

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Michael Groß, Kirsten Lühmann, Heinz-Joachim Barchmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD – Drucksache 17/3717 –

Verkehrsinfrastruktur in Niedersachsen

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Bundesland Niedersachsen muss im Bereich Logistik auch künftig hervorragend positioniert sein; innerhalb Deutschlands, Europas und weltweit.

Über niedersächsische Straßen, Schienen und Wasserwege werden jährlich Millionen von Personen und große Güterströme befördert. Im Güterverkehr führen wichtige internationale Magistralen durch Niedersachsen: zum einen die Verkehrsströme zwischen Nord- und Südeuropa, zum anderen die Verkehre auf den europäischen Transitstrecken von und nach Polen, Russland und in die baltischen Staaten.

Von großer Bedeutung sind die norddeutschen Seehäfen. Sie verbinden die deutschen Unternehmen mit den Weltmärkten und verladen Großteile des deutschen Außenhandels. Ohne leistungsfähige und erreichbare Seehäfen wären deutsche Unternehmen vom Welthandel abgekoppelt.

Der wachsende Güterverkehr stellt nicht nur Niedersachsens Infrastruktur vor große Herausforderungen. Es bedarf eines abgestimmten Konzepts, um eine leistungsfähige Infrastruktur zu sichern, den zukünftigen Verkehr gleichzeitig energiesparend und effizienter und für die Bevölkerung und Umwelt sauberer und leiser zu machen.

Die notwendigen Verkehrs- und Infrastrukturmaßnahmen erfordern bis zum Jahr 2015 ein Investitionsvolumen, das jedoch mit den jährlichen quotierten Zuweisungen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) an das Land Niedersachsen in der vorgesehenen Höhe nicht zu verwirklichen ist.

Nicht nur die Realisierung von Großprojekten ist durch die massive Unterfinanzierung in Gefahr. Sie hat Auswirkungen auf den Ausbau und die Instandhaltung der gesamten Infrastruktur Niedersachsens und sie betrifft alle Verkehrsträger und wichtige regionale Verkehrsprojekte.

Mit den Ist-Ausgaben der Jahre 2006 bis 2009 und den Haushaltsansätzen für das Jahr 2010 liegen nun Daten vor, um eine erste Bilanz des Investitionsrahmenplans (IRP) für das Land Niedersachsen zu ziehen.

Allgemein

1. In welche Bundesfernstraßen in Niedersachsen wurden seit 2003 Erhaltungsmittel investiert, und wie hoch ist der jeweilige jährliche Gesamtbetrag?

Seit 2003 wurden in die Bundesfernstraßen in Niedersachsen jährlich die nachstehenden Erhaltungsmittel (ohne Konjunkturprogramme, Angaben in Mio. Euro) investiert:

2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
94,4	118,4	193,1	198,5	168,2	137,3	192,7

Über die zahlreichen Einzelmaßnahmen liegt der Bundesregierung keine Zusammenstellung vor.

2. Welche Bedarfsplanprojekte von Bundesfernstraßen im Land Niedersachsen wurden seit 2003 verwirklicht, und wie hoch war die jährliche Bausumme?

Gemäß § 7 des Fernstraßenausbaugesetzes berichtet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) dem Deutschen Bundestag jährlich über den Fortgang des Bundesfernstraßenausbaus. Dem Verkehrsinvestitionsbericht 2009 (Bundestagsdrucksache 17/444) bzw. zuvor den Straßenbauberichten (bis einschließlich 2007) können die Bauleistungen des Bundes graphisch und tabellarisch entnommen werden.

3. Welche Summe wird im Land Niedersachsen insgesamt noch benötigt, um die bereits begonnen Bedarfsplanprojekte mit aktualisierten Baukosten fertigstellen zu können?
4. Wie hoch sind in Niedersachsen die frei verfügbaren Mittel für den Neubau von Bedarfsplanprojekten (nach Abzug der Verpflichtungsermächtigungen für begonnen Projekte) in den Jahren 2011, 2012 und 2013?

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

Der Finanzbedarf zur Fertigstellung der bereits begonnenen Bedarfsplanprojekte beträgt ab 2011 annähernd 400 Mio. Euro. Davon sind durch Verpflichtungsermächtigungen rund 180 Mio. Euro vertraglich gebunden.

Hinzu kommen Ausgaben zur Refinanzierung der privat vorfinanzierten Projekte und zur Finanzierung des A-Modells A 1 Hamburg–Bremen.

5. Welche Bundesfernstraßenprojekte des Vordringlichen Bedarfs im Land Niedersachsen, die nicht im IRP 2006 bis 2010 enthalten sind, wurden noch nicht begonnen (bitte tabellarisch nach Projekten und Planungsstand und Investitionsbedarf auflisten)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

6. Sind im Land Niedersachsen Bundesmittel in Bundesfernstraßenprojekte des Weiteren Bedarfs geflossen?

Wenn ja, welche und wie hoch war der Betrag, und wie hoch ist der Finanzbedarf, um diese Projekte zu beenden?

Die B 27 – Ortsumgehung Waake – wurde am 4. Dezember 2008 in das Konjunkturpaket I („Arbeitsplatzprogramms Bauen und Verkehr“) aufgenommen und ist seit 19. März 2010 in Bau. Die Gesamtkosten der Maßnahme betragen 14,7 Mio. Euro.

7. Gibt es Bundesfernstraßenprojekte des Weiteren Bedarfs im Land Niedersachsen, für die das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in der aktuellen Legislaturperiode einen Planungsauftrag erteilt hat, und wenn ja, warum?

Ja. Die Regierungsfractionen haben sich in ihrer Koalitionsvereinbarung darauf verständigt, „... kurzfristig alle gesetzlichen Spielräume für mehr Flexibilität nutzen ...“ zu wollen.

Bei den Maßnahmen

- B 72 (E 233) bis A 1 (AS Cloppenburg)
- B 240, Ortsumgehung Weenzen
- B 240, Westumgehung Eschershausen

besteht im Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen des „Vordringlichen Bedarfs“ eine hohe verkehrliche Wirksamkeit, so dass die Bundesregierung hierfür den Planungsauftrag erteilt hat.

8. In welche Bundesfernstraßenprojekte im Land Niedersachsen des Vordringlichen und des Weiteren Bedarfs sind in welcher Höhe Mittel aus den Konjunkturpaketen I und II geflossen (bitte tabellarisch nach Einzelprojekten und Planungsstand auflisten)?

