

vbw

Die bayerische Wirtschaft



Position

Umsetzungsstand Bundesverkehrswegeplan

Stand: Juni 2018
www.vbw-bayern.de

Vorwort

Moderne Verkehrsinfrastruktur – Basis für Wachstum und Beschäftigung.

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist Grundvoraussetzung für eine erfolgreiche Wirtschaft. Von besonderer Bedeutung sind dabei bedarfsgerechte Verkehrsnetze, die sicherstellen, dass Unternehmen für Mitarbeiter und Waren gut erreichbar sind.

Die vbw – Vereinigung der Bayerischen Wirtschaft e. V. begrüßt den aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2030 und setzt sich für eine Umsetzung ein, bei der die Verkehrsinfrastruktur konsequent an den vorhersehbaren Bedarf angepasst und die dafür erforderlichen Investitionen sichergestellt werden.

Notwendig ist ein Verkehrswegenetz, das der Bedeutung Deutschlands und Bayerns als zentraler Verkehrsdrehscheibe in Europa gerecht wird. Dafür sind Investitionsprioritäten zu setzen. Dabei müssen die regionale Entwicklung des Verkehrsaufkommens, die demografische Entwicklung sowie die mit zukunftsweisender Verkehrserschließung verbundenen wirtschaftlichen Entwicklungsperspektiven berücksichtigt werden.

Unsere Broschüre nimmt zur grundsätzlichen Ausrichtung des Bundesverkehrswegeplans 2030 Stellung und gibt einen Überblick zum Umsetzungsstand bayerischer Verkehrsprojekte.

Bertram Brossardt
27. Juni 2018

Inhalt

Position auf einen Blick	1
1 Bundesverkehrswegeplan 2030.....	3
1.1 Kerninhalte.....	3
1.1.1 Erhalt vor Neubau; Engpassbeseitigung	3
1.1.2 Finanzierung	3
1.1.3 Wirkungen für Straße, Schiene und Wasserstraße	4
1.2 Position der vbw	4
1.2.1 Kerninhalte des Bundesverkehrswegeplans positiv.....	4
1.2.2 Umsetzung der Projekte muss noch schneller erfolgen.....	5
2 Umsetzungsstand der Projekte in Bayern.....	7
2.1 Straßenprojekte	7
2.2 Schienenprojekte	17
Ansprechpartner / Impressum.....	21

Hinweis

Zitate aus dieser Publikation sind unter Angabe der Quelle zulässig.

Position auf einen Blick

Zukunftsgerechtes Verkehrswegenetz.

Die bayerische Wirtschaft ist auf ein leistungsfähiges Gesamtverkehrssystem angewiesen, um Wirtschaftswachstum zu erreichen und Beschäftigung zu sichern.

Der Standortvorteil einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur darf nicht verspielt werden. Viele Verkehrswege sind vor allem zu Spitzenzeiten dramatisch überlastet. Das behindert das wirtschaftliche Wachstum und führt zu Zeitverlusten, Kostensteigerungen, Verkehrsunfällen und Umweltverschmutzung.

Bei der Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans muss erreicht werden:

1. Bei Fernstraßen müssen die Substanz erhalten und Engpässe für den Güter- und Personenverkehr beseitigt werden. In Bayern sind die stark belasteten Nord-Süd-Autobahnen durch den Ausbau von Bundesstraßen zu entlasten.
2. Die Schienenwege sind zukunftsfest und umweltorientiert auszugestalten. Zentral für Bayern sind internationale Hochgeschwindigkeitsverbindungen, die vorrangige Beseitigung von Engstellen in Ballungsräumen wie München und Nürnberg sowie Flächenerschließung für den Regional- und Güterverkehr.
3. Es ist ein schiffahrtsgerechter Standard für die Donau mit ganzjährig durchgängiger Befahrbarkeit zu schaffen.
4. Der Ausbau des Flughafens München ist weiter voranzubringen. Dazu gehört neben der Realisierung der dritten Start- und Landebahn auch die Anbindung mit einem Ausbau der Bahnstrecke ABS 38 München – Mühldorf – Freilassing in Verbindung mit Walpertskirchener Spange und Erdinger Ringschluss.

