

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Dr. Valerie Wilms, Winfried Hermann, Bettina Herlitzius, Daniela Wagner, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Ulrike Höfken, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Stephan Kühn, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch, Friedrich Ostendorff, Dorothea Steiner, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Weserquerung im Zuge der A 281 nördlich von Bremen als F-Modell

Zwischen dem fertig gestellten ersten Bauabschnitt und dem sich in der Realisierung befindlichen Bauabschnitt 3/2 wird derzeit eine neue Weserquerung im Zuge des Bauabschnittes 4 geplant. Im Februar 2008 wurde das Planfeststellungsverfahren für diesen 4,9 km langen Abschnitt eingeleitet. Die Bremer Bürgerschaft hat sich mit Beschluss vom September 2001 und auf Grundlage einer Machbarkeitsstudie für die Realisierung der Weserquerung nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (F-Modell) ausgesprochen. Geplant ist, die Weser mit einem ca. 1 100 m langen Tunnel und sich anschließenden Trogbauwerken zu queren. Auf der Nordseite der Weser soll eine Mautstation mit geplanten 16 Durchfahrtsgassen zur Erhebung der Maut entstehen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis hat das Projekt Weserquerung nach der letzten vorliegenden Schätzung gemäß der Bewertungsmethodik des Bundesverkehrswegeplans?
2. Wie hoch sind die einzelnen Nutzen?
3. Wie hoch sind die Nutzen insgesamt?
4. Wie hoch sind die einzelnen Kosten?
5. Wie hoch sind insbesondere die Kosten für Bau, Erhaltung und Betrieb?
6. Wie hoch sind die Gesamtkosten?
7. Wann sind diese letzten Bewertungen durchgeführt worden?
8. Inwieweit ist es richtig, dass bei der Ermittlung dieses Nutzen-Kosten-Verhältnisses davon ausgegangen worden ist, dass – abgesehen von der netzweiten Lkw-Maut – keine Bemautung und insofern keine Verkehrsverdrängung erfolgt?
9. Von wann sind die aktuellsten vorliegenden Machbarkeitsuntersuchungen für das Projekt als F-Modell?
10. Welche Mauthöhen für Pkw wurden dort in den Szenarien abgebildet, und welcher Umfang an Verkehrsverdrängung trat dabei jeweils auf?

11. Wie hoch werden die Kosten des Mauterhebungssystems bei einer Realisierung als F-Modell abgeschätzt?
12. Inwieweit sind auch die bei den Pkw- und Lkw-Fahrern anfallenden Befolgungskosten einer Mauterhebung ermittelt worden?
13. Inwieweit ist eine Nutzen-Kosten-Analyse einer F-Modell-Realisierung der Weserquerung durchgeführt worden, die auch die reduzierten Nutzen infolge der Verkehrsverdrängung bei einer projektspezifischen Mauterhebung berücksichtigt?
14. Inwieweit sind dabei auch die volkswirtschaftlichen Effekte der Mauterhebung bei den Verkehrsteilnehmern berücksichtigt worden (Zeitverluste durch Mauterhebung, sonstige Befolgungskosten)?
15. Inwieweit sind die Kosten des Mauterhebungssystems in eine derartige volkswirtschaftliche Bewertung eingeflossen?
16. Inwieweit soll der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in die Mauterhebung mit einbezogen werden, und inwieweit wurden die Auswirkungen auf den ÖPNV-Fahrpreis bzw. auf die öffentliche Bezuschussung abgeschätzt?

Berlin, den 18. Dezember 2009

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion