

Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 18. März 2004

Weserquerung A 281 – Auswirkungen der Varianten Bohr- und Absenktunnel

Wir fragen den Senat:

1. Welche Gründe haben den Senat bewogen, für den Bau der Weserquerung der A 281 als Bauverfahren die Variante Absenktunnel der Variante Bohrtunnel vorzuziehen?
2. Wie viel Fläche innerhalb des bebauten Gebiets in Hasenbüren beansprucht jeweils die Variante Absenktunnel und die Variante Bohrtunnel (bitte jeweils das Baufeld in Metern und die Anzahl der Häuser, die zum Abriss vorgesehen werden müssen, angeben)?
3. Wie ist der genaue Verlauf des Tunnels geplant? An welcher Stelle soll der Tunnelausgang liegen?
4. Wann wurden die Baugenehmigungen für die einzelnen Neubauten an der Hasenbürener Landstraße und die Neubauten im 2. Bauabschnitt des Baugebiets Bebauungsplan 1416 erteilt?
5. Wann wurde der Bau einer Weserquerung im Zusammenhang mit der Autobahn (Brücke oder Tunnel) erstmals vom Senat erwogen? Seit wann ist abzu-sehen, dass die Querung für Bewohner und Bewohnerinnen von Hasenbüren einen Zugriff auf ihre Grundstücke bedeuten wird?
6. Welche Entschädigungen und Lärmschutzmaßnahmen fallen für die Varianten Bohrtunnel bzw. Absenktunnel an? Wie hoch sind jeweils die geschätzten Kosten?
7. Wie genau liegen im Gebiet der Tunnelplanung FFH- oder Vogelschutzgebiete?
8. Wie bewertet der Senat die Situation der Bürger und Bürgerinnen von See-hausen-Hasenbüren im Gesamtzusammenhang mit den Belastungen, die durch die umliegenden Nutzungen auftreten (Schlackedeponie, GVZ, Kläranlage, GVZ, Neustädter Hafen, Stahlwerke, Tunnelausfahrt einer Autobahntrasse)?
9. Wie bewertet der Senat vor dem Hintergrund der Bürgerproteste die verschie-denen Beeinträchtigungen, die durch ein Brückenbauwerk entstehen, im Ver-gleich mit der Variante „kurzer Absenktunnel“?

Karin Krusche, Karoline Linnert und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

D a z u

Antwort des Senats vom 27. April 2004

1. Welche Gründe haben den Senat bewogen, für den Bau der Weserquerung der A 281 als Bauverfahren die Variante Absenktunnel der Variante Bohrtunnel vorzuziehen?

Als Entscheidungsgrundlage für die Wahl des Bauverfahrens zur Herstellung des Wesertunnels ist eine detaillierte Vergleichsstudie Bohrtunnel/Absenktunnel

unter Federführung der GPV erstellt worden. Eine Kurzfassung (Stand 4. Dezember 2003) fasst die wesentlichen Ergebnisse zusammen und lag der Senatsvorlage vom 20. Januar 2004 als Anlage bei. Neben den Vorteilen des Absenktunnels gegenüber dem Bohrtunnel bei dem Zielfeld Verkehr und Sicherheit sprechen die erheblichen Kostenvorteile des Absenktunnels (Investitionskosten ca. 205 Mio. Euro gegenüber 231 Mio. Euro bzw. Betriebskosten für 30 Jahre ca. 46 Mio. Euro gegenüber 71 Mio. Euro) eindeutig für den Bau eines Absenktunnels. Unter dem Gesichtspunkt der noch anstehenden Investorensuche kommt der Kostenseite eine herausragende Bedeutung zu.

Das BMVBW, das den Hauptanteil der Anschubfinanzierung und die Unterhaltungskosten nach der Rückgabe des Tunnels nach 30 Jahren zu tragen hat, vertritt ganz eindeutig die Position, dass auf der Grundlage der Vergleichsstudie insbesondere vor dem Hintergrund einer sparsamen Haushaltsführung die Realisierung des Absenktunnels die einzig vertretbare Variante eines Wesertunnels ist.

2. Wie viel Fläche innerhalb des bebauten Gebiets in Hasenbüren beansprucht jeweils die Variante Absenktunnel und die Variante Bohrtunnel (bitte jeweils das Baufeld in Metern und die Anzahl der Häuser, die zum Abriss vorgesehen werden müssen, angeben)?

Für den Bohrtunnel wären entlang der Hasenbürener Landstraße keine Gebäudeabbrüche erforderlich, da der Bohrtunnel unter der vorhandenen Bausubstanz hindurch gebohrt werden könnte. Ob die Häuser während der Bauphase tatsächlich bewohnbar bleiben (Auswirkungen von Erschütterungen auf teilweise schlecht gegründete Bausubstanz), kann derzeit nicht beurteilt werden.

Für den Absenktunnel ist ein Baufeld von ca. 50 m Breite frei zu räumen, um in einer Absenkrinne von ca. 30 m Breite die einzelnen Elemente einschwimmen und absenken zu können. Eine punktuelle Einschränkung dieses ca. 50 m breiten Baufeldes oder geringfügige Trassenverschiebungen (z. B. für den Erhalt eines Gebäudes) sind denkbar; diese Details können jedoch erst im Rahmen der weiteren, konkreten Planung geklärt werden.

Nach derzeitigem Kenntnisstand können bis zu fünf Häuser vom Abriss betroffen sein.

3. Wie ist der genaue Verlauf des Tunnels geplant? An welcher Stelle soll der Tunnelausgang liegen?

Der genaue Trassenverlauf des Tunnels ist noch nicht festgelegt, da sich die Trassenplanung noch in der Vorentwurfsphase befindet. Der genaue Verlauf der Trasse wird im Rahmen der Detailplanung erarbeitet.

Nach derzeitigem Planungsstand soll die A 281 nördlich der Baggergutdeponie über eine Trogrampe zum Tunnelportal geführt werden, die sich in einem südlichen Abstand von etwa 140 m zur Hasenbürener Landstraße befinden wird. Hinter dem Tunnelportal soll ein Tunnelstück von etwa 100 m in offener Bauweise realisiert werden, bevor der eigentliche Absenktunnel beginnt, der die Weser queren wird. Auf der nördlichen Weserseite soll sich das Portal südlich der Schlackenkippe der Stahlwerke befinden. Die Trogrampe soll in dem Bereich der Schlackenkippe realisiert werden.

4. Wann wurden die Baugenehmigungen für die einzelnen Neubauten an der Hasenbürener Landstraße und die Neubauten im 2. Bauabschnitt des Baugebiets Bebauungsplan 1416 erteilt?

Für die Grundstücke an der Hasenbürener Landstraße wurden in den folgenden Jahren die Baugenehmigungen/Freistellungen erteilt:

Haus-Nr.	Jahr
32	Altbestand
34	1995
34 A	1996
36 bis 42	Altbestand

Haus-Nr.	Jahr
41	1999
41 A	1999
43	Voranfrage
	Anzeigeverfahren
45	1999
	2000

Die Baugenehmigungen für die Haus-Nummern 41 bis 45 wurden erst nach einer Entscheidung des Petitionsausschusses von der Bauaufsichtsbehörde erteilt.

Für die Neubauten im 2. Bauabschnitt des Baugebiets Bebauungsplan 1416 wurden die Baugenehmigungen/Freistellungen in folgenden Jahren erteilt:

An der Burgstelle:		Zum Bruchdeich:		Zum Bruchdeich:		Am Kattenhagen:	
Haus-Nr.	Jahr	Haus-Nr.	Jahr	Haus-Nr.	Jahr	Haus-Nr.	Jahr
02	1992	01	1994	38	1996	01	1994
04	1992	02	1994	37	1997	02	1994
06	1992	03	1994	39	1997	03	1994
08	1992	04	1994	40	1996	04	1994
10	1992	05	1994	41	2002	05	1995
11	1993	06	1995	42	1995	06	1994
12	1992	08	1995	43	2002	07	1994
17	1994	10	1995	44	1998	08	1994
19	1993	12	1994	46	1999		
21	1993	14	1995	48	1996		
23	1993	16	1994	49	2002		
25	1993	18	1994	50	1999		
27	1993	20	1994	52	1996		
29	1993	22	1994	54	1999		
31	1993	24	1994	56	1996		
33	1993	25	1999	58	1998		
35	1993	26	1994	60	1996		
37	1994	27	1996	62	1996		
39	1994	28	1994	74	2002		
41	1994	29/31	1996	78	2002		
43	1994	33/35	1996				
45	1994	30	1997				
47	1994	32	1997				
49	1994	34	1996				
51	1994	36	1996				

5. Wann wurde der Bau einer Weserquerung im Zusammenhang mit der Autobahn (Brücke oder Tunnel) erstmals vom Senat erwogen? Seit wann ist abzu-
sehen, dass die Querung für Bewohner und Bewohnerinnen von Hasenbüren einen Zugriff auf ihre Grundstücke bedeuten wird?

Im Rahmen der Flächennutzungsplanung (1983) hat sich der Senat mit der Weserquerung auseinandergesetzt. Schon in den Vorjahren war bei der Planung der A 5 (Bundesraumordnungsprogramm 1975 und anschließender Un-

tersuchungen zu alternativen Linienführungen der A 5 im Raum Bremen/Delmenhorst) eine Weserquerung vorgesehen.

Da in diesem Zusammenhang die ersten Planungen zur Realisierung einer Weserquerung erarbeitet wurden, war seinerzeit bereits abzusehen, dass eine Betroffenheit für die Bürgerinnen und Bürger Folge der Umsetzung dieser Maßnahme sein würde. Im Rahmen der sich anschließenden Planungsüberlegungen stand als Alternative auch bereits frühzeitig eine Weserbrücke in der Diskussion.

Die konkrete Betroffenheit der Anwohner Seehausens durch den Bau des Tunnels ist erst seit der Entscheidung zum Bau eines Absenktunnels im Januar 2004 erkennbar. Die genaue Betroffenheit (parzellenscharf) lässt sich tatsächlich aber erst nach Abschluss der Detailplanung feststellen.

6. Welche Entschädigungen und Lärmschutzmaßnahmen fallen für die Varianten Bohrtunnel bzw. Absenktunnel an? Wie hoch sind jeweils die geschätzten Kosten?

Entschädigungen:

Für beide Verfahren fallen zum einen die Entschädigungen für die in Anspruch genommenen Flächen und – soweit betroffen – Entschädigungen für Gebäude und sonstige Einrichtungen (z. B. Bewuchs) an. Für die „Trassenfreimachung“ des Bohrtunnels sind ca. 7,8 Mio. Euro (brutto) und des Absenktunnels ca. 12,2 Mio. Euro (brutto) im Rahmen der Untersuchung abgeschätzt worden.

Diese Entschädigungen sind grobe Schätzungen und betreffen jeweils beide Weserseiten. Die tatsächlichen Entschädigungskosten können erst nach Abschluss der Planung detailliert von Gutachtern ermittelt werden.

Lärmschutzmaßnahmen:

Es sind aktive Lärmschutzmaßnahmen (Bau von Lärmschutzwällen bzw. Bau einer Lärmschutzwand im Portalbereich) vorgesehen. Östlich der Trasse ist ein jeweils 5 m hoher Lärmschutzwall vom Tunnelportal bis zur Deponie und westlich der Trasse für den Absenktunnel ein 4 m hoher Wall bzw. für den Bohrtunnel ein ca. 2 m hoher Wall vom Portal bis zum Kattenhagensgraben vorgesehen.

Durch diese aktiven Lärmschutzmaßnahmen werden die in den Vorschriften definierten Grenzpegelwerte für das neue Baugebiet (B-Plan Nr. 1416) am Tag wie auch in der Nacht eingehalten bzw. unterschritten, so dass passive Maßnahmen an den Gebäuden bei beiden Verfahren nicht erforderlich sind.

Durch den relativ geringen Abstand des Portals zur Hasenbürener Landstraße beim Absenktunnel kommen zusätzlich zu den aktiven Maßnahmen passive Maßnahmen an einzelnen Gebäuden entlang der Hasenbürener Landstraße in Betracht. Bei Einstufung dieser Bebauung als Wohngebiet (MI festgelegt) treten nach derzeitigem Kenntnisstand noch an ca. fünf Gebäude Grenzwertüberschreitungen auf. Der Umfang dieser passiven Maßnahmen lässt sich jedoch erst an Hand der konkreten Detailplanung ermitteln.

Für den Absenktunnel sind ca. 2,4 Mio. Euro (brutto), für den Bohrtunnel ca. 1,0 Mio. Euro (brutto) für Schallschutzmaßnahmen in die Vergleichsstudie eingestellt worden.

7. Wie genau liegen im Gebiet der Tunnelplanung FFH- oder Vogelschutzgebiete?

Das Vogelschutzgebiet umfasst die Teile des Niedervielands, die westlich der Baggergutdeponie und südlich der Bebauung Seehausens liegen.

Die Trasse des geplanten Absenktunnels tangiert somit die Fläche dieses Vogelschutzgebietes in geringem Umfang nur im nordöstlichen Eckbereich. Es handelt sich um den Bereich, in der sich die geplante Trogstrecke des Absenktunnels befinden wird.

FFH-Gebiete sind von der Tunnelplanung nicht betroffen.

8. Wie bewertet der Senat die Situation der Bürger und Bürgerinnen von Seehausen-Hasenbüren im Gesamtzusammenhang mit den Belastungen, die durch

die umliegenden Nutzungen auftreten (Schlackedeponie, GVZ, Kläranlage, GVZ, Neustädter Hafen, Stahlwerke, Tunnelausfahrt einer Autobahntrasse)?

Die Bürgerinnen und Bürger von Seehausen und Hasenbüren waren in den letzten Jahrzehnten von einer Vielzahl von Nutzungsänderungen betroffen, die aber in allen Fällen unter Beteiligung der jeweils Betroffenen abgestimmt wurden.

In allen Fällen wurde versucht, den Wünschen und Forderungen der Betroffenen vor Ort weitmöglichst gerecht zu werden, um bei aller Betroffenheit die Belastungen für die Anlieger zu minimieren.

Bei allen bisherigen Planungen zur Umsetzung der genannten Nutzungen sind alle gesetzlichen Vorgaben zur Einhaltung von Grenzwerten beachtet worden.

Im Sinne einer kontinuierlichen Entwicklung Bremens zu einem attraktiven Standort sind die Entscheidungen – teilweise mit Belastungen für Einzelne – im Allgemeinen mit Verständnis bei der betroffenen Bevölkerung Bremens getroffen worden.

Wenngleich im Nahbereich der Autobahntrasse der A 281 die Belastung des betroffenen Ortsteils von Seehausen zunimmt, steht dem in der Gesamtabwägung die zukünftige deutliche verkehrliche Entlastung dicht bebauter Wohnquartiere in weiten Bereichen Bremens südlich der Weser gegenüber.

9. Wie bewertet der Senat vor dem Hintergrund der Bürgerproteste die verschiedenen Beeinträchtigungen, die durch ein Brückenbauwerk entstehen, im Vergleich mit der Variante "kurzer Absenktunnel"?

Bei Abwägung aller Belange zur Klärung der Frage "Bau einer Brücke oder Bau eines kurzen Tunnels" ist dem Bau eines "kurzen Absenktunnels" eindeutig der Vorzug einzuräumen, da die Auswirkungen und damit Beeinträchtigungen auf Dauer der Ortschaft Seehausen wie auch des Landschaftsbildes und des Vogelschutzgebietes durch den Bau einer ca. 67 m hohen Brücke wesentlich gravierender wären.

