

Antrag der Fraktion DIE LINKE**Autobahn 281 Bauabschnitt 2.2 – Verkehrliche Bedarfe und Wirtschaftlichkeit prüfen und unnötige Ausgaben für das Land verhindern**

Der Bauabschnitt 2.2 der Bundesautobahn A 281 soll den am Neuenlander Ring endenden Bauabschnitt 2.1 mit dem Zubringer Arsten und der A 1 verbinden. Aktuell schätzt der Senat die Bauzeit auf 4,5 Jahre, wobei das vorhandene Trogbauwerk zum Zubringer Arsten für bis zu drei Jahre gesperrt sein wird. Noch am Runden Tisch für den Bauabschnitt 2.2 waren die Planer von lediglich anderthalb Jahren ausgegangen. Hohe verkehrliche Belastungen für die Menschen in den benachbarten Wohngebieten werden die Folgen dieser Großbaustelle sein. Auch die Logistikwirtschaft, insbesondere das Güterverkehrszentrum, der Flughafen und die Airportstadt und Berufspendlerinnen/Berufspendler werden von dieser Baumaßnahme negativ betroffen sein.

Die Kosten des Bauabschnitts 2.2 waren im Bundesverkehrswegeplan 2003 noch mit 63,6 Mio. € veranschlagt. Mittlerweile wird mit Kosten in Höhe von 142,8 Mio. € kalkuliert – eine Kostensteigerung um mehr als das Doppelte, bevor überhaupt nur mit dem Bauen begonnen wurde. Im Landeshaushalt Bremens sind für dieses Projekt 30,6 Mio. € bereitgestellt. Zusätzlich muss Bremen weitere Planungs- und Bauleitungsmittel finanzieren. Es ist davon auszugehen, dass die Gesamtkosten wie auch der Anteil Bremens an der Finanzierung im Zuge der Baumaßnahme noch weiter steigen werden.

Die Prognosen gingen ursprünglich von wachsenden Verkehrsaufkommen im Bereich A 281/Neuenlander Straße aus. Tatsächlich liegt es laut aktuellen Zählungen des Verkehrsressorts aber deutlich unter dem damals erwarteten Niveau (Prognose 2003: 65 000 Kfz in 2015, aktuelle Zählung 2013: 51 000 Kfz, aktualisierte Prognose für 2025: 55 000 Kfz).

Obwohl es bereits zu einer beträchtlichen Kostensteigerung gekommen ist und obwohl das Verkehrsaufkommen nicht wie prognostiziert ansteigt, wurde die laut Bundesverkehrswegeplan vorgeschriebene verkehrliche Nutzen-Kosten-Berechnung nicht aktualisiert bzw. für den Bauabschnitt 2.2 nie gesondert durchgeführt.

Der Senat und das beteiligte Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur müssen den verkehrlichen und gesamtwirtschaftlichen Nutzen des Bauabschnitts 2.2 der Bundesautobahn A 281 deshalb neu prüfen. Dabei sind auch die vom Land zu finanzierenden Planungs- und Bauleitungskosten und die Auswirkungen während der Bauphase einzubeziehen. Weil ein erheblicher Betrag aus dem Bremer Landeshaushalt finanziert werden soll, muss Bremen notfalls eine solche Untersuchung selbst in Auftrag geben – so wie es Bremerhaven beim Hafentunnel, ebenfalls ein Mischfinanzierungsprojekt, auch getan hat.

Anders als in der Mitteilung des Senats vom 17. Juni 2014 dargestellt ist eine Einstufung im „Vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans kein dauerhafter Nachweis für den verkehrlichen Bedarf und die Wirtschaftlichkeit eines Vorhabens. Das Bundesverwaltungsgericht führt dazu in seinen Urteilen vom 24. November 2010 zum Planfeststellungsbeschluss für den Bauabschnitt 2.2 aus:

„Die bei dem Vergleich von Planungsalternativen gefundenen Ergebnisse stehen stets unter dem Vorbehalt gleichbleibender Verhältnisse. Ergeben sich im Lauf eines

Planfeststellungsverfahrens in tatsächlicher oder rechtlicher Hinsicht für die Trassenauswahl wesentliche neue Entwicklungen, muss die Planfeststellungsbehörde dem Rechnung tragen und die bisher getroffenen Entscheidungen überprüfen. (. . .)

Die Pflicht zur Überprüfung des Variantenvergleichs kann so weit gehen, auch die Frage nach der „Null-Variante“, also danach, ob auf das Vorhaben verzichtet werden kann, nicht auszusparen. Die Aufnahme des Vorhabens in den vordringlichen Bedarf steht einer solchen Prüfung nicht entgegen.“ (BVerwG 9 A 13.09 und 9 A 14.09).

Die Bürgerschaft (Landtag) möge beschließen:

Der Senat wird aufgefordert,

1. in Verhandlungen mit dem Bund einzutreten, um eine spezifische Nutzen-Kosten-Analyse zum Bauabschnitt 2.2 der A 281 zu realisieren. Sollte das Bundesverkehrsministerium dem nicht nachkommen, wird der Senat aufgefordert, eine solche Überprüfung selbst in Auftrag zu geben;
2. den Bau der bereits 2002 planfestgestellten vierstrigen Auf- und Abfahrt des Bauabschnitts 2.1 am Neuenlander Ring und den Verzicht auf den Bauabschnitt 2.2 als Vergleichsvariante in die Nutzen-Kosten-Analyse einzubeziehen;
3. kein neues Planfeststellungsverfahren für den Bauabschnitt 2.2 der A 281 zu eröffnen, bevor die Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Analyse vorliegen und fachlich und politisch bewertet werden konnten.

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