

**Antwort**  
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich)  
und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
— Drucksache 13/825 —**

**Wesertunnel als Teilstück einer Ost-West-Transitstrecke**

Nach einer Kosten-Nutzen-Analyse zum Projekt „Weserquerung bei Kleinensiel“ vom 9. April 1992 wurde diese zunächst nur als „weiterer Bedarf“ ausgewiesen, inzwischen allerdings als „Vordringlicher Bedarf“.

Vorbemerkung

Die zukünftige Bundesstraße 437 mit der Weserquerung südlich von Bremerhaven wird innerhalb des Bundesfernstraßennetzes die Bundesstraße B 212 westlich der Weser mit der Autobahn A 27 östlich der Weser verbinden.

Nach dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 1992, der Grundlage für die Bundesfernstraßenplanungen bis zum Jahr 2012 ist, sind direkte Weiterführungen nicht vorgesehen. Somit ist die B 437 nicht Teilstück einer Ost-West-Transitstrecke.

1. Welche Gründe waren ausschlaggebend für die Einstufung „Vordringlicher Bedarf“?

Die Weserquerung war im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 1992 (BVWP '92), Stand 9. April 1992, entsprechend dem Ergebnis der gesamtwirtschaftlichen Bewertung in der Stufe

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 30. März 1995 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

„Weiterer Bedarf“ enthalten. Im Zuge der Abstimmung dieses Entwurfs mit den Bundesländern wurde unter Abwägung aller maßgeblichen Daten und Fakten mit dem Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr Einvernehmen erzielt, die Weserquerung in den „Vordringlichen Bedarf“ zu übernehmen.

Bei dieser Entscheidung wurde von den Überlegungen ausgegangen, wie sie in der Antwort zu Frage 2 dargelegt sind.

Der Deutsche Bundestag hat mit der Verabschiedung des Vierten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes am 30. Juni 1993 die Einstufung des Projektes in den „Vordringlichen Bedarf“ des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen 1992 bestätigt.

2. Wie bewertet die Bundesregierung die regionalen Effekte für die Kommunen im Unterweserraum (Kaufkraftabzug zum Oberzentrum Bremerhaven, Mindereinnahmen im Tourismus usw.)?

Die Unterweser trennt zwei Wirtschaftsregionen voneinander, deren Wirtschaftskraft und Wettbewerbsfähigkeit insbesondere wegen der unzureichenden Verbindung zwischen diesen beiden Regionen zunehmend unter dem Standortnachteil leiden.

Die Arbeitslosigkeit ist seit Jahrzehnten überdurchschnittlich hoch. Von Bedeutung ist dabei, daß die Arbeitsmarktregionen auf beiden Seiten der Unterweser fast völlig durch den Strom getrennt sind. Die Pendlerströme sind sehr schwach, ein Austausch von Arbeitnehmern, Dienstleistungen und Warentransporten findet nur eingeschränkt statt; die Regionen können sich gegenseitig nicht stützen.

Die Bundesregierung sieht daher in dem Wesertunnel eine wesentliche Maßnahme, die geschilderten negativen Effekte zu beseitigen, zumindest aber zu mildern. Der Waren- und Dienstleistungsaustausch wird gestärkt, ein vergrößerter Arbeitsmarkt ist für Arbeitnehmer wie für Arbeitgeber von Vorteil, die Fremdenverkehrswirtschaft wird belebt. Befürchtungen hinsichtlich eines möglichen Kaufkraftabzuges werden auch von der Landesregierung Niedersachsens nicht geteilt, weil sich an der konsumorientierten Ausrichtung der gesamten Region kaum etwas ändern wird.

3. Wie hoch werden die Kosten für dieses Projekt veranschlagt?

Die Kosten sind zur Zeit mit rd. 560 Mio. DM ermittelt.

4. Wie bewertet die Bundesregierung die Umweltschäden, die von diesem Projekt ausgehen?

Umweltschäden gehen von diesem Projekt nicht aus; im übrigen wurden und werden wie bei allen Verkehrswegeplanungen evtl. Umweltbeeinträchtigungen und Umweltrisiken nach Maßgabe der gesetzlichen Vorschriften und technischen Richtlinien behandelt.

5. Wie bewertet die Bundesregierung den volkswirtschaftlichen und verkehrspolitischen Nutzen?

Im Rahmen der gesamtwirtschaftlichen Bewertung zum Bundesverkehrswegeplan 1992 (BVWP '92) wurde für die Bundesstraße 437 mit der Weserquerung die Bauwürdigkeit festgestellt. Das heißt, bei Realisierung der Maßnahme ist mit einem gesamtwirtschaftlichen Nutzen zu rechnen. Der Projektnutzen aus den einzelnen Nutzenkomponenten

- Transportkostensenkungen,
- Kosten der Wegeerhaltung (negativ),
- Beiträge zur Verkehrssicherheit,
- Verbesserung der Erreichbarkeit,
- Regionale Effekte,
- Umwelteffekte

zum Beispiel summiert sich auf rd. 18,6 Mio. DM. Dies bedeutet, daß nach der Realisierung der Maßnahme jährliche Einsparungen von rd. 18,6 Mio. DM erzielt werden.

6. Plant die Bundesregierung eine private Vorfinanzierung dieses Projektes?

Ja.

7. Wenn ja, soll das Projekt durch die Erhebung von Mautgebühren finanziert werden?

Nein.

8. Welchen Stand hat das Planfeststellungsverfahren, und welche Rechtsauffassung hat die Bundesregierung hinsichtlich der Möglichkeiten einer Einstellung bzw. einer Neueröffnung?

Die Anhörung im Planfeststellungsverfahren ist abgeschlossen, der Planfeststellungsbeschluß wird für 1995 erwartet. Soweit erkennbar, sind weder eine Einstellung des Planfeststellungsverfahrens noch eine Neueröffnung erforderlich.

