

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Michael Groß, Martin Burkert,  
Klaus Barthel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD  
– Drucksache 17/3581 –**

### **Sachstand wichtiger Verkehrsprojekte für Bayern**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 hat eine Laufzeit bis 2015. Zurzeit werden durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) die Bedarfspläne, wie gesetzlich vorgeschrieben, überprüft. Die Prognosen zeigen ein deutliches Wachstum nicht nur im Personenverkehr, sondern gerade im Bereich des Güterverkehrs. Gleichzeitig ist derzeit die Finanzierung der Projekte im Vordringlichen Bedarf nicht gesichert und die Sparmaßnahmen der Bundesregierung werden dazu führen, dass die Bundesregierung Projekte verschieben muss und in den kommenden Jahren kein einziges Schienen- oder Straßenneubauprojekt begonnen werden kann. In der Zukunft eines zusammenwachsenden Europas spielen moderne, funktionierende Verkehrs- und Güterwege jedoch eine zentrale Rolle.

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 Osterweiterungen der EU in den Jahren 2004 und 2007 weiter zugenommen. Dadurch eröffnen sich neue Möglichkeiten, Absatzmärkte und Standortvorteile für und in 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 umweltfreundlich und volkswirtschaftlich sinnvoll wie möglich vorzugehen.

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

Allgemein

1. Welche konkreten Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenneubauvorhaben des Bundes werden 2011 im Freistaat Bayern begonnen?

**Bundesschienenwege:** Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat die Prüfung, wie sich die im Rahmen der Haushaltskonsolidierung festgelegte Finanzlinie im Detail auswirken wird, noch nicht abgeschlossen. Vor dem Abschluss dieser Prüfung ist eine Aussage zu den künftigen Vorhaben des Bedarfsplans Schiene nicht möglich.

**Bundesfernstraßen:** Für 2011 laufen die Finanzierungsprogrammgespräche mit den Bundesländern. Ergebnisse liegen noch nicht vor.

**Bundeswasserstraßen:** Keine.

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?

**Bundesschienenwege:** Im Bereich der Schienenwegeinvestitionen erfolgt 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.

**Bundesfernstraßen:** Nach derzeitiger Beschlusslage zum Bundeshaushalt 2011 stehen für die Realisierung von Bundesfernstraßenprojekten im Freistaat Bayern im kommenden Jahr rund 135 Mio. Euro bereit. Hinzu kommen Mittel für die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE), die Refinanzierung der privat vorfinanzierten Projekte und die Mautweiterleitung für das A-Modell A 8, die erst mit Verfügungsrahmen nach Inkrafttreten des Haushaltsgesetzes festgelegt werden. Weiterhin kommen im Haushaltsvollzug noch TEN-Zuschüsse hinzu, deren Höhe derzeit noch nicht festliegt.

**Bundeswasserstraßen:** Nach derzeitiger Beschlusslage zum Bundeshaushalt 2011 stehen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) für Infrastrukturprojekte des Vordringlichen Bedarfs im Freistaat Bayern 27 Mio. Euro zur Verfügung.

3. Welche finanziellen Mittel sind für den Freistaat Bayern in der Finanzplanung des Bundes pro Jahr bis 2014 jeweils für Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenbauprojekte vorgesehen?

**Bundesschienenwege:** Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

**Bundesfernstraßen:** In der derzeitigen Finanzplanung des Bundes sind für den Freistaat Bayern für die Bundesfernstraßenprojekte im Vordringlichen Bedarf die nachstehenden Mittel vorgesehen:

2011	2012	2013	2014
135 Mio. Euro	130 Mio. Euro	164 Mio. Euro	173 Mio. Euro

Hinzu kommen Mittel für die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE), die Refinanzierung der privat vorfinanzierten Projekte und die Mautweiterleitung für das A-Modell A 8, die erst nach Inkrafttreten des jeweiligen Haushaltsgesetzes mit Verfügungsrahmen festgelegt werden. Weiterhin kommen im jeweiligen

Haushaltsvollzug voraussichtlich TEN-Zuschüsse hinzu, deren Höhe derzeit ebenfalls noch nicht festliegt.

Bundeswasserstraßen: In der Finanzplanung bis zum Jahr 2014 sind für Infrastrukturprojekte des Vordringlichen Bedarfs der WSV im Freistaat Bayern pro Jahr 27 Mio. Euro vorgesehen.

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?

Bundesschienenwege: Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

Bundesfernstraßen: Die in den Antworten zu den Fragen 2 und 3 genannten Mittel sind für den Neubau bzw. die Erweiterung der Bundesfernstraßenprojekte im Vordringlichen Bedarf in Bayern vorgesehen. Für die Erhaltung der Bundesfernstraßen im Freistaat Bayern (ohne die Erhaltungsausgaben im Zusammenhang mit kombinierten Maßnahmen wie z. B. BAB-Erweiterung) sind im Finanzplanungszeitraum des Bundes die nachstehenden Mittel vorgesehen:

2011	2012	2013	2014
320 Mio. Euro	306 Mio. Euro	312 Mio. Euro	327 Mio. Euro

Bundeswasserstraßen: Bei den Bundeswasserstraßen wird die Aufteilung zwischen Erhaltung und Ausbau/Neubau jährlich neu festgelegt.

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

Bundesschienenwege: Die Neubaustrecke (NBS) Nürnberg–Ingolstadt wurde komplett abgeschlossen und 2006 in Betrieb genommen.

Bundesfernstraßen: Gemäß § 7 des Fernstraßenausbaugesetzes berichtet das BMVBS dem Deutschen Bundestag jährlich über den Fortgang des Bundesfernstraßenausbaus. Dem Verkehrsinvestitionsbericht (Bundestagsdrucksache 17/444) bzw. bis einschließlich 2007 den Straßenbauberichten können die Bauleistungen des Bundes graphisch und tabellarisch entnommen werden.

Bundeswasserstraßen: Bisher wurde kein Wasserstraßenprojekt 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 dem Beginn der Bauphase und der abschließenden Realisierung dieser Projekte zu rechnen?

Bundesschienenwege: Alle Maßnahmen bzw. Maßnahmenteile der Schienenprojekte im Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplanes (BVWP 2003) im Freistaat Bayern mit einem abgeschlossenen Planfeststellungsverfahren befinden sich in der baulichen Umsetzung.

Bundesfernstraßen: Vorhaben mit abgeschlossenem Planfeststellungsverfahren:

- A 3 ö AS Geiselwind–Fuchsberg;
- A 3 ö AS Wertheim (LGr BY/BW)–w AS Wertheim (LGr BY/BW);
- A 3 w AS Wertheim (LGr BW/BY)–w AS Marktheidenfeld;
- A 3 w AS Marktheidenfeld–Haseltalbrücke;
- A 3 Haseltalbrücke–w AS Rohrbrunn;
- A 3 w AS Rohrbrunn–Kauppenbrücke (o);
- A 6 AK Nürnberg-Süd–AK Nürnberg-Ost;
- A 8 Leinheim–Zusmarshausen;
- A 8 AS Zusmarshausen–AS Adelsried;
- A 8 AS Adelsried–AS Augsburg/W;
- A 94 Malching–Tutting, (BA 1 Umfahrung Malching 2. FB);
- B 2 Verlegung s. Fürstenfeldbruck;
- B 2 Entlastungstunnel Starnberg;
- B 2 Ortsumgehung Untersteinach;
- B 2n Ortsumgehung Oberau;
- B 15 Westtangente Rosenheim;
- B 16 OU Dillingen (Vorwegmaßnahme abgeschlossen);
- B 23 W-OU Garmisch-Partenkirchen mit Kramertunnel (Vorwegmaßnahme läuft);
- B 23 Ortsumgehung Saulgrub (2. BA);
- B 85 w Wetterfeld–Untertraubenbach;
- B 289 OU Kulmbach/O–Untersteinach;
- B 300 AS Dasing (A 8)–Aichach (Vorwegmaßnahme läuft);
- B 303 Ortsumgehung Schirnding 2. FB.

Die Realisierung der einzelnen Maßnahmen steht unter dem Vorbehalt der jährlich zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel. Hinsichtlich der Realisierung der A 8 zwischen Ulm und Augsburg wird auf die Antwort zu Frage 59 verwiesen.

Bundeswasserstraßen: Für den Ausbau der Stauhaltungen Dettelbach/Gerlachs-  
hausen erging am 21. September 2009 der Planfeststellungsbeschluss. Mit den  
Bauarbeiten soll noch in 2010 begonnen werden. Der Abschluss des Ausbaus  
zwischen Würzburg und Bamberg ist für 2016 terminiert unter dem Vorbehalt  
der Finanzierbarkeit.

7. Welche Priorisierungen sieht die Bundesregierung für die Verkehrsträger  
Straße, Schiene und Wasserstraße im Freistaat Bayern aufgrund von euro-  
päischen Korridoren und Vorrangnetzen vor?

Die Leitlinien für das transeuropäische Netz sind weder ein Bau- noch ein  
Finanzierungsplan, sondern ihre Umsetzung erfolgt nach nationaler Priorisie-  
rung. Im Übrigen wird auf die Antworten zu den einzelnen Projekten verwiesen,  
die überwiegend Bestandteil der Leitlinien sind.

Schienenverkehr

Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8.1 Aus- und Neubaustrecke Nürnberg–  
Erfurt

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

Die Ausbaustrecke (ABS) Nürnberg–Ebensfeld befindet sich im Abschnitt Nürnberg–Fürth–Erlangen im Bau. Alle Abschnitte der NBS Ebensfeld–Erfurt sind bereits im Bau. Bisher wurden im Zuge der NBS vier Tunnel und elf Talbrücken errichtet; zur Darstellung der einzelnen Abschnitte wird auf den Verkehrsinvestitionsbericht 2009 (Bundestagsdrucksache 17/444) verwiesen.

9. 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 ABS und NBS werden nach derzeitiger Einschätzung planmäßig fertiggestellt.

10. Bestehen mittlerweile für alle Teilabschnitte der Aus- und Neubaustrecke Finanzierungsvereinbarungen mit der Deutschen Bahn AG (DB AG)?

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

Für die gesamte NBS und für den Ausbauabschnitt Nürnberg–Fürth–Erlangen besteht zwischen dem Bund und der DB AG jeweils eine Finanzierungsvereinbarung. Für die verbliebenen Abschnitte der ABS wird unter Beachtung der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel und nach Vorliegen des Baurechts möglichst zeitnah eine Finanzierungsvereinbarung geschlossen.

#### Elektrifizierung Hof–Regensburg

11. Wie bewertet die Bundesregierung als Eigentümer die Auffassung der DB AG, dass angesichts des steigenden Güterverkehrs auf der Schiene in Nord-Süd-Richtung ein zusätzlicher sogenannter Ostkorridor benötigt wird?
12. Wie bewertet die Bundesregierung als Eigentümer die Auffassung der DB AG, dass aufgrund der Notwendigkeit eines neuen Ostkorridors die Elektrifizierung der Strecke Hof–Regensburg unerlässlich ist?
14. Wird die Elektrifizierung der Strecke Hof–Regensburg im Rahmen der Überprüfung der Bedarfspläne des BVWP in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen?
16. Wie bewertet die Bundesregierung als Eigentümer die Auffassung der DB AG, dass bei einer baldigen Finanzierungsvereinbarung über Planung und Elektrifizierung der Strecke Hof–Regensburg diese Strecke bereits bis 2018 elektrifiziert sein könnte?

Die Fragen 11, 12, 14 und 16 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Deutsche Bahn AG hat das BMVBS gebeten, ein unternehmensintern erarbeitetes sog. Wachstumsprogramm mit der Methodik der Bundesverkehrswegeplanung zu untersuchen und mittels Nutzen-Kosten-Analyse gesamtwirtschaftlich zu bewerten. Ziel des DB-Wachstumsprogramms ist die weiträumige Kapazitätsausweitung des Schienennetzes für den Schienengüterverkehr, insbesondere vor dem Hintergrund des rasch wachsenden Seehafenhinterlandverkehrs. Das DB-Wachstumsprogramm ist in einen West- und einen Ostkorri-

der geteilt. Die Schienenverbindung Regensburg–Marktredwitz–Hof ist Teil des Ostkorridors. Die Elektrifizierung dieser Schienenverbindung wird vom BMVBS als Teil des DB-Wachstumsprogramms untersucht. Ergebnisse der Untersuchung werden in Kürze vorliegen.

Die Elektrifizierung Regensburg–Marktredwitz–Hof ist nicht im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege enthalten. Eine Finanzierung mit Bundesmitteln ist daher derzeit nicht möglich. Sofern die wirtschaftliche Vorteilhaftigkeit der Elektrifizierung nachgewiesen werden kann, bestünde bei einem entsprechenden Antrag des Freistaats Bayern die Möglichkeit der Aufnahme in einen neuen Bundesverkehrswegeplan, der für das Jahr 2015 vorgesehen ist.

13. Hat die Bundesregierung Kenntnis vom Gutachten des Deutschen Industrie- und Handelskammertags „Neue Netzstrategie für mehr Güter auf der Schiene erforderlich – Empfehlungen für eine neue Bahnpolitik“, und wenn ja, wie bewertet die Bundesregierung die darin getroffenen Aussagen über einen neuen Ostkorridor für den Schienengüterverkehr und die Elektrifizierung der Strecke Hof–Regensburg?

Die schematische Entwicklung eines prioritären Gitternetzes für den Schienengüterverkehr kann grundsätzlich als erste Ideenskizze angesehen werden. Eine weitere Konkretisierung auf dieser Basis – ohne Rückgriff auf eingeführte Methoden und Instrumente der Verkehrswegeplanung und -bewertung – erscheint wenig zielführend.

15. Gibt es bereits Gespräche über eine Finanzierung mit der DB AG und dem Freistaat Bayern hinsichtlich der Elektrifizierung der Strecke Hof–Regensburg?

Nein. Es wird auf die Antwort zu den Fragen 11, 12, 14 und 16 verwiesen.

#### Elektrifizierung Reichenbach–Hof–Nürnberg

17. Wie ist der aktuelle Stand der Elektrifizierung der Strecke Hof–Reichenbach?

Mit der Elektrifizierung des Streckenabschnittes Hof–Reichenbach (Vogtland) im Zuge der ABS Nürnberg–Marktredwitz–Reichenbach/Grenze Deutschland/Tschechien wurde im Juli 2010 begonnen. Die Aufnahme des elektrischen Zugbetriebes zwischen Hof und Reichenbach ist für Ende 2013 vorgesehen. Das Investitionsvolumen für die Elektrifizierung des Streckenabschnittes beträgt 120 Mio. Euro insgesamt.

18. Gibt es aktuell Verhandlungen mit der DB AG und dem Freistaat Bayern über eine Realisierung für die Elektrifizierung der Strecke Nürnberg–Marktredwitz–Hof?

Momentan nicht.

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

Das BMVBS hat die Prüfung, wie sich die im Rahmen der Haushaltskonsolidierung festgelegte Finanzlinie im Detail zum Beispiel auch für die Strecke Nürnberg–Marktredwitz auswirken wird, noch nicht abgeschlossen.

20. Hat die bayerische Staatsregierung gegenüber der Bundesregierung die Auffassung vertreten, dass für sie die Elektrifizierung der Strecke Nürnberg–Marktrechwitz–Hof die gleiche Priorität hat wie die Elektrifizierung der Strecke Hof–Regensburg?

Ja.

21. Hat die Elektrifizierung der Strecke Nürnberg–Marktrechwitz–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 Elektrifizierung der Strecke Nürnberg–Marktrechwitz–Hof befindet sich anders als die Strecke Hof–Regensburg im Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans Schiene (vgl. Antwort zu den Fragen 11, 12, 14 und 16).

#### München–Mühldorf–Freilassing–Grenze Deutschland/Österreich

22. Sind die in der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 17/248 angekündigten Vorplanungen für die Elektrifizierung der Bahnstrecke München–Freilassing und Tüßling–Burghausen sowie weiterer Begegnungsabschnitte der ersten Baustufe bereits abgeschlossen, und was sind deren Ergebnisse?

Wenn nein, wann kann mit dem Abschluss der Vorplanungen gerechnet werden?

23. Wann ist mit dem Baubeginn zu rechnen?

Die Fragen 22 und 23 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Angaben der DB AG ist die Vorplanung noch nicht abgeschlossen. Die Grundlagenermittlung ist beauftragt und wird derzeit durchgeführt. Einen konkreten Zeitpunkt für den Baubeginn teilte die DB AG auch auf Rückfrage bisher nicht mit.

24. Welche Mittel werden aus dem Bundeshaushalt für die Strecke München–Mühldorf–Freilassing–Grenze Deutschland/Österreich zusätzlich zu den in den Konjunkturpaketen I und II vorgesehenen 151 Mio. Euro zur Verfügung gestellt, angesichts der Tatsache, dass die DB AG von den bereitgestellten Mitteln, mangels rechtzeitiger Erlangung von Baurecht, nur etwa 34 Mio. Euro abrufen konnte (bitte Titel im Haushalt angeben)?

Im Rahmen des Konjunkturpakets I, Kapitel 12 02, Titelgruppe 09, Titel 891 01, wurden für die Ausbaustrecke München–Mühldorf–Freilassing insgesamt 34 Mio. Euro bereitgestellt. Diese umfassen den Bau der Innbrücke bei Ehring, das Elektronische Stellwerk Burghausen sowie die Planung für den Abschnitt Altmühldorf–Tüßling. Ein darüber hinausgehender Einsatz von Konjunkturpaketmitteln für das Vorhaben ist nicht vorgesehen, da von Anbeginn klar war, dass für weitere Teilmaßnahmen im Rahmen der Laufzeit der Konjunkturpakete nicht mit der Erlangung des für eine Umsetzung notwendigen Baurechts zu rechnen ist. Daneben werden für den Abschnitt Ampfing–Altmühldorf 62,1 Mio. Euro aus Haushaltsmitteln bereitgestellt.

25. Trifft die Aussage des Obmanns der Sparte „Transport und Verkehr“ in der Wirtschaftskammer Österreich in Salzburg, Peter Tutschku, zu, der in seiner Pressemitteilung vom 30. August 2010 erklärte, dass die DB AG den Bau eines dritten Gleises auf der Strecke Freilassing–Grenze Deutschland/Österreich nun doch nicht finanzieren und bauen will?

Diese Aussage trifft nach Angabe der DB AG nicht zu. Die Planungen der DB AG für den dreigleisigen Ausbau der Strecke Freilassing–Grenze Deutschland/Österreich werden unvermindert fortgeführt. Diese Maßnahme hat sowohl für das BMVBS als auch für die DB AG eine hohe Priorität.

26. Steht die Bundesregierung zur Vereinbarung mit der Bundesrepublik Österreich über den Bau eines dritten Gleises auf der Strecke Freilassing–Grenze Deutschland/Österreich, und wann kann mit dem Baubeginn gerechnet werden?

Die Bundesregierung steht weiterhin zu der genannten Vereinbarung. Die DB AG teilte auf Rückfrage Folgendes mit: Im ersten Bauabschnitt (Anpassung Stellwerk Freilassing) kann unter der Voraussetzung, dass die Finanzierung mit Bundesmitteln gesichert ist, im Jahr 2012 mit den Arbeiten begonnen werden. Bei gesicherter Finanzierung aus Bundesmitteln könnten im 1. Quartal 2014 die Arbeiten im zweiten Bauabschnitt (Grenzbrücke und weitere Erd- und Ingenieurbauwerke) beginnen.

#### Bessere Schienenanbindung Ostbayerns an den Flughafen München

27. Wie will die Bundesregierung künftig eine bessere Schienenanbindung Ostbayerns und der Oberpfalz an den Flughafen München sicherstellen?  
Gibt es in diesem Zusammenhang Pläne, die Bahnstrecke Regensburg–Landshut–München auszubauen?
28. Wie ist der Stand der Planungen hinsichtlich des Erdinger Ringschlusses (Verlängerung der S 6 zum Flughafen) sowie der Spange Erding–Mühldorf (Walpertskirchener Spange)?
29. Wie ist der aktuelle Stand der Planungen hinsichtlich des Baus einer Verbindungskurve von der Strecke Freising–Neufahrn zum Flughafen München (Neufahrner Kurve)?

Die Fragen 27 bis 29 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Freistaat Bayern hat die Verbesserung der Nahverkehrsanbindung des Flughafens untersucht. Am 14. April 2010 beschloss der Bayerische Landtag den Ausbau des Ostkorridors inklusive zweiter S-Bahn-Stammstrecke und Neufahrner Kurve (Flughafenanschluss aus Nordostbayern) zur Beschleunigung der S-Bahn-Verbindungen zum Flughafen. Teil des bayerischen Konzeptes ist auch der Ringschluss zwischen Erding und dem Flughafen München. Die weitere Planung dieser Maßnahmen ist Aufgabe des Freistaats.

Pläne zum Ausbau der Schienenverbindung Regensburg–Landshut–München gibt es derzeit nicht. Die vorwiegend im Nahverkehr genutzte Strecke ist nicht Teil des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege.

Das BMVBS hat unter Berücksichtigung der von bayerischer Seite vorgesehenen Maßnahmen zur Schienenanbindung des Flughafens unter anderem den Schienenknoten München sowie die Ausbaustrecke München–Mühldorf–Freilassing im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung auf ihren Ausbaubedarf unter-



sucht. In diese Untersuchung war auch der Bau der Walpertskirchener Spange zur Anbindung des Flughafens an Süd-Ost-Bayern enthalten.

Zulauf Brennerbasistunnel

30. Wie ist der Umsetzungsstand der einzelnen im „Aktionsplan Brenner 2009“ angekündigten Maßnahmen?

Der „Aktionsplan Brenner 2009“ (BAP) ist ein Bündel von 50 Maßnahmen zur Förderung des Schienenverkehrs auf der Achse München–Verona. Deutschland betreffen die hier dargestellten Maßnahmen:

Maßnahme des Aktionsplans Brenner 2009, die von der Bundesregierung durchzuführen ist	Stand der Maßnahme
2. Knoten München: Ausbau ausreichender Kapazität 3. Truderinger Kurve: Anschluss an Terminal München Riem 5. Ausbau München–Rosenheim 6. Ausbau Rosenheim–Kiefersfelden–Kufstein	Aufgabe der Bundesregierung ist die Ermittlung des Ausbaubedarfs und die Priorisierung im Rahmen der verfügbaren Mittel. Die Bundesregierung hat den Ausbaubedarf der Maßnahmen 2, 3, 5 und 6 ermittelt und im Bericht über die Ergebnisse der Bedarfsplanüberprüfung für die Bundesschienenwege am 11. November 2010 vorgelegt.
25. Einführung ERTMS: LoI Corridor B	Die Absichtserklärung zur Einführung des Europäischen Zugsicherungs- und -lenkungssystems für den europäischen Schienekorridor Stockholm–Hamburg–München–Neapel (sogenannter ERTMS-Korridor B) wurde am 11. Juni 2009 von den Verkehrsministern von Schweden, Dänemark, Deutschland, Österreich und Italien unterzeichnet.
36. Differenzierung der Straßenbenützungsgebühren nach Schadstoffklassen	Die Maßnahme wurde in Deutschland am 1. Januar 2009 eingeführt.
37. Differenzierung der Straßenbenützungsgebühren nach aktueller Verkehrsbelastung	Die Bundesregierung plant derzeit diese Maßnahme nicht. Ziel der Bundesregierung ist es, Mobilität zu ermöglichen, während diese Maßnahme auf Verkehrsvermeidung und -verteuerung ausgerichtet ist.
42. Fahrverbot LKW-Klassen 0, 1, 2 und 3 entlang des Korridors	Die Bundesregierung plant diese Maßnahme nicht. Sie bevorzugt die Differenzierung der Maut nach Schadstoffklassen (siehe Maßnahme 36).
43. Überholverbot oder Abstandsbestimmungen für LKW	Diese Maßnahme hat sich aus Sicht der Bundesregierung am konkreten verkehrlichen Erfordernis zu orientieren.
44. Zeitliche Beschränkungen für LKW-Verkehr entlang des Korridors: Nacht-/Wochenendfahrverbot/Staumanagement	Diese Maßnahme wird von der Bundesregierung in Bezug auf das Sonntagsfahrverbot unterstützt und hat sich ansonsten am konkreten verkehrlichen Erfordernis zu orientieren.
48. Einhebung Querfinanzierungszuschlag auf der Strecke Rosenheim–Kiefersfelden	Die Bundesregierung stärkt mit dem Bundeshaushalt 2011 die Nutzerfinanzierung und Transparenz, indem die Lkw-Mauteinnahmen in voller Höhe der Straße zufließen.

31. Inwiefern wird die Bundesregierung bei der Planung des Zulaufs zum Brennerbasistunnel die Finanzierung alternativer Trassenführungen, wie des Inntalentlastungstunnels oder der Streckenverlegung auf die Innostseite sowie eines Modellprojektes „Leises Inntal“, das von der bayerischen Staatsregierung gefordert wurde, prüfen, und welche Chancen räumt die Bundesregierung diesen Vorschlägen ein?

Wann hat die bayerische Staatsregierung offiziell die Forderung nach einem Modellprojekt „Leises Inntal“ bei der Bundesregierung eingebracht?

Die Planungen des deutschen Brennerzulaufs erfolgen in enger Abstimmung mit Österreich. Der Bund ist nach der Bundeshaushaltsordnung (BHO) verpflichtet, diejenige wirtschaftlichste Trassenvariante zu finanzieren, die die Anforderungen hinsichtlich Leistungsfähigkeit und anderer Belange, z. B. bezüglich Schutz vor Lärm und Erschütterungen, erfüllt. Varianten mit Mehrkosten dürfen nach dem Wirtschaftlichkeitsgrundsatz der BHO dann nicht vom Bund realisiert werden, wenn die Anforderungen auch ohne diese Mehrkosten erfüllbar sind.

Das Bayerische Staatsministerium des Innern und das Bayerische Staatsministerium für Umwelt und Gesundheit haben in einem gemeinsamen Schreiben an den Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, vom 8. Juni 2010 die Einrichtung eines Pilotprojektes „Leises Inntal“ angeregt.

32. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus den Ergebnissen der Untersuchung des Ausbaubedarfs auf deutschem Gebiet für den Zulauf zum Brennerbasistunnel, das laut BMVBS im Sommer 2010 vorliegen sollte?

Falls diese Untersuchung immer noch nicht vorliegt, wann wird sie vorliegen und veröffentlicht, und welche Planungen seitens der Bundesregierung gibt es für den Zulauf auf deutscher Seite bereits jetzt?

Die Untersuchung des deutschen Brennerzulaufs wurde im Rahmen der Überprüfung des Bedarfsplans für die Schienenwege des Bundes durchgeführt. Die Ergebnisse der Bedarfsplanüberprüfung wurden am 11. November 2010 vorgelegt. Die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme wurde mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,2 nachgewiesen. Das Investitionsvolumen beträgt rund 2,6 Mrd. Euro. Eine vertiefte Planung gibt es für diese Maßnahme noch nicht. Die Maßnahme ist auch erst mit Realisierung des Brennerbasistunnels notwendig. Das Ergebnis der Untersuchung ist im Einzelnen im gutachterlichen Abschlussbericht zur Bedarfsplanüberprüfung Schiene seit 11. November 2010 auf der Internetseite des BMVBS veröffentlicht.

Sonstige

33. Welche Bedeutung misst die Bundesregierung dem Ausbau der Strecke Nürnberg–Regensburg–Passau zu?

Die Ausbaustrecke Nürnberg–Regensburg–Passau(–Wels–Linz–Wien) gehört zum länderübergreifenden sogenannten Donau-Korridor Nürnberg/München–Wien. Mit Österreich wurde 1999 eine Vereinbarung zum stufenweisen Ausbau dieser Strecken geschlossen. Das Vorhaben ist im Bedarfsplan für die Bundes-schienenwege als „Internationales Projekt“ enthalten.

Die DB AG verbessert die Leistungsfähigkeit der Strecke stufenweise. Mit Mitteln des Sonderprogramms Seehafenhinterlandverkehr (SHHV) wird die Kapazität der Strecke durch Errichtung von Überholgleisen und verdichtete Blockabstände erhöht. Sobald die wachsenden Verkehrsbedürfnisse es erfor-

dern, ist mit Österreich verabredet, weitere abgestimmte Ausbaumaßnahmen auf dieser Strecke vorzunehmen.

Im Rahmen der am 11. November 2010 abgeschlossenen Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege wurde festgestellt, dass es zukünftig (Prognosejahr 2025) abschnittsweise Engpässe zwischen Regensburg und Passau geben wird. Hier wird im Rahmen einer neuen Bundesverkehrswegeplanung (die voraussichtlich bis 2015 abgeschlossen sein soll) eine Lösung entwickelt werden.

34. Welche Bahnhöfe sind auf der Strecke Nürnberg–Regensburg–Passau bereits barrierefrei ausgebaut, und wann werden alle Bahnhöfe barrierefrei zugänglich sein?

Nach den Angaben der DB Station & Service AG stellt sich der barrierefreie Ausbau der an der Strecke Nürnberg–Regensburg–Passau gelegenen Bahnhöfe wie folgt dar:

Station	Barrierefreiheit	Bemerkungen
Nürnberg Hbf	Ja	
Feucht	in Umsetzung	Aufzug Bahnsteig Gleis 2/3 kommt im Frühjahr 2011
Feucht Ost	Ja	Ab 12. Dezember 2010
Ochenbruck	in Umsetzung	Aufzug Bahnsteig Gleis 2/3 kommt im Frühjahr 2011
Mimberg	Ja	
Burghann	Ja	
Oberferrieden	Ja	
Postbauer-Heng	Ja	
Pölling	Ja	
Neumarkt (Oberpfalz)	in Umsetzung	Aufzug Bahnsteig Gleis 2/4 kommt im Frühjahr 2011
Deining	teilweise stufenfrei	Bahnsteig Richtung Nürnberg stufenfrei zugänglich; es liegen keine Planungen für einen weiteren Ausbau vor
Batzhausen	stufenfrei	
Seubersdorf	teilweise stufenfrei	Bahnsteig Richtung Regensburg stufenfrei zugänglich; es liegen keine Planungen für einen weiteren Ausbau vor
Parsberg	teilweise stufenfrei	Hausbahnsteig Richtung Regensburg stufenfrei zugänglich; es liegen keine Planungen für einen weiteren Ausbau vor
Mausheim	stufenfrei	
Beratzhausen	teilweise stufenfrei	Bahnsteig Richtung Regensburg stufenfrei zugänglich; es liegen keine Planungen für einen weiteren Ausbau vor
Laaber	teilweise stufenfrei	Bahnsteig Richtung Nürnberg stufenfrei zugänglich; es liegen keine Planungen für einen weiteren Ausbau vor
Deuerling	stufenfrei	
Undorf	Ja	
Etterzhausen	teilweise stufenfrei	Bahnsteig Richtung Nürnberg stufenfrei zugänglich; es liegen keine Planungen für einen weiteren Ausbau vor

Station	Barrierefreiheit	Bemerkungen
Regensburg-Prüfening	teilweise stufenfrei	Bahnsteig Richtung Regensburg und Ingolstadt stufenfrei zugänglich; es liegen keine Planungen für einen weiteren Ausbau vor
Regensburg Hbf	Ja	
Regensburg-Burgweinting	Ja	
Obertraubling	teilweise stufenfrei	Bahnsteig Richtung München stufenfrei zugänglich; es liegen keine Planungen für einen weiteren Ausbau vor
Sünching	Ja	
Radldorf	teilweise stufenfrei	Bahnsteig Richtung Regensburg stufenfrei zugänglich; es liegen keine Planungen für einen weiteren Ausbau vor
Straubing	teilweise stufenfrei	Bahnsteig Richtung Neufahrn/Bogen stufenfrei zugänglich; Entscheidung, ob weiterer Ausbau ab 2013 möglich, wird voraussichtlich Mitte 2011 getroffen werden (Verhandlungen zum Bayernpaket 2018 laufen)
Straßkirchen	Ja	unterschiedliche Bahnsteighöhen
Plattling	Ja	Ab Dezember 2010 Aufzüge an allen Bahnsteigen
Osterhofen	teilweise stufenfrei	Bahnsteig Richtung Passau stufenfrei zugänglich; es liegen keine Planungen für einen weiteren Ausbau vor
Vilshofen	teilweise stufenfrei	Bahnsteig Richtung Regensburg stufenfrei zugänglich; es liegen keine Planungen für einen weiteren Ausbau vor
Passau	in Planung	Bahnsteig 1 stufenfrei zugänglich, Planung läuft; Voraussetzung für die Umsetzung des barrierefreien Ausbaus ist zum einen die Sicherstellung der Finanzierung aus Bundes- und ergänzend aus Landesmitteln sowie zum anderen die Aufnahme in die zweite Tranche des Bayernpaketes für den Zeitraum 2013 bis 2018

35. Sieht die Bundesregierung den Ausbau der eingleisigen und nicht elektrifizierten Strecke Bayreuth–Weiden für notwendig an, und gibt es hierfür bereits Planungen?

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

36. Wie steht die Bundesregierung zu einem Ausbau der Bahnstrecke Hof–Bamberg zwischen Hof und Neuenmarkt-Wirsberg mit Verlegung eines zweiten Gleises zwischen Stammbach und Marktschorgast?

Die Maßnahme ist nicht im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege enthalten. Die Verbindung hat im Wesentlichen regionale Bedeutung. Gegebenfalls käme eine Finanzierung im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV), Anlage 8.7, in Betracht. Die hierüber zu finanzierenden Maßnahmen

werden vom Freistaat Bayern als Träger der Verantwortung für den Nahverkehr festgelegt und mit der DB AG abgestimmt. Der Bund ist gemäß § 8 Absatz 2 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes hieran nicht beteiligt.

37. 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?

Die Schienenverbindung Ulm/Neu-Ulm–Augsburg verteilt sich auf zwei Projekte des Bedarfsplans für die Schienenwege des Bundes. In der ABS/NBS Stuttgart–Ulm–Augsburg ist die Geschwindigkeitserhöhung zwischen Neu-Ulm und Neuoffingen auf bis zu 200 km/h vorgesehen. Die ABS Neu-Ulm–Augsburg umfasst den Bau eines dritten Gleises zwischen Neu-Ulm und Neuoffingen. Die Schienenverbindung Augsburg–Donauwörth ist nicht im Bedarfsplan enthalten. In Bezug auf die ABS Neu-Ulm–Augsburg wird als Ergebnis der gerade abgeschlossenen Bedarfsplanüberprüfung in einem neuen Bundesverkehrswegeplan, der für 2015 vorgesehen ist, genauer zu untersuchen sein, ob der Abschnitt westlich von Augsburg (etwa bis Dinkelscherben) ein weiteres Gleis benötigt. Dies könnte auch für die Schienenverbindung Augsburg–Donauwörth gelten.

38. Wie ist der Stand der Ausbaumaßnahmen an der Bahnstrecke Plattling–München, und gibt es Pläne, diese Strecke mit einem zweiten Gleis zu versehen?

Wenn ja, wann?

40. Gibt es Pläne für den Ausbau und die Elektrifizierung der Bahnlinie Plattling–Bayerisch Eisenstein?

Die Fragen 38 und 40 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

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

39. Was unternimmt das BMVBS angesichts der gehäuften Beschwerden von Pendlern über z. B. verkürzte Züge, Überfüllung, Verspätungen, Ausfälle, unpassende Ausstattung der neuen Lirex-Züge auf der Bahnstrecke Passau–München?

Die Aufgaben- und Finanzverantwortung für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) liegt seit dem 1. Januar 1996 bei den nach Landesrecht zuständigen Aufgabenträgern. Die Planung und Durchführung des Angebots ist eine unternehmerische Aufgabe der von dem jeweiligen Aufgabenträger beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmen. Soweit Fragen den unternehmerischen Verantwortungsbereich der DB AG betreffen, kann die Bundesregierung hierzu nur dann Auskunft geben, wenn das Unternehmen entsprechende Informationen zur Verfügung gestellt hat. Auf die Entscheidung des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung zur Abgrenzung der Zuständigkeiten Bund/Deutsche Bahn AG/Länder infolge der Bahnreform (Anlage 1 zur Bundestagsdrucksache 13/6149 vom 18. November 1996) wird hingewiesen.

Die DB AG hat mitgeteilt, dass das Angebot auf der Relation München–Passau auf der Grundlage der Fahrgastzahlen zum Zeitpunkt der Ausschreibung im Jahre 2007 zuzüglich zu erwartender Fahrgastzuwächse entsprechend den Vorgaben des Aufgabenträgers, der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG), geplant wurde. Die Relation wird heute jedoch deutlich stärker frequentiert, als in den Planungen prognostiziert wurde. Zur Bewältigung dieser Situation ist die DB AG bemüht, durch veränderte Laufpläne sowie Anpassungen bei den Zugverbänden auf bestimmten Teilstrecken für ein entsprechendes Platzangebot zu sorgen. Dies sei derzeit jedoch nur im Rahmen der durch die BEG bestellten und vorhandenen Fahrzeugkapazität möglich.

41. Wie ist der Stand der Ausbaumaßnahmen an der Strecke München–Lindau–Grenze Deutschland/Österreich, und ist in diesem Zusammenhang auch eine Elektrifizierung der Zulaufstrecke Augsburg–Buchloe geplant?

Die DB AG teilte auf Rückfrage Folgendes mit: Mit Bestandsnetzmaßnahmen wurde im Jahr 2010 begonnen. Die Grundlagenermittlung für die Bedarfsplanmaßnahme ist abgeschlossen. Der Abschluss der Vorplanung ist in 2011 zu erwarten. Aus derzeitiger Sicht erwartet die DB AG den Baubeginn im Jahr 2013. Hierbei sind Verzögerungen in den Planrechtsverfahren nicht eingeschlossen. Die Elektrifizierung der Zulaufstrecke Augsburg–Buchloe ist derzeit nicht vorgesehen.

42. Wie ist der aktuelle Planungsstand für den Ausbau der zweiten Stammstrecke der S-Bahn München?
43. Welche Mittel werden für den Ausbau der zweiten Stammstrecke der S-Bahn München aus dem Bundeshaushalt bereitgestellt, und ab wann?

Die Fragen 42 und 43 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Freistaat Bayern und die DB AG planen einen zweiten S-Bahn-Tunnel in München. Für dieses Vorhaben gilt, wie in der Antwort zu den Fragen 28 und 29 dargelegt, dass der Freistaat Bayern zuständig ist für Planung, Bau und Organisation. Das Vorhaben ist in drei Planfeststellungsabschnitte gegliedert, die Planfeststellungsverfahren laufen derzeit.

Für das aktuelle GVFG-Bundesprogramm ist dieses Vorhaben durch den Freistaat Bayern angemeldet worden. Es ist gegenwärtig mit Investitionen von rund 1,6 Mrd. Euro nachrichtlich im Bundesprogramm aufgeführt. Für eine endgültige Aufnahme ist die Vorlage eines durch das Eisenbahn-Bundesamt geprüften Finanzierungsantrages der DB AG erforderlich, in dem nachgewiesen ist, dass insbesondere die Fördervoraussetzungen nach dem GVFG erfüllt sind. Erst damit können die Kosten und die Förderung abschließend festgesetzt werden. Der voraussichtliche Baubeginn wird vom Freistaat Bayern mit dem Jahr 2011 angegeben.

44. Welche Pläne zu Ausbau und Beschleunigung der Werdenfels-Bahn München–Tutzing–Garmisch-Partenkirchen gibt es, welche Mittel stehen dafür zur Verfügung, und werden diese im Hinblick auf die Olympiabewerbung aus dem allgemeinen Verkehrshaushalt oder einem Sondertitel für Olympia 2018 finanziert?

Die Bedeutung der Eisenbahnstrecke München–Garmisch-Partenkirchen liegt im SPNV als wichtige Anbindung der Region Garmisch-Partenkirchen an das

Wirtschaftszentrum München. Für Investitionen in solche Nahverkehrsmaßnahmen stellt der Bund auf Grundlage des § 8 Absatz 2 des Bundesschienenwegebaugesetzes Mittel zur Verbesserung des Nahverkehrs zur Verfügung. Der Freistaat Bayern kann als Aufgabenträger für den SPNV selbst bestimmen, welche Strecken mit den vom Bund zur Verfügung gestellten Mitteln ausgebaut werden sollen. Der Bund ist hieran – auch an den Abstimmungen Freistaat/DB AG – nicht beteiligt.

45. Unter welchen Bedingungen hält die Bundesregierung an der Verlängerung der Bahnstrecke der S 7 nach Geretsried fest?

Das Vorhaben zur Verlängerung der S-Bahn (S 7) von Wolfratshausen nach Geretsried ist seitens des Freistaates Bayern zur anteiligen Finanzierung im Rahmen des Bundesprogramms gemäß § 6 Absatz 1 des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) angemeldet worden. Für die Aufnahme in das GVFG-Bundesprogramm sind bestimmte Voraussetzungen zu erfüllen. Zur Umsetzung wäre unter anderem ein Finanzierungsantrag zu stellen, der nach der Zustimmung durch den Freistaat Bayern einer wirtschaftlichen und technischen Prüfung durch das Eisenbahn-Bundesamt zu unterziehen ist.

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

Die Bundesregierung beantwortet Fragen aus dem Verantwortungsbereich des in private Rechtsform überführten Unternehmens Deutsche Bahn AG vor dem Hintergrund des Beschlusses des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages (GO-BT) vom 27. Juni 1996 hinsichtlich der Auslegung der §§ 105 und 108 GO-BT (vgl. Bundestagsdrucksache 13/6149). So fällt unter anderem die Frage nach Plänen und Zeitabläufen zum (barrierefreien) Ausbau und Modernisierung in den unmittelbaren unternehmerischen Verantwortungsbereich der nach dem Aktiengesetz arbeitenden Gesellschaft DB AG.

Die DB AG hat in enger Zusammenarbeit mit den Verbänden der Behindertenselbsthilfe ein Programm zur Herstellung von Barrierefreiheit aufgestellt, das die Belange der Barrierefreiheit mit den Möglichkeiten am Markt operierender Eisenbahnunternehmen in Einklang bringt. Der gesamte Prozess sowie die stattgefundenen Abstimmungsgespräche wurden durch den Beauftragten der Bundesregierung für die Belange behinderter Menschen intensiv begleitet. Sofern eine Maßnahme zur Herstellung der Barrierefreiheit in einem Programm festgeschrieben ist, muss das betreffende Eisenbahnunternehmen diese verpflichtend umsetzen. Die Verpflichtung wird von der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde überwacht.

Der Bund stellt im Rahmen der mit den EIU abgeschlossenen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) einen jährlichen Infrastrukturbeitrag in Höhe von 2,5 Mrd. Euro für Investitionen ins Bestandsnetz zur Verfügung. Die EIU haben sich in der LuFV als Gegenleistung sanktionsbewehrt zur Einhaltung einer vereinbarten Netzqualität sowie zur Leistung eines bestimmten Ersatzinvestitionsvolumens und eines bestimmten Instandhaltungsbeitrages verpflichtet. Im Gegenzug erhalten die EIU durch die fünfjährige Laufzeit der LuFV Planungs- und Investitionssicherheit über einen längerfristigen Zeitraum und können selbst über ihre Investitionstätigkeiten und -schwerpunkte im Bestandsnetz entscheiden.

Bundesautobahnen und Bundesstraßen

Ausbau A 3 Aschaffenburg–Nürnberg–Passau

47. Wie ist der Stand der Baumaßnahmen in den Abschnitten zwischen Aschaffenburg-Ost und Kreuz Biebelried auf der A 3, und wann ist mit der endgültigen Fertigstellung des Teilstücks zu rechnen?

Im Bereich Aschaffenburg–Biebelried sind mehrere Abschnitte mit einer Länge von insgesamt rund 20 km bereits fertiggestellt und aktuell rund 34 km Strecke im Bau. Ein konkreter Termin für die Gesamtfertigstellung kann heute noch nicht verlässlich genannt werden.

48. Welche Lärmschutzmaßnahmen sind in den in Frage 47 genannten Abschnitten jeweils vorgesehen, und bis wann werden diese fertiggestellt sein?
50. Welche Lärmschutzmaßnahmen sind für die in Frage 49 genannten Abschnitte jeweils vorgesehen?

Die Fragen 48 und 50 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Lärmschutzmaßnahmen an der A 3 zwischen Aschaffenburg-Ost und Nürnberg erfolgen im Zuge des 6-streifigen Ausbaus der einzelnen Abschnitte. Der nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) und der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vorzusehende Lärmschutz wird unter anderem mit Lärmschutzwällen, Lärmschutzwänden sowie dem Einbau von lärm-minderndem Fahrbahnbelag gewährleistet.

49. Wie ist der Planungsstand der im Bau befindlichen Strecke der A 3 zwischen dem Kreuz Biebelried und Nürnberg?

Im Abschnitt zwischen dem AK Biebelried und dem AK Fürth/Erlangen konnte bislang der Ausbau der Mainbrücke Dettelbach abgeschlossen werden. Für den Abschnitt Fuchsberg–AS Geiselwind ist Baurecht vorhanden. Die weiteren Abschnitte sind in Planung bzw. zum Teil bereits im Planfeststellungsverfahren.

51. 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 BVWP in den Vordringlichen Bedarf eingestellt werden?

Bei der Überprüfung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen 2004 wurde keine Änderung von Dringlichkeitseinstufungen von Einzelmaßnahmen vorgenommen.

52. Hält die Bundesregierung einen sechsspurigen Ausbau der A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Rosenhof für notwendig, und gibt es hierfür bereits Planungen?

Ja. Für das Vorhaben werden zurzeit die Projektunterlagen durch die Bayerische Straßenbauverwaltung erarbeitet.



## Ausbau A 6 Landesgrenze Baden-Württemberg–Nürnberg

53. Wie ist der Stand der Baumaßnahmen in den Abschnitten der A 6 zwischen der Anschlussstelle Roth bzw. dem Autobahnkreuz Nürnberg-Süd und dem Autobahnkreuz Nürnberg-Ost, und für wann ist die endgültige Fertigstellung dieses Teilabschnitts geplant?
56. Wann wird mit den Planungen für den Abschnitt der A 6 vom Autobahnkreuz Nürnberg-Süd bis zum Autobahnkreuz Nürnberg-Ost begonnen, und für wann ist der Baubeginn angesetzt?

Die Fragen 53 und 56 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Seit März 2009 laufen die Bauarbeiten zum 6-streifigen Ausbau der Strecke zwischen der Anschlussstelle Roth und dem Autobahnkreuz (AK) Nürnberg-Süd. Die Bayerische Straßenbauverwaltung strebt die Fertigstellung der Strecke für Herbst 2011 an. Der Umbau des AK Nürnberg-Süd ist bereits seit Mai 2006 realisiert.

Für den Ausbau des Abschnittes AK Nürnberg-Süd bis AK Nürnberg-Ost wird derzeit die Ausführungsplanung durchgeführt. Ein konkreter Termin für den Baubeginn kann noch nicht verlässlich genannt werden.

54. Wie ist der Stand des Planfeststellungsverfahrens in den Abschnitten der A 6 zwischen der Anschlussstelle Schwabach-West und der Anschlussstelle Roth, und für wann ist der Baubeginn angesetzt?

Das Planfeststellungsverfahren wurde im März 2010 eingeleitet. Der Erörterungstermin wird nach derzeitigem Kenntnisstand voraussichtlich im Februar 2011 stattfinden. In Anbetracht des Planungsstandes können zum Baubeginn noch keine konkreten Aussagen getroffen werden.

55. Welche Lärmschutzmaßnahmen sind zwischen der Anschlussstelle Schwabach-West und der Anschlussstelle Roth an der A 6 geplant?

Als Lärmschutzmaßnahmen sind Steilwälle, Lärmschutzwälle, Lärmschutzwände und Kombinationen daraus sowie eine offenporige Asphaltdeckschicht geplant.

57. Wird der Abschnitt der A 6 zwischen der Landesgrenze Baden-Württemberg und der Anschlussstelle Schwabach-West im Zuge der Überprüfung der Bedarfspläne des BVWP in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen, und wann kann mit den Planungen sowie dem Bau begonnen werden?

Bei der Überprüfung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen 2004 wurde keine Änderung von Dringlichkeitseinstufungen von Einzelmaßnahmen vorgenommen.

Der 6-streifige Ausbau der A 6 zwischen der Landesgrenze Baden-Württemberg und der Anschlussstelle Schwabach ist im aktuell geltenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht eingestuft. Dementsprechend hat die Bayerische Straßenbauverwaltung bereits Voruntersuchungen durchgeführt und die Projektplanung für Teilabschnitte im Oktober 2010 aufgenommen. In Anbetracht des Planungsstandes kann zu einem konkreten Baubeginn keine verlässliche Angabe gemacht werden.

## A 8 Ulm–Augsburg–München

58. Kann der geplante Fertigstellungstermin 31. Dezember 2010 für den endgültigen Ausbau der A 8 zwischen München und Augsburg eingehalten werden, bzw. welche der noch im Bau befindlichen Abschnitte verzögern sich, und weshalb?

Der geplante Fertigstellungstermin kann gehalten werden. Der Ausbauabschnitt zwischen München und Augsburg wird im Rahmen einer feierlichen Verkehrsfreigabe bereits am 9. Dezember 2010 dem Verkehr übergeben werden.

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

Für den Ausbau der A 8 zwischen Ulm und Augsburg liegt bestandskräftiges Baurecht vor. Das Vergabeverfahren läuft.

60. Kann nach jetzigem Kenntnisstand mit einem Baubeginn für das Jahr 2011 gerechnet werden, und wie lang ist die geplante Bauzeit für den Ausbau der in Frage 59 genannten Strecke?

Unter der Voraussetzung, dass das Vergabeverfahren zeitnah erfolgreich abgeschlossen werden kann, ist eine Bauzeit von 2011 bis Ende 2014 vorgesehen.

61. Sind im Zuge des sechsspurigen Ausbaus der A 8 zwischen Ulm und Augsburg neue Lärmschutzmaßnahmen geplant, und wenn ja, in welchen Abschnitten?

Erforderliche Lärmschutzmaßnahmen werden nach den Maßgaben der Planfeststellungsbeschlüsse unter Berücksichtigung der Verkehrslärmschutzverordnung realisiert werden.

## A 8 München–Rosenheim–Bundesgrenze

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

Zurzeit wird die Konzeption der Entwurfsplanung im Rahmen eines so genannten Planungsdialoges entwickelt, der voraussichtlich Anfang 2011 abgeschlossen wird. Die Frage der Finanzierung stellt sich erst nach Erlangung der baurechtlichen Voraussetzungen.

63. Für welche der in Frage 62 genannten Abschnitte läuft bereits ein Planfeststellungsverfahren, und wie weit ist dieses Verfahren bereits fortgeschritten?

Die Einleitung der Planfeststellungsverfahren für die Teilabschnitte von Rosenheim bis Frasdorf, deren Projektunterlagen das BMVS bereits zugestimmt hatte, wurde zurückgestellt, um eine gesamtheitliche Behandlung aller Planungsabschnitte im Rahmen eines Planungsdialogs zu ermöglichen. Für die weiteren Abschnitte werden die Entwurfsunterlagen vom Freistaat Bayern noch erarbeitet.

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

Erst mit der Aufstellung eines neuen Bundesverkehrswegeplans (BVWP) und der nachfolgenden Erstellung eines neuen Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen wird über mögliche Änderungen von Dringlichkeitseinstufungen oder die Aufnahme von neuen Vorhaben entschieden werden.

Die Entscheidung über die Aufnahme eines Projektes in den gesetzlich zu verabschiedenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen – auf Basis des BVWP – und dessen Dringlichkeit trifft abschließend der Deutsche Bundestag.

65. Hat die Bundesregierung die sogenannte 4+2-Variante (vierspuriger Ausbau mit Standstreifen) geprüft, und wenn nicht, aufgrund welcher Faktelage wurde diese Variante nicht geprüft?
66. Hat die Bundesregierung die sogenannte 6+2-Variante (sechsspuriger Ausbau mit Standstreifen) geprüft, und zu welchem Ergebnis ist sie hinsichtlich der Gesamtkosten, der Wirtschaftlichkeit, der ökologischen Verträglichkeit und des Lärmschutzes im Vergleich zur 4+2-Variante gekommen (bitte Gegenüberstellung)?

Die Fragen 65 und 66 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bayerische Straßenbauverwaltung hat innerhalb einer eingehenden verkehrlichen Untersuchung als in Frage kommende Querschnittsformen mögliche 4-streifige Querschnittsformen mit zeitweiser Seitenstreifennutzung mit einer 6-streifigen Querschnittsform vergleichend gegenübergestellt und einer Abwägung unterzogen. Die 6-streifige Querschnittsform schneidet insbesondere im Hinblick auf Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität im direkten Vergleich besser als der 4-streifige Querschnitt ab.

Der Flächenbedarf bezogen auf den reinen Querschnitt ist bei Wahl einer vierstreifigen Querschnittsform (SQ 32) lediglich um rund sieben Prozent geringer als bei einer 6-streifigen Querschnittsform (RQ 36), da bei einer vierstreifigen Querschnittsform der Bau von Nothaltebuchten und die Anpassung der Anschlussstellen mit zusätzlichen Beschleunigungs- und Verzögerungsstreifen zu berücksichtigen wären.

Ein von der Bayerischen Straßenbauverwaltung geführter Kostenvergleich zwischen einem Sonderquerschnitt SQ 32 (4-streifiger Querschnitt mit zeitweiser Nutzung der Seitenstreifen als Fahrstreifen) und einem Regelquerschnitt RQ 36 als 6-streifige Querschnittsform ergab Investitionskosten in gleicher Größenordnung wie für einen 4-streifigen Querschnitt, da die Ausstattung mit den zusätzlichen Verkehrsbeeinflussungsanlagen aufwändiger wäre.

67. Welcher der in den Fragen 65 und 66 genannten Varianten gibt die Bundesregierung den Vorzug?

Das BMVBS hat der Wahl der 6-streifigen Querschnittsform zugestimmt.

68. Wie ist der Stand der Planungen für eine sogenannte Grünbrücke im Bereich Frasdorf, insbesondere vor dem Hintergrund, dass das BMVBS in der letzten Legislaturperiode die Unterstützung für eine Grünbrückenlösung im

Bereich Frasdorf signalisiert sowie für den Bereich Rohrdorf–Achenmühle ebenfalls eine kreative Lösung zugesagt hat?

Diese Thematik ist Gegenstand des laufenden Planungsdialoges, der zurzeit noch nicht abgeschlossen ist.

69. Wie reagiert die Bundesregierung auf die von den beteiligten Bürgerinitiativen aus Frasdorf, Rohrdorf und Achenmühle und den beiden Gemeinden geäußerte Enttäuschung über den Umgang der beteiligten Behörden mit dem „Übergreifenden Planungsdialog“?

Die Bundesregierung hat die geäußerte Enttäuschung wahrgenommen, misst den Beiträgen aller Beteiligten eine hohe Bedeutung bei und hält an dem Planungsdialog fest.

70. Unterstützt es die Bundesregierung, dass bei der vierten Sitzung der „Übergreifenden Planungsbegleitung“ am 12. Mai 2010 neue und unabhängige Leitkriterien von der Autobahndirektion Süd für die Betrachtung oder den Ausschluss von Ausbauvarianten der A 8 formuliert wurden?

In der vierten Sitzung der Übergreifenden Planungsbegleitung bestand – vorbehaltlich der Ergänzungswünsche der Arbeitsgruppen – grundsätzliches Einverständnis mit dem in den Arbeitsgruppen entwickelten Bewertungskriterienkatalog. Es wurden nur eindeutig unwirtschaftliche Varianten als nicht finanzierbar ausgeschlossen.

71. Wie beurteilt die Bundesregierung die Lärmentwicklung nach dem Ausbau der A 8, und welche Lärmschutzmaßnahmen sind im Zuge des Ausbaus der A 8 für die einzelnen Abschnitte – einschließlich der Abschnitte Holzkirchen–Irschenberg – geplant?

Mit dem 6-streifigen Ausbau der A 8 zwischen Rosenheim und Bundesgrenze mit umfangreichen Lärmschutzmaßnahmen wird sich die Situation für die Anlieger deutlich verbessern. Der Ausbau zwischen Autobahnkreuz München-Süd und Rosenheim wird derzeit nicht geplant.

72. Sind an der A 8 Lärmschutzmaßnahmen über das gesetzlich vorgeschriebene Maß hinaus geplant?

Mit den geplanten Lärmschutzmaßnahmen an der A 8 werden die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung eingehalten werden können.

A 94 München–Pocking

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

Wann werden die gerade im Bau befindlichen Abschnitte zwischen Heldenstein und Ampfing sowie zwischen Forstinning und Pastetten fertiggestellt sein?

Aktuell sind rund 10 km Strecke der A 94 im Bau. Der rund 6 km lange Abschnitt Forstinning–Pastetten soll voraussichtlich Ende 2011 und der rund 4 km lange Abschnitt Heldenstein–Ampfing gegen Ende 2012 abgeschlossen werden.

74. Bedeuten die Baumaßnahmen im Abschnitt der A 94 zwischen Forstinning und Pastetten die endgültige Festlegung auf die sogenannte Isentaltrasse?

Der Bund verfolgt die A 94 auf der Trasse Dorfen.

75. Vor dem Hintergrund, dass für den Abschnitt der A 94 zwischen Pastetten und Dorfen seit dem 3. Dezember 2009 ein Planfeststellungsbeschluss vorliegt, wann ist hier mit dem Baubeginn zu rechnen?

Vor dem Hintergrund der noch nicht rechtskräftigen Entscheidung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs über die Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss Pastetten–Dorfen kann noch kein Termin für einen möglichen Baubeginn genannt werden.

76. Wie ist der aktuelle Stand des Planfeststellungsverfahrens für den Abschnitt der A 94 zwischen Dorfen und Heldenstein, und wann kann mit der Erlangung des Baurechts und dem Baubeginn gerechnet werden?

Für den Teilabschnitt Dorfen–Heldenstein soll Anfang 2011 die Fortführung des Planfeststellungsverfahrens beantragt werden. In Anbetracht des Planungsstandes können zum Baubeginn noch keine konkreten Aussagen getroffen werden.

77. Wie ist der Stand des Planfeststellungsverfahrens für den Abschnitt der A 96 zwischen Malching und Kirchham?

Wann kann mit der Erlangung des Baurechts und dem Baubeginn gerechnet werden?

81. Wie ist der Stand des Planfeststellungsverfahrens des Abschnittes der A 94 zwischen Malching und Pocking?

82. Wie ist der Stand der Planungen für die Strecke der A 94 zwischen Kirchham und Pocking?

Die Fragen 77, 81 und 82 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im laufenden Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt Malching–Kirchham erfolgt derzeit eine notwendige Überarbeitung von Unterlagen. Für den Abschnitt Kirchham–Pocking werden zurzeit von der Bayerischen Straßenbauverwaltung die Planfeststellungsunterlagen erarbeitet. Konkrete Termine für die Erlangung des Baurechts oder einen Baubeginn können noch nicht verlässlich genannt werden.

78. Wann ist geplant – vor dem Hintergrund, dass der Abschnitt der A 96 zwischen Markt und Simbach/West derzeit einspurig unter Verkehr und im BVWP im Weiteren Bedarf mit hohem ökologischen Risiko eingestuft ist –, die Strecke vierspurig auszubauen, und wird der Abschnitt im Zuge der Überprüfung der Bedarfspläne des BVWP in den Vordringlichen Bedarf eingestellt?

Aufgrund der Einstufung in den Weiteren Bedarf besteht derzeit kein Planungsauftrag. Bei der Überprüfung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen 2004 wurde keine Änderung von Dringlichkeitseinstufungen von Einzelmaßnahmen vorgenommen.

79. Welche Trasse präferiert die Bundesregierung, angesichts der Tatsache, dass die Regierung von Niederbayern in der landesplanerischen Beurteilung zum Raumordnungsverfahren vom 30. August 1999 festgestellt hat, dass im Bereich der Stadt Simbach am Inn sowohl die Variante „Au“ (Bahntrasse) als auch die Variante „Innaue“ (B-12-Trasse) mit gewissen Maßgaben den Erfordernissen der Raumordnung entsprechen?
80. Wann werden die Planungen für den Streckenabschnitt Simbach/West bis Kühstein der A 94 fortgesetzt, vor dem Hintergrund der Tatsache, dass dieser Streckenabschnitt im derzeit gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen lediglich in den Weiteren Bedarf eingeordnet ist?

Die Fragen 79 und 80 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Vor dem Hintergrund der derzeitigen Einstufung in die Dringlichkeitskategorie Weiterer Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen 2004 stellt sich diese Frage nicht. Der Zeitpunkt zur Aufnahme der Planungen kann heute nicht bestimmt werden.

83. Welche Lärmschutzmaßnahmen sind im Zuge des Baus der A 94 in den oben genannten Abschnitten geplant bzw. im Bau befindlich?

Der Lärmschutz wird mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwällen sowie lärmminderndem Fahrbahnbelag, in Teilbereichen flankiert durch passive Lärmschutzmaßnahmen, geplant beziehungsweise gebaut.

A 95/B 2/B 23

84. Wann stehen ausreichende Mittel zur Finanzierung der A 95 und der Bundesstraßen zwischen Eschenlohe und Garmisch-Partenkirchen zu Verfügung, und werden dafür Fördermittel für die Olympiabewerbung zur Verfügung gestellt?

In Abhängigkeit von einer erfolgreichen Bewerbung Münchens mit den Austragungsstätten Garmisch-Partenkirchen und Schönau am Königssee können darauf aufbauend weitere Entscheidungen getroffen werden.

85. Welche zeitlichen und finanziellen Auswirkungen haben die geplanten Maßnahmen für den „Starnberger Tunnel“ (A 952–B 2) zur besseren Anbindung von Garmisch-Partenkirchen im Rahmen der Olympiabewerbung angesichts des bestehenden Baurechts?

Aktuell gibt es keine Auswirkungen. Die Finanzierung des Entlastungstunnels Starnberg steht grundsätzlich mit allen baureifen und dringlichen Maßnahmen in Bayern in Konkurrenz.

B 15 Regensburg–Landshut–Rosenheim

86. Wie ist der Stand der Baumaßnahmen des Ausbaus der B 15 im Abschnitt Saalhaupt (A 93)–Neufahrn, und wann ist mit der endgültigen Fertigstellung dieses Abschnitts zu rechnen?

Voraussichtlich Ende 2011 soll der Abschnitt Saalhaupt–Neufahrn für den Verkehr freigegeben werden.

87. Wann ist mit einer Genehmigung des Vorentwurfs für das Teilstück Essenbach (A 92)–Geisenhausen zu rechnen vor dem Hintergrund, dass die Autobahndirektion Südbayern im Frühjahr 2009 den Vorentwurf fertiggestellt hat und dieser dem BMVBS zur Prüfung vorliegt?

Der Vorentwurf für den Abschnitt Essenbach bis Geisenhausen im Zuge der B 15n ist in Bearbeitung. Sobald alle Prüfungen abgeschlossen sind, kann eine Zustimmung mit Erteilung des Gesehenvermerkes voraussichtlich in 2011 erfolgen.

88. Ist für den Fall der Erlangung von Baurecht für den Abschnitt Essenbach (A 92)–Geisenhausen im Geltungszeitraum des aktuellen Bedarfsplans eine Finanzierung über Sondermittel möglich?

Die Frage der Finanzierung stellt sich derzeit nicht.

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

Erst mit der Aufstellung eines neuen Bundesverkehrswegeplans (BVWP) und der nachfolgenden Erstellung eines neuen Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen wird über mögliche Änderungen von Dringlichkeitseinstufungen oder die Aufnahme von neuen Vorhaben entschieden werden. Die Entscheidung über die Aufnahme eines Projektes in den gesetzlich zu verabschiedenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen – auf Basis des BVWP – und dessen Dringlichkeit trifft abschließend der Deutsche Bundestag.

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

Die Planung für den weiterführenden Abschnitt Geisenhausen–Haarbach wird in Abhängigkeit vom Planungsstand zum vorangehenden Abschnitt Essenbach–Geisenhausen weiter verfolgt werden.

91. Liegen bereits Voruntersuchungen der Fachplanungsverträge vor in Anbetracht dessen, dass der Abschnitt Haarbach–Velden im aktuellen Bedarfsplan in den Vordringlichen Bedarf eingestuft ist?

Wann ist mit der Einleitung des Raumordnungsverfahrens zu rechnen?

Für den Abschnitt Haarbach–Velden liegt eine raumgeordnete Linie aus dem Jahr 1977 vor. Weitere Planungen wurden dort bisher nicht durchgeführt. Aufgrund der FFH-Gebietsausweisungen im Isental wird dort voraussichtlich eine von der Raumordnungslinie abweichende Trassierung erforderlich. Ein ergänzendes Raumordnungsverfahren ist ab dem Jahr 2014/2015 vorgesehen.

92. Wann ist mit der Einleitung eines Raumordnungsverfahrens im Abschnitt Velden–Schwindegg (A 94) zu rechnen?

Für den Abschnitt Velden–Schwindegg (A 94) ist zusammen mit dem Abschnitt Haarbach–Velden ein ergänzendes Raumordnungsverfahren ab dem Jahr 2014/2015 vorgesehen.

93. Wie ist der Stand der Planungen hinsichtlich der B 15–Westtangente Rosenheim?

Für die Westtangente Rosenheim im Zuge der B 15 liegt bestandskräftiges Bau-recht vor.

94. In Konkurrenz zu welchen anderen baureifen Maßnahmen in Bayern steht die Rosenheimer Westtangente (B 15)?

Die Finanzierung der Westtangente Rosenheim steht mit den weiteren baureifen und dringlichen Maßnahmen in Bayern in Konkurrenz.

95. Wann erwartet die Bundesregierung den Baubeginn, und welche Priorität sieht die Bundesregierung für die Rosenheimer Westtangente (B 15)?

Wie steht die Bundesregierung zu der Forderung nach einem gleichzeitigen Baubeginn an beiden geplanten Bauabschnitten?

96. Hat die bayerische Staatsregierung die Rosenheimer Westtangente (B 15) gegenüber der Bundesregierung als eines der Bauprojekte mit höchster Priorität eingebracht?

Falls ja, teilt die Bundesregierung diese Einschätzung?

Welche konkreten Konsequenzen hinsichtlich Finanzierung und Baube-ginn hat das dann?

Die Fragen 95 und 96 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam be-antwortet.

Die Festlegung eines möglichen Baubeginns für die im Vordringlichen Bedarf eingestuften Maßnahmen ist abhängig von den Finanzierungsmöglichkeiten und einer abgeschlossenen Bauvorbereitung. Inwiefern ein gleichzeitiger Baubeginn von beiden Seiten erfolgen kann, ist unter bauvertraglichen und unter bau-betrieblichen Gesichtspunkten zu klären. Sowohl der Bund als auch der Freistaat Bayern messen der Maßnahme eine hohe Bedeutung bei.

97. 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 Bayern dafür ausgesprochen haben, dieses Projekt als dringliche Maßnahme in die Fortschreibung des Bundesfern-straßenplans einzustufen?

Erst mit der Aufstellung eines neuen Bundesverkehrswegeplans (BVWP) und der nachfolgenden Erstellung eines neuen Bedarfsplans für die Bundesfern-straßen wird über mögliche Änderungen von Dringlichkeitseinstufungen oder die Aufnahme von neuen Vorhaben entschieden werden. Die Entscheidung über die Aufnahme eines Projektes in den gesetzlich zu verabschiedenden Bedarfs-plan für die Bundesfernstraßen – auf Basis des BVWP – und dessen Dringlich-keit trifft abschließend der Deutsche Bundestag.

98. Gibt es Pläne in den Bereichen der B 15 in den Ortsbereichen von Pfraundorf und Raubling den Straßenbelag zu erneuern, da der Straßen-belag sich in einem sehr schlechten Zustand befindet?

Im Rahmen der Bestandserhaltung plant die Bayerische Straßenbauverwaltung eine Deckenerneuerung für den genannten Abschnitt.



99. 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 aktuell nicht Gegenstand der Bedarfsplanung.

B 26n/A 7 Autobahndreieck Werneck–A 3 bei Helmstadt

100. Wie ist der Stand der Planungen der B 26n, die zwischen der A 7 am Autobahndreieck Werneck und der A 3 bei Helmstadt gebaut werden soll, bzw. wurde das Raumordnungsverfahren bereits eingeleitet?

Geplant ist die Einleitung des Raumordnungsverfahrens Anfang 2011.

101. Wann ist mit dem Beginn der Baumaßnahmen auf der Trasse der B26n zu rechnen?

In Anbetracht des frühen Planungsstadiums können hierzu noch keine konkreten Aussagen getroffen werden.

102. Wie hoch werden voraussichtlich die Kosten für den Bau der B 26n sein?

Nach derzeitigem Planungsstand belaufen sich die Kosten auf rund 490 Mio. Euro.

103. Mit welchem Verkehrsaufkommen rechnet die Bundesregierung auf der in den Fragen 100 bis 102 genannten Strecke?

Die im Januar 2010 aktualisierte Verkehrsuntersuchung prognostiziert für das Prognosejahr 2025 eine Verkehrsbelastung zwischen 35 000 und 39 000 Kfz/24 h, bei einer Schwerverkehrsbelastung zwischen 6 100 und 6 900 Lkw/24 h.

104. Wie beurteilt die Bundesregierung das Kosten-Nutzen-Verhältnis für den Bau der B 26n angesichts der Tatsache, dass durch die geplante Ausweitung der Lkw-Maut auf vierspurige Bundesstraßen ein niedrigeres Lkw-Verkehrsaufkommen auf dieser Strecke zu erwarten ist?

Die Bundesregierung hat im Zusammenhang mit der Lkw-Maut auf Bundesautobahnen das Verlagerungspotenzial modellhaft untersucht und dem Deutschen Bundestag berichtet („Bericht über Verkehrsverlagerungen auf das nachgeordnete Straßennetz in Folge der Einführung der Lkw-Maut“; Bundestagsdrucksache 16/13739 vom 26. September 2009). Demnach stellen Verlagerungserscheinungen kein Flächenproblem dar und sind bei einer bundesweiten Betrachtung sehr gering. Eine nennenswerte Auswirkung auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis der B 26n ist daher nicht zu erwarten.

Sonstige

105. Wie steht die Bundesregierung zu der Zusage des bayerischen Ministerpräsidenten Horst Seehofer, die B 12 zwischen Buchloe und Kaufbeuren vierspurig auszubauen, und plant die Bundesregierung eine Aufnahme der Strecke in den Vordringlichen Bedarf des BVWP?

Unter der Voraussetzung, dass die Bayerische Straßenbauverwaltung die Maßnahme anmeldet, kann diese im Rahmen einer Fortschreibung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen bewertet werden. Die Entscheidung über die Aufnahme eines Projektes in den gesetzlich zu verabschiedenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen – auf Basis des BVWP – und dessen Dringlichkeit trifft abschließend der Deutsche Bundestag.

106. Wie ist der Planungsstand bzw. der Stand der Baumaßnahmen der Ortsumfahrung Altenmarkt an der B 299?

Für den ersten und für sich verkehrswirksamen Bauabschnitt mit dem Aubertunnel läuft das Planfeststellungsverfahren. Für den zweiten Abschnitt der Umfahrung von Altenmarkt werden derzeit von der Bayerischen Straßenbauverwaltung die Unterlagen zum Vorentwurf erstellt.

107. Gibt es Planungen für eine Ortsumfahrung der Gemeinde Obing an der B 304, und wenn ja, wie ist der Stand der Planungen?

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

Für die Maßnahme Ortsumfahrung Obing werden derzeit von der Bayerischen Straßenbauverwaltung die Unterlagen zum Vorentwurf erstellt. Bei der Überprüfung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen 2004 wurde keine Änderung von Dringlichkeitseinstufungen von Einzelmaßnahmen vorgenommen.

108. Wie ist der Stand der Planungen für die Ortsumgehung B 14 Sulzbach-Rosenberg?

Die Bayerische Straßenbauverwaltung strebt die Vorlage der Projektunterlagen beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in 2011 an.

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

Für die Ortsumgehung Wallerstein-Ehringen wird derzeit ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt.

110. Wie ist der Stand der Baumaßnahmen an der Ortsumfahrung B 16 Dillingen, und wann werden diese Baumaßnahmen voraussichtlich abgeschlossen sein?

Die an der Bahnunterführung in Steinheim als Vorabmaßnahme der Ortsumgehung Dillingen durchgeführten Bauarbeiten sind abgeschlossen. Ein Baubeginn der Ortsumgehung Dillingen wird in Abhängigkeit von den Finanzierungsmöglichkeiten festgelegt werden.

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

Der Ausbau der B 173 ist derzeit nicht im Bedarfsplan enthalten. Eine Bewertung der Notwendigkeit könnte nach Anmeldung im Rahmen einer Fortschrei-

bung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen erfolgen. Bei der Überprüfung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen 2004 wurde keine Neuaufnahme oder Änderung von Dringlichkeitseinstufungen von Einzelmaßnahmen vorgenommen.

112. Hält die Bundesregierung einen Ausbau der B 289 von Schwarzenbach/Saale bis zur Südumgehung Münchberg sowie die Fortsetzung bis Münchberg-Poppenreuth für notwendig, und wird dieser im Rahmen der Überprüfung der Bedarfspläne des BVWP in den Bedarfsplan eingestellt?

Im geltenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2004 sind auf dem genannten Streckenzug die Maßnahmen Ortsumfahrung Weissdorf und Ortsumfahrung Seulbitz enthalten. Eine Bewertung der Notwendigkeit des Ausbaus könnte nach Anmeldung im Rahmen einer Fortschreibung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen erfolgen. Bei der Überprüfung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen 2004 wurde keine Neuaufnahme oder Änderung von Dringlichkeitseinstufungen von Einzelmaßnahmen vorgenommen.

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

Für die Maßnahme zur Beseitigung des Bahnübergangs bei Reitmehring werden die Projektunterlagen über die Oberste Baubehörde des Freistaates Bayern zeitnah dem BMVBS zur Zustimmung vorgelegt werden.

114. Gibt es derzeit Pläne für eine Ortsumfahrung der B 304 im Bereich Forsting?

Die Umfahrung Forsting im Zuge der B 304 ist im Weiteren Bedarf des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen 2004 eingestuft. Vor diesem Hintergrund wird die Umfahrung derzeit nicht beplant.

115. Gibt es Pläne für einen vierspurigen Ausbau der B 16 zwischen der Anschlussstelle Regensburg-Nord und Wenzelbach?
116. Gibt es Pläne für einen dreispurigen Ausbau der B 16 östlich des Lappersdorfer Kreisels (mittlere Spur abschnittsweise als Überholspur)?

Aufgrund ihres Sachzusammenhangs werden die Fragen 115 und 116 gemeinsam beantwortet.

Das Konzept zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität der B 16 zwischen Regensburg bis zur Landkreisgrenze Schwandorf zielt auf einen 3-streifigen Ausbau. Ein kurzes 4-streifiges Teilstück ist im Nahbereich der AS Regensburg-Nord vorgesehen.

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

Die Ortsumfahrung Gumpersdorf ist aktuell im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen nicht enthalten. Über mögliche Neuaufnahmen oder Änderungen von Dringlichkeitseinstufungen im Rahmen der Aufstellung eines neuen BVWP kann derzeit noch keine Aussage getroffen werden.

118. Plant die Bundesregierung einen weiteren vierspurigen Ausbau der B 20, und ist geplant, die B 20 als sogenannte Europamagistrale mit Mitteln für transeuropäische Netze auszubauen?

Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist als Maßnahme des Weiteren Bedarfs der 4-streifige Ausbau der B 20 zwischen Chammünster und Furth im Wald ausgewiesen. Im Vorfeld des 4-streifigen Ausbaues soll angesichts des hohen Lkw-Anteils in diesem Abschnitt zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit die B 20 mit wechselseitigen Überholfahrstreifen ausgestattet werden. Ein weiterer 4-streifiger Ausbau der B 20 ist aktuell nicht Gegenstand der Bedarfsplanung und damit auch nicht Gegenstand einer aus TEN-Mitteln gespeisten Finanzierung.

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

Im geltenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist das Projekt A 99 Südring München nicht enthalten. Innerhalb einer von BMVBS und Freistaat Bayern in Auftrag gegebenen Machbarkeitsstudie wurde eine grundsätzliche Machbarkeit festgestellt. Erst mit der Aufstellung eines neuen Bundesverkehrswegeplans (BVWP) und der nachfolgenden Erstellung eines neuen Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen wird über die Aufnahme von neuen Vorhaben entschieden werden. Die Entscheidung über die Aufnahme eines Projektes in den gesetzlich zu verabschiedenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen – auf Basis des BVWP – und dessen Dringlichkeit trifft abschließend der Deutsche Bundestag.

120. Sieht die Bundesregierung die Notwendigkeit, an der A 73 im Bereich Coburg eine Autobahnraststätte zur errichten?

Auf der Bundesautobahn A 73 ist auf einer Länge von rund 80 km vom Autobahndreieck Suhl (A 71) bis zum Autobahnkreuz Bamberg (A 70) keine bewirtschaftete Rastanlage vorhanden. Diese derzeit bestehende Versorgungslücke soll durch den Neubau einer bewirtschafteten Rastanlage bei Drossenhausen geschlossen werden.

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

Im Abschnitt zwischen Coburg und Schweinfurt sind keine Maßnahmen im Bedarfsplan enthalten. Auf Teilabschnitten erfolgt ein bestandsorientierter Ausbau außerhalb des Bedarfsplanes. Im Abschnitt zwischen Coburg und Kronach ist im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen die Verlegung der B 303 zwischen Sonnefeld und Johannisthal im Vordringlichen Bedarf enthalten, die in weiten Teilen bereits realisiert ist.

122. Gibt es aus Sicht der Bundesregierung einen Bedarf für den Ausbau der B 999 als Umgehung von Rödental und Verbindung zum wirtschaftlichen Verflechtungsraum Coburg–Neustadt/Sonneberg?

Im Zuge der B 999 ist aktuell die Ortsumgehung Rödental mit Fertigstellungsziel Ende 2011 im Bau. Im Abschnitt Rödental bis zur Landesgrenze Thüringen ist zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität der dreistreifige Umbau der überbreiten Fahrbahn in Fortführung der Ortsumgehung Rödental im Abschnitt Rödental–Haarbrücken vorgesehen.

123. Ist auf der B 4 eine Erneuerung des Straßenbelags geplant, und wenn ja, in welchen Abschnitten?

Derzeit wird eine Oberbauerneuerung südlich Coburg vorbereitet.

Wasserstraßen

124. Gibt es bereits erste Ergebnisse der Studie „Variantenunabhängige Untersuchungen zum Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen“?  
Wenn ja, wie lauten diese Ergebnisse?  
Wenn nein, wann ist mit ersten Zwischenergebnissen zu rechnen?

Der EU werden Zwischenergebnisse in Form von Meilensteinberichten mitgeteilt. Ein erster Meilensteinbericht zu den flussmorphologischen Untersuchungen wurde erstellt und an die EU übermittelt. Darin sind Zwischenergebnisse zu den aus flussmorphologischer und verkehrswasserbaulicher Sicht bei den einzelnen Varianten erzielbaren Fahrrinntiefen enthalten. Weitere Zwischenberichte sind für Ende Mai 2011 vorgesehen.

125. Sind im Zusammenhang mit dem Donauausbau bereits Planfeststellungsunterlagen für die Ausbauvariante A (flussregulierende Maßnahmen) und für die Variante C/C 280 (Stau bei Aicha, erhebliche Baggerungen in der restlichen Strecke) erstellt worden?

Die Untersuchungen und Ausarbeitungen der EU-Studie werden für die Erstellung der Planfeststellungsunterlagen verwendet werden.

126. Gibt es seitens des BMVBS eine Festlegung bezüglich einer Ausbauvariante?

Nein.

127. Wie begründet das BMVBS die vom Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Dr. Peter Ramsauer getätigten Äußerungen z. B. im „Straubinger Tagblatt“ vom 2. und 27. Juni 2010 sowie in der „Passauer Neue Presse“ vom 27. Juni 2010 mit einer eindeutigen Positionierung und Vorfestlegung für einen Ausbau nach der Variante C 280 vor Abschluss der variantenunabhängigen Untersuchung?

Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer hat seine persönliche Meinung für die Variante C 280 geäußert. Dies ist genau so zu verstehen wie die Äußerungen seiner Amtsvorgänger für die Variante A.

Selbstverständlich werden die variantenunabhängigen Untersuchungen zum Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen unter der Leitung von Bund und Bayern und unter der Koordination der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd ergebnisoffen durchgeführt.

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

Zur Vergrößerung der Fahrrinntiefe für 2,7 m abgeladene Großmotorgüterschiffe und der Fahrrinnenbreite in engen Kurven finden im Wesentlichen Baggerarbeiten im Fluss und an den Ufern sowie Deckwerksarbeiten statt. Des

Weiteren werden bestehende Anlagen, wie z. B. Kreuzungsbauwerke und Vorhäfen, an den Ausbau angepasst. In den 28 auszubauenden Haltungen zwischen Aschaffenburg und Bamberg ist der Streckenausbau in 21 Haltungen bereits fertiggestellt. Die vorgesehene Fahrinnenanpassung des Obermains wird voraussichtlich in 2016 abgeschlossen. Die vorgesehene Vertiefung der Strecke von der Rheinmündung bis nach Aschaffenburg für 3,10 m abgeladene Großmotorgüterschiffe und Schubverbände wird nach 2016 begonnen. Für diesen Streckenabschnitt wurden bereits Scopingverfahren durchgeführt.



