Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Christian Jung, Frank Sitta,
Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/15408 –**

Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans 2030 in Bayern

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Erhaltung und der Ausbau der Infrastruktur in Deutschland ist Grundlage für eine prosperierende Wirtschaft und eine freie und individuelle Mobilität. Um flächendeckend und übergreifend Projekte durchzuführen, wurde 2016 der Bundesverkehrswegeplan 2030 eingeführt. Mit einem Gesamtvolumen von 269,6 Mrd. Euro soll bis 2030 die Infrastruktur modernisiert werden.

Bayern ist nicht nur Wirtschaftsstandort, sondern auch Nadelöhr der Mobilität. Europäische Schienenwege wie der Brennergordzulauf oder wichtige Fernstraßen wie die Autobahn 9 queren das Land. Die Umsetzung der geplanten Projekte hat somit aus Sicht der Fragesteller höchste Priorität.

1. Wie hoch ist die Summe, welche für die Umsetzung der Projekte des Bundesverkehrswegeplans 2030 in Bayern eingeplant ist (bitte nach einzelnen Verkehrsträgern und Jahren angeben)?
2. In welchem Verhältnis stehen hierbei Erhaltungsmaßnahmen zu Neubauten?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die nachfolgend aufgeführten Beträge beziehen sich für Neu- und Ausbau jeweils auf die in den Bedarfsplänen enthaltenen laufenden und fest disponierten (FD) Maßnahmen sowie auf die Maßnahmen im Vordringlichen Bedarf (VB, VB-E). Jahresspezifische Zahlen liegen nicht vor.

Verkehrsträger	Ersatz und Erhaltung (in Mio. Euro)	Aus- und Neubau (in Mio. Euro)	Summe (in Mio. Euro)	Verhältnis zwischen Erhalt/ Ersatz sowie Aus- und Neubau
Schiene (Preisstand 2015 bzw. Ist-Kosten)	k. A. ¹	20.100* ²		
Straße (Preisstand 2014)	3.986	8.214	12.200	1 : 2,1
Wasserstraße ³ (Preisstand 2014)	11,4	303,1	314,5	1 : 26,6

* Der Betrag bezieht sich auf alle Bayern tangierenden Projekte.

¹ Für den Verkehrsträger Schiene liegen keine länderspezifischen und der Frage entsprechenden Daten vor.

² Der Betrag enthält auch die über den Bedarfsplan finanzierten anteiligen Ersatzinvestitionen.

³ Die BVWP-Projekte in Bayern sind fast ausschließlich reine Ausbauprojekte (Streckenausbau zur Erhöhung der Fahrrinntiefe), der Ersatzinvestitionsanteil ist dabei äußerst gering. Bei den Ersatzneubauten von Schleusen ist das Verhältnis Ersatz/Ausbau genau umgekehrt und der Ersatzinvestitionsanteil überwiegt deutlich.

3. In welcher Höhe unterstützt die Bundesregierung unabhängig vom Verkehrswegeplan 2030 mit finanziellen Mitteln im Zeitraum 2016 bis 2030 den Neu- und den Ausbau von Verkehrswegen in Bayern?

Verkehrsträger Straße:

Neben den Mitteln für Maßnahmen des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen (Neu- und Ausbau) hat der Bund für den nicht kapazitätserweiternden Um- und Ausbau von Bundesfernstraßen in Bayern (z. B. 3-streifige Erweiterungen oder Kreuzungsumbauten) in den Jahren 2016 bis 2018 rund 238 Mio. Euro investiert. Nach dem aktuellen Verfügungsrahmen sind dafür in den Jahren 2019 und 2020 insgesamt rund 159 Mio. Euro vorgesehen. Für den Zeitraum bis zum Jahr 2030 liegen noch keine Haushaltsplanungen vor.

Verkehrsträger Schiene:

Aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)-Bundesprogramm können Infrastrukturinvestitionen des Neu- und Ausbaus von Schienenverkehrswegen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) anteilig gefördert werden. Gefördert werden können einerseits kommunale ÖPNV-Vorhaben, andererseits auch Vorhaben des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) der Eisenbahnen des Bundes, wenn die Länder gemäß § 11 Absatz 2 GVFG zustimmen. Die Bundesfinanzhilfen sind nicht quotiert, daher kann nicht vorhergesehen werden, welche Anteile für den Neu- und Ausbau von Verkehrswegen in Bayern verwendet werden. Im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms wurden Bundesfinanzhilfen für Infrastrukturinvestitionen des Neu- und Ausbaus der ÖPNV-Schienenverkehrswege in Bayern im Jahr 2016 in Höhe von rund 30,5 Mio. Euro, im Jahr 2017 rund 38,2 Euro und im Jahr 2018 rund 45,6 Mio. Euro verwendet.

Für Verbesserungs- und Ausbaumaßnahmen in die Schienenwege der Eisenbahninvestitionsunternehmen (EIU), die auch dem Schienenpersonennahverkehr dienen, sind, neben den Ersatzinvestitionen, im Rahmen Anlage 8.7 der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) Bundesmittel vorgesehen. Diese betragen für Bayern im Zeitraum der LuFV II 2015 bis 2019 jährlich 187,275 Mio. Euro und für den Zeitraum der LuFV III 2020 bis 2029 jährlich 436,234 Mio. Euro.

Verkehrsträger Wasserstraße:

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) umfasst alle Aus- und Neubauvorhaben. Darüber hinausgehende Infrastrukturmaßnahmen bewegen sich im Bereich Erhaltung/Ersatz.

4. Welche Projekte im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030 und unabhängig davon laufen im Rahmen einer Public-private-Partnership (PPP)?

A 3: AK Fürth/Erlangen – AK Biebelried (Vergabeverfahren)

A 8: Ulm/Elchingen – Augsburg-West (für den Verkehr freigegeben, Finanzierungsphase)

A 8: Augsburg-West – München Allach (für den Verkehr freigegeben (Finanzierungsphase)

A 94: Forstinning – Markt (für den Verkehr freigegeben, Finanzierungsphase)

5. Welche Projekte des Bundesverkehrswegeplans 2030 in Bayern wurden bereits abgeschlossen (bitte nach Jahr der Fertigstellung auflisten)?
6. Inwiefern wurden die bezifferten Kosten, der in Frage 5 genannten Projekte eingehalten (bitte die Abweichungen pro Einzelprojekt in Euro angeben)?

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Verkehrsträger Straße:

Straße		Projektbezeichnung	Fertigstellung/ Freigabe	Kosten BVWP 2030 [Mio. Euro]	aktuelle Projektkosten [Mio. Euro]
Dringlichkeit: Laufende und fest disponierte Projekte					
Hinweis: Die bei der Aufstellung des BVWP 2030 bereits in Bau befindlichen Maßnahmen dieser Dringlichkeitsstufe sind im BVWP 2030 nicht mit deren Investitionssumme, sondern mit der zur Fertigstellung erforderlichen Restfinanzierungssumme erfasst. Der Vergleich der aktuellen Gesamtkosten des Vorhabens mit den im BVWP 2030 enthaltenen Restfinanzierungsanteilen entfällt daher.					
A	8	AS Augsburg-West – AD München-Allach	2011	597,70	843,06
A	8	AS Ulm-Elchingen – AS Augsburg-West	2016	817,70	1.344,60
B	16	OU Dillingen	2016	3,30	40,93
B	23	OU Saulgrub	2016	4,80	34,13
B	2	Ortsumgehung Dettenheim	2017	7,40	20,40
B	85	4-streifiger Ausbau westl. Wetterfeld – Untertraubenbach	2018	10,30	44,34
B	300	AS Dasing (A 8) – Aichach	2018	17,60	30,24
A	94	AS Forstinning – AS Markt	2019	774,50	1.166,52
A	99	8-streifiger Ausbau zw. AK München-Nord und AS Aschheim/ Ismaning	2019	99,00	183,41

Straße		Projektbezeichnung	Fertigstellung/ Freigabe	Kosten BVWP 2030 [Mio. Euro]	aktuelle Projektkosten [Mio. Euro]
B	15n	4-streifiger Neubau zw. Ergoldsbach (LA9) und Essenbach (A92)	2019	151,60	175,36
A	6	AS Roth (B 2n) – AK Nürnberg-O (AK N-S – AK N-O)	2019	45,70	91,0
B	472	Ortsumgehung Hohenpeißenberg	2017	6,40	43,11
B	85	OU Neubäu am See	2019	16,00	27,59
Dringlichkeit: Vordringlicher Bedarf					
A	3	w AS Rohrbrunn – Haseltalbrücke	2019	50,30	89,37
A	3	Haseltalbrücke – w AS Markt-heidenfeld	2019	35,20	86,73
A	3	w AS Marktheidenfeld – w AS Wertheim (LGr. BY/BW)	2019	50,70	80,33
A	3	Kauppenbrücke (o) – w AS Rohrbrunn	2016	69,80	118,09
A	94	4-streifiger Neubau zw. Kühstein und Malching (AS St2116) 2. Fahrbahn	2013	39,20	39,20
B	85	AS Amberg-Ost (A 6) – Pittersberg	2018	8,90	7,61
B	279	OU Wegfurt	2019	3,80	10,29
B	299	OU Mühlhausen/Opf.	2019	24,20	31,72

Verkehrsträger Schiene:

Die ABS Nürnberg – Ingolstadt – München ist abgeschlossen. Zu diesem Projekt gab es eine Höchstpreisvereinbarung, wodurch die Kosten für den Bund begrenzt wurden. Eventuelle Mehrkosten hat die DB AG getragen.

Verkehrsträger Wasserstraße:

Keine

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 5 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/13544 verwiesen.

7. Bei welchen Projekten des Bundesverkehrswegeplans 2030 in Bayern soll bis 2029 mit den Baumaßnahmen begonnen werden?

Verkehrsträger Straße:

Es wird angestrebt, die im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2016 enthaltenen Maßnahmen der Dringlichkeitsstufen „Laufende und fest disponierte Projekte“ sowie „Vordringlicher Bedarf“ konsequent weiterzuführen bzw. mit deren Bau zu beginnen.

Verkehrsträger Schiene:

Grundsätzlich wird davon ausgegangen, dass ein großer Teil der das Bundesland Bayern tangierenden Vorhaben der Schiene bis 2030 begonnen werden kann.

Verkehrsträger Wasserstraße:

Ausbau der Donau im Abschnitt Straubing – Vilshofen (Variante A)

8. Bei welchen noch nicht in der Bauphase befindlichen Projekten des Bundesverkehrswegeplans 2030 in Bayern ist sich die Bundesregierung sicher, dass diese vor 2030 abgeschlossen werden?
9. Inwiefern kann sichergestellt werden, dass im Geltungszeitraum des Bundesverkehrswegeplans bis zum Jahr 2030 alle Vorhaben des VB/VB-E umgesetzt bzw. begonnen werden?
10. Inwieweit genügen die finanziellen Mittel, um alle Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs (VB) bzw. Vordringlichen Bedarfs – Engpassbeseitigung (VB-E) bis 2030 umzusetzen bzw. zu beginnen?

Die Fragen 8 bis 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Es ist das Ziel, die Projekte, die in den Bedarfsplänen in die Dringlichkeitsstufen „Laufend und fest disponiert“ (FD), „Vordringlicher Bedarf“ (VB) und „Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung“ (VB-E) eingeordnet sind, im Geltungszeitraum des BVWP bis zum Jahr 2030 umzusetzen bzw. mit ihrer Realisierung zu beginnen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 2 bis 6 und 11 verwiesen.

11. Welche Projekte des Bundesverkehrswegeplans 2030 in Bayern haben bereits einen Planfeststellungsbeschluss?
Bei welchen ist dieser in Bearbeitung?

Verkehrsträger Straße:

Straße		Projektbezeichnung	Planfeststellungsbeschluss
A	3	6-streifiger Ausbau AK Regensburg – AS Rosenhof	liegt vor
A	3	Kauppenbrücke (o) – w AS Rohrbrunn	liegt vor
A	3	w AS Rohrbrunn – Haseltalbrücke	liegt vor
A	3	Haseltalbrücke – w AS Marktheidenfeld	liegt vor
A	3	w AS Marktheidenfeld – w AS Wertheim (LGr. BY/BW)	liegt vor
A	3	w AS Heidingsfeld – ö AS Randersacker	liegt vor
A	3	Fuchsberg – ö AS Geiselwind	liegt vor
A	6	LGr. BW/BY – AK Feuchtwangen	in Bearbeitung
A	6	östl. Triebendorf – AS Schwabach-W	in Bearbeitung
A	6	AS Schwabach-W – AS Roth	liegt vor
A	6	AS Roth (B 2n) – AK Nürnberg-O	liegt vor
A	6	AK Nürnberg-Ost (A 9)	liegt vor
A	8	6-streifiger Ausbau AS Ulm-West – AK Ulm/Elchingen	in Bearbeitung
A	8	6-streifiger Ausbau AS Rosenheim – Achenmühle	in Bearbeitung
A	8	6-streifiger Ausbau Achenmühle – Bernauer Berg	in Bearbeitung
A	73	AS Nürnberg/Hafen-Ost – AK Nürnberg/Süd	liegt vor
A	92	6-streifiger Ausbau AD Feldmoching – AK Neufahrn	in Bearbeitung
A	94	4-streifiger Neubau Kühstein – Malching	liegt vor
A	94	4-streifiger Neubau Kirchham – Pocking (A3)	liegt vor
A	94	Simbach – Pocking (A3), 4-streifiger Neubau zw. Malching (AS St2116) und Kirchham	liegt vor
A	96	6-streifiger Ausbau AS Oberpfaffenhofen – AS Germering-Süd	liegt vor
A	99	8-streifiger Ausbau AS Aschh./Isman. – AS Kirchheim	liegt vor
A	99	8-streifiger Ausbau AK München-Nord – AS Aschheim/Ismaning	liegt vor
B	2	Tunnel Starnberg	liegt vor
B	2	Ortsumgehung Dettenheim	liegt vor
B	2	OU Wernsbach (PSL)	liegt vor

Straße		Projektbezeichnung	Planfeststellungsbeschluss
B	10	Neu-Ulm (St 2021) – AS Nersingen (A 7)	liegt vor
B	11	OU Ruhmannsfelden	in Bearbeitung
B	11	Verlegung bei Schweinhütt	in Bearbeitung
B	13	Ortsumgehung Merkendorf	in Bearbeitung
B	15	Westtangente Rosenheim	liegt vor
B	16	OU Marktoberdorf mit OU Bertoldshofen (B472)	liegt vor
B	16	OU Dillingen	liegt vor
B	16	OU Höchstädt	in Bearbeitung
B	20	OU Laufen	in Bearbeitung
B	23	Ortsumgehung Garmisch-Partenkirchen mit Kramertunnel	liegt vor
B	25	Ortsumgehung Greiselbach	liegt vor
B	25	Ortsumgehung Dinkelsbühl	liegt vor
B	85	AS Amberg-Ost (A 6) – Pittersberg	liegt vor
B	85	4-streifiger Ausbau westl. Wetterfeld – Untertraubenbach	liegt vor
B	85	4-streifiger Ausbau östl. Altenkreith – westl. Wetterfeld	liegt vor
B	85	OU Neubäu am See	liegt vor
B	173	Ortsumgehung Zeyern	liegt vor
B	173	Lichtenfels – Zettlitz 3. BA	liegt vor
B	173	Johannisthal – Kronach	liegt vor
B	279	OU Wegfurt	liegt vor
B	286	Schweinfurt (A 70) – Schwebheim (St 2277)	liegt vor
B	289	OU Untersteinach	liegt vor
B	289	OU Münchberg	liegt vor
B	299	OU Weihmichl	in Bearbeitung
B	299	OU Tanzfleck	liegt vor
B	299	Verl. bei Waldsassen/Kondrau	in Bearbeitung
B	299	OU Mühlhausen/OPf.	liegt vor
B	300	Ortsumgehung Weichenried	liegt vor
B	300	AS Dasing (A 8) – Aichach	liegt vor
B	301	Nordostumfahrung Freising	liegt vor
B	303	Verlegung Sonnefeld – Johannisthal 3. BA	liegt vor
B	303	OU Schirnding 2. Fahrbahn 1. Bauabschnitt	liegt vor
B	303	OU Stadtsteinach	liegt vor
B	303	OU Zaubach	in Bearbeitung
B	304	OU Altenmarkt BA 1 (mit Aubergtunnel)	liegt vor
B	304	OU Obing	liegt vor
B	388	OU Taufkirchen (Vils)	liegt vor
B	472	Ortsumgehung Hohenpeißenberg	liegt vor
B	472	Nordumfahrung Bad Tölz	liegt vor
B	15n	4-streifiger Neubau zw. Ergoldsbach (LA9) und Essenbach (A92)	liegt vor
B	2n	4-streifiger Neubau OU Oberau	liegt vor
B	2n	4-streifiger Neubau zw. Eschenlohe und Oberau-Nord	liegt vor

Verkehrsträger Schiene:

In Bezug auf die Planfeststellungsbeschlüsse wird auf den Verkehrsinvestitionsplan 2016 verwiesen. Zwischenzeitlich sind folgende Planfeststellungsbeschlüsse erfolgt:

ABS München – Lindau – Grenze DE/AT

- Türkheim-Stetten
- Sontheim – Memmingen (allerdings mit Planänderungsverfahren)

- Memmingen – Landesgrenze
- EÜ BAB 96 – Kißlegg
- Kißlegg – Wangen
- Wangen – Landesgrenze (allerdings mit Planänderungsverfahren)
- Landesgrenze – Heimholz
- Heimholz – Bodolz (allerdings mit Planänderungsverfahren)
- Bodolz – Aeschacher Kurve
- Aeschacher Kurve – Lindau – Reutin

Verkehrsträger Wasserstraße:

Teilprojekt der Fahrrinnenvertiefung des Mains zwischen Wipfeld und Limbach Ausbau der Donau im Abschnitt Straubing – Deggendorf (Variante A)

12. Welche Projekte des Bundesverkehrswegeplans 2030 in Bayern sehen sich nach Kenntnis der Bundesregierung mit Protesten aus der Bevölkerung (z. B. Bürgerbewegungen) konfrontiert, und wie viele davon sind deshalb von Verzögerungen betroffen?
13. Inwiefern spiegeln nach Kenntnis der Bundesregierung die in Frage 12 genannten Projekte die Teilnahme an der Öffentlichkeitsbeteiligung, die im Vorfeld der Erstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 deutlich ausgeweitet wurde, wider?

Die Fragen 12 und 13 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Insgesamt gingen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum BVWP 2030 39.000 Stellungnahmen unter anderem auch von Einzelpersonen bzw. Bürgerinitiativen im BMVI ein. Die Prüfung konzentrierte sich auf die Identifizierung von vorgebrachten fachlich-inhaltlich plausiblen und belastbaren Argumenten mit denen möglicherweise Auswirkungen auf den Gesamtplan verbunden sein könnten.

Seitens des BMVI können keine Aussagen dazu getroffen werden, ob bzw. wenn ja inwiefern ein Zusammenhang zwischen Stellungnahmen aus der Bevölkerung zu bestimmten Projekten des BVWP 2030 und möglichen Protesten aus der Bevölkerung gegen diese Projekte besteht.

Im Zuge des dem BVWP nachgelagerten Planungsprozesses haben von einzelnen Projekten betroffene Bürgerinnen und Bürger verschiedene Möglichkeiten, ihre Belange einzubringen. Dies kann ggf. die Dauer einer Projektplanung beeinflussen. Eine Aussage darüber, welche der bis 2030 geplanten Maßnahmen betroffen sein könnten, ist nicht möglich.

14. Inwiefern wirken sich die zusätzlichen Mittel, die der Deutschen Bahn zugesichert wurden, auf die Realisierung einzelner Projekte aus?

Die zusätzlichen Mittel wirken sich nicht auf die Maßnahmen des Bedarfsplans Schiene aus, da die Bundesfinanzierung für die Bundesschienenwege über den Bundeshaushalt, Kapitel 1202 Titel 89101, erfolgt.

15. Inwiefern werden die Planungen des ICE-Anschlusses an den Flughafen München verfolgt, obwohl sie nicht im Bundesverkehrswegeplan 2030 integriert sind (vgl. www.airliners.de/csu-ice-anschluss-flughafen-muenchen/51700)?

Im Bedarfsplanprojekt ABS München – Mühldorf – Freilassing sind für eine mögliche ICE-Anbindung an den Flughafen München folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Neubau der Walpertskirchner Spange,
- zweites Gleis von Erding bis Flughafen München,
- Neubau der Truderinger Kurve.

16. Welche Gründe lagen vor, um das Vorhaben der Ausbaustrecke (ABS) München – Mühldorf – Freilassing (ABS 38) aufzuwerten (vgl. www.pnp.de/lokales/landkreis_altoetting/altoetting/3209433_Bahnausbau-Mit-bis-zu-200-Studenkilometern-zum-Flughafen.html)?

Dieser Teil der ABS München – Mühldorf – Freilassing war Teil des Potentiellen Bedarfs des Bedarfsplans Schiene und ist im November 2018 automatisch in den Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans Schiene aufgestiegen, da auch für diesen Teil die volkswirtschaftliche Vorteilhaftigkeit nachgewiesen werden konnte.