

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Michael Groß, Axel Schäfer (Bochum), Ingrid Arndt-Brauer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
– Drucksache 17/13977 –**

Sachstand wichtiger Verkehrsprojekte für Nordrhein-Westfalen

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Bundesverkehrswegeplan 2003 hat eine Laufzeit bis 2015. Der Investitionsrahmenplan für 2011 bis 2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes liegt seit Beginn des Jahres 2012 vor. Die Verkehrsprognosen, auch in Vorbereitung des zukünftigen Bundesverkehrswegeplans 2015, zeigen ein deutliches Wachstum gerade im Bereich des Güterverkehrs. Die im bisherigen Bundesverkehrswegeplan verankerten Projekte werden nicht alle bis 2015 umgesetzt. Gleichzeitig werden die finanziellen Mittel des Bundes stärker in notwendige Erhaltungsmaßnahmen der Verkehrsinfrastruktur verschoben. Nach der derzeitigen Finanzplanung der Bundesregierung werden deutlich weniger Finanzmittel für Aus- und Neubaumaßnahmen zur Verfügung stehen. Für die Wirtschaft des zusammenwachsenden Europas spielen moderne, funktionierende Verkehrs- und Güterwege jedoch eine zentrale Rolle.

Nordrhein-Westfalen (NRW) ist das bevölkerungsreichste Bundesland und eine wichtige Verkehrsdrehscheibe in Deutschland und Europa. Mit ca. 5,2 Millionen Einwohnern gehört der Ballungsraum Rhein-Ruhr zu den 30 größten Metropolregionen der Welt. Der Personennahverkehr – egal, ob die Straße oder die Schiene betreffend – ist bereits jetzt in den Ballungszentren des Bundeslandes NRW bis aufs Äußerste ausgelastet und wird von den zu erwartenden Verkehrszunahmen zukünftig am stärksten betroffen sein. Aufgrund der starken Zunahme der Güterverkehre sind bereits jetzt – wesentlich früher als erwartet – starke Schädigungen an Brücken und Verkehrswegen zu verzeichnen. Die Mehrbelastung auf Straße, Wasserstraße und Schiene stellt das bevölkerungsreiche NRW vor Kapazitätsgrenzen und ist eine logistische Herausforderung. Es ist klar, dass ohne weitere Maßnahmen ein Verkehrsinfarkt droht. Dennoch ist die Finanzierung wichtiger Aus- und Neubaumaßnahmen des bestehenden Bundesverkehrswegeplans (BVWP) völlig ungewiss. Eine Realisierung vieler Projekte wird sich bei gleichbleibendem Mittelansatz absehbar um Jahrzehnte verzögern.

Die zentrale Lage im europäischen Wirtschaftsraum ist ein gewichtiger Wirtschaftsfaktor für NRW und Gesamtdeutschland und bedarf somit einer ausgezeichneten Verkehrsinfrastruktur. Wichtige europäische Transitstrecken,

*** Wird nach Vorliegen der lektorierten Druckfassung durch diese ersetzt.**

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 27. Juni 2013 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

wie die Nord-Süd-Anbindung internationaler Seehäfen (Betuwe-Linie), das Logistikdrehkreuz Duisburger Hafen, aber auch die direkte West-Ost-Verbindung zwischen den europäischen Nachbarn führen durch NRW.

Der durch die zentrale europäische Lage, die natürlichen Gegebenheiten wie dem Rhein als wichtigste deutsche Wasserstraße und der durch die bestehende Infrastruktur bedingte Standortvorteil, der zu einem hohen Industrieproduktionsanteil führt, muss zur Sicherung des gesamtdeutschen Wirtschaftsstandorts erhalten und ausgebaut werden.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Der Bundesverkehrswegeplan 2003 gilt, bis die Bundesregierung einen neuen Bundesverkehrswegeplan beschließt. Die Bundesregierung strebt an, im Jahr 2015 einen neuen Bundesverkehrswegeplan vorzulegen.

Grundlage für den Ausbau des Bundesfernstraßennetzes ist der auf der Basis des Bundesverkehrswegeplans aufgestellte Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen. Er ist als Anlage zum Fünften Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 4. Oktober 2004 (FStrAbG) vom Deutschen Bundestag beschlossen worden (verkündet in BGBl. I 2004 Nr. 54 vom 15. Oktober 2004).

Grundlage für den Ausbau des Bundesschienenwegenetzes ist der auf der Basis des Bundesverkehrswegeplans aufgestellte Bedarfsplan für die Bundesschienenwege. Er ist als Anlage zum Ersten Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes vom 15. September 2004 (BSWAG) vom Deutschen Bundestag beschlossen worden (verkündet in BGBl. I 2004 Nr. 49 vom 21. September 2004).

Für Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs (beide Bedarfspläne), Maßnahmen des weiteren Bedarfs mit Planungsrecht (Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen) und Internationale Projekte (Bedarfsplan für die Bundesschienenwege), für die eine Vereinbarung mit den jeweils betroffenen Nachbarstaaten getroffen wurde, besteht ein gesetzlicher Planungsauftrag.

Der Investitionsrahmenplan 2011 bis 2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP) benennt diejenigen Vorhaben, die im Fünfjahreszeitraum weitergeführt, vollendet oder begonnen werden sollen.

Allgemein

1. Welche konkreten Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenneubauvorhaben des Bundes werden 2013 im Bundesland NRW neu begonnen?

Nach derzeitigem Stand erfolgt 2013 der Baubeginn für folgende Bundesfernstraßenprojekte:

B 525, OU Nottuln,

B 480, OU Wünnenberg,

B 56, OU Düren.

Der aktuelle Bedarfsplan für die Schienenwege des Bundes enthält keine Neubauvorhaben im Land Nordrhein-Westfalen. Alle Bedarfsplanmaßnahmen in Nordrhein-Westfalen sind Ausbauvorhaben.

An den Bundeswasserstraßen in NRW werden in 2013 keine Ausbaumaßnahmen neu begonnen.

2. Wie hoch sind die finanziellen Mittel, die dem Bundesland NRW jeweils für die Realisierung der Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenbauprojekte im Vordringlichen Bedarf für 2013 durch den Bund zur Verfügung stehen?
3. Welche finanziellen Mittel sind für das Land NRW in der Finanzplanung des Bundes pro Jahr bis 2018 jeweils für Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenbauprojekte vorgesehen (bitte nach Jahren getrennt auflisten)?

Die Fragen 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bundesfernstraßen

Die gesamten Bundesfernstraßenmittel, die Mittel für die Bundesfernstraßenprojekte des Vordringlichen Bedarfs (ohne Refinanzierung der privat vorfinanzierten Maßnahmen [Refi] und Öffentlich Private Partnerschaften [ÖPP]) und die Mittel für die Erhaltung der Bundesfernstraßen für Nordrhein-Westfalen in 2013 und in der Finanzplanung bis 2016 betragen:

(Angaben in Mio. Euro)	Verfügungs- rahmen	Rahmenvorgabe	Finanzplanung	
			2015	2016
Bundesfernstraßenmittel*	924	–	–	–
davon Bedarfsplanmittel (ohne VDE, Refi, ÖPP)	271	120	77	83
davon Erhaltungsmittel	353	369	382	398

* Die Gesamtansätze der Länder stehen erst mit jeweiligem Haushaltsgesetz fest.

Der Beschluss des Bundeskabinetts vom 26. Juni 2013 zum Regierungsentwurf des Bundeshaushalts 2014 und der Finanzplanung bis 2017 sieht für das Jahr 2017 eine Fortschreibung der Gesamtmittel für die Bundesfernstraßen in ähnlicher Größenordnung wie 2016 vor. Aussagen über eine Verteilung dieser Mittel können derzeit noch nicht getroffen werden. Für das Jahr 2018 sind Aussagen erst nach Beschluss der Finanzplanung mit dem Bundeshaushalt 2015 möglich.

Bundesschienenwege

Im Bereich der Schienenwegeinvestitionen erfolgt grundsätzlich keine länderbezogene Aufschlüsselung der Zuwendungen des Bundes. Diese werden im Falle der Ersatzinvestitionen im Bestandsnetz auf der Grundlage der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung gesamtnetzbezogen bzw. bei den Neu- und Ausbauvorhaben des Bedarfsplans streckenbezogen ohne Berücksichtigung von Landesgrenzen gewährt.

Vor dem Hintergrund, dass sämtliche derzeit im Land Nordrhein-Westfalen im Bau befindlichen Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs die Landesgrenze nicht überschreiten, ist in diesem Fall jedoch eine Angabe möglich. So belaufen sich die für 2013 geplanten Baukostenzuschüsse für Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes im Land Nordrhein-Westfalen (NRW) auf 30,7 Mio. Euro.

Bundeswasserstraßen

Bau, Betrieb und Unterhaltung der Bundeswasserstraßen werden auch in NRW eigenständig von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes durchgeführt. Insofern werden dem Land NRW keine finanziellen Mittel für Wasserbauprojekte bereitgestellt.

Für direkte Investitionen des Bundes sind in den Jahren 2013 bis 2018 für Um- und Ausbaumaßnahmen an den Bundeswasserstraßen in NRW jeweils vorgesehen:

Westdeutsches Kanalnetz: 65 Mio. Euro

Rhein: 25 Mio. Euro

Zusätzlich sind jährlich rd. 15 Mio. Euro für die Erhaltung der verkehrlichen Infrastruktur eingeplant.

4. Wie viel dieser in Frage 3 benannten Finanzmittel sind jeweils für den Erhalt der Bundesfernstraßen, der Bundesschienenwege und der Bundeswasserstraßen im Bundesland NRW in die Haushalts- und Finanzplanung des Bundes eingestellt (bitte nach Jahren getrennt auflisten)?

Hinsichtlich der Erhaltungsmittel für die Bundesfernstraßen wird auf die Antwort zu den Fragen 2 und 3 verwiesen.

Über die Bedarfsplanmaßnahmen im Bereich der Schienenwege des Bundes hinaus leistet der Bund im Rahmen der mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) DB Netz AG, DB Station & Service AG und DB Energie GmbH abgeschlossenen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) mit einer Laufzeit von 2009 bis 2013 einen jährlichen Infrastrukturbeitrag i. H. von 2,5 Mrd. Euro für Investitionen in das Bestandsnetz. Die EIU erhalten durch die Laufzeit der LuFV Planungs- und Investitionssicherheit über einen längerfristigen Zeitraum und können selbst über ihre Investitionstätigkeiten und -schwerpunkte im Bestandsnetz entscheiden. Auf die Auswahl einzelner Maßnahmen im Rahmen der LuFV übt der Bund keinen Einfluss aus.

In Kürze ist der Abschluss einer Vereinbarung über die Verlängerung der LuFV mit einer Laufzeit bis 2015 beabsichtigt. Auf der Grundlage dieser Verlängerungsvereinbarung werden erneut jährlich 2,5 Mrd. Euro an Bundesmitteln für Ersatzinvestitionen im bestehenden Netz verfügbar sein, die die EIU entsprechend dem verkehrlichen Bedarf einsetzen können.

Zur Erhaltung der verkehrlichen Infrastruktur sind für die Bundeswasserstraßen in NRW jährlich rd. 15 Mio. Euro in der Finanzplanung berücksichtigt.

5. Welche Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenbauprojekte des BVWP 2003 des Bundeslandes NRW im Vordringlichen Bedarf wurden bisher bis zum heutigen Zeitpunkt komplett abgeschlossen?

Im BVWP 2003 sind in NRW 253 Bundesfernstraßenprojekte im Vordringlichen Bedarf enthalten. Davon wurden bis zum heutigen Zeitpunkt 84 Projekte komplett abgeschlossen.

Bei den Bundesschienenwegen wurde das Vorhaben Ausbaustrecke Dortmund–Paderborn–Kassel abgeschlossen.

Es wurden bis heute keine im BVWP 2003 enthaltene Wasserstraßenprojekte in NRW komplett abgeschlossen.

6. Welche Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenbauprojekte des BVWP 2003 des Bundeslandes NRW im Vordringlichen Bedarf haben bis zum jetzigen Zeitpunkt ein abgeschlossenes Planungsverfahren, stehen aber noch vor der baulichen Umsetzung?

Wann ist mit Beginn der Bauphase und der abschließenden Realisierung dieser Projekte zu rechnen (bitte einzeln auflühren)?

Bundesfernstraßen

Folgende Bundesfernstraßenprojekte haben ein abgeschlossenes Planfeststellungsverfahren:

- A 3, AS Köln/Mülheim–AS Leverkusen
- A 43, AK Herne–AS Recklinghausen/Herten
- B 51, OU Münster (Lütgenbecker Weg–L 843)
- B 56, OU Vettweis/Soller
- B 66, OU Barntrup
- B 83, OU Bad Karlshafen–LGr HE/NW
- B 265, OU Hürth/Hermülheim
- B 265, OU Hürth/Hermülheim–Köln/Militärting
- B 474, OU Datteln
- B 481, OU Münster
- B 611, Vlotho/Exter–Löhne/Wittel (A 2–L 860).

Gegenwärtig kann aufgrund der Vielzahl der im Bau befindlichen Projekte keine Aussage über mögliche Baubeginne der genannten Projekte und deren abschließende Realisierung gemacht werden.

Bundesschienenwege

Sämtliche das Land Nordrhein-Westfalen tangierenden Bedarfsplanvorhaben des Vordringlichen Bedarfs mit bestehendem Baurecht befinden sich im Bau oder sind bereits fertiggestellt.

Bundeswasserstraßen

Ausbau Dortmund-Ems-Kanal (DEK)

Der DEK soll zwischen Datteln und Bergeshövede (Südstrecke) für 2,80 m abgeladene Großmotorgüterschiffe (GMS) und Schubverbände (SV) ausgebaut werden. Folgende Maßnahmen stehen noch aus:

Streckenlos	Maßnahme	DEK-km	Planfeststellung	Bauliche Umsetzung
1	Streckenausbau	16,7–21,6	läuft	2016 bis 2019
3	Neubau KÜ-Lippe	23,2	abgeschlossen	bis 2015
7	Streckenausbau	39,3–47,0	abgeschlossen	bis 2016
11/12	Streckenausbau	66,2–70,4	abgeschlossen	bis 2022
	Schleuse Münster	71,5	abgeschlossen	bis 2013
13a	Neubau KÜ-Ems	78,8	abgeschlossen	bis 2021

Ausbau Rhein-Herne-Kanal (RHK)

Der Rhein-Herne-Kanal soll östlich von Gelsenkirchen für 2,80 m abgeladene GMS und SV ausgebaut werden. Folgende Maßnahmen stehen noch aus:

Streckenlos	Maßnahme	DEK-km	Planfeststellung	Bauliche Umsetzung
3	Streckenausbau	24,5–28,2	2015 bis 2017	2020 bis 2022
4	Streckenausbau	28,2–30,2	abgeschlossen	bis 2014
5	Streckenausbau	32,0–34,8	2017 bis 2018	2021 bis 2023
6	Streckenausbau	38,4–42,5	2014 bis 2015	2017–2020
7	Streckenausbau	42,4–43,4	abgeschlossen	bis 2016
8	Streckenausbau	43,4 bis Ende	2015 bis 2016	2019 bis 2022

Ausbau Datteln-Hamm-Kanal (DHK)

Der DHK soll zwischen Datteln und Hafen Hamm für 2,80 m abgeladene GMS und SV ausgebaut werden. Folgende Maßnahmen stehen noch aus:

Streckenlos	Maßnahme	DEK-km	Planfeststellung	Bauliche Umsetzung
3	Streckenausbau	11,1–14,2	läuft	2017 bis 2018
6	Streckenausbau	33,8–35,7	abgeschlossen	2014 bis 2015

7. Welche Priorisierungen sieht die Bundesregierung für die Verkehrsträger Straße-, Schiene- und Wasserstraße im Bundesland NRW aufgrund von europäischen Korridoren und Vorrangnetzen und der notwendigen Verschiebung der finanziellen Mittel hin zu mehr Erhaltungsmaßnahmen vor?

Für die Priorisierung von Infrastrukturinvestitionen gilt zunächst: Vorrang haben Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen vor Ausbau- und Neubauvorhaben, wobei für alle Investitionen die volkswirtschaftliche Vorteilhaftigkeit das entscheidende Kriterium für eine Priorisierung ist.

Zudem wird eine Konzentration der Investitionsmittel auf Relationen mit einer hohen Verkehrsbelastung angestrebt. Die Bundesregierung hat bei der Definition der Transeuropäischen Netze für Verkehr (TEN-V) auf die Übereinstimmung mit der national bestehenden Priorisierung geachtet.

Ungeachtet dessen werden aufgrund der künftigen „Connecting Europe Facility (CEF)“ – wie derzeit schon aufgrund der TEN-Zuschussverordnung – nur ergänzende Mittel für Projekte im TEN-V bereitgestellt, wobei nicht sicher ist, inwieweit die Gewährung der Mittel erfolgt. Aufgrund dieser Unwägbarkeiten ist es damit immer erforderlich, eine 100-Prozent-Finanzierung aus nationalen Mitteln sicher zu stellen, um den Bau eines Projektes ausschreiben zu können. Vor diesem Hintergrund sollte die Investitionsplanung für Verkehrsinfrastrukturen des Bundes nicht von den Festlegungen der TEN-V oder der CEF abhängig gemacht werden.

Aus der Definition der künftigen TEN-V und den Bestimmungen der derzeit noch in der Diskussion befindlichen CEF können sich daher keine Verschiebungen gegenüber der Priorisierung aus der Bundesverkehrswegeplanung und den Bedarfsplangesetzen ergeben.

Die Priorisierung der Bundesregierung sieht vor, Investitionen vorrangig auf die Erhaltung und die hochbelasteten Bundesautobahnen zu konzentrieren, zu denen auch in NRW die europäischen Korridore und Vorrangnetze gehören.

Sowohl der für die Investitionen in die Schienenwege des Bundes maßgebliche vorliegende Bedarfsplan als auch der aktuelle Investitionsrahmenplan (IRP)

2011 bis 2015 berücksichtigen die europäischen Korridore und Vorrangnetze, sofern dort ein entsprechender Aus- und Neubaubedarf besteht.

Von der beabsichtigten Stärkung der Bestandsnetzinvestitionen sind keine Auswirkungen für die das Land Nordrhein-Westfalen betreffenden Bedarfsplanvorhaben zu erwarten.

Für die Wasserstraßen gilt grundsätzlich ein Vorrang von Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen vor Ausbauinvestitionen. Die Priorisierung von Ausbaumaßnahmen an den Bundeswasserstraßen richtet sich nach der anhand der verkehrlichen Belastung vorgenommenen Kategorisierung der Bundeswasserstraßen. Abweichungen von dieser Priorisierung aufgrund von Festlegungen zum Trans-europäischen Verkehrsnetz gibt es nicht.

8. Gibt es seitens der Bundesregierung weitere Bestrebungen, die Mittel für den Straßenneubau zu kürzen?

Wie wird in einem solchen Fall mit den Kosten für bereits erfolgte Planungen der Bundesländer umgegangen, die aufgrund von Signalen des Bundes zur Umsetzung bereits angefallen sind, die geplanten Vorhaben jedoch nicht realisiert werden?

Von weiteren Kürzungen kann nicht die Rede sein, sondern es gilt zur Vermeidung einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes des Bundesfernstraßennetzes, insbesondere der Brücken, und unter Berücksichtigung extremer Belastungszunahmen durch den Schwerverkehr ist es erforderlich, im Rahmen der verfügbaren Investitionsmitteln den Erhaltungsinvestitionen Vorrang einzuräumen. Dies hat zur Folge, dass sich die Ansätze für Neu- und Ausbauprojekte zukünftig entsprechend vermindern werden.

Das Grundgesetz enthält klare Regelungen über die Aufgaben- und Finanzverantwortung für die Bundesfernstraßen. Nach Artikel 104a des Grundgesetzes (GG) haben die Länder die beim Vollzug der Auftragsverwaltung anfallenden Verwaltungsausgaben zu tragen. Dazu zählen auch die Kosten für die Planung der Bundesfernstraßen.

9. Welche Lärmschutzmaßnahmen an Straßen, Schienen und Wasserstraßen sind in NRW vorgesehen, und mit welchem Finanzierungshintergrund (bitte einzeln nach Projekten angeben)?

Bundesfernstraßen

Im Straßenbauplan für die Bundesfernstraßen 2013 sind für folgende Projekte Mittel für Lärmschutz im Rahmen der Lärmsanierung (Gesamtkosten) eingestellt:

A 2, Bereich Recklinghausen	3,016 Mio. Euro
A 3, Bereich Köln-Rath-Heumar	10,184 Mio. Euro
A 3, Bereich Lohmar-Pützrath	2,223 Mio. Euro
A 4, Bereich Köln-Merheim	3,101 Mio. Euro
A 30, Bereich Bad Oeynhausen-Rehme	5,213 Mio. Euro
A 40, Mülheim an der Ruhr	5,223 Mio. Euro
A 40, Trogstrecke Essen	7,100 Mio. Euro
A 42, AS Gelsenkirchen-Heßler bis AS Gelsenkirchen-Zentrum	6,200 Mio. Euro

A 42, AS Gelsenkirchen-Bismarck bis AS Herne-Crange	6,746 Mio. Euro
A 42, östl. AK Herne bis AS Herne-Börnig	9,101 Mio. Euro
A 45, Bereich Dortmund-Bittermark	2,567 Mio. Euro

Darüber hinaus werden gemäß der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge beim Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen durchgeführt.

Bundesschienenwege

Für die 1999 auf haushaltsrechtlicher Grundlage eingeführte Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes stehen im Haushalt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) seit 2007 jährlich 100 Mio. Euro zur Verfügung. Mit Mitteln dieses Programms sollen 2013 bis 2017 folgende Lärmsanierungsmaßnahmen finanziert werden:

Dortmund Knoten 1-3	11,3 Kilometer Schallschutzwände im Bau
Kamen-Holzwickede	2,9 Kilometer Schallschutzwände im Bau
Unna	5,7 Kilometer Schallschutzwände im Bau
Bochum	4,6 Kilometer Schallschutzwände im Bau
Herne/Crange	in Planung, Durchführung voraussichtlich 2014 bis 2016
Essen Knoten 1-3	in Planung, Durchführung voraussichtlich 2014 bis 2016
Herne/Wanne-Eickel	in Planung, Durchführung voraussichtlich 2014 bis 2015
Castrop-Rauxel	in Planung, Durchführung voraussichtlich 2014 bis 2015
Duisburg-Neudorf	1,9 Kilometer Schallschutzwände im Bau
Duisburg Knoten	in Planung, Durchführung voraussichtlich 2017
Aachen-Laurensberg	2,6 Kilometer Schallschutzwände im Bau
Schwerte Knoten	0,7 Kilometer Schallschutzwände im Bau
Köln Nord Knoten	2,5 Kilometer Schallschutzwände im Bau
Dormagen-Neuss	9,8 Kilometer Schallschutzwände im Bau
Köln West Knoten	5 Kilometer Schallschutzwände im Bau
Minden	in Planung, Durchführung voraussichtlich 2016 bis 2017

Mit Mitteln des Sonderprogramms Lärmschutz Schiene, für das als Teil des Infrastrukturbeschleunigungsprogramms II für die Jahre 2013 und 2014 insgesamt 40 Mio. Euro zur Verfügung stehen, werden in Neuss-Elvekum, Duisburg-Neudorf und im Rangierbahnhof Hagen-Vorhalle weitere Maßnahmen zur Schallminderung durchgeführt.

Bundeswasserstraßen

An den Liegestellen im Bereich des Westdeutschen-Kanalnetzes werden ab 2014 für rd. 5 Mio. Euro Stromtankstellen für die Binnenschifffahrt errichtet. Hierdurch werden u. a. Lärm- und Schadstoffemissionen verringert.

Bundesautobahnen und Bundesfernstraßen

(bitte zu den einzelnen Projekten konkreten Planungsstand, Finanzierung, Baubeginn und voraussichtlichen Bauabschluss angeben)

10. Wie ist der aktuelle Sachstand zur Projektrealisierung der Autobahn 1 (A 1)?
11. Sieht die Bundesregierung weiterhin eine Projektrealisierung der A 1 als ÖPP (Öffentlich Private Partnerschaft) vor?
Wenn ja, in welchem Umfang, und mit welcher Begründung?
12. Welche Vorteile erhofft sich die Bundesregierung für die Realisierung der A 1 über ÖPP, und auf welcher konkreten Datengrundlage kann sie dies fundiert darstellen?

Die Fragen 10, 11 und 12 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Das geplante ÖPP-Projekt „A 1 AK Lotte/Osnabrück–AS Münster/N und A 30 AK Lotte/Osnabrück–AS Rheine/Nord“ ist Bestandteil der 2. Staffel ÖPP. Das Projekt befindet sich derzeit in der Planung; die Vertragsstrecke ist noch nicht endgültig festgelegt.

ÖPP-Projekte werden nur realisiert, wenn der Wirtschaftlichkeitsvergleich zugunsten der ÖPP-Variante ausfällt. Nach § 7 BHO sind für alle finanzwirksamen Maßnahmen angemessene Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen (WU) durchzuführen.

13. Wie ist der aktuelle Verfahrensstand für den sechsspurigen Ausbau der A 1 ab Kamener Kreuz Richtung Norden?
Für wann ist der Baubeginn geplant?
Wie sind der aktuelle Sachstand und der Plan der Umsetzung des Lärmschutzes, insbesondere im Bereich der Ortslage Rünthe?

Die einzelnen Planungsabschnitte weisen nach Darstellung der zuständigen Auftragsverwaltung des Landes Nordrhein-Westfalen folgende unterschiedliche Planungsstände auf:

AK Kamen bis DEK-Brücke

Die Entwurfsunterlagen des Vorentwurfes sind fertig gestellt und werden dem BMVBS zur Erteilung des Gesehen-Vermerkes zugeleitet.

DEK-Brücke bis AK Münster-Süd

Der Abschnitt ist seit 2011 in Bau.

AK Münster-Süd bis AS Münster-Nord

Der Bereich um Münster ist bereits fertig ausgebaut.

AS Münster-Nord bis Dortmund-Ems-Kanal

Für die Vorentwürfe zu den beiden Teilabschnitten hat das BMVBS den Gesehen-Vermerk erteilt. Nach Darstellung der Auftragsverwaltung ist 2013 die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens vorgesehen.

Dortmund-Ems-Kanal bis AK Lotte/Osnabrück

Die beiden Teilabschnitte befinden sich im Planfeststellungsverfahren.

Erst nach Vorliegen des durch die Auftragsverwaltung herzustellenden Baurechts für die jeweiligen Abschnitte beziehungsweise wenn dieses absehbar ist, wird über die Umsetzung der Maßnahme und einen damit verbundenen Baubeginn zu entscheiden sein.

Lärmschutzmaßnahmen sind Bestandteil des jeweiligen Vorentwurfes und werden im Planfeststellungsbeschluss festgeschrieben. Die Umsetzung kann daher erst im Rahmen der Baumaßnahmen erfolgen.

14. Wann ist mit dem Beginn der Bauarbeiten für die geplante Abfahrt Emmerich-Speelberg an der A 3 zu rechnen?

Der Planfeststellungsbeschluss vom 30. Juni 2010 für die neue Anschlussstelle A 3/L 90 bei Emmerich ist seit dem 29. November 2012 vollziehbar, wird jedoch beklagt. Der Kläger hat zwischenzeitlich eine Beschwerde gegen die Nicht-Zulassung der Revision beim Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) in Leipzig eingereicht. Somit ist der Planfeststellungsbeschluss derzeit vollziehbar, aber nicht bestandskräftig. Über die Zulässigkeit der Beschwerde hat das BVerwG noch nicht entschieden und bisher noch keinen Termin für diese Entscheidung festgelegt. Erst nach Vorliegen des durch die Auftragsverwaltung herzustellenden Baurechts können Aussagen zum möglichen Baubeginn getroffen werden.

15. Wie ist der aktuelle Sachstand bezüglich des Ausbaus der Bundesstraße 236 zwischen dem Tunnel Berghofen und der Anschlussstelle Schwerte der A 1 sowie zwischen der Anschlussstelle Schwerte der A 1 und dem Ruhrtal?

Wann ist mit einem Abschluss des Planfeststellungsverfahrens zu rechnen?

Der Abschnitt von Dortmund bis zur A 1 befindet sich in der Planfeststellung. Nach Vorliegen der Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2010 mussten die Unterlagen zu den Themen Lärm und Luftschadstoffe aktualisiert und neu offen gelegt werden. Nach Auskunft der zuständigen Auftragsverwaltung ist der Planfeststellungsbeschluss voraussichtlich Ende 2013 zu erwarten.

Bei dem Abschnitt der B 236 zwischen A 1 und Ruhrtal handelt es sich um den Ausbau der Ortsdurchfahrt von Schwerte. Er ist damit nicht bedarfsplan-relevant. Nach Auskunft des Landes wird derzeit der Vorentwurf aufgestellt. Es ist beabsichtigt, noch 2013 das Planfeststellungsverfahren einzuleiten.

16. Wie sieht der Zeitplan nach erfolgtem Spatenstich (17. Dezember 2012) für das letzte Teilstück der A 33 im Kreis Gütersloh zwischen Steinhagen/Halle und Borgholzhausen bis zur Fertigstellung aus?

Ist der endgültige Lückenschluss nach Kenntnis der Bundesregierung 2019 zu erreichen?

Ist die Finanzierung hierfür mit 140 Mio. Euro in der Finanzplanung der Bundesregierung ausreichend gesichert?

17. Wann ist nach den aktuellen Planungen mit der Fertigstellung der einzelnen Bauabschnitte zu rechnen?

Die Fragen 16 und 17 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Durch die mittelfristige Finanzplanung der Bundesregierung ist der Weiterbau aller in Bau befindlichen Bedarfsplanprojekte gesichert.

18. Wird es aus Sicht der Bundesregierung in den kommenden Jahren eine Neuplanung für eine Untertunnelung der B 1 in Dortmund zwischen A 40–Märkische Straße bis zur B 236 geben?

Wenn ja, wie sieht der Zeitrahmen und die geplante Finanzierung aus?

Ja. Die Vorbereitungen für eine erneute Planungsaufnahme haben mit der zwischenzeitlich laufenden Verkehrsuntersuchung bereits begonnen. Aufgrund des frühen Planungsstandes können derzeit keine belastbaren Aussagen zum Zeitrahmen und zur Finanzierung erfolgen.

19. Wie ist der Stand des Planfeststellungsverfahrens zum sechsstreifigen Ausbau der A 43 zwischen Recklinghausen und Herne?

Zum Planfeststellungsbeschluss vom 22. April 2013 sind zwei Klageverfahren sowie ein Antrag auf einstweiligen Rechtsschutz anhängig.

20. Wie ist der aktuelle Verfahrensstand für den vier- auf sechsstreifigen Ausbau der A 44 in den Abschnitten zwischen den Autobahnkreuzen Dortmund/Unna und Unna-Ost (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage zu Frage 49 auf Bundestagsdrucksache 17/4346)?

21. Wie ist der aktuelle Verfahrensstand für den vier- und sechsstreifigen Ausbau der A 44 in den Abschnitten zwischen den Autobahnkreuzen Dortmund/Unna und Unna-Ost?

Welche Möglichkeiten des vorgezogenen Lärmschutzes im Bereich der Ortslage Unna sieht die Bundesregierung?

Die Fragen 20 und 21 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der zuständigen Auftragsverwaltung ist der Vorentwurf fertiggestellt und wird in Kürze dem Bund zur Erteilung des Geschen-Vermerkes zugeleitet. Im Anschluss beabsichtigt das Land, das Planfeststellungsverfahren einzuleiten.

Lärmschutzmaßnahmen sind Bestandteil des jeweiligen Vorentwurfes und werden im Planfeststellungsbeschluss festgeschrieben. Die Umsetzung kann daher erst im Rahmen der Baumaßnahmen erfolgen.

BAB 46

22. Wie ist der aktuelle Sachstand zum Lückenschluss der A 46, welcher sich seit Jahrzehnten im Vordringlichen Bedarf befindet?

Der Lückenschluss der A 46 befindet sich in den beiden Teilabschnitten in unterschiedlichen Entwurfsphasen. Für den Abschnitt Hemer–Menden wird zurzeit der Vorentwurf erarbeitet. Der Abschnitt Menden–Arnsberg/Neheim befindet sich in der Linienfindung.

23. Gibt die Aussage des Parlamentarischen Staatssekretärs beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Enak Ferlemann, aus dem Schreiben vom 29. November 2012, in dem er seine Unterstützung für den Lückenschluss der A 46 (Teilstücke Hemer–Menden sowie Menden–Neheim) zum Ausdruck gebracht und sich dafür ausgesprochen hat, dass beide Teilstücke „vorrangig geplant“ werden, weiterhin die Position der Bundesregierung wieder, und inwieweit ist diese Unterstützung bisher realisiert worden?

Die Position der Bundesregierung hat sich im Hinblick auf die Unterstützung einer vorrangigen Planung des Lückenschlusses A 46 nicht geändert. Nach Artikel 90 und 85 GG planen, bauen, unterhalten und verwalten die Länder die Bundesfernstraßen im Auftrag des Bundes in eigener Zuständigkeit. Es ist daher Aufgabe der Landesregierung Nordrhein-Westfalen die planungsrechtlichen Grundlagen für den Bau des Lückenschlusses zu schaffen.

24. Wie ist der aktuelle Sachstand zum Weiterbau der A 46 von Bestwig nach Nuttlar, und ist dieser aus Sicht der Bundesregierung ausreichend finanziell in der mittelfristigen Finanzplanung der Bundesregierung gesichert?

Bisher konnten bereits fünf Brücken fertig gestellt werden. Derzeit befinden sich zwei große Talbrücken sowie ein Straßenabschnitt im Bereich einer neuen Anschlussstelle in Bau.

Durch die mittelfristige Finanzplanung der Bundesregierung ist der Weiterbau aller im Bau befindlichen Bedarfsplanprojekte gesichert.

25. Wie beurteilt die Bundesregierung den Weiterbau der A 46 zwischen Hemer und Menden im Hinblick auf die Finanzierung und den aktuellen Planungsstand?
26. Wie beurteilt die Bundesregierung den Weiterbau der A 46 zwischen Menden und Arnsberg im Hinblick auf die Finanzierung und den aktuellen Planungsstand?

Die Fragen 25 und 26 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aufgrund des frühen Planungsstandes kann gegenwärtig keine Aussage über die Finanzierung der Maßnahmen getroffen werden. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 23 verwiesen.

27. Wird nach Einschätzung der Bundesregierung der Lückenschluss der A 46 zwischen Hemer und Neheim in den Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2015 aufgenommen?

Derzeit sind die Straßenbauverwaltungen der Länder aufgefordert, bis Herbst dieses Jahres für die Aufstellung eines neuen Bundesverkehrswegeplans erwogene neue Straßenbauvorhaben zu benennen bzw. noch nicht begonnene Maßnahmen des geltenden Bedarfsplans für eine erneute Beurteilung zu aktualisieren. Die abschließende Entscheidung zur Einstufung eines Vorhabens in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen und dessen Dringlichkeit obliegt dem Deutschen Bundestag mit der Verabschiedung des jeweiligen Fernstraßenausbaugesetzes.

28. Wie ist der aktuelle Planungsstand des Ausbaus der B 7n/B 480?
Wann ist nach den aktuellen Planungen der Bundesregierung mit der Fertigstellung der einzelnen Bauabschnitte zu rechnen?
29. Wie ist der aktuelle Sachstand zum Weiterbau der B 7n/A 46 von Nuttlar nach Brilon, und ist dieser aus Sicht der Bundesregierung finanziell ausreichend in der mittelfristigen Finanzplanung der Bundesregierung gesichert?
30. Wie ist der aktuelle Sachstand zum Bau der B 480n von Brilon zum Autobahnkreuz Wünnenberg/Haaren, und ist dieser aus Sicht der Bundesregierung finanziell ausreichend in der mittelfristigen Finanzplanung der Bundesregierung gesichert?

Die Fragen 28, 29 und 30 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für die B 7n wird derzeit der Vorentwurf erstellt. Es ist beabsichtigt, diesen 2014 fertig zu stellen. Erst nach Vorliegen des durch die Auftragsverwaltung des Landes Nordrhein-Westfalen herzustellenden Baurechts wird über die Finanzierung der Maßnahme und einem damit verbundenem Baubeginn zu entscheiden sein.

Der Abschnitt der B 480 von Brilon bis Bad Wünnenberg wird infolge Einstufung im Bedarfsplan in den Weiteren Bedarf von der zuständigen Auftragsverwaltung des Landes Nordrhein-Westfalen nachrangig beplant.

Für die OU Bad Wünnenberg ist im September 2013 der Baubeginn vorgesehen. Durch die mittelfristige Finanzplanung der Bundesregierung ist der Weiterbau aller in Bau befindlichen Bedarfsplanprojekte gesichert.

31. Wann ist mit der Realisierung der Ortsumgehung Herzebrock-Clarholz im Zuge der B 64 zu rechnen?
Wie ist der aktuelle Planungsstand?

Der Vorentwurf wurde von der zuständigen Auftragsverwaltung des Landes Nordrhein-Westfalen fertiggestellt, wird im Land zunächst aber nachrangig weiterverfolgt.

32. Wie ist der aktuelle Sachstand der Ortsumgehung Neuenrade B 229n?

Der Vorentwurf hat am 28. Oktober 2010 den Gesehen-Vermerk des BMVBS erhalten. Als nächster Schritt steht die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens an.

33. Wie ist der Stand zum Umbau des niveaugleichen Übergangs der Hochlarmarkstraße in Recklinghausen über die Eisenbahnlinie Essen-Münster?

Die Hochlarmarkstraße ist eine Kommunalstraße der Stadt Recklinghausen und liegt dementsprechend nicht in Bundeszuständigkeit. Informationen über Umbaumaßnahmen liegen der Bundesregierung nicht vor.

34. Wie ist der aktuelle Sachstand des Bundesverkehrsprojektes B 474n – hinsichtlich des gerichtlichen Verfahrens sowie der Projektrealisierung und -finanzierung?

Der Planfeststellungsbeschluss für die Ortsumgehung Datteln im Zuge der B 474 wurde am 31. März 2009 erlassen und ist seit dem 18. Januar 2013 bestandskräftig.

35. Wie sehen die weiteren Planungen der Bundesregierung zum dreispurigen Ausbau der A 57 im Bereich der Städte Moers und Krefeld aus, und welche Maßnahmen werden seitens der Bundesregierung ergriffen, um für die betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner dabei den bestmöglichen Lärmschutz zu gewährleisten?

Die Planungen zum Ausbau der A 57 erfolgen entsprechend der grundgesetzlichen Aufgabenverteilung durch die zuständige Auftragsverwaltung des Landes Nordrhein-Westfalen. Dabei liegen für die einzelnen Entwurfsabschnitte unterschiedliche Planungsstände vor. Der zu planende Lärmschutz wird auf Basis der gesetzlichen Vorgaben erstellt und ist an den örtlichen Gegebenheiten auszurichten.

36. Wie stellt sich aus Sicht der Bundesregierung der aktuelle Planungsstand zum Ausbau der B 288/B 57 zur A 524 von Duisburg nach Krefeld dar, und wie verhält sich die Bundesregierung in diesem Zusammenhang zur Frage der Rheinquerung dieser Straße?
37. Ist seitens der Bundesregierung vorgesehen, die Autobahn auch auf dem Gebiet der Stadt Krefeld bis zur A 57 (Anschlussstelle Krefeld-Zentrum) zu verlängern?

Die Fragen 36 und 37 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Gemäß dem geltenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist der Ausbau der B 288 zur A 524 zwischen der A 57 und der A 59 enthalten. Für den Ausbau der B 288 zur A 524 zwischen Duisburg und Krefeld (einschl. Rheinquerung) wurden die Voruntersuchungen weitestgehend abgeschlossen.

38. Wann rechnet die Bundesregierung konkret mit dem Beginn des Baus der B 56n (Ortsumgehung), welche in die Projektliste des Infrastrukturbeschleunigungsprogramms II für 2013 und 2014 aufgenommen worden ist?

Der Baubeginn für die Ortsumgehung Düren ist im Zuge der B 56n im 4. Quartal 2013 vorgesehen.

39. Wie will die Bundesregierung sicherstellen, dass das Zeitfenster im Jahr 2014, das bereits aufgrund einer Erneuerung einer Eisenbahnbrücke für eine Sperrung der Hauptbahnstrecke zwischen Köln und Aachen vorgesehen ist, auch für den im Zuge des Umgehungsstraßenneubaus der B 56n geplanten Neubau von neuen Brückenbauwerken genutzt wird, da andernfalls erst im Jahr 2018 wieder eine weitere Sperrung möglich wäre?

Und sind die im Infrastrukturbeschleunigungsprogramm II für den Bau der B 56n vorgesehenen Mittel im Jahre 2014 in Höhe von 3 Mio. Euro ausreichend für das Gesamtprojekt?

Nach Darstellung der zuständigen Auftragsverwaltung des Landes Nordrhein-Westfalen ist vorgesehen, die für April 2014 beantragte Sperrpause der DB-Strecke Köln–Aachen für den Bau von Hilfsstützen zu nutzen, um Verzögerungen bei der Herstellung des neuen Überführungsbauwerks im Zuge der B 56n zu vermeiden. Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt grundsätzlich aus dem Bundesfernstraßenhaushalt und wird in den Jahren 2013 und 2014 durch Mittel aus dem „Infrastrukturbeschleunigungsprogramm II“ des Bundes verstärkt.

40. Wie will die Bundesregierung sicherstellen, dass auch nach Ende des Infrastrukturbeschleunigungsprogramms II ab 2015 die restlichen Mittel der im Infrastrukturbeschleunigungsprogramm II für den Bau der B 56n veranschlagten 30 Mio. Euro Gesamtkosten zur Vollendung des Baus der B 56n zur Verfügung stehen?

Durch die mittelfristige Finanzplanung der Bundesregierung ist der Weiterbau aller in Bau befindlichen Bedarfsplanprojekte gesichert.

41. In welchem Planungsstand befindet sich die B 399 (Nordumgehung)?
Wann ist mit dem Ende des Planfeststellungsverfahrens zu rechnen?

Für die Nordumgehung Düren (B 399) werden derzeit vom Land die Stellungnahmen zu den in das Verfahren eingebrachten Anregungen und Bedenken erarbeitet. Aufgrund der Vielzahl der Einwendungen ist nicht abschätzbar, wann mit dem Ende des Planfeststellungsverfahrens zu rechnen ist.

42. Wann sieht die mittelfristige Finanzplanung der Bundesregierung die Finanzierung des Baus der B 399n durch den Bundeshaushalt vor?

Erst nach Vorliegen des durch die Auftragsverwaltung des Landes Nordrhein-Westfalen herzustellenden Baurechts wird über die Finanzierung der Maßnahme und einen damit verbundenen Baubeginn zu entscheiden sein.

43. Wann rechnet die Bundesregierung mit der Fertigstellung des Neubaus der A 4 zwischen der Anschlussstelle Düren und der Anschlussstelle Kreuz Kerpen, und wann ist die Freigabe für den Verkehr geplant?

Nach derzeitigem Stand ist die Verkehrsfreigabe für den Neubau der A 4 im dritten Quartal 2014 geplant. Im Anschluss daran erfolgen nachlaufend Arbeiten zum sechs-streifigen Ausbau zwischen dem östlichen Ende der Neubau-strecke und der AS Kerpen bis ca. 2016.

44. In welchem Planungsstand befindet sich die B 56 (Ortsumgehung Vettweiß/Soller)?

Wann ist mit dem Ende des Planfeststellungsverfahrens zu rechnen?

Der Planfeststellungsbeschluss vom 28. April 2010 hat seit dem 22. Juni 2010 Bestandskraft.

45. Wann sieht die mittelfristige Finanzplanung der Bundesregierung die Finanzierung des Baus der B 56 (Ortsumgehung Vettweiß/Soller) durch den Bundeshaushalt vor?

Gegenwärtig kann keine Aussage über einen möglichen Baubeginn und die Einstellung der Maßnahme in den Straßenbauplan für die Bundesfernstraßen getroffen werden.

46. Wie ist der aktuelle Sachstand bezüglich des Ausbaus der B 236 in der Ortslage Schwerte zwischen den Autobahnanschlussstellen (AS) Schwerte und Ruhrtal?

Es wird auf die Antwort zu Frage 15 verwiesen.

47. Wie ist der aktuelle Sachstand zum Ausbau der A 59 im Abschnitt vom Autobahnkreuz (AK) Bonn/Ost bis zum Autobahndreieck (AD) Porz?

Die einzelnen Planungsabschnitte weisen nach Darstellung der zuständigen Auftragsverwaltung des Landes Nordrhein-Westfalen folgende unterschiedlichen Planungsstände auf:

AK Bonn/Ost bis AS Bonn/Vilich

Das Planfeststellungsverfahren soll voraussichtlich 2014 eingeleitet werden.

AK Bonn/Vilich bis AD Bonn/Nordost

Aufgrund der nachrangigen Bedarfsplaneinstufung erfolgen keine Planungsaktivitäten.

AD Bonn/Nordost bis AD St. Augustin/West

Das Planfeststellungsverfahren soll voraussichtlich Ende 2013 eingeleitet werden.

AD St. Augustin/West bis AS Porz/Lind

Die Verkehrsuntersuchung liegt vor.

AS Porz bis AS Flughafen

Nach Abschluss der Voruntersuchung wurde mit der Erarbeitung des Vorentwurfs begonnen.

AS Flughafen bis AD Porz

Das Planfeststellungsverfahren läuft.

48. Wie ist der aktuelle Sachstand zur sechsstreifigen Erweiterung der A 59 Duisburg/Hochfeld-Duisburg/Duissern?

Die Fertigstellung der Maßnahme wird voraussichtlich Ende 2013 erfolgen.

49. Wie ist der aktuelle Sachstand zur Realisierung des Projektes A 524/B 8 Duisburg/Serm (B 8)–AS Duisburg/Rahm mit B 8 OU (Ortsumfahrung)?

Da das zentrale Kreuzungsbauwerk A 524/B 8 sowie einzelne Verbindungsrampen im künftigen Autobahnkreuz fertiggestellt sind, konnte die durchgängige Befahrbarkeit der B 8 in Nord-Süd-Richtung bereits freigegeben werden. Derzeit befinden sich der Erd- und Deckenbau im Zuge der A 524 sowie eine Lärmschutzwand in Bau.

50. Wie ist der aktuelle Sachstand zur A 565 von der AS Bonn/Beuel bis AD Bonn/Nordost?

Nach Auskunft des Landes Nordrhein-Westfalen ist der Vorentwurf in Arbeit.

51. Wie ist der aktuelle Sachstand zur Realisierung zum sechsspurigen Ausbau des BAB-Kreuzes A 1/A 30 „Lotter Kreuz“?

Derzeit erfolgt, nach Auskunft des Landes Nordrhein-Westfalen, die Erstellung des Vorentwurfs.

52. Wann wird die Realisierung der Rastanlage an der A 30 im Bereich Westerkappeln erfolgen, und mit welcher Finanzierung, Baubeginn und Fertigstellung ist aus Sicht der Bundesregierung zu rechnen?

Die Verkehrsanlagen wurden im Auftrag der Straßenbauverwaltung bereits erstellt, es ist derzeit keine weitere Erweiterung der Rastanlage Brockbachtal geplant. Die Tank und Rast AG als Konzessionär plant, baut und betreibt die Nebenbetriebe in eigener unternehmerischer Verantwortung. In Brockbachtal hat die Tank und Rast AG eine Raststätte mit Tankstelle als Kompaktanlage vorgesehen, deren Fertigstellung für April 2014 geplant ist. Die Kosten für die Errichtung der Nebenbetriebe trägt wie üblich der Konzessionär.

53. Wie ist der aktuelle Sachstand zur geplanten vierstreifigen Erweiterung der Strecke Düsseldorf/Wittlaer?

Mit der Verkehrsfreigabe des Bauabschnitts zwischen Düsseldorf-Froschenteich und der A 524 im Juni 2012 ist die gesamte Ortsumgehung Düsseldorf-Wittlaer im Zuge der B 8 fertig gestellt.

54. Wie ist der aktuelle Sachstand zum Ausbau der B 288 zur A 524 zwischen der A 59 und A 57?

Es wird auf die Antwort zu Frage 36 verwiesen.

Schienenverkehr

RRX (Rhein-Ruhr-Express)

55. Wann wird die Bundesregierung den Ausbau der Strecke Münster–Lünen umsetzen?
56. Wird die Bundesregierung den Ausbau der Strecke Münster–Lünen–Dortmund, welche als neues Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs im BVWP 2003 enthalten ist, im Investitionsrahmenplan 2011–2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP) jedoch nachträglich in den Teil D „Sonstige wichtige Vorhaben/Teilvorhaben“ geschoben wurde, als wichtiges Projekt – auch im Zusammenhang mit der Realisierung des RRX – zeitnah realisieren, und wenn ja, wann, und mit welcher Finanzierung?

Die Fragen 55 und 56 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Der Ausbau der Strecke Münster–Lünen steht im Zusammenhang mit der Realisierung des Rhein-Ruhr-Express (RRX), der eine Direktverbindung von Münster in das Ruhrgebiet über Dortmund haben wird. Das Land Nordrhein-Westfalen hat 2009 mit der DB AG eine Vereinbarung über die Vorfinanzierung der Vorentwurfsplanung dieser Strecke abgeschlossen. Im Ergebnis wurden Investitionskosten in Höhe von ca. 400 Mio. Euro ermittelt, womit die Wirtschaftlichkeit knapp nachgewiesen werden konnte. Somit bleibt die Planungs- und Finanzierungsgrundlage nach §§ 1 und 9 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes bestehen. Die Strecke wurde folgerichtig im Investitionsrahmenplan 2011 bis 2015 in die Kategorie „D“ aufgenommen. Der Zeitpunkt zur Realisierung kann erst nach Vorliegen der baurechtlichen Voraussetzungen genannt werden.

57. Wie ist der aktuelle Sachstand hinsichtlich Planung, Finanzierung und Umsetzung der Realisierung des RRX durch die Bundesregierung?

Der RRX ist Bestandteil des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege und beinhaltet als Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs u. a. den Ausbau der Strecke zwischen Köln und Duisburg sowie den Ausbau von Schienenverkehrsknoten (u. a. Köln, Düsseldorf und Dortmund). Damit die Deutsche Bahn AG (DB AG) die Planungen für das Bedarfsplanvorhaben RRX aufnehmen konnte, stellte der Bund vorab Planungskosten in Höhe von insgesamt 35 Mio. Euro bereit.

Die DB Netz AG plant derzeit die Herstellung von weiteren viergleisigen Abschnitten zwischen Köln und Düsseldorf. Für drei Abschnitte zwischen Köln-Mülheim und Langenfeld-Berghausen (PFA 1) sind die Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Der Abschluss einer ersten Finanzierungsvereinbarung für den PFA 1 und Maßnahmen im Bahnhof Dortmund ist für 2014 geplant.

Betuwe-Linie

58. Wann ist mit der abschließenden Finanzierungsvereinbarung zwischen der Bundesregierung und der NRW-Landesregierung zum Bau des dritten Gleises der Betuwe-Linie sowie zur Umsetzung der Lärmschutzmaßnahmen entlang der Bahnstrecke zu rechnen?
59. Wie, wann, und mit welcher Finanzierung wird die Umsetzung des Lärmschutzes beim Ausbau der Betuwe-Linie realisiert werden?

Die Fragen 58 und 59 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die Finanzierungsvereinbarungen zwischen den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes und dem Bund sowie dem Land Nordrhein-Westfalen über

den Ausbau der ABS Grenze D/NL–Emmerich–Oberhausen sollen noch in diesem Jahr abgeschlossen werden. Damit kann nach der Erlangung von Baurecht in ersten Abschnitten (voraussichtlich ab 2014) die Umsetzung des Vorhabens mit den dazugehörigen Lärmschutzmaßnahmen gemäß Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) beginnen.

Eiserner Rhein

60. Wie ist der aktuelle Sachstand zur Realisierung der Eisenbahntrasse „Eiserner Rhein“?

Der „Eiserne Rhein“ ist für Deutschland aktuell nicht von prioritärer Bedeutung, da die Verkehrsmengen im Schienengüterverkehr (SGV) von/nach Antwerpen primär von der Montzen-Route aufgenommen werden. Da diese erst kürzlich umfassend ausgebaut wurde (Elektrifizierung, Geschwindigkeits- und Kapazitätserhöhung), stehen für die bis zum Jahr 2025 erwarteten Verkehrszuwächse ausreichende Kapazitäten zur Verfügung.

Das BMVBS hat im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung 2010 die zwei Varianten des „Eisernen Rheins“ (historische Trasse über Wegberg–Dalheim und A-52-Trasse) neu bewertet. Voraussetzung für weitere Planungen auf deutschem Gebiet wäre eine Einigung zwischen den Niederlanden und Belgien über die grundsätzliche Trassenführung und die Kostenteilung beim „Eisernen Rhein“. Trotz intensiver Bemühungen aller Seiten konnte eine solche Einigung in den vergangenen Jahren nicht herbeigeführt werden.

Das BMVBS untersucht im Rahmen der Arbeiten zum neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) intensiv die Verkehrsbeziehungen zu den Nordseehäfen und wird unterschiedliche Varianten für den Güterverkehr zwischen Antwerpen und Nordrhein-Westfalen bewerten. Dabei wird das BMVBS nicht nur den „Eisernen Rhein“, sondern auch die weiteren Optionen im deutschen und grenzüberschreitenden Eisenbahnnetz in einer ganzheitlichen Perspektive betrachten. Hierbei sind insbesondere auch veränderte Verkehrsströme und Routenführungen in den Niederlanden und Belgien zu berücksichtigen.

Für den „Eisernen Rhein“ käme bei einer positiven Bewertung nur die Aufnahme als internationales Projekt im Einvernehmen mit Belgien und den Niederlanden in Betracht, da ein nennenswerter Nutzen dieser Strecke erst im Verkehr mit den Nachbarstaaten entsteht.

61. Welche Position nimmt die Bundesregierung zur Trassenführung des „Eisernen Rheins“ im Gebiet der Stadt Krefeld ein, und welche Maßnahmen werden seitens der Bundesregierung ergriffen, um für die betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner den bestmöglichen Lärmschutz zu gewährleisten?

Der Bundesregierung sind derzeit keine Planungen für einen Ausbau von Eisenbahnstrecken im Gebiet der Stadt Krefeld bekannt.

Grundsätzlich gilt, dass bei dem Ausbau einer Eisenbahnstrecke für die Anwohner ein Anspruch auf Lärmschutz gemäß der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) entsteht. Über den Umfang des Lärmschutzes wird abschließend im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens entschieden. Die zu erwartenden Kosten für Lärmschutzmaßnahmen werden als Teil der Investitionskosten im Rahmen der gesamtwirtschaftlichen Bewertung für eine mögliche Aufnahme des Projektes in den neuen Bundesverkehrswegeplan berücksichtigt.

62. Wie ist der aktuelle Planungs- und Realisierungsstand beim Dach des Duisburger Hauptbahnhofes?

Eigentümerin und Bauherrin des Duisburger Hauptbahnhofes ist die DB Station&Service AG. Aktuelle Informationen über Bauplanungen zum Dach des Duisburger Hauptbahnhofes und deren Realisierung liegen der Bundesregierung nicht vor. Derartige Informationen sind von der DB Station&Service AG zu erhalten.

63. Welche Verkehrsentwicklung erwartet die Bundesregierung auf den einzelnen Abschnitten der Oberen Ruhrtalbahn (Hagen–Warburg, Dortmund–Winterberg, Dortmund–Brilon-Stadt)?

Im Rahmen der Beantwortung der Kleinen Anfrage „Eingleisige Sanierung von Tunneln an der Oberen Ruhrtalbahn (Schwerte–Warburg)“ (Bundestagsdrucksache 17/13651) konnten Fragen zur Leistungsfähigkeit des geplanten abschnittsweise eingleisigen Streckenabschnitts Schwerte–Brilon Wald der Strecke 2550 Aachen–Kassel Hbf und zum Aufwand für die zweigleisige Sanierung der Tunnel nicht beantwortet werden, da die Angaben in der zur Beantwortung der Kleinen Anfrage vorgegebenen Frist nicht beschafft werden konnten. Inzwischen hat die DB AG entsprechende Angaben übermittelt, so dass sie hier in die Beantwortung einfließen können.

Die Beurteilung der Verkehrsentwicklung im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist Aufgabe der nach Landesrecht zuständigen Aufgabenträger. Im Rahmen der Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege werden für die nachfolgend genannten Abschnitte der Oberen Ruhrtalbahn und abzweigende Strecken für das Jahr 2025 folgende Zugzahlen (Reise- und Güterverkehr) prognostiziert:

Hagen-Kabel–Schwerte:		Gegenrichtung (GRi) 130;
Schwerte–Fröndenberg:	47,	GRi 48;
Fröndenberg–Arnsberg–Bestwig:	48,	GRi 49;
Bestwig–Brilon Wald:	28,	GRi 30;
Bestwig–Winterberg:	10,	GRi 10;
Brilon Wald–Warburg (Westf.):	22,	GRi 22;
Brilon Wald–Korbach:	9,	GRi 9.

64. Sind an dieser Strecke Ausbaumaßnahmen zur Leistungsertüchtigung bzw. zur Aufrechterhaltung des Status Quo vorgesehen?

65. Wenn ja, welche, und in welchem Zeitraum?

66. Welche Planungen für Veränderungen auf der Oberen Ruhrtalbahn hat die Bundesregierung?

Die Fragen 64 bis 66 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet:

Im Rahmen der Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege wurde ein Ausbau des Streckenabschnitts Schwerte–Warburg für den Einsatz von Neigetechnik-Zügen geprüft. Wegen der unzureichenden verkehrlichen Wirkung und des negativen wirtschaftlichen Ergebnisses wird die Maßnahme nicht weiter verfolgt (siehe Planfall 30 auf S. 10 bis 64 ff. unter www.bmvbs.de/cae/servlet/contentblob/59400/publicationFile/31198/schlussbericht-schienen-de.pdf).

67. Unterstützt die Bundesregierung die Pläne der Deutschen Bahn AG, Teile der Oberen Ruhrtalbahn zwischen Hagen und Warburg auf eine eingleisige Trassenführung zurückzubauen (bitte begründen)?

Die Dimensionierung der Streckeninfrastruktur nach verkehrlichen und betrieblichen Notwendigkeiten sowie wirtschaftlichen Erfordernissen ist eine unternehmerische Aufgabe der DB Netz AG. In diesem Zusammenhang hat sie die Bestimmungen des § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) zu beachten.

Im Rahmen der Sanierung des Glöisinger Tunnels bei Wildshausen, des Freienohler Tunnels und des Elleringhauser Tunnels beabsichtigt diese, die im Bereich dieser Tunnel gelegenen Streckenabschnitte auf eingleisigen Betrieb umzustellen, um Mehraufwendungen von insgesamt rd. 98 Mio. Euro bei Sanierung für zwei Streckengleise zu vermeiden. Zur Kompensation der Kapazitätseinschränkung sollen die höhengleichen Bahnsteigzugänge in Wickede (Ruhr) und Neheim-Hüsten, die in der Wirkung einem eingleisigen Streckenabschnitt gleichkommen, durch höhenfreie Bahnsteigzugänge ersetzt und zusätzliche Blocksignale im Abschnitt Bestwig–Brilon Wald installiert werden. Mit diesen Maßnahmen ergibt sich nach Angaben der DB AG eine Streckenleistungsfähigkeit, die nicht nur beim heutigen Fahrplan, sondern auch bei den im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung für die Bundesschienenwege prognostizierten Zugzahlen (vgl. Antwort zu Frage 63) noch Reserven aufweist. Das Eisenbahn-Bundesamt wird diese Berechnungen prüfen, sobald die DB Netz AG Anträge gemäß § 11 AEG oder § 18 AEG für die Sanierungsmaßnahmen vorlegt.

68. Unterstützt die Bundesregierung die geplanten eingleisigen Tunnelsanierungen (Glöisinger, Freienohler und Elleringhauser Tunnel) im Hinblick auf eine optimale Anbindung der Städte entlang der Oberen Ruhrtalbahn in die Oberzentren Dortmund und Kassel?

Nach dem Arbeitsszenario 2030 für das Bedienungsangebot des Regionalverkehrs 2030 in Nordrhein-Westfalen ergeben sich 33 Zugpaare pro Tag zwischen Schwerte (Ruhr) Ost und Bestwig sowie 30 Zugpaare pro Tag zwischen Bestwig und Brilon Wald. Hieraus sind keine Kapazitätsengpässe zu erwarten.

Nach Angaben der DB AG ergibt auch die vom Verkehrsverband Westfalen in Auftrag gegebene Untersuchung keine Kapazitätsengpässe oder Fahrplanzwänge für die Taktlagen des SPNV bei eingleisiger Sanierung der genannten Tunnel. Erst ein vollständig anderes ausgedehntes Betriebsprogramm, welches zudem als Voraussetzung infrastrukturelle Maßnahmen zwischen Schwerte Ost und Heide (zweigleisiger Streckenausbau), in Dortmund Hbf (Bahnsteig Gleis 1) und ein drittes Streckengleises im Bereich Dortmund Hbf–Abzweig Dortmund Dorstfeld erfordert, könnte theoretische Fahrplankonflikte im Bereich des Freienohler und Glöisinger Tunnels zur Folge haben, die jedoch nur mit regionalen Güterzügen und mit saisonalen Wochenendzügen an Freitagen zu touristischen Zielen auftreten könnten. Die aufgezeigten Fahrplankonflikte sind nach Auffassung der DB AG lösbar, da diese Züge in ihrer Fahrplanlage flexibel sind.

Insofern stellt sich die Sanierung der Tunnel für eingleisige Betriebsführung als bedarfsgerechte Lösung und als wirtschaftlicher Einsatz der vom Bund für Ersatzinvestitionen zur Verfügung gestellten Mittel dar.

69. Wie ist die Position der Bundesregierung zu einer durchgängigen zweigleisigen Sanierung der Oberen Ruhrtalbahn?

Die durchgehende Wiederherstellung der Zweigleisigkeit der Oberen Ruhrtalbahn ist angesichts der Zugzahlen, insbesondere zwischen Brilon Wald und Warburg, weder erforderlich noch wirtschaftlich.

70. Beruhen die derzeitigen Tunnelsanierungen auf mangelnder Instandsetzung der Streckenabschnitte in den vergangenen Jahren?
71. Ist die DB Netz AG nach Ansicht der Bundesregierung auf der Oberen Ruhrtalbahn ihrer Instandsetzungsverpflichtung in den vergangenen Jahren ausreichend nachgekommen?

Die Fragen 70 und 71 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen keine Hinweise auf mangelnde Instandhaltung des Streckenabschnitts einschließlich der Tunnel vor. Die geplanten Sanierungen der genannten Tunnel sind Instandsetzungsmaßnahmen an den rund 130 Jahre alten Bauwerken.

72. Plant die Bundesregierung eine Elektrifizierung der Oberen Ruhrtalbahn?

Nein. Angesichts der Zugzahlen, insbesondere des geringen Schienengüterverkehrs, dürfte dies nicht wirtschaftlich sein.

73. Wie ist die Position der Bundesregierung zu einer Wiederinbetriebnahme der Bahnverbindung zwischen Brilon-Stadt und Büren?

Die Beurteilung dieser Frage ist Angelegenheit des Aufgabenträgers im SPNV.

74. Welche Verkehrsentwicklung erwartet die Bundesregierung auf der Strecke Brilon-Stadt in Richtung Dortmund nach der Wiederinbetriebnahme des Streckenabschnitts Korbach–Frankenberg im Dezember 2014?

Auf die Antwort zu Frage 63 wird verwiesen.

75. Wann werden die auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke Aachen–Düren bereits ausgewiesenen Überholgleisabschnitte in Anbetracht der bereits vorhandenen Engpässe ausgebaut?

Die ABS Köln–Aachen ist Teil der im Europäischen Infrastrukturleitplan festgelegten Hochgeschwindigkeitsstrecke Paris–Brüssel–Köln/Amsterdam/London. Derzeit werden im Abschnitt Düren–Aachen im Rahmen des Bedarfsplanvorhabens ABS Köln–Aachen in den Bahnhöfen Eschweiler und Aachen-Rothe Erde kapazitätssteigernde Maßnahmen geplant. Ein Zeitpunkt zum Beginn der Bauarbeiten kann erst nach Vorliegen des Baurechts (voraussichtlich 2014) und unter Beachtung der jeweils zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel für Investitionen in die Schienenwege des Bundes benannt werden. Deshalb wurden die Maßnahmen im Investitionsrahmenplan 2011 bis 2015 in der Kategorie D eingeordnet.

Hamm-Osterfelder-Eisenbahn

76. Wie ist der aktuelle Sachstand zu den Streckenabschnitten der Lärmsanierung der Hamm-Ostfelder Eisenbahnlinie?

Welche konkreten Maßnahmen zum Lärmschutz werden hier zum Schutz der Bürger in welchem Zeitrahmen und mit welcher Finanzierung umgesetzt?

77. Wie sind der aktuelle Sachstand und der Plan der Umsetzung der Lärmsanierung entlang der Hamm-Osterfelder-Eisenbahnlinie?

Welche konkreten Maßnahmen werden im Abschnitt Lünen–Bergkamen, insbesondere im Bereich der Ortslage Oberaden, in welchem Zeitraum umgesetzt, und wie finanziert?

Auf welcher Grundlage wurde die Lärmprognose für diesen Abschnitt erstellt (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage zu Frage 30 auf Bundestagsdrucksache 17/4346)?

Die Fragen 76 und 77 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für die 1999 auf haushaltsrechtlicher Grundlage eingeführte Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes stehen im Haushalt des BMVBS seit 2007 jährlich 100 Millionen Euro zur Verfügung. Vorrangig sollen solche Streckenabschnitte saniert werden, bei denen die Wirkung der Maßnahme besonders hoch ist. Die Wirkung der Lärmsanierung lässt sich beschreiben in der erreichbaren Lärminderung und der Anzahl der Anwohner, für die vor der Lärmsanierung Lärmbelastungen oberhalb der Lärmsanierungsgrenzwerte vorliegen. Als Entscheidungsgrundlage für die Reihenfolge der anstehenden Maßnahmen wurden Priorisierungskennziffern ermittelt.

Für die Sanierungsbereiche Gelsenkirchen und Bottrop werden zurzeit die Schalltechnischen Gutachten erstellt, auf deren Grundlage die örtlich erforderlichen Maßnahmen, z. B. der Bau von Schallschutzwänden, erarbeitet werden. Die mit der Durchführung der Lärmsanierung beauftragte DB ProjektBau GmbH geht von einem Baubeginn im Jahr 2016 aus. In Castrop-Rauxel sind Schallschutzwände mit einer Gesamtlänge von 1,5 Kilometern geplant, die Umsetzung ist für 2014 bis 2015 vorgesehen. In Bottrop-Vonderort und Oberhausen-Osterfeld-Süd wurden bereits Schallschutzwände mit einer Gesamtlänge von 1,35 Kilometern erstellt sowie bei über 350 Wohneinheiten passive Lärmschutzmaßnahmen (z. B. Einbau von Schallschutzfenstern und schalldämpften Lüftern) gefördert.

Die Sanierungsbereiche Hamm-Herringen und Hamm-Pelkum sind Bestandteile des Sanierungsabschnittes 12 „Hamm gesamt“. Dieser hat eine Priorisierungskennziffer von 4,527 auf. Die mit der Durchführung der Lärmsanierung beauftragte DB ProjektBau GmbH geht von einem Beginn der Lärmsanierung in diesem Sanierungsabschnitt in den kommenden fünf Jahren aus. Zu Beginn der Lärmsanierung werden Schalltechnische Gutachten erstellt, auf deren Grundlage die örtlich erforderlichen Maßnahmen, z. B. der Bau von Schallschutzwänden, erarbeitet werden.

Die Sanierungsbereiche Bergkamen, Bergkamen-Oberadem, Waltrop, Waltrop-Brockenscheidt, Datteln-Meckinghoven, Datteln-Meckinghoven Ost, Recklinghausen-Stuckenbusch Nord, Recklinghausen-Blumenthal, Recklinghausen-Suderwich, Herten, Herten-Westerholt, Gladbeck, Gladbeck-West sind Bestandteile des Sanierungsabschnittes 53 „Gladbeck West–Bergkamen“. Dieser hat eine Priorisierungskennziffer von 3,541. Die Sanierungsbereiche Lünen und Lünen-Lippolthausen sind Bestandteile des Sanierungsabschnittes 52 „Lünen gesamt–Ascheberg“. Dieser hat eine Priorisierungskennziffer von 1,601. Dies

sind sehr niedrige Priorisierungskennziffern, so dass vor einer Lärmsanierung an diesen Abschnitten vorrangig Sanierungsmaßnahmen mit einer höheren Priorisierung umgesetzt werden müssen.

78. Wie ist der aktuelle Sachstand bezüglich des zweigleisigen Ausbaus der Eisenbahnlinie Lünen–Münster?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 55 bis 56 verwiesen.

79. Wie ist der aktuelle Sachstand von Maßnahmen zum Lärmschutz entlang der Hamm-Osterfelder-Eisenbahnlinie im Abschnitt Lünen–Bergkamen, insbesondere im Bereich der Ortslage Oberaden?

In welchem Zeitraum sollen konkrete Maßnahmen umgesetzt, und wie finanziert werden?

Auf welcher Grundlage wurde die Lärmprognose für diesen Abschnitt erstellt?

Auf die Antwort zu den Fragen 76 und 77 wird verwiesen.

80. Wie ist der Stand der Ertüchtigung der Güterschienenverbindung Hamm–Hannover im Bereich Ostwestfalen-Lippe, und führt dies zu Beeinträchtigungen beim öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)?

Mehrere Projekte für einen Ausbau der Strecke Bielefeld–Seelze im Zuge der Schienenverbindung Hamm–Hannover sind zur Prüfung für die Aufnahme in den BVWP angemeldet worden. In den Begründungen zu den Anmeldungen werden auch positive Auswirkungen eines Ausbaus auf die Bedienungsqualität im Schienenpersonenverkehr benannt. Dies wird im weiteren Prozess der Projektprüfungen zu bewerten sein.

Planung, Organisation und Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) sind grundsätzlich Aufgabe der Länder; hier des Landes Nordrhein-Westfalen. Insofern liegen der Bundesregierung keine über die o. g. Anmeldungen hinausgehenden Informationen zu etwaigen Beeinträchtigung des SPNV infolge der Ertüchtigung der Güterschienenverbindung Hamm–Hannover im Bereich Ostwestfalen-Lippe vor.

81. Wie beurteilt die Bundesregierung die geplanten eingleisigen Tunnel-sanierungen auf der Oberen Ruhrtalbahn im Hinblick auf die Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und den Betrieb von Eisenbahntunneln“ des Eisenbahn-Bundesamtes?

Die Sanierung der Tunnel ist eine wesentliche Änderung, bei der die Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und den Betrieb von Eisenbahntunneln“ des Eisenbahn-Bundesamtes anzuwenden ist. Durch die eingleisige Sanierung wird es u. a. möglich, innerhalb der neuen Tunnelschale Fluchtwege in ausreichender Breite anzulegen, ohne die Tunnel in bergmännischer Bauweise auf einen größeren Querschnitt auffahren zu müssen.

82. Wie ist der aktuelle Sachstand zum geplanten Umbau bzw. Sanierung des Dortmunder Hauptbahnhofes, und bis wann ist seine geplante Fertigstellung beabsichtigt?

Hinsichtlich des Ausbaus des Dortmunder Hauptbahnhofes für den RRX wird auf die Antwort zu Frage 57 verwiesen.

Eigentümerin und Bauherrin des Dortmunder Hauptbahnhofes ist die DB Station&Service AG. Aktuelle Informationen über etwaige weitere Bauplanungen zum Dortmunder Hauptbahnhof und deren Realisierung liegen der Bundesregierung nicht vor. Derartige Informationen sind von der DB Station&Service AG zu erhalten.

Bundeswasserstraßen

83. Wann werden die Kanalerneuerung des Rhein-Herne-Kanals im Kilometerabschnitt 28 200 bis 30 300 und die dazugehörigen Bauarbeiten fortgesetzt und abgeschlossen?

Es handelt sich um das Streckenlos 4 am RHK (vgl. Antwort zu Frage 6). Mit den darin enthaltenen Baumaßnahmen wird der RHK zur Wasserstraßenklasse Vb ausgebaut und gleichzeitig werden Bergschäden beseitigt. Diese sind in der Vergangenheit infolge des untertägigen Steinkohleabbaus in diesem Gebiet durch Bergsenkungen entstanden.

Derzeit laufen die Baumaßnahmen auf der Südseite. Die öffentliche Bootseinsatzstelle ist soweit fertiggestellt, dass sie von der Feuerwehr und der DLRG genutzt werden kann. Die Baumaßnahmen sollen auf der Südseite in zwei Monaten abgeschlossen werden.

Für die Fertigstellung der Nordseite müssen die neu hergestellten Rammverpresspfähle saniert werden. Dafür wird zurzeit eine technische Lösung erarbeitet. Ein verbindlicher Fertigstellungstermin kann erst genannt werden, wenn die technische Bearbeitung abgeschlossen ist und der Auftragnehmer mit den Sanierungsarbeiten begonnen hat.

84. Wie ist der Sachstand zum funktionsfähigen Erhalt des Schiffshebewerks in Henrichenburg?

Das Schiffshebewerk ist stillgelegt und gesichert. Eine Wiederinbetriebnahme durch die WSV wird nicht mehr erwogen. Mit Blick auf die Bemühungen zur Anerkennung als Weltkulturerbe wurden keine Anlagenteile demontiert, die für die erwogene Wiederinbetriebnahme durch Dritte notwendig wären.

85. Wie ist der aktuelle Sachstand zur Realisierung des Umschlagbahnhofes Duisburg-Ruhrort Hafen (IRP), und wann ist mit einem konkreten Abschluss des Projektes zu rechnen?

Das Konzept für die Errichtung des Umschlagbahnhofes Duisburg-Ruhrort Hafen sieht mehrere modulare Baustufen vor. In der ersten, Ende 2011 abgeschlossenen Baustufe erfolgte u. a. die Herstellung der Gleisanlagen und Umschlagflächen, die einen Umschlag mit Mobilgeräten ermöglichen. In der aktuellen zweiten Baustufe ist die Ausrüstung mit zwei Hochleistungsportalkränen vorgesehen, deren Inbetriebnahme im Frühjahr 2014 vorgesehen ist. Damit wäre der im Bedarfsplan Schiene sowie im aktuellen Investitionsrahmenplan hinterlegte Ausbauzustand erreicht.

Ortsumgehungen

86. Wie viele Ortsumgehungen im Zuge von Bundesfernstraßen in NRW sind im laufenden Bundesverkehrswegeplan in der Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ und „Weiterer Bedarf“ vorgesehen?

In der Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ sind 114 Ortsumgehungen und in der Stufe „Weiterer Bedarf“ 47 Ortsumgehungen im Zuge von Bundesfernstraßen enthalten.

87. Wie viele dieser Ortsumgehungen sind inzwischen gebaut worden?

25 Ortsumgehungen sind inzwischen gebaut worden.

88. Wann wurden diese Ortsumgehungen fertiggestellt und unter Verkehr genommen?

B 61, OU Barkhausen	06.12.2002
B 265, OU Erftstadt/Lechenich	09.12.2002
B 1, OU Werl	04.12.2003
B 54, OU Gronau	29.03.2004
B 66, OU Lemgo	15.05.2004
B 484, OU Lohmar	21.06.2004
B 56, OU Puffendorf	12.07.2004
B 55, OU Warstein/Belecke	27.08.2004
B 474, OU Coesfeld/Lette	20.12.2004
B 51, OU Wermelskirchen	19.08.2005
B 475, W-OU Ennigerloh	07.11.2005
B 264, OU Weisweiler	18.12.2006
B 59, OU Pulheim	18.12.2006
B 528 OU Kamp-Lintfort (Ostabschnitt)	19.12.2006
B 474, OU Dülmen (Südabschnitt)	04.05.2007
B 239, OU Herford	14.12.2007
B 59, OU Rommerskirchen	18.05.2009
B 8, OU Düsseldorf-Wittlaer (L 139 – Froschenteich)	29.05.2009
B 525, OU Nottuln/Darup	22.09.2009
B 399, OU Gey	12.01.2010
B 221, OU Arsbeck	16.08.2010
B 480, OU Olsberg	05.11.2010
B 221, OU Wildenrath	01.06.2011
B 238, OU Kalletal/Langenholzhausen	22.12.2011
B 8, OU Düsseldorf/Wittlaer (Froschenteich – A 524)	01.06.2012

89. Mit welchen Kosten waren die 20 zuletzt fertiggestellten Ortsumgehungen jeweils in den Bundesverkehrswegeplan eingestellt?

90. Wie viel haben die 20 zuletzt fertig gestellten Ortsumgehungen jeweils tatsächlich gekostet?

Die Fragen 91 und 92 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

	BPL 2004 [Mio. Euro]	Baukosten [Mio. Euro]
B 484, OU Lohmar	10,4	10,3
B 56, OU Puffendorf	10,8	13,1
B 55, OU Warstein/Belecke	8,3	9,4
B 474, OU Coesfeld/Lette	5,6	5,8
B 51, OU Wermelskirchen	25,0	31,9
B 475, W-OU Ennigerloh	8,2	10,4
B 264, OU Weisweiler	9,7	15,7
B 59, OU Pulheim	18,4	25,3
B 528 OU Kamp-Lintfort (Ostabschnitt)	12,4	8,5
B 474, OU Dülmen (Südabschnitt)	19,1	19,4
B 239, OU Herford	81,3	86,3
B 59, OU Rommerskirchen	19,2	22,0
B 8, OU Düsseldorf-Wittlaer (L 139 – Froschenteich)	15,4	28,4
B 525, OU Nottuln/Darup	4,7	6,2
B 399, OU Gey	7,2	7,4
B 221, OU Arsbeck	8,1	11,2
B 480, OU Olsberg	21,9	27,6
B 221, OU Wildenrath	3,9	4,6
B 238, OU Kalletal/Langenholzhausen	8,3	6,8
B 8, OU Düsseldorf/Wittlaer (Froschenteich – A 524)	8,8	13,5

Die genannten Baukosten beziehen sich auf die zuletzt genehmigten Kosten.

91. Welche Verkehrsprognosen für die jeweilige Ortsumgehung und welche zu erwartenden Entlastungen auf der jeweiligen Ortsdurchfahrt wurden bei der Einstellung in den Bundesverkehrswegeplan und beim Baubeginn dieser letzten 20 fertiggestellten Ortsumgehungen zugrunde gelegt?

Den gesamtwirtschaftlichen Projektbewertungen im Zuge des BVWP 2003 wurde die Gesamtverkehrsprognose 2015 zugrunde gelegt. Für den BVWP wurden keine projektspezifischen Verkehrsprognosen erstellt. Eine Beantwortung zum Vergleich der projektspezifischen Verkehrsprognosen der Detailplanung zur Gesamtverkehrsprognose 2015 des BVWP ist im Rahmen der zur Verfügung stehenden Zeit für eine kleine Anfrage nicht möglich.

92. Wie hoch ist die zuletzt gemessene Verkehrsbelastung auf der jeweiligen Ortsumgehung der 20 zuletzt fertiggestellten Ortsumgehungen tatsächlich?

Verkehrszahlen liegen nur für Ortsumgehungen vor, die vor der letzten bundesweiten Straßenverkehrszählung 2010 für den Verkehr freigegeben wurden und in deren Bereich eine Zählstelle liegt.

	Verkehrsfreigabe	DTV 2010 [Kfz/24h]
B 484, OU Lohmar	21.06.2004	Keine Zählstelle!
B 56, OU Puffendorf	12.07.2004	9 622
B 55, OU Warstein/Belecke	27.08.2004	12 167
B 474, OU Coesfeld/Lette	20.12.2004	11 962
B 51, OU Wermelskirchen	19.08.2005	12 938
B 475, W-OU Ennigerloh	07.11.2005	8 129
B 264, OU Weisweiler	18.12.2006	11 328
B 59, OU Pulheim	18.12.2006	12 220
B 528 OU Kamp-Lintfort (Ostabschnitt)	19.12.2006	Keine Zählstelle!
B 474, OU Dülmen (Südabschnitt)	04.05.2007	4 319
B 239, OU Herford	14.12.2007	Keine Zählstelle!
B 59, OU Rommerskirchen	18.05.2009	7 255
B 8, OU Düsseldorf-Wittlaer (L 139 – Froschenteich)	29.05.2009	11 275
B 525, OU Nottuln/Darup	22.09.2009	9 355
B 399, OU Gey	12.01.2010	7 101
B 221, OU Arsbeck	16.08.2010	Noch keine Zähl- ergebnisse vorhanden!
B 480, OU Olsberg	05.11.2010	
B 221, OU Wildenrath	01.06.2011	
B 238, OU Kalletal/Langenholzhausen	22.12.2011	
B 8, OU Düsseldorf/Wittlaer	01.06.2012	

[DTV = Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke]

93. In welcher Höhe ist eine Verkehrsentlastung auf der jeweiligen Ortsdurchfahrt bei den 20 zuletzt fertiggestellten Ortsumgehungen tatsächlich eingetreten?

Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen werden in der Regel nach Verkehrsfreigabe der Ortsumgehung abgestuft. Dabei erfolgt in der Mehrzahl der Fälle eine Abstufung zur Kommunal- oder Kreisstraße, zu denen der Auftragsverwaltung keine Daten aus Verkehrszählungen vorliegen. Aussagen zur Verkehrsentlastung auf den Ortsdurchfahrten können somit nur für die nachfolgend aufgeführten Bundesstraßen getroffen werden:

B 61, OU Barkhausen:	DTV 2000: 25 191 Kfz/24 h DTV 2010: 8 707 Kfz/24 h
B 1, OU Werl:	DTV 2000: 16 150 Kfz/24 h DTV 2010: 7 008 Kfz/24 h
B 54, OU Gronau	DTV 2000: 12 935 Kfz/24 h DTV 2010: 9 067 Kfz/24 h
B 474, OU Dülmen	DTV 2005: 11 054 Kfz/24 h DTV 2010: 7 474 Kfz/24 h
B 8, OU Düsseldorf-Wittlaer	DTV 2000: 13 599 Kfz/24 h DTV 2010: 6 432 Kfz/24 h

elektronische Vorab-Fassung

elektronische Vorab-Fassung

elektronische Vorab-Fassung

elektronische Vorab-Fassung