



Der Minister

Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr  
des Landes Nordrhein-Westfalen, 40190 Düsseldorf

Präsidentin des Landtags  
Nordrhein Westfalen  
Frau Carina Gödecke  
Platz des Landtags 1  
40221 Düsseldorf

21. August 2015

Seite 1 von 1

Aktenzeichen  
(bei Antwort bitte angeben)  
III.1-30-12/2

Telefon 0211 3843-3214

**52. Sitzung des Ausschusses für Bauen, Wohnen,  
Stadtentwicklung und Verkehr am 27.08.2015**

Bericht zu TOP „Perspektiven im Bundesfernstraßenbau in NRW 2015 –  
2020“

Anlage: - 1 - (60fach)

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

In der Anlage übersende ich Ihnen einen Bericht zu o.g.  
Tagesordnungspunkt.

Ich darf Sie bitten, die beigefügten Überdrucke zur Information an die  
Mitglieder des Ausschusses für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und  
Verkehr weiter zu leiten.

Mit freundlichen Grüßen



Michael Groschek

Dienstgebäude und  
Lieferanschrift:  
Jürgensplatz 1  
40219 Düsseldorf  
Telefon 0211 3843-0  
Telefax 0211 3843-9110  
poststelle@mbwsv.nrw.de  
www.mbwsv.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:  
Straßenbahnlinien 704, 709,  
719 bis Haltestelle  
Landtag/Kniebrücke

## Perspektiven im Bundesfernstraßenbau in NRW 2015 – 2020

Die Landesregierung legt dem Landtag NRW mit diesem Bericht ihre perspektivische Konzeption im Baugeschehen auf den Bundesfernstraßen in NRW in den Jahren 2015-2020 vor.

### 1. Anlass

Am 20.07.2015 hatte der Bund bundesweite Baufreigaben von Bundesfernstraßenprojekten bekannt gegeben. Damit wird der Start von insgesamt 72 seit langem geplanten Projekten in ganz Deutschland genehmigt. Die Projekte, die nunmehr eine Freigabe erhalten haben, werden aus den jährlich den Ländern vom Bund bereitgestellten investiven Finanzmitteln bedient.

Nordrhein-Westfalen ist die Freigabe von 6 Bundesfernstraßenprojekten zugesagt worden. Die Bausummen dieser Projekte entspricht einem Gesamtvolumen von 128 Mio. €.

Str.	Bezeichnung	Genehmigte Kosten [Mio. €]
B 56	OU Vettweiß/Soller	10
B 58	OU Beckum	23
B221	OU Wassenberg	30
B 265	OU Hürth/Hermülheim	30
B 365	OU Hürth/Hermülheim – Köln/Militärring	12
B 611	Vlotho/Exter – Löhne/Wittel (A 2 – L 860)	23
	<b>Gesamt</b>	<b>128</b>

Das Land Nordrhein-Westfalen war über diese Entscheidung des Bundes, nur eine solch kleine Anzahl von Projekten freizugeben, deutlich irritiert. Dem BMVI ist daher unverzüglich mitgeteilt worden, dass weitere Fernstraßenprojekte in Nordrhein-Westfalen sofort freigegeben werden können, da für diese Projekte ausschließlich die Finanzierungszusage des BMVI erforderlich ist, damit die zuständigen Planfeststellungsbehörden eine rechtssichere Anordnung des Sofortvollzuges erlassen können. In anderen Bundesländern ist offenbar auch für Projekte mit einem solchen

Vorbereitungsstand eine Baufreigabe erfolgt. Hier hat Bundesverkehrsminister Dobrindt in anderen Ländern in vergleichbaren Fällen anders entschieden und NRW damit benachteiligt. Die vier nordrhein-westfälischen Projekte entsprechen einer Investitionssumme des Bundes in Höhe von rd. 242 Mio. €.

Str.	Bezeichnung	Genehmigte Kosten [Mio. €]
A 1	AS Lengerich/Tecklenburg – AK Lotte/OS (A 30)	150,0
B 66	Bielefeld/Hillegossen – Leopoldshöhe/Asemissen	17,3
B 66	OU Barntrup	26,4
B 481	OU Münster	48,7
	<b>Gesamt</b>	<b>242,4</b>

Entsprechend ist die Freigabe des Baubeginns für diese baureifen Projekte eingefordert worden. Eine Antwort des Bundes hierzu liegt derzeit noch nicht vor.

Wie bekannt verfügt die Straßenbauverwaltung in Nordrhein-Westfalen über diese Liste hinaus nicht über eine sogenannte Planungsreserve noch nicht begonnener aber baureifer Planungen. Soweit solche Planungen vorlagen, waren sie genutzt worden, um die konjunkturellen Sonderprogramme des Bundes zu nutzen. Seither ist es Politik des Landes im Rahmen der vom Bund zugestandenen finanziellen Möglichkeiten mit jeder zu Ende geplanten Maßnahme, für die Baurecht besteht, umgehend zu beginnen. Dies führt derzeit nicht zum Aufbau einer Planungsreserve, ist aber nach Überzeugung der Landesregierung in der prekären Situation des Netzes unumgänglich.

Eine Planungsreserve kann erst erarbeitet werden, wenn die Baufinanzierung des Bundes erheblich hinter die ganz überwiegend vom Land zu finanzierenden Planungsleistungen zurückfällt. Das Land verfolgt verschiedene Ansätze, um die Planungsleistungen zu erhöhen. Darüber hat das MBWSV mehrfach im Ausschuss berichtet.

Zu Straßenplanungen ist grundsätzlich anzumerken, dass es bislang in der Regel eines Vorlaufs von mindestens 6 bis 10 Jahren bedarf, bevor Straßenbaumaßnahmen umgesetzt werden können. In den Jahren 2005 bis 2010 wurde im Bereich des Straßenbaus überproportional Personal (1,8 % statt 1,5 % in der allgemeinen Landesverwaltung) abgebaut. Dies wurde dadurch verstärkt, dass im Bereich der Straßenplanung besonders viele Stellen altersbedingt frei wurden. Bereits im Jahr 2010/2011 hat die letzte Landesregierung diesen Abbau auf 1,5 % zurückgeführt. Die

aktuelle Landesregierung dann 2013 den Stellenabbau ausgesetzt und ab 2014 neue Stellen für Ingenieure ausgewiesen. Auch sind die Mittel, die der Landesbetrieb Straßenbau zur Beauftragung von externen Ingenieurbüros erhält, auf 34 Mio. € erhöht worden.

Vor diesem Hintergrund wird für den Bundesfernstraßenbau in NRW die Systematik des Handelns in Wahrnehmung der grundgesetzlichen Auftragsverwaltung sowie die aktuelle Situation des Baugeschehens und die beabsichtigten Baudispositionen für die Jahre 2015 – 2020 wie folgt dargestellt:

## **2. Aktuelle Situation**

Das Fernstraßennetz in Nordrhein-Westfalen ist vom Grundsatz her bereits seit Anfang der 1990er Jahre bis auf einige wenige Lückenschlüsse (A 1 Eifel-Autobahn, A 30 Bad Oeynhausen, A 33 Bielefeld, A 44 Ratingen - Velbert, A 445 Werl - Hamm) und Netzergänzungsprojekte weitgehend komplettiert. Damit hat sich der Schwerpunkt im Straßenbau vom Neubau hin zur Substanzerhaltung und zum kapazitätsverbessernden Um- und Ausbau der häufig überlasteten vorhandenen Straßennetzstrecken und -knoten verlagert. Besonders wichtig ist dabei die Ertüchtigung der Brückenbauwerke im Zuge der Bundesfernstraßen, die aufgrund der in diesem Umfang nicht vorhergesehenen, erheblich gestiegenen Verkehrsbelastungen saniert oder durch Neubauten ersetzt werden müssen.

## **3. Erhaltung der Bundesfernstraßen in NRW**

Bei der Erhaltung der Fahrbahnen der Autobahnen konnte das erreichte hohe Niveau in den letzten Jahren im Wesentlichen gehalten werden. Hier ist deshalb der bisher eingeschlagene Weg mit Investitionen von rd. 380 – 400 Mio. € pro Jahr im Zeitraum 2016 – 2019 entsprechend der mittelfristigen Finanzplanung des Bundes weiter zu verfolgen. Schwerpunktmäßig ist dabei die grundhafte Erhaltung und Erneuerung der Fahrbahnen fortzuführen.

Die Erhaltung der Brücken in deutlich verstärktem Umfang kommt hinzu. Hier gilt es, zusätzlich zur Sanierung der Fahrbahnen, die erkannten altersbedingten Mängel in den tragenden Strukturen durch Sanierung oder Neubau an bestehende Erfordernisse

anzupassen. Hierfür sollen in der mittelfristigen Finanzplanung für die nächsten Jahre dem Land vom Bund Finanzmittel in Höhe von rd. 138 Mio. € in 2016 ansteigend auf rd. 227 Mio. € in 2019 bereitgestellt werden. Das Land geht davon aus, dass der Bund auch anschließend eine bedarfsgerechte Finanzierung der anstehenden Brückenprojekte gewährleistet.

Schwerpunktmäßig sind dabei aus heutiger Sicht folgende Brückenprojekte zu nennen:

Str.	Bauwerksbezeichnung	Kosten [Mio. €]
A 1	Liedbachtalbrücke	32,0
A 1	Schwelmetalbrücke	25,0
A 1	Talbrücke Volmarstein	16,3
A 1	Brücke Bf. Hengstey	12,0
A 1	AK Köln Nord	20,0
A 1	Talbrücke Block Heide	19,1
A 1	Rheinbrücke Leverkusen	270,0
A 3	AK Hilden	10,0
A 3/ A 4	AD Heumar	10,0
A 40	Rheinbrücke Neuenkamp	160,0
A 44	Klingelbachtalbrücke	24,0
A 45	Talbrücke Sterbecke	26,0
A 45	Talbrücke Rahmede	43,1
A 45	Talbrücke Kattenohl	19,0
A 45	Talbrücke Brunsbecke	52,0
A 45	Talbrücke Rälsbach	16,0
A 45	Talbrücke Rinsdorf	47,0
A 46	Westring	10,0
A 544	Haarbachtalbrücke	22,0
B 55	Lippstadt (3 Bauwerke)	10,0
B 55	Talbrücke Öhringhausen	9,5
B 478	Sanierung/Neubau Siegbrücke Allner inkl. 4-str. Ausbau bis AS Hennef-Ost	8,0
	<b>Gesamt</b>	<b>861,0</b>

#### 4. Ausbau des Bundesfernstraßennetzes in NRW

Die Bereitstellung von anforderungsgerechten Kapazitäten in den Straßennetzen bewirkt eine möglichst ungehinderte Abwicklung der Verkehrsströme und ist damit eine wesentliche Voraussetzung zur Stauvermeidung. Gleichzeitig wird damit auch ein maßgeblicher Beitrag zur Substanzerhaltung des Straßennetzes geleistet. Es wird dabei davon ausgegangen, dass die Straßenbaukonstruktionen und –baustoffe die

Standzeiten für die ihnen zugemessenen Lebenszyklen erreichen. Dadurch können vorzeitige Sanierungsnotwendigkeiten vermieden werden.

Deswegen erfolgt seit Anfang der 1990er Jahre eine stufenweise bedarfsgerechte Ertüchtigung des Autobahnnetzes gemäß den Vorgaben des bundesgesetzlichen Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen.

Die erste Stufe bestand in der Ertüchtigung des Ruhrgebietsdreiecks und des Kölner Rings. Diese ist aktuell bereits weitgehend gegeben. Noch fertig zu stellen sind der Bereich der Leverkusener Rheinbrücke und der Autobahnkreuze Leverkusen und Köln-Nord, um diese Ziele für beide Ballungszentren in unserem Land erreicht zu haben.

In einer zweiten Stufe ist vorgesehen, die Ertüchtigung der Hauptmagistralen A 1, A 2, A 3 und A 4 vorzunehmen. Für die A 2, A 3 und A 4 soll dieses Ziel weitestgehend bis 2020 erreicht werden. Bei der A 1 besteht insbesondere im Bereich von Lotte/Osnabrück bis zum Kamener Kreuz Handlungsbedarf. Hier arbeitet die Straßenbauverwaltung gemeinsam mit den Planfeststellungsbehörden der zuständigen Bezirksregierungen daran, zügig Baurecht zu erhalten.

Die dritte Stufe beinhaltet die anforderungsgerechte Ausgestaltung aller weiteren verkehrswichtigen Autobahnachsen sowie der Entlastungsstrecken für die Hauptmagistralen in Nordrhein-Westfalen. Dazu zählen in Nord-Süd-Richtung als Parallelstrecken zur A 3, die A 45, die A 61, die A 59 sowie im Rheinland die A 57 und im Ruhrgebiet die A 43. In Ost-West-Richtung ist die parallel zur A 2 verlaufende A 40 zu ertüchtigen.

Folgende Autobahnprojekte aus den Stufen 2 und 3 haben weit fortgeschrittene Planungen (bereits im Planfeststellungsverfahren) und sollen nach Auffassung der nordrhein-westfälischen Straßenbauverwaltung bis 2020 in Bau gehen:

Str.	Bezeichnung	Genehmigte Kosten [Mio. €]
A 1	nördl. DEK Brücke – AS Lengerich/Tecklenburg	57,1
A 1	AS Münster Nord (B 54) (o) – AS Greven (o)	76,9
A 33	B 61 Zubringer Bielefeld Ummeln zur A 33	23,5
A 40	AS Dortmund/Ost (B 236) – AK Dortmund/Unna (A 1)	118,2
A 43	AS Bochum/Riemke (o) – AK Herne (m) (A 42)	189,4
A 46	Westring – Sonnborner Kreuz (L 418)	33,9
	<b>Gesamt</b>	<b>499,0</b>

Darüber hinaus werden die Planungen folgender Autobahnprojekte der Stufen 2 und 3 mit Hochdruck betrieben, die jetzt in die Phase der Baurechtschaffung gehen bzw. sich bereits in dieser Planungsphase befinden und für die das Projektmanagement so optimiert werden soll, dass sie noch bis 2020 in Bau gehen können:

Str.	Bezeichnung	Genehmigte Kosten [Mio. €]
A 1	AS Greven – südl. DEK-Brücke	36,6
A 1	AS Hamm-Bockum/Werne – AS Ascheberg (m)	66,2
A 1	AS Ascheberg (o) – südl. DEK Brücke	47,3
A 43	AK Bochum (m) – AS Bochum/Riemke (m)	133,1
A 44	AK Dortmund/Unna – AK Unna/O (m)	68,7
A 44	AK Dortmund/Unna (A 44) und AS Unna/Zentrum	117,3
A 45	AK Hagen – AS Westhofen	179,8
A 52	AK Essen/Nord (A 42) – Stadtgrz. Bottrop/Gladbeck	58,9
A 52	Stadtgrz. Bottrop/Gladbeck – AD Essen/Gladbeck	72,3
A 57	AS Neuss-Hafen – Neuss-Norf	40,4
A 57	AS Krefeld-Gartenstadt – AK Moers	56,4
A 57	AK Meerbusch (A 44) (m) – AS Krefeld/Oppum (m)	40,4
A 57	AS Dormagen – AK Neuss/Süd	74,7
A 59	AS Flughafen – AD Köln/Porz	35,4
A 59	AD Bonn/Nordost (A 565) – AD St. Augustin/West (A 560)	59,3
A 59	Neubau AS Maarstraße, Aufhebung AS Pützchen	34,6
A 565	Bonn-Nord – AS Eendenich „Tausendfüßler“	103,4
	<b>Gesamt</b>	<b>1224,8</b>

Hinzu kommt der bedarfsgerechte Um- und Ausbau von Autobahnkreuzen, der teilweise modular, ggf. auch ohne Planfeststellungsverfahren, umsetzbar sein wird:

Str.	Bezeichnung	Genehmigte Kosten [Mio. €]
A 1	AK Lotte/Osnabrück	27,3
A 1	AK Köln/Nord	68,4
A 1	AK Wuppertal/Nord	40,2
A 1	AK Dortmund/Unna	114,9
A 3	Umbau AK Oberhausen	75,3
A 57	AK Kaarst	32,7
	<b>Gesamt</b>	<b>358,8</b>

Im Bereich der Bundesstraßen stehen vorrangig Ortsumgehungen nach dem Bedarfsplan an. Hier werden sich die Prioritäten entsprechend der Fortschreibung des BVWP 2015 und des anschließend neu aufzustellenden Bedarfsplans für die

Bundesfernstraßen ergeben. Entsprechend werden die weiteren Planungen und Bauvorbereitungen so betrieben, dass auch diese Projekte im Zeitraum 2015 bis 2020 in Bau gehen sollen:

Str.	Bezeichnung	Genehmigte Kosten [Mio. €]
B 1	OU Salzkotten	22,6
B 51	OU Köln/Meschenich	18,7
B 54	Lünen (B 236 – DB-Strecke)	10,6
B 56	OU Swisttal/Miel (mit AS A 61)	11,8
B 58	OU Wesel (östl. Rheinbrücke – B 8 und B 8 – B 70)	73,2
B 64	Brakel/Hembsen – Höxter; Höxter/Godelheim – Höxter	22,6
B 65	OU Minden	25,1
B 67	Reken – Dülmen (B 474) und B 474 OU Dülmen (Nordabschnitt) (A 43 – B 474)	41,2
B 67	OU Uedem – Nordabschnitt/Südabschnitt	35,9
B 83	OU Karlshafen (gemeinsam mit Hessen)	6,6
B 83	Höxter/Godelheim - Beverungen/Wehrden	11,9
B 220	OU Kleve Kellen - B 57	8,9
B 229	OU Neuenrade	19,9
B 236	Stadtgrz. DO/Schwerte – AS Schwerte (A 1)	14,4
B 237	OU Hückeswagen	16,1
B 239	Bad Salzuflen – Herford (K 4 – A 2)	16,0
B 239	OU Lage	40,0
B 399	n OU Düren (Westabschnitt und Ostabschnitt)	23,2
B 474	OU Datteln (L 609 – B 235)	22,8
B 474	OU Waltrop (A 2 – inkl. Knoten L 609 Nord)	75,3
B 508	T-OU Kreuztal (HTS – Querspange B 508)	37,1
	<b>Gesamt</b>	<b>553,9</b>

## 5. Lückenschlüsse im Bundesfernstraßennetz in NRW

Das Baugeschehen im Bundesfernstraßenbau in NRW wird vervollständigt durch die Lückenschlüsse im bestehenden Fernstraßennetz. Es sind dies die in Bau befindlichen Projekte:

- der A 30 bei Bad Oeynhausen
- der A 33 bei Bielefeld und
- der A 44 Ratingen-Velbert.

Die A 30 bei Bad Oeynhausen und die A 33 bei Bielefeld werden im Zeitraum bis 2020 baulich abgeschlossen sein, bei der A 44 wird angestrebt, auch dort bis 2020 die Arbeiten weitestgehend fertig gestellt zu haben. Weitere bedeutsame Lückenschlüsse



im Autobahnnetz sind die A 1 Eifel-Autobahn von Blankenheim in Richtung Rheinland-Pfalz sowie die A 445 zwischen Hamm und Werl. Auch diese Planverfahren sollen so vorangetrieben werden, dass vor 2020 mit dem Bau begonnen werden kann:

Str.	Bezeichnung	Genehmigte Kosten [Mio. €]
A 1	AS Blankenheim (B 51) – AS Adenau	146,0
A 445	AS Werl/Nord – AS Hamm/Rhynern (A 2)	56,2
	<b>Gesamt</b>	<b>202,2</b>

## 6. Zusammenfassung

In den Jahren 2015 – 2020 können – wie in den vorhergehenden Listen exemplarisch gezeigt – aus der Vielzahl der im Bedarfsplan des Bundes enthaltenen Bundesfernstraßenprojekte bei angestrebtem Planungs- und Bauvorbereitungsverlauf demnach zusätzlich zu den bereits im Bau befindlichen Vorhaben weitere Projekte des Neu- und Ausbaus von Bundesfernstraßen mit einem Gesamtvolumen von insgesamt rd. 3,1 Mrd. € begonnen werden. Weiterhin können im Bereich der Brückeninstandsetzung und -ertüchtigung im genannten Zeitraum Projekte mit einem Gesamtvolumen von rd. 0,86 Mrd. € begonnen werden.

Dies setzt voraus, dass alle Rechtsverfahren trotz steigender umweltrechtlicher Anforderungen und Rechtsbehelfe zügig und erfolgreich abgeschlossen werden können, der Bund die entsprechenden Baufreigaben erteilt und die dafür notwendigen Finanzmittel zur Verfügung stellt.

Im Übrigen wird der Landesbetrieb Straßenbau organisatorisch und personell so aufgestellt, dass die bereitgestellten Investitionsmittel abgerufen werden können. Dabei geht die Landesregierung von einem mittelfristigen jährlichen Investitionsvolumen von 1,25 Mrd. € aus (vgl. Landtags-Vorlage 16/2598 vom 16.01.15). In Ergänzung zu den Kapazitäten des Landesbetriebs wird die DEGES mit Planung und Bau von Projekten beauftragt.

Damit verfolgt die Landesregierung ein nachhaltiges, langjähriges Handlungskonzept, das es ihr ermöglicht, den vom Bund gemäß der mittelfristigen Finanzplanung vorgegebenen Finanzrahmen in der jährlichen Umsetzung in vollem Umfang zu realisieren. Die Landesregierung hält eine nachhaltige und bedarfsgerecht ansteigende Finanzplanung des Bundes für die Entwicklung der Infrastrukturen mit Blick auf die

notwendige langfristige Berechenbarkeit des Baugeschehens für eindeutig vorzuziehen vor einer Stop-and-Go-Politik mit vermeintlichen „Finanzierungspaketen“. Langfristige Planbarkeit der Finanzierung entspricht auch den Vorgaben der Bodewig-Kommission und der Forderungen der Verkehrsministerkonferenz.

**Ergänzung: Antrag der CDU-Fraktion vom 13.08.2015**

Ergänzend hat die CDU-Fraktion mit ihrem Schreiben vom 13.08.2015 um die Beantwortung von 6 Fragen zu 4 Projekten gestellt, für die das Land beim Bund eine nachträgliche Baufreigabe gefordert hat. Hierzu wird folgendes bemerkt:

Diese Projekte betreffend hat der Abgeordnete Klaus Vossemer der Fraktion der CDU am 28.07.2015 mit der Landtags-Drucksache 16/9391 die Kleine Anfrage 3732 „Bei welchen Projekten liegt überhaupt vollziehbares Baurecht vor?“ gestellt. Die dort gestellten Fragen sind wortgleich mit den Fragen 1,2,5 und 6 im o.g. Schreiben. Aus diesem Grund werden diese Fragen entsprechend der Beantwortung der Kleinen Anfrage 3732 wie folgt beantwortet:

**Vorbemerkung der Landesregierung:**

Bundesverkehrsminister Dobrindt hat als Anlage zu seinem „Investitionspaket“ am 20.07.2015 eine „Projektliste Neubeginne Bundesfernstraßen“ veröffentlicht. Laut seiner Pressemitteilung enthält das Paket „Projekte für Bundesfernstraßen, die sofort gestartet werden können.“

In dieser Liste finden sich fünf Maßnahmen in mehreren Bundesländern mit dem Vermerk „Voraussetzung: Vorlage von vollziehbarem Baurecht“ oder „Voraussetzung: Klage wird zurückgezogen“.

Die hier nachgefragten vier Baumaßnahmen in NRW sind zwar planfestgestellt, es sind aber noch Klagen gegen Teilaspekte anhängig, die die Projekte jedoch nicht substantiell in Frage stellen. Eine rechtssichere Anordnung des Sofortvollzuges durch die Planfeststellungsbehörde setzt aber eine Finanzierungszusage des Baulastträgers voraus.

Bei Gleichbehandlung Nordrhein-Westfalens hätte der BMVI für die vier hier in Rede stehenden Maßnahmen mit einem Volumen von 242 Mio. Euro eine Finanzierungszusage mit dem oben zitierten Vorbehalt wie in anderen Bundesländern machen können. Das hätte die Planfeststellungsbehörde in die Lage versetzt, die sofortige Vollziehbarkeit anzuordnen und damit den sofortigen Baubeginn zu ermöglichen.

Offensichtlich hat der BMVI sich aber nicht von dem Wunsch nach Gleichbehandlung der Bundesländer sondern von anderen Kriterien leiten lassen.

In einem Schreiben an den Bundesverkehrsminister hat Landesverkehrsminister Minister Michael Groschek am 06.08.2015 diese Gleichbehandlung eingefordert und die Aufnahme der genannten Maßnahmen in die Projektliste erbeten.

**Zur rechtlichen Bewertung des Planungsstandes der vier Maßnahmen ist vorauszuschicken:**

Bei den in der Anfrage angesprochenen vier Vorhaben handelt es sich um solche des vordringlichen Bedarfs, bei denen Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss gemäß § 17e Absatz 2 Bundesfernstraßengesetz von Gesetzes wegen keine aufschiebende Wirkung haben.

Nach Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (Beschluss vom 31.03.2011, 9 VR 2/11) fehlt es abweichend von diesem gesetzlichen Regelfall aber an einem aktuellen öffentlichen Interesse an der sofortigen Vollziehung eines fernstraßenrechtlichen Planfeststellungsbeschlusses, wenn bei Erlass des Beschlusses absehbar war, dass mit einem baulichen Vollzug des festgestellten Plans erst zu einem deutlich späteren Zeitpunkt zu rechnen ist.

Für die sofortige Vollziehung fordert das Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen (Beschluss vom 10.08.2011, 11 B 189/11.AK), dass das Vollzugsinteresse über einen Nachweis der für die bauliche Realisierung zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel belegt sein muss.

**1. Liegt vollziehbares Baurecht für das Vorhaben A 1 - AS Lengerich/Tecklenburg – AK Lotte/Osnabrück vor?**

Es sind zwei Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss anhängig. Die sofortige Vollziehbarkeit ist daher ausgesetzt worden. Vollziehbares Baurecht könnte zum jetzigen Zeitpunkt nur durch eine Finanzierungszusage des Bundes hergestellt werden.

Ausgenommen ist der Abschnitt von Bau-km 6+880 bis 10+410 mit großen Brückenbauwerken, für deren Sanierung Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

**2. Liegt vollziehbares Baurecht für das B 66 - OU Bartrup vor?**

Es ist eine Klage anhängig. Die sofortige Vollziehbarkeit ist daher ausgesetzt worden. Vollziehbares Baurecht könnte zum jetzigen Zeitpunkt nur durch eine Finanzierungszusage des Bundes hergestellt werden.

**5. Liegt vollziehbares Baurecht für das Vorhaben B 66 - BI/Hillegossen – Lepoldshöhe/Asemissen vor?**

Es ist eine Klage anhängig. Die sofortige Vollziehbarkeit ist daher ausgesetzt worden. Vollziehbares Baurecht könnte zum jetzigen Zeitpunkt nur durch eine Finanzierungszusage des Bundes hergestellt werden.

**6. Liegt vollziehbares Baurecht für das Vorhaben B 481 - OU Münster vor?**

Der Planfeststellungsbeschluss für die B 481 bezieht auch einen Abschnitt der B 51 ein, für den aufgrund der Bereitstellung von Haushaltsmitteln durch den Bund seit Mitte 2014 vollziehbares Baurecht besteht. Für den Teilabschnitt der B 481n ist jedoch die sofortige Vollziehbarkeit weiterhin ausgesetzt. Zwei noch nicht erledigte Klagen, die sich inhaltlich allerdings auf den Teilabschnitt der B 51n beziehen, sind inzwischen jeweils durch Urteil des Oberverwaltungsgerichts für das Land Nordrhein-Westfalen zurückgewiesen worden. Da jedoch noch die Erhebung einer Beschwerde gegen die Nichtzulassung der Revision möglich ist, dauert formal die auch hier verfügte Aussetzung der sofortigen Vollziehbarkeit noch an. Vollziehbares Baurecht könnte zum jetzigen Zeitpunkt auch hier nur durch eine Finanzierungszusage des Bundes hergestellt werden.

Die über die Kleine Anfrage hinaus gestellten Fragen 3 und 4 des o.g. Schreibens werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

3. **Warum war das Bundesfernstraßenprojekt „B66 – Ortsumfahrung Bartrup“ bis Mitte Juli 2015 auf der Priorisierungsliste der Landesregierung auf Rot gestellt?**
4. **Wie kann die Landesregierung am 20. Juli 2015 Mittel vom Bund in Höhe von 26,4 Millionen Euro für das Projekt „B66 – Ortsumfahrung Bartrup“ fordern, wenn eben dieses Projekt fast zeitgleich bis zur Forderung auf Rot gestellt war?**

Die Vorgabe, welche Bundesfernstraßenmaßnahmen zu planen sind, legt der Bund mit den Vorgaben des bundesgesetzlichen Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen fest. Ebenso entscheidet der Bund als Baulastträger letztlich in eigener Zuständigkeit über den Baubeginn und die Baufinanzierung der jeweils baureifen Bedarfsplanmaßnahme. Diese Zustimmungen liegen für die B 66 OU Bartrup bislang nicht vor.