

Große Anfrage der Fraktion DIE LINKE**Nutzen und Kosten des Bauabschnitts 2.2 der Autobahn 281**

Im Sommer 2015 soll mit dem Bau des Teilstücks 2.2 der Autobahn 281 begonnen werden. Es soll den bereits im Januar 2008 freigegebenen Autobahnabschnitt 2.1 in der Neustadt an den Autobahnzubringer Arsten anschließen. Der verkehrliche und gesamtwirtschaftliche Nutzen dieses Vorhabens ist fraglich. Die Kosten für diese Trasse werden zum Teil von Bremen übernommen und sind seit der ursprünglichen Planung im Jahr 2003 enorm gestiegen.

Bei seiner Entscheidung für eine Südvariante des Bauabschnitts 2.2 ist der Senat im September 2003 von einer Verkehrsbelastung von mehr als 65 000 Kraftfahrzeugen täglich (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke, DTV) für das Jahr 2015 ausgegangen. Die aktuellen vom Verkehrsressort erhobenen Zahlen weisen in diesem Bereich nur ca. 50 000 Kraftfahrzeuge täglich aus. Das VV Aachen prognostiziert dort auch nach vollständiger Schließung des Autobahnringes bis 2025 keine wesentliche Zunahme des Verkehrs.

Der Zeitgewinn durch den Bauabschnitt 2.2 für den Verkehr zum Güterverkehrszentrum im Vergleich zur jetzigen provisorischen, ampelgesteuerten Auf- und Abfahrtssituation am Ende des Bauabschnitts 2.1 beträgt nach Angaben der Projektmanagementgesellschaft DEGES am runden Tisch je nach Verkehrsauslastung zwischen einer und drei Minuten.

Gegenüber der bisherigen Planung für den Teilabschnitt 2.2 gibt es deutlich günstigere Alternativen, die zudem keine nennenswerten verkehrlichen Nachteile hätten, bereits baurechtlich planfestgestellt sind und ohne Enteignungen von Grundstücken und Immobilien realisiert werden könnten.

Ein Sondergutachten des Landesrechnungshofs zum Hafentunnel in Bremerhaven hat jüngst festgestellt, dass die nötigen Nutzen-Kosten-Berechnungen nicht ordnungsgemäß durchgeführt worden sind und das Projekt unwirtschaftlich ist. Auch beim Bauabschnitt 2.2 der Autobahn 281 stellt sich die Frage, ob die Haushaltsrisiken für Bremen auf einer soliden Grundlage prognostiziert worden sind.

Wir fragen den Senat:

Kosten des geplanten Bauabschnitts 2.2

1. Welche Kosten waren für den Bauabschnitt 2.2 ursprünglich im Bundesverkehrswegeplan 2003 veranschlagt?
2. Von welchen Gesamtkosten für diesen geplanten Bauabschnitt geht der Senat aktuell aus, und auf welcher Grundlage?
3. Welchen Anteil der Kosten für den geplanten Bauabschnitt 2.2 wird der Bund übernehmen, welchen Anteil Bremen? Welche Titel des bremsischen Haushalts werden dadurch belastet?
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?

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

Klaus-Rainer Rupp, Peter Erlanson,
Kristina Vogt und Fraktion DIE LINKE