

Abschlussbericht

Runder Tisch II zum Bauabschnitt 2/2 der A 281

Bremen, den 30.04.2011

Annemarie Czichon
Rechtsanwältin & Mediatorin
Am Hulsberg 10
28205 Bremen
Tel.: 0421/59 70 100

Dr. Hans-Christoph Hoppensack
Staatsrat a.D. & Mediator
Herzberger Str. 24
28205 Bremen
Tel. 0421/44 55 67

1. Aufgabe und Ergebnis

Der Runde Tisch ist vom Senat der Freien Hansestadt Bremen eingesetzt worden, nachdem das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) am 24.11.2010¹ den Planfeststellungsbeschluss vom 07.04.2009 für den Bauabschnitt 2/2 der Bundesautobahn A 281 für rechtswidrig erklärt hat.

Der Bauabschnitt 2/2 der A 281 soll eine Verbindung zwischen dem seit Januar 2008 fertig gestellten Teilstück der Bauabschnitte 2+3/1 und der A1 schaffen. Gemeinsam mit dem derzeit in Bau befindlichen BA 3/2 und dem planfestgestellten BA 4 (Weserquerung) soll er den Autobahnring um Bremen schließen.

Laut Senatsbeschluss vom 11.01.11 hatte der Runde Tisch die **Aufgabe**, einen rechtssicheren Vorschlag für eine Umsetzung des Bauabschnittes 2/2 zu erarbeiten, der unter Berücksichtigung der Prüfung einer gemeinsamen Umsetzungsmöglichkeit des Bauabschnittes 2/2 mit der B6n 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 prioritär.

Nach intensiven Beratungen haben sich die Mitglieder des Runden Tisches in ihrer Sitzung am 13.04.11 einvernehmlich für eine Trassenführung entsprechend der **Variante 4SÜD**² ausgesprochen.

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

Diese Variante ist im Laufe der Arbeit des RT entwickelt worden und hat – neben der gewünschten verkehrlichen Wirkung – insbesondere folgende Vorteile:

- Querspange und „Monsterknoten“ sind nicht erforderlich.
- Die Neuenlander Straße wird stark entlastet und kann zu einer 2-spurigen Stadtstraße zurückgebaut werden.
- Es wird weniger in privates Grundstückseigentum eingegriffen als bei den anderen zum Arster Zubringer führenden Varianten.
- Die Beeinträchtigungen während der Bauzeit sind vergleichsweise gering, da ein Eingriff in den bestehenden Verkehr nur während der Anbindung an die vorhandenen Bauwerke erforderlich ist, im übrigen aber parallel gebaut werden kann.
- Verringerung der Lärm- und Schadstoffbelastungen für die Anwohner in Huckelriede. Für die Anwohner im nordwestlichen Bereich der Kattenturmer Heerstraße und der Wolfskuhle können geeignete Lärmschutzmaßnahmen getroffen werden.
- Diese Variante kann – einschließlich entsprechender Baurechtschaffung – zügig (in etwa sieben Jahren) umgesetzt werden und würde somit voraussichtlich eine nur wenige Monate längere Bauzeit erfordern als die „schnellste“ Variante.

¹ Aktenzeichen BVerwG 9 A 13.09 und 14.09

² s. Skizzen Anlage 1 a)

2. Verfahren

2.1.

Der RT setzte sich entsprechend dem Senatsbeschluss vom 11.01.11 aus 23 **Mitgliedern**³ zusammen:

- je 2 Vertreter des Senators für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa sowie des Senators für Wirtschaft und Häfen;
- je 2 Vertreter der Beiräte sowie die Ortsamtsleiter Obervieland und Neustadt;
- 4 Vertreter der „Vereinigung der Bürgerinitiativen Obervieland/Huckelriede für eine menschengerechte A 281“;
- je 2 Vertreter der Handelskammer Bremen und der GVZ-Entwicklungsgesellschaft;
- je 1 Vertreter aller Fraktionen (SPD, CDU, B90/Grüne, Linke) sowie der Gruppe der FDP in der Stadtbürgerschaft

Außerdem haben 2 Vertreter der DEGES⁴ beratend an den Sitzungen des RTs teilgenommen.

Moderiert wurde der RT von Rechtsanwältin & Mediatorin Annemarie Czichon und Staatsrat a.D. Dr. Hans-Christoph Hoppensack.

Der Runde Tisch hat insgesamt 12mal als Plenum sowie in vier Arbeitsgruppensitzungen getagt, in insgesamt über 50 Stunden. Die Plenumsitzungen waren in der Regel öffentlich, die Protokolle und weitere Unterlagen wurden unter www.bauumwelt.bremen.de⁵ veröffentlicht.

Grundlage für die Arbeit des RTs waren im Wesentlichen von der DEGES zur Verfügung gestellte Unterlagen und von den übrigen Beteiligten eingebrachte Materialien und Anregungen. Zur Beurteilung der städtebaulichen Wirkungen wurde ein Vertreter der Stadtplanung (SUBVE) zu den Beratungen der Arbeitsgruppe hinzugezogen.

In die Arbeit des Runden Tisches war ferner das Ergebnis des Gespräches von Herrn Senator Dr. Loske in Berlin einzubeziehen, über das dieser dem RT in der Sitzung am 22.02.11 persönlich berichtet hat: Der Parlamentarische Staatssekretär Ferlemann beim BMVBS⁶ habe ihm in dem Gespräch am 21.02.11 mitgeteilt, dass der Bund vorrangig an einer zügigen leistungsfähigen Anbindung der A 281 an die Bundesautobahn A1 über den Arster Zubringer interessiert ist und keine Übergangslösungen unterstützt. Außerdem werde der Bund nicht die Mehrkosten für die Bremer Vorzugsvariante zur B6n unter dem Flughafen hindurch finanzieren, sondern nur eine aus seiner Sicht wirtschaftlich vertretbare Lösung. Er sicherte hinsichtlich des Bauabschnittes 2/2 eine Prüfung der Bremischen Überlegungen für einen optimierten Lärmschutz durch verlängerte Trog-Tunnel-Lösungen zu.

Und schließlich waren die seit Ende Februar vorliegenden Begründungen der o.g. BVerwG-Entscheidungen durch den RT auszuwerten und zu berücksichtigen.

³ Teilnehmerliste s. Anlage 4

⁴ DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH, Berlin

⁵ außerdem auf den Internetseiten des Beirats Neustadt/Woltmershausen: www.ortsamt-woltmershausen.bremen.de und der BI: www.a281-menschengerecht.de

⁶ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

2.2.

Der RT hat zunächst – ausgehend von den Interessen der unterschiedlichen Beteiligengruppen – Kriterien für die Beurteilung der zu prüfenden Varianten erarbeitet. Dabei waren die im Senatsbeschluss vom 11.01.11 genannten Kriterien einzubeziehen:

- die verkehrliche Wirkung/Wertigkeit insb. im Hinblick auf die zügige Realisierung des Wesertunnels,
- die verkehrliche Wirkung insb. im Hinblick auf die örtliche Belastung,
- die Verzahnung mit den Planungen für eine spätere Realisierung der B6n (5. BA),
- die städtebaulichen Konsequenzen,
- die Anwohnerverträglichkeit,
- die zeitlichen Auswirkungen,
- die Umweltauswirkungen,
- die finanziellen Auswirkungen sowie
- die rechtlichen Einschätzungen.

Insgesamt hat der RT 36 Teilzielfelder benannt, die sieben Haupt-Zielfeldern zugeordnet wurden⁷.

Der RT hat in seiner Sitzung am 10.03. aus den anfänglich vorliegenden zehn Varianten und drei Übergangsvarianten⁸ einvernehmlich zunächst drei Varianten⁹ ausgewählt, die zusammen mit der 0-Variante (Ist-Zustand) näher geprüft werden sollten:

- **Variante 4:** Trassenverlauf auf der Linie der Planfeststellung (2009) ohne Querspange und mit Verlängerung des vorhandenen Tunnel-/Trogbauwerkes um ca. 600m,
- **Variante 5:** ähnlich Variante 4, ohne Trogverlängerung und mit einer Brücke stadtauswärts für die Neuenlander Straße über die Autobahn hinweg,
- **Variante 8:** Kombination von BA 2/2 mit BA 5, BA 2/2 bis Knoten Hornbach, Auf-/Abfahrten zur Neuenlander Str. über Hornbachgelände, Flughafenunterquerung wie Bremer Vorzugsvariante zum BA 5/B6n Richtung Brinkum.

Nach Vorliegen der **Variante 4SÜD** hat sich das Plenum am 30.03. ebenfalls einvernehmlich für die Prüfung auch dieser Variante ausgesprochen.

In der am 10.03. vom Plenum eingesetzten Arbeitsgruppe wurden die einzelnen Zielfelder nach Ermittlung der erforderlichen Daten bewertet. Die Bewertung erfolgte in einer Skala von fünf Stufen: „++“ für sehr gute Zielerreichung, „+“ für Verbesserung, „o“ für neutrale Wirkung gegenüber der 0-Variante, „-“ für leichte Verschlechterung und „--“ für sehr schlechte Zielerreichung. Das Tableau mit den Einzelbewertungen liegt diesem Bericht bei¹⁰.

Ein Vergleich der Varianten 4, 4SÜD und 5 einerseits und der Variante 8 andererseits war bei mehreren Teilzielfeldern nur sehr eingeschränkt möglich: Die drei erstgenannten Varianten sehen die in

⁷ s. Anlage 5 (Bewertungsmatrix)

⁸ s. Protokoll vom 16.02.11, S. 3

⁹ s. Anlagen 1 b-d)

¹⁰ S. Anlage 5

dem Senatsbeschluss vom 11.01.11 als prioritär bezeichnete bauliche Anbindung an den Autobahnzubringer Arsten vor. Demgegenüber beinhaltet die Variante 8 einen 5. BA (entsprechend der Bremer Vorzugsvariante zur B6n), schließt in Richtung Süden an die Anschlussstelle Brinkum an und sieht zum Autobahnzubringer Arsten eine Verkehrsführung über die Neuenlander Straße vor. Diese Problematik wurde u.a. bei verschiedenen verkehrlichen Wirkungen, der Flächeninanspruchnahme sowie den Kosten ausführlich diskutiert.

3. Zu den Varianten

Alle vier geprüften Varianten gehen von einer Umsetzung der Bremer Vorzugsvariante zur B6n aus, bei der Variante 8 ist die Flughafenunterquerung Bestandteil der Variante, evtl. als 5. Bauabschnitt der A 281. Alle Varianten verzichten auf eine Querspange und den so genannten „Monsterknoten“.

3.1. Variante 4

Diese Variante hätte insbesondere den Nachteil, dass während der Bauzeit für mehrere Jahre eine Querspangen-ähnliche Baustellenumfahrung zur Kattenturmer Heerstraße erforderlich wäre, die sowohl die Verkehrsteilnehmer als auch v.a. die Anwohner (sowohl in Huckelriede als auch an der Kattenturmer Heerstraße) nach Auffassung des RTs unnötig und unzumutbar belasten würde. Zudem wäre sie voraussichtlich deutlich teurer als die Variante 4SÜD.

3.2. Variante 5

Variante 5 ist als einzige im aktuellen Kostenrahmen realisierbar, hat jedoch eine Reihe gravierender Nachteile: Sie würde zu einer weiteren Verschlechterung der städtebaulichen Situation eines ohnehin stark belasteten Stadtteils führen. Dies gilt insbesondere hinsichtlich der visuellen Wirkungen des vorgesehenen Brückenbauwerks, die mit den aktuellen Bemühungen um eine städtebauliche Aufwertung des Ortsteils Huckelriede im Rahmen eines ausgewiesenen Sanierungsgebietes („Tor zur Neustadt“) schwerlich vereinbar wären.

Zudem schneidet diese Variante sowohl bei den Umweltauswirkungen als auch hinsichtlich der Anwohnerverträglichkeit schlechter als die anderen Varianten ab. Außerdem könnte der Erhalt des Wohnhauses Neuenlander Str. 131 nicht sicher gestellt werden.

In Summe erfüllt diese Variante somit nach Auffassung fast aller Beteiligten am RT die Anforderungen des Senatsbeschlusses vom 11.01.11 nicht in erforderlichem Maße.

3.3. Variante 8

Variante 8 steht nicht im Einklang mit dem rechtsverbindlichen Bundesverkehrswegeplan des Bundes, der für eine Umsetzung entsprechend geändert werden müsste. Ob eine solche Änderung überhaupt erfolgreich sein könnte, war nicht zu entscheiden. Sicher war jedoch eine erhebliche und nicht kalkulierbare zeitliche Verzögerung bei der weiteren Realisierung der A 281 einschließlich des Westtunnels, mit entsprechenden Risiken hinsichtlich der wirtschaftsstrukturellen Entwicklungen in den

bremischen Gewerbegebieten links der Weser. Mit der Feststellung des BMVBS, dass eine alleinige Finanzierung dieser Trassenführung durch den Bund nicht infrage kommt, und weil eine Mitfinanzierung durch das Land Bremen angesichts der Haushaltslage nicht darstellbar wäre, ist eine Umsetzung dieser Variante zudem wenig realistisch.

Variante 8 war am RT daher ebenfalls nicht konsensfähig, auch wenn sie zum Beispiel auf der gesamten Strecke abseits von Wohn- und Siedlungsräumen verläuft und bei Betrachtung der städtebaulichen, verkehrlichen und Umwelt-Auswirkungen geringfügig besser als die Variante 4SÜD (und deutlich besser als die Varianten 4 und 5) bewertet wurde.

3.4. Variante 4SÜD

Die Variante 4SÜD wurde als einzige in allen Zielfeldern gleichermaßen positiv und durchgehend als beste oder zweitbeste Variante bewertet. Ihre wesentlichen Vorzüge sind eingangs bereits genannt worden.

Gegenüber dem bisher genehmigten Kostenrahmen ergeben sich zwar Mehrkosten in Höhe von netto rund 25 Millionen Euro, der RT ist jedoch der Auffassung, dass die Mehrkosten in Abwägung der entscheidungsrelevanten Kriterien und angesichts des hohen Zielerreichungsgrades der Variante 4SÜD vertretbar sind, um das Projekt A 281 zügig und rechtssicher zu realisieren.

Für eine nicht allein finanzielle Betrachtungsweise spricht im Übrigen die große Chance, das GVZ nunmehr endlich in weitgehendem Einvernehmen aller erreichbaren bremischen öffentlichen und privaten Belange zügig an die A 1 anzubinden. Zugleich reflektiert diese Trassenwahl das Interesse des Bundes, zügig die Voraussetzungen für die angestrebte Privatfinanzierung des Wesertunnels bei Seehausen zu schaffen.

Sie wird daher – trotz unterschiedlicher Ausgangsinteressen – von allen Mitgliedern des RTs getragen.

Im Folgenden begründen die Beteiligengruppen ihre Entscheidung für die Variante 4SÜD aus Sicht der durch sie vertretenen Interessen:

3.4.1. Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa

„Die Variante 4SÜD stellt für den Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa unter den gegebenen fachlichen, politischen und rechtlichen Voraussetzungen die Optimallösung zum Anschluss der A 281 an die A1 über den Arster Zubringer dar. Besonders hervorzuheben ist dabei die zügige Umsetzungsmöglichkeit der Variante 4SÜD, sowie die erheblichen Verbesserungen im Lärmschutz für die Anwohnerinnen und Anwohner und eine mögliche Verringerung der Inanspruchnahme von Privateigentum“.

3.4.2. Senator für Wirtschaft und Häfen

„Der Senator für Wirtschaft und Häfen sieht im Votum des Runden Tisches für die Variante 4SÜD eine sehr gute Basis, um die A 281 zu realisieren und so den Autobahnring um Bremen zu schließen. Dies schafft die erforderliche Perspektive für die Unternehmen insbesondere im GVZ und der Airportstadt. Das Votum schafft zudem die Voraussetzung, nun kurzfristig die Gespräche mit dem Bund bezüglich der erforderlichen Grundstückankäufe wieder aufzunehmen. Zügig zu klären sind nun mit dem Bund die offenen Fragen bezüglich der Finanzierung dieser Bundesautobahn. Weiter ist zu prüfen, ob und wie der weitere Planungsprozess zu beschleunigen ist, um die Realisierung des Projektes schneller zu erreichen, als es der bislang vorliegende Zeitplan vorsieht.“

3.4.3. Ortsamtsbeirat Obervieland

„Der Beirat Obervieland hat in seinem Beschluss am 12.04.11 seinen Mitgliedern am RT empfohlen, sich bevorzugt für die Variante 8 einzusetzen. Da deren Umsetzung insbesondere aus planungsrechtlichen Gründen nicht möglich ist, spricht er sich für eine Weiterverfolgung der Variante 4SÜD aus. Durch diese Variante werden nach seiner Auffassung die Belange der Anwohner am ehesten berücksichtigt.“

Unabhängig vom aktuell vorliegenden einvernehmlichen Arbeitsergebnis des Runden Tisches wird festgestellt, dass wesentliche Kritikpunkte der ursprünglichen Planungen zur A 281 – BA 2/2 bereits in einer gemeinsamen Stellungnahme der Beiräte und Ortsamtsleiter Neustadt und Obervieland vom 3. Januar 2008 thematisiert wurden.

Im Rahmen der zu planenden Auf- und Abfahrten wird sich der Beirat als TÖB¹¹ für eine lärmoptimierte Umsetzung einsetzen. Abschließend geht der Beirat davon aus, dass im Laufe der weiteren Planungen der Lärmschutz für den Autobahnzubringer Arsten nach der 16. BImSchV¹² angepasst wird.“

3.4.4. Ortsamtsbeirat Neustadt

„Der Beirat Neustadt hat mit Beschluss vom 16.12.2010 seinen Vertretern am RT empfohlen, sich bevorzugt für die Variante 8 einzusetzen. Da deren Umsetzung insbesondere aus rechtlichen und Kostengründen aber auf absehbare Zeit nicht möglich erscheint, spricht der Beirat Neustadt sich für eine Realisierung der Variante 4SÜD als bestmöglicher Alternative aus. Dieser Sichtweise hat er mit einstimmigem Beschluss am 12.04.2011 Ausdruck verliehen. Durch die Variante 4SÜD werden nach seiner Auffassung die Belange der Anwohner mit Abstand am ehesten berücksichtigt. Ebenso wird den städtebaulichen Anforderungen an eine verträgliche Planung im Einzugsbereich der Neustadt mit dieser Variante am weitest gehenden Rechnung getragen.“

¹¹ Träger öffentlicher Belange

¹² Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

3.4.5. Vereinigung der Bürgerinitiativen Obervieland/Huckelriede für eine menschengerechte A 281

„Für die Vereinigung der Bürgerinitiativen ist die Variante 8 als Autobahn abseits der Wohngebiete mit Tunnel unter dem Flughafen hindurch zur A 1 nach Brinkum weiterhin die zukunftsfähigste Lösung. Sie schafft zusätzliche Kapazitäten für den Verkehr und entlastet die Menschen in Huckelriede und ganz Obervieland. Sie wird aber – wenn überhaupt – erst in 15 Jahren zu realisieren sein. Wir respektieren, dass andere Beteiligte darauf nicht warten wollen und können.“

Von allen Varianten zum Anschluss an den Zubringer Arsten ist die Variante 4SÜD in der am Runden Tisch erarbeiteten Form die beste. Mit den zusätzlichen 400 Meter Tunnel und 200 Meter Trog entlastet sie die Menschen im Wohngebiet Huckelriede, schafft positive städtebauliche Perspektiven im Bereich der Neuenlander Straße und ermöglicht den Erhalt des historischen Bauernhofes Plate.

Der Runde Tisch hat unter den gegebenen finanziellen und rechtlichen Rahmenbedingungen mit der Variante 4SÜD einen ausgewogenen Kompromiss gefunden. Das Bundesverwaltungsgericht fordert zusätzlich weitere Abwägungen und Prüfungen:

- ob für eine Übergangszeit bis zur Realisierung des 5. Bauabschnitts als B 6n zur A 1 nach Brinkum der Verkehr, wie im Planfeststellungsbeschluss für den Bauabschnitt 2.1 vorgesehen, weiter über die Neuenlander Straße geführt werden könnte und
- welche Rückwirkungen sich aus den verschiedenen denkbaren Anschlussmöglichkeiten der B 6n auf die öffentlichen und privaten Belange ergeben, ob z.B. weiteres Grundeigentum in Anspruch genommen werden muss und wie sich die Lärm- und Schadstoffbelastungen verändern.

Das muss im gesetzlich vorgesehenen Planfeststellungsverfahren für den Bauabschnitt 2.2 erfolgen.“

3.4.6. Handelskammer Bremen

„Aus Sicht der Handelskammer erfüllt die vom Runden Tisch im Konsens entwickelte und vorgeschlagene Variante 4SÜD in einem hohen Maße die zentralen Anforderungen des Senats an eine möglichst zügig zu realisierende, anwohnerverträgliche und zugleich leistungsfähige ampelfreie Autobahnbindung an den Zubringer Arsten. Im Variantenvergleich stellt sie 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 4SÜD trägt zudem der überragenden strukturpolitischen Bedeutung eines kompletten Autobahnringes A 281 Rechnung, indem sie die zügige Realisierung des Wesertunnels (Investorensuche) unterstützt und den Unternehmen im GVZ sowie der Airportstadt Perspektiven und konkrete Entwicklungsmöglichkeiten am Standort Bremen verschafft.“

3.4.7. GVZ-Entwicklungsgesellschaft

„Die Güterverkehrszentrumsentwicklungsgesellschaft Bremen (GVZe) begrüßt, dass mit der Variante 4SÜD eine von allen Beteiligten getragene Lösung für eine ampelfreie, 4 spurige Anbindung des GVZ an die A1 über den Autobahnzubringer Arsten gefunden wurde. Hiermit wurden zugleich notwendige Voraussetzungen für den Ringschluss der A 281 (Weserquerung) gelegt.“

Mit 150 Unternehmen, 8.000 Mitarbeitern und mehreren 100 Millionen Euro Investitionen hat das GVZ nach 25 Jahren Wartezeit Planungssicherheit in Bezug auf die A 281 verdient. Das GVZ fordert jetzt die schnellstmögliche Realisierung des Ringschlusses A 281 zur Sicherstellung zukünftiger Wettbewerbsfähigkeit und damit weiter wachsender Mitarbeiterzahlen im GVZ. Die GVZe fordert Bund und Land auf jetzt sofort die notwendigen Maßnahmen zur Ausfinanzierung einzuleiten. Sollte es hier zu unüberwindbaren Engpässen kommen, muss Variante 5 als ‚Plan B‘ weiter Bestand haben. Insgesamt muss eine finale Realisierung des Ringschlusses stets priorisiert werden.“

3.4.8. SPD-Fraktion in der Stadtbürgerschaft

„Die SPD-Bürgerschaftsfraktion unterstützt die vom Runden Tisch einstimmig vorgeschlagene Variante 4-SÜD. Sie sichert die schnellstmögliche Anbindung der A 281 an die A 1 über den Arster Zubringer. Während der Bauzeit findet nur eine minimale Beeinträchtigung des Verkehrs statt. Zudem entfallen „Monsterknoten“ und Querspange. Die Nutzung von Privatgrundstücken wird auf ein Mindestmaß beschränkt. Von allen am Runden Tisch gemeinsam geprüften Varianten schafft daher die Variante 4-SÜD den besten Ausgleich zwischen den Interessen der Bürgerinnen und Bürger der Neustadt und Obervielands sowie der Bremer Wirtschaft.“

Die SPD freut sich über die Einigung aller Beteiligten des Runden Tisch und begrüßt die praktischen Vorteile der neu entwickelten Variante 4-SÜD. Die Einigung eröffnet darüber hinaus eine konkrete Perspektive für den Lückenschluss des Bremer Autobahnringes mit dem Bau der Weserquerung. Damit wird der Arbeitsauftrag des Senats für den Runden Tisch wie im Einsetzungsbeschluss formuliert erfüllt“.

3.4.9. CDU-Fraktion in der Stadtbürgerschaft

„Die CDU begrüßt die vom RT einvernehmlich entwickelte Variante 4SÜD und macht sich für deren schnelle Umsetzung stark. Nach kontroversen Diskussionen konnte ein für alle Beteiligten tragfähiger Kompromiss gefunden werden. Das ist ein außerordentlich bemerkenswertes Ergebnis, mit dem anfangs nicht zu rechnen war. Die CDU hat sich für diese Variante ausgesprochen, weil sie anwohnerverträglicher ist, die bauzeitlichen Eingriffe reduziert werden und die Investitionskosten geringer ausfallen.“

Wichtig ist nun eine schnelle Umsetzung, um die drohende Abwanderung von Speditionen aus dem Güterverkehrszentrum und den Verlust von Arbeitsplätzen abzuwenden. Seit Jahrzehnten warten die dort ansässigen Unternehmen auf den Ringschluss der A281. Jetzt müssen die noch offenen Fragen, insbesondere zur Finanzierung, zügig geklärt werden. Denn der Kompromiss wird erst zum Erfolg, wenn auch der Bund die Lösung mittragen kann. Der RT zum BA 2/2 könnte auch Vorbild sein, um im Bereich der Weserquerung einer gerichtlichen Auseinandersetzung vorzuzuwirken.“

3.4.10. Fraktion der GRÜNEN/Bündnis 90 in der Stadtbürgerschaft

"Die Fraktion der Grünen spricht sich für die Variante 4SÜD aus, da sie die Gewähr für eine schnellstmögliche Verknüpfung der bisher bestehenden Teilstücke der A281 mit einem unter den bestehenden Umständen Höchstmaß an Anwohnerfreundlichkeit bietet. Vor allem der Verzicht auf die Querspange zur Kattenturmer Heerstraße und den so genannten Monsterknoten vor Huckelriede war uns wichtig. Ebenfalls sehr wichtig war den Grünen der Erhalt der Gebäude und des wesentlichen Teils der Grundstücke der Familien Wähmann und Dr. Plate. Auch die Führung der Trasse in einem langen Tunnel und Trog, sowie die geringeren Beeinträchtigungen des Verkehrs und der Anwohner während der Bauzeit haben für die Grünen den Ausschlag gegeben. Verkehrspolitisch entscheidend für die Betriebe im GVZ, in der Airportstadt, aber auch die gesamte Bremische Wirtschaft ist die schnellstmögliche Anbindung an die A1 und somit der Grundstein für den endgültigen Ringschluss der A281."

3.4.11. Fraktion der LINKEN in der Stadtbürgerschaft

„Die Fraktion DIE LINKE begrüßt die nun herbeigeführte Einigung auf die Variante 4SÜD.

Für sie sprechen folgende Gründe:

- Mit der vorliegenden Lösung kann die umstrittene Querspange endlich entfallen.
- Ebenso wird der kostspielige „Monsterknoten“ überflüssig.
- Die für den Weiterbau anfallenden Grundstücksenteignungen werden auf das absolute Minimum zurückgeführt.
- Für die Bürgerinnen und Bürger des Ortsteils Huckelriede wird die Belastung durch Lärm und Schadstoffe deutlich verringert.
- Durch die relativ „kurze“ Bauzeit wird die Belastung der Anwohner auf ein unumgängliches Ausmaß reduziert.
- Eine spätere Realisierung der Bremer Vorzugsvariante B6n (Untertunnelung der Landebahn des Flughafens zur Verbindung mit der AS Bremen/Brinkum (A 1) bleibt auch nach der Realisierung der Variante 4SÜD möglich.“

3.4.12. Gruppe der FDP in der Stadtbürgerschaft

„Die FDP in der Bremischen Bürgerschaft hat sich in Bezug auf den Bau der A 281 von Beginn an für eine günstige, schnelle und anwohnerverträgliche Variante ausgesprochen, ohne Querspange und Knoten. Die Fertigstellung und die Anbindung an das GVZ sind überfällig. Bei der nun getroffenen Entscheidung für die Variante 4SÜD wird den Interessen der Anwohner am besten Rechnung getragen. Auch ist bei dieser Variante nur mit kurzen Störungen des laufenden Verkehrs durch die Bautätigkeiten zu rechnen.

Die FDP hätte sich gewünscht, dass die Fertigstellung der A 281 schon viel früher abgeschlossen worden wäre. Höchst bedauerlich ist, dass sich die Rampe als Auf- und Abfahrt zur Neuenlander Str. in diesem Verfahren nicht durchsetzen ließ. Deshalb bedeutet diese Lösung keine Entlastung der Gartenstadt Süd, insbesondere des Neuenlander Rings. Hier bedarf es auch weiterhin neuer Gedanken und Planungen. Außerdem darf der Lärmschutz in Arsten nicht aus den Augen verloren werden. Gleichzeitig ist die Anbindung in Richtung Brinkum auch mit dieser Variante nicht gelöst und, wegen

der hohen Kosten, sicher in weitere Ferne gerückt. Diese Anbindung an die A 1 in Brinkum ist nach Auffassung der FDP nur im Rahmen der sogenannten Vorzugsvariante realisierbar.

Der Runde Tisch hat eine finanziell tragbare und anwohnerverträgliche Variante vorgelegt. Die Verantwortlichen in Bürgerschaft und Senat müssen nun durch Änderung des Flächennutzungsplans und Verhandlungen mit dem Bund sicherstellen, dass diese möglichst schnell gebaut wird.“

3.4.13. Abwägung

Die von den Beteiligten vorgetragenen Voten sind einer umfassenden Abwägung zu unterziehen, die sich auch am Maßstab des § 1 Abs. 5 Baugesetzbuch zu orientieren hat:

„Die Bauleitpläne sollen eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt, und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung gewährleisten. Sie sollen dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern und die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln, auch in Verantwortung für den allgemeinen Klimaschutz, sowie die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild baukulturell zu erhalten und zu entwickeln.“

Dies führt unter den zum Zubringer Arsten führenden Varianten 4, 5 und 4SÜD zu einer eindeutigen Präferenz der Variante 4SÜD:

Diese Variante ermöglicht eine **nachhaltige städtebauliche Entwicklung**, weil sie weniger als andere Varianten in die gewachsene Struktur des Stadtgebietes eingreift und gleichzeitig durch die verkehrliche Entwicklung u.a. die Entwicklung der Wirtschaftsräume GVZ und Airportstadt fördert.

Die Variante 4SÜD berücksichtigt die **sozialen Anforderungen**, weil sie im geringstmöglichen Umfang bestehende Wohnverhältnisse beeinträchtigt und durch die Förderung der Wirtschaftsräume GVZ und Airportstadt nahegelegene Arbeitsverhältnisse sichern hilft. Damit werden zugleich auch die wirtschaftlichen Anforderungen erfüllt. Den wirtschaftlichen Anforderungen entspricht auch die gegenüber anderen Varianten verhältnismäßig kurze Realisierungsphase.

Da die Variante 4SÜD allen Zielbestimmungen des § 1 Abs. 5 Baugesetzbuch am ehesten entspricht, sind diese Ziele in bestmöglichen Einklang gebracht, und sie gewährleistet dadurch auch eine **sozialgerechte Bodennutzung**.

4. Ausblick

Der Vorschlag des Runden Tisches bezieht sich auf ein Trassen-Konzept. Detailfragen, wie z.B. der genaue Verlauf von Auf- und Abfahrten sowie geeignete Lärmschutzmaßnahmen sind Gegenstand der weiteren Bauplanung.

Der Flächennutzungsplan ist durch die Bremische Stadtbürgerschaft auf der Grundlage des Arbeitsergebnisses des Runden Tisches zu ändern.

Der RT erwartet eine klare Festlegung des Senats und der Bremischen Bürgerschaft, die finanziellen, politischen und organisatorischen Voraussetzungen zur zügigen Umsetzung der empfohlenen Variante 4SÜD zu schaffen.

Mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sind unverzüglich Gespräche über die Umsetzung der vom RT erarbeiteten Variante aufzunehmen¹³.

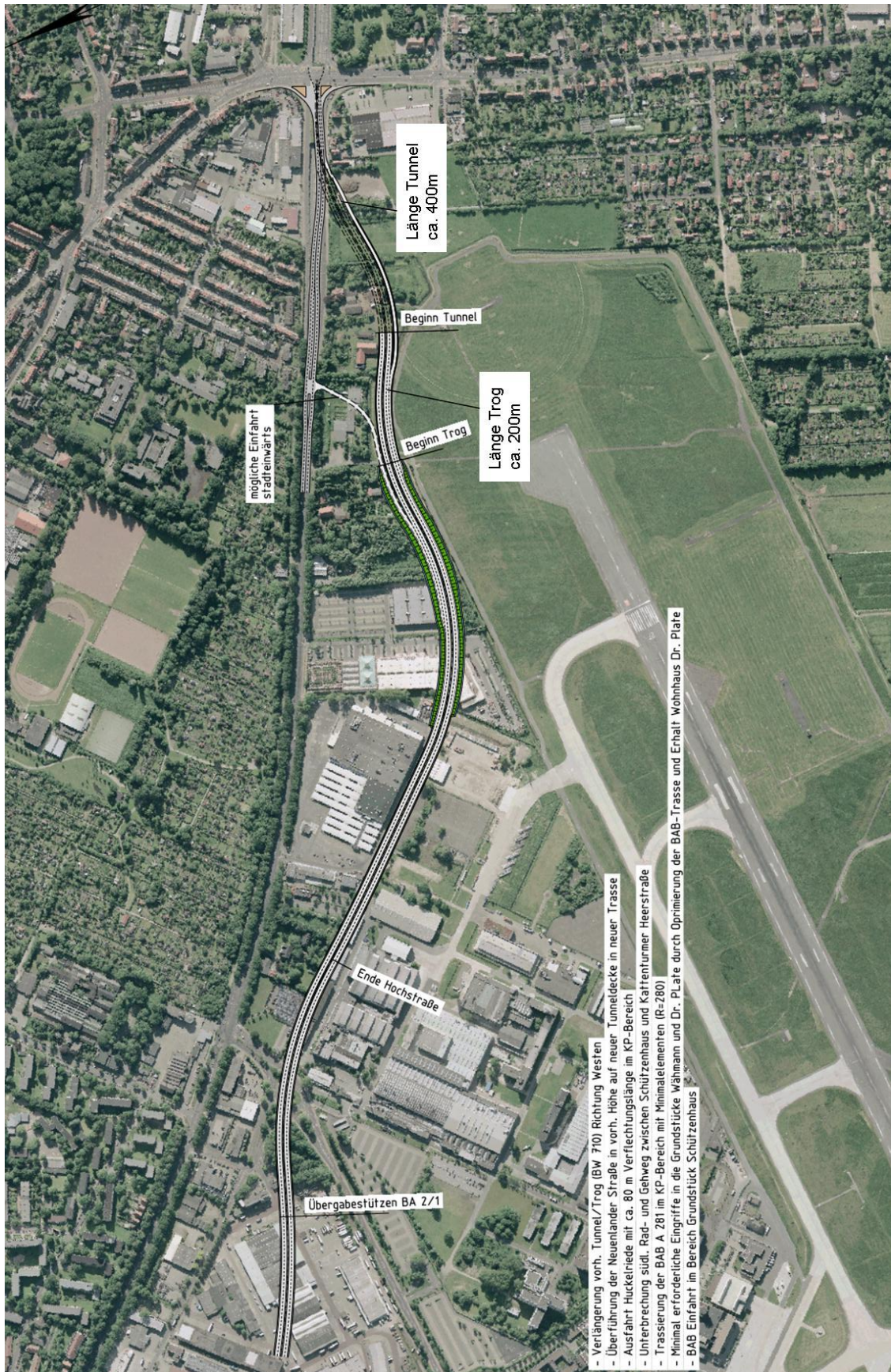
5. Fazit

Es ist dem Runden Tisch mit dem vorgelegten Ergebnis gelungen, trotz sehr unterschiedlicher Interessenlagen innerhalb von drei Monaten einen einstimmig beschlossenen Vorschlag für den Bauabschnitt 2/2 der A 281 zu erarbeiten. Dieser positive Ausgang der Beratungen ist im Vorfeld vielfach nicht für möglich gehalten worden. Umso mehr gilt es nun, die geschaffene Möglichkeit konsequent zu nutzen, eine über viele Jahre heftig umstrittene Infrastrukturmaßnahme zügig und weitgehend einvernehmlich zu realisieren.

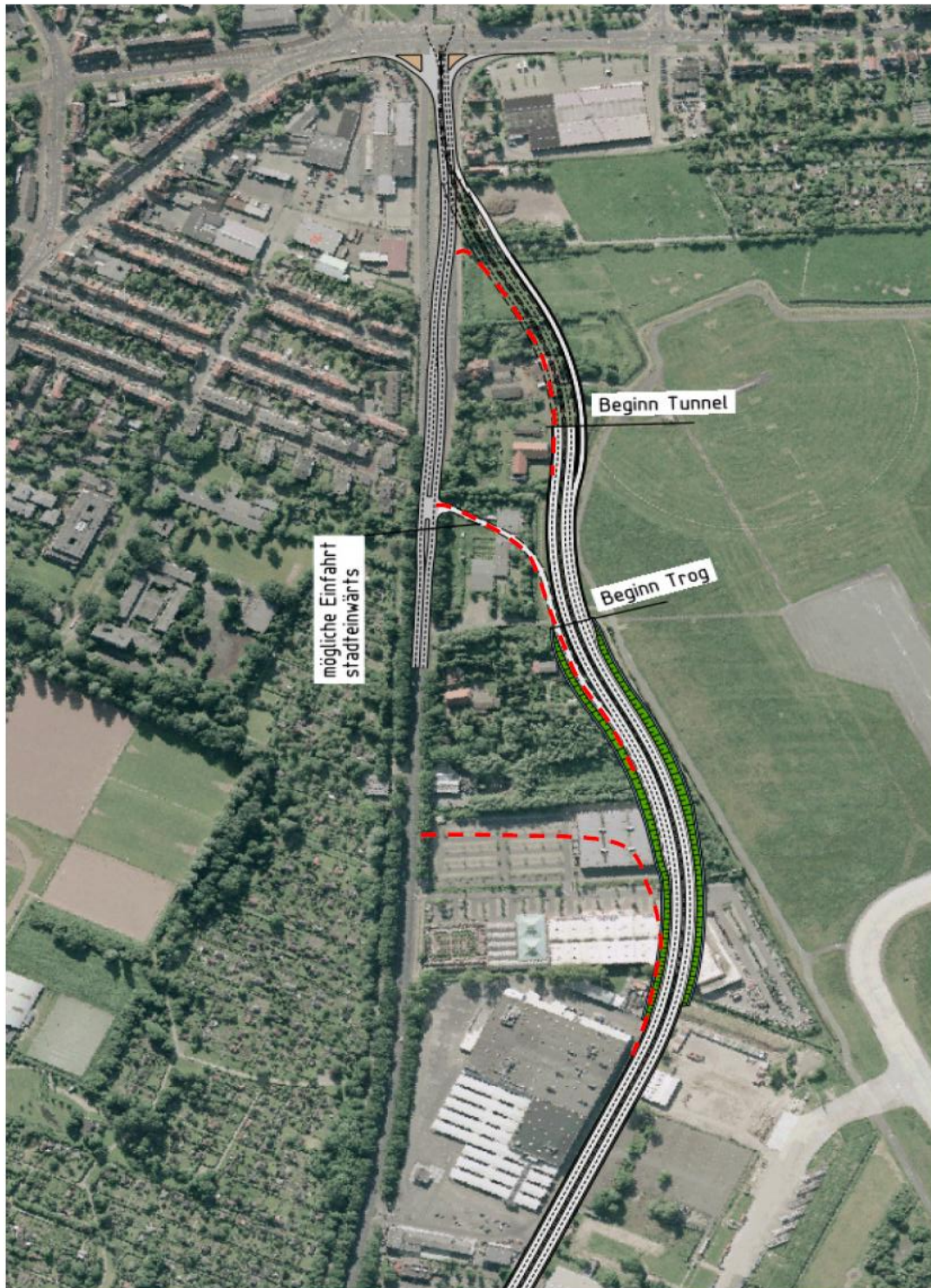
Die Moderatoren bedanken sich bei allen Beteiligten am Runden Tisch für ihr Engagement, für die Disziplin und für die große Geduld beim einander Zuhören und für die Bereitschaft, aufeinander zuzugehen. Ein besonderer Dank gilt den Vertretern der DEGES, ohne deren vielfältige Unterstützung der Runde Tisch nicht so erfolgreich hätte arbeiten können.

¹³ s. Erklärung der Moderatoren vom 15.04.11, Anlage 2

Anlage 1: a) Skizzen der Variante 4SÜD:

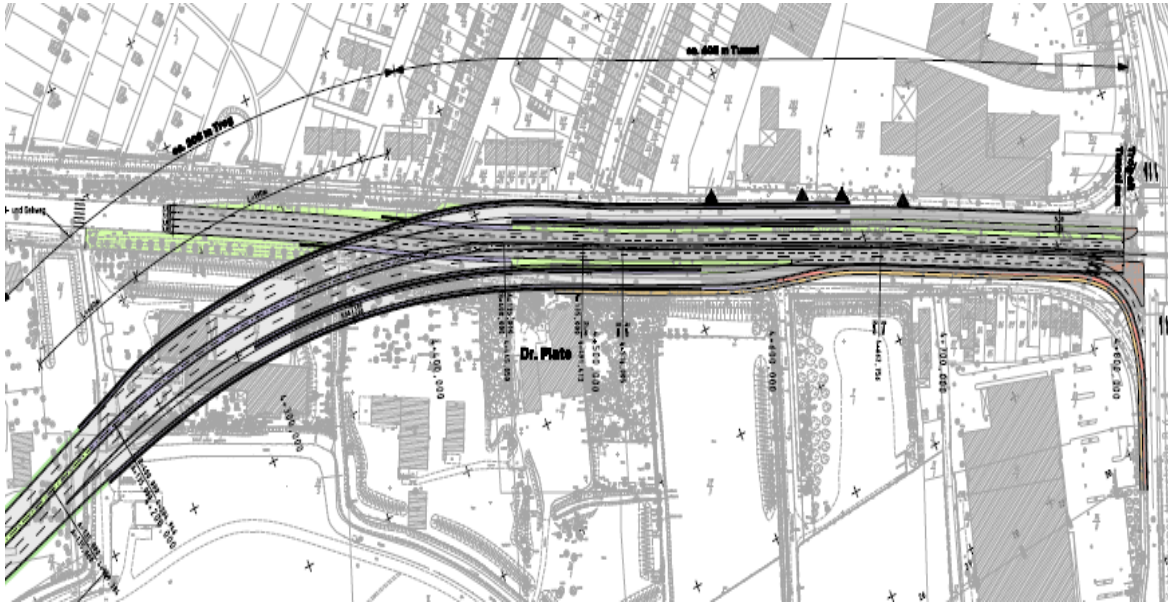


(Fortsetzung Anlage 1a):) **4SÜD mit 3 möglichen Auffahrten** (alternativ; rot eingezeichnet):



(Fortsetzung Anlage 1)

b) Skizze der Variante 4:



c) Skizze der Variante 5:



d) Skizze der Variante 8:



Anlage 2: Erklärung der Moderatoren des Runden Tisches zum Bauabschnitt 2/2 der A281**Der Runde Tisch spricht sich einvernehmlich für die Variante 4SÜD für den Bauabschnitt 2/2 der A281 aus.**

Grundgedanke der in der Anlage dargestellten Variante ist es, durch eine Vertunnelung im Bereich Huckelriede die Neuenlander Straße in ihrem heutigen Höhenverlauf nicht ändern zu müssen. Damit kann auf den so genannten "Monsterknoten" verzichtet werden. Auch die umstrittene Querspange wird mit der am Runden Tisch erarbeiteten Variante nicht gebaut werden. Zudem besteht die Chance, die Inanspruchnahme von Privatgrundstücken für den Bau der Autobahn maßgeblich zu verringern.

Mit der von allen Mitgliedern des Runden Tisches getragenen Variante 4SÜD entspricht der Runde Tisch seiner sich aus dem Beschluss des Senats der Freien Hansestadt Bremen vom 11. Januar 2011 ergebenden Aufgabe, "einen rechtssicheren Vorschlag für die weitere Planung und Umsetzung des Bauabschnittes 2/2 der A 281 zu erarbeiten, der unter Berücksichtigung der Prüfung einer gemeinsamen Umsetzungsmöglichkeit der Bauabschnitte 2/1 und 2/2 mit der B 6n die Voraussetzungen für eine anwohnerverträgliche und zügige Schließung des Autobahnringes schafft."

Der Runde Tisch empfiehlt der Stadtbürgerschaft der Freien Hansestadt Bremen, den Flächennutzungsplan nach den Vorgaben des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts so zu verändern, dass eine Realisierung der von ihm erarbeiteten Variante möglich wird. Das setzt voraus, dass zuvor mit dem Bund Klarheit über die Realisierung der Variante 4SÜD erzielt worden ist.

Gleichzeitig erwartet der Runde Tisch eine klare Festlegung des Senats und der Bremischen Bürgerschaft, eventuelle finanzielle, politische und organisatorische Voraussetzungen zur zügigen Umsetzung der erarbeiteten Variante zu schaffen. Dazu gehört vor allem die Aufnahme von Gesprächen auf hoher politischer Ebene mit den Entscheidungsträgern beim Bund.

Der Runde Tisch geht davon aus, dass der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa auch auf fachlicher Ebene unverzüglich Gespräche zur Umsetzung der Variante 4SÜD mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung aufnimmt.

Bezüglich der B6n 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. Er erwartet von Bürgerschaft und Senat eine politische Bekräftigung dieser Festlegung.

Die Moderatoren bedanken sich bei allen Beteiligten am Runden Tisch für die unendliche Mühe und für die große Geduld beim Einander zuhören und für die Bereitschaft, aufeinander zuzugehen. Ein großer Dank gilt den Vertretern der DEGES, ohne deren vielfältige Unterstützung der Runde Tisch nicht so erfolgreich hätte arbeiten können.

Bremen, den 15.04.11

Annemarie Czichon
Rechtsanwältin & Mediatorin

Dr. Hans-Christoph Hoppensack
Staatsrat a.D.

Anlage 3: Geschäftsordnung für den Runden Tisch Bauabschnitt 2/2 der A 281
(beschlossen am 18.01.2011)

- 1.) Der Runde Tisch (RT) hat die Aufgabe, bis Ende April 2011 einen rechtssicheren Vorschlag für die weitere Planung und Umsetzung des Bauabschnittes 2/2 der A 281 zu erarbeiten, der unter Berücksichtigung der Prüfung einer gemeinsamen Umsetzungsmöglichkeit der Bauabschnitte 2/1 und 2/2 mit der B 6n die Voraussetzungen für eine anwohnerverträgliche und zügige Schließung des Autobahnringes schafft. Prioritär bleibt dabei ein zeitnaher effektiver vierspuriger kreuzungsfreier anwohnerverträglicher Anschluss des BA 2/1 an den Autobahnzubringer Arsten.
- 2.) Aufgabe der Moderatoren: Die Moderatoren übernehmen die Verantwortung für ein dem Auftrag an den RT geeignetes und angemessenes Verfahren. Sie unterstützen alle Beteiligten am RT gleichermaßen bei der Entwicklung konstruktiver Lösungsbeiträge und wirken auf eine so weit wie möglich einvernehmliche Lösung der gestellten Aufgabe hin. Sie leiten die Sitzungen des RT und bereiten sie vor und nach. Auf Wunsch führen sie mit einzelnen oder Gruppen von Beteiligten am RT Einzelgespräche.
- 3.) Für die Mitglieder am RT können Vertreterinnen oder Vertreter personen- oder interessen-gruppenbezogen benannt werden. Dabei soll die Zahl der Vertreter/innen die Zahl der Mitglieder nicht überschreiten. Über Ausnahmen entscheiden die Moderatoren.
- 4.) Die Sitzungen des RT sind öffentlich. Rederecht haben die Mitglieder des RT und deren Vertreter/innen sowie geladene Gäste. Auf Antrag eines Mitgliedes oder dessen Vertreter/in findet eine Sitzung nichtöffentlich statt.
- 5.) Die Mitglieder des RT bzw. deren Vertreter/innen entscheiden über das zu wählende Verfahren zur Analyse, Diskussion und Entscheidungsfindung, ebenso wie über die Einladung von Experten.
- 6.) Alle Informationen, die für den RT wichtig sind, werden offen gelegt und sind allen Teilnehmenden zugänglich.
- 7.) Einzelne Beteiligte können während der Verhandlung jederzeit eine Auszeit beantragen.
- 8.) Entscheidungen des RT sollen einvernehmlich getroffen werden. Minderheitspositionen sind im Protokoll und im Abschlussbericht darzustellen. In Geschäftsordnungsfragen kann mit Stimmenmehrheit entschieden werden.
- 9.) Die Beteiligten am RT verpflichten sich, keine auf den Verhandlungsauftrag bezogenen neuen Entscheidungen zu treffen oder Tatsachen zu schaffen, die nicht zuvor am RT bekannt gegeben oder erörtert worden sind.
- 10.) Über die Verhandlungen am RT wird jeweils ein Protokoll angefertigt, das die wesentlichen Ergebnisse wiedergibt. Das Protokoll wird nach Genehmigung durch den RT im Internet (genaue Stelle wird noch bekannt gegeben) veröffentlicht.
- 11.) Über nichtöffentliche Sitzungsteile ist Vertraulichkeit zu wahren, soweit die Inhalte nicht im Protokoll wiedergegeben sind. Informationen an die jeweiligen Bezugsgruppen zwecks Rückbindung sind zulässig.
- 12.) Die Öffentlichkeitsarbeit (über die Arbeit) des RT wird ausschließlich von den Moderatoren im Einvernehmen mit dem RT wahrgenommen.



Anlage 4: Teilnehmerinnen und Teilnehmer des RTs II BA 2/2 der A281

für den Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa:	
Hr. Wunderlich	Hr. Just (V)
Hr. Ortmanns	Fr. Kamp (V)
für den Senator für Wirtschaft und Häfen:	
Hr. Dr. Kühling	Hr. H. Schmidt (V)
Hr. Bruns	Hr. J. Schmidt (V)
für das Ortsamt und den Beirat Neustadt	
Hr. Fischer, Ortsamtsleiter	
Hr. Dr. Mose	Hr. Dähn (V)
Hr. Nierentz	Hr. Oppermann (V)
für das Ortsamt und den Beirat Obervieland	
Hr. Funck, Ortsamtsleiter	
Hr. Peters	Hr. Sager (V)
Hr. Sachs	Hr. Oldenburg (V)
f. d. Vereinigung der Bürgerinitiativen Obervieland/Huckelriede für eine menschengerechte A281:	
Hr. Breeger	Hr. Borchard (V)
Hr. Jüchter	Hr. Braun (V)
Hr. Körber	Hr. Marquardt (V)
Hr. Sturhann	Hr. Poser (V)
für die Handelskammer Bremen	
Hr. Dr. Brüggemann	Hr. Albertzard (V)
Hr. Dr. Otto, Syndicus	Hr. Orb (V)
für die GVZ-Entwicklungsgesellschaft	
Hr. Langhorst	Hr. Engelmann (V)
Hr. Sandstedt	Hr. Holtkemper (V)
für die Fraktionen bzw. Gruppe in der Stadtbürgerschaft:	
SPD	
Hr. Pohlmann, MdBB	Hr. Kasper, MdBB (V)
CDU	
Hr. Strohmman, MdBB	Fr. Nommensen (V)
Bündnis 90/Die Grünen	
Fr. Dr. Schaefer, MdBB	Hr. Dr. Güldner, MdBB (V)
DIE LINKE.	
Hr. Erlanson, MdBB	Hr. Fricke (V)
FDP	
Hr. Dr. Buhlert, MdBB	Hr. Richter, MdBB (V)
DEGES (beratend)	
Hr. Irngartinger	Hr. Häfner (V)
Hr. Kück	Hr. Regnath (V)
als Protokollführerin:	
Fr. Bugl	

(V): Vertreter/in

Anlage 5:
Bewertungsmatrix

A 281 RT BA 2/2 - Grober Variantenvergleich

		Bewertungskriterium			Variante 0	Variante 4	
Hauptzielfelder							
		Bewertungskriterium			Variante 0	Variante 4	
	Beschreibung		Wichtung Zielfeld [in %]	Wichtung Teilzielfeld [in %]	Bezugszustand: BA 2/1 endet im Bereich Neuenlander Ring / Neuenlander Straße auswärtsorientierte Verkehre über BA 2/1, im Bereich Neuenlander Ring auf Neuenlander Straße stadteinwärtsorientierte Verkehre über Neuenlander Str. bis Georg-Wulf-Str., danach Chance auf Nutzung der A 281	Reparaturverfahren für planfestgestellte Südvariante (FNP-Änderung und neue Abwägung) mit dem Ergebnis eines neuen Planfeststellungsverfahrens technische Änderungen: Wegnahme der Querspange (dafür Ausbau des KP NL Str. / KT), deutliche Verlängerung des vorh. Trogbauwerkes und damit Führung der NL Str. in heutigem Höhengniveau	Bewertung Zielerreichung
Städtebauliche Konsequenzen	Inanspruchnahme Wohneigentum / Enteignungen	Ziel: geringe zusätzliche Inanspruchnahme an Gebäuden und Fläche im Verhältnis zum Bestand [Anzahl Inanspruchnahme in ha und Stk.]	100%	25	entfällt	Inanspruchnahme der 8 Bewohner NL / KT Heerstr. Ggfs. Schonung des Gebäudes Dr. Plate, Fläche ca. 150 m ² Flächeninanspruchnahme Wähmann: ca. 10.000 bis 10.500 m ²	- -
	Beeinträchtigung Gewerbe (z. B. AIRBUS, Metro, OPEL Bergmann) sowie Sicher- stellung von Entwicklungsmöglichkeiten	Ziel: keine Verschlechterung der Erschließungsqualitäten im Verhältnis zum Bestand Sicherstellung von Entwicklungsmöglichkeiten für Gewerbe beschreibend, Einschätzung		10	schlechte Erschließung AIRBUS über Tor 2 OPEL Bergmann durch Provisorium getrennt METRO unverändert im Verhältnis zu heute	AIRBUS: notwendige Erschließung sowie Umsetzung des geplanten Grunderwerbs möglich Metro: kein größerer Eingriff, nach Realisierung der Maßnahme deutlich verbesserte Erschließung OPEL Bergmann: durch Entfall der Rampe Aufhebung der trennenden Wirkung	++
	Beeinträchtigung Stadt-, Orts- und Landschaftsbild (z.B. Knoten Huckelriede) Vermeidung von Trennwirkung	Ziel: Minimierung an störenden optischen Wirkung, Flächenausdehnung Vermeidung an Verlust von stadtbildenden Gehölzbeständen Minimierung an Trennwirkung i.S. städtebaulicher Zäsur beschreibend, Einschätzung		25	keine zusätzliche Beeinträchtigung des Ortsbildes trennende Wirkung durch Neuenlander Strasse mit 50.000 Kfz/24h gegeben	Durch Tunnel-/ Troglösung Vermeidung von optischen Störeinflüssen (durch z. B. Lärmschutzwände) Durch Tunnellage bedingt Aufhebung der trennenden Wirkung NL Str.	++
	Erhalt von Wegeverbindungen städtisches Verkehrsnetz (auch Fuß- und Radweg)	Ziel: Erhalt des vorhandenen Wegenetzes möglichst geringe Reduzierung der Erschließungsfunktion Stadtstrassennetz		10	Wegenetz bleibt erhalten	tlw. Verlust Rad-/Fussweg Südseite NL Str. Erhalt und Optimierung der Erschließungsqualität NL Str. Teilvertegung Alter Kuhweidenweg erforderlich neue Erschließung Dr. Plate erforderlich	-
	Auf- / Abwertung benachbarter Wohngebiete / Wohnqualität	Ziel: Vermeidung von zusätzlichen negativen Einflüssen auf vorhandene Wohngebiete Erhalt bzw. Verbesserung von Wohnqualitäten Bewertung durch Nähe des Wohnens zur Infrastruktur Vermeidung von visuellen Einflüssen durch Verkehrsanlage Nutzbarkeit von Wohnquartieren Einbeziehung Kleingärten als öffentlicher Erholungsraum		25	Belastung durch das Stadtstrassennetz im Bereich NL Str. bis zur Georg-Wulf-Str.	Inanspruchnahme Flächen Wähmann, deutliches Heranrücken an Wohnhaus Dr. Plate vor WA Huckelriede deutliche Verbesserung durch Tunnel Verbesserung Situation KP NL / KT durch Erwerb der Häuser keine Veränderungen WR Wolfskuhle und WA KT Str. deutliche Verbesserung WA NL Str durch Verkehrsentlastung deutliche Verbesserung Kleingärten Huckelriede keine Veränderungen Kleingärten Kattertum	+
	Auswirkungen während der Bauphase	Ziel: möglichst kurze und mit möglichst geringen zusätzlichen Belastungen verbundene Beeinträchtigung beschreibend, Einschätzung		5	entfällt	hohe und lange Beeinträchtigung durch Realisierung eines langen Tunnelbauwerkes im vorhandenen Verkehrsraum der NL Str.	- -

Anlage 5:
Bewertungsmatrix

A 281 RT BA 2/2 - Grober Variantenvergleich

		Bewertungskriterium			Variante 5		Variante 4 Süd		Variante 8	
Hauptzeile										
		Bewertungskriterium			Variante 5		Variante 4 Süd		Variante 8	
Beschreibung		Wichtung Zielfeld [in %]	Wichtung Teilzielfeld [in %]	Reparaturverfahren für planfestgestellte Südvariante (FNP-Änderung und neue Abwägung) mit dem Ergebnis eines neuen Planfeststellungsverfahrens technische Änderungen: Wegnahme der Querspange (dafür Ausbau des KP NL Str. / KT), Brücke zur Führung der NL Str. (Ohne Geh- und Radweg) anstatt Quertrogbauwerk	Bewertung Zielerreichung	Reparaturverfahren für planfestgestellte Südvariante (FNP-Änderung und neue Abwägung) mit dem Ergebnis eines neuen Planfeststellungsverfahrens technische Änderungen: Wegnahme der Querspange (dafür Ausbau des KP NL Str. / KT), Achsverschiebung nach Süden (Führung der BAB zwischen Flughafengrenze und Wohnhaus Dr. Plate, Vertunnelung analog Variante 4 (Verlängerung des bestehenden Bauwerkes um ca. 400m Tunnel und 200m Trog) Länge des Bauwerkes technisch prüfen Verknüpfung alternativ bei Dr. Plate, Wähmann bzw. Hornbach	Bewertung Zielerreichung	Grundlage: BA 2/2 und B 6n gemeinsames Projekt (UVS '94), ggfs. B 6n als BA 5 BA 2/2. bis Knoten Hornbach, Auf- und Abfahrten von und zur Neuenlander Str. über das Hornbachgelände, Verknüpfung mit der NL Str. als LSA-gesteuerte T-Einmündung (Kostenreduzierung, Angebot für alle Verkehrsbeziehungen), BA 5/B 6n als "Bremer Vorzugsvariante" mit Flughafenerweiterung zur A 1 nach Brinkum.	Bewertung Zielerreichung	
Städtebauliche Konsequenzen	Inanspruchnahme Wohneigentum / Enteignungen	Ziel: geringe zusätzliche Inanspruchnahme an Gebäuden und Fläche im Verhältnis zum Bestand [Anzahl Inanspruchnahme in ha und Stk.]	25	Inanspruchnahme der 8 Bewohner NL / KT Heerstr. Ggfs. Schonung des Gebäudes Dr. Plate, Fläche ca. 150 m² Flächeninanspruchnahme Wähmann: ca. 10.000 bis 10.500 m²	- -	Inanspruchnahme der 8 Bewohner NL / KT Heerstr. Ggfs. Schonung des Gebäudes Dr. Plate, Fläche ca. 1.000 m² Flächeninanspruchnahme Wähmann: ca. 11.000 bis 11.500 m² ohne Zufahrt 10.000 bis 10.500m²	-	keine Inanspruchnahme der 8 Bewohner NL / KT Heerstr. Komplette Schonung des Gebäudes Dr. Plate geringe Flächeninanspruchnahme Wähmann: ca. 1.500 m²	0	
	Beeinträchtigung Gewerbe (z. B. AIRBUS, Metro, OPEL Bergmann) sowie Sicher- stellung von Entwicklungsmöglichkeiten	Ziel: keine Verschlechterung der Erschließungsqualitäten im Verhältnis zum Bestand Sicherstellung von Entwicklungsmöglichkeiten für Gewerbe beschreibend, Einschätzung	10	AIRBUS: notwendige Erschließung sowie Umsetzung des geplanten Grunderwerbs möglich Metro: kein größerer Eingriff, nach Realisierung der Maßnahme deutlich verbesserte Erschließung OPEL Bergmann: durch Entfall der Rampe Aufhebung der trennenden Wirkung	++	AIRBUS: notwendige Erschließung sowie Umsetzung des geplanten Grunderwerbs möglich Metro: kein größerer Eingriff, nach Realisierung der Maßnahme deutlich verbesserte Erschließung OPEL Bergmann: durch Entfall der Rampe Aufhebung der trennenden Wirkung	++	AIRBUS: notwendige Erschließung sowie Umsetzung des geplanten Grunderwerbs möglich Metro: kein größerer Eingriff, nach Realisierung der Maßnahme deutlich verbesserte Erschließung OPEL Bergmann: durch Entfall der Rampe Aufhebung der trennenden Wirkung	++	
	Beeinträchtigung Stadt-, Orts- und Landschaftsbild (z.B. Knoten Huckelriede) Vermeidung von Trennwirkung	Ziel: Minimierung an störenden optischen Wirkung, Flächenausdehnung Vermeidung an Verlust von stadtbildenden Gehölzbeständen Minimierung an Trennwirkung i.S. städtebaulicher Zäsur beschreibend, Einschätzung	25	Durch Lärmschutzwände bedingt optische Störeinflüsse im KP NL / KT Heerstr. Teilweise Aufhebung der trennenden Wirkung NL Str. durch Reduzierung der Verkehrsstärken	-	Durch Tunnel-/ Troglösung Vermeidung von optischen Störeinflüssen (durch z. B. Lärmschutzwände) Durch Tunnellage bedingt Aufhebung der trennenden Wirkung NL Str.	++	Erzeugen einer trennenden Wirkung durch neue Verkehrsachse B 6n. Reduzierung bzw. Aufhebung der trennenden Wirkung NL Str. und KT Heerstr. durch Reduzierung der Verkehrsstärken	+	
	Erhalt von Wegeverbindungen städtisches Verkehrsnetz (auch Fuß- und Radweg)	Ziel: Erhalt des vorhandenen Wegenetzes möglichst geringe Reduzierung der Erschließungsfunktion Stadtstrassennetz	10	tlw. Verlust Rad-/Fussweg Südseite NL Str. Störung der Führung und Erschließungsfunktion NL Str. Teilverlegung Alter Kuhweidenweg erforderlich neue Erschließung Dr. Plate erforderlich	-	Erhalt vorhandener Rad-/Fussweg Südseite NL Str. Erhalt und Optimierung der Erschließungsqualität NL Str. Teilverlegung Alter Kuhweidenweg erforderlich keine neue Erschließung Dr. Plate erforderlich	0	Erhalt vorhandener Wege Störung der Führung und Erschließungsfunktion NL Str. Optimierung der Erschließungsqualität KT Heerstr. Störung der Wegeverbindungen an der Ochtm	0	
	Auf- / Abwertung benachbarter Wohngebiete / Wohnqualität	Ziel: Vermeidung von zusätzlichen negativen Einflüssen auf vorhandene Wohngebiete Erhalt bzw. Verbesserung von Wohnqualitäten Bewertung durch Nähe des Wohnens zur Infrastruktur Vermeidung von visuellen Einflüssen durch Verkehrsanlage Nutzbarkeit von Wohnquartieren Einbeziehung Kleingärten als öffentlicher Erholungsraum	25	Inanspruchnahme Flächen Wähmann, deutliches Heranrücken (Brücke) an Wohnhaus Dr. Plate vor WA Huckelriede zus. hohe Lärmschutzwände und Brücke Verbesserung Situation KP NL / KT durch Erwerb der Häuser keine Veränderungen WR Wolfskuhle und WA KT Str. deutliche Verbesserung WA NL Str durch Verkehrsentlastung deutliche Verbesserung (nur Brücke) Kleingarten Huckelriede keine Veränderungen Kleingärten Kattenturm	0	Inanspruchnahme Flächen Wähmann, Erhalt Wohnhaus und im Wesentlich Erhalt Grundstück Dr. Plate vor WA Huckelriede deutliche Verbesserung durch Tunnel Verbesserung Situation KP NL / KT durch Erwerb der Häuser keine Veränderungen WR Wolfskuhle und WA KT Str. deutliche Verbesserung WA NL Str durch Verkehrsentlastung deutliche Verbesserung Kleingarten Huckelriede keine Veränderungen Kleingärten Kattenturm	+	keine (geringe) Inanspruchnahme Flächen Wähmann, Verbesserung Dr. Plate durch Verkehrsentlastung vor WA Huckelriede geringe Entlastung durch Verkehrsreduzierung keine Veränderung der Situation KP NL / KT Belastungen durch B 6n auf WR Wolfskuhle Verbesserung WA KT Str. durch Verkehrsentlastung Verbesserung WA NL Str durch Verkehrsentlastung Verbesserung Kleingarten Huckelriede randliche Betroffenheit durch B 6n Kleingärten Kattenturm	+	
	Auswirkungen während der Bauphase	Ziel: möglichst kurze und mit möglichst geringen zusätzlichen Belastungen verbundene Beeinträchtigung beschreibend, Einschätzung	5	Beeinträchtigung durch Realisierung der Autobahn und der Verknüpfung mit dem vorhandenen Bauwerk.	-	Beeinträchtigung durch Realisierung der Autobahn und der Verknüpfung mit dem vorhandenen Bauwerk.	-	keine bis geringe Beeinträchtigung durch Realisierung der Autobahn außerhalb des vorhandenen Verkehrsraumes	0	

Anlage 5:
Bewertungsmatrix

		Bewertungskriterium			Variante 0	Variante 4	
Verkehrliche Beurteilung		Ziel für alle Querschnittsbetrachtungen: möglichst große Entlastungswirkung durch neue Maßnahme im Verhältnis zum Ist-Zustand Darstellung in DTV [Kfz/24h] Veränderungen + 10% werden neutral mit 0 bewertet Veränderungen >10% und <20% werden mit - bzw. + bewertet Veränderungen >20% werden mit - - bzw. + + bewertet					
	Entlastung / Belastung Arster Zubringer Teil West	DTV [Kfz/24h]	100%	5	33900 [Kfz/24h]	37.100 [Kfz/24]	0
	Teil Ost	DTV [Kfz/24h]		5	43.200 [Kfz/24h]	45.500 [Kfz/24]	0
	NL Str. Bereich Georg-Wulf - Neuenl. Ring	DTV [Kfz/24h]		10	16.200 [Kfz/24]	7.600 [Kfz/24]	++
	NL Str. Bereich Neuenl. Ring - Kattenturm	DTV [Kfz/24h]		10	48.200 [Kfz/24]	10.700 [Kfz/24]	+++
	Entlastung / Belastung Kattenturm Bereich Arster Damm	DTV [Kfz/24h]		10	18.800 [Kfz/24]	19.500 [Kfz/24]	0
	Entlastung / Belastung Neustadt Kirchweg	DTV [Kfz/24h]		2,5	5.900 [Kfz/24]	7.800 [Kfz/24]	- -
	Entlastung / Belastung Neustadt Fr. Ebert Str.	DTV [Kfz/24h]		2,5	12.400 [Kfz/24]	11.200 [Kfz/24]	0
	Entlastung / Belastung Obervieland Arster Damm	DTV [Kfz/24h]		2,5	8.100 [Kfz/24]	8.900 [Kfz/24]	0
	Entlastung / Belastung Obervieland Kattenscher Weg	DTV [Kfz/24h]		2,5	8.600 [Kfz/24]	8.700 [Kfz/24]	0
	Entlastung / Belastung Huckelriede / Kornstrasse	DTV [Kfz/24h]		2,5	14.300 [Kfz/24]	13.600 [Kfz/24]	0
	Entlastung / Belastung Huckelriede / Buntertornsteinweg	DTV [Kfz/24h]		2,5	11.300 [Kfz/24]	11.200 [Kfz/24]	0
	Auswirkung auf BA 4 (Weserquerung)	beschreibend, Einschätzung nur zur Information			entfällt	38500 [Kfz/24h]	
	Verbindungsqualität GVZ ↔ A1 (Richtung Norden) GVZ - NL Str. (BA 2/2) - Arster Zubringer Ziel (Weserbrücke)	Ziel: möglichst große Reduzierung von "Reisezeiten" Ermittelt und bewertet wird die Differenz der Reisezeit im Verhältnis zum "Ist-Zustand" Ermittlung für eine Netzauslastung von 70% Anmerkung: Bei Vollaustlastung ergeben sich bei insgesamt deutlich höheren Reisezeiten bei allen Varianten Reisezeitgewinne von ca. 2min		15	entfällt	Für die Relation GVZ Richtung A1 (Weserbrücke) reduziert sich die Reisezeit durch Nutzung des zusätzlichen Autobahnabschnittes BA 2/2 um ca. 1 min	+
	Verbindungsqualität GVZ ↔ A1 (Richtung Süden) GVZ - NL Str. (BA 2/2) - KT Str. (B6n) - A1 (Brinkum)	Ziel: möglichst große Reduzierung von "Reisezeiten" Ermittelt und bewertet wird die Differenz der Reisezeit im Verhältnis zum "Ist-Zustand" Ermittlung für eine Netzauslastung von 70% Anmerkung: Bei Vollaustlastung ergeben sich bei insgesamt deutlich höheren Reisezeiten bei allen Varianten höhere Reisezeitgewinne, insbesondere bei Variante 8		10	entfällt	Für die Relation GVZ Richtung AS Brinkum reduziert sich die Reisezeit durch Nutzung des zusätzlichen Autobahnabschnittes BA 2/2 um ca. 1 min	+
Verbesserung von Verkehrssicherheit	Ziel: Erhöhung der Verkehrssicherheit in Knotenpunkten und Strecke / Tunnel / Trog Bewertungskriterien: Begreifbarkeit / Konfliktpunkte, Trassierungselemente, Beeinflussung durch Unterhaltungsarbeiten, Fluchtweglängen, Erreichbarkeit von Unfallorten	15		wie heute	Regellösung, Orientierung an Mindestparametern (begrenzte räumliche Gegebenheiten), homogene Streckencharakteristik (reduzierter RQ 26), Sichtbeziehungen durch Längsneigung im Trog/Tunnelbereich beeinflusst, kein Seitenstreifen = Fahrstreifenreduzierung/-sperrung bei Unterhaltungsarbeiten erforderlich, ca. 600 m Trog/Tunnel, Ausbau des Knotenpunktes Neuenlander Str./Kattenturm Heerstraße	0	
Sondertransporte (AIRBUS, Astrium) ermöglichen	fixe Randbedingungen Durchführungsmöglichkeit zwingend erforderlich		wie heute	feste Randbedingung, ist verpflichtend über vertiefte Planung sicher zu stellen			
Belastung während des Bauens (Erreichbarkeit GVZ, Gewerbe NL Str.)	Ziel: Sicherstellung des Verkehrsflusses während der Bauzeit, Gute Erreichbarkeit der Anwohner und Gewerbetreibenden während der Bauphase, Reduzierung des baubedingten Eingriffes in vorhandene Verkehrsströme Verglichen wird die Situation im Verhältnis zum Ist-Zustand	5	wie heute	starke Belastung während des Bauens, da mit dieser Variante über längere Zeit in den vorhandenen Verkehrsraum eingegriffen wird Umwegige Erschließung der NL Str.	- -		
			entfällt				

Anlage 5:
Bewertungsmatrix

		Bewertungskriterium		Variante 5		Variante 4 Süd		Variante 8	
Verkehrliche Beurteilung		Ziel für alle Querschnittsbetrachtungen: möglichst große Entlastungswirkung durch neue Maßnahme im Verhältnis zu Darstellung in DTV [Kfz/24h] Veränderungen > 10% werden neutral mit 0 bewertet Veränderungen > 10% und < 20% werden mit - bzw. + bewertet Veränderungen > 20% werden mit - - bzw. + + bewertet							
	Entlastung / Belastung Arster Zubringer Teil West	DTV [Kfz/24h]	5	37.100 [Kfz/24]	0	37.100 [Kfz/24]	0	32.300 [Kfz/24]	0
	Teil Ost	DTV [Kfz/24h]	5	45.500 [Kfz/24]	0	45.500 [Kfz/24]	0	39.800 [Kfz/24]	0
	NL Str. Bereich Georg-Wulf - Neuenl. Ring	DTV [Kfz/24h]	10	7.600 [Kfz/24]	++	7.600 [Kfz/24]	++	11.400 [Kfz/24]	++
	NL Str. Bereich Neuenl. Ring - Kattenturm	DTV [Kfz/24h]	10	10.700 [Kfz/24]	++	10.700 [Kfz/24]	++	37.700 [Kfz/24]	++
	Entlastung / Belastung Kattenturmer Bereich Arster Damm	DTV [Kfz/24h]	10	19.500 [Kfz/24]	0	19.500 [Kfz/24]	0	9.000 [Kfz/24]	++
	Entlastung / Belastung Neustadt Kirchweg	DTV [Kfz/24h]	2,5	7.800 [Kfz/24]	- -	7.800 [Kfz/24]	- -	6.000 [Kfz/24]	0
	Entlastung / Belastung Neustadt Fr. Ebert Str.	DTV [Kfz/24h]	2,5	11.200 [Kfz/24]	0	11.200 [Kfz/24]	0	12.500 [Kfz/24]	0
	Entlastung / Belastung Obervieland Arster Damm	DTV [Kfz/24h]	2,5	8.900 [Kfz/24]	0	8.900 [Kfz/24]	0	8.500 [Kfz/24]	0
	Entlastung / Belastung Obervieland Kattenescher Weg	DTV [Kfz/24h]	2,5	8.700 [Kfz/24]	0	8.700 [Kfz/24]	0	8.700 [Kfz/24]	0
	Entlastung / Belastung Huckelriede / Kornstrasse	DTV [Kfz/24h]	2,5	13.600 [Kfz/24]	0	13.600 [Kfz/24]	0	13.700 [Kfz/24]	0
	Entlastung / Belastung Huckelriede / Buntentorsteinweg	DTV [Kfz/24h]	2,5	11.200 [Kfz/24]	0	11.200 [Kfz/24]	0	11.800 [Kfz/24]	0
	Auswirkung auf BA 4 (Weserquerung)	beschreibend, Einschätzung nur zur Information		38500 [Kfz/24h]		38500 [Kfz/24h]		39.900 [Kfz/24h]	
	Verbindungsqualität GVZ ↔ A1 (Richtung Norden) GVZ - NL Str. (BA 2/2) - Arster Zubringer Ziel (Weserbrücke)	Ziel: möglichst große Reduzierung von "Reisezeiten" Ermittelt und bewertet wird die Differenz der Reisezeit im Verhältnis zum "Ist-Zustand" Ermittlung für eine Netzauslastung von 70% Anmerkung: Bei Volllastung ergeben sich bei insgesamt deutlich höheren Reisezeiten bei allen Varianten Reisezeitgewinne von ca. 2min	100%	15	Für die Relation GVZ Richtung A1 (Weserbrücke) reduziert sich die Reisezeit durch Nutzung des zusätzlichen Autobahnabschnittes BA 2/2 um ca. 1 min	+	Für die Relation GVZ Richtung A1 (Weserbrücke) reduziert sich die Reisezeit durch Nutzung des zusätzlichen Autobahnabschnittes BA 2/2 um ca. 1 min	+	Für die Relation GVZ Richtung A1 (Weserbrücke) ergibt sich keine Verbesserung der Reisezeit durch Nutzung des zusätzlichen Teilbauabschnittes BA 2/2 (bis Hornbach)
Verbindungsqualität GVZ ↔ A1 (Richtung Süden) GVZ - NL Str. (BA 2/2) - KT Str. (B6n) - A1 (Brinkum)	Ziel: möglichst große Reduzierung von "Reisezeiten" Ermittelt und bewertet wird die Differenz der Reisezeit im Verhältnis zum "Ist-Zustand" Ermittlung für eine Netzauslastung von 70% Anmerkung: Bei Volllastung ergeben sich bei insgesamt deutlich höheren Reisezeiten bei allen Varianten höhere Reisezeitgewinne, insbesondere bei Variante 8		10	Für die Relation GVZ Richtung AS Brinkum reduziert sich die Reisezeit durch Nutzung des zusätzlichen Autobahnabschnittes BA 2/2 um ca. 1 min	+	Für die Relation GVZ Richtung AS Brinkum reduziert sich die Reisezeit durch Nutzung des zusätzlichen Autobahnabschnittes BA 2/2 um ca. 1 min	+	Für die Relation GVZ Richtung AS Brinkum reduziert sich die Reisezeit durch Nutzung der zusätzlichen Autobahnabschnitte BA 2/2 und B 6n um ca. 3 min	++
Verbesserung von Verkehrssicherheit	Ziel: Erhöhung der Verkehrssicherheit in Knotenpunkten und Strecke / Tunnel / Trog Bewertungskriterien: Begreifbarkeit / Konfliktpunkte, Trassierungselemente, Beeinflussung durch Unterhaltungsarbeiten, Fluchtweglängen, Erreichbarkeit von Unfallorten		15	Regellösung, Orientierung an Mindestparametern, homogene Streckencharakteristik (reduzierter RQ 26), kein Seitenstreifen = Fahrstreifenreduzierung/-sperrung bei Unterhaltungsarbeiten erforderlich, Brücke statt Trogbauwerk, Ausbau des Knotenpunktes Neuenlander Straße/Kattenturmer Heerstraße	+	Regellösung, Orientierung an Mindestparametern (begrenzte räumliche Gegebenheiten), homogene Streckencharakteristik (reduzierter RQ 26), Sichtbeziehungen durch Längsneigung im Trog/Tunnelbereich beeinflusst, kein Seitenstreifen = Fahrstreifenreduzierung/-sperrung bei Unterhaltungsarbeiten erforderlich, ca. 600 m Trog/Tunnel, Ausbau des Knotenpunktes Neuenlander Str./Kattenturmer Heerstraße	0	unübersichtliche Fahrbeziehungen (keine Verknüpfung aus HB Richtung AS Brinkum), Aneinanderreihung sehr kleiner Radien mit Krümmungswechsel, unterschiedliche Geschwindigkeiten im Verflechtungsbereich, eingeschränkte Sichtweiten, Krümmungswechsel im Trog/Tunnel, ca. 800m Trog/Tunnel	-
Sondertransporte (AIRBUS, Astrium) ermöglichen	fixe Randbedingungen Durchführungsmöglichkeit zwingend erforderlich			feste Randbedingung, ist verpflichtend über vertiefte Planung sicher zu stellen		feste Randbedingung, ist verpflichtend über vertiefte Planung sicher zu stellen		feste Randbedingung, ist verpflichtend über vertiefte Planung sicher zu stellen	
Belastung während des Bauens (Erreichbarkeit GVZ, Gewerbe NL Str.)	Ziel: Sicherstellung des Verkehrsflusses während der Bauzeit, Gute Erreichbarkeit der Anwohner und Gewerbetreibenden während der Bauphase, Reduzierung des baubedingten Eingriffes in vorhandene Verkehrsströme Verglichen wird die Situation im Verhältnis zum Ist-Zustand		5	begrenzte Belastung während des Bauens, da mit dieser Variante punktuell in den vorhandenen Verkehrsraum eingegriffen wird geringfügig umwegige Erschließung NL Str. (Südseite, stadtauswärtsorientierte Verkehre)	-	begrenzte Belastung während des Bauens, da mit dieser Variante punktuell in den vorhandenen Verkehrsraum eingegriffen wird geringfügig umwegige Erschließung NL Str. (Südseite, stadtauswärtsorientierte Verkehre)	-	Belastung während des Bauens entspricht der Situation heute, da die Realisierung dieser Lösung fast komplett außerhalb des vorhandenen Verkehrsraumes stattfindet Erschließungsfunktion der NL Str. wie heute	0

Anlage 5:
Bewertungsmatrix

		Bewertungskriterium			Variante 0	Variante 4	
Verzahnung mit B 6n	zusammenhängende / gemeinsame Planung BA 2/2 und B 6n	beschreibend, Einschätzung nur zur Information	100%		entfällt aus Sicht des BMVBS aus Sicht des BVerwG nicht notwendig	entfällt aus Sicht des BMVBS aus Sicht des BVerwG nicht notwendig	
	Berücksichtigung "Bremer Vorzugsvariante"	beschreibend, Möglichkeit des Verknüpfens zwingend erforderlich für jede Variante		100	nach wie vor möglich	nach wie vor möglich	0
Umweltauswirkungen Anwohnerverträglichkeit	Lärmschutz (Berücksichtigung von Grenzwerten Tag / Nacht)	Ziel: möglichst geringe Verkehrslärmimmissionen in den Wohngebieten sowie weitestgehende Einhaltung von Grenzwerten Über Rasterlärmkarten werden die Veränderungen zum Ist-Zustand dargestellt und bewertet (Betroffenheiten gem. Grenzwertüberschreitung)	100%	50	wie heute	Im Gesamtbereich Huckelriede und Dr. Plate Reduzierungen von mind. 3 db(A), im Nahbereich zur NL Reduzierungen um bis zu 9 db(A), im nordwestlichen Bereich der KT leichte Zunahmen von 0,5 bis 3 db(A), bei Wähmann Reduzierungen auf Nordseite um bis zu 9 db (A), deutliche Erhöhungen an Südseite des Grundstückes	++
	Luftschadstoffe	Ziel: möglichst geringe Luftschadstoffimmissionen in den Wohngebieten Es erfolgt eine Einschätzung auf Basis bisheriger Erkenntnisse		20	wie heute	Durch die Tunnellage bedingt reduzieren sich die Erhöhungen der Belastungen im unmittelbaren Strassenumfeld (Feinstaubwerte unterhalb der Grenzwerte, Überschreitungen des Grenzwertes NO2 (Jahresmittel)), an den Portalen kommt es jedoch zu Grenzwertüberschreitungen. Insgesamt führt die Variante zu deutlichen Verbesserungen der Immissionsituation.	+
	Kompensationserfordernis für Eingriffe in Landschaft und Natur	Ziel: möglichst geringe Eingriffe in naturgeprägte Flächen Darstellung in Flächenäquivalenten [FÄ] FÄ = Fläche [ha] x Wertstufe		10	entfällt	Durch die Variante bedingt wurde für den Endzustand ein Kompensationserfordernis von 2,75 FÄ ermittelt	0
	Auswirkungen während der Bauphase	Ziel: Sicherstellung von maximal kurzen Beeinträchtigungen während der Bauzeit, möglichst kurze und nicht lang andauernde Baubehelfe, die aus Eingriffen in vorhandene Verkehrsströme resultieren Es erfolgt eine Einschätzung über veränderte Verkehrsführungen und die zu erwartende Dauer der Beeinträchtigungen		20	entfällt	starke Belastung während des Bauens, da mit dieser Variante über längere Zeit in den vorhandenen Verkehrsraum eingegriffen wird	--
finanzielle Auswirkungen	Finanzierungssicherheit durch BMVBS	Ziel: größtmögliche Sicherheit einer Finanzierung durch den BUND es wird eine Einschätzung vorgenommen, ob und mit welcher Wahrscheinlichkeit der BUND die gesamte Maßnahme nach Baurechtschaffung finanzieren wird	100%	60	entfällt	Die überschlägig ermittelten Investitionskosten überschreiten deutlich in einer Größenordnung von ca. 35,5 Mio. EUR die bisher genehmigten Kosten. Der Bund hat jedoch einer Prüfung dieser Variante zugestimmt und eine zumindest anteilige Finanzierung in Aussicht gestellt Die Begründung der zusätzlichen Kosten erscheint zumindest schwierig, da sie nur zu geringen Anteilen aus einer Verbesserung Lärmschutz begründbar erscheinen	-
	Investitionskosten (Verhältnis zu genehmigten Kosten / Bedarfsplan)	Ziel: möglichst Einhaltung bzw. Unterschreitung der bisher genehmigten bzw. im Bedarfsplan dargestellten Investitionskosten Bewertet wird die Differenz zur genehmigten AKS bzw. Bedarfsplandarstellung		40	entfällt	Die bisher genehmigten Kosten werden durch den Entfall der Querspange (dafür Ausbau KP NL / KT) samt Quertrogbauwerk, dafür aber mit einem ca. 600m langen Tunnel-/Trogbauwerk um ca. 35,5 Mio. EUR überschritten	-
	mögliche finanzielle Auswirkungen auf Bremen (abhängig von Gesprächen mit BMVBS)	Ziel: möglichst geringe Beteiligung an der Finanzierung der Maßnahme Abschätzung einer möglichen Beteiligung an der Finanzierung in Mio. EUR Kriterium wird nicht bewertet, da Abstimmung mit dem BMVBS noch nicht stattgefunden hat		0	keine direkten Auswirkungen	nach nicht mit dem BMVBS geklärt. Mögliche Kostenbeteiligung durch Bremen max. 35,5 Mio. EUR	

Anlage 5:
Bewertungsmatrix

		Bewertungskriterium		Variante 5		Variante 4 Süd		Variante 8		
Verzahnung mit B 6n	zusammenhängende / gemeinsame Planung BA 2/2 und B 6n	beschreibend, Einschätzung nur zur Information	100%	entfällt aus Sicht des BMVBS aus Sicht des BVerwG nicht notwendig		entfällt aus Sicht des BMVBS aus Sicht des BVerwG nicht notwendig		nicht konform zur Darstellung im Bedarfsplan		
	Berücksichtigung "Bremer Vorzugsvariante"	beschreibend, Möglichkeit des Verknüpfens zwingend erforderlich für jede Variante		100	nach wie vor möglich	0	nach wie vor möglich	0	Bestandteil der Variante	
Umweltauswirkungen Anwohnerverträglichkeit	Lärmschutz (Berücksichtigung von Grenzwerten Tag / Nacht)	Ziel: möglichst geringe Verkehrslärmimmissionen in den Wohngebieten sowie weitestgehende Einhaltung von Grenzwerten Über Rasterlärmkarten werden die Veränderungen zum Ist-Zustand dargestellt und bewertet (Betroffenheiten gem. Grenzwertüberschreitung)	100%	Im Gesamtbereich Huckelriede Reduzierungen von mind. 3 db(A), im Nahbereich zur NL Reduzierungen um bis zu 9 db(A), im Bereich Dr. Plate und im nordwestlichen Bereich der KT leichte Zunahmen von 0,5 bis 3 db(A), bei Wähmann Reduzierungen auf Nordseite um bis zu 9 db (A), deutliche Erhöhungen an Südseite des Grundstückes	+	Im Gesamtbereich Huckelriede und Dr. Plate Reduzierungen von mind. 3 db(A), im Nahbereich zur NL Reduzierungen um bis zu 9 db(A), im nordwestlichen Bereich der KT leichte Zunahmen von 0,5 bis 3 db(A), bei Wähmann Reduzierungen auf Nordseite um bis zu 9 db (A), deutliche Erhöhungen an Südseite des Grundstückes	++	Im Gesamtbereich Huckelriede, Dr. Plate und im nordwestlichen Bereich der KT Reduzierungen von 0,5 bis 3 db(A), im Nahbereich KT Reduzierungen bis 6 db(A), bei Wähmann Reduzierungen auf Nordseite, Erhöhungen bis 3 db(A) an Südseite des Grundstückes	++	
	Luftschadstoffe	Ziel: möglichst geringe Luftschadstoffimmissionen in den Wohngebieten Es erfolgt eine Einschätzung auf Basis bisheriger Erkenntnisse		20	Aus den Ergebnissen der Planfeststellungsvariante ableitend kommt es durch die Realisierung des BA 2/2 zu deutlichen Verbesserungen der Immissionsituation, es kommt zu keinen Grenzwertüberschreitungen	+	Durch die Tunnellage bedingt reduzieren sich die Erhöhungen der Belastungen im unmittelbaren Strassenumfeld (Feinstaubwerte unterhalb der Grenzwerte, Überschreitungen des Grenzwertes NO2 (Jahresmittel)), an den Portalen kommt es jedoch zu Grenzwertüberschreitungen. Insgesamt führt die Variante zu deutlichen Verbesserungen der Immissionsituation.	+	Durch die Tunnellage bedingt reduzieren sich die Erhöhungen der Belastungen im unmittelbaren Strassenumfeld (Feinstaubwerte unterhalb der Grenzwerte, Überschreitungen des Grenzwertes NO2 (Jahresmittel)), an den Portalen kommt es jedoch zu Grenzwertüberschreitungen. Durch die Realisierung des B 6n bedingt kommt es im Bereich der KT zusätzlich zu Verbesserungen der Immissionsituation.	++
	Kompensationserfordernis für Eingriffe in Landschaft und Natur	Ziel: möglichst geringe Eingriffe in naturgeprägte Flächen Darstellung in Flächenäquivalenten [FÄ] FÄ = Fläche [ha] x Wertstufe		10	Durch die Variante bedingt wurde für den Endzustand ein Kompensationserfordernis von 4,72 FÄ ermittelt	-	Durch die Variante bedingt wurde für den Endzustand ein Kompensationserfordernis von 4,86 FÄ ermittelt	-	Durch die Variante 8 (BA 2/2 und B 6n bis zur Landesgrenze) bedingt wurde für den Endzustand ein Kompensationserfordernis von 8,36 FÄ ermittelt	--
	Auswirkungen während der Bauphase	Ziel: Sicherstellung von maximal kurzen Beeinträchtigungen während der Bauzeit, möglichst kurze und nicht lang andauernde Baubehelfe, die aus Eingriffen in vorhandene Verkehrsströme resultieren Es erfolgt eine Einschätzung über veränderte Verkehrsführungen und die zu erwartende Dauer der Beeinträchtigungen		20	Belastung während des Bauens, da mit dieser Variante punktuell in den vorhandenen Verkehrsraum eingegriffen wird	-	Belastung während des Bauens, da mit dieser Variante punktuell in den vorhandenen Verkehrsraum eingegriffen wird	-	Belastung während des Bauens entspricht im Wesentlichen der Situation heute, da die Realisierung dieser Lösung fast komplett außerhalb des vorhandenen Verkehrsraumes stattfindet	0
finanzielle Auswirkungen	Finanzierungssicherheit durch BMVBS	Ziel: größtmögliche Sicherheit einer Finanzierung durch den BUND es wird eine Einschätzung vorgenommen, ob und mit welcher Wahrscheinlichkeit der BUND die gesamte Maßnahme nach Baurechtschaffung finanzieren wird	100%	Die überschlägig ermittelten Investitionskosten unterschreiten die bisher genehmigten Kosten. Von einer kompletten Finanzierung durch den BUND nach Baurechtschaffung kann ausgegangen werden	++	Die überschlägig ermittelten Investitionskosten überschreiten deutlich in einer Größenordnung von ca. 27 Mio. EUR die bisher genehmigten Kosten. Der Bund hat jedoch einer Prüfung dieser Variante zugestimmt und eine zumindest anteilige Finanzierung in Aussicht gestellt Ob die gesamten zusätzlichen Kosten über eine Verbesserung aktiver Lärmschutz zu begründen sind, muss noch geklärt werden	0	Die überschlägig ermittelten Investitionskosten überschreiten deutlich in einer Größenordnung von ca. 125 Mio. EUR die bisher genehmigten bzw. die im Bedarfsplan dargestellten Kosten. Der Bund hat eine komplette Finanzierung einer B 6n mit Unterquerung der Start- und Landebahn deutlich abgelehnt und maximal eine anteilige Finanzierung in Aussicht gestellt	--	
	Investitionskosten (Verhältnis zu genehmigten Kosten / Bedarfsplan)	Ziel: möglichst Einhaltung bzw. Unterschreitung der bisher genehmigten bzw. im Bedarfsplan dargestellten Investitionskosten Bewertet wird die Differenz zur genehmigten AKS bzw. Bedarfsplandarstellung		40	Die bisher genehmigten Kosten werden durch den Entfall der Querspange (dafür Ausbau KP NL / KT) samt Quertrogbauwerk (dafür Realisierung Brücke) um ca. 2,7 Mio. EUR unterschritten	++	Die bisher genehmigten Kosten werden durch den Entfall der Querspange (dafür Ausbau KP NL / KT) samt Quertrogbauwerk, dafür aber mit einem ca. 600m langen Tunnel-/Trogbauwerk um ca. 27 Mio. EUR überschritten	0	Die aus dem Teil des BA 2/2 bisher genehmigten Kosten werden eingehalten (bis zum Bereich Hornbach keine Mehr-/Minderkosten). Die bisher für den Abschnitt B 6n ermittelten Kosten reduzieren sich um ca. 30 Mio. EUR. Damit stehen den im Bedarfsplan ausgewiesenen Kosten von 59,5 Mio. EUR (2-streifige Bundesstrasse) zu erwartende Investitionskosten von ca. 240 Mio. EUR gegenüber. Selbst bei einer Verdoppelung der Bedarfsplandarstellung (2 auf 4-Streifigkeit) auf 119 Mio. EUR würde noch eine Differenz von 121 Mio. EUR verbleiben	--
	mögliche finanzielle Auswirkungen auf Bremen (abhängig von Gesprächen mit BMVBS)	Ziel: möglichst geringe Beteiligung an der Finanzierung der Maßnahme Abschätzung einer möglichen Beteiligung an der Finanzierung in Mio. EUR Kriterium wird nicht bewertet, da Abstimmung mit dem BMVBS noch nicht stattgefunden hat		0	keine Kostenbeteiligung seitens Bremen erforderlich		nach nicht mit dem BMVBS geklärt. Mögliche Kostenbeteiligung durch Bremen max. 27 Mio. EUR		nach nicht endgültig mit dem BMVBS geklärt. BMVBS schließt aber Mehrkosten für "Bremer Vorzugsvariante" aus. Bisher maximal Finanzierung einer technisch notwendigen Lösung. Mögliche Kostenbeteiligung durch Bremen bis max. 125 Mio. EUR erforderlich	

Anlage 5:
Bewertungsmatrix

		Bewertungskriterium			Variante 0	Variante 4	
zeitliche Auswirkungen	Auswirkungen auf BA 2/2	Ziel: möglichst kurze Zeit zur Schaffung von Baurecht und für Anpassung des FNP sowie zur Umsetzung der Maßnahme (Bauzeit)	100%	40	entfällt	Zeiten für Abstimmung mit BMVBS, RE-Entwurf, Erstellung von PF-Unterlagen, Durchführung PFV, ggfs. Klagen und Bauzeit parallel FNP-Änderung 1,5 Jahre bis Gesehenvermerk 1,25 Jahre für Planfeststellungsbeschluss - Zeiten für mögl. Klagen sind nicht dargestellt Gesamtbauzeit ca. 5,0 Jahre	+
	Auswirkungen auf BA 4	Ziel: möglichst schnelle Baurechtschaffung für BA 2/2 als Grundvoraussetzung für BA 4		40	erheblich, wenn BA 2/2 nicht realisiert wird	keine weiteren zeitlichen Auswirkungen	+
	Auswirkungen auf B 6n	Ziel: möglichst schnelle Klärung bzgl. umzusetzender Variante sowie möglichst zügige Baurechtschaffung für BA 2/2 als Grundvoraussetzung für B 6n		20	erheblich, kann ohne BA 2/2 nicht realisiert werden	keine zeitlichen Verzögerungen, wenn BA 2/2 realisiert wird und B 6n als eigenständiges Projekt geplant und gebaut wird	0
rechtliche Einschätzung	Berücksichtigung / Umsetzung Urteil BVerwG	nur zur Information Umsetzung zwingend erforderlich	100%		entfällt	Anpassung des FNP Beheben der Abwägungsdefizite (Lärm, Querspange, Eigentumsbetroffenheiten)	
	notwendige Voraussetzungen zur Baurechtschaffung	Ziel: möglichst rechtssichere und risikoarme Verfahrensschritte zur Erlangung von Baurecht Er werden die möglichen Risiken bewertet, die zur Baurechtschaffung erforderlich sein werden		40	keine, wenn keine Ergänzungen im Bereich OPEL Bergmann stattfinden	notwendige Verfahrensschritte: Umsetzung des BVerwG-Urteiles grundsätzliche Klärung mit BMVBS (techn. Lösung, Finanz.) RE-Entwurf mit Gesehenvermerk Erstellung von Unterlagen für PFV PFV mit Beschluss mögliches Restrisiko ggfs. durch Klagen gegen den PFB	0
	Verhältnis zur Bundesverkehrswegeplanung / Bedarfsplan	Ziel: möglichst rechtssicher im Verhältnis zum Ist-Zustand Es wird die Kompatibilität zur gültigen Darstellung im Bedarfsplan geprüft. Desweiteren wird eingeschätzt, mit welchen Risiken eine Anpassung des Bedarfsplanes vermacht wäre und wie realistisch eine solche Bedarfsplananpassung wäre		60	entfällt	konform zum Bedarfsplan	0
Fazit							

Anlage 5:
Bewertungsmatrix

		Bewertungskriterium		Variante 5		Variante 4 Süd		Variante 8	
zeitliche Auswirkungen	Auswirkungen auf BA 2/2	Ziel: möglichst kurze Zeit zur Schaffung von Baurecht und für Anpassung des FNP sowie zur Umsetzung der Maßnahme (Bauzeit)	100%	40 Zeiten für Abstimmung mit BMVBS, RE-Entwurf, Erstellung von PF-Unterlagen, Durchführung PFV, ggfs. Klagen und Bauzeit parallel FNP-Änderung 1,5 Jahre bis Gesehenvermerk 1, 25 Jahre für Planfeststellungsbeschluss - Zeiten für mögl. Klagen sind nicht dargestellt Gesambauzeit ca. 4,0 Jahre	+	40 Zeiten für Abstimmung mit BMVBS, RE-Entwurf, Erstellung von PF-Unterlagen, Durchführung PFV, ggfs. Klagen und Bauzeit parallel FNP-Änderung 1,5 Jahre bis Gesehenvermerk 1, 25 Jahre für Planfeststellungsbeschluss - Zeiten für mögl. Klagen sind nicht dargestellt Gesambauzeit ca. 4,5 Jahre	+	40 Zeiten für Abstimmung mit BUND, Anpassung Bedarfsplan, Linienbestimmung, RE-Entwurf, Erstellung von PF-Unterlagen, Durchführung PFV, ggfs. Klagen und Bauzeit parallel FNP-Änderung Anpassung des Bedarfsplanes mind. 5 Jahre (letzte Überprüfung Ende 2010) 2,5 Jahre für Linienbestimmung 1,5 Jahre bis Gesehenvermerk 2,0 Jahre für Planfeststellungsbeschluss - Zeiten für mögl. Klagen sind nicht dargestellt Gesambauzeit ca. 4,5 bis 5,0 Jahre	- -
	Auswirkungen auf BA 4	Ziel: möglichst schnelle Baurechtschaffung für BA 2/2 als Grundvoraussetzung für BA 4	100%	40 keine weiteren zeitlichen Auswirkungen ggfs. Einigung mit dem BMVBS zügiger	+	40 keine weiteren zeitlichen Auswirkungen	+	40 erhebliche zeitliche Auswirkungen, da nach Darstellung des BMVBS erst dann mit der Konzessionärsuche begonnen werden kann, wenn zeitliche Klarheit über Realisierung von BA 2/2 vorliegt Anmerkung der BI'en: "Die BI'en halten die Argumentation des Bundes, mit der Konzessionärsuche für den BA 4 könne erst begonnen werden, wenn zeitliche Klarheit über die Realisierung des BA 2/2 bestehe, für inhaltlich falsch, weil einem Investor schon kurzfristig mit der Realisierung einer 4-spurigen Auf- und Abfahrt am NL Ring und einer kreuzungsfreien 4-spurigen Anbindung an den Arster Zubringer abgesicherte und verkehrlich gute Rahmenbedingungen geschaffen werden können." Anmerkung SUBVE: Verweis auf Gespräch Ferlemann/Dr. Loske am 21.02.2011, indem der Bund u.a. Übergangslösungen generell ablehnt	- -
	Auswirkungen auf B 6n	Ziel: möglichst schnelle Klärung bzgl. umzusetzender Variante sowie möglichst zügige Baurechtschaffung für BA 2/2 als Grundvoraussetzung für B 6n	100%	20 keine zeitlichen Verzögerungen, wenn BA 2/2 realisiert wird und B 6n als eigenständiges Projekt geplant und gebaut wird	0	20 keine zeitlichen Verzögerungen, wenn BA 2/2 realisiert wird und B 6n als eigenständiges Projekt geplant und gebaut wird	0	20 Variante nicht Bestandteil des Bedarfsplanes und somit zu prüfen, ob geplant werden darf BA 2/2 als BAB, B 6n als Bundesstr.	- -
rechtliche Einschätzung	Berücksichtigung / Umsetzung Urteil BVerwG	nur zur Information Umsetzung zwingend erforderlich	100%	40 Anpassung des FNP Beheben der Abwägungsdefizite (Lärm, Querspange, Eigentumsbetroffenheiten)	0	40 Anpassung des FNP Beheben der Abwägungsdefizite (Lärm, Querspange, Eigentumsbetroffenheiten)	0	40 Anpassung des FNP Beheben der Abwägungsdefizite (Lärm, Eigentumsbetroffenheiten)	- -
	notwendige Voraussetzungen zur Baurechtschaffung	Ziel: möglichst rechtssichere und risikoarme Verfahrensschritte zur Erlangung von Baurecht Er werden die möglichen Risiken bewertet, die zur Baurechtschaffung erforderlich sein werden	100%	40 notwendige Verfahrensschritte: Umsetzung des BVerwG-Urteiles grundsätzliche Klärung mit BMVBS (techn. Lösung, Finanz.) RE-Entwurf mit Gesehenvermerk Erstellung von Unterlagen für PFV PFV mit Beschluss hohes Restrisiko ggfs. durch Klagen gegen den PFB	0	40 notwendige Verfahrensschritte: Umsetzung des BVerwG-Urteiles grundsätzliche Klärung mit BMVBS (techn. Lösung, Finanz.) RE-Entwurf mit Gesehenvermerk Erstellung von Unterlagen für PFV PFV mit Beschluss mögliches Restrisiko ggfs. durch Klagen gegen den PFB	0	40 Umsetzung des BVerwG-Urteiles grundsätzliche Klärung mit BMVBS (techn. Lösung, Finanz.) Änderung / Anpassung Bedarfsplan, Antrag auf 4-Streifigkeit Linienbestimmungsverfahren RE-Entwurf mit Gesehenvermerk Erstellung von Unterlagen für PFV PFV mit Beschluss ggfs. Klagen gegen Beschluss	- -
	Verhältnis zur Bundesverkehrswegeplanung / Bedarfsplan	Ziel: möglichst rechtssicher im Verhältnis zum Ist-Zustand Es wird die Kompatibilität zur gültigen Darstellung im Bedarfsplan geprüft. Desweiteren wird eingeschätzt, mit welchen Risiken eine Anpassung des Bedarfsplanes vermacht wäre und wie realistisch eine solche Bedarfsplananpassung wäre	100%	60 konform zum Bedarfsplan	0	60 konform zum Bedarfsplan	0	60 nicht konform zum gültigen Bedarfsplan erhebliches Risiko, ob Bedarfsplan gem. Variante 8 angepasst wird erhebliches politisches Risiko, wenn durchgehend als BAB umzusetzen (Anschluss Carl-Zeiss-Strasse nicht möglich)	- -
Fazit									