

Antwort der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Herbert Behrens, Sabine Leidig,
Annette Groth, Thomas Lutze und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 18/3706 –**

Unklarheiten bezüglich des Bauabschnitts 2.2 der Autobahn 281

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

1. Durch welche Maßnahmen wird die Bundesregierung bei der Aufstellung des BVWP 2015 der „Richtschnur“ folgen, „alle Vorhaben“ neu zu bewerten, die am Beginn des Erarbeitungsprozesses des BVWP 2015 „noch nicht im Bau waren“ (Grundkonzeption, S. 21)?

Im Rahmen des BVWP 2015 werden alle angemeldeten Projekte, mit Ausnahme der Maßnahmen des Bezugsfalls, bewertet. In die Anmeldungen werden neben neuen Vorhaben auch die noch nicht begonnenen Projekte des geltenden Bedarfsplans einbezogen. Die Liste aller für den BVWP vorgeschlagenen Projekte einschließlich der Maßnahmen des Bezugsfalls ist veröffentlicht.

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?

Für die Bauabschnitte 2.1 und 2.2 der A 281 wurden und werden in nächster Zeit umfangreiche Investitionen getätigt. Würden diese Projekte nicht vollständig verkehrswirksam, wären die bereits verausgabten Mittel zumindest teilweise verlorene Investitionen. Dies soll unbedingt vermieden werden. Aus diesen Gründen erfolgte die Aufnahme des Bauabschnittes 2.2 der A 281 in den Bezugsfall.

Das Projekt A 281 Weserquerung wird im Rahmen des BVWP 2015 erneut bewertet.

3. Wird die Realisierung dieses Bauabschnitts im Rahmen einer Öffentlich-Privaten-Partnerschaft geprüft, und wenn ja, bis wann wird der Abschluss eines Konzessionsvertrages angestrebt?

Nein.

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?

Die Fragen 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Für jedes erwogene Investitionsvorhaben der Bundesfernstraßen ist nachzuweisen, dass eine Prüfung von Alternativen erfolgt ist. Diese Alternativen müssen weitgehend vergleichbar das vorhandene verkehrliche Problem lösen oder mindern und dürfen wirtschaftlich nicht wesentlich ungünstiger sein. Die Bundesregierung hat die Länder gebeten, im Rahmen der Projektanmeldungen von Dritten vorgeschlagene Alternativen in eigener Verantwortung – aber unter Berücksichtigung der eingangs erläuterten Bedingungen – zu prüfen und ggf. zu berücksichtigen.

6. Werden Alternativen zum Bau des Abschnitts 2.2 der A 281 geprüft?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, welche?

Nein. Für das verkehrliche Gesamtkonzept der A 281 ist der Bauabschnitt 2.2 unbedingt erforderlich. Ein Verzicht auf die Realisierung des Bauabschnittes 2.2 ist keine geeignete Alternative. Auf die Antwort zu Frage 11 wird verwiesen.

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?

Dem Vorschlag der Bürgerinitiative kann nicht gefolgt werden. Alternativen zu dem o. g. Vorschlag werden im Rahmen der Aufstellung des neuen BVWP bewertet. Hierbei handelt es sich um die B 6n, die als Verbindung zwischen dem Bauabschnitt 2.2 und der A 1 bei Brinkum sowohl als Flughafenunterführung als auch als Flughafenumfahrung für die Aufnahme in den BVWP bzw. den Bedarfsplan für Bundesfernstraßen angemeldet wurde.

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?

Die Fragen 8 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Nein, für Teilabschnitte werden keine Nutzen-Kosten-Verhältnisse (NKV) ermittelt. Das Gesamtprojekt A 281 hat aktuell ein NKV von 3,9.

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?

In diesem Planungsstadium geht die Bundesregierung von rund 143 Mio. Euro für die Realisierung des Bauabschnittes 2.2 aus. Hierin berücksichtigt sind die Mehrkosten für die städtebauliche Ergänzungsplanung (Tunnel), die von Bremen zu tragen sind. Die Kostenfortschreibung wird zurzeit überarbeitet. Verkehrszählungen liegen für den Bauabschnitt 2.2 nicht vor, da es sich um eine neue Netzkonzeption handelt. Gemäß Bedarfsplanprognose 2030 ist von einer Kfz-Belastung mit 62 000 Kfz/Werhtag im Bauabschnitt 2.2 der A 281 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?

Mit dem Verzicht der Realisierung des Bauabschnittes 2.2 wäre eine hohe Verkehrsbelastung auf der Neuenlander Straße und daraus resultierend eine hohe Belastung für die Anwohner durch Lärm und Luftschadstoffe verbunden, die teilweise erheblich oberhalb der gesetzlichen Grenzwerte liegen würde. Für die Nutzer dieser Straße selbst verbliebe ein hohes Risiko an täglichen Staus. Der verkehrliche und gesamtwirtschaftliche Nutzen der gesamten A 281 kann nur mit der Fertigstellung des Bauabschnittes 2.2 realisiert werden.

12. Welche Unterschiede gibt es insbesondere bei den Komponenten der Nutzen-Kosten-Analyse „Verbilligung von Beförderungsvorgängen“ und „Verbesserung der Erreichbarkeit“?

Der Bauabschnitt 2.2 wird nicht erneut bewertet. Es liegen daher keine weiteren Erkenntnisse über die Unterschiede bei den Komponenten der Nutzen-Kosten-Analyse vor.

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?

Die Prüfung zur Bereitstellung von Finanzmitteln für dieses Provisorium ergab, dass unter den maßgeblichen Gesichtspunkten der Bundeshaushaltsordnung von Notwendigkeit und Wirtschaftlichkeit nicht erkennbar war, dass der nachträgliche Umbau des vorhandenen Provisoriums zu einer vierstreifigen Auf- und Abfahrt am Neuenlander Ring haushaltsrechtlich begründbar wäre.

14. In welchem Verhältnis stehen nach Ansicht der Bundesregierung die möglichen Vorteile nach Freigabe des Autobahnabschnitts 2.2 zu den für den Verkehr, die Wirtschaft und die Menschen in den angrenzenden Wohngebieten entstehenden Nachteilen und Belastungen während der Bauphase?

Die Realisierung des Bauabschnittes 2.2. stellt ein wichtiges Teilstück der nord-westlichen Eckverbindung zwischen den bestehenden Bundesautobahnen A 1 und A 27 dar. Die A 281 dient neben einer deutlich verbesserten Erschließung der Häfen, des Güterverkehrszentrums und des Flughafens vor allem der maßgeblichen Verkehrsentlastung des Bremer Straßennetzes. Insbesondere die hohe Verkehrsbelastung auf der Neuenlander Straße und den damit verbundenen hohen Belastungen für die Anwohner durch Lärm und Luftschadstoffe kann durch die Realisierung des Bauabschnittes 2.2. deutlich reduziert werden. Die maßgeblichen langfristigen Vorteile für den Verkehr und die Wirtschaft sowie die Entlastung der Anwohner überwiegen die kurzzeitigen Nachteile der Anwohner während der Bauphase, die leider nicht vermieden werden können.

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)?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

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?

Nach Auskunft der Auftragsverwaltung Bremen beabsichtigt diese die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens in 2015. Die Dauer kann ohne Klagen mit zwei Jahren abgeschätzt werden. Belastbare Aussagen zu einem Baubeginn sind in diesem Planungsstadium noch nicht möglich.

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)?

Auf die Antwort zu Frage 2 wird verwiesen.

18. Nach welchen Kriterien erfolgt diese Einzelfallprüfung?

Die Einzelfallprüfungen erfolgten ausschließlich aus netzkonzeptionellen Überlegungen heraus.

19. Nach welchen Kriterien erfolgt die Prüfung der Unabhängigkeit des verkehrlichen Nutzens (bitte exemplarisch am Bauabschnitt 2.1 darstellen)?

Der Bauabschnitt 2.1 kann ohne den Bauabschnitt 2.2 nicht den erwünschten verkehrlichen Nutzen erzielen.

20. Wann wird abschließend darüber entschieden, welche Projekte im Bezugsfall des BVWP 2015 enthalten sein werden, und welchen Anforderungen müssen diese Projekte genügen?

Auf die Antwort zu Frage 2 wird verwiesen.

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?

Eine Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf des BVWP 2015 wird voraussichtlich im Herbst 2015 erfolgen. Die Bekanntmachung soll über das Verkehrsblatt, das Internetangebot des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur und per Pressemitteilung erfolgen.

