

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Herbert Behrens, Sabine Leidig, Annette Groth, Thomas Lutze und der Fraktion DIE LINKE.

Unklarheiten bezüglich des Bauabschnitts 2.2 der Autobahn 281

Die Autobahn 281 in Bremen als nordwestliche Eckverbindung zwischen der A 1 und der A 27 befindet sich seit mehr als drei Jahrzehnten in der Planung. Lediglich einzelne Bauabschnitte wurden bisher realisiert. Die Anbindung an die A 1 südlich von Bremen und die A 27 Richtung Bremerhaven und Cuxhaven durch eine Weserquerung stehen noch aus.

Mit der A 281 als Autobahnring um Bremen herum soll laut der Projektmanagementgesellschaft DEGES – Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH und dem Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, Dr. Joachim Lohse, die Güterverkehrsanbindung der bremischen Wirtschaftszentren verbessert und Wohngebiete in der Hansestadt vom Durchgangsverkehr entlastet werden.

Im Bremer Süden war dafür bis zum Jahr 2003 im „Vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) ein Bauabschnitt 5 der A 281 von der Bremer Neustadt unter der Start- und Landebahnerweiterung des Flughafens hindurch zur A 1 bei Brinkum vorgesehen.

Im BVWP aus dem Jahr 2003 wurde dieses Konzept jedoch aufgegeben. Zunächst soll mit dem Bauabschnitt 2.2 ein Lückenschluss zur A 1 Richtung Hamburg/Hannover umgesetzt werden. Die Verbindung zur A 1 bei Brinkum steht als Bundesstraße 6 neu nur noch im Abschnitt „Weiterer Bedarf“.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat Ende Oktober 2014 den Gesehenvermerk für eine Neuplanung des Teilstücks 2.2 der A 281 erteilt. Es soll den bereits im Januar 2008 freigegebenen Autobahnabschnitt 2.1. in der Bremer Neustadt an den Autobahnzubringer Arsten und zur A 1 anschließen und führt durch Wohngebiete der Bremer Ortsteile Neustadt und Obervieland. Die Neuplanung wurde notwendig, nachdem das Bundesverwaltungsgericht am 24. November 2010 den ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss für rechtswidrig und nicht vollziehbar erklärt hatte.

Trotz dieser planungsrechtlichen Unklarheiten und der strengen Vorgaben der „Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015“ (Grundkonzeption) ist der Bauabschnitt 2.2 der A 281 in der „Übersicht über die laufenden und den Bundesverkehrswegeplan vorgeschlagenen Vorhaben der Bundesfernstraßen“ (Stand: 5. September 2014) als „Laufendes Vorhaben“ klassifiziert und würde demnach keiner erneuten gründlichen Überprüfung unterzogen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Durch welche Maßnahmen wird die Bundesregierung bei der Aufstellung des BVWP 2015 der „Richtschnur“ folgen, „alle Vorhaben“ neu zu bewer-

ten, die am Beginn des Erarbeitungsprozesses des BVWP 2015 „noch nicht im Bau waren“ (Grundkonzeption, S. 21)?

2. Wie begründet die Bundesregierung die Aufnahme des Bauabschnitts 2.2 der A 281 in die Kategorie „Laufende Vorhaben“ (Übersicht, S. 15) angesichts der Tatsache, dass für diesen Bauabschnitt keine rechtskräftige Planfeststellung vorliegt?
3. Wird die Realisierung dieses Bauabschnitts im Rahmen einer Öffentlich-Privaten-Partnerschaft geprüft, und wenn ja, bis wann wird der Abschluss eines Konzessionsvertrages angestrebt?
4. Durch welche konkreten Maßnahmen wird die Bundesregierung sicherstellen, dass bei der Aufstellung des BVWP 2015 der „Prüfung von Alternativen [...] ein deutlich höheres bekommen (wird)“ (Grundkonzeption, S. 19)?
5. Kommen nur seitens der Länder vorgeschlagene Alternativen in Betracht (bitte begründen), und wenn nein, nach welchen Kriterien wird die Bundesregierung darüber entscheiden, ob und welche Alternativen geprüft werden?
6. Werden Alternativen zum Bau des Abschnitts 2.2 der A 281 geprüft?
Wenn nein, warum nicht?
Wenn ja, welche?
7. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorschlag von Bürgerinitiativen, zur im BVWP 2003 vorgesehenen Linienführung vom Ende des Bauabschnitts 2.1 am Neuenlander Ring unter dem Bremer Flughafen hindurch zur A 1 bei Brinkum zurückzukehren und diese als vierspurige Bundesstraße 6 neu zu realisieren?
8. Existiert für den geplanten Bauabschnitt 2.2 eine Nutzen-Kosten-Analyse gemäß der Vorgaben des Bewertungsverfahrens für den BVWP 2003 und wenn ja, mit welchem Ergebnis?
9. Auf welcher Grundlage (vor allem unterstellte durchschnittliche Verkehrsstärke und Zeitersparnis) wurde das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) für dieses Teilstück ermittelt, und welcher Kostensatz wurde bei der Berechnung des NKV zugrunde gelegt?
10. Von welchen Kosten geht die Bundesregierung für die Realisierung des Bauabschnittes 2.2 der A 281 aktuell aus, und von welcher durchschnittlichen Verkehrsstärke ist angesichts aktueller Verkehrszählungen derzeit auszugehen?
11. Wie unterscheidet sich nach Auffassung der Bundesregierung der verkehrliche und gesamtwirtschaftliche Nutzen des geplanten Bauabschnitts 2.2 von dem Nutzen einer Lösung, auf die Autobahn zum Zubringer Arsten zu verzichten und stattdessen nur die schon im Januar 2002 planfestgestellte ampelfreie vierspurige Auf- und Abfahrt vom Bauabschnitt 2.1 auf die B 6 zu realisieren?
12. Welche Unterschiede gibt es insbesondere bei den Komponenten der Nutzen-Kosten-Analyse „Verbilligung von Beförderungsvorgängen“ und „Verbesserung der Erreichbarkeit“?
13. Weshalb hat die Bundesregierung es bisher abgelehnt, die Kosten für den Bau der vierspurigen Auf- und Abfahrt am Ende des Bauabschnitts 2.1 zu übernehmen, obwohl sie von der Bremischen Bürgerschaft und vom Bremer Senat wiederholt darum gebeten wurde?
14. In welchem Verhältnis stehen nach Ansicht der Bundesregierung die möglichen Vorteile nach Freigabe des Autobahnabschnitts 2.2 zu den für den Ver-

kehr, die Wirtschaft und die Menschen in den angrenzenden Wohngebieten entstehenden Nachteilen und Belastungen während der Bauphase?

15. Wann wird die Prüfung abgeschlossen sein, ob „die [...] als gebunden geltenden Vorhaben [...] tatsächlich [...] bis Ende 2015 in Bau gehen werden“ (Grundkonzeption, S. 52), und wann werden die Prüfergebnisse veröffentlicht (ggf. Veröffentlichungstermine von Zwischenberichten mit angeben)?
16. Von welchem Baubeginn des Abschnitts 2.2 geht die Bundesregierung aus, und wann ist nach Kenntnis der Bundesregierung mit einer rechtskräftigen Planfeststellung zu rechnen?
17. Entfallen die einzelnen Bauabschnitte des laufenden Baus der A 281 „unabhängig voneinander einen verkehrlichen Nutzen“ und müssen demnach gemäß der Grundkonzeption „die noch nicht begonnenen Abschnitte nach Einzelfallprüfung ggf. in die Neubewertung des BVWP 2015“ (Grundkonzeption, S. 52) einbezogen werden, und wenn ja, welche (bitte begründen)?
18. Nach welchen Kriterien erfolgt diese Einzelfallprüfung?
19. Nach welchen Kriterien erfolgt die Prüfung der Unabhängigkeit des verkehrlichen Nutzens (bitte exemplarisch am Bauabschnitt 2.1 darstellen)?
20. Wann wird abschließend darüber entschieden, welche Projekte im Bezugsfall des BVWP 2015 enthalten sein werden, und welchen Anforderungen müssen diese Projekte genügen?
21. Gibt es besondere Möglichkeiten für Bürgerinnen und Bürger, sich im Rahmen der Beteiligungsphase zum BVWP 2015 konkret in den Prozess der Aufstellung des BVWP einzubringen?

Berlin, den 7. Januar 2015

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

