

Autobahneckverbindung A 281

Planung Bauabschnitt 2/2

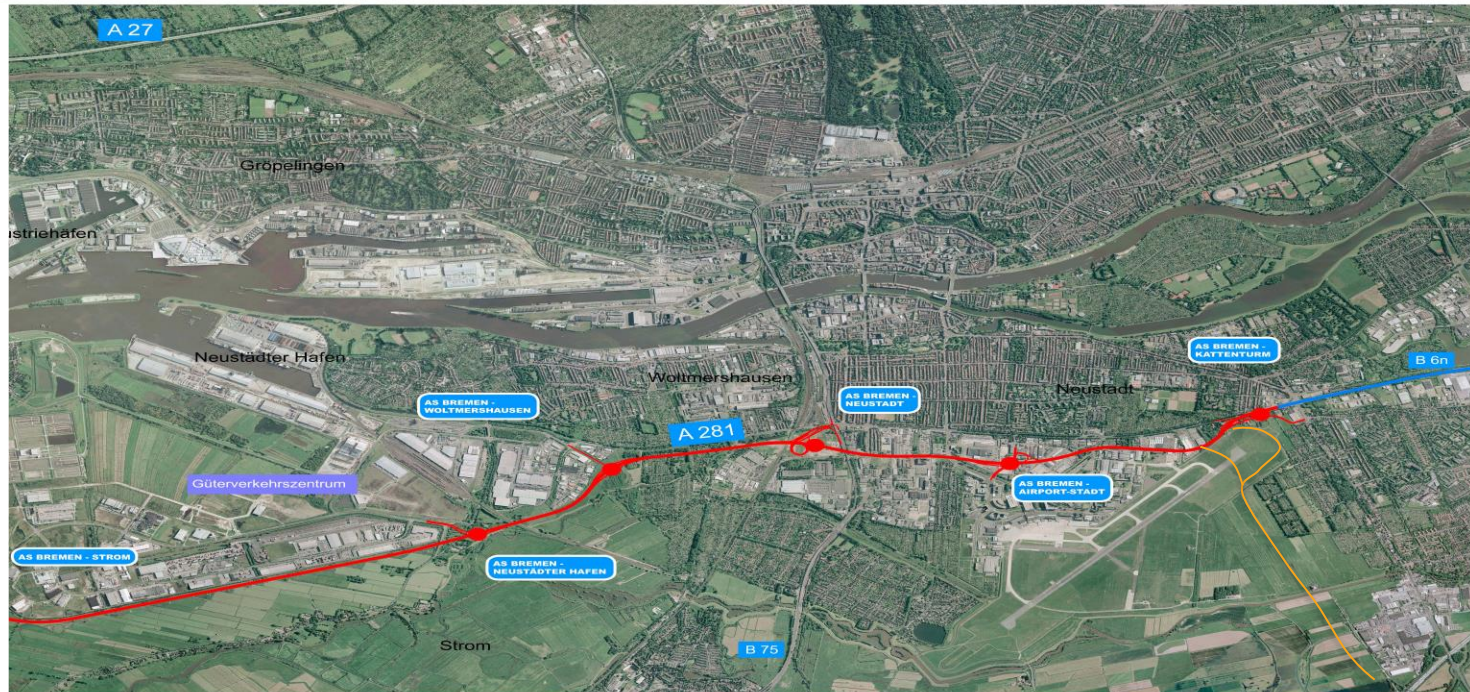
Antworten zum Bürgerschaftsbeschluss 18.10.2012

Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,
Stadtentwicklung und Energie am 09.01.2014

DEGES



A 281 09.01.2014



Autobahneckverbindung A 281 BA 2/2

Aufgaben durch Bürgerschaftsbeschluss vom 18.10.2012 zur Konkretisierung der Variante 4SÜD modifiziert

1. Prüfung der Notwendigkeit von weiteren Lärmschutzmaßnahmen
- bedingt durch Verkehrszunahmen nach Realisierung des BA 2/2 –
im Dreieck Zubringer Arsten – A 1 – Kattenturmer Heerstraße
2. Umsetzungskonzept für Lärmschutzmaßnahmen
3. Modifizierung der vorhandenen Provisorien Neuenlander Ring und Georg-Wulf-Straße
4. Festlegung der Zu- und Abfahrten des BA 2/2 unter Beteiligung der Beiräte sowie der betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner
5. Ablehnung der Umfahrvvariante im Rahmen des FNP-Änderungsverfahrens
6. Erörterung eines einvernehmlichen Ausgleiches mit den hauptbetroffenen Anwohnern

Punkt 1

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

Randbedingungen:

[Basis – bisherige Verkehrsprognose 2015]

Prognoseberechnungen auf Basis der „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90)

Erfassung des Plangebietes in einem 3-dimensionalen Geländemodell

Berücksichtigung von Verkehrsstärken (DTV), Lkw-Anteilen (Tag + Nacht)

Geschwindigkeiten Pkw und Lkw

Steigung und Gefälle einer Straße

Art der Straßenoberfläche

Reflexionen aus Stützmauern und Häuserfassaden

Lichtzeichengeregelte Knotenpunkte

Grenzwerte:

[Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV)]

Nutzung	Grenzwerte 16. BImSchV	
	Tag	Nacht
Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime	57 dB(A)	47 dB(A)
Reine und allgemeine Wohngebiete	59 dB(A)	49 dB(A)
Kern-, Dorf- und Mischgebiete	64 dB(A)	54 dB(A)
Gewerbegebiete	69 dB(A)	59 dB(A)

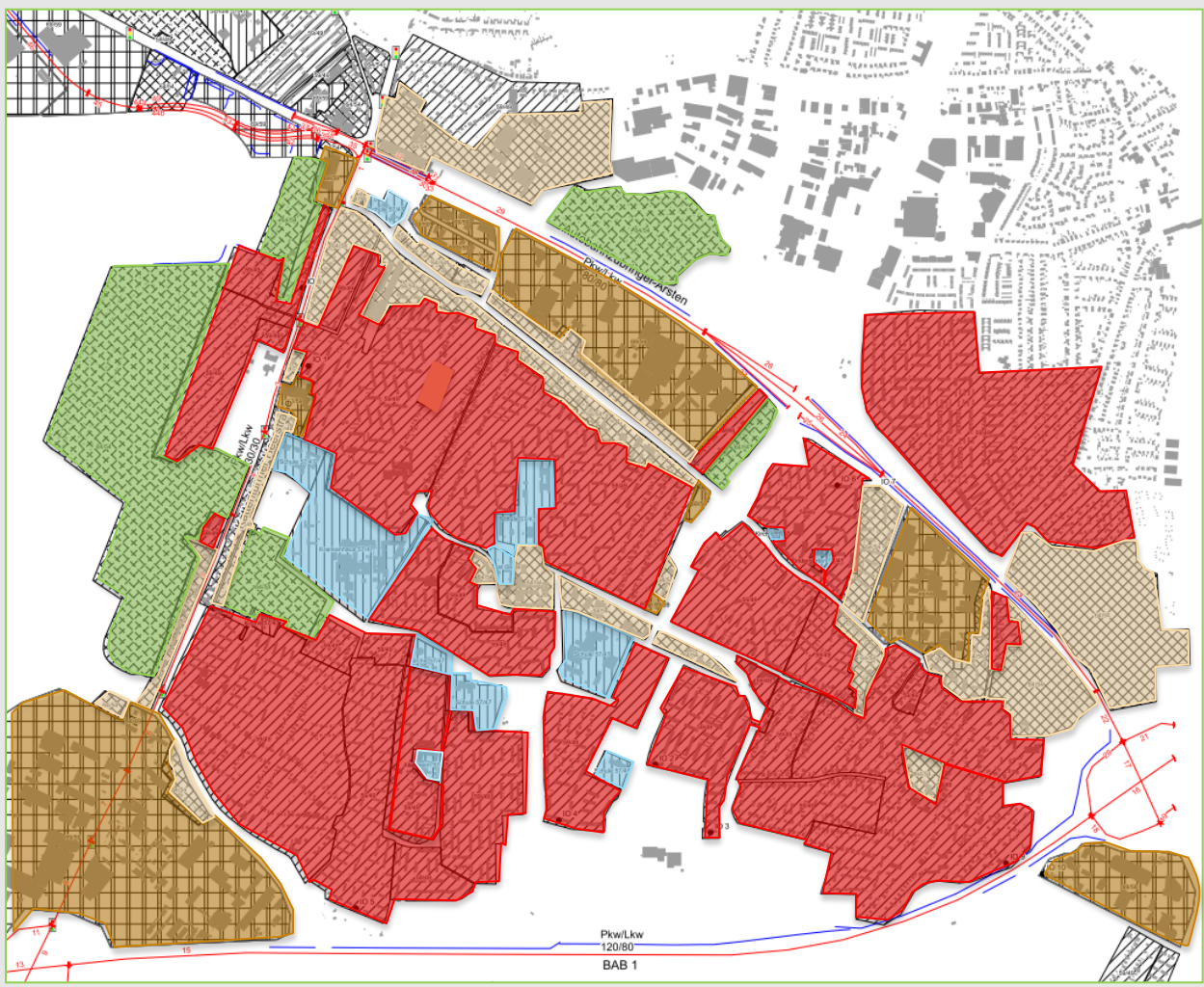
[Grenzwerte gelten nur für Neubau von Straßen – nicht für Wohnungen an bestehenden Straßen]

Nutzung	Auslösewerte VLärmSchR 97	
	Tag	Nacht
Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime, reine und allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete	67 dB(A)	57 dB(A)
Kern-, Dorf- und Mischgebiete	69 dB(A)	59 dB(A)
Gewerbegebiete	72 dB(A)	62 dB(A)

[Auslösewerte für Lärmsanierung an bestehenden Straßen]
Freiwilligkeit; Abwicklung nach Dringlichkeit und Haushaltslage

Grenzwerte für mögliche „Gesundheitsgefährdung“ 70 / 60 dB(A) Tag/Nacht

Berücksichtigte Gebietsnutzungen



Legende

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

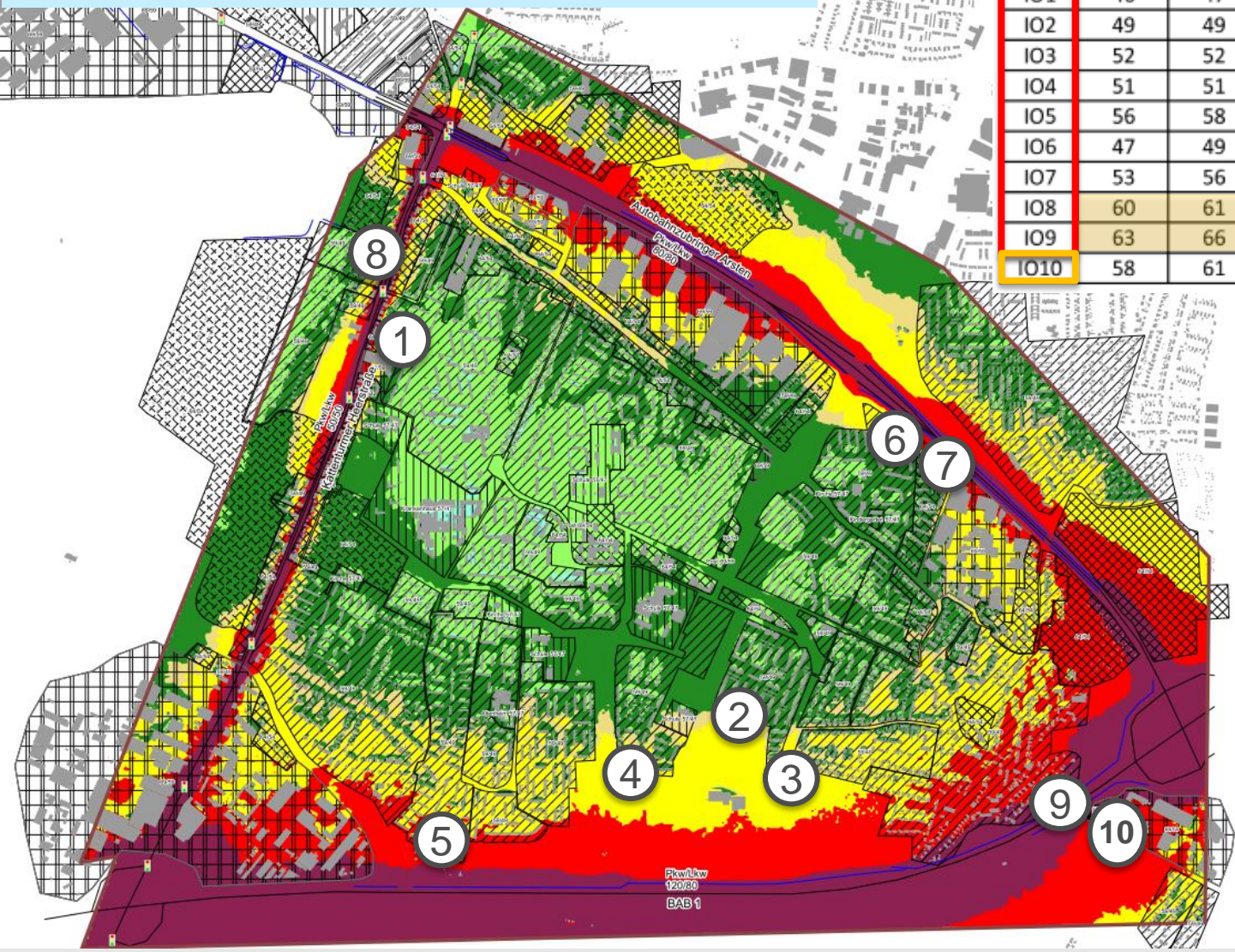
Berücksichtigte Verkehrsmengen und Lkw-Anteile:

[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	-	-



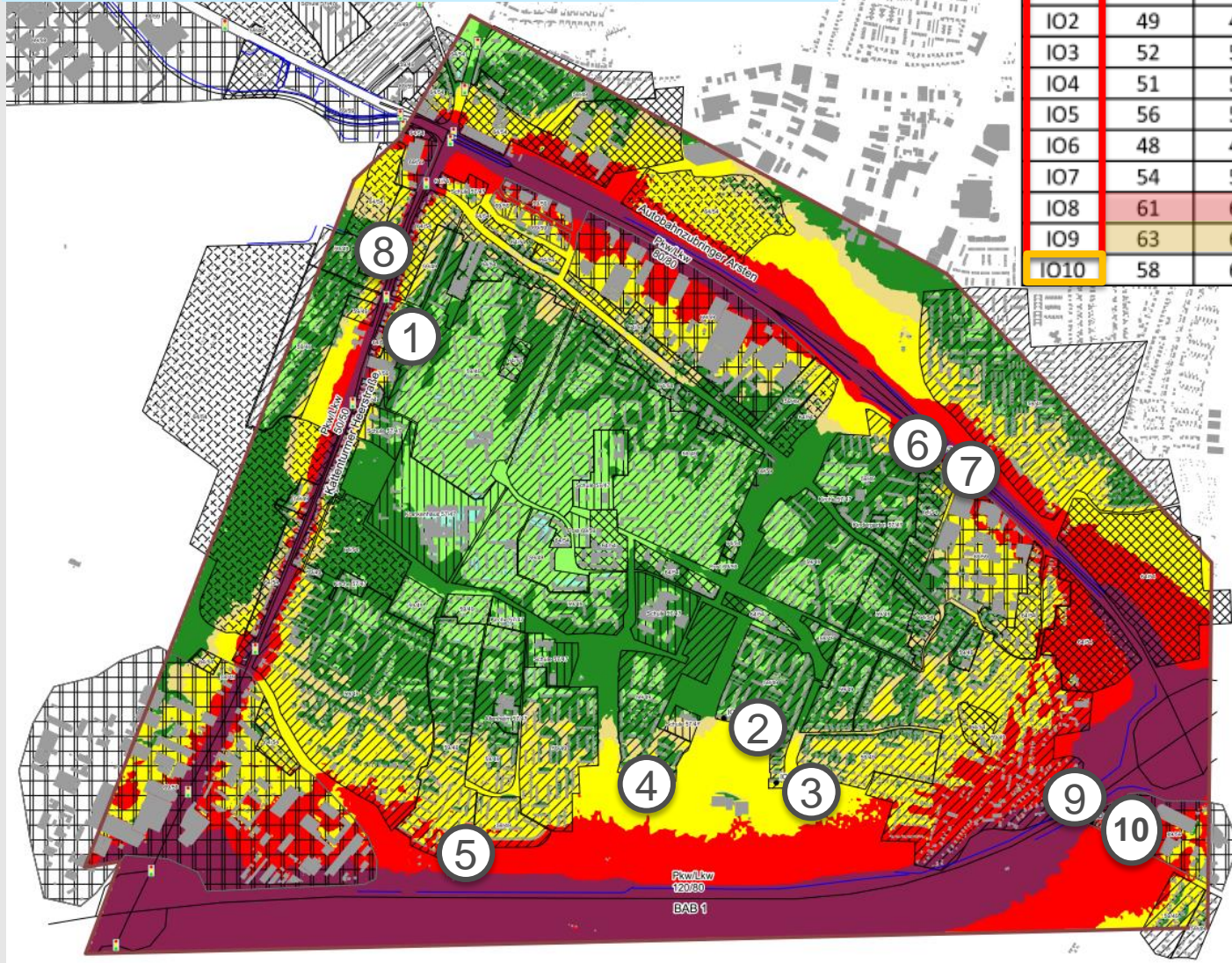
Legende

- 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	-	-

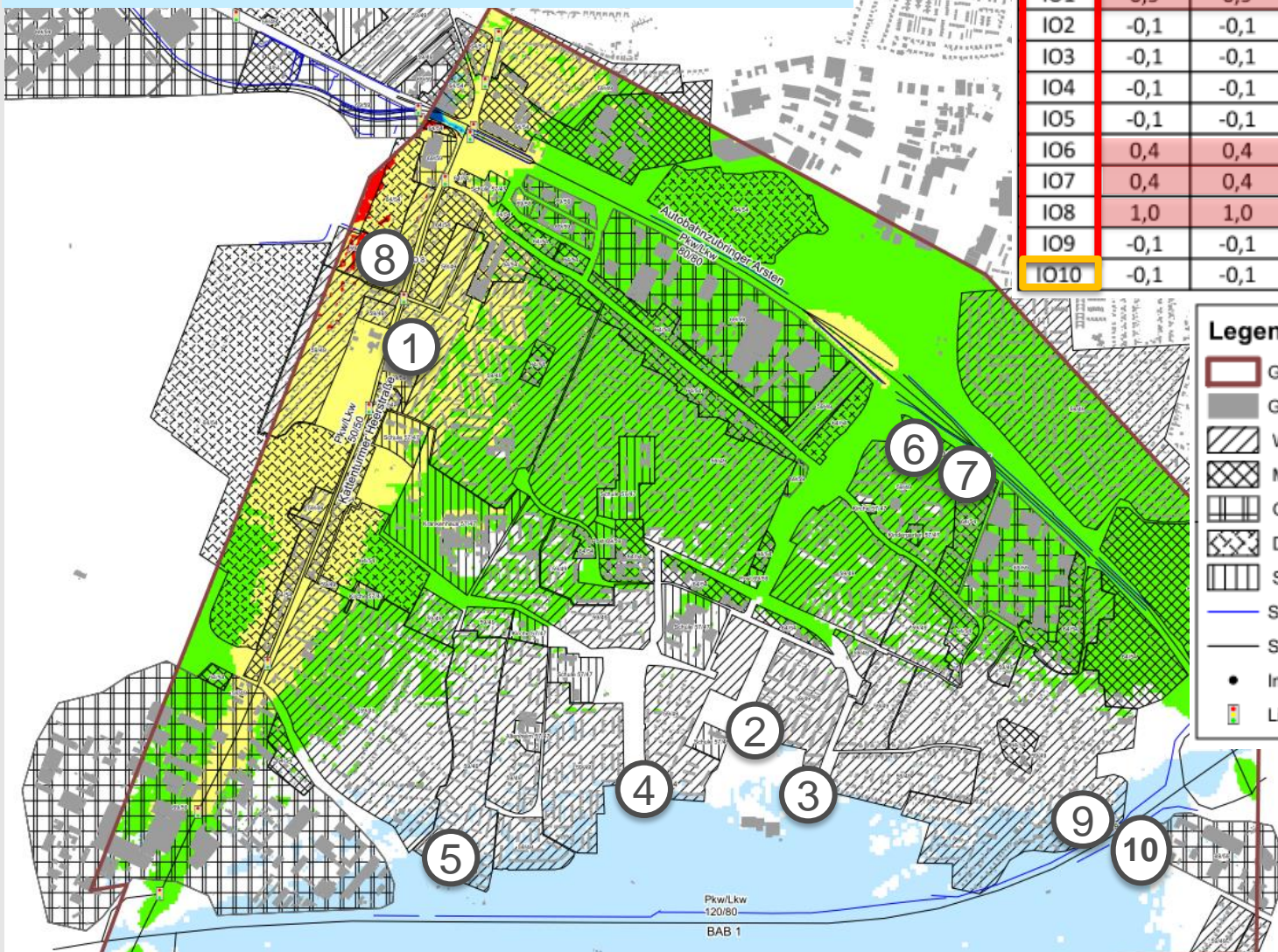
Legende

- 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)

Differenz Analyse / Prognosefall nachts:



	EG	1. OG	2. OG	3. OG	4. OG
IO1	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9
IO2	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
IO3	-0,1	-0,1	-0,1	-	-
IO4	-0,1	-0,1	-0,1	-	-
IO5	-0,1	-0,1	-0,1	-	-
IO6	0,4	0,4	0,4	0,4	-
IO7	0,4	0,4	0,4	-	-
IO8	1,0	1,0	1,0	-	-
IO9	-0,1	-0,1	-	-	-
IO10	-0,1	-0,1	-0,1	-	-

Legende

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

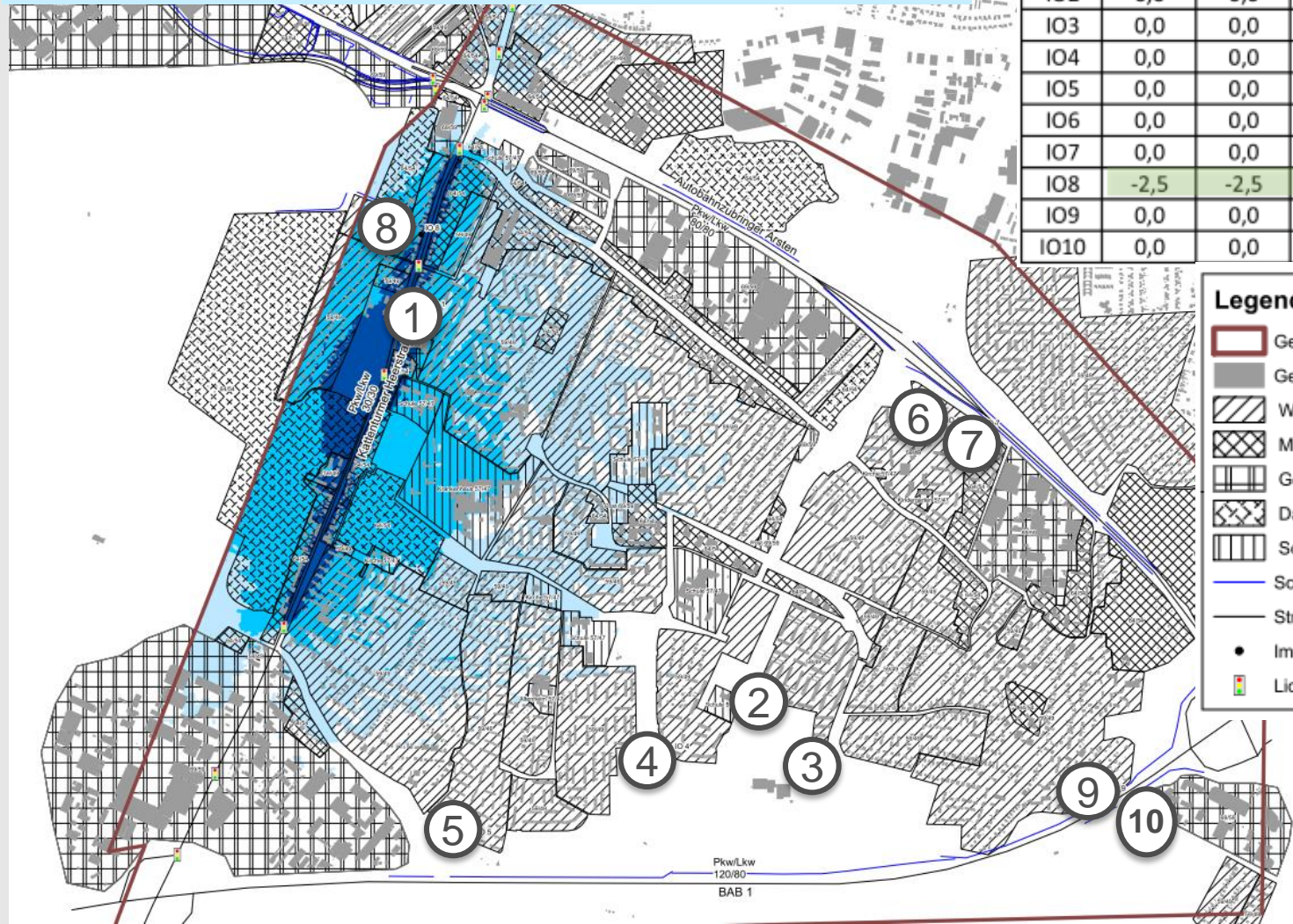
Differenz Nacht

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

Mögliche Maßnahmen zur Minderung der Lärmbetroffenheiten: [Darstellung der Differenzen zum Prognosefall]

- Tempo 30 km/h nachts auf Kattenturmer Heerstraße
- Tempo 30 km/h nachts und Lkw-Fahrverbot > 7,5 t Tag/Nacht auf Kattenturmer Heerstraße
- Mit B 6n als Unterquerungsvariante
- Tempo 80 / 60 km/h [Pkw / Lkw] auf A 1
- Tempo 130 / 80 km/h [Pkw / Lkw] und OPA-Belag

**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

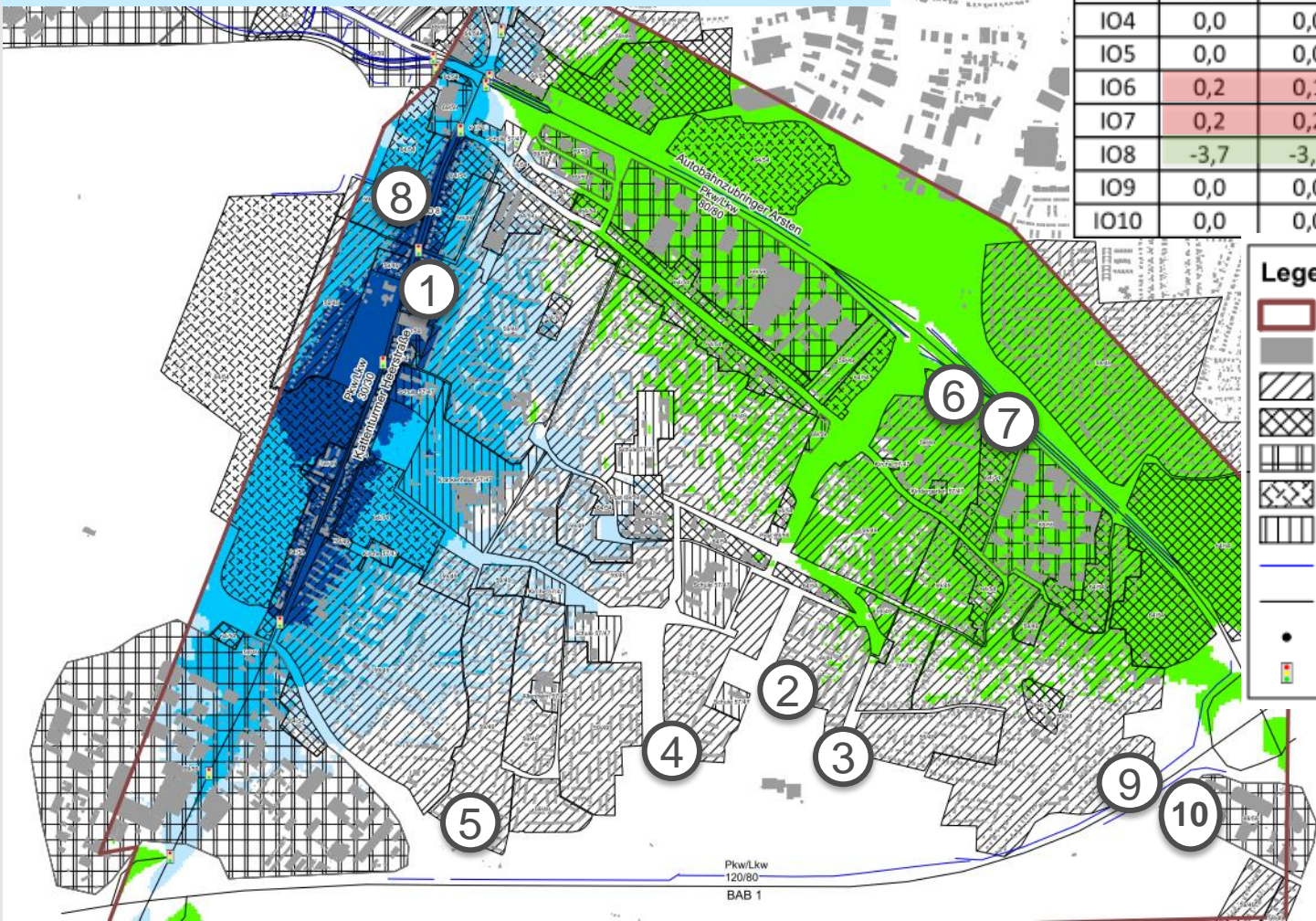
- Gebietsgrenze
- Gebäude
- Wohngebiet
- Mischgebiet
- Gewerbegebiet
- Dauerkleingärten
- Sondergebiet
- Schallschutzwand
- Straßen
- Immissionsorte
- Lichtsignalanlage

Differenz Nacht

- <= -2.1 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 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	-	-



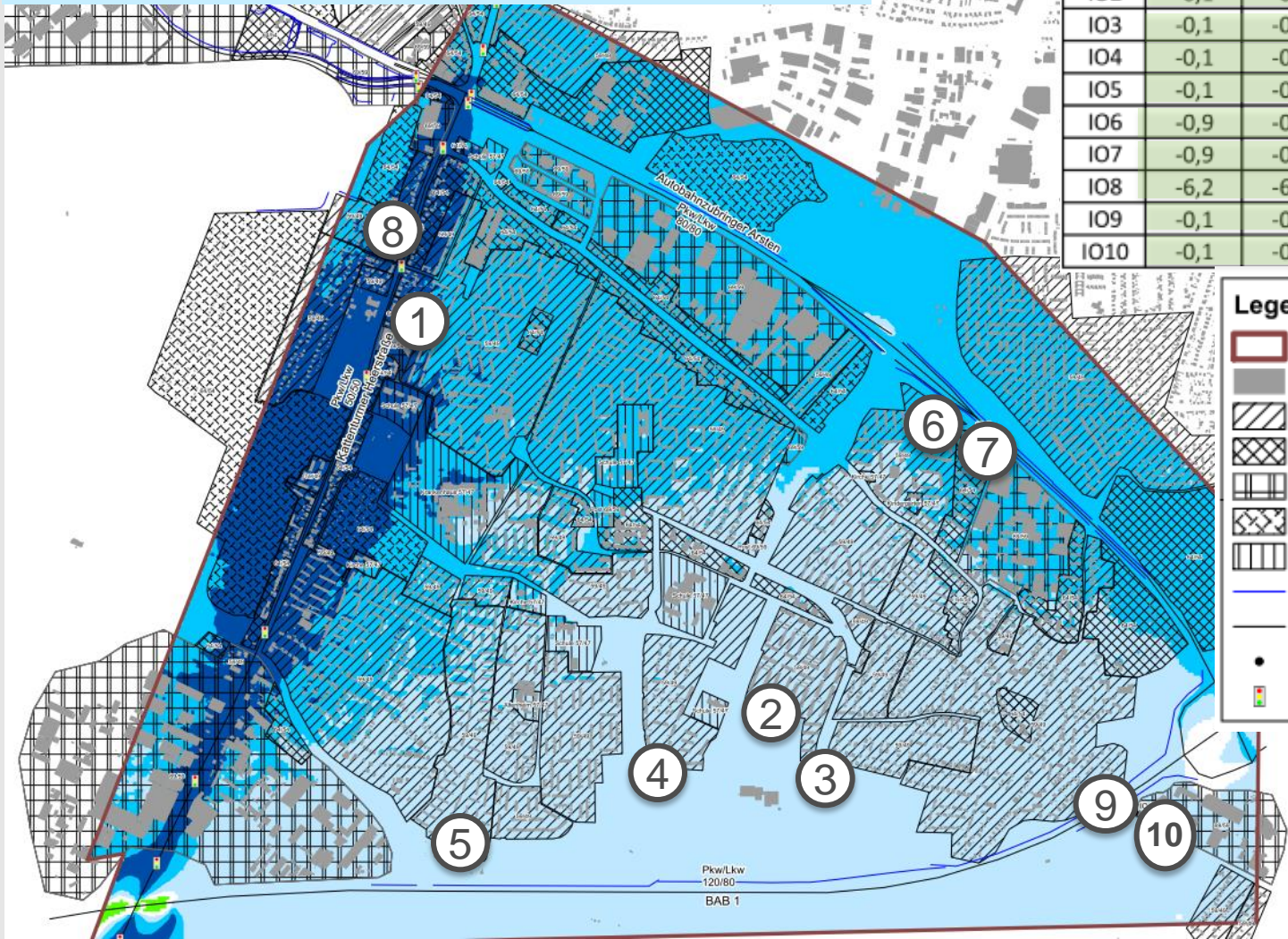
Legende

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

Differenz Nacht

- <= -2.1 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 dB(A)

**Einfluss B 6n als Unterquerungsvariante
 [Differenz zum Prognosefall nachts]**



	EG	1. OG	2. OG	3. OG	4. OG
IO1	-5,6	-5,6	-5,9	-6,0	-6,0
IO2	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
IO3	-0,1	-0,1	-0,1	-	-
IO4	-0,1	-0,1	-0,1	-	-
IO5	-0,1	-0,1	-0,1	-	-
IO6	-0,9	-0,9	-0,9	-0,9	-
IO7	-0,9	-0,9	-0,9	-	-
IO8	-6,2	-6,2	-6,2	-	-
IO9	-0,1	-0,1	-	-	-
IO10	-0,1	-0,1	-0,1	-	-

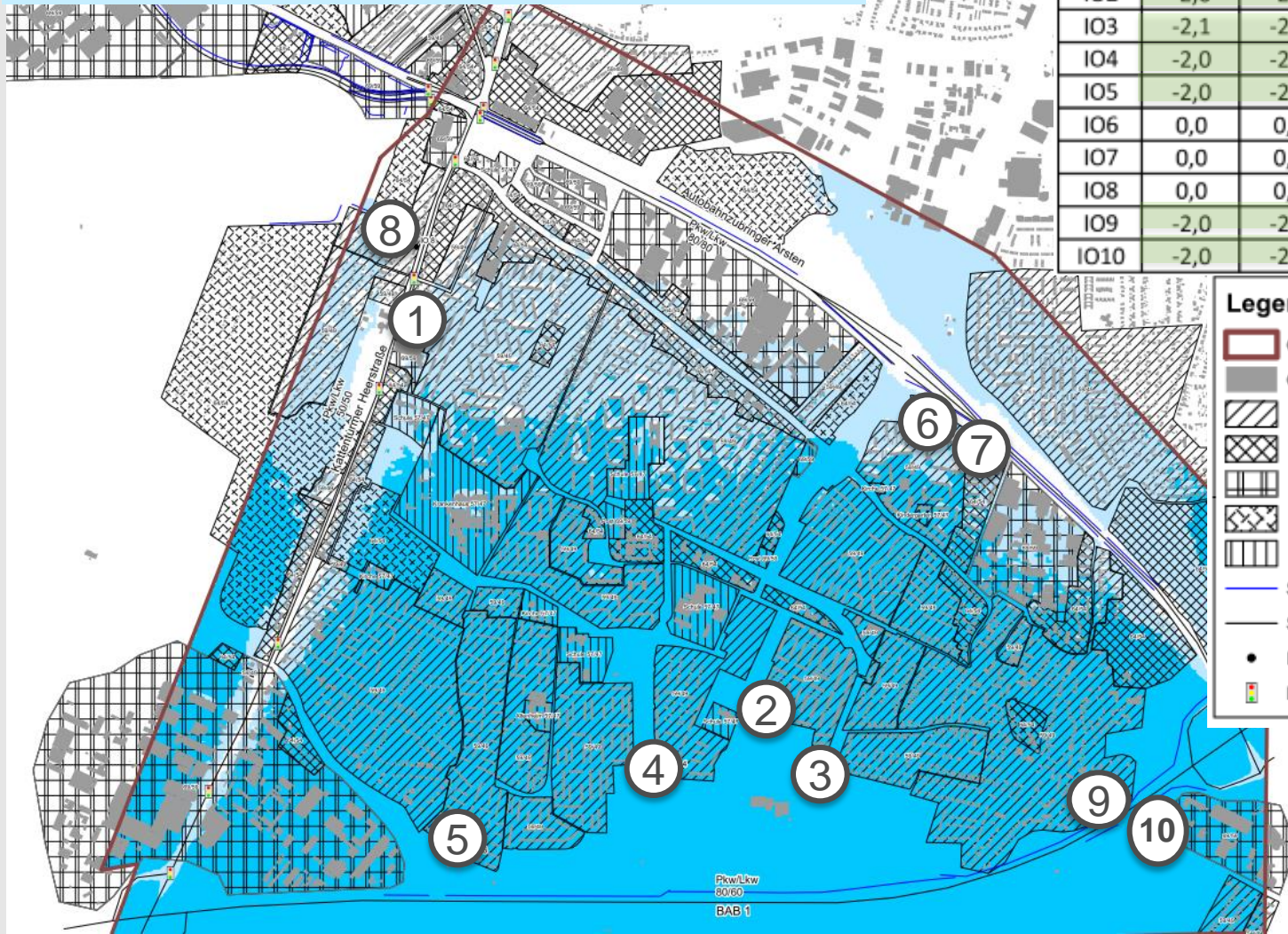
Legende

- 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)
- $> 2.1 \text{ dB(A)}$

**Einfluss Tempo 80 / 60 km/h [Pkw / Lkw] auf A1
 [Differenz zum Prognosefall nachts]**



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

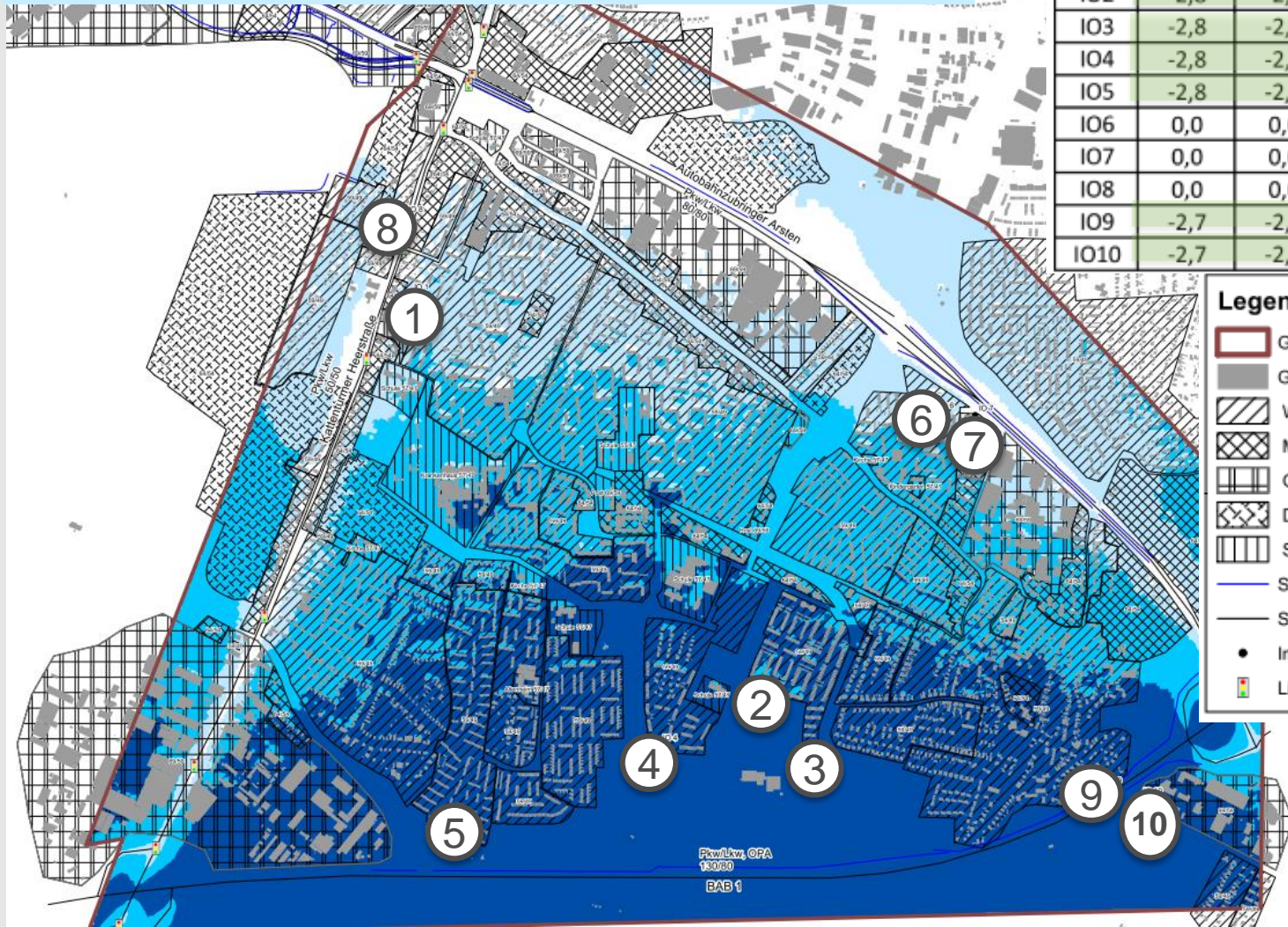
Legende

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

Differenz Nacht

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

**Einfluss Tempo 130 / 80 km/h [Pkw / Lkw] und OPA auf A1
 [Differenz zum Prognosefall nachts]**



	EG	1. OG	2. OG	3. OG	4. OG
IO1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
IO2	-2,8	-2,8	-2,8	-2,8	-2,7
IO3	-2,8	-2,8	-2,8	-	-
IO4	-2,8	-2,8	-2,8	-	-
IO5	-2,8	-2,8	-2,8	-	-
IO6	0,0	0,0	0,0	0,0	-
IO7	0,0	0,0	0,0	-	-
IO8	0,0	0,0	0,0	-	-
IO9	-2,7	-2,7	-	-	-
IO10	-2,7	-2,7	-2,7	-	-

Legende

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

Differenz Nacht

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

Punkt 2

Umsetzungskonzept für Lärmschutzmaßnahmen

Im Rahmen des RE-Entwurfes ist Dimensionierung der Lärmschutzanlagen zur weitest gehender Einhaltung der Grenzwerte nach 16. BImSchV erfolgt. Im Rahmen der Erarbeitung der Planfeststellungsunterlagen erfolgt Konkretisierung

Auf Basis des Planfeststellungsbeschlusses erfolgt dann im Rahmen der Ausführungsplanung eine Konzeption für ein frühestmögliches und wirksames Konzept zur Realisierung von Lärmschutzwänden

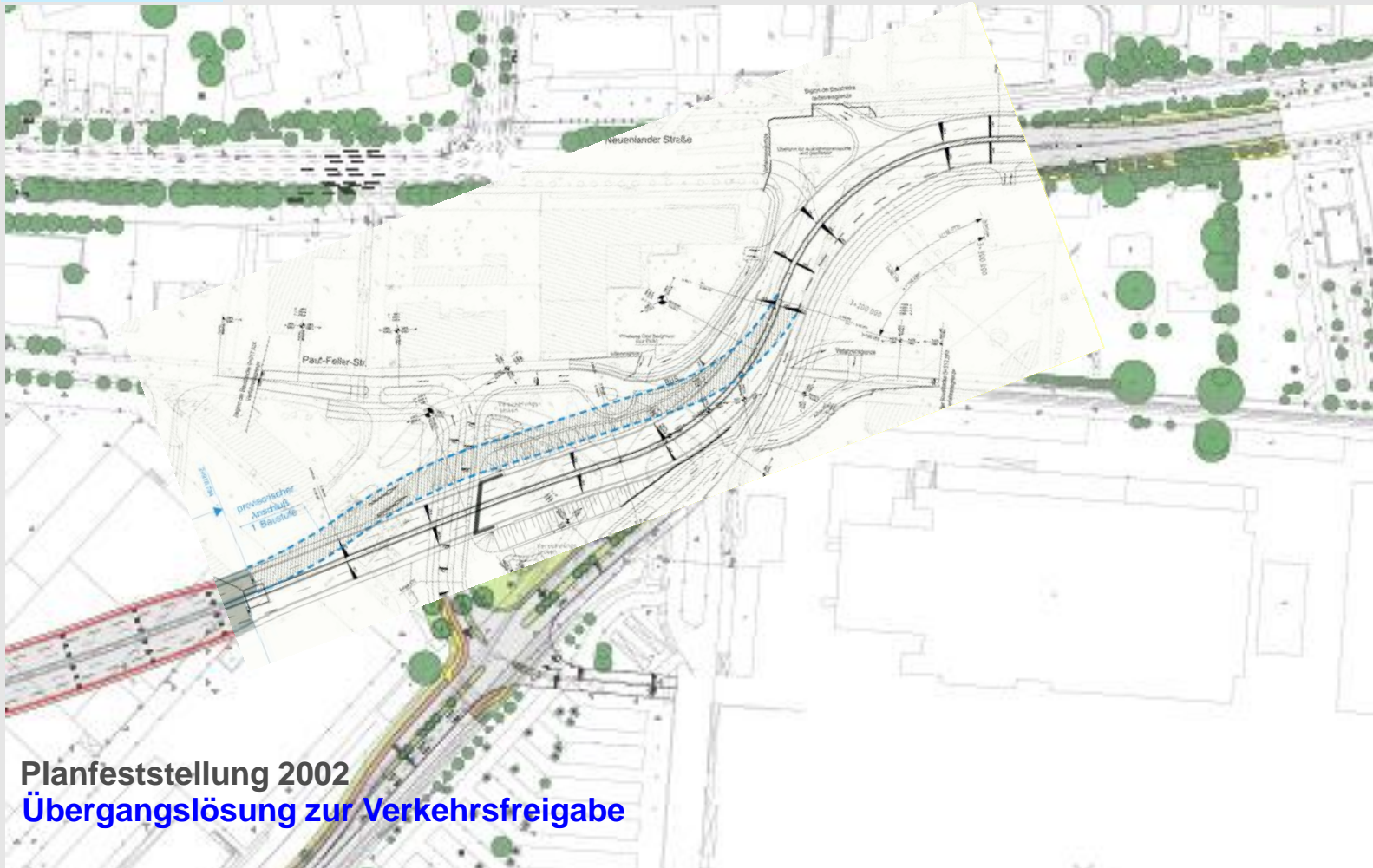
Punkt 3: Modifizierung vorhandener Provisorien



Planfeststellung 2002

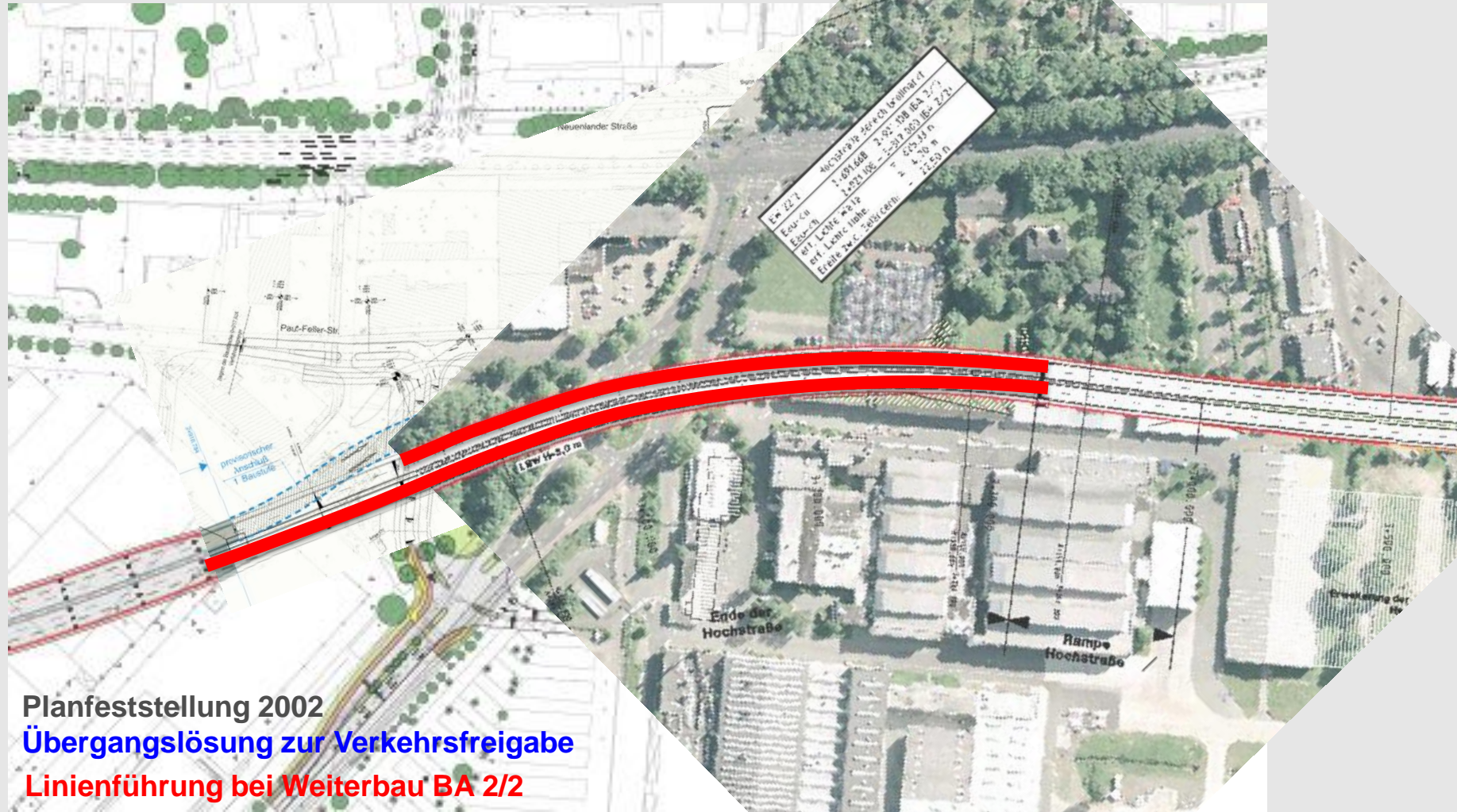
Variante A: Bau der in BA 2/1 ursprünglich planfestgestellten Lösung

Punkt 3



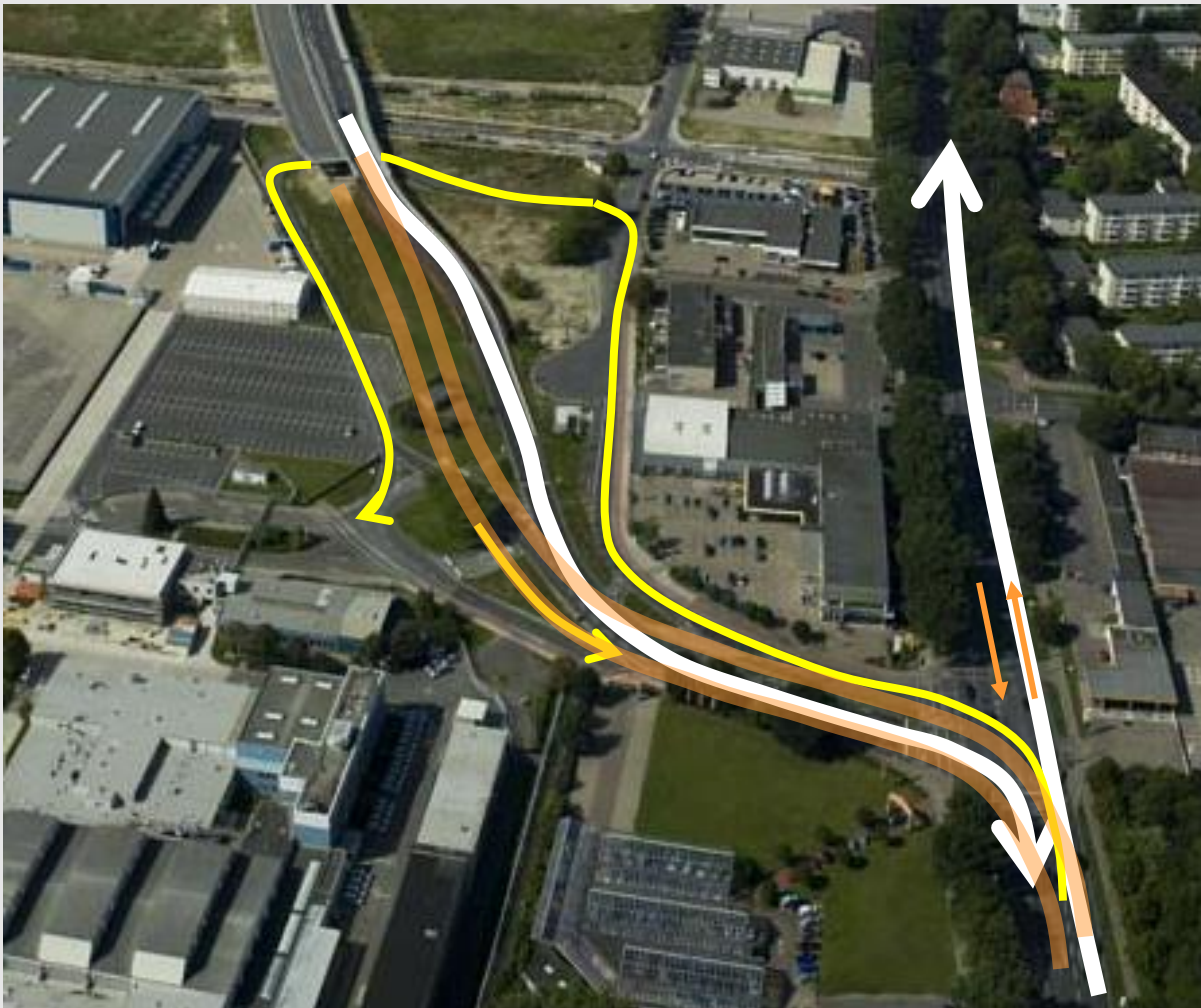
Planfeststellung 2002
Übergangslösung zur Verkehrsfreigabe

Realisierte 2-streifige Rampe in BA 2/1 (in blau gestrichelt)



Erz. 22%	Arbeitsbreite 24,0 x 0,5 m (10,0 m)
Erz. 10%	1.091,668 m
Erz. 5%	1.072,000 m
erf. Lichte Höhe	2,90 m bis 2,7 m
erf. Lichte Höhe	2,70 m bis 2,7 m
erf. Lichte Höhe	2,40 m
erf. Lichte Höhe	2,20 m

Planfeststellung 2002
 Übergangslösung zur Verkehrsfreigabe
 Linienführung bei Weiterbau BA 2/2

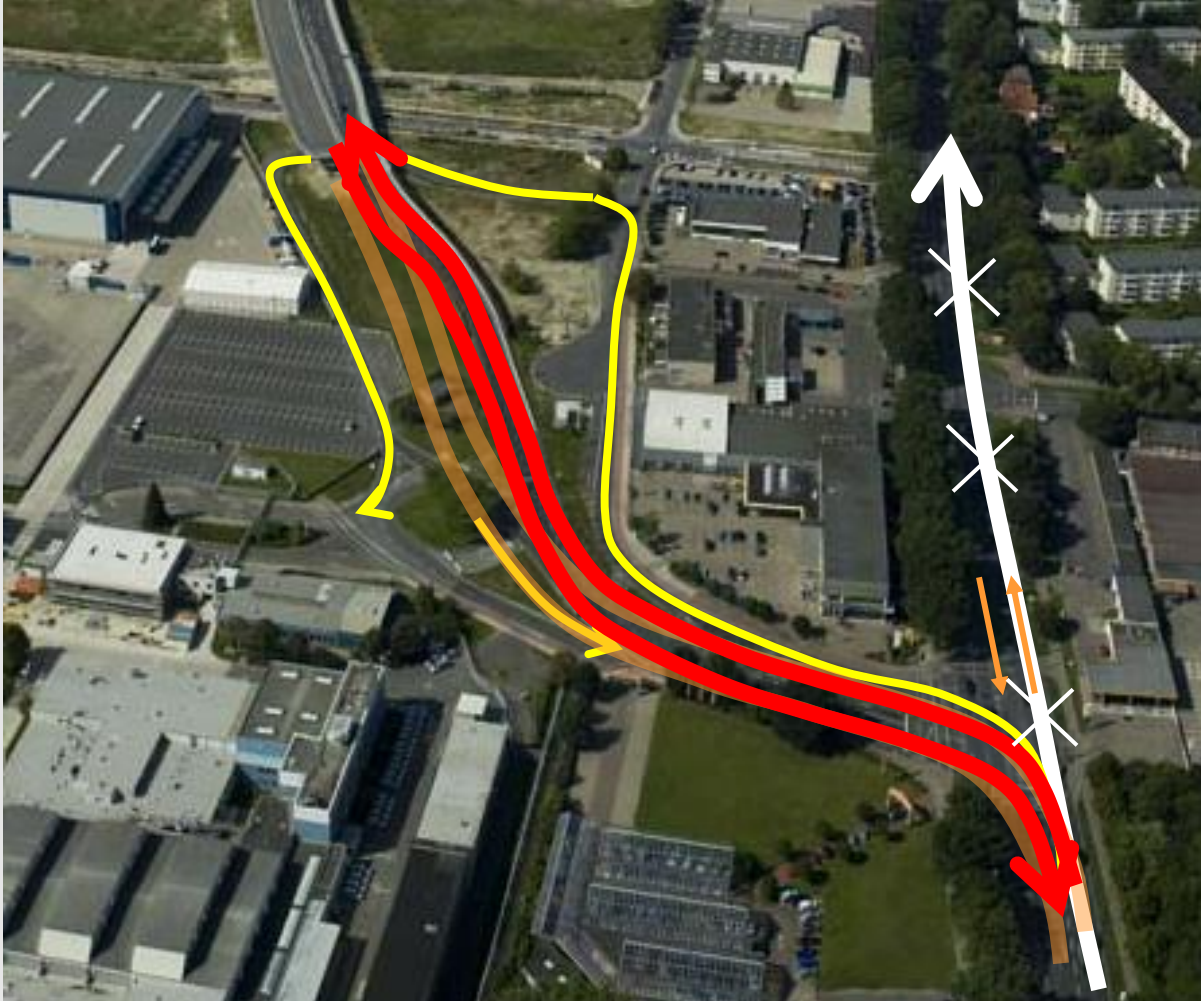


Gebaut zur Verkehrsfreigabe
Anfang 2008

- Stadtauswärts über A 281
- Stadteinwärts über Neuenl. und Georg-Wulf-Str.
- **in gelb: An- und Abfahrt AIRBUS-Verkehre**

Planfestgestellt
2002

Skizzenhafte Verkehrsführung der heutigen Lösung

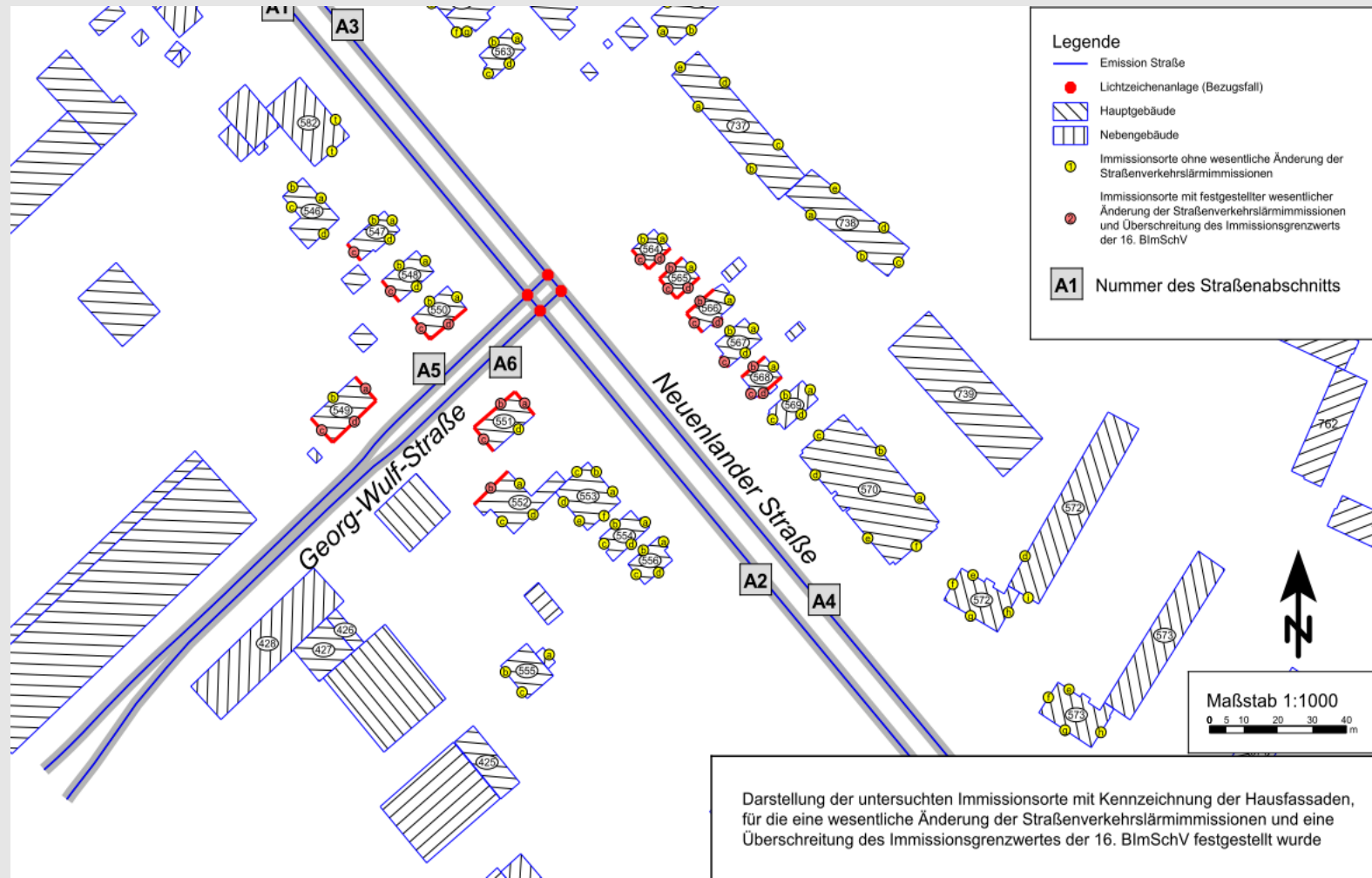


Gebaut zur Verkehrsfreigabe
Anfang 2008

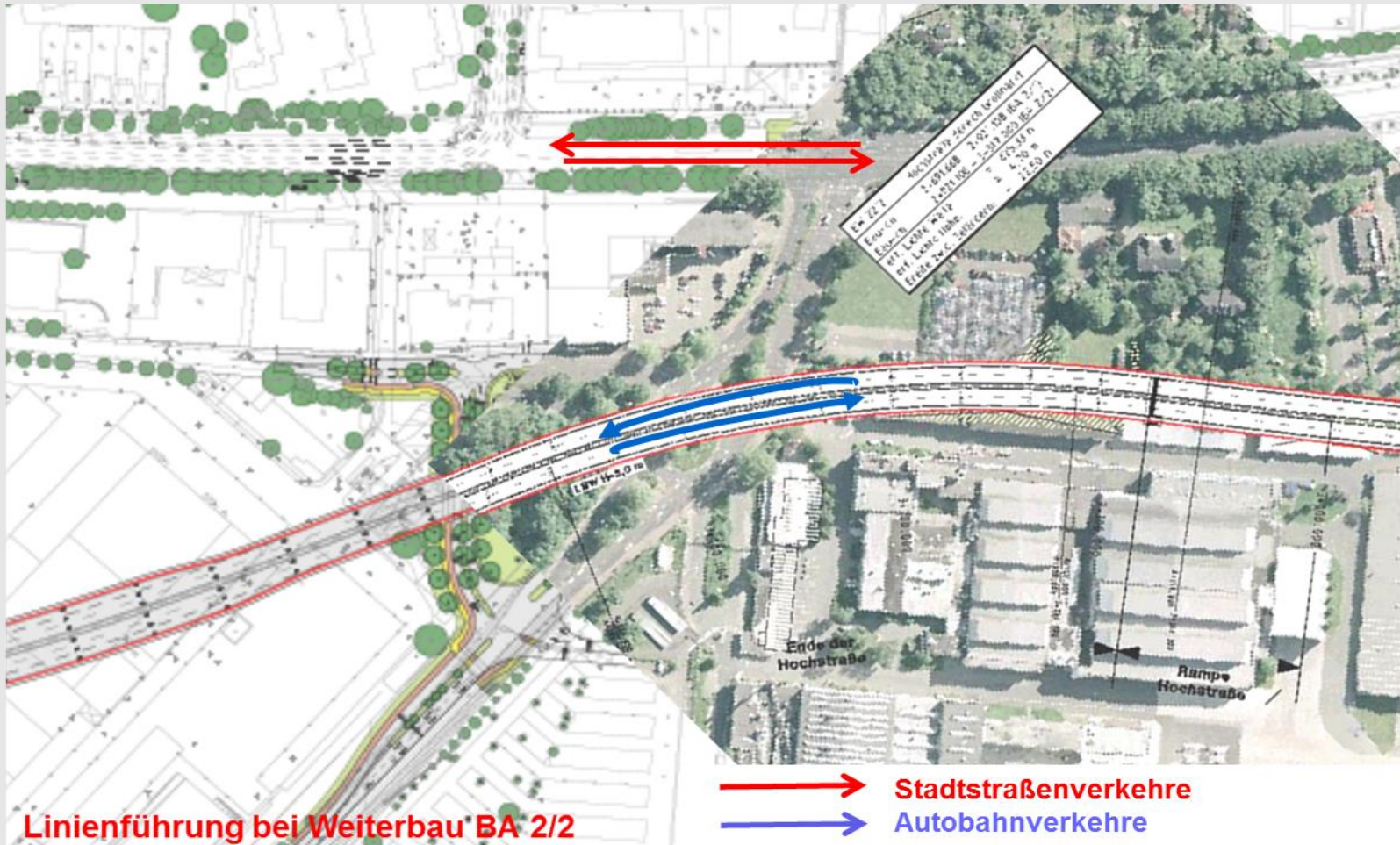
- Stadtauswärts über A 281
- Stadteinwärts über Neuenl. und Georg-Wulf-Str.
- in gelb: An -und Abfahrt AIRBUS-Verkehre

Planfestgestellt
2002

Variante B: Skizzenhafte Darstellung bei Ergänzung um eine zweite provisorische Rampe



Variante C: Beibehaltung des jetzigen Zustandes und Realisierung von pass. Lärmschutz



Verkehrsführung nach Bau des Abschnittes 2/2 der A 281

Auswirkungen der Varianten:

Variante A:

- Zeitbedarf Planung, Baurechtschaffung, Realisierung: ca. 3,5 Jahre
- Kosten ca. 8 Mio. EUR

Variante B:

- Zeitbedarf Planung und Realisierung: ca. 1,5 Jahre
- Kosten ca. 2,5 Mio. EUR

Variante C:

- kein zeitlicher Vorlauf erforderlich
- Kosten < 0,1 Mio. EUR

Geplant: Baurechtschaffung Variante 4SÜD modifiziert: Mai 2015

Kosten zu Lasten Bremens

Realisierung des BA 2/2 mit deutlich weniger Auswirkungen auf den heutigen Verkehrszustand

Punkt 4

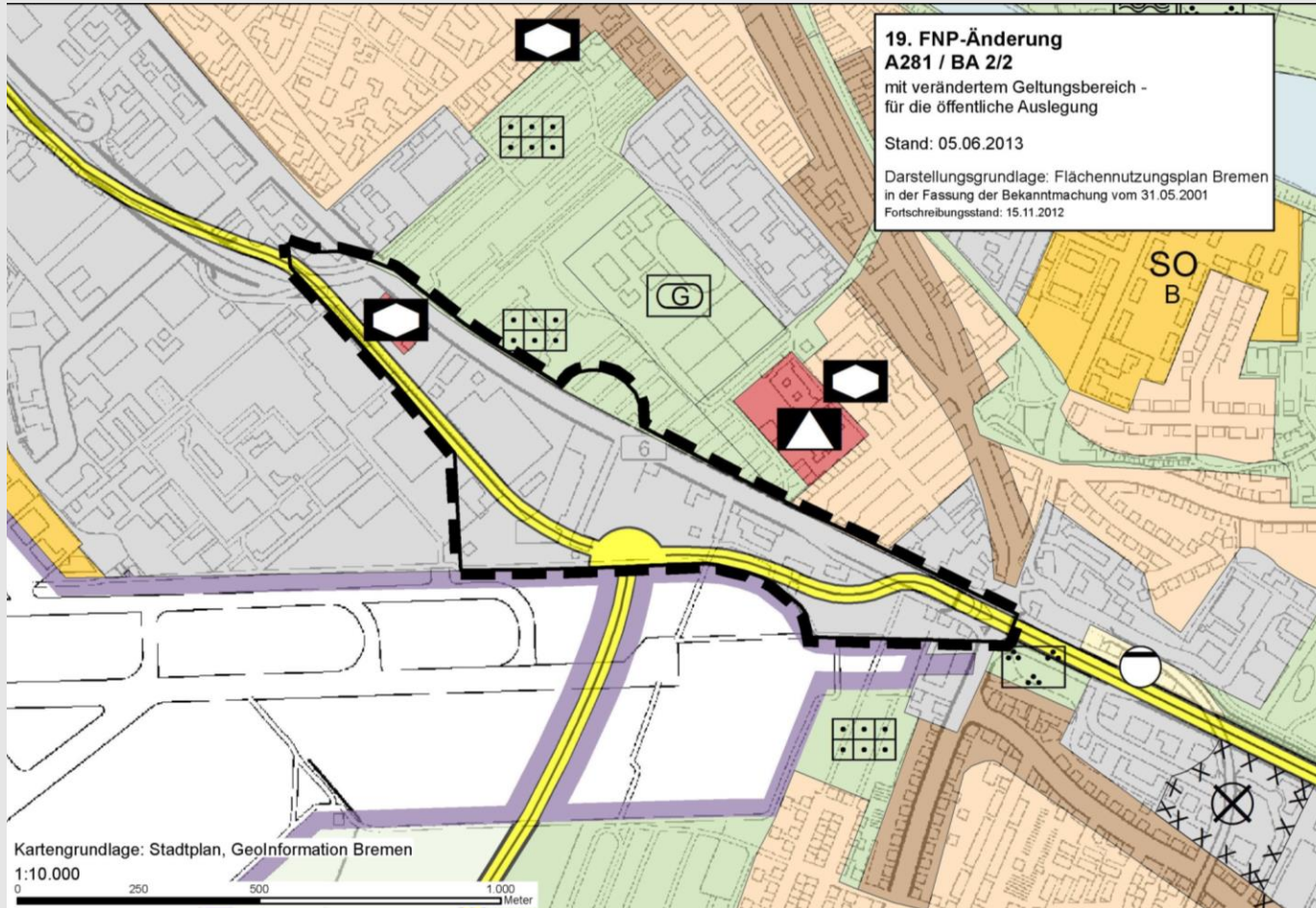
Festlegung der Zu- und Abfahrten des BA 2/2 unter Beteiligung der Beiräte sowie der betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner

Klärung und Festlegung hat stattgefunden

- Beirat Neustadt am 14.03.2013 sowie Fachausschuss Sanierung am 13.11.2013
- Beirat Obervieland am 09.04.2013

Punkt 5

Ablehnung der Umfahrungsvariante im Rahmen des FNP-Änderungsverfahrens

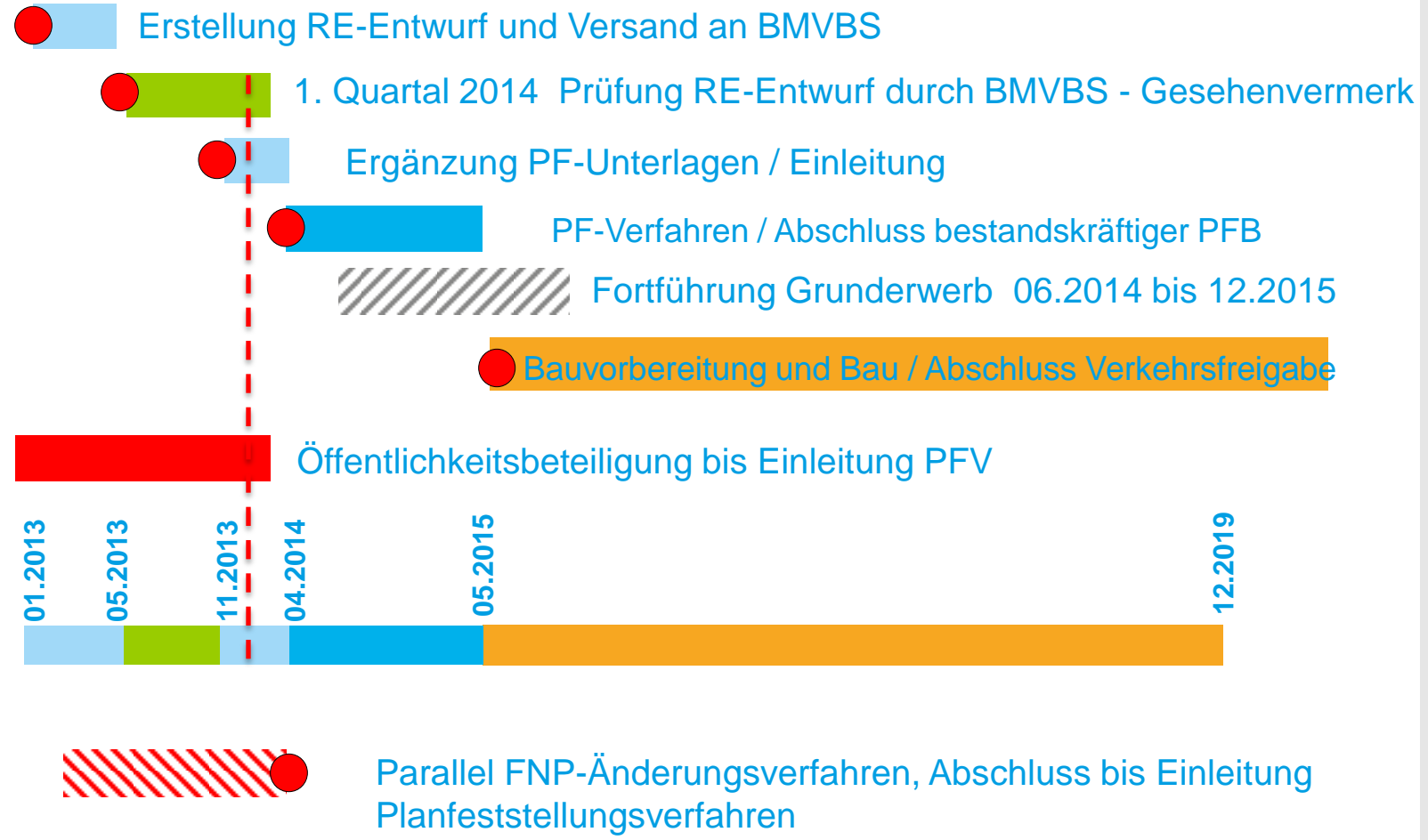


Punkt 6

Erörterung eines einvernehmlichen Ausgleiches mit den haupt-betroffenen Anwohnern

Gespräche wurden bisher geführt. Ergebnisse liegen noch nicht vor

BA 2/2 – Aktueller Zeitplan



Zeitplan