

**Antwort des Senats auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE**

**Fortwährende Unklarheiten beim Bauabschnitt 2.2 der A 281**

## Antwort des Senats

### auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE vom 03. März 2015

#### „Fortwährende Unklarheiten beim Bauabschnitt 2.2 der A281“

Die Fraktion DIE LINKE hat folgende Kleine Anfrage an den Senat gerichtet.

Die Bundesregierung hat am 26.1.2015 auf eine Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE zu „Unklarheiten bezüglich des Bauabschnitts 2.2 der Autobahn 281“ geantwortet. Zahlreiche Unklarheiten werden dadurch nicht beseitigt. Wir bitten daher den Senat um ergänzende Informationen.

Auf die Frage, weshalb der Bauabschnitt 2.2 der A 281 in die Kategorie „Laufende Vorhaben“ aufgenommen wurde, obwohl für diesen Bauabschnitt keine rechtskräftige Planfeststellung vorliege, antwortete die Bundesregierung wie folgt:

*„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 Bauabschnitts 2.2 der A 281 in den Bezugsfall.“*

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

Wir fragen den Senat:

1. Wie hoch waren die Investitionskosten für den Bauabschnitt 2.1? Wie viel mehr hätte es gekostet, auch die planfestgestellte ampelfreie vierspurige Auf- und Abfahrt am Neuenlander Ring zu bauen, um damit schon im Januar 2008 die volle Verkehrswirksamkeit des Bauabschnitts 2.1 sicherzustellen?

2. Welche finanziellen Vorleistungen wurden im Einzelnen bereits für den Bauabschnitt 2.2 erbracht und wer hat sie getragen?

a. für Grunderwerb und Entschädigungen:

- Autohäuser am Neuenlander Ring
- EADS/Airbus
- Hornbach/Theseus Immobilien GmbH
- Toys ´r Us
- Haus Neuenland
- Schützenhof
- Häuser an der Kreuzung Neuenlander Str./Kattenturmer Heerstraße (Inselhäuser)
- ggfls. weitere

b. für Planung, Gutachten und Bauvorbereitung

Bei einer Kostenbeteiligung Bremens bitten wir um die Angabe der jeweiligen Haushaltsstellen.

3. Welche dieser finanziellen Vorleistungen würden bei einem Verzicht auf den Bauabschnitt 2.2 und bei der ausschließlichen Realisierung der Variante 8 des Runden Tisches auf der bis 2003 im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans befind-

lichen Trasse vom Ende des Bauabschnitts 2.1 über das Hornbachgelände unter dem Flughafen hindurch zur A 1 nach Brinkum weiterhin wirksam bleiben?

4. Welche finanziellen Vorleistungen wären bei dieser Lösung endgültig „verlorene Investitionen“?

5. Das Projekt „A 281 Weserquerung“ wird im Rahmen des BVWP 2015 erneut bewertet. Welche Bedeutung hat für den Senat der Bauabschnitt 2.2 im Rahmen der notwendigen Nutzen-Kosten-Berechnung für die „A 281 Weserquerung“ (Bauabschnitt 4)? Wie unterscheidet sich diese Bedeutung von den beiden Alternativen

- Fertigstellung des Bauabschnitts 2.1 mit der planfestgestellten Auf- und Abfahrt
- Realisierung der Variante 8 unter Verzicht auf den Bauabschnitt 2.2 zum Zubringer Arsten?

6. Die B 212n als Verbindung von der Wesermarsch zur „A 281 Weserquerung“ (Seehauser Tunnel) soll auf Weisung des Bundesverkehrsministeriums keinen Anschluss zur Stedinger Landstraße in Delmenhorst haben. Welche Auswirkungen hat das nach Auffassung des Senats auf die Anzahl der Kfz, die den Wesertunnel nutzen werden, und die notwendige Nutzen-Kosten-Berechnung für den Bauabschnitt 4 der A 281?

7. Hält es der Senat für möglich, dass der Bauabschnitt 4 der A 281 als notwendiges Herzstück des Autobahnringes nach der erneuten Überprüfung nicht in die neue geschaffene Kategorie „vordringlichen Bedarf plus“ oder zumindest in den „vordringlichen Bedarf“ des BVWP 2015 aufgenommen wird und die Weserquerung damit nicht realisiert werden kann?

8. Falls ja, welche Konsequenzen hätte das nach Auffassung des Senats für den gesamtwirtschaftlichen Nutzen des Autobahnringes A 281 insgesamt und insbesondere für die Möglichkeiten der Entlastung innenstadtnaher Wohngebiete?

Peter Erlanson, Kristina Vogt und Fraktion DIE LINKE.

**Der Senat beantwortet die Kleine Anfrage wie folgt:**

**1. Wie hoch waren die Investitionskosten für den Bauabschnitt 2.1? Wie viel mehr hätte es gekostet, auch die planfestgestellte ampelfreie vierspurige Auf- und Abfahrt am Neuenlander Ring zu bauen, um damit schon im Januar 2008 die volle Verkehrswirksamkeit des Bauabschnitts 2.1 sicherzustellen?**

Antwort zu Frage 1:

Die Baukosten für den Bauabschnitt 2/1 der A 281 betragen ca. 167 Mio. EUR, die Investitionskosten inkl. Grunderwerb 244 Mio. EUR.

Die Realisierung der mit Planfeststellungsbeschluss vom 30.01.2002 vorgesehenen 4-streifigen Rampe wurde nicht weiter verfolgt, da diese für den Bau des Bauabschnitts 2/2 wieder abgerissen werden müsste und es sich damit um eine verlorene Investition gehandelt hätte. Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit wurde lediglich ein 2-streifiges Provisorium realisiert. Die vollständige Verkehrswirksamkeit wird mit Inbetriebnahme des Bauabschnitts 2/2 hergestellt.

Wenn die 4-streifige Rampe heute umgesetzt werden sollte, würden Kosten in Höhe von ca. 8 Mio. EUR anfallen, die dann von Bremen zu tragen wären. Das hat das BMVI zuletzt mit Schreiben vom 06. April 2009 mitgeteilt.

**2. Welche finanziellen Vorleistungen wurden im Einzelnen bereits für den Bauabschnitt 2.2 erbracht und wer hat sie getragen?**

a. für Grunderwerb und Entschädigungen:

- Autohäuser am Neuenlander Ring
- EADS/Airbus
- Hornbach/Theseus Immobilien GmbH
- Toys 'r Us
- Haus Neuenland
- Schützenhof
- Häuser an der Kreuzung Neuenlander Str./Kattenturmer Heerstraße (Inselhäuser)
- ggfls. weitere

b. für Planung, Gutachten und Bauvorbereitung

Bei einer Kostenbeteiligung Bremens bitten wir um die Angabe der jeweiligen Haushaltsstellen.

Antwort zu Frage 2a:

Für Grunderwerb und Entschädigung (Airbus, Theseus, Toys“R“Us, Schützenverein, Häuser im Knotenpunkt Neuenlander Straße / Kattenturmer Heerstraße, Sonstige) wurden bisher ca. 37,3 Mio. EUR verausgabt, komplett zu Lasten des Bundes. Vorfinanzierungen durch Bremen wurden 2014 vom Bund erstattet.

Antwort zu Frage 2b:

Die Kosten für Planung, Gutachten und Bauvorbereitungen von der Vorplanung bis zum Abschluss der Gewährleistungsverfolgung betragen in der Regel 18 bis 20 % der Baukosten. Bisher wurden Planungsleistungen i. H. v. 8,0 Mio. verausgabt. Das entspricht ca. 40 % der veranschlagten Planungsleistungen i. H. v. 20 Mio. €. Bis zum Planfeststellungsbeschluss, mit dem kurzfristig zu rechnen ist, werden erfahrungsgemäß ca.

50 % der Gesamtplanungsleistungen ausgegeben. Damit befinden sich die bisherigen Planungskosten im veranschlagten Rahmen.

Diese Kosten werden von Bremen getragen: Finanzposition 0687/730 16-0 - A 281 (alt AIP).

- 3. Welche dieser finanziellen Vorleistungen würden bei einem Verzicht auf den Bauabschnitt 2.2 und bei der ausschließlichen Realisierung der Variante 8 des Runden Tisches auf der bis 2003 im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans befindlichen Trasse vom Ende des Bauabschnitts 2.1 über das Hornbachgelände unter dem Flughafen hindurch zur A 1 nach Brinkum weiterhin wirksam bleiben?**
- 4. Welche finanziellen Vorleistungen wären bei dieser Lösung endgültig „verlorene Investitionen“?**

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

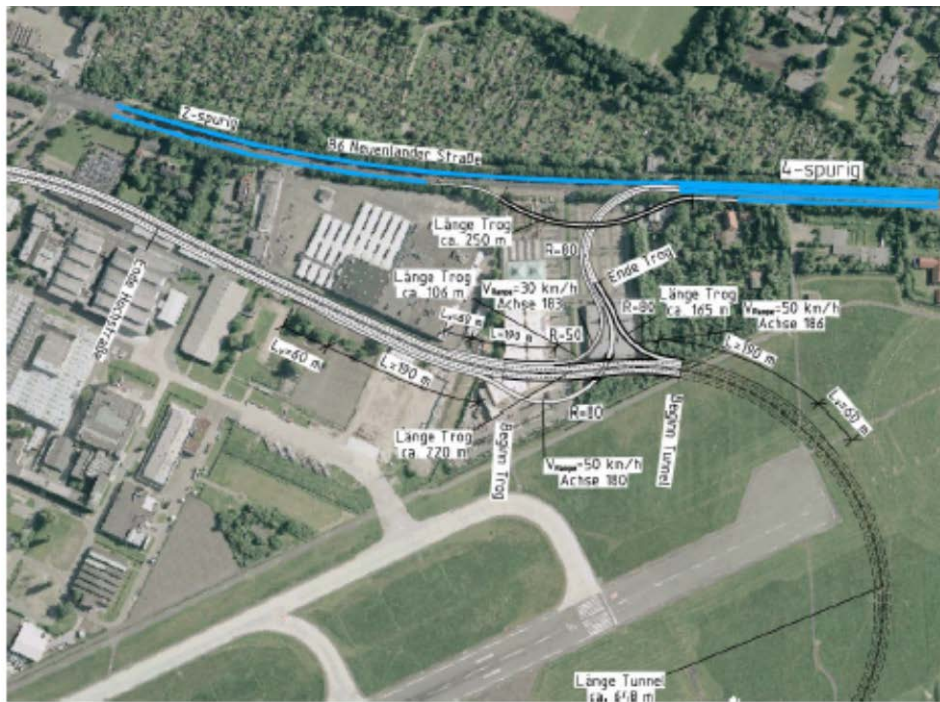
Die Variante 8 des Runden Tisches (siehe Abbildung unten) ist nicht Bestandteil des derzeit geltenden Bedarfsplanes für Bundesfernstraßen (Fünftes Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes - Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen - 16.10. 2004 / Überprüfung des Bedarfsplan - Schlussbericht 11.11.2010). Sie wurde auch nicht für den Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet.

Schon seit 1993 stehen für eine Trasse vom Ende des Bauabschnitts 2.1 unter dem Flughafen hindurch zur A 1 nach Brinkum keine finanziellen Mittel von Seiten des Bundes zur Verfügung.

Die Realisierung des Bauabschnitts 2/2 stellt die einzige Lösung für einen Anschluss der A 281 an die A 1 dar. Ein wesentliches Ziel des Bauabschnitts 2/2 ist die massive Verkehrsentlastung der heute erheblich belasteten Neuenlander Straße und damit eine deutliche Reduzierung von Lärm und Luftschadstoffen für die Anwohner. Mit einem Verzicht auf Bauabschnitt 2/2 und Realisierung einer Variante 8 könnte dies nicht erreicht werden, da die Variante 8 eine andere Netzkonzeption verfolgt.

Daher liegt für Variante 8 keine genaue Planung vor. Unter der Annahme, dass die Variante 8 vom Ende des realisierten BA 2/1 bis in den Bereich der ehemaligen Märkte Hornbach / Toys“R“Us wie der bisher geplante BA 2/2 verläuft, wären die Erwerbe und Entschädigungen aller westlich gelegenen Grundstücke weiterhin wirksam.

**Abbildung: Skizze der Variante 8 des Runden Tisches aus dem Abschlussbericht „Runder Tisch II zum Bauabschnitt 2/2 der A 281“ vom 30.04.2011**



Aus den vorgenannten Gründen liegt keine genaue Planung der Variante 8 vor. Es kann jedoch festgehalten werden, dass die seit Ende der 90er Jahre verausgabten Mittel für Planung und Gutachterleistungen in Höhe von ca. 8 Mio. EUR komplett verloren wären. Zudem wären alle östlich der ehemaligen Märkte Hornbach / Toys“R“Us gelegenen Grundstücke nicht mehr erforderlich. Kosten für bereits getätigten Grunderwerb und Entschädigungen in Höhe von ca. 3 Mio. EUR wären verloren.

**5. Das Projekt „A 281 Weserquerung“ wird im Rahmen des BVWP 2015 erneut bewertet. Welche Bedeutung hat für den Senat der Bauabschnitt 2.2 im Rahmen der notwendigen Nutzen-Kosten-Berechnung für die „A 281 Weserquerung“ (Bauabschnitt 4)? Wie unterscheidet sich diese Bedeutung von den beiden Alternativen**

- **Fertigstellung des Bauabschnitts 2.1 mit der planfestgestellten Auf- und Abfahrt**
- **Realisierung der Variante 8 unter Verzicht auf den Bauabschnitt 2.2 zum Zubringer Arsten?**

Antwort zu Frage 5

Mit der Realisierung der Autobahneckverbindung A 281 erwartet der Bund, dass der Autobahnring um Bremen geschlossen wird. Daher ist der Bau des BA 2/2 eine wesentliche Voraussetzung für den Bau der Weserquerung und damit zwingend erforderlich zur Umsetzung der Autobahneckverbindung A 281. Damit hat der Bau des BA 2/2 höchste Bedeutung für den Senat.

Die Fertigstellung der 2002 planfestgestellten 4-streifigen Rampe des BA 2.1 ist nicht ausreichend als Voraussetzung für den Bau der Weserquerung. Die Komplettierung der Autobahneckverbindung A 281 kann damit nicht umgesetzt werden.

Zudem wird auf die Antwort zur Frage 3 verwiesen.

- 6. Die B 212n als Verbindung von der Wesermarsch zur „A 281 Weserquerung“ (Seehauser Tunnel) soll auf Weisung des Bundesverkehrsministeriums keinen Anschluss zur Stedinger Landstraße in Delmenhorst haben. Welche Auswirkungen hat das nach Auffassung des Senats auf die Anzahl der Kfz, die den Wesertunnel nutzen werden, und die notwendige Nutzen-Kosten-Berechnung für den Bauabschnitt 4 der A 281?**

Antwort zu Frage 6:

Die prognostizierte Verkehrsbelastung im Bereich Weserquerung reduziert sich bei Verzicht auf den Anschluss der B212n an die Stedinger Landstraße um ca. 5.000 bis 7.000 Kfz/Tag.

Zurzeit werden Alternativen geprüft, wie diese Auswirkungen aufgefangen werden können.

Die Nutzen-Kosten-Berechnung erfolgt durch den Bund im Rahmen der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans 2015. Erste Ergebnisse werden im Herbst 2015 vorliegen.

- 7. Hält es der Senat für möglich, dass der Bauabschnitt 4 der A 281 als notwendiges Herzstück des Autobahnringes nach der erneuten Überprüfung nicht in die neue geschaffene Kategorie „vordringlichen Bedarf plus“ oder zumindest in den „vordringlichen Bedarf“ des BVWP 2015 aufgenommen wird und die Weserquerung damit nicht realisiert werden kann?**
- 8. Falls ja, welche Konsequenzen hätte das nach Auffassung des Senats für den gesamtwirtschaftlichen Nutzen des Autobahnringes A 281 insgesamt und insbesondere für die Möglichkeiten der Entlastung innenstadtnaher Wohngebiete?**

Die Fragen 7 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Der Senat erwartet, dass die Weserquerung zur Schließung der Autobahnneckverbindung A 281 weiterhin in die Kategorie „vordringlicher Bedarf“ des BVWP 2015 eingestuft wird. Daher besteht keine Veranlassung über Konsequenzen bezüglich des gesamtwirtschaftlichen Nutzens des Autobahnringes und der Möglichkeiten der Entlastung innenstadtnaher Wohngebiete nachzudenken.