

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Stephan Kühn, Winfried Hermann, Bettina Herlitzius, Daniela Wagner, Ingrid Nestle, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Neubau der Bundesstraße 15

Die seit 2006 teilweise in Bau befindliche Bundesstraße 15 neu (B 1 5n) soll nach ihrer Fertigstellung vierstreifig von Regensburg über Landshut nach Rosenheim führen. Im Fernstraßenbaugesetz ist der größte Teil dieses Straßenzugs nur in den Weiteren Bedarf eingeordnet worden. Wegen der hohen ökologischen Sensibilität existiert für einen hohen Anteil der Teilabschnitte ein besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag („Ökosternchen“). Vor Ort trifft das Straßenprojekt der B 1 5n auf zahlreiche Widerstände sowohl bei Anwohnern als auch bei Naturschutz- und Umweltverbänden. Zahlreichen Bürgerinnen und Bürgern erscheint die Planung intransparent.

Wir fragen daher die Bundesregierung:

1. Welcher Zeitplan gilt nach aktuellem Stand für die Fertigstellung der planfestgestellten Bauabschnitte der B 1 5n sowie der Bauabschnitte, für die bereits die Bauarbeiten aufgenommen wurden (aufgeschlüsselt nach Bauabschnitten)?
2. Hält die Bundesregierung eine Maut auf den Abschnitten der B 1 5n für sinnvoll?
Wenn ja, auf welchen Abschnitten der B 1 5n ist nach aktuellem Stand eine Mautpflicht vorgesehen?
3. Für welche Abschnitte der B 15n wurden Raumordnungsverfahren oder andere vorbereitende Verfahren und Analysen vor dem jeweiligen Planfeststellungsverfahren mit welchen Ergebnissen durchgeführt?
4. Wann ist nach jetzigem Kenntnisstand mit der Finanzierung der einzelnen Bauabschnitte zu rechnen?
5. Wie hoch schätzt nach jetzigem Kenntnisstand die Bundesregierung die Kosten der B 1 5n in ihrem gesamten Verlauf und unterteilt in die einzelnen Bauabschnitte?
6. Wie groß ist nach aktuellem Stand das errechnete Nutzen-Kosten-Verhältnis der einzelnen Abschnitte der gesamten B 1 5n?
7. Welche Lärmschutzmaßnahmen sind an den einzelnen Bauabschnitten geplant?
8. Wie hoch ist der Anteil am Straßenbauetat für Fernstraßen in Bayern, der in Lärmschutzmaßnahmen investiert wird?

9. Für welche Straßenbauprojekte in Bayern wird nach aktuellem Kenntnisstand offener Asphalt (Pflüsterasphalt) verwendet?
10. Welches Verkehrsaufkommen wird nach aktuellen Berechnungen zwischen den Autobahnen 93 und 92 (A 93 und A 92) erwartet, welches zwischen A 92 und A 94, und welches zwischen A 94 und A 8?
11. Plant die Bundesregierung die Umwidmung der B 1 5n zu einer Autobahn, und wenn ja, wann, und in welchen Abschnitten?
12. Warum wird die B15n von der Autobahndirektion geplant, obwohl sie eine Bundesstraße ist?
13. Wie würde sich der Bau der B 1 5n auf das regionale Straßennetz in der Stadt Landshut und angrenzenden Gemeinden auswirken, wenn die B 1 5n an der A 92 endet?
14. Wie sieht der zeitliche Planungshorizont für den Abschnitt Essenbach–Geisenhausen aus?
15. Wann ist mit dem darauffolgenden Abschnitt zu rechnen (Geisenhausen bis Haarbach)?
16. Ist der Bundesregierung der aktuelle Vorentwurfsplan für den Abschnitt Essenbach–Geisenhausen bekannt, und wann ist aus Sicht der Bundesregierung mit einer abschließenden Beurteilung zu rechnen?
17. Worin unterscheidet sich der Ausbaugrad zwischen Essenbach und Geisenhausen von dem einer Autobahn?
18. Ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf diesem Straßenabschnitt vorgesehen?
Wenn ja, welche?
19. Wurde nach Kenntnis der Bundesregierung die Möglichkeit einer Versatzlösung, also einer Weiterführung der B 1 5n an anderer Stelle schon einmal ins Auge gefasst?
Wenn ja, wo?
20. Wie bewertet die Bundesregierung die Durchgängigkeit der B 1 5n vor dem Hintergrund, dass der Abschnitt von der A 94 bis zur A 8 in der Raumordnungsanalyse nur eine mittlere Wichtigkeit zugeordnet wurde?
21. Ist die Planung für den Abschnitt Geisenhausen–Haarbach, vor dem Hintergrund der Fertigstellung der Ortsumfahrung Vilsbiburg aus Sicht der Bundesregierung noch zu überarbeiten?
Wie ist die Zeitplanung für diesen Planungsabschnitt nach aktuellem Kenntnisstand?
22. Wie ist der Planungsstand und die aktuelle Zeitplanung für die so genannte Vilstalspange?
23. Finanziert der Bund die zusätzliche in Neufahrn vorgesehene Anschlussstelle, und wie hoch sind die Kosten dafür?
24. Die aufgrund der Trassierung für die B 15n notwendige Umplanung der LA 7 von Ohu nach Essenbach wird vom Landkreis beauftragt. Wer kommt für die Kosten der Umplanung und die Kosten der neuen Trassenführung auf?

25. Sieht die Bundesregierung für den Abschnitt zwischen Essenbach und Geisenhausen eine eigenständige Verkehrsfunktion?
Wenn ja, wie soll der Verkehr ab der Anschlussstelle Geisenhausen abgeleitet werden, wenn die B 1 5n für eine unbestimmte Zeit an dieser Stelle endet?
26. Mit welchen Verkehrsmengen rechnet die Bundesregierung auf der Staatsstraße 2045 (St 2045) zwischen Landshut und Adlkofen?
27. Teilt die Bundesregierung wegen der geringen Anzahl der Anschlüsse im Bereich zwischen Saalhaupt und Essenbach die Auffassung, dass die B 1 5n die Anliegergemeinden der B 15 alt vom Ziel- und Quellverkehr entlastet?
28. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass die Orte Geisenhausen, Vilsbiburg und Velden einer Entlastung des Durchgangsverkehrs bedürfen, und welche Argumente geben Grund zur Annahme, dass diese Entlastung durch eine autobahnähnliche B 1 5n erzielt werden kann?
29. Wie soll nach Ansicht der Bundesregierung der Verkehr aus dem südostbayerischen Raum an den Flughafen München angebunden werden?
30. Welche Informationen zu betroffenen Tier- und Pflanzenarten im Abschnitt Essenbach–Geisenhausen liegen der Bundesregierung bereits vor?
31. Wie wird sich der Straßenbau in diesem Abschnitt auf den Fortbestand dieser Arten auswirken?
32. Wie soll der ökologisch sensible Abschnitt bei Schwindegg planerisch berücksichtigt werden?

Berlin, den 21. Mai 2010

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion

