

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Bremen, 27.02.2014

Tel.: 361-14488

(Frau Dr. Cordes)

Deputation für Umwelt, Bau und
Verkehr, Stadtentwicklung und
Energie

**Bericht der Verwaltung
für die Sitzung der Deputation für
Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (L/S)
am 05.03.2015**

„Sachstand des Bauabschnitts 2/2 der BAB A 281“

A) Sachstand

I. Gesamtprojekt Autobahneckverbindung A 281

Mit der Realisierung der Autobahneckverbindung A 281 in Bremen entsteht in Verbindung mit den beiden vorhandenen Autobahnen A 1 und A 27 ein Autobahnring um Bremen. Die Umsetzung dieser Fernstraßenbaumaßnahme des Bundes ist gleichermaßen Ziel der Verkehrspolitik des Bundes und des Landes Bremen. Die A 281 dient neben einer deutlich verbesserten Erschließung der Häfen, des Güterverkehrszentrums und des Flughafens vor allem der maßgeblichen Verkehrsentslastung des Bremer Straßennetzes.

Der Bau der A 281 wurde in 6 Abschnitte unterteilt. Alle Bauabschnitte wurden im Bundesverkehrswegeplan 2003 in den sogenannten „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft.

Folgende Grafik zeigt einen Überblick über die A 281.



II. Fakten BA 2/2: Bremen-Airport-Stadt bis AS Bremen-Kattenturm

Länge:	1,9 km
Kosten:	ca. 143 Mio. EUR
Sachstand:	Einreichung und Vorstellung RE-Entwurf beim BMVBS im Juni 2013 Erteilung Gesehenvermerk am 24.10.2014

III. Nur mit Realisierung des BA 2/2 Gesamtwirtschaftlichkeit der A 281

Die Realisierung des Bauabschnitts 2/2 ist für die verkehrliche Gesamtkonzeption der A 281 unbedingt erforderlich. Nur mit der Fertigstellung des BA 2/2 kann der verkehrliche und gesamtwirtschaftliche Nutzen der A 281 realisiert werden.

Zudem führt die Realisierung des BA 2/2 zu einer weiteren Reduzierung der Lärm- und Luftschadstoffbelastung für die Anwohner der Neuenlander Straße sowie angrenzender Quartiere. Des Weiteren bestünde ohne Realisierung des Bauabschnitts 2/2 für die Nutzer ein hohes Risiko an täglichen Staus. Insgesamt übersteigen diese langfristigen Vorteile für den Verkehr, die Wirtschaft und die Anwohner möglicherweise kurzfristig entstehende Nachteile während der Bauphase, die leider nicht vermieden werden können, deutlich.

IV. BA 2/2 im „Vordringlichen Bedarf“ des Bedarfsplan 2004 gelistet

Der BA 2/2 der A 281 ist im auf dem BVWP 2003 basierenden derzeit rechtsverbindlichen Bedarfsplan für Bundesfernstraßen aus dem Jahr 2004 sowie nach der letzten Bedarfsplanüberprüfung im Jahr 2010 als Maßnahme des „Vordringlichen Bedarfs“ als laufendes und fest disponiertes Vorhaben gelistet. In der Anmeldung für den Bundesverkehrswegeplan 2015 ist der BA 2/2 unter „Laufende Vorhaben“ mit dem Hinweis „Fertigstellung des Gesamtprojekts“ aufgenommen. Eine erneute Untersuchung für den BVWP 2015 findet nicht statt, da der BA 2/2 bereits zum Bezugsfall des neuen BVWP 2015 gehört.

V. Anmeldung B 6n für den BVWP 2015

Zwischen Bauabschnitt 2/2 der A 281 und der A 1 im Bereich der Anschlussstelle Bremen Brinkum soll parallel zur Kattenturmer Heerstraße die B 6n realisiert werden. Am Runden Tisch 2009 wurde die sogenannte Bremer Vorzugsvariante mit Untertunnelung des Flughafens erarbeitet. Für den Bundesverkehrswegeplan 2015 wurde sowohl die Bremer Vorzugsvariante, differenziert nach Bohrtunnel und offenem Tunnelbau, als auch eine Umfahrung des Flughafens angemeldet. Im geltenden Bundesverkehrswegeplan 2003 ist der Neubau der B 6n in den „Weiteren Bedarf“ eingestuft. Erste Ergebnisse der Projektbewertung für den neuen BVWP werden im Herbst 2015 erwartet.

VI. Variante für BA 2/2 am „Runden Tisch“ erarbeitet

Nach dem Urteil des BVerwG Leipzig vom 24.11.2010 zum BA 2/2 und der damit verbundenen Nichtvollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses vom 07.04.2009 wurde in Bremen ein „Runder Tisch“ zur Findung einer konsensfähigen und rechtssicheren Trassenführung für den BA 2/2 eingesetzt. Im Ergebnis wurde im Konsens die sogenannte Variante 4Süd erarbeitet und durch die Bremische Bürgerschaft am 11.05.2011 beschlossen. Nach Gesprächen zwischen dem Bund und Bremen entstand die Variante 4SÜD modifiziert. Diese Variante wurde am 18.10.2012 durch die Bremische Bürgerschaft beschlossen. Der damit einhergehenden Erhöhung der von Bremen zu tragenden Baukosten auf 30,6 Mio. EUR hat die Bremische Bürgerschaft am 28.11.2013 zugestimmt.

VII. Grunderwerb im Bauabschnitt 2/2

Der Grunderwerb für den Bauabschnitt 2/2 wurde entscheidend vorangetrieben. So hat der Bund Ende 2014 Mittel in Höhe von 27,3 Mio. Euro für den Erwerb großer Grundstücksflächen freigegeben. Damit wurden zum Teil von Bremen vorfinanzierte Grundstücksankäufe nun vom Bund erstattet.

VIII. Schaffung von Baurecht: weiteres Verfahren

Mitte Juni 2013 wurden die Planungsunterlagen für diesen Bauabschnitt (RE-Entwurf) an das für Bremen zuständige Gebietsreferat des BMVI versandt. Die erforderliche Änderung des Flächennutzungsplans wurde am 24.04.2014 durch die Bremische Bürgerschaft beschlossen. Am 24.10.2014 erfolgte die Erteilung des Gesehenvermerks durch das BMVI. Parallel dazu wurden die Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren erarbeitet.

Zwischenzeitlich fanden Gespräche zwischen der Auftragsverwaltung Bremen, der DEGES und dem BMVI zu Fragestellungen aus dem Gesehenvermerk vom 24.10.2014 statt. Diese Gespräche haben einen Stand erreicht, der den Antrag auf Einleitung des Planfeststellungsverfahrens ermöglicht.

Der Antrag auf Einleitung des Planfeststellungsverfahrens wurde am 25. Februar 2015 gestellt. Auf einer öffentlichen Informationsveranstaltung für Bürgerinnen und Bürger im März 2015 wird die aktuelle Planung erläutert und Fragen zum Verfahren beantwortet. Die Auslegung der Planfeststellungsunterlagen ist nach den Osterferien 2015 vorgesehen. Damit soll bis Ende 2016 Baurecht geschaffen werden.

IX. Inhalt des Gesehenvermerks und Umgang

Mit dem Gesehenvermerk vom 24.10.2014 wurde der von Bremen eingereichte RE-Entwurf für die Städtebauliche Ergänzungsplanung (Variante 4SÜD modifiziert) vom BMVI genehmigt und stellt damit die verbindliche Grundlage für den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr der Freien Hansestadt Bremen in seiner Funktion als Auftragsverwaltung für Bundesfernstraßen bei der weiteren Entwurfsbearbeitung und für das Planfeststellungsverfahren dar.

Mit dem Gesehenvermerk stimmt das BMVI auch der auf der Grundlage des sogenannten Referenzentwurfes ermittelten Kostenanteile für Bund und Land zu.

Folgende Hinweise und Auflagen formuliert das BMVI

1.) 19. Änderung des Flächennutzungsplans Bremen

Das BMVI setzt der Zustimmung zur Planung voraus, dass die in der 19. Flächennutzungsplanänderung erfolgte Darstellung des Verknüpfungspunktes mit der B 6n keine präjudizierende Wirkung auf den zukünftigen Verlauf der B 6n entfaltet.

Diese Forderung ist mit der Erstellung der Entwurfsunterlagen erfüllt. Die B 6 n wird zurzeit im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplan 2015 in drei Varianten untersucht. Ein Ergebnis ist nicht vor Ende 2015 zu erwarten. Die Bremische Vorzugsvariante ist die von der Bürgerschaft am 18.10.2012 auf Basis der Mitteilung des Senats vom 02.10.2012 beschlossene Untertunnelung der Start- und Landebahn.

2.) Verkehrsprognose

Das BMVI bittet für das weitere Verfahren den Prognosehorizont 2030 zugrunde zu legen.

Bisher wurde der Prognosehorizont 2025 verwendet. Bei der weiteren Planung wird der Prognosehorizont 2030 nach Vorliegen aller erforderlichen Daten verwendet. Eine Fortschreibung mit Überprüfung von möglichen Auswirkungen findet vor Baurechtschaffung statt.

3.) Ingenieurbauwerke

Nach Abwägung aller entscheidungsrelevanten Kriterien bittet das BMVI bei Durchführung der Neubaumaßnahme den Komplettabriss des gesamten Tunnelbauwerkes (BW 710) sowie der ersten beiden Trogsegmente des östlich anschließenden Trogbauwerkes vorzusehen.

Das Erfordernis von Blendschutzwänden ist dem BMVI darzustellen.

Die bisherige Planung sah den Abriss eines 81 m langen Teilstückes des insgesamt 126 m langen bundeseigenen Bauwerkes vor. Das Trogbauwerk Ost sollte bisher komplett erhalten bleiben. Mit Berücksichtigung der Bitte des BMVI ist eine ergänzende Planung in diesem Bereich erforderlich. Der Neubau des Bauwerkes in Verbindung mit dem Bau der A 281 hat den Vorteil, dass hier eine mehrjährige Großbaustelle nicht gleich zweimal innerhalb weniger Jahre eingerichtet werden muss. Der Bund trägt als Veranlasser und als Baulastträger die erforderlichen Mehrkosten in Höhe von rund 8 bis 10 Mio. EUR. Weiterhin wird angestrebt, die Beeinträchtigungen in der Bauzeit zu minimieren und unter Beibehaltung der wesentlichen Verkehrsbeziehungen zu bauen.

Das Erfordernis von Blendschutzwänden wird dem BMVI mit Verweis auf Flugsicherheitsaspekte dargestellt.

4.) Lärmschutz

Das BMVI stimmt der Verwendung von zweischichtigen offenporigen Asphaltdeckschichten nicht zu und bittet um Prüfung von technisch und wirtschaftlich optimierten Lösungen.

Die vom BMVI erbetene Prüfung hat stattgefunden. Das Ergebnis wird dem BMVI zeitnah übermittelt. Auswirkungen auf die Planfeststellungsunterlagen gibt es nicht.

5.) Grunderwerb

Das BMVI bittet um Begründung für die Gesamtinanspruchnahme bestimmter Grundstücke an der Neuenlander Straße.

Diese Begründungen sind teilweise Bestandteil von Entschädigungsgutachten und werden dem BMVI kurzfristig übersandt. Auswirkungen auf die Planfeststellungsunterlagen gibt es nicht.

6.) Leitungen

Das BMVI geht davon aus, dass Leitungsverlegungen nur im notwendigen Umfang durchgeführt und bestehende Rechtsverhältnisse im Hinblick auf die Folgekostenregelungen geprüft werden.

Die Leitungsanpassungen werden nur im erforderlichen Umfang durchgeführt. Bestehende Rechtsverhältnisse werden im Hinblick auf die Folgekostenregelung geprüft.

7.) Blindgängerräumung und Beseitigung kontaminierter Böden

Das BMVI bittet um Begründung für die in der Kostenaufstellung nach AKS (Anweisung zur Kostenberechnung von Straßenbaumaßnahmen) dargestellten Aufwendungen für Blindgängerräumung und die Beseitigung von kontaminierten Böden.

Die Begründungen für diese erforderlichen Aufwendungen werden dem BMVI kurzfristig übersandt. Auswirkungen auf die Planfeststellungsunterlagen gibt es nicht.

8.) Umstufung

Mit der Verkehrsfreigabe des BA 2/2 der A 281 ist der Zubringer Arsten bis zum Anschluss an die A 1 (AS HB-Arsten) auf- und die B 6 im Zuge der Neuenlander Straße abzustufen.

Aktuell besteht kein Handlungsbedarf. Die dafür erforderlichen Verfahren werden in den kommenden Jahren eingeleitet.

9.) Kosten

Das BMVI bittet im Rahmen der weiteren Planung und späteren Baudurchführung alle Kostenreduzierungsmöglichkeiten auszuschöpfen.

Die Kosten für den Rückbau des Provisorium BA 2/1 sind nicht in der AKS zum BA 2/2 darzustellen, die Abrechnung der Kosten soll über den BA 2/1 erfolgen.

Die Differenzkosten zwischen dem Fiktiventwurf und dem Städtebaulichen Ergänzungsentwurf hat das Land Bremen zu tragen. Hierzu ist eine Vereinbarung über die Kostentragung zu erstellen und kurzfristig mit dem BMVI abzustimmen.

Vom Bund getragene Vorleistungen zur Realisierung einer Umfahrungsvariante B 6n sind dann durch das Land Bremen zu tragen, wenn eine andere Variante als die Umfahrungsvariante von Bremen veranlasst wird.

Der Vorhabenträger Senator für Umwelt, Bau und Verkehr der Freien Hansestadt Bremen wird im Zuge der weiteren Planung sowie in der Bauausführung alle Möglichkeiten von Kostenreduzierungen prüfen und berücksichtigen.

Die erforderlichen Rückbaukosten des Provisoriums BA 2/1 werden wie in der Kostenberechnung dargestellt über den BA 2/1 abgerechnet.

Die zu schließende Vereinbarung zwischen dem Bund und dem Land Bremen befindet sich in der Abstimmung.

Mögliche Vorleistungen des Bundes werden ggf. dem Bund zurückerstattet.

10.) Kostenmanagement und weiteres Verfahren

Vor der Genehmigung oder Feststellung des Plans ist bei wesentlichen Planungs- und etwaigen Kostenteilungsänderungen der Gesehenvermerk des BMVI einzuholen.

Für den Fall von wesentlichen Planungs- und Kostenänderungen im Zuge der weiteren Planung wird dieses dem BMVI vor Feststellung des Plans vorgelegt.

B) Beschlussvorschlag

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (L/S) nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.