

## **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 17/3895 –**

### **Sachstand wichtiger Verkehrsprojekte für Nordrhein-Westfalen**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Der Bundesverkehrswegeplan 2003 hat eine Laufzeit bis 2015. Im Herbst 2010 wurden durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die Bedarfspläne, wie gesetzlich vorgeschrieben, überprüft. Die Prognosen zeigen ein deutliches Wachstum nicht nur im Personenverkehr, sondern gerade im Bereich des Güterverkehrs. Gleichzeitig ist derzeit die Finanzierung der Projekte im Vordringlichen Bedarf nicht gesichert und die Sparmaßnahmen der Bundesregierung werden dazu führen, dass die Bundesregierung Projekte verschieben muss und in den kommenden Jahren kein einziges Schienen- oder Straßenneubauprojekt neu begonnen werden kann. In der Zukunft eines 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. Die Verkehrsprognosen zeigen ein deutliches Wachstum, nicht nur im Personenverkehr, sondern gerade im Bereich des Güterverkehrs.

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 schwersten betroffen sein.

Die zentrale Lage im europäischen Wirtschaftsraum ist nicht nur ein gewichtiger Wirtschaftsfaktor für NRW und Gesamtdeutschland, sondern bedarf auch einer ausgezeichneten Verkehrsinfrastruktur. Wichtige europäische Transitstrecken, wie die Nord-Süd-Anbindung internationaler Seehäfen (Betuwe-Linie), aber auch die direkte West-Ost-Verbindung zwischen den europäischen Nachbarn führen durch NRW.

Der durch die zentrale europäische Lage bestehende Standortvorteil und die Infrastruktur mit dem hohen Industrieproduktionsanteil, aber auch den natürlichen Gegebenheiten, wie dem Rhein, als wichtigste Wasserstraße in Deutsch-

land, muss erhalten und ausgebaut werden zur Sicherung des gesamtdeutschen Wirtschaftsstandorts.

Die Mehrbelastung auf Straße, Wasserstraße und Schiene stellt das bevölkerungsreiche NRW vor Kapazitätsgrenzen und ist eine logistische Herausforderung.

Allgemein

1. Welche konkreten Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenneubauvorhaben des Bundes werden 2011 im Bundesland NRW neu begonnen?

Bundesschienenwege: Keine.

Bundesfernstraßen: Erst nach Auswertung der Finanzierungsprogrammgesprächen mit den Ländern wird erkennbar sein, ob sich 2011 Möglichkeiten für Baubeginne ergeben.

Bundeswasserstraßen: Keine.

2. Wie hoch sind die finanziellen Mittel, die dem Bundesland NRW jeweils für die Realisierung der Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenbauprojekte im Vordringlichen Bedarf durch den Bund zur Verfügung stehen?
3. Welche finanziellen Mittel sind für das Land NRW in der Finanzplanung des Bundes pro Jahr bis 2014 jeweils für Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenbauprojekte vorgesehen?
4. Wie viel, dieser unter den Fragen 2 und 3 benannten Finanzmittel, ist jeweils für den Erhalt der Bundesfernstraßen, der Bundesschienenwege und der Bundeswasserstraßen im Bundesland NRW in die Haushalts- und Finanzplanung des Bundes eingestellt?

Die Fragen 2, 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bundesschienenwege: Im Bereich der Schienenwegeinvestitionen erfolgt 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 Ausbauprojekten des Bedarfsplans streckenbezogen ohne Berücksichtigung von Landesgrenzen gewährt.

Bundesfernstraßen: Nach dem vom Deutschen Bundestag verabschiedeten Haushalt 2011 und der geltenden Finanzplanung bis 2014 sollen für Nordrhein-Westfalen zur Finanzierung der Bundesfernstraßen-Bedarfsplanmaßnahmen (ohne Refinanzierung der privat vorfinanzierten Maßnahmen) und zur Erhaltung des Bundesfernstraßennetzes in den nächsten Jahren folgende Mittel (in Mio. Euro) zur Verfügung gestellt werden:

	2011	2012	2013	2014
Bedarfsplanmaßnahmen	180	173	212	224
Erhaltungsmaßnahmen	369	361	374	368

Bundeswasserstraßen: Nach dem vom Deutschen Bundestag verabschiedeten Haushalt 2011 und der geltenden Finanzplanung bis 2014 sind für die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes für Infrastrukturprojekte des Vordringlichen Bedarf im Bundesland NRW jährlich 78 Mio. Euro vorgesehen.

Die Mittel für den Erhalt der Bundeswasserstraßen im Bundesland NRW werden jährlich neu veranschlagt.

5. Welche Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenbauprojekte des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2003 des Bundeslandes NRW im Vordringlichen Bedarf wurden bisher komplett abgeschlossen?

Bundesschienenwege: Im Nachgang zu der im Juli 2002 fertiggestellten Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln–Frankfurt am Main erfolgte der Ausbau im Bahnknoten Köln. Bis auf den Baustein 1.3 Süd 2, der die höhenfreie Ausgestaltung der Abzweigstelle Gummersbacher Straße beinhaltet, ist diese Maßnahme abgeschlossen. Die Realisierung dieses Bausteins setzt einen deutlichen Mehrverkehr auf der Strecke Köln–Rhein/Main voraus. Deshalb ist diese Maßnahme in Übereinstimmung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), dem Land NRW und der Deutschen Bahn (DB) AG vorläufig ausgesetzt.

Bundesfernstraßen: Gemäß § 7 des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG) berichtet das BMVBS dem Deutschen Bundestag jährlich über den Fortgang des Bundesfernstraßenausbaus. Dem „Verkehrsinvestitionsbericht“ (seit 2008) bzw. zuvor den „Straßenbauberichten“ (bis einschl. 2007) können die Bauleistungen des Bundes graphisch und tabellarisch entnommen werden.

Bundeswasserstraßen: Bisher wurde kein Wasserstraßenprojekt komplett abgeschlossen.

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

Wann ist mit Beginn der Bauphase und der abschließenden Realisierung dieser Projekte zu rechnen?

Bundesschienenwege: Keine.

Bundesfernstraßen: In NRW sind zwei Bedarfsplanmaßnahmen (B 56, Ortsumgehung – OU – Soller; B 56, Gangelt–Anschlussstelle – AS – Heinsberg) mit vollziehbarem Baurecht noch nicht im Bau.

Bundeswasserstraßen: Für den Dortmund-Ems-Kanal liegt im Streckenbereich von km 66,175 bis 70,350 (Stadtstrecke Münster) ein rechtskräftiger Beschluss vor. Der Baubeginn ist für 2012 vorgesehen. Die Fertigstellung dieser Maßnahme ist für 2022 terminiert. Für den Datteln-Hamm-Kanal liegt im Streckenbereich von km 33,800 bis km 35,700 ein rechtskräftiger Beschluss vor. Der Baubeginn ist für 2011 vorgesehen. Die Fertigstellung dieser Maßnahme ist für 2018 terminiert.

7. Welche Priorisierungen sieht die Bundesregierung für die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße im Bundesland NRW aufgrund von europäischen Korridoren und Vorrangnetzen vor?

Es wird auf die Antworten zu den einzelnen Projekten verwiesen, die überwiegend Bestandteil der Leitlinien für das Transeuropäische Netz sind. Diese Leitlinien sind allerdings weder ein Bau- noch ein Finanzierungsplan, sondern ihre Umsetzung erfolgt nach nationaler Priorisierung.

8. Gibt es generell Bestrebungen seitens des Bundes, die Mittel für den Straßenneubau zu kürzen?

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

Nein.

Schieneverkehr

Rhein-Ruhr-Express (RRX)

9. Wie ist der aktuelle Sachstand zum Ausbau des RRX?
10. Welche Gelder sind in der Finanzplanung des Bundes für die Realisierung der Gesamtstrecke des RRX vorgesehen?
11. Welche Teilabschnitte des RRX werden voraussichtlich zu welchem konkreten Zeitpunkt realisiert sein?

Die Fragen 9 bis 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Realisierung des RRX erfolgt auf der Basis des Vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplans der Bundesschiene. Im Interesse eines zügigen Planungsbeginns durch die DB AG übernimmt der Bund vorab Planungskosten in Höhe von 20 Mio. Euro. Der für die Realisierung des RRX nötige Schienenausbau erfordert nach bisherigen Vorentwurfsplanungen Mittel in Höhe von ca. 2 Mrd. Euro. Erst wenn ein entsprechender Planungsfortschritt vorliegt, kann über die Bereitstellung von Haushaltsmitteln entschieden werden.

Betuwe-Linie

12. Wie ist der aktuelle Sachstand zur sogenannten Betuwe-Linie?
13. Hält die Bundesregierung, trotz gegenteiliger Presseinformationen, am geplanten Ausbaukonzept mit dem dritten Gleis für die Strecke Grenze Niederlande/Deutschland–Emmerich–Oberhausen einschließlich Lärmschutzmaßnahmen fest?
14. Wann ist mit dem Baubeginn bei den einzelnen Planfeststellungsabschnitten beim Bau des dritten Gleises der Betuwe-Linie zu rechnen?

Die Fragen 12 bis 14 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Der dreigleisige Ausbau im Rahmen der Ausbaustrecke (ABS) Grenze Deutschland/Niederlande–Emmerich–Oberhausen ist als Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs im Bedarfsplan für die Bundesschiene enthalten. Die Überprüfung des aktuellen Bedarfsplans hat die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme bestätigt.

Die Ausbauplanung für das dritte Gleis wird durch die DB AG zügig vorangetrieben einschließlich der Lärmvorsorge nach der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (16. BImSchV). 2009 wurde die Vorentwurfsplanung abgeschlossen. Bisher sind für 3 von insgesamt 12 Abschnitten die Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Von allen Beteiligten wird die zügige Fortführung der Planung unterstützt, um möglichst schnell Baurecht zu erlangen. Aufgrund des frühen

Planungsstadiums kann derzeit für den Baubeginn noch kein Termin genannt werden.

15. Wann ist mit dem Baubeginn für die Unter- und Überführungen in den einzelnen Planfeststellungsabschnitten der Betuwe-Linie zu rechnen?

Für die überwiegende Anzahl der Bahnübergangsmaßnahmen gilt das Eisenbahnkreuzungsgesetz. Zwischen den Kreuzungsbeteiligten – der DB Netz AG als Schienenbaulastträger und den jeweils beteiligten Straßenbaulastträgern (Bund, Land NRW, Kommunen) – sind die erforderlichen Maßnahmen abzustimmen und gemäß § 5 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes in einer Vereinbarung festzulegen.

Für die erforderlichen Maßnahmen zum Ersatz der heute noch vorhandenen 55 Bahnübergänge wird nach Angaben der DB Netz AG aktuell die Vorplanung erstellt. Nach jeweiliger Einzelgenehmigung der Vorzugsvariante durch den Besteller wird diese Variante in die Genehmigungsunterlagen des dreigleisigen Ausbaus eingearbeitet. Daraus ergibt sich ein zeitgleicher Verlauf für den möglichen Baubeginn der Über- und Unterführungen in Abhängigkeit von den zwölf Planfeststellungsabschnitten des dreigleisigen Ausbaus der Strecke.

16. Welche aktiven und passiven lärmindernden Maßnahmen werden an der Betuwe-Linie, laut Vereinbarung zwischen dem Bund, der Deutschen Bahn AG und dem Land NRW auch als innovativer Lärmschutz bezeichnet, künftig zum Einsatz kommen?

Im Rahmen des Konjunkturpakets II der Bundesregierung werden bundesweit innovative Maßnahmen zum Lärm- und Erschütterungsschutz erprobt. Auf ausgewählten Streckenabschnitten der Betuwe-Linie ist die Erprobung von Schienenstegbedämpfern vorgesehen.

17. Wird sich die Bundesregierung an den zwischen Deutschland und den Niederlanden 2007 bilateral abgesprochenen Zeitrahmen zum Ausbau der Betuwe-Linie bis 2013 halten?

Es ist abzusehen, dass aufgrund der komplexen Planung eine durchgehende Realisierung des dreigleisigen Ausbaus bis 2013 nicht möglich ist. Der grenzüberschreitende Ausbau der Strecke wird in enger Abstimmung zwischen den deutschen und niederländischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen geplant.

#### Eiserner Rhein

18. Wie ist der Sachstand bei den Verhandlungen der Bundesrepublik Deutschland und den Königreichen Belgien und Niederlande zum Thema „Eiserner Rhein“?

Die Verkehrsminister Deutschlands, der Niederlande und Belgiens hatten sich 2001 geeinigt, den historischen Verlauf für die endgültige Inbetriebnahme (150 Mio. Euro) weiter zu verfolgen. In den folgenden Jahren war auch eine Neubaustrecke entlang der Bundesautobahn 52 (480 bis 900 Mio. Euro) in der Diskussion.

Die trilateralen Gespräche zwischen Deutschland, den Niederlanden und Belgien unter Beteiligung des Landes NRW zur Kostenteilung wurden nach dem letzten Spitzengespräch am 17. November 2008 in Brüssel nicht fortgeführt, da

keine für alle Seiten akzeptable Finanzierungslösung gefunden werden konnte. Die Frage der Trassierungsvariante konnte nicht abschließend entschieden werden.

Belgien hat inzwischen seine eindeutige Präferenz für die „Historische Trasse“ deutlich gemacht.

19. Ist mit einer Wiederaufnahme des grenzüberschreitenden Personenverkehrs zwischen Dalheim und Roermond (mit einer Bahnstation Meinweg) bis 2015 zu rechnen?
20. Wird die Strecke des Eisernen Rheins, der neben der Betuwe-Route auf Vorschlag der EU-Kommission als Bestandteil der europäischen Eisenbahnverbindung Lyon/Genua–Basel–Duisburg–Rotterdam/Antwerpen im Rahmen der Transeuropäischen Verkehrsnetze als prioritär eingestuft wurde, wieder in Betrieb genommen werden?  
Wenn ja, bis wann und mit welcher finanziellen Mittelausstattung?
21. Sieht die Bundesregierung in der Wiedereröffnung der historischen Trasse des Eisernen Rheins, auch in Bezug auf die Feinstaubrichtlinie der EU, verschiedenen Richtlinien zum Naturschutz (FFH = Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie) und Lärmschutz im Sinne der EU eine Chance, den Güterverkehr von den Seehäfen Rotterdam und Antwerpen in den Wirtschaftsraum Rhein-Ruhr zu optimieren und mehr Verkehr von der Straße auf die umweltfreundlichere, sicherere und leistungsfähigere Schiene zu bringen?

Die Fragen 19, 20 und 21 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung unterstützt unter anderem vor dem Hintergrund der Ergebnisse der Bedarfsplanüberprüfung die klare Position Belgiens zugunsten der Historischen Trassenführung. Zunächst sind jedoch von den Niederlanden und Belgien die entsprechenden Voraussetzungen zu schaffen. Dies betrifft insbesondere die Trassierung durch das Meinweg-Gebiet in den Niederlanden. Vor diesem Hintergrund kann derzeit nicht beurteilt werden, wann der grenzüberschreitende Personenverkehr zwischen Dalheim und Roermond aufgenommen werden kann. Dies gilt im Übrigen auch für die Inbetriebnahme der durchgängigen Eisenbahnverbindung.

#### Knotenbahnhof Dortmund

22. Wie ist der Verfahrensstand für die Fortsetzung der Modernisierung des Hauptbahnhofs Dortmund mit einer bedarfsgerechten Erweiterung des Reisendentunnels, der Nachrüstung der Bahnsteige mit Aufzügen und der ausreichend dimensionierten und barrierefreien Gestaltung der Verknüpfung mit der Stadtbahn?

Derzeit erfolgt im Rahmen des Programms „Kulturhauptstadt 2010“ die Sanierung des Empfangsgebäudes Dortmund Hauptbahnhof (Hbf). Diese Maßnahme ist im Wesentlichen abgeschlossen. Nach Auskunft des Landes NRW gibt es derzeit weitere Planungen am Bahnhof: Vorgesehen sind u. a. die Aufweitung des Personentunnels, eine barrierefreie Erschließung, die Modernisierung der Bahnsteige sowie ein Neubau der Bahnsteigdächer. Beabsichtigt ist zudem, eine nördliche Verknüpfung (sog. Nordtunnel) zwischen der Verkehrsstation und der Stadtbahnanlage zu errichten.

23. Gibt es Pläne eines Umbaus des Dortmunder Hauptbahnhofs, die über die bloße Sanierung des Gebäudes hinausgehen und die auch eine Umstrukturierung der Schienenwege berücksichtigen, und bis wann werden solche Pläne gegebenenfalls realisiert?

Die DB AG untersucht im Rahmen der Vorplanung, ob beim Umbau des Dortmunder Hbf Teilmaßnahmen des Bedarfsplanprojekts RRX vorzeitig realisiert werden können. Die Ergebnisse liegen noch nicht vor.

24. Wie ist der aktuelle Sachstand zur Kapazitätserweiterung durch den zweigleisigen Ausbau der ICE-Strecke Münster Hbf–Dortmund Hbf (Maßnahme des Vordringlichen Bedarfs)?

Derzeit betreibt die DB Netz AG die Vorplanung für den zweigleisigen Ausbau der Strecke. Daran wird sich die Entwurfs- und Genehmigungsplanung bis zur Erlangung des Baurechts anschließen. Im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung ist die volkswirtschaftliche Vorteilhaftigkeit dieses Vorhabens festgestellt worden.

25. Welche weiteren Teilabschnitte der Ausbaustrecke Dortmund–Kassel (Mitte-Deutschland-Verbindung) werden voraussichtlich zu welchem Zeitpunkt realisiert werden?

Nach Wiederherstellung der Deutschen Einheit mussten die Planungen für die ABS Dortmund–Paderborn–Kassel als Überhang im Vordringlichen Bedarf des BVWP 1992 im Zusammenhang mit der Weiterführung in Richtung neue Bundesländer neu überdacht werden. Die Untersuchungen zum BVWP 1992 ergaben keine Anhaltspunkte für die Wirtschaftlichkeit eines durchgehenden Ausbaus der gesamten Achse. Der teilweise Ausbau des Streckenabschnitts Dortmund–Paderborn für eine Geschwindigkeit bis zu 200 km/h ist seit mehreren Jahren bis auf die Beseitigung einiger höhengleicher Bahnübergänge abgeschlossen.

#### Weitere Projekte

26. Welche Aktivitäten plant die Bundesregierung, um den Fortbestand der direkten ICE-Verbindung zwischen Aachen und Berlin zu sichern?

Auf die Entscheidung des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung zur Abgrenzung der Zuständigkeiten Bund/Deutsche Bahn AG/Länder infolge der Bahnreform (Anlage 1 zu Bundestagsdrucksache 13/6149 vom 18. November 1996) wird hingewiesen. Soweit Fragen den unternehmerischen Verantwortungsbereich der DB AG betreffen, kann die Bundesregierung nur dann Auskunft geben, wenn das Unternehmen entsprechende Informationen zur Verfügung gestellt hat.

Nach Mitteilung der DB AG wird der bisherige ICE Aachen–Berlin zwischen Aachen und Köln durch einen ICE Brüssel–Frankfurt (Main) ersetzt, allerdings ohne Halt in Düren. Für die Reisenden von Düren nach Berlin ergibt sich durch Nutzung einer Umsteigeverbindung eine Fahrzeitverlängerung von lediglich wenigen Minuten.



27. Wie lautet der Sachstand zu den Planungen zum Ausbau des S-Bahn-Netzes in der Region Köln, speziell des S-Bahn-Anschlusses von Bedburg ab Kerpen-Horrem (Verlängerung S 13)?

Die Aufgaben- und Finanzverantwortung für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) liegt seit dem 1. Januar 1996 bei den nach Landesrecht zuständigen Aufgabenträgern.

Nach Auskunft des Landes NRW stellen sich die S-Bahn-Vorhaben wie folgt dar: Der Ausbau des zweiten S-Bahn-Gleises nach Bergisch Gladbach ist Bestandteil des Gesamtprojektes zur S-Bahn-Linie S 11. Die Umsetzung der Maßnahme wurde in der „Rahmenvereinbarung über die Realisierung und Finanzierung von SPNV-Maßnahmen zur Qualitätssteigerung der verkehrlichen Infrastruktur in NRW“ vom 31. März 2010 zwischen der Deutschen Bahn AG und dem Land NRW vereinbart. Derzeit befindet sich das Projekt in der Grundlagenermittlung.

Gemäß Bau- und Finanzierungsvertrag (DB AG, NRW, Verkehrsverbund Rhein-Sieg) über den Ausbau der S-Bahn-Infrastruktur im rechtsrheinischen Großraum Köln/Bonn wurde die Infrastruktur der S-Bahn-Linie S 12 ausgebaut. Die Verlängerung weiterer S-Bahn-Strecken bzw. deren Neuordnung unter Berücksichtigung der Substitution von Regionallinien wird voraussichtlich Bestandteil des neuen Nahverkehrsplanes des Zweckverbandes Nahverkehr Rheinland (NVR). Zielhorizonte und Betriebskonzepte des Nahverkehrsplans sollen 2011 im Entwurf vorliegen.

28. Wie ist der Stand der Planungen und der Finanzierung für den Ausbau der S 13 zwischen Troisdorf und Oberkassel?

Zur Aufgaben- und Finanzierungsverantwortung für den Schienenpersonennahverkehr wird auf die Antwort zu Frage 27 verwiesen.

Nach Auskunft des Landes NRW soll gemäß Bau- und Finanzierungsvertrag (DB AG, Land NRW, Verkehrsverbund Rhein-Sieg) über den Ausbau der S-Bahn-Infrastruktur im rechtsrheinischen Großraum Köln/Bonn die S-Bahn-Linie S 13 von Troisdorf bis Bonn-Oberkassel verlängert werden. Das Projekt befindet sich im Planfeststellungsverfahren und wurde in fünf Planfeststellungsabschnitte unterteilt; für drei von fünf Abschnitten liegen die Planfeststellungsbeschlüsse vor.

29. Wie ist der aktuelle Sachstand zum Bau und zur Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen der S-Bahn-Strecke S 13?

Der Lärmschutz bei Neu- und Ausbaustrecken wird nach der 16. BImSchV im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens festgelegt. Wie die DB ProjektBau GmbH auf Nachfrage mitteilte, werden die betreffenden Anträge derzeit durch das Eisenbahn-Bundesamt geprüft. Das Ausbauvorhaben liegt im Zuständigkeitsbereich des Landes NRW und nicht des Bundes.

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

Welche konkreten Maßnahmen entlang der Hamm-Osterfelder-Eisenbahnlinie werden in welchem Zeitraum umgesetzt, und wie finanziert?

Die betreffenden Ortsdurchfahrten sind im Gesamtkonzept der Lärmsanierung des Bundes enthalten. Im Bereich Oberhausen-Osterfeld wurden im Jahr 2010



Lärmschutzwände von 660 Meter Länge und 2 Meter Höhe fertiggestellt. Die passiven Lärmsanierungsmaßnahmen werden nach Planung der DB ProjektBau GmbH 2011 abgeschlossen.

In Bottrop-Vonderort ist derzeit eine 670 m lange und 2 m hohe Schallschutzwand im Bau. Die passiven Lärmschutzmaßnahmen folgen in Kürze. Für die Abschnitte Bottrop und Gelsenkirchen sollen die Planungen in 2011 beginnen. Mit einer Realisierung ist frühestens 2016 zu rechnen. Lärmsanierungsmaßnahmen an den Ortsdurchfahrten Hamm, Gladbeck West–Bergkamen sowie Lünen–Ascheberg werden voraussichtlich nicht in den nächsten Jahren realisiert.

31. Welche Maßnahmen zur Lärmsanierung und zum Lärmschutz im Bereich des Rangierbahnhofs Hagen-Vorhalle sind geplant?

Im Bereich des Rangierbahnhofs Hagen-Vorhalle wurden im Jahr 2005 passive Lärmsanierungsmaßnahmen abgeschlossen. Weitere Lärmschutzmaßnahmen sind derzeit nicht vorgesehen.

32. Ist geplant, die Bahnstrecke Hagen–Siegen weiter auszubauen?  
Wenn ja, mit welchem Mitteleinsatz?

Nein. Eine gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit der ABS Hagen–Gießen konnte im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung für die Bundesschienenwege, die im November 2010 abgeschlossen wurde, nicht nachgewiesen werden. Dieses Projekt wird daher zurzeit nicht weiterverfolgt.

33. Ist ein Umbau des S-Bahnhofs Longerich, welcher nur über eine Treppe zu erreichen ist, vorgesehen, und wenn ja, in welchem Zeitraum, damit Menschen mit Rollstühlen, Kinderwagen und Rollatoren den Bahnhof barrierefrei nutzen können?
34. Wann werden die notwendigen Sanierungsarbeiten am Bahnhof Longerich, wie z. B. am Dach, beginnen?

Die Fragen 33 und 34 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eigentümerin der Personenbahnhöfe und Bauherrin der Baumaßnahmen in Personenbahnhöfen ist die DB Station&Service AG. Das Unternehmen teilte auf Nachfrage mit:

„In den zur Zeit aktuellen Bau- und Förderprogrammen von Land und Bahn ist ein Projekt zur barrierefreien Erschließung der Station Longerich nicht enthalten. Die Stadt Köln hat ein städtebauliches Entwicklungskonzept mit Überplanung der S-Bahn-Station Longerich erstellt. Dieses Konzept wird der Bahn erst in den nächsten Tagen vorgestellt.“

Die DB Station&Service AG teilte zudem mit, das ehemalige Empfangsgebäude der Station Longerich an einen privaten Investor veräußert zu haben. Im Übrigen ließ die DB Station&Service AG im Jahr 2010 den Bahnsteig und die Tunnelbeleuchtung der Verkehrsstation erneuern; die Inbetriebnahme soll im Jahr 2011 erfolgen.

35. Wie weit fortgeschritten sind die Pläne, die Bahn durch das Volmetal zwischen Hagen und Köln zu reaktivieren?

Bleibt es bei den Realisierungszusagen gegenüber der Stadt Kierspe?

Die Reaktivierung des SPNV zwischen Brügge (Westfalen) und Marienheide obliegt den nach Landesrecht zuständigen Aufgabenträgern. Auf die Entscheidung des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung zur Abgrenzung der Zuständigkeiten Bund/Deutsche Bahn AG/Länder infolge der Bahnreform (Anlage 1 zu Bundestagsdrucksache 13/6149 vom 18. November 1996) wird hingewiesen.

36. Werden, die für den täglichen Verkehr nötigen Erhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen für die Linie RB 43 – auch Emschertalbahn genannt – in den kommenden Jahren bis 2015 durchgeführt und finanziert, gerade weil die Strecke hohen Sanierungsbedarf auch im Bahnhofsbereich hat und bereits bis Dezember 2015 ausgeschrieben ist?

Die Frage spricht rein unternehmerische Bereiche der Eisenbahninfrastrukturunternehmen im DB-AG-Konzern an. Auf die Entscheidung des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung zur Auslegung der §§ 105 und 108 GO-BT (Bundestagsdrucksachen 13/6149 und 16/8467) wird verwiesen.

Autobahnen und Bundesstraßen

37. Inwieweit ist der Einbau von „Flüsterasphalt“ auf nordrhein-westfälischen Autobahnen geplant, zum Beispiel im Bereich der A 1 zwischen dem Autobahnkreuz Wuppertal-Nord und der Anschlussstelle Hagen-Nord?

Gemäß den Artikeln 85 und 90 des Grundgesetzes planen, bauen, unterhalten und verwalten die Länder im Auftrag des Bundes die Bundesfernstraßen. Dementsprechend prüft das Land NRW im Rahmen von Neubau- und ggf. bei Erhaltungsmaßnahmen die lärmtechnische Situation. Soweit sich dabei Überschreitungen der gesetzlich festgelegten Grenzwerte ergeben, wird zu prüfen sein, welche technischen Lösungen, wie zum Beispiel ein offenporiger Asphalt, zur Erfüllung dieser Anforderungen möglich und wirtschaftlich sind.

Im Bereich der A 1 zwischen AK Wuppertal-Nord und AS Hagen-Nord ist der Einbau eines Lärm mindernden Fahrbahnbelags derzeit nicht vorgesehen.

Autobahn 4/Bundesstraße 51n/Bundesstraße 265

38. Wie lautet der aktuelle Sachstand zur Planung der B 51n (Ortsumgehung Köln-Meschenich), insbesondere der Anbindung an die A 4 an der Anschlussstelle Köln-Eifeltor?
39. Wie wird gewährleistet, dass nach Fertigstellung des ersten Bauabschnitts (Ortsumfahrung Meschenich) bis zur Realisierung des zweiten Bauabschnitts (Anbindung an die A 4) keine Mehrbelastung der B 265 über die L 92n stattfindet?

Die Fragen 38 und 39 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für die OU Köln-Meschenich im Zuge der B 51 wurde am 15. März 2010 das Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Dabei wurden auch Einwendungen bezüglich einer Überlastung der L 92n eingebracht. Derzeit erarbeitet der Landes-

betrieb Straßenbau NRW die Erwiderungen zu den im Verfahren eingebrachten Anregungen und Bedenken.

Die nördliche Verlängerung der B 51 mit Anbindung an die A 4 ist dagegen noch in einem früheren Planungsstadium. Für diesen Abschnitt laufen derzeit die vorbereitenden Untersuchungen zur Linienbestimmung.

40. Wie lautet der aktuelle Sachstand der Planung der B 265n – Ortsumgehung Hürth-Hermülheim – und der vierspurige Ausbau zwischen Hürth-Efferen und Militärringstraße in Köln, und wann ist mit einer Realisierung und mit welcher finanziellen Ausstattung zu welchem Zeitpunkt durch den Bund zu rechnen?

Für die B 265, OU Hürth-Hermülheim und Ausbau der B 265 zwischen Hürth-Hermülheim–Köln/Militärring wurde am 29. Mai 2009 das Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Am 22. September 2010 fand die Erörterung statt.

Aussagen über die Realisierung dieser Maßnahmen können erst bei Vorliegen des Baurechts und der dann vorhandenen Finanzierungssituation im Bundesfernstraßenbereich getroffen werden.

#### Autobahn 33

41. Welche Finanzierung für die A 33 ist durch den Bund im Haushalt 2011 und in der Finanzplanung bis 2014 vorgesehen, und bis wann ist der endgültige Lückenschluss der A 33 im Kreis Gütersloh vorgesehen?

Die Finanzierung der in Bau befindlichen Abschnitte der A 33 erfolgt im Rahmen der jährlich zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel.

Aussagen über die Realisierung des endgültigen Lückenschlusses können erst bei Vorliegen des Baurechts und der dann vorhandenen Finanzierungssituation im Bundesfernstraßenbereich getroffen werden.

42. Inwiefern sind an der A 33 in den Abschnitten Bielefeld/Brackwede–Halle/Steinhagen und Halle/Steinhagen–Borgholzhausen zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen?

Es werden die Lärmschutzmaßnahmen realisiert, die zur Einhaltung der gesetzlich festgelegten Grenzwerte erforderlich und zum Teil bereits planfestgestellt worden sind.

#### Autobahn 43

43. Wie ist der aktuelle Sachstand zum 6-spurigen Ausbau der A 43?

Der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen sieht den sechsstreifigen Ausbau der A 43 von der A 44 bei Bochum bis zur Anschlussstelle Recklinghausen/Herten in vier Einzelabschnitten vor. Für die Ausbauabschnitte zwischen Autobahnkreuz (AK) Bochum/Witten–AK Bochum, AK Bochum–AS Bochum/Riemke und AS Bochum/Riemke–AK Herne werden derzeit vom Land NRW die sogenannten RE-Vorentwürfe erstellt. Für den Abschnitt zwischen AK Herne und AS Recklinghausen/Herten wurde am 19. Juli 2010 das Planfeststellungsverfahren eingeleitet.

44. Welche Finanzierung für die A 43 ist durch den Bund im Haushalt 2011 und in der Finanzplanung bis 2014 vorgesehen, und bis wann ist eine Fertigstellung vorgesehen?

Aussagen über die Realisierung dieser Maßnahme können erst bei Vorliegen des Baurechts und der dann vorhandenen Finanzierungssituation im Bundesfernstraßenbereich getroffen werden.

45. Welches Baustellenmanagementkonzept ist für den Ausbau der A 43 vorgesehen?

Die Bauausführung obliegt der zuständigen Straßenbauverwaltung des Landes NRW im Rahmen der Auftragsverwaltung des Bundes, die auch die zeitlichen, finanziellen und organisatorischen Dispositionen durchführt.

Autobahn 45

46. Welche aktuellen Entwicklungen gibt es hinsichtlich des dreispurigen Ausbaus der A 45, insbesondere im Abschnitt Lüdenscheid–Hagen?

Im Zusammenhang mit der erforderlichen Verstärkung und Erneuerung zahlreicher Talbrücken im Zuge der A 45 infolge der Zunahme des Schwerverkehrs hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die Länder Hessen und NRW gebeten, bei diesen Planungen auch auf Grund der künftig zu erwartenden Verkehrsbelastungen einen 6-streifigen Ausbau der A 45 zu untersuchen.

Dortmund

47. Wann und in welcher Reihenfolge wird mit dem 6-streifigen Ausbau der A 45 in den Abschnitten Autobahnkreuz Dortmund-Witten bis Autobahnkreuz Westhofen, Autobahnkreuz Westhofen bis Autobahnkreuz Hagen sowie Autobahnkreuz Dortmund/West bis Autobahnkreuz Dortmund/Witten begonnen?

Für den Abschnitt AK Hagen–AK Westhofen wurde der RE-Vorentwurf fertiggestellt. Die Abschnitte AK Westhofen–AK Dortmund/ Witten und AK Dortmund/Witten–AK Dortmund/West befinden sich im Anfangsstadium der Planung. Infolgedessen kann derzeit noch keine Aussage zum Bauablauf erfolgen.

48. Wie ist der aktuelle Sachstand zum Weiterbau der B 236n von Dortmund/ Schürferstraße bis Anschlussstelle Dortmund/Schwerte?

Der Abschnitt Dortmund/Schürferstraße–AS Schwerte der B 236 befindet sich in der Planfeststellung. Der Beschluss wird für 2011/2012 erwartet.

49. Wie ist der Verfahrensstand für den vier- auf sechsstreifigen Ausbau der A 44 in den Abschnitten zwischen Dortmund/B 236 und Autobahnkreuz Dortmund/Unna sowie zwischen Autobahnkreuz Dortmund/Unna und Autobahnkreuz Unna/Ost?

Der Abschnitt der A 40 zwischen Dortmund (B 236) und dem AK Dortmund/Unna befindet sich in der Planfeststellung. Der Beschluss wird für 2011 erwar-

tet. Für den Abschnitt der A 40 zwischen AK Dortmund/Unna und AK Unna-Ost wird derzeit der Regierungsvorentwurf erstellt.

50. Unterstützt der Bund Lärmschutzmaßnahmen (höhere Schallschutzwände, Einsatz von sogenanntem Flüsterasphalt, Geschwindigkeitsreduzierungen) entlang der A 45 in Dortmund zwischen dem Autobahnkreuz Dortmund-West bis zum Autobahnkreuz Nord-West?

Im genannten Abschnitt der A 45 sind der Bundesregierung keine Forderungen zur Verbesserung der Lärmsituation bekannt. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 37 verwiesen.

51. Erwägt der Bund den derzeitigen faktischen dreispurigen Ausbau der A 44 zwischen dem Knotenpunkt Dortmund/Unna und der Anschlussstelle Unna-Ost bereits aktuell bis zum Zeitpunkt der endgültigen Realisierung des dreispurigen Ausbaus mit Lärmschutzmaßnahmen entlang der Ortslage Unna zu unterstützen?

Nein. Die Verlängerung des Beschleunigungsstreifens durch Ummarkierung des Seitenstreifens auf der A 44 in Richtung Werl stellt nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) keine wesentliche Änderung dar, die einen etwaigen Anspruch auf Lärmschutz auslöst.

Das Land NRW erarbeitet derzeit den RE-Vorentwurf für den sechsstreifigen Ausbau der A 44 zwischen AK Dortmund/Unna und AS Unna-Ost mit höchster Priorität. Der sechsstreifige Ausbau stellt hier eine wesentliche Änderung im Sinne der genannten Regelungen dar, so dass in diesem Zusammenhang die Lärmsituation neu zu bewerten ist.

52. Wie weit sind die vorbereitenden Untersuchungen und Gutachtenvergaben für die Neuauflage des Planfeststellungsverfahrens für den Bau eines Tunnels im Zuge der B 1/A 40 zwischen den Anschlussstellen Dortmund-Mitte (L 672) bis Dortmund/Ost (B 236) fortgeschritten?
53. Wie ist der aktuelle Sachstand für den Bau des B1-Tunnels in Dortmund?
54. Gibt es im Zuge eines neuen Planfeststellungsverfahrens zum geplanten B1-Tunnel in Dortmund finanzielle Unterstützung durch den Bund?
55. Wie weit sind die vorbereitenden Untersuchungen und Gutachtenvergaben für die Neuauflage des Planfeststellungsverfahrens für den Bau eines Tunnels im Zuge der B 1/A 40 zwischen der Anschlussstelle Dortmund-Mitte (L 672) bis zur Anschlussstelle Dortmund-Ost (B 236) fortgeschritten?

Die Fragen 52 bis 55 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Planfeststellungsbeschluss für den Bau A 40 zwischen AS Dortmund Mitte (L 672) und AS Dortmund/Ost (B 236) vom 7. Januar 2008 wurde durch das Oberverwaltungsgericht (OVG) Münster aufgehoben. Die Beschwerden gegen die Nichtzulassung der Revision wurden am 13. Juli 2010 zurückgewiesen.

Bund und Land stimmen sich regelmäßig über anstehende Planungsaufgaben ab. Dabei wird auch über die Konsequenzen zu beraten sein, die sich für die Planungen aus dem OVG-Urteil ergeben. Konkrete Termine zu weiterführenden Untersuchungen können insoweit noch nicht genannt werden. Dementsprechend sind auch keine Aussagen zum Erfordernis weiterer Untersuchungen und Gutachten getroffen worden.

## Autobahn 52

56. Wie ist der aktuelle Sachstand zur A 52 von Essen über Bottrop und Gladbeck bis Gelsenkirchen, welcher für NRW einen wichtigen Lückenschluss bedeutet?
57. Wie ist der konkrete Verhandlungs- und Planungsstand der konkreten einzelnen Teilabschnitte zur A 52 – unter Beteiligung der verschiedenen Städte, wie beispielsweise Essen, Bottrop, Gladbeck und Gelsenkirchen – hinsichtlich der Linienführung, der Finanzierung und des weiteren Verfahrens?
59. Welche Lärmschutzmaßnahmen sind in den zu Frage 57 genannten Abschnitten jeweils vorgesehen, und bis wann werden diese fertiggestellt sein?

Die Fragen 56, 57 und 59 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die einzelnen Abschnitte der A 52 im Raum Essen/Gladbeck befinden sich in unterschiedlichen Planungsphasen: Für den Abschnitt zwischen AD Essen-Ost und AK Essen-Nord wird vom Land NRW derzeit der RE-Vorentwurf erarbeitet. Für den Abschnitt zwischen AK Essen-Nord (B 224) und der Stadtgrenze von Bottrop läuft das Planfeststellungsverfahren. Für den Bauabschnitt von der Stadtgrenze Bottrop bis zum AK Essen/Gladbeck ist die Erteilung des Gesehen-Vermerks durch den Bund im Dezember 2008 erfolgt; das Land NRW beabsichtigt, das Planfeststellungsverfahren 2011 einzuleiten. Für den Abschnitt zwischen Essen/Gladbeck und der AS Gelsenkirchen-Buer wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der SPD zum Neubau der A 52 durch Gladbeck – Bundestagsdrucksache 17/1001 – vom 12. März 2010 verwiesen. Hierzu gibt es keinen neuen Sachstand.

In den genannten Bauabschnitten der A 52 von Essen bis Gladbeck sind in Abhängigkeit vom Grad und vom Umfang der Lärmbetroffenheiten unterschiedliche Kombinationen von Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Grundsätzlich sind dabei Tunnel, Galerien, Lärm mindernde Fahrbahnbeläge, Lärmschutzwände/-wälle und passiver Lärmschutz möglich. Deren Einsatzgrenzen werden in der weiteren Detailplanung festgelegt.

Die von den Planungsmaßnahmen betroffenen Kommunen sind generell in den Planungsprozess eingebunden.

Die Finanzierung des Baus der A 52 erfolgt grundsätzlich durch den Bund. Sofern Forderungen aus Kommunen bestehen, die über die Erfüllung der gesetzlich geregelten Straßenbaulast hinausgehen, hat der Fordernde die damit verbundenen Mehrkosten zu tragen.

## Autobahn 59

58. Wie ist der Stand der Planungen und Finanzierung in den Abschnitten zwischen dem Autobahndreieck St. Augustin und Bonn/Beuel-Ost auf der A 59, und wann ist mit dem Beginn der Bauarbeiten bzw. einer endgültigen Fertigstellung des Teilstücks zu rechnen?

Für den Ausbau der A 59 zwischen dem Autobahndreieck (AD) St. Augustin-West und dem AD Bonn-Nordost (vormals AD Bonn-Beuel Ost) liegt der RE-Vorentwurf dem BMVBS zur Erteilung des Gesehen-Vermerks vor.



Aussagen über die Realisierung dieser Maßnahme können erst bei Vorliegen des Baurechts und der dann vorhandenen Finanzierungssituation im Bundesfernstraßenbereich getroffen werden.

Bundesstraße 56n

60. Wie ist der aktuelle Sachstand zur Ortsumgehung Düren B 56n?
61. Wann ist mit einer abschließenden rechtskräftigen Planfeststellung der B 56n zu rechnen?
62. Kann die Bundesregierung zusagen, dass entsprechende Haushaltsmittel in den nächsten Jahren im Bundeshaushalt bereitgestellt werden, um mit dem Bau der B 56n unverzüglich beginnen zu können, sobald Baurecht vorliegt?

Die Fragen 60 bis 62 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für die Ortsumgehung Düren im Zuge der B 56 wurde am 30. September 2010 der Planfeststellungsbeschluss erlassen; er hat noch keine Bestandskraft.

Bundesstraße 64

63. Wie ist der aktuelle Sachstand zum Bau der Ortsumgehung Herzebrock-Clarholz im Rahmen der Ausbauplanung der B 64?
64. Welche Finanzierung ist für die im vorhergehenden Punkt angeführte Maßnahme in der Finanzplanung bis 2014 vorgesehen?

Die Fragen 63 und 64 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für die Ortsumgehung Herzebrock-Clarholz im Zuge der B 64 wird derzeit der RE-Vorentwurf aufgestellt, der voraussichtlich im ersten Quartal 2011 dem BMVBS zur Erteilung des Gesehen-Vermerkes vorgelegt werden soll.

Bundesstraße 66

65. Liegen Linienvorschläge zu den geplanten Vorhaben B 66/Ortsumgehung Helpup und Kachtenhausen/Lage vor, und wurden sie bereits in einer Quartalsbesprechung zwischen Bund und Land abgestimmt?  
Wenn ja, wie sehen die Linienverläufe aus?

Für die OU Oerlinghausen/Helpup und Lage/Kachtenhausen im Zuge der B 66 wird zurzeit die Umweltverträglichkeitsstudie erarbeitet. Linienvorschläge liegen noch nicht vor.

66. Wie ist der aktuelle Sachstand hinsichtlich der Planungen für die B 66/Ortsumgehung Barntrup?  
Liegt ein Planfeststellungsbeschluss vor, und wenn ja, was sehen die Planungen insbesondere hinsichtlich des Grunderwerbs vor?

Nach Auskunft des Landes NRW wird der Planfeststellungsbeschluss für diese Maßnahme 2011 erwartet.

Bundesstraße 67n

67. Wie ist der aktuelle Sachstand beim Weiterbau und der Finanzierung der B 67n?

Für die B 67n, Reken–Dülmen, wurde im August 2010 die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens beantragt.

Bundesstraße 221n

68. Wie ist der aktuelle Sachstand zum Bau und zur Finanzierung der B 221n Ortsumgehungen Wassenberg und Unterbruch?

Für die Ortsumgehungen Wassenberg und Unterbruch im Zuge der B 221 werden jeweils eigenständige Planfeststellungsverfahren betrieben. Für die Ortsumgehung Wassenberg wird derzeit der für 2011 geplante Erörterungstermin vorbereitet. Das Planfeststellungsverfahren für die Ortsumgehung Unterbruch ist eingeleitet.

Bundesstraße 236

69. Welchen Umsetzungszeitraum sieht die Bundesregierung für den Ausbau der B 236 zwischen dem Tunnel Berghofen bis zur Anbindung an die A 1 (Anschlussstelle Schwerte) vor?

Die Maßnahme befindet sich im Planfeststellungsverfahren; der Erörterungstermin ist im Frühjahr 2011 vorgesehen.

70. Wie ist der Planungsstand hinsichtlich des Ausbaus der B 236 in der Ortsdurchfahrt Schwerte von der Autobahnanschlussstelle Schwerte bis zum Ruhrtal?

Der Vorentwurf wird voraussichtlich bis Ende 2011 fertiggestellt. Es ist beabsichtigt, die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens 2012 bei der zuständigen Bezirksregierung zu beantragen.

Bundesstraße 237

71. Wie ist der aktuelle Sachstand zum geplanten Ausbau und der Finanzierung der B 237n im Bereich Kierspe?

Diese Maßnahme befindet sich noch in einem frühen Planungsstadium. Derzeit werden vom Land NRW die Umweltverträglichkeitsuntersuchungen durchgeführt.

Bundesstraße 239

72. Liegen die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung bezüglich der geplanten B 66/Ortsumgehung Lage/Bad Salzuflen vor, und wenn ja, zu welchen Ergebnissen kommt die Untersuchung?

Die Verkehrsuntersuchung wird derzeit vom Land NRW aktualisiert; Ergebnisse liegen noch nicht vor.

## Bundesstraße 256

73. Gibt es Überlegungen zur Entlastung der B 256, die eine sinnvolle Verbesserung der Straßenverbindung zwischen Köln und der Stadt Hürth darstellt, um den zunehmenden Verkehr auf der Luxemburger Straße (B 256) zu entlasten und Staus zu vermeiden?

Bei der genannten Straßenverbindung handelt es sich um die B 265 (nicht B 256). Hierzu wird auf die Antwort zu Frage 40 verwiesen.

## Bundesstraße 258n

74. Wie ist der aktuelle Sachstand des Baus und der Finanzierung der B 258n?

Die Maßnahme ist in einem frühen Planungsstadium. Derzeit erfolgen die vorbereitenden Untersuchungen zur Linienabstimmung.

## Bundesstraße 399n

75. Wie ist der aktuelle Sachstand zur Ortsumgehung Düren der B 399n?
76. Wann ist mit einer abschließenden rechtskräftigen Planfeststellung der B 399n zu rechnen?
77. Kann die Bundesregierung zusagen, dass entsprechende Haushaltsmittel in den nächsten Jahren im Bundeshaushalt bereitgestellt werden, um mit dem Bau der B 399n unverzüglich beginnen zu können, sobald Baurecht vorliegt?

Die Fragen 75 bis 77 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für die B 399, OU Düren, wurde das Planfeststellungsverfahren am 20. Juli 2010 eingeleitet. Der Landesbetrieb Straßenbau NRW erstellt die Stellungnahme zu den im Verfahren eingegangenen Anregungen und Bedenken. Eine Aussage zur weiteren Verfahrensdauer ist derzeit nicht möglich.

## Bundesstraße 474n

78. Wie sind der aktuelle Sachstand und das weitere Vorgehen im Bauvorhaben zur B 474n?
79. Wann ist mit dem Baubeginn der B 474n und mit welcher finanziellen Mitteleinrichtung zu rechnen?

Die Fragen 78 und 79 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die B 474n ist im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen mit zwei eigenständigen Abschnitten ausgewiesen, den Ortsumgehungen (OU) Datteln und Waltrop.

Für die OU Datteln liegt ein Planfeststellungsbeschluss vor, der beklagt wird. Die Gerichtsentscheidung steht noch aus. Für die OU Waltrop wurde der Vorentwurf fertiggestellt, der im ersten Halbjahr 2011 dem BMVBS zur Erteilung des Gesehen-Vermerkes vorgelegt werden soll.

Bundesstraße 517

80. Wie weit sind die Pläne des Bundes bezüglich des Neubaus der B 517 in Kirchhundem fortgeschritten?

Ist es richtig, dass von der ursprünglich geplanten Ortsumgehung für den Ort Welschen Ennest abgesehen wird?

Die Maßnahmen der OU Kirchhundem und OU Welschen-Ennest befinden sich in der Linienfindung. Der Bundesregierung ist ein Verzicht auf die OU Welschen-Ennest nicht bekannt.

Sonstiges

81. Welche Lärmschutzmaßnahmen sind an den bestehenden Bundesautobahnen und Schienenwegen in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis in den nächsten drei Jahren vorgesehen, und wann ist mit deren Fertigstellung zu rechnen?

Bundesautobahnen: An den bestehenden Autobahnen in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis wird an mehreren Stellen die Lärmsituation überprüft und bewertet. Welche technischen Lösungen dabei ggf. zur Umsetzung kommen, kann erst nach Vorliegen der Ergebnisse beurteilt werden. Insoweit sind Aussagen zur Realisierung derzeit nicht möglich.

Bundesschienenwege: In den Bereichen Bonn-Oberkassel, Königswinter-Nierdellendorf, Königswinter, Bad Honnef, Bonn-Tannenbusch, Bonn-Innenstadt, Bonn-Bad Godesberg und Bonn-Mehlem sind von 2005 bis 2008 Lärmsanierungsmaßnahmen durchgeführt worden. Weitere Lärmschutzmaßnahmen aus dem Lärmsanierungsprogramm des Bundes sind derzeit nicht geplant. Im Rahmen des Konjunkturpakets II der Bundesregierung werden in den Jahren 2010 und 2011 auf den Strecken Bonn–Bad Godesberg und Königswinter–Bad Honnef innovative Lärmschutzmaßnahmen erprobt. Es kommen Schienenstegdämpfer und niedrige Lärmschutzwände zum Einsatz.



