

**Bericht der Verwaltung
für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr
Stadtentwicklung und Energie (L/S)
am 09.01.2014**

A 281 - Bauabschnitt 2/2 zügig und anwohnerverträglich realisieren

Antrag der Fraktionen der SPD, Bündnis '90/Die Grünen und DIE LINKE vom 16.10.2012.

A. Sachdarstellung

Auf Antrag der Fraktionen der SPD, Bündnis 90/Die Grünen und DIE LINKE vom 16. Oktober 2012 hat die Bremische Bürgerschaft mit Datum vom 18.10.2012 beschlossen, die zwischen Senat und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung abgestimmte Variante 4SÜD modifiziert zu unterstützen. Dabei sollen bei den weiteren Planungs- und Umsetzungsschritten folgende Maßgaben eingehalten werden:

1. Durch die zu erwartenden Verkehrszunahmen aus dem Bauabschnitt 2/2 im Bereich des Zubringer Arsten – A 1 (AS HB-Arsten bis HB – Brinkum) – Kattenturmer Heerstraße ist das Erfordernis von zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen zu prüfen.
2. Es soll ein Umsetzungskonzept für die Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen des Bauabschnittes 2/2 vorgelegt werden, in dem eine Prioritätenliste aller gebotenen Einzelmaßnahmen mit Darstellung der geplanten zeitlichen Umsetzung sowie deren Finanzierung enthalten ist.
3. Die vorhandenen Provisorien der Auf- und Zufahrten des Bauabschnittes 2/1 (Neuenlander Ring und Georg-Wulf-Straße) sind so zu modifizieren, dass es für die Dauer der Bauphase zu wirksamen Entlastungen der Anwohnerinnen und Anwohner kommt.
4. Die endgültige Lage der Zu- und Abfahrten des Bauabschnittes 2/2 soll unter Beteiligung der Beiräte sowie der betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner geklärt werden.
5. Im Rahmen der Änderung des Flächennutzungsplanes wird eine Umfahrung der Start- und Landebahn des Bremer Flughafens ausdrücklich abgelehnt.
6. Mit den hauptbetroffenen Anwohnern der Variante 4SÜD modifiziert soll vor Einleitung eines Enteignungsverfahrens ein einvernehmlicher Ausgleich erörtert werden.

Zu den einzelnen Punkten wird wie folgt geantwortet:

Zu 1. [siehe Punkt 2 des Bürgerschaftsbeschlusses vom 18.10.2013]

Nach Realisierung des Bauabschnittes 2/2 wird auf Grundlage der bisherigen Prognose 2015 erwartet, dass sich die Verkehre wie folgt ändern:

- Zubringer Arsten von 43.800 Kfz/24h auf 45.400 Kfz/24h (+1.600 Kfz/24h)
- A 1 (HB-Arsten - HB-Brinkum) von 97.800 Kfz/24h auf 95.400 Kfz/24 (-2.400 Kfz/24h)
- Kattenturmer Heerstraße von 18.900 Kfz/24h auf 19.600 Kfz/24h (+700 Kfz/24h, davon 600 Lkw/24h)

Hierbei ist zu beachten, dass die Zunahmen an Verkehren nicht alleine dem Bauabschnitt 2/2 zuzuordnen sind. Ein Teil der Mehrbelastungen resultiert aus Strukturveränderungen und ein weiterer Teil aus den allgemeinen weiträumigen Verkehrsentwicklungen.

Auf Grundlage dieser Verkehrsprognosedaten, der Tag- und Nachtverteilung der Lkw-Verkehre, der zulässigen Geschwindigkeiten und der Art der Straßenoberfläche wurden gutachterlich mit einem 3-dimensionalen Geländemodell unter Berücksichtigung der Gebietsnutzungen [Anlage 1] die Lärmbeeinträchtigungen für unterschiedliche Szenarien ermittelt und als Differenz zu einem Planfall mit Realisierung des Bauabschnittes BA 2/2 dargestellt. Wesentliche Erkenntnisse dieses Gutachtens sind, dass es im Bereich des Zubringer Arsten, bedingt durch die leichten Verkehrszunahmen, zu Lärmmehrbelastungen von bis zu 0,4 dB(A) kommt und im Bereich der A 1 die Lärmbelastungen durch die etwas geringen Verkehrsbelastungen leicht zurückgehen [Anlage 2]. Im Bereich der Kattenturmer Heerstraße werden schon heute die zulässigen Lärmgrenzwerte nach der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung überschritten, teilweise sogar die Schwelle der Gesundheitsgefährdung (Dauerlärmpegel 70/60 dB(A) Tag/Nacht). Mit den geringfügigen Mehrverkehren (jedoch deutlich mehr Lkw-Verkehren) werden diese ohnehin schon hohen Belastungen um bis zu 1 dB(A) erhöht.

Über die Frage aus dem Bürgerschaftsbeschluss hinaus wurde geprüft, mit welchen Maßnahmen die Zunahmen reduziert bzw. die Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte vermieden werden können. Für die Kattenturmer Heerstraße hat sich dabei gezeigt, dass durch eine Einführung von „Tempo-30 nachts“ Reduzierungen von bis zu 2,5 dB(A) erzielt werden können [Anlage 3]. In Verbindung mit einem ganztägigen Lkw-Fahrverbot (über 7,5) lassen sich Reduzierungen im Vergleich zum Prognosefall von bis zu 3,7 dB(A) erzielen [Anlage 4]. Eine massive Entlastung für die Anwohnerinnen und Anwohner an der Kattenturmer Heerstraße kann mit Umsetzung der B 6n erreicht werden, hier sind Abnahmen von mehr als 6 dB(A) zu erwarten. Für den Bereich der A 1 ist gleichermaßen mit verschiedenen Szenarien geprüft worden, wie im Nahbereich der Autobahn die Lärmbelastung reduziert werden kann. Durch die Einführung einer Tempobeschränkung von 80 / 60 km/h (Pkw / Lkw) in diesem Bereich ließen sich beispielsweise Lärminderungen von bis zu 2,1 dB(A) erreichen. Durch die Berücksichtigung eines offenporigen Belages (OPA-Belag, Flüsterasphalt) und bei Tempo 130 / 80 km/h (Pkw / Lkw) wurden Lärmreduzierungen von bis zu 2,8 dB(A) prognostiziert.

Zu 2. [siehe Punkt 3 des Bürgerschaftsbeschlusses vom 18.10.2013]

Im Rahmen des bisherigen Entwurfes wurden Lärmschutzmaßnahmen zur Einhaltung möglichst aller Grenzwerte nach der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung ermittelt. Diese Planungen werden aktuell für die Erstellung der Planfeststellungsunterlagen konkretisiert und sollen über den Planfeststellungsbeschluss festgestellt werden. Auf Basis des Planfeststellungsbeschlusses werden dann im Rahmen der Ausführungsplanung Konzeptionen erarbeitet, die eine möglichst frühzeitige Realisierung von Lärmschutzwänden vorsehen, damit diese bereits in der Bauphase wirksam sein können.

Zu 3. [siehe Punkt 4 des Bürgerschaftsbeschlusses vom 18.10.2013]

Der Planfeststellungsbeschluss zum BA 2/1 der BAB 281 vom 20.01.2002 weist am östlichen Bauende zur Erzielung eines Verkehrswertes eine Anbindung einer vierstreifigen Rampe aus [Anlage 5]. Hier wurde bisher eine zweistreifige provisorische Rampe realisiert [Anlage 6], über die der stadtauswärtsorientierte Verkehr von der Autobahn auf die Neuenlander Straße geführt wird. Der zur A 281 gerichtete Verkehr wird über die Anschlussstelle AS Airport/Stadt auf die Autobahn geführt [Anlage 7]. Diese, bis zur Realisierung des BA 2/2 vorgesehene provisorische Lösung wurde im Januar 2008 unter Verkehr genommen.

Durch die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes vom 24.11.2010 zur Nichtvollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses für den BA 2/2 der BAB 281 (AS HB-Airport/Stadt – AS HB-Kattenturm) und den damit verbundenen Verzögerungen bei der Realisierung des BA 2/2 existiert derzeit im Bereich des Neuenlander Ringes ein Provisorium, wodurch im Bereich der Georg-Wulf-Straße höhere Verkehrs- und damit höhere Lärmbetroffenheiten entstanden sind.

Durch den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss zu BA 2/2 ist das bestehende Baurecht für die planfestgestellte Rampe im Bereich der Neuenlander Straße aufgehoben worden. Durch die Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts vom 24.11.2010 ist jedoch der gesamte Planfeststellungsbeschluss zum BA 2/2 nicht vollziehbar. Das bedeutet, aus der Planfeststellung dürfen keine rechtlichen und tatsächlichen Schlüsse gezogen werden (BVerwGE 100, 365 ff). Somit gilt nach wie vor das Baurecht für die planfestgestellte vierstreifige Rampe aus BA 2/1 - allerdings mit der Maßgabe, dass ergänzend ein Planänderungsverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt werden müsste, wenn hier weitere Maßnahmen umgesetzt werden sollten. Einer formellen Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses 2/2 bedarf es nicht.

Grundsätzlich ergeben sich 3 wesentliche Varianten zur Lösung des Konfliktes:

- A. Bau der ursprünglich mit dem BA 2/1 planfestgestellten 4-streifigen Rampe auf die Neuenlander Straße [Anlage 5]
- B. Ergänzung der bisherigen, provisorischen, zweistreifigen Rampe um eine zusätzliche, zweistreifige Rampe auf die Neuenlander Straße [Anlage 8]
- C. Beibehaltung des jetzigen Zustandes und Realisierung von passiven Lärmschutzmaßnahmen im Kreuzungsbereich Neuenlander Straße / Georg-Wulf-Straße [Anlage 9]

Die Varianten A und B erfordern für Planung, Baurechtschaffung und Realisierung einen hohen Zeitbedarf (1,5 bis 3,5 Jahre) sowie einen Finanzbedarf von ca. 2,5 bis 8 Mio. EUR.

Das BMVBS hat mehrfach auf Anfragen aus Bremen erwidert, dass unter den maßgeblichen Gesichtspunkten der Bundeshaushaltsordnung von Notwendigkeit und Wirtschaftlichkeit eine nachträgliche Ausbildung zu einer 4-streifigen Rampe haushaltsrechtlich nicht begründbar wäre und damit Bundesmittel nicht verwendet werden können. Alle Kosten zur Ergänzung der bisherigen provisorischen Rampe müssten von Bremen getragen werden.

Da der Vergleich der drei Varianten einen klaren wirtschaftlichen Vorteil für Variante C gezeigt hat, wird diese weiterverfolgt und umgesetzt.

Zudem wird nach derzeitigem Zeitplan von einem Baubeginn des Bauabschnittes 2/2 ab dem 2. Quartal 2015 ausgegangen. Die Varianten A und B würden zu einer Verzögerung führen, da Baurecht geschaffen werden müsste. Daher sollte die Umsetzung weiterer passiver Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Knotenpunktes Neuenlander Straße / Georg-Wulf-Straße zeitnah vollzogen werden, um die Lärmbelastungen in diesem Bereich zu reduzieren.

Die erforderlichen Vorarbeiten, die Ermittlung der Luftschadstoff- und Lärmbetroffenheiten im Bereich Neuenlander Straße / Georg-Wulf-Straße, haben gutachterlich stattgefunden. Erste Lärmschutzmaßnahmen wurden mittlerweile realisiert. Die noch offenen Ansprüche auf passive Lärmschutzmaßnahmen sollten zügig umgesetzt werden. Die Eigentümer wurden über Ihren Rechtsanspruch schriftlich informiert.

Im Übrigen wird sich der Bauabschnitt 2/2 durch die Beibehaltung (Variante C) leichter an den BA2/1 anschließen lassen, weil die Verkehrszustände zur Realisierung des Bauabschnittes BA 2/2 nicht mehrfach geändert werden müssen.

Zu 4. [siehe Punkt 4 des Bürgerschaftsbeschlusses vom 18.10.2013]

Die Klärung zur Festlegung der Zu- und Abfahrten für den Bauabschnitt 2/2 hat stattgefunden. Die Abwägung unterschiedlicher Varianten hat eine deutliche Vorteilhaftigkeit für eine Verknüpfung von Autobahn und Stadtstraßennetz im Bereich des Knotenpunktes Neuenlander Straße / Kattenturmer Heerstraße ergeben. Dieser Auffassung folgten beide betroffenen Beiräte Neustadt und Obervieland (14.03.2013 bzw. 09.04.2013). Die Ausgestaltung des Knotenpunktes wurde dem Fachausschuss Sanierung der Neustadt in einer öffentlichen Sitzung am 13.11.2013 vorgestellt.

Zu 5. [siehe Punkt 5 des Bürgerschaftsbeschlusses vom 18.10.2013]

Für die erforderliche Flächennutzungsplanänderung wurde die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange abgeschlossen. Eine Änderung des Verknüpfungspunktes mit der B 6n hat nicht stattgefunden, nach wie vor ist die Verknüpfung mit einer zukünftigen B 6n im Bereich des ehemaligen Hornbachgeländes dargestellt die somit auf eine Unterführung der Start- und Landebahn des Bremer Flughafens ausgerichtet ist. Das Änderungsverfahren soll im Frühjahr 2014 zum Abschluss gebracht werden.

Zu 6. [siehe Punkt 6 des Bürgerschaftsbeschlusses vom 18.10.2013]

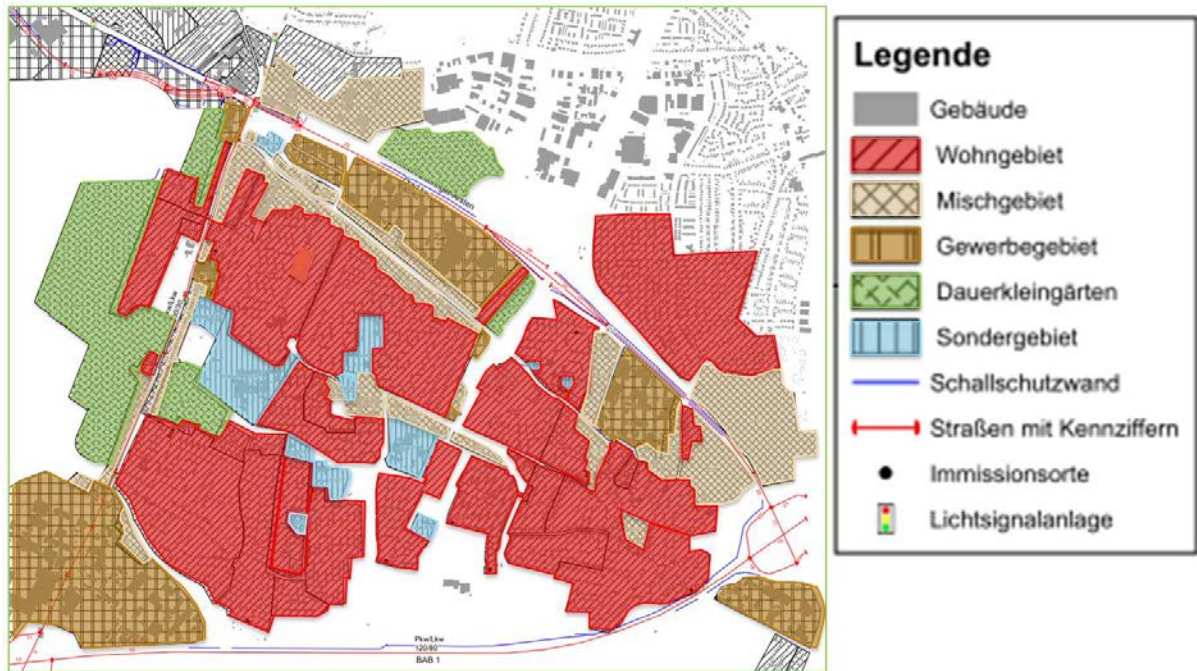
Mit den beiden von der Maßnahme privat Betroffenen wurden Gespräche mit dem Ziel eines einvernehmlichen Ausgleiches geführt. Ergebnisse hierzu liegen noch nicht vor. Die Gespräche werden fortgeführt.

B. Beschlussvorschlag

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (L/S) nimmt den Bericht zur Kenntnis

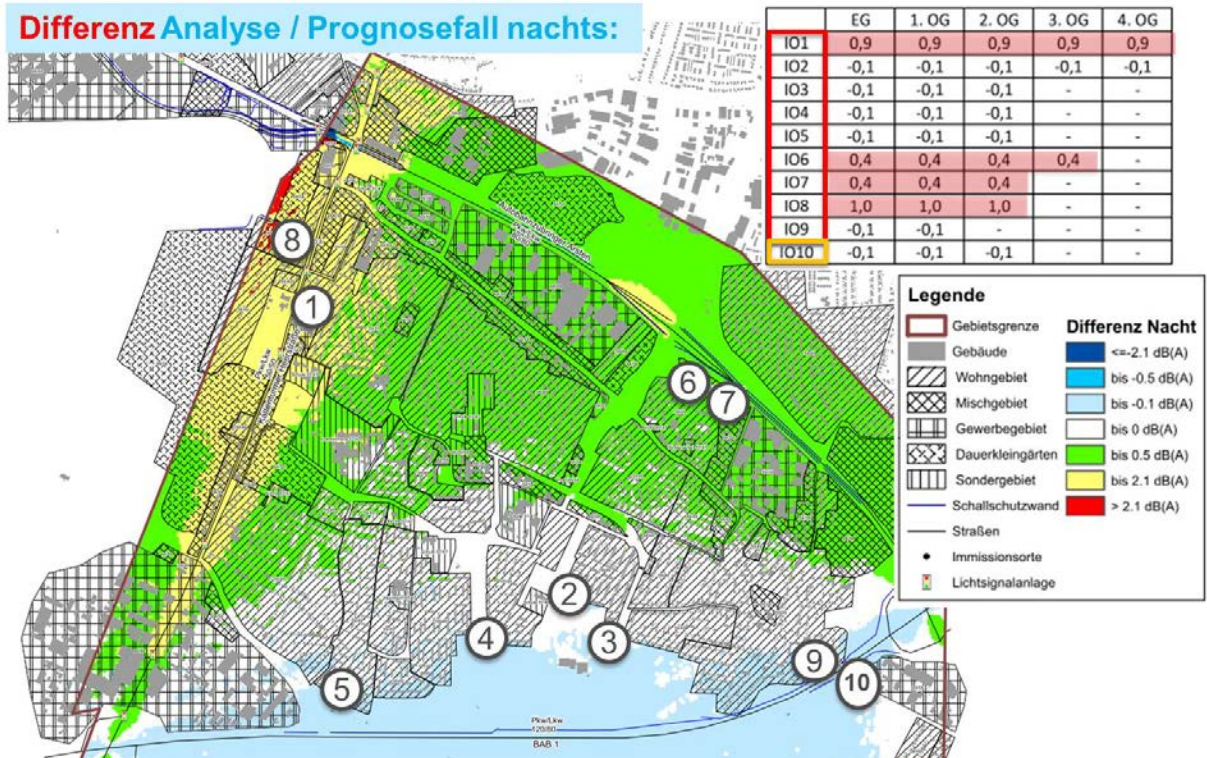
Anlagen:

Berücksichtigte Gebietsnutzungen



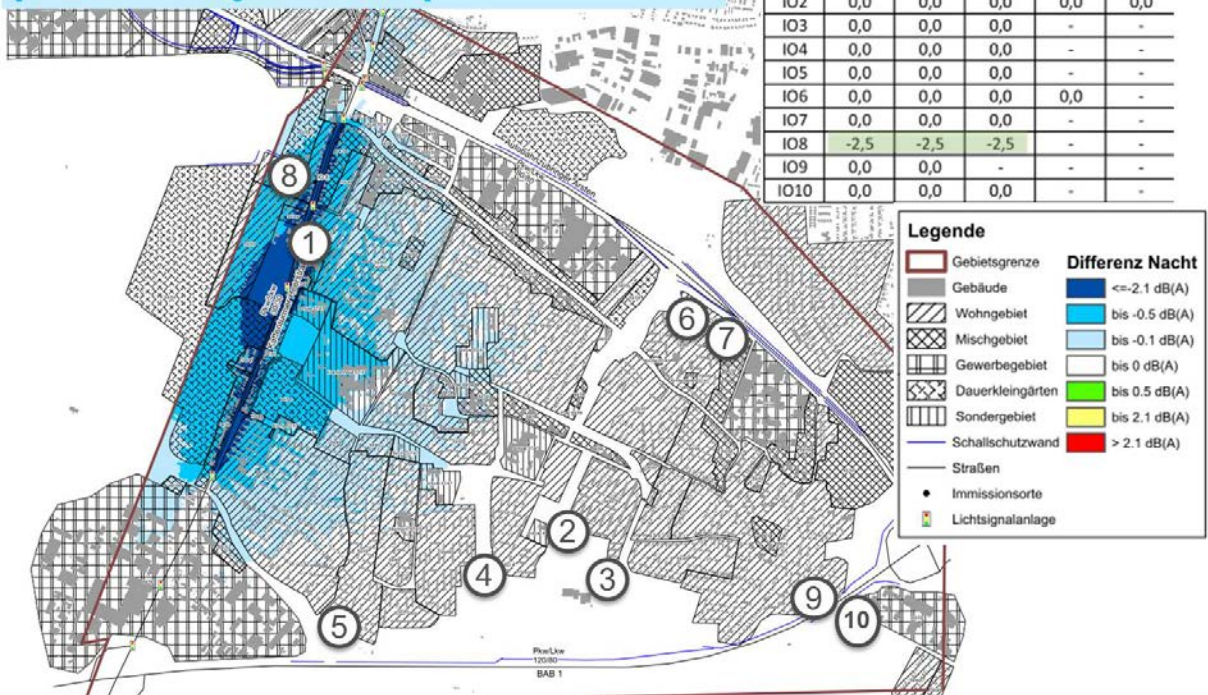
Anlage 1: Gebietsnutzungen im Bereich Kattenturmer Heerstraße-Zubringer Arsten-A1

Differenz Analyse / Prognosefall nachts:



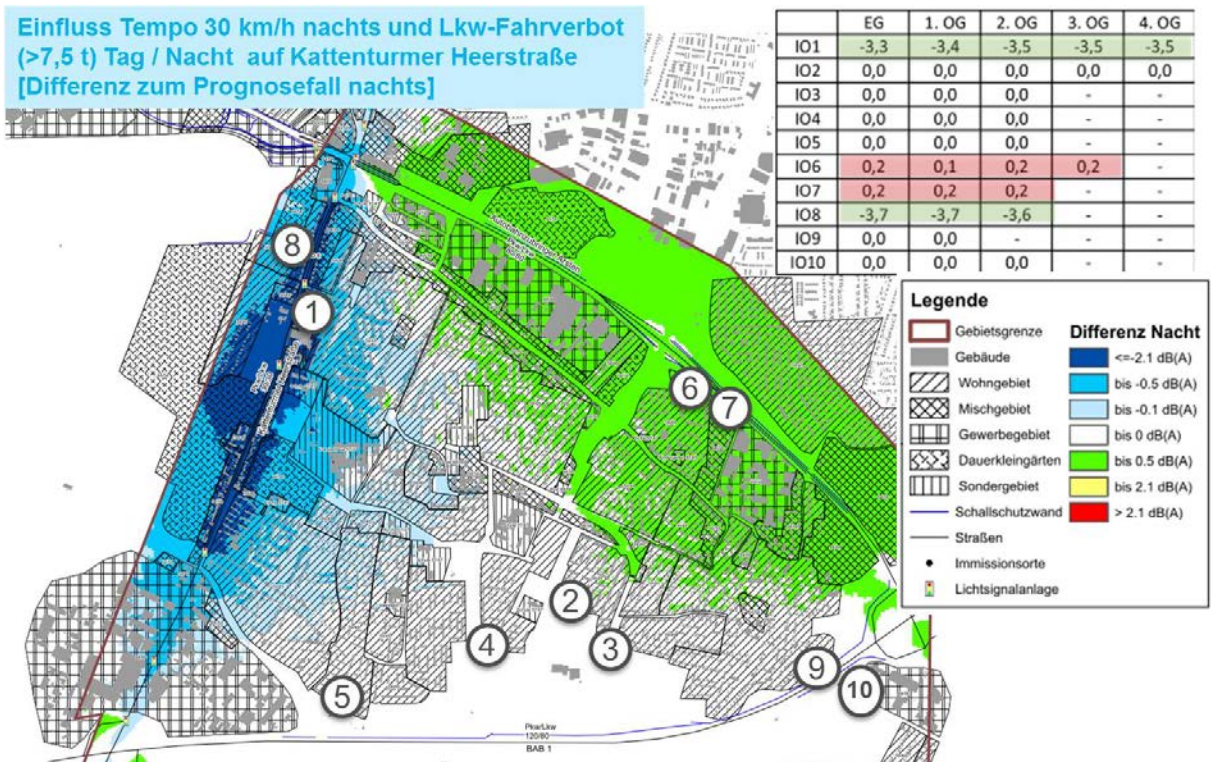
Anlage 2: Darstellung der Lärmdifferenzen beim Vergleich Analyse Fall / Prognosefall für den Zeitraum nachts 22 - 6 Uhr

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



Anlage 3: Darstellung des Einflusses von Tempo 30 auf der Kattenturmer Heerstraße für den Zeitraum nachts 22 – 6 Uhr

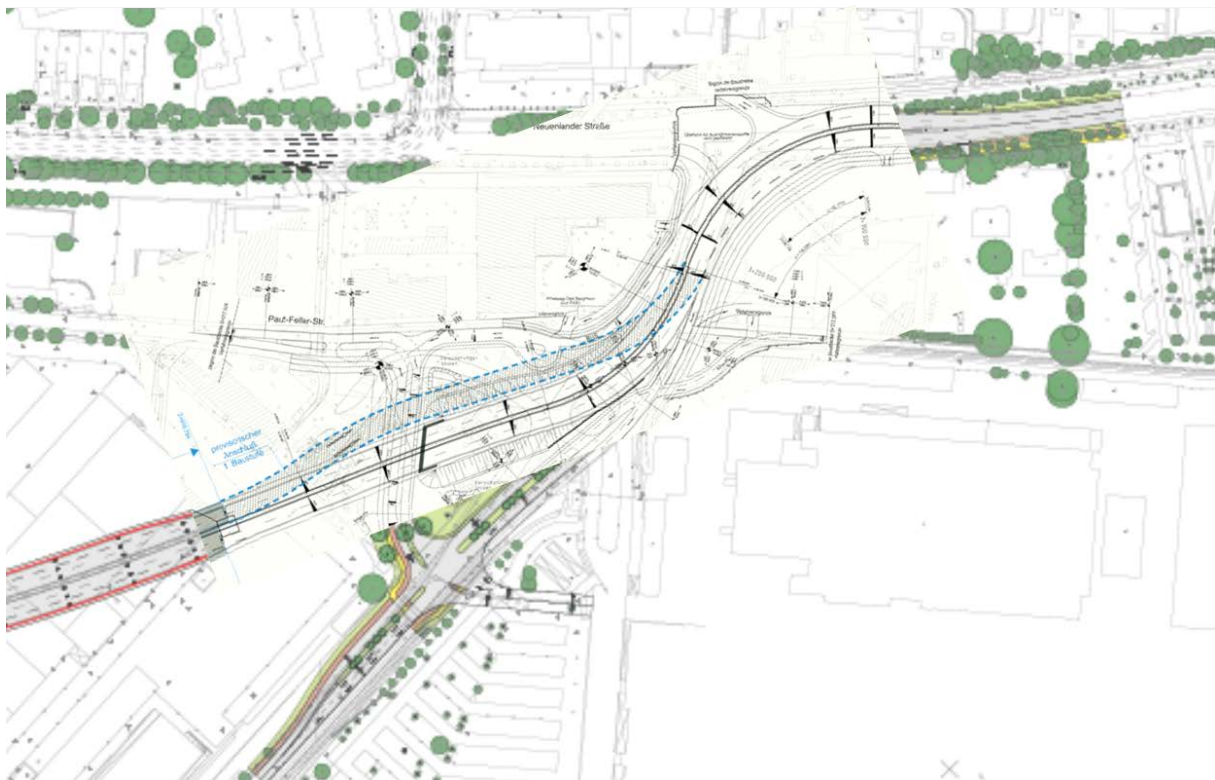
Einfluss Tempo 30 km/h nachts und Lkw-Fahrverbot (>7,5 t) Tag / Nacht auf Kattenturmer Heerstraße
[Differenz zum Prognosefall nachts]



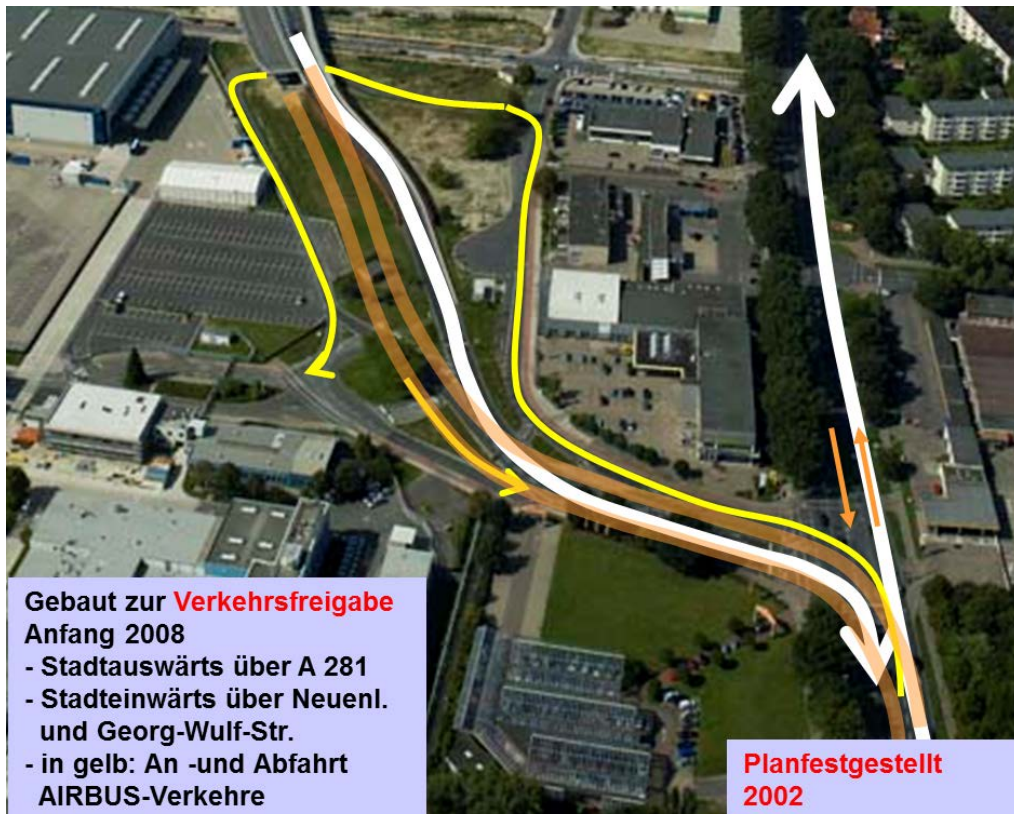
Anlage 4: Darstellung des Einflusses von Tempo 30 und Lkw-Fahrverbot auf der Kattenturmer Heerstraße für den Zeitraum nachts 22 – 6 Uhr



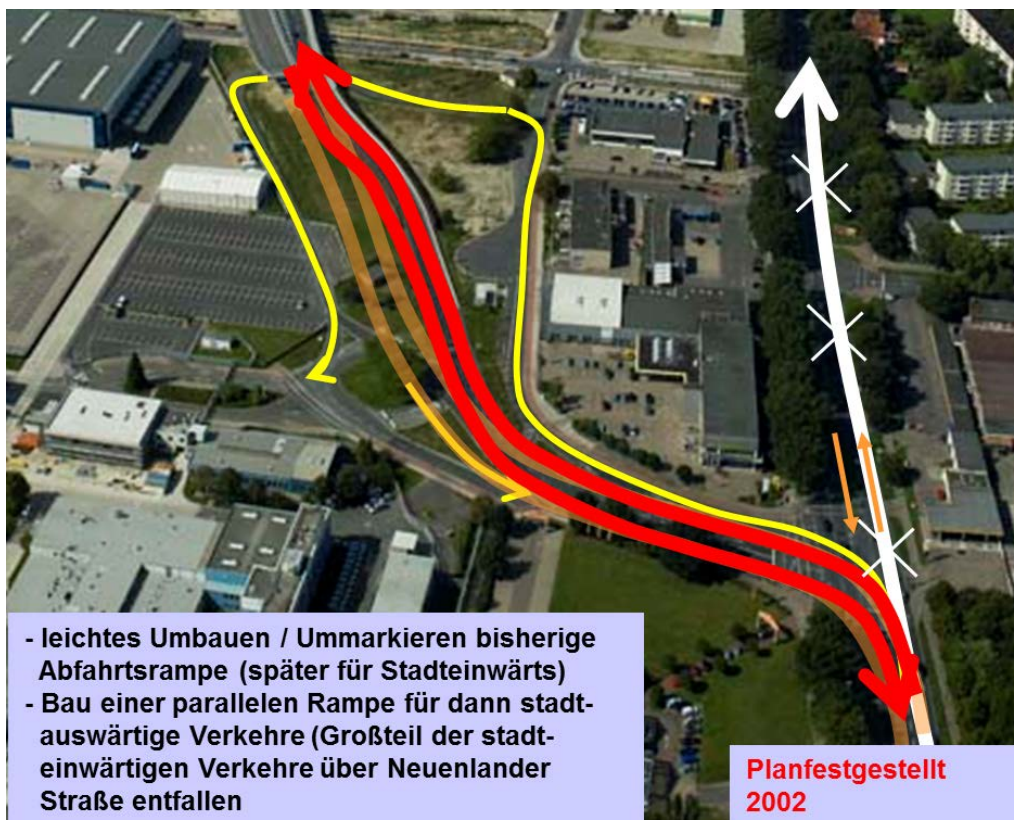
Anlage 5: In BA 2/1 planfestgestellte 4-streifige Rampe im Bereich des Neuenlander Ringes – entspricht Variante A



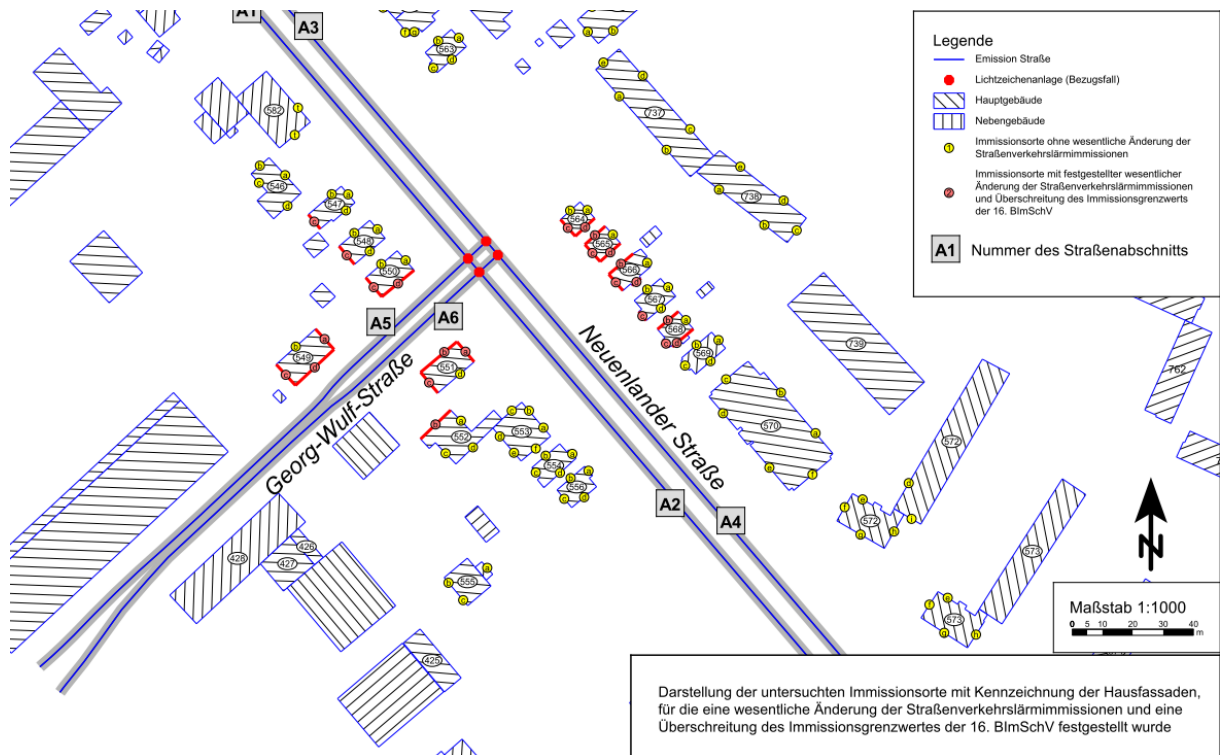
Anlage 6: Im Rahmen der Realisierung des BA 2/1 gebaute 2-streifige Rampe (in blau gestrichelt) zur Führung der stadtauswärtsorientierten Verkehre



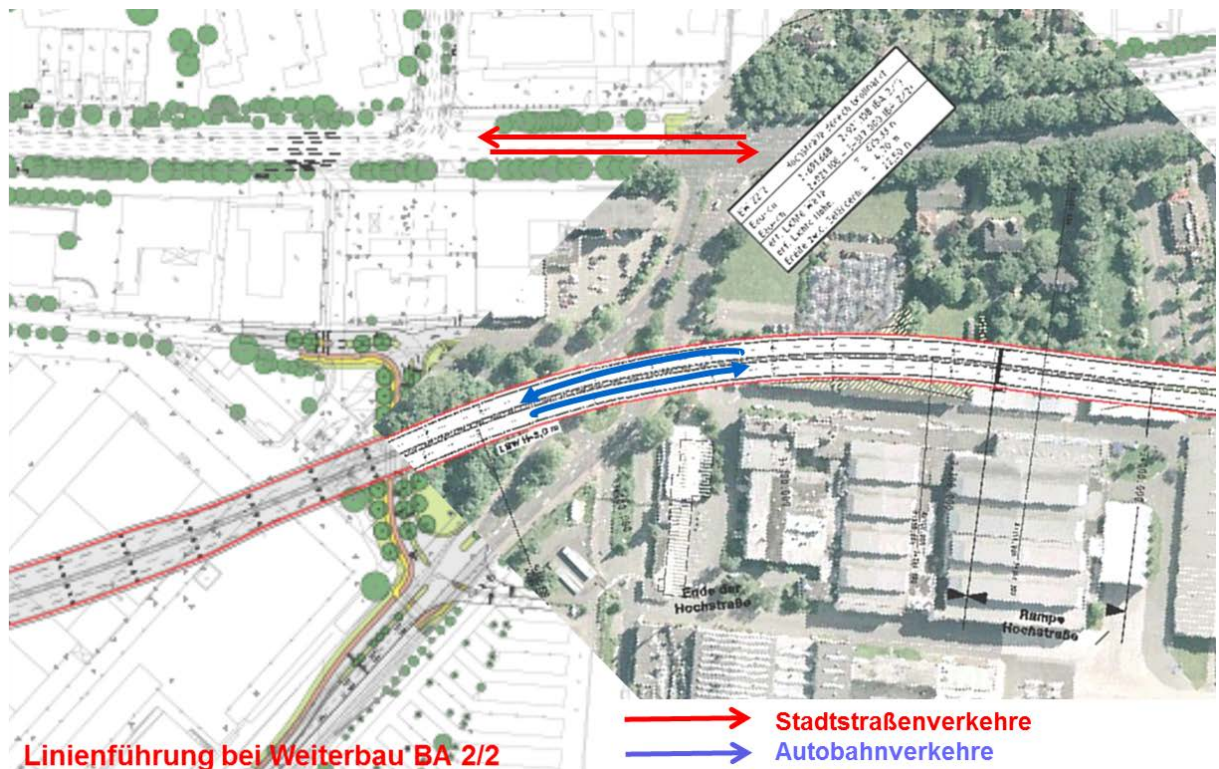
Anlage 7: skizzenhafte Darstellung der realisierten Verkehrsführung. Führung der stadtauswärtsorientierten Verkehre über provisorische Rampe, stadteinwärts orientierte Verkehre über die Neuenlander Straße bis zur Georg-Wulf-Straße



Anlage 8: skizzenhafte Darstellung zur möglichen Ergänzung der bisherigen 2-streifigen Rampe um eine zweite provisorische Rampe – entspricht Variante B



Anlage 9: Darstellung der Lärmgrenzwertüberschreitungen im Knotenpunkt Neuenlander Straße / Georg-Wulf-Straße. Lärmschutz hierfür erstellen entspricht Variante C



Anlage 10: Darstellung der Verkehrsführung nach Herstellung des Abschnitts 2/2