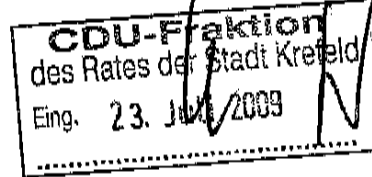




Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung



Freiheit
Einheit
Demokratie

1. u. 4. Fall ?
2. → CDU de (aus)
J. AE

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung • 11030 Berlin

CDU Fraktion im Rat der Stadt Krefeld
Herrn Vorsitzenden Wilfrid Fabel
Rathaus Krefeld
Von-der-Leyen-Platz 1
47798 Krefeld

HAUSANSCHRIFT Invalidenstraße 44, 10115 Berlin
POSTANSCHRIFT 11030 Berlin
TEL 030 2008-2997
FAX 030 2008-8072997
BEARBEITET VON René Firtg
A 20
E-MAIL ref-a20@bmvbs.bund.de
INTERNET www.bmvbs.de

BETREFF **Neu- und Ausbauforderungen zur Verkehrsinfrastruktur an Bund und Land Nordrhein-Westfalen**

BEZUG Ihr Schreiben vom 29. Juni 2009
AZ A 20/3214.2-29
DATUM Berlin, 22.7.2009

Sehr geehrter Herr Fabel,

für Ihr Schreiben vom 29. Juni 2009 danke ich Ihnen auch im Namen von Herrn Bundesminister Tiefensee. Er hat mich gebeten, Ihnen zu antworten.

Ein leistungsfähiges Infrastrukturnetz trägt dazu bei, im Güterverkehr zum einen Warenströme innerhalb Deutschlands zu optimieren und zum anderen den wachsenden Anforderungen der Exportwirtschaft gerecht zu werden. Durch gut ausgebaute Verkehrswege und qualitativ hochwertigen Personennah- und Fernverkehr kann zudem die Attraktivität der Regionen erhöht werden.

Der Bund ist sich der Bedeutung der Infrastrukturanbindungen für die wirtschaftliche Entwicklung des Rhein-Ruhr-Raums als industrielle Kernregion Deutschlands bewusst. Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) und die Bedarfspläne für die Bundesschienenwege und Bundesfernstraßen bilden den verkehrspolitischen Rahmen für Infrastrukturinvestitionen und zeigen maßnahmenscharf den Neu- und Ausbaubedarf im Verkehrswegenetz des Bundes auf.



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung



SEITE 2 VON 3

Der Ausbau hoch belasteter Autobahnen in dicht besiedelten Gebieten, wie der 6-streifigen Ausbau der A 57 zwischen AK Meerbusch und AK Kamp-Lintfort, ist eine besondere Herausforderung. Insbesondere für den 6,5 km langen Abschnitt zwischen AS Krefeld-Oppum und AS Krefeld-Gartenstadt hat das Land Nordrhein-Westfalen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsuntersuchung bereits eine Vielzahl von Ausbauvarianten untersucht. Die Untersuchungen beinhalten sowohl die straßentechnischen Kriterien als auch die Bewertung aus umwelttechnischer, städtebaulicher und wirtschaftlicher Sicht. Neben verschiedenen Ausbauvarianten in vorhandener Dammlage wurde auch eine Tieferlegung (Tunnel/Trog) der A 57 zwischen AS Krefeld-Zentrum und AS Krefeld-Gartenstadt näher untersucht. Mit Ratsbeschluss vom 21.11.2007 hatte die Stadt Krefeld gefordert, dass die A 57 „auf dem gesamten Krefelder Stadtgebiet“ (rd. 10 km) in einer Tunnel-Troglösung, die noch über die bisher untersuchten Tunnellösungen hinaus geht, verlaufen solle. Angesichts der dichten Besiedlung in weiten Teilen Nordrhein-Westfalens gibt es seitens der Kommunen eine Reihe von Tunnelforderungen. Vor diesem Hintergrund bitte ich um Verständnis dafür, dass der Bund im Einzelfall jeweils nur der wirtschaftlichsten Variante, die alle gesetzlichen Anforderungen erfüllt, zustimmen kann. Die vorgenannten Untersuchungen sind abgeschlossen, ein Votum des Landes Nordrhein-Westfalen liegt dem BMVBS jedoch noch nicht vor.

Auch die Planungen für den Ausbau der B 288 zur A 524 werden vom zuständigen Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen voran getrieben. Hier ist die Verkehrsuntersuchung abgeschlossen. Im Rahmen der Vorplanung werden die straßentechnischen Varianten untersucht. Weiterhin ist die Umweltverträglichkeitsstudie in Arbeit.

Der Deutsche Bundestag hat mit dem Fünften Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG) den neuen Bedarfsplan (BPL) für die Bundesfernstraßen beschlossen. Das Gesetz ist am 16.10.2004 in Kraft getreten. Der Bau der B 9, Westtangente Krefeld, wurde in die Dringlichkeit „Weiterer Bedarf“ eingestuft. Somit besteht für diese Maßnahme kein Planungsauftrag des Bundes an das Land Nordrhein-Westfalen.

Der Entscheidungsprozess zu dem „Eisernen Rhein“ wird vom BMVBS intensiv vorangetrieben. Der Bund steht unverändert zu der bisherigen Einigung mit Belgien und den Niederlan-



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung



Freiheit
Einheit
Demokratie

SEITE 3 VON 3

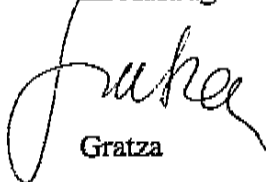
den, wonach eine Wiederinbetriebnahme des Eisernen Rheins in seinem bisherigen Trassenverlauf möglich ist. Der Bund ist allerdings auch bereit, hiervon abweichend eine andere Lösung (A 52-Variante) zu unterstützen, wenn über die hieraus resultierenden erheblichen Mehrkosten eine Einigung erzielt werden kann. Das Ergebnis des laufenden Abstimmungsprozesses bleibt abzuwarten. Der Baubeginn für das Projekt ist offen.

Die Ausbaustrecke (Venlo -) Grenze D/NL – Kaldenkirchen – Viersen/Rheydt – Rheydt-Odenkirchen ist ein Projekt des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege. Es umfasst den zweigleisigen Ausbau der Streckenabschnitte Kaldenkirchen – Dülken und Rheydt – Rheydt-Odenkirchen. Das Projekt ist in die laufende Bedarfsplanüberprüfung einbezogen. Dabei wird sich zeigen, ob der Projektzuschnitt dem prognostizierten Verkehrsaufkommen genügen kann. Ein Baubeginn kann noch nicht benannt werden.

Für den Niederrhein gilt es, den derzeitigen Zustand zu erhalten und unter Berücksichtigung der schifffahrtsrelevanten und wasserwirtschaftlichen Ziele örtlich zu verbessern. Hierzu gehört auch eine Prüfung, inwieweit eine größere Fahrrinntiefe als 2,50 m unter dem gleichwertigen Wasserstand (definierter Niedrigwasserstand) zwischen Krefeld und Köln ermöglicht werden kann.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag


Gratza