

Mitteilung des Senats vom 17. Juni 2014

Nutzen und Kosten des Bauabschnitts 2.2 der Autobahn 281

**Mitteilung des Senats
an die Bremische Bürgerschaft (Landtag)
vom 17. Juni 2014**

**„Nutzen und Kosten des Bauabschnitts 2.2 der Autobahn 281“
(Große Anfrage der Fraktion DIE LINKE)**

Die Fraktion DIE LINKE hat folgende Große Anfrage an den Senat gerichtet:

„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 Kfz täglich (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke, DTV) für das Jahr 2015 ausgegangen. Die aktuellen vom Verkehrsressort erhobenen Zahlen weisen in diesem Bereich nur ca. 50.000 Kfz täglich aus. Das IVV 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 1 und 3 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 Landesrechnungshofes 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 Bremischen 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 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 not-

wendig? 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, Airportstadt, Häfen und Güterverkehrszentrum? Mit welchen Zeitverlusten für die VerkehrsteilnehmerInnen ist zu rechnen?“

Der Senat beantwortet die Große Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung

Der Bauabschnitt 2.2 Neuenlander Ring - Kattenturmer Heerstraße ist Bestandteil der Autobahnneckverbindung A 281 zwischen der BAB A 27 und der BAB A1. 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 Bundesverwaltungsgerichtes vom 24. November 2010 geändert.

In dem Beschluss vom 18.10.2012 hat die Bremische 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 4 Süd 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 Bauabschnittes 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?

Antwort zu Frage 1:

Im Bundesverkehrswegeplan 2003 (BVWP 2003) sind 63,6 Mio. EUR dargestellt [Kostenstand 2001]. Die Projektanmeldung erfolgte auf Basis einer Grobplanung. Im Zuge der Planungskonkretisierung der angemeldeten Variante wurde ein Kostenvolumen von 77,5 Mio. EUR ermittelt und vom Bund mit dem sog. Gesehenvermerk anerkannt [Kostenstand 2006].

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

Antwort zu Frage 2:

Der Senat geht derzeit von Gesamtkosten in Höhe von 142,841 Mio. EUR 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?

Antwort zu Frage 3:

Von den Gesamtkosten i. H. v. 142,841 Mio. EUR übernimmt der Bund 112, 241 Mio. EUR. Der dargestellte bremische Anteil beträgt 30,6 Mio. EUR. Hierzu wurden Verpflichtungsermächtigungen für 2016 -2020 in Höhe von jeweils 6.120.000,- Euro p.a. im Haushalt berücksichtigt. Diese Finanzierung wurde durch den Bremer Senat am 26.11.2013, die Bremer De-

putation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie am 28.11.2013 und den Haushalts- und Finanzausschuss am 6.12.2013 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?

Antwort zu Frage 4:

Die Planungs- und Bauleitungskosten für solche Maßnahmen betragen ca. 18-20% 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?

Antwort zu Frage 5:

Grundlage für die Ermittlung des verkehrlichen und gesamtwirtschaftlichen Nutzens des geplanten Bauabschnittes 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?

Antwort zu Frage 6:

Die Ermittlung eines Nutzen-Kosten-Verhältnisses erfolgte für die gesamte A 281. Das ermittelte Nutzen-/Kostenverhältnis i. H. v. 5,38 führte für den Bundesverkehrswegeplan 2003 / Bedarfsplan 2004 zur Einstufung „Vordringlicher Bedarf“. Im Jahre 2010 hat der Bund die Bedarfsplanprojekte des Bedarfsplanes 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?

Antwort zu Frage 7:

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 Neubewertung 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 Art. 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?

Antwort zu Frage 8:

Der Bauabschnitt 2.2 ist Teil des Gesamtprojektes „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 Bauabschnittes 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 Ver-

kehrsablauf ist der Bauabschnitt 2.2 wichtig für die Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes 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“?

Antwort zu Frage 9:

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?

Antwort zu Frage 10:

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 Bauabschnittes 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 Stadtteiles geschaffen. Für die Wirtschaft wird durch die Beseitigung von stauempfindlichen Bereichen Zuverlässigkeit im Verkehrsablauf geschaffen. Weiterhin stellt der Bau des Bauabschnittes 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?

Antwort zu Frage 11:

Hierzu haben die Abstimmungen mit dem Bund und die Detailplanungen erst begonnen. Es wird von einer Gesamtbauzeit von ca. 4,5 Jahren ausgegangen. Für den gleichen Zeitraum werden Eingriffe unterschiedlichen Ausmaßes in den fließenden Verkehr erforderlich. Das vorhandene Trogbauwerk wird für einen Zeitraum von 2,5 bis 3 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, Airportstadt, Häfen und Güterverkehrszentrum? Mit welchen Zeitverlusten für die VerkehrsteilnehmerInnen ist zu rechnen?“

Antwort zu Frage 12:

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

In wieweit 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 Auspendelverkehre betroffen sein. Die Erreichbarkeit der Bremischen Wirtschaftszentren Flughafen, Airportstadt, Häfen und Güterverkehrszentren ist sicherzustellen.