für alle Vorhabenabschnitte als auch von einer entsprechenden Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln für die Projekte des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege ab. Daher kann aus heutiger Sicht kein Termin für die vollständige Inbetriebnahme der Strecke von Karlsruhe bis Basel genannt werden.

50. Bis wann wird die Bundesregierung die am 9. Februar 2011 in der fünften Sitzung des Projektbeirats Rheintalbahn beschlossenen Untersuchungen und Maßnahmen realisieren?

Die Umsetzung von Untersuchungen und Maßnahmen, für die sich der Projektbeirat in der fünften Sitzung ausgesprochen hat, obliegt dem Träger des Vorhabens. Dies sind die Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen des Bundes. Nach Kenntnis der Bundesregierung kann die Abarbeitung der beauftragten zusätzlichen Planungen und Untersuchungen im Laufe des Jahres 2011 abgeschlossen werden.

51. Bis wann wird die Bundesregierung einen realistischen Finanzierungsplan für die Umsetzung der beschlossenen Maßnahmen vorlegen?

Bundeshaushaltsmittel werden nach § 9 des Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes durch den Abschluss von Finanzierungsvereinbarungen bereitgestellt. Derzeit liegen für Planungs- und Baumaßnahmen für die ABS/NBS Karlsruhe–Basel mehrere Finanzierungsvereinbarungen vor, deren Geltung entweder einzelne Streckenabschnitte umfasst oder bestimmte Gewerke (z. B. reine Planungsmaßnahmen, vorzeitiger Grunderwerb, bauvorbereitende Maßnahmen). Beim Abschluss neuer Finanzierungsvereinbarungen ist die Finanzierung des gesamten Teilvorhabens durch Verpflichtungsermächtigungen im Bundshaushalt, die vom Haushaltsgesetzgeber ausgebracht werden, sicherzustellen. Dabei sind nach § 7 der Bundshaushaltsordnung die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit zu beachten. Eines darüber hinaus gehenden Finanzierungsplans bedarf es nicht.

Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim

52. Wie ist der aktuelle Planungsstand?
53. Wann rechnet die Bundesregierung mit einem Baubeginn, und wann mit einer Inbetriebnahme?
54. Ab wann sind in der mittelfristigen Finanzplanung Mittel für dieses Projekt in welcher Höhe eingestellt?

Die Fragen 52 bis 54 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf die Antwort zu Frage 10 wird verwiesen. Vor diesem Hintergrund sind Aussagen zu einem möglichen Baubeginn sowie die Einordnung der Neubaustrecke in die mittelfristige Finanzplanung derzeit nicht möglich.

Autobahnen  
A 5

55. Welchen Fortschritt der Planung und Genehmigung gibt es bei der Anschlussstelle Malsch?
56. Wie ist der Realisierungshorizont bei der Anschlussstelle Malsch?

Die Fragen 55 und 56 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Derzeit gibt es keine Planungsaktivitäten, da die vom Bund entwickelten Kriterien für den Bau einer Anschlussstelle bisher nicht erfüllt wurden.

57. Gibt es Planungen für größere Sanierungs- oder Ausbaumaßnahmen bei der A 5?

Die A 5 ist ab der Landesgrenze Hessen/Baden-Württemberg bis zum Autobahnkreuz Walldorf in einem sanierungsbedürftigen Zustand. Für den gesamten Bereich sind in den nächsten Jahren Mittel für Fahrbahndeckensanierungen eingeplant. Teilweise sind Belagerneuerungen bereits 2009 bei Eppelheim durchgeführt worden oder sind im Jahr 2011 zwischen der Anschlussstelle Dossenheim und dem Autobahnkreuz Heidelberg vorgesehen.

Der sechsstreifige Ausbau zwischen Baden-Baden und Offenburg erfolgt im Rahmen eines der vier ersten ÖPP-Projekte.

58. Wie ist der aktuelle Stand in Bezug auf eine zweite Rheinbrücke?

Da die A 5 den Rhein nicht quert, ist in deren Verlauf auch keine Rheinbrücke geplant.

A 6

59. Wie ist der Sachstand beim Ausbau des Lärmschutzes an der A 6 zwischen Wiesloch/Rauenberg und Sinsheim?

Die Frage des Lärmschutzes wird im Rahmen des noch laufenden Planfeststellungsverfahrens zum Ausbau des Abschnittes Wiesloch/Rauenberg–Sinsheim behandelt. In diesem Zusammenhang wird auch über das Ausmaß der Lärmschutzmaßnahmen in den Bereichen Dielheim-West (Neubaugebiet „Eckertsberg“) und Horrenberg-Balzfeld (geplantes Neubaugebiet „Erlenbachwiesen“) entschieden.

60. Wie ist der Stand der Baumaßnahmen in den Abschnitten zwischen Bad Rappenau und Heilbronn/Untereisesheim, und wann ist mit der endgültigen Fertigstellung des Teilstücks zu rechnen?

Die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für den Abschnitt zwischen der Anschlussstelle Bad Rappenau bis zur Anschlussstelle Heilbronn/Untereisesheim ist am 13. Oktober 2010 erfolgt. Eine Realisierung des Abschnittes wird im Zusammenhang mit dem A-Modell A 6, Wiesloch-Rauenberg–Weinsberg angestrebt.

61. Welche Lärmschutzmaßnahmen sind im Bereich Bad Rappenau/Untereisheim jeweils vorgesehen, und bis wann werden diese fertiggestellt sein?

Es sind umfangreiche aktive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen (u. a. Lärmschutzwälle, -wände oder eine Kombination davon). Des Weiteren ist in Abschnitten ein lärmindernder Belag vorgesehen. Zur Realisierung dieser Maßnahmen wird auf die Antwort zu Frage 60 verwiesen.

62. Wird der Abschnitt zwischen dem Weinsberger Kreuz bis zur bayrischen Grenze bei Crailsheim (insbesondere ab Kupferzell bis zur Grenze), der zurzeit im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht versehen ist, im Zuge der Überprüfung der Bedarfspläne des Bundesverkehrswegeplans in den Vordringlichen Bedarf eingestellt werden?

Hierzu wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

63. Steigen die Realisierungschancen, weil die Wirtschaft und die Region die Vorplanungskosten vorfinanziert haben?

Die Disposition von Planungsmitteln und Planungsleistungen unterliegt nach Artikel 104a des Grundgesetzes den für die Planung von Bundesfernstraßen zuständigen Ländern in eigener Verantwortung. Sie haben hierfür auch die Kosten aus dem Landeshaushalt zu tragen. Inwieweit sie sich hierbei der Hilfe Dritter bedienen, hat keinen Einfluss auf die Realisierungschancen von Projekten.

64. Hält die Bundesregierung den Ausbau der A 6 bis zur bayrischen Grenze über Öffentlich Private Partnerschaft (ÖPP) für notwendig?

Gibt es dafür Planungen?

Die Planungen für eine ÖPP-Umsetzung zum 6-streifigen Ausbau der A 6 erstrecken sich auf den Abschnitt Wiesloch-Rauenberg–Weinsberg. Das Projekt ist Bestandteil der zweiten Staffel von Betreibermodellen im Bundesfernstraßenbau.

Auf dem sich östlich anschließenden Abschnitt bis zur bayerischen Grenze sind zunächst durch die Fortsetzung der Planungsarbeiten die notwendigen Voraussetzungen für eine Entscheidung über weitere Realisierungsschritte zu schaffen. Die Vorentwürfe für die Abschnitte zwischen dem Kreuz Weinsberg und der AS Bretzfeld sowie der AS Neuenstein und AS Kupferzell sowie die Voruntersuchungen für die weiteren Abschnitte bis zur Landesgrenze werden derzeit von der Straßenbauverwaltung des Landes Baden-Württemberg mit maßgeblicher Unterstützung aus der Region erstellt.

65. Welche Bedingungen für ÖPP müssen erfüllt sein?

Nach der Bedarfsfeststellung sind die wichtigsten Voraussetzungen für ein erfolgversprechendes ÖPP-Projekt ein (mindestens) absehbares Baurecht und eine positive Wirtschaftlichkeitsuntersuchung.

66. Ist ein beschleunigter Ausbau über ÖPP realistisch?

Unter den o. g. Voraussetzungen kann nach bisherigen Erfahrungen ÖPP ein spürbares Beschleunigungspotenzial bei der Umsetzung einer Ausbaumaßnahme bieten.

67. Wird dieser Teilabschnitt der A 6 in der zweiten Staffel von ÖPP-Projekten berücksichtigt?
68. Wenn ja, welche Erfahrungen wurden bisher mit ÖPP-Projekten gemacht?

Die Fragen 67 und 68 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nein.

69. Ist eine zusätzliche Autobahnausfahrt für das Industriegebiet „Böllinger Höfe“ in Heilbronn entlang der A 6 in Planung?
- Wann ist mit der Realisierung einer zusätzlichen Autobahnausfahrt zu rechnen?

Nein.

70. Wie viele zusätzliche LKW-Rastplätze plant die Bundesregierung entlang der A 6 in den kommenden zwei Jahren?

An der A 6 ist in den kommenden zwei Jahren die Herstellung von rund 680 zusätzlichen Lkw-Stellplätzen geplant.

A 8

71. Wie ist der aktuelle Stand beim dreispurigen Ausbau der Anschlussstelle Pforzheim-Nord bis Pforzheim-Ost (Enztalquerung)?

Das Planfeststellungsverfahren für die 6-streifige Erweiterung dieses Abschnittes wurde im April 2005 eingeleitet. Im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens wurde die Planung überarbeitet.

Die überarbeiteten Planunterlagen wurden in der Zeit vom 22. Februar 2010 bis 22. März 2010 in den Rathäusern der Stadt Pforzheim und der Gemeinden Niefern-Öschelbronn und Kieselbronn zur Einsicht ausgelegt. Derzeit werden die Stellungnahmen und Einwendungen aus der Offenlage ausgewertet.

72. Wann kann mit einem Ausbau bei der Anschlussstelle Pforzheim-Nord bis Pforzheim-Ost (Enztalquerung) begonnen werden?

Vor dem Hintergrund des noch nicht abgeschlossenen Planfeststellungsverfahrens ist eine Aussage zu einem Baubeginn derzeit nicht möglich.

73. Wie bewertet die Bundesregierung die Verlängerung der Einhausung bei der A 8 von 380 auf 800 Meter?

Mit einer Verlängerung der Einhausung auf 800 m können schalltechnisch nur noch Verbesserungen in geringem Umfang erzielt werden. Ursache hierfür sind insbesondere die nicht weiter reduzierbaren Lärmemissionen, die durch den Aufstiegsbereich der A 8 in Fahrtrichtung Stuttgart (d. h. im Bereich der Tank- und Rastanlage Enztal) erzeugt werden.

74. Wie bewertet die Bundesregierung, dass die Verlängerung der Einhausung von 380 auf 800 Meter mit einer vergleichsweise geringen Kostensteigerung von 9 Mio. Euro (von 21 Mio. auf rund 30 Mio. Euro) einhergehen würde bei gleichzeitiger Verbesserung des Lärmschutzes um ca. 30 Prozent?

Die einschlägigen technischen Regelwerke sehen für Tunnel ab einer Länge von 400 m deutlich höhere Anforderungen bezüglich Planung, Bau, technischer Ausstattung und Betrieb vor. Somit ergeben sich für diese Tunnel nicht nur aufgrund der größeren Länge deutlich höhere Gesamtkosten. Beim Vergleich der Varianten zeigte sich zudem, dass bezüglich der schalltechnischen Betroffenheiten mit einer 800 m langen Einhausung gegenüber einer 380 m langen Einhausung nur noch Verbesserungen in vergleichsweise geringem Umfang erzielt werden können. Insgesamt stehen die für die verlängerte Einhausung deutlich höheren Investitions-, Erhaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten aus wirtschaftlicher Sicht in keinem angemessenen Verhältnis zu den dadurch erzielbaren Verbesserungen beim Lärmschutz. Nach § 41 Absatz 2 des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) dürfen die Kosten der Schutzmaßnahme nicht außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen.

75. In welcher Form, und wann ist, angesichts wachsender Verkehrsmengen, mit dem dringend erforderlichen Ausbau des Abschnitts Mühlhausen–Hohenstadt (2. Alaufstieg) im Zuge der A 8 im Landkreis Göppingen zu rechnen?

Bund und Land Baden-Württemberg haben 2010 eine gemeinsam angestrebte ÖPP-Projekt- und Finanzierungslösung für den Ausbau des Alaufstieges (A 8) bekräftigt und das weitere Vorgehen abgestimmt. Nächster Schritt ist demnach, mit einer die Bandbreite aller Modellideen umfassenden Untersuchung geeigneter ÖPP-Geschäftsmodelle zu identifizieren und deren Wirtschaftlichkeit zu belegen. Das laufende Vergabeverfahren für diese bundesfinanzierte ÖPP-Untersuchung wird voraussichtlich im Sommer abgeschlossen werden können. Mit Untersuchungsergebnissen ist 2012 zu rechnen.

76. Wie sind der aktuelle Stand und Zeithorizont für größere Sanierungs- und Ausbaumaßnahmen bei der A 8 im Bereich Karlsruhe?

Die A 8 wird im Bereich Karlsruhe auf folgenden Streckenabschnitten ausgebaut:

Ausbau auf sechs Fahrstreifen zwischen der Tank- und Rastanlage Pforzheim und der Anschlussstelle Heimsheim: Die ersten beiden Bauabschnitte von der Tank- und Rastanlage Pforzheim-Ost bis zur Betriebsumfahrt Wimsheim sind fertiggestellt. Der dritte Bauabschnitt bis zur Anschlussstelle Heimsheim wurde im August 2009 begonnen. Die Arbeiten werden voraussichtlich im dritten Quartal 2011 beendet.

Ausbau auf sechs Fahrstreifen zwischen den Anschlussstellen Karlsbad und Pforzheim-West: Mit dem Bau der Pfintzthalbrücke wurde 2010 begonnen. Die Fertigstellung des Bauwerks ist im Frühjahr 2012 vorgesehen. Mit dem Bau der Bocksachtalbrücke soll im Sommer 2011 begonnen werden. Derzeit laufen die Vorbereitungen zur Ausschreibung der Erd- und Straßenbauarbeiten für die Erweiterung der Autobahn. Es ist vorgesehen, mit dem Streckenausbau der Autobahn im Jahr 2012 zu beginnen.

A 98

Abschnitt Murg–Hauenstein (Bauabschnitt 7)

77. Wie viele Mittel im Haushalt waren in 2011 ursprünglich in der Langfristplanung vorgesehen bei der Budgetplanung, und wie viele sind aktuell angesetzt?

Bei der Aufstellung der mittelfristigen Finanzplanung werden keine Beträge für Einzelmaßnahmen ausgewiesen. Im Bundeshaushalt 2011 wurden für das Jahr 2011 rund 6,5 Mio. Euro für die Maßnahme eingeplant.

78. Wann ist mit der Fertigstellung des Abschnitts Murg–Hauenstein zu rechnen?

In der ersten Jahreshälfte 2012.

79. Wann ist mit der Fertigstellung der Murgtalbrücke zu rechnen?

Im Jahr 2011.

80. Wann wird die Abfahrt Hauenstein entschärft und gebaut?

Die Straßenbauverwaltung des Landes Baden-Württemberg hat die Planung zur Optimierung der Abfahrt Hauenstein aufgenommen. Ein Zeitpunkt der Realisierung kann noch nicht genannt werden.

81. Woraus ergeben sich die Verzögerungen insgesamt bei diesem Abschnitt seit Baubeginn?

Die Verzögerungen ergeben sich durch Änderungen in der Disposition der zur Verfügung stehenden Investitionsmittel und Bieterklagen bei Bauvergabeverfahren.

Abschnitt Autobahndreieck Hoahrhein–Rheinfeldern/Karsau (Bauabschnitt 4)

82. Wann ist mit der Fertigstellung des Abschnitts Autobahndreieck Hoahrhein–Rheinfeldern/Karsau zu rechnen?

Voraussichtlich Ende 2014.

Abschnitt Rheinfeldern/Karsau–Wehr (Bauabschnitt 5)

83. Wie ist der Planungsstand, und wie wurden die Einwände der Bürgerinitiativen bezüglich des Lärmschutzes berücksichtigt?

Der Abschnitt befindet sich im Planfeststellungsverfahren. Die Einwände der Bürgerinitiativen bezüglich des Lärmschutzes werden gemäß den gesetzlichen Vorgaben berücksichtigt.

84. In welcher Höhe werden Planungsmittel wann zur Verfügung gestellt?

Die Disposition von Planungsmitteln und Planungsleistungen unterliegt nach Artikel 104a des Grundgesetzes den für die Planung von Bundesfernstraßen zuständigen Ländern in eigener Verantwortung.

85. Wann wird mit dem Baubeginn gerechnet?

86. Wann ist die Fertigstellung geplant?

Die Fragen 85 und 86 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Vor dem Hintergrund des noch nicht abgeschlossenen Planfeststellungsverfahrens ist derzeit weder eine Aussage zum Baubeginn noch zur Fertigstellung möglich.

Abschnitt Wehr–Murg (Bauabschnitt 6)

87. Wie ist der Planungsstand?

Der Vorentwurf wird derzeit von der Straßenbauverwaltung des Landes Baden-Württemberg überarbeitet.

88. Wird als Planungsgrundlage nach wie vor die „Bergtrasse“ genommen?

Ja.

89. Inwieweit wurden die Varianten Rötkopf-, Stephansloch-, Haselbach- und Tröndle-Trasse untersucht?

Die Varianten wurden auf der Ebene der Linienplanung in der im Rahmen dieser Planungsphase gebotenen Intensität gleichartig untersucht. Das Ergebnis der Untersuchung geht in die Überarbeitung des Vorentwurfs ein.

90. Welche Veränderungen ergeben sich hinsichtlich der Planungen bzw. der Trasse wegen des geplanten Pumpspeicherkraftwerkes Atdorf und seiner Unterbecken?

Die Haselbachtalvariante würde erheblich teurer werden.

91. In welcher Höhe werden Planungsmittel wann zur Verfügung gestellt?

Die Disposition von Planungsmitteln und Planungsleistungen unterliegt nach Artikel 104a des Grundgesetzes den für die Planung von Bundesfernstraßen zuständigen Ländern in eigener Verantwortung.

92. Wann wird mit dem Baubeginn gerechnet?

93. Wann ist die Fertigstellung geplant?

Die Fragen 92 und 93 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Vor dem Hintergrund des Planungsstandes ist derzeit weder eine Aussage zum Baubeginn noch zur Fertigstellung möglich.



Abschnitt Hauenstein–Tiengen (Bauabschnitt 8)

94. Wie ist der Planungsstand, und welche Trasse ist Planungsgrundlage?

Die Vorplanung ist abgeschlossen. Die Bergtrasse ist die bevorzugte Planungsgrundlage.

95. In welcher Höhe werden Planungsmittel wann zur Verfügung gestellt?

Die Disposition von Planungsmitteln und Planungsleistungen unterliegt nach Artikel 104a des Grundgesetzes den für die Planung von Bundesfernstraßen zuständigen Ländern in eigener Verantwortung.

96. Wann wird mit dem Baubeginn gerechnet?

97. Wann ist die Fertigstellung geplant?

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

Vor dem Hintergrund des Planungsstandes ist derzeit weder eine Aussage zum Baubeginn noch zur Fertigstellung möglich.

Bundesstraßen  
B 3

98. Ist die Umsetzung des Abstufungskonzepts von 1995 zur Abstufung autobahnparalleler Bundesstraßen immer noch ein Hindernis für eine Realisierung der Ortsumfahrung Hirschberg-Großsachsen?

Voraussetzung für die Realisierung einer Ortsumfahrung B 3, Hirschberg-Großsachsen ist, dass sie im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthalten ist. Aufgrund der Autobahnparallelität der Bundesstraße B 3 in diesem Abschnitt ist diese Maßnahme jedoch nicht in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen aufgenommen worden.

99. Welche Gründe sind aus Sicht der Bundesregierung ursächlich dafür, dass das Planfeststellungsverfahren zur Ortsumfahrung Rastatt-Süd vom Land Baden-Württemberg noch nicht eingeleitet wurde?

Da die Maßnahme im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen lediglich mit nachrangiger Dringlichkeit im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht eingestuft ist, wurde im Rahmen der Planungspriorisierung des Landes Baden-Württemberg dieses Projekt nur nachrangig eingestuft.

100. Führt die Bundesregierung Gespräche mit dem Land Baden-Württemberg, um zu veranlassen, dass die Planungen begonnen werden?

Nein.

101. Gibt es Überlegungen, alternativ zur Ortsumfahrung Rastatt-Süd auf andere Weise eine verkehrliche Entlastung der Stadt Kuppenheim zu erreichen?

Die verkehrliche Entlastung von Kuppenheim spielt auch im Zusammenhang mit dem Ausbau der bestehenden BAB-Anschlussstelle Rastatt-Nord eine Rolle. Ergebnisse einer Verkehrsuntersuchung werden Mitte 2011 erwartet.

102. Gibt es Überlegungen, die Stadt Kuppenheim dadurch zu entlasten, dass bis zur Realisierung einer Ortsumfahrung Rastatt-Süd ein innerörtliches Nachtfahrverbot für den Schwerlastverkehr angeordnet wird?

Derartige Überlegungen gibt es bei der Landesregierung Baden-Württemberg.

103. Wie beurteilt die Bundesregierung die Notwendigkeit und Priorität der Ortsumfahrung Rastatt-Süd?

Das Vorhaben ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht eingestuft.

104. Aus welchen Mitteln wird die Umfahrung von Schallstadt-Wolfenweiler finanziert?

Die Finanzierung der Ortsumfahrung Schallstadt-Wolfenweiler erfolgt anteilig durch den Bund und das Land Baden-Württemberg.

105. In welchen Fällen wurden bisher in Deutschland Ortsumfahrungen bei Bundesstraßen gegen den Mehrheitswillen der Bevölkerung, wie das in Schallstadt-Wolfenweiler der Fall wäre, durchgeführt?

In den nach Bundesfernstraßengesetz durchzuführenden Planfeststellungsverfahren hat jede(r), dessen/deren Belange durch das Vorhaben berührt werden, die Möglichkeit, Anregungen und Bedenken geltend zu machen, die im Rahmen der Abwägung in dem abschließenden Planfeststellungsbeschluss zu berücksichtigen sind. Eine Abstimmung der Bevölkerung über ein Bauvorhaben im Zuge von Bundesfernstraßen ist gesetzlich nicht vorgesehen. Insofern liegen der Bundesregierung keine entsprechenden Kenntnisse vor.

106. Welcher Zusammenhang besteht zwischen der B-3-Umfahrung von Schallstadt-Wolfenweiler und der von Norsingen?

Es besteht kein direkter Zusammenhang.

B 10

107. Wie sind der Planungs- und Umsetzungsstand bei den Ortsumfahrungen Amstetten und Urspring?

Aufgrund der Einstufungen der Vorhaben B 10, OU Amstetten und B 10, OU Urspring in den Weiteren Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen werden derzeit keine Planungen für die Projekte durchgeführt.

108. Wie ist der aktuelle Stand bezüglich der B 10 Pforzheim–Eutingen–Niefern?

Während das Planfeststellungsverfahren für den A-8-Ausbau mit einem vierstreifigen Ausbau der B 10 im unmittelbaren Bereich der AS Pforzheim-Ost bereits läuft, wird das Baurecht für den weiteren Ausbau der B 10 zwischen Eutingen und Niefern über ein eigenes Planfeststellungsverfahren zu erwirken sein.

B 14/B 19 – Ortsdurchfahrung Schwäbisch Hall

109. Wann ist mit dem Beginn der Baumaßnahmen für den „Weilertunnel“ zu rechnen?

Eine Aussage zum Baubeginn des Vorhabens B 14, Schwäbisch Hall (Gottwollshäuser Steige)–B 19 mit dem sogenannten Weilertunnel kann derzeit nicht getroffen werden.

110. Hat die Landesregierung Baden-Württemberg dieses Teilstück als eines der Bauprojekte mit höchster Priorität eingereicht?

Das Land Baden-Württemberg hat das Vorhaben im Zuge der B 14 als zum Baubeginn anstehende Bedarfsplanmaßnahme zur letzten Haushalts- und Finanzierungsprogrammbesprechung 2010 gemeldet.

111. Wie hoch sind die Kosten?

Die Gesamtkosten betragen nach derzeitigem Stand 31,2 Mio. Euro.

112. Wie ist der Stand der Planungen für den Weiterausbau der B 14 bis Backnang?

113. Wann ist mit einem Baubeginn zu rechnen?

Die Fragen 112 und 113 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für das Vorhaben B 14, Backnang/West–Nellmersbach liegt ein bestandskräftiger Planfeststellungsbeschluss vor. Für den Abschnitt zwischen Nellmersbach und Waldrems erstellt das Land Baden-Württemberg derzeit eine Kostenfortschreibung. Nachdem diese dem BMVBS vorgelegt und der Gesehenvermerk erteilt wurde, können die Kosten im Straßenbauplan aktualisiert werden. Nachfolgend soll mit dem Bau begonnen werden.

B 27

114. Gibt es Planungen, die Ortsumfahrungen Hardheim und Heddesheim in den Bundesverkehrswegeplan aufzunehmen?

Die Maßnahme B 27, Ortsumfahrung Hardheim wurde bereits in den Bundesverkehrswegeplan 2003 aufgenommen. Zwischen der B 27 und Heddesheim im Rhein-Neckar-Kreis kann kein Zusammenhang erkannt werden. Durch Heddesheim führen keine Bundesstraßen. Von daher gibt es auch kein Bestreben, hier eine Ortsumfahrung in den BVWP aufzunehmen.

115. Wie ist der Planungsstand für die Ortsumfahrung Jeststetten?

Die Planung der Bedarfsplanmaßnahme wurde noch nicht begonnen.

116. Bleibt die Ortsumfahrung Jeststetten im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans bei dessen Überarbeitung bzw. des neuen Bundesverkehrswegeplans 2015?

Hierzu wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

117. In welcher Höhe werden Planungsmittel wann zur Verfügung gestellt?

Die Disposition von Planungsmitteln und Planungsleistungen unterliegt nach Artikel 104a des Grundgesetzes den für die Planung von Bundesfernstraßen zuständigen Ländern in eigener Verantwortung.

118. Wann wird mit dem Baubeginn gerechnet?

119. Wann ist die Fertigstellung geplant?

Die Fragen 118 und 119 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Vor dem Hintergrund des Planungsstandes ist derzeit weder eine Aussage zum Baubeginn noch zur Fertigstellung möglich.

120. Wie steht die Bundesregierung zum Bau einer Ortsumfahrung an der B 27 bei Offenau, und ist eine Neuaufnahme in den Bundesverkehrswegeplan in den Vordringlichen Bedarf geplant?

Hierzu wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

121. Wie ist der Stand der Planungen der B 27 von Bad Friedrichshall bis zur A 6?

Das Vorhaben B 27, Bad Friedrichshall–A 6 ist im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht eingestuft. Vom Land Baden-Württemberg sind bisher keine konkreten Planungen aufgenommen worden.

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

Hierzu wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

123. Wie ist der Planungsstand zur Sanierung der „Lauffener Brücke“?

Derzeit wird vom Land Baden-Württemberg der Vorentwurf aufgestellt.

124. Präferiert die Bundesregierung als Lösung eine Behelfsbrücke oder einen Querverschub?

Das Land Baden-Württemberg hat verschiedene Varianten untersucht und verfolgt im weiteren Planungsprozess einen Querverschub.

125. Wann ist mit einer Entscheidung zu rechnen?

Das Land Baden-Württemberg geht davon aus, dass dem BMVBS in 2011 der Vorentwurf zur Erteilung des Gesehenvermerks vorgelegt werden kann.

126. Wie hoch sind die Sanierungskosten?

Die Kosten für den Brückenneubau betragen nach Angabe des Landes Baden-Württemberg rund 8,5 Mio. Euro.

127. Wird die Maßnahme zeitlich mit dem Ausbau der Neckarschleusen verbunden?

Das Land Baden-Württemberg hat mitgeteilt, dass sich das örtlich zuständige Regierungspräsidium Stuttgart im laufenden Planungsprozess mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung abstimmt.

B 28

128. Wie sind der aktuelle Stand und die weiteren Planungen für die B 28n, Ortsumfahrung Horb (kleine Lösung)?

Derzeit wird vom Land Baden-Württemberg die Vorplanung überarbeitet. Diese soll in 2011 dem BMVBS zur Trassenentscheidung vorgelegt werden.

129. Wie sind der aktuelle Stand und die weiteren Planungen für die B 28n, Horb-Grünmettstetten–L 355a, B 32 (Hochbrücke)?

Die Maßnahme B 28n, Grünmettstetten–L 355a ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen lediglich mit nachrangiger Dringlichkeit im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht eingestuft und wurde daher auch im Rahmen der Planungspriorisierung des Landes Baden-Württemberg nachrangig eingestuft. Der Vorentwurf für die B 32, Hochbrücke Horb wird derzeit vom Land Baden-Württemberg fertiggestellt und soll 2011 dem BMVBS zur Erteilung des Gesehenvermerks vorgelegt werden.

130. Wie sind der aktuelle Stand und die weiteren Planungen in Bezug auf die B 28, Verlegung in Freudenstadt?

Der Vorentwurf für die Tunnel Baiersbronn-Stuttgart (B 462) und Kniebis-Stuttgart (B 28) erhielt am 15. Januar 2002 den Gesehenvermerk. In diesem Zusammenhang bat das BMVBS um weitere Untersuchungen, die noch nicht vollständig abgeschlossen sind. Angestrebt wird, bis zum Jahr 2013 einen Planfeststellungsbeschluss zu erlangen.

131. Wie ist der Planungs- und Umsetzungsstand bei den Ortsumfahrungen Feldstetten, Blaubeuren/Gerhausen und Blaustein?

Die Vorhaben B 28, OU Feldstett, OU Blaubeuren/Gerhausen und OU Blaustein sind im Weiteren Bedarf bzw. Weiteren Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko eingestuft. Auf Grund dieser Einstufung wurden vom Land Baden-Württemberg keine Planungen aufgenommen.

132. Wie ist der aktuelle Stand bei der im Vordringlichen Bedarf befindlichen Maßnahme B 28, Freudenstadt?

Es wird auf die Antwort zu Frage 130 verwiesen.

133. Wie ist der Stand bei der im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht befindlichen Maßnahmen B 28n Grünmettstetten–L 355a?

Es wird auf die Antwort zu Frage 129 verwiesen.

B 29

134. Wie ist der Stand der Planungen für den Weiterbau der B 29 in Mögglingen (Ortsumfahrung Mögglingen)?

Für das Vorhaben B 29, OU Mögglingen liegt ein bestandskräftiger Planfeststellungsbeschluss vor.

135. Wann ist mit dem Beginn der Arbeiten zu rechnen?

Gespräche zur Finanzierung der Maßnahme werden geführt, wenn der Fertigstellungstermin für das benachbarte Vorhaben B 29, OU Schwäbisch Gmünd absehbar ist.

B 30

136. Wann ist mit einem Baubeginn für die bereits planfestgestellte Ortsumfahrung B 30 Ravensburg-Süd zu rechnen?

137. Ist angesichts der aktuellen Haushaltslage ein Spatenstich im Jahr 2011 überhaupt möglich?

Die Fragen 136 und 137 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Derzeit wird die Finanzierungsmöglichkeit des Vorhabens geprüft.

B 31

138. Wie ist der Planungsstand der B 31 zum Bau der Ortsumgehung Falkensteig?

Die Vorentwurfsplanung ist in Bearbeitung.

139. In welcher Höhe werden Planungsmittel wann zur Verfügung gestellt?

Die Disposition von Planungsmitteln und Planungsleistungen unterliegt nach Artikel 104a des Grundgesetzes den für die Planung von Bundesfernstraßen zuständigen Ländern in eigener Verantwortung.

140. Hat der Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald seine Zusagen zur Vorfinanzierung der Planung eingehalten?

Ja.

141. Ist mit dem Vorentwurf für 2013 und dem Planfeststellungsbeschluss für 2016 zu rechnen?

Über den Verlauf und die Dauer der dem Land Baden-Württemberg obliegenden Planung einschließlich des anschließenden Planfeststellungsverfahrens können keine Angaben gemacht werden.

142. Wird dieser Abschnitt in den Vordringlichen Bedarf im Bundesverkehrswegeplan 2015 aufgenommen?

Hierzu wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

143. Wie ist der Planungsstand zum Ausbau der B 31 im Abschnitt Kirchzarten–Buchenbach?

Die Bedarfsplanmaßnahme (vierstreifiger Ausbau) wird nicht beplant, da die Maßnahme im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen lediglich im Weiteren Bedarf enthalten ist.

Der dreistreifige Ausbau des Abschnitts ist abgeschlossen.

144. Wie ist der Planungsstand der B 31 zum Bau der Ortsumgehung Hinterzarten?

Die Bedarfsplanmaßnahme (vierstreifiger Ausbau) wird nicht beplant, da die Maßnahme im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen lediglich im Weiteren Bedarf enthalten ist.

145. Wie ist der Planungsstand zum Ausbau der B 31 im Abschnitt Hinterzarten–Titisee?

Die Bedarfsplanmaßnahme (vierstreifiger Ausbau) wird nicht beplant, da die Maßnahme im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen lediglich im Weiteren Bedarf enthalten ist.

146. Wie ist der Planungsstand zum Ausbau der B 31 im Abschnitt Titisee–Friedenweiler?

Die Bedarfsplanmaßnahme (vierstreifiger Ausbau) wird nicht beplant, da die Maßnahme im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen lediglich im Weiteren Bedarf enthalten ist.

Der dreistreifige Ausbau des Abschnitts ist abgeschlossen.

147. Wie ist der Planungsstand zum Ausbau der B 31 im Abschnitt Friedenweiler–Unadingen?

Die Bedarfsplanmaßnahme (vierstreifiger Ausbau) wird nicht beplant, da die Maßnahme im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen lediglich im Weiteren Bedarf enthalten ist.

Für den dreistreifigen Ausbau Friedenweiler/West–Friedenweiler ist die Vorplanung in Bearbeitung.

Für den dreistreifigen Ausbau Friedenweiler–Löffingen läuft das Genehmigungsverfahren.

Der dreistreifige Ausbau Löffingen–Löffingen/Mitte ist im Bau.

Der dreistreifige Ausbau Löffingen–Unadingen ist abgeschlossen.

148. Wie ist der Planungsstand zum Ausbau der B 31 im Abschnitt Döggingen–Hüfingen?

149. Wann wird mit dem Baubeginn gerechnet?

150. Wann ist die Fertigstellung geplant?

Die Fragen 148 bis 150 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bedarfsplanmaßnahme (vierstreifiger Ausbau) wird nicht beplant, da die Maßnahme im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen lediglich im Weiteren Bedarf enthalten ist. Der dreistreifige Ausbau des Abschnitts ist abgeschlossen.

151. Wann ist mit einem Baubeginn für die bereits planfestgestellte Ortsumfahrung B 31 Friedrichshafen zu rechnen?

152. Ist angesichts der aktuellen Haushaltslage ein Spatenstich im Jahr 2011 überhaupt möglich?

Die Fragen 151 und 152 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Derzeit wird die Finanzierungsmöglichkeit des Vorhabens geprüft.

B 31 West (neu)

153. Bis wann werden die Arbeiten an dem ersten Abschnitt der B 31 West (neu) (Umkirch–Gottenheim) abgeschlossen sein?

Die Arbeiten am ersten Bauabschnitt der B 31 West neu (Umkirch-Gottenheim) werden voraussichtlich Ende 2011/Anfang 2012 abgeschlossen sein.

154. Welcher Zeitplan liegt für das Planfeststellungsverfahren für den zweiten Abschnitt der B 31 West (neu) (Gottenheim–Breisach) vor?

Der Erörterungstermin im laufenden Planfeststellungsverfahren wird für Ende Mai 2011 vorbereitet. Zum zeitlichen Verlauf des weiteren Verfahrens können keine Angaben gemacht werden.



155. Welche Maßnahmen, insbesondere für die Verkehrsführung im Bereich Bötzingen–Gottenheim–Wasenweiler, sind für die Zwischenphase nach Abschluss der Bauarbeiten für den ersten Abschnitt bis zum Beginn der Umsetzung des zweiten Abschnitts der B 31 West (neu) vorgesehen?

Es wird ein kontinuierlicher Weiterbau mit dem zweiten Bauabschnitt nach Fertigstellung des ersten Bauabschnittes angestrebt.

B 32, Ortsumfahrung Herbertingen

156. Ist bei der bereits im Bau befindlichen Ortsumfahrung B 311/B 32 Herbertingen ein Baustopp mangels Mittelzuweisung ausgeschlossen?
157. Inwiefern muss in Herbertingen mit Bauverzögerungen auf Grund der knappen Haushaltslage gerechnet werden?

Die Fragen 156 und 157 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird von einem weiteren kontinuierlichen Bauablauf ausgegangen.

158. Wann soll die neue Ortsumfahrung B 311/B 32 fertiggestellt sein?

Anfang 2013.

B 33 (neu), Landeplatz Konstanz–Allensbach/West

159. Ist die Ausführungsplanung für den Bauabschnitt 1b „Landeplatz–Waldsiedlung“ fertiggestellt?

Dieser Abschnitt ist teilweise bereits im Bau. Im Bereich des noch nicht im Bau befindlichen Abschnittes sind die Ausführungsplanung für den Straßenbau sowie der Bauwerksentwurf der B-33-Überführung über die DB AG beauftragt. Der Bauwerksentwurf der Brücke im Bereich der Kindlebildkreuzung wird in Kürze beauftragt.

160. Welche Baumaßnahmen wurden bereits vergeben bzw. sind ausschreibungsreif?

Im östlichen Teil des Abschnitts 1b bis zur Kindlebildkreuzung sind die Arbeiten vergeben; zu dem westlichen Teil des Abschnitts – einschließlich der Kindlebildkreuzung – siehe Antwort zu Frage 159.

161. Wann wird die Kindlebild-Kreuzung ausgeschrieben?

Die derzeitige Baudisposition sieht die Ausschreibung des Straßenbaus sowie des Brückenbaus im Bereich der Kindlebild-Kreuzung ab dem zweiten Quartal 2012 vor.

162. Wie war der Mittelabfluss 2010 für den Bauabschnitt 1b?

Kam es zu einem zwischenzeitlichen Ausschreibungs- und Baustopp, und warum?

Der Mittelabfluss betrug im Jahr 2010 einschließlich Grunderwerb 2 295 551,59 Euro. Aufgrund von Änderungen der Mitteldispositionen wurde lediglich die Ausschreibung einzelner Gewerke zeitlich etwas verschoben.

163. Ist die Ausführungsplanung für den Bauabschnitt 1a „Tunnel Waldsiedlung“ fertiggestellt, bzw. wann ist damit zu rechnen?

Die Ausführungsplanung für den Abschnitt 1a ist in Bearbeitung, die Fertigstellung der Ausführungsplanung ist für Ende 2014 vorgesehen.

164. Wann kann die Maßnahme ausgeschrieben werden?

Der Abschnitt 1a kann nach Abschluss der Ausführungsplanung, des Grunderwerbs und der Baufreigabe durch das BMVBS ausgeschrieben werden.

165. Liegt die Ausführungsplanung für die Bauabschnitte 2 bis 4 vor, bzw. wann ist mit ihr zu rechnen?

Die Ausführungsplanung für die Bauabschnitte 2 bis 4 liegt noch nicht vor. Die Ausführungsplanungen bzw. die Bauwerksentwürfe werden zeitlich gestaffelt gemäß der Disposition der baden-württembergischen Straßenbauverwaltung ab 2012 begonnen.

#### B 39

166. Wie ist der Sachstand beim weiteren Ausbau der B 39 von Mühlhausen/Rauenberg nach Wiesloch/Walldorf?

Von Mühlhausen/Rauenberg bis Wiesloch/Walldorf ist derzeit kein weiterer Ausbau der B 39 vorgesehen.

#### B 293

167. Welche Priorität wird der Ortsumfahrung B 293 Pfinztal im künftigen Bundesverkehrswegeplan zugemessen?

Hierzu wird auf die „Vorbemerkung zur Bedarfsplanüberprüfung und zur Aufnahme von Projekten in den Vordringlichen Bedarf“ verwiesen.

#### B 294

168. Wie sind der aktuelle Stand und die weiteren Planungen bei der im Vordringlichen Bedarf befindlichen Maßnahmen B 294 Ortsumfahrung Bauschlott?

Der Vorentwurf der B 294, OU Bauschlott hat am 18. September 2002 vom Bund den Gesehenvermerk erhalten. Danach sind seitens des Landes Baden-Württemberg keine Planungsaktivitäten erfolgt.

169. Wie ist der aktuelle Stand bei der im Vordringlichen Bedarf befindlichen Maßnahme B 294 Ortsumfahrung Loßburg?

170. Stimmt es, dass bei der Ortsumfahrung Loßburg, obwohl sie sich im Vordringlichen Bedarf befindet, erst im Jahr 2025 mit ersten Planungen zu rechnen ist?

Die Fragen 169 und 170 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Grobe Linienuntersuchungen zu möglichen Varianten für die OU Loßburg liegen vor, die im Rahmen der Arbeiten für den neuen Bundesverkehrswegeplan als ausreichend erachtet werden. Hinsichtlich der Aufnahme weitergehender Planungen wird darauf hingewiesen, dass die Disposition von Planungsmitteln und Planungsleistungen nach Artikel 104a des Grundgesetzes den für die Planung von Bundesfernstraßen zuständigen Ländern in eigener Verantwortung unterliegt.

171. Wie sind der aktuelle Stand und die weiteren Planungen der B 294 Ortsumfahrung Winden?

Ein rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss für die Ortsumfahrung Winden liegt vor. Die Ausführungsplanung ist in Bearbeitung.

172. Wie sind der aktuelle Stand und die weiteren Planungen der B 294 Ortsumfahrung Elzach?

Die Maßnahme ist im Bau.

B 296

173. Wie ist der Stand bei der im Vordringlichen Bedarf befindlichen Maßnahme B 296 Kernstadtentlastung Calw?

Die Vorplanung für eine Kernstadtumfahrung als Tunnellösung ist vom Land Baden-Württemberg fertiggestellt und soll dem BMVBS in Kürze zur grundsätzlichen Zustimmung vorgelegt werden.

B 311

174. Wann ist mit einem Baubeginn für die bereits planfestgestellte Ortsumfahrung B 311 Unlingen zu rechnen?

175. Ist angesichts der aktuellen Haushaltslage ein Spatenstich im Jahr 2011 überhaupt möglich?

Die Fragen 174 und 175 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine Aussage zu einem Baubeginn für das Vorhaben B 311, OU Unlingen ist derzeit nicht möglich.

176. Wie ist der Planungs- und Umsetzungsstand für die Ortsumfahrungen B 311 Ehingen-Gamerschwang, Deppenhausen und Obermarchtal?

Die Vorhaben B 311, OU Obermarchtal, OU Deppenhausen und Ehingen (B 492)–Gamerschwang sind im Weiteren Bedarf eingestuft. Auf Grund dieser Einstufungen wurden vom Land Baden-Württemberg keine Planungen aufgenommen.

B 314

177. Wie ist der Planungsstand bei der Ortsumfahrung Grimmelshofen?

Dem vom Land Baden-Württemberg eingereichten Vorentwurf konnte das BMVBS wegen der fehlenden Wirtschaftlichkeit keinen Gesehenvermerk erteilen. Da die Kosten im Vergleich zum Ansatz im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enorm gestiegen sind, wurde eine gesamtwirtschaftliche Nachbewertung des Projekts durchgeführt. Im Ergebnis ist festzustellen, dass die Wirtschaftlichkeit und damit die Bauwürdigkeit nicht mehr gegeben ist. Die Unterlagen wurden daher dem Land Baden-Württemberg mit der Bitte zurückgegeben, nach einer Konzeption zu suchen, mit der eine wirksame Kostenreduzierung und damit die Bauwürdigkeit wieder erreicht werden kann.

178. Wie sieht das Kosten-/Nutzenverhältnis der Ortsumfahrung nach aktuellem Planungsstand aus?

Das Nutzen/Kosten-Verhältnis beträgt 0,8.

179. In welcher Höhe werden Planungsmittel wann zur Verfügung gestellt?

Die Disposition von Planungsmitteln und Planungsleistungen unterliegt nach Artikel 104a des Grundgesetzes den für die Planung von Bundesfernstraßen zuständigen Ländern in eigener Verantwortung.

180. Bleibt die Ortsumfahrung im Vordringlichen Bedarf, wenn der Bundesverkehrswegeplan überarbeitet bzw. 2015 neu aufgestellt wird?

Hierzu wird auf die „Vorbemerkung zur Bedarfsplanüberprüfung und zur Aufnahme von Projekten in den Vordringlichen Bedarf“ verwiesen.

181. Wann wird mit dem Baubeginn gerechnet?

182. Wann ist die Fertigstellung geplant?

Die Fragen 181 und 182 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Vor dem Hintergrund des Planungsstandes ist derzeit weder eine Aussage zu Baubeginn noch zur Fertigstellung möglich.

B 463

183. Wie sind der aktuelle Stand und der Zeithorizont bei der B 463, Westtangente Pforzheim, erster Bauabschnitt?

Für den ersten Bauabschnitt der Westtangente Pforzheim existiert ein Planfeststellungsbeschluss vom 23. September 2005.

Für den Arlinger Tunnel wurde aufgrund der geänderten Sicherheitsbestimmungen für Tunnel nachträglich ein separater Fluchtstollen notwendig. Dieser Fluchtstollen ist durch den Planfeststellungsbeschluss für den ersten Bauabschnitt nicht erfasst. Für den Fluchtstollen wurde am 14. Januar 2011 ein gesondertes Planfeststellungsverfahren eingeleitet. In Abhängigkeit von Anzahl

und Inhalt der Einwendungen ist mit einer Verfahrensdauer von 12 bis 18 Monaten zu rechnen.

Im Bereich der Autobahnanschlussstelle A 8 Pforzheim-West wird der Knotenpunkt B 10/B 463 neu aufgrund von Leistungsfähigkeitsdefiziten entsprechend den planfestgestellten Plänen aus Um- und Ausbaumitteln des Bundes seit November 2009 vorab ausgebaut. Bauende ist voraussichtlich im Frühjahr 2012.

184. Wann kann mit dem Bau des ersten Bauabschnitts der B 463, Westtangente Pforzheim begonnen werden?

Eine Aussage zu einem Baubeginn über den Bereich des Knotenpunkt B 10/B 463 hinaus ist derzeit nicht möglich.

185. Wie verhält sich das Verfahren in Bezug auf die Verjährungsfrist des Planfeststellungsverfahrens beim ersten Bauabschnitt der B 463, Westtangente Pforzheim?

Da der im Bau befindliche Knotenpunkt B 10/B 463 im Bereich der Autobahnanschlussstelle A 8 Pforzheim-West planerischer Bestandteil des ersten Bauabschnitts mit Planfeststellungsbeschluss vom 23. September 2005 ist, ist eine Verjährung nicht mehr möglich.

186. Wie sind der aktuelle Stand und der Zeithorizont bei der B 463, Westtangente Pforzheim, zweiter Bauabschnitt?

Der zweiten Bauabschnitt ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen lediglich mit nachrangiger Dringlichkeit als Weiterer Bedarf mit Planungsrecht eingestuft. Vonseiten des Landes Baden-Württemberg erfolgen derzeit aufgrund dieser nachrangigen Einstufung im Bedarfsplan keine weiteren Planungsleistungen.

187. Inwieweit wird bei der Verkehrskonzeption der Ortsumfahrung in Bad Liebenzell und Calw der zweite Bauabschnitt der Westtangente bei den Planungen berücksichtigt?

Für die Ortsumfahrung Bad Liebenzell sind bis zum Jahr 1995 mehrere Varianten grob untersucht und bewertet worden. Vor dem Hintergrund der aktuellen nachrangigen Einstufung im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Weiterer Bedarf) laufen jedoch derzeit keine Planungsaktivitäten. Eine aktuelle Verkehrsprognose, in welcher die Westtangente Pforzheim Berücksichtigung finden könnte, liegt daher nicht vor.

Für die B 296, Kernstadtumfahrung Calw wurden im Verkehrsnetzmodell für das Prognosejahr 2025 die Südostumfahrung Calw, das Gewerbegebiet Stammheimer Feld, die B 295, Umgehung Calw-Heumaden, sowie die Gemeindeverbindungsstraße zwischen der K 4325 und Wimberg-Alzenberg als verkehrswirksame Veränderungen angenommen. Da mit Blick auf die nachrangige Einstufung im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Weiterer Bedarf) eine Realisierung des zweiten Bauabschnitts der Westtangente Pforzheim bis zum Jahr 2025 nicht zu erwarten ist, wurde dieser nicht berücksichtigt.

188. Ist für die Ortschaften Unterreichenbach, Bad Liebenzell, Hirsau und Calw sowie im weiteren Verlauf Kentheim und Wildberg das höhere Verkehrsaufkommen durch den zweiten Bauabschnitt der Westtangente berücksichtigt?

Verkehrsprognosen, in welchen Verkehrsverlagerungen auf Grund künftiger Veränderungen im Straßennetz berücksichtigt werden könnten, werden grundsätzlich maßnahmenbezogen erstellt. Da mit Ausnahme der B 296, Kernstadumfahrung Calw derzeit keine weiteren Maßnahmen in den genannten Ortschaften beplant werden, findet eine mögliche Realisierung des zweiten Bauabschnitts der Westtangente Pforzheim insoweit keine Berücksichtigung.

189. Welche Planungen gibt es für die Ortsumfahrung Bad, der durch seine enge Tallage topografisch besonders problematisch ist?

Eine Ortsumfahrung einer Gemeinde „Bad“ ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen nicht enthalten.

190. Welche Überlegungen gibt es bei der Ortsumfahrung Bad Liebenzell in Bezug auf den Lärmschutz?

Die Maßnahme B 463, OU Bad Liebenzell wird aufgrund der nachrangigen Einstufung im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als Weiterer Bedarf derzeit nicht beplant. Daher liegen keine aktuellen Überlegungen in Bezug auf den Lärmschutz vor.

#### Wasserwege

191. Wie sind die zeitlichen Abläufe, und wie ist der Planungs- und Ausbaustand bei den Neckarschleusen?
192. Welche weiteren Maßnahmen werden im Rahmen der Schleusenerweiterungen durchgeführt, und wie ist der aktuelle Stand der Planungen?

Die Fragen 191 und 192 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit erforderlichen, vorbereitenden Instandsetzungsmaßnahmen an den Schleusenanlagen wurde bereits begonnen. Für die zu verlängernden Schleusenammern sollen die Planungen bis 2012 soweit vorangebracht werden, dass anschließend mit dem Bau begonnen werden kann.

Im Rahmen der Schleusenverlängerung erfolgen Anpassungen der Strecke (Fluss und Kanäle) und einzelner Vorhäfen, die Errichtung von Wende- und Liegestellen sowie die Umsetzung von erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

Die Reihenfolge der Maßnahmen wird anhand zustandsbedingter, verkehrlicher und planerischer Kriterien festgelegt.

193. Welchen Planungs- und Umsetzungsstand haben die einzelnen Modernisierungsmaßnahmen entlang des Neckars und die damit verbundene Verlängerung der Neckarschleusen sowie die Renaturierungsmaßnahmen erreicht?
194. Welche Maßnahmen wurden wann begonnen, oder werden wann beginnen?

Die Fragen 193 und 194 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zurzeit laufen Voruntersuchungen und Planungen zur Grundinstandsetzung bzw. zur Verlängerung von Schleusenkammern, für den Bau von Fischaufstiegsanlagen sowie zum Ausbau/Sicherung von Liegestellen und Vorhäfen.

Von diesen Planungen sind die Schleusenanlagen/Staustufen in Feudenheim, Schwabenheim, Heidelberg-Wieblingen, Gundelsheim, Kochendorf, Horkheim, Lauffen, Besigheim, Hessigheim und Aldingen betroffen.

Für die vorgesehenen Maßnahmen an den Schleusenanlagen Feudenheim, Gundelsheim, Kochendorf und Aldingen haben bereits „Scopingtermine“ stattgefunden bzw. liegt eine Plangenehmigung vor.

Für den Ersatz der Schleusentore und der Antriebstechnik sollen in diesem Jahr folgende Ausschreibungen veröffentlicht werden:

- Rechte Schleusenkammer Feudenheim,
- Linke Schleusenkammer Neckargemünd,
- Linke Schleusenkammer Hirschhorn,
- Rechte Schleusenkammer Obertürkheim.

Der Beginn des Umbaus der Linken Schleusenkammer und der Verfüllung der mittleren Schleusenkammer der Schleuse Feudenheim ist für den Jahreswechsel 2012/2013 vorgesehen.

Der Beginn der Grundinstandsetzung der linken Schleusenkammer der Schleusenanlage Lauffen ist für den Jahreswechsel 2012/2013 vorgesehen.

Der Beginn der Grundinstandsetzung der linken Schleusenkammer der Schleusenanlage Aldingen ist für 2012 vorgesehen.

195. Welche Maßnahmen wurden oder werden nach heutiger Planung wann abgeschlossen?

Der Beginn und der Abschluss einer Baumaßnahme ist von vielen Faktoren wie z. B. Planungs- und Genehmigungszeiträume, Bauablauf usw. abhängig. Für alle am Neckar vorgesehenen Maßnahmen kann deshalb kein verbindlicher Fertigstellungstermin angegeben werden. Absehbar sind zurzeit folgende Termine:

Maßnahme	Vorgesehener Abschluss
Grundinstandsetzung Schleuse Guttenbach	Mitte 2011
Rechte Schleusenkammer Feudenheim; Ersatz der Tore	Ende 2012
Linke Schleusenkammer Neckargemünd; Ersatz der Tore und der Antriebstechnik	Ende 2012
Linke Schleusenkammer Hirschhorn; Ersatz der Tore und der Antriebstechnik	Frühjahr 2013
Linke Schleusenkammer Obertürkheim; Ersatz der Tore und der Antriebstechnik	Frühjahr 2013