1 Bundesverkehrswegeplan 2030

Engpässe beseitigen, weitere Kapazitäten schaffen.

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 wurde 2016 beschlossen. Wichtige Grundlage ist die im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur federführend von Intraplan Consult GmbH erstellte „Verkehrsverflechtungsprognose 2030“ vom 11. Juni 2014. Danach wird die Verkehrsleistung im Personenverkehr in Deutschland bis zum Jahr 2030 im Vergleich zu 2010 um gut 12 Prozent zunehmen. Dies entspricht einem jährlichen Wachstum von 0,5 Prozent. Die Transportleistung im Güterverkehr wird im selben Zeitraum mit 38 Prozent noch deutlich stärker ansteigen.

Die Schwerpunkte des Bundesverkehrswegeplans werden im Folgenden skizziert.

1.1 Kerninhalte

1.1.1 Erhalt vor Neubau; Engpassbeseitigung

Das Prinzip „Erhalt vor Neubau“ und die Engpassbeseitigung in hoch belasteten Korridoren stehen im Fokus.

Für die neuen Vorhaben gibt es im BVWP 2030 die Dringlichkeitsstufen

- Vordringlicher Bedarf (VB)
- Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung (VB-E)
- Weiterer Bedarf (WB)
- Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*).

Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs sollen im Geltungszeitraum des BVWP bis zum Jahr 2030 umgesetzt bzw. begonnen werden.

1.1.2 Finanzierung

Das Gesamtvolumen des BVWP 2030 beträgt rund 269,6 Milliarden Euro. Davon stehen 226,7 Milliarden Euro für den Substanzerhalt und die Aus- und Neubauprojekte des VB mit VB-E für den Zeitraum von 2016 bis 2030 zur Verfügung. Die restlichen 42,8 Milliarden Euro sind für die Finanzierung von Vorhaben, die erst in einer späten Phase des BVWP-Geltungszeitraums begonnen und nach 2030 zu Ende finanziert werden.

Allein für den Erhalt der Bestandsnetze von Straße, Schiene und Wasserstraße werden von 2016 bis 2030 ca. 141,6 Milliarden Euro benötigt. Die entspricht rund 69 Prozent des BVWP-Planungsrahmens von 2016 bis 2030. Das Volumen für den Substanz-erhalt wird damit deutlich gegenüber dem BVWP 2003 erhöht, der hierfür Investitionen von rund 83 Milliarden Euro vorsah.

Vom Gesamtvolumen des BVWP 2030 (inkl. Erhaltung) entfallen auf

- Straße: 49,3 Prozent,
- Schiene: 41,6 Prozent
- Wasserstraße: 9,1 Prozent.

Für Erhalt und den Ausbau der Verkehrsnetze wird im BVWP-Zeitraum von 2016 bis 2030 ein durchschnittliches Finanzvolumen von rund 15 Milliarden Euro pro Jahr angestrebt.

1.1.3 Wirkungen für Straße, Schiene und Wasserstraße

Der BVWP 2030 geht von folgenden Wirkungen aus:

- Durch die Straßenbauvorhaben des VB/VB-E werden auf den deutschen Autobahnen kapazitätsbedingte Engpässe auf einer Streckenlänge von rund 2.000 Richtungskilometern abgebaut.
- Durch die Schienenvorhaben des VB/VB-E werden kapazitätsbedingte Engpässe auf einer Streckenlänge von rund 800 Kilometern abgebaut.
- Durch die Wasserstraßenvorhaben des VB/VB-E werden an den Bundeswasserstraßen insgesamt acht qualitative Engpässe auf Seeschiffahrtsstraßen mit einer Gesamtlänge von rund 300 Kilometern sowie sieben qualitative Engpässe und ein quantitativer Engpass auf Binnenschiffahrtsstraßen mit einer Gesamtlänge von rund 370 Kilometern beseitigt.

1.2 Position der vbw

1.2.1 Kerninhalte des Bundesverkehrswegeplans positiv

Die Kerninhalte sind insgesamt zu begrüßen. Hervorzuheben ist:

- Investitionsprojekte mit einem Gesamtvolumen von 269,6 Milliarden Euro sind erfreulich ambitioniert.
- Das Prinzip „Erhalt vor Neubau“ und die Engpassbeseitigung in hoch belasteten Korridoren ist eine klare Prioritätensetzung und zu begrüßen. Sie darf aber nicht zu einem Stillstand bei wichtigen Neubauvorhaben führen.
- Die Einrichtung der Dringlichkeitskategorie „Vordringlicher Bedarf (VB) mit Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung (VB-E)“ erfüllt eine vbw Forderung. Denn Projekte mit hoher verkehrlicher Bedeutung müssen frühzeitig umgesetzt werden.

- Es ist auch erfreulich, dass im aktuellen Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD vereinbart wurde, den Investitionshochlauf fortzuführen. Doch es werden zusätzliche Mittel nötig sein.

1.2.2 Umsetzung der Projekte muss noch schneller erfolgen

Die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur wurde im Rahmen der Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans an vielen Stellen angepackt. Es müssen aber alle Anstrengungen unternommen werden, damit die Projekte noch schneller vorankommen.

Es gilt nun, die begonnenen Projekte zügig fertigzustellen und mit den weiteren rasch zu beginnen. Die Verkehrsinfrastruktur muss konsequent auf den vorhersehbaren Bedarf hin ausgebaut werden.

Bayern hat 2017 von den rund 8,1 Milliarden Euro Haushaltsmitteln des Bundes rund 1,85 Milliarden Euro für den Bau und Erhalt seiner Bundesfernstraßen erhalten. Das ist ein Anteil von 23 Prozent am Bundesfernstraßenhaushalt. Damit wurde erfreulicherweise das bisher beste Ergebnis aus 2016 von rund 1,63 Milliarden Euro übertroffen.

Zum Vergleich: Der längenbezogene Anteil an den Bundesautobahnen liegt in Bayern bei 19,3 Prozent, bei den Bundesstraßen bei 15,9 Prozent.

Der Schwerpunkt der Maßnahmen lag 2017 sowohl im Bundesfernstraßenhaushalt als auch im Staatsstraßenhaushalt in der Bestandserhaltung. So flossen von den 1,85 Milliarden Euro des bayerischen Anteils 919 Millionen Euro in den Erhalt der Bundesfernstraßen.

Die hohe Quote für Bayern liegt auch daran, dass die Auftragsverwaltung in Bayern durch frühzeitig Planung rechtzeitig die Weichen für die Umsetzung von Maßnahmen gestellt hat. Es gilt sicherzustellen, dass auch nach dem Aufbau der Infrastruktargesellschaft Verkehr ein ausreichender Mittelzufluss für Projekte in Bayern sichergestellt ist und die Verwaltung in Bayern auch künftig effizient und effektiv arbeiten kann.

Zukünftige Investitionen müssen regionale Schwerpunkte des Verkehrswachstums und der demografischen Entwicklung sowie die mit zukunftsweisender Verkehrserschließung verbundenen wirtschaftlichen Entwicklungsperspektiven ebenso berücksichtigen wie die Bedeutung des jeweiligen Verkehrsträgers für Güter- und Personenverkehr.

Ein wichtiger Schritt auf dem Weg zu einer schnelleren Umsetzung von Projekten kann das Gesetz zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich werden. Der Entwurf vom 07. Juni 2018 ist im Großen und Ganzen zu begrüßen. Die Strategie Planungsbeschleunigung des Bundesverkehrsministeriums aus der letzten Legislaturperiode findet sich in großem Umfang in dem vorliegenden Gesetzesentwurf wieder.

2 Umsetzungsstand der Projekte in Bayern

Schwerpunkte der Infrastruktur

Um die großräumige Verkehrsinfrastruktur Bayerns nachhaltig leistungsfähig zu halten, sind insbesondere die in Folge aufgeführten Projekte von herausragender Bedeutung.

Der Umsetzungsstand berücksichtigt, dass verschiedene Projekte bereits im vorangegangenen Bundesverkehrswegeplan enthalten waren und damit Planungen nicht erst im Jahr 2016 begonnen wurden.

2.1 Straßenprojekte

In nachfolgender Übersicht ist der aktuelle Stand der Umsetzung dargestellt.

Unterschieden wird jeweils danach, ob die jeweilige Projektphase gestartet **S** oder abgeschlossen **A** ist. Zudem wird, soweit möglich, das jeweilige Quartal („Q“) angegeben. Der Umsetzungsstand beruht auf Angaben des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr.

Autobahnen

Projekt	Entwurfs- planung	Baurechtl. Genehmig.- verfahren	Bau
A3			
6-streifiger Ausbau AS Nittendorf – AK Regensburg			
6-streifiger Ausbau AK Regensburg – AS Rosenhof			S Q4 2017
6-streifiger Ausbau AK Deggendorf – AS Hengersberg	S Q4 2015		
ÖPP AK Biebelried – AK Fürth/Erlangen			
Kauppenbrücke (o) – w AS Rohrbrunn			A Q4 2015
w AS Rohrbrunn – Haseltalbrücke			S Q1 2016
Haseltalbrücke – w AS Marktheidenfeld			S Q2 2016
w AS Marktheidenfeld – w AS Wertheim (LGr. BY/BW)			A Q4 2017
w AS Heidingsfeld – ö AS Randersacker			S Q3 2012
Fuchsberg – ö AS Geiselwind			S Q1 2016
6-streifiger Ausbau ö AK FÜ/ER bis ö Main-Donau-Kanal			S Q2 2014

Projekt	Entwurfs- planung	Baurechtl. Genehmig.- verfahren	Bau
A6			
LGr. BW/BY – AK Feuchtwangen	A Q2 2018		
AS Schwabach-W – AS Roth			S Q2 2016
AS Roth (B 2n) – AK Nürnberg-O (excl.)			A Q3 2017
AK Nürnberg-Ost (A 9)		S Q3 2016	
A7			
6-streifiger Ausbau zw. AD Hittistetten und AS Illertissen			
A8			
Betreibermodell München-Augsburg			A Q4 2010
Betreibermodell Ulm-Augsburg			A Q3 2015
6-streifiger Ausbau AS Ulm-West – AK Ulm/Elchingen		S Q2 2017	
8-streifiger Ausbau AS Hofoldingen Forst – AS Holzkirchen	S Q1 2017		
8-streifiger Ausbau AS Holzkirchen – Leitzachbrücke			
8-streifiger Ausbau Leitzachbrücke – Dettendorf (Irschenberg)	S Q1 2017		
8-streifiger Ausbau Dettendorf – AD Inntal			
6-streifiger Ausbau AD Inntal – AS Rosenheim			
6-streifiger Ausbau AS Rosenheim – Achenmühle		S Q2 2014	
6-streifiger Ausbau Achenmühle – Bernauer Berg		S Q3 2014	
6-streifiger Ausbau Bernauer Berg – AS Felden	S Q3 2011		
6-streifiger Ausbau AS Felden – AS Grabenstätt			
6-streifiger Ausbau AS Grabenstätt – Reichhausen	A Q3 2013		
6-streifiger Ausbau Reichhausen und Vogling	S Q1 2009		
A9			
6-streifiger Ausbau AS M.-Frankfurter Ring – AS M.-Schwabing			
A73			
AS Nürnberg/Hafen-Ost – AK Nürnberg/Süd			S Q4 2017
A92			
8-streifiger Ausbau AK Neufahrn – AD Flughafen M.			

Projekt	Entwurfs- planung	Baurechl. Genehmig.- verfahren	Bau
A94			
Verfügbarkeitsmodell Forstinning – Markt			S Q1 2016
6-streifiger Ausbau AS M.-Steinhausen – AS Feldkirchen-West			
6-streifiger Ausbau AK München-Ost – AS Markt Schwaben (FTO)			
4-streifiger Neubau AS Burghausen – Simbach a.Inn-West (2.FB)	S Q4 2016		
4-streifiger Neubau Simbach a.Inn-West – Simbach a.Inn-Ost			
4-streifiger Neubau Simbach a.Inn-Ost – Prienbach-Ost			
4-streifiger Neubau Kühstein – Malching (AS St2116)			A Q4 2013
4-streifiger Neubau Kirchham – Pocking (A3)		S Q2 2012	
Simbach – Pocking (A3), 4-streifiger Neubau Malching – Kirchham			S Q2 2016
A96			
6-streifiger Ausbau AS Oberpfaffenhofen – AS Germering-Süd			S Q2 2016
6-streifiger Ausbau AS Wörthsee – AS Oberpfaffenhofen	S Q1 2018		
A99			
8-streifiger Ausbau AS Haar – AS Ottobrunn			
8-streifiger Ausbau AS Kirchheim – AS Haar	A Q2 2008		
8-streifiger Ausbau AS Aschh./Isman. – AS Kirchheim		S Q1 2018	
8-streifiger Ausbau AK München-Nord – AS Aschheim/Ismaning			S Q3 2016
6-streifiger Ausbau AD M.-S/W – AK München-W.			
8-streifiger Ausbau AD M.-Allach – AD M.-Feldmoching			

Bundesstraßen

Projekt	Entwurfs- planung	Baurechtl. Genehmig.- verfahren	Bau
B2			
OU Althegnenberg			
OU Hattenhofen			
OU Mammendorf			
N-OU Murnau			
OU Weilheim			
OU Garmisch-Partenkirchen (mit Wank-Tunnel)	S Q1 2010		
OU Dietfurt			
OU Dettenheim			A Q3 2017
OU Wernsbach (PSL)			S Q4 2016
OU Forth			
OU Kissing / Mering – Teilprojekt der OSTTANGENTE			
2-bahniger Ausbau zw. Derching (A8) und Friedberg (B300)			
2-bahniger Ausbau zw. Friedberg (B300) und Kissing (B2)			
B2n			
4-streifiger Neubau OU Oberau			S Q2 2011
B4			
Ausb in Coburg (Weichengereuth)	S Q2 2012		
B8			
Ortsumgehung Postbauer-Heng			
OU Neustadt-Diebach			
B10			
Neu-Ulm (St 2021) – AS Nersingen (A 7)			A Q2 2017
B11			
Verlegung w Geretsried	S Q2 2017		
OU Ruhmannsfelden		S Q2 2017	
Verlegung bei Schweinhütt		S Q1 2017	

<u>Projekt</u>	<u>Entwurfs- planung</u>	<u>Baurechtl. Genehmig.- verfahren</u>	<u>Bau</u>
B12			
Erw. auf 4 Fahrstreifen zw. KE (A7) und MOD (B472)			
Erw. auf 4 Fahrstreifen zw. MOD (B472) und AS Jengen (A96)			
B13			
OU Hohenkammer			
A92 AS Unterschl. – St2339 Maisteig			
OU Fahrenzhausen			
OU Pfaffenhofen a.d. Ilm			
L2214 (Gabel) – Friedrichshofen			
OU Unsernherrn			
OU Holzkirchen (m Anschluss B 318)			
	A	Q4 2014	
OU Schlungenhof			
OU Stadeln			
OU Merkendorf			
	S	Q3 2009	
B14			
OU Großweismannsdorf			
OU Reichenschwand (Tunnel)			
B15			
Westtangente Rosenheim			
			S Q2 2012
St 2074 (ehem. B 11) – A 92 bei Landshut			
O-OU Landshut (A 92 – B 299)			
	S	Q2 2017	
S-OU Landshut (B 299 – B 15)			
B15n			
4-streifiger Neubau zw. Ergolsbach (LA9) und Essenbach (A92)			
			S Q3 2013

Umsetzungsstand der Projekte in Bayern

Projekt	Entwurfs- planung	Baurechtl. Genehmig.- verfahren	Bau
B16			
Ausbau L 2043 – B 13			
Neuburg – L 2043			
Ausbau B 13 – A 9	S Q1 2018		
4-streifiger Ausbau AS Gallingkofen – AS Haslbach			
OU Tapfheim			
Nordumfahrung Kaufbeuren (OU Pforzen)			
OU Hausen			
OU Marktoberdorf mit OU Bertoldshofen (B472)			S Q3 2013
OU Mindelheim			
OU Pfaffenhausen			
OU Wattenweiler/Höselhurst			
13_B16 OU Höchstädt	A Q1 2014		
OU Dillingen			A Q3 2015
15_B16 OU Schwenningen	S Q4 2011		
OU Ichenhausen – Kötz	S Q1 2017		
B19			
OU Giebelstadt – Euerhausen	A Q4 2012		
AS Leubas (A7) – Dieselstraße			
B20			
OU Burghausen	S Q4 2011		
OU Laufen		S Q3 2014	
OU Hammerau			
4-streifiger Ausbau Trieching (DGF 5) – Landau (A92)			
4-streifiger Ausbau Straubing (A 3) – Trieching (DGF 5)			
OU Gumpersdorf	A Q2 2014		
4-streifiger Ausbau Cham-S – Cham-M	S Q2 2015		
4-streifiger Ausbau Cham-M – Chameregg			
B21			
OU Bad Reichenhall (mit Kirchholtunnel)		S Q2 2011	
B22			
OU Eckersdorf			
B23			
OU Oberau			
W-OU Garmisch-Partenkirchen (mit Kramer-Tunnel)			S Q1 2010
OU Saulgrub			A Q4 2016

Projekt	Entwurfs- planung	Baurechtl. Genehmig.- verfahren	Bau
B25			
OU Greiselbach			S Q4 2016
OU Dinkelsbühl		S Q3 2014	
OU Lehengütingen			
OU Möttingen			
B26			
Ausbau B 469 – Aschaffenburg			
OU Gemünden			
B26n			
Karlstadt – AK Schweinfurt/Werneck (A7), BA 1	S Q1 2017		
Karlstadt – AK Schweinfurt/Werneck (A7), BA2			
B32			
OU Opfenbach			
B85			
AS Amberg-Ost (A 6) – Pittersberg			S Q2 2017
4-streifiger Ausbau westl. Wetterfeld – Untertraubenbach			A Q4 2016
OU Neubäu			S Q4 2015
B173			
OU Zettlitz – Oberlangenstadt			
OU Zeyern			S Q2 2016
Lichtenfels – Zettlitz 3. BA		S Q2 2012	
Lichtenfels – Zettlitz 2. BA			
Johannisthal – Kronach		S Q1 2012	
B279			
OU Wegfurt		A Q2 2017	
OU Saal a. d. Saale			
B286			
Schweinfurt (A 70) – Schwebheim (St 2277)			S Q1 2018
Bad Kissingen – B 19	S Q3 2015		
Bad Kissingen – B 19 BA II			

Umsetzungsstand der Projekte in Bayern

Projekt	Entwurfs- planung	Baurechtl. Genehmig.- verfahren	Bau
B287			
OU Nüdlingen			
B289			
OU Untersteinach			S Q1 2016
OU Weissdorf			
OU Münchberg		A Q3 2017	
OU Mainroth - Rothwind – Fassoldshof	A Q3 2016		
OU Kauerndorf			
B299			
OU Trostberg	S Q3 2007		
OU Tacherting			
OU Garching a.d.Alz			
OU Neuhausen	A Q4 2014		
OU Weihmichl	A Q4 2013		
Verl. bei Waldsassen/Kondrau		S Q2 2013	
OU Mühlhausen/OPf.			S Q2 2017
B300			
OU Weichenried		A Q1 2018	
AS Dasing (A 8) – Aichach			S Q4 2010
OU Diedorf/Vogelsang	S Q1 2006		
B301			
OU Rudelzhausen			
Nordostumfahrung Freising			S Q3 2016
Ausb. A92 – Marzling	S Q2 2016		
Ausbau Flughafen München – A 92			
OU Puttenhausen			
OU Mainburg			
B303			
Verlegung Sonnefeld – Johannisthal 3. BA		S Q1 2012	
OU Stadtsteinach		A Q4 2017	

Umsetzungsstand der Projekte in Bayern

Projekt	Entwurfs- planung	Baurechtl. Genehmig.- verfahren	Bau
B304			
OU Altenmarkt BA 1 (m. Aubertunnel)			S Q2 2017
OU Altenmarkt BA 2			
OU Obing		A Q2 2017	
OU Nunhausen - Matzing			
B318			
W-OU Gmund			
A8(AS Holzkir.) – B13(OU Holzkir.)			
B388			
OU Taufkirchen (Vils)		S Q4 2012	
OU Erding			
OU Moosinning			
OU Grünbach			
B 471 (Ismaning) – B 301 (Fischerhäuser)			
N-OU Passau			
B426			
OU Mömlingen			
B466			
OU Nördlingen			
B469			
Ausbau A3 – A45			
Ausbau A3 – AB16			
B470			
O-OU Forchheim			
OU Oesdorf			
OU Wimmelbach			
OU Lenkersheim			
OU Gremsdorf			

Projekt	Entwurfs- planung	Baurechl. Genehmig.- verfahren	Bau
B471			
Esting – Geiselbullach			
Fürstenfeldbruck Ost – Esting			
Dachau – A 92			
B 13 – Garching-Hochbrück			
St 2350 – Ismaning			
örtl Ismaning			
B472			
OU Waakirchen			
Ortsumgehung Hohenpeißenberg			
Nordumfahrung Bad Tölz			
		S Q3 2014	A Q4 2017
B533			
OU Auerbach			
	A Q2 2015		

2.2 Schienenprojekte



Einige Schienenprojekte waren bereits im vorhergehenden Bundesverkehrswegeplan enthalten – und wurden daher bereits vor 2016 gestartet.

Abbildung 1


Schienenprojekte Bayern im Bundesverkehrswegeplan

Bau



ABS / NBS Nürnberg – Erfurt

-  IBN der ICE-Hochgeschwindigkeitstrasse München – Nürnberg – Berlin erfolgte mit Beginn des Winterfahrplans 2017/18.
-  ABS Nürnberg – Ebersfeld wird sukzessive viergleisig ausgebaut (2018: Forchheim – Baiersdorf)


ABS / NBS Hanau – Nantenbach

-  Umfahrung Schwarzkopftunnel ist seit 2017 in Betrieb.


ABS München – Mühldorf – Freilassing (1., 2. und 3. Baustufe)

-  3. Gleis Freilassing – Salzburg: IBN am 11. Dezember 2017
-  Zweigleisigkeit Mühldorf – Tüßling: IBN am 22. Mai 2017

NBS / ABS Nürnberg – Ingolstadt – München

-  IBN des Neubaustreckenabschnitts (Bamberg –) Ebersfeld – Erfurt und damit Verkehrsaufnahme auf der ICE-Hochgeschwindigkeitstrasse München – Nürnberg – Berlin erfolgte mit Beginn des Winterfahrplans 2017/18.

ABS München – Lindau – Grenze D/A


-  Am 23. März 2018 begannen die Bauarbeiten. 2018 wird v. a. zwischen Memmingen und München gearbeitet, 2019 auch im westlichen Abschnitt Richtung Bodensee.

Legende:

ABS: Ausbaustrecke; NBS: Neubaustrecke

IBN: Inbetriebnahme

 Bau abgeschlossen

 im Bau

Baurechtliches Genehmigungsverfahren

Ausbau von Knoten (2. Stufe) (u. a. München)

- Bahnknoten München: Walpertskirchener Spange

Legende:

- Genehmigungsplanung läuft

Entwurfsplanung

ABS/NBS Stuttgart – Ulm – Augsburg

- Planungsauftrag des Bundes ist erteilt. Derzeit wird die verkehrliche Aufgabenstellung erarbeitet.

ABS München – Mühldorf – Freilassing (1., 2. und 3. Baustufe)

- Vorplanung in allen Planungsabschnitten abgeschlossen.
- Im Planungsabschnitt 1 von Markt Schwaben bis Ampfing hat die Entwurfsplanung begonnen.

ABS Nürnberg – Marktredwitz – Reichenbach / Grenze D/CZ (– Prag)

- Entwurfs-/Genehmigungsplanung läuft.

Ausbau von Knoten (2. Stufe) (u. a. München)

- Aktuell läuft die gutachterliche Bewertung des Bahnknotens München.



ABS/NBS Hanau – Würzburg / Fulda – Erfurt

- Dialogforum läuft. Streckenführung zwischen Gelnhausen und Fulda beziehungsweise Würzburg steht noch nicht fest.


ABS/NBS München – Rosenheim – Kiefersfelden – Grenze D/A (-Kufstein)

- Für die Zulaufstrecke zum Brenner Basistunnel steht der Trassenverlauf noch nicht fest. Die Bevölkerung vor Ort wird aktuell in die Trassenfindung mittels strukturierten Dialogs mit DB AG, ÖBB und repräsentativen Vertretern aus der Region eingebunden.


ABS Nürnberg – Marktredwitz – Hof / Grenze D/CZ (– Prag) (Franken-Sachsen-Magistrale)

-  Abschnitt Hof- Marktredwitz: Vorplanung abgeschlossen.
-  Aktuell läuft Entwurfs- und Genehmigungsplanung.

ABS Hof - Marktredwitz – Regensburg – Obertraubling (Ostkorridor Süd)



-  Abschnitt Marktredwitz – Regensburg: Start Grundlagenermittlung in 2018.

ABS/NBS Ulm – Augsburg

-  Planungsbeginn in 2018.

Legende:

ABS: Ausbaustrecke; NBS: Neubaustrecke

-  Vorplanung abgeschlossen
-  im Dialogverfahren / Entwurfs- bzw. Vorplanung begonnen

Im Bundesverkehrswegeplan enthalten

ABS Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg – Leipzig / Dresden

ABS Augsburg – München (1. und 2. Baustufe)

ABS Burgsinn – Gemünden – Würzburg – Nürnberg

ABS Nürnberg – Passau

Legende:

ABS: Ausbaustrecke

Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage Bundesverkehrswegeplan, DB AG

Ansprechpartner / Impressum

Dr. Peter Pflieger

Abteilung Wirtschaftspolitik

Telefon 089-551 78-253

Telefax 089-551 78-249

peter.pflieger@vbw-bayern.de

Impressum

Alle Angaben dieser Publikation beziehen sich grundsätzlich sowohl auf die weibliche als auch auf die männliche Form. Zur besseren Lesbarkeit wurde meist auf die zusätzliche Bezeichnung in weiblicher Form verzichtet.

Herausgeber

vbw

Vereinigung der Bayerischen
Wirtschaft e. V.

Max-Joseph-Straße 5
80333 München

www.vbw-bayern.de