

**Antwort
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann,
Cornelia Behm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 16/6536 –**

Planungen für die Bundesstraße 15 neu

Vorbemerkung der Fragesteller

Die geplante Bundesstraße (B) 15 neu soll von der Autobahn (A) 93 Nähe Regensburg bis zur A 8 Nähe Rosenheim verlaufen. Für den nördlichen Streckenabschnitt zwischen der Anschlussstelle Saalhaupt (A 93) und der Anschlussstelle Essenbach (A 92) besteht Baurecht bzw. läuft das Planfeststellungsverfahren. Im südlichen Bereich zwischen der A 92 und der A 8 gibt es einen Teilabschnitt im Vordringlichen Bedarf zwischen der B 299 und der B 388. Alle weiteren Abschnitte befinden sich im Weiteren Bedarf.

1. In welchem Zeitrahmen soll die B 15 neu komplett fertig gestellt werden?

Angesichts der Gesamtlänge von rund 140 km und dem derzeitigen Planungs- und Baustand wird die Bundesstraße B 15 neu in Abhängigkeit von den Entscheidungen des Deutschen Bundestages bei der nächsten Bedarfsplanfortschreibung voraussichtlich erst nach 2020 durchgängig fertig gestellt werden.

2. Welche Kosten verursacht der Bau der B 15 neu insgesamt und in den Abschnitten Saalhaupt–A 92, A 92–A 94 und A 94–A 8 München Salzburg?

Nach heutigen Schätzungen kostet die Bundesstraße B 15 neu rund 1 Mrd. Euro. Davon entfallen rund 250 Mio. Euro auf den Abschnitt Saalhaupt–Autobahn A 92, rund 370 Mio. Euro auf den Abschnitt Autobahn A 92–Autobahn A 94 und rund 380 Mio. Euro auf den Abschnitt Autobahn A 94–Autobahn A 8.

3. Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis wurde für die B 15 neu gesamt und seine Teilabschnitte errechnet?

Bei der Bedarfsplanfortschreibung 2003 ist für die nicht im Vordringlichen Bedarf enthaltenen Abschnitte der Bundesstraße B 15 neu zwischen den Autobahnen A 93 und der A 94 ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 3,2, für den Abschnitt zwischen den Autobahnen A 94 und der A 8 ein solches von 3,3 errechnet worden.

4. Wurde für die B 15 neu eine Raumwirksamkeitsanalyse erstellt und mit welchen Ergebnissen?

Bei der jüngsten Bedarfsplanfortschreibung wurde für die Bundesstraße B 15 neu eine Raumwirksamkeitsanalyse erstellt. Danach ist das Projekt im Abschnitt der Autobahnen A 93–A 94 raumordnerisch von hoher, im Folgeabschnitt von der Autobahn A 94 zur Autobahn A 8 von mittlerer Bedeutung.

5. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die PKW- bzw. LKW-Belastung auf den einzelnen Teilabschnitten der B 15 neu, insbesondere im Abschnitt Ergoldsbach–Essenbach?

Die Bundesregierung schätzt die künftige Belastung der Bundesstraße B 15 neu nach durchgehender Fertigstellung abschnittsweise zwischen rund 25 000 Kfz/24 h und rund 35 000 Kfz/24 h mit einem mittleren Lkw-Anteil von rund 15 Prozent, im Abschnitt Ergoldsbach–Essenbach rechnet sie mit einer Belastung von rund 35 000 Kfz/24 h.

6. Plant die Bundesregierung eine Umwidmung der B 15 neu zu einer Autobahn, und wenn ja, wann und in welchen Streckenabschnitten?

Über die Frage der Zuordnung der Bundesstraße B 15 neu zu den Bundesstraßen oder zu den Bundesautobahnen entscheidet der Deutsche Bundestag im Rahmen künftiger Bedarfsplanfortschreibungen.

7. Welche Höchstgeschwindigkeiten plant die Bundesregierung für die autbahnlähnliche Bundesstraße B 15 neu zuzulassen?

Die Bundesregierung plant keine Geschwindigkeitsbeschränkungen.

8. Wie sieht die Bundesregierung die Problematik des Mautausweichverkehrs auf der B 15 neu?

Mit zunehmender Streckenlänge der Bundesstraße B 15 neu wird der Anteil des weiträumigen Verkehrs – insbesondere auch der des Lkw-Verkehrs – zunehmen.

9. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass eine autbahnlähnliche Bundesstraße den Quell- und Zielverkehr der Anrainergemeinden nicht wesentlich entlastet?

Bei Existenz entsprechender Anschlüsse übernimmt eine autbahnlähnliche Bundesstraße den Quell- und Zielverkehr der Anliegergemeinden wie eine 2-streifige Bundesstraße.

10. Inwieweit dient die B 15 neu in erster Linie dem Zweck einer autobahnähnlichen (-ähnlichen) Umfahrung des Großraumes München?

Die Bundesstraße B 15 dient gleichermaßen der Erschließung und Anbindung der durchfahrenen Regionen und der Umfahrung des Großraumes München.

11. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Kosten für die Isarüberquerung im Gemeindebereich Essenbach?

Die Bundesregierung schätzt die Kosten der Isarquerung mit einer rund 400 m langen Brücke auf eine Größenordnung von 20 bis 25 Mio. Euro.

12. Wie will man die zu befürchtenden Lärmprobleme im Bereich Essenbach (bergauf führende Autobahn) und im Speziellen am Autobahnkreuz B 15 neu und A 92 in einer Entfernung von ca. 250 Metern zur Wohnbebauung in den Griff bekommen?

Die Bundesstraße B 15 neu wird die Autobahn A 92, die Bahnlinie Landshut-Bayerisch Eisenstein und die Staatsstraße 2074 aus topographischen Gründen in einem Trog unterfahren, der im Bereich der Bebauung von Essenbach/Ohu abgedeckt werden soll.

13. Wie gedenkt die Bundesregierung die Frage der Durchquerung des FFH-Gebiets Isarhangleite zu lösen (FFH – Flora-Fauna-Habitat)?

Das FFH-Gebiet soll – soweit als möglich – mit einem Tunnel unterfahren werden.

14. Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung, wenn zum Schutz des FFH-Gebiets eine Tunnellösung geplant wird?

Die auch aus topographischen Gründen verfolgte Lösung sieht einen ca. 2 km langen Tunnel vor, dessen Kosten auf rund 100 Mio. Euro geschätzt werden.

15. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass mit der Durchquerung eines FFH-Gebiets europäisches Recht tangiert wird?

16. Welche Alternativplanungen existieren für die Teilbereiche der B 15 neu, für die ein besonderer naturschutzfachlicher Auftrag festgestellt wurde?

Die Fragen 15 und 16 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Grundsätzlich teilt die Bundesregierung die o. a. Auffassung. Daher verfolgt sie für den Bereich Essenbach–Geisenhausen die Unterfahrung des FFH-Gebietes mit dem Ziel des geringstmöglichen Eingriffes, für den Abschnitt Velden-Schwindegg werden – soweit notwendig – Alternativen im Rahmen der Überprüfung der bislang verfolgten Trassenführung untersucht.

17. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass der Abschnitt der B 15 neu zwischen der B 299 und der B 388 durch die bereits vollzogenen und leistungsfähigen Ortsumgehungen Vilsbiburg und Geisenhausen weiterhin eine hohe Dringlichkeit besitzt?

Ja. Die Bundesregierung misst diesem Abschnitt auch weiterhin eine hohe Dringlichkeit zu, da die genannten Ortsumgehungen nicht in der Zugrichtung der Bundesstraße B 15 neu verlaufen.

18. Hält die Bundesregierung angesichts des zu erwartenden Verkehrsaufkommens die Staatsstraße 2142 für den abfließenden Verkehr nach der Fertigstellung des Streckenabschnitts Saalhaupt–Neufahrn für ausreichend?

Nein, daher wird der Landkreis Landshut – finanziell unterstützt durch den Freistaat Bayern – parallel zum Bau der Bundesstraße B 15 neu eine „Südspange“ zwischen der Staatsstraße 2142 östlich der Bundesstraße B 15 neu und der bestehenden Bundesstraße B 15 südlich Neufahrn als Kreisstraße verwirklichen.

19. Wie bewertet die Bundesregierung die Problematik, dass nach der Fertigstellung der B 15 neu bis zur A 92 der Verkehr Richtung Rosenheim zum Großteil durch die Stadt Landshut und die B 15 alt weiterfließen wird?

Nach Auffassung der Bundesregierung soll zur baldmöglichen Entlastung von Landshut der Bau der Bundesstraße B 15 neu konsequent fortgesetzt werden. Daher nutzt die bayerische Straßenbauverwaltung bereits das hier geltende Planungsrecht, um parallel zur Bauvorbereitung der Bundesstraße B 15 neu im Bereich nördlich der Autobahn A 92 auch für den Folgeabschnitt das Baurecht zu schaffen.

20. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorschlag der Versatzlösung für die B 15 neu, den der Markt Essenbach wiederholt in seinen Stellungnahmen zur B 15 neu vorgeschlagen hat?

21. Wie bewertet die Bundesregierung die Versatzlösung angesichts der Tatsache, dass dadurch eine Isarquerung mit den damit verbundenen Kosten vermieden werden kann?

22. Wie bewertet die Bundesregierung die Versatzlösung unter Berücksichtigung des Zubringerverkehrs zum Münchner Flughafen aus dem südostbayerischen Raum?

Die Fragen 20 bis 22 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für die verschiedenen von der Bundesstraße B 15 neu durchfahrenen Regionen gibt es jeweils spezielle raumordnerische Ziele:

- für den Raum Regensburg gilt es, die fehlende leistungsgerechte Anbindung nach Süden zu schaffen und den Zugang zum Flughafen zu erleichtern;
- für den Raum südlich der Autobahn A 93 ist die Verbesserung der Verbindung zum Oberzentrum Landshut und zum Flughafen München wichtig;
- für den Raum Landshut soll die Bundesstraße B 15 neu eine östliche Umfahrung ermöglichen, die die Stadt vom Nord-Süd-Verkehr der bestehenden Bundesstraße B 15 entlastet und die das Oberzentrum in Richtung Süden und Südosten an das weiträumige Autobahnnetz anbindet;

- für Südostbayern soll die Bundesstraße B 15 neu die fehlende leistungsge-rechte Nord-Süd-Straße werden, die die Verbindung zwischen den benach-barten Oberzentren Landshut und Rosenheim verbessert und den Zugang zum Flughafen München erleichtert.

Die Bundesstraße B 15 neu insgesamt soll die Oberzentren Regensburg–Lands-hut und Rosenheim miteinander verbinden, die durchfahrenen Regionen er-schließen und an das weiträumige Autobahnnetz anbinden und den Großraum München umgehen.

Die Versatzlösung würde zwar den Bereich Essenbach entlasten und den Weg für den Verkehr zum Flughafen München partiell verkürzen – der von Norden über die Bundesstraße B 15 neu und die Autobahn A 92 und der von Süden über die Bundesstraße B 15 neu, die Autobahn A 94 und die Flughafentangente Ost geführt werden soll –, die Erschließung und Anbindung des strukturschwachen Raumes östlich und südöstlich Landshut jedoch verhindern und den Nord-Süd-verkehr auf der bestehenden Bundesstraße B 15 dauerhaft in Landshut belassen und damit wichtige Ziele, die mit der Bundesstraße B 15 neu verfolgt werden und die die aufzuwendenden Kosten rechtfertigen, verfehlten.

23. Warum wurde in die Raumordnung und Linienbestimmung der B 15 neu der Flughafen München mit seinem riesigen Verkehrsauswirkungen auf die benachbarten Straßen bis heute nicht mit einbezogen?

Die großen Flughäfen – darunter der Flughafen München – sind bei den grund-legenden Prognosen für den Bundesverkehrswegeplan berücksichtigt.

24. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Chancen, dass durch das öko-logisch sensible Gebiet zwischen der A 92 und der geplanten A 94 eine Autobahntrasse gebaut werden kann, insbesondere unter Berücksichti-gung des Urteils des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) bezüglich der Isentaltrasse der A 94?

In dem angesprochenen Urteil stellt der Europäische Gerichtshof fest, dass ein Mitgliedstaat die für eine Aufnahme in die Liste der Gebiete von gemeinschaft-licher Bedeutung gemeldeten Gebiete zwar nicht entsprechend Artikel 6 der FFH-Richtlinie, aber doch angemessen schützen muss und deshalb keine Ein-griffe zulassen darf, die die ökologischen Merkmale der Gebiete ernsthaft be-inträchtigen können. Die Anforderungen des Naturschutzrechts werden bei der Planung der Bundesstraße B 15 neu strikt beachtet.

25. Inwieweit besteht nach Ansicht der Bundesregierung noch Bedarf für die B 15 neu in ihrer Funktion als Ortsumgehung von Rosenheim angesichts der Tatsache, dass die Ortsumgehung Rosenheim demnächst fertiggestellt wird?

Der Bedarf der künftigen Bundesstraße B 15 neu im Bereich von Rosenheim konzentriert sich angesichts der vordringlichen Ortsumgehung Rosenheim im Zuge der bestehenden Bundesstraße B 15 auf den weiträumigen Nord-Süd-Ver-kehr.

26. Wie beabsichtigt man die zu erwartenden Verkehrs-, Lärm- und Abgasprobleme im Raum Rosenheim in den Griff zu bekommen?

Diese Frage wird angesichts der Zugehörigkeit der Bundesstraße B 15 neu im Bereich Rosenheim zum „Weiteren Bedarf“ bei der Detailplanung zu gegebener Zeit zu beantworten sein.

27. Warum wurde die Raumordnung für die West-Ost-Erschließung des ostbayerischen Raums nach der Maueröffnung nicht den veränderten Gegebenheiten angepasst?

Im Rahmen der Fortschreibungen des Bedarfsplanes 1993 und 2003 hat die Bundesregierung die Konsequenzen der Mauer- und der Grenzöffnung nach Ost berücksichtigt.

28. Inwieweit wurde bei der Planung der Bundesfernstraßen der demographische Wandel mit zum Teil dramatischen Bevölkerungsrückgängen gerade in Ostdeutschland berücksichtigt?

In der dem Bundesverkehrswegeplan zugrunde liegenden Strukturdatenprognose sind diese Entwicklungen berücksichtigt.

29. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass Kommunen als Belohnung für die zeitnahe Zustimmung zum laufenden Planfeststellungsverfahren Anspruch auf besondere Lärmschutzmaßnahmen haben?

Nein. Es gibt keinen solchen Anspruch.

30. Wurde der geplante Verkehrsinfrastrukturzubau in die Klimaschutzstrategie der Bundesregierung mit eingerechnet?

Bei ihren Aussagen zum Klimaschutz berücksichtigt die Bundesregierung nicht die Infrastruktur, sondern die Reduktionen der Emissionen der zugehörigen Kraftfahrzeuge. In dem Bundesverkehrswegeplan ist die CO₂-Vermeidung bei der Projektbewertung berücksichtigt.

31. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, mehr Schwerlastverkehr von Regensburg nach Rosenheim (und damit nach Österreich und Italien) auf die Schiene zu verlagern?

Es besteht heute eine leistungsfähige Bahnverbindung Regensburg–Landshut–München–Rosenheim–Kufstein.

Es wird zu gegebener Zeit zu prüfen sein, ob im Zusammenhang mit der Aufnahme des Betriebes des künftigen Brenner Basistunnels eine Ertüchtigung der bestehenden Nebenstrecke Landshut–Mühldorf–Rosenheim zweckmäßig ist.

