

Autobahneckverbindung A 281 BA 2/2

Darstellung Unterlagen Planfeststellungsverfahren
Bürgerinformationsveranstaltung am 17.03.2015

DEGES



Vorstellung PF-Unterlagen A 281 BA 2/2
17.03.2015

Autobahneckverbindung A 281 BA 2/2

BA 2/2 – Darstellung Unterlagen Planfeststellungsverfahren

- | | |
|--|---------|
| 1. Einleitung | SV |
| 2. Vorgeschichte | DEGES |
| 3. Grundsätze zum Planfeststellungsverfahren | SUBV-53 |
| 4. Planungsstand Planfeststellung | DEGES |
| - Linienführung, Randbedingungen, Ziele | |
| - Verkehrsanlage | |
| - B 6n | |
| - Ingenieurbauwerke | |
| - Lärmschutz | |
| - Luftschadstoffe | |
| 5. Ergänzende Prüfungen / Unterlagen | DEGES |
| 6. Fragen / Diskussion | |

BA 2/2 – Darstellung Unterlagen Planfeststellungsverfahren

1. Einleitung	SV
2. Vorgeschichte	DEGES
3. Grundsätze zum Planfeststellungsverfahren	SUBV-53
4. Planungsstand Planfeststellung	DEGES
- Linienführung, Randbedingungen, Ziele	
- Verkehrsanlage	
- B 6n	
- Ingenieurbauwerke	
- Lärmschutz	
- Luftschadstoffe	
5. Ergänzende Prüfungen / Unterlagen	DEGES
6. Fragen / Diskussion	

2. BA 2/2 – Vorgeschichte



Geplante Autobahnneckverbindung A 281

2. BA 2/2 – Vorgeschichte

24.11.2010	Urteil des BVerwG Leipzig
Jan. bis April 2011	Erarbeitung Variante 4SÜD durch Runden Tisch als Kompromisslösung
11.05.2011	Beschluss der Bremischen Bürgerschaft zu Variante 4SÜD
Mai 2011 bis Juni 2012	Gespräche zwischen Bund und HB, Ergebnis 4SÜD modifiziert
18.10.2012	Beschluss der Bremischen Bürgerschaft zu Variante 4SÜD modifiziert
14.03.2013	Festlegung Lage Anschlussstelle im KP durch Beirat Neustadt
09.04.2013	Festlegung Lage Anschlussstelle im KP durch Beirat Obervieland
11.06.2013	Abgabe Entwurfsunterlagen RE-Entwurf
Okt. Bis Dez. 2013	Beschluss zur HB-Mitfinanzierung Variante 4SÜD modifiziert durch Senat, Baudeputation und Haushalts- und Finanzausschuss
24.04.2014	Beschluss Baudeputation zur FNP-Änderung
24.10.2014	Erteilung Gesehenvermerk durch BMVI
25.02.2015	Antrag auf Einleitung Planfeststellungsverfahren

Meilensteine im Planungsablauf BA 2/2

2. BA 2/2 – Vorgeschichte



Visualisierung bisherige Planfeststellungsvariante
nach Urteil BVerwG in der Form nicht umsetzbar

2. BA 2/2 – Vorgeschichte

Variante 4SÜD modifiziert [Trassierung]:



Keine hohen LSW
vor Huckelriede

Ohne Querspange, dafür
Ausbau des vorh. KP

Eingriff in vorhandenes Bauwerk
weites Abrücken vom Wohnbereich

2. BA 2/2 – Vorgeschichte



**städtebaulich verträglichere Lösung, Neuenlander Straße
besserer Lärmschutz des Wohngebietes Huckelriede da weiter abgesetzt vom WG
weniger Eingriff in private Flächen**

Darstellung der Variante 4SÜD in Bremen im Rahmen RT erarbeitet

2. BA 2/2 – Vorgeschichte

Nr. 17/1508

Autobahn A 281: Ergebnisse des runden Tisches schnell umsetzen, 4-Süd zügig herstellen und B 6n sicherstellen

Antrag der Gruppe der FDP, der Fraktionen DIE LINKE, der SPD
und Bündnis 90/Die Grünen
vom 5. Mai 2011
(Drucksache 17/1763)

1. Die Bürgerschaft (Landtag) fordert den Senat auf, umgehend und gemäß den Arbeitsergebnissen des runden Tisches zur A 281 ein Planänderungsverfahren für den Planfeststellungsbeschluss des Bauabschnitts 2/2 vom 7. April 2009 einzuleiten, um die einstimmig von allen Vertretern des runden Tisches vorgeschlagene Variante 4-Süd zügig zu realisieren.
2. Als vorbereitender Schritt dafür und als Bestätigung des am runden Tisch von den Bürgern der Neustadt und Obervielands, der Wirtschaft, dem Senat und der Politik gemeinsam formulierten Willens ist von Senat und Stadtbürgerschaft eine Änderung des Flächennutzungsplans für die Stadtgemeinde Bremen einzuleiten und zu beschließen, die das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 24. November 2010 berücksichtigt und eine Trassenführung der A 281 gemäß der vorgeschlagenen Variante 4-Süd vorsieht.

2. BA 2/2 – Vorgeschichte

3. Die Bürgerschaft (Landtag) unterstützt den Wunsch der „Vereinigung der Bürgerinitiativen Obervieland/Huckelriede für eine menschengerechte A 281“, von der Planfeststellungsbehörde und der DEGES regelmäßig über den Planungsstand unterrichtet zu werden und wesentliche Abweichungen vom Beschluss des runden Tisches vom 27. April 2011 mit allen Beteiligten zu erörtern.
4. Wie vom Beirat Obervieland gefordert, sind entlang des Zubringers Arsten angemessene Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen.
5. Bei der Konkretisierung der Auf- und Abfahrten in Kattenturm bittet die Bürgerschaft (Landtag) den Senat, alle Betroffenen einzubeziehen.
6. Die Bürgerschaft (Landtag) spricht sich dafür aus, dass die Bundesstraße 6 neu (B 6n) nur in der Bremer Vorzugsvariante mit einem Tunnel unter der Start- und Landebahn des Flughafens hindurch gebaut und bei Brinkum an die Autobahn angeschlossen werden soll, also in der Form, wie sie der runde Tisch zur B 6n in 2009 gemeinsam beschlossen und wie der runde Tisch zum Bauabschnitt 2/2 sie im April 2011 bestätigt hat. Die Bürgerschaft (Landtag) fordert zudem, dass die Verknüpfung des Bauabschnitts 2/2 und der B 6n auf dem ehemaligen Gelände der Firma Hornbach erfolgen soll.
7. Eine Umfahrung des Flughafengeländes in östlicher Richtung, nahe der Wolfskuhlensiedlung, wie sie der Bund aus Kostengründen in Betracht zieht, lehnt die Bürgerschaft (Landtag) ab.
8. Die Bürgerschaft (Landtag) fordert daher den Senat auf sicherzustellen, dass nur diese Bremer Vorzugsvariante der B 6n in der von der Bürgerschaft (Landtag) gewünschten Form geplant wird und sich für eine Einstufung der B 6n als vorrangigen Bedarf im Bundesverkehrswegeplan einzusetzen.

2. BA 2/2 – Vorgeschichte



**städtebaulich verträglichere Lösung, Neuenlander Straße
besserer Lärmschutz des Wohngebietes Huckelriede da weiter abgesetzt vom WG
weniger Eingriff in private Flächen**

Darstellung der Variante 4SÜD modifiziert
in Bremen im Rahmen RT erarbeitet und mit Bund abgestimmt

2. BA 2/2 – Vorgeschichte

BREMISCHE BÜRGERSCHAFT

Landtag
18. Wahlperiode

Beschlussprotokoll

28. Sitzung
18. 10. 12
Nr. 18/446 – 18/464

Nr. 18/449

A 281 – Bauabschnitt 2/2 zügig und anwohnerverträglich realisieren

Antrag der Fraktionen der SPD, Bündnis 90/Die Grünen und DIE LINKE
vom 16. Oktober 2012

(Neufassung der Drucksache 18/601 vom 11. Oktober 2012)

(Drucksache 18/610)

1. Die Bürgerschaft (Landtag) begrüßt, dass sich Senat und Bundesregierung in den Gesprächen auf die gegenüber der Planfeststellungsvariante städtebaulich vorteilhaftere und anwohnerverträglichere Trassenlage der Variante 4SÜD verständigen konnten. Die Bürgerschaft (Landtag) unterstützt die vom Senat mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung abgestimmte Variante 4SÜD modifiziert als Grundlage für die weiteren Planungs- und Umsetzungsschritte unter den unter 2. bis 6. genannten Maßgaben.
2. Die Bürgerschaft (Landtag) fordert den Senat auf, weitere Maßnahmen zum Lärmschutz in den betroffenen Gebieten umzusetzen. Dies gilt insbesondere für den Autobahnzubringer Arsten und die A 1 in Arsten, Kattenesch und Habenhausen. Dabei ist zu prüfen, ob durch die erwartete Zunahme des Verkehrs nicht zuletzt auch in der Kattenturmer Heerstraße und hinsichtlich des Bauabschnittes 2/2 zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen in Richtung Kattenturm und Wolfskuhensiedlung notwendig werden.

2. BA 2/2 – Vorgeschichte

3. Die Bürgerschaft (Landtag) fordert den Senat auf, der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie zeitnah ein **Umsetzungskonzept für die Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen des Bauabschnittes 2/2 vorzulegen.** Dieses Konzept soll eine Prioritätenliste aller gebotenen Einzelmaßnahmen, eine Darstellung der geplanten zeitlichen Umsetzung sowie deren Finanzierung enthalten.
4. Die Bürgerschaft (Landtag) fordert den Senat auf, das Provisorium der jetzigen Auf- und Abfahrten am Neuenlander Ring und an der Georg-Wulf-Straße so zu **modifizieren, dass es für die anstehende Dauer der Bautätigkeit zu einer wirksamen Entlastung der Anwohnerinnen und Anwohner kommt.** Die Frage der endgültigen Zu- und Abfahrten im Bereich des Bauabschnittes 2/2 wird unter Beteiligung der Beiräte sowie der betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner insoweit als möglich anwohnerfreundlicher Art im Rahmen der Planfeststellung geklärt.
5. Die Bürgerschaft (Landtag) **bekräftigt ihren Beschluss, dass die Bundesstraße 6 neu (B 6n) nur in der Bremer Vorzugsvariante mit einem Tunnel unter der Start- und Landebahn des Flughafens hindurch gebaut und bei Brinkum an die Autobahn angeschlossen werden soll, also in der Form, wie sie der Runde Tisch zur B 6n in 2009 gemeinsam beschlossen und wie sie der Runde Tisch zum Bauabschnitt 2/2 sie im April 2011 bestätigt hat.** Die Bürgerschaft (Landtag) fordert zudem, dass die Verknüpfung des Bauabschnittes 2/2 und der B 6n auf dem ehemaligen Gelände der Firma Hornbach erfolgen soll. Eine Änderung des Flächennutzungsplans für eine Umfahrung der Landebahn und Trassenführung unmittelbar in der Nähe des Wohn- und Kleingartengebietes Wolfskuhle lehnt die Bürgerschaft (Landtag) ausdrücklich ab.
6. Die Bürgerschaft (Landtag) **bittet den Senat, mit dem von der Verkürzung der Tunnellänge hauptbetroffenen Anwohner der Variante 4SÜD modifiziert vor der Einleitung eines Enteignungsverfahrens einen einvernehmlichen Ausgleich zu erörtern.**

2. BA 2/2 – Vorgeschichte

Wesentliche Vorzüge der Variante 4SÜD / 4SÜD optimiert gegenüber bisheriger Lösung:

- Auf die Querspange kann verzichtet werden
- Mit beiden Varianten wird der sogenannte Monsterknoten komplett entschärft (Verlauf der Neuenlander Straße in heutiger Höhenlage)
- Neuenlander Str. wird massiv vom Verkehr entlastet und kann zu 2-streifiger Stadtstraße bis fast zum KP Neuenlander / Kattenturmer zurückgebaut werden
- Reduzierung des Eingriffes in privates Eigentum
- Verringerung der Lärm- und Schadstoffbelastungen für die Anwohner in Huckelriede
- geringe Auswirkungen durch bauzeitliche Eingriffe in den vorhandenen Verkehrsraum
- Realisierungsmöglichkeit der „Bremer Vorzugsvariante B 6n“ gegeben

Konsequenzen:

- Zeitliche Verzögerungen
- Deutliche Mehrinvestitionen

Offen geblieben war die Lage der Autobahnzufahrt stadteinwärts

BA 2/2 – Darstellung Unterlagen Planfeststellungsverfahren

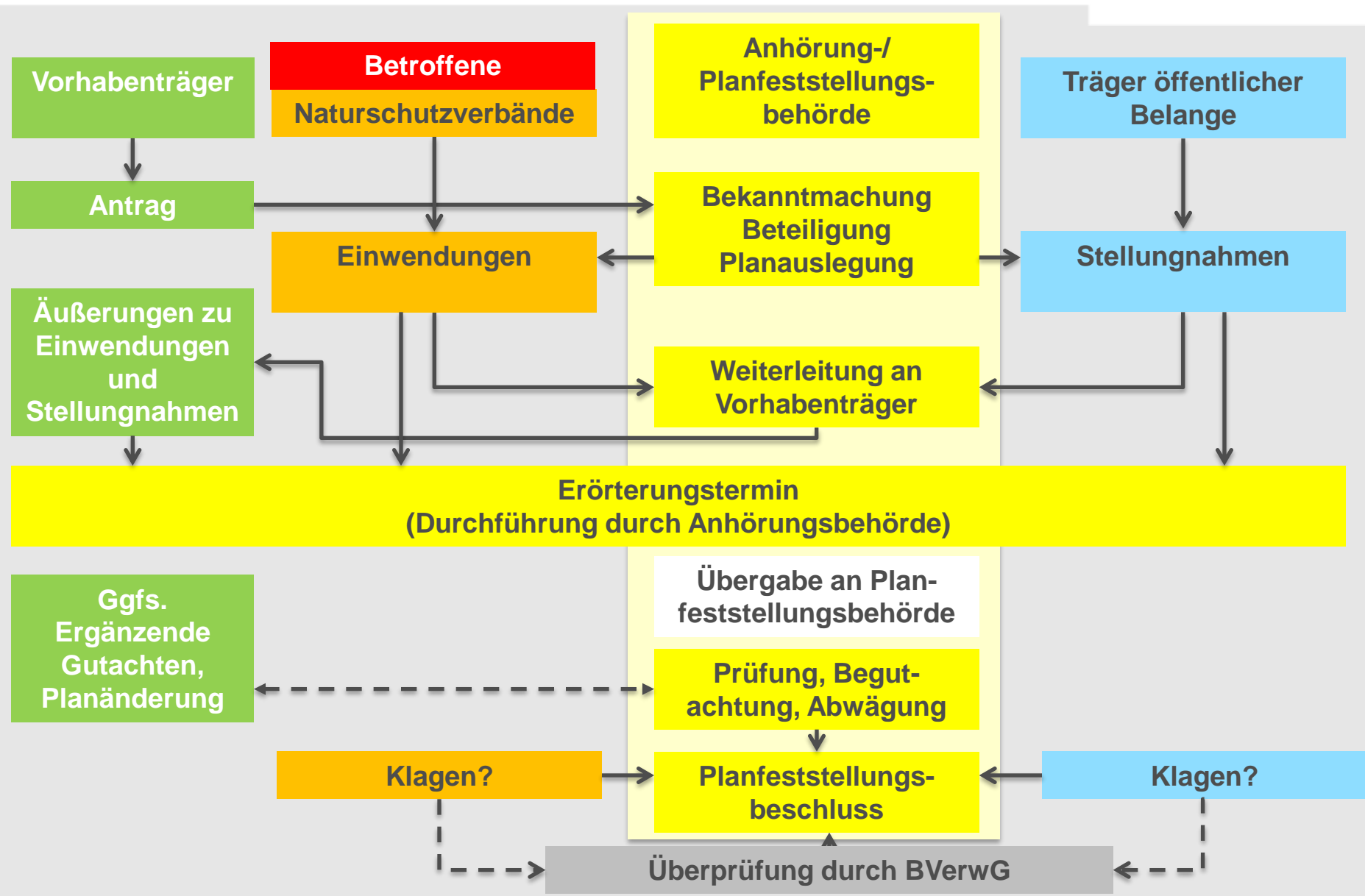
- | | |
|--|---------|
| 1. Einleitung | SV |
| 2. Vorgeschichte | DEGES |
| 3. Grundsätze zum Planfeststellungsverfahren | SUBV-53 |
| 4. Planungsstand Planfeststellung | DEGES |
| - Linienführung, Randbedingungen, Ziele | |
| - Verkehrsanlage | |
| - B 6n | |
| - Ingenieurbauwerke | |
| - Lärmschutz | |
| - Luftschadstoffe | |
| 5. Ergänzende Prüfungen / Unterlagen | DEGES |
| 6. Fragen / Diskussion | |

3. Grundsätze zum Planfeststellungsverfahren

SUBV-53

Förmliches Verwaltungsverfahren

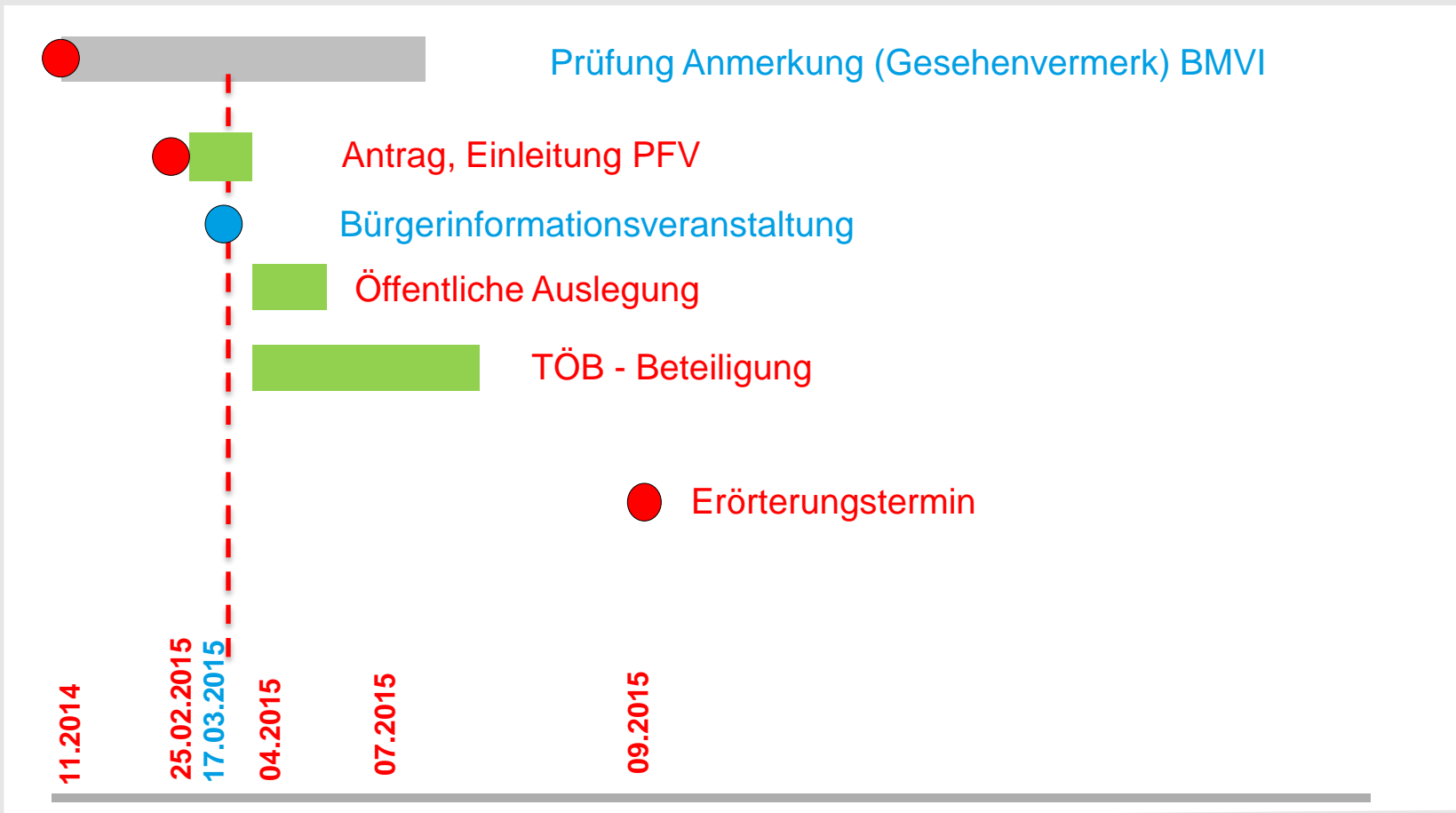
- Konzentrationswirkung
- Umweltverträglichkeitsprüfung
- Anhörungsverfahren
- Ziel: Planfeststellungsbeschluss



3. Grundsätze zum Planfeststellungsverfahren

SUBV-53

Grober geplanter Ablauf Planfeststellungsverfahren BA 2/2



3. Grundsätze zum Planfeststellungsverfahren

SUBV-53

Verfahrensablauf

Offenlage der Planunterlagen (1 Monat)
nach vorheriger amtlicher Bekanntmachung

- Ortsämter Neustadt/ Woltmershausen und Obervieland
- Bibliothek der Bremischen Bürgerschaft
- Internet (www.bau.bremen.de) = **Abholfunktion**

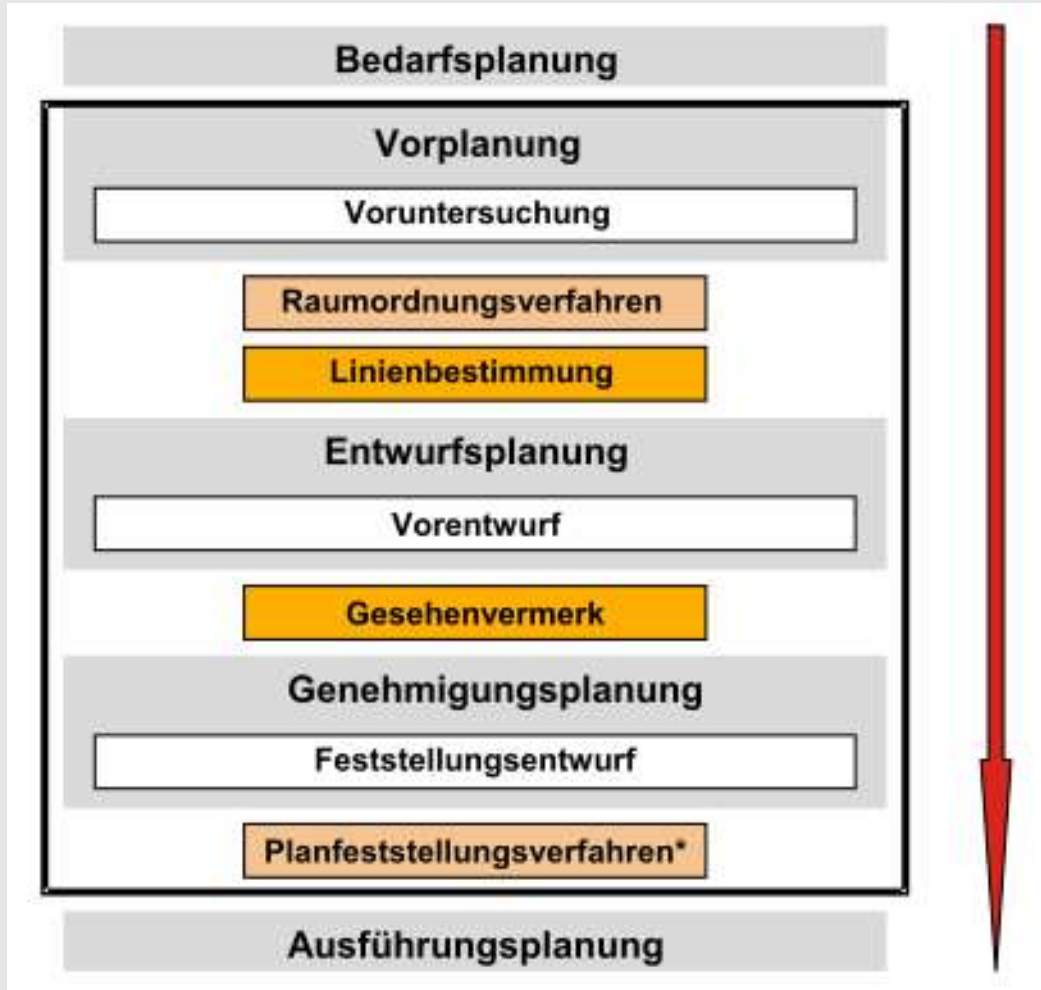
! Einwendungsfristende 2 Wochen nach Ende der Offenlage

!! danach formelle und materielle Präklusion

BA 2/2 – Darstellung Unterlagen Planfeststellungsverfahren

- | | |
|--|---------|
| 1. Einleitung | SV |
| 2. Vorgeschichte | DEGES |
| 3. Grundsätze zum Planfeststellungsverfahren | SUBV-53 |
| 4. Planungsstand Planfeststellung <ul style="list-style-type: none">- Linienführung, Randbedingungen, Ziele- Verkehrsanlage- B 6n- Ingenieurbauwerke- Lärmschutz- Luftschadstoffe | DEGES |
| 5. Ergänzende Prüfungen / Unterlagen | DEGES |
| 6. Fragen / Diskussion | |

4. BA 2/2 – Planungsstand Planfeststellungsunterlagen



Planungsablauf zur Erlangung von Baurecht

4. BA 2/2 – Planungsstand Planfeststellungsunterlagen

Unterlage Nr.	Bezeichnung
Teil A – Vorhabensbeschreibung	
1	Erläuterungsbericht
Teil B – Planteil	
Teil C – Untersuchungen, weitere Pläne, Skizzen	
14	<u>Straßenquerschnitt</u> - Ermittlung der Bauklasse - Regelquerschnitte - Sonderquerschnitte
16	<u>Sonstige Pläne</u> - Besondere Lagepläne - Planunterlagen Folgemaßnahmen (§ 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG)
17	<u>Immissionsstechnische Untersuchungen</u> - Erläuterungen - Berechnungsunterlagen
18	<u>Wassertechnische Untersuchungen</u> - Erläuterungen - Berechnungsunterlagen
19	<u>Umweltfachliche Untersuchungen</u> - Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) mit Artenschutzbeitrag - FFH-Verträglichkeitsprüfung - Ergänzende Untersuchungen zu den Schutzgütern Menschen sowie Kulturgüter und sonstige Sachgüter - Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)

Erforderliche Inhalte für
 Planfeststellungsunterlagen

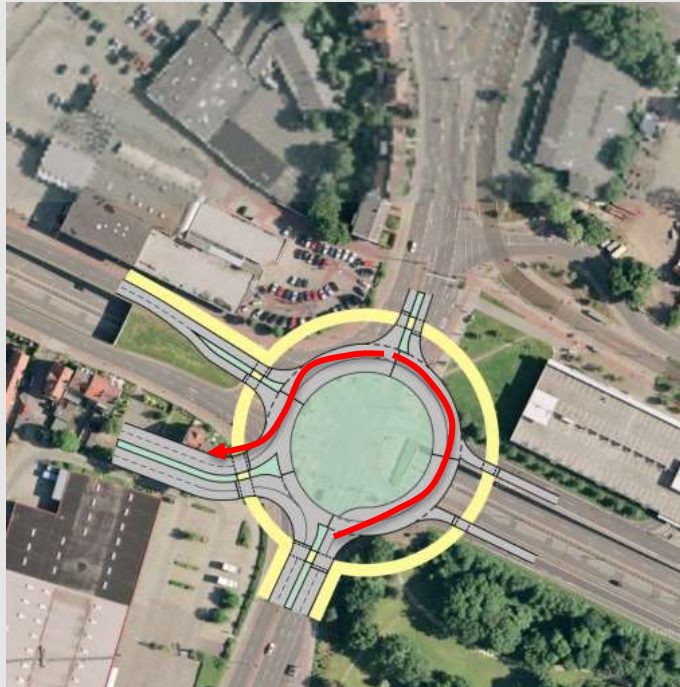
4. BA 2/2 – Planungsstand Planfeststellungsunterlagen

Variante / Kriterium	AS Knotenpunkt	AS Schützenverein	AS Toy`s / Theseus
Prognostizierte Verkehrsbelastung im Bereich Huckelriede [Kfz/24h]	10.000 bis 12.0000	19.000 bis 20.000	24.000 bis 25.000
Prognostizierte Verkehrslärmentlastung [db (A)]	Bis zu 12	7 bis 10	6 bis 9
Städtebauliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> - Rückbau auf ges. Länge NL möglich - gute Erschließung - Aufhebung isolierte Lage WG möglich - Verbesserung Eingangssituation 	<ul style="list-style-type: none"> - Rückbau nicht auf ges. Länge NL möglich - gute Erschließung erst ab Schützenverein - Aufhebung isolierte Lage WG schwierig - Kaum Verbesserung Eingangssituation 	<ul style="list-style-type: none"> - Rückbau NL erst ab Theseus möglich - gute Erschließung erst ab Theseus - Keine Aufhebung isolierte Lage WG - Keine Verbesserung Eingangssituation
Kostenauswirkung	keine	Keine	Zus. Überführungsbauwerk
Eingriff in private Flächen	ja	ja	Kein zus. Eingriff

Festlegung Lage der Anschlussstelle

4. BA 2/2 – Planungsstand Planfeststellungsunterlagen

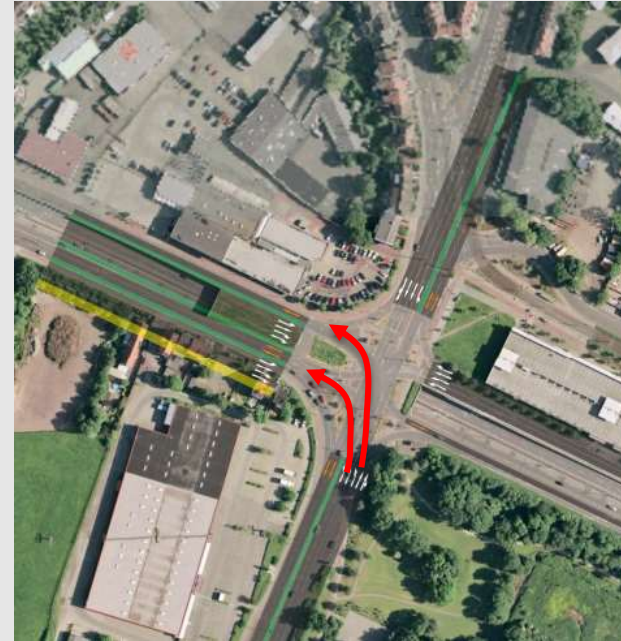
Fünfarmiger signalisierter Kreisverkehr



Nachteile:

- tlw. lange Durchfahrten
- Kleine Aufstellfläche im Kreis
- schwierige Berücksichtigung Fußgänger und Radfahrer
- Keine ausreichende Leistungsfähigkeit

Fünfarmiger signalisierter Knotenpunkt



Nachteile:

- Sehr hohe Anzahl an Zufahrten (21)
- Gerade noch ausreichende Leistungsfähigkeit
- Sehr lange Wartezeiten für Fußgänger und Radfahrer
- Problematische Markierung und Beschilderung. Hohes Risiko für Falschfahrten

Vorangegangene Untersuchungen – Festlegung Knotenpunktform

4. BA 2/2 – Planungsstand Planfeststellungsunterlagen

Vierarmiger signalisierter Knotenpunkt
 – bisherige Lösung



Keine Signalisierung am Knotenpunkt

Knotenpunkt mit Signalisierung

Vorteile / Nachteile:

- deutlich leistungsfähiger
- geringe Verflechtungslänge
- im Verflechtungsbereich Querung von 2 bis 3 Fahrstreifen erforderlich

Vierarmiger signalisierter Knotenpunkt
 – Lösung Planfeststellung



Knotenpunkt mit Signalisierung

Vorteile / Nachteile:

- Bessere Verflechtung im Bereich des KP
- Leistungsfähiger und sicherer
- günstigere Führung Geh- und Radweg

Vorangegangene Untersuchungen – Festlegung Knotenpunktform

4. BA 2/2 – Planungsstand Planfeststellungsunterlagen

- BA 2/2: Verbindung zwischen BA 2/1 und Zubringer Arsten zur A 1
Maßnahme des vordringlichen Bedarfs
- Ziele: Entlastung von Stadtstraßen (Verkehr, Lärm, Luftschadstoffe, Sicherheit), städtebauliche Aufwertung, Stärkung der Wirtschaft Bremens
größtmöglicher Abstand zu WG Huckelriede (Lärm, Eingriff private Flächen), Schaffung von Voraussetzungen für 2-streifigen Rückbau Neuenlander Straße
- Länge: ca. 1,9 km
- Querschnitt: 4 Fahrstreifen, kein Standstreifen
- V_{zul}: 80 km/h
- Geometrie: $R \geq 280\text{m}$, Neigung im Trog 5%, lichte Höhe Tunnel $\geq 4,50\text{m}$
- Prognosehorizont: 2025 / 2030
- Hochstraße aus BA 2/1 und Bauwerk 710 (Neuenlander Straße)
- Flugsicherheitsaspekte: Sicherheitszonen, Höhenbeschränkungen

Stand Planfeststellung – Verkehrsanlage Grundlagen

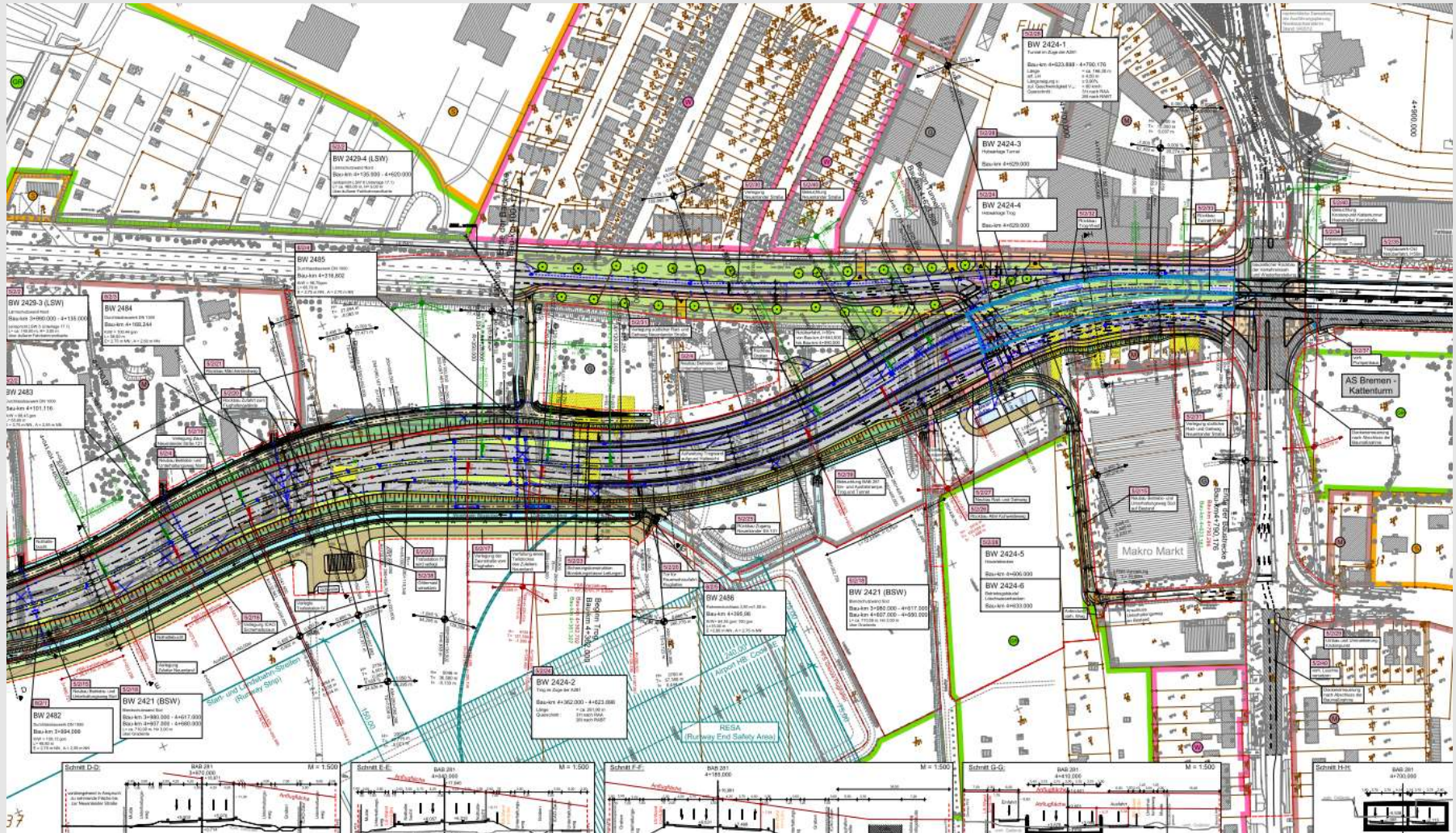
4. BA 2/2 – Planungsstand Planfeststellungsunterlagen



Belastungssituation Querschnitt	Bezugsfall 2/2 2010 DTV [Kfz/24 h]	Prognosefall 2025 DTV [Kfz/24 h]
Neuenlander Straße (Querschnitt Q1)	49.375	10.050
A 281 (Querschnitt Q2)	-	45.160
A 281 (Querschnitt Q3)	34.270	37.130
Kornstraße (Querschnitt Q4)	14.610	16.050
Kattenturmer Heerstraße (Querschnitt Q5)	27.730	29.795

Stand Planfeststellung – Verkehrsanlage Grundlagen

4. BA 2/2 – Planungsstand Planfeststellungsunterlagen



Stand Planfeststellung – Verkehrsanlage Unterlage 5 - Lagepläne:

4. BA 2/2 – Planungsstand Planfeststellungsunterlagen

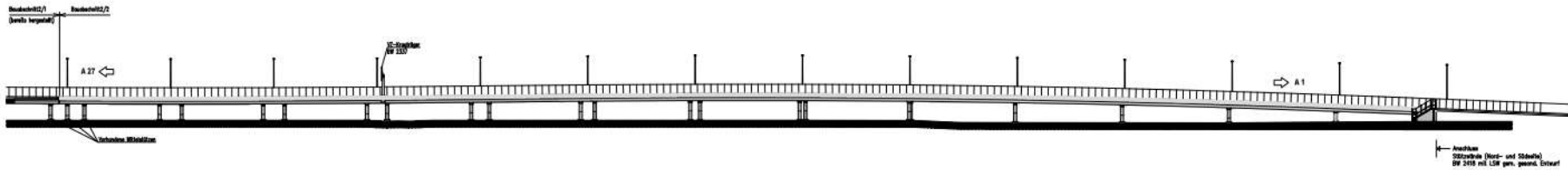


Trassenverlauf B 6n als Unterquerungs- sowie Umfahrungsvariante

4. BA 2/2 – Planungsstand Planfeststellungsunterlagen

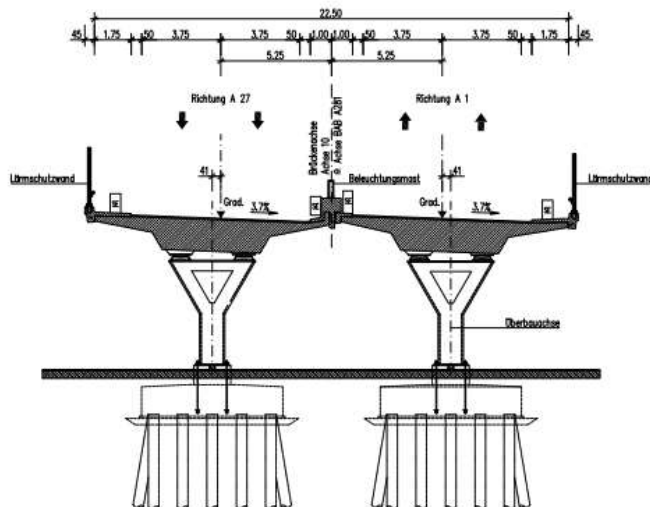
ANSICHT VON SÜD

M 1:500



REGELQUERSCHNITT ÜBERBAU

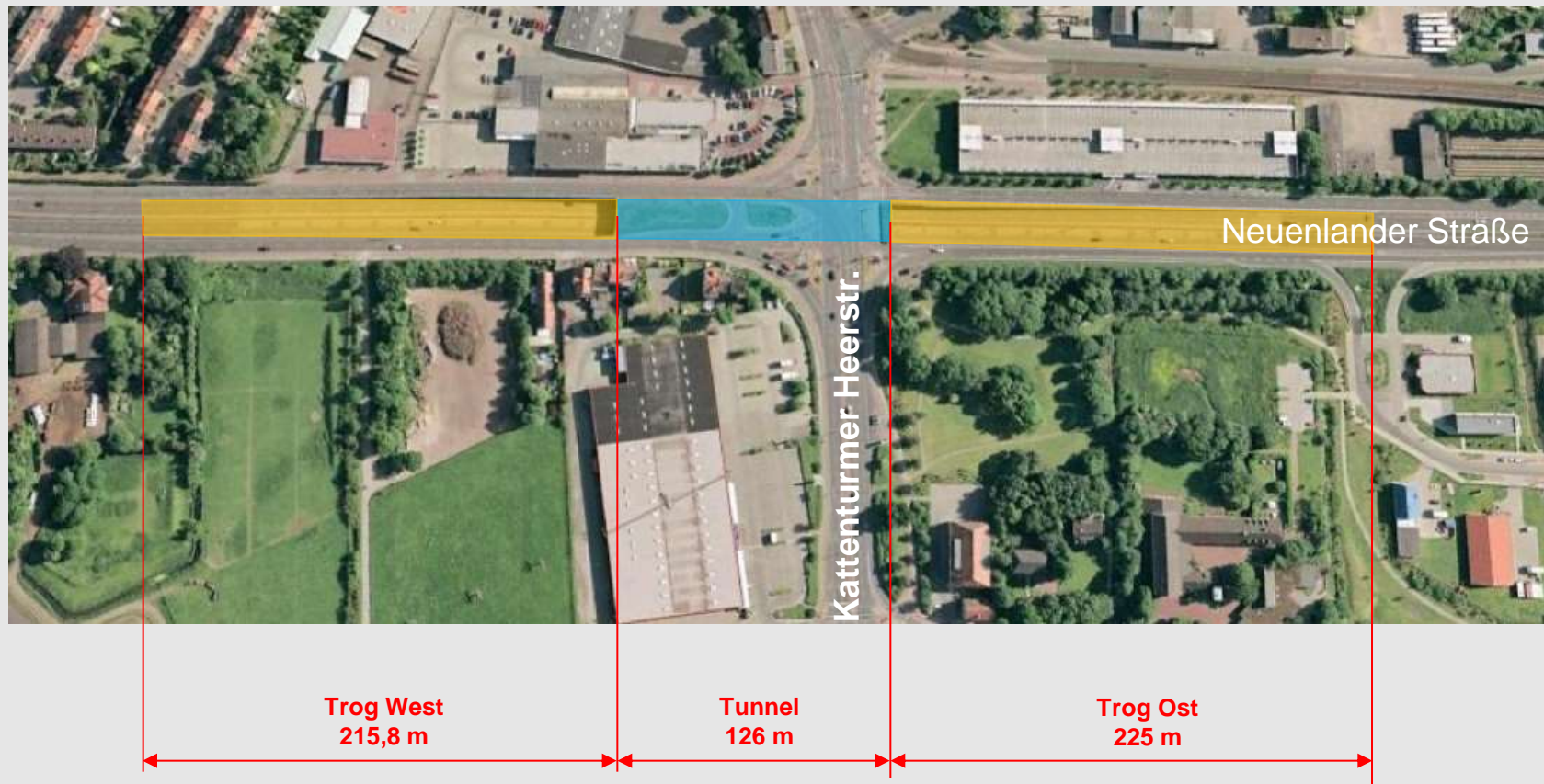
M 1:100



Stand Planfeststellung – Unterlage 15: Bauwerksskizzen

4. BA 2/2 – Planungsstand Planfeststellungsunterlagen

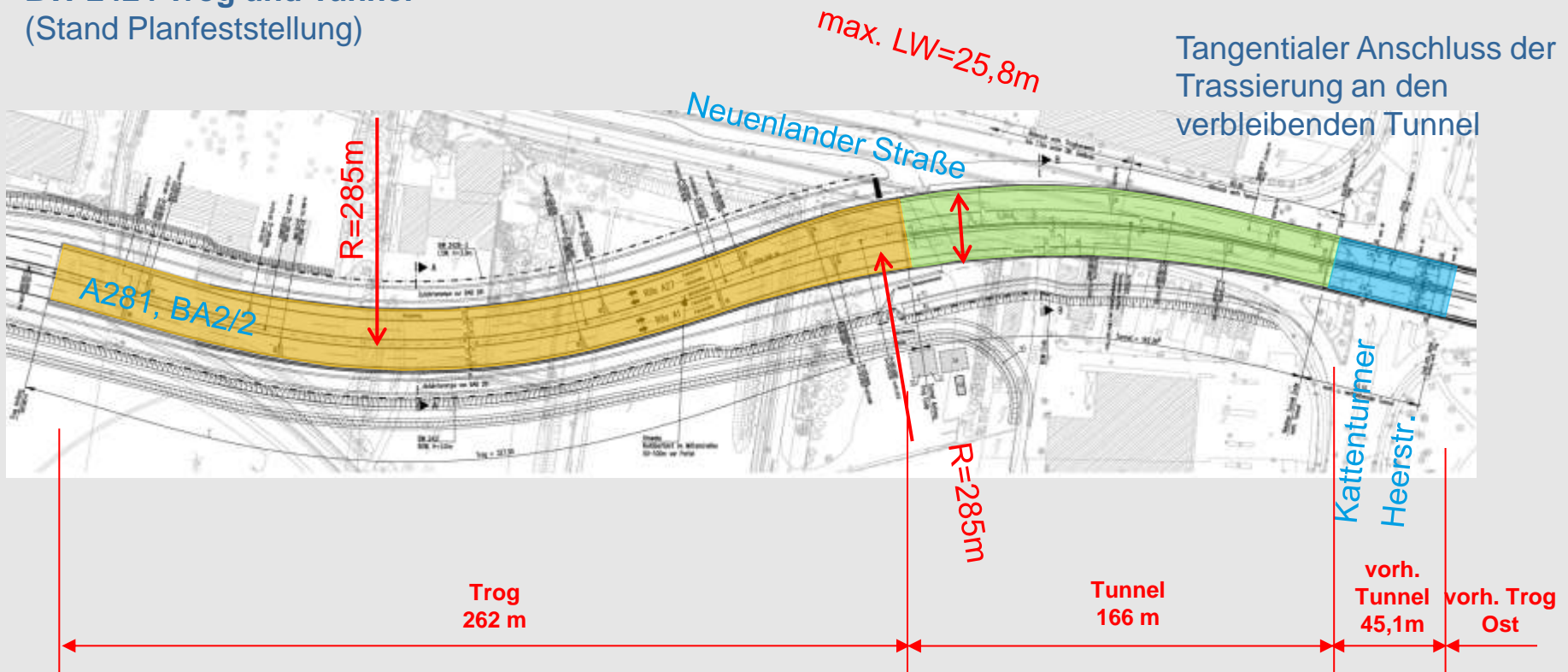
BW 710 Tröge und Tunnel im Zuge der B6n-Neuenlander Straße



Stand Planfeststellung – Unterlage 15: Bauwerksskizzen

4. BA 2/2 – Planungsstand Planfeststellungsunterlagen

BW 2424 Trog und Tunnel (Stand Planfeststellung)



- Tangentialer Anschluss des neuen an den verbleibenden Tunnel, Mindeststradien nach RAA
- Zur Berücksichtigung erforderlicher Haltesichtweiten müssen Querschnitte stark verbreitert werden
- Hohe Grundwasserstände machen relativ langes BW erforderlich

Stand Planfeststellung – Unterlage 15: Bauwerksskizzen

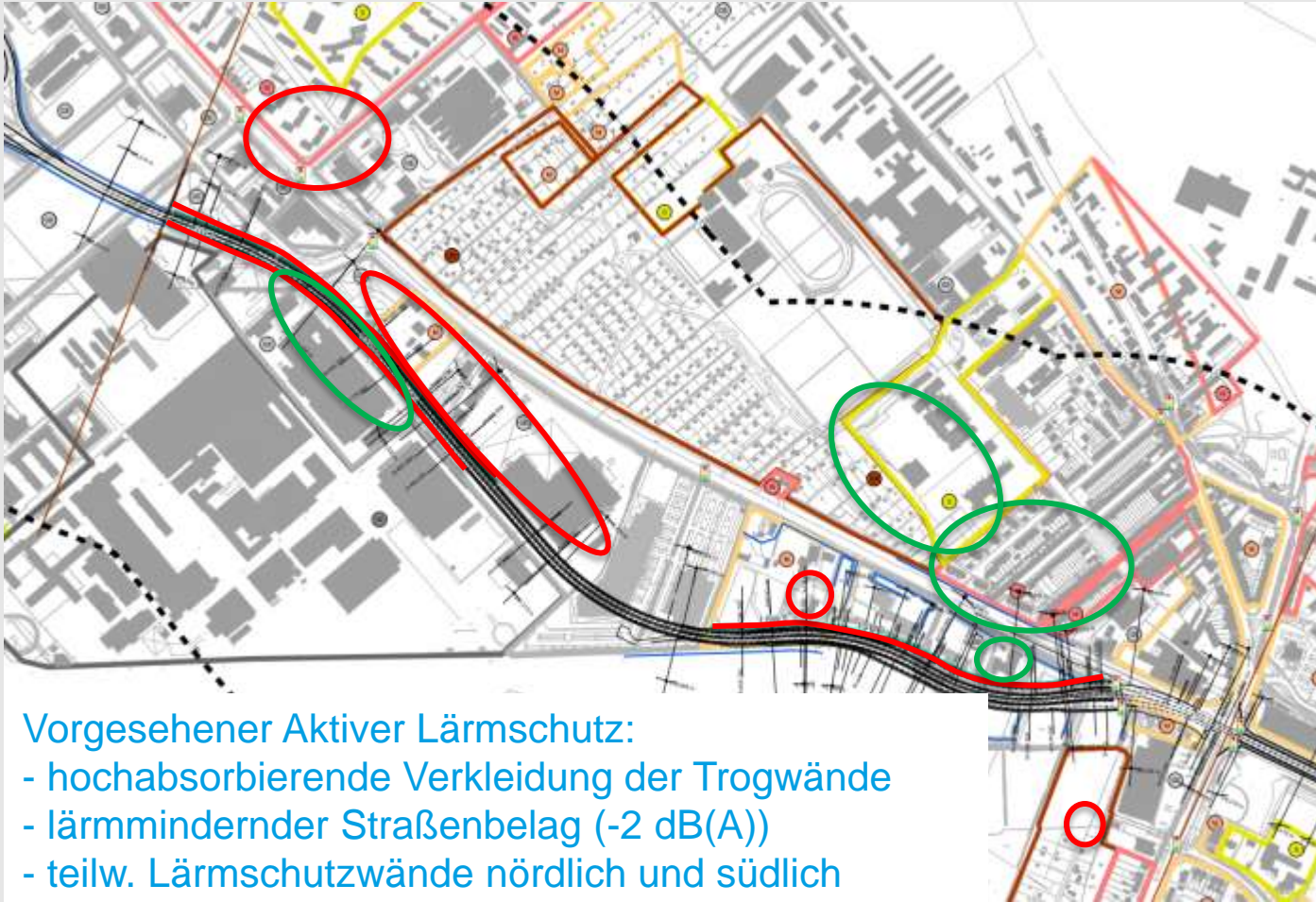
4. BA 2/2 – Planungsstand Planfeststellungsunterlagen



Durch Autobahn sind ohne Lärmschutzmaßnahmen **1.064** Wohneinheiten betroffen

Stand Planfeststellung – Unterlage 17.1.3: Schalltechnisches Gutachten

4. BA 2/2 – Planungsstand Planfeststellungsunterlagen



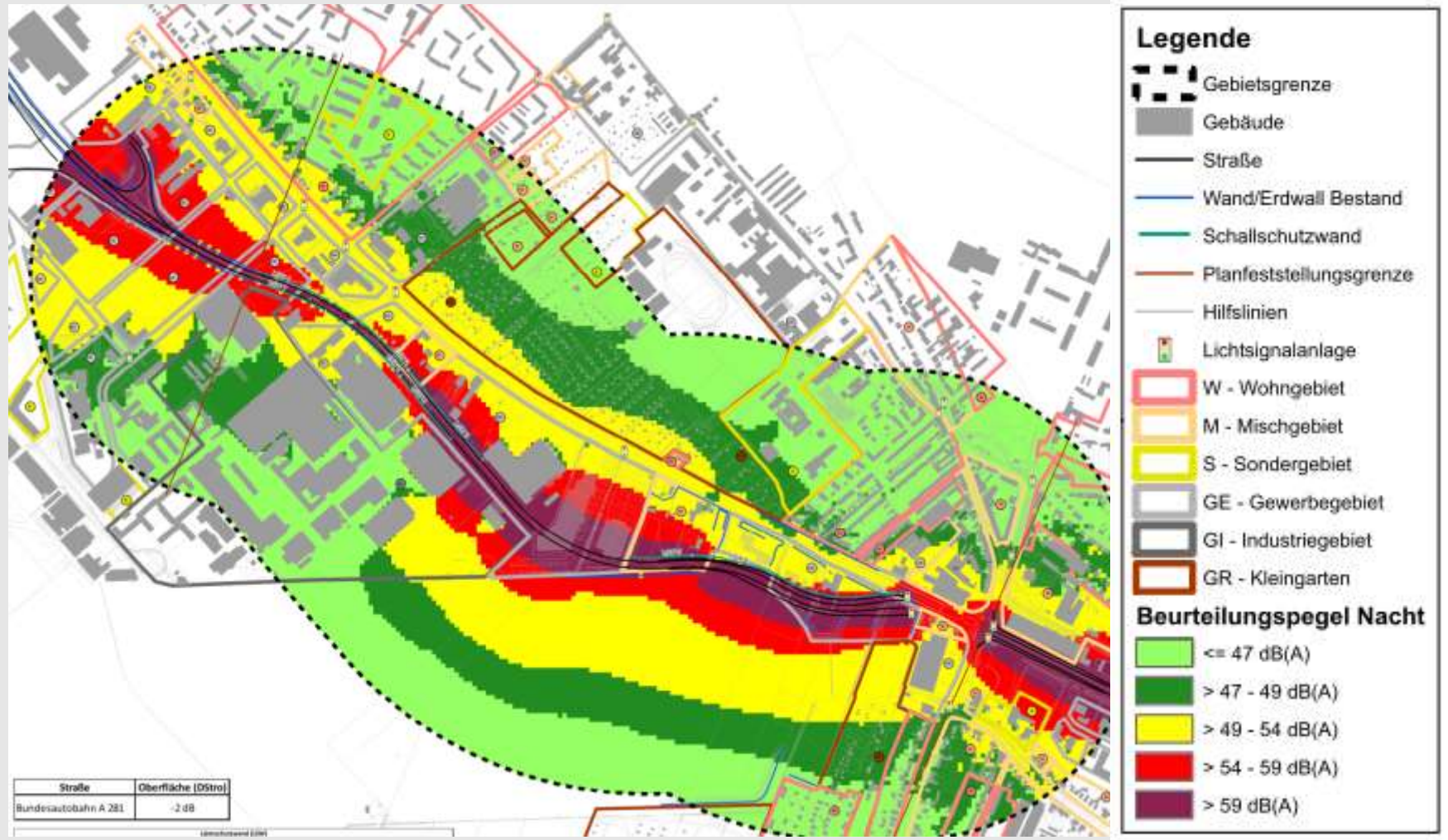
Vorgesehener Aktiver Lärmschutz:

- hochabsorbierende Verkleidung der Trogwände
- lärmindernder Straßenbelag (-2 dB(A))
- teilw. Lärmschutzwände nördlich und südlich

Ergebnis: Reduzierung von 1.064 auf **200 WE**

Stand Planfeststellung – Unterlage 17.1.3: Schalltechnisches Gutachten

4. BA 2/2 – Planungsstand Planfeststellungsunterlagen



Stand Planfeststellung – Unterlage 17.1.3: Schalltechnisches Gutachten

4. BA 2/2 – Planungsstand Planfeststellungsunterlagen



Zusammenstellung der Beurteilungspegel nach Objektnummer Anspruch auf Lärmschutz "dem Grunde nach" Unterlage 17.1.2.2.1

GebNr.	IPkt.	Immissionspunkt			Immissionsgrenzwert		Beurteilungspegel ohne Lärmschutz		Beurteilungspegel mit Lärmschutz		Minderung durch Lärmschutz*		Überschreitung mit Lärmschutz		Anspruch auf Lärmschutz	
		Adresse	AWB / Fassade	Stockwerk	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag	Nacht
950	a	Kattenturmer Heerstraße 45	Fassade	4	59	49	55	48	55	48	-	-	-	-	-	-
950	a	Kattenturmer Heerstraße 45	Fassade	3	59	49	53	46	53	46	-	-	-	-	-	-
950	a	Kattenturmer Heerstraße 45	Fassade	2	59	49	53	46	53	46	-	-	-	-	-	-
950	a	Kattenturmer Heerstraße 45	Fassade	1	59	49	52	45	52	45	-	-	-	-	-	-
950	b	Kattenturmer Heerstraße 45	Fassade	3	59	49	57	50	57	50	-	-	-	1	-	N
950	b	Kattenturmer Heerstraße 45	Fassade	2	59	49	56	49	56	49	-	-	-	-	-	-
950	b	Kattenturmer Heerstraße 45	Fassade	1	59	49	55	48	55	48	-	-	-	-	-	-
950	c	Kattenturmer Heerstraße 45	Fassade	2	59	49	55	48	55	48	-	-	-	-	-	-



Stand Planfeststellung – Unterlage 7.2 / 17.1.2: Schalltechnisches Gutachten - Ablesebeispiel

4. BA 2/2 – Planungsstand Planfeststellungsunterlagen

Legende

-  Lichtsignalanlage
-  Gebäude
-  Achsen der (äußeren) Fahrstreifen
-  Schallschutzwand geplant
-  Schallschutzwand Bestand
-  Hilfslinien

Immissionsorte

-  mit Überschreitung
-  ohne Überschreitung

Außenwohnbereiche

-  mit Überschreitung
-  ohne Überschreitung

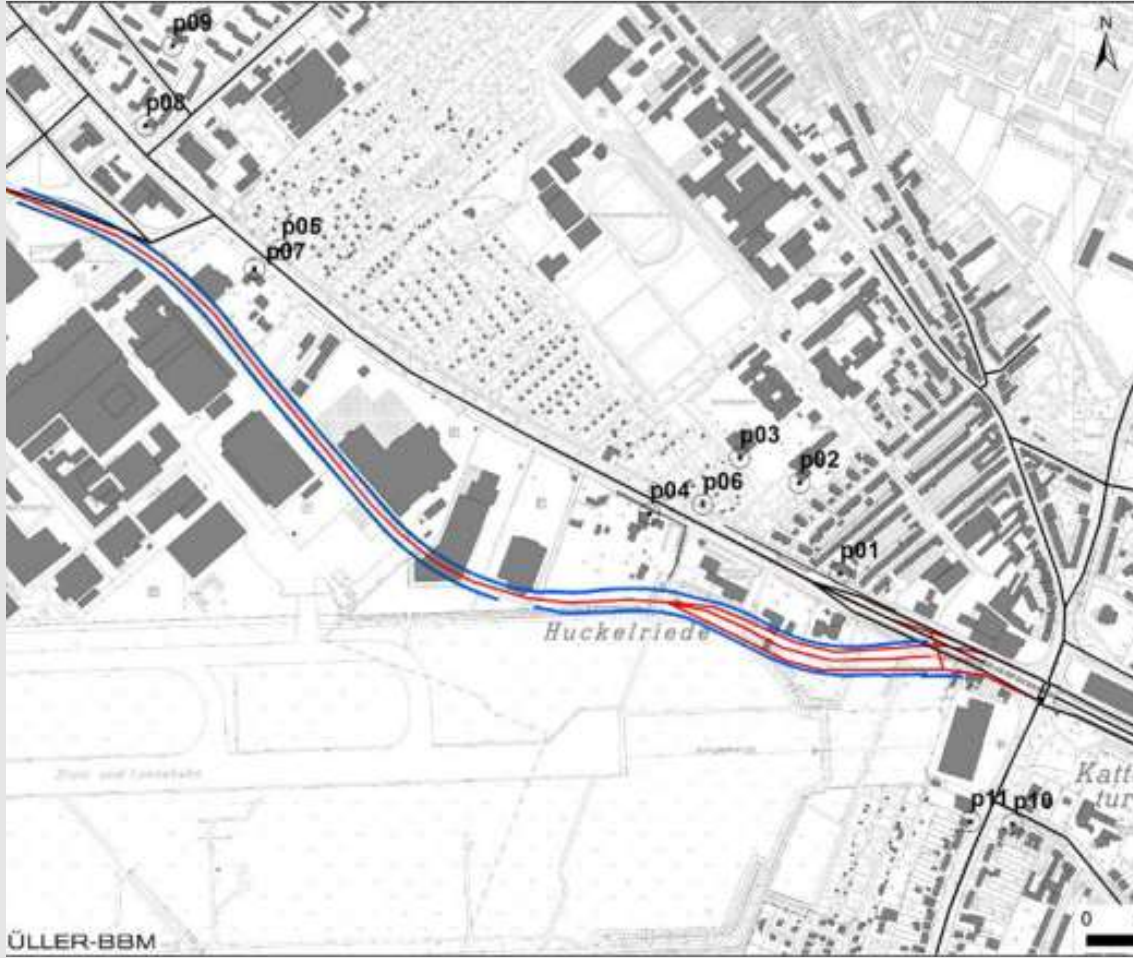
Nutzungsgebiete

-  W - Wohngebiet
-  M - Mischgebiet
-  GE - Gewerbegebiet
-  GI - Industriegebiet
-  GR - Kleingärten
-  S - Sondergebiet



Stand Planfeststellung – Unterlage 7.2: Schalltechnisches Gutachten – Bereich Huckelriede

4. BA 2/2 – Planungsstand Planfeststellungsunterlagen



Untersuchungs- punkt	NO ₂ [µg/m ³]	PM _{2,5} [µg/m ³]	PM ₁₀ [µg/m ³]	PM ₁₀ -TM>50 [-]
Immission Bezugsfall				
p01	29	17	22	11
p02	24	16	21	8
p03	24	16	21	8
p04	27	17	22	10
p05	31	17	23	13
p06	32	17	24	13
p07	29	17	22	11
p08	28	17	22	11
p09	24	16	21	8
p10	25	16	21	8
p11	25	17	21	9
Immission Planfall				
p01	25	16	21	8
p02	23	16	20	8
p03	23	16	20	8
p04	24	16	21	8
p05	24	16	21	8
p06	25	16	21	8
p07	24	16	21	8
p08	24	16	21	8
p09	23	16	20	8
p10	25	16	21	9
p11	26	17	21	9
Grenzwert	40	25	40	35

Stand Planfeststellung – Unterlage 17.2: Luftschadstoffuntersuchungen

4. BA 2/2 – Planungsstand Planfeststellungsunterlagen

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
- 5 -

22. November 2013

361–2162 (Herr Polzin)

361-15039 (Herr Dr. I. Kountchev)

Tischvorlage für die Sitzung des Senats

G. Beschlussvorschlag

1. Der Senat nimmt die aktuelle Kostenentwicklung zum Bauabschnitt 2/2 der BAB A 281 zur Kenntnis.
2. Der Senat stimmt einer Mitfinanzierung für den BAB A 281 BA 2/2 durch Bremen in Höhe von bis zu 30,6 Mio. EUR zu und bittet den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, die haushaltsrechtliche Beschlussfassung im Haushalts- und Finanzausschuss über die Senatorin für Finanzen herbeizuführen. Der Senat bittet den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr den Bedarf in den Haushalten ab 2016 vorrangig zu berücksichtigen.
3. Der Senat bittet den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, die erforderlichen abschließenden Klärungen mit dem Bund herbeizuführen und dem Senat zum geeigneten Zeitpunkt erneut zu berichten.

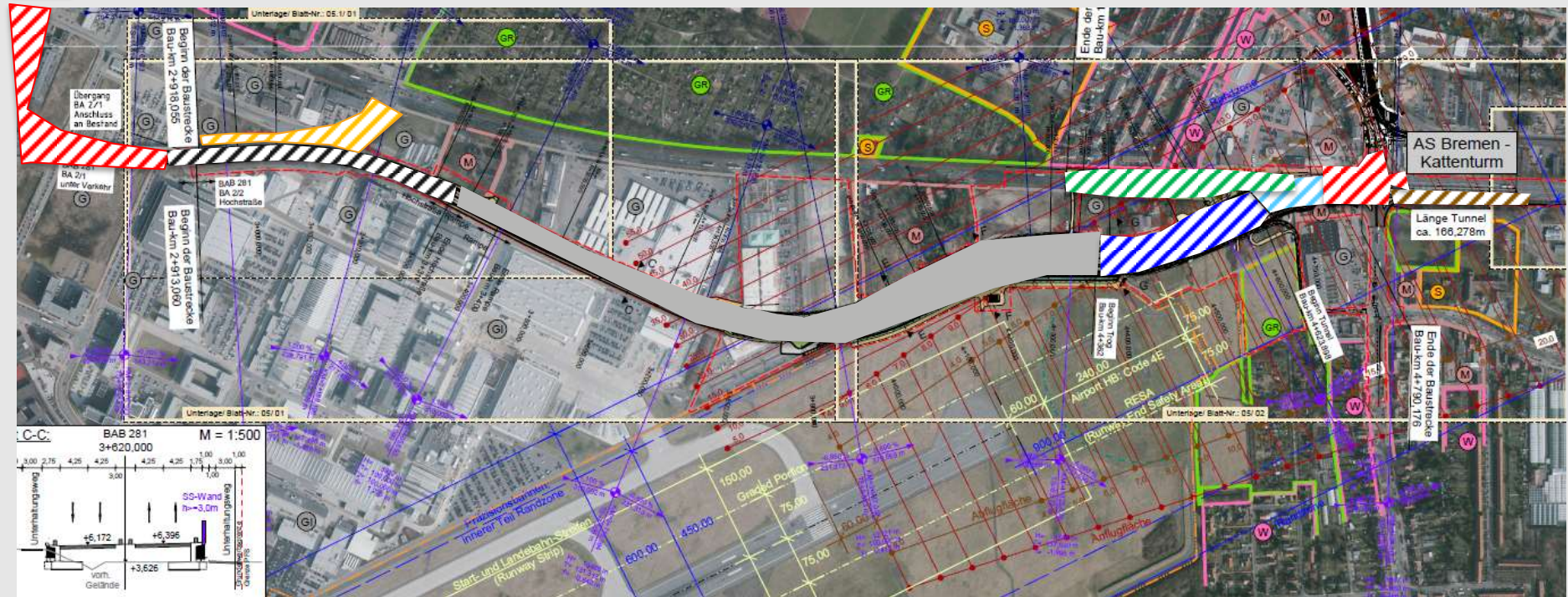
Senatsbefassung Übernahme Mehrkosten durch Bremen 12/2013

BA 2/2 – Darstellung Unterlagen Planfeststellungsverfahren

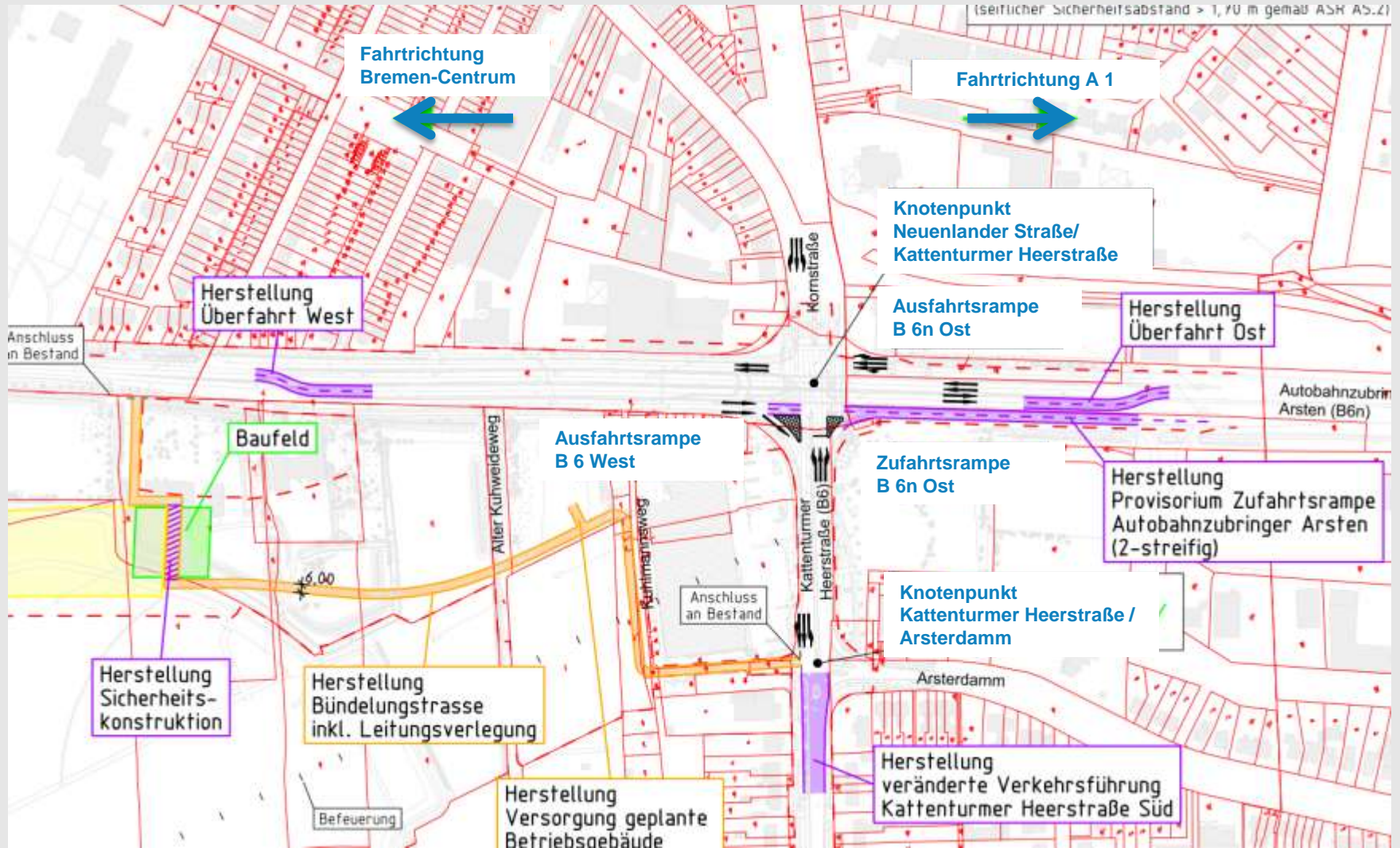
- | | |
|--|---------|
| 1. Einleitung | SV |
| 2. Vorgeschichte | DEGES |
| 3. Grundsätze zum Planfeststellungsverfahren | SUBV-53 |
| 4. Planungsstand Planfeststellung | DEGES |
| - Linienführung, Randbedingungen, Ziele | |
| - Verkehrsanlage | |
| - B 6n | |
| - Ingenieurbauwerke | |
| - Lärmschutz | |
| 5. Ergänzende Prüfungen / Unterlagen | DEGES |
| 6. Fragen / Diskussion | |

Konzeption Verkehrsführung
 während der Bauzeit

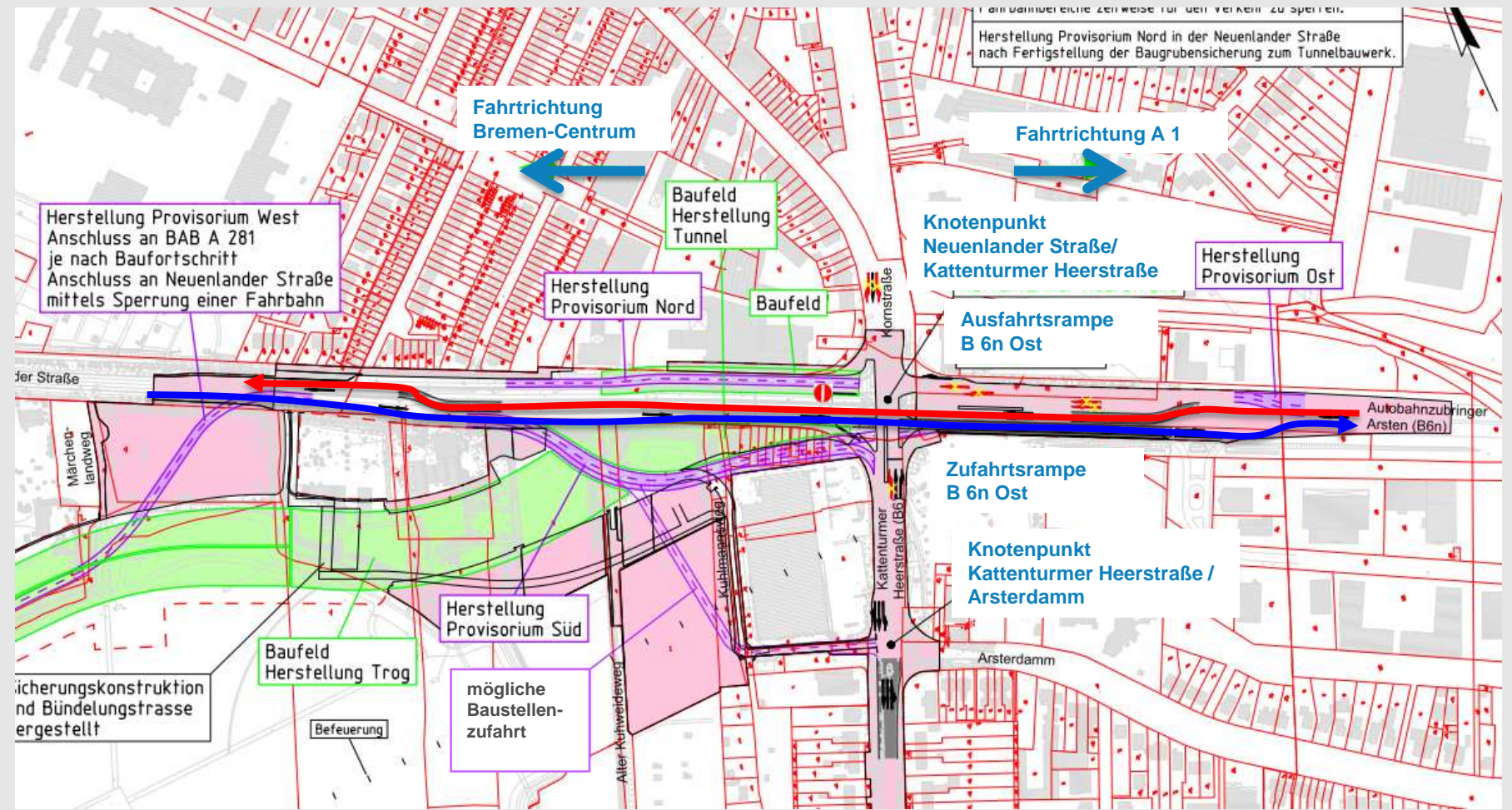
-  1: Anpassung BA 2/1
-  2: Anpassung Neuenlander Ring
-  3: Weiterführung Hochstraße
-  4: Streckenbau BA 2/2
-  5: Trogbauwerk
-  6: Tunnelbauwerk
-  7: Neuenlander Straße
-  8: Provisorium Rampe
-  9: Ausbau Knotenpunkt Neuenlander Straße / Kattenturmer Heerstraße



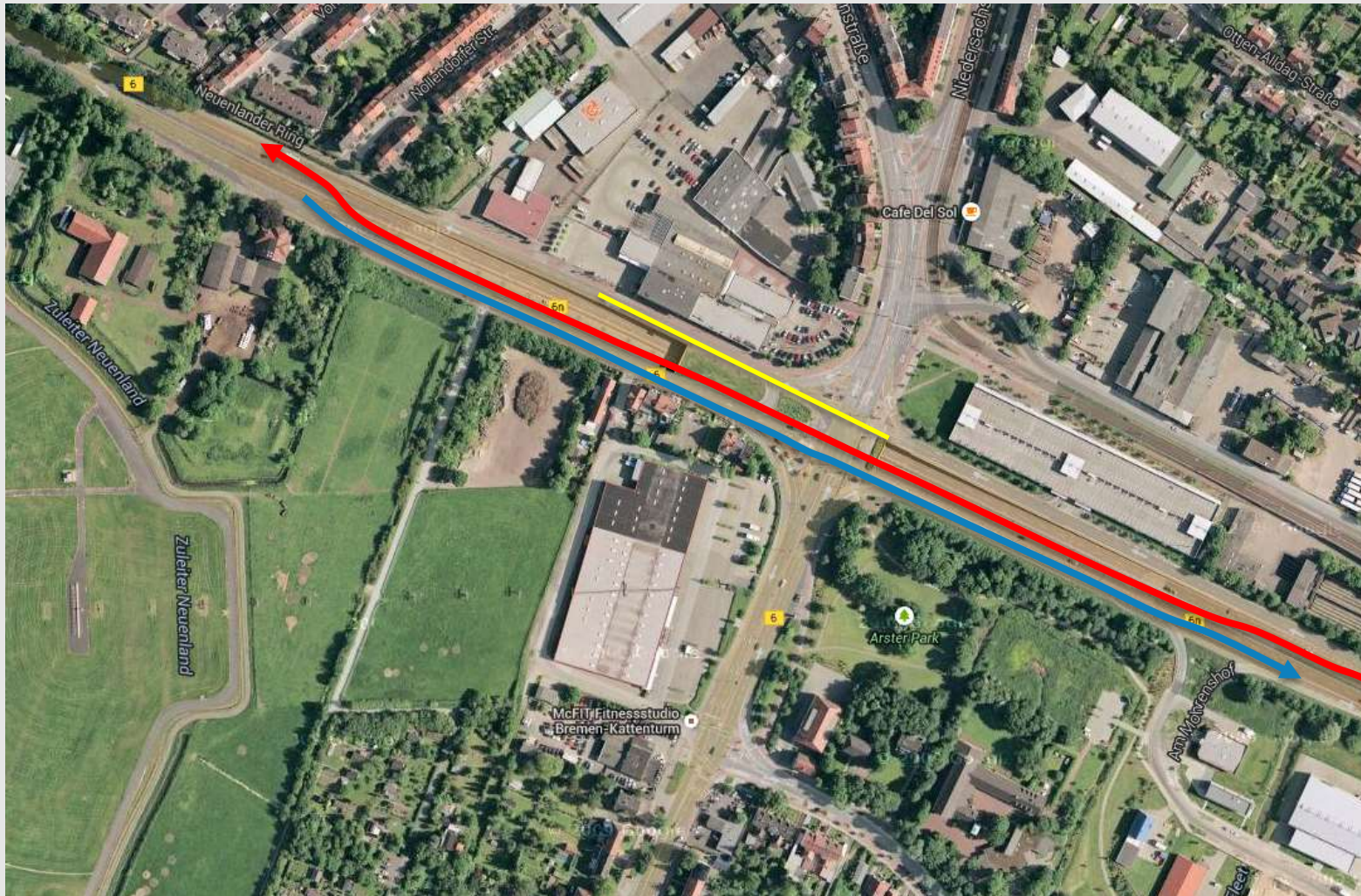
Bauphasen Verkehrsführung [Bauphase 1]



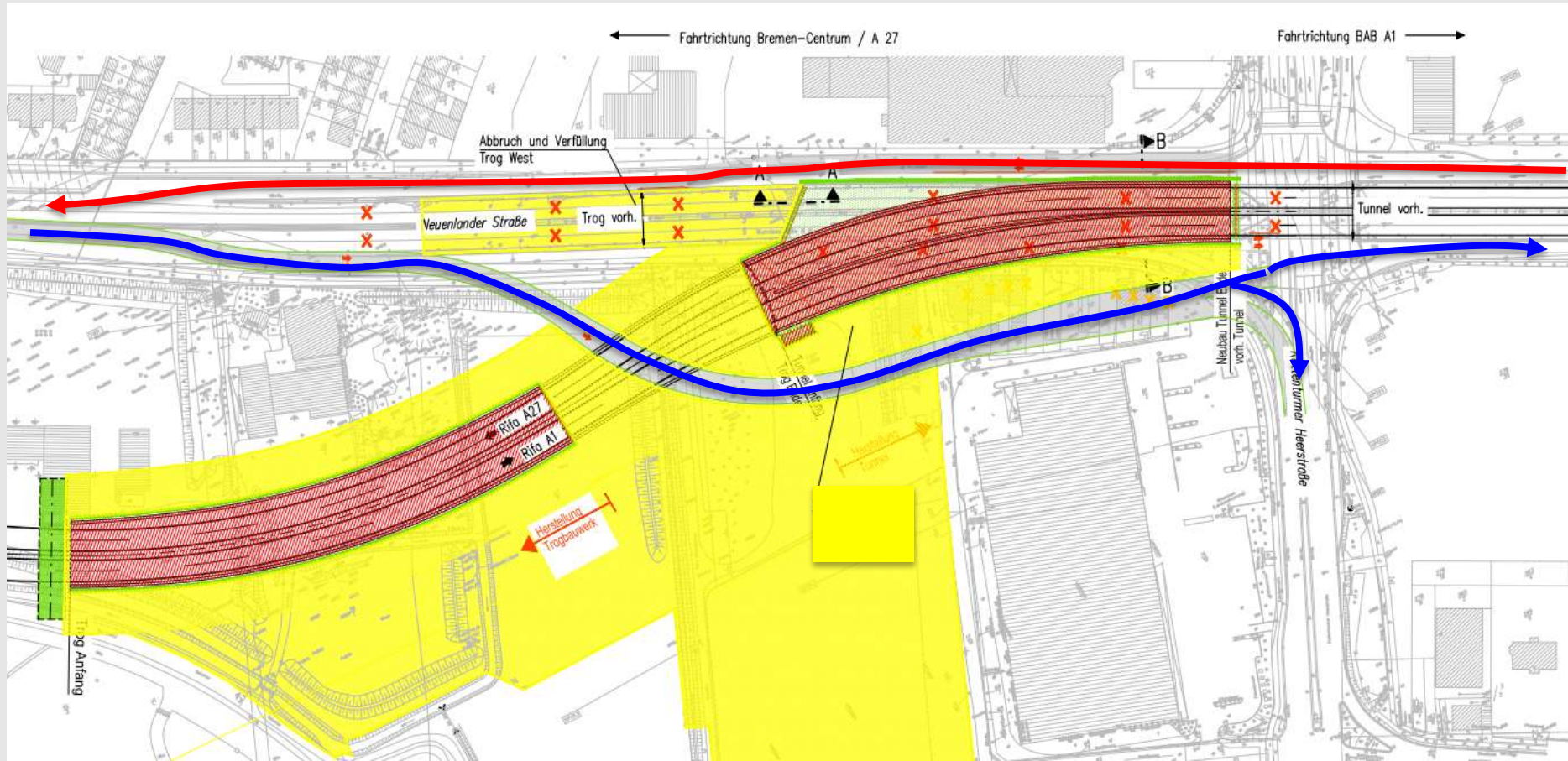
Bauphasen Verkehrsführung [Bauphase 2]



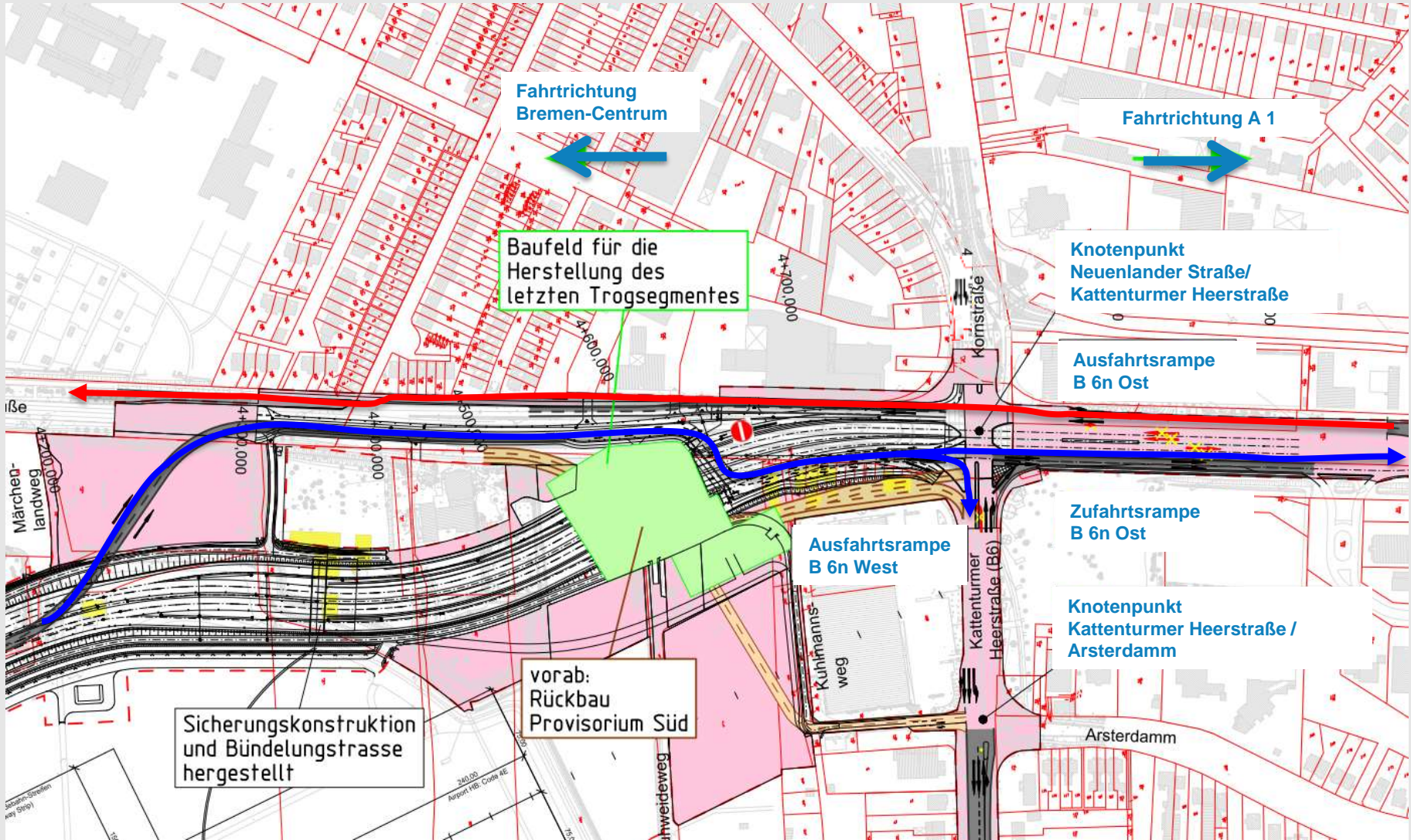
Bauphasen Verkehrsführung [Bauphase 2]



Bauphasen Verkehrsführung [Ausschnitt Bauphase 3]



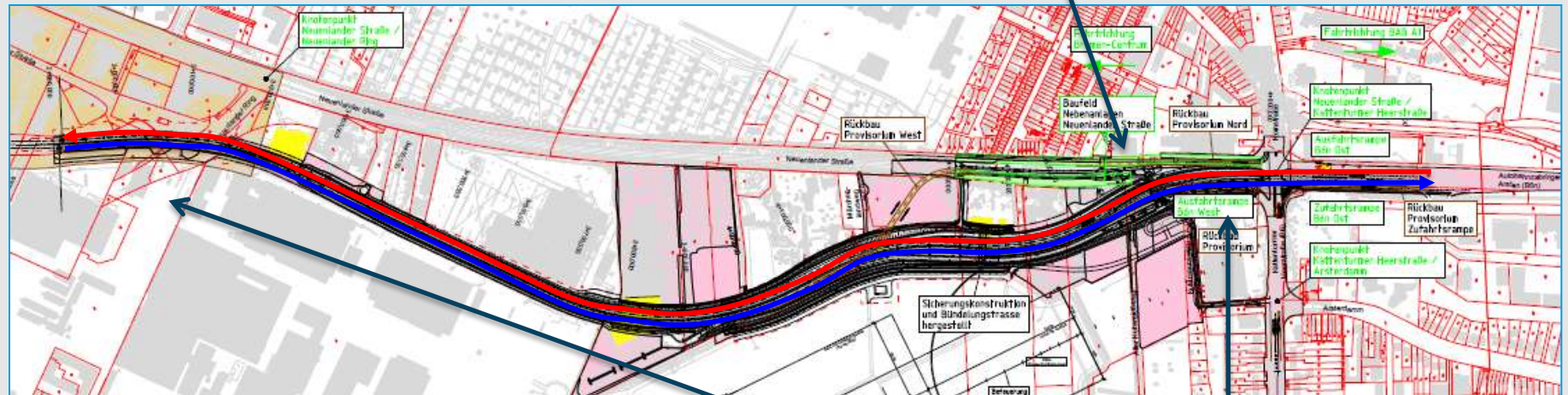
Bauphasen Verkehrsführung [Bauphase 4]



Bauphasen Verkehrsführung [Bauphase 5]

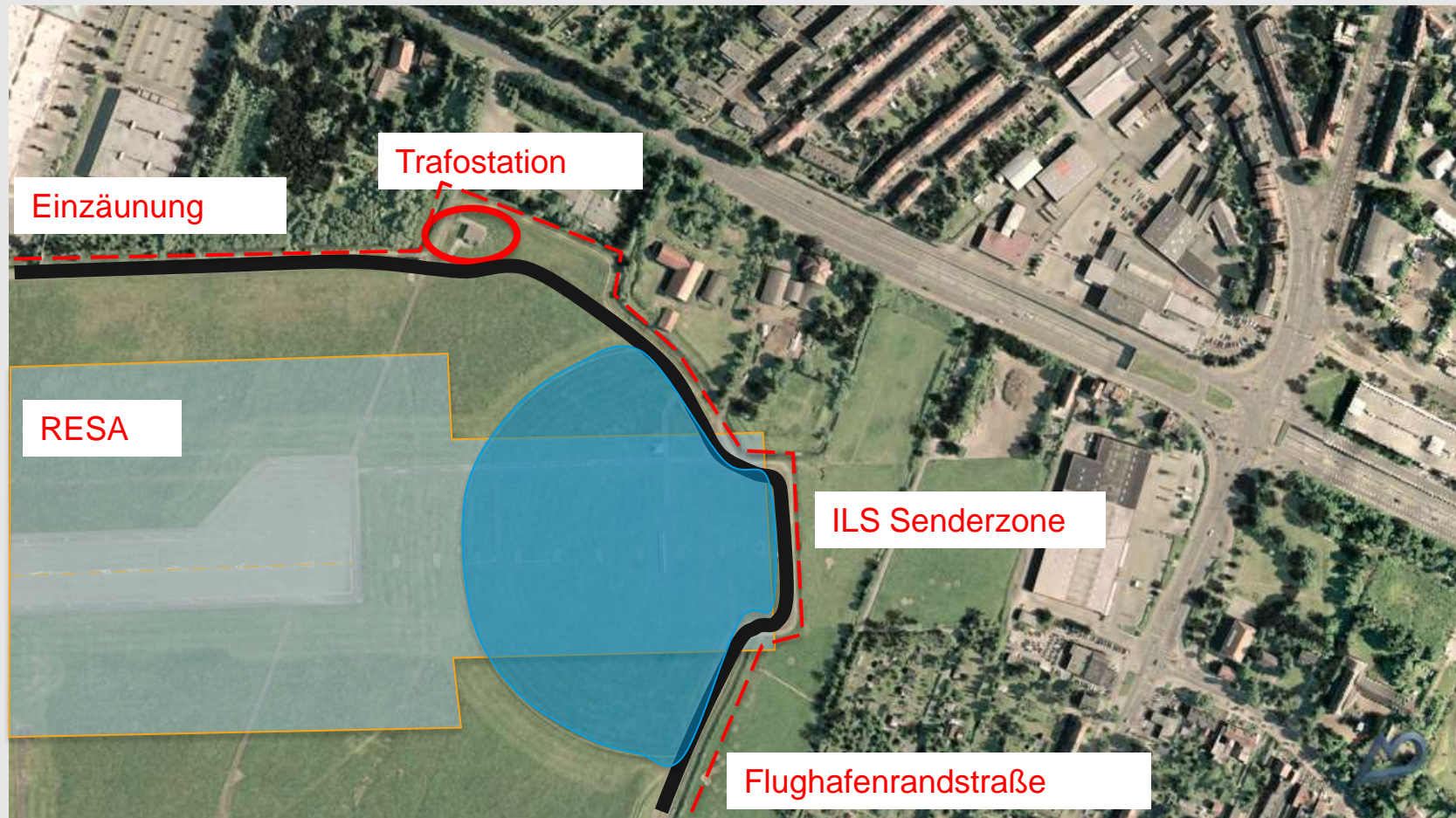
- Richtung Westen: Führung über neue Verkehrsanlagen
- Richtung Osten: Führung über neue Verkehrsanlagen

Herstellung Nebenanlagen und Bepflanzungen

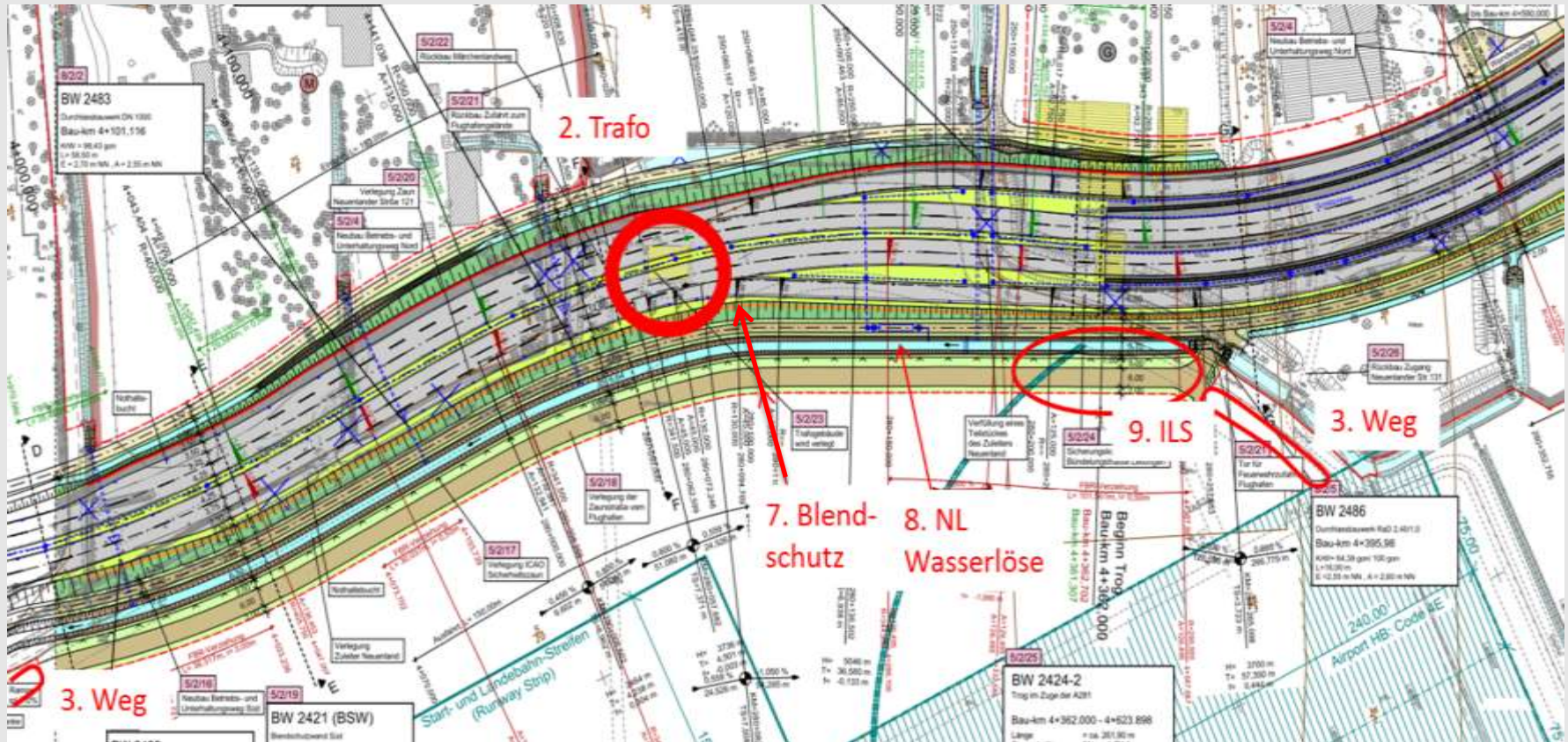


Rückbau restliche Provisorien

BA 2/2 – Randbedingungen Flugsicherheit / Flughafen



BA 2/2 – Aktueller Planungsstand Planfeststellung



Planung BA 2/2 Abwägung Flugsicherheit / Flughafenbelange

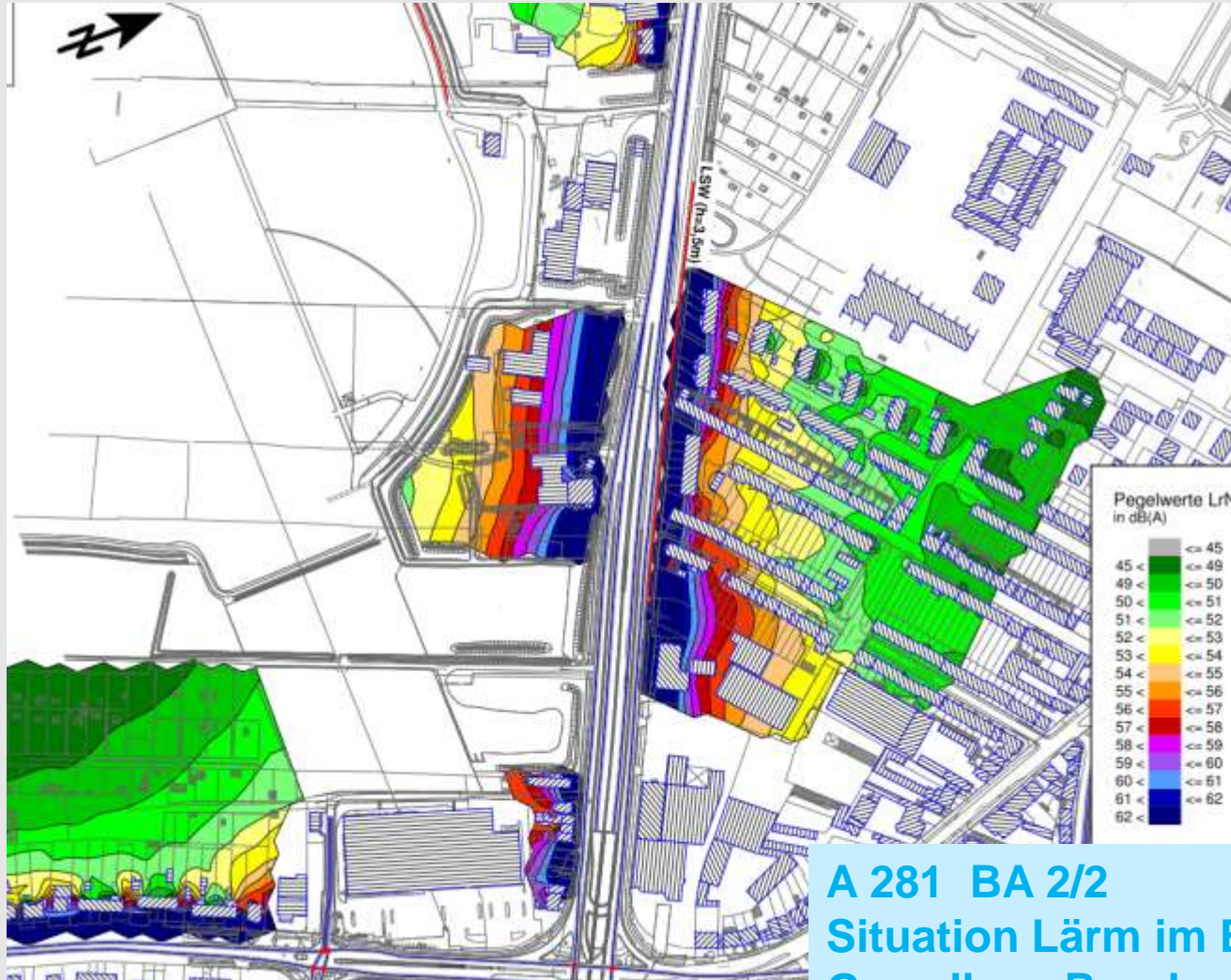
BA 2/2 – Umgang mit Flugsicherheitsaspekten / Flughafenbelangen

1. Konflikt mit Sicherheitsflächen RESA
2. Flächeninanspruchnahme / Verlagerung
Trafostation
3. Verlagerung Flughafenrandstraße
4. Grenzpolizeiliche Aspekte
5. Höhenbeschränkungen (Endzustand)
6. Hindernisfreiheit (Neues Trogbauwerk)
7. Blendwirkung durch Beleuchtung
8. Neuenlander Wasserlöse
9. ILS Senderzone
10. Bauphase
11. Verfahrensrechtliche Aspekte

1. Kein Konflikt
2. Suche nach Alternativstandort durch
Flughafen; Kosten zu Lasten der Maßnahme
3. Funktion Flughafenrandstraße wird wieder
hergestellt
4. Sicherheitszaun wird wieder hergestellt
5. Höhenbeschränkungen werden eingehalten
6. Hindernisfreiheit (Neues Trogbauwerk) muss
formal geprüft werden
7. Blendwirkung durch Beleuchtung wird
simulieren
8. Neuenlander Wasserlöse kann in
Teilbereichen verrohrt werden
9. Beeinträchtigung ILS Senderzone kann
deutlich reduziert werden
10. Für Bauphase Ausnahmeregelungen
11. konzentrierende Wirkung des FStrG nutzen



BA 2/2 – Planfeststellung ergänzende Informationen - Straßengesamtlärm



A 281 BA 2/2
Situation Lärm im Bestand – nachts 2. OG
Grundlage Runder Tisch 2011





Auszug aus:

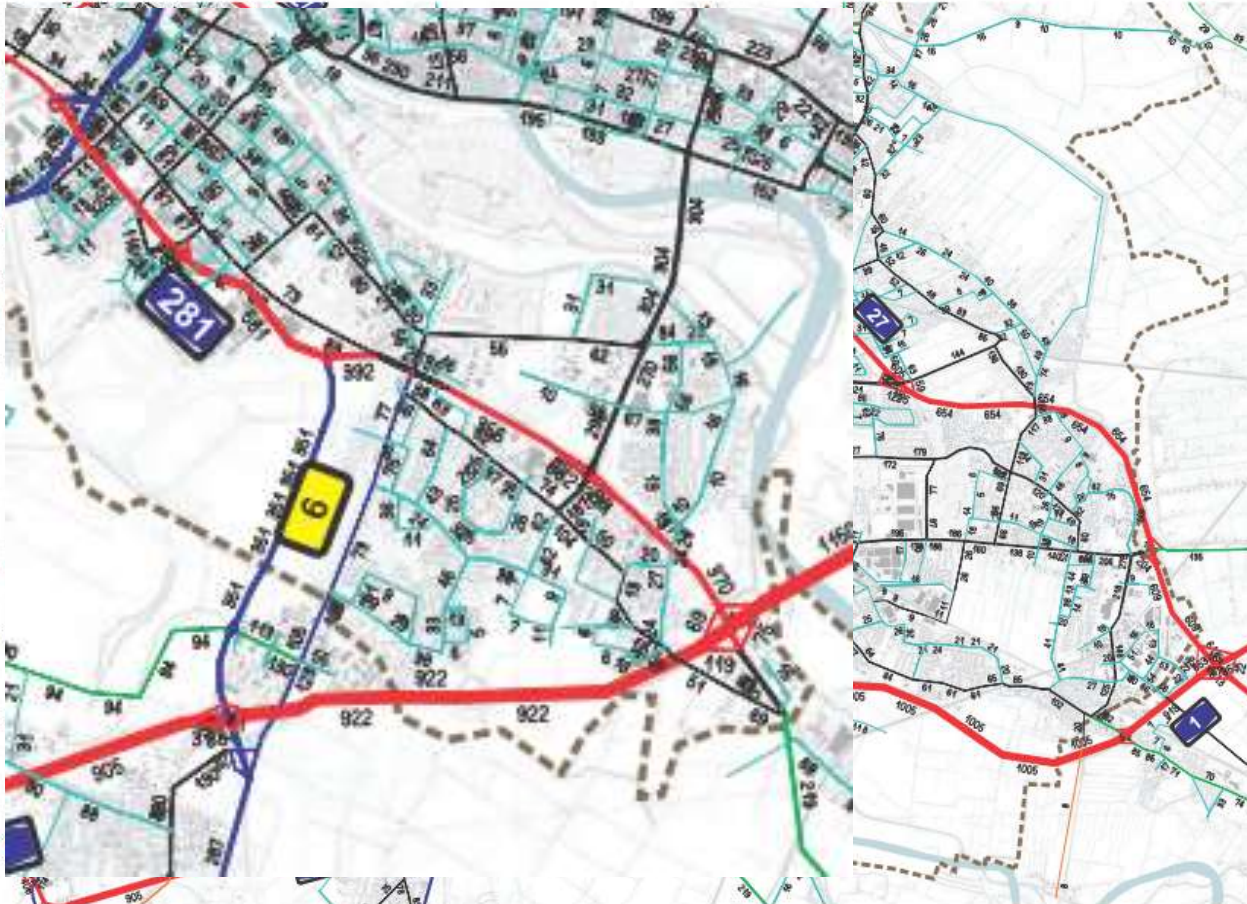


VEP 2025

Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025
Handlungskonzept

A.2	Neubau der B6n	Zwischen der künftigen Autobahn 281 im Bereich der heutigen Neuenlander Straße (Bundesstraße 6) über die Autobahn 1 bis zur Ortsumgehung Brinkum wird die Bundesstraße 6 neu gebaut. Sie dient zum einen als Ortsumgehung für Katten-turm zur Entlastung der Kattenturmer Heerstraße und zum anderen als schnelle Verbindung zwischen den beiden Autobahnen und zur Entlastung des niedersächsischen Straßennetzes. Der hier berücksichtigte Bremer Anteil an den Investitionskosten deckt die Mehrkosten für eine Untertunnelung des Flughafens in offener Bauweise gegenüber der ebenerdigen Umfahrung des Flughafens ab.	II - III	II - III	II - III
-----	----------------	---	----------	----------	----------

Tabelle 9: Maßnahmen im Maßnahmenfeld A und B: Kfz-Verkehr/Wirtschaftsverkehr (inkl. Basisszenario)



Legende:

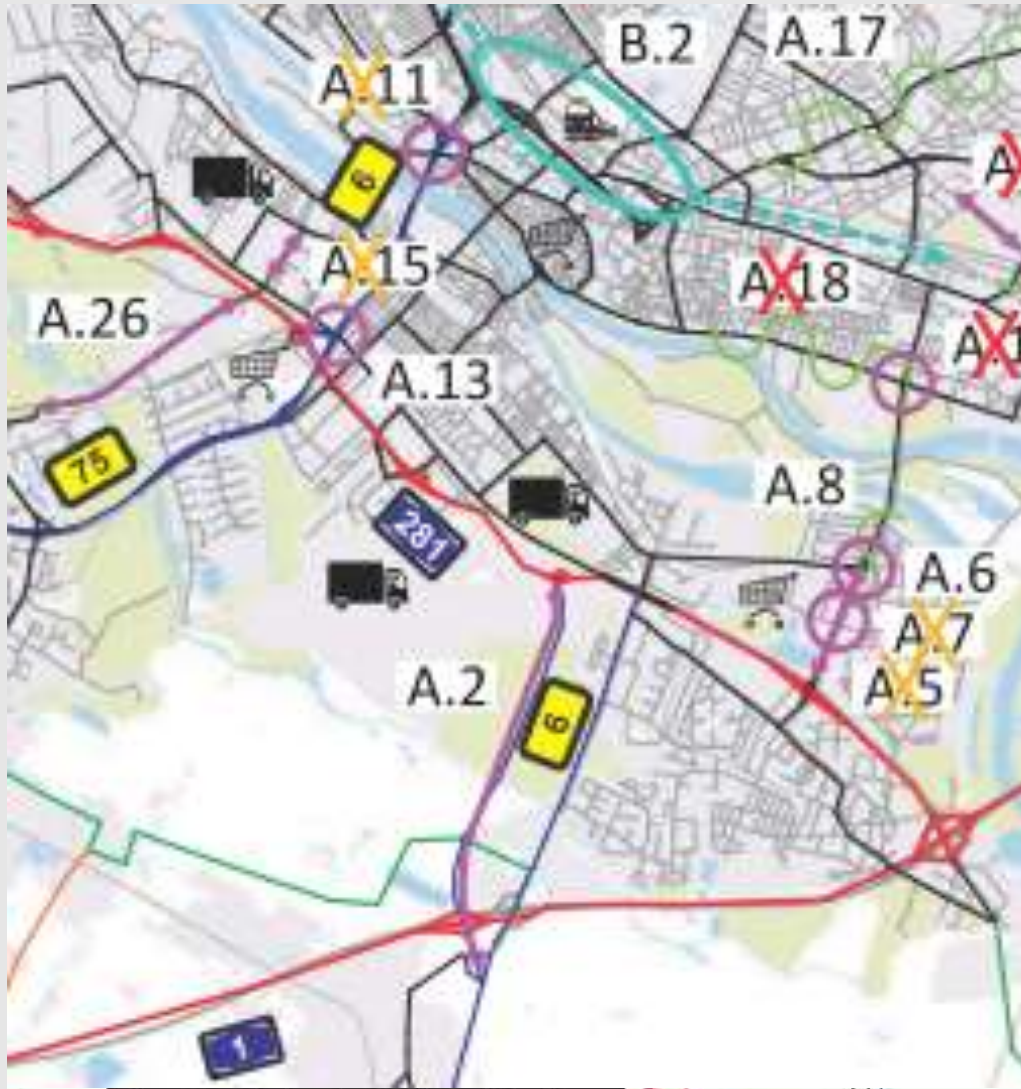
- Bundesautobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Hauptstraße
- übrige Straßen

[Kfz/Tag]
 nur Werte > 500 dargestellt
 und gerundet in 100er

Lesebeispiel: 789 = 78.900 Kfz/Tag

Anhang 3.1: DTV-Belastung im Bremer Straßennetz
 im Zielszenario - Blatt Süd -

Kartengrundlage GeoInformation Bremen



- Legende
- Klassifizierung**
- Bundesautobahn
 - Bundesstraße
 - Landesstraße
 - Kreisstraße
 - Hauptstraße
- Maßnahme**
- Optimierung des Straßennetzes
 - Optimierung von Kreuzungssituationen
 - ~ verbesserte Koordinierung der Signalanlagen für den Kfz-Verkehr
 - verbesserte Anbindung von Gewerbegebieten
 - 🚚 verbesserte Anbindung einzelner Zentren
 - 🚂 Ausbau des Eisenbahnknotenpunktes Bremen
- * Maßnahmenzuordnung zu den Finanzierungspfaden
- X entfällt im mittleren und unteren Pfad
 - X entfällt im unteren Pfad

Anhang 4.A.1: Maßnahmen des Kfz- und Wirtschaftsverkehrs für das Handlungskonzept mit Zuordnung zu den Finanzierungspfaden (*)

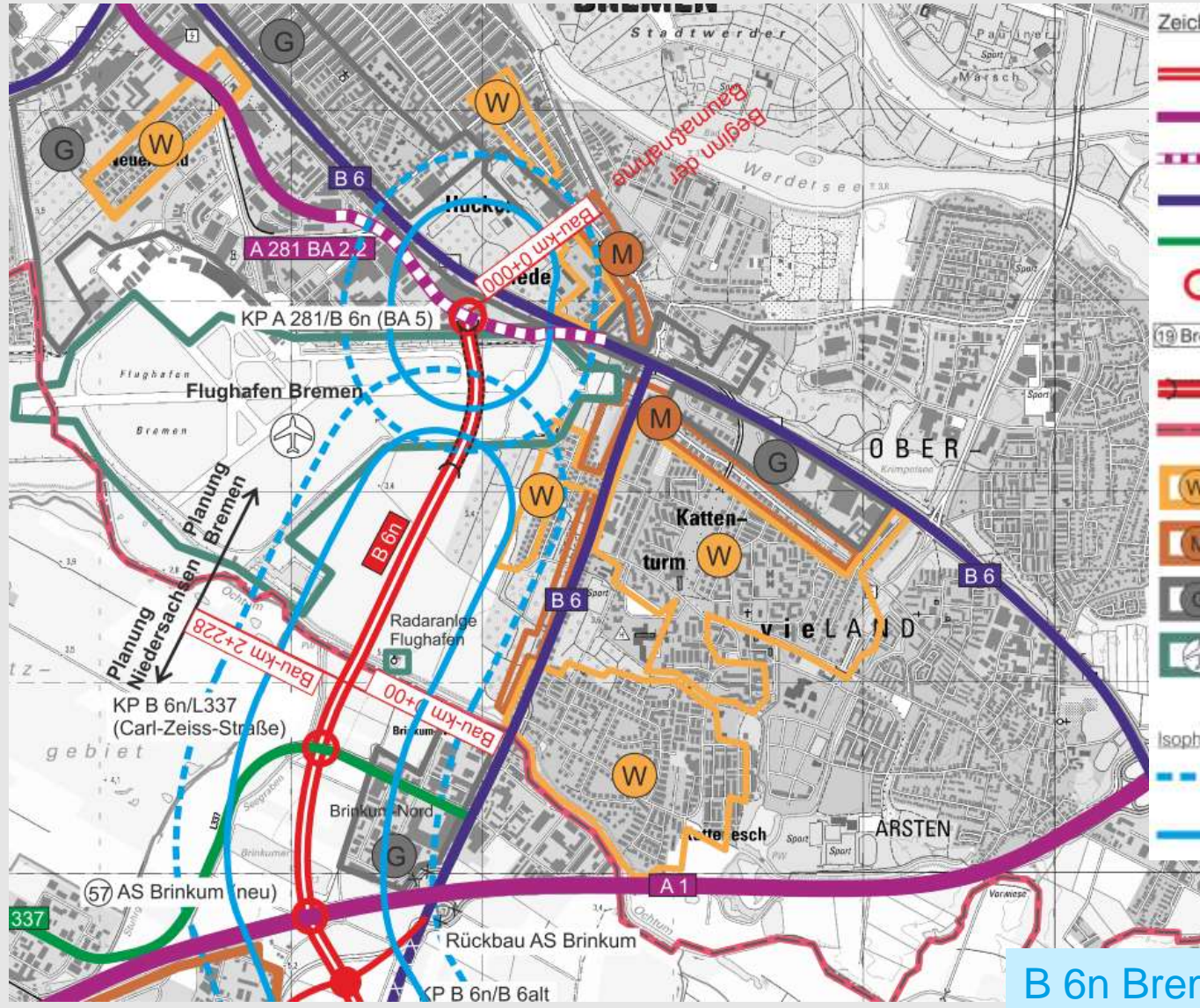
Kartengrundlage GeoInformation Bremen
 Stand: Januar 2014

Ifd. Nr.	Ifd. Nr. Land	Straße Nr.	Vorhaben		Bauziel	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7
BREMEN						
LAUFENDE VORHABEN (Maßnahmen des Bedarfsplans 2004, die im neuen BVWP nicht mehr untersucht werden, sondern im Bezugsfall des neuen BVWP enthalten sind)						
611	HB 1	A 281	AS Bremen/ Neustädter Hafen	AS Bremen/Strom	4-streifiger Neubau	in Bau
612	HB 2	A 281	Kattenturmer Heerstr.	Neuenlander Ring	4-streifiger Neubau	Fertigstellung des Gesamtprojekts

Im neuen BVWP zu untersuchende Vorhaben

613	HB 3	A 1	AK Bremen	Lgr. HB/NI	Erweiterung auf 8 Fahrstreifen
614	HB 4	A 27	AK Bremen	AS HB-Überseestadt	Erweiterung auf 6 Fahrstreifen
615	HB 5	A 281	Weserquerung		4-streifiger Neubau
616	HB 6	B 6n	A 281	Lgr. HB/NI	4-streifiger Neubau
617	HB 7	B 6n	A 281	Lgr. HB/NI (Variante)	4-streifiger Neubau
618	HB 8	B 212n	A 20 (n Rodenkirchen)	A 281	4-streifiger Neubau

Auszug aus BVWP-Anmeldung



Zeichenerklärung:

- Variante 1
- Bundesautobahn
- - - Bundesautobahn geplant
- Bundesstraße
- Landesstraße / Staatsstraße
- Knotenpunkt planfrei
- 19 Bremen Nr. und Bezeichnung der Anschlussstelle
- Großbauwerk (Tunnel/Stützwand)
- Landesgrenze
- W Wohnbaufläche
- M gemischte Baufläche
- G gewerbliche Baufläche
- ✈ Flächen für den Luftverkehr

- Isophonen - freie Schallausbreitung ohne Hindernisse:**
- - - 45 dBA (Versorgungsanforderung, Orientierungswert nach DIN 18005)
 - 49 dBA (gesetzlich zulässiger Grenzwert nach 16. BImSchVO)

B 6n Bremische Vorzugsvariante

Variante 1: Bremische Vorzugsvariante

Ziel: massive Entlastung der Kattenturmer Heerstraße

4-streifiger Querschnitt

Länge: 2,1 km

DTV 38.400 Kfz/24h

Tunnel- Troglänge 1.127m

Gesamtkosten (01.2014) HB + Nds: 330,0 Mio. EUR, davon HB 304,1 Mio. EUR

B 6n Bremische Vorzugsvariante

Variante 2: Umfahrungsvariante

Ziel: massive Entlastung der Kattenturmer Heerstraße

4-streifiger Querschnitt

Länge: 2,2 km

DTV 38.400 Kfz/24h

Tunnel- Troglänge 364m

Gesamtkosten (01.2014) HB + Nds: 174,6 Mio. EUR, davon HB 147,9 Mio. EUR

B 6n Umfahrungsvariante

Variante 3: Bremische Vorzugsvariante in offener Bauweise

Ziel: massive Entlastung der Kattenturmer Heerstraße

4-streifiger Querschnitt

Länge: 2,1 km

DTV 38.400 Kfz/24h

Tunnel- Troglänge 1.127m

Gesamtkosten (01.2014) HB + Nds: 242,9 Mio. EUR, davon HB 216,2 Mio. EUR

B 6n Bremische Vorzugsvariante
in offener Bauweise

Punkt 2 des Bürgerschaftsbeschlusses Oktober 2012 zum BA 2/2 der A 281 – Konkretisierung der Variante 4SÜD modifiziert

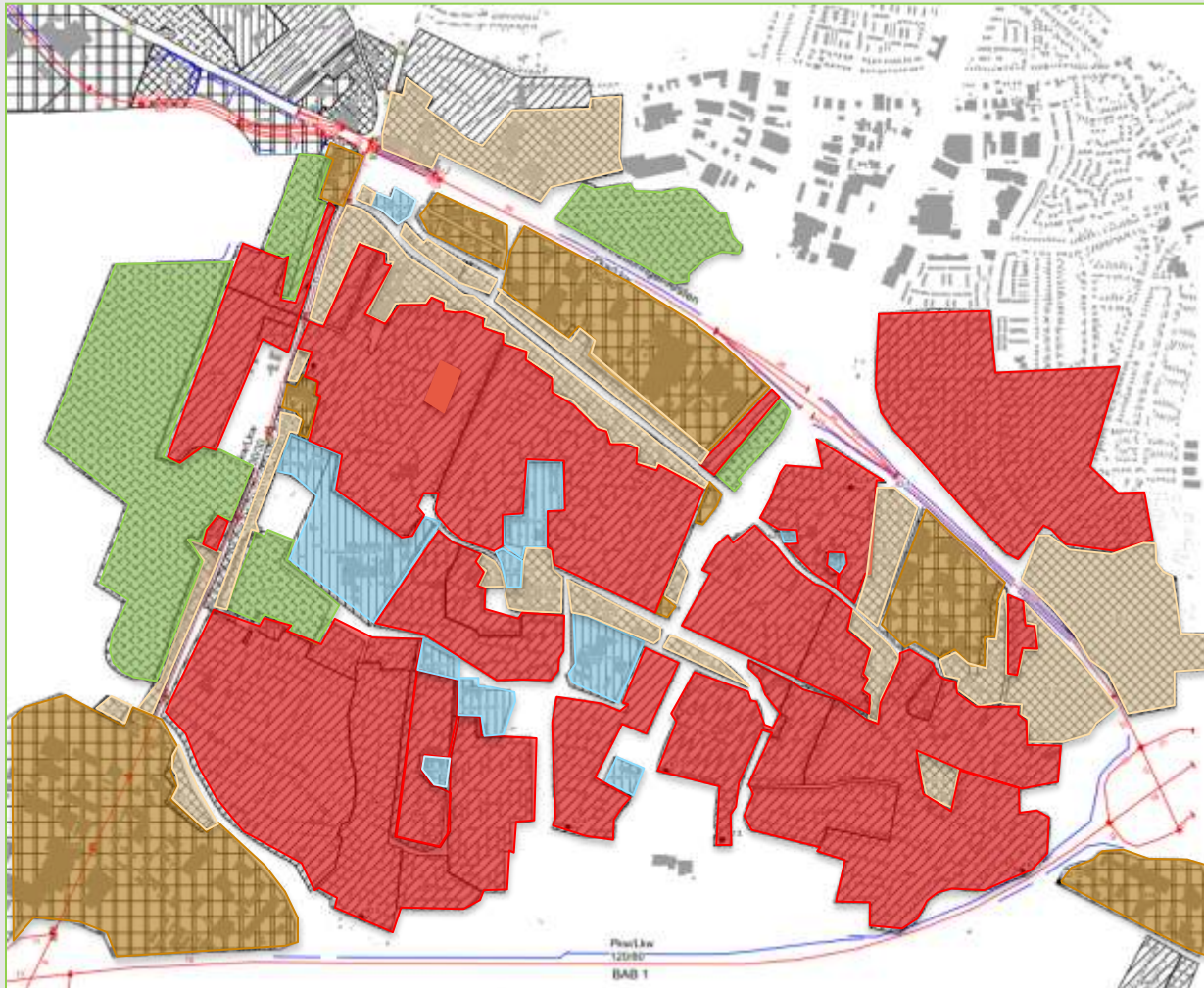
Prüfung der Notwendigkeit von weiteren Lärmschutzmaßnahmen
- bedingt durch Verkehrszunahmen nach Realisierung des BA 2/2 –
im Dreieck Zubringer Arsten – A 1 – Kattenturmer Heerstraße



Darstellung Untersuchungsraum

BA 2/2 – ergänzende Unterlagen – Lärm aus BA 2/2

Berücksichtigte Gebietsnutzungen



Legende

-  Gebäude
-  Wohngebiet
-  Mischgebiet
-  Gewerbegebiet
-  Dauerkleingärten
-  Sondergebiet
-  Schallschutzwand
-  Straßen mit Kennziffern
-  Immissionsorte
-  Lichtsignalanlage

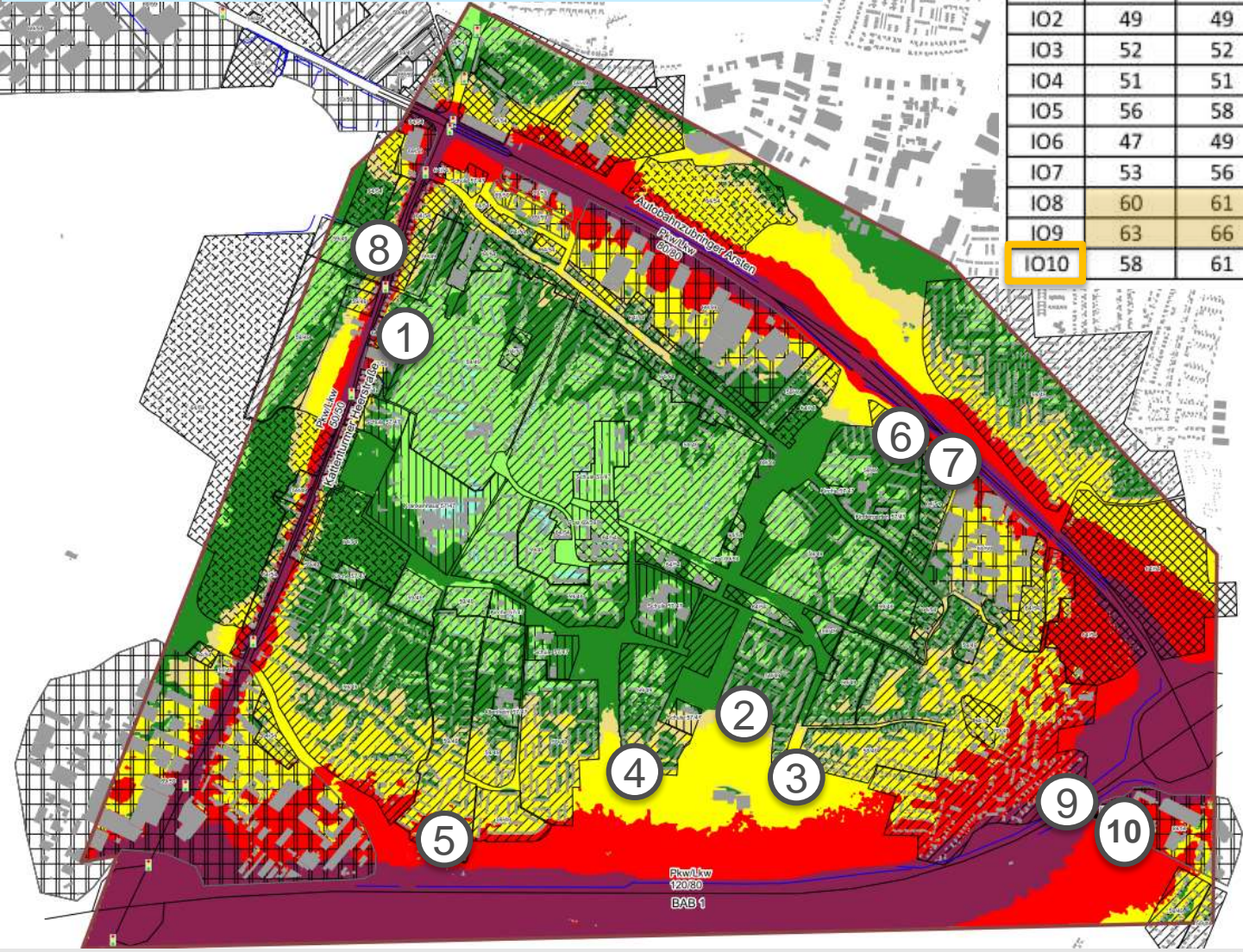
Berücksichtigte Verkehrsmengen und Lkw-Anteile:

[Basis: bisherige Verkehrsprognose 2015]

	Verkehrsmengen - ohne A 281 Fall Analyse		Verkehrsmengen - mit A 281 Fall P0		Differenz der Ver- kehrsmengen	
	Kfz/24h	Lkw/24h	Kfz/24h	Lkw/24h	Kfz/24h	Lkw/24h
	Prognose 2015					
Neuenlander Straße (Höhe Neuenlander Ring)	49.000	6.600	10.900	600	- 38.100	-6.000
Zubringer Arsten (Höhe Arster Landstraße)	43.800	5.100	45.400	5.700	+ 1.600	+600
Kattenturmer Heerstraße (Höhe Theodor-Billroth- Straße)	18.900	1.600	19.600	2.200	+ 700	+600
BAB A1	97.800	24.800	95.400	24.600	- 2.400	-200

Analyse Beurteilungspegel nachts:

	EG	1. OG	2. OG	3. OG	4. OG
IO1	46	47	48	49	50
IO2	49	49	49	50	50
IO3	52	52	52	-	-
IO4	51	51	52	-	-
IO5	56	58	59	-	-
IO6	47	49	50	51	-
IO7	53	56	58	-	-
IO8	60	61	61	-	-
IO9	63	66	-	-	-
IO10	58	61	63	-	-



Legende

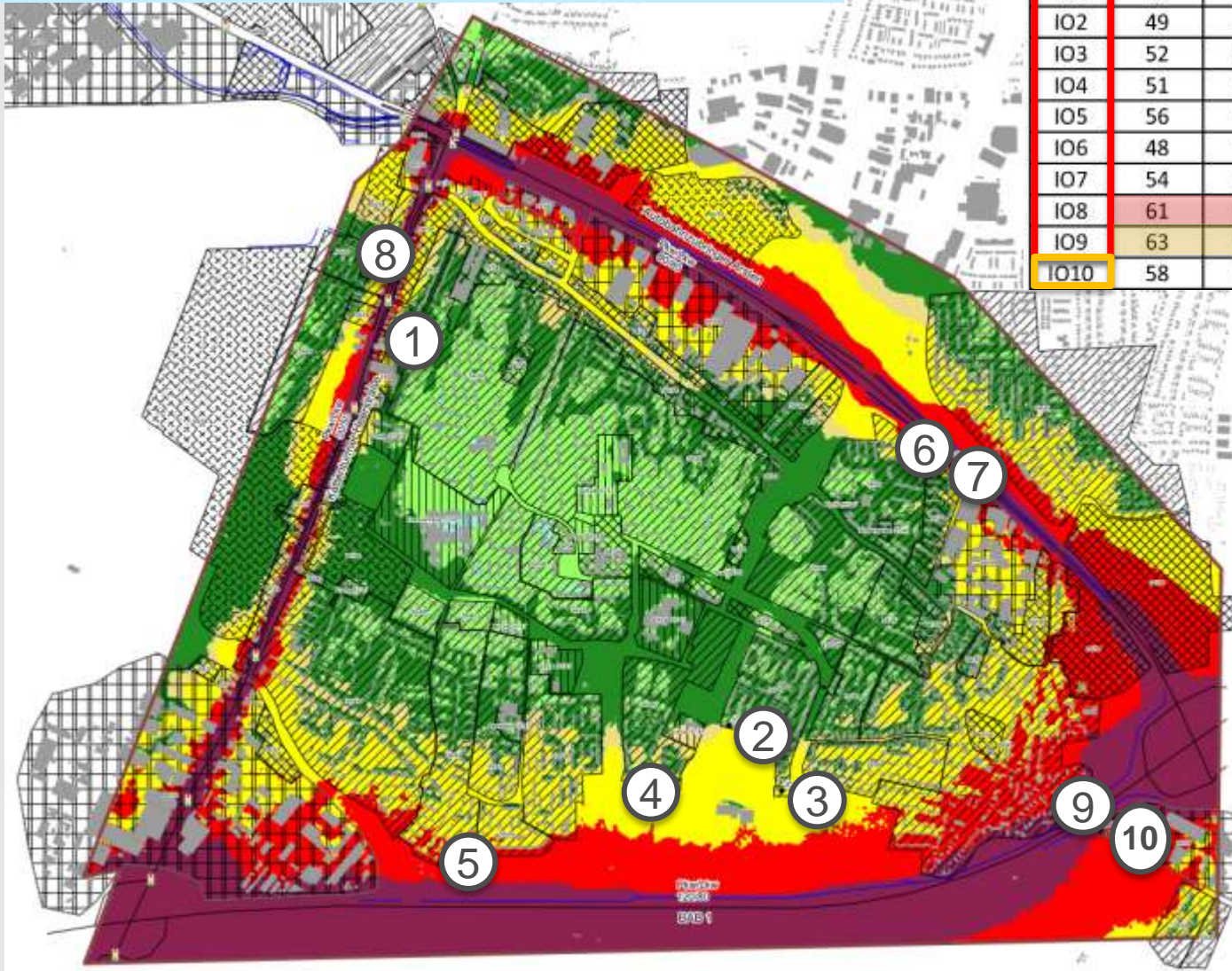
- Gebietsgrenze
- Gebäude
- Wohngebiet
- Mischgebiet
- Gewerbegebiet
- Dauerkleingärten
- Sondergebiet
- Schallschutzwand
- Straßen
- Immissionsorte
- Lichtsignalanlage

Beurteilungspegel Nacht

- <= 40 dB(A)
- > 40 - 45 dB(A)
- > 45 - 49 dB(A)
- > 49 - 50 dB(A)
- > 50 - 54 dB(A)
- > 54 - 60 dB(A)
- > 60 dB(A)

Prognosefall Beurteilungspegel nachts:

	EG	1. OG	2. OG	3. OG	4. OG
IO1	46	48	49	50	51
IO2	49	49	49	50	50
IO3	52	52	52	-	-
IO4	51	51	51	-	-
IO5	56	57	59	-	-
IO6	48	49	50	51	-
IO7	54	56	58	-	-
IO8	61	62	62	-	-
IO9	63	65	-	-	-
IO10	58	61	62	-	-



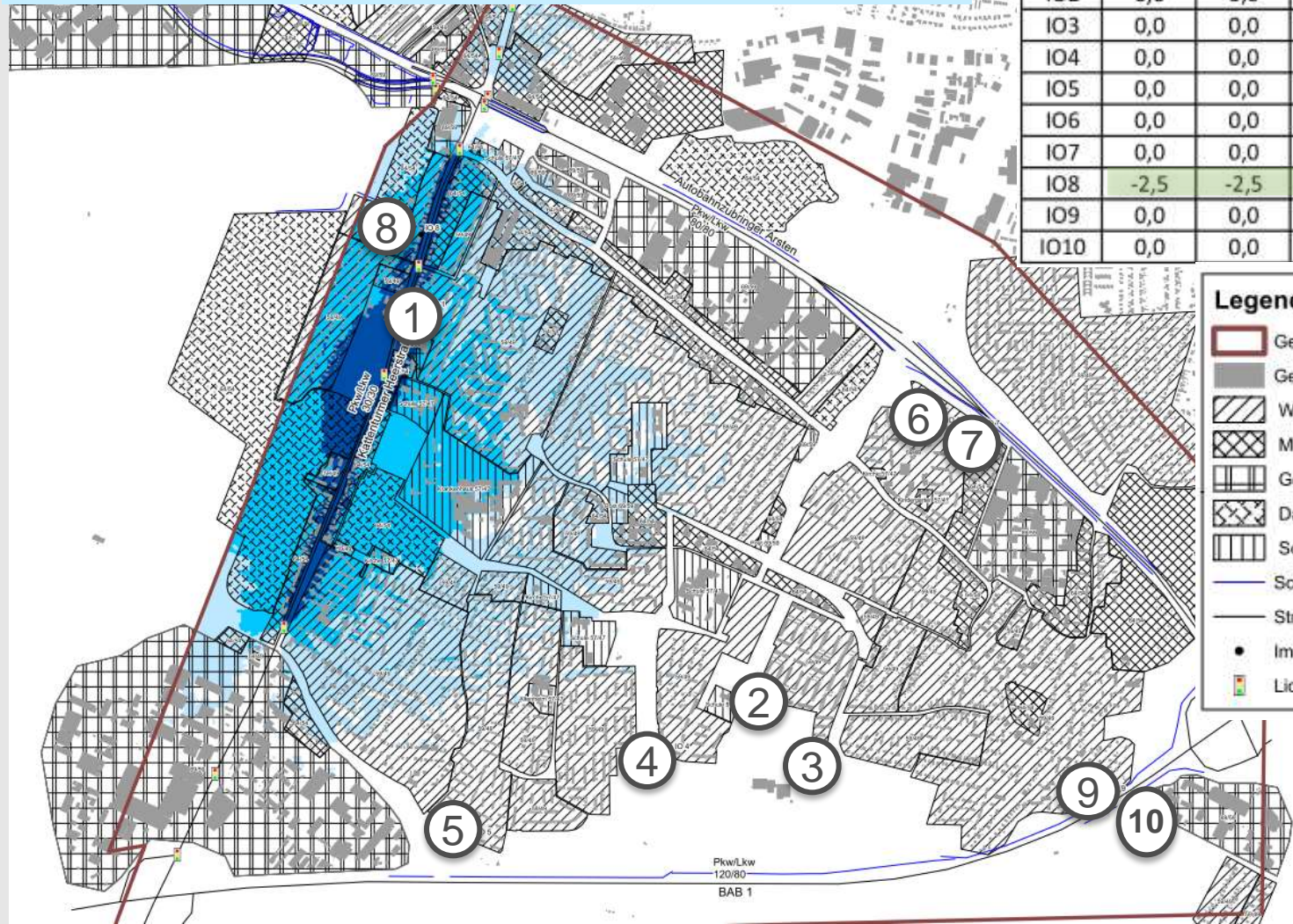
Legende

- Gebietsgrenze
- Gebäude
- Wohngebiet
- Mischgebiet
- Gewerbegebiet
- Dauerkleingärten
- Sondergebiet
- Schallschutzwand
- Straßen
- Immissionsorte
- Lichtsignalanlage

Beurteilungspegel Nacht

- ≤ 40 dB(A)
- > 40 - 45 dB(A)
- > 45 - 49 dB(A)
- > 49 - 50 dB(A)
- > 50 - 54 dB(A)
- > 54 - 60 dB(A)
- > 60 dB(A)

**Einfluss Tempo 30 km/h nachts auf Kattenturmer Heerstr.
 [Differenz zum Prognosefall nachts]**



	EG	1. OG	2. OG	3. OG	4. OG
IO1	-2,3	-2,4	-2,4	-2,4	-2,4
IO2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
IO3	0,0	0,0	0,0	-	-
IO4	0,0	0,0	0,0	-	-
IO5	0,0	0,0	0,0	-	-
IO6	0,0	0,0	0,0	0,0	-
IO7	0,0	0,0	0,0	-	-
IO8	-2,5	-2,5	-2,5	-	-
IO9	0,0	0,0	-	-	-
IO10	0,0	0,0	0,0	-	-

Legende

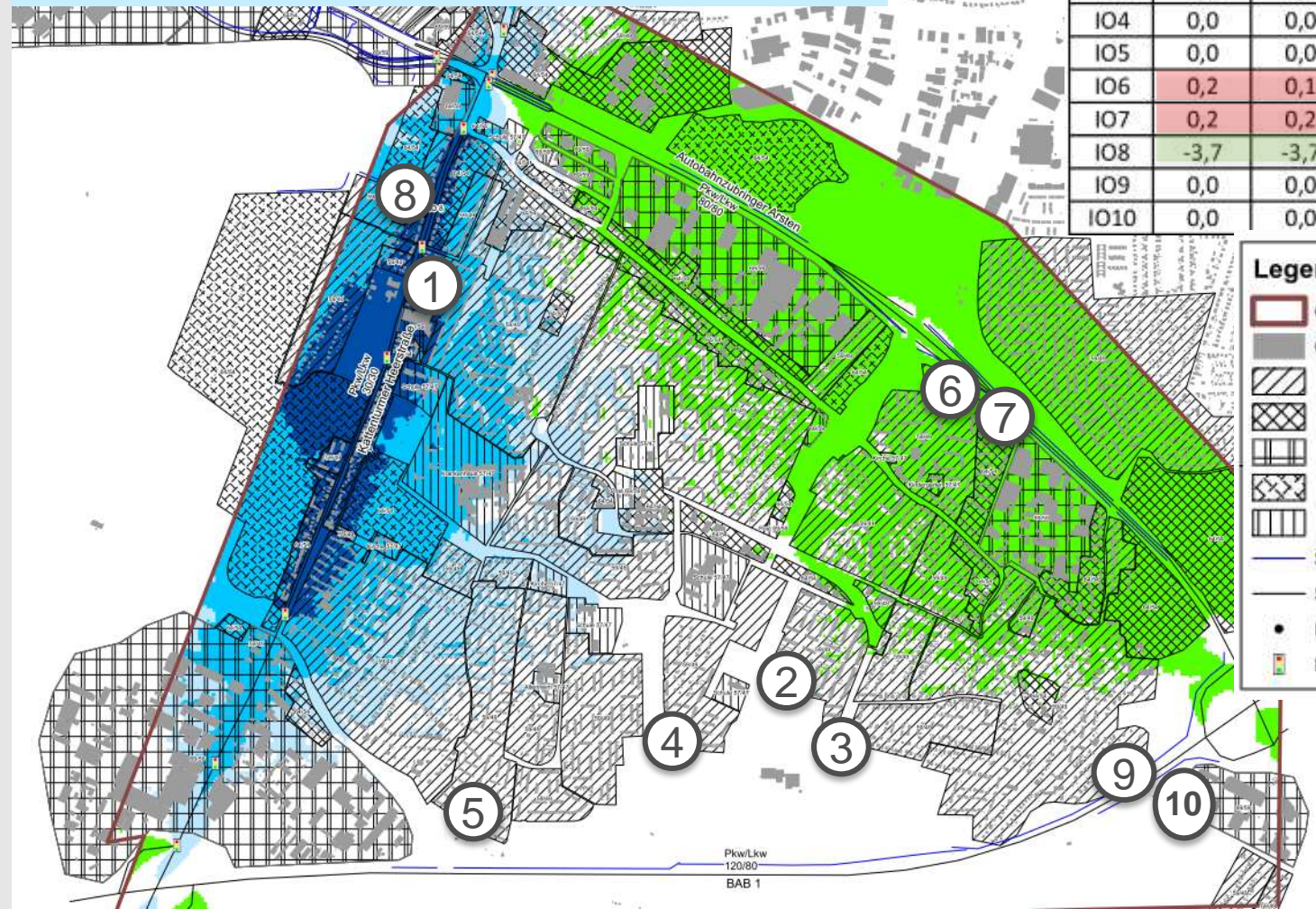
- Gebietsgrenze
- Gebäude
- Wohngebiet
- Mischgebiet
- Gewerbegebiet
- Dauerkleingärten
- Sondergebiet
- Schallschutzwand
- Straßen
- Immissionsorte
- Lichtsignalanlage

Differenz Nacht

- $\leq -2.1\text{ dB(A)}$
- bis -0.5 dB(A)
- bis -0.1 dB(A)
- bis 0 dB(A)
- bis 0.5 dB(A)
- bis 2.1 dB(A)
- $> 2.1\text{ dB(A)}$

Einfluss Tempo 30 km/h nachts und Lkw-Fahrverbot (>7,5 t) Tag / Nacht auf Kattenturmer Heerstraße [Differenz zum Prognosefall nachts]

	EG	1. OG	2. OG	3. OG	4. OG
IO1	-3,3	-3,4	-3,5	-3,5	-3,5
IO2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
IO3	0,0	0,0	0,0	-	-
IO4	0,0	0,0	0,0	-	-
IO5	0,0	0,0	0,0	-	-
IO6	0,2	0,1	0,2	0,2	-
IO7	0,2	0,2	0,2	-	-
IO8	-3,7	-3,7	-3,6	-	-
IO9	0,0	0,0	-	-	-
IO10	0,0	0,0	0,0	-	-



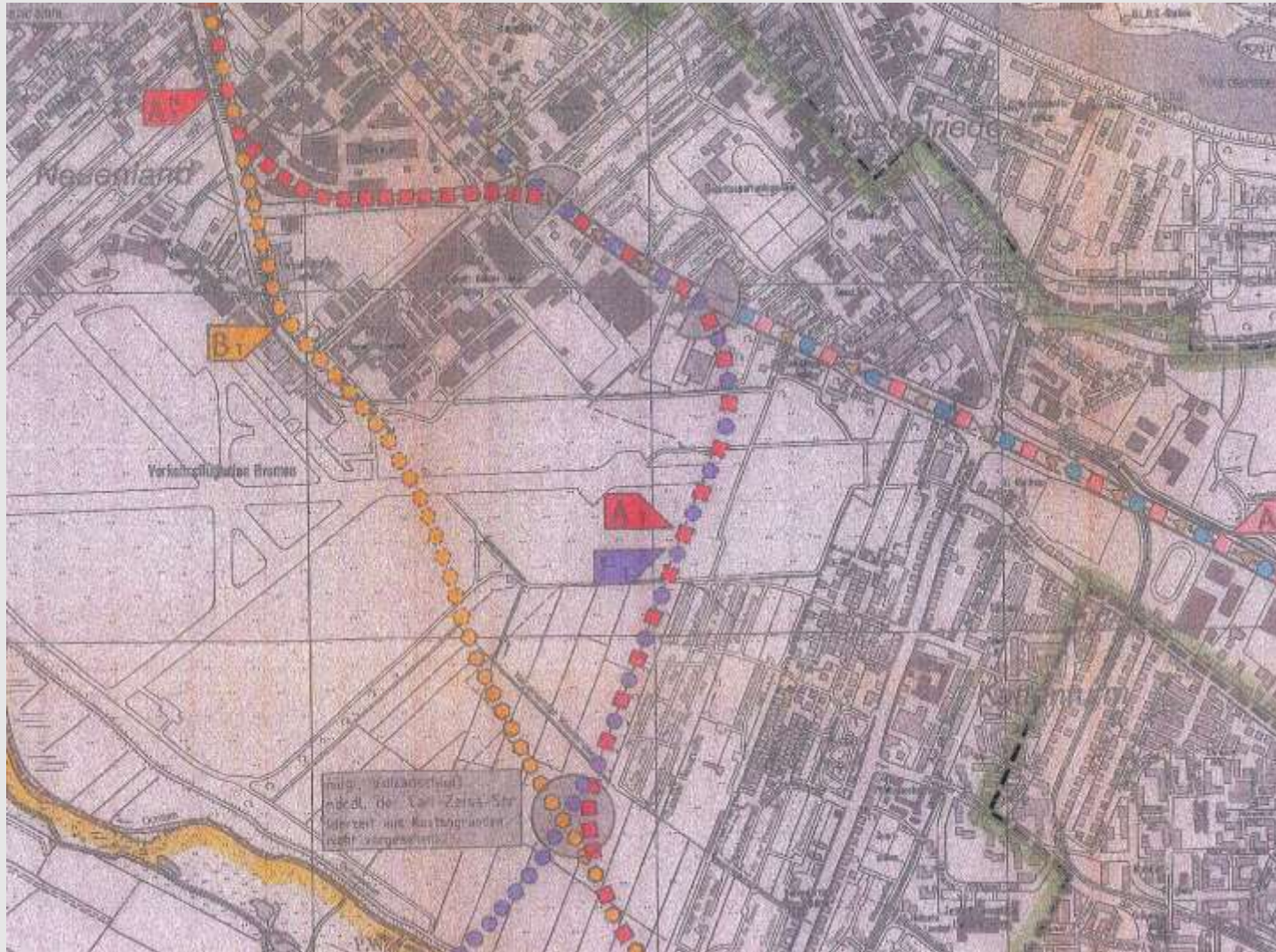
Legende

- Gebietsgrenze
- Gebäude
- Wohngebiet
- Mischgebiet
- Gewerbegebiet
- Dauerkleingärten
- Sondergebiet
- Schallschutzwand
- Straßen
- Immissionsorte
- Lichtsignalanlage

Differenz Nacht

- $\leq -2.1 \text{ dB(A)}$
- bis -0.5 dB(A)
- bis 0 dB(A)
- bis 0.5 dB(A)
- bis 2.1 dB(A)
- $> 2.1 \text{ dB(A)}$

BA 2/2 – Diskussionen 90`er Jahre



BA 2/2 – Diskussionen 90`er Jahre

Der Senator für das Bauwesen

Bremen, den 13.04.1995
Tel:9300/2162

Senatsvorlage

Investitionssonderprogramm

Planung A 281, II. und V. Bauabschnitt

A. Problem

Die Anbindung des GVZ an das Bundesfernstraßennetz und die Entlastung des Bremer Südens vom Kfz-Verkehr sind zentrale Anliegen der Verkehrspolitik des Senats. Zur Lösung der Probleme wird die Planung der A 281 zwischen dem GVZ und der A1 mit höchster Priorität vorangetrieben (vgl. Senatsbeschlüsse zum Stand der Planung der A 281 vom 23.03. und 14.12.1993 sowie die Mitteilung des Senats an die Stadtbürgerschaft vom 03.05.1994).

Die Planungen der A 281 haben zwischenzeitlich einen Stand erreicht, der - insbesondere zur Beschleunigung der weiteren Bearbeitung - bereits vorab zum heutigen Zeitpunkt eine Beschlußfassung durch den Senat gebietet, um

- (1) die haushaltsrechtliche Grundlage für die Beauftragung von für den zeitgerechten Fortgang der Planungen erforderlichen Ingenieurleistungen gemäß HOAI zu genehmigen ;
- (2) die Entwurfsplanung der aus heutiger Sicht zu präferierenden Variante weiter zu konkretisieren ;
- (3) die vorliegenden Erkenntnisse und den Stand der Planung mit dem BMV abzustimmen.

B. Lösung

Der Bauabschnitt II der A 281 vom GVZ zum BAB- Zubringer Arsten und der Bauabschnitt V von Arsten bis zur A1 in Brinkum wurden als " vordringlicher Bedarf " im Bedarfsplan zum Bundesverkehrswegeplan 1992 eingestuft. Im Fünfjahresplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1993 - 1997 mit Ergänzungen bis zum Jahr 2000 ist jedoch nur der II. Bauabschnitt, noch nicht aber der V. Bauabschnitt finanziert. Dieser Sachverhalt wird bei der Bearbeitung der Reihenfolge der Planung berücksichtigt (s.u.).

BA 2/2 – Diskussionen 90`er Jahre

Aufgrund der eingangs dargestellten finanzpolitischen Notwendigkeit, die A281 in zwei Teilabschnitten zu planen und auch aufgrund der Zwischenergebnissen ergibt sich, daß nach den bis jetzt vorliegenden Erkenntnissen im ersten Schritt eine reduzierte Variante 'A' unter verkehrlichen, schalltechnischen und Kostengesichtspunkten am ehesten zur Lösung der Verkehrsprobleme im Bremer Süden geeignet ist. Dabei sollte die Untervariante "ATR" (Tieflage) aus Gründen des Lärmschutzes und der Akzeptanz in der Bevölkerung den Vorzug vor der Untervariante 'AHR' (Hochlage) erhalten.

Im Vierten Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (4. FStrAbÄndG) ist die Variante 'A' als vordringlicher Bedarf beschlossen und auch im Bundesverkehrswegeplan 1992 ausgewiesen. Auf Grund dieser Ausweisung sollte die Variante A in reduzierter Form vordringlich weiter verfolgt werden.

Da im laufenden Fünfjahresplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen der V.Bauabschnitt noch nicht finanziert ist, wird empfohlen, vordringlich den II.Bauabschnitt Variante 'ATR' zu planen und für diesen Bauabschnitt ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen.