



Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung
des Landes Nordrhein-Westfalen

Der Minister

An den
Präsidenten des Landtags
Nordrhein-Westfalen
Herrn Ulrich Schmidt MdL
Platz des Landtags 1

40221 Düsseldorf



Haroldstraße 4
40190 Düsseldorf

Telefon +49 (0) 2 11 / 837 - 02
Durchwahl +49 (0) 2 11 / 837 - 4542
Telefax +49 (0) 2 11 / 837 - 2200

Datum
13. Mai 2003

Aktenzeichen (bei Antwort bitte angeben)
II A 2

40. Sitzung des Verkehrsausschusses des Landtags am 16. Mai 2003
TOP 1 Bundesverkehrswegeplan

Anlage: - 120 -

Sehr geehrter Herr Präsident,

zur Unterrichtung der Mitglieder des Verkehrsausschusses übersende ich die
Stellungnahme der Landesregierung zum Referentenentwurf des Bundes zum
Bundesverkehrswegeplan auf der Grundlage der Kabinettsentscheidung vom 13. Mai 2003
mit der Bitte um Weiterleitung an die Abgeordneten.

Mit freundlichen Grüßen

(Dr. Axel Horstmann)

**Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung
des Landes Nordrhein-Westfalen**

**Stellungnahme der Landesregierung
zum Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und
Wohnungswesen für den Bundesverkehrswegeplan 2003
auf der Grundlage des Kabinettschlusses vom 13. Mai 2003**

(Landesvorschlag NRW zum BVWP 2003)

Anlagen: - 2 -

Der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat den Ländern mit Datum vom 20. März 2003 den Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplans 2003 zur Stellungnahme zugeleitet.

Der Teil "Bundesschienenwege" ist zugleich Grundlage für den Entwurf des Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes.

Der Teil "Bundesfernstraßen" ist zugleich Grundlage für den Entwurf des Fünften Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes.

Der vorliegende Entwurf dient zunächst der Ressortabstimmung im Bund und als Grundlage für die bilateralen Gespräche mit den Ländern und für die Diskussion mit den Verbänden. Nach Auswertung dieser Gespräche wird ein offizieller Regierungsentwurf gefertigt, der nach der Terminplanung des Bundesverkehrsministeriums Anfang Juli 2003 vom Bundeskabinett beschlossen werden soll.

I. Der Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

1. Nach den Erfahrungen mit dem BVWP 1992 soll der neue BVWP 2003 vor allem hinsichtlich der Finanzierbarkeit praxisingerechtere Bedarfspläne zur Folge haben. Richtschnur für den neuen BVWP waren die mit dem Verkehrsbericht 2000 von der Bundesregierung vorgelegten "Leitlinien für eine moderne, integrierte und ökologische verantwortbare Verkehrspolitik am Beginn des 21. Jahrhunderts". Den Vorgaben der Koalitionsvereinbarungen 1998 und 2002 entsprechend sind Schiene und Straße "gleichwertig" zu berücksichtigen.
2. Die Beurteilung und Eingliederung der einzelnen Vorhaben des BVWP beruht im Wesentlichen auf einer gesamtwirtschaftlichen Bewertung. Die Methodik dieser Bewertung wurde auf der Grundlage neuer wissenschaftlicher Erkenntnisse für das BVWP-Verfahren modernisiert. Damit hofft der Bund, eine neue objektivere Form der Bewertung der Einzelprojekte gefunden zu haben. Die Einzelheiten der neuesten Bewertung wurden im Methodikbericht 2002 ausführlich dargelegt.

Wie bisher bleibt die Nutzen-Kosten-Analyse der Kern der gesamtwirtschaftlichen Bewertung der einzelnen Projekte. Hinzugekommen sind Verbesserungen bei den umwelt- und naturfachlichen sowie raumordnerischen Kriterien. Die Raumwirksamkeitsanalyse (RWA) stellt nunmehr eine eigenständige Bewertungskomponente dar. Bei ihr werden Verteilungs-, Entwicklungs-, Entlastungs- sowie Verlagerungsziele analysiert und bewertet. Besonders strukturschwache Regionen können hiervon profitieren, ihre wirtschaftliche Entwicklung wird dadurch gestärkt. Konkret bedeutet dies, dass auch Projekte mit niedrigem Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) realisiert werden können, wenn ihre raumordnerische Bedeutung entsprechend hoch eingeschätzt wird.

Vom Bund im Rahmen der sogenannten Umweltrisikoeinschätzung (URE) als umwelt- bzw. naturschutzfachlich problematisch eingestufte Projekte erhalten einen „besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrag“. Dabei ist zu untersuchen, inwieweit bei den „insoweit noch nicht entscheidungsreifen“ Projekten die bisherigen Planungen oder aber Alternativplanungen, vor allem der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes, verwirklicht werden können. Über dieses Ergebnis berichtet das BMVBW dem Deutschen Bundestag so rechtzeitig, dass dieser das Ergebnis bei der Einstellung der Projekte in den Straßenbauplan als Anlage zum Bundeshaushalt berücksichtigen kann. Erst mit der Einstellung der Projekte dieser Kategorie in den Straßenbauplan als Anlage zum Bundeshaushalt und durch die im Bedarfsplan enthaltene gesetzliche Fiktion werden sie zu Projekten des Vordringlichen Bedarfs, weil für ihre Verkehrsbeziehung ein Ausbaubedarf i.S. des Fernstraßenausbaugesetzes festgesetzt ist.

Der Referentenentwurf enthält keine – im derzeit gültigen Bedarfsplan noch ausgewiesene – Vorhaben im Zuge autobahnparalleler Bundesstraßen, die aus Sicht des Bundes abgestuft werden sollen. Der Bund beabsichtigt, dem Deutschen Bundestag die Streichung dieser Vorhaben vorzuschlagen.

Die Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB) erfolgt nur für solche Projekte, die entweder fest disponiert sind oder aufgrund ihres Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV) bzw. in Kombination aus NKV und Raumwirksamkeitsanalyse (RWA) einen gesamtwirtschaftlichen Vorteil aufweisen.

Im Rahmen der auch bei früheren Fortschreibungen verwendeten Hauptkategorien „Vordringlicher Bedarf“ und „Weiterer Bedarf“ führt der Bund erstmals Unterkategorien mit erweiterter Bedeutung ein.

Folgende Kategorien sind insgesamt vorgesehen:

- **Vordringlicher Bedarf (VB)**

Ein Projekt (Straße, Schiene, Wasserstraße), das in den Vordringlichen Bedarf gestellt wird, darf geplant und gebaut werden.

- **Neue Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für VB**

Zunächst sollen Umweltrisiken planerisch gelöst werden; die Einstellung in den Haushalt setzt eine Einzelfallentscheidung des Parlamentes voraus.

- **Weiterer Bedarf (WB)**

Für das Projekt ist der Bedarf festgestellt. Planung und Realisierung sind jedoch innerhalb des Programmzeitraums bis 2015 aus finanziellen Gründen nicht vorgesehen.

- **Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)**

Solche Projekte dürfen geplant werden, sollen jedoch nicht bis 2015 realisiert werden, es sei denn, es entstehen zusätzliche Finanzspielräume, und es wird ein Beschluss gefasst, die Maßnahme in den Vordringlichen Bedarf vorzuziehen.

- **Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko**

Der Raum, in dem das Projekt später einmal geplant werden soll, birgt ein hohes ökologisches Risiko.

- **Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*) sowie mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag**

Die Vorhaben können geplant werden, unterliegen darüber hinaus aber den gleichen Einschränkungen wie die Vorhaben der Kategorie „WB*“ und die Vorhaben der Kategorie „Vordringlicher Bedarf mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag“.

3. Verkehrspolitisches Ziel der Bundesregierung ist es, die dauerhafte Sicherung der Mobilität bei optimaler Verzahnung der einzelnen Verkehrsträger zu erreichen; denn ein Verkehrsträger allein kann nicht das zu erwartende Verkehrsaufkommen von Straße, Schiene, Luft und Wasserstraße bis 2015 bewältigen. Ausgehend von den vom Bundeskabinett am 6. März 2002 beschlossenen Leitlinien, setzt der neue BWWP folgende Schwerpunkte:
- Aufbau Ost und Ausbau West sind Leitideen auch des neuen BWWP
 - Gleichwertigkeit von Straße und Schiene, unter Berücksichtigung von Regionalisierungsmitteln und GVFG-Mitteln
 - Stärkung der Verkehrsinfrastruktur in einem größer werdenden Europa
 - Leistungsfähige Verkehrswege in den neuen Bundesländern
 - Verstärkter Bau von Ortsumgehungen (Zukunftsprogramm Mobilität)
 - Flüssiger Über-Land-Verkehr durch Bundesstraßen mit gleichzeitiger Entlastung der Ortsdurchfahrten
 - Vernetzung der Verkehrsträger zu einem integrierten Verkehrssystem (intelligentes Zusammenspiel aller Verkehrsträger, Kombiniertes Verkehr, Ausbau Binnenhäfen, Stärkung des Maritimen Standortes, Stärkung des Flughafenstandortes)
 - Engpassbeseitigung zur Entlastung der am stärksten belasteten Verkehrsschwerpunkte auf Autobahnen, Schiene und Wasserstraße (Anti-Stau-Programm)
 - Förderung moderner Verkehrstechnologien (Bezuschussung der Projekte zur Anwendung des Magnetbahnschnellsystems Transrapid)
4. Bei der Bestimmung des Finanzrahmens wird von der derzeit gültigen mittelfristigen Finanzplanung ausgegangen. Auf der Basis der Haushalte 2001 und 2002 und der geltenden Finanzplanung des Verkehrshaushaltes von 2003 bis 2006 mit angenommener konstanter Fortschreibung des Ansatzes von 2006

bis zum Jahr 2015 ergibt sich für den Zeitraum 2001 bis 2015 ein Finanzrahmen für die Bereiche Schiene, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen von knapp 150 Mrd. €. Dabei erreichen die Schieneninvestitionen bis 2015 – unter Einbeziehung der Finanzhilfen nach dem GVFG und der Regionalisierungsmittel des Bundes – das Niveau der Straßeninvestitionen.

Der BVWP 2003 sieht rund 83 Mrd. € für die Erhaltung der Bestandsnetze der Schienenwege des Bundes, der Bundesfernstraßen und der Bundeswasserstraßen vor. Damit wird der Anteil für die Erhaltungsinvestitionen am Investitionsvolumen insgesamt von 46 % im BVWP '92 auf nahezu 56 % angehoben, und der Schwerpunkt der Investitionen wird vom Aus- und Neubau zur Erhaltung verlagert. Das entspricht der Logik eines weiter gewachsenen Bestandsnetzes. Für den Aus- und Neubau der Schienenwege des Bundes, der Bundesfernstraßen und der Bundeswasserstraßen sind 66,1 Mrd. € vorgesehen.

Da aufgrund der bisherigen Erfahrungen insbesondere bei größeren Projekten maßgebliche Finanzierungsanteile auch nach 2015 anfallen, wird eine Planungsreserve für Aus- und Neubauten mit entsprechenden Planungsvorlauf vorgesehen. Das Volumen der Planungsreserve trägt der unterschiedlichen Anzahl und Größe der Projekte bei den einzelnen Verkehrsträgern Rechnung und wird vom Bund mit rd. 26 % angesetzt, so dass sich ein Gesamtinvestitionsbedarf von rund 86,8 Mrd. € ergibt.

Einen bundesweiten Überblick gibt die nachfolgende Tabelle 1.

Tabelle 1: Gesamtinvestitionsbedarf (mit Planungsreserve)						
Vordringlicher Bedarf [Mrd. €]						Weiterer Bedarf [Mrd. €]
		bereits festgelegter Bedarf				
		Erhaltung²⁷	laufende und fest disponierte Vorhaben	Neue Vorhaben	Summe	
Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes²⁸		38,4	16,8	15,2	32,0	9,3
davon	ABL	25,6	5,9	13,7	19,6	8,6
	NBL	12,8	10,9	1,5	12,4	0,7
Bundesfernstraßen²⁹		37,7	28,9	20,9	49,8³⁰	33,0
davon	ABL	28,6	17,2	17,1	34,3	28,8
	NBL	9,1	11,7	3,8	15,5	4,2
Bundeswasserstraßen²⁹		6,7	4,4	0,6	5,0	—
davon	ABL	5,0	1,9	0,5	2,4	—
	NBL	1,7	2,5	0,1	2,6	—
insgesamt		82,8	50,1	36,7	86,8	42,3
davon	ABL	59,2	25,0	31,3	56,3	37,4
	NBL	23,6	25,1	5,4	30,5	4,9

Anmerkung: VB einschließlich der Vorhaben mit naturschutzfachlichem Planungsauftrag für VB.

27 Schiene: Bestandsnetzinvestitionen; Straße: Im Wesentlichen Erhaltung.

28 Preisstand 1999.

29 Preisstand 2001.

30 Einschließlich 2 Mrd. € Bundesanteil für die Refinanzierung privat vorfinanzierter Bundesfernstraßenprojekte.

ABL/NBL: Alte/Neue Bundesländer

[Quelle: Entwurf Bundesverkehrswegeplan 2003, BMVBW, März 2003]

II. Stellungnahme Landes zu den Verkehrsbereichen

1. Schienennetz

Nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) hat der Schienenwegebedarfsplan des Bundes umfassende Aussagen zum gesamten Schienennetz des Bundes zu treffen, d.h. sowohl Aussagen zum Schienennetz für den Personennahverkehr als auch Aussagen zum Schienennetz für den Personenfernverkehr. Der Referentenentwurf zum BVWP enthält jedoch lediglich Maßnahmen, die dem Schienenpersonenfernverkehr dienen.

Aus diesem Grund kann grundsätzlich dem Vorschlag des Bundes zum Schienennetz im BVWP nur zugestimmt werden, wenn der Forderung des Landes und der Verkehrsministerkonferenz vom 5./6. März 2003 nach einem Pauschalansatz von 10 % der BSchwAG-Mittel für den Schienenpersonennahverkehr nachgekommen wird.

Der BMVBW hat im Abschnitt „neue Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs Schiene“ einen Pauschalansatz in Höhe von 725,1 Mio. € für Vorhaben des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) eingestellt (Pos. 24). Dies entspricht lediglich etwa 5 % der nach dem BSchwAG für den SPNV zu verausgabenden Mittel.

Die Verkehrsministerkonferenz hat zudem mit Beschluss vom 5./6. März 2003 gefordert, die BSchwAG-Mittel für den Schienenpersonennahverkehr als verlorene Baukostenzuschüsse und nicht wie bislang in Form von zinslosen Darlehen zu gewähren. Das Land fordert die Umsetzung des Beschlusses der Verkehrsministerkonferenz.

Nordrhein-Westfalen hat vor dem Hintergrund der vom Bund vorgegebenen Kriterien ein Konzept für den Schienenverkehr im Land entwickelt, das weitgehend im Referentenentwurf berücksichtigt worden ist. Dieses Konzept hat

zum Ziel, die wichtigen Fernverkehrsverbindungen aus dem Raum Nordrhein-Westfalen in alle Räume Deutschlands und Europa zu entwickeln. Dabei liegt das Interesse des Landes neben der Fortentwicklung des Schienenpersonenverkehrs zu den wichtigen Zentren in Deutschland und Europa auch in der Anbindung an die norddeutschen Häfen und beim Ausbau der Güterverkehrsverbindungen nach *Rotterdam, Amsterdam und Antwerpen*.

Die für Nordrhein-Westfalen bedeutenden Schienenverbindungen im Bundesverkehrswegeplan sind in Tabelle 2 aufgelistet.

Tabelle 2: Schienenverbindungen für NRW im Bundesverkehrswegeplan

Vorhaben	Berücksichtigung im BVWP-Referentenentwurf	
	a) Kategorie b) Ansatz [Mio. €]	Stellungnahme Landesverwaltung

a) Strecken

ABS (Amsterdam -) Emmerich - Oberhausen	a) Vordringlicher Bedarf	akzeptabel
	b) 572,6	
	a) Internationale Projekte	akzeptabel
	b) 222,0	
ABS Rotenburg - Minden	a) Vordringlicher Bedarf	akzeptabel
	b) 348,3	
ABS Münster - Lünen (- Dortmund)	a) Weiterer Bedarf	Aufstufung "Vordringlicher Bedarf"
	b) 177,0	
ABS Löhne - Braunschweig - Wolfsburg	a) Vordringlicher Bedarf	Bereich Bad Oeynhausen nicht akzeptabel, weiterer Bedarf
	b) 626,8	
ABS/NBS Seelze - Wunstorf - Minden	1. Stufe: Seelze - Haste a) Vordringlicher Bedarf	akzeptabel
	b) 295,0	
	2. Stufe: Haste - Porta Westfalica a) Weiterer Bedarf	Aufstufung „Vordringlicher Bedarf“ als Ausbaustrecke (ABS)
	b) 616,3	
ABS Paderborn - Halle	a) Weiterer Bedarf	akzeptabel
	b) 175,4	
ABS/NBS Paderborn - Bebra - Erfurt - Weimar - Glauchau - Chemnitz	a) laufendes Vorhaben	
	b) 180,9	
ABS Hagen - Brilon Wald - Warburg	a) Weiterer Bedarf	Aufstufung „Vordringlicher Bedarf“
	b) 26,6	
ABS Hagen - Gießen	1. Stufe: Anpassung NeiTech a) Vordringlicher Bedarf	akzeptabel
	b) 30,0	
	2. Stufe: Linienverbesserungen Strecke a) Weiterer Bedarf	Aufstufung wünschenswert
	b) 291,9	
NBS Rhein/Main - Rhein/Neckar	a) Vordringlicher Bedarf	akzeptabel
	b) 1.771,4	
ABS Köln - Aachen	a) laufendes Vorhaben	
	b) 177,6	
ABS/NBS (Roermond -) Dalheim - Rheydt ("Eiserner Rhein)	a) Internationale Projekte	akzeptabel
	b) 18,0	
ABS (Venlo -) Kaldenkirchen - Viersen / Rheydt - Rheydt-Odenkirchen	a) Vordringlicher Bedarf	akzeptabel
	b) 19,1	

Der METRORAPID wird im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung dargestellt.

b) Knoten

Knoten Oberhausen		a) VB/WB (Knoten)	akzeptabel
Knoten Dortmund		b) 1.000/1.000	
Knoten Köln			

Alle im NRW-Konzept dargestellten Verbindungen sind im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans – wenn auch in unterschiedlichen Kategorien – aufgeführt. Der aus Landessicht notwendige Ausbau der NRW-Hauptknoten Köln, Dortmund und Oberhausen (bereits im Bau) ist in der Sammelposition „Knoten“ des Referentenentwurfs enthalten. Die detaillierten Ausbaunotwendigkeiten werden durch noch vorzunehmende spezielle Untersuchungen der DB AG konkretisiert. Die Landesregierung wird sich dafür einsetzen, dass der notwendige Knotenausbau in der Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ berücksichtigt wird.

Aus Landessicht wird die Aufstufung aller Vorhaben gefordert, die im „Weiteren Bedarf“ eingestuft wurden.

Insbesondere gilt dies für drei Vorhaben:

a) ABS Münster - Lünen (-Dortmund)

Der zweigleisige Ausbau dieses Streckenabschnittes für den Fernverkehr ist aus Sicht des Landes Nordrhein-Westfalen von besonderer Dringlichkeit. Er würde eine deutliche Entlastung für die stark frequentierten Abschnitte Dortmund – Kamen - Hamm und Hamm - Münster mit sich bringen. Auch das relativ hohe Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 4,0 spricht für eine Aufnahme in die Kategorie des „Vordringlichen Bedarfs“. Die Beseitigung dieses Engpasses wird auch durch den Abschlussbericht der Kommission „Zukunft der Bahn“ und durch den gemeinsamen Antrag der Fraktionen von SPD und BÜNDNIS '90/DIE GRÜNEN vom 31.03.2003 (LT-Drucksache 13/3729) gestützt.

b) ABS Hagen - Brilon Wald - Warburg

Diese Strecke soll mit einem im Vergleich zu anderen Vorhaben geringen Investitionsvolumen von 26,6 Mio. € für die Neigetechnik angepasst werden. Für eine Höherstufung sprechen insbesondere die fortgeschrittene Planung und die bereits vorhandenen NeiTech-Fahrzeuge. Der Bund hat eine Bewertung durchgeführt, die ein noch günstigeres Nutzen-Kosten-Verhältnis von 2,5 erbrachte.

c) ABS/NBS Seelze-Wunstorf-Minden

Die 2. Stufe Haste-Porta Westfalica ist als **Ausbaustrecke** von Haste bis Minden in den „Vordringlichen Bedarf“ aufzustufen. Der bestehende Engpass im zweigleisigen Abschnitt Wunstorf-Minden gehört zu den stärksten belasteten Strecken im norddeutschen Raum. Durch trassenparallelen Zubau von zwei Gleisen zwischen Haste und Minden könnte noch vor 2010 die notwendige Verdoppelung der Gleiskapazität herbeigeführt werden.

Der Abschnitt **Löhne-Elze** der ABS **Löhne-Braunschweig-Wolfsburg** sollte auch im Hinblick auf einen Ausgleich dem „Weiteren Bedarf“ zugeordnet werden. Das vorgeschlagene Projekt würde ohne Tunnelbau die Kurort- und Erholungsfunktionen Bad Oeynhausens erheblich beeinträchtigen. Der zusätzliche Aufwand verändert die Wirtschaftlichkeitsberechnung für das Projekt nachhaltig, so dass zusätzlicher Planungs- und Entscheidungszeitraum gewonnen werden muss.

Darüber hinaus ist die Aufnahme der **Relation Dortmund – Hamm** in den BVWP zu fordern, da nach neuesten Aussagen der DB AG der Fernverkehr auf diesem Abschnitt nicht störungsfrei zu bewältigen ist und damit die Annahme des Bundes, es handele sich um eine reine Nahverkehrsstrecke, nicht zutrifft. Vordringlich ist insbesondere der Ausbau des Knotens Hamm.

Unter dem Gesichtspunkt, dass im Schienenwegebedarfsplan des Bundes auch Maßnahmen zur **Verknüpfung von Flughäfen mit Schienenwegen** auszuweisen sind, ist in den Verhandlungen mit dem Bund die Forderung aufzustellen, die **Relation Venlo – Mönchengladbach – Köln Hauptbahnhof – Flughafen Köln/Bonn – Siegen – Gießen** im BVWP auszuweisen. Die Aufnahme ist deswegen erforderlich, weil die DB AG das ursprünglich vereinbarte Bedienungskonzept zur Anbindung des Flughafens Köln/Bonn entgegen dem ursprünglichen Vertrag reduziert hat.

Die bisherige Ausweisung lediglich der **Ausbaustrecke Venlo – Rheydt-Odenkirchen** ist überwiegend auf den Güterverkehr abgestellt und berücksichtigt die Belange des Schienenpersonenverkehrs nicht ausreichend. Im Rahmen dieser Gesamtmaßnahme ist im Vordringlichen Bedarf bereits enthalten der Abschnitt Venlo – Mönchengladbach und der Ausbau des Flughafenbogens Köln/Bonn.

2. Bundeswasserstraßen

Das westdeutsche Wasserstraßennetz ist in den zurückliegenden Jahren mit erheblichen Bundes- und Landesmitteln ausgebaut worden. Der Ausbau des Kanalnetzes nähert sich deshalb unter der Maßgabe wirtschaftlicher Kriterien dem Sollzustand. Erforderlich sind noch Ausbauvorhaben (darunter Rhein-Herne-Kanal, Dortmund-Ems-Kanal, Datteln-Hamm-Kanal, Mittellandkanal und am Niederrhein). Diese teilweise bereits laufenden Maßnahmen sind im vorliegenden Entwurf des Bundesverkehrswegeplans fest disponiert. Soweit auch der Ausbau der Mittelweser vorgesehen ist, wird davon ausgegangen, dass diese Maßnahme auch den Ausbau der Schachtschleuse Minden enthält. Die Leistungsfähigkeit der Häfen in Nordrhein-Westfalen muss – insbesondere in ihrer Rolle als Schnittstelle verschiedener Verkehrsträger – der Leistungsfähigkeit des Wasserstraßennetzes angepasst werden. Deshalb wird es begrüßt, dass die – wiederholt deutlich gewordene – Absicht der

Vernetzung der Verkehrsträger zu einem integrierten Verkehrssystem angestrebt wird. Dasselbe gilt für die Förderung des kombinierten Verkehrs durch Bundesmittel. Auch die den Binnenhäfen zugemessene Bedeutung, die in einem integrierten Verkehrssystem eine wichtige Rolle als ideale Schnittstellen für eine trimodale Verknüpfung der Verkehrsträger Binnenschifffahrt, Eisenbahn und Straße spielen, wird hier ebenso hervorgehoben, wie das erklärte Ziel, Aus- und Neubau in Umschlaganlagen für den kombinierten Verkehr in Binnenhäfen zu fördern. So hält auch die Landesregierung es für eine verantwortliche Verkehrspolitik, zusätzliche Verkehre auf noch freie Kapazitäten der umweltfreundlichen Binnenschifffahrt zu verlagern.

3. Luftverkehr

Zu den Ausführungen im Bereich Luftverkehr bestehen nach dem Maßstab der gültigen NRW-Luftverkehrskonzeption 2010 seitens des Landes keine grundsätzlichen Bedenken. Einige redaktionelle Korrekturen sind in Absprache mit den betroffenen Ressorts auf Fachebene vorzunehmen.

4. Bundesfernstraßen

4.1 Finanzrahmen/Quote

Von den bundesweit verfügbaren Finanzmitteln für die Bundesfernstraßen (87,5 Mrd. €) werden 37,7 Mrd. € für den zunehmenden Erhaltungsbedarf reserviert. Für den bedarfsplanrelevanten Aus- und Neubau der Bundesfernstraßen stehen bis 2015 – unter Berücksichtigung der vom Bund vorgesehenen Planungsreserve von rd. 10 Mrd. € und nach Abzug eines nicht quotenwirksamen Refinanzierungsanteils Bund in Höhe von 2 Mrd. € – noch 47,8 Mrd. € zur Verfügung, die sich wie folgt aufteilen:

- laufende und fest disponierte Vorhaben:	26,9 Mrd. €
- neue Vorhaben:	20,9 Mrd. €

Laufende und fest disponierte Vorhaben sind solche, die ohne erneute Bewertung in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen werden (u.a. Investitionsprogramm, Zukunftsinvestitionsprogramm, Anti-Stau-Programm, Betreibermodelle). Für neue Vorhaben – das sind nach bundesweit einheitlichen Kriterien bewertete Projekte – verbleibt ein Betrag von 20,9 Mrd. €, von dem vorab 1,5 Mrd. € abgezogen werden für raumwirksame Maßnahmen, die in der Raumwirksamkeitsanalyse (RWA) ermittelt wurden (NRW ist an diesem sogenannten RWA-Pool mit rd. 90 Mio. € (6 %) beteiligt).

Insgesamt entfallen auf NRW für laufende und fest disponierte Vorhaben 3,240 Mrd. €, was einer Quote von 12 % entspricht. Auf neue Vorhaben entfallen 4,392 Mrd. €, was einer Quote von rd. 21 % entspricht. Im Mittel ergibt sich daraus eine Quote von 16 %, vergleichbar der Quote aus BWWP 92 (15,8 %).

Der BAB-Anteil beträgt bei den laufenden und fest disponierten Vorhaben mit einem Kostenvolumen von 2.120 Mio. € rd. 65 %, bei den neuen Vorhaben mit 2.439 Mio. € rd. 56 %, das sind i.M. rd. 60 %. Damit sind 60 % aller Mittel auf die Hauptmagistralen – insbesondere des Rhein-Ruhr-Raumes – konzentriert. Die übrigen 40 % der Mittel – rd. 3,1 Mrd. € – gehen überwiegend für Ortsumgehungen „in die Fläche“.

Die Länderanteile sind in der Tabelle 3 dargestellt.

Tabelle 3: Länderanteile am VB Bundesfernstraßen (mit Planungsreserve)					
Land	Laufende und fest disponierte Vorhaben (Mio. €)	neue Vorhaben (Mio. €)	Gesamt (Mio. €)	Länderanteile mit VDE (%)	zum Vergleich: Länderanteile im BWWP'92 mit VDE (%)
BW	2.369	3.424	5.793	12,0	11,3
BY	3.155	3.377	6.532	13,7	14,0
BE	563	313	876	1,8	2,0
BB	1.758	856	2.614	5,5	5,9
HB	336	173	509	1,1	0,8
HH	607	260	867	1,8	1,4
HE	1.928	1.570	3.498	7,3	5,8
MV	1.747	424	2.171	4,5	5,0
NI	1.744	2.014	3.758	7,9	8,2
NW	3.240	4.392	7.632	16,0	15,8
RP	1.111	1.031	2.142	4,5	4,0
SL	186	182	368	0,8	0,7
SN	1.940	844	2.784	5,8	7,4
ST	2.231	644	2.875	6,0	7,7
SH	603	718	1.321	2,8	2,6
TH	3.335	716	4.051	8,5	7,4
Summe	26.853	20.938	47.791	100,0	100,0
davon ABL	15.279	17.141	32.420	67,8	64,6
NBL	11.574	3.797	15.371	32,2	35,4
Anmerkung: ohne 2 Mrd. € Refinanzierungsanteil Bund					

4.2 Beurteilung des Referentenentwurfes

Die Maßnahmen des Referentenentwurfes für die Bundesfernstraßen sind in den Anlagen 1 und 2 (Liste und Plan) aufgeführt. Ergänzend sind Vorhaben des zurzeit noch gültigen Bedarfsplans im Zuge autobahnparalleler Bundesstraßen dargestellt, die aus Sicht des Bundes abgestuft und daher im neuen Bedarfsplan nicht mehr berücksichtigt werden sollen.

Grundlage der Beurteilung aus Landessicht sind die vorliegenden Voten der Regionalräte, sonstige vorliegende Stellungnahmen, eigene fachliche Bewertungen und die Ergebnisse der Ressortabstimmung.

Die ursprünglich angestrebte Verquickung verkehrlicher, raumordnerischer, städtebaulicher und naturschutzfachlicher Kriterien in einem integrierten Gesamtergebnis ist nicht gelungen. Entscheidend bleibt allerdings, dass die aus Landessicht prioritären Vorhaben ausreichend berücksichtigt werden.

Nach Maßgabe der nachstehenden Einschränkungen (vgl. Ziffern 4.2.1 – 4.2.5) scheint dies weitgehend gelungen.

Besonders wichtig für NRW ist die durchgängige Finanzierung des Kölner Rings, des Ruhrgebietsdreiecks sowie der Lückenschlüsse A 30, A 33, A 46 und A 1. Weitere wichtige Projekte sind der Ausbau der A 40 zwischen Essen und Dortmund (mit Ausnahme des Bereichs Bochum-Nord), die A 43 zwischen Herten und Bochum, die A 57 zwischen Kamp-Lintfort und Köln sowie der Restausbau der A 2 und die A 4 Köln – Aachen. Hinzu kommen wichtige Netzverbindungen im Zuge von Bundesstraßen, wie z.B. der B 58, der B 66, der B 67, der B 239, der B 258 und der B 62/B 508. Im Programm enthalten ist ferner der Tunnel in der Ruhrallee B 227 in Essen, damit der Verkehr in Essen ohne zusätzliche Umweltbelastungen aufgenommen werden kann. Da die derzeitige Bundesstraße als Ortsdurchfahrt in der Baulast

der Stadt liegt, soll der Tunnel als Autobahntunnel in der Baulast des Bundes (A 535) geplant werden.

Mit Blick auf den für den Vordringlichen Bedarf zur Verfügung gestellten Finanzrahmen dürfte NRW mit einer Quote von 16 % im Vergleich zu früheren BVWP-Fortschreibungen unterrepräsentiert sein. Zwar versucht der Referentenentwurf den Eindruck zu erwecken, als habe sich die Quote gegenüber dem bestehenden BVWP von 1992 (15,8 %) kaum verändert bzw. leicht erhöht. Dabei wird allerdings als Vergleichsmaßstab der gesamtdeutsche Finanzrahmen mit VDE-Projekten (Verkehrsprojekte Deutsche Einheit) zugrunde gelegt. Geht man demgegenüber von der Relation der Einwohnerzahlen aus – dies entspricht der Vorgehensweise früherer Bundesverkehrswegepläne bis 1985 – so ergibt sich folgender Anspruch:

für die Fortschreibungen

- bis 1985: Quote NRW => 26,9 % (alte Bundesländer)
- ab 1992: Quote NRW => 21,9 % (alte und neue Bundesländer)

Berücksichtigt man bei dem bundesweit zur Verfügung gestellten Finanzrahmen von 47.791 Mio. € (vgl. Tabelle 3) den Anteil der VDE-Projekte mit 7.700 Mio. €, so ergibt sich für NRW bei einer Quote von 21,9 % ein erforderlicher Finanzrahmen von 8.779,9 Mio. €. Bei Abzug des für NRW bundesseitig bereitgestellten Anteils von 7.632,5 Mio. € verbleibt somit ein Defizit von 1.147,4 Mio. €.

MVEL schlägt vor, vom Bund eine entsprechende Höherdotierung des Landesanteils zu fordern und dafür zusätzliche Maßnahmen für die Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ zu benennen (vgl. Ziffer 4.2.3).

Der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird aufgefordert, den Finanzrahmen für das Land Nordrhein-Westfalen so zu erhöhen, dass die frühere Landesquote von 21,9 % wieder erreicht wird.

Die neu eingeführte Kategorie „Vordringlicher Bedarf mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag“ verändert die bisherige uneingeschränkte Festlegung des Bedarfs. Projekte mit diesem Planungsauftrag können zwar bis zur Haushaltsreife geplant werden, es ist jedoch nach Durchführung der Planung, die neben naturschutzfachlichen Untersuchungen auch Alternativplanungen umfassen soll, eine Entscheidung des Bundestag zur Bestätigung der Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf erforderlich.

Es muss nach Auffassung des MVEL gewährleistet sein, dass naturschutzfachliche Planungsaufträge nicht für Projekte erteilt werden, die bereits aufgrund umfassender Vorplanungen und Voruntersuchungen beurteilbar sind.

Im Einzelnen wird zu den Maßnahmeneinstufungen im Referentenentwurf wie folgt Stellung genommen:

4.2.1 Darstellungen in der Anlage 1:

Die Maßnahmen, bei denen das Land Nordrhein-Westfalen der Einstufung des Bundes folgt, ergeben sich aus der Liste der Anlage 1. Abweichungen vom Einstufungsvorschlag des Bundes sind dieser Anlage ebenfalls zu entnehmen (abweichendes Landesvotum).

Die Landesregierung vertritt folgende Position:

- Nr. 119: B 227 AS Bergerhausen A 52 – L 925 (Ruhralleetunnel) (A 535)

Die Trasse könnte im Bereich des südlichen Tunnelausgangs das FFH-Gebiet Heisinger Ruhraue tangieren, bedeutsam insbesondere für Vögel wie den Gänsesäger; eine FFH-Verträglichkeitsprüfung ist erforderlich. Das Überschwemmungsgebiet der Ruhraue ist potentiell betroffen. Die ökologischen Probleme sollen durch einen Tunnel im bergmännischen Vortrieb, bei dem die Tunnelausgänge so angelegt werden, dass das FFH-Gebiet und das Überschwemmungsgebiet nicht beeinträchtigt werden, gelöst werden.

- Nr. 121: B 1 OU Blomberg/Istrup

Die nördliche Umgehung von Blomberg/Istrup befindet sich in unmittelbarer Nähe des FFH-Gebietes „Hurn“. Die Straße ist so zu planen, dass sie möglichst weit weg vom FFH-Gebiet verläuft.

- Nr. 124: B 1 OU Blomberg/Herrentrup

Die bisher vorgesehene Trasse verläuft durch die Zone II des Wasserschutzgebietes Blomberg/Herrentrup in unmittelbarer Nähe der Fassung (Zone I). Es handelt sich um ein bedeutendes Wasserschutzgebiet, dessen Erweiterung geplant ist. Die Trasse ist freiraumschonend in Absprache mit den Landschafts- und Wasserbehörden so zu verschieben, dass sie möglichst weit weg von der Fassung verläuft und auch unter Berücksichtigung der geplanten Erweiterung das Wasserschutzgebiet möglichst wenig tangiert.

- Nr. 232: B 9 OU Kleve (Kranenburg-Rindern)

Entsprechend der Koalitionsvereinbarung ist die Straße außerhalb von RAMSAR-Gebieten zu führen. Sie erfolgt auch außerhalb der EU-Schutzgebiete (FFH und Vogelschutz) und außerhalb des NSG Duffel.

Die neue Planung lehnt sich eng an die Bahntrasse an und schwenkt nach Donsbrüggen auf den vorhandenen inneren Ring von Kleve ein. Eine Fortsetzung des Neubaus im Norden von Kleve auf der ursprünglich vorgesehenen Trasse bis zur B 220 ist ausgeschlossen.

- Nr. 154: B 58 OU Wesel (B 8 – B 70)

Um den im Gebietsentwicklungsplan ausgewiesenen Bereich für den Schutz der Natur sowie das Überschwemmungsgebiet der Lippe weitgehend zu schonen, soll die B 58 sich in ihrem Trassenverlauf eng an den südlichen Ortsrand von Wesel anlehnen.

- Nr. 177: B 221 OU Unterbruch

Durch die Straße werden große Überschwemmungsgebiete der Rur und Wurm gequert. Die bisher linienbestimmte Trasse führt zur erheblichen Beeinträchtigung der Rurau. Für die weitere Planung ist als kürzeste Rurauenquerung die Alternativtrasse mit Anbindung südlich von Garsbeck zugrunde zu legen. Die Querung von Rur und Wurm erfolgt geständert.

- Nr. 194: B 239 Kirchlengern – Herford (L 782 – W L 545)

Im Rahmen der Planung werden Alternativtrassen (auch westlich von Hiddenhausen) – sowohl unter Einbeziehung vorhandener Straßen wie der L 965 als auch unter Einbeziehung von Tunnellösungen – untersucht mit dem Ziel, die Eingriffe in Natur und Landschaft sowie das hoch schutzwürdige Werretal so weit wie möglich zu vermeiden.

- Nr. 218: B 508 OU S Hilchenbach

Im Rahmen der Planung werden Alternativtrassen – im Bereich der Querung des FFH-Gebietes „Rothaarkamm & Wiesentäler“ unter weitestgehender Einbeziehung der vorhandenen B 508 – untersucht mit dem Ziel, die Eingriffe in Natur und Landschaft so gering wie möglich zu halten.

- Nr. 106: A 52 Essen/N (B 224) – AS Gelsenkirchen/Buer-West
+ 107

Die Planung ist so zu gestalten, dass im Interesse der Anwohner/innen die Lärmbelastung – im Rahmen der Lärmvorsorge – möglichst gering gehalten wird. Im Bereich von Gladbeck ist dazu – soweit erforderlich – ein Tunnel vorzusehen.

- Nr. 132: B 51 Münster – Lütkenbecker Weg

Die Möglichkeiten des aktiven Lärmschutzes im Rahmen der Lärmvorsorge werden voll ausgeschöpft.

- Nr. 138: B 55 OU Warstein

Zur möglichst effektiven Entlastung der Ortsmitte, zur Lärminderung der betroffenen Anwohner/innen, zur möglichst weitgehenden Entfernung von einem FFH-Gebiet und zur Flächeneinsparung wird eine ortsnahe Trasse unter Einbeziehung von Tunnellösungen realisiert.

- Nr. 151: B 58 OU Wesel (östlich Rheinbrücke – B 8)

Die B 58 soll den Lippemündungsraum weitgehend schonen und sich in ihrem Trassenverlauf eng an den südlichen Ortsrand von Wesel anlehnen. Für die Lippeverlegung, die dafür erforderlich ist, ist ein Konzept erforderlich, das die Naturschutzbelange und die Belange des Hochwasserschutzes beachtet.

LÖBF, LUA und Naturschutzverbände werden voll in den weiteren Planungsprozess eingebunden.

- Nr. 158: B 62 OU Bad Laasphe

Zur Schonung von Überschwemmungsgebieten der Lahn/Banfe und des FFH- und Vogelschutzgebietes „Hoher Stein“ ist die Straße im Tunnel zu führen. Der Tunnel ist in Absprache mit den Wasser- und Naturschutzbehörden so zu planen, dass die Überschwemmungsgebiete nicht oder möglichst wenig tangiert und das FFH- und Vogelschutzgebiet nicht beeinträchtigt wird.

4.2.2 Maßnahmen, für die kein Bedarf mehr gesehen wird:

Nicht weiterverfolgt werden sollen entsprechend der NRW-Koalitionsvereinbarung die Projekte Nr. 323 A 44 Essen-Bochum und Nr. 322 A 4 Krombach bis zur Landesgrenze.

Ferner wird für folgende Vorhaben kein Bedarf mehr gesehen:

<u>lfd. Nr.</u>		<u>Maßnahmenbezeichnung</u>
279	A 44	AK Dortmund/Witten – A 44/A 40 (B 1)
258	A 46	AS Grevenbroich (A 540) – AK Neuss/Süd
	B 7	OU Mettmann: 1. Bauabschnitt 2. Bauabschnitt
288	B 55	Querspange B 55 – B 236 in Grevenbrück
259	B 56	Bonn/Röttgen (A 565 Venusberg) – Bonn/Bad Godesberg
255	B 56	AK Bonn/Ost (A 59 Ennert) – Dambroich (A 3)
297	B 66	OU Bielefeld (Heeper Str. – L 787)
314+315	B 476	OU Versmold

Die A 44 wird ersetzt durch den Ausbau der A 40 in Dortmund. Für die A 46 besteht wegen des Ausbaus der A 57 (Neusser Ring) kein verkehrlicher Bedarf; sie ist zudem ökologisch bedenklich. Die B 56 – Ennert und Venusberg – sollte wegen erheblicher Durchsetzungsprobleme nicht mehr weiterverfolgt werden. Auf die Querspange in Grevenbrück (Tunnel) sollte im Hinblick auf das Vorhaben B 236 OU Grevenbrück (lfd. Nr. 305) verzichtet werden. Für die B 7 in Mettmann und die B 66 in Bielefeld sollte mit Blick auf die überwiegend lokale Verkehrsbedeutung eine Lösung auf örtlicher Ebene gefunden werden.

4.2.3 Maßnahmen, die in die Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ aufgenommen werden sollen.

4.2.3.1 Maßnahmen, die im Austausch zu den in den „Weiteren Bedarf“ zurückzustufenden Vorhaben gemäß Ziffer 4.2.5.2 in den „Vordringlichen Bedarf“ aufgestuft werden sollen:

<u>lfd. Nr.</u>	<u>Maßnahmenbezeichnung</u>	<u>Kosten</u>
266	A 40 AS Dortmund (L 660) – AS Dortmund/M (L 672)	140,2 Mio. €
	B 61 OD Grenze Bielefeld – L 712	2,8 Mio. €
326	B 65 Preußisch Oldendorf (LGr. NI/NW) – Lübbcke (B 239)	28,1 Mio. €
298	B 83 OU Beverungen und Lauenförde	23,3 Mio. €
299	B 83 OU Bad Karlshafen Beverungen/Herstelle – LGr. NW/H	5,8 Mio. €
305	B 236 OU Grevenbrück	11,0 Mio. €
316	B 477 OU Butzheim/Frixheim	6,3 Mio. €
		217,5 Mio. €

Die Nr. 326 B 65 Preußisch Oldendorf (LGr. NI/NW) – Lübbcke (B 239) wird dabei in den „Vordringlichen Bedarf mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag“ eingestuft.

4.2.3.2 Maßnahmen, die im Rahmen der vorgeschlagenen Erhöhung der Landesquote (vgl. Ziffer 4.2) zusätzlich in den „Vordringlichen Bedarf“ aufgenommen werden sollen:

<u>lfd. Nr.</u>	<u>Maßnahmenbezeichnung</u>	<u>Kosten</u>
1	256 A 61 AK Mönchengladbach – AK Wanlo	111,0 Mio. €
2	254 A 52 AK Neersen – AK Mönchengladbach	57,1 Mio. €
3	265 A 40 AK Duisburg/Kaiserberg – AS Essen/Fronhausen	192,8 Mio. €
4	263 A 4 AS Köln/Merheim – AS Bergisch-Gladbach/Moitzfeld	93,9 Mio. €
5	302 B 229 Südumgehung Remscheid/Lennep	19,5 Mio. €
6	269 A 43 Recklinghausen/Herten – AK Recklinghausen	31,4 Mio. €
7	294 B 58 OU Ahlen	20,4 Mio. €
8	312 B 266 OU Mechernich/Roggendorf	10,2 Mio. €
9	252 A 1 AS Hamm-Bockum/Werne – AK Kamen (A 2)	67,1 Mio. €

...

10	251	A 1	AS Ascheberg – AS Hamm–Bockum/Werne	61,2 Mio. €
11	264	A 40	AS Duisburg/Homberg – AK Duisburg	90,0 Mio. €
12	257	A 524	Krefeld/Uerdingen (A 57) – Duisburg/Serm	50,6 Mio. €
13	309	B 256	OU Waldbröl/Denklingen	54,2 Mio. €
				<hr/>
				859,4 Mio. €

4.2.4 Maßnahmen, die im Entwurf des BVWP mit der Kategorie „Vordringlicher Bedarf mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag“ eingestuft sind.

Bei den Maßnahmen des Bundesfernstraßenbaus, die einerseits im Referentenentwurf in die Gruppe „Vordringlicher Bedarf mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag“ eingestuft sind und bei denen andererseits die konkreten Planungen dieser Maßnahmen soweit gediehen sind, dass die naturschutzfachlichen Planungsvorbehalte ausgeräumt sind, sieht die Landesregierung die Möglichkeit, bereits vor Verabschiedung des BVWP bzw. des Bedarfsplans den naturschutzfachlichen Planungsvorbehalt auszuräumen. Dies gilt insbesondere bei den in der Koalitionsvereinbarung genannten Bundesautobahnen A 1, A 33 und A 46. In diesen Fällen wird die Landesregierung durch Vorlage der entsprechenden Planungsunterlagen beim Bund darauf hinwirken, dass diese Maßnahmen in den „Vordringlichen Bedarf“ ohne den Zusatz „mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag“ eingestuft werden.

Weiterhin ist darauf hinzuweisen, dass sich die Ausweisung „mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag“ zur A 46 aus fachlichen Gründen nicht auf die Maßnahme mit lfd. Nr. 229 beziehen dürfte, sondern auf den Bereich des „Luerwaldes“ im Gebiet der Gemeinden Menden, Wickede, Arnsberg und damit der Maßnahme lfd. Nr. 105, A 46 Menden (B 515) – Arnsberg-Neheim zuzuordnen ist und nicht der lfd. Nr. 229, A 46 AS Bestwig-Bestwig/Nuttlar einschl. Zubringer B 480n.

Darüber hinaus soll der Bund aufgefordert werden, bei der Maßnahme B 475 OU Lippetal/Oestinghausen den Zusatz „mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag“ zu streichen, da es sich bei dem Gebiet nicht, wie vom Bund angenommen, um ein faktisches Vogelschutzgebiet handelt.

4.2.5 Maßnahmen, die in die Stufe „Weiterer Bedarf“ eingestuft werden sollen.

4.2.5.1 Vorhaben im Zuge autobahnparalleler Bundesstraßen:

Der Auffassung des Bundes, Ausbauvorhaben im Zuge „abstufungswürdiger“ Bundesstraßen nicht mehr in den neuen Bedarfsplan aufzunehmen, sollte nicht gefolgt werden. Die Verkehrsministerkonferenz (VMK) hat sich wiederholt gegen die Absicht des Bundes ausgesprochen, derartige Projekte nicht mehr realisieren zu wollen. Das MVEL schlägt vor, den Beschluss der VMK zu unterstützen und den Bund aufzufordern, diese Vorhaben auch bei der anstehenden Fortschreibung zu berücksichtigen; die Abstufung der betroffenen Bundesstraßen sollte bis zur Realisierung dieser Maßnahmen zurückgestellt werden.

Mit Ausnahme der

B 61 OD Grenze Bielefeld – L 712,

die für die Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ angemeldet werden soll (vgl. Ziffer 4.2.3), sollen die nachfolgenden Maßnahmen in die Kategorie „Weiterer Bedarf“ aufgenommen werden:

- B 7 Schwelm – Ennepetal (L 527 – L 700)
- B 51 OU Tondorf
- B 54 OU Drolshagen
- B 55 OU Engelskirchen/Ründeroth

- B 56 OU St. Augustin/Mühdorf
- B 56 A 59 – Hangelar, 2. Fahrbahn
- B 59 OU Jüchen
- B 61 OU Stromberg
- B 61 L 712 - Herford
- B 265 OU Weiler in der Ebene
- B 477 OU Mechernich

4.2.5.2 Sonstige Vorhaben

Das MVEL schlägt darüber hinaus vor, aus dem Referentenentwurf „Vordringlicher Bedarf“ wegen des bestehenden erheblichen Klärungsbedarfes von den Maßnahmen

<u>lfd. Nr.</u>	<u>Maßnahmenbezeichnung</u>	<u>Kosten</u>
231	B 8 Wesel (B 58) –Friedrichsfeld (K 12n)	10,4 Mio. €
230	B 8 Friedrichsfeld (K 12n) – Dinslaken (A 59)	38,0 Mio. €
155	B 58 OU Wulfen	11,8 Mio. €
163	B 64 OU Warendorf	36,4 Mio. €
161	B 64 OU Beelen	13,6 Mio. €
162	B 64 OU Herzebrock/Clarholz	31,7 Mio. €
175	B 70 OU Heek	4,5 Mio. €
182	B 229 OU Langenfeld (AK Langenfeld – B 229)	12,6 Mio. €
183	B 229 OU Balve	16,8 Mio. €
196	B 258n Aachen – BGr. D/NL	7,0 Mio. €
244	B 258 OU Aachen/Brand mit OU Aachen/ Kornelimünster (L 220 – B 258)	14,7 Mio. €
247	B 258 OU Roetgen	7,7 Mio. €
205	B 474 OU Olfen (B 58 – B 235)	8,1 Mio. €
		<hr/>
		213,3 Mio. €

die Maßnahmen mit den lfd. Nrn. 231, 230, 175, 182, 183, 205 in die Kategorie „Weiterer Bedarf“, die Maßnahmen mit den lfd. Nrn. 163, 161, 162 und 196 in die Kategorie „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ und die Maßnahmen mit den lfd. Nrn. 155, 244 und 247 in die Kategorie „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht sowie besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag“ zurückzustufen und die Vorhaben des Referentenentwurfes in der Kategorie „Weiterer Bedarf“

<u>lfd. Nr.</u>	<u>Maßnahmenbezeichnung</u>
293	B 58 OU südlich Geldern und
301	B 229 OU Lüdenscheid/Brügge

mit "Planungsrecht" auszustatten.

**Fortschreibung des BVWP
Bundesfernstraßenprojekte in NRW**

lfd. Nr. BVWP	Projekt Nr.	Straße	Verkehrseinheit	Typ	Länge	Kosten Bund - Mio.€-	Planungs- stand	NKV	Votum RegRäte	BMVBW	abweichendes Votum NRW
251	NW5291	A 1	AK Münster/S (o) AS Ascheberg	46BB	14,1	48,5	OP	4,7	MS : C 1	WB*	
252	NW5291	A 1	AS Ascheberg - AS Hamm - Bockum/Werne	46BB	12,5	61,2	OP	4,7	MS : C 1	WB*	VB
253	NW5291	A 1	N AS Hamm-Bockum/Werne - AK Kamen (A 2) (o)	46BB	13,3	67,1	OP	4,7	MS : C 1	WB*	VB
91		A 1	DJB (K AC) - AK Köln/W	46BB	2,1	95,4	PU		K :	VB	
260	NW5005	A 1	AK Köln/West - AS Hurth	46KB	5,2	57,2	OP	2,6	K : W 11	WB	
261	NW5005	A 1	AS Hurth AD Erfttal	46KB	8,8	72,1	OP	2,6	K : W 11	WB	
225	RP5001	A 1	AS Blankenheim (B 51) Lommersdorf (LdGr. NW/RP)	04KB	9,3	83,0	PA	7,2	K : V 7	VB N	
226	RP5001	A 1	Lommersdorf (LdGr. NW/RP) - AS L 10 (Teilstr.m Ahlhalbrücke)	04KB	1,4	46,2	PA	7,2	K : V 7	VB N	
92	NW5008	A 3	AK Leverkusen - AS Köln/Mülheim	68BB	5,4	77,7	UVA	11,0	K : V 2	VB	
262	NW5011	A 4	AK Köln/Ost - AS Köln/Merheim	46BB	0,9	6,8	OP	6,7	K : V 8	WB	
263	NW5011	A 4	AS Köln/Merheim - AS Bergisch-Gladbach / Moltzfeld	46BB	8,8	93,9	OP	6,7	K : V 8	WB	VB
322	III 5011	A 4	Krombach - LdGr. NW / IIE	04KB	41,6	489,2	OP	2,7	AR : W 11	WB N	KB
227	NW5630	A 33	AS Borgholzhausen - AS Halle/Steinhausen (K 30) (m)	04KR	11,8	110,2	PA	6,3	DT : 0	VB N	
93	NW5630	A 33	AS Halle/Steinhausen (K 30) (m) - AS BII/Brackwede	04KB	7,9	80,8	PA	6,3	DT : 0	VB	
94	NW5630	A 33	AS BII/Brackwede AK Bielefeld	04KB	6,5	66,5	PA	6,3	DT : 0	VB	
115	NW5630	A 33	B 61 Bielefeld - BII/Brackwede	04KB	1,3	10,7	Vf	6,3	DT : 0	VB	
116	NW5630	A 33	B 61 OII Bielefeld/Ummeln (A 33 B 61)	03KK	3,9	18,3	UVE	6,3	DT : 0	VB	
264	NW5016	A 40	AS Duisburg/Homberg - AK Duisburg	68KB	5,4	90,0	OP	2,7	D : 8	WB	VB
265	NW5017	A 40	AK Duisburg/Kaiserberg AS L.essen/Fronhausen	46KB	14,0	192,8	OP	5,0	D : 6	WB	VB
268	NW5022	A 40	O AS Bochum/Stahlhausen AK Bochum (A 43)	46BB	6,9	97,0	OP	4,6	AR : W 11	WB	
267	NW5022	A 40	AK Bochum (A 43) - AK Dortmund/W (A 45)	46BB	8,2	115,2	OP	4,6	AR : W 11	WB	

Ifd. Nr. BWVP	Projekt Nr.	Straße	Verkehrseinheit	Typ	Länge	Kosten Bund - Mio.€	Planungsstand	NKV	Votum RegRäte	BMVBW	abweichendes Votum NRW
95	NW5021	A 40	AK Dortmund/W (A 45) Dortmund (L 660)	46BB	4,5	71,7	PE	6,2	AR : V 4	VB	
266	NW5021	A 40	AS Dortmund (L 660) - AS Dortmund/M (L 672)	04KB	3,0	140,2	OP	6,2	AR : V 4	WB	VB
96	NW5021	A 40	AS Dortmund/M (L 672) AS Dortmund/O (B 236)	04KB	2,2	193,3	VE	6,2	AR : V 4	VB	
269	NW6631	A 43	AK Rocklinghausen/Herten - AK Rocklinghausen	46BB	2,8	31,4	OP	4,9	AR : V 15	WB	VB
99	NW6631	A 43	AK Rocklinghausen AK Herne	46BB	5,0	56,5	OP	4,9	AR : V 15	VB	
98	NW6631	A 43	AK Herne AK Bochum	46BB	8,0	89,5	OP	4,9	AR : V 15	VB	
97	NW6631	A 43	AK Bochum AK Bochum/Witten	46BB	4,2	33,2	OP	4,9	AR : V 15	VB	
228	NW5292	A 44	Düsseldorf/Ratingen (A 3) - westl. Velbert (B 227)	04KB	8,7	120,8	VI	5,7	D : 4	VB N	
100	NW5603	A 44	ostl. AD Velbert-Essen/Dilldorf (B 227/n)	24BB	0,9	8,8	PU	5,4	D : 16	VB	
280	NW 5530	A 44	Essen/Dilldorf - Essen	04KB	8,2	105,3	L	3,5	D : 22 AR = K 2	WB	KB
323	NW 5530	A 44	Essen Bochum	04KB	11,7	397,3	L	3,5	D : 22 AR = K 3	WB N	KB
274	NW5293	A 44	AK Werl - AS Werl Ost (B 516)	46BB	3,1	10,2	OP	2,1	AR : W 6	WB	
278	NW5293	A 44	AS Werl Ost (B 516) - AS Soest/W	46BB	11,5	37,9	OP	2,1	AR : W 6	WB	
277	NW5293	A 44	AS Soest/W - AS Soest/O	46BB	3,3	11,0	OP	2,1	AR : W 6	WB	
276	NW5293	A 44	AS Soest/O - AS T witter/Anrochte	46BB	12,4	40,2	OP	2,1	AR : W 6	WB	
273	NW5293	A 44	AK Erwitte/Anrochte AS Geseke	46BB	14,1	43,2	OP	2,1	AR : W 6 DT=20	WB	
275	NW5293	A 44	AS Geseke - AK Wünnenberg/Haaren	46BB	14,4	49,4	OP	2,1	AR : W 6 DT=20	WB	
270	NW5034	A 44	AK Wünnenberg/Haaren - AS Marsberg/Meerhof	46BB	10,8	41,2	OP	2,8	AR : W 6 DT=16	WB	
271	NW5034	A 44	AS Marsberg/Meerhof - LdGr. NW/HLE	46BB	8,0	29,9	OP	2,8	AR : W 6 DT=16	WB	
272	NW5034	A 44	LdGr. III /NW LdGr. NW/HLE im Bereich Warburg	46BB	4,8	11,9	OP	2,8	AR : W 6 DT=16	WB	
279	NW5501	A 44	AK Dortmund/Witten - A44/A 40 (B 1)	04KB	12,4	444,8	OP	4,6	AR : K 1	WB	KB
103	NW5039	A 45	AK Dortmund/W - AK Dortmund/Witten (m)	56BB	5,0	37,2	OP	3,7	AR : W 8	VB	
101	NW5039	A 45	AK Dortmund/Witten (e) - AK Westhofen		9,9	33,5	OP	3,7	AR : W 8	VB	
102	NW7604	A 45	AK Westhofen - AK Illigen	56BB	8,0	46,0	OP	5,9	AR : V 5	VB	

lfd. Nr. BVWP	Projekt Nr.	Straße	Verkehrseinheit	Typ	Länge	Kosten Bund - Mio.€-	Planungsstand	NKV	Votum RegRate	BMVBW	abweichendes Votum NRW
258	NW 5042	A 46	AS Grevenerbroich/Süd (A 540) - AK Neuss/Süd	04KB	14,4	87,9	OP	3,6	D : 13	WB*	KB
104	NW5048	A 46	AS Heimer - Menden (B 515)	04KB	7,3	118,8	UVA	5,2	AR : V 6	VB	
105	NW5048	A 46	Menden (B 515) - Arnsberg-Neheim	04KB	11,4	134,3	LBV	5,2	AR : V 6	VB	
229	NW6047	A 46	AS Hoesweg - Bestwig/ Nuttlar einschl. Zubringer B480n	04KB	5,4	90,8	VEF	6,5	AR : V 7	VB N	
108	NW7052	A 52	Nel/schluss bei Reirmond (D/NL) - weisll F'impt (B 230)	04KB	5,3	27,1	VE	7,1	D : 7	VB	
254	NW7601	A 52	AK Neersen - AK Monchengladbach	46BB	8,5	57,1	OP	3,3	D :	WB*	VB
108+107	NW5603	A 52	AK Essen/N (B 224) AS Geisenkirchen/Ruer-West	04KB	8,3	155,8	UVA	5,3	MS : A 1	VB	
111	NW5055	A 57	AK Kamp Limfort - AK Moers	46BB	5,6	17,0	OP	6,8	D : 1	VB	
109	NW5055	A 57	AK Moers - AS Krefeld	46BB	10,7	65,8	OP	6,8	D : 1	VB	
110	NW5055	A 57	AS Krefeld - AK Meerbusch	46BB	6,4	57,6	OP	6,8	D : 1	VB	
281	NW5058	A 59	AS Duisburg/Hamborn - AK Duisburg (A 40)	46BB	4,7	149,3	OP	4,6	D : 12	WB	
112	NW5059	A 59	AD Köln/porz - AS Porz/Lind	46BB	7,5	92,1	VU	11,0	K : V 3	VB	
113	NW5059	A 59	AS Porz/Lind - AD Str Augustin/W	46BB	7,6	94,0	OP	11,0	K : V 3	VB	
114	NW5621	A 59	AD Str Augustin/W (o) - AD Bonn/Beuel (o)	46BK	3,0	35,3	VE	9,9	K : V 1	VB	
282	NW7065	A 59	AD Bonn/Beuel - AS Bonn/Beuel O	46BB	1,5	21,8	OP	2,4	K : V 25	WB	
256	NW7602	A 61	AK Mönchengladbach - AK Wanlo	46BB	13,3	111,0	OP	4,0	D :	WB*	VB
117	NW7067	A 445	AS Hamm/Rhynem - AS Werl/N	04KB	8,0	40,5	UVE	22,4	AR : V 1	VB	
257	NW6634	A 524	Krefeld/Jerdingen (A 57) - Duisburg/Serm	24BB	6,5	50,6	OP	5,6	D : 23	WB*	VB
118	NW6634	A 524	Duisburg/Serm - Duisburg/Rahm	24KB	3,0	20,5	VF	5,6	D : 23	VB	
119	NW5603	B 227	AS Bergerhausen A 52 - L 925: (Ruhraletunnel) (A 53b)	04KB	3,1	205,3	OP	5,4	D : 11	VB	
120	NW5621	A 565	AD Bonn/Beuel AS Bonn/Beuel N	46BB	2,0	21,0	OP	9,6	K : W 2	VB	
324	NW6605	B 1	OU S F r wite	02KK	3,0	10,4	VE	4,9	AR : V 3	WB N	
122	NW6074	B 1	OU Salzkotten	02KK	6,0	16,0	Vi	4,5	DT : 3	VB	
123	NW6606	B 1	Salzkotten (L / 76) - W Paderborn (L / 56)	24BK	4,4	9,5	Vi	5,9	DT : 3	VB	

lfd. Nr. BVWP	Projekt Nr.	Straße	Verkehrseinheit	Typ	Länge	Kosten Bund - Mio.€.	Planungsstand	NKV	Votum RegRate	BMVBW	abweichendes Votum NRW
121	NW7622	B 1	OU Blomberg/strup	03KK	2,6	10,5	UVA	5,6	DT : 9	VB	
124	NW7622	B 1	OU Blomberg/ Heirrentup	02KK	2,5	6,9	OP	4,1	DT : 9	VB	
		B /	OU Meitmann, 1. BA	02KK	5,1	30,7	PB		D :	KB	
		B /	OU Meitmann, 2. BA	02KK	1,7	12,2	UVA		D :	KB	
		B 7	Schweim - Fannepetal (L 527-L 700)	02KK	2,5	50,0	OP		AR :	KB	WB
125	NW5307	B 7	Bestwig/Nuttlar(A4b) - Brilon (B 480a)	03KK	11,2	55,4	VE	4,8	AR : V 7	VB	
283	NW8081	B 7	OU Warburg/Scherfede	02KK	3,8	11,5	OP	2,3	AR : 22	WB	
231	NW8642	B 8	Wesel (B 58) - Friedrichsfeld (K 12n)	04KK	1,7	10,4	VE	4,6	D : 17	VB N	WB
230	NW8642	B 8	Friedrichsfeld (K 12n) - Dinslaken (A 59)	02KK	13,2	38,0	UVA	4,6	D : 17	VB N	WB
126+127	NW8634	B 8	OU Dusseldorf/Wittlaer (L 139 - A 524)	04KK	4,1	24,1	VE+PA	5,6	D : 3	VB	
128	NW8086	B 8	OU Hennef/Uckerath	02KK	3,5	7,9	UVA	3,9	K : V 18	VB	
232	NW8607	B 9	OU Kleve (Kranenburg - Rindern)	02KK	6,3	6,1	OP	4,9	D :	VB N	
284	NW8302	B 9	Westtangente Krefeld (B 9 - B 57)	02KK	6,6	36,5	VE	4,0	D : 15	WB	
132	NW8502	B 51	OU Lutkenbecker Weg - Munster (L 843)	24KB	2,7	20,5	VEG	4,8	MS : A 3	VB	
131	NW8502	B 51	Munster (L 843) - Munster/Handorf (K 16)	24KB	1,8	6,7	VE	4,8	MS : A 3	VB	
130	NW8300	B 51	Munster/Handorf (K 16) - Teigte	24KB	4,9	17,8	VE	5,4	MS : A 4	VB	
133	NW 7100	B 51	Neubau bei Bergisch Born	02KK	2,6	8,9	UVA	4,1	D : 41	VB	
129	NW8633	B 51	OU Koln/Meschmich - A5 Koln-Eiffeltor	03KK	6,1	11,2	VE	5,6	K : V 5	VB	
		B 51	OU Tondorf	02KK	2,8	8,2	OP		K :	KB	WB
134	NW8111	B 54	OU Ochtrup (B 70) OU Steinfurt	03KK	5,2	16,4	VEG	4,2	MS : A 8	VB	
		B 54	OU Drolshagen	02KK	1,5	12,0	OP		AR :	KB	WB
		B 55	OU Engelskirchen/Runderoth	02KK	1,4	20,5	OP		K :	KB	WB
289	NW8125	B 55	OU Lennestadt/ Kirchveschode u l /Bilstem	02KK	4,4	40,9	OP	1,3	AR : V 12	WB	

lfd. Nr. BVWP	Projekt Nr.	Straße	Verkehrseinheit	Typ	Länge	Kosten Bund - Mio.€.	Planungsstand	NKV	Votum RegRate	BMVBW	abweichendes Votum NRW
288	NW7624	B 55	Querspange B 55 - B236 in Grevenbrück	02KK	1,2	26,4	OP	4,0	AR : V 12	WB	KB
137	NW7624	B 55	OU Lslohne	02KK	3,0	12,0	OP	4,0	AR : V 12	VB	
287	NW7624	B 55	OU Meschede	02KK	1,7	37,8	OP	4,0	AR : V 12	WB	
136	NW7624	B 55	OU Warstein	02KK	3,8	30,8	VE	4,0	AR : V 12	VB	
135	NW6605	B 55	OU W. Erwitte	03KK	7,4	44,9	PB	4,9	AR : V 3	VB	
285	NW6805	B 55	OU Lippstadt (L 586n - L 822)	24KK	6,1	7,2	OP	4,9	AR : V 3	WB	
286	NW6805	B 55	OU Lippstadt (L 822 - OU Erwitte)	24KK	4,8	9,5	OP	4,9	AR : V 3	WB	
138	NW6518	B 56	BG D/NL - Tuddern (L 228)	03KK	3,3	8,3	VE	2,6	K : V 22	VB	
139	NW6518	B 56	Tuddern (L 228) - nordl. Gangelt (K 13)	03KK	6,7	24,1	VE	2,6	K : V 22	VB	
140	NW6518	B 56	nordl. Gangelt (K 13) - AS Heinsberg (A 46 / B 221)	03KK	8,3	30,8	VE	2,6	K : V 22	VB	
143	NW8628	B 56	Ostumgeh. Duren (Nord) 1 BA (B 399 - B 264)	04KK	2,6	13,0	VE	4,0	K : V 15	VB	
144	NW8628	B 56	Ostumgeh. Duren (Sud) 2 BA (B 264 - B 56)	02KK	4,3	7,3	VE	4,0	K : V 15	VB	
146	NW8628	B 56	OU Soller	02KK	2,6	3,5	LBA	4,0	K : V 26	VB	
145	NW8628	B 56	OU Fuskirchen/Kuchenheim	02KB	8,2	15,7	UVA	4,0	K : 23	VB	
142	NW8635	B 56	OU Swistal/Miel mit AS A 61	02KK	2,6	6,0	UVA	2,7	K : V 23	VB	
259	NW6130	B 56	Bonn/Kottgen (A 565) (Venusberg) - BN/ Bad Godesb	04KB	5,5	284,3	VE	4,6	K : V 14	WB* N	KB
265	NW6131	B 56	AK Bonn/Cst (A 59) (Ennert) - Dambrioch (A 3)	03KK	6,5	58,7	UVE	9,3	K : V 6	WB*	KB
		B 56	OU St. Augustin/Mulldorf	02KK	3,6	23,4	OP		K :	KB	WB
		B 56	A 59 - Hangelar, 2. Fahrbahn	24KB	1,8	8,4	OP		K :	KB	WB
141	NW8609	B 56	OU Much N	02KK	1,7	3,1	OP	4,7	K :	VB	
290	NW8146	B 57	OU Marienbaum	02KK	3,5	4,5	OP	3,2	K : 36	WB	
201	NW8627	B 57	OU Baal	02KK	2,9	10,1	OP	3,6	K : W 13	WB	
149	NW8142	B 57	OU Gereonsweiler	02KK	2,1	2,0	OP	6,0	K : V 11	VB	
147	NW6143	B 57	OU Baesweiler (B 56 - K 27) Nordabschnitt	02KK	4,1	3,9	OP	4,2	K : V 16	VB	

Ifd. Nr. BVWP	Projekt Nr.	Straße	Verkehrseinheit	Typ	Länge	Kosten Bund - Mio.€	Planungsstand	NKV	Votum RegRäte	BMVBW	abweichendes Votum NRW
148	NW6143	B 57	OU Baesweiler (K 27 - L 240n) Sudabschnitt	02KK	2,8	3,7	OP	4,2	K : V 16	VB	
233	NW6143	B 57	OU Alsdorf	02KK	3,4	3,9	OP	4,2	K : V 16	VB N	
293	NW8155	B 58	OU südlich Geldern	02KK	7,3	16,6	UVE	4,6	D : 21	WB	WB*
152	NW5512	B 58	OU Wesel/Budrich (B 58 - L 460)	02KK	4,2	14,9	VE	5,0	D : 2	VB	
150	NW5512	B 58	L 460 Rheinbrücke (einschl.)	24KK	2,1	31,8	PA	5,0	D : 2	VB	
151	NW5512	B 58	OU Wesel (ost Rheinbrücke - B 8)	04KK	1,6	24,1	VE	5,0	D : 2	VB	
154	NW5512	B 58	OU Wesel (B 8 - B 70)	04KK	2,1	38,7	VE	5,0	D : 2	VB	
292	NW5512	B 58	Wesel (B 70 - A 3)	24KK	5,4	9,1	OP	5,0	D : 2	WB	
155	NW8156	B 58	OU Wulfen	02KK	2,1	11,8	OP	1,7	MS : B 6	VB	WB* N
153	NW8157	B 58	OU Beckum	02KK	3,8	11,7	VE	3,1	MS : B 1	VB	
294	NW8160	B 58	OU Ahlen	02KK	9,3	20,4	OP	3,9	MS : C 2	WB	VB
		B 59	OU Juchen	02KK	5,5	31,8	OP		D :	KB	WB
295	NW 8161	B 59	OU Allrath	03KK	3,0	10,6	OP	4,3	D : 19	WB	
156	NW8161	B 59	OU Rommerskirchen/Sinstden	03KK	10,6	26,2	PA	4,3	D : 28	VB	
157	NW7171	B 61	Lehner/Wittel - Vlotho/Exter (L 860 - A 2)	02KK	5,2	20,3	VEG	2,3	DT : 7	VB	
		B 61	OU Grenze Bielefeld - L 712n	02KK	0,7	2,8	OP		DT :	KB	VB
		B 61	L 712n Herford	02KK	5,1	16,4	OP		DT :	KB	WB
		B 61	OU Stromberg	02KK	1,6	8,9	OP		MS :	KB	WB
159		B 62	Siegtalbrücke (A 45) - Mundersbacher Kreis mit Abzweig Eisenerfeld	02KK	3,1	67,8	PF		AR :	VB	
234	NW5180	B 62	Hilchenbach/Günd - Allentich m OU Lützel	02KK	4,9	14,8	OP	4,5	AR : V 8	VB N	
235	NW5180	B 62	OU Erndtbrück	02KK	6,2	44,6	OP	4,5	AR : V 8	VB N	
158	NW5180	B 62	OU Bad Laasphe	02KK	5,9	45,0	UVI	4,5	AR : V 8	VB	
160	NW8169	B 63	OU Hamm Mittel u Sudabschnitt	02KK	10,0	59,0	UVA	6,0	AR : V 10	VB	

lfd. Nr. BVWP	Projekt Nr.	Straße	Verkehrseinheit	Typ	Länge	Kosten Bund - Mio.€	Planungsstand	NKV	Votum RegRäte	BMVBW	abweichendes Votum NRW
296	NW/8181	B 63	OU Wickede (B 7 - L 795)	02KK	7,4	19,7	OP	2,6	AR : W 10	WB	
163	NW/6109	B 64	OU Warendorf	03KK	9,0	36,4	LEE	5,7	MS : A 5	VB	WB*
161	NW/6109	B 64	OU Reelen	03KK	4,1	13,6	LEE	5,7	MS : A 5	VB	WB*
162	NW/6109	B 64	OU Herzebrock/ Clarholz	03KK	10,4	31,7	LEE	5,7	DT : 4	VB	WB*
236	NW/6506	B 64	Brake/Hembsen - Hoxter	03KK	12,8	39,9	LEV	4,5	DT : 6	VB N	
326	NW/6188	B 65	Pf Oldendorf (l dGr NI/NW) - Lübbecke (B 230)	02KK	11,3	28,1	OP	2,7	DT : 19	WB N	VB N
325	NW/6188	B 65	Lübbecke (B 239) - Hille/Eickhorst (l 803)	02KK	8,5	23,0	OP	2,7	DT : 19	WB N	
164	NW/8610	B 65	OU Minden, Stadtgr. - Erbweg	02KK	4,7	16,2	UVA	4,9	DT : 5	VB	
297	NW/8201	B 66	OU Bielefeld (Hoepfer Str. - l 787)	04KB	4,7	54,3	LE	8,5	DT : 2	WB	KB
168	NW/8189	B 66	Bielefeld/Hillegossen - Leopoldshofer/Aemissen (SIGI H/II cop l 751)	04KB	1,9	9,0	VE	5,3	DT : 2	VB	
170	NW/8190	B 66	OU Oerlinghausen/Helppup	02KK	2,2	7,2	OP	6,7	DT : 2	VB	
169	NW/8190	B 66	OU Lage/Kachtenhausen	02KK	2,0	4,8	OP	6,7	DT : 2	VB	
166	NW/7526	B 66	Lage Lemgo (B 239 - B 238)	03KK	4,8	17,9	UVA	7,5	DT : 1	VB	
165	NW/6203	B 66	Blomberg/Großenmarpe (L 712) - Barntrup (B 66)	02KK	4,2	8,8	LEV	3,9	DT : 9	VB	
167	NW/7622	B 66	OU Barntrup	02KK	6,6	20,3	VE	4,1	DT : 9	VB	
173	NW/204	B 67	Neubau bei Kervenheim (A 5 / - l 77)	02KB	2,3	8,2	LBA	4,7	D : 20	VB	
174	NW/204	B 67	Neubau bei Uedern (L 77 - L 174)	02KB	6,7	17,7	LBA	4,7	D : 20	VB	
172	NW/205	B 67	Rheide (l. 5/2) - Borken (B 70)	03KK	9,7	27,7	PE	4,7	MS : A 7	VB	
1/1	NW/6206	B 67	Reken (K 12) Duimen (B 4/4)	03KK	12,3	23,7	LFV	6,3	MS : A 6	VB	
237	NW/7611	B 70	OU Wellingring	02KK	7,8	14,5	VL	4,3	MS : A 10	VB N	
1/5	NW/611	B 70	OU Heek	02KK	3,3	4,5	VE	4,3	MS : A 10	VB	WB
328	NW/611	B 70	OU Ahaus/Wullen	02KK	4,5	4,8	OP	4,3	MS : C 3	WB N	
327	NW/611	B 70	OU Stadllohn	02KK	2,8	4,2	OP	4,3	MS : C 6	WB N	
329	NW/611	B 70	OU Studlohn	02KK	4,0	6,8	OP	4,3	MS : C 7	WB N	

Ifd. Nr. BVWP	Projekt Nr.	Strabe	Verkehrseinheit	Typ	Länge	Kosten Bund - Mio.€.	Planungsstand	NKV	Votum RegRäte	BMVBW	abweichendes Votum NRW
238	NW6506	B 83	Hexter, Godelheim - Beverungen/Wehrden	02KK	2,6	7,4	LEE	4,5	DT : 6	VB N	
298	NW6305	B 83	OU Beverungen und Lauenforde	02KK	6,2	23,3	LBA	3,9	DT : 14	WB	VB
299	NW6305	B 83	OU Bad Karlshafen Beverungen/Teistelle - L d-Gr H/NW	02KK	1,2	5,8	OP	3,9	DT : 14	WB	VB
176	NW6513	B 220	OU Kieve Kellen (B 220) - B 57	02KK	2,7	7,3	OP	3,5	D : 26	VB	
300	NW6628	B 221	OU Bruggen/Gonholt	02KK	1,5	2,8	OP	5,3	D :	WB	
180	NW6213	B 221	OU Aisbeck	02KK	4,1	8,1	VEG	3,8	K : 19	VB	
179	NW6212	B 221	OU Wildenrath	02KK	1,8	3,9	VEG	3,7	K : 19	VB	
178	NW6212	B 221	OU Wassenberg	02KK	5,5	13,8	VE	3,7	K : 19	VB	
177	NW6212	B 221	OU Unterbruch	02KK	4,8	17,5	VF	3,7	K : 19	VB	
181	NW6304	B 227	sudl. Gelsenkirchen (B 227) f. ssen (A 40) 2. FB	24KK	3,1	7,6	OP	4,7	D : 18	VB	
182	NW6218	B 229	OU Langenfeld (AK Langenfeld - B 229)	02KK	2,1	12,6	LBA	11,0	D : 14	VB	WB
302	NW6309	B 229	Sudumgehung Remscheid/Lennep	02KK	2,1	19,5	VE	3,9	D : 35	WB	VB
330	NW6309	B 229	OU Radevormwald	02KK	3,1	14,6	OP	3,9	K : W 4	WB N	
301	NW6309	B 229	OU Ludenscheid/Brugge	02KK	3,4	31,3	OP	3,9	AR : V 11	WB	WB*
184	NW6309	B 229	OU Neuenrade	02KK	3,3	14,7	VE	3,9	AR : V 11	VB	
183	NW6309	B 229	OU Balve	02KK	4,2	16,8	UVE	3,9	AR : V 11	VB	WB
239	NW6309	B 229	OU Arnsberg/ Muschede	02KK	3,0	8,3	UVA	3,9	AR : V 11	VB N	
303	NW6224	B 233	OU Fröndenberg/ Langschede	02KK	5,4	24,7	OP	3,9	AR : W 9	WB	
304	NW6620	B 235	OU Ludinghausen (Stüd)	02KK	2,7	3,3	OP	4,5	MS :	WB	
305	NW6119	B 236	OU Gievenbruck	02KK	1,6	11,0	L	4,0	AR : V 12	WB	VB
306	NW6225	B 236	OU Lennestadt/ Saalhausen	02KK	1,3	10,8	OP	3,8	AR : V 14	WB	
307	NW6226	B 236	OU Nachrodt (Tunnel und Brücke)	02KK	2,1	50,4	OP	2,2	AR : K 3	WB	
188	NW7100	B 237	Bergisch Born (B 51) - Huckeswagen	02KK	3,5	9,9	UVA	4,1	K : V 17	VB	
185	NW7100	B 237	OU Huckeswagen	02KK	4,0	12,7	VE	4,1	K : V 17	VB	

lfd. Nr. BVWP	Projekt Nr.	Straße	Verkehrseinheit	Typ	Länge	Kosten Bund - Mio.€	Planungsstand	NKV	Votum RegRate	BMVBW	abweichendes Votum NRW
186	NW7100	B 237	OU Wipperfurth	02KK	0,5	2,5	VE	4,1	K : V 17	VB	
187	NW8239	B 237	OU Kreispe	02KK	4,0	15,8	OP	3,1	AR : W 2	VB	
189	NW7503	B 238	OU Lemgo (L 957 L 712)	02KK	3,0	8,8	VE	7,1	DT : 11	VB	
190	NW8527	B 238	OU Kalletal/ Hohenhausen	02KK	4,2	13,8	VE	4,7	DT : 11	VB	
191	NW8527	B 238	OU Kalletal/Lingenholzhausen	02KK	3,0	8,3	VI	4,7	DT : 11	VB	
308	NW8534	B 239	OU Lubbecke	02KK	5,3	68,5	OP	3,7	DT : 15	WB	
194	NW8234	B 239	Kirchlingern - Herford (L 782 - W L 545)	02KK	7,5	34,3	OP	5,3	DT : 8	VB	
193	NW7526	B 239	Herford (A 7) - Bad Salzuflen (K 4)	03KK	2,9	20,3	VE	7,5	DT : 1	VB	
192	NW7526	B 239	Bad Salzuflen (K 4 - L 712)	03KK	2,4	20,1	VEG	7,5	DT : 1	VB	
240	NW8199	B 239	Bad Salzuflen/Scholmar (L 712) - Lags (B 66)	03KK	8,0	26,9	UVA	>10	DT : 1	VB N	
241	NW8199	B 239	OU Lags (B 66 - B 239)	03KK	4,9	16,9	UVA	10,0	DT : 1	VB N	
242	NW7503	B 239	OU Horn/ Bad Memberg	02KK	3,6	10,1	UVE	7,1	DT : 12	VB N	
331	NW8233	B 239	OU Horn/ Bad Memberg/Belle	02KK	2,3	6,5	LE	4,4	DT : 12	WB N	
332	NW8235	B 241	OU Beverungen/ Dahlhausen	02KK	3,5	9,9	OP	2,7	DT : 21	WB N	
334	NW8238	B 252	OU Brake/ Siddessen	02KK	2,0	5,6	OP	2,2	DT : 18	WB N	
333	NW8238	B 252	OU Brake/ Rheder	02KK	1,8	6,2	OP	2,2	DT : 18	WB N	
195	NW8239	B 256	OU Marienheide	02KK	2,1	5,9	OP	4,8	K : W 1	VB	
310	NW7523	B 256	OU Gummersbach mit OU Derschlag	02KK	9,1	83,7	OP	3,8	K : W 5	WB	
309	NW6241	B 256	OU Waldbröl/Denklingen	02KK	11,7	54,2	UVA	2,4	K : V 24	WB	VB
196		B 258n	Aachen - RGR DINL	02KK	3,0	7,0	OP			VB	WB*
243	NW6613	B 258	OU Aachen/Brand m (A 44 L 220)	02KK	1,8	1,9	OP	13,9	K : V 4	VB N	
244	NW6613	B 258	OU Aachen/Brand mit OU Aachen/Kornelmünster (L 220 B 258)	02KK	4,3	14,7	OP	13,9	K : V 4	VB N	WB* N
247	NW6613	B 258	OU Rootgen	02KK	3,5	7,7	OP	>10	K : W 10	VB N	WB* N
248	NW6613	B 258	OU Konzen (B 390 - B 258)	02KK	2,7	4,9	OP	>10	K : W 6	VB N	

lfd. Nr. BVWP	Projekt Nr.	Straße	Verkehrseinheit	Typ	Länge	Kosten Bund - Mio.€-	Planungs- stand	NKV	Votum RegRate	BMV/BW	abweichendes Votum NRW
245	NW6613	B 258	OU Imgenbroich (B 258 - B 399)	02KK	1,8	2,7	OP	>10	K : W 6	VB N	
246	NW6613	B 258	OU Höfen	02KK	2,9	3,4	OP	>10	K : W 12	VB N	
197	NW8249	B 264	OU Golzheim	02KK	1,6	5,3	OP	4,0	K :	VB	
200	NW6254	B 265	OU Hurth/Hermulheim (o) -OU Fiftsdiad/Liblar (o)	24KK	5,6	17,5	VE	4,5	K :	VB	
199	NW6254	B 265	OU Hurth/Hermulheim	04KK	3,4	17,6	VE	4,5	K :	VB	
198	NW6254	B 265	AS Koln / Klettenberg (A 4) - OU Hurth/Hermulheim (o)	24KK	1,7	7,0	OP	4,5	K :	VB	
		B 265	OU Weller in der Ebene	02KB	3,4	7,2	OP		K :	KB	WB
335	NW8256	B 265	OU Heimbach/Heigarten	02KK	1,7	3,3	OP	4,0	K : W 8	WB N	
311	NW7258	B 265	OU Schlieden/Gemund (Zubringer Schliedener Tal)	02KK	6,0	16,4	OP	3,4	K : V 20	WB	
249	NW8260	B 266	OU Kesternich	02KK	1,8	2,3	OP	3,0	K : W 9	VB N	
312	NW8259	B 266	OU Mechernich/Roggendorf	02KK	3,7	10,2	VE	3,1	K : V 21	WB	VB
202	NW8524	B 399	N-OU Duren, B399/B264 Kurstraße	02KK	1,5	6,9	VE	5,9	K : V 12	VB	
203	NW8524	B 399	N-OU Duren, Rurstraße - Jos.-Schregel-Straße	04KK	1,1	4,6	VE	5,9	K : V 12	VB	
201	NW8261	B 399	OU Gey	02KK	2,4	7,1	PE	5,1	K : V 13	VB	
205	NW8916	B 474	OU Otten (B 58 - B 235)	02KK	6,0	8,1	LLV	4,5	MS : A 2	VB	WB
204	NW8616	B 474	OU Datteln	02KK	3,3	14,0	VEG	4,5	MS : A 2	VB	
240	NW7271	B 475	OU Lippetal/ Oestinghausen	02KK	2,7	4,6	LE	7,2	AR : V 13	VB N	VB
206	NW7271	B 475	OU Lippetal/ Iultrop	02KK	3,4	2,0	UVE	7,2	AR : V 13	VB	
313	NW8272	B 475	OU Saerbeck	02KK	4,0	11,2	UVA	3,1	MS : C 5	WB	
208	NW8267	B 475	OU Langerloh/Weskirchen	02KK	3,7	10,2	UVA	3,8	MS : B 7	VB	
207	NW8266	B 475	OU Beckum/Neubeckum (L 792 K 6)	02KK	3,4	9,3	UVA	5,2	MS : B 5	VB	
336	NW8275	B 476	OU Sassenberg	02KK	3,2	5,8	OP	3,9	MS : C 4	WB N	
314+315	NW8273	B 476	OU Versmold	02KK	7,3	18,6	OP	1,7	DT : 23	WB	KB
316	NW8628	B 477	OU Butzheim/Fixheim	02KK	3,1	6,3	OP	4,1	K : W 7	WB	VB

Itd. Nr. BVWP	Projekt Nr.	Straße	Verkehrseinheit	Typ	Länge	Kosten Bund - Mio.€-	Planungsstand	NKV	Votum RegRäte	BMVBW	abweichendes Votum NRW
209	NW8614	B 477	OU O Rommerskirchen	02KK	2,5	5,2	OP	4,7	D : 30	VB	
	NW8278	B 477	OU Mechernich	02KK	3,3	9,8		1,3	K : W 14	KB	WB
337	NW5307	B 480	OU Winterberg/ Niedersfeld	02KK	3,3	5,6	OP	4,8	AR : V 7	WB N	
319	NW6047	B 480	OU Olsberg/Wiemeringhausen	02KK	2,2	6,8	OP	6,4	AR :	WB	
211	NW6047	B 480	OU Olsberg	02KK	3,8	22,0	PE	6,4	AR : V 7	VB	
317	NW5307	B 480	OU Brilon/Alme	03KK	5,7	34,2	UVE	4,8	AR : V 7	WB	
318	NW5307	B 480	OU Wünnenberg - OU Brilon/Alme	03KK	3,4	11,9	UVE	4,8	AR : V 7	WB	WB*
210	NW5307	B 480	OU Bad Wünnenberg	03KK	6,8	26,7	VE	4,8	DT 13	VB	
212	NW8502	B 481	OU Münster (L 587 - B 51)	03KK	3,6	30,1	VEF	4,8	MS : V 3	VB	
320	NW8641	B 482	Porta Westfalica (A 2) - Wesebrücke	24BK	4,3	10,5	OP	2,5	DT : 10	WB	
214	NW8615	B 483	OU Schwelm. (l 551 - B 7)	02KK	3,9	15,8	OP	5,2	AR : W 1	VB	
213	NW8615	B 483	OU Schwelm (B 7 - nordl K 8)	02KK	2,8	12,6	OP	5,2	AR : W 1	VB	
215	NW8282	B 484	OU Overath	02KK	0,9	17,2	UVA	6,6	K : V 9	VB	
216	NW5180	B 508	T-OU Kreuztal (HTS - Querspange B 508)	02KK	2,0	13,8	VE	4,5	AR : V 8	VB	
217	NW5180	B 508	OU Kreuztal/Erndorf (Querspange Kreuztal - L 728)	02KK	6,1	30,7	OP	4,5	AR : V 8	VB	
218	NW5180	B 508	OU S Hilchenbach	02KK	3,4	8,7	OP	4,5	AR : V 8	VB	
321	NW8284	B 513	OU Ilarsewinkel	02KK	5,0	12,8	OP	2,6	DT : 17	WB	
219	NW7624	B 517	Krombach (A 4) - OU Kirchhunder/Welschen Linnst	02KK	5,0	13,7	OP	4,0	AR : V 12	VB	
220	NW7624	B 517	OU Welschen Linnest	02KK	3,5	9,2	OP	4,0	AR : V 12	VB	
222	NW8635	B 525	OU Nottuln/Darup	02KK	3,3	4,7	PE	3,0	MS : B 3	VB	
221	NW8625	B 525	OU Nottuln	02KK	4,9	10,6	VLF	3,0	MS : B 2	VB	
223	NW7288	B 528	OU S Kamp I infort Westabschnitt (B 510 - L 476)	02KK	3,9	8,0	PU	2,5	D : 39	VB	
224	NW7288	B 528	OU S Kamp I infort Ostabschnitt (l. 476 - A 57)	03KK	2,4	12,4	VE	2,5	D : 39	VB	

lfd. Nr. BVWP	Projekt Nr.	Straße	Verkehrseinheit	Typ	Länge	Kosten Bund - Mio.€	Planungsstand	NKV	Votum RegRäte	BMVWBW	abweichendes Votum NRW
---------------	-------------	--------	-----------------	-----	-------	---------------------	---------------	-----	---------------	--------	------------------------------

Legende:

NKV= Nutzen-/Kostenverhältnis

Votum Regionalräte:

- Arensberg (AR) Vordringlicher / Weiterer / kein Bedarf (1 bis X)
- Detmold (D1) Priorität von 0 bis x
- Düsseldorf (D) Priorität von 1 bis x
- Köln (K) Vordringlicher / Weiterer / kein Bedarf (1 bis X)
- Münster (MS) A / B / C (1 bis x)

Typ

- erste Spalte: Fahstreifen vor Bau
- zweite Spalte: Fahstreifen nach Bau
- dritte Spalte: Standstreifen vorher
- vierte Spalte: Standstreifen nachher

Planungsstand:

- LEF/LEA Linienbestimmung beantragt
- LBL Linien bestimmt
- V/LI /LE/VII/BV Unterlagen f. I linienbestimmung werden aufgestellt
- OP ohne Planung
- PA Planfeststellung beantragt
- PB Planfeststellungsbeschluss
- PE Planfeststellung eingeleitet
- PU Planfeststellungsbeschluss unanfechtbar
- UVA UVS hat begonnen
- UVL UVS ist abgeschlossen
- VI/VI.F RE Entwurf in Bearbeitung
- VEG RE-Entwurf genehmigt
- VLV RE-Entwurf vorgelegt
- VP Voplanung hat begonnen
- VU Verkehrsuntersuchung hat begonnen

Einstufung der Vorhaben:

- VB= Vordringlicher Bedarf**
- N = VB oder WB jeweils mit naturschutzfachlichem Nachweis bzw. hohem ökologischem Risiko**
- WB* = Weiterer Bedarf mit Planungsauftrag**

**Die Anlage ist aus technischen
Gründen nicht erfasst worden.**

**Vorlage
Nr. 13/2147**

**Bundesfernstraßenprojekt
NRW**

**Die Anlage 2 (Karte) ist im
Archiv einzusehen.**