



Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Christine Kamm**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 03.03.2016

Umweltauswirkungen, Flächenverbrauch und Verkehrsbelastung durch den für den Bundesverkehrswegeplan in 21 Abschnitten (BY 120-BY 140) angemeldeten Ausbau der B 16/B 16 a zwischen Füssen und Oberdünzing

Ich frage die Staatsregierung:

- 1.1 Wie viel Fläche würde durch den zum Bundesverkehrswegeplan angemeldeten geplanten Ausbau der B 16 und B 16 a im neuen Bundesverkehrswegeplan durch den Bau insgesamt und aufgeteilt auf die verschiedenen Teilabschnitte jeweils verbraucht (insbesondere betreffend die Ortsumfahrungen Steinbach, Martobendorf/Bertoldshofen (B 472), Rieder, Kaufbeuren, Ichenhausen/Kötz, Wattenweiler/Höselhurst, Niederrauau/Aletshofen, Loppenhausen, Pfaffenhausen, Hausen, Mindelheim, Höchstädt, Höchstädt/Schwenningen und Tapfheim, Schwenningen/Tapfheim, Neuburg-S (Oberhausen/Schensand) und Oberdünzing (16a) sowie die Erweiterungen oder Neubauten der B 16 bei Neuburg, Marienheim, Gallingkofen, der B 13, St 2043 und A 9)?
- 1.2 Wie viele Flächen würden als Ausgleichsflächen für diese Eingriffe benötigt?
- 1.3 Wie viel landwirtschaftlich nutzbare Fläche ginge durch die geplanten Maßnahmen jeweils verloren?
- 2.1 Wie hoch ist dabei der Flächenanteil in welchen ausgewiesenen Schutzgebieten?
- 2.2 In welcher Länge schließen sie an Schutzgebiete an?
- 2.3 Welche Auswirkungen auf Schutzgebiete sind zu erwarten?
- 3.1 Mit welchen Umweltauswirkungen ist durch den Bau der geplanten Straßenabschnitte zu rechnen?
- 3.2 Welche Wohngebiete, Mischgebiete und Erholungsgebiete würden durch die geplanten Maßnahmen stärker als bisher mit Lärm belastet?
- 3.3 In welchen Umfang könnten welche Orte durch die geplanten Ausbaumaßnahmen entlastet werden?
- 4.1 Mit welchen Verkehrsbelastungen wird auf dieser Strecke gerechnet?
- 4.2 Welche Lärmschutzmaßnahmen sind vorgesehen?
- 4.3 Welche Maßnahmen zum Lärmschutz sind in den Kostenschätzungen berücksichtigt?
- 5.1 Trifft es zu, dass die Strecke oder Teile der Strecke auch durch sogenannte Gigaliner genutzt werden können?
- 5.2 Welche Abfahrtsknotenpunkte sind vorgesehen?
6. Wie bewertet die Staatsregierung den Flächenverbrauch dieser Projekte unter Berücksichtigung des nach wie vor zu hohen Flächenverbrauches in Bayern?
- 7.1 Welche Kosten würden durch den zum Bundesverkehrswegeplan angemeldeten geplanten Ausbau der B 16 a im neuen Bundesverkehrswegeplan durch den Bau insgesamt und aufgeteilt auf die verschiedenen Teilabschnitte verbraucht?
- 7.2 Welche Verbesserungen sind beim Schienenpersonennahverkehr (SPNV) der Region in den kommenden 10 Jahren geplant und welche Kosten würden hierdurch entstehen?
- 7.3 Welche Verbesserungen des Schienenpersonennahverkehrs werden in diesem Bereich derzeit nicht angegangen, weil keine Mittel hierfür vorhanden sind?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 04.04.2016

Vorbemerkung:

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) schreibt derzeit den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) fort. Die Bayerische Staatsregierung hat am 12. März 2013 die Anmelde-Liste Straße für den Bereich des Freistaats Bayern zur Fortschreibung des BVWP beschlossen. Die Bayerische Straßenbauverwaltung war anschließend aufgefordert, für alle erwogenen Straßenbauprojekte standardisierte Projektunterlagen zu erstellen, die die Grundlage für die Projektbewertung durch das BMVI bilden.

Für die in der bayerischen Anmelde-Liste enthaltenen Projekte, welche derzeit noch ohne Planung sind, wurde eine denkbare und technisch realisierbare Variante gearbeitet. Diese Variante ist eine unter zahlreichen anderen möglichen Trassenvarianten. Für die Auswahl der Anmelde-variante wurden keine vertieften Erhebungen oder Variantenuntersuchungen durchgeführt. Diese sind erst Gegenstand nachfolgender Planungsphasen, sofern der Bund den Vordringlichen Bedarf des Projekts feststellt. Die nachfolgenden Antworten beziehen sich somit ausschließlich auf die zur Bewertung angemeldete Variante, sodass sich in den nachfolgenden Planungsphasen Abweichungen bzw. Änderungen ergeben können. Hierbei handelt es sich um folgende Projekte:

- Ortsumfahrung (OU) Rieder
- OU Steinbach
- N-OU Kaufbeuren

- OU Ichenhausen/Kötz
- OU Wattenweiler/Höselhurst
- OU Niederrauau/Aletshausen
- OU Loppenhausen
- OU Pfaffenhausen
- OU Hausen
- OU Mindelheim
- OU Höchstädt/Schwenningen – und OU Tapfheim
- OU Neuburg Süd – Oberhausen (Sehensand)
- Neuburg – St 2043
- Verlegung bei Marienheim
- St 2043 – B 13
- B 13 – A 9
- OU Oberdünzing
- AS Gallingkofen – AS Haslbach

Bei den angemeldeten Projekten, bei denen bereits weitere Planungsschritte erfolgt sind, beziehen sich die nachfolgenden Antworten jeweils auf den projektspezifischen Planungsstand. Dies sind die Projekte OU Marktoberdorf – Bertoldshofen (B 472), OU Ichenhausen/Kötz (Ost), OU Höchstädt und OU Schwenningen/Tapfheim.

1.1 Wie viel Fläche würde durch den zum Bundesverkehrswegeplan angemeldeten geplanten Ausbau der B 16 und B 16 a im neuen Bundesverkehrswegeplan durch den Bau insgesamt und aufgeteilt auf die verschiedenen Teilabschnitte jeweils verbraucht (insbesondere betreffend die Ortsumfahrungen Steinbach, Martoberdorf/Bertoldshofen (B 472), Rieder, Kaufbeuren, Ichenhausen/Kötz, Wattenweiler/Höselhurst, Niederrauau/Aletshofen, Loppenhausen, Pfaffenhausen, Hausen, Mindelheim, Höchstädt, Höchstädt/Schwenningen und Tapfheim, Schwenningen/Tapfheim, Neuburg-S (Oberhausen/Schensand) und Oberdünzing (16a) sowie die Erweiterungen oder Neubauten der B 16 bei Neuburg, Marienheim, Gallingkofen, der B 13, St 2043 und A 9)?

Die für die einzelnen Projekte aktuell ermittelte Flächeninanspruchnahme (ohne Ausgleichsflächen abseits des Straßenkörpers) kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden:

Projektbezeichnung	Gesamtflächenbedarf der Baumaßnahme (ohne Ausgleichsflächen abseits des Straßenkörpers) [ha]
OU Rieder	5,0
OU Steinbach	3,8
OU Marktoberdorf – Bertoldshofen (B 472)	10,8
N-OU Kaufbeuren	10,0
OU Ichenhausen/Kötz (Ost)	32,5
OU Ichenhausen/Kötz (Variante zu „OU Ichenhausen/Kötz (Ost)“)	29,7
OU Wattenweiler/Höselhurst	23,5
OU Niederrauau/Aletshausen	15,7
OU Loppenhausen	9,0
OU Pfaffenhausen	3,5
OU Hausen	3,6
OU Mindelheim	6,0
OU Höchstädt	46,1
OU Schwenningen/Tapfheim	48,8

Projektbezeichnung	Gesamtflächenbedarf der Baumaßnahme (ohne Ausgleichsflächen abseits des Straßenkörpers) [ha]
OU Höchstädt/Schwenningen – und OU Tapfheim (Variante zu „OU Höchstädt“ und „OU Schwenningen/Tapfheim“)	100,8
OU Neuburg Süd – Oberhausen (Sehensand)	50,0
Neuburg – St 2043	6,1
Verlegung bei Marienheim (Variante zu „Neuburg – St 2043“)	17,4
St 2043 – B 13	35,0
B 13 – A 9	10,4
OU Oberdünzing	6,5
AS Gallingkofen – AS Haslbach	2,5

1.2 Wie viele Flächen würden als Ausgleichsflächen für diese Eingriffe benötigt?

Der für die einzelnen Projekte aktuell ermittelte Ausgleichsflächenbedarf (außerhalb des Straßenkörpers) kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden:

Projektbezeichnung	Ausgleichsflächenbedarf (außerhalb des Straßenkörpers) [ha]
OU Rieder	1,3
OU Steinbach	2,4
OU Marktoberdorf – Bertoldshofen (B 472)	2,5
N-OU Kaufbeuren	2,7
OU Ichenhausen/Kötz (Ost)	9,3
OU Ichenhausen/Kötz (Variante zu „OU Ichenhausen/Kötz (Ost)“)	11,2
OU Wattenweiler/Höselhurst	4,7
OU Niederrauau/Aletshausen	3,1
OU Loppenhausen	2,6
OU Pfaffenhausen	10,0
OU Hausen	1,4
OU Mindelheim	1,9
OU Höchstädt	11,4
OU Schwenningen/Tapfheim	12,2
OU Höchstädt/Schwenningen – und OU Tapfheim (Variante zu „OU Höchstädt“ und „OU Schwenningen/Tapfheim“)	20,2
OU Neuburg Süd – Oberhausen (Sehensand)	25,0
Neuburg – St 2043	2,0
Verlegung bei Marienheim (Variante zu „Neuburg – St 2043“)	9,9
St 2043 – B 13	11,7
B 13 – A 9	4,2
OU Oberdünzing	1,6
AS Gallingkofen – AS Haslbach	0,5

1.3 Wie viel landwirtschaftlich nutzbare Fläche ginge durch die geplanten Maßnahmen jeweils verloren?

Es liegen keine Auswertungen vor, welche bestehenden Flächennutzungen jeweils in welchem Umfang von der projektspezifischen Flächeninanspruchnahme betroffen sind. Da sich Straßenplanungen zum Ausbau des für den weiträu-

migen Verkehr bestimmten Straßennetzes grundsätzlich auf den Außenbereich konzentrieren, ist davon auszugehen, dass die genannten Projekte überwiegend zulasten landwirtschaftlicher und in geringerem Umfang auch zulasten forstwirtschaftlicher Nutzflächen gehen.

2.1 Wie hoch ist dabei der Flächenanteil in welchen ausgewiesenen Schutzgebieten?

2.2 In welcher Länge schließen sie an Schutzgebiete an?

Die von den Projekten betroffenen Schutzgebiete sowie die erbetene Angabe von Flächenanteilen bzw. Durch- und Anschneidungslängen kann entsprechend dem aktuell vorliegenden Erhebungsstand der nachfolgenden Tabelle entnommen werden:

Projektbezeichnung	betroffene Schutzgebiete	betroffene Flächenanteile [ha]	Durch- bzw. Anschneidungslängen [m]
OU Rieder	keine	-	-
OU Steinbach	Biotopkartierung	1,4	600
OU Marktoberdorf – Bertoldshofen (B 472)	Biotopkartierung	1,0	350
N-OU Kaufbeuren	Biotopkartierung	0,2	80
OU Ichenhausen/Kötz (Ost)	Biotopkartierung	1,4	130
OU Ichenhausen/Kötz (Variante zu „OU Ichenhausen/Kötz (Ost)“)	Biotopkartierung	9,3	900
OU Wattenweiler/Höselhurst	keine FFH- oder SPA-Gebiete, Biotopkartierung bislang nicht erhoben	-	-
OU Niederrauhen/Aletshausen	keine FFH- oder SPA-Gebiete, Biotopkartierung bislang nicht erhoben	-	-
OU Loppenhausen	Biotopkartierung	< 0,1	60
OU Pfaffenhhausen	SPA-Gebiet 7828-471 Mindeltal	1,0	650
OU Hausen	keine	-	-
OU Mindelheim	keine	-	-
OU Höchstädt	FFH-Gebiet 7328-371 Nebel-, Kloster- und Brunnenbach	0,5	100
OU Schwenningen/Tapfheim	SPA-Gebiet 7229-471 Riesalb mit Kesseltal	< 0,1	80
OU Höchstädt/Schwenningen und OU Tapfheim (Variante zu „OU Höchstädt“ und „OU Schwenningen/Tapfheim“)	FFH-Gebiet 7328-371 Nebel-, Kloster- und Brunnenbach	0,5	100

Projektbezeichnung	betroffene Schutzgebiete	betroffene Flächenanteile [ha]	Durch- bzw. Anschneidungslängen [m]
OU Neuburg Süd – Oberhausen (Sehensand)	Biotopkartierung	< 0,1	10
	Trinkwasserschutzgebiet	4,9	2.300
	Bannwald	5,0	2.370
Neuburg – St 2043	Biotopkartierung	0,1	40
	Bannwald	0,9	350
Verlegung bei Marienheim (Variante zu „Neuburg – St 2043“)	Biotopkartierung	1,2	440
	Bannwald	0,6	230
St 2043 – B 13	FFH-Gebiet 7233-373 Donaumoosbäche, Zucheringer Wörth und Brucker Forst	6,0	2.210
	SPA-Gebiet 7231-471 Donauauen zwischen Lechmündung und Ingolstadt	1,6	580
	Landschaftsschutzgebiet	9,6	3.550
	Landschaftsbestandteil	< 0,1	35
	Biotopkartierung	4,9	1.830
	Bannwald	7,0	2.600
B 13 – A 9	FFH-Gebiet 7433-371 Paar	0,1	50
	Biotopkartierung	< 0,1	15
	Trinkwasserschutzgebiet	1,4	500
OU Oberdünzing	FFH-Gebiet 7136-304 Donauauen zwischen Ingolstadt und Weltenburg	0,2	100
	Landschaftsbestandteil	0,2	100
	Biotopkartierung	< 0,1	45
	Bannwald	0,1	80
AS Gallingshofen – AS Haslbach	Trinkwasserschutzgebiet	2,5	2.545

2.3 Welche Auswirkungen auf Schutzgebiete sind zu erwarten?

3.1 Mit welchen Umweltauswirkungen ist durch den Bau der geplanten Straßenabschnitte zu rechnen?

Die Umweltauswirkungen von Straßenaus- und -neubaumaßnahmen betreffen stets einen Großteil der zu betrachtenden Schutzgüter. Die Intensität der jeweiligen Betroffenheiten fällt hinsichtlich der einzelnen Projekte jedoch stark unterschiedlich aus. Die zu erwartenden Umweltauswirkungen der einzelnen Maßnahmen werden mit zunehmendem Planungsfortschritt immer genauer ermittelt. So führt beispielsweise das BMVI im Rahmen der Fortschreibung des BVWP eine sogenannte strategische Umweltprüfung auf

Basis eigener Erhebungen durch. Hierbei handelt es sich lediglich um eine sehr grobe Erfassung und Bewertung der jeweiligen Umweltauswirkungen. Im Rahmen der zur Baurechtschaffung durchzuführenden Planfeststellungsverfahren sind dann die jeweiligen Umweltauswirkungen detailliert zu untersuchen, darzustellen und den anderen Wirkungen des Vorhabens gegenüberzustellen. Nur wenn unter Beachtung aller rechtlichen Vorgaben und in Abwägung aller Belange das Projekt vernünftigerweise geboten ist, kann es zugelassen werden.

3.2 Welche Wohngebiete, Mischgebiete und Erholungsgebiete würden durch die geplanten Maßnahmen stärker als bisher mit Lärm belastet?

Es liegen keine Erhebungen vor, welche Gebiete durch die geplanten Maßnahmen stärker als bisher durch Straßenlärm belastet werden.

Seitens des Vorhabensträgers ist jedoch im Rahmen der Projektplanung sicherzustellen, dass die entsprechenden Vorgaben des Bundesimmissionsschutzgesetzes und der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung eingehalten werden.

3.3 In welchem Umfang könnten welche Orte durch die geplanten Ausbaumaßnahmen entlastet werden?

4.1 Mit welchen Verkehrsbelastungen wird auf dieser Strecke gerechnet?

Im Rahmen der Anmeldung der Projekte zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes wurden von der bayerischen Straßenbauverwaltung keine Prognoseverkehrszahlen ermittelt. Das BMVI hat als Grundlage der Projektbewertung (Nutzen-Kosten-Analyse) eine eigene Verkehrsprognose erstellt. Für die in den am 16. März 2016 erschienenen Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplanes aufgenommenen Projekte können die entsprechenden Werte derzeit unter www.bvwp-projekte.de (Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur) eingesehen werden.

Detaillierte projektbezogene Verkehrsuntersuchungen werden erst in der konkreten Projektplanung durchgeführt. Bislang liegen solche nur für die Projekte „OU Höchstädt“ und „OU Marktoberdorf – Bertoldshofen (B 472)“ vor.

Demnach wird auf der OU Höchstädt eine Verkehrsbelastung von 8.500 Kfz/24 h und auf der OU Marktoberdorf – Bertoldshofen (B 472) eine Verkehrsbelastung, je nach Abschnitt, von bis zu 10.200 Kfz/24 h prognostiziert.

Das Straßennetz in Höchstädt würde durch die geplante Maßnahme um bis zu 5.700 Kfz/24 h entlastet. In Marktoberdorf stellt sich eine Entlastung von bis zu 1.000 Kfz/24 h, im Stadtteil Bertoldshofen von bis zu 8.200 Kfz/24 h ein.

4.2 Welche Lärmschutzmaßnahmen sind vorgesehen?

4.3 Welche Maßnahmen zum Lärmschutz sind in den Kostenschätzungen berücksichtigt?

Die entsprechend dem jeweils vorliegenden Planungsstand absehbaren, zur Einhaltung der gesetzlichen Lärmschutzvorgaben erforderlichen Schallschutzmaßnahmen wurden in den Kostenberechnungen berücksichtigt.

Diese sind projektbezogen in der nachfolgenden Tabelle summarisch zusammengefasst:

Projektbezeichnung	geplante Lärmschutzmaßnahmen, summarische Längen-Zusammenfassung [m]
OU Rieder	keine
OU Steinbach	keine
OU Marktoberdorf – Bertoldshofen (B 472)	keine
N-OU Kaufbeuren	keine
OU Ichenhausen/Kötz (Ost)	keine
OU Ichenhausen/Kötz (Variante zu „OU Ichenhausen/Kötz (Ost)“)	LS-Wand: 1.150
OU Wattenweiler/Höselhurst	keine
OU Niederrauau/Aletshausen	keine
OU Loppenhausen	keine
OU Pfaffenhausen	keine
OU Hausen	keine
OU Mindelheim	keine
OU Höchstädt	keine
OU Schwenningen/Tapfheim	keine
OU Höchstädt/Schwenningen – und OU Tapfheim (Variante zu „OU Höchstädt“ und „OU Schwenningen/Tapfheim“)	keine
OU Neuburg Süd – Oberhausen (Sehensand)	LS-Wand: 350
Neuburg – St 2043	LS-Wand: 1.500 LS-Wall: 1.200
Verlegung bei Marienheim (Variante zu „Neuburg – St 2043“)	LS-Wand: 1.300
St 2043 – B 13	LS-Wand: 800 LS-Wall: 1.790
B 13 – A 9	LS-Wand: 1.000 LS-Wall: 2.000
OU Oberdünzing	keine
AS Gallingskofen – AS Haslbach	LS-Wall/Wand: 2.500

5.1 Trifft es zu, dass die Strecke oder Teile der Strecke auch durch sogenannte Gigaliner genutzt werden können?

Grundsätzlich ja.

Gemäß § 7 Bundesfernstraßengesetz ist der Gebrauch der Bundesfernstraßen jedermann im Rahmen der Widmung und der verkehrsbehördlichen Vorschriften zum Verkehr gestattet (Gemeingebrauch). Die Nutzung von Strecken durch Lang-Lkws wird bislang im Zuge eines seit 01.01.2012 laufenden und derzeit bis 31.12.2016 befristeten bundesweiten Feldversuchs geregelt durch die Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeugkombinationen mit Überlänge (LKWÜberStVAusV). Die Verordnung beschreibt dazu ein sog. Positivnetz. Teilstrecken der B 16 im Raum Ingolstadt sind bereits heute Bestandteil des sogenannten Positivnetzes. Zu einer möglichen weitergehenden Nutzung der B 16/16a durch Aufnahme weiterer Strecken in die Verordnung bestehen derzeit keine Überlegungen.

Der Text der Verordnung und eine Karte des aktuellen Positivnetzes ist online u. a. über die Webseite der Bundesanstalt für Straßenwesen (www.bast.de | Startseite → Verkehrstechnik → Fachthemen → Feldversuch Lang-Lkw) abrufbar.

5.2 Welche Abfahrtsknotenpunkte sind vorgesehen?

Die geplanten Verknüpfungen mit dem bestehenden Straßennetz können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden:

Projektbezeichnung	geplante Verknüpfungen mit dem bestehenden Straßennetz
OU Rieder	Anschluss der B 16 alt am Bauanfang und am Bauende.
OU Steinbach	Anschluss der B 16 alt am Bauanfang und am Bauende.
OU Marktoberdorf – Bertoldshofen (B 472)	An der künftig zur B 16 aufzustufenden OAL 5 neue Verknüpfung mit der B 12; am geplanten Verzweigungspunkt der B 16/B 472 nördlich Bertoldshofen Anschluss der OAL 5 nach Bertoldshofen; an der B 472 westlich Bertoldshofen Anschluss der B 472 alt.
N-OU Kaufbeuren	Anschluss der B 16 alt am Bauanfang und der OAL 6 (im weiteren Verlauf künftig zur B 16 aufzustufen) am Bauende.
OU Ichenhausen/Kötz (Ost)	Anschluss der B 16 alt am Bauanfang, der GZ 17, der St 2023 und der B 16 alt am Bauende.
OU Ichenhausen/Kötz (Variante zu „OU Ichenhausen/Kötz (Ost)“)	Anschluss der B 16 alt am Bauanfang, der GZ 5, der St 2023 und der B 16 alt/GZ 6 am Bauende.
OU Wattenweiler/Höselhurst	Anschluss der B 16 alt am Bauanfang und am Bauende.
OU Niederrauau/Aletshausen	Anschluss der B 16 alt am Bauanfang und am Bauende.
OU Loppenhausen	Anschluss der B 16 alt am Bauanfang und der B 16 alt/MN 7 am Bauende.
OU Pfaffenhausen	Anschluss der B 16 alt/St 2037 am Bauanfang, der GVS Pfaffenhausen – Salgen und der B 16 alt am Bauende.
OU Hausen	Anschluss der B 16 alt am Bauanfang und am Bauende.
OU Mindelheim	Anschluss der B 16 alt am Bauanfang, der Straße „Im Eichert“, des Heimenegger Weges und der St 2518.
OU Höchstädt	Anschluss der B 16 alt (OU Dillingen) am Bauanfang, der St 2212 und der B 16 alt am Bauende.
OU Schwenningen/Tapfheim	Anschluss der B 16 alt am Bauanfang, der B 16 alt zwischen Schwenningen und Tapfheim, der St 2021 und der B 16 alt am Bauende.
OU Höchstädt/Schwenningen – und OU Tapfheim (Variante zu „OU Höchstädt“ und „OU Schwenningen und Tapfheim“)	Anschluss der B 16 alt (OU Dillingen) am Bauanfang, der St 2212, der B 16 alt zwischen Schwenningen und Tapfheim, der St 2021 und der B 16 alt am Bauende.
OU Neuburg Süd – Oberhausen (Sehensand)	Anschluss der B 16 alt/St 2035 am Bauanfang.
Neuburg – St 2043	Anschluss der GVS östlich Neuburg.
Verlegung bei Marienheim (Variante zu „Neuburg – St 2043“)	keine
St 2043 – B 13	Anschluss der St 2043, der ND 18 bei Maxweiler, der ND 18 bei Weichering, der St 2048, der St 2044 und der B 13.

Projektbezeichnung	geplante Verknüpfungen mit dem bestehenden Straßennetz
B 13 – A 9	Anschluss der PAF 18, der GVS Niederstimm – Oberstimm und der A 9.
OU Oberdünzing	Anschluss der B 16(a)alt am Bauanfang, der PAF 30 und der B 16 alt am Bauende.
AS Gallingskofen – AS Haslbach	Anschluss der B 15 und der Rs 6.

6. Wie bewertet die Staatsregierung den Flächenverbrauch dieser Projekte unter Berücksichtigung des nach wie vor zu hohen Flächenverbrauches in Bayern?

Selbstverständlich ist sich die Staatsregierung des bestehenden Zielkonfliktes zwischen unterschiedlich gearteten Flächennutzungen bewusst. Ein bedarfsgerechter Ausbau des qualifizierten Straßennetzes ist jedoch im Hinblick auf die wirtschaftliche Entwicklung des Landes unabdingbar.

Die Frage, ob die mit einem spezifischen Infrastrukturvorhaben verbundene Flächeninanspruchnahme gerechtfertigt ist, erfordert in jedem Einzelfall eine detaillierte Prüfung und Abwägung aller öffentlich-rechtlichen und privaten Belange. Diese Abwägung erfolgt für Straßenbauprojekte i. d. R. im Planfeststellungsverfahren, da erst in diesem Planungsstadium alle relevanten Informationen hinreichend genau vorliegen.

7.1 Welche Kosten würden durch den zum Bundesverkehrswegeplan angemeldeten geplanten Ausbau der B 16 a im neuen Bundesverkehrswegeplan durch den Bau insgesamt und aufgeteilt auf die verschiedenen Teilabschnitte verbraucht?

Die geschätzten Kosten für die einzelnen Projekte können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden:

Projektbezeichnung	ermittelte Gesamtkosten [Mio. €]
OU Rieder	8,6
OU Steinbach	7,6
OU Marktoberdorf – Bertoldshofen (B 472)	29,5
N-OU Kaufbeuren	10,4
OU Ichenhausen/Kötz (Ost)	38,3
OU Ichenhausen/Kötz (Variante zu „OU Ichenhausen/Kötz (Ost)“)	52,4
OU Wattenweiler/Höselhurst	17,6
OU Niederrauau/Aletshausen	17,2
OU Loppenhausen	8,2
OU Pfaffenhausen	4,5
OU Hausen	5,9
OU Mindelheim	7,1
OU Höchstädt	34,5
OU Schwenningen/Tapfheim	50,5
OU Höchstädt/Schwenningen und OU Tapfheim (Variante zu „OU Höchstädt“ und „OU Schwenningen/Tapfheim“)	92,5
OU Neuburg Süd – Oberhausen (Sehensand)	42,9
Neuburg – St 2043	29,0
Verlegung bei Marienheim (Variante zu „Neuburg – St 2043“)	30,7
St 2043 – B 13	110,3

Projektbezeichnung	ermittelte Gesamtkosten [Mio. €]
B 13 – A 9	32,4
OU Oberdünzing	8,3
AS Gallingkofen – AS Haslbach	9,5

7.2 Welche Verbesserungen sind beim Schienenpersonennahverkehr (SPNV) der Region in den kommenden 10 Jahren geplant und welche Kosten würden hierdurch entstehen?

Im Rahmen des Wettbewerbsprojektes Dieselnetz Ulm sollen zum Teil bessere Anschlüsse in Günzburg und Mindelheim hergestellt werden. Auf den Linien Augsburg – Füssen und München – Füssen kommen im Rahmen der Neuvergabe des Dieselnetzes Augsburg I ab Ende 2018 Neufahrzeuge zum Einsatz. Da es sich bei der Höhe der Bestellerentgelte um vertrauliche Daten der Verkehrsunternehmen handelt, können zu den Kosten keine Angaben gemacht werden.

In den kommenden 10 Jahren sind folgende weitere Qualitätsverbesserungen geplant:

Die Strecke der Donautalbahn von Regensburg bis Ulm ist im Dezember 2010 mit einem neuen Vertrag in Betrieb gegangen. Dieser läuft noch bis einschließlich 2022. In dieser Zeit werden bereits hohe Qualitätsstandards bezüglich Zugbegleitquote und Service, Pünktlichkeit und Anschlusssicherung, Sauberkeit und Funktionsfähigkeit der Ausstattung sowie nachfragegerechter Kapazitäten geboten. Der derzeitige Betreiber, die agilis Verkehrsgesellschaft mbH, setzt die Qualitätsanforderungen sehr erfolgreich um, so dass aktuell kein Bedarf nach einer Verschärfung der Anforderungen besteht. Mit der Neuausschreibung 2022 werden die Anforderungen erneut geprüft und an die dann bestehenden Standards angepasst.

Die Strecke zwischen Günzburg und Mindelheim gehört zum Dieselnetz Ulm, das nach Durchführung einer Ausschreibung im Dezember 2019 neu in Betrieb gehen wird. In der Ausschreibung, die derzeit vorbereitet wird, werden die aktuellen hohen Qualitätsstandards gefordert. Diese führen zu weiteren Qualitätssteigerungen, etwa im Bereich Zugbegleitquote.

Der Streckenabschnitt zwischen Kaufbeuren und Füssen ist Teil des Dieselnetzes Augsburg I, das vor Kurzem nach erfolgter Ausschreibung an die Bayerische Regiobahn GmbH vergeben wurde. Die Betriebsaufnahme durch den Gewinner der Ausschreibung wird im Dezember 2018 sein. Auch in dieser Ausschreibung wurden die hohen Qualitätsstandards der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) gefordert, die u. a. nachfragegerechte Zugbegleitquoten und Kapazitäten sicherstellen.

7.3 Welche Verbesserungen des Schienenpersonennahverkehrs werden in diesem Bereich derzeit nicht angegangen, weil keine Mittel hierfür vorhanden sind?

Die Kapazitätsanforderungen auf den Strecken Günzburg – Mindelheim und Marktoberdorf – Füssen sind, wie auch auf allen anderen Streckenabschnitten, weitgehend nachfragegerecht geplant worden. Da auf diesen Streckenabschnitten wegen der vorhandenen Bahnsteiglängen Einschränkungen seitens der Infrastruktur bestehen, sind weitere Kapazitätsausweitungen derzeit nicht möglich.