

**Deputation für Umwelt, Bau,  
Verkehr, Stadtentwicklung,  
Energie und Landwirtschaft (L/S)**

**Vorlage Nr. 19/350 (L/S)**

**Vorlage  
für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,  
Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (L/S)  
am 30.11.2017**

**„Planung und Bau der A 281, der B 212n und der B 6n  
- Neuberechnung der Planungs- und Baukosten“**

**A. Problem**

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 ist Ziel der Verkehrspolitik des Bundes und des Landes Bremen, da hiermit eine Verkehrsverbesserung für den gesamten nordwestdeutschen Raum zu erwarten ist. Die A 281 ist durch ihre Verknüpfung mit dem internationalen Fernstraßennetz für den Bestand und die Entwicklung des Güterverkehrszentrums, die Häfen und den Flughafen äußerst bedeutungsvoll. Sie dient der Verkehrsentlastung der A 27, der A 1 und damit des Bremer Kreuzes sowie der B 6 / B 75 und diversen Hauptverkehrsstraßen. Ein Großteil der Maßnahme **A 281** ist bereits fertiggestellt. Die Bauabschnitte 2/2 und 4 (Weserquerung) müssen noch realisiert werden.

Die **B 212n** hat mit ihrer länderübergreifenden Linienführung eine wichtige Zubringerfunktion zur A 281 und in das weitere Autobahnnetz und dient der Anbindung des GVZs in Richtung Delmenhorst und den Unterweserraum. Die B 212n soll ebenfalls die Ortsdurchfahrt Strom von Verkehren, insbesondere von LKW, deutlich entlasten.

Die **B 6n** stellt einen zweiten Anschluss der A 281 über die Landesgrenze Bremen / Niedersachsen an die A 1 dar. Neben einer Entlastung der Kattenturmer Heerstraße führt sie zu einer deutlichen Verbesserung der Anbindung von Gewerbe und Industrie in Bremen an das Fernstraßennetz sowie der Verkehrsbeziehungen zwischen Bremen und den angrenzenden niedersächsischen Landkreisen.

Ein detaillierter Sachstand der Projekte ist im Anhang dargelegt.

Aufgrund von Verschiebungen der Projektlaufzeiten kommt es zu Veränderungen bei der Höhe und dem zeitlichen Anfall von Planungs-, Personal und Baukosten.

Für die Planungs- und Personalkosten ist eine aktualisierte Beschlussfassung mit zusätzlichen Verpflichtungsermächtigungen bis einschl. 2020 erforderlich, die wegen anstehender Aufträge der DEGES über die Senatorin für Finanzen im Haushalts- und Finanzausschuss abzusichern sind. Ab 2021 werden Planung, Bau, Betrieb, Erhaltung, Finanzierung und ver-

mögensmäßige Verwaltung der Bundesautobahnen – optional auch der Bundesstraßen – vom Bund übernommen.<sup>1</sup>

Die von Bremen zu tragenden Baukosten werden nachrichtlich ebenfalls dargestellt. Sie sind auch nach 2021 entsprechend der Vereinbarungen mit dem Bund zu zahlen, daher wird für diese Baukosten in der Vorlage auch der Zeitraum bis 2022ff betrachtet.

Für die in 2018 noch zu schließende Vereinbarungen mit dem Bund werden die Gremien ggf. erneut befasst.

## **I. Bisherige Finanzbeschlüsse für A 281, B 212n und B 6n**

Bremen übernimmt im Rahmen der Auftragsverwaltung nach Art. 90 Abs. 2 GG die Planung, den Bau und die Erhaltung der A 281, der B 6n und der B 212n. Die dabei anfallenden **Planungs- und Personalkosten** werden vollständig aus **Bremer Landesmitteln** finanziert.<sup>2</sup>

Folgende Planungs- und Personalkosten wurden bisher beschlossen:<sup>3</sup>

Planungs- und Personalkosten IST bis Ende 2005	37,765 Mio. EUR
Beschluss Planungs- und Personalkosten 2006 bis 2016 (davon nachrichtlich für Personal 2,42 Mio. EUR)	75,620 Mio. EUR
<b><u>Beschlossene Planungs- und Personalkosten:</u></b>	<b><u>113,385 Mio. EUR</u></b>

Die Sachkosten der Maßnahme, dazu zählen **Grunderwerbskosten und Baukosten**, werden i.d.R. vom **Bund** übernommen. Für die noch zu realisierenden Maßnahmen BA 2/2 und BA 4 der A 281, B 212n und B 6n belaufen sich diese auf rund **530 Mio. EUR**.

Das Land Bremen übernimmt den auf Initiative des Landes zurückzuführenden Mehrbedarf an Baukosten im Vergleich zur Referenzplanung des Bundes und finanziert diese aus **Landesmitteln**.

Folgende **Baukosten** wurden seit 2006 beschlossen:

Flankierende Maßnahmen in der Neustadt	10,2 Mio. EUR
Verlängerung der Merkurstraße	4,1 Mio. EUR
Anteil Bremens an der Weserquerung (BA 4)	16,8 Mio. EUR <sup>4</sup>
Mitfinanzierung Baukosten für BA 2/2	30,6 Mio. EUR
<b><u>Beschlossene Baukosten:</u></b>	<b><u>61,7 Mio. EUR</u></b>

Für die Realisierung der Maßnahmen A 281, B 212n und B 6n wurden **Planungs- und Personalkosten** sowie **Baukosten** in Höhe von insgesamt **175,085 Mio. EUR** (113,385 Mio. EUR für Planungs- und Personalkosten und 61,7 Mio. EUR für Baukosten) beschlossen.

Davon stehen noch **nicht verausgabte Mittel** in Höhe von insgesamt **58,74 Mio. EUR** zur Verfügung. Diese stehen auf der Finanzposition 0687/730 16-0 - A 281 (alt AIP) in Form ei-

<sup>1</sup> Dies wurde im Rahmen der Reform des bundesstaatlichen Finanzausgleichsystems beschlossen.

<sup>2</sup> Es erfolgt eine pauschale Kostenbeteiligung des Bundes von 3% der Baukosten für allgemeine Planungs- und Bauleitmittel, real betragen diese 15 – 20% der Baukosten.

<sup>3</sup> Vgl. Beschlussvorlage Nr. 067/06-L/S WFA-Sitzung am 07.12.2006.

<sup>4</sup> Anteilige Mehrkosten eines Tunnels als Vorzugsvariante Bremens gegenüber einer Brücke als Vorzugsvariante des Bundes.

ner valutierenden **Verpflichtungsermächtigung** in Höhe von **36,43 Mio. EUR** zuzüglich Barmittel in Höhe von 2,965 Mio. EUR für 2017. Zudem befinden sich auf dem dazugehörigen **Projekt-Konto** 5851/659 00-7 „Projekt BAB A 281“ noch **16,1 Mio. EUR** für die Maßnahmen. Der Sanierungsbeitrag 2016 in Höhe von **3,245 Mio. EUR** muss der Maßnahme noch in den Folgejahren zurückgeführt werden.

## **II. Planungs- und Personalkosten (hier; zusätzlicher Mittelbedarf)**

- ***Kosten Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES)***

Aufgrund von Umstrukturierungen übernimmt seit 01.01.2010 die DEGES die Realisierung der A 281, der B 212n und der B 6n im Auftrag des Landes Bremen. Die im folgenden dargestellten Kosten der DEGES (Ingenieurleistungen nach HOAI und Geschäftskosten) betreffen insbesondere die Planung der Bauabschnitte (BA) 2/2 und 4 der A 281 sowie die B 6n und die B 212n, deren Projektlaufzeit sich gegenüber der Planung von 2006 verlängert hat.

### **A 281**

Grund für die Verlängerung der Projektlaufzeit beim **BA 2/2 der A 281** ist die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts im Jahre 2009 und die darauf folgende Einrichtung eines Runden Tisches zur Findung einer konsensfähigen und rechtssicheren Trassenführung. Dies machte die erneute Planung des Vorentwurfes und des Genehmigungsentwurfes für den BA 2/2 erforderlich. Zudem sind die Baukosten für den BA 2/2 durch die vom runden Tisch beschlossene Trassenführung gestiegen, was in einer Erhöhung der Planungskosten resultiert.

Die Verschiebung beim BA 2/2 führte auch zu einer zeitlichen Verschiebung der Realisierung des **BA 4 der A 281 (Weserquerung)**. Auch hier wurde der Planfeststellungsbeschluss vom 30.06.2010 beklagt, was ebenfalls zu erheblichem Mehraufwand bei der Planung, langwierigen Verhandlungen mit den Klägern ArcelorMittal Bremen und Holcim und einer Planänderung zur endgültigen Baurechtschaffung führte. Zudem wurden zusätzliche Untersuchungen zur Realisierbarkeit der Maßnahme als ÖPP-Projekt durchgeführt.

Aufgrund veränderter Rahmenbedingungen gab es im April 2017 mit Schreiben des BMVI eine Abkehr von einer Finanzierung der Weserquerung als ÖPP-Projekt (F-Modell mit Pkw-Maut) hin zu einer konventionellen Finanzierung aus dem Bundeshaushalt. Eine konventionelle Realisierung des Projektes führt dazu, dass Planungsleistungen, die bei einem F-Modell der private Partner erbracht und über die Pkw-Maut refinanziert hätte, nun von der öffentlichen Hand, d.h. Bremen, zu übernehmen sind. Die in diesem Zusammenhang entstehenden Mehrkosten belaufen sich auf rund 14,5 Mio. EUR.

### **B 212n**

Die Planung der **B 212n** verzögert sich u.a. aufgrund von Widerständen in Niedersachsen. Das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr hatte vor diesem Hintergrund im Herbst 2014 einen nochmaligen ergebnisoffenen Variantenvergleich zur Führung der B 212n im Rahmen eines Dialogverfahrens initiiert, an dem Bremen konstruktiv mitwirkt.

### **B 6n**

Bei der **B 6n** kam es zu zeitlichen Verzögerungen aufgrund der noch nicht geklärten Streckenführung der B 6n - Umfahrungsvariante oder Tunnelvariante unter dem Flughafen hindurch. Der Bund bevorzugt aus Sicht des Nutzen-Kosten-Verhältnisses die Umfahrungsvari-

ante. Diese steht jedoch im Widerspruch zu den Beschlüssen der Bremischen Bürgerschaft vom 18. Oktober 2012 und 24. August 2016 zur Trassenführung der B 6n als Tunnelvariante unter dem Flughafen hindurch. Die Frage der Trassenführung ist noch mit dem Bund zu klären. Die Hauptplanungsphasen für die B 6n sind nach derzeitigem Stand nach 2020 vorgesehen.

- **Personalkosten SUBV / ASV**

Auch für den Personalbedarf in der Verwaltung werden zur Baurechtschaffung, zur Wahrnehmung der hoheitlichen Aufgaben der Auftragsverwaltung, zur Vertretung von Bauherrenaufgaben und für die Rolle als Auftraggeber der DEGES Haushaltsmittel für die Jahre 2017 bis 2020 benötigt. Hier sind 4,25 Vollzeitäquivalente (VZÄ) beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr für Projektleitung, Anhörung-, Planfeststellungs- und Naturschutzbehörde sowie 1 VZÄ beim Amt für Straßen und Verkehr vorgesehen. Aufgrund von veränderten Aufgabenstellungen und Tarif- bzw. Besoldungserhöhungen liegen die jährlichen Personalkosten (einschl. Sachkosten) bis einschl. 2020 rd. 90 TEUR über dem bisherigen Anschlag.

- **Sonstige Ingenieurleistungen:**

Für weitere Ingenieurleistungen werden Mittel erforderlich, die in den kommenden Haushaltsjahren berücksichtigt werden müssen.

- **Planung / Umsetzung Grunderwerb:**

Der Grunderwerb und die Flächenfreimachung sowie die Verwaltung der Flächen werden u.a. von Immobilien Bremen (IB) übernommen. Die dabei anfallenden Planungs- und Personalkosten werden vom Land Bremen getragen.

Die Mittelbedarfsplanung für die **Planungs- und Personalkosten** in den Haushaltsjahren 2017 bis 2020 sieht wie folgt aus:

Tabelle 1: Übersicht über die Planungs- und Personalkosten für die Jahre 2017 bis 2020.

<b>Planungs- und Personalkosten für die Jahre 2017 bis 2020</b>					
<b>in Mio. EUR</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>GESAMT</b>
DEGES A 281*	2,27	3,76	4,37	4,13	<b>14,53</b>
DEGES B 212n*	0,10	0,11	0,15	0,22	<b>0,58</b>
DEGES B 6n*	0,00	0,20	0,20	0,20	<b>0,60</b>
Personal SUBV und ASV: A 281 / B 6n / B 212n	0,46	0,47	0,47	0,48	<b>1,88</b>
Sonstige Ingenieurleistungen	0,10	0,20	0,20	0,20	<b>0,70</b>
Planung / Umsetzung Grunderwerb	0,10	0,20	0,20	0,10	<b>0,60</b>
<b>Summe erforderlicher Planungs- und Personalkosten</b>	<b>3,03</b>	<b>4,94</b>	<b>5,59</b>	<b>5,33</b>	<b>18,89</b>

\* Kosten für Planungsleistungen und Geschäftskosten DEGES gemäß Meldung der DEGES vom 01.01.2017 und Meldung B 6n vom 01.09.2016 und aktuellem Mittelabruf für 2017 vom 10.11.2017.

Damit ergäbe sich bis zum Jahr 2020 ein vom Land Bremen zu tragender Bedarf an **Planungs- und Personalkosten** in Höhe von **18,89 Mio. EUR**.

### **III. Baukosten: Mittelbedarf für die Haushaltsjahre 2017 bis 2022ff**

Von den beschlossenen Baukosten in Höhe von 61,70 Mio. EUR wurden Ermächtigungen von 48,67 Mio. EUR noch nicht verausgabt. Aufgrund von Veränderungen bei der Projektrealisierung kommt es zu einer Verschiebung dieser Kosten sowie einer Erhöhung um 1 Mio. EUR im Zusammenhang mit dem Tunnelportal beim BA 4 der A 281:

#### **a) Verschiebungen bereits beschlossener Mittel**

- **Bremer Anteil am BA 2/2**

Im Bauabschnitt 2/2 hatte die Bremische Bürgerschaft am 28.11.2013 der Erhöhung der durch das Land Bremen zu tragenden Baukosten zugestimmt. Aufgrund von Verzögerungen beim Gesehenvermerk durch den Bund kommt es hier zu einer Verschiebung der beschlossenen Kosten in Höhe von insgesamt 30,6 Mio. EUR in die Jahre 2018 bis 2022.<sup>5</sup> Die Höhe der benötigten Mittel bleibt unverändert.

- **Bremer Anteil an der Anschubfinanzierung beim BA 4**

Das Land Bremen und der Bund haben sich im November 2008 auf eine Teilung der Anschubfinanzierung von 115 Mio. EUR (50% der nominalen Baukosten) geeinigt. Dabei entfällt auf das Land Bremen ein Anteil von 14,6%, d.h. 16,8 Mio. EUR. Der Bund übernimmt einen Anteil von 85,4%, d.h. 98,2 Mio. EUR.<sup>6</sup> Dies wurde so vom Senat am 30.06.2009 beschlossen.<sup>7</sup> Die Grundlage für diesen Finanzierungsanteil Bremens bildete die Entscheidung der Bürgerschaft im Oktober 2002, den BA 4 der A 281 als Tunnel und nicht als Brücke zu realisieren.<sup>8</sup> Der Bund würde lediglich eine Brücke als Weserquerung realisieren.

Zudem hat der Bund im Jahr 2017 entschieden, den BA 4 nicht mehr im Rahmen eines F-Modells, sondern konventionell über eine Finanzierung aus dem Haushalt zu realisieren. Eine konventionelle Realisierung der Weserquerung hat Auswirkungen auf den von Bremen zu zahlenden Anteil an den Baukosten, die jedoch noch nicht genau zu beziffern sind. Zur Klärung der Höhe des Bremer Anteils bei einer konventionellen Realisierung werden derzeit Gespräche mit dem Bund geführt.

- **Maßnahmen Neustadt / Umbau Neuenlander Straße**

Nach Fertigstellung des Bauabschnittes 2/2 wird der Umbau der Neuenlander Straße im Zuge der Begleitmaßnahmen in der Neustadt erforderlich. Hierfür werden schon beschlossene

---

<sup>5</sup> Vgl. Vorlage Senat vom 26.11.2013: Beschluss zur Mitfinanzierung der Baukosten im Bauabschnitt 2/2 der A 281 (Variante 4SÜD).

<sup>6</sup> Vgl. Ergänzungsvereinbarung vom 24.11.2008 zwischen BMVBS und FHB zur „Gemeinsamen Erklärung zum Bau der Eckverbindung A 281 zwischen der A 1 und der A 27“ vom 01.10.2002.

<sup>7</sup> Vgl. Vorlage Senat Nr. 1095/17 vom 30.06.2009: Beschluss über die Erhöhung der Anschubfinanzierung für die A 281, BA 4 (Weserquerung).

<sup>8</sup> Vgl. Beschluss der Bürgerschaft zur Mitteilung des Senats „Weserquerung im Zuge der A 281“ vom 08.10.2002.

Mittel für Baukosten für den Umbau der Neuenlander Straße in Höhe von 1,27 Mio. EUR<sup>9</sup> in den Zeitraum nach 2021 verschoben.

#### **b) Zusätzlicher Mittelbedarf für die Mitfinanzierung Tunnelportal beim BA 4**

Im Bauabschnitt 4 der A 281 erhöhen sich aufgrund der Verlängerung des Tunnelportals zur Verbesserung der städtebaulichen Situation in Seehausen die Baukosten um 1 Mio. EUR. Diese Kosten werden nicht vom Bund getragen, da die Verlängerung des Tunnelportals von Bremen initiiert wurde.

Der Mittelbedarf für die von Bremen zu tragenden **Baukosten** sieht über den Zeitverlauf der Haushaltsjahre 2017 bis 2022ff. wie folgt aus:

**Tabelle 2: Mittelbedarf für Baukosten aus dem Bremer Haushalt für die Jahre 2017 bis 2022ff**

<b>Mittelbedarf Baukosten für 2017 bis 2022ff.</b>							
<b>in Mio. EUR</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022ff</b>	<b>GESAMT</b>
<b>a) Verschiebung</b>		6,12	6,12	14,52	14,52	7,39	<b>48,67</b>
Verschiebung Mitfinanzierung BA 2/2		6,12	6,12	6,12	6,12	6,12	<b>30,60</b>
Verschiebung Mitfinanzierung BA 4				8,40	8,40		<b>16,80</b>
Verschiebung Maßnahmen Neustadt						1,27	<b>1,27</b>
<b>b) Zusätzlicher Bedarf</b>	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	0,00	<b>1,00</b>
Neu: Mitfinanzierung BA 4 (Tunnelportal)					1,00		<b>1,00</b>
<b>Summe erforderlicher Baukosten bis 2021ff.</b>	<b>0,00</b>	<b>6,12</b>	<b>6,12</b>	<b>14,52</b>	<b>15,52</b>	<b>7,39</b>	<b>49,67</b>

Der Bremer Anteil an den **Baukosten** beträgt 49,67 Mio. EUR, davon sind bereits 48,67 Mio. EUR beschlossen, so dass sich der zusätzliche Mittelbedarf auf 1 Mio. EUR für die Mitfinanzierung der Tunnelportalverschiebung beim BA 4 beläuft.

<sup>9</sup> Hier kommt es lediglich zu einer Verschiebung des Kostenansatzes aus 2006. Die Kosten werden in der Planungsphase erneut ermittelt und dann für einen Beschluss vorgelegt.

#### IV. Gesamtfinanzierungsübersicht der ausstehenden bremischen Kosten

Tabelle 3: Übersicht über die Finanzierungsbeschlüsse

Übersicht über die Finanzierungsbeschlüsse							
in Mio. EUR	2017	2018	2019	2020	2021	2022ff.	GESAMT
<b>Planungs- und Personalkosten</b>	3,03	4,94	5,59	5,33			<b>18,89</b>
Bestehende Finanzierungsbeschlüsse	3,03	2,00	2,65	2,39			<b>10,07</b>
<b>Ohne Beschluss: Planungs- und Personalkosten</b>	<b>0,00</b>	<b>2,94</b>	<b>2,94</b>	<b>2,94</b>			<b>8,82</b>
<b>Baukosten (nachrichtlich)</b>		6,12	6,12	14,52	15,52	7,39	<b>49,67</b>
Bestehende Finanzierungsbeschlüsse		6,12	6,12	14,52	14,52	7,39	<b>48,67</b>
<b>Ohne Beschluss: Baukosten Verschiebung Tunnelportal</b>		<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>1,00</b>	<b>0,00</b>	<b>1,00</b>

Für die Planung der A 281 einschl. der vorbereitenden Planungsmaßnahmen für die B 6n und die B 212n beträgt der Mehrbedarf **8,82 Mio. EUR** und für den Bau der A 281 beläuft sich der Mehrbedarf auf **1 Mio. EUR**.

Durch die zeitliche Verschiebung liegen zudem nach bisheriger Beschlusslage (vgl. A), auch für die gegebene Liquidität bzw. Verpflichtungsermächtigungen formal keine zeitlich aktuellen Finanzierungsbeschlüsse für die Planungs- und Personalkosten mehr vor und müssen insofern aktualisiert werden.

Bei den Baukosten werden die Gremien in 2018 mit ggf. erforderlichen Beschlüssen im Zusammenhang mit den mit dem Bund abzuschließenden Finanzierungsvereinbarungen separat befasst.

#### **B. Lösung**

Die Deputation stimmt dem zusätzlichen Finanzierungsbedarf in Höhe von 8,82 Mio. EUR für die Planung der A 281 und die vorbereitende Planung der B 6n und der B 212n zu. Diese Mittel sind bereits in den Haushaltsentwürfen 2018/19 und der Finanzplanung bis einschl. 2020 berücksichtigt.

Die Mittelbereitstellung und die haushaltsrechtliche Absicherung sind in Abschnitt D dargestellt.

#### **C. Alternativen**

Keine.

Vor dem Hintergrund der beschlossenen Gründung einer Infrastrukturgesellschaft Verkehr ist heute davon auszugehen, dass der Bund die Planungskosten für bereits laufende Projekte

entsprechend der derzeitigen Verfahrensweise mit einer Pauschale für Planungs- und Bauleitmittel auch rückwirkend nach dem 01.01.2021 gegenüber der Auftragsverwaltung Bremen erstattet.

Ein Abwarten bis zur Übernahme des Projekts durch eine Infrastrukturgesellschaft Verkehr voraussichtlich ab dem Jahr 2021 gefährdet die zeitnahe Realisierung der Maßnahmen. Dies hätte für den Wirtschaftsstandort Bremen eindeutig negative Auswirkungen.

#### **D. Finanzielle / personalwirtschaftliche Auswirkungen und Gender-Prüfung**

Die Finanzierung der in Abschnitt A IV. dargestellten Kosten stellt sich in den Haushalten von 2018/19 wie folgt dar:

**Tabelle 4: Planungs- und Personalkosten / Baukosten im Haushalt 2018/2019 im Einzelnen:**

<b>Planung Haushalt 2018/2019</b>			
in Mio. EUR	2018	2019	Summe
<b>Planungs- und Personalkosten</b>	<b>4,94</b>	<b>5,59</b>	<b>10,53</b>
<i>darunter:</i>			
<i>Anschlag Haushalt</i>	<i>2,94</i>	<i>2,94</i>	<i>5,88</i>
<i>Projektkonto</i>	<i>2,00</i>	<i>2,65</i>	<i>4,65</i>

<b>Baukosten (nachrichtlich)</b>	<b>6,12</b>	<b>6,12</b>	<b>12,24</b>
<i>darunter:</i>			
<i>Anschlag Haushalt</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>Projektkonto</i>	<i>6,12</i>	<i>2,875</i>	<i>8,995</i>
<i>Rückführung Liquidität</i>		<i>3,245</i>	<i>3,245</i>

Die Summe der verfügbaren Mittel deckt sich mit den Bedarfen, die im Haushalt 2018/2019 entsprechend veranschlagt sind.

Die Finanzierung für Planungs- und Personalkosten in 2020 wird in der folgenden Tabelle dargelegt:

Tabelle5: Finanzplanung für Planungs- und Personalkosten 2020

<b>Finanzplanung Planungs- und Personalkosten 2020</b>		
in Mio. EUR	2020	Summe einschl. Haushalt 18/19
<b>Planungs- und Personal- kosten</b>	<b>5,33</b>	<b>15,86</b>
<i>darunter:</i>		
<i>Ansatz gem. Finanzplanung</i>	<i>2,94</i>	<i>8,82</i>
<i>Projektkonto</i>	<i>2,39</i>	<i>7,04</i>

Die Finanzplanung bis 2020 deckt sich mit den erwarteten Planungs- und Personalkosten. Ab 2021 werden die Planungs- und Personalkosten von der neuen Infrastrukturgesellschaft des Bundes übernommen. Der erwartete Projektkontostand zum 31.12.2017 beträgt rund 16 Mio. EUR, davon Planungs- und Personalkosten rd. 7 Mio. EUR und Baukosten rd. 9 Mio. EUR. Das Projektkonto wird bis Ende 2020 vollständig abgebaut.

Zu den Planungs- und Personalkosten sind folgende Verpflichtungsermächtigungen über die Senatorin für Finanzen im Haushalts- und Finanzausschuss zu beantragen:

Tabelle 6: Verpflichtungsermächtigungen für Planung der A 281, B 6n und B 212n

<b>Verpflichtungsermächtigungen ab 2018ff</b>				
in Mio. EUR	2018	2019	2020	Summe
<b>Planungs- u. Personalkosten</b>				
Erforderliche Mittel	4,94	5,59	5,33	15,86
Projektkonto	2,00	2,65	2,39	7,04
Erforderliche zusätzliche VE	2,94	2,94	2,94	8,82

Tabelle 7: Verpflichtungsermächtigungen für Bau der A 281, B 6n und B 212n

<b>Verpflichtungsermächtigungen ab 2018ff</b>						
in Mio. EUR	2018	2019	2020	2021	2022	Summe
<b>Baukosten (nachrichtlich)</b>						
Erforderliche Mittel	6,12	6,12	14,52	15,52	9,87	52,15
Projektkonto	6,12	2,875				8,995
Rückführung Liquidität *		3,245				3,245
Valutierende VE			14,52	14,52	7,39	36,43

\* 2016 im Haushalt bereitgestellter Sanierungsbeitrag in Höhe von 3,245 Mio. EUR für 2019.

Personalwirtschaftlich soll der bisherige Finanzierungsrahmen fortgeschrieben werden. Genderspezifische Auswirkungen sind nicht vorhanden.

### **E. Beschlussvorschlag**

1. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (L) nimmt den Bericht über die Veränderungen bei den Kosten für die Planung und den Bau der A 281 sowie der vorbereitenden Planungen der B 212n und der B 6n zur Kenntnis.
2. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (L) stimmt der Finanzierung und der Erteilung einer zusätzlichen Verpflichtungsermächtigung für die Planungen der A 281, B 212n und B 6n bis Ende 2020 in Höhe von 8,82 Mio. EUR zu und bittet den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, die haushaltsrechtliche Zustimmung über die Senatorin für Finanzen im Haushalts- und Finanzausschuss herbeizuführen.
3. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (L) bittet den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr über den Fortschritt der einzelnen Projekte und Bauabschnitte sowie die Baukostenentwicklung zu berichten und ggf. ausstehende Beschlüsse in Zusammenhang mit den Verhandlungen mit dem Bund herbeizuführen.

## **Anlage 1: Sachstand der Realisierung der A 281, der B 212n und der B 6n**

Die Realisierung der A 281 in Bremen ist weit vorangeschritten. Der aktuelle Sachstand der Bauabschnitte der A 281 sowie der B 212n und der B 6n (Grafik siehe Anlage 1) stellt sich wie folgt dar:

### **Abschnitt 1: AD Bremen-Industrieafen und AS Bremen-Gröpelingen**

Länge: 2,15 km  
Sachstand: Verkehrsfreigabe 1995

### **Abschnitt 2/1: Bremen-Airport-Stadt bis Warturmer Heerstraße**

Länge: 3,3 km  
Kosten: 244 Mio. EUR  
Sachstand: Verkehrsfreigabe am 30.01.2008

### **Abschnitt 3/1: Warturmer Heerstraße bis AS Bremen-Strom**

Länge: 2,4 km  
Kosten: 47 Mio. EUR  
Sachstand: Verkehrsfreigabe am 30.01.2008

### **Abschnitt 3/2: AS Bremen-Strom bis AS Bremen-Seehausen**

Länge: 4,2 km  
Kosten: ca. 46,5 Mio. EUR  
Sachstand: Verkehrsfreigabe am 29.09.2014

### **Abschnitt 2/2: Bremen-Airport-Stadt bis AS Bremen-Kattenturm**

Länge: 1,9 km  
Kosten: ca. 150 Mio. EUR (Bund: 112,1 Mio. EUR / Bremen: 30,6 Mio. EUR)  
Sachstand: Planfeststellungsverfahren

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 eingesetzt. Im Ergebnis wurde 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. Am 24.10.2014 erfolgte die Erteilung des Gesehenvermerkes durch das BMVI auf die durch Bremen vorgelegte Planung. Am 25.02.2015 wurde der Antrag auf Einleitung des Planfeststellungsverfahrens gestellt. Ein Antrag auf Planänderung aufgrund der Anforderungen aus dem Gesehenvermerk erfolgte am 20.11.2015. Im März 2017 erfolgte eine nochmalige öffentliche Auslegung, mit der der Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie in das Verfahren eingebracht wurde. Anfang 2018 soll das Gesamtlärmgutachten öffentlich ausgelegt werden. Baurechtschaffung ist bis Sommer 2018 geplant. Bei Sofortvollzug

kann dann mit ersten Bauarbeiten begonnen werden. Die Verkehrsfreigabe ist für das Jahr 2023 geplant.

#### **Abschnitt 4: Weserquerung, AS Bremen-Gröpelingen bis AS Bremen-Seehausen**

Länge: 4,9 km (davon 1.095m Tunnel im E+A-Verfahren)  
Kosten: 260,4 Mio. EUR (Bund: 243,6 Mio. EUR / Bremen: 16,8 Mio. EUR)  
Sachstand: Planfeststellungsbeschluss vom 30.06.2010 wurde beklagt

Ein Teil der Klagen wurden vor dem BVerwG am 24.11.2011 abgewiesen. Eine Klage (Holcim) ruht derzeit noch. Hier laufen Verhandlungen zur gütlichen Verständigung. Die Verträge mit ArcelorMittal Bremen wurden am 12.07.2016 unterzeichnet.

Für ein vollziehbares Baurecht sind derzeit noch die Einigung mit Holcim sowie die Planänderung zur Auflösung des Vorbehaltes des Planfeststellungsbeschlusses vom 30.06.2010 hinsichtlich der Errichtung einer Schutzgalerie im Bereich ArcelorMittal Bremen abzuschließen. Dies soll bis Frühjahr 2018 erfolgen. Baubeginn ist für Herbst 2018 geplant. Die Verkehrsfreigabe soll 2023 erfolgen.

Für die Realisierung des BA 4 der A 281, die Weserquerung, war bisher ein sogenanntes F-Modell nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz vorgesehen. Aufgrund veränderter Rahmenbedingungen ist nun eine konventionelle Realisierung der Weserquerung angestrebt. Der BA 4 ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 in die Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ eingestuft.

#### **B 212n: A 281 AS Bremen-Seehausen bis Landesgrenze Bremen / Niedersachsen**

Länge: 1,6 km  
Kosten: 10,3 Mio. EUR  
Sachstand: Dialogforum zum Variantenvergleich gestartet

Die Linienbestimmung für die B 212n ist abgeschlossen. Entgegen der Linienbestimmung hat das Land Niedersachsen die B 212n ohne OU Delmenhorst (B 213n) und ohne Herstellung der Verknüpfung der B 212n an die L 875 für den neuen Bundesverkehrswegeplan angemeldet. Im Bundesverkehrswegeplan 2030 ist der Bremer Abschnitt der B 212n in die Kategorie „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ eingestuft. Parallel zur Bundesverkehrswegeplanung hat Niedersachsen einen Dialogprozess initiiert, in dem vor der Erstellung von RE-Entwurfsunterlagen nochmals eine ausführliche Variantendiskussion unter Beteiligung der Öffentlichkeit stattfinden soll. Bremen begleitet diesen Dialogprozess.

#### **B 6n: AS Bremen-Kattenturm A281 (Neuenlander Straße) bis Landesgrenze Bremen / Niedersachsen**

Länge: 4 km  
Kosten: 147,9 (Umfahrung - Bund) / 304,1 Mio. EUR (Untertunnelung)  
Sachstand: Gespräche mit dem Bund zur Trassenführung

Die B 6n soll zwischen Bauabschnitt 2/2 der A 281 und der A 1 im Bereich der Anschlussstelle Bremen Brinkum parallel zur Kattenturmer Heerstraße realisiert werden. Am Runden Tisch wurde die sogenannte Bremer Vorzugsvariante mit Untertunnelung des Flughafens erarbeitet. Für den neuen Bundesverkehrswegeplan wurde sowohl die Bremer Vorzugsvariante, differenziert nach Bohrtunnel und offenem Tunnelbau, als auch eine Umfahrung des

Flughafens angemeldet. Im Bundesverkehrswegeplans 2030 ist der Neubau der B6n als Umfahrvvariante in die Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ eingestuft. Die Umfahrvvariante widerspricht den Beschlüssen der Bremer Bürgerschaft für eine Unterquerung des Flughafens. Daher wird Bremen diesbezüglich Gespräche mit dem Bund führen.

### Flankierende Maßnahmen in der Neustadt (Umbau Neuenlander Straße)

Im Zuge der Realisierung der A 281 wurden im Bereich der Neustadt und Woltmershausen Begleitmaßnahmen erforderlich, welche die verkehrsentlastenden Wirkungen der A 281 im Bereich der Neustadt nachhaltig unterstützen. Daher wurden Maßnahmen in der Hohentorshherstraße, der Langemarckstraße, der Lahnstraße, am Leibnizplatz und im Buntentorsteinweg sowie der Rückbau des Niedersachsendamms realisiert. Der Umbau der Neuenlander Straße wird nach der Fertigstellung des Bauabschnittes 2/2 erfolgen.

Folgende Grafik zeigt einen Überblick über die A 281, die B 212n und die B 6n:

