

**Mitteilung des Senats vom 2. Oktober 2012****A 281, Bauabschnitt 2/2: Konkretisierung der Variante 4SÜD**

Der Senat hat in seiner Sitzung vom 2. Oktober 2012 die Ergebnisse der vom Senator für Umwelt, Bau und Verkehr vorgelegten Konkretisierung der Variante 4SÜD beraten.

Der Senat legt der Bürgerschaft (Landtag) folgende Mitteilung vor. Der Senat übermittelt der Bürgerschaft (Landtag) die Mitteilung mit der Bitte um Beschlussfassung.

**1. Einführung und Veranlassung**

Die A 281 ist als Eckverbindung zwischen der A 1 und der A 27 eines der wichtigsten Infrastrukturprojekte im Land Bremen. Mit der beabsichtigten Schließung des Bremer Autobahnringes sollen innerstädtische Straßen erheblich entlastet und Belastungen durch Luftschadstoffe und Lärm deutlich gesenkt werden. Gleichzeitig bewirkt der Bau der Autobahn wesentliche Verbesserungen für den Wirtschaftsstandort Bremen.

Am 11. Mai 2011 hat die Bürgerschaft (Landtag) die vom runden Tisch empfohlene Variante 4SÜD für den östlichen Lückenschluss der A 281 beschlossen (Antrag Drs. 17/1763, Beschlussprotokoll Nr. 17/1508).

Die Realisierung der Variante 4SÜD bedingt erhebliche Mehrkosten im Vergleich zu der ursprünglich vom Bund genehmigten und planfestgestellten Variante.

Zur Klärung der planerischen Umsetzung sowie der Kostenübernahme wurden mehrere Gespräche mit dem Bund geführt.

Im Rahmen dieser Gespräche ergab sich mit Blick auf die notwendige haushaltsrechtliche Begründung, dass die Variante 4SÜD technisch und wirtschaftlich überprüft werden musste. Im Ergebnis wurde die Variante 4SÜD unter Beibehaltung ihrer positiven Wirkungen für Lärmschutz, Flächenverbrauch und städtebauliche Aspekte modifiziert. Die entscheidende Anpassung liegt in der Reduzierung der Tunnellänge auf das Maß, das technisch notwendig ist und zugleich wirtschaftlich vertretbare Verbesserungen im Lärmschutz bietet.

Nach dem derzeitigen Stand der Planungen müsste Bremen zusätzlich zu den Planungskosten für die Variante 4SÜD ca. 24,5 Mio. € mitfinanzieren, für die modifizierte Variante 4SÜD modifiziert ca. 8 Mio. €. Die unterschiedlichen Kostenanteile resultieren zum einen aus dem Kostenvergleich der kapitalisierten Erhaltungskosten und zum anderen aus technischen Erfordernissen für einen möglichen Anschluss der B 6n.

Durch zusätzlichen aktiven Lärmschutz (Lärmschutzwände) mit Mehrkosten in Höhe von ca. 1 Mio. € (zulasten Bremens) könnten alle gesetzlichen Grenzwerte ohne ergänzenden passiven Lärmschutz eingehalten und somit ein Voll-lärmschutz erreicht werden.

Am 16. Juli 2012 wurden die Mitglieder des runden Tisches zum Bauabschnitt 2/2 über den Sachstand und die Ergebnisse der Gespräche mit dem Bund umfassend informiert (Anlage 1 a, 1 b).

Die Mitglieder des runden Tisches wurden aufgefordert, bis zum 15. September 2012 ihre Stellungnahmen zu der vorgestellten Variante 4SÜD modifiziert abzugeben.

Es ist jetzt zu entscheiden, welche der vorliegenden Varianten realisiert werden soll.

## 2. Lösung

Der mit Senatsbeschluss vom 11. Januar 2011 einberufene runde Tisch hatte die Aufgabe, einen Vorschlag für die weitere Planung und Umsetzung des Bauabschnittes 2/2 zu erarbeiten, der unter Berücksichtigung der Prüfung einer gemeinsamen Umsetzungsmöglichkeit des Bauabschnittes 2/2 mit der B 6n die Voraussetzungen für eine anwohnerverträgliche und zügige Schließung des Autobahnringes schafft. Dabei war für den Senat der zeitnahe Anschluss der A 281 an den Autobahnzubringer Arsten von besonderer Bedeutung.

Von den ursprünglich zehn Varianten und drei Übergangslösungen wurden drei Varianten näher betrachtet und anhand von 36 Teilzielfeldern mit unterschiedlichen Gewichtungen bewertet.

Die Mitglieder des runden Tisches haben sich am 15. April 2011 einvernehmlich für die Variante 4SÜD ausgesprochen.

Die Bürgerschaft (Landtag) hat sich dem Ergebnis des runden Tisches angeschlossen und in ihrer Sitzung am 11. Mai 2011 beschlossen, die Variante 4SÜD zügig herzustellen sowie die weitere Planung der B 6n gemäß dem Ergebnis des runden Tisches aus 2009 sicherzustellen.

Die Variante 4SÜD verläuft in Verlängerung des bestehenden Bauabschnittes 2/1 südlich der Neuenlander Straße parallel zu dieser am nördlichen Rand des Flughafens und verschwenkt östlich der Neuenlander Straße 131 in das vorhandene Trog-/Tunnelbauwerk, das um ca. 400 m Tunnel und ca. 200 m Trog verlängert werden soll.

Neben der gewünschten verkehrlichen Wirkung wurden bei diesem Trassenkonzept insbesondere folgende Vorteile gesehen:

- Verzicht auf Querspange und sogenannter Monsterknoten,
- Entlastung der Neuenlander Straße mit späterer Rückbauoption,
- geringerer Eingriff in private Grundstücke,
- geringe Beeinträchtigungen während der Bauzeit,
- Verringerung der Lärm- und Schadstoffbelastungen für die Anwohner in Huckelriede,
- zügige Baurechtschaffung möglich.

Die für die Variante 4 SÜD ermittelte Tunnelbauwerkslänge ergab sich aus einer einfachen Übertragung der Bauwerkslängen aus der damaligen Variante 4 (Verlängerung des Tunnel-/Trogbauwerks im Zuge der Neuenlander Straße) auf die Variante 4SÜD – vorbehaltlich einer weiteren technischen Prüfung.

Im Zuge der Konkretisierung der Planung auf Basis der Gespräche mit dem Bund wurde die technisch notwendige und wirtschaftlich realisierbare Tunnellänge mit ca. 173 m ermittelt.

Trotz der veränderten Tunnellänge bleiben das Trassenkonzept und die damit verbundenen positiven Wirkungen im Umfeld der Trasse erhalten.

Durch zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen können darüber hinaus alle gesetzlichen Grenzwerte vollständig eingehalten werden, so dass sich hier gegenüber der ursprünglichen Variante 4SÜD ein weiter verbesserter Lärmschutz erzielen lässt.

In Hinsicht auf die Auswirkungen auf den Städtebau, die Grundstücksinanspruchnahme und die Beeinträchtigungen während der Bauzeit sind die Varianten 4SÜD und 4SÜD modifiziert vergleichbar.

Die Variante 4SÜD modifiziert enthält zudem keine Vorfestlegung für eine bestimmte Variante der B 6n.

Auch für die Variante 4SÜD modifiziert muss der Trassenverlauf im Flächennutzungsplan der Südlage angepasst werden. Die Änderung im Flächennutzungsplan in Hinsicht auf die Verkehrsflächen betrifft ausschließlich das Teilstück zwischen dem bereits fertiggestellten Autobahnabschnitt 2/1 und dem Arster Zubringer.

Die Mehrkosten für die Variante 4SÜD modifiziert im Vergleich zur Referenzplanung betragen rd. 14,4 Mio. €. Der Bund ist bereit, Mehr- und Minderkosten gegenüber der Referenzplanung im Bauabschnitt 2/2 miteinander zu verrechnen. Bei der Kostenermittlung können kapitalisierte Erhaltungskosten sowie technische Erfordernisse für einen späteren B-6n-Anschluss zulasten des Bundes in Ansatz gebracht werden. Dies führt zu einer möglichen zusätzlichen Kostenbeteiligung des Bundes in Höhe von rd. 6,4 Mio. € an der Variante 4SÜD modifiziert, für Bremen verbleiben rd. 9 Mio. € Mehrkosten (inklusive 1 Mio. € für Volllärmschutz).

Die genauen Kostenanteile werden im Rahmen einer Finanzierungsvereinbarung auf der Grundlage des Gesehenvermerks des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) zum RE-Entwurf festgelegt.

Die bei Bremen verbleibenden Mehrkosten sind im Rahmen der Haushaltsaufstellungen 2015 ff. zu berücksichtigen. Hinsichtlich der Erteilung einer Verpflichtungsermächtigung über rd. 9 Mio. € zulasten der Haushaltsjahre 2015 bis 2018 sind die staatliche Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie sowie der Haushalts- und Finanzausschuss nach Konkretisierung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu befassen.

Mit der Variante 4SÜD modifiziert mit zusätzlichem Volllärmschutz lässt sich ein verbesserter Lärmschutz im Vergleich zu der Variante 4SÜD bei insgesamt wesentlich niedrigeren Baukosten erreichen. Die Ziele des runden Tisches werden somit weiterhin vollumfänglich erfüllt. Gleichzeitig werden die anfallenden Mehrkosten erheblich reduziert und der Bund ist bereit, die Mehrkosten anteilig mitzutragen.

Die bis zum 15. September 2012 eingegangenen Stellungnahmen der Mitglieder des runden Tisches sprechen sich überwiegend für die Weiterverfolgung der als gleichwertig angesehenen Variante 4SÜD modifiziert aus. Gleichzeitig wird die Überprüfung von möglichen Lärmschutzmaßnahmen, die weitere Beteiligung bei der Festlegung der Lage der Zu- und Abfahrten an der Neuenlander Straße sowie das Festhalten am Beschluss für die Vorzugsvariante für die B 6n gefordert (vergleiche Anlage 2 bis Anlage 5).

Mit der grundsätzlichen Festlegung auf die Variante 4SÜD modifiziert wird die Voraussetzung geschaffen, im Bauabschnitt 2/2 weiter planen und bauen zu können und damit den Ringschluss der A 281 jetzt zügig fortsetzen zu können.

Aus Sicht des Senats sollte die Variante 4SÜD modifiziert daher weiterverfolgt und zügig realisiert werden.

Die nächsten Schritte können derzeit wie folgt dargestellt werden:

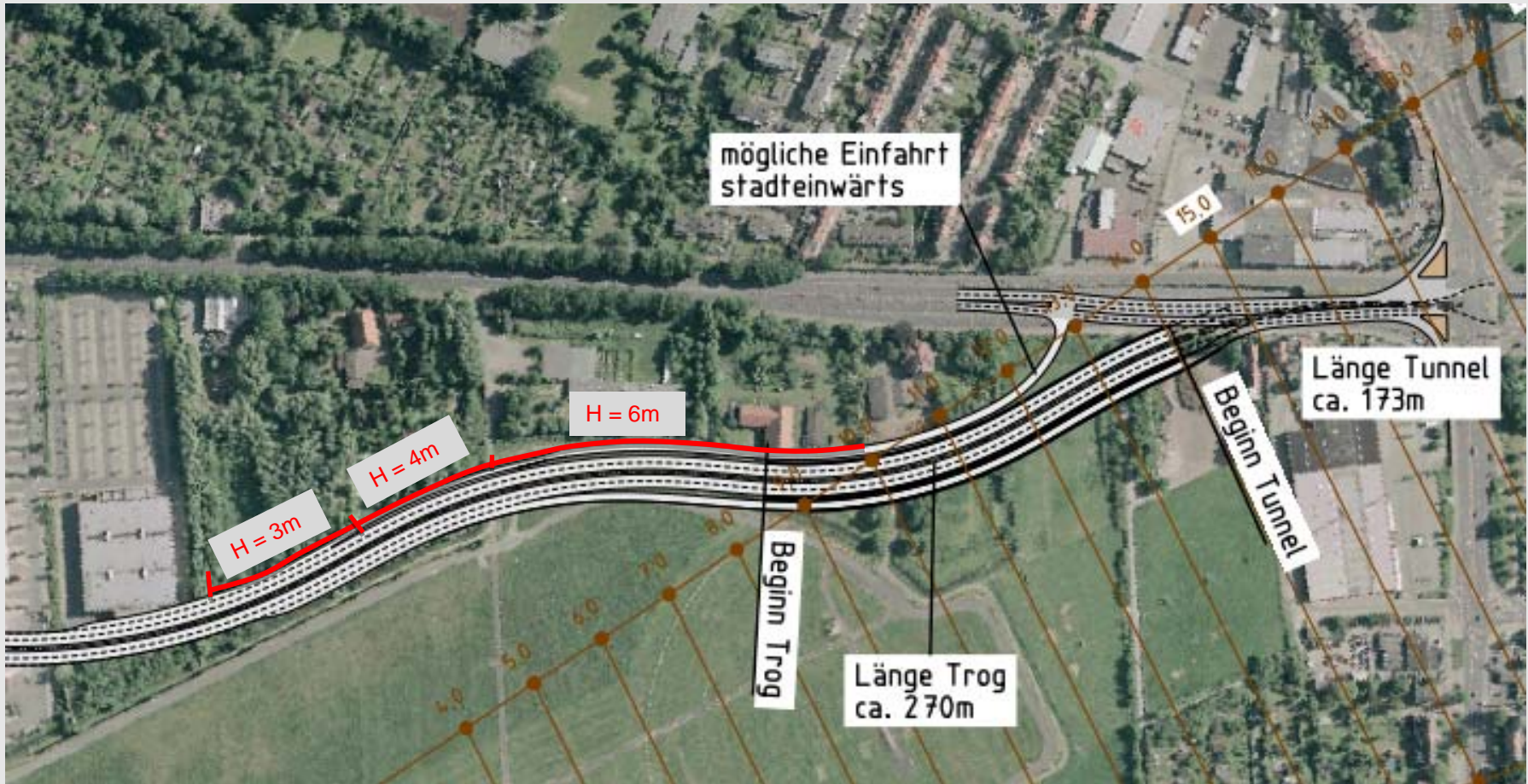
Bürgerschaftsbefassung	17./18. Oktober 2012
Flächennutzungsplanänderung (nur für den Bauabschnitt 2/2)	ab 12/2012
Gesehenvermerk des BMVBS zum RE-Entwurf	bis 11/2013
Planfeststellungsverfahren	12/2013 bis 04/2015
Bauphase	04/2015 bis 07/2019
Verkehrsfreigabe	05/2019

#### Anlagen

- Anlage 1 a Lageplan Variante 4SÜD modifiziert und zusätzliche Lärmschutzwände (LSW)
- Anlage 1 b Ergebnisprotokoll der Sondersitzung des runden Tisches vom 16. Juli 2012
- Anlage 2 Stellungnahme der Handelskammer und der GVZe vom 10. September 2012
- Anlage 3 Beschluss des Beirates Obervieland vom 11. September 2012
- Anlage 4 Beschluss des Beirates Neustadt vom 11. September 2012
- Anlage 5 Stellungnahme der Vereinigung der Bürgerinitiativen Obervieland/Huckelriede vom 14. September 2012



## Anlage 1a: Lageplan Variante 4SÜD modifiziert + LSW



## **Ergebnisprotokoll**

der **Sondersitzung** des Runden Tisches der BAB A 281, Bauabschnitt 2/2  
am **16.07.2012** um 19.00 Uhr beim  
Senator f. Umwelt, Bau und Verkehr (SUBV),  
Ansgaritorsaal, Wegesende 23, 28195 Bremen

Teilnehmer: Siehe Anwesenheitsliste  
Moderatoren: Frau Annemarie Czichon  
Herr Dr. Hans-Christoph Hoppensack  
Protokollführerin: Frau Daniela Bugl

### Die vorgeschlagene **Tagesordnung**

1. Begrüßung durch die Moderatoren, Verfahren und Vorstellungsrunde
2. Bericht des Senators zu den Ergebnissen der Gespräche mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung
3. Erläuterungen und Diskussion zum Vergleich der vorliegenden Varianten
4. Vereinbarung zur weiteren Vorgehensweise
5. Verschiedenes

wurde einvernehmlich angenommen.

### **1. Begrüßung durch die Moderatoren, Verfahren und Vorstellungsrunde**

Die Moderatoren begrüßen Herrn Senator Dr. Lohse und alle Teilnehmer/innen am Runden Tisch (RT); sie bedanken sich bei den Beteiligten für ihr Verständnis für die Kurzfristigkeit der Einladung. Ziel dieser Sitzung sei entsprechend der am 27.04.11 getroffenen Verabredung, den RT über wesentliche Veränderungen zur Variante 4SÜD zu informieren, die sich aus den Gesprächen mit dem Bund ergeben haben, und sich über ein Verfahren zur Stellungnahme hier gemeinsam zu verständigen.

Ein Vertreter der Bürgerinitiativen (BI) kritisiert, dass die in der Pressepräsentation am 11.07.<sup>1</sup> verwendete Bezeichnung „Variante 4SÜD optimiert“ eine Bewertung enthält, und bittet um eine neutrale Bezeichnung. Der Vertreter der DEGES bittet um Verständnis, dass die kritisierte Bezeichnung in der heutigen Präsentation erneut verwendet würde, weil dies dem Sprachgebrauch in den Verhandlungen mit dem Bund entspreche. Der RT verständigt sich darauf, die neue Variante als „Variante 4SÜD modifiziert“ zu verstehen.

---

<sup>1</sup> [http://www.bauumwelt.bremen.de/sixcms/media.php/13/A281\\_BA\\_2\\_2\\_ErgebnisdarstelPressekonf.pdf](http://www.bauumwelt.bremen.de/sixcms/media.php/13/A281_BA_2_2_ErgebnisdarstelPressekonf.pdf)

## **2. Bericht des Senators zu den Ergebnissen der Gespräche mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (BMVBS)**

Senator Dr. Lohse erläutert, dass es gelungen sei, nach mehreren Gesprächen zwischen Vertretern des Landes Bremen und dem Bundesverkehrsministerium eine Zustimmung seitens des BMVBS zu einer grundsätzlichen Trassenverschiebung gegenüber der Planfeststellungsvariante zu erzielen. Sowohl die vom RT und der Bremischen Bürgerschaft beschlossene Variante 4SÜD als auch eine in den letzten Monaten erarbeitete Variante 4SÜD optimiert/modifiziert ist nach Aussage des BMVBS grundsätzlich realisierbar. Die denkbaren Finanzierungsanteile für Bremen unterscheiden sich jedoch deutlich. Die mögliche Mitfinanzierung durch den Bund für die von der Bremischen Bürgerschaft favorisierte Variante 4SÜD wären ca. 0,5 Mio. € und damit eine erforderliche Mitfinanzierung durch Bremen in Höhe von ca. 24,5 Mio. €. Für die jetzt vorgestellte Variante 4SÜD optimiert/modifiziert wäre der mögliche zusätzliche Finanzierungsanteil des Bundes in einer Größenordnung von ca. 6,4 Mio. € und ein Bremer Anteil von ca. 8 Mio. € zu erwarten. Dazu liegt dem Senator für Umwelt, Bau und Verkehr (SUBV) ein Schreiben seitens des BMVBS vom 16.07.2012 vor, aus dem Herr Senator Dr. Lohse die Beteiligten des Runden Tisches und auch die Öffentlichkeit informiert. (Das Schreiben kann beim Senator eingesehen werden)

## **3. Erläuterung und Diskussion zum Vergleich der vorliegenden Varianten**

Der Vertreter der DEGES erläutert anhand der zwischenzeitlich veröffentlichten Präsentation<sup>2</sup> die Genese der Variantenausarbeitung am RT bis zu den Verhandlungsergebnissen mit dem BMVBS. Die Variante 4SÜD werde aus Gründen der Kostenoptimierung und zur Schaffung von haushaltsrechtlichen Begründungen unter weitestgehender Beibehaltung ihrer positiven Wirkungen (Lärm, Städtebau, Eingriff in private Flächen, Realisierbarkeit) angepasst.

Die Mitglieder des RTs nutzen die Möglichkeit zu zahlreichen Nachfragen, die von Vertretern der DEGES und des SUBV beantwortet werden.

Die Lage der stadteinwärtigen Zufahrt auf den BA 2/2 ist weiterhin noch nicht festgelegt. Nach einer fachtechnischen Prüfung werden die betroffenen Gruppen des RTs in die weiteren Abstimmungsgespräche eingebunden. Diese Prüfung wird zeitnah nach Festlegung der umzusetzenden Variante erfolgen.

Im Anschluss an die Diskussion haben alle Beteiligtegruppen die Möglichkeit erhalten, eine erste, mündliche Stellungnahme abzugeben.

---

<sup>2</sup> [http://www.bauumwelt.bremen.de/sixcms/media.php/13/A281\\_BA2\\_2ErgebnisdarstRT.pdf](http://www.bauumwelt.bremen.de/sixcms/media.php/13/A281_BA2_2ErgebnisdarstRT.pdf)

#### **4. Vereinbarung zur weiteren Vorgehensweise**

Die politische Entscheidung für die weiter zu planende Variante soll von der Bremischen Bürgerschaft in ihrer Sitzung vom 16. bis zum 18. Oktober 2012 getroffen werden.

Die Beteiligten am RT erhalten Gelegenheit,

**bis zum 15.09.12**

eine schriftliche Stellungnahme zu der neuen Variante gegenüber SUBV, Abteilung 5, abzugeben.

Sofern vorab noch Fragen zu der Variante 4SÜD modifiziert bestehen, können alle Beteiligten diese

**ab sofort bis spätestens Anfang August**

gegenüber der DEGES oder SUBV Abt. 5 formulieren; die Fragen werden voraussichtlich bis spätestens Ende August beantwortet. Zur Klärung von Fragen durch die Verwaltung bzw. die DEGES besteht die Möglichkeit, direkt Termine zu vereinbaren, eine Vereinbarung sollte jedoch kurzfristig unter Beachtung von Urlaubszeiten erfolgen.

#### **5. Verschiedenes: -**

Die Sitzung wurde um 21:30 Uhr geschlossen.





## **Runder Tisch A 281**

### **Handelskammer Bremen und GVZ Entwicklungsgesellschaft zur "Variante 4 SÜD optimiert/modifiziert"**

Die Handelskammer Bremen und die GVZ Entwicklungsgesellschaft Bremen mbH begrüßen die Verständigung zwischen der Stadt Bremen und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung über die Trassenführung des Bauabschnittes 2/2 der A 281 und die jeweiligen Finanzierungsanteile.

Mit der "Variante 4 SÜD optimiert/modifiziert" herrscht nunmehr Klarheit über die grundsätzliche Umsetzbarkeit der am Runden Tisch entwickelten Trassenführung. Diese erfüllt unverändert die zentralen Anforderungen an eine möglichst zügig zu realisierende, anwohnerverträgliche und zugleich leistungsfähige ampelfreie Autobahnanbindung an den Zubringer Arsten. Sie stellt eine ganzheitliche Lösung mit hoher Zielerreichung dar, die den Interessen von Öffentlicher Hand, Unternehmen, Arbeitnehmern und Anliegern gleichermaßen entgegenkommt. Da das empfohlene Trassenkonzept größtenteils außerhalb des vorhandenen Straßenraums liegt, führt die Verkehrsführung während der Bauzeit nicht zu unzumutbaren Behinderungen. Zugleich eröffnen sich für die zukünftig stark entlastete Neuenlander Straße und deren angrenzende Quartiere deutlich verbesserte Umfeldsituationen. Die "Variante 4 SÜD optimiert/modifiziert" trägt der überragenden strukturpolitischen Bedeutung eines kompletten Autobahnringes A 281 Rechnung, indem sie eine zügige Realisierung des Wesertunnels (Investorensuche) ermöglicht und den Unternehmen im GVZ sowie der Airport-Stadt Perspektiven und konkrete Entwicklungsmöglichkeiten am Standort Bremen verschafft.

Angesichts des mit dem Bund erzielten, nahezu alternativlosen Verhandlungsergebnisses sowie der Unhaltbarkeit der gegenwärtigen Verkehrssituation halten es die Handelskammer Bremen und die GVZ Entwicklungsgesellschaft Bremen mbH für dringend geboten, dass Senat und Bürgerschaft nunmehr zügige und umsetzungsorientierte Beschlüsse zugunsten eines kurzfristig einzuleitenden neuen Planfeststellungsverfahrens fassen.

Bremen, 10. September 2012

Bremen, 12.09.2012

## **B e s c h l u s s**

### **des Beirates Obervieland vom 11. September 2012**

#### **„A 281, BA 2.2“**

Der Beirat Obervieland verweist auf seinen mehrheitlichen Beschluss vom 12.04.2011, indem er auf der Grundlage des Beratungsergebnisses des Runden Tisches die Umsetzung der Variante 8 favorisiert. Für den Fall, dass deren Umsetzung nicht möglich sei, sollte stattdessen die Variante 4 Süd weiterverfolgt werden.

Der Beirat Obervieland stimmt der Trassenführung der A 281 in der am 16.Juli und 5.September 2012 vorgestellten Planungsvariante "Bauabschnitt 2.2, Variante 4 Süd-modifiziert" mit Ausnahme der in der Planung im Bereich Huckelriede grob ausgewiesenen, jedoch bisher nicht abgestimmten, Zu- und Abfahrten, unter nachstehenden Bedingungen zu:

- 1) Lage und Anordnung der in der Planung zum „Bauabschnitt 2.2, Variante 4 Süd modifiziert“ ausgewiesenen Zu- und Abfahrten im Bereich Neuenlander Straße/Huckelriede/Kattenturm sind mit den Beiräten Neustadt und Obervieland abzustimmen.
- 2) Der Schallschutz im Bereich Neuenlander Straße/Huckelriede/Kattenturm wird nach dem zum Zeitpunkt des für diese Trasse erforderlichen Planfeststellungsbeschlusses gültigen Lärmschutz-Vorschriften ausgeführt (Variante 4 Süd modifiziert + Lärmschutzwand).

3) Der Schallschutz im Bereich des jetzigen Autobahn-Zubringers Arsten wird entsprechend Punkt 2 nachgerüstet.

4) Zur Sicherstellung des Lärmschutzes wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf diesem Abschnitt dem Lärmschutzerfordernis angepasst. Die Höchstgeschwindigkeit soll maximal 80km/h betragen.

5) Zur Sicherstellung des Lärmschutzes wird die festgelegte Geschwindigkeit auf dem jetzigen Autobahnzubringer, im Besonderen im Abschnitt der Wohnbebauung, durch ständige Messeinrichtungen auf beiden Fahrbahnen so überwacht, dass bei den Benutzern dieses Streckenabschnitts eine hohe Zustimmung zur Sicherstellung des Lärmschutzes erzeugt wird.

Abstimmungsergebnis: Mehrheitliche Zustimmung (9 Ja-Stimmen, 5 Nein-Stimmen)

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Funck', with a stylized flourish at the end.

Funck

**Beschluss des Beirates Neustadt vom 11. September 2012**

**Variante 4 Süd modifiziert der A 281 Bauabschnitt 2/2**

Der Beirat Neustadt stimmt der Trassenführung der A 281 in der vorgestellten Planungsvariante „Bauabschnitt 2.2, Variante 4 Süd modifiziert“ mit Lärmschutz zu.

Der Beirat Neustadt geht davon aus, dass die „Variante 4 Süd modifiziert“ gegenüber der ursprünglich am Runden Tisch beschlossenen und vom Beirat Neustadt mit getragenen „Variante 4 Süd“ keinerlei Nachteile für den Stadtteil Neustadt und insbesondere nicht für den Ortsteil Huckelriede mit sich bringen wird. Der Beirat Neustadt kann deshalb im Gesamtinteresse des Stadtteils der modifizierten Streckenführung zustimmen.

Der Beirat Neustadt bekräftigt gleichzeitig seine Forderung, eine zukünftige Verbindung der A 281 mit der A 1 in Brinkum in Form der „B 6 neu“ ausschließlich in Form einer Trasse unter dem Flughafen Bremen zu realisieren.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig



Klaus-P. Fischer

# Vereinigung der Bürgerinitiativen Obervieland/Huckelriede für eine menschengerechte A 281

## **Anschrift:**

Norbert Breeger  
Kohlhöfenerweg 26  
28277 Bremen  
Tel.: 0421 / 8728908

## **Sprecher:**

Norbert Breeger  
Jens Körber  
**Internet:** [www.a281-menschengerecht.de](http://www.a281-menschengerecht.de)  
**E-Mail:** [A281@arcor.de](mailto:A281@arcor.de)

## **Stellungnahme zu den Varianten 4 Süd und 4 Süd modifiziert**

Wir stehen weiterhin zu den beiden am Runden Tisch erzielten Ergebnissen:

1. Der Runde Tisch spricht sich einvernehmlich für die Variante 4SÜD für den Bauabschnitt 2.2 der A 281 aus.
2. Bezüglich der B 6n hat der Runde Tisch noch einmal bekräftigt, dass für ihn ausschließlich eine Umsetzung der Bremer Vorzugsvariante (Untertunnelung der Start- und Landebahn des Flughafens Bremen) in Frage kommt.

Diese beiden Beschlüsse stehen für uns in einem unauflösbaren Zusammenhang, denn nur eine verbindliche Festlegung auf die Bremer Vorzugsvariante B 6n hat es uns ermöglicht, überhaupt eine Autobahn zum Zubringer Arsten mitzutragen.

## **Zunächst Anmerkungen und Bewertungen zu den Varianten 4 Süd und 4 Süd modifiziert:**

- **Flugsicherheitsaspekte**

- Die beiden Varianten 4 Süd rücken im Vergleich zur Planfeststellung näher an den Flughafen heran. Diese Trassenführung ist nur möglich, wenn die aus Flugsicherheitsgründen vorhandenen Höhenbeschränkungen und Sicherheitszonen des Bremer Flughafens eingehalten werden. Nach Auskunft des SUBV sind die Sicherheitsrichtlinien „Kriterien für Start- und Landebahnen mit Instrumentenflugbetrieb“ für die Varianten 4 Süd und 4 Süd modifiziert bisher nur grob mitbetrachtet worden. **Wir halten es für notwendig, dass hierzu bis zur Beratung in der Bremischen Bürgerschaft verbindliche von der Deutschen Flugsicherung autorisierte Erkenntnisse vorgelegt werden. Ansonsten besteht die Gefahr, dass wesentliche Vorteile der Südvarianten gar nicht realisiert werden können und das Parlament seine Entscheidung unter falschen Voraussetzungen trifft.**

- Sollte die Trasse aus Flugsicherheitsgründen weiter nach Norden verschoben werden müssen, so würden noch größere Teile des **Anwesens Dr. Plate** und evtl. sogar das Wohnhaus der Autobahn zum Opfer fallen. Der Erhalt des Anwesens Plate mit dem denkmalschutzwürdigen Bauernhaus und den für einen landwirtschaftlichen Betrieb erforderlichen Nebengebäuden und Flächen war ein zentrales Anliegen des Runden Tisches.

- Ebenfalls keine Erkenntnisse liegen bisher dazu vor, wie weit die Trasse in Höhe des Anwesens der **Familie Wähmann** weiter auf das Flughafengelände verschoben werden kann. Damit könnte die vorgesehene Grundstücksinanspruchnahme erheblich reduziert werden. Der Runde Tisch hatte schon im März/April 2011 eine entsprechende Prüfung gefordert. **Auch hierzu müssen bis zur Beratung der Bürgerschaft verbindliche Ergebnisse vorliegen.**

- **Vergleich der Varianten 4 Süd und 4 Süd modifiziert**

- **Mit beiden Varianten und ergänzenden Lärmschutzwänden scheint es möglich zu sein, im Wohngebiet Huckelriede erhebliche Lärminderungen und eine Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte zu erreichen.** Das begrüßen wir ausdrücklich. Die Bürgerinitiative Huckelriede hat erklärt, dass sie wegen der positiven Ergebnisse für Huckelriede be-

reit ist, auch die Variante 4 Süd modifiziert zu akzeptieren, wenn sicher gestellt ist, dass gleichzeitig im Flächennutzungsplan die vorgesehene Flughafenunterführung bei der B 6n nicht angetastet wird.

- **Beide Varianten führen allerdings zu einer Lärmzunahme um bis zu 3 dBA im westlichen Bereich der Kattenturmer Heerstraße und in der Wohnsiedlung Wolfskuhle.** Teilweise kommt es zu Grenzwertüberschreitungen. Bei der Variante 4 Süd modifiziert sind davon erheblich mehr Gebäude betroffen. Sie ist also schlechter als die Variante 4 Süd. Laut uns gegebener telefonischer Auskunft der Lärmgutachter Bonk-Maire-Hoppmann vom 6.9.2012 ist die Lärmzunahme an der Kattenturmer Heerstraße vor allem durch eine prognostizierte Verkehrszunahme auf dieser Straße verursacht, in der Wolfskuhlensiedlung hingegen vorrangig durch die Emissionen der Autobahn.

- Gravierende und die Bewohnbarkeit weiter einschränkende Nachteile erzeugt die Variante 4 Süd modifiziert auf dem **Anwesen Plate**. Statt eines Tunnels verläuft direkt hinter dem Wohnhaus ein offener Trog mit erheblichen Lärm- und Schadstoffemissionen. Weitere Belastungen entstünden, falls auch noch Auf- und Abfahrten über das Grundstück geführt werden. Südlich des Troges gelegene Ländereien sind bei der Variante 4 Süd modifiziert auf jeden Fall nicht mehr erreichbar.

**Anmerkung: Der Runde Tisch hat beschlossen, dass die Auf- und Abfahrten unter Abwägung aller Belange in einem weiteren Beteiligungsverfahren mit Ortsämtern/Beiräten und den Bürgerinitiativen aus den betroffenen Wohngebieten fest gelegt werden sollen.**

- Die Variante 4 Süd modifiziert hat auch **städtebaulich und landschaftlich Nachteile**. Durch den von 400 auf 170 Meter verkürzten Tunnel werden Trennwirkungen erheblich verstärkt und notwendige Wegeverbindungen unterbrochen.

**Wir sind der Auffassung, dass die offensichtlichen Vorteile der Variante 4 Süd des Runden Tisches eine höhere finanzielle Beteiligung Bremens rechtfertigen, auch in Relation zu anderen Verkehrsprojekten, die Bremen mit wesentlich stattlicheren Summen subventioniert (z.B. Hafentunnel in Bremerhaven).** Der bremische Anteil ist auch deshalb so hoch, weil das BMVBS bei der Variante 4 Süd mit ergänzenden Lärmschutzwänden nicht nur keinerlei Mehrkosten übernimmt, sondern im Vergleich zur planfestgestellten Variante mit Monsternoten und Querspange sogar noch 2,4 Millionen € einspart. **Wir hätten erwartet, dass der Bund das weitgehend friedensfähige Konsensergebnis eines aufwändigen Bürgerbeteiligungsverfahrens stärker honoriert und damit sein Interesse an einer schnellen Schließung des Autobahnringes deutlich macht.** Hier sind weitere Gespräche erforderlich.

- **Verknüpfung mit der B 6n**

Staatssekretär Ferlemann fordert im Brief vom 16.7.2012, bei der B 6n insbesondere die Flughafenumfahrvariante offen zu halten und bietet an, bei der Variante 4 Süd modifiziert notwendige Vorleistungen für eine B 6n – Anbindung zu leisten. Dabei handelt es sich laut Auskunft des SUBV um 3,8 Mio. € für die Verlängerung des Trogbauwerkes von 190 auf 270 Meter. „Hierdurch wäre es unter Beachtung der Flugsicherheitsaspekte möglich, später eine B 6n mit der Richtungsfahrbahn in Richtung Flughafen über die A 281 hinweg anzuschließen. Wenn dieses Trogbauwerk nicht in dieser Länge ausgebildet werden sollte, wäre es ungleich schwerer und finanziell deutlich aufwändiger eine B 6n unter dem dann fertig gestellten BA 2.2 der A 281 zu führen.“

**Schon die Offenhaltung einer Flughafenumfahrvariante widerspricht Buchstaben und Geist der Beschlüsse des Runden Tisches und der Bremischen Bürgerschaft zu B 6n und des Runden Tisches zum BA 2.2, die vom Bund finanzierten Vorleistungen bevorzugen einen möglichen Übergabepunkt und stellen faktisch Weichen für eine Variante, die in allen inhaltlichen Zielfeldern am schlechtesten abgeschnitten hat.** Sie führt nach einer vorübergehenden Entlastung vor dem Wohngebiet Huckelriede zu neuen Belas-

tungen, bringt zusätzlichen Lärm an der westlichen Seite der Kattenturmer Heerstraße und durchschneidet mit verheerenden Wirkungen die Wohnsiedlung und die Kleingärten in der Wolfskuhle.

Wir fordern von der Bremischen Bürgerschaft und dem Bremer Senat deshalb, nochmals zu beschließen, dass eine B 6n nur als Bremer Vorzugsvariante vom Hornbachgelände aus unter dem Flughafen hindurch und abseits von Wohngebieten und Kleingärten gebaut wird oder gar nicht und es auch keine Änderung des Flächennutzungsplans geben wird, die eine andere Lösung ermöglicht. Politische Beschlüsse Bremens allein reichen jedoch nicht aus. Das zeigt auch die A 281 im Bremer Süden, die jetzt auf eine Art gebaut werden soll, die noch vor zwei Jahrzehnten von der gesamten bremischen Politik abgelehnt wurde.

Bremen kann keine Bundesfernstraße ohne den Bund bauen, aber der Bund in Bremen auch nicht ohne die Zustimmung Bremens. **Wir fordern deshalb von Bürgerschaft und Senat selbstbewusst und auf Augenhöhe mit dem Bundesverkehrsministerium rechtsverbindlich zu vereinbaren, dass eine Umfahrung des Flughafens und ein Übergabepunkt, der sich nicht auf dem Hornbach-Gelände befindet, planerisch nicht weiter verfolgt und für immer ausgeschlossen werden. Der einstimmige Beschluss des Runden Tisches zur B 6n muss mit der gleichen Verbindlichkeit abgesichert werden wie die Entscheidung für eine Trassenvariante des BA 2.2.**

**Sollte diese Verbindlichkeit nicht erreicht werden, wird es in den betroffenen Wohn- und Kleingartengebieten weiter politischen und rechtlichen Widerstand gegen jede Autobahn zum Zubringer Arsten geben.**

Wir bedauern sehr, dass der am Runden Tisch in einem Gesamtpaket erarbeitete friedensfähige Konsens durch das Bundesverkehrsministerium in Frage gestellt und von einzelnen Bremer Beteiligten bereits aufgekündigt wurde. Das ist auch ein Rückschlag für eine qualifizierte Bürgermitwirkung in Planungsprozessen.

Bremen, 14.9.2012