

Mitteilung des Senats vom 17. Juni 2014**Nutzen und Kosten des Bauabschnitts 2.2 der Autobahn 281**

Die Fraktion DIE LINKE hat unter Drucksache 18/1354 eine Große Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die vorgenannte Große Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung

Der Bauabschnitt 2.2 Neuenlander Ring–Kattenturmer Heerstraße ist Bestandteil der Autobahneckverbindung A 281 zwischen der BAB A 27 und der BAB A 1. Dieser Bauabschnitt ist zusammen mit den bereits realisierten Bauabschnitten 2.1, 3.1 und dem sich im Bau befindende Bauabschnitt 3.2 sowie dem Bauabschnitt 4 (Weserquerung) im Bedarfsplan 2003 in den Vordringlichen Bedarf (VB) eingestuft. Voraussetzung für diese Einstufung ist die gesamtwirtschaftliche Bewertung der Projekte (Nutzen-Kosten-Verhältnis). Diese Bewertung sowie der gesamte Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes werden vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur aufgestellt und im Gesetzgebungsverfahren vom Bundestag und Bundesrat beraten und beschlossen. Mit der Einstufung eines Vorhabens in die Kategorie VB wird der verkehrliche Bedarf und somit seine Wirtschaftlichkeit nachgewiesen.

Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass von der Projektanmeldung für den Bedarfsplan bis zur endgültigen Genehmigung eines Planes von dem für Verkehr zuständigen Bundesministerium Kostenermittlungen entsprechend dem Projektfortschritt jeweils erstellt und genehmigt werden. Dabei werden auch Planänderungen berücksichtigt.

Die ursprüngliche vom Bund genehmigte und planfestgestellte Planung für den Bauabschnitt 2.2 wurde u. a. aufgrund des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts vom 24. November 2010 geändert.

In dem Beschluss vom 18. Oktober 2012 hat die Bürgerschaft (Landtag) begrüßt, dass sich Senat und Bundesregierung auf die städtebaulich vorteilhafte und anwohnerverträgliche Trassenlage der Variante 4SÜD verständigen konnten und seine Unterstützung für die vom Senat und Bundesverkehrsministerium abgestimmte Variante 4SÜD modifiziert als Grundlage für die weiteren Planungs- und Umsetzungsschritte erklärt. Auf Grundlage dieses Beschlusses wurde die Variante Süd modifiziert weiter ausgearbeitet und dem Bund als Basis für die Erteilung des Gesehenvermerks vorgelegt.

Die Einstufung des Bauabschnitts 2.2 in den vordringlichen Bedarf erfolgte auf Basis von Berechnungen, die die gesamte Autobahneckverbindung A 281 berücksichtigen. Dabei wurde ein Nutzen-Kosten-Faktor von 5,38 errechnet. Eine Bewertung von einzelnen Bauabschnitten liegt nicht vor. Das Bundesverkehrsministerium beabsichtigt nicht, den Bauabschnitt 2.2 im Rahmen der aktuellen Erarbeitung des Bundesverkehrswegeplans 2015 einer gesonderten Bewertung zu unterziehen.

Kosten des geplanten Bauabschnitts 2.2

1. Welche Kosten waren für den Bauabschnitt 2.2 ursprünglich im Bundesverkehrswegeplan 2003 veranschlagt?

Im Bundesverkehrswegeplan 2003 (BVWP 2003) sind 63,6 Mio. € dargestellt (Kostenstand 2001). Die Projektanmeldung erfolgte auf Basis einer Grobpla-

nung. Im Zuge der Planungskonkretisierung der angemeldeten Variante wurde ein Kostenvolumen von 77,5 Mio. € ermittelt und vom Bund mit dem sogenannten Gesehenvermerk anerkannt (Kostenstand 2006).

2. Von welchen Gesamtkosten für diesen geplanten Bauabschnitt geht der Senat aktuell aus, und auf welcher Grundlage?

Der Senat geht derzeit von Gesamtkosten in Höhe von 142,841 Mio. € aus. Basis ist die Kostenberechnung im Rahmen der Erstellung der Entwurfsunterlagen nach den „Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau (RE-Entwurf).“

3. Welchen Anteil der Kosten für den geplanten Bauabschnitt 2.2 wird der Bund übernehmen, welchen Anteil Bremen? Welche Titel des bremischen Haushalts werden dadurch belastet?

Von den Gesamtkosten in Höhe von 142,841 Mio. € übernimmt der Bund 112,241 Mio. €. Der dargestellte bremische Anteil beträgt 30,6 Mio. €. Hierzu wurden Verpflichtungsermächtigungen für 2016 bis 2020 in Höhe von jeweils 6 120 000 € p. a. im Haushalt berücksichtigt. Diese Finanzierung wurde durch den Bremer Senat am 26. November 2013, die staatliche Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie am 28. November 2013 und den staatlichen Haushalts- und Finanzausschuss am 6. Dezember 2013 beschlossen.

4. Wie hoch sind die bisherigen Planungskosten für den geplanten Bauabschnitt 2.2, und welche Planungs- und Bauleitungskosten werden für dieses Teilstück insgesamt prognostiziert? Aus welchem Haushalt wurden und werden diese Kosten finanziert?

Die Planungs- und Bauleitungskosten für solche Maßnahmen betragen ca. 18 bis 20 % der Baukosten.

Die Planungskosten sind bei der Haushaltsstelle 0687/730 16-0 (alt AIP) berücksichtigt.

Nutzen des geplanten Bauabschnitts 2.2

5. Wann und auf Grundlage welcher Annahmen wurde der verkehrliche und gesamtwirtschaftliche Nutzen des geplanten Bauabschnitts 2.2 ermittelt?

Grundlage für die Ermittlung des verkehrlichen und gesamtwirtschaftlichen Nutzens des geplanten Bauabschnitts ist die prognostizierte Verkehrsentwicklung mit der seinerzeit bei der Aufstellung des Bedarfsplanes 2003 zugrunde gelegten Verkehrsprognose 2015. Die Kosten basierten auf einem Kostenstand 2001.

6. Existiert für den geplanten Bauabschnitt 2.2 eine Nutzen-Kosten-Analyse gemäß den Vorgaben des Bewertungsverfahrens für den Bundesverkehrswegeplan 2003? Wann wurde auf welcher Grundlage und mit welchen Annahmen welcher Nutzen-Kosten-Faktor für dieses Teilstück ermittelt?

Die Ermittlung eines Nutzen-Kosten-Verhältnisses erfolgte für die gesamte A 281. Das ermittelte Nutzen-Kosten-Verhältnis in Höhe von 5,38 führte für den Bundesverkehrswegeplan 2003/Bedarfsplan 2004 zur Einstufung „Vordringlicher Bedarf“. Im Jahr 2010 hat der Bund die Bedarfsplanprojekte des Bedarfsplans 2003 auf Grundlage der aktuell prognostizierten Verkehrsentwicklung bis 2025 überprüft. Einzelne Projekte wurden dabei nicht bewertet. Zusammenfassend wurde festgestellt, dass aufgrund der zu erwartenden Verkehrsentwicklung bis 2025 der Nutzen der im Bedarfsplan ausgewiesenen Autobahnprojekte höher ist als bei der projektspezifischen Bewertung im Jahr 2003. Somit wurde die Einstufung der Projekte im „Vordringlichen Bedarf“ insgesamt bestätigt.

7. Wurde die Nutzen-Kosten-Berechnung unter Berücksichtigung der zu erwartenden Mehrkosten aktualisiert? Wurde die Nutzen-Kosten-Berechnung an aktuelle Verkehrszählungen und Verkehrsprognosen angepasst? Wenn nein, warum nicht, und wann wird der Senat eine solche Aktualisierung in Auftrag geben?

Eine Aktualisierung für den geplanten Bauabschnitt 2.2 liegt dem Senat nicht vor. Für den geplanten Bauabschnitt ist keine Neubewertung im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2015 erforderlich. Die Länder als Auftragsverwaltung des Bundes führen keine neue Nachbewertung von Bundesmaßnahmen durch.

Der Bund ist für den Bau und die Erhaltung der Bundesverkehrswege verantwortlich. Grundlage für die Erhaltung, Entwicklung und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sind die Bundesverkehrswegepläne (BVWP), die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) aufgestellt und vom Bundestag und Bundesrat beraten und beschlossen werden.

Nach Artikel 90 Abs. 2 Grundgesetz in Verbindung mit § 20 Abs. 1 Satz 2 Bundesfernstraßengesetz übernehmen die Länder die Aufgaben der Straßenbauverwaltung (Auftragsverwaltung) sowie die Planung der Bundesfernstraßen, sofern eine entsprechende Einstufung in den Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplanes vorliegt.

8. Wie bewertet der Senat die Kosten des geplanten Bauabschnitts 2.2 im Verhältnis zum verkehrlichen und gesamtwirtschaftlichen Nutzen?

Der Bauabschnitt 2.2 ist Teil des Gesamtprojekts „Autobahneckverbindung A 281“. Mit diesem Gesamtprojekt und damit der Schaffung eines Autobahnringes um Bremen werden nach Fertigstellung großräumig hochbelastete Hauptverkehrsstraßen deutlich entlastet. Damit wird eine deutliche Entlastung von Verkehrslärm und Luftschadstoffen in Siedlungsbereichen erreicht.

Im Bereich des Bauabschnitts 2.2 geht es um die deutliche Entlastung der Neuenlander Straße und der im Umfeld lebenden Menschen. Durch die Beseitigung von Engstellen und damit der Schaffung von Zuverlässigkeit im Verkehrsablauf ist der Bauabschnitt 2.2 wichtig für die Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandorts Bremen.

9. Wie unterscheidet sich nach Auffassung des Senats 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 Neuenlander Straße zu bauen? Welche Unterschiede gibt es insbesondere bei den Komponenten der Nutzen-Kosten-Analyse „Verbilligung von Beförderungsvorgängen“ und „Verbesserung der Erreichbarkeit“?

Die in der Frage beschriebene Variante stellt keine akzeptable Lösung dar, da die Neuenlander Straße als Stadtstraße nicht die verkehrliche Funktion einer Autobahn übernehmen kann. Alle positiven Effekte, die durch ein frühestmögliches Abrücken der A 281 von der Wohnbebauung in Huckelriede eintreten würden, wären bei dieser Lösung im Verlauf der Neuenlander Straße nicht möglich.

10. Hält der Senat die durch den geplanten Bauabschnitt 2.2 im Vergleich zum Bau der planfestgestellten Auf- und Abfahrt entstehenden Mehrkosten für wirtschaftlich vertretbar?

Der Senat ist der Auffassung, dass die dem Bund zur Genehmigung vorgelegte Planung zum Bauabschnitt 2.2 für die Umsetzung der von der Bremischen Bürgerschaft unterstützten Variante „4 SÜD modifiziert“ wirtschaftlich vertretbar ist.

Mit dem Bau des Bauabschnitts 2.2 werden großflächig massive Entlastungen für die von Lärm- und Luftschadstoffen betroffenen Menschen möglich. Durch den Bau der Autobahn werden die Voraussetzungen für eine städtebauliche Aufwertung dieses Stadtteils geschaffen. Für die Wirtschaft wird durch die Beseitigung von stauempfindlichen Bereichen Zuverlässigkeit im Verkehrsablauf geschaffen. Weiterhin stellt der Bau des Bauabschnitts 2.2 eine wesentliche Voraussetzung für die Realisierung der Weserquerung dar.

11. Wie lang wird nach Kenntnis des Senats die Bauzeit für den geplanten Bauabschnitt 2.2 mindestens sein? Für welchen Zeitraum werden Eingriffe in den fließenden Verkehr notwendig? Wie lange wird das vorhandene Trogbauwerk zwischen Neuenlander Straße und Zubringer Arsten gesperrt sein?

Hierzu haben die Abstimmungen mit dem Bund und die Detailplanungen erst begonnen. Es wird von einer Gesamtbauzeit von ca. viereinhalb Jahren ausgegangen. Für den gleichen Zeitraum werden Eingriffe unterschiedlichen Ausmaßes in den fließenden Verkehr erforderlich. Das vorhandene Trogbauwerk wird für einen Zeitraum von zweieinhalb bis drei Jahren gesperrt.

12. Welche Auswirkungen erwartet der Senat während der Bauzeit des geplanten Bauabschnitts 2.2 auf die Einpendelverkehre und auf die Erreichbarkeit der bremischen Wirtschaftszentren Flughafen, Airport-Stadt, Häfen und Güterverkehrszentrum? Mit welchen Zeitverlusten für die Verkehrsteilnehmerinnen/Verkehrsteilnehmer ist zu rechnen?

Es soll erreicht werden, dass der gesamte Verkehr während der Bauzeit an der Baustelle vorbeigeführt werden kann. Dazu liegen erste Konzepte vor.

Inwieweit ein großräumiges Ausweichen/Umfahren der Baustelle erforderlich oder sinnvoll sein wird, müssen die weiteren Planungsschritte zeigen. Mit Zeitverlusten wird bei diesen beengten Verhältnissen sicherlich zu rechnen sein. Von den Zeitverlusten werden entsprechend die Ein- und Auspendlerverkehre betroffen sein. Die Erreichbarkeit der bremischen Wirtschaftszentren Flughafen, Airport-Stadt, Häfen und Güterverkehrszentren ist sicherzustellen.