In Maßnahmen des Bedarfsplans sind aus den Konjunkturprogrammen I und II bis Ende Oktober 2010 rund 108 Mio. Euro geflossen. Neben den Verstärkungen laufender Maßnahmen wurden damit auch sieben neue Vorhaben begonnen.

Eine vollständige Zusammenstellung aller mit Mitteln der Konjunkturprogramme finanzierten Maßnahmen liegt der Bundesregierung nicht vor.

9. Welche Bundesfernstraßenprojekte im Land Niedersachsen haben in welcher Höhe Erhaltungsmittel aus den Konjunkturpaketen I und II erhalten?

In die Erhaltung der Bundesfernstraßen wurden bis Ende Oktober 2010 aus den Konjunkturprogrammen I und II rund 88 Mio. Euro investiert. Über die zahlreichen Einzelmaßnahmen liegt der Bundesregierung keine Zusammenstellung vor.

10. Welche Bundesfernstraßen im Land Niedersachsen weisen Schäden auf, und welchen Kategorien werden diese zugeordnet?

Die Ergebnisse der jeweils letzten Zustandsaufnahme der Fahrbahnoberflächen der Bundesautobahnen aus den Jahren 2009/2010 und der Bundesstraßen aus den Jahren 2007/2008 zeigen, dass in Niedersachsen ca. 7 Prozent der Fahrstrei-

fen der Bundesautobahnen Unebenheiten, Risse, Flickstellen, Eckabbrüche, Kantenschäden u. Ä. aufweisen. Weitere 8 Prozent zeigen Anzeichen dafür, dass Erhaltungsmaßnahmen in Kürze notwendig werden können. Von den Bundesstraßen weisen rund 25 Prozent Unebenheiten, Risse, Flickstellen, Eckabbrüche, Kantenschäden u. Ä. auf. Weitere ca. 11 Prozent zeigen Anzeichen dafür, dass Erhaltungsmaßnahmen in Kürze notwendig werden können.

Eine zusammenfassende Aufstellung differenziert nach einzelnen Bundesfernstraßen liegt der Bundesregierung nicht vor.

11. Wie hoch ist der jährliche Erhaltungsbedarf von Bundesfernstraßen im Land Niedersachsen zum gegenwärtigen Stand insgesamt, und welche Anteile davon entfallen jeweils auf die einzelnen Projekte?
12. Wie hoch ist zum jetzigen Stand der jährliche Erhaltungsbedarf von Bundesfernstraßen im Land Niedersachsen, bei denen die Einzelmaßnahmen unter einem Finanzvolumen von 5 Mio. Euro liegen, und wie viele Projekte sind davon betroffen?

Die Fragen 11 und 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Erhaltungsbedarf wurde im Rahmen einer umfassenden Bedarfsprognose für das gesamte Bundesfernstraßennetz auf der Grundlage der erhaltungspolitischen Ziele ermittelt und als Vorgabe in den aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2003 (BVWP) aufgenommen. Für Niedersachsen beläuft sich der Gesamtbedarf bis zum Ende des BVWP-Zeitraums 2015 im Mittel auf ca. 260 Mio. Euro pro Jahr. Dabei wird unterstellt, dass Zustandsverbesserungen auch im Zusammenhang mit Autobahnerweiterungen und mit Um- und Ausbaumaßnahmen erfolgen. Eine Unterteilung in Einzelmaßnahmen wurde bei der Bedarfsprognose nicht vorgenommen.

13. Für die Neu- und Ausbaumaßnahmen im Land Niedersachsen wurden welche Verkehrsbelegungen prognostiziert (bitte maßnahmenkonkrete Darstellung mit Angabe des Prognosehorizonts)?

Eine zusammenfassende Aufstellung der prognostizierten Verkehrsbelastungen für die Neu- und Ausbaumaßnahmen im Land Niedersachsen liegt der Bundesregierung nicht vor.

14. Welche Vorhaben aus dem Bundesverkehrswegeplan im Land Niedersachsen sollen nicht weiterverfolgt werden?
15. Gibt es Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag im Land Niedersachsen, die nicht weiterverfolgt werden sollen, und wenn ja, welche sind das?

Die Fragen 14 und 15 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es werden alle Projekte des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen, für die ein Planungsauftrag oder -recht besteht, weiterverfolgt.

16. Dieses Jahr stehen in welcher Höhe Planungsmittel für Neu- und Ausbauprojekte bei Bundesfernstraßen im Land Niedersachsen zur Verfügung (bitte Darstellung nach der Zuständigkeit der Straßenbauverwaltungen)?

Aufgrund der verfassungsrechtlichen Regelungen tragen die Länder u. a. die Kosten für die Planung der Bundesfernstraßen, so dass die Bundesregierung über deren Höhe keine Angaben machen kann.

17. Wie viele Kilometer neue Bundesfernstraßen (getrennt nach Autobahnen und Bundesstraßen) wurden mit den Bedarfsplanprojekten verwirklicht?

Im Zeitraum 2001 bis 2009 wurden im Land Niedersachsen rund 80 km Autobahnen neu- und rund 60 km ausgebaut. Es wurden rund 90 km Bundesstraßen aus- oder neugebaut. Darin enthalten sind 20 fertig gestellte Ortsumgehungen.

18. Wie hoch sind die dadurch entstandenen jährlichen Unterhaltungskosten für Betrieb, Wartung und Pflege dieser Verkehrsanlagen?

Die jährlichen Kosten für den Betrieb der vorgenannten rund 230 km Bundesfernstraßen belaufen sich auf rund 3 bis 4 Mio. Euro.

Bundesautobahnen und Bundesstraßen

19. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung vor dem Hintergrund, dass die Verkehrssituation auf der A 2 im Bereich des Bundestagswahlkreises 46 eine Serie von schweren Unfällen aufweist und offensichtlich dem stetig wachsenden Gefährdungsdruck nur durch Verkehrsleitsysteme und Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen entgegnet werden kann, um die dortigen Gefahren einzuschränken, und wann sollen diese ausgeführt werden?

Im Frühjahr 2011 wird die A 2 auf niedersächsischem Gebiet auf beiden Richtungsfahrbahnen lückenlos über 155 km mit Streckenbeeinflussungsanlagen ausgerüstet sein. Ergänzend hierzu hat 2009 das BMVBS in Zusammenarbeit mit dem Land Niedersachsen eine wissenschaftliche Untersuchung „Erhöhung der Sicherheit und Leistungsfähigkeit auf der A 2“ durchgeführt. Im Ergebnis wurde ein Maßnahmenkonzept gestuft nach kurz-, mittel- und langfristig umsetzbaren Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit sowie zur Verbesserung des Verkehrsablaufs auf der A 2 erstellt. Die kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen befinden sich bereits in der Realisierung bzw. wurden teilweise bereits abgeschlossen, die mittel- bis langfristig umsetzbaren Maßnahmen sind in Vorbereitung.

Durch den Bau neuer zusätzlicher Lkw-Parkstände wird derzeit die bestehende Lkw-Parksituation auf den Park- und Rastplätzen entlang der A 2 verbessert.

20. Für wann ist der 6-spurige Ausbau der A 7 zwischen dem Walsroder Dreieck und der Anschlussstelle Soltau-Ost geplant?

Welche zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen sind im Zusammenhang mit dem Ausbau dabei vorgesehen?

Der sechsstreifige Ausbau der A 7 zwischen der Anschlussstelle (AS) Soltau-Ost und dem Autobahndreieck Walsrode ist im „Weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen ausgewiesen. Das Land Niedersachsen nimmt das Planungsrecht wahr. In den Planungen wird sicherge-

stellt, dass die gesetzlichen Grenzwerte z. B. für Lärmimmissionen eingehalten werden.

21. Warum sehen die derzeitigen Pläne für den Umbau der Rastanlage Allertal (A 7) keine Betriebszufahrt vor, so dass
 - a) die Rettungsdienste, Polizei und Feuerwehr jeweils über die nächste Autobahnanschlussstelle (Westenholz/Hodenhagen oder Schwarmstedt) anfahren müssen und
 - b) diese Umwege von 30 Kilometern auch für die Mitarbeiter der Rastanlage zu fahren sind?

Die derzeitigen Planungen für den Ausbau der bewirtschafteten Rastanlagen Allertal Ost und West sieht in unmittelbarer Nähe der Rastanlagen den Bau einer neuen Anschlussstelle an der die Autobahn kreuzenden Landesstraße (L) 180 vor. Daher werden die derzeit noch bestehenden rückwärtigen Anbindungen über die Rastanlage bei Umsetzung der Maßnahme für die Auffahrt von Rettungsdiensten, Polizei und Feuerwehr auf die Autobahn in Zukunft nicht mehr benötigt. Die Notwendigkeit der rückwärtigen Anbindungen von Raststätte und Tankstelle klärt die zuständige Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen bei den laufenden Planungen rechtzeitig ab.

22. Ist die Bundesregierung bereit, bei der Namensgebung der neuen Autobahnabfahrten an der A 7 mit den Arbeitstiteln „Heideregion“ und „Allertal“ den Wünschen der Region zu folgen und sie bei der Freigabe als „Heideregion“ und „Allertal“ zu benennen?

Namensvorschläge für Anschlussstellen werden üblicherweise durch die Straßenbauverwaltungen der Länder im Rahmen einer Anhörung mit den betroffenen Trägern öffentlicher Belange (Kommunen und Verkehrsbehörden) abgestimmt und dem Bundesminister für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung zur Genehmigung vorgelegt. Sofern dabei die Regelungen zur Benennung von Autobahnknotenpunkten und zur Festlegung von Ausfahrzielen der „Richtlinien für die wegweisende Beschilderung auf Bundesautobahnen (RWBA)“ aus dem Jahr 2000 beachtet werden, entspricht der Bund in der Regel dem Vorschlag des Landes.

23. Wie ist der aktuelle Sachstand zum geplanten Vollausbau der Abfahrt Mengershausen an der A 7?

Die zuständige Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen plant derzeit den Ausbau der Rastanlagen Göttingen Ost und West, die nicht mehr den aktuellen Verkehrsbedürfnissen genügen. Die Planung sieht in unmittelbarer Nähe der Rastanlagen den Bau einer neuen Anschlussstelle an der die Autobahn kreuzenden L 573 vor. Der Vorentwurf liegt dem BMVBS noch nicht vor.

24. Wann rechnet die Bundesregierung mit einem Baubeginn der A 20, und wann werden die nötigen finanziellen Mittel seitens des Bundes zur Verfügung gestellt werden?

Gemäß den Artikeln 90 und 85 des Grundgesetzes planen, bauen, unterhalten und verwalten die Länder im Auftrage des Bundes die Bundesfernstraßen. Das Land Niedersachsen plant, ab 2011 sukzessive für die jeweils sieben Planungs-

abschnitte der A 20 und A 39 die so genannten Regierungsvorentwürfe dem BMVBS zur Erteilung des Gesehen-Vermerkes vorzulegen.

Im Anschluss hieran schließen sich die Planfeststellungsverfahren zur Erlangung des Baurechts an, hierfür kann erfahrungsgemäß ein Zeitbedarf von zwei Jahren angesetzt werden. Aussagen über die Finanzierung von A 20 und A 39 können erst bei Vorliegen des Baurechts und der dann vorhandenen Finanzierungssituation des Bundesfernstraßenhaushalts getroffen werden.

25. Wie wird der Bau der A 20 vom sog. Vogelgutachten beeinflusst?

Die Planungen der A 20 erfolgten unter Berücksichtigung und Abwägung einer Vielzahl von Belangen, so auch des Vogelschutzes.

26. Wie sieht die Terminplanung für die weiteren Planungsschritte für den Neubau der A 20 von Westerstede bis Drochtersen aus?

Es wird auf die Antwort zu Frage 24 verwiesen.

27. Plant die Bundesregierung, bei der Linienbestimmung für die A 20 im Bereich der Stadt Varel die Empfehlungen der Landkreise Friesland und Wesermarsch zu berücksichtigen und die Variante West 2 aufzunehmen?

Die förmliche Bestimmung der Linienführung der A 20 ist am 25. Juni 2010 erfolgt. Danach wurde in der Abwägung aller Belange die Variante West 3 bestimmt.

28. Wie ist der aktuelle Sachstand zum Ausbau der A 21 – Ortsumfahrung Hamburg?

Für die A 21, Ostumfahrung Hamburg zwischen der A 24 und der A 250 liegt kein Planungsauftrag vor. Der geltende Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2004 hat diesen Abschnitt dem „Weiteren Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko“ zugeordnet. Somit sind die Planungsarbeiten zurückgestellt.

29. Wann rechnet die Bundesregierung mit der Durchführung einer verkehrswirtschaftlichen Untersuchung für das Bundesfernstraßennetz südlich der A 30 im Raum Osnabrück unter Einbeziehung einer möglichen Verlegung der B 51?

Auf Grund der Bindungen durch laufende verkehrswirtschaftliche Untersuchungen werden nur wenige Zusagen für die finanzielle Unterstützung neuer Untersuchungen im Jahr 2011 möglich sein. Ob die genannte Untersuchung hierbei berücksichtigt werden kann, kann derzeit noch nicht beurteilt werden.

30. Wann rechnet die Bundesregierung mit dem Abschluss des Linienbestimmungsverfahrens für die A 33 Osnabrück-Nord/Belm?

Die Bundesregierung rechnet mit dem Abschluss des Linienbestimmungsverfahrens für die A 33 Nord Osnabrück/Belm im ersten Halbjahr 2011.

31. Wann rechnet die Bundesregierung mit dem Abschluss der Grunderneuerung der A 30 zwischen Bissendorf und Osnabrück-Süd sowie zwischen Bruchmühlen und Riemsloh?

Bisher wurden zwölf der 14 Bauabschnitte zwischen AS Hasbergen-Gaste und AS Bruchmühlen entsprechend des Zustandes saniert und finanziert.

Die beiden noch durchzuführenen Abschnitte reihen sich ein in eine Prioritätenliste von Erhaltungsmaßnahmen in Niedersachsen. Durch den derzeit zur Verfügung stehenden Finanzrahmen für das nächste Jahr können nicht alle Maßnahmen bedient werden. Dazu gehören auch die o. a. Bauabschnitte. Von daher kann derzeit noch keine Aussage zum Abschluss der Grunderneuerung erfolgen.

32. Wann rechnet die Bundesregierung mit einem Baubeginn der A 39, und wann werden die nötigen finanziellen Mittel seitens des Bundes zur Verfügung gestellt werden?

Es wird auf die Antwort zu Frage 24 verwiesen.

33. Ist bereits entschieden, wo die Tank- und Rastanlage auf der A 39 im Bereich Wittingen entstehen soll?

Das Rastanlagenkonzept im Zuge der geplanten A 39 Wolfsburg–Lüneburg befindet sich noch im Abstimmungsprozess.

34. Ist im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie zum geplanten Weiterbau der A 39 ab Wolfsburg in Richtung Lüneburg der bestehende Abschnitt der A 39, Kreuz Wolfsburg/Königslutter–Fallersleben/Wolfsburg, insbesondere in Bezug auf zukünftige steigende Lärmemissionen, berücksichtigt worden?
35. Welche Lärmschutzmaßnahmen sind für die Abschnitte Mörse und Fallersleben der A 39 geplant, um dem dortigen zukünftig erhöhten Verkehrsaufkommen und den damit verbundenen erhöhten Lärmemissionen zu begegnen?

Die Fragen 34 und 35 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit Fertigstellung der A 39 werden in Folge des dann gestiegenen Verkehrsaufkommens die Lärmmissionen zunehmen. In diesem Zusammenhang wird die Lärmsituation in den genannten Abschnitten neu bewertet und notwendige Lärmschutzanlagen werden vorgesehen.

36. Wann kann frühestens mit einer Fertigstellung der Ortsumgehung Celle im Zuge der B 3 gerechnet werden, und wann stellt die Bundesregierung die fehlenden finanziellen Mittel für den zügigen Weiterbau zur Verfügung?

Die B 3, Ortsumgehung Celle besteht aus mehreren Planungsabschnitten, die z. T. noch in der Planung sind. Aussagen über die Finanzierung dieser Abschnitte können erst bei Vorliegen des Baurechts und der dann vorhandenen Finanzierungssituation des Bundesfernstraßenhaushalts getroffen werden.

37. Wann ist bezüglich der im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufgelisteten Ortsumgehung Nienstädt-Sülbeck, (B 65, Landkreis Schaumburg) mit der Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens zu rechnen?

Die Maßnahme befindet sich noch in einem frühen Planungsstadium, so dass Aussagen über die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens nicht möglich sind.

38. Wann wird mit dem Umbau der B 214 zwischen Schaperkrug und der Altenceller Schneede begonnen, und wird das vor der Fertigstellung des zweiten Bauabschnitts der B 3-Ortsumgehung sein?

Der Planfeststellungsbeschluss für den Umbau der B 214 wird beklagt. Eine Entscheidung über diese Klage ist derzeit nicht absehbar, so dass Aussagen über einen Baubeginn nicht möglich sind.

39. Wann ist angesichts der bereits am 21. März 2006 erfolgten Linienbestimmung mit einem Baubeginn der Ortsumgehung Rötgesbüttel-Gifhorn zu rechnen, und wann wird die Bundesregierung das entsprechende Geld für den Bau zur Verfügung stellen?
40. Wann wird die Ortsumgehung Meinholz-Rötgesbüttel, für die bereits am 21. März 2006 die Linienbestimmung erfolgte, in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen, und wann ist mit einem Baubeginn zu rechnen?

Die Fragen 39 und 40 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Land Niedersachsen beabsichtigt, die Planungen der B 4 zwischen Gifhorn und Meinholz im Jahr 2011 dem BMVBS zur Erteilung des Gesehen-Vermerkes vorzulegen. Danach kann das Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden. Aussagen über die Finanzierung dieser Abschnitte können erst bei Vorliegen des Baurechts und der dann vorhandenen Finanzierungssituation des Bundesfernstraßenhaushaltes getroffen werden.

41. Warum beginnt die Erweiterung des Lärmschutzes an der B 4 in Gifhorn nicht wie vorgesehen in diesem Jahr?

Der Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss zur Verbesserung der Lärmschutzanlage an der B 4 in Gifhorn ist am 23. Juni 2009 ergangen. Im Zuge der Bauvorbereitung wurde festgestellt, dass die Tragfähigkeit eines Bauwerkes für die vorgesehenen Maßnahmen nicht ausreicht, so dass vertiefende Untersuchungen notwendig wurden.

42. Wann ist frühestmöglich mit einem Baubeginn der Ortsumgehung Kirchweyhe, für die bereits ein rechtsbeständiger Planfeststellungsbeschluss besteht, im Zuge der Bundesstraße 4 zu rechnen, und wann wird die Bundesregierung das entsprechende Geld für den Bau zur Verfügung stellen?

Nach Auslaufen der Konjunkturprogramme sind die zur Verfügung stehenden Bundesfernstraßenmittel des vorliegenden Haushaltsentwurfes 2011 weitgehend durch laufende Maßnahmen gebunden.

Derzeit werden auf der Grundlage der geltenden Finanzplanung bis 2014 mit den Ländern die aktuellen Baudispositionen erörtert.

43. Wann ist nach Kenntnisstand der Bundesregierung angesichts der schweren Verkehrsbelastung in den Ortschaften Dungenbeck und Mehrum auf der B 65 die Aufnahme der Planung der Ortsumgehung für Dungenbeck und/oder Mehrum vorgesehen?

Die B 65, Ortsumgehung (OU) Dungenbeck befindet sich im „Weiteren Bedarf“ des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen, eine OU Mehrum ist hierin nicht enthalten. Auf Grund dieser Einstufung werden diese Maßnahmen nicht geplant.

44. Auf welchem Stand befindet sich die Planung der Ortsumgehung Scheeßel im Zuge der B 75, und ist die Finanzierung für den Bau bereits gesichert? Bleibt es beim geplanten Baubeginn im Jahr 2014?

Die B 75, OU Scheeßel ist im „Weiteren Bedarf“ des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen eingestuft. Auf Grund einer veränderten Verkehrsstruktur hat das BMVBS am 16. März 2009 einen „unvorhergesehenen höheren Verkehrsbedarf“ anerkannt und der Aufnahme von Planungen zugestimmt. Ein etwaiger Baubeginn im Jahr 2014 ist dem BMVBS nicht bekannt.

45. Wie ist der Sachstand bezüglich der Anbindung der Stadt Aurich an die A 31 über das Gemeindegebiet Ihlow, sowie der damit im Zusammenhang stehenden Ortsumgehung Aurich (B 210n)?

Die förmliche Linienbestimmung der B 210 befindet sich gemäß § 16 des Bundesfernstraßengesetzes in der Ressortabstimmung. Mit der Bestimmung der Linienführung der B 210 ist Anfang 2011 zu rechnen.

46. Wann ist mit der Beendigung des Planfeststellungsverfahrens für die Verlegung der Bundesstraße 210 zwischen dem Autobahnanschluss A 31 und der Landesstraße 2 (Petkumer Straße) und dem entsprechenden Baubeginn zu rechnen?

Das Land Niedersachsen rechnet damit, dass der Planfeststellungsbeschluss für die Verlegung der B 210 südlich Emden Mitte des Jahres 2011 ergeht. Zur Finanzierung der Maßnahme wird auf die Antwort zu Frage 42 verwiesen.

47. Wann ist frühestmöglich mit einem Baubeginn der B 211 westlich von Mittelort bis Brake, für die bereits ein rechtsbeständiger Planfeststellungsbeschluss besteht, zu rechnen, und wann wird die Bundesregierung das entsprechende Geld für den Bau zur Verfügung stellen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 42 verwiesen.

48. Wann ist frühestmöglich mit einem Baubeginn der Ortsumgehung Loyerberg, für die bereits ein rechtsbeständiger Planfeststellungsbeschluss besteht, im Zuge der Bundesstraße 211 zu rechnen, und wann wird die Bundesregierung das entsprechende Geld für den Bau zur Verfügung stellen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 42 verwiesen.

49. Wann ist mit der Fertigstellung der Linienbestimmung der B 212 von Harmenhausen bis zur Landesgrenze Niedersachsen/Hansestadt Bremen zu rechnen?

Die förmliche Linienbestimmung der B 212 befindet sich gemäß § 16 FStrG in der Abstimmung mit den beteiligten Bundesressorts. Mit der Bestimmung der Linienführung der B 212 ist im Laufe des ersten Halbjahres 2011 zu rechnen.

50. Wann rechnet die Bundesregierung mit der Fertigstellung der B 243 in Bad Lauterberg-Barbis?

Wird der beim Baubeginn genannte Termin 2010 noch eingehalten?

Anlässlich des Spatenstichs (Baubeginn) am 30. Oktober 2008 wurde als Fertigstellungstermin dieser Maßnahme Sommer 2014 genannt. Die Bundesregierung geht derzeit davon aus, dass dieser Termin eingehalten wird. Ein Fertigstellungstermin im Jahr 2010 ist der Bundesregierung nicht bekannt.

51. Wann ist bezüglich der im Weiteren Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufgelisteten Ortsumgehung Landesbergen, (B 215, Landkreis Nienburg) mit der Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens zu rechnen?

Auf Grund der nachrangigen Ausweisung der B 215 erfolgen keine Planungen.

52. Wann ist mit dem Baubeginn der Ortsumgehung Brome (B 248) zu rechnen?

Die Maßnahme befindet sich noch im frühen Planungsstadium, so dass Aussagen über einen Baubeginn derzeit nicht möglich sind.

53. Ist die Bundesregierung bereit, das Land Niedersachsen mit einer zügigen Umsetzung der Trassenverlegung der B 248 zwischen dem Autobahnkreuz Braunschweig-Südwest (A 39) und dem Kreuz Salzgitter-Immenhof unter Nutzung der vorhandenen Straßen Eisenhüttenstraße und Industriestraße Mitte in Salzgitter zu beauftragen?

Die Bundesregierung ist grundsätzlich bereit, sich mit dem Land Niedersachsen über eine Neuordnung des Straßennetzes zu verständigen. Voraussetzung hierfür ist, dass die aufzustufenden Straßen in Erhaltungszustand, Querschnitt, Netzfunktion usw. geeignet sind, Fernverkehr abzuwickeln und dass dem Bund keine zusätzlichen finanziellen Verpflichtungen hieraus entstehen. Konkrete Umstufungsabsichten des Landes Niedersachsen in der genannten Region sind der Bundesregierung allerdings nicht bekannt.

54. Sind für die Sanierung der B 440 bei Visselhövede Bundesmittel eingeplant, und wenn ja, in welchem Umfang?

In welcher Höhe Erhaltungsmittel im Zuge der B 440 bei Visselhövede eingesetzt werden, entscheidet das Land im Rahmen seiner Verkehrssicherungspflicht. Der Bundesregierung liegen hierzu keine konkreten Angaben vor.

55. Ist die Finanzierung der Ortsumgehung Wunstorf (B 441), für die der Planfeststellungsbeschluss bevorsteht und die im Bundesverkehrsweplan als Vordringlicher Bedarf eingestuft ist, gesichert?

Es wird auf die Antwort zu Frage 42 verwiesen.

56. Für welche Bundes- und Bundesfernstraßen in den Landkreisen Osterholz, Rotenburg (Wümme), Soltau-Fallingb., Stade und Verden sind in den kommenden drei Jahren Erhaltungsmittel in welcher Höhe vorgesehen?

In den kommenden drei Jahren sind derzeit in Niedersachsen für die Bundesfernstraßen die nachstehenden Erhaltungsmittel (Mio. Euro, ohne die Anteile im Zusammenhang mit Autobahnerweiterungen und mit Um- und Ausbaumaßnahmen) vorgesehen:

2011	2012	2013
231,7	227,9	194,1.

In welcher Höhe davon Erhaltungsmittel für Bundesfernstraßen in den Landkreisen Osterholz, Rotenburg (Wümme), Soltau-Fallingb., Stade und Verden vorgesehen sind, entscheidet jährlich das Land Niedersachsen im Rahmen der Auftragsverwaltung.

57. Wann rechnet die Bundesregierung mit dem Baubeginn der Ortsumgehung Elsdorf im Zuge des Neubaus der Autobahnanschlussstelle Elsdorf?

Bei der OU Elsdorf handelt es sich um eine Landesstraßenmaßnahme. Informationen hierüber liegen der Bundesregierung nicht vor.

Schienenverkehr

58. Wie treibt die Bundesregierung angesichts der steigenden Umschlagzahlen in den norddeutschen Seehäfen die Planung der Y-Strecke mit Bundesmitteln, die nach Angaben des Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG Dr. Rüdiger Grube bis 2012 voraussichtlich auskömmlich sind, zügig voran?

Der Bund hat Ende 2009 mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine Planungsvereinbarung über die weitere Planung der Y-Trasse abgeschlossen. Demzufolge finanziert die Bundesregierung mit 19 Mio. Euro einen Teil der Planungskosten bis einschließlich Leistungsphase 3 Honorarordnung für Architekten und Ingenieure vor. Das Land Niedersachsen wird für die Planung ebenfalls Mittel i. H. v. 10 Mio. Euro bereitstellen.

59. Ist es zutreffend, dass sich der Bund auf Betreiben des Bundesministeriums der Finanzen (BMF) vollständig aus der Finanzierung der Planungskosten der Y-Trasse zurückziehen will, und welches sind die Gründe hierfür?

Nein.

60. Wurde seitens des BMVBS beim BMF ein Antrag auf Entsperrung von 20 Mio. Euro Planungsmitteln für die Y-Trasse gestellt, und wann?

Die im Dezember 2009 vom BMVBS beantragte Entsperrung von Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von 19 Mio. Euro für Planungskosten der Y-Trasse wurde im selben Monat vom BMF gebilligt.

61. Auf welche Höhe beziffert die Bundesregierung die bisher insgesamt von Bund und Ländern zur Vorbereitung des Projektes „Y-Trasse“ investierten Haushaltsmittel?

Im Rahmen der abgeschlossenen Planungsvereinbarung ist vorgesehen, 19 Mio. Euro bis 2012 zu investieren. Das Land Niedersachsen hat nach Angaben der DB AG mit dieser ebenfalls eine Planungsvereinbarung in Höhe von 10 Mio. Euro abgeschlossen.

62. Wie soll nach Ansicht der Bundesregierung ohne den Ausbau der Y-Trasse der in den nächsten Jahren zu erwartende Anstieg des Güterverkehrs auf der Hafenhinterlandanbindung bewältigt werden, und sieht die Bundesregierung die Notwendigkeit, die Schieneninfrastruktur in den Landkreisen Osterholz, Rotenburg (Wümme), Soltau-Fallingb., Stade und Verden insbesondere unter dem Aspekt der Verbesserung der Hafenhinterlandanbindung der norddeutschen Seehäfen, unabhängig von der bisherigen Fokussierung auf die Y-Trasse auszubauen?
63. Hat die Bundesregierung Alternativkonzepte, insbesondere für die Bewältigung des prognostizierten Personen- und Güterverkehrsaufkommens, im Falle, dass die Y-Trasse nicht gebaut wird?

Die Fragen 62 und 63 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung verfolgt die Realisierung der Y-Trasse mit hoher Priorität. Sie wurde im Verfahren der Bedarfsplanüberprüfung in ihrer Streckenführung optimiert. Als Alternative zur Y-Trasse wird im verkehrspolitischen Raum ein ergänzender Ausbau bestehender Strecken der norddeutschen NE-Bahnen diskutiert. Davon betroffen sind insbesondere die heute eingleisigen und nicht elektrifizierten Strecken

- Bremerhaven–Bremervörde–Rotenburg der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVB) zur Entlastung der Strecke Bremerhaven–Bremen und zur Umfahrung des Knotens Bremen,
- Winsen (Luhe)/Lüneburg–Soltau–Celle der Osthannoversche Eisenbahnen AG (OHE) zur Entlastung der Strecke Hamburg–Uelzen–Hannover/Lehrte.

Für eine abschließende Gegenüberstellung der beiden Ausbauvarianten bedarf es für beide Fälle belastbarer, aktueller Kostenschätzungen. Aus dem in der Bedarfsplanüberprüfung vorliegenden Kenntnisstand lässt sich keine Präferenzvariante für die dringend erforderlichen Kapazitätserweiterungen für den Seehafenhinterlandverkehr aus den Richtungen Bremen und Hamburg ableiten.

64. Welche Terminplanung verfolgt die Bundesregierung bei der Ausbaustrecke Oldenburg–Wilhelmshaven/JadeWeserPort, Ausbaustufe IIIa (Zweigleisigkeit), insbesondere in Bezug auf die Planfeststellung und die Finanzierungsvereinbarung, und wann ist mit einer Finanzierungsvereinbarung für die Ausbaustufe IIIa zu rechnen?
65. Wann rechnet die Bundesregierung mit einem Baubeginn für die Maßnahmen der Ausbaustufe IIIa der Schienenausbaustrecke Oldenburg–Wilhelmshaven/JadeWeserPort?

Die Fragen 64 und 65 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die DB Netz AG hat im Juni bzw. Juli 2010 beim Eisenbahn-Bundesamt die Einleitung der beiden Planfeststellungsverfahren für den zweigleisigen Ausbau der Eisenbahnstrecke Oldenburg–Wilhelmshaven (Teilausbaustufe IIIa) beantragt. Bei einer geschätzten Verfahrensdauer von mindestens 15 Monaten sind bestandskräftige Beschlüsse frühestens im zweiten Halbjahr 2011 zu erwarten. Danach wären Ausschreibung und Vergabe durchzuführen, so dass der Bau Ende 2011/Anfang 2012 beginnen könnte. In zeitlicher Nähe hierzu wäre eine Finanzierungsvereinbarung abzuschließen.

66. Wie sieht die Terminplanung (Planfeststellung, Finanzierungsvereinbarung) für die Ausbaustufe IIIb (Elektrifizierung) aus?

Der Planungsträger DB Netz AG geht derzeit für die Teilbaustufe IIIb (Elektrifizierung der Gesamtstrecke) abgesehen von den in der Antwort zu den Fragen 64 und 65 genannten Planfeststellungsabschnitten von einer Beantragung der Einleitung der Planfeststellungsverfahren im Laufe des Jahres 2011 und von der Erlangung bestandskräftiger Beschlüsse in den Jahren 2012 bis 2013 aus. Anschließend wäre über eine Einordnung dieser Teilbaustufe in die mittelfristige Finanzplanung/Investitionslinie zu entscheiden.

67. Wann rechnet die Bundesregierung mit der Fertigstellung des gesamten Ausbaurvorhabens Oldenburg–Wilhelmshaven/JadeWeserPort?

Vor dem Hintergrund des fehlenden Baurechts und der noch ausstehenden Einreihung der Baustufen IIIa und IIIb in die Mittelfristplanung, des noch ausstehenden Baurechts bzw. einer Vereinbarung zur Beseitigung des Bahnübergangs Alexanderstraße in Oldenburg sowie der noch offenen Fragen im Zusammenhang mit einer möglichen Bahnumfahrung Sande kann derzeit kein Fertigstellungstermin für das Gesamtbauvorhaben genannt werden.

68. Welche Kosten veranschlagt die Bundesregierung für das Ausbaurvorhaben Oldenburg–Wilhelmshaven/JadeWeserPort (bitte nach Ausbaustufen getrennt aufschlüsseln)?

Der Abschluss der Vorentwurfsplanung durch die DB Netz AG hat voraussichtliche Kosten für die dritte Baustufe von rund 500 Mio. Euro ergeben. Die derzeit in der Bauausführung befindliche zweite Baustufe (Nordstrecke, Anbindung JadeWeserPort) erfordert gemäß Finanzierungsvereinbarung Investitionen von rund 25 Mio. Euro.

69. Welche Maßnahmen zum Lärmschutz bzw. zur Lärmvorsorge werden entlang der Ausbaustrecke Oldenburg-Wilhelmshaven/JadeWeserPort getroffen, und wann werden diese umgesetzt?

Das BMVBS hat zugesagt, dass der Bund für die gesamte Ausbaustrecke den höherwertigen Standard der Lärmvorsorge finanzieren wird, da die gesetzlichen Bedingungen hierfür auf der Ausbaustrecke gegeben sind. Details müssen in den noch durchzuführenden Planfeststellungsverfahren festgelegt werden. Die bauliche Umsetzung erfolgt im Rahmen der übrigen Baumaßnahmen (Untergrundertüchtigung, ggf. Herstellung der Zweigleisigkeit und Elektrifizierung). Dabei ist zu berücksichtigen, dass aus bauphysikalischen Gründen das Errichten der Lärmschutzwände überwiegend erst zum Abschluss der Baumaßnahmen erfolgen kann.

Mit der Umsetzung von Lärmsanierungsmaßnahmen zwischen Bremen und Oldenburg soll nach Planung der DB ProjektBau GmbH im Jahr 2012 begonnen werden. Zuerst sind Sanierungsarbeiten an der Ortsdurchfahrt von Delmenhorst vorgesehen, 2015 sollen Arbeiten an den Ortsdurchfahrten von Ganderkesee, Hude und Oldenburg erfolgen.

70. Wann ist mit einer Finanzierungsvereinbarung für die Bahnumfahrung Sande auf der Strecke Oldenburg–Wilhelmshaven zu rechnen?

Das BMVBS wird voraussichtlich im ersten Halbjahr 2011 mit dem Land Niedersachsen, dem Landkreis Friesland und der Gemeinde Sande den Entwurf einer entsprechenden Finanzierungsvereinbarung diskutieren. In Abhängigkeit von der finanziellen Beteiligung der Region muss daran anschließend die Finanzierung der restlichen Kosten auf Bundesseite geprüft werden.

71. Sind nach den Überlegungen der Bundesregierung weitere Projekte der Ahrensburger Liste von einer Reduzierung oder Streichung der Bundesmittel betroffen?

Wie die Bundesregierung in ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion der SPD (Bundestagsdrucksache 17/202 vom 14. Dezember 2009) bereits ausgeführt hat, ist die sog. Ahrensburger Liste eine Forderung der Länder und nicht Grundlage der Finanzierung von Bedarfsplanprojekten.

72. Wann kommt es zum Randwegnachbau (Lückenschluss im Bereich des Bahnübergangs) entlang der Kreisstraßen 18 (Kirchlinteln–Kreepen) und 21 (Kirchlinteln–Holtum Geest) im Landkreis Verden?

Das BMVBS ist an den Planungen für Baumaßnahme an Bahnübergängen nicht beteiligt und hat grundsätzlich keine Einflussmöglichkeit auf deren Umsetzung. Informationen über Baumaßnahmen an den Bahnübergängen im Zuge der Kreisstraßen 18 (Kirchlinteln–Kreepen) und 21 (Kirchlinteln–Holtum Geest) im Landkreis Verden liegen dem BMVBS nicht vor.

Die Planung und Durchführung von Baumaßnahmen an Bahnübergängen ist vorrangig Sache der Baulastträger der kreuzenden Verkehrswege. Diese haben zu entscheiden, ob und wie die Arbeiten an den Bahnübergängen erfolgen sollen. Die Baulastträger haben die erforderlichen Maßnahmen abzustimmen und in einer Vereinbarung nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz festzulegen. Im Rahmen der durchzuführenden planungsrechtlichen Verfahren obliegt es sodann den zuständigen Planungsbehörden, alle von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange nach Anhörung der betroffenen Privatpersonen,

Verbände und Behörden einer eingehenden Abwägung zu unterziehen und abschließend über die konkrete Verkehrsplanung zu entscheiden.

73. Welche konkreten Maßnahmen sind hinsichtlich der sog. Amerikalinie im Abschnitt Langwedel–Uelzen geplant?

Eine gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit der Ausbaustrecke Langwedel–Uelzen konnte im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung für die Bundesschienenwege, die im November 2010 abgeschlossen wurde, nicht nachgewiesen werden. Dieses Projekt wird daher zurzeit nicht weiterverfolgt. Unabhängig davon sind Maßnahmen zur Erhaltung der Verfügbarkeit nach den Regelungen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung durch die Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen des Bundes jederzeit möglich.

74. Inwieweit ist der im Zuge der Maßnahmen für die sog. Amerikalinie beabsichtigte barrierefreie Ausbau des Bahnhofes Soltau bereits geplant, und bis wann wird dieser stattfinden?

Die DB Station&Service AG teilte auf Nachfrage mit: „Am 1. November 2010 wurde anlässlich des Bahngipfels Niedersachsen der Finanzierungsvertrag für das Projekt ‚Mittlerer Bauabschnitt Heidebahn‘ gezeichnet. Dies bedeutet, dass der barrierefreie Ausbau der Station Soltau nun in die Planungsphase gehen kann. Nach heutigem Stand werden die Umsetzungsmaßnahmen in 2013/2014 beginnen können.“

75. Wird der barrierefreie Ausbau des Bahnhofes Soltau unabhängig von der Ertüchtigung der Amerikalinie erfolgen?

Die DB Station&Service AG teilte auf Nachfrage mit: „Ja, der barrierefreie Umbau wird einvernehmlich von Land, DB Netz AG sowie DB Station&Service AG unabhängig von der Ertüchtigung der Amerikalinie verfolgt.“

76. Inwieweit steht die Finanzierung der Kursbuchstrecke 123, des mittleren Abschnitts zwischen Walsrode und Soltau, der Heidebahn durch den Bund, und zu wann ist der Ausbau geplant?

Die Strecke Hannover–Walsrode–Soltau–Buchholz (Heidebahn) ist eine Strecke des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV). Für Maßnahmen zur Verbesserung der SPNV-Infrastruktur der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (EIU) stellt der Bund im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung in den Jahren 2009 bis 2013 insgesamt 973 Mio. Euro, davon für Niedersachsen 74 Mio. Euro zur Verfügung. Es obliegt allein dem Land Niedersachsen, die entsprechenden Maßnahmen im Land festzulegen und mit den EIU abzustimmen. Der Bund ist gemäß § 8 Absatz 2 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes daran nicht beteiligt.

77. Wie erklärt es die Bundesregierung, dass im Rahmen des Lärmschutzpaketes II an der Strecke 2200 (Hamburg–Bremen), km 271,7 bis 274,2, im Bereich des Bahnhofes Hassendorf lediglich passive Lärmschutzmaßnahmen realisiert werden sollen, während im Bereich der Ortschaft Sottum eine bis zu drei Meter hohe Lärmschutzwand vorgesehen ist?

Die in Rede stehenden Maßnahmen werden nach dem freiwilligen Lärmsanierungsprogramm an Schienenwegen des Bundes realisiert. Die Gestaltung von

Lärmsanierungsmaßnahmen richtet sich nach den örtlichen Verhältnissen. Eine Abwägung zwischen passivem und aktivem Lärmschutz erfolgt nach Kosten-Nutzen-Gesichtspunkten. Wie die DB ProjektBau GmbH auf Nachfrage mitteilte, ist im Bereich der Gemeinde Hassendorf der Bau von Lärmschutzwänden aufgrund der geringeren Zahl der Betroffenen unwirtschaftlich; daher dürfen ausschließlich passive Schallschutzmaßnahmen zum Einsatz kommen.

78. Für das Großprojekt RegioStadtBahn Braunschweig, mit mehreren Haltepunkten in Gifhorn, wurden aus dem GVFG-Bundesprogramm (GVFG: Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) 2007 bis 2011 rund 89 Mio. Euro vorgesehen. Bleibt es bei der Förderung dieser Investition in die Schienenverkehrswege des öffentlichen Personennahverkehrs, auch wenn sich das Großprojekt derzeit verzögert?

Das Bundesprogramm nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz wird jährlich fortgeschrieben. Grundsätzlich ist auch in künftigen Jahren eine anteilige Finanzierung des Großvorhabens Regionalstadtbahn Braunschweig möglich. Das Vorhaben ist bisher angemeldet, aber noch nicht endgültig aufgenommen.

79. Wann ist mit der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für den trassennahen Ausbau der Bahnstrecke Seelze–Minden (Vordringlicher Bedarf des Bundesverkehrswegeplans) zu rechnen?

Eine gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit der Ausbaustrecke Minden–Haste–Seelze konnte im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung für die Bundesschienenwege, die im November 2010 abgeschlossen wurde, nicht nachgewiesen werden. Dieses Projekt wird daher zurzeit nicht weiterverfolgt.

Wasserstraßen

80. Wann wird mit dem Planfeststellungsverfahren um das Schiffshebewerk in Scharnebeck, für das die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte den grundlegenden Prüfauftrag zum Ausbau mit positivem Ergebnis abgeschlossen hat, begonnen?

Das Ergebnis überschlägiger Rechnungen lässt die Wirtschaftlichkeit eines größeren Abstiegsbauwerks in Scharnebeck bereits vor Ablauf der Restnutzungsdauer des bestehenden Hebewerks erwarten. Vor diesem Hintergrund wurde die Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD) Mitte mit einer Voruntersuchung beauftragt, in der Varianten für eine Schleuse technisch und wirtschaftlich untersucht werden. Diese Voruntersuchung liegt noch nicht vor. Nach Auswertung der Ergebnisse dieser Voruntersuchungen wird unter Beachtung der Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln sowie Planungspersonal über das weitere Vorgehen entschieden.

81. Bleibt es beim Beginn der Baumaßnahmen am Stichkanal Salzgitter, deren Planungen bereits im Jahr 2008 begonnen haben, in 2012, und wird die Fertigstellung in 2015 erfolgen?

Nach den Planungen der WSD Mitte soll 2011 das Planfeststellungsverfahren für den Ausbau des Stichkanals Salzgitter beantragt werden, dementsprechend werden zurzeit die dafür notwendigen Unterlagen erstellt. Der Beginn und die Fertigstellung des Ausbaus hängen von dem Ausgang des Planfeststellungsverfahrens und von der Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln ab.

82. Wann wird der Planfeststellungsbeschluss für die Anpassung von Unter- und Außenweser ergehen?

Der Entwurf des Planfeststellungsbeschlusses liegt voraussichtlich in Kürze vor. Sobald das Einvernehmen der Länder Niedersachsen und Bremen zum Entwurf des Planfeststellungsbeschlusses vorliegt, wird der Planfeststellungsbeschluss erlassen. Die Bundesregierung erwartet, dass das Einvernehmen der Länder in deren Interesse zügig erfolgt.

