

und Verkehr auf Anfrage mitgeteilt hat, wird der Vorentwurf für diese Ausbaumaßnahme derzeit überarbeitet, insbesondere hinsichtlich des Lärmschutzes. Mit der Fertigstellung der Entwurfsunterlagen wird nunmehr Ende 2012 gerechnet. Das Planfeststellungsverfahren soll voraussichtlich im zweiten Halbjahr 2013 eingeleitet werden.

132. Abgeordneter
**Ulrich
Kelber**
(SPD)
- Welche Kriterien haben zu einer Aufnahme in die Liste der weiteren Vorhaben des Investitionsrahmenplans 2011–2015 geführt, und warum ist dort die A 565 in Bonn trotz der extrem hohen Belastung (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke über 90 000 Kfz) nicht aufgeführt?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Enak Ferlemann vom 10. April 2012

Der Investitionsrahmenplan (IRP) 2011–2015 ist wie sein Vorgänger kein Finanzierungsplan, sondern steckt den Planungsrahmen für Investitionen des Bundes für die Bundesschienenwege, Bundeswasserstraßen und Bundesfernstraßen bis 2015 ab. Demzufolge sind im IRP nur die Maßnahmen enthalten, die im Bau sind, die Baurecht haben oder dieses bis 2015 erreichen können. Unter der Kategorie D „Weitere wichtige Vorhaben“ sind Vorhaben aufgeführt, die sich überwiegend in frühen Planungsstadien befinden (z. B. Vorentwurf, Vorentwurf genehmigt, Linienbestimmung), deren Planung aber weiter vorangetrieben bzw. abgeschlossen werden soll. Ziel ist es, diese Projekte nach 2015 beginnen zu können.

Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist lediglich der sechsstreifige Ausbau der A 565 zwischen der Anschlussstelle Bonn-Beuel-Nord und dem Autobahndreieck Bonn-Nordost in den Vordringlichen Bedarf mit geschätzten Kosten in Höhe von rd. 37 Mio. Euro eingestuft. Dieses Vorhaben befindet sich noch im frühen Stadium der Vorplanung, so dass eine Berücksichtigung im IRP nicht möglich war. Im Rahmen der Beteiligung der Länder hat die Landesregierung von Nordrhein-Westfalen die Aufnahme der A 565 auch nicht vorgeschlagen.

133. Abgeordnete
**Dr. Bärbel
Kofler**
(SPD)
- Ist der Bundesregierung bekannt, wie viel Prozent des Flugverkehrs des Flughafens Salzburg über Freilassing abgewickelt werden, und welche Aufteilung hält die Bundesregierung hinsichtlich der Belastung für die Anrainer in Freilassing für gerecht?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Enak Ferlemann vom 13. April 2012

Auf der Grundlage der Flugbewegungszahlen am Flughafen Salzburg im Jahr 2010 seitens der österreichischen Flugsicherung Austro Control ist im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung folgende prozentuale Aufteilung berechnet worden: