

Ergebnisprotokoll

der **6. Sitzung** des Runden Tisches der BAB A 281, Bauabschnitt 2/2
am **22.02.2011** um 19.00 Uhr in der Bürgerschaft,
Raum 416, 28195 Bremen

Teilnehmer: Siehe Anwesenheitsliste

Moderatoren: Frau Annemarie Czichon
Herr Dr. Hans-Christoph Hoppensack

Protokollführerin: Frau Daniela Bugl

Einziges **Tagesordnungspunkt**:

Bericht von Senator Dr. Loske über sein Gespräch mit dem Parlamentarischen Staatssekretär E. Ferlemann am 21.02.11 in Berlin

An dem Gespräch haben seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) neben dem PStS Ferlemann der Unterabteilungsleiter Herr Dr. Krause sowie der Gebietsreferent Herr Klein und aus dem Hause des Senators für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa (SUBVE) neben Herrn Senator Dr. Loske die Herren Wunderlich und Ortmanns teilgenommen.

Die wesentlichen **Ergebnisse** des Gespräches (s. den mit dem BMVBS abgestimmten Vermerk von Herrn Ortmanns v. 22.02.11¹):

- Für das BMVBS hat eine leistungsfähige Anbindung der A281 an die A1 in Höhe des Arster Zubringers absolute Priorität
- Diese Anbindung ist aus Sicht des Bundes wesentliche Voraussetzung für eine Realisierung der Weserquerung (BA 4) als F-Modell
- Das BMVBS wird keine Übergangslösungen finanzieren
- Das BMVBS ist mit einem Verzicht auf die Querspange und einer Reduzierung der bisherigen Kreuzungslösung („Monsterknoten“) einverstanden
- Das BMVBS sagt zu, eine Verlängerung des vorhandenen Trogbauwerkes im Verlauf der Neuenlander Straße nach Vorlage entsprechender Planungen und Kostenschätzungen durch die DEGES grundsätzlich positiv in die Prüfung einzubeziehen; im Übrigen sei die bisherige Planung zugrunde zu legen

¹ wurde allen Mitgliedern des RT ausgehändigt, außerdem veröffentlicht auf der Website der Bln: www.a281-menschengerecht.de/rundertisch2011

- Nach einer Einigung über die Trassenführung des BA 2/2 (einschließlich Knotenpunkt/Kreuzungsbereich) wird der Bund die kürzlich zurückgestellten Grundstücksaufkäufe unverzüglich weiter betreiben
- Der Bund wird für die B6n lediglich die wirtschaftlich vertretbarste Lösung finanzieren; der Mehraufwand für die „Bremer Vorzugsvariante“ müsste ggfls. von Bremen getragen werden
- Eine Fertigstellung der B6n hält der Bund frühestens ab 2020 für realistisch
- Darüber hinaus hat der PStS die Bereitschaft des BMVBS erklärt, die Vorstellungen des Bundes zur A281 dem RT durch einen Vertreter seines Hauses persönlich vorzustellen

Zu diesen Punkten gab es zahlreiche Nachfragen von den TN des RTs, die von Herrn Senator Dr. Loske, ergänzt durch die übrigen Vertreter des SUBVE und auch der DEGES, und unter Einbeziehung der Ergebnisse der Senatsbefassung am Vormittag beantwortet wurden.

Themenbereich BA 2/2 allg.

Der Bund habe seine Offenheit für eine modifizierte, anwohnerverträgliche und rechtssichere Realisierung des BA 2/2 erklärt. Dies könne einen Verzicht auf die Querspange und eine Reduzierung der Dimension des Knotenbauwerkes beinhalten. Ziel und oberste Priorität für das BMVBS sei eine leistungsfähige Anbindung der A 281 an die A1 über den Arster Zubringer. Dazu erwarte der Bund eine zügige Entscheidung zum Trassenverlauf BA 2/2 und die Änderung des Flächennutzungsplanes nach den Vorgaben des Urteils des BVerwG Leipzig.

Die jetzt in der modifizierten Süd-Variante angestrebte Tunnellösung wurde 2008 am 1. Runden Tisch zum BA 2/2 als konsensfähig unter dem Aspekt „effektivster Lärmschutz für den Bereich Huckelriede“ beschlossen. Aus Sicht des Bundes war sie damals jedoch nicht finanzierbar.

Als Variante 4 ist diese Lösung in die aktuelle Bewertungsmatrix aufgenommen worden. Die geschätzten Mehrkosten, die sich durch die Verlängerung des Troges (ca. 400m Tunnelbauwerk mit angrenzenden ca. 200m Trogbauwerk) ergeben, wurden mit netto ca. 30 Mio. EUR angegeben. Durch den Wegfall der Querspange, die Entbehrlichkeit von einigen Lärmschutzwänden, den Verzicht auf den teureren OPA²-Belag sowie durch die reduzierte Dimensionierung des Knotens würden Finanzmittel in Höhe von ca. 10 bis 12 Millionen Euro netto eingespart, welche ggfls. ins Verhältnis zu den Mehrkosten der verlängerten Trogbauwerkvariante gesetzt werden können. Durch diesen Abgleich ergeben sich insgesamt geschätzte Mehrkosten in Höhe von ca. 20 bis 30 Millionen Euro netto. Kosten für Bauzustände und Verkehrsführungen während der Bauzeit zur Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der Neuenlander Strasse müssen noch ermittelt werden.

² Offenporiger Asphalt

Die planerische Darstellung und eine umgehende Prüfung dieser Variante mit Vorlage einer Kostenschätzung sowie die Prüfung auf Rechtsbeständigkeit erfolgt zeitnah durch die DEGES.

Die Trassenverläufe in Süd- oder Nordlage wurden bereits im Zuge der bisherigen Planung durch das BMVBS abgewogen. Die Südvariante wurde als die vorzugswürdigste Trasse eingestuft. Es gilt nach wie vor, weitgehend Wohnhäuser und privates Eigentum zu schützen.

Die Bln kündigten an, dass das Urteil des BVerwG voraussichtlich rechtliche Hinweise enthalten werde, in welchem Umfang weitere Variantenabwägungen erforderlich seien.

Eine genaue Zeitschiene für die benötigten Vorgänge wie Planänderungen, Planfeststellungsänderungsverfahren, Bauzeiten etc. wird noch ausgearbeitet und in den folgenden Sitzungen durch die DEGES vorgestellt

Welche Varianten im Weiteren geprüft werden sollen, muss noch definiert werden.

Themenbereich Grundstückskauf bzw. -tausch

Unmittelbar nach Festlegung einer Trassenführung für den BA 2/2 in Abstimmung mit dem BMVBS wird der derzeit gestoppte Ankauf der Grundstücksflächen aufgehoben und wieder fortgesetzt. Grund dafür sind die rechtlichen Voraussetzungen für die Grundstücksankäufe, die erst bei einem verbindlichen Trassenverlauf gegeben sind.

Themenbereich B6n

Zu der Anregung durch die Bln, eine endgültige Klärung in Bezug auf eine gemeinsame oder keine gemeinsame Planung des BA 2/2 mit der B6n (unter dem Flughafen hindurch) einzufordern, nahm der Senator wie folgt Stellung: Das BMVBS werde die Vorzugsvariante der B6n in Tunnellage (geschätzte Kosten 270 Millionen Euro) unter der Start- und Landebahn des Flughafens hindurch nicht komplett finanzieren können. Ein Maßstab für eine mögliche Realisierung seien die Kosten, die sich für eine technisch notwendige Trassenführung ergäben. Die Kostendifferenz zu einer „Bremer Vorzugsvariante“ müsse dann von Bremen übernommen werden. Es sei zu vermuten, dass eine „Bremer Vorzugsvariante“ nicht den erforderlichen Nutzen- Kosten-Faktor erreichen werde, um in die höchste Dringlichkeitsstufe eingeordnet zu werden. Die Kostendifferenz zur bisher wirtschaftlichsten Lösung – einer eben-erdigen B6n um die Start-und Landebahn herum - wurde mit ca. 150 Millionen Euro angegeben. Eine Kostenübernahme durch das Land Bremen, erst recht in dieser Größenordnung, sei völlig ausgeschlossen; dies sei auch das Ergebnis der heutigen Senatsbefassung.

Derzeit ist die B6n gemäß Bedarfsplan in den „Weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ eingestuft. Der Nutzen der B6n sei als Ortsumfahrung Kattenturm aus Sicht des Bundes eher regional. Mit einer Fertigstellung der B6n könne frühestens ab dem Jahre 2020 gerechnet werden, falls dem Bund dann genügend Finanzierungsmittel zur Verfügung stünden.

Zudem betonte der Senator, dass ein wesentlicher Bestandteil bei der neuen Variantenplanung des BA 2/2 die planerische und realisierbare Darstellung des Übergangspunktes an die B6n sein werde. Die Planungsmittel stelle das Land Bremen.

Die Bln machten deutlich, dass für sie eine Führung der B6n-Trasse entlang der Wolfskuhlensiedlung völlig ausscheide und nicht zur Diskussion stehe. Zudem wurde durch die Bln angemerkt, dass der Verkehrsdruck auf die Kattenturmer Heerstraße anwachse, wenn nur der BA 2/2 und nicht die B6n gebaut werde.

Themenbereich Übergangslösungen

Der Bund finanziert und unterstützt keine Übergangslösungen, auch nicht die Realisierung der planfestgestellten Rampe des BA 2/1. Einer Verbindung der A 281 mit der bestehenden Neuenlander Straße als Stadtstraße mit Anschluss an den Arsten Zubringer und einer möglichen Umwidmung der Neuenlander Straße in eine Autobahn werde der Bund nicht zustimmen. Dies entspräche nicht den Mindestanforderungen an eine Autobahn.

Dem wurde von den Bln entgegen gehalten, dass man die Neuenlander Straße wie den Arster Zubringer ausgestalten könne, der auch keine Autobahn sei und dennoch eine ähnliche Wirkung habe.

Themenbereich BA 4 (Wesertunnel in Seehausen)

Der BA 4 soll als F-Modell (privat finanziert) ausgeschrieben werden. Das setze voraus, dass der Bau des BA 4 sowie die Unterhaltung des mautpflichtigen Tunnelbauwerks über ca. 30 Jahre durch einen Investor getragen werden müsse. Sollte der Lückenschluss durch den BA 2/2 nicht leistungsfähig erfolgen, werde sich kein Investor aufgrund des ansteigenden Risikos und der nicht ausreichenden Mauteinnahmen für die Finanzierung des BA 4 finden lassen.

Nach Einigung über einen Trassenverlauf für den BA 2/2 bestehe eine Sicherheit für den potentiellen Investor, sodass die bereits fortgeschrittene Planung, die Ausschreibung der Konzessionärssuche und der Bau des BA 4 teilweise parallel zum BA 2/2 erfolgen könnte.

Nächste Sitzung

Die **7. Sitzung** findet am **02.03.2011 von 17 bis 19.30 Uhr** im Ansgaritorsaal statt,

Die Sitzung wurde um 20:45 Uhr geschlossen.