

28.09.2108

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Herr Dr. Kountchev  
Tel. Nr. 361- 15039

Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen

Frau Bierwirth  
Tel. Nr. 361- 10496

**Vorlage Nr. 19/507**  
**für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,**  
**Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (L)**  
**am 01.11.2018**

und

**Vorlage Nr. 19/586-L**  
**für die Sitzung der Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen**  
**am 25.10.2018**

**Finanzierung der Planung für den Ausbau der Rastanlagen an den Bundesautobahnen im Land Bremen**

**A. Problem**

Das Konzept zum Ausbau der Rastanlagen an den Bundesautobahnen im Land Bremen wurde im Jahre 2016 abgeschlossen und in den Deputationen für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft am 14.04.2016 und für Wirtschaft, Arbeit und Häfen am 11.05.2016 vorgestellt. Aufgrund fehlender Planungsmittel konnte eine Beauftragung bisher nicht erfolgen.

**B. Lösung**

Der Senat hat über folgende Beschlüsse am 18. September 2018 folgende Beschlüsse gefasst:

1. Der Senat nimmt das Konzept zum Ausbau der Rastanlagen an den Bundesautobahnen im Land Bremen zur Kenntnis.
2. Der Senat stimmt dem Finanzierungskonzept der Planungsleistungen für den Ausbau der Rastanlagen an der A1 im Land Bremen von rd. 533.000 EUR zu, wobei Mittel in Höhe v. 300.000 EUR zunächst durch den Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen vorfinanziert werden und die Rückerstattung der Planungsausgaben durch den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr bis spätestens 2023 erfolgt.
3. Der Senat bittet den Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen die erforderlichen Beschlüsse zur dargestellten anteiligen Vorfinanzierung der Planungskosten von 300.000 EUR in der Fachdeputation einzuholen.

4. Der Senat bittet den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, die erforderlichen Beschlüsse zur anteiligen Finanzierung der Planungskosten von 233.000 EUR in der Fachdeputation und über die zusätzliche Verpflichtungsermächtigung für 2019 von 266.500 EUR bei der Senatorin für Finanzen und die erforderlichen Nachbewilligungen von jeweils 150.000 EUR p.a. im Haushalts- und Finanzausschuss einzuholen sowie die Rückführung von 300.000 EUR bis spätestens 2023 in seiner Finanzplanung prioritär zu berücksichtigen.

### **C. Finanzielle und personalwirtschaftliche Auswirkungen, Gender-Prüfung**

Letztlich ist der Bund für die Finanzierung der Planungs- und Baukosten im Bereich der Bundesautobahnen zuständig. Die Bundesländer übernehmen im Rahmen der Auftragsverwaltung zunächst die Planungskosten und bekommen nach Abschluss des jeweiligen Projektes anteilig Planungskosten vom Bund erstattet.

Die erforderlichen Planungsmittel sind in 2018/2019 für den Ausbau der Raststättenanlagen nicht eingeplant. Um eine Umsetzung dennoch voranzubringen, soll in einem ersten Schritt die Planung für den Ausbau der Rastanlagen an der A1 beauftragt werden, da dieser Autobahnabschnitt aufgrund der hohen Verkehrsbelastung mit Priorität zu realisieren ist. Die Planungskosten liegen bei rd. 533.000 EUR. Die Planung des vorgesehenen Ausbaus der Rastanlagen an der A 27 soll in den Jahren nach 2020 erfolgen. Aufgrund der besonderen Bedeutung hoher Qualität bei der Abwicklung von Großraum- und Schwertransporten für die bremischen Unternehmen und insbesondere für die Hafenbetriebe soll die Planung durch eine gemeinsame Finanzierung mit dem Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen ermöglicht werden. Die Vorfinanzierung durch den SWAH erfolgt über das Kapitel 0801 aus zur Verfügung stehender Liquidität des „Sondervermögens Fischereihafen (investiv)“ in Höhe von 150.000 EUR pro Jahr. Die erforderlichen Nachbewilligungen werden durch den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr über die Senatorin für Finanzen im Haushalts- und Finanzausschuss beantragt.

Die Finanzierung der Planung für den Ausbau der Rastanlagen an den Bundesautobahnen im Land Bremen betrifft Männer wie Frauen gleichermaßen und hat deshalb keine Gender-Relevanz.

### **D. Negative Mittelstands Betroffenheit**

Die Prüfung nach dem Mittelstandsförderungsgesetz hat keine negative Betroffenheit für kleinste, kleine und mittlere Unternehmen ergeben.

### **E. Beschlussvorschläge**

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (L)

1. nimmt das Konzept zum Ausbau der Rastanlagen an den Bundesautobahnen im Land Bremen zur Kenntnis.
2. stimmt der Finanzierung der Planungsleistungen für den Ausbau der Rastanlagen an der A1 im Land Bremen von rd. 533.000 EUR zu, wobei Mittel in Höhe

v. 300.000 EUR zunächst von dem Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen vorfinanziert werden und die Rückerstattung der Planungsausgaben durch den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr bis spätestens 2023 erfolgt.

3. bittet den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, die Verpflichtungsermächtigung für 2019 von 266.500 EUR bei der Senatorin für Finanzen und die erforderlichen Nachbewilligungen von jeweils 150.000 EUR p.a. im Haushalts- und Finanzausschuss einzuholen sowie die Rückführung von 300.000 EUR bis spätestens 2023 in seiner Finanzplanung prioritär zu berücksichtigen. Die erforderliche Verpflichtungsermächtigung wird zu Lasten der veranschlagten Verpflichtungsermächtigung bei der Haushaltstelle 0687.73050-0 „Sanierung B 75“ zur Verfügung gestellt.

#### Die Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen

1. nimmt das Konzept zum Ausbau der Rastanlagen an den Bundesautobahnen im Land Bremen zur Kenntnis.
2. stimmt der Vorfinanzierung der Planungsleistungen für den Ausbau der Rastanlagen an der A1 im Land Bremen in Höhe v. 300.000 EUR (Rückerstattung der Planungsausgaben durch den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr bis spätestens 2023) zu.

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr  
- 5-1 -

Bremen, 18.09.2018  
Tel. 361 15039 (Herr Dr. Kountchev)

Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen  
- 310-1 -

Tel. 361 10496 (Frau Bierwirth)

## **Vorlage für die Sitzung des Senates am 18.09.2018**

### **Finanzierung der Planung für den Ausbau der Rastanlagen an den Bundesautobahnen im Land Bremen**

#### **A. Problem**

Mit der stetigen Zunahme des Verkehrsaufkommens und der steigenden Zahl des Güterverkehrsaufkommens auf der Straße kommt es in den letzten Jahren verstärkt zu einer Überlastung der vorhandenen Rastanlagen an Bundesautobahnen im gesamten Bundesgebiet. Auch im Bereich der Freien Hansestadt Bremen wird im Zuge der hochbelasteten West-Ost-Verbindung A 1 sowie der A 27 als Hafenzubringer häufig eine Überbelegung der vorhandenen Rastanlagen festgestellt. Parallel zu dieser Entwicklung nimmt die Bedeutung von Großraum- und Schwertransporten (GST), insbesondere aufgrund der wachsenden Bedeutung der Windenergie, in den letzten Jahren deutlich zu. Zwischen 2009 und 2014 ist die Anzahl der Genehmigungsanträge für Groß- und Schwertransporte um mehr als 70 % angestiegen.

Für die GST sind auf den Rastanlagen im Bereich der Freien Hansestadt Bremen bisher keine Parkstände ausgewiesen. Weiterhin fehlen Übergabestellen, um begleitungspflichtige GST durch die Polizei Bremen zu übernehmen. Um dem weiter wachsenden Verkehrsaufkommen im Raum Bremen und der Entwicklung im Bereich der GST gerecht zu werden, hat Bremen die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) mit der Erarbeitung eines Konzeptes (Machbarkeitsstudie) für einen bedarfsgerechten Ausbau der Rastanlagen im Raum Bremen im Zuge der A1 und der A 27 beauftragt.

Das Konzept zum Ausbau der Rastanlagen an den Bundesautobahnen im Land Bremen wurde im Jahre 2016 abgeschlossen und in den Deputationen für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft am 14.04.2016 und für Wirtschaft, Arbeit und Häfen am 11.05.2016 vorgestellt (s. Anlage 1).

Das Konzept sieht im Wesentlichen folgende Maßnahmen vor.

Für den Bereich der A 1 in Fahrtrichtung Osnabrück ist der Ausbau der vorhandenen Rastanlage Mahndorfer Marsch sowie die Schließung der Rastanlage Ahlken vorgesehen. Für den Bereich der A 1 in Fahrtrichtung Hamburg stellt der Ausbau der vorhandenen Rastanlage mit WC-Gebäude (PWC-Anlage) Krumhörens Kuhlen die favorisierte Lösung dar. Im Bereich der A 27 in Fahrtrichtung Cuxhaven hat sich der Ausbau der vorhandenen PWC-Anlage Fahrwiesen in Kombination mit der Schließung der Rastanlage Achterkämpe als beste Lösung gezeigt. Für den Bereich der A 27 in Fahrtrichtung Walsrode wird der Ausbau der vorhandenen PWC-Anlage Osterwiesen sowie die Schließung der Rastanlage Mittelkämpe favorisiert. Im Rahmen des Um- und Ausbaus der Anlagen werden auch gleichzeitig die WC-Gebäude entsprechend den heutigen Anforderungen und Bedürfnissen (Sicherheit, Sauberkeit/Hygiene, Beh.-WC, Kapazität, Wartungs- und Reinigungsaufwand) neu errichtet. Dabei müssen auch Fragen des Lärmschutzes behandelt werden.

Neben der Ausweitung der Kapazitäten wird durch den Um- und Ausbau der Rastanlagen ein großer Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geleistet. Zurzeit sind Lkw-Fahrer, die die vorgeschriebene Lenk- und Ruhezeiten einhalten müssen, angesichts fehlender Parkstände gezwungen, teilweise auf den Ausfahrstreifen der Rastanlagen zu parken. Dies führt zu einer erheblichen Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer und gefährdet die Sicherheit aller Beteiligten. Durch die Schaffung von regionalen Parkständen und Übergabestellen für den Großraum- und Schwertransport ist es möglich, begleitpflichtige Transporte effizienter in die Häfen und weiteren Industriestandorte innerhalb Bremens zur begleiten. Eine Abholung der Großraum- und Schwertransporte von weiter entfernt gelegenen Rastanlagen, wie z.B. Rastanlage Goldbach oder Wildeshausen, könnte entfallen.

Während der Bund für die Finanzierung der Baumaßnahme zuständig ist (Sachausgaben), entfällt die Verantwortung für die Finanzierung der vorbereitenden Planungsleistungen im Rahmen der Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen auf das Land Bremen (Verwaltungskosten).

Aufgrund fehlender Planungsmittel konnte eine Beauftragung mit weiteren Planungsleistungen im Anschluss an der Deputationsbefassung im Jahre 2016 bisher nicht erfolgen.

Für die weitere Umsetzung ist die Finanzierung der Planungsleistungen entsprechend sicherzustellen.

## **B. Lösung**

Um eine Umsetzung dennoch voranzubringen, soll in einem ersten Schritt die Planung für den Ausbau der Rastanlagen an der A1 beauftragt werden, da dieser Autobahnabschnitt aufgrund der hohen Verkehrsbelastung mit Priorität zu realisieren ist. Die Planung des vorgesehenen Ausbaus der Rastanlagen an der A 27 soll in den Jahren nach 2020 erfolgen.

Aufgrund der besonderen Bedeutung hoher Qualität bei der Abwicklung von Großraum- und Schwertransporten für die bremischen Unternehmen und insbesondere für die Hafенbetriebe soll die Planung durch eine gemeinsame Finanzierung mit dem Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen ermöglicht werden.

Hierfür ergeben sich auf Grundlage erster überschlägiger Planungskostenermittlungen folgende Mittelbedarfe.

	<b>Gesamt netto</b>	<b>Gesamt brutto</b>
Ingenieurleistungen	575.000,00	684.000,00
Geschäftskosten DEGES	225.000,00	268.000,00
<b>Gesamt</b>	<b>800.000,00</b>	<b>952.000,00</b>
davon:       BAB A 1	448.000,00	533.000,00
BAB A 27	352.000,00	419.000,00

Für die Planung bis zur Baurechtsschaffung (einschl. der erforderlichen Planungsverfahren) werden drei Jahre veranschlagt.

Es wird vorgeschlagen, die DEGES mit den auf die Machbarkeitsstudie aufbauenden Planungsleistungen für die Realisierung zu beauftragen.

### **C. Alternativen**

Im Rahmen der vorgenannten Machbarkeitsstudie wurden auf Grundlage der geltenden Richtlinien „Empfehlung für Rastanlagen an Straßen, 2011“ (ERS 2011) unterschiedliche Ausbauvarianten untersucht und bewertet. Dabei wurden als Bewertungskriterien die Nachnutzung bestehender Standorte, die Lage (Abstand) zu benachbarten Standorten, vorhandene Bebauung im Nahbereich, Neuversiegelung landwirtschaftlicher Nutzflächen, Kosten und entwurfstechnische Kriterien zugrunde gelegt. Die unter A. Problem beschriebenen Realisierungsvarianten für den Ausbau der Rastanlagen an der A1 und A27 stellen jeweils die wirtschaftlichsten Lösungen dar.

Der Nichtausbau stellt keine Alternative dar, da dadurch die unzureichenden Kapazitäten an den Rastanlagen sowie die fehlenden Übergabepätze für GST im Land Bremen nicht beseitigt werden können.

### **D. Finanzielle, personalwirtschaftliche Auswirkungen und Gender Prüfung**

Für die Beauftragung der gesamten Planungsleistungen an der A1 werden Finanzmittel in Höhe von rd. 533.000 EUR benötigt. Die je anteilige Finanzierung dieser Planungsleistungen stellt sich wie folgt dar:

	Planungsmittel SUBV	Planungsmittel SWAH	Gesamtkosten
2018	116.500,00	150.000,00	266.500,00
2019	116.500,00	150.000,00	266.500,00
Gesamt	233.000,00	300.000,00	533.000,00

Die anteilige Finanzierung von SUBV kann über die Haushaltsstelle 0687/700 21-0 „Planungs- und Bauleitungsmittel für den Ausbau des übergeordneten Straßennetzes, für DEGES - investiv- dargestellt werden.

Aufgrund der besonderen Bedeutung hoher Qualität bei der Abwicklung von Großraum- und Schwertransporten für die bremischen Unternehmen und insbesondere für die Hafenbetriebe finanziert der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen die Planungskosten für die Maßnahmen an der A1 anteilig vor (je 150.000 EUR in den Jahren 2018 und 2019). Dieser Betrag wird bis spätestens 2023 durch SUBV an den Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen zurückerstattet.

Dies ist möglich, da das BMVI den Ländern mitgeteilt hat, dass die Erstattung von Planungsleistungen von 2018 bis Ende 2020 von 3 % auf künftig 6 % der Baukosten von Bundesautobahnen verändert werden soll. Für die Jahre 2021, 2022 und 2023 sollen für Projekte mit bereits begonnener Planung gestaffelt 5 % (2021), 3 % (2022) und 1 % (2023) der Baukosten bzw. fortgeschriebene BAB-Investitionen als Zweckausgabenpauschale gezahlt werden.

Zur Absicherung der Gesamtfinanzierung in 2019 wird eine zusätzliche Verpflichtungsermächtigung bei der Haushaltsstelle - „Planungs- und Bauleitungsmittel für den Ausbau des übergeordneten Straßennetzes, für DEGES – investiv“ - in Höhe von 266.500 EUR bei der Senatorin für Finanzen beantragt. Zum Ausgleich wird bei der Hst. 0687/73050-0 „Sanierung B75“ veranschlagten Verpflichtungsermächtigung ein entsprechender Teilbetrag in Höhe von 266.500 EUR nicht in Anspruch genommen.

Die Vorfinanzierung durch den SWAH erfolgt über das Kapitel 0801 aus zur Verfügung stehender Liquidität des „Sondervermögens Fischereihafen (investiv)“ in Höhe von 150.000 EUR pro Jahr. Die erforderlichen Nachbewilligungen werden durch den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr über die Senatorin für Finanzen im Haushalts- und Finanzausschuss beantragt.

Die Beauftragung der Planungsleistungen hat keine personalwirtschaftlichen und gleichstellungspolitischen Auswirkungen.

## **E. Beteiligung und Abstimmung**

Die Vorlage ist mit der Senatskanzlei und der Senatorin für Finanzen abgestimmt.

## **F. Öffentlichkeitsarbeit und Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz**

Geeignet nach Beschlussfassung im Senat. Einer Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz steht nichts entgegen.

## **G. Beschluss**

1. Der Senat nimmt entsprechend der Vorlage 2346/19 das Konzept zum Ausbau der Rastanlagen an den Bundesautobahnen im Land Bremen zur Kenntnis.
2. Der Senat stimmt dem Finanzierungskonzept der Planungsleistungen für den Ausbau der Rastanlagen an der A1 im Land Bremen von rd. 533.000 EUR zu, wobei Mittel in Höhe von 300.000 EUR zunächst durch den Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen vorfinanziert werden und die Rückerstattung der Planungsausgaben durch den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr bis spätestens 2023 erfolgt.
3. Der Senat bittet den Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen die erforderlichen Beschlüsse zur anteiligen Vorfinanzierung der Planungskosten von 300.000 EUR in der Fachdeputation einzuholen.
4. Der Senat bittet den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, die erforderlichen Beschlüsse zur anteiligen Finanzierung der Planungskosten von 233.000 EUR in der Fachdeputation über die zusätzliche Verpflichtungsermächtigung für 2019 von 266.500 EUR bei der Senatorin für Finanzen und die erforderlichen Nachbewilligungen von jeweils 150.000 EUR p.a. im Haushalts- und Finanzausschuss einzuholen sowie die Rückführung von 300.000 EUR bis spätestens 2023 in seiner Finanzplanung prioritär zu berücksichtigen.

Anlagen:

Anlage 1 Bericht der Verwaltung zum Ausbau der Rastanlagen an den Bundesbahnen im Land Bremen aus 2016

Anlage 2 Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (WU-Übersicht)

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr  
-5-1-

Bremen, 04.04.2016

Tel.: 15039 (Hr. Dr. Kountchev)

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

Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen  
-31-

Tel.: 6062 (Hr. Dr. Krämer)

Deputation für Wirtschaft,  
Arbeit und Häfen (L/S)

**Bericht der Verwaltung**  
**für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau,**  
**Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (L/S)**  
**am 14.04.2016**  
**und**  
**für die Sitzung der Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen**  
**am 11.05.2016**

**Ausbau der Rastanlagen an den Bundesautobahnen im Land Bremen**  
**Ergebnis der Machbarkeitsstudie**

**A. Sachdarstellung**

Mit der stetigen Zunahme des Verkehrsaufkommens und der steigenden Zahl des Güterverkehrsaufkommens auf der Straße kommt es in den letzten Jahren verstärkt zu einer Überlastung der vorhandenen Rastanlagen an Bundesautobahnen im gesamten Bundesgebiet. Auch im Bereich der Freien Hansestadt Bremen wird im Zuge der hochbelasteten West-Ost-Verbindung A 1 sowie der A 27 als Hafenzubringer häufig eine Überbelegung der vorhandenen Rastanlagen festgestellt. Parallel zu dieser Entwicklung nimmt die Bedeutung von Großraum- und Schwertransporten (GST), insbesondere aufgrund der wachsenden Bedeutung der Windenergie, in den letzten Jahren deutlich zu. Zwischen 2009 und 2014 ist die Anzahl der Genehmigungsanträge für Groß- und Schwertransporte um mehr als 70 % angestiegen. Für diese Transporte sind auf den Rastanlagen im Bereich der Freien Hansestadt Bremen bisher keine Parkstände ausgewiesen. Weiterhin fehlen Übergabestellen, um begleitungspflichtige GST durch die Polizei Bremen zu übernehmen. Um dem weiter wachsenden Verkehrsaufkommen im Raum Bremen gerecht zu werden, wird ein bedarfsgerechter Ausbau der Rastanlagen im Raum Bremen im Zuge der A1 und der A 27 erforderlich.

Mit Berichten der Verwaltung haben der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen sowie der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr die Deputationen für Wirtschaft, Arbeit und Häfen sowie für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (L/S) am 13. November 2014 bzw. am 8. Januar 2015 über die beabsichtigte Beauftragung der DEGES zur Planung, Baurechtsschaffung und Bauleitung der Erweiterung der Rastanlagen an der A1 und der A 27 und das Planungsziel informiert. Durch die DEGES wurde in einem ersten Planungsschritt eine Machbarkeitsstudie durchgeführt, die anhand einer Bedarfsplanung eine Analyse vorhandener Rastanlagen auf Ausbaupkapazitäten hin überprüft und Vorzugsvarianten erarbeitet. In Abstimmung zwischen den beteiligten bremischen Senatsressorts, dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie dem Land Niedersachsen wurde der in Tabelle 1

ausgewiesene zusätzliche Bedarf an Lkw-Parkständen und GST- Parkständen im Land Bremen für den Prognosehorizont 2025 ermittelt:

BAB-Nr.	Richtung	LKW-Parkstände [ca. Anzahl]	GST-Parkraum [ca. m]
A 1	Hamburg	30	60-270
	Osnabrück	30	180-450
A 27	Cuxhaven	20	180-270
	Walsrode	20	0

**Tabelle 1: Bedarfsprognose 2025**

In der Machbarkeitsstudie wurden zunächst die Rastanlagen der Bestandsituation betrachtet und die vorhandenen Unter- und Überschreitungen von Abstandsvorgaben entsprechend der Richtlinie<sup>1</sup> beurteilt. In einem zweiten Schritt wurden die „idealisierten Standorte“ bezüglich der Abstandsvorgaben ermittelt. Im dritten Arbeitsschritt wurden die gesamten Untersuchungsgebiete der A 1 und A 27 in Form von Bewertungsbändern – getrennt für beide Richtungsfahrbahnen - hinsichtlich der Eignung als Rastanlagenstandorte beurteilt. Dabei wurden folgende Kriterien berücksichtigt:

- a) Abstand zu Anschlussstellen
- b) Abstand zu benachbarten Rastanlagen
- c) Trassierung, Bauwerke.
- d) Flächennutzung, Siedlungsmähe, Geruchsbelästigungen
- e) Leitungen
- f) Ver- und Entsorgung,
- g) Umweltbelange,
- h) Baugrund/Grundwasser, Altlasten
- i) Grunderwerb/Flurbereinigung.

Die Bewertung jedes Kriteriums erfolgte in einem 100m-Raster mit drei Bewertungsstufen grün (günstig), gelb (noch möglich) und rot (kritisch).

Im Ergebnis der Machbarkeitsstudie wird unter der Berücksichtigung der vorgenannten Kriterien für den Bereich der A 1 in Fahrtrichtung Osnabrück der Ausbau der vorhandenen Rastanlage Mahndorfer Marsch sowie die Schließung der Rastanlage Ahlken als Vorzugslösung benannt. Für den Bereich der A 1 in Fahrtrichtung Hamburg stellt der Ausbau der vorhandenen Rastanlage mit WC-Gebäude (PWC-Anlage) Krumhörens Kuhlen die favorisierte Lösung dar. Im Bereich der A 27 in Fahrtrichtung Cuxhaven hat sich der Ausbau der vorhandenen PWC-Anlage Fahrwiesen in Kombination mit der Schließung der Rastanlage Achterkämpfe als beste Lösung gezeigt. Für den Bereich der A 27 in Fahrtrichtung Walsrode wird der Ausbau der vorhandenen PWC-Anlage Osterwiesen sowie die Schließung der Rastanlage Mittelkämpfe favorisiert. Im Rahmen des Um- und Ausbaus der Anlagen werden auch gleichzeitig die WC-Gebäude entsprechend den heutigen Anforderungen und Bedürfnissen (Sicherheit, Sauberkeit/Hygiene, Beh.-WC, Kapazität, Wartungs- und Reinigungsaufwand) neu errichtet. Dabei müssen auch Fragen des Lärmschutzes behandelt werden.

<sup>1</sup> Empfehlung für Rastanlagen an Straßen, 2011 (ERS 2011)

Neben der Ausweitung der Kapazitäten wird durch den Um- und Ausbau der Rastanlagen ein großer Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geleistet. Zurzeit sind Lkw-Fahrer, die die vorgeschriebene Lenk- und Ruhezeiten einhalten müssen, angesichts fehlender Parkstände gezwungen, teilweise auf den Ausfahrstreifen der Rastanlagen zu parken. Dies führt zu einer erheblichen Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer und gefährdet die Sicherheit aller Beteiligten. Durch die Schaffung von regionalen Parkständen und Übergabestellen für den Großraum- und Schwertransport ist es möglich, begleitpflichtige Transporte effizienter in die Häfen und weiteren Industriestandorte innerhalb Bremens zur begleiten. Eine Abholung der Großraum- und Schwertransporte von weiter entfernt gelegenen Rastanlagen, wie z.B. Rastanlage Goldbach, könnte entfallen.

### Weiteres Vorgehen und Finanzierung

Während der Bund für die Finanzierung der Baumaßnahme zuständig ist (Sachausgaben), entfällt die Verantwortung für die Finanzierung der vorbereitenden Planungsleistungen im Rahmen der Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen auf das Land Bremen (Verwaltungskosten).

Für die weitere Konkretisierung ist es erforderlich, die DEGES mit den auf die Machbarkeitsstudie aufbauenden Planungsleistungen zu beauftragen. Hierfür ergeben sich auf Grundlage erster überschlägiger Kostenermittlungen die in Tabelle 2 bis zur Baurechtsschaffung aufgeführten Mittelbedarfe (in T €).

	Gesamt netto	Gesamt brutto
Ingenieurleistungen	575	684
Geschäftskosten DEGES	225	268
<b>Gesamt</b>	<b>800</b>	<b>952</b>
davon: A 1	448	533
A 27	352	419

**Tabelle 2: Kosten für Planungsleistungen bis zur Baurechtsschaffung (in Tsd. Euro)**

Für die Planung bis zur Baurechtsschaffung werden drei Jahre veranschlagt.

Die Finanzierung der weiteren Planung ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht gesichert.

### B. Beschlussvorschlag

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

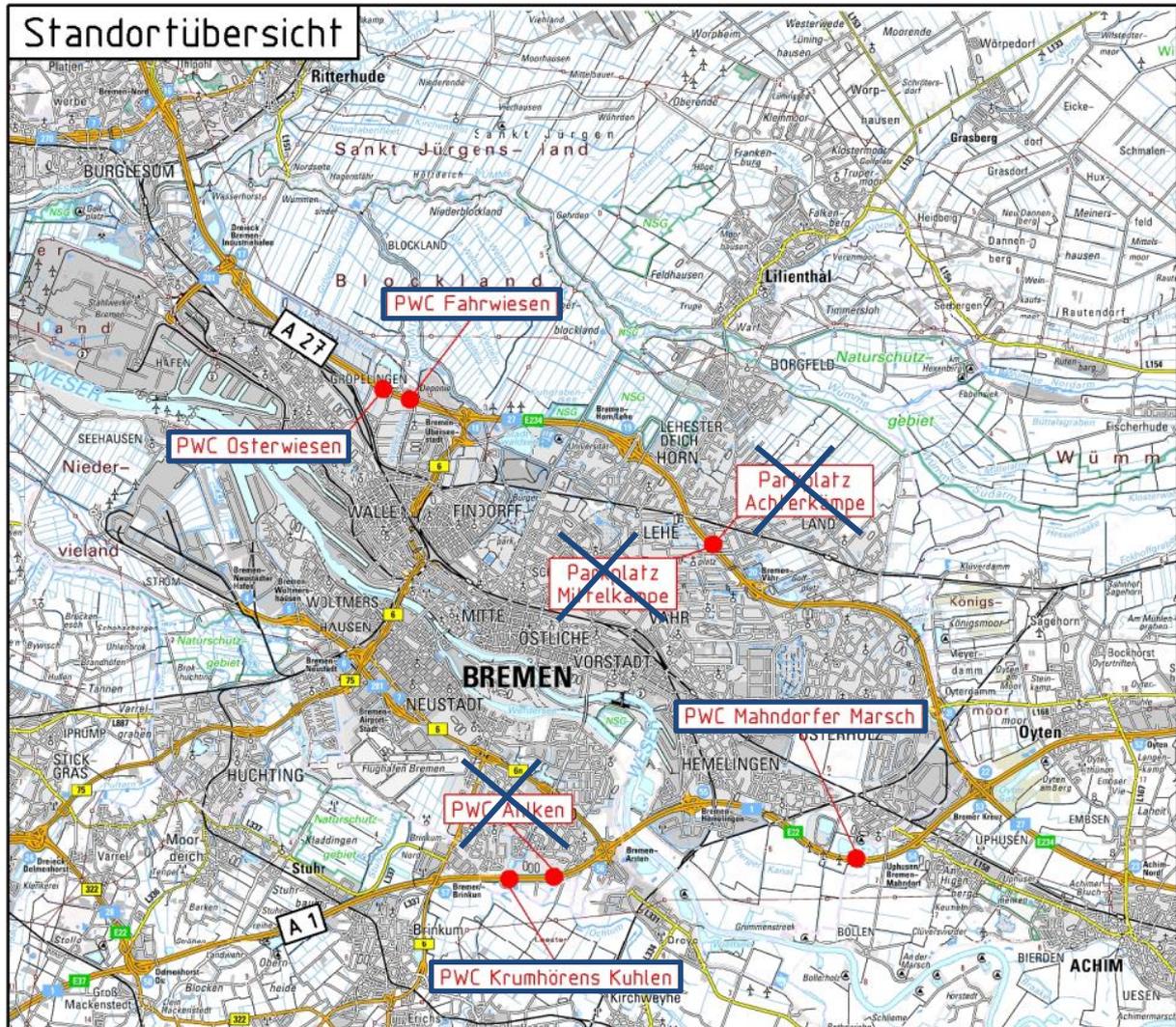
Die Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen (L/S) nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Anlage: Standortübersicht, Bestand und geplante Maßnahmen

## Anlage

zum Bericht der Verwaltung für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (L/S) am 14.04.2016

### Standortübersicht, Bestand und geplante Maßnahmen



-  Ausbau
-  Rückbau

**Anlage : Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht)**

Anlage zur Vorlage : Finanzierung der Planung für den Ausbau der Rastanlagen an den Bundesautobahnen im Land Bremen

Datum : 27.08.2018

Benennung der(s) Maßnahme/-bündels

Finanzierung der Planung für den Ausbau der Rastanlagen an den Bundesautobahnen im Land Bremen
--

**Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für Projekte mit**  einzelwirtschaftlichen  
 **gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen**

Methode der Berechnung (siehe Anlage)

Rentabilitäts/Kostenvergleichsrechnung  Barwertberechnung  Kosten-Nutzen-Analyse  
 Bewertung mit standardisiertem gesamtwirtschaftlichen Berechnungstool

Ggf. ergänzende Bewertungen (siehe Anlage)

Nutzwertanalyse  ÖPP/PPP Eignungstest  Sensitivitätsanalyse  Sonstige (Erläuterung)

Anfangsjahr der Berechnung :

Betrachtungszeitraum (Jahre):

Unterstellter Kalkulationszinssatz:

Geprüfte Alternativen (siehe auch beigefügte Berechnung)

Nr.	Benennung der Alternativen	Rang
1	Realisierung des Ausbaus der Rastanlagen in den Jahren 2020 - 2024	1
2	Abbruch des Projektes	2

**Ergebnis**

Für den Bereich der A1 Richtungsfahrbahn Osnabrück wurden insgesamt 3 Varianten, davon 2 Ausbauvarianten – Ausbau PWC Mahndorfer Marsch, Ausbau Parkplatz Ahlken und eine Neubauvariante am Standort westlich des Mahndorfer Marsch miteinander verglichen (s. Anlage 1: Bericht der Verwaltung zum Ausbau der Rastanlagen, Ergebnis der Machbarkeitsstudie aus 2016).

**Aus fachlicher Sicht stellt dabei die Variante Ausbau des bestehenden Standortes Mahndorfer Marsch und die Schließung des Parkplatzes Ahlken die gesamtwirtschaftlichste Lösung dar.**

Für die Richtungsfahrbahn der A1 in Richtung Hamburg wurden ebenfalls 3 Varianten in die Bewertung einbezogen. Dabei wurden eine Ausbauvariante am Standort Krumhörens Kühlen und 2 Neubauvarianten betrachtet, einen Neubau am Standort westlich des Bremer Kreuzes und Umbau des Standortes Krumhörens Kühlen zur GST-Übergabestelle und einen Neubau östlich der vorhandenen Parkplatzanlage Krumhörens Kühlen.

**Aus fachlicher Sicht stellt dabei die Variante eines Neubaus am Standort östlich der vorhandenen Parkplatzanlage Krumhörens Kühlen die gesamtwirtschaftlichste Lösung dar.**

**Die ermittelten Planungskosten bis zur Baurechtsschaffung für die Rastanlagen an der A1 betragen gem. DEGEG 533 TEUR. Die Planungskosten sind durch Bremen vorzufinanzieren und werden anteilig mit dem Baufortschritt vom Bund erstattet.**

**Weitergehende Erläuterungen**

Die Bewertung der möglichen Ausbauvarianten wurde anhand eines 3-stufiges Bewertungssystems anhand der Kriterien Abstände zu Anschlussstellen und zu benachbarten Rastanlagen, entwurfs- und bautechnische sowie städtebauliche Kriterien, Umweltbelange, Grunderwerb und den Baukosten vorgenommen.  
Bei der Beurteilung der Varianten wurde neben der technischen und umweltfachlichen Eignung auch die Lage innerhalb des ausgewiesenen Bereiches für den GST-Parkraumbedarf berücksichtigt. Die GST-Parkraumbereiche sind entlang der Trassen der A 1 und A 27 nicht beliebig verschiebbar, weil die GST-Fahrzeuge im Raum Bremen auf bestimmten Routen geführt werden und gleichzeitig die Übergabestellen der zuständigen Polizeibehörden die Lage der GST-Parkräume bestimmen.  
Im Ergebnis der Machbarkeitsuntersuchung wurde für den Bereich der A 1 und der A 27 je Fahrtrichtung jeweils eine Vorzugsvariante ausgewiesen.

Zeitpunkte der Erfolgskontrolle:

1. 2020	2.	n.
---------	----	----

**Anlage : Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht)**

Anlage zur Vorlage : Finanzierung der Planung für den Ausbau der Rastanlagen an den Bundesautobahnen im Land Bremen

Datum : 27.08.2018

Kriterien für die Erfolgsmessung (Zielkennzahlen)

Nr.	Bezeichnung	Maßeinheit	Zielkennzahl
1	Einhaltung des geplanten Baubeginns in 2020	Ja / nein	
2	Einhaltung des Budgetrahmens	EUR	533.000
3			
n			

Baumaßnahmen mit Zuwendungen gem. VV 7 zu § 44 LHO:  die Schwellenwerte werden nicht überschritten /  
 die Schwellenwerte werden überschritten, die frühzeitige Beteiligung der zuständigen technischen bremischen  
Verwaltung gem. RLBau 4.2 ist am                      erfolgt.

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nicht durchgeführt, weil:

Ausführliche Begründung