

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Autobahneckverbindung A 281 Bauabschnitt 2/2:
Niederschrift zum Erörterungstermin

Niederschrift

24.05.2016

Verhandlungsleiter (VL) Bergt eröffnet den Erörterungstermin um 09:30 Uhr und begrüßt die Erschienenen in dem Verfahren A 281 Bauabschnitt 2/2. Nach Vorstellung der Vertreter der Anhörungsbehörde gibt er eine Einführung in die formalen Rahmenbedingungen des Erörterungstermins. Der erste Tag sei der Erörterung der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange vorbehalten, die der Reihe nach aufgerufen werden sollen.

Frau Dr. Cordes (Oberste Landesstraßenbaubehörde Bremen) führt in das Projekt ein. Herr Kück (DEGES) gibt einen Überblick über den Inhalt der Planfeststellungsunterlagen. Seine PowerPoint-Präsentation wird unter der **lfd. Nummer 1 im Anlagen und Antragsverzeichnisses** zur Niederschrift genommen.

Die A 281 sei auf Grundlage des Bedarfsplans von 2004 geplant worden. Dort finde sich eine Einstufung der Teilabschnitte, wobei der Bauabschnitt 2/2 im vordringlichen Bedarf geführt werde. Dieser Bedarfsplan werde derzeit auf das Zieljahr 2030 fortgeschrieben. Der Bauabschnitt 2/2 sei bereits fest disponiert. Von der A 281 befinden sich bereits 4 Bauabschnitte unter Verkehr, nur die Weserquerung und der Bauabschnitt 2/2 müssen noch realisiert werden. Zweck des Gesamtvorhabens seien die Entlastung des bisherigen Verkehrsnetzes, die Bündelung des Verkehrs und eine verbesserte Anbindung großer Verkehrsträger wie das GVZ, der Flughafen oder der Hafengebiete. Im Vorfeld einer solchen Planung sei verpflichtend zu schauen, welche Alternativen zur Zweckerreichung bestehen. Die ursprünglichen Planungskonzepte reichten dabei bis in die 60er Jahre zurück, schildert Herr Kück. Zwingende Vorgaben für die A 281, BA 2/ 2 sind die Anbindung an den Bauabschnitt 2/1 und den Zubringer Arsten. Neben diesen Aspekten, bestünden durch Airbus und den Flughafen Bremen besondere Anforderungen, die berücksichtigt werden müssten.

In Folge des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) zum vorhergehenden Planfeststellungsverfahren aus 2010 (Planfeststellungsbeschluss vom 7.4.2009) wurde die Planung komplett überarbeitet. Man habe sich bei den Gesprächen am Runden Tisch mit weiteren möglichen Varianten befasst und diese abgewogen und bewertet. Im Ergebnis wurde als Vorzugsvariante die Variante „4 Süd“ herausgearbeitet. Herr Kück schildert die planerischen Unterschiede zwischen der zunächst favorisierten Planung 4 Süd und der nun nochmals modifizierten Variante. Auch in der modifizierten Variante werde die Planung die privaten Belange auf der gewählten Trasse betreffen. Das wesentliche Ziel sei aber die Entlastung der Neuenlander Straße. Er schildert die Randbedingungen für das neue Tunnelbauwerk anhand von Kartenmaterial, welches ebenfalls Teil der Anlage 1 ist. Bei der Entlastung der Neuenlander Straße gehe es auch darum, immissionsschutzrechtliche Grenzwerte einzuhalten. Nicht direktes Thema des Erörterungstermins sei die Baudurchführung, die in

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Autobahneckverbindung A 281 Bauabschnitt 2/2:
Niederschrift zum Erörterungstermin

einer groben Struktur bereits geplant sei. Herr Kück weist darauf hin, dass sich diese Planungen noch verfestigen werden. Die Planung verkenne dabei nicht, dass der Knotenpunkt Kattenturmer Heerstraße / Neuenlander Straße bereits an der Belastungsgrenze sei. Hier werde es während der Bauphase auch keine Verbesserungen geben. Herr Kück schildert im Folgenden die Überlegungen, wie während der Bauphase „Vollsperrung Tunnel- und Trogbauwerk“ konzeptionell der Verkehr aufrechterhalten werden solle. Es werde weitere verkehrskonzeptionelle Planungen geben, um Belastungen nach Möglichkeit zu reduzieren. Für die neuralgische Phase werde es möglich sein, den Verkehr durch das Rampensystem zumindest zweistreifig an der Baustelle vorbeizuführen. Dies funktioniere auch, wenn die Realisierung des letzten Tunnelsegments anstehe. Er führt zum Thema der B 6n aus.

Diese und ihre derzeit diskutierten zwei grundsätzlich möglichen Trassenvarianten seien jedoch keine Maßnahmen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Bauabschnitt 2/2. Die Planung gewährleiste aber die Realisierbarkeit sowohl der sogenannten Bremer Vorzugsvariante unterhalb des Flughafens als auch die Umfahrungsvariante (östliche Umfahrung), die der Bund als Planungsoption gesichert haben möchte.

Nach Überprüfung der Anwesenheit der Träger öffentlicher Belange, erteilt Verhandlungsleiter Bergt Herrn Mendrzyk (Abwasserverband Stuhr-Weyhe) das Wort. Dieser betont, dass es durch die Verlängerung der Druckrohrleitung zu einer Leistungsverminderung kommen könnte. Herr Dr. Zierke erwidert für den Vorhabenträger, dass dies technisch gelöst werden solle. Soweit hierbei Kosten entstehen, werden diese nicht dem Abwasserverband Stuhr-Weyhe auferlegt, sondern vom Vorhabenträger getragen. Dies werde vom Vorhabenträger zugesichert.

Herr Köster (ASV) befürchtet eine verschlechterte Anbindung des Großraum- und Schwerlastverkehrs an den Neustädter Hafen. Dieser habe sich aber insbesondere für den Umschlag von Windenergieanlagen etabliert. Der Bauabschnitts 2/2 müsse durchgängig für Sondertransporte befahrbar sein. Dies könnte an der Höhe des Tunnelbauwerks von nunmehr geplanten 4,2 m scheitern. Er regt daher an, dass der Tunnel eine lichte Höhe von 4,7 m haben müsste. Frau Bierwirth (SWAH) ergänzt, dass man im Austausch mit Polizei und ASV ermitteln konnte, dass 4,7 m die Belange der Sondertransporte befriedigen würden. Herr Kück betont, dass Zwangspunkte für den Tunnel und das Trogbauwerk bestehen, da der östliche Teil des Trogbauwerkes erhalten bleibt. Herr Köster fragt nach dem Optimierungspotential, ob man nicht noch die Sohle des Tunnel-/ Trogbauwerks tiefer legen könnte. Verhandlungsleiter Bergt betont, dass die Tunnel-Trogsituation geeignet sein müsse, sämtliche heute bekannten und absehbaren Transporte, insbesondere auch für Windkraftanlagen abwickeln zu können. Dies sei als standortrelevant für den Wirtschaftsraum Bremen zu bewerten. Frau Bierwirth merkt an, dass man es niemandem vermitteln könne, heute einen neuen Tunnel bauen zu wollen, der nicht auch gleichzeitig geeignet sei, den Schwerlastverkehr zukünftig reibungslos und ohne Polizeibegleitung abwickeln zu können. Die gegenwärtige Situation werde durch den Tunnel nicht

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Autobahneckverbindung A 281 Bauabschnitt 2/2:
Niederschrift zum Erörterungstermin

verbessert. Der bestehende Trog sei ein Zwangspunkt, so Frau Dr. Cordes. Verhandlungsleiter Bergt regt an, dass die DEGES zusammen mit den hier betroffenen Trägern öffentlicher Belange von ASV (Herr Köster) und SWAH (Frau Bierwirth) trilateral an einer Lösung arbeiten sollte. Herr Kück bekräftigt die Bereitschaft, zu prüfen, ob und wie weit man auf die Belange von ASV und SWAH eingehen könne. Dies hänge aber auch von den finanziellen Auswirkungen ab.

Herr Mogalle von der Feuerwehr Bremen thematisiert die geplanten Notübergänge im Tunnelbereich zwischen den Fahrbahnen und spricht sich für mehr Übergänge aus. Die Belange der Feuerwehr werden aufgenommen, so der Vorhabenträger. Herr Kück verweist aber auf die geltende Richtlinie des Bundes (RABT – Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln). Die technische Ausstattung werde noch mit dem Bund geklärt, der schließlich die Kosten trage. Herr Kück merkt an, dass man dem Bund einen Entwurf zur Genehmigung vorlegen werde, um die technische Ausgestaltung zu klären. Herr Mey (BPR) erläutert auf Rückfragen von Herrn Mogalle die Planungen zur Verkehrsführung während der Bauphase. Man befinde sich noch in der Planungsphase. Man werde aber das Verkehrskonzept einvernehmlich mit der Feuerwehr abstimmen, sichert Herr Mey für den Vorhabenträger zu. Weitere Notübergänge stünden allerdings unter Finanzierungsvorbehalt des Bundes. VL Bergt regt an, nicht hinter den heutigen Zustand (Zahl vorhandener Rettungswege) zurück zu fallen.

Frau Holweg (hanseWasser/Umweltbetrieb) verweist auf ihre Stellungnahme. Man habe keinen Erörterungsbedarf, da man im Dialog mit dem Vorhabenträger stehe und man die Ausführungsplanung abwarte.

Frau Dr. Kaiser (Gesundheitsamt) führt zu ihren zwei Stellungnahmen aus. In erster Linie gehe es dem Gesundheitsamt um Beeinträchtigungen während der Bauphase, aber auch um die Lärmemissionen unter Betrieb der Eckverbindung. Sie zeigt sich etwas unzufrieden mit den Erwidern des Vorhabenträgers. Aus ihrer Sicht waren diese aufgrund fehlender Konkretheit der Aussagen nicht überzeugend. Zur Bauphase merkt sie an, dass die Lärmbelastung so gering wie möglich gehalten werden solle. Sie hätte sich gewünscht, dass der Vorhabenträger bereits darauf hingewiesen hätte, wie er konkret darauf hinzuwirken gedenke, dass es nicht zu Immissionsgrenzwertüberschreitungen komme. Herr Kück entgegnet für den Vorhabenträger, dass man sich bereits Gedanken gemacht habe, wie man die Bauausführung so erträglich wie möglich gestalten könne. Er verweist auf das umfangreiche Regelwerk zur Lärmverminderung, an das sich im Rahmen der Bauausführung gehalten werden muss. Man versuche so gut wie möglich, Belastungen zu reduzieren. Als Beispiel für Lärmverminderung im Rahmen der Bauausführung verweist er auf die Schlitzwandsetzungen. Hierdurch lasse sich im Vergleich zum Rammen von Stützwänden eine deutliche Lärm- und Vibrationsreduzierung erzielen.

Frau Dr. Kaiser möchte wissen, wie sichergestellt werden könne, dass die Grenzwerte eingehalten werden. Verhandlungsleiter Bergt verweist auf die geltenden Regelwerke. Er fragt nach einem Baustellenmonitoring. Frau Dr. Kaiser fragt zur Baulärmprognose. Der Vorhabenträger sagt zu, dass dies geprüft

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Autobahneckverbindung A 281 Bauabschnitt 2/2:
Niederschrift zum Erörterungstermin

werde. Das Gesundheitsamt werde in die Baustellenkonzeption eingebunden. Herr Mey merkt an, dass der Planungsprozess noch nicht soweit gediehen ist. Es werde auch im Vorfeld der Ausschreibungen Abstimmungen mit dem Gesundheitsamt und entsprechende bauvertragliche Verankerungen mit den Bauunternehmen geben, damit Lärmemissionen bestmöglich reduziert werden.

Frau Dr. Kaiser verweist auf den ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss und die dort festgelegten Regelungen zum vorzeitigen Bau von (aktiven) Lärmschutzmaßnahmen. Sie wünscht, dass dies auch beim Bauabschnitt 2/2 so berücksichtigt werde. Herr Kück merkt an, dass man - soweit es technisch möglich sei - neuen aktiven Lärmschutz so früh wie möglich errichte bzw. alten Lärmschutz so spät wie möglich abreiße. Frau Dr. Kaiser verweist auf Anwohner im Übergangsbereich zum Bauabschnitt 2/1, bei denen sogar ein Anspruch auf passiven Lärmschutz bestünde. Sie hakt nach, ob eine Umsetzung nicht schon mit Baubeginn möglich sei. Herr Kück merkt an, dass ab Rechtskraft des Planfeststellungsbeschlusses dem Grunde nach ein Anspruch bestehe, so dass Anträge gestellt werden können. Frau Dr. Kaiser verweist ergänzend auf die Möglichkeit von mobilem Lärmschutz.

Frau Dr. Kaiser gibt weiter zu Protokoll, dass die Frage der Auswirkungen von Erschütterungen auf den Menschen vom Vorhabenträger noch nicht beantwortet sei. Man werde so erschütterungsarm wie möglich bauen, schildert Herr Kück. Man werde ein umfangreiches Beweissicherungsverfahren durchführen. Herr Mey ergänzt, dass es sich nicht um außergewöhnliche Planungen handle. Welche Verfahren man plane, wird man noch mit dem Gesundheitsamt abstimmen. Man habe einen Minimierungsansatz, so Herr Kück. Frau Dr. Kaiser verweist auf die DIN 4150, die hinsichtlich der Wirkungen von Erschütterungen auf den Menschen zu berücksichtigen sei. Man werde dies prüfen, so Herr Mey für den Vorhabenträger. Nur im Bestandsbereich wird es stärkere Erschütterungen geben, da Rückbauelemente zertrümmert werden müssen. Man werde sich auch hier mit dem Gesundheitsamt abstimmen. Im Neubau gebe es weniger Probleme mit Erschütterungen.

Frau Dr. Kaiser spricht die Umleitung des Verkehrs an. Weiträumig betrachtet, bestehen in Bremen auch andere den Verkehrsfluss behindernde Baustellen. Sie wünscht sich hierbei eine entsprechende Koordinierung, um Staus und andere Belastungen zu vermindern. Eine entsprechende Koordinierung wird von Frau Dr. Cordes bestätigt. Herr Mey ergänzt, dass bereits eine Konfliktanalyse durchgeführt wurde. Man arbeite intensiv an einer planerischen Grundlage, die ständig fortzuschreiben sei. Herr Dr. Zierke sagt, dass die Koordinierung im Hause SUBV erfolge. Man werde permanent schauen, wie sich die Verkehre verlagern und ggf. prüfen, wie man diese positiv beeinflussen könne. Zudem sei eine umfassende und frühzeitige Information der Verkehrsteilnehmer und der Anwohner geplant.

Verhandlungsleiter Bergt weist darauf hin, dass zur Verkehrsentslastung während der Bauphase gegebenenfalls kostenfreie Sonderlinien/ Shuttlelinien des ÖPNV eingerichtet oder betroffene Anwohner mit „Baustellentickets“ (Vergünstigung im ÖPNV) versorgt werden könnten. Man müsse offensiv an die Bürgerinnen und

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Autobahneckverbindung A 281 Bauabschnitt 2/2:
Niederschrift zum Erörterungstermin

Bürger herantreten und dafür werben, die jeweilige Erforderlichkeit des PKW Einsatzes zu bedenken, ggf. z.B. auf Fahrrad o.ä. zurück zu greifen. Dies werde geschehen, man habe auch bisher Informationsveranstaltungen durchgeführt, so Herr Kück. Man nehme gerne Ideen der Bevölkerung auf, um den Individualverkehr entsprechend zu reduzieren. Die Bauausführungsplanung sei nicht starr und fest, so Herr Kück. Man befinde sich mit allen Beteiligten im Dialog. Frau Dr. Kaiser wünscht sich eine umfangreiche Information der Anwohner, in der man offensiv kommuniziere. Herr Dr. Zierke merkt an, dass man Informationsveranstaltungen durchführen und während der Bauphase ein Baubüro einrichten werde, so dass Anwohner vor Ort einen Ansprechpartner haben. Dies begrüßt Frau Dr. Kaiser.

Zum Thema Luftschadstoffe merkt Frau Dr. Kaiser an, dass auf Einhaltung der Regelungen zur Verminderungen von Luftschadstoffen zu achten sei. Dies bestätigt der Vorhabenträger und sagt zu, ein Monitoring im Dialog mit dem Gesundheitsamt zu erwägen.

Mit Blick auf eine Reduzierung der Lärmauswirkung während des Betriebs, schlägt Frau Dr. Kaiser zumindest auf Teilstrecken des BA 2/2 einen ZWOPA-Straßenbelag vor. Herr Kück betont, dass man das Kosten-Nutzen-Verhältnis zu berücksichtigen habe. Man dürfe den hohen Aufwand nicht vergessen den Bremen bereits einbringt, um Lärmschutz aktiv zu gewährleisten. In der Anlage 17.1.3 zur Wirtschaftlichkeit von Lärmschutz sei ZWOPA untersucht worden, so Herr Dr. Zierke. Man habe verschiedene Möglichkeiten unter den Gesichtspunkten Effizienz und Effektivität untersucht. Beim offenporigen Asphalt sei die Effizienz für dieses konkrete Projekt nicht gegeben und daher in Frage zu stellen. Man werde aber noch untersuchen, ob eine Realisierung auf einer Teilstrecke möglich sei.

Frau Czichon (Ortsamt Neustadt/Woltmershausen) merkt zunächst an, dass man bei der Baustellenkonzeption auf eine gute Zusammenarbeit mit den Planungsbüros hoffe. Der Beirat habe weiterhin gefordert, dass die vorhabenbedingt wegfallenden Bäume auch im Ortsteil durch Ersatzaufforstungen ausgeglichen werden oder zumindest hier ein finanzieller Ausgleich erfolge. Der Beirat könne zügig Baumstandorte in einer Größenordnung von ca. 100 benennen. Frau Dr. Cordes sichert für den Vorhabenträger zu, dass die Bäume im Nahbereich der Maßnahme ersetzt werden sollen und der Beirat hierfür auf die entsprechenden Mittel (1:1 Baumkonto) aus der Maßnahme zurückgreifen könne.

Herr Seydel (Kampfmittelräumdienst) berichtet, dass das Plangebiet kampfmittelbelastet sei. Er geht jedoch davon aus, dass man nach gewohnter Vorgehensweise verfahren könne und sieht demnach keine Probleme. Der Vorhabenträger sichert eine gute Zusammenarbeit zu.

Herr Wagner vertritt die luftverkehrsrechtlichen Belange und spricht die noch offenen Punkte seiner Stellungnahme an. Mit den Höhenzwangspunkten sei man einverstanden. Nun sei zu klären, wie die Zustimmung der Landesluftfahrtbehörde nach § 15 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) formal richtig

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Autobahneckverbindung A 281 Bauabschnitt 2/2:
Niederschrift zum Erörterungstermin

eingeholt werde. Der Vorhabenträger erläutert, entsprechende Anzeigen schon vorbereitet zu haben. Von dort werde auch der Antrag auf Zustimmung gestellt. Dies gelte ebenso für die Bauphase.

Herr Wagner spricht die Trafostation an. Es solle diesbezüglich auch eine Abstimmung mit der Flughafen Bremen GmbH und der Flughafen-Feuerwehr geben. Der Vorhabenträger bestätigt dies.

Herr Wagner führt zu seinem Einwand Nr. 4 (Senderschutzzone) aus. Das Gutachten der Airbus Defence and Space GmbH liege ihm noch nicht vor. Es müsse auch der Deutschen Flugsicherung (DFS) und dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) zur Zustimmung vorgelegt werden. Verhandlungsleiter Bergt weist darauf hin, dass dieses Dokument auch der Anhörungsbehörde zugeleitet werden solle.

Herr Kück und Herr Dr. Zierke geben Auskünfte zu den Blendschutzwänden, insbesondere zu deren Wirkungen im Nebeneinander von Straßen- und Flugverkehr. Man habe die verschiedenen Anflugrichtungen berücksichtigt und hierzu auch Vororttermine durchgeführt, so Herr Dr. Zierke. Es seien seitliche Blendschutzwände vorgesehen. Es gebe zwar Sichtbeziehungen zwischen dem Straßenverkehr und den Flugzeugen, aber diese lassen sich nur schwierig simulieren. Man müsse auch Seitenwinde berücksichtigen und damit Abweichungen bei Starts und Landungen, so Herr Wagner. Der sichere Luftverkehr sei oberste Priorität. Herr Dr. Zierke betont, dass ein Blenden von Flugzeugen durch Autos mit der vorliegenden Planung wohl ausgeschlossen werden könne. Dies gelte auch in umgekehrter Richtung. Verhandlungsleiter Bergt stellt weiteren Gesprächsbedarf zwischen den Parteien fest. Der Vorhabenträger sichert SWAH weitere Gespräche zu.

Aus Sicht der Luftfahrtbehörde bei SWAH sollte die Bauphase im Hinblick auf luftverkehrsrelevante Belange bereits im Planfeststellungsbeschluss geregelt werden. Es werde ein Monitoring zum Thema Luftverkehrssicherheit geben und man werde die Luftverkehrsbelange während der Bauphase in enger Abstimmung mit den sicherheitsrelevanten Stellen streng beachten.

Abschließend fordert die Luftfahrtbehörde einen Auflagenvorbehalt im Planfeststellungsbeschluss für ergänzende Sicherungsmaßnahmen während der Bauphase. Der Verhandlungsleiter sichert einen entsprechenden Hinweis an die Planfeststellungsbehörde zu, der aller Voraussicht nach berücksichtigt wird.

Herr Witte (Landesarchäologie) gibt zu Protokoll, dass es nach derzeitigem Kenntnisstand keine Betroffenheit von bekannten Wurtten gäbe. Dies wird auch vom Vorhabenträger so gesehen.

Herr Jander (Sankt Markus Gemeinde) stellt kirchliche Institutionen als Träger öffentlicher Belange heraus und fragt zur Erreichbarkeit von Kirchen und kirchlichen Einrichtungen während der Baustellenphase. Nach seiner Vermutung werde die Bauphase mit deutlichen Belastungen einhergehen, insbesondere für Eltern mit Kindern oder für Senioren. Für die kirchlichen Einrichtungen wie Tagesstätten bestehe eine Existenzbedrohung, da die Zuwege zu den Krippen

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Autobahneckverbindung A 281 Bauabschnitt 2/2:
Niederschrift zum Erörterungstermin

und Kindergärten deutlich erschwert werden. Die Kirchengemeinde befürchtet zudem Schäden an ihren Immobilien aufgrund von Grundwasserabsenkungen. Letzteres schließt der Vorhabenträger jedoch aus, weil man die Baugrube abkapselt, d.h. ein Bauverfahren ohne Grundwasserabsenkung durchführe. Die Erreichbarkeit und Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Personen, also die Verkehrsbeziehungen und auch die Verkehrsqualitäten sollen erhalten bleiben, so Herr Dr. Zierke. Dies betrifft auch die Anbindung des Mohrenhofs. Man werde sowohl von der Kattenturmer Heerstraße als auch von der Neuenlander Straße dahingelangen. Herr Dr. Zierke erläutert dies anhand der Folie Seite 14 der Anlage 1. Das Ziel des Bauabschnitts 2/2 sei eine Entlastung der Wohngebiete, so Herr Jander. In der Kattenturmer Heerstraße und auch der Kornstraße werde es aber zu einer Zunahme des Verkehrs kommen. Deshalb sei das Ziel einer Entlastung verfehlt. Verhandlungsleiter Bergt weist Herrn Jander darauf hin, dass die Konflikte, die er anspricht eher in die Erörterung der privaten Einwendungen gehören. Für Herrn Jander werden die Bevölkerungsinteressen vernachlässigt. Daher kippe auch die Stimmung in der Gesellschaft und biete Raum für rechte Gruppierungen. Er möchte, dass man eine bürgerfreundliche und verträgliche Lösung mit Blick auf die B 6n und den Bauabschnitt 2/2 mit dem Bund erziele.

Frau Dr. Cordes nimmt Bezug auf den geltenden Bedarfsplan von 2004, auf dessen Grundlage man geplant habe. Sie weist zudem das Argument zurück, dass die Öffentlichkeit unzureichend beteiligt worden sei. Man habe eine umfassende Beteiligung und sogar einen runden Tisch durchgeführt. Es gibt keinen Anhaltspunkt, dass die Interessen vor Ort nicht berücksichtigt worden seien.

Verhandlungsleiter Bergt schließt den ersten Tag des Erörterungstermins um 12:00 Uhr und bedankt sich bei den Erschienenen.

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Autobahneckverbindung A 281 Bauabschnitt 2/2:
Niederschrift zum Erörterungstermin

31.05.2016

Zur Fortführung des ET (Privateinwender) begrüßt VL Bergt die heute Erschienenen um 9:30 Uhr im Bürgerhaus-Obervieland und führt in das Verfahren zum Bauabschnitt 2/2 der BAB 281 ein. Er schildert die Hintergründe des Verfahrens und der Planung. Herr Breeger reicht ein Konvolut Vollmachten auf seine Person als Anlage zur Niederschrift (**lfd. Nummer 2 des Anlagen und Antragsverzeichnisses**).

Verhandlungsleiter Bergt stellt die für den Vorhabenträger erschienenen und die Seite der Anhörungsbehörde vor. Erschienen sind für die Anhörungsbehörde Iris Hülsemeyer und Jens Lange. Mit der Erstellung der Niederschrift ist Dirk Buchsteiner beauftragt. Dieser schildert, dass es sich um ein Inhaltsprotokoll und kein Wortprotokoll handeln werde, welches später nur die wesentlichen Inhalte des Erörterungstermins in konzentrierter Form wiedergebe.

Verhandlungsleiter Bergt wünscht sich von allen Erschienenen eine faire und rücksichtsvolle Diskussion. Der Termin solle dem Zweck nach der Lösung verschiedener Fragen und bestmöglicher Befriedung der unterschiedlichen Interessen dienen. Den Erörterungstermin kennzeichnet, dass es um eine bekannte Sachlage gehe. Trotz der fakultativen Stellung des Erörterungstermins habe man sich mit dem Ziel größtmöglicher Transparenz entschlossen, diesen Termin durchzuführen.

Verhandlungsleiter Bergt schildert sodann die Tagesordnung des Termins. Es sind entsprechend der Einladung drei Tage für die Erörterung der privaten Einwendungen vorgesehen. Er weist darauf hin, dass an dieser Einteilung festgehalten werden solle, damit sich die Bürgerinnen und Bürger, die sich darauf eingestellt haben, auch darauf verlassen können.

Aus dem Plenum wird angemerkt, dass die Einteilung und Erörterung nach Tagesordnung bürgerunfreundlich sei, da ein Einwender so möglicherweise an mehreren Tagen anwesend sein müsse, um alle Aspekte seiner Einwendung anzusprechen. Verhandlungsleiter Bergt entgegnet, dass das Aufrufen von jedem einzelnen Einwender wohl nicht stärker bürgerfreundlich sei.

Frau Dr. Cordes stellt das Vorhaben einleitend vor und verweist auf die Anlage 1 zu dieser Niederschrift. Zu Aussagen von Frau Dr. Cordes zu den Vorteilen der Planung erhebt sich Unmut im Plenum, Verhandlungsleiter Bergt ruft zur Ordnung. Herr Kück setzt für den Vorhabenträger fort und schildert die Hintergründe und Abwägungsbelange und die Historie der Planungen. Man habe als Vorzugsvariante die Variante „4 Süd modifiziert“ herausgearbeitet. Herr Kück schildert die Abwägungsgründe zwischen den Planungsalternativen anhand von Kartenmaterial der Anlage 1 (Folien 15-16) und geht auf die planerischen Unterschiede zwischen der zunächst ausgelegten Planung und der nun nochmals modifizierten Variante ein. Auch in der modifizierten Variante betreffe die

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Autobahneckverbindung A 281 Bauabschnitt 2/2:
Niederschrift zum Erörterungstermin

Planung private Belange. Auch die Betroffenheiten von privatem Eigentum seien ähnlich wie bei der am Runden Tisch ermittelten Variante 4 Süd. Im Vorfeld seien verschiedene planerische und bautechnische Varianten geprüft worden, die er vorstellt. Er schildert zudem die erwartete Verkehrsentwicklung. Ziel sei es, die Belastung der Neuenlander Straße zu verringern. Die Randbedingungen durch das neue Tunnelbauwerk schildert er anhand von Kartenmaterial, das ebenfalls Teil der Anlage 1 ist. Nicht direktes Thema des Erörterungstermins ist die Baudurchführung. Herr Kück weist darauf hin, dass sich diese Planungen im späteren Planungsverlauf noch verfestigen werden, so dass derzeit noch keine genauen Aussagen möglich sind.

Herr Professor Richter (SAP) schildert den Trassenverlauf anhand einer Präsentation (**lfd. Nummer 1a des Anlagen und Antragsverzeichnisses**) und stellt den Plan im Detail vor. Auf der Basis des Runden Tisches habe man eine Variante erarbeitet und diese dann ausgelegt. Im östlichen Bereich der Trasse haben sich dann Abweichungen in der Planung ergeben. Mit der neuen vom Bund geforderten vollständigen Inanspruchnahme des Tunnel-/Trogbauwerkes und der beiden östlichen Trogsegmente konnte man die Trassenführung etwas verschlanken und deutlich größere Radien planen und so die Verkehrsführung verbessern. Dies beinhalte eine Verringerung der Aufweitungen und ein früheres Abrücken von Huckelriede. Man schmiege sich zudem schlanker an den Flughafen an. Der gesamte Knotenpunkt werde neugestaltet und neu gebaut. Er schildert die Verkehrsführung am Knotenpunkt Kattenturmer Heerstraße / Neuenlander Straße und spricht die Belange des Flugverkehrs an. Hierbei handele es sich um Zwangspunkte in den Flug- und Abflugtrichtern. Man habe bei der Autobahn zudem auf Seitenstreifen verzichtet. Er schildert den Querschnitt der Baumaßnahme. Des Weiteren geht er auf die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Kattenturmer Heerstraße / Neuenlander Straße ein und schildert den Verkehrsablauf im Endzustand. In der Simulation zeige sich, dass die Ziele einer Qualitätsstufe (HBS) D für alle Spuren eingehalten werden könnten. Teilweise seien sogar noch bessere Werte zu erwarten.

Herr Professor Richter erläutert, dass der Bau keine negativen Einflüsse auf das Grundwasser und die Wasserqualität haben werde. Anhand der Folien S. 44-51 der Anlage 1 schildert Herr Kück die skizzenhafte Darstellung des Bauwerks zum Straßenbau und zur Planung des Tunnel-Trogbauwerkes. Man habe eine Bauweise gewählt, bei der keine Grundwasserabsenkung notwendig sei. Es werden Spundwände in der Schlitzwandbauweise hergestellt und wo es keine natürliche Abdichtung zum Grundwasser gebe würde eine Injektionssohle gegossen. So werde man eine wasserdichte Baugrube herstellen.

Herr Kück gibt einen Überblick über die Lärmauswirkungen des Vorhabens. Man habe das planerische Ziel, die Einträge von Lärm durch die Neuenlander Straße zu reduzieren. Für den Bereich Huckelriede werden so tatsächliche Reduzierungen von zweistelligen dB(A)-Werten erwartet.

Herr Kück weist darauf hin, dass es einen Workshop geben werde, bei dem man mit der Öffentlichkeit über das Konzept und den Prozess der Baudurchführung diskutieren werde. Für die Bauphase werde es zwar für den Knotenpunkt

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Autobahneckverbindung A 281 Bauabschnitt 2/2:
Niederschrift zum Erörterungstermin

Kattenturmer Heerstraße / Neuenlander Straße negative Einflüsse auf die Verkehrsqualität geben. Nach Möglichkeit werde aber die Verkehrsqualität auch während der Baustellenphase aufrechterhalten. Dies solle durch einen Verzicht auf die Linksabbiegebeziehungen für den allgemeinen Verkehr erreicht werden. Beeinträchtigungen sollen nach Möglichkeit vermieden werden und alle Grundstücke erreichbar bleiben. Herr Kück weist darauf hin, dass auch ohne die A 281 eine Sanierung des bestehenden Tunnels im Übergang zum Zubringer Arsten zeitnah notwendig wäre. Dies geschehe nun im Rahmen des Bauabschnittes 2/2. Er schildert anhand von Folie 53-54, dass es gilt, auch während der Baustellenphase Beeinträchtigungen des ÖPNV, für Rettungsdienste, für den Flugverkehr und die Anwohner zu vermeiden. Zu allen möglichen Beeinträchtigungsfaktoren gebe es laufende Abstimmungen.

Herr Kück erläutert die Bedeutung der zukünftigen B 6n für das aktuelle Vorhaben. Die vom Bund vorgegebene Aufgabe des Bauabschnitt 2/2 sei es, sich alle Möglichkeiten für eine Anknüpfung der B 6n offen zu halten. Es sei sowohl die Anknüpfung der Umfahrungsvariante als auch eine Untertunnelung des Flughafens möglich.

Herr Breeger ist Einwender und vertritt die Vereinigung der Bürgerinitiativen (BI). Er spreche für eine Vielzahl Menschen, die er per Vollmacht vertrete. Die Vollmachten werden unter der lfd. Nummer 2 des Anlagen und Antragsverzeichnisses als Anlage zur Niederschrift genommen. Er stellt einen Dissens zwischen dem Vorhabenträger und den Einwendern fest. So gebe es diejenigen, die bauen wollen und diejenigen die fragen, ob man diesen Bauabschnitt 2/2 überhaupt brauche. Müsse man bauen, stelle sich weiterhin die Frage, ob es nicht bessere Planungsvarianten gebe. Dies sei z.B. die von Einwenderseite präferierte Variante Null Plus. Zum Bedarfsplan führt er aus, dass der Bauabschnitt 2/2 in Absprache von Bund und Ländern nicht noch einmal gesondert angemeldet wurde. Aus seiner Sicht hätte der Bauabschnitt 2/2 aufgrund der Grundkonzeption des Verkehrswegeplans aber zu einer erneuten Überprüfung angemeldet werden müssen (vgl. dort S. 51). Er schildert, dass keine der aufgeführten Kriterien, wonach man von einer Überprüfung absehen könne, auf den Bauabschnitt 2/2 zuträfen. Mit Bezugnahme auf die 2008 erfolgte Bewertung für die ganze Autobahn A 281, merkt Herr Breeger an, dass beim „Herzstück“ Wesertunnel nur eine marginal positive Nutzung-Kosten-Bilanz vorliege. Somit müsse sie wohl für den Bauabschnitt 2/2 negativ ausfallen. Herr Breeger beantragt **(lfd. Nummer 3 des Anlagen und Antragsverzeichnisses)** im Rahmen des laufenden Planfeststellungsverfahrens den Landesrechnungshof mit einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für den Bauabschnitt 2/2 unter Einschluss der für den Bundesverkehrswegeplan vorgesehenen Nutzen-Kosten-Analyse zu beauftragen. Frau Dr. Cordes verweist diesbezüglich auf die Zuständigkeit des Bundes. Man habe gemeinsam beschlossen, dass aufgrund des fortgeschrittenen Planungsstandes und der Tatsache, dass es sich um einen Lückenschluss handele, keine erneute Überprüfung durchzuführen sei. RA Dr. Reich legt seine Mandatierung dar. Sowohl Dr. Plate, einige Gewerbetreibende sowie die BI sind von ihm vertreten. Er verweist darauf, dass es gar keine Nutzen-Kosten-Bewertung gegeben habe.

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Autobahneckverbindung A 281 Bauabschnitt 2/2:
Niederschrift zum Erörterungstermin

Der Bauabschnitt 2/2 sei kein Lückenschluss, schließlich bestehe die Neuenlander Straße und mit ihr eine leistungsfähige Verbindung. Daher scheidet eine Rechtfertigung als Lückenschluss aus. Die Planreife sei noch nicht erreicht, ebenso habe es noch keinen Baubeginn gegeben. Nach dem aktuellen Planungsstand sei man noch nicht „im gesetzten Bereich“. Er weist den Einwand des Vorhabenträgers zur Zuständigkeit des Bundes zurück. Der Vorhabenträger könne selbst eine Nutzen-Kosten-Relation ermitteln. RA Dr. Reich geht davon aus, dass der Wert unter 1 liegen würde, damit fehle es an der Planrechtfertigung. Verhandlungsleiter Bergt weist darauf hin, dass es auf den geltenden Bedarfsplan ankäme. Die Planfeststellungsbehörde müsse aber schauen, ob ihr dies dann zur Rechtfertigung ausreiche.

RA Dr. Reich spricht die B 6n an. Diese sei nicht Gegenstand des Erörterungstermins, erläutert Verhandlungsleiter Bergt. Aus Einwendersicht sei diese aber ein Kernthema, so RA Dr. Reich. Der Ringschluss solle im Wege der Flughafenuntertunnelung erfolgen. Die B 6n sei nun doch im vordringlichen Bedarf und damit auch auf dem Tapet, so RA Dr. Reich. Der Autobahnringchluss könne auf der Trasse der B 6n erfolgen. Herr Kück erwidert, dass man nicht spekulieren solle, wie der gesonderte Nutzen-Kosten-Faktor des Bauabschnitt 2/2 sei, da man die gesamte Eckverbindung beachten müsse. Der Bauabschnitt 2/2 und die B 6n seien zudem grundverschiedene Planungen. Die Variante 8, die Herr RA Dr. Reich soeben geschildert habe, sei in ihrer verkehrlichen Wirkung komplett unterschiedlich zu den B 6n-Varianten und der Bremer Senat habe diese Variante mit Blick auf die Kosten bereits in den 1990er Jahren ausgeschlossen.

Herr Körber (Anwohner Kattenturmer Heerstraße und Sprecher der BI) äußert, dass es sich hier wie bei dem Spiel um den sprichwörtlichen schwarzen Peter verhalte. Die vernünftige Lösung wäre die Variante 8, die auch im Rahmen des runden Tisches ermittelt wurde. Er bemängelt die Abwägung beim Bauabschnitt 2/2; bezogen auf die Wohngebiete Huckelriede und Wolfskuhle sei sie unterblieben. Er beantragt **(Ifd. Nummer 4 des Anlagen und Antragsverzeichnisses)**, dass die städtische Bewertung der Autobahn in bzw. aus der Perspektive der Wohngebiete Kattenturmer Heerstraße und Wolfskuhlensiedlung fehle und nachgereicht werden müsse. Zudem beantragt er **(Ifd. Nummer 5 des Anlagen und Antragsverzeichnisses)** zu erfahren, inwiefern die Planung geeignet ist, die Ziele des Baugesetzbuches (BauGB) zu erfüllen, erforderlich und verhältnismäßig in Anbetracht der vielen negativen Folgen für die Bevölkerung zu sein. Der Vorhabenträger solle darstellen, wie die Forderungen des § 1 Abs. 5-6 BauGB erfüllt werden sollen.

Frau Neumann-Breeger spricht sich dafür aus, dass Belastungen für Wohngebiete wie der Wolfskuhle auch angesprochen werden. Diese sei als Grüngürtel gerade auch für Radfahrer interessant. Sie erwartet eine trennende Wirkung durch den BA 2/2 und wünscht eine realitätsnahe Betrachtung des Vorhabens. Aus Sicht von Herrn Breeger seien die Darstellungen des Vorhabenträgers zu einseitig. Man könne den Bauabschnitt 2/2 und die B 6n nicht voneinander trennen. Er verweist auf das Urteil des BVerwG, wonach auch die Nullvariante geprüft werden müsse.

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Autobahneckverbindung A 281 Bauabschnitt 2/2:
Niederschrift zum Erörterungstermin

Eine Abschnittsbildung sei zwar möglich, aber eine gemeinsame Planung sei sinnvoll. Schon bei der Planfeststellung des Bauabschnitts 2/2 seien alle Auswirkungen zu ermitteln, ansonsten stehe man im Widerspruch zum BVerwG. Bezogen auf die Finanzierung der Variante 8 kenne er keinen Deputationsbeschluss, wonach es irgendwann Gründe gegeben habe, auf deren Grundlage diese Trasse ausgeschlossen wurde. Er vermutet ein fehlendes Wollen beim Vorhabenträger in dessen Folge man einen Zusammenhang mit der B 6n negiere. Auch der Runde Tisch habe gezeigt, dass der direkte Weg nach Brinkum die bürgerfreundlichste Variante darstelle. Möglichkeiten des Bundesverkehrswegeplans werden durch den Vorhabenträger verschonkt und es werde eine für Bremen furchtbare Lösung geplant. Auf die Frage, ob Bund und Vorhabenträger es versäumt haben, eine bessere Planung zu liefern, verweist Herr Kück auf den Bund. Bremen habe keinen Einfluss auf die Berechnung des Bundes zur Nutzen-Kosten-Analyse. Speziell für den Bauabschnitt 2/2 habe es keinen NKV gegeben, so Herr Kück. Man muss schon die gesamten Bauabschnitte in der Berechnung berücksichtigen. Die abschnittsweise Planfeststellung erfolge aus Kostengründen. Zur B 6n führt er an, dass der Bauabschnitt 2/2 keine Festlegung zum Übergangspunkt auf die B 6n enthalte, sondern alle Anbindungsmöglichkeiten offenhalte. Einen Übergangspunkt festzusetzen, sei planungsrechtlich nicht sinnvoll. Als Antwort auf Aussagen von Herrn Breeger führt Herr Kück an, dass es Senatsbeschlüsse zu den wirtschaftlichen Gesichtspunkten der Variante 8 gegeben habe. Auf deren Grundlage sei diese Planung nicht weiterverfolgt worden.

Herr Ebeling kritisiert die Annahmen des Vorhabenträgers zur Verkehrssituation und zu den Erhebungen mit Blick auf den Bauabschnitt 2/2. Insbesondere sei die Ermittlung der Verkehrsbelastung nicht repräsentativ, da die Verkehrszählungen an einen Dienstag erfolgt seien. Dieser Tag sei nicht repräsentativ. Er erläutert die ihm bekannte Verkehrssituation auf der Kattenturmer Heerstraße. Zudem sei in Bremen auch die Ampelschaltung verbesserungswürdig.

Herr Breeger verweist darauf, dass der Vorhabenträger die Vorgaben des BVerwG nicht einhalte. Aus dem Plenum wird eingeworfen, dass der Vorhabenträger wohl die Vorgaben des BVerwG nicht einmal verstanden habe. VL merkt an, dass die Einwander diese Feststellung im Falle ihres Zutreffens nicht zu befürchten hätten.

Frau Dr. Cordes schildert, dass der Bauabschnitt 2/2 und die B 6n in unterschiedlichen Kategorien des Bedarfsplans aufgeführt werden. Herr Breeger möchte wissen, wie man mit der Vorgabe des BVerwG nicht nur die technische Machbarkeit, sondern auch die Wirkungen geprüft habe, die sich für private Belange etc. ergeben. Er möchte wissen, ob es z.B. zu weiteren Beeinträchtigungen von privaten Wohngebieten kommen werde.

Mit dem Bauabschnitt 2/2 verbaue man keine Anbaumöglichkeiten für die B 6n, ein fester Übergangspunkt werde aber nicht festgelegt, so Herr Kück.

RA Dr. Reich sagt, dass die Planfeststellungsbehörde durch den Bundesverkehrswegeplan gehalten sei, auch andere Varianten, wie die B 6n zu

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Autobahneckverbindung A 281 Bauabschnitt 2/2:
Niederschrift zum Erörterungstermin

planen. Er schildert die derzeitige Verkehrslage. Wenn man eine B 6n bauen würde, würde sich die Verkehrssituation verändern und es bereits zu einer wünschenswerten Verkehrsentslastung kommen. Durch die B 6n wäre der Bauabschnitt 2/2 entbehrlich. Verhandlungsleiter Bergt verweist wiederholt auf die Tagesordnung, wonach die Variantenbetrachtung erst im späteren Verlauf des Erörterungstermins erfolgen solle. Herr Rudolf erklärt, die Variante 8 sei nur aus politischen Gründen unter den Tisch gefallen. Es habe keine wirkliche Bewertung gegeben, was er bemängelt.

Verhandlungsleiter Bergt unterbricht den Erörterungstermin zwischen 11:45-12:05 Uhr.

Verhandlungsleiter Bergt ruft den TOP Verkehrsmengen auf. Herr Janßen vom IVV Aachen erläutert dieses Thema anhand einer Präsentation die unter **der lfd. Nummer 6 des Anlagen und Antragsverzeichnisses** zur Niederschrift genommen wird. Er schildert die Methode, nach der eine Verkehrsmodellierung erfolgt, wieso Modelle erstellt werden und wie eine Bewertung erfolgt. Die Modellierung sei ein Abbild der Umwelt in Reaktion auf planerische Maßnahmen. Man habe hierbei eine integrative Betrachtung vorgenommen und die Stadt Bremen und andere Gebietskörperschaften eingebunden und mit dem Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Bremen verzahnt. Ebenso wurde der ÖPNV einberechnet, wie auch der übergreifende Fernverkehr auf Grundlage des Bundesverkehrswegