

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Ute Kumpf, Michael Groß,
Christian Lange (Backnang), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
– Drucksache 17/13198 –**

Sachstand wichtiger Verkehrsprojekte für Baden-Württemberg

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Bundesverkehrswegeplan 2003 hat eine Laufzeit bis 2015. Der Investitionsrahmenplan für 2011 bis 2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes liegt seit Anfang 2012 vor. Die Verkehrsprognosen zeigen, auch in Vorbereitung des neuen Bundesverkehrswegeplans, ein deutliches Wachstum im Personen- und besonders im Güterverkehr. Die bisher im Bundesverkehrswegeplan verankerten Projekte werden nicht alle bis 2015 umgesetzt. Gleichzeitig schiebt die Bundesregierung die finanziellen Mittel in dringend notwendige Maßnahmen, um die Verkehrsinfrastruktur zu erhalten.

Baden-Württemberg ist eine der wirtschaftsstärksten Regionen, eine wichtige Verkehrsscheibe Deutschlands und Europas. Jedes Jahr werden große Güterströme und unzählige Personen über die Verkehrswege in Baden-Württemberg befördert. Das Land hat als Hochtechnologie- und Dienstleistungsstandort einen ausgezeichneten Ruf und belegt in zahlreichen Statistiken – national wie international – Spitzenplätze. Dafür braucht es eine leistungsstarke Infrastruktur und gut ausgebaute Verkehrssysteme. Die Mehrbelastung auf der Straße, Schiene und Wasser stellt Baden-Württemberg vor große Herausforderungen. Bei der Finanzierung der Infrastruktur müssen die Mittel in ausreichender Höhe und vor allem verlässlich fließen, deshalb braucht es dringend neue Investitionen. Gerade vor dem Hintergrund, dass in Zukunft moderne, funktionierende Verkehrs- und Güterwege eine zentrale Rolle spielen werden.

A. Allgemein

1. Wann erstellt der Bund eine Prioritätenliste der baureifen, noch nicht im Bau befindlichen Bundesfernstraßen und Bauprojekte, so dass vor Ort klar ist, in welchem Prioritätenverhältnis die einzelnen Projekte zueinander stehen, ähnlich der Liste des Landes Baden-Württemberg?

Über die sukzessive Realisierung der baureifen Bedarfsplanprojekte ist neben der verkehrlichen Dringlichkeit und Notwendigkeit auch und insbesondere in Abhängigkeit der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel zu entscheiden. Hinsichtlich der jeweils zu finanzierenden Gesamtkosten besteht eine enorme

Bandbreite (4,96 Mio. Euro zu 112,39 Mio. Euro), so dass eine einmal aufgestellte Reihung der baureifen Projekte regelmäßigen Verschiebungen unterworfen sein würde.

B. Schienenverkehr

2. Wie ist der aktuelle Planungsstand der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm?

Nach Angaben der Deutsche Bahn AG (DB AG) liegen für vier der sechs Abschnitte der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm (NBS) inzwischen Planfeststellungsbeschlüsse vor. Für den westlichsten Abschnitt 2.1ab zwischen Wendlingen und Kirchheim unter Teck mit dem 8,2 km langen Altvorlandtunnel und für den östlichsten Abschnitt 2.5a1 Ulm Hauptbahnhof werden die Beschlüsse demnach bis spätestens 2014 erwartet. Derzeit befinden sich laut DB AG alle planfestgestellten Abschnitte in Realisierung. So konnten bereits vier Brücken fertiggestellt werden. Für den Steinbühl- (5,8 km lang), Boßler- (8,8 km lang) und den Widderstall-Tunnel (1 km lang) starteten die Bauarbeiten, so dass bereits die Hälfte aller 30 Tunnelkilometer der NBS in Bau sind. Die eigentlichen Tunnelanschlüsse des Steinbühl- und Boßlertunnels sind demnach für diesen Sommer geplant. Beide Tunnel sollen im Rohbau 2018 fertig sein. Auf der Albhochfläche zwischen Hohenstadt und Dornstadt laufen die Bauarbeiten planmäßig in Zusammenarbeit mit dem sechsstreifigen Ausbau der parallel verlaufenden Autobahn A 8. Demnächst sind durch die DB AG die Vergaben der Bauarbeiten für die Filstalbrücke zwischen dem Steinbühl- und Boßlertunnel und dem Alabstiegstunnel zwischen Dornstadt und dem Ulmer Hauptbahnhof (5,9 km lang) vorgesehen.

3. Wie weit sind die Planungen für das zusätzliche Fernverkehrsgleis zwischen Mannheim und Frankfurt?

4. Wie weit sind die Planungen für die Neubaustrecke Mannheim–Frankfurt vorangekommen?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar (NBS) ist im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege (BSWAG) unter Vordringlicher Bedarf (Ifd. Nr. 13) enthalten. Mit Aufnahme in das BSWAG wurde die gesetzliche Grundlage für die Realisierung der NBS geschaffen und der Bedarf für das Vorhaben festgestellt.

Die Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege im Jahre 2010 ergab für die NBS ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,2 und bestätigte die grundsätzliche Notwendigkeit für diese Strecke. Die Überprüfung ergab jedoch auch, dass insbesondere zwischen Darmstadt und Mannheim-Friedrichsfeld weiterhin Kapazitätsengpässe verbleiben. Dies zeigt, dass die NBS noch keine zufriedenstellende Gesamtlösung für die in diesem Bereich bestehenden Probleme darstellt.

Anfang 2012 hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) daher für den Eisenbahnkorridor Köln–Rhein/Main–Rhein/Neckar–Karlsruhe eine eisenbahnbetriebswissenschaftliche Studie in Auftrag gegeben. Der Auftragnehmer der Studie soll eine verkehrliche Gesamtkonzeption für den Eisenbahnkorridor entwickeln und Vorschläge für den Ausbau der Infrastruktur unterbreiten. Die Ergebnisse dieser Studie werden Ende dieses Jahres erwartet.

Erste Ergebnisse der Studie zeigen, dass eine NBS in der Relation Frankfurt/M–Mannheim zur Aufnahme der Verkehrsmengen weiterhin unverzichtbar ist. Die bisherigen Planungen der NBS werden daher in größerem Netzzusammenhang im Hinblick auf eine Steigerung der Kapazität der Strecke und einer verstärkten Mitnutzung der Strecke durch den Schienengüterverkehr (SGV) weiterentwickelt. Zentral sind dabei die Optimierung der Anschlüsse an die Bestandsstrecken in den Räumen Mannheim, Darmstadt und Frankfurt-Süd sowie der Leit- und Sicherungstechnik.

Die konkreten Planungen für eine optimierte NBS könnten nach Auffassung der DB Netz AG kurzfristig eingeleitet werden, sobald die Ergebnisse der Korridorstudie Mittelrhein vorliegen. Es besteht seitens des Bundes ein hohes Interesse an einer raschen Einleitung der Planfeststellung in diesen Bereichen, um eine gemeinsame Realisierung mit den dort vorgesehenen Autobahn-Baumaßnahmen zu gewährleisten.

5. Wann kann mit dem Baubeginn sowie mit der Modernisierung des Bahnhofs Mannheim-Waldhof gerechnet werden?

Nach den dem Bund vorliegenden Informationen wurde mit der Planung noch nicht begonnen. Der Aufgabenträger formuliert derzeit die Aufgabenstellung, ein Baubeginn kann noch nicht abgeschätzt werden.

6. Wie gestaltet sich der Zeitplan für den Ausbau des S-Bahnnetzes Rhein-Neckar und die damit verbundene Modernisierung der Bahnhöfe (vor allem im Hinblick auf barrierefreien Zugang)?

Der barrierefreie Ein- und Ausstieg in die Fahrzeuge ist durch den Bau der 76 cm hohen Bahnsteige bereits weitestgehend realisiert. Aus heutiger Sicht wird die Realisierung einer zweiten Baustufe bis Ende 2017 angestrebt.

7. Wie weit sind die Planungen für die Strecke Mannheim–Biblis (östliche Riedbahn), und ab wann kann mit einer Umsetzung der Maßnahme gerechnet werden?

Für diese Maßnahme wird derzeit die Entwurfsplanung erstellt.

Der Baubeginn soll Anfang 2016 erfolgen und die Realisierung der Maßnahme soll bis Ende 2017 abgeschlossen werden.

8. Wie sieht der Zeitplan für die Trassenplanung des Projekts „Ausbau der Nahverkehrsinfrastruktur zwischen Mannheim Hbf. und dem Abzweig Mannheim Friedrichsfeld Süd“ aus?

Die Maßnahme befindet sich in der Planung. Belastbare Zeitpläne liegen derzeit nicht vor.

9. Wie weit sind die Planungen für ausreichende Lärmschutzmaßnahmen entlang der Güterverkehrsstrecke Frankfurt–Basel?

Die aufgeführte Strecke wird als Bedarfsplanvorhaben (Neu- oder Ausbau) realisiert, und somit wird der Lärmschutz im Rahmen der gesetzlich vorgegebenen Lärmvorsorge geplant und finanziert. Einen Rechtsanspruch auf Lärmvorsorge begründet das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in Verbindung mit

der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) bei Neubau oder wesentlicher baulicher Änderung eines Verkehrsweges zur Vorsorge gegen den aufgrund der Baumaßnahme künftig zu erwartenden Verkehrslärm. Eine Änderung ist zum Beispiel dann wesentlich, wenn ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird.

Ausbau der Rheintalbahn

10. Wie steht die Bundesregierung zu ihrer Vertragspflicht gegenüber der Schweiz (Vertrag von Lugano)?

Bis wann wird sie ihn umsetzen?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 1 der Kleinen Anfrage der Fraktion der SPD „Ausbau der Rheintalbahn“ verwiesen (Bundestagsdrucksache 17/1306).

11. Bis wann rechnet die Bundesregierung nach aktuellen Planungen mit einer vollständigen Fertigstellung des viergleisigen Aus- und Neubaus zwischen Karlsruhe und Basel (unter Angabe der Fertigstellung der einzelnen Planfeststellungsabschnitte)?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 25 der Kleinen Anfrage der Fraktion der SPD „Ausbau der Rheintalbahn“ verwiesen (Bundestagsdrucksache 17/1306).

In 2012 wurden zwei Finanzierungsvereinbarungen für den Abschnitt Karlsruhe–Rastatt (Neubaustrecke mit Rastatter Tunnel; Investitionsvolumen ca. 690 Mio. Euro) und den Abschnitt Müllheim–Auggen (6 km Neubaustrecke; Investitionsvolumen ca. 200 Mio. Euro) abgeschlossen. Ebenfalls in 2012 ging der 9 385 m lange Katzenbergtunnel (zwischen Bad Bellingen und Efringen-Kirchen) und seine Anbindung an die bestehende Rheintalbahn (bei Schliengen bzw. Eimeldingen) wie geplant in Betrieb. Im Abschnitt südlich davon bis zum Bad. Bahnhof in Basel haben die Bauarbeiten begonnen. Nach der Einigung zu den Kernforderungen 3 und 4 (Güterumfahrung Freiburg) strebt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in zeitlicher Nähe zum Baurecht den Abschluss einer entsprechenden Finanzierungsvereinbarung an. Somit könnte der viergleisige Ausbau der Rheintalbahn voraussichtlich bis 2022 bis auf den rund 40 km langen Abschnitt Offenburg–Riegel/Kenzingen abgeschlossen werden. Damit wären bis 2022 rund 142 km der insgesamt 182 km langen Strecke viergleisig ausgebaut, das sind rund 78 Prozent.

Da die in der Schweiz zu errichtende Eisenbahninfrastruktur ihre volle Leistungsfähigkeit voraussichtlich 2019 erreicht und von einer stetigen Verkehrssteigerung auszugehen ist, besteht bei dem deutschen Neueisenbahn Alpen Transversale (NEAT)-Zulauf aus heutiger Sicht kein Problem in der Abwicklung der zu erwartenden Verkehre.

12. Wann werden welche konkreten Maßnahmen zum Bau des Offenburger Tunnels eingeleitet?

Die Frage des Baus eines Tunnels in Offenburg sowie die anschließende Trassierung der Neubaustrecke entweder in Bündelung zur bestehenden Rheintalbahn (DB-Antragstrasse) bzw. alternativ die Trassierung in Parallellage zur Bundesautobahn 5 (BAB-Trasse) wird derzeit in einer vom Projektbeirat einge-

setzten Arbeitsgruppe unter Leitung des Landrates des Ortenaukreises analysiert. Der Projektbeirat hat in seiner letzten Sitzung am 4. März 2013 die Arbeitsgruppe beauftragt, weitere noch offene Fragen bis zur nächsten Sitzung zu klären.

Es ist darauf hinzuweisen, dass das vom Land Baden-Württemberg/Regierungspräsidium Freiburg durchgeführte Raumordnungsverfahren aus dem Jahre 2002 die sog. Trasse A 3 „als raumordnerisch günstigste Lösung“ favorisiert hat. Aus diesem Grunde hat die DB AG diese oberirdische Variante auch als Antragstrasse in das laufende Planfeststellungsverfahren eingebracht. Die rechtliche Einschätzung des Regierungspräsidiums Freiburg, dass diese Planung im Bereich Offenburg nicht planfeststellungswürdig sei, ist letztlich von der zuständigen Planfeststellungsbehörde Eisenbahn-Bundesamt zu entscheiden.

Unabhängig vom Votum des Projektbeirates würde (auch die anteilige) Finanzierung eines Eisenbahntunnels in Offenburg (Ergebnis der Raumordnung sieht oberirdische Durchfahrung vor) einen entsprechenden Beschluss des Deutschen Bundestages unabdingbar machen. Ob und wann sich der Deutsche Bundestag damit beschäftigt, entzieht sich der Beeinflussung durch die Bundesregierung.

13. Wann wird die Bundesregierung die für den Ausbau der Rheintalbahn notwendigen Finanzmittel bereitstellen?

Die Bundesregierung hat für alle Abschnitte der Rheintalbahn, für die das Baurecht gegeben ist, Finanzierungsvereinbarungen mit den Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen des Bundes abgeschlossen und somit über Bindungen im Bundeshaushalt Mittel bereitgestellt.

Im Übrigen entscheidet der Deutsche Bundestag, in welcher Höhe Mittel für die Projekte des Bedarfsplans der Bundesschienenwege jährlich zur Verfügung gestellt werden.

Ausbau der Gäubahn

14. Wie ist der Sachstand der Bundesregierung zum zweigleisigen Ausbau der Abschnitte Horb–Neckarhausen, Rottweil–Neufra und Rietheim–Wurmlingen?

Der Streckenabschnitt Horb–Neckarhausen ist im aktuellen Investitionsrahmenplan 2011–2015 in Kategorie „C“ (Neu zu beginnende Vorhaben/Teilvorhaben) eingestellt, die weiteren Streckenabschnitte in Kategorie „D“ (Sonstige wichtige Vorhaben/Teilvorhaben). Nach Angaben der DB Netz AG sollen Entwurfs- und Genehmigungsplanung für den Streckenabschnitt Horb–Neckarhausen Ende 2014 abgeschlossen sein, für den Streckenabschnitt Rottweil–Neufra wird mit der Vorplanung begonnen.

15. In welchem Zeitrahmen werden diese Abschnitte realisiert?

Eine Terminierung der Realisierung ist wegen fehlenden Baurechts noch nicht möglich.

16. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht sie aus dem Vorschlag der Deutschen Bahn AG (DB AG), auf der Relation Stuttgart–Zürich bis auf Weiteres auf den Einsatz von Neitec-ICEs zu verzichten, und welche Folgen hat dies für die Infrastruktur?

Der Einsatz des Rollmaterials ist eine eigenverantwortliche Aufgabe der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Gleichwohl muss die verkehrliche Bedeutung des geplanten Ausbaus der Gäubahn angesichts der geänderten Fahrzeugstrategie aktualisiert werden. Dies erfolgt im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2015.

Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinschiene

17. Beabsichtigt die Bundesregierung den zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung der Hochrheinschiene zwischen Waldshut und Erzingen?

Die Bundesregierung beabsichtigt nicht den zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung der Hochrheinstrecke zwischen Waldshut und Erzingen. Die Strecke ist nicht Bestandteil des geltenden Bedarfsplans für die Bundes-schienenwege, ein Bedarf für den Güter- und Personenfernverkehr ist auch nicht absehbar.

18. Wird die Bundesregierung den Abschnitt zum zweigleisigen Ausbau und zur Elektrifizierung zwischen Waldshut und Erzingen ebenso in die neue Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen dem Bund und der DB AG aufnehmen, wie der Abschnitt zwischen Erzingen und Beringen jetzt in der aktuellen LuFV steht?
19. Wenn nicht, warum wird auf der Strecke nicht der Lückenschluss mit dem zweispurigen Ausbau der deutschen Strecke Basel–Singen vollzogen, sondern nur der Abschnitt zwischen Erzingen und Beringen auf Schweizer Gebiet?

Die Fragen 18 und 19 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Von den Infrastrukturbeiträgen des Bundes stehen während der fünfjährigen Laufzeit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV 2009–2013, Verlängerung wird derzeit verhandelt) 973 Mio. Euro für Verbesserungs- und Ausbaumaßnahmen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) zur Verfügung. Hiervon erhält das Bundesland Baden-Württemberg rd. 94,8 Mio. Euro. Für die deutschen Strecken auf Schweizer Gebiet stehen zusätzlich 53,0 Mio. Euro zur Verfügung.

Die Länder können in ihrer Funktion als Aufgabenträger für den SPNV die Prioritäten für Investitionen in die Infrastruktur des SPNV gemäß § 8 Absatz 7 der LuFV selbst bestimmen und mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) vereinbaren, in welche Projekte investiert werden soll. Der Bund ist an diesem Abstimmungsprozess nicht beteiligt und wirkt bei der Auswahl der Vorhaben nicht mit.

Eine auf die Laufzeit der (Verlängerungs-)LuFV bezogene Fortschreibung der Länderquoten zum Status quo ist vorgesehen. Die Quote für die SPNV-Strecken auf Schweizer Gebiet bleibt unverändert.

20. Nimmt die Bundesregierung die Elektrifizierung der Hochrheinstrecke in das Bundesprogramm (Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – GVFG) auf, und wenn ja, unter welchen Bedingungen?

Eine Elektrifizierung der Hochrheinstrecke für den Personennahverkehr liegt in der Zuständigkeit des Landes Baden-Württemberg. Dieses kann eine anteilige Förderung im Rahmen des Bundesprogramms nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) vorschlagen.

Eine Aufnahme in dieses Programm kann bei Vorliegen der entsprechenden Fördervoraussetzungen, insbesondere nach § 3 GVFG, erfolgen.

21. Beabsichtigt die Bundesregierung alternativ die Aufnahme der Hochrheinbahn in den Bundesverkehrswegeplan?

In der Bundesverkehrswegeplanung wird der Aus- bzw. Neubaubedarf der Bundesschienenwege ermittelt, soweit dieser Bedarf für den Schienenpersonennahverkehr bzw. den Schienengüterverkehr erforderlich ist. Aus- oder Neubaumaßnahmen, die wie die Hochrheinbahn primär dem Schienenpersonennahverkehr dienen, können im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) grundsätzlich nicht bewertet werden, da diese Maßnahmen in die Zuständigkeit der Länder fallen.

Ausbau und Elektrifizierung der Höllentalbahn

22. Wie ist der Sachstand der Bundesregierung zum zweigleisigen Ausbau der Strecke zwischen Littenweiler und Kirchzarten?

Das Vorhaben ist ein Teil des Gesamtvorhabens „Breisgau S-Bahn 2000“, das zur Förderung mit den Mitteln aus dem GVFG-Bundesprogramm angemeldet ist. Eine Förderung ist nach Maßgabe der Verfügbarkeit der Mittel möglich, sofern die gesetzlich vorgeschriebenen Voraussetzungen erfüllt sind. Dies ist noch nachzuweisen.

23. Wie ist der Sachstand zur Elektrifizierung der Höllentalbahn zwischen Neustadt und Donaueschingen?
24. Von welchen Kosten geht die Bundesregierung bei der Elektrifizierung zwischen Neustadt und Donaueschingen aus?
25. Hat die Bundesregierung die neusten Kosten, die die DB AG berechnet hat, überprüft?
26. Hält die Bundesregierung diese Kosten für realistisch oder gibt es effizientere Varianten?

Die Fragen 23 bis 26 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Projekt „Ausbau und Elektrifizierung der Höllentalbahn“ ist zur Prüfung für die Aufnahme in den neuen Bundesverkehrswegeplan angemeldet worden. Diese Maßnahme wird die Bundesregierung einer detaillierten Prüfung auf Basis des neukonzipierten Bewertungsverfahrens für die Bundesverkehrswegeplanung unterziehen. Dieser Prüfungs- und Bewertungsprozess wird bis in das Jahr 2015 andauern.

Frankenbahn Heilbronn–Würzburg

27. Wie ist der aktuelle Planungsstand beim Ausbau der sogenannten Frankenbahn zwischen Heilbronn und Würzburg?
28. Wie steht die Bundesregierung zu einem möglichen zweigleisigen Ausbau der Eisenbahnbrücke bei Züttlingen?
29. Wann ist mit der Fertigstellung zu rechnen?

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

Das Projekt des Ausbaus der Frankenbahn zwischen Heilbronn und Würzburg ist zur Prüfung für die Aufnahme in den neuen Bundesverkehrswegeplan angemeldet worden. Diese Maßnahme wird die Bundesregierung einer detaillierten Prüfung auf Basis des neukonzipierten Bewertungsverfahrens für die Bundesverkehrswegeplanung unterziehen. Dieser Prüfungs- und Bewertungsprozess wird bis in das Jahr 2015 andauern.

Ausbau und Elektrifizierung der Südbahn

30. Zu welchem Termin wird nach aktuellem Planungsstand die Elektrifizierung der Südbahn abgeschlossen sein?

Die fünf Planfeststellungsverfahren wurden begonnen. Das Baurecht für die Gesamtstrecke könnte nach hiesiger Einschätzung voraussichtlich ab 2014 erlangt werden. Sobald das Baurecht erlangt wurde und die Finanzierung gesichert ist, könnte mit dem Bau begonnen werden. Die Bauzeit beträgt nach Angaben der DB Netz AG rund 36 Monate.

31. Aus welchem Grund und in welcher Höhe gibt es Kostensteigerungen beim geplanten Ausbau mit Elektrifizierung bei der Südbahn von Ulm über Biberach und Ravensburg bis Friedrichshafen und weiter bis Lindau?

Die DB Netz AG hat im Rahmen der Durchführung der Vorentwurfplanungen erkannt, dass nicht sämtliche Gewerke Eingang in die Kostenschätzung gefunden haben. Derzeit geht die DB Netz AG von Gesamtinvestitionskosten in Höhe von rund 226 Mio. Euro aus.

32. Wann soll der Baubeginn erfolgen, und wann soll die Baumaßnahme Südbahn-Ausbau und Elektrifizierung nach heutigem Stand abgeschlossen sein?

Auf die Antwort zu Frage 30 wird verwiesen.

33. Welche Zeitverzögerungen gibt es gegenüber der ursprünglichen Planung, und was ist der Grund hierfür?

Bislang ist absehbar, dass sich die Bearbeitungszeit der Planfeststellungsverfahren von den ursprünglich im August 2011 veranschlagten 12 Monaten je Planfeststellungsantrag auf nunmehr mindestens 24 Monate verdoppelt hat.

34. Wie verteilen sich die Kosten und Mehrkosten für den Ausbau und die Elektrifizierung der Südbahn von Ulm bis Friedrichshafen und Lindau?

Bis zum Abschluss der Finanzierungsvereinbarungen kann nicht von Mehrkosten gesprochen werden. Eine Zuschreibung der Kosten auf einzelne Streckenabschnitte hat die DB Netz AG nicht vorgelegt.

35. Welche Lärmschutzmaßnahmen insbesondere zwischen Friedrichshafen und Lindau werden im Zuge der Elektrifizierung der Südbahn umgesetzt?

Für die Südbahn als Bedarfplanvorhaben wird der Lärmschutz im Rahmen der gesetzlich vorgegebenen Lärmvorsorge geplant und finanziert. Zu Art und Umfang der bei der Realisierung des Vorhabens anfallenden Lärmvorsorgemaßnahmen liegen der Bundesregierung keine näheren Informationen vor.

Ausbau und Elektrifizierung der Allgäubahn

36. Warum und in welchem Umfang gibt es beim Ausbau und der Elektrifizierung der Allgäubahn Zeitverzögerungen und Kostensteigerungen?

Die DB AG hat mitgeteilt, dass die Realisierung des Vorhabens im Zeitraum 2017 bis 2020 erfolgen kann, die Gesamtinvestitionskosten betragen rund 310 Mio. Euro. Zeitverzug und die Erhöhung der Gesamtinvestitionskosten um rund 100 Mio. Euro traten im Rahmen der Erstellung und Optimierung der Vorwurfsplanung ein.

37. Welche Lärmschutzmaßnahmen werden im Zuge der Elektrifizierung und des Ausbaus der Allgäubahn umgesetzt?

Auf die Antwort zu Frage 35 wird verwiesen.

38. Welche Haltepunkte sind nach Ausbau und Elektrifizierung der Allgäubahn im württembergischen Allgäu vorgesehen (Kißlegg, Wangen, Leutkirch)?

Im Schienenpersonennahverkehr werden die vorhandenen Haltepunkte unter Zugrundelegung unternehmerischer Überlegungen der DB AG weiterhin bedient werden; im Schienenpersonenfernverkehr ist kein Halt im württembergischen Allgäu vorgesehen.

39. Welche Bahnübergänge in den Gemeinden Kißlegg, Aitrach, Aichstetten und Tannheim müssen im Zuge dieses Ausbaus und der Elektrifizierung der Allgäubahn umgebaut oder beseitigt werden, und wer trägt dafür die Kosten?

Eine vollständige Auflistung der Maßnahmen in den o. g. Gemeinden liegt dem Bund nicht vor. Vor Antragstellung auf Feststellung des Plans werden diese Angaben seitens der Vorhabenträgerin und Bauherrin zusammengestellt.

40. Ist durch die Bundesregierung gesichert, dass die „Allgäubahn“ (ABS 48 von Geltendorf bis Lindau) bis zum Jahr 2020 elektrifiziert sein wird?

Der Vorhabenträger Deutsche Bahn AG realisiert das Vorhaben und trägt nach seiner Aussage der angestrebten Inbetriebnahme 2020 Rechnung.

41. Ist von der Bundesregierung vorgesehen, die an der Bahnlinie liegenden Gemeinden im Zusammenhang mit begleitenden Baumaßnahmen (zum Beispiel Erneuerung von Brücken, Verlegung von Straßen) bundesseitig finanziell zu unterstützen?

Die Vorhabenträgerin und Bauherrin wird im Rahmen der Realisierung der einzelnen Maßnahmen zu berücksichtigen haben, ob berechnete Ansprüche seitens Betroffener bestehen und wie diese auszugleichen sind. Eine Unterstützung durch den Bund über den gesetzlichen vorgesehenen Umfang hinaus ist nicht vorgesehen.

42. Welche Pläne gibt es zum Ausbau des Schienenverkehrs und der Bahnhofsmmodernisierung im Landkreis Schwäbisch Hall und dem Hohenlohekreis?

Ausbauvorhaben des Bedarfsplans Schiene gibt es im Landkreis Schwäbisch Hall und dem Hohenlohekreis nicht.

Für Bestandsnetzvorhaben können die Länder mit den Infrastrukturbeiträgen des Bundes in ihrer Funktion als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Rahmen ihrer Länderquote die Prioritäten für Investitionen in die Infrastruktur des SPNV gemäß § 8 Absatz 7 der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) selbst bestimmen und mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) vereinbaren, in welche Projekte investiert werden soll. Der Bund ist an diesem Abstimmungsprozess nicht beteiligt und wirkt bei der Auswahl der Vorhaben nicht mit.

Eigentümerin und Bauherrin der Verkehrsstationen ist die DB Station&Service AG. Sie legt fest, welche Maßnahmen an ihren bundesweit rund 5 400 Bahnhöfen mit welcher Priorität umzusetzen sind. Angaben über Einzelmaßnahmen liegen der Bundesregierung daher nicht vor und sind von der DB Station&Service AG kurzfristig nicht zu erlangen.

C. Autobahnen

A5

43. Wie sehen die konkreten Planungen zum weiteren Ausbau der A 5 südlich von Offenburg aus?

Der rund 11 km lange Abschnitt zwischen Teningen und Freiburg ist im geltenden Bedarfsplan in den Vordringlichen Bedarf eingestuft. Derzeit gibt es keine Planungsaktivitäten seitens der Auftragsverwaltung. Die restlichen Abschnitte des sechsstreifigen Ausbaus der A 5 südlich von Offenburg bis zur Bundesgrenze D/CH sind im geltenden Bedarfsplan lediglich im Weiteren Bedarf eingestellt. Vor diesem Hintergrund wurde der bestehende vierstreifige Abschnitt der A 5 südlich von Offenburg in den letzten Jahren bis zur Schweizer Grenze sukzessive im Bestand modernisiert.

A 6

44. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus den Aussagen des Heilbronner Abgeordneten Thomas Strobl in der „Heilbronner Stimme“ vom 21. Dezember 2012, dass die Finanzierung des Ausbaus der A 6 gesichert sei?
45. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Aussage des Abgeordneten Thomas Strobl in einer Pressemitteilung vom 16. Mai 2012, dass „der Bund beim Ausbau der A 6 die Ampeln auf Grün gestellt hat“, und wann werden Mittel zum Ausbau der A 6 zur Verfügung gestellt?
46. Mit welchen Kosten wird für den Ausbau gerechnet?

Die Fragen 44 bis 46 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für das ÖPP-Projekt A6 AS Wiesloch-Rauenberg–AK Weinsberg sind Verpflichtungsermächtigungen im Bundeshaushalt 2013 in Höhe von rund 1 Mrd. Euro für die in diesem Streckenabschnitt anfallenden Leistungen Bau, Betrieb, Erhaltung und anteilige Finanzierung über den (Lebens-)Zyklus von 30 Jahren im Rahmen eines ÖPP-Projektes ausgebracht.

47. Worin liegen die Vorteile beziehungsweise Nachteile bei der Finanzierung durch ein Modell der Öffentlich Privaten Partnerschaft (ÖPP)?

Projekte der ÖPP in Form der A-Modelle oder der Verfügbarkeitsmodelle sind keine Finanzierungs-, sondern eine Beschaffungsalternative. Die Auftragnehmer werden bei diesen Projekttypen aus Bundesmitteln vergütet. Zusätzliche Finanzierungsquellen wie beim F-Modell (alle Nutzer zahlen dort Maut an den Betreiber) werden nicht eröffnet.

Eine ÖPP-Umsetzung kommt nach der Bundeshaushaltsordnung (BHO) nur in Betracht, wenn die ÖPP-Realisierung mindestens ebenso wirtschaftlich wie eine sog. konventionelle Umsetzung ist.

Bei ÖPP-Projekten werden die Leistungen Ausführungsplanung, Bau, Betrieb und Erhaltung an einen Auftragnehmer vergeben (statt zahlreicher Fach- und Teillose). Dadurch werden störungs- und kostenanfällige Schnittstellen vermieden und auch Anreize zur termingerechten Leistungserbringung – wie bei den ersten unter Verkehr befindlichen ÖPP-Projekten bereits erfolgreich gezeigt – geschaffen. Zudem hat der Auftragnehmer ein Eigeneinteresse an einer möglichst hohen Bauqualität, da er nicht nur für 5 Jahre die Gewährleistung übernimmt, sondern regelmäßig für 30 Jahre für die Qualität seiner Leistungen einzustehen hat. Da er in der Betriebs- und Erhaltungsphase für Verkehrsbeeinträchtigungen eine Art „Strafzahlung“ an den Auftraggeber leisten muss, um einen Anreiz für eine hohe Streckenverfügbarkeit zu setzen, wird der Auftragnehmer angehalten, möglichst mangelfrei zu bauen. Durch die Vergabe der miteinander in Verbindung stehenden Leistungen Planen, Bauen, Erhalten und Betreiben wird der ÖPP-Auftragnehmer aus eigenem Kalkül diese Leistungen optimal aufeinander abstimmen und z. B. bereits in der Planungsphase auf betriebliche Aspekte achten. Alle diese genannten Projektausprägungen wirken sich positiv auf die Streckenverfügbarkeit aus, d.h. sie dienen im Ergebnis den Verkehrsteilnehmern.

Projekte der ÖPP können daher in geeigneten Fällen vor allem aus wirtschaftlicher Sicht und aus Sicht der Verkehrsteilnehmer Vorteile bieten.

48. Teilt die Bundesregierung die Aussagen des Abgeordneten Christian Freiherr von Stetten im „Haller Tagblatt“ vom 6. März 2013, dass mit dem Ausbau der A6 mit einem ÖPP-Modell bereits im Jahr 2015 begonnen werden könnte?

Die Bundesregierung strebt einen zügigen Ausbau der A 6 AS Wiesloch-Rauenberg–AK Weinsberg an. Der Zeitplan hängt vor allem auch von der Baurechtsschaffung durch das Land ab.

49. Hält die Bundesregierung den Ausbau der A 6 bis zur bayrischen Grenze über ÖPP für notwendig?
50. Gibt es bereits Planungen für eine Realisierung als ÖPP-Modell?
51. Wird der Teilabschnitt der A 6 in einer weiteren Staffel von ÖPP-Projekten berücksichtigt?

Die Fragen 49 bis 51 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das vom Gesetzgeber verabschiedete Fernstraßenausbaugesetz und der als Anlage beigefügte Bedarfsplan definiert die A6 auch in diesem Abschnitt als ein Projekt des Vordringlichen Bedarfs bzw. des Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat diesen Abschnitt der A 6 aber nicht in die 2. Staffel ÖPP-Projekte aufgenommen. Gleichwohl ist eine evtl. spätere Realisierung als ÖPP-Projekt nicht ausgeschlossen.

52. Wann wird das interne Gutachten des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Finanzierbarkeit des Ausbaus der A6 zur Veröffentlichung freigegeben, zu dem der Bundesrechnungshof bereits eine Stellungnahme abgegeben hat?

Ein internes Gutachten des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Finanzierbarkeit des Ausbaus der A 6, zu dem der Bundesrechnungshof bereits eine Stellungnahme abgegeben hätte, ist der Bundesregierung nicht bekannt. Sollte mit der Frage die unter Federführung des BMVBS erstellte Wirtschaftlichkeitsuntersuchung angesprochen sein, wird zum Einen klargestellt, dass diese nicht die Finanzierbarkeit untersucht, sondern die beiden möglichen Beschaffungsalternativen vergleicht, und zum anderen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Vergabestand, Wettbewerb und Länderprüfungsrechte beim A-Modell im Bundesfernstraßenbau“ – Bundestagsdrucksache 17/12597, dort die Vorbemerkung der Bundesregierung sowie die Antworten zu den Fragen 12 bis 15 und 86 bis 88, verwiesen.

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

Durch den laufenden Ausbau der Tank- und Rastanlagen Hohenlohe Nord und Süd entstehen 136 zusätzliche Lkw-Parkstände. Die Parkstände sollen in 2014 für den Verkehr freigegeben werden. Durch den laufenden Ausbau der Tank- und Rastanlagen Kraichgau Nord und Süd werden 230 Lkw-Parkstände geschaffen. Das Bauende ist hier auf Ende 2015 terminiert.

A 8

54. Wie ist der Stand bei der Standortfrage der Tank- und Rastanlage Pforzheim, und wann ist mit einer Entscheidung zu rechnen?

Das Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der Tank- und Rastanlage Pforzheim ist eingeleitet. Derzeit läuft eine Untersuchung, ob der vorhandene Standort ausgebaut werden kann oder ein neuer Standort gewählt werden muss. Nach Auskunft der zuständigen Auftragsverwaltung ist mit einem Ergebnis bis Mitte 2014 zu rechnen.

55. Wie werden die Erkenntnisse aus dem Jahr 2012 bei der Trinkwasserversorgung der Stadt Pforzheim in die Planungen des Ausbaus der A 8 Pforzheim-Nord bis Pforzheim-Ost (Enztalquerung) von Seiten des Bundes berücksichtigt?

Nach Darstellung der zuständigen Auftragsverwaltung werden die Erkenntnisse aus dem Jahr 2012 zur Optimierung des Schutzkonzeptes für die Trinkwasserbrunnen der Stadtwerke Pforzheim eingesetzt. Mit Hilfe eines aufwändigen Grundwasserströmungsmodells wird berechnet, welche Schutzmaßnahmen eine Verunreinigung der Trinkwasserbrunnen durch den Bau der A 8 zuverlässig verhindern.

Alle hydrogeologischen Belange, insbesondere auch die Trinkwasserversorgung der Stadt Pforzheim, werden im Planfeststellungsverfahren intensiv erörtert und in dem zu erlassenden Planfeststellungsbeschluss zu würdigen sein.

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

Erst nach Vorliegen des durch die Auftragsverwaltung herzustellenden Baurechts wird über die Finanzierung dieser Maßnahme und einen damit verbundenen Baubeginn zu entscheiden sein.

A 98

Abschnitt Murg–Hauenstein (Bauabschnitt 7)

57. Wie ist der Sachstand der Bundesregierung zur Entschärfung der Abfahrt Hauenstein?

Das Land plant den Umbau der Kreuzung (K 6542/B 34), damit die Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit verbessert werden kann.

Abschnitt Autobahndreieck Hoahrhein-Rheinfeldern/Karsau (Bauabschnitt 4)

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

Der Abschnitt ist in Bau. Mit einer Fertigstellung ist nach derzeitiger Planung nicht vor 2016 zu rechnen.

Abschnitt Rheinfeldten/Karsau–Wehr (Bauabschnitt 5)

59. Wie ist der Sachstand der Bundesregierung zu Abschnitt Rheinfeldten/Karsau–Wehr?

Der Abschnitt ist seit 2007 im Planfeststellungsverfahren. Bedingt durch Planänderungen hat sich das Verfahren verzögert. Im Auftrag des Regionalverbands Hochrhein-Bodensee wurde parallel eine Machbarkeitsstudie zu einer sogenannten „Konsenstrasse“ erstellt, die eine (deutlich teurere) Alternative zu der im Planfeststellungsverfahren befindlichen Trasse (Bergtrasse) darstellt. Eine Einigung vor Ort ist nicht absehbar. Um ein zeitnahes Baurecht zu erzielen, wurde mit dem Land vereinbart, durch eine Verkürzung des Bauabschnittes den Konfliktbereich auszusparen. Der Abschnitt 5 wird um etwa 3,5 km auf den in weiten Teilen konsensfähigen Bereich reduziert und endet damit weiter westlich auf der Höhe von Schwörstadt. Ab dort erfolgt die Weiterführung mit einem Abstieg ins Rheintal und direkter Anbindung an die bestehende B 34 östlich von Schwörstadt. Der strittige Trassenbereich im Raum Wehr ist damit ausgeklammert und kann zusammen mit dem Folgeabschnitt 6 weiter bearbeitet werden. Es ist vorgesehen, mit dem neuen Abschnitt 5 im zweiten Halbjahr 2013 in die Offenlage des laufenden Planfeststellungsverfahrens zu gehen.

60. Wie beurteilt die Bundesregierung die sogenannte Konsenstrasse?

Für die A 98 wurde 1975 das Linienbestimmungsverfahren nach § 16 des Bundesfernstraßengesetzes durchgeführt. Linienbestimmt wurde die Bergtrasse. Die Konsenstrasse ist nicht durch diese Linie abgedeckt. Detaillierte Unterlagen für eine mögliche neue Variantenbetrachtung liegen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung nicht vor.

61. Lehnt die Bundesregierung die Einrichtung eines sogenannten Projektbeirats ab, und wenn ja, warum?

Die Bundesregierung lehnt die Einrichtung eines Projektbeirats nicht ab.

62. Wann rechnet die Bundesregierung mit dem Baubeginn dieses Abschnitts?

Da sich die Frage der Finanzierung dieses Abschnittes erst nach Vorlage des Baurechts in Verbindung mit dem Fortgang des Abschnittes 4 stellt, kann zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Aussage zum Zeithorizont der Realisierung gemacht werden.

Abschnitt Wehr–Murg (Bauabschnitt 6)

63. Wie ist der Sachstand der Bundesregierung zu diesem Abschnitt?

Für diesen Abschnitt wurde 1975 das Linienbestimmungsverfahren nach § 16 des Bundesfernstraßengesetzes durchgeführt. Linienbestimmt wurde die südliche Bergtrasse. Da vor Ort bisher kein Konsens bezüglich der Trassenführung gefunden werden konnte, hat am 18. März 2013 ein extern moderierter öffentlicher Beteiligungsprozess für den jetzt verlängerten Abschnitt 6 Schwörstadt–Murg begonnen. Erste Ergebnisse sollen nach Darstellung der zuständigen Auftragsverwaltung Ende 2013 vorliegen.

64. Wie beurteilt die Bundesregierung die sogenannte Konsenstrasse für diesen Abschnitt?

Siehe Antwort zu Frage 60.

65. Ist die Bundesregierung der Überzeugung, dass die sogenannte Bergtrasse mit dem Pumpspeicherwerk kollidiert?

Nein.

66. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung bei Zielkonflikten zwischen dem Bau einer Infrastrukturmaßnahme der A 98 und dem Bau des Pumpspeicherwerks?

Der Bau von zwei bedeutenden Maßnahmen in unmittelbarer räumlicher Nähe erfordert eine umfangreiche Abstimmung der Planungen der beiden Maßnahmen.

Abschnitt Hauenstein–Tiengen (Bauabschnitt 8)

67. Wie ist der Sachstand der Bundesregierung zu diesem Abschnitt?

Für diesen Abschnitt wurde 1975 das Linienbestimmungsverfahren nach § 16 des Bundesfernstraßengesetzes durchgeführt. Derzeit erfolgen keine Planungsaktivitäten seitens des Landes.

68. Mit welcher Prognoseverkehrsbelastung rechnet die Bundesregierung?

Nach der Straßenverkehrsprognose 2025 werden auf dem künftigen Abschnitt Hauenstein–Tiengen zwischen 20 000 und 23 000 Kfz/24h erwartet.

69. Soll nach den Plänen der Bundesregierung das Projekt als Bundesautobahn oder Bundesfernstraße umgesetzt werden?

Die aktuelle gesetzliche Grundlage sieht für dieses Projekt die Realisierung als Bundesautobahn vor.

70. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um mehr Lkws entlang der A 7 in Baden-Württemberg und Bayern sowie der A 96 das Parken über Nacht zu ermöglichen und die für manche Anliegergemeinden entlang der genannten Autobahnen belastenden Parkplatzsuchverkehre durch Lkws einzudämmen?

Ziel ist es, das bestehende Lkw-Parkstanddefizit zu beseitigen. Über den bereits erfolgten Ausbau von unbewirtschafteten Rastanlagen hinaus planen die baden-württembergische und bayerische Straßenbauverwaltung in Abstimmung mit dem Bund insbesondere den Ausbau vorhandener Rastanlagen wie z. B. den Ausbau der Tank- und Rastanlagen Ellwanger Berge und Lonetal jeweils in den bestehenden Grenzen sowie den Ausbau vorhandener unbewirtschafteter Rastanlagen wie z. B. Sankt Jakob, Vor dem Donauried oder Tannengarten. Gegebenfalls wird zusätzlich der Neubau von Rastanlagen notwendig.

D. Bundesstraßen

B 10

71. Wie ist der Planungs- und Umsetzungsstand der Baumaßnahme B 10 Ortsumgehung Gingen zwischen Süßen/Ost und Gingen/Ost, und wann ist mit der Verkehrsfreigabe zu rechnen?

Die Baumaßnahme gehört zu den planfestgestellten Bedarfsplanvorhaben, mit denen noch nicht begonnen wurde. Aufgrund der aktuellen Finanzierungssituation im Bundesfernstraßenbau in Baden-Württemberg kann gegenwärtig keine Aussage über einen möglichen Baubeginn und damit einer möglichen Verkehrsfreigabe getroffen werden.

72. Wie ist der Planungs- und Umsetzungsstand der Baumaßnahme B 466 Ortsumgehung zwischen Süßen (B10 neu) und Donzdorf, und wann ist mit der Verkehrsfreigabe zu rechnen?

Nach Darstellung der zuständigen Auftragsverwaltung sind zwischenzeitlich die notwendigen Ausschreibungsunterlagen aufgestellt. Mit der nachträglichen Einstellung der Maßnahme in den Straßenbauplan 2013 sind auch die haushaltsrechtlichen Voraussetzungen für die Veröffentlichung einer Ausschreibung geschaffen. Das Vorhaben soll im 2018 fertiggestellt sein.

B 14

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

Ab wann ist mit einem Baubeginn zu rechnen?

Die Baumaßnahme gehört zu den planfestgestellten Bedarfsplanvorhaben, mit denen noch nicht begonnen wurde. Aufgrund der aktuellen Finanzierungssituation im Bundesfernstraßenbau in Baden-Württemberg kann gegenwärtig keine Aussage über einen möglichen Baubeginn getroffen werden. Gleichwohl konnte am 12. April 2013 mit der in diesem Streckenzug gelegenen Anschlussstelle Backnang-Mitte begonnen werden.

74. Wann wird das Teilstück Gottwollshäuser Steige/Weilertunnel (vierspüriger Ausbau der B 14/B 19 mit Tunnel) in Schwäbisch Hall realisiert?

Aufgrund der aktuellen Finanzierungssituation im Bundesfernstraßenbau in Baden-Württemberg kann gegenwärtig keine Aussage über einen möglichen Baubeginn getroffen werden.

B 19

75. Wie ist der Stand der Planungen für die Teilumgehung von Untergrönningen?

Ab wann ist mit einem Baubeginn zu rechnen?

Das Baurecht zur Realisierung der Baumaßnahme wurde im Rahmen eines Bebauungsplans im Jahre 2003 geschaffen. Die begonnene Ausführungsplanung durch die Auftragsverwaltung ruht seit längerer Zeit. Eine Aussage über einen möglichen Baubeginn kann derzeit nicht getroffen werden.

76. Wie weit sind die Planungen für Ortsumfahrung Gaildorf (B 19) vorangeschritten, und bis wann ist mit einer Fertigstellung zu rechnen?

Das Gesamtkonzept für den südöstlichen Abschnitt der Ortsumgehung sieht zwei Teilabschnitte vor. Für den ersten Teilabschnitt wird derzeit der Vorentwurf aufgestellt. Für den zweiten Teilabschnitt (Tunnelbereich) liegt eine Machbarkeitsstudie vor.

Für den nordöstlichen Abschnitt der Ortsumgehung wurden, über die Durchführung von Voruntersuchungen hinaus, bislang keine weitergehenden Planungsschritte veranlasst.

Aufgrund des frühen Planungsstandes kann gegenwärtig keine Aussage über eine mögliche Fertigstellung getroffen werden.

77. Wie hoch sind die Kosten für eine Ortsumfahrung?

Die zuständige Auftragsverwaltung beziffert die Kosten für den südöstlichen Abschnitt der OU Gaildorf mit rund 8,3 Mio. Euro (Stand: 2010).

B 27 Ortsumgehung Jestetten

78. Mit welcher Prognoseverkehrsbelastung rechnet die Bundesregierung derzeit?

Nach der Straßenverkehrsprognose 2025 werden auf dem Streckenzug der künftigen Ortsumgehung Jestetten zwischen 9 000 und 10 000 Kfz/24h erwartet.

79. Werden Maut-Ausweichverkehre im Kosten-Nutzen-Verhältnis berücksichtigt?

Es werden alle auf dem geplanten Projekt befindenden Verkehre in die Bewertung einbezogen.

80. Welcher aktuelle Kosten-Nutzen-Faktor hat nach Kenntnis der Bundesregierung die Ortsumgehung Jestetten?

Die Bewertung zur Bundesverkehrswegeplanung 2003 ergab ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 5,8.

B 28/33

81. In welchem Zeitraum ist der weitere Ausbau der B 28/33 – insbesondere die Realisierung der Ortsumfahrungen – im Ortenaukreis geplant?

Im Zuge der B 28 ist derzeit die Ortsumfahrung von Oberkirch und Lautenbach in Bau. Diese Ortsumfahrung soll im 2. Quartal 2014 fertiggestellt werden.

Im Zuge der B 33 sind im Bereich des Ortenaukreises derzeit folgende Projekte in Bau bzw. in Planung:

Der Ausbau der B 33 im Abschnitt von Offenburg/Elgersweier bis Gengenbach (Nordspange) ist derzeit in Bau und soll bis 2015 fertiggestellt werden.

Für den Ausbau der B 33 im Abschnitt Nordspange Gengenbach bis Gengenbach-Süd soll im Sommer 2013 der Antrag auf Einleitung des Planfeststellungsverfahrens gestellt werden.

Für den Abschnitt der B 33 von Steinach bis Haslach wird derzeit der Vorentwurf erstellt.

Die Ortsumgehung Haslach im Zuge der B 33 ist im Bedarfsplan im Vordringlichen Bedarf. Die Maßnahme befindet sich in der Vorentwurfsplanung.

Aufgrund der vorgenannten Planungsstände kann gegenwärtig keine Aussage über einen möglichen Baubeginn getroffen werden.

B 29

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

Die Baumaßnahme gehört zu den planfestgestellten Bedarfsplanvorhaben, mit denen noch nicht begonnen wurde.

83. Ab wann ist mit dem Beginn der Arbeiten zu rechnen?

Aufgrund der aktuellen Finanzierungssituation im Bundesfernstraßenbau in Baden-Württemberg kann gegenwärtig keine Aussage über einen möglichen Baubeginn getroffen werden.

84. Wie ist der Stand der Planungen für den Weiterbau der B 29 Essingen–Aalen?

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wurde im April 2013 mit dem Bau einer Wirtschaftswegebücke begonnen, um einen Unfallschwerpunkt zu beseitigen.

85. Ab wann ist mit einem Baubeginn zu rechnen?

Aufgrund der aktuellen Finanzierungssituation im Bundesfernstraßenbau in Baden-Württemberg kann gegenwärtig keine Aussage über einen möglichen Baubeginn der auszubauenden B 29 getroffen werden.

B 30

86. Welche Mittel werden für die Ortsumfahrungen B 30 Ravensburg in den nächsten Jahren bereitgestellt, und bis wann rechnet die Bundesregierung mit einer Verkehrsfreigabe (bitte Tabelle für jede Maßnahme bis Fertigstellung vorlegen)?

Das Vorhaben ist im Infrastrukturbeschleunigungsprogramm II enthalten. Die in diesem Zusammenhang zur Verfügung gestellten zusätzlichen Mittel stellen eine Anfinanzierung des Projekts für die Jahre 2013 (1 Mio. Euro) und 2014 (2 Mio. Euro) dar. Die Anschlussfinanzierung für die darauf folgenden Jahre muss aus dem Bundeshaushalt sichergestellt werden. Die zuständige Auftragsverwaltung beabsichtigt, das Projekt in drei Bauabschnitten (BA) zu realisieren:

BA I	AS Ravensburg-Süd–AS Karrer	vsl. Fertigstellung: Mitte 2018
BA II	Untereschach–Anschlussstelle (AS) Karrer	vsl. Fertigstellung: Ende 2016
BA III	B 30 alt–B 467	vsl. Fertigstellung: Mitte 2018

87. Welche Verkehrsprojekte plant die Bundesregierung entlang der B 30 zwischen Biberach und Ravensburg über die bereits verkündeten Baubeginne hinaus (Ortsumfahrungen, dreispuriger Ausbau, Kreisell, verbesserte Zu- und Abfahrten)?

Zur Verbesserung des Verkehrsablaufes wird die B 30 nördlich von Oberessendorf nach Biberach auf insgesamt 6 Abschnitten dreistreifig ausgebaut. Vier Abschnitte sind bereits fertiggestellt, einer ist in Bau und einer in Planung. Darüber hinaus wird derzeit für den Abschnitt nördlich Bad Waldsee bis Oberessendorf ebenfalls ein dreistreifiger Ausbau untersucht. Außerdem beabsichtigt die Auftragsverwaltung zur Verbesserung der Verkehrssituation im Bereich von Bad Waldsee die Landesstraßen L 300 und L 316 direkt mit der B 30 zu verknüpfen.

B 31

88. Mit welcher Prognose zur Verkehrsbelastung rechnet die Bundesregierung für den Bundesverkehrswegeplan 2015, und welche Auswirkungen hat dies auf die Realisierung der Streckenabschnitte?

Die Straßenverkehrsprognose 2030 wird Grundlage für den neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) sein und soll Ende 2013 vorliegen. Auf Basis dieser Prognose wird die gesamtwirtschaftliche Bewertung durchgeführt. Diese dient u. a. zur Entscheidung über zur Aufnahme bzw. Einstufung im BVWP.

89. Werden Maut-Ausweichverkehre im Kosten-Nutzen-Verhältnis berücksichtigt?

Es werden alle sich auf dem geplanten Projekt befindenden Verkehre in die Bewertung einbezogen.

90. Wann beabsichtigt die Bundesregierung den Bau der planfestgestellten Ortsumfahrung Döggingen (Gauchachtalbrücke 2. FB)?

Aufgrund der aktuellen Finanzierungssituation im Bundesfernstraßenbau in Baden-Württemberg kann derzeit keine Aussage über einen möglichen Baubeginn der noch zu realisierenden zweiten Fahrbahn getroffen werden.

91. Welche Mittel werden für die Ortsumfahrungen B 31 Friedrichshafen in den nächsten Jahren bereitgestellt, und bis wann rechnet die Bundesregierung mit einer Verkehrsfreigabe (bitte Tabelle für jede Maßnahme bis Fertigstellung vorlegen)?

Vor dem Beginn der eigentlichen Bauarbeiten wird derzeit eine notwendige Bachverlegung realisiert. Hierfür werden Mittel in Höhe von rd. 1,5 Mio. Euro zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus kann aufgrund der aktuellen Finanzierungssituation im Bundesfernstraßenbau in Baden-Württemberg gegenwärtig keine Aussage über einen möglichen Baubeginn bzw. eine Verkehrsfreigabe getroffen werden.

92. Wann beabsichtigt die Bundesregierung, mit dem Bau der Ortsumfahrung B 31 Überlingen zu beginnen, und welche Mittel werden in den kommenden Jahren dafür bereitgestellt?

Aufgrund der aktuellen Finanzierungssituation im Bundesfernstraßenbau in Baden-Württemberg kann gegenwärtig keine Aussage über einen möglichen Baubeginn getroffen werden.

B 34 Waldshut–Neue Rheinbrücke

93. Beabsichtigt die Bundesregierung, in Waldshut-Tiengen zwischen den Ortsteilen Waldshut und Tiengen eine neue Rheinbrücke in die Schweiz in den Bundesverkehrswegeplan aufzunehmen, insbesondere vor dem Hintergrund einer starken Zunahme des Maut- bzw. LSVA-Abgaben-Ausweichverkehrs (LSVA = Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe) entlang der Schweizer Grenze?

Es ist vorgesehen, dass im Mai 2013 die gemeinsame „Gemischte Kommission Deutschland – Schweiz für grenzüberschreitende Straßenfragen“ die Frage einer neuen Rheinbrücke aus verkehrsplanerischer Sicht erörtert. Erst im Anschluss an dieses Gespräch können Entscheidungen darüber getroffen werden, ob und wann Planungsüberlegungen für eine neue Rheinbrücke bei Waldshut angegangen werden sollen. Hierzu müssen zunächst die Verhältnisse vor Ort, insbesondere die verkehrliche Situation auf Koblenzer Gebiet sowie die Möglichkeiten einer Umgehung der Gemeinde Koblenz, genauer betrachtet werden.

B 311

94. Welche Mittel werden für die Ortsumfahrung B 311 Unlingen in den nächsten Jahren bereitgestellt, und bis wann rechnet die Bundesregierung mit einer Verkehrsfreigabe (bitte Tabelle für jede Maßnahme bis Fertigstellung vorlegen)?

Das Vorhaben ist im Infrastrukturbeschleunigungsprogramm II enthalten. Die in diesem Zusammenhang zur Verfügung gestellten zusätzlichen Mittel stellen eine Anfinanzierung des Projekts für die Jahre 2013 (1 Mio. Euro) und 2014 (2 Mio. Euro) dar. Die Anschlussfinanzierung für die darauf folgenden Jahre muss aus dem Bundeshaushalt sichergestellt werden. Seitens des Bundes wurden alle Voraussetzungen für das Land geschaffen, kurzfristig mit den Bauarbeiten zu beginnen. Die Fertigstellung dieser Maßnahme ist Ende 2016 vorgesehen.

95. Welche Verkehrsprojekte plant die Bundesregierung entlang der B 311 zwischen Ulm und Sigmaringen über die bereits verkündeten Baubeginne hinaus (Ortsumfahrungen, dreispuriger Ausbau, Kreisell, verbesserte Zu- und Abfahrten)?

Im Bereich Ehingen (B 492)–Gamerschwang wird von der zuständigen Auftragsverwaltung derzeit eine teilweise 3-streifige Streckenführung geplant.

B 312

96. Welche Verkehrsprojekte plant die Bundesregierung entlang der B 312 von Memmingen über Biberach nach Riedlingen über die bereits verkündeten Baubeginne hinaus (Ortsumfahrungen, dreispuriger Ausbau, Kreisell, verbesserte Zu- und Abfahrten)?

Für den Bereich zwischen Biberach–Jordanbad und Ringschnait wird abschnittsweise ein 3-streifiger Ausbau geplant. Baurecht liegt vor.

B 314 Ortsumgehung Grimmelshofen

97. Warum hat die Bundesregierung die Ortsumgehung aus dem aktuellen Investitionsrahmenplan (IRP) 2011-2015 gestrichen, obwohl er im vorherigen IRP enthalten war?

Aus haushaltsrechtlichen Gründen musste eine Nachbewertung für die OU Grimmelshofen durchgeführt werden, da der aktuelle Kostenansatz mit 36,9 Mio. Euro für die dem Bund vorgelegte Planung gegenüber dem Ansatz im Bedarfsplan in Höhe von 17,1 Mio. Euro mehr als doppelt so hoch ist. Die Nachbewertung ergab ein Nutzen-Kosten-Verhältnis unter 1. Die Gesamtwirtschaftlichkeit und damit die Bauwürdigkeit ist somit für diese Planung nicht mehr gegeben.

98. Mit welcher Prognoseverkehrsbelastung rechnet die Bundesregierung?

Nach der Straßenverkehrsprognose 2025 werden auf dem Streckenzug der künftigen Ortsumgehung Grimmelshofen zwischen 11 000 und 12 000 Kfz/24h erwartet.

99. Werden Maut-Ausweichverkehre auch in dem Kosten-Nutzen-Verhältnis berücksichtigt?

Es werden alle auf dem geplanten Projekt befindenden Verkehre in die Bewertung einbezogen.

100. Von welchem Kosten-Nutzen-Verhältnis geht die Bundesregierung aus?

Eine Nachbewertung ergab ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 0,8.

101. Welche Priorität wird der Ortsumgehung Grimmelshofen durch die Bundesregierung beigemessen, insbesondere vor dem Hintergrund des Lückenschlusses der Verbindung von der A 81 zur A 98?

Der Bund misst dem Streckenzug der B 314 eine hohe Bedeutung zu. Diese Bundesstraße wird auf dem 33 km langen Abschnitt zwischen Lauchringen und Blumberg/Randen seit Jahren kontinuierlich verkehrsgerecht ausgebaut. Umso mehr ist es im Interesse des Bundes, die noch vorhandene Lücke mit der Fertigstellung einer Ortsumgehung Grimmelshofen zu schließen, sofern die Gesamtwirtschaftlichkeit gegeben ist.

B 465

102. Welche Verkehrsprojekte plant die Bundesregierung entlang der B 465 zwischen Bad Wurzach und Ehingen über die bereits verkündeten Baubeginne hinaus (Ortsumfahrungen, dreispuriger Ausbau, Kreisell, verbesserte Zu- und Abfahrten)?

Die zuständige Auftragsverwaltung betreibt in dem betreffenden Streckenabschnitt derzeit keine Planungen.

B 464

103. Warum hat die Bundesregierung den Weiterbau der B 464 Ortsumgehung Holzgerlingen (Altdorfer Kreuzung) nicht in das Infrastrukturbeschleunigungsprogramm II aufgenommen, obwohl das Vorhaben durch das Land Baden-Württemberg als Projekt höchster Priorität vorgeschlagen wurde und der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, das Projekt in den Investitionsrahmenplan 2011-2015 als prioritäres Vorhaben mit vorliegender Planfeststellung aufgenommen hat?

Da in Baden-Württemberg eine Vielzahl baureifer Bedarfsplanprojekte zueinander in Konkurrenz stehen, konnten im Infrastrukturbeschleunigungsprogramm II nicht alle dringend benötigten Projekte berücksichtigt werden.

Westtangente Pforzheim

104. Warum wurde die Westtangente beim Infrastrukturbeschleunigungsprogramm II nicht berücksichtigt, obwohl sie auf der Prioritätenliste des Landes Baden-Württemberg mit der höchsten Priorität eingeordnet wurde?

Da in Baden-Württemberg eine Vielzahl baureifer Bedarfsplanprojekte zueinander in Konkurrenz stehen, konnten im Infrastrukturbeschleunigungsprogramm II nicht alle dringend benötigten Projekte berücksichtigt werden.

105. Wann plant der Bund haushaltsrechtlich mit der Westtangente und gibt damit als Bauherr die Finanzierung für die Fertigstellung des ersten Bauabschnitts frei?

Aufgrund der aktuellen Finanzierungssituation im Bundesfernstraßenbau in Baden-Württemberg kann gegenwärtig keine Aussage über einen möglichen Baubeginn getroffen werden.

106. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, die für die Westtangente vorgesehenen 75 Mio. Euro haushaltsrechtlich aufzuteilen und freizugeben, damit ggf. einzelne Teilabschnitte der Westtangente realisiert werden können?

Die Maßnahme B 463, Westtangente Pforzheim, 1. Bauabschnitt von der B 10 bis zur B 294 wurde in 4 Teilabschnitte aufgeteilt, von denen 3 noch nicht realisiert sind. Die Kosten für diese 3 Abschnitte werden mit 70,7 Mio. Euro veranschlagt. Der direkt an den bereits fertiggestellten Bereich (Anschlussstelle A 8/ B 10) anschließende Abschnitt zwischen der B 10 (Heilbronner Straße) und der L 562 (Dietlinger Straße) ist eigenständig verkehrswirksam. Die Kosten für diesen Abschnitt werden auf rund 20 Mio. Euro veranschlagt. Die weiteren Abschnitte umfassen den Bau des Arlinger Tunnels (einschl. Fluchtstollen) mit Kosten in Höhe von rund 47 Mio. Euro und den Bau des Knotenpunktes B 463/ B 294 mit Kosten in Höhe von rund 3,7 Mio. Euro. Aufgrund der aktuellen Finanzierungssituation im Bundesfernstraßenbau in Baden-Württemberg kann gegenwärtig keine Aussage über einen möglichen Baubeginn getroffen werden.

E. Wasserstraßen

107. Hat die Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes Auswirkungen auf den weiteren Ausbau der Neckarschleusen?

Die mit der Reform der WSV verbundene Konzentration der Ressourcen auf Wasserstraßen mit hoher Transportfunktion hat positive Auswirkungen auf Betrieb und Unterhaltung des Neckars, der dem Kernnetz angehört. Der Ausbau der Neckarschleusen erfolgt nach Maßgabe verfügbarer Haushaltsmittel.

108. Welche weiteren Maßnahmen werden im Rahmen der Schleusenerweiterungen durchgeführt, und wie ist der aktuelle Stand der Planungen?

Die vorgesehenen Infrastrukturverbesserungen am Neckar beinhalten neben der Sanierung und Verlängerung von Schleusenkammern auch die Errichtung beziehungsweise den Ausbau von Wendestellen und Liegestellen. Des Weiteren sind für die entstehenden Eingriffe Kompensationsmaßnahmen vorgesehen.

109. Welchen Planungs- und Umsetzungsstand haben die einzelnen Modernisierungsmaßnahmen entlang des Neckars und die damit verbundene Verlängerung der Neckarschleusen sowie die Renaturierungsmaßnahmen erreicht?

Der aktuelle Planungs- und Umsetzungsstand stellt sich wie folgt dar:

– Schleuse Feudenheim:

2012: Erneuerung der Tore

2013: Bau einer Dalbenliegestelle im unteren Vorhafen

2014 bis 2017: Grundinstandsetzung der linken Schleusenkammer

– Schleuse Schwabenheim:

Zurzeit werden die Scopingunterlagen für die Verlängerung und den Bau einer Wendestelle vorbereitet.

– Schleuse Neckargemünd:

Seit 2012 laufen die Maßnahmen zur Sanierung der linken Schleusenkammer. Diese Maßnahmen werden voraussichtlich Mitte 2013 abgeschlossen.

– Schleuse Hessigheim

Die Erneuerung der Schleusentore ist beauftragt. Die Erneuerung beginnt noch in diesem Jahr und wird voraussichtlich 2014 abgeschlossen.

– Schleuse Obertürkheim

Die Erneuerung der Schleusentore ist beauftragt. Die Erneuerung beginnt noch in diesem Jahr und wird voraussichtlich 2014 abgeschlossen.

Des Weiteren laufen zurzeit die Entwurfsplanungen für folgende Anlagen und Maßnahmen:

– Schleuse Lauffen (linke Schleusenkammer)

Entwurfsplanung für die Grundinstandsetzung sowie für den Bau einer Fischaufstiegsanlage

Geplante Ausführung 2014 bis 2015

- Schleuse Besigheim
Grundinstandsetzung der rechten Schleusenkammer.
Geplante Ausführung 2015 bis 2016
- Schleuse Aldingen
Grundinstandsetzung der linken Schleusenkammer
Geplante Ausführung 2014 bis 2015.

Für die Umsetzung erforderlicher Kompensationsmaßnahmen wurden bereits im Jahr 2012 die Planungsaufträge für Fischaufstiegsanlagen am Wehr Wieblingen, dem Kraftwerk Gundelsheim sowie dem Kraftwerk Horkheim erteilt.

110. Welche Maßnahmen wurden wann begonnen oder werden wann beginnen?
111. Welche Maßnahmen wurden oder werden nach heutiger Planung wann abgeschlossen?
112. Wie ist der konkrete Planungs-, Sanierungs- und Ausbaustand und der weitere Zeitplan für jede einzelne der 27 Neckarschleusen zwischen Mannheim-Feudenheim und Plochingen?

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 110, 111 und 112 zusammen beantwortet.

Die Reihenfolge der erforderlichen Maßnahmen wird anhand des baulichen Zustandes der Bauwerke festgelegt. Um den sicheren Schiffsverkehr auch weiterhin gewährleisten zu können, dürfen diese Abarbeitungslisten nicht statisch sein, da sich der Zustand eines Bauwerkes nicht prognosekonform entwickeln kann oder weil andere Einflüsse, wie z. B. Schwierigkeiten im Genehmigungsverfahren, bei den Bauvergaben oder bei der Bauabwicklung, eine Anpassung des vorgesehenen Zeitplans erforderlich machen.

Einen Überblick über die aktuell laufenden Projekte (einschl. Beschreibung der vorgesehenen Maßnahmen sowie deren vorgesehenen Umsetzungszeitraum) erhält man auf der Homepage des Amtes für den Neckarausbau (ANH) unter www.anh.wsv.de/projekte/schleusen/index.html.

Einen Überblick über die aktuellen Nutzlängen und Nutzbreiten aller Neckarschleusen sind im Elektronischen Wasserstraßen-Informationsservice (ELWIS) hinterlegt (www.elwis.de/Binnenwasserstrassen/Technische-Daten/index.html).

113. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung für die Zukunftschancen des Plochinger Hafens – vor dem Hintergrund, dass zunehmend 135 Meter lange Binnenschiffe den Neckar befahren werden – jeweils für die Szenarien mit Ausbau der Neckarschleusen und ohne Ausbau der Neckarschleusen?

Das Projekt „Verlängerung der Neckarschleusen“ für das 135-m-Schiff von Mannheim bis Plochingen wird im Rahmen der Aufstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans 2015 unter Berücksichtigung neuer Prognosen zum Verkehrsaufkommen und zur Entwicklung der Flottenstruktur erneut bewertet werden. Schlussfolgerungen werden dann unter Würdigung der Bewertungsergebnisse und des zugrunde zu legenden Finanzrahmens mit Vorlage des Bundesverkehrswegeplans 2015 getroffen werden.