

Rede des Leiters der Abteilung Straßen- und Brückenbau in der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, Ministerialdirigent Reinhard Entorf, anlässlich der 8. Regionalkonferenz des Regionalen Planungsverbands Landshut in Dingolfing am 10. März 2006

Straßeninfrastruktur in der Regionalplanung - Anforderungen, Machbarkeit, Perspektiven

Es gilt das gesprochene Wort!

Einleitende Worte Ich **danke** Ihnen für die **Einladung** zur heutigen **Regionalkonferenz** Ihres **Planungsverbands**. Ich bin sehr gerne nach Dingolfing gekommen und möchte die Gelegenheit nutzen, Ihnen den **aktuellen Stand und das weitere Vorgehen** der aus meiner Sicht **wichtigsten Straßeninfrastrukturmaßnahmen in Niederbayern, insbesondere in der Region Landshut** vorzustellen.

Folie 1

Gliederung Auf folgende **Schwerpunkte** werde ich in meinem Vortrag näher eingehen:

Folie 2

- Anteile der Verkehrsträger und Verkehrsprognose des Gesamtverkehrs,
- Haushaltssituation im Straßenbau,
- Kommunalstraßenförderung,
- Wichtige Straßenprojekte in Niederbayern,

...

- Themenkomplex LKW-Maut

Mobilität

In unserer heutigen, stark arbeitsteiligen Wirtschaftsordnung stellt die **Mobilität** eine grundlegende **Voraussetzung für Beschäftigung und Wirtschaftswachstum** dar. Die Produktivität in einer Volkswirtschaft hängt wesentlich von der Qualität und Kapazität der Verkehrsinfrastruktur ab. Dies trifft auf die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße genauso zu wie auf den Verkehrsträger Nr. 1 – die Straße. Es ist deshalb nur konsequent, eine leistungsfähige und gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur bereit zu stellen, um unseren Wohlstand und die Zukunftsfähigkeit unseres Landes sichern zu können.

Anteile der
Verkehrsträger

Folie 3

In Deutschland werden **knapp 90 %** der Verkehrsleistungen im **Personenverkehr** auf der **Straße** erbracht. Rund **10 %** teilen sich der **Schiene- und Luftverkehr**. Im **Güterverkehr** bewältigt die **Straße 70 %**, während **Schiene und Binnenschifffahrt** mit **rund 16 bzw. 12 %** in vergleichbarer Größenordnung liegen.

Verkehrsdreh-
scheibe Bayern

Deutschland, an das acht Nachbarstaaten anschließen, nimmt in Europa eine zentrale Stellung ein, wenn es darum geht, den internationalen

...

Personen- und Güterverkehr abzuwickeln. Insbesondere gilt dies für Bayern, das durch die EU-Osterweiterung noch mehr in den Schnittpunkt der europäischen Verkehrsmagistralen rückt. Wir können Bayern daher zu Recht als Verkehrs-drehscheibe in Europa bezeichnen.

Verkehrsprognose
Gesamtverkehr

Deutschland ist aufgrund seiner Lage im Zentrum Europas das **Haupttransitland der gesamten EU**. Die wirtschaftliche Entwicklung, die europäische Integration und die EU-Osterweiterung lassen für die nächsten Jahre ein **erhebliches zusätzliches Verkehrsaufkommen** erwarten. **Bayern** ist dabei **in besonderem Maße** vom wachsenden grenzüberschreitenden Verkehr und vom Transitverkehr **betroffen**.

Folie 4

Nach der „**Verkehrsprognose 2015**“ der Bundesregierung nehmen die Verkehrsleistungen beim Gesamtverkehr **zwischen 1997 und 2015** beim **Personenverkehr** um **20 %** und beim **Güterverkehr** um **64 %** zu. Die größten Zuwachsraten ergeben sich beim **grenzüberschreitenden Verkehr (+ 91 %)**, insbesondere beim **Transitgüterverkehr (+ 105 %)**.

Die „**Verkehrsprognose Bayern 2015**“ des ifo-

...

Instituts geht im gleichen Zeitraum von einer Zunahme im Personen- bzw. Güterverkehr von 26 % bzw. 85 % aus. Die Verkehrsleistungen liegen damit deutlich über den Prognosen für Deutschland. Dies trifft mit + 95 % auch im grenzüberschreitenden Verkehr und mit + 115 % beim Transitgüterverkehr zu. Insbesondere betroffen sind davon die Straßenverbindungen von und nach Tschechien und damit das Straßennetz in Oberfranken, der Oberpfalz und hier in Niederbayern.

Die Prognosen zeigen auch, dass in der Zukunft die Straße der wichtigste Verkehrsträger bleibt und den Löwenanteil des Zuwachses aufnehmen wird.

Entwicklung des durchschnittlichen täglichen Verkehrs

Folie 5

Ein Blick auf die Verkehrsentwicklung auf den überörtlichen Straßen in Bayern zeigt deutlich, dass die Verkehrsmenge in den Jahren 1997 bis 2004 in allen Straßenklassen gestiegen ist. Der durchschnittliche tägliche Verkehr hat in nur acht Jahren bereits um 13 % auf den Autobahnen und 6 % im Zuge der Bundesstraßen zugenommen. Auch im Netz der Staats- und Kreisstraßen ist ein Zuwachs von 3 bzw. 5 % zu verzeichnen.

...

Lassen Sie mich nun auf die Haushaltssituation im Straßenbau eingehen.

Finanzsituation
Bundesfernstraßen

Folie 6

Obwohl wir mit der **Finanzausstattung** durch den Bund insgesamt im Jahr 2005 mit 971 Mio. Euro sehr zufrieden sein konnten, **reicht uns das Geld doch bei weitem nicht**, um alle wichtige neuen Projekte zu beginnen und gleichzeitig auch die Erhaltung der Straßen und Brücken angemessen zu berücksichtigen. Der **Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen** zeigt, welche **große Aufgaben** vor uns stehen. Wichtige Projekte können trotz der Einstufung in den „Vordringlichen Bedarf“ in den nächsten 10 Jahren nicht begonnen werden. Wir haben in Bayern vollziehbares Baurecht für ein Finanzvolumen von rund **750 Mio. €** in absehbarer Zeit für weitere **1,6 Mrd. €**

Folie 7

Wir freuen uns deshalb, dass nach der vom Bundeskabinett am 22. Februar 2006 beschlossenen mittelfristigen Finanzplanung die **Ausgaben für Verkehrsinvestitionen in der Legislaturperiode um insgesamt 4,3 Milliarden Euro gegenüber der bisherigen Planung erhöht werden** sollen. Der Straßenbau ist daran mit der Hälfte der Mittel beteiligt. Zu Euphorie besteht jedoch kein Anlass, denn die zusätzlichen Mittel

...

Folie 8

setzen nur auf der sehr niedrigen Finanzplanung aus dem Jahr 2004 auf. Im **Etatentwurf 2006** der Bundesregierung sind **5,8 Mrd. Euro** für den Straßenbau eingeplant, in den folgenden Jahren bis 2009 sind jeweils 5,5 Mrd. Euro vorgesehen. Wir liegen damit deutlich unter den Endergebnissen der Jahre 2004 (6,0 Mrd. Euro) und 2005 (6,3 Mrd. Euro). Für Bayern haben wir heuer am Jahresanfang einen Einplanungsrahmen von **knapp 850 Mio. Euro**. Dabei hoffen wir natürlich, dass auch 2006 wieder zusätzliche Mittel nach Bayern fließen werden und am Jahresende ein deutlich besseres Ergebnis zu verzeichnen sein wird.

Staatsstraßen

Wie schaut es im **Staatsstraßenbau** aus? Erfreulicher Weise können wir seit 2005 dank des „Investitionsprogramms Zukunft Bayern“ (IZB) wieder etwas zuversichtlicher in die Zukunft blicken.

Die Staatsregierung verfolgt eine **Doppelstrategie aus Sparen und Investieren**. Davon profitiert auch der Staatsstraßenbau. Möglich wird dies durch Privatisierungserlöse aus dem Verkauf staatlicher Beteiligungen.

...

Aus dem durch die **Privatisierungserlöse** gespeisten und mit **300 Millionen Euro dotierten** **„Investitionsprogramm Zukunft Bayern“ (IZB)** stehen heuer zusätzlich für den Staatsstraßenbau **36 Millionen Euro** bereit.

Folie 9

Im Stammhaushalt sind heuer 104 Mio. Euro eingeplant. Insgesamt betrachtet sind die **Mittel für die Bestandserhaltung und den Um- und Ausbau jedoch weiterhin sehr knapp bemessen.** **Wir brauchen auch im Doppelhaushalt 2007/2008 zusätzliche Mittel aus Privatisierungserlösen,** um den dringend notwendigen Erhalt des Bestandes sichern und den ebenso unerlässlichen Ausbau der Staatsstraßen fortführen zu können. Darum bemühen wir uns im Landtag.

Förderung
Kommunal-
straßenbau

Folie 10

Ein gewichtiger **Investitionsschwerpunkt** ist auch der **Kommunalstraßenbau**, den der Freistaat in den letzten Jahren mit **jeweils deutlich über 200 Millionen Euro bezuschusst** hat. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die tatsächliche Investitionssumme mehr als das 1 ½-fache der Zuschüsse beträgt. Hier haben wir zur Zeit eine gute Finanzausstattung und auch gute Förderkonditionen. Der überwiegende Teil der Fördergelder kommt dabei aus dem **Gemeinde-**

...

verkehrsfinanzierungsgesetz. Der Bedarf an GVFG-Mitteln für den kommunalen Straßenbau ist nach wie vor hoch. Hier werden wir auch in Zukunft in bewährter Weise den Kommunen helfen. Zwar ist in der Föderalismuskommission beschlossen worden, das GVFG in der bisherigen Form auslaufen zu lassen; die Länder werden aber weiterhin – zumindest bis 2013 – über entsprechende Mittel verfügen können.

Staatsstraßen in
gemeindlicher
Sonderbaulast

Ein nicht unwesentlicher Teil der Kommunalstraßenförderung kommt aus dem Förderprogramm **„Staatsstraßenumgehungen in gemeindlicher Sonderbaulast“**, das mit Einnahmen aus der Kraftfahrzeugsteuer gespeist wird. Mit diesem überaus **erfolgreichen Förderprogramm** haben wir seit 1999 bereits **42 Ortsumgehungen finanziert**, die andernfalls erst viele Jahre später hätten gebaut werden können. Und die **Nachfrage der Gemeinden** nach weiteren Sonderbaulast-Projekten ist **nach wie vor hoch**.

Die staatlichen Fördermittel sind allerdings begrenzt. Es kommen nur diejenigen Städte und Gemeinden zum Zug, die rasch zupacken.

...

Ich appelliere hier an die Kommunen, dieses Angebot zu nutzen. In Niederbayern konnten so die Ortsumgehungen von Frontenhausen, Geiselhöring, Albersdorf und Rotthalmünster realisiert werden und in Reisbach und Eichendorf laufen konkrete Planungen dazu.

Folie 11

Nun möchte auf die **wichtigsten Straßenbaumaßnahmen** eingehen. An erster Stelle steht hier natürlich die **Bundesautobahn A 94.**

Bedeutung
der A 94

Die A 94 zählt zu den vordringlichsten Straßenbauprojekten in Bayern allgemein und in Niederbayern im Besonderen. Gerade für den südostbayerischen Wirtschaftsraum stellt sie **die** künftige „**Lebensader**“ dar. Von den **140 km** der A 94 **zwischen dem Autobahnkreuz München-Ost und** der A 3 bei **Pocking** sind **38 km fertig** gestellt, davon 14 km zwischen Marktl und Simbach zunächst nur einbahnig. Weitere 20 km zwischen Ampfing und Winhöring („**Umfahrung Mühldorf**“) sind derzeit **in Bau** und werden Ende 2006 fertig gestellt.

Forstinning -
Heldenstein

Die herausragendste verkehrliche und damit auch rechtliche Bedeutung hat natürlich der 39 km

...

lange Streckenabschnitt zwischen Forstinning und Heldenstein als Lückenschluss zwischen Mühldorf und München. Hier erfolgt im ersten Teilabschnitt zwischen Forstinning und Pastetten die rechtliche Weichenstellung für den weiteren Verlauf der A 94 über Dorfen oder Haag.

Folie 12

Für diesen Teilabschnitt hat der Bayerische Verwaltungsgerichtshof am 19. April 2005 beschlossen, das Verfahren dem Europäischen Gerichtshof zur Vorab-Entscheidung vorzulegen und den Sofortvollzug des Planfeststellungsbeschlusses auszusetzen. Die Planungen für diesen Teilabschnitt haben dadurch leider einen deutlichen zeitlichen Rückschlag erfahren.

Projekt-
management

Angesichts der Dringlichkeit der Maßnahme und um weitere Zeitverluste möglichst gering zu halten, haben wir ein „Projektmanagement A 94“ eingerichtet. Primäre Aufgabe war und ist es nun, die genannten Beschlüsse des VGH sachlich und rechtlich zu analysieren und Heilungsmöglichkeiten für den Planfeststellungsbeschluss zu erarbeiten.

Im Ergebnis wird der beklagte Planfeststellungsbeschluss als heilbar betrachtet. Das

...

heißt, dass es in der Summe aller Belange weiterhin **keine fachlich oder rechtlich durchschlagenden Gründe** gibt, **von der Trasse Dorfen abzuweichen**. Der **Ministerrat**, dem Herr Staatsminister Dr. Beckstein Ende Januar darüber berichtet hat, hat dieses Ergebnis **zustimmend zur Kenntnis** genommen. Die **Öffentlichkeit** hat Herr Staatsminister Dr. Beckstein **persönlich** im Rahmen einer Veranstaltung **am 11. Februar 2006 in Ampfing** über **Sachstand und Perspektiven der A 94** informiert. Die anwesenden **Mandatsträger, Landräte, Bürgermeister** und **Wirtschaftsvertreter** haben Herrn Staatsminister dabei ihre **breite Zustimmung signalisiert**.

Weiteres
Vorgehen

Die **nächste Aufgabe** ist nun, auf dieser Grundlage **noch im Jahr 2006** für den Teilabschnitt **Forstinning – Pastetten im Zuge der Trasse Dorfen** die **Antragsunterlagen** für ein **ergänzendes Verfahren** zu erarbeiten. Ziel ist ein Planfeststellungsbeschluss, der die FFH-Problematik und die Trassenabwägung – auch in der Vorausschau auf die Gesamtstrecke bis Heldenstein – fachlich und rechtlich bewältigt.

Dies schließt eine vorab durchzuführende förmliche **FFH-Verträglichkeitsprüfung** für

...

die beiden Abschnitte Pastetten – Dorfen und Dorfen – Heldenstein mit ein, denn die nachgemeldeten FFH-Gebiete liegen ausschließlich in diesen beiden Abschnitten. Das **ergänzende Verfahren** soll dann **so zügig wie möglich durchgeführt** und **abgeschlossen** werden. Das wollen wir **möglichst bis Ende 2007** schaffen.

Nach Erlass des ergänzenden Beschlusses **hängt** der **angestrebte Baubeginn** für diesen Lückenschluss sodann **vom Abschluss des Verfahrens vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof** ab, das seinerseits der vorherigen Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs bedarf.

Fortschritte

Die Betrachtung dieser Schwierigkeiten im Abschnitt Forstinning – Heldenstein mit einer Länge von nur 39 km sollte uns **nicht den Blick verstellen auf die unzweifelhaften Fortschritte** sowohl **in der Planung** als auch **im Bau** der restlichen Strecke der rund 140 km langen A 94:

Folie 11

Ich verweise auf die **fertigen Abschnitte** zwischen **München und Forstinning** sowie zwischen **Winhöring und Marktl und weiter, vorerst einbahnig, bis Simbach.**

...

Die Umfahrung Mühldorf ist derzeit voll im Bau und wird Ende 2006 fertig. Auf 27 km werden wir dort dann rund 173 Millionen Euro investiert haben. Den Verkehrsteilnehmern stehen damit Ende 2006 allein zwischen Ampfing und Marktl 33 km der A 94 zweibahnig zur Verfügung, in die dann bereits rund 200 Millionen Euro investiert sind.

Für den rund 70 Millionen Euro teuren Abschnitt von Heldenstein bis Ampfing sind bei der Autobahndirektion Südbayern die Planfeststellungsunterlagen in Bearbeitung. Ich bin zuversichtlich, daß es nach der Planfeststellung auch dort mit dem Bau bald weitergeht.

Simbach –
Pocking

Darüber hinaus hat der Bau der A 94 im niederbayerischen Abschnitt zwischen Simbach und der A 3 bei Pocking große Bedeutung für die Grenzregion Bayern/ Österreich. Wenn auch die A 94 von Marktl über Simbach bis Malching bei der letzten Fortschreibung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen durch den Bund in den „Weiteren Bedarf“ zurückgestuft wurde, so ist doch ein 23 km langer Teilabschnitt zwischen Malching und der A 3 im aktuellen Bedarfsplan

...

im Vordringlichen Bedarf enthalten. Davon sind 11 km im Bereich Malching/Kirchham zunächst aber gemäß gesetzlicher Vorgabe nur einbahnig vorgesehen. Die Planungen für den „Vordringlichen Bedarf“ sind voll im Gange. Für einen ersten Abschnitt läuft bereits das Planfeststellungsverfahren. Den Planfeststellungsbeschluß hierfür erwarten wir noch in diesem Jahr. Für einen weiteren Abschnitt wird er zeitnah beantragt, für die übrigen Abschnitte von westlich Pocking bis zur A 3 ist der Vorentwurf in Bearbeitung.

Dies zeigt, dass wir auch im niederbayerischen Teil der A 94 das uns Mögliche tun, um die A 94 zügig voranzubringen. Eine Aussage für einen konkreten Baubeginn kann aber vor Abschluss der Planfeststellungsverfahren leider nicht getroffen werden. Auch haben wir vom Bund noch keine Aussage, wie sich der Haushalt der nächsten Jahre entwickeln wird. Unser Ziel ist, dass auch hier in dem ersten Abschnitt bei Malching die Bagger noch 2007 weiterarbeiten können.

Bedeutung der
B 15 neu

Folie 13

Die zweibahnige Bundesstraße B 15 neu soll zukünftig in Nord-Süd-Richtung von der A 93 bei Regensburg bis zur A 8 bei Rosenheim

...

verlaufen. Damit verbindet sie im Netz der bayerischen Fernstraßen für den weiträumigen Verkehr die Autobahnen A 3, A 93, A 92, A 94 und A 8 miteinander.

Neben diesem Vorteil für den großräumigen Verkehr sind die **positiven Auswirkungen** durch den Bau der B 15 neu auf die **Region** von nicht minderer Bedeutung. Über **30 Ortsdurchfahrten** an der bestehenden B 15 können durch den Straßenneubau vom Verkehr **entlastet** werden. Die von der immer weiter steigenden Verkehrslawine überrollten **Kommunen** gewinnen dadurch erheblich an **Lebensqualität**.

Vor allem aber wird die B 15 neu als sinnvolle Ergänzung des bestehenden Fernstraßennetzes helfen, den im Zuge der **EU-Osterweiterung** stark **ansteigenden Transitverkehr** aus dem Osten in den Süden Europas zu bewältigen. Auf Grund der durchgehenden Fertigstellung der A 93 zwischen Hof und Regensburg wird hier **zusätzlicher Verkehrsdruck auf die B 15 neu** zukommen.

Planungs-
geschichte

Nach den erfreulichen Urteilen des Bayerischen
Verwaltungsgerichtshof und des

...

Bundesverwaltungsgerichts besteht **unanfechtbares Baurecht** für den ersten **Bauabschnitt** der B 15 neu zwischen **Saalhaupt und Neufahrn.** Nahezu 30 Jahre vergingen zwischen den ersten Vorplanungen im Raumordnungsverfahren und dem Baubeginn der Vorschüttung bei Schierling im September 2004. Ein Zeichen dafür, dass die B 15 neu mit **Gesamtkosten von 113 Mio. Euro in diesem Abschnitt** nicht unumstritten ist. Zahlreiche Klagen gegen den **Planfeststellungsbeschluss** aus dem Jahr **1994** für den **22 km langen Straßenabschnitt** beschäftigten Behörden und Gerichte über nahezu ein Jahrzehnt. Dies im Einzelnen nochmals dazulegen, möchte ich Ihnen heute ersparen. **Positiv** ist, daß **für mehr als die Hälfte** der Strecke **zwischen A 93 und A 92** **Baurecht** vorliegt.

Klagen und
Gerichtsverfahren

Die **Weichen** für den Bau der zweibahnigen B 15 neu zwischen Saalhaupt und Neufahrn **sind somit gestellt.** Alle an der Planung beteiligten Behörden und Fachbüros dürfen das Ergebnis des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens als Bestätigung ihrer Arbeit verstehen.

Baubeginn

Der **Baubeginn** für den 22 km langen Straßen-

...

abschnitt zwischen der A 93 bei Saalhaupt und Neufahrn in Niederbayern soll **Mitte 2006** erfolgen. Die **Ausschreibungen für sechs Brücken** werden derzeit vorbereitet. Sie wissen, dass erste Vorarbeiten bei Schierling bereits ein deutliches Zeichen zugunsten der B 15 neu gesetzt haben.

Die im September 2004 begonnene und zwischenzeitlich abgeschlossene **Dammschüttung** war bautechnisch notwendig, da die **setzungsempfindlichen Böden des Labertals** hierdurch ausreichend Zeit haben sich zu **verdichten** und eine solide Grundlage für die spätere Straße zu bilden. Dies spart beim Weiterbau Zeit und Geld. Mit dem damaligen Baubeginn wollten wir auch ein **Signal** für die **Leid geplagten Anlieger der alten B 15** setzen, dass es mit der **B 15 neu weitergeht**. Das **vorläufige Bauziel** für diesen Abschnitt ist **2010**, abhängig von der **Haushaltsentwicklung**.

Finanzbedarf

Insgesamt sind in die 140 km lange Neubaustrecke zwischen Regensburg und Rosenheim knapp **1 Milliarde Euro** zu investieren. Allein der besonders vordringliche **Abschnitt** zwischen der **A 93** bei **Regensburg** und der **A 92** bei **Landshut** ist auf rund **250 Mio. Euro** veranschlagt. Dies

...

macht deutlich, vor welcher Aufgabe wir noch stehen und welche finanziellen Anstrengungen noch erforderlich sind.

B 15 neu
Regensburg (A93) –
Landshut (A92)

Für die beiden **weiteren Abschnitte** von Neufahrn bis zur A 92 bei Landshut, bei denen die Planfeststellungsverfahren wegen des Rechtsstreits im Abschnitt Saalhaupt - Neufahrn ruhen mussten, haben wir die Zeit genutzt und die **Planfeststellungsunterlagen** auf Grund des Urteils und neuerer Rechtssprechungen **überarbeitet und aktualisiert.** Im **Dezember 2003** wurde das **Planfeststellungsverfahren** für den 9 km langen Abschnitt **Neufahrn – Ergoldsbach beantragt.** Die Erörterungstermine hierfür werden voraussichtlich im Frühjahr 2006 stattfinden. Anschließend wird der Planfeststellungsbeschuß erlassen. Für den 7 km langen Abschnitt von **Ergoldsbach bis zur A 92 bei Essbach** wurde der Planfeststellungsantrag im September 2005 gestellt. Hier werden die Erörterungstermine voraussichtlich im Herbst 2006 stattfinden.

Sie können daraus ersehen, dass wir die **Planungen** im besonders vordringlichen Abschnitt zwischen Regensburg und Landshut **mit großem Nachdruck vorantreiben.**

...

B 15 neu
Umfahrung
Landshut

Südlich der A 92 ist der 12 km lange Abschnitt **bis** zur Bundesstraße 299 bei **Geisenhausen** mit der **Ostumfahrung Landshut** leider nur im **Weiteren Bedarf** des neuen Bedarfsplans enthalten. Allerdings liegt dafür **Planungsrecht** vor, sodass wir die **Planungen** für diesen insbesondere für die Stadt Landshut so wichtigen Streckenabschnitt **2005** aufnehmen konnten. Dabei wird auch, wie im Bedarfsplan zusätzlich gefordert, die besondere naturschutzfachliche Problematik des **FFH-Gebiets „Isar-Hangkante“** abgearbeitet.

Wichtig ist, dass die B 15 neu bis zur Verknüpfung mit der A 8 bei Rosenheim auch künftig im Bedarfsplan enthalten bleibt.

Dritte AS
Dingolfing an
A 92

Bevor ich zu weiteren Bundesstraßenmaßnahmen komme, möchte ich kurz auf die Forderung nach einer **dritten Anschlussstelle Dingolfing** an der A⁹² eingehen.

Im Zusammenhang mit dem neuen **europaweiten Auslieferungslager** von BMW (Dynamikzentrum), das im Juni 2005 eröffnet wurde, wird aktuell die Errichtung einer neuen Anschlußstelle im Raum Dingolfing gefordert. Sie soll den LKW-

...

Verkehr unmittelbar auf die Autobahn A 92 ableiten.

Frühere
Forderung

Diese Forderung ist nicht neu. Ein von BMW unterstützter Antrag der Stadt Dingolfing aus dem **Jahr 1998** zur Errichtung einer neuen Anschlussstelle an anderer Stelle konnte seinerzeit nicht befürwortet werden.

Die damals geforderte Anschlussstelle im Zuge einer Gemeindeverbindungsstraße hätte vorwiegend der Erschließung von Gewerbegebieten und der Verlagerung von **zwischen-gemeindlichem Verkehr** auf die A 92 gedient. Dies steht im Widerspruch zur Funktion einer Autobahn, die vorrangig für den **weiträumigen, schnellen Verkehr** bestimmt ist.

Aktueller
Stand

Die Stadt Dingolfing bzw. BMW haben den aktuellen Vorschlag mittlerweile durch ein Planungsbüro untersuchen lassen. Zur Vorbereitung der Untersuchungen hatten mehrere Gespräche zwischen der Stadt Dingolfing, Vertretern von BMW sowie des Planungsbüros und der Autobahndirektion Südbayern stattgefunden. Nach dem vorläufigen Ergebnis der Untersuchung zeichnet sich ab, dass die nunmehr gestellte Forderung nach einer zusätzlichen Anschlussstelle

...

wegen der zwischenzeitlich eingetretenen verkehrlichen und strukturellen Entwicklungen **durchaus Realisierungschancen hat.** Voraussetzung dafür ist allerdings, dass ein **potentieller Baulastträger** und damit Antragsteller für die neue Anschlussstelle gefunden wird.

Fazit

Für den Bau neuer Anschlussstellen an Bundesautobahnen die Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erforderlich. Dort werden **strenge Anforderungen** an die Genehmigung neuer Anschlussstellen gestellt:

- Neue Anschlussstellen sollen primär dem Fernverkehr dienen. Dies ist besonders wichtig.
- Insbesondere durch kürzer werdende Anschlussstellen-Abstände dürfen Verkehrssicherheit und Verkehrsfluss nicht beeinträchtigt werden.
- Für das Verhältnis von Nutzen und Kosten für Bau und Unterhaltung einer neuen Anschlussstelle ist ein Verhältnis > 3 nachzuweisen.

Am Zug sind aber zunächst die Stadt Dingolfing und BMW, bevor eine Entscheidung getroffen

...

werden kann.

Folie 14

Nun zu den weiteren Bundesstraßenmaßnahmen:

B 20, Furth i.W.
– Straubing –
Landau -
Eggenfelden

Die **Bundesstraße 20** hat als **Nord-Süd-Achse** für den ostbayerischen Raum ohne Zweifel eine herausragende Bedeutung. Sie ist aber auch als **internationale Verbindung** von der tschechischen Republik bis zur Bundesgrenze nach Österreich und als **Zubringer** zu den Autobahnen **A 3, A 92 und A 94** auch für die Region Landshut bedeutsam.

Die B 20 ist in den letzten Jahren **kontinuierlich ausgebaut** worden. Die bisherigen Investitionen belaufen sich bereits auf über **100 Millionen Euro**. Nach der Fertigstellung der Ortsumgehung Malgersdorf im Jahr 2004 ist die B 20 **weitgehend ortsdurchfahrtenfrei** ausgebaut.

Anbau dritter
Fahrstreifen

Jetzt geht es darum, für die vorhandene bzw. in den nächsten Jahren zu erwartende Verkehrsbelastung den **Anbau dritter Fahrstreifen** weiter zu führen. Der dreistreifige Querschnitt kommt bei Verkehrsbelastungen von ca. **10 -15.000 Kfz/Tag** zum Einsatz. Auf der B 20 ist dabei auch der **hohe Schwerverkehrsanteil** ein wichtiges Kriterium für die Wahl dieses Straßenquerschnitts. Im **Bereich Straubing zwischen der A 3 und der B 8** sowie

...

südlich und nördlich von Landau im **Bereich der A 92** sind **dreistreifige Querschnitte** mit großem Erfolg bereits in Betrieb. Ebenso im Zuge der Ortsumgehungen Malgersdorf und Wilting-Traitsching. In diesem Jahr werden bei **Oberschneiding** südlich von Straubing weitere 4 km dreistreifig ausgebaut.

Darüber hinaus haben wir noch im letzten Jahr ein Konzept für den **dreistreifigen Zwischenausbau** des Abschnittes **Cham bis Furth im Wald** mit einem Kostenvolumen von knapp **10 Millionen Euro** mit dem Bund abgestimmt, um auch hier der zu erwartenden Verkehrsbelastung zu begegnen. Wir hoffen, vorbehaltlich der Mittelbereitstellung durch den Bund, dass wir hier heuer mit einem ersten Abschnitt bei Weiding beginnen können.

Knotenpunkts-
umbau

Ergänzend zum dreistreifigen Ausbau werden **Knotenpunkte** an der B 20 **höhenfrei** ausgebaut. Im Straubinger Bereich läuft derzeit der Ausbau des **Knotens B 20/B 8** zu einem vollen **Kleeblatt**. Mit dem Ausbau der **Anschlussstelle Straubing** an der Autobahn **A 3** ebenfalls zu einem **Vollkleeblatt** werden wir heuer beginnen.

Zusammenfassend läßt sich festhalten, dass wir mit dem genannten **dreistreifigen Ausbau und** dem

...

Umbau der beiden **Knotenpunkte** in den nächsten Jahren auf der B 20 **rund 20 Millionen Euro** investieren werden.

Bedarfsplanmaß-
nahmen B 20

Folie 15

Dazu kommen noch zwei **Bedarfsplanmaßnahmen**, die derzeit in der Planungsphase sind. Das Planfeststellungsverfahren für die **Ortsumgehung Furth im Wald** kann nach sehr aufwändigen Plantekturen voraussichtlich Mitte des Jahres mit dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses abgeschlossen werden. Falls uns Klagen und lange gerichtliche Auseinandersetzungen erspart bleiben, wollen wir einen Baubeginn 2007 ins Auge fassen. Allerdings muss ich darauf hinweisen, dass die Finanzierung dieser mit **rund 45 Millionen Euro** sehr teuren Maßnahme eine große Herausforderung darstellt. Aber wir werden auch dafür einen Weg finden.

Folie 14

Die zweite Bedarfsplanmaßnahme ist die **Verlegung** der B 20 **zwischen Cham und Rissmannsdorf**. Für den dringenderen Bereich südlich der bereits 2002 fertig gestellten Ortsumgehung Wilting-Traitsching ist der Vorentwurf zur Genehmigung vorgelegt. Auch diese Maßnahme wird nochmal **knapp 8 Millionen Euro** erfordern.

4-streifiger
Ausbau der B 20

...

Der **4-streifige Ausbau der B 20** ist **im Bedarfsplan** für die Bundesfernstraßen bisher noch **nicht durchgehend enthalten**. Der Abschnitt **Cham – Furth im Wald** ist im **Weiteren Bedarf** berücksichtigt.

Ich bin jedoch der Auffassung, dass wir mit den aufgezeigten Ausbaumaßnahmen, die bereits in Bau sind oder demnächst beginnen, den derzeitigen Erfordernissen weitestgehend gerecht werden. Im Hinblick auf die mittelfristig zu erwartende Verkehrszunahme infolge der EU-Osterweiterung werden wir uns natürlich dafür einsetzen, dass **bei** der nächsten **Fortschreibung des Bedarfsplanes** der **zweibahnige, 4-streifige Ausbau** der B 20 insgesamt **überprüft** wird.

Ausbau weiterer
Bundes- und
Staatsstraßen

Folie 16

Die bayerische Straßenbauverwaltung misst darüber hinaus auch dem weiteren **Ausbau der Bundes- und Staatstraßen** in Niederbayern, insbesondere auch in Ihrer Region **große Bedeutung** zu.

B 588

Folie 17

So haben wir im letzten Jahr mit der **Verlegung bei Mitterskirchen** im Zuge der **B 588** begonnen. Den Verlauf der Trasse zeigt der Kartenausschnitt. Die

...

B°588 wird künftig für das Rottal eine wichtige Zubringerfunktion zur A°94 erfüllen.

B 388

Folie 16

Folie 18

Folie 16

Im Zuge der **B 388** ist für die **Ortsumgehung Dirnaich** im Februar dieses Jahres der Planfeststellungsbeschluss erlassen worden. Noch bleibt abzuwarten, ob gegen den Beschluss geklagt wird. Wir streben für diese rund 9 Millionen Euro teure Maßnahme einen Baubeginn 2007 an. Ob das gelingt, hängt wiederum von den verfügbaren Mitteln ab. Zwischen **Eggenfelden und Pfarrkirchen** haben wir im letzten Jahr einen ersten Abschnitt **3-streifig** ausgebaut. Für weitere 3 Kilometer wird derzeit der Vorentwurf aufgestellt. Dabei werden zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auch **Knotenpunkte höhenfrei** ausgebaut.

Mit der Planung der **Ortsumgehung Brombach** können wir leider nicht beginnen, da die Maßnahme vom vordringlichen Bedarf in den weiteren Bedarf zurückgestuft wurde.

B 299

Folie 19

Dieses „Schicksal“ ist auch den beiden **Ortsumgehungen Weihmichl und Unterneuhausen im Zuge der B°299** widerfahren. Allerdings haben wir für beide Maßnahmen **Planungsrecht** erhalten. In diesem Jahr wird für beide

...

Folie 20

Maßnahmen **ein Raumordnungsverfahren** durchgeführt. Die beiden Kartenausschnitte zeigen die in das Verfahren eingebrachten **Wahllinien**. Nach Vorliegen der landesplanerischen Beurteilung werden wir in die Vorentwurfsplanung einsteigen.

Staatsstraßen

Obwohl die **Mittel für den Staatsstraßenbau weiterhin sehr knapp sind**, blicke ich für ihre Region auch hier durchaus positiv in die Zukunft. In der **Liste der baureifen Staatsstraßenprojekte**, die durch mögliche, zusätzliche Privatisierungsmittel zeitnah begonnen werden können, **stehen Projekte aus Ihrer Region ganz oben**. In der Übersichtsfolie sind die Maßnahmen dargestellt. Es sind **kleinere, aber für die Region sehr wichtige Ausbaumaßnahmen bzw. Ortsumgehungen**. Der Ausbau „südlich Rottenburg“ ist im Bau. **Die Ausbaumaßnahmen** „Schwaig – Mauern“, „westlich Großgundertshausen“, „westlich Münchnerau“ und „südlich Hachlstuhl“ sind baureif. Für den **Ausbau südlich Waldhof** läuft das Planfeststellungsverfahren, für die **Ortsumgehung Neukirchen-Godlsham** wird es Ende des Jahres eingeleitet. Für den **Ausbau südlich Pfarrkirchen** erstellen wir bis Mitte des Jahres die Vorentwurfsplanung. Erst kürzlich wurde eine **Ortsumgehung von Weihenstephan**

im Zuge der St 2143 mit der Gemeinde Hohenthann **als Sonderbaulastmaßnahme mit einer hohen staatlichen Förderung** besprochen. Sie sehen, auch im Bereich der Staatsstraßen bleiben wir „am Ball“.

Lkw-Maut

Zum Abschluss möchte ich noch kurz **auf die Problematik** des **Mautausweichverkehrs** eingehen.

Verlagerungen
im
niederbayerischen
Raum

Der hinsichtlich Lkw-Verlagerungen auffälligste durchgehende Straßenzug in Niederbayern ist die **Bundesstraße 8, Regensburg – Passau**. Die höchsten Verkehrszunahmen im Schwerverkehr auf dieser Strecke sind im Bereich Regensburg – Plattling zu verzeichnen. Auch die **B 16 zwischen A 9 und Regensburg** musste **einen Anstieg beim Lkw-Verkehr** verkraften, der allerdings deutlich hinter dem der B 8 zurückbleibt. Die seit Ende 2005 vorliegende **Modellsimulation des Bundes**, ordnet die B°8 der zweithöchsten Verlagerungsklasse „250 bis 500 Lkw“ und die **B°16 der Verlagerungsklasse „150 bis 250 Lkw“** **>12 t werktätlich** zu.

Folie 22

Die Belastung der **übrigen Bundesstraßen in Niederbayern** mit Mautausweichverkehr ist

...

gering, überwiegend sogar unauffällig. Es zeigt sich, dass **umfangreiche flächendeckende** Verlagerungen des Lkw-Verkehrs von den Bundesautobahnen auf das nachgeordnete Straßennetz **nicht** stattgefunden haben.

Mögliche
Maßnahmen gegen
Verkehrsver-
lagerungen

Folie 23

Bei dem Bemühen, die „Mautflüchtlinge“ wieder auf die Autobahn zurück zu bringen, setzt Bayern zum **Schutz der regionalen Wirtschaft** allerdings nicht auf eine Ausweitung der Maut auf Bundesstraßen. Bundesweit sind bisher übrigens nur 6 Streckenabschnitte auf Bundesstraßen für eine Bemautung vorgesehen. Wir sind der Überzeugung, dass **lokale Durchfahrtsverbote** mit dem neuen **Zusatzschild „Durchgangsverkehr“** in Verbindung mit dem Zeichen 253 (Sinnbild Lkw) und dem Zusatzschild „12 t“ verträglichere Lösungen sind, um den Mautausweichverkehr wieder auf die Autobahn zurückzudrängen.

Schlussworte

Wie Sie meinen vorangegangenen Ausführungen entnehmen konnten, werden in Niederbayern derzeit große Bemühungen unternommen, die Verkehrsinfrastruktur weiter auszubauen. Die bayerische Straßenbauverwaltung hat es bisher stets verstanden, auch für schwierigste Planungen

das Baurecht zu erlangen. Die eigentliche Herausforderung liegt jedoch in der Finanzierung dieses gewaltigen Investitionsbedarfs.

Ich möchte auch Sie bitten, Ihren Einfluss an entsprechender Stelle geltend zu machen, damit wir die dringenden Aufgaben zeitnah umsetzen können.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.