

## **Neufassung der Tischvorlage für die Sitzung des Senats**

am 2. Oktober 2012

### **„BAB A 281, BA 2/2: Konkretisierung der Variante 4SÜD“**

#### **A. Problem**

Die Bremische Bürgerschaft (Landtag) hat in ihrer 85. Sitzung am 11.05.2011 zum Antrag der Gruppe der FDP, der Fraktionen DIE LINKE, der SPD und Bündnis 90/Die Grünen „Autobahn A 281: Ergebnisse des runden Tisches schnell umsetzen, 4-Süd zügig herstellen und B 6n sicherstellen“ vom 5. Mai 2011 (Drs. 17/1763) folgende Beschlüsse gefasst:

1. Die Bürgerschaft (Landtag) fordert den Senat auf, umgehend und gemäß den Arbeitsergebnissen des runden Tisches zur A 281 ein Planänderungsverfahren für den Planfeststellungsbeschluss des Bauabschnitts 2/2 vom 07. April 2009 einzuleiten, um die einstimmig von allen Vertretern des runden Tisches vorgeschlagene Variante 4-Süd zügig zu realisieren.
2. Als vorbereitender Schritt dafür und als Bestätigung des am runden Tisch von den Bürgern der Neustadt und Obervielands, der Wirtschaft, dem Senat und der Politik gemeinsam formulierten Willens ist von Senat und Stadtbürgerschaft eine Änderung des Flächennutzungsplans für die Stadtgemeinde Bremen einzuleiten und zu beschließen, die das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 24. November 2010 berücksichtigt und eine Trassenführung der A 281 gemäß der vorgeschlagenen Variante 4-Süd vorsieht.
3. Die Bürgerschaft (Landtag) unterstützt den Wunsch der „Vereinigung der Bürgerinitiativen Obervieland/Huckelriede für eine menschengerechte A 281“, von der Planfeststellungsbehörde und der DEGES regelmäßig über den Planungsstand unterrichtet zu werden und wesentliche Abweichungen vom Beschluss des runden Tisches vom 27. April 2011 mit allen Beteiligten zu erörtern.
4. Wie vom Beirat Obervieland gefordert, sind entlang des Zubringers Arsten angemessene Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen.
5. Bei der Konkretisierung der Auf- und Abfahrten in Kattenturm bittet die Bürgerschaft (Landtag) den Senat, alle Betroffenen einzubeziehen.
6. Die Bürgerschaft (Landtag) spricht sich dafür aus, dass die Bundesstraße 6 neu (B 6n) nur in der Bremer Vorzugsvariante mit einem Tunnel unter der Start- und Landebahn des Flughafens hindurch gebaut und bei Brinkum an die Autobahn angeschlossen werden soll, also in der Form, wie sie der runde Tisch zur B 6n in 2009 gemeinsam beschlossen und wie der runde Tisch zum Bauabschnitt 2/2 sie im April 2011 bestätigt hat. Die Bürgerschaft (Landtag) fordert zudem, dass die Verknüpfung des Bauabschnitts 2/2 und der B 6n auf dem ehemaligen Gelände der Firma Hornbach erfolgen soll.

7. Eine Umfahrung des Flughafengeländes in östlicher Richtung, nahe der Wolfskuhlensiedlung, wie sie der Bund aus Kostengründen in Betracht zieht, lehnt die Bürgerschaft (Landtag) ab.
8. Die Bürgerschaft (Landtag) fordert daher den Senat auf sicherzustellen, dass nur diese Bremer Vorzugsvariante der B 6n in der von der Bürgerschaft (Landtag) gewünschten Form geplant wird und sich für eine Einstufung der B 6n als vordringlichen Bedarf im Bundesverkehrswegeplan einzusetzen.

## **B. Lösung**

Der Senat beschließt die als Anlage beigefügte Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft und leitet sie weiter an die Bremische Bürgerschaft/Landtag zur Beschlussfassung.

## **C. Alternativen**

Keine.

## **D. Finanzielle, Personalwirtschaftliche Auswirkungen und Gender-Prüfung**

Die finanziellen Auswirkungen sind konkret in der Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft dargestellt. Darüber hinaus sind keine personalwirtschaftlichen Auswirkungen zu erwarten. Genderspezifische Auswirkungen sind nicht vorhanden.

## **E. Beteiligung und Abstimmung**

Die Vorlage ist mit der Senatorin für Finanzen, dem Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen und mit der Senatskanzlei abgestimmt.

## **F. Öffentlichkeitsarbeit und Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz**

Geeignet nach Beschlussfassung im Senat. Einer Veröffentlichung über das zentrale elektronische Informationsregister steht nichts entgegen.

## **G. Beschlussvorschlag**

1. Der Senat nimmt die beigefügte Mitteilung des Senats „BAB A 281, BA 2/2: Konkretisierung der Variante 4SÜD“ zur Kenntnis und beschließt entsprechend der Vorlage vom 02. Oktober 2012 die Weiterleitung an die Bremische Bürgerschaft (Landtag) zur Beschlussfassung.
2. Der Senat stimmt einer Mitfinanzierung durch Bremen in Höhe von rd. 9 Mio. € zu und bittet den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, nach Konkretisierung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie zu befassen, die entsprechenden haushaltsrechtlichen Beschlussfassungen im Haushalts- und Finanzausschuss über die Senatorin für Finanzen herbeizuführen und die Finanzierung in den Haushalten ab 2015 zu berücksichtigen.

**Mitteilung des Senats  
an die Bremischen Bürgerschaft (Landtag)  
vom 24. September 2012**

**BAB A 281, BA 2/2: Konkretisierung der Variante 4SÜD**

Der Senat hat in seiner Sitzung vom 02.10.2012 die Ergebnisse der vom Senator für Umwelt, Bau und Verkehr vorgelegten Konkretisierung der Variante 4SÜD beraten.

Der Senat legt der Bremischen Bürgerschaft (Landtag) folgende Mitteilung vor. Der Senat übermittelt der Bremische Bürgerschaft (Landtag) die Mitteilung mit der Bitte um Beschlussfassung.

**1. Einführung und Veranlassung**

Die Bundesautobahn A 281 ist als Eckverbindung zwischen der A 1 und der A 27 eines der wichtigsten Infrastrukturprojekte im Land Bremen. Mit der beabsichtigten Schließung des Bremer Autobahnringes sollen innerstädtische Straßen erheblich entlastet und Belastungen durch Luftschadstoffe und Lärm deutlich gesenkt werden. Gleichzeitig bewirkt der Bau der Autobahn wesentliche Verbesserungen für den Wirtschaftsstandort Bremen.

Am 11.05.2011 hat die Bürgerschaft (Landtag) die vom Runden Tisch empfohlene Variante 4 SÜD für den östlichen Lückenschluss der A 281 beschlossen (Antrag Drs. 17/1763, Beschlussprotokoll Nr. 17/1508).

Die Realisierung der Variante 4SÜD bedingt erhebliche Mehrkosten im Vergleich zu der ursprünglich vom Bund genehmigten und planfestgestellten Variante.

Zur Klärung der planerischen Umsetzung sowie der Kostenübernahme wurden mehrere Gespräche mit dem Bund geführt.

Im Rahmen dieser Gespräche ergab sich mit Blick auf die notwendige haushaltsrechtliche Begründung, dass die Variante 4SÜD technisch und wirtschaftlich überprüft werden musste. Im Ergebnis wurde die Variante 4SÜD unter Beibehaltung ihrer positiven Wirkungen für Lärmschutz, Flächenverbrauch und städtebauliche Aspekte modifiziert. Die entscheidende Anpassung liegt in der Reduzierung der Tunnellänge auf das Maß, das technisch notwendig ist und zugleich wirtschaftlich vertretbare Verbesserungen im Lärmschutz bietet.

Nach dem derzeitigen Stand der Planungen müsste Bremen zusätzlich zu den Planungskosten für die Variante 4SÜD ca. 24,5 Mio. € mitfinanzieren, für die modifizierte Variante 4SÜD modifi-

ziert ca. 8 Mio. €. Die unterschiedlichen Kostenanteile resultieren zum einen aus dem Kostenvergleich der kapitalisierten Erhaltungskosten und zum anderen aus technischen Erfordernissen für einen möglichen Anschluss der B 6n.

Durch zusätzlichen aktiven Lärmschutz (Lärmschutzwände) mit Mehrkosten in Höhe von ca. 1 Mio. € (zu Lasten Bremens) könnten alle gesetzlichen Grenzwerte ohne ergänzenden passiven Lärmschutz eingehalten und somit ein Volllärmschutz erreicht werden.

Am 16.07.2012 wurden die Mitglieder des runden Tisches zum Bauabschnitt 2/2 über den Sachstand und die Ergebnisse der Gespräche mit dem Bund umfassend informiert (**Anlage 1a, 1b**).

Die Mitglieder des runden Tisches wurden aufgefordert, bis zum 15.09.2012 ihre Stellungnahmen zu der vorgestellten Variante 4SÜD modifiziert abzugeben.

Es ist jetzt zu entscheiden, welche der vorliegenden Varianten realisiert werden soll.

## **2. Lösung**

Der mit Senatsbeschluss vom 11.01.2011 einberufene runde Tisch hatte die Aufgabe, einen Vorschlag für die weitere Planung und Umsetzung des Bauabschnittes 2/2 zu erarbeiten, der unter Berücksichtigung der Prüfung einer gemeinsamen Umsetzungsmöglichkeit des Bauabschnittes 2/2 mit der B 6n 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 von besonderer Bedeutung.

Von den ursprünglich 10 Varianten und 3 Übergangslösungen wurden 3 Varianten näher betrachtet und anhand von 36 Teilzielfeldern mit unterschiedlichen Gewichtungen bewertet.

Die Mitglieder des Runden Tisches haben sich am 15.04.2011 einvernehmlich für die Variante 4SÜD ausgesprochen.

Die Bremische Bürgerschaft (Landtag) hat sich dem Ergebnis des Runden Tisches angeschlossen und in ihrer Sitzung am 11.05.2011 beschlossen, die Variante 4SÜD zügig herzustellen sowie die weitere Planung der B 6n gemäß dem Ergebnis des Runden Tisches aus 2009 sicherzustellen.

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

Neben der gewünschten verkehrlichen Wirkung wurden bei diesem Trassen-Konzept insbesondere folgende Vorteile gesehen:

- Verzicht auf Querspange und sog. „Monsterknoten“
- Entlastung der Neuenlander Straße mit späterer Rückbauoption
- geringerer Eingriff in private Grundstücke
- geringe Beeinträchtigungen während der Bauzeit
- Verringerung der Lärm- und Schadstoffbelastungen für die Anwohner in Huckelriede
- zügige Baurechtschaffung möglich.

Die für die Variante 4 SÜD ermittelte Tunnelbauwerkslänge ergab sich aus einer einfachen Übertragung der Bauwerkslängen aus der damaligen Variante 4 (Verlängerung des Tunnel-/Trogbauwerks im Zuge der Neuenlander Straße) auf die Variante 4SÜD – vorbehaltlich einer weiteren technischen Prüfung.

Im Zuge der Konkretisierung der Planung auf Basis der Gespräche mit dem Bund wurde die technisch notwendige und wirtschaftlich realisierbare Tunnellänge mit ca. 173 m ermittelt.

Trotz der veränderten Tunnellänge bleiben das Trassenkonzept und die damit verbundenen positiven Wirkungen im Umfeld der Trasse erhalten.

Durch zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen können darüber hinaus alle gesetzlichen Grenzwerte vollständig eingehalten werden, so dass sich hier gegenüber der ursprünglichen Variante 4SÜD ein weiter verbesserter Lärmschutz erzielen lässt.

In Hinsicht auf die Auswirkungen auf den Städtebau, die Grundstücksinanspruchnahme und die Beeinträchtigungen während der Bauzeit sind die Varianten 4SÜD und 4SÜD modifiziert vergleichbar.

Die Variante 4SÜD modifiziert enthält zudem keine Vorfestlegung für eine bestimmte Variante der B 6n.

Auch für die Variante 4SÜD modifiziert muss der Trassenverlauf im Flächennutzungsplan der Südlage angepasst werden. Die Änderung im Flächennutzungsplan in Hinsicht auf die Verkehrsflächen betrifft ausschließlich das Teilstück zwischen dem bereits fertiggestellten Autobahnabschnitt BA 2/1 und dem Arster Zubringer.

Die Mehrkosten für die Variante 4SÜD modifiziert im Vergleich zur Referenzplanung betragen rd. 14,4 Mio. €. Der Bund ist bereit, Mehr- und Minderkosten gegenüber der Referenzplanung im BA 2/2 miteinander zu verrechnen. Bei der Kostenermittlung können kapitalisierte Erhaltungskosten sowie technische Erfordernisse für einen späteren B 6n-Anschluss zu Lasten des Bundes in Ansatz gebracht werden. Dies führt zu einer möglichen zusätzlichen Kostenbeteiligung des Bundes in Höhe von rd. 6,4 Mio. € an der Variante 4SÜD modifiziert, für Bremen verbleiben rd. 9 Mio. € Mehrkosten (inklusive 1 Mio. € für Vollärmschutz).

Die genauen Kostenanteile werden im Rahmen einer Finanzierungsvereinbarung auf der Grundlage des Gesehenvermerks des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) zum RE-Entwurf festgelegt.

Die bei Bremen verbleibenden Mehrkosten sind im Rahmen der Haushaltsaufstellungen 2015 ff. zu berücksichtigen. Hinsichtlich der Erteilung einer Verpflichtungsermächtigung über rd. 9 Mio. € zu Lasten der Haushaltsjahre 2015 bis 2018 sind die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie sowie der Haushalts- und Finanzausschuss nach Konkretisierung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu befassen.

Mit der Variante 4SÜD modifiziert mit zusätzlichem Vollärmschutz lässt sich ein verbesserter Lärmschutz im Vergleich zu der Variante 4SÜD bei insgesamt wesentlich niedrigeren Baukosten erreichen. Die Ziele des runden Tisches werden somit weiterhin vollumfänglich erfüllt. Gleichzeitig werden die anfallenden Mehrkosten erheblich reduziert und der Bund ist bereit die Mehrkosten anteilig mitzutragen.

Die bis zum 15.09.2012 eingegangenen Stellungnahmen der Mitglieder des runden Tisches sprechen sich überwiegend für die Weiterverfolgung der als gleichwertig angesehenen Variante 4SÜD modifiziert aus. Gleichzeitig wird die Überprüfung von möglichen Lärmschutzmaßnahmen, die weitere Beteiligung bei der Festlegung der Lage der Zu- und Abfahrten an der Neuenlander Straße sowie das Festhalten am Beschluss für die Vorzugsvariante für die B 6n gefordert. (vgl. **Anlage 2 bis Anlage 5**)

Mit der grundsätzlichen Festlegung auf die Variante 4SÜD modifiziert wird die Voraussetzung geschaffen, im BA 2/2 weiter planen und bauen zu können und damit den Ringschluss der A 281 jetzt zügig fortsetzen zu können.

Aus Sicht des Senats sollte die Variante 4SÜD modifiziert daher weiterverfolgt und zügig realisiert werden.

Die nächsten Schritte können derzeit wie folgt dargestellt werden:

Bürgerschaftsbefassung	17./18.10.2012
FNP-Änderung (nur für den BA 2/2)	ab 12/2012
Gesehenvermerk des BMVBS zum RE-Entwurf	bis 11/2013
Planfeststellungsverfahren	12/2013 bis 04/2015
Bauphase	04/2015 bis 07/2019
Verkehrsfreigabe	05/2019

### **Anlagen:**

Anlage 1a	Lageplan Variante 4SÜD modifiziert + zusätzliche Lärmschutzwände (LSW)
Anlage 1b	Ergebnisprotokoll der Sondersitzung des runden Tisches vom 16.07.2012
Anlage 2	Stellungnahme der Handelskammer und der GVZe vom 10.09.2012
Anlage 3	Beschluss des Beirates Obervieland vom 11.09.2012
Anlage 4	Beschluss des Beirates Neustadt vom 11.09.2012
Anlage 5	Stellungnahme der Vereinigung der Bürgerinitiativen Obervieland/Huckelriede vom 14.09.2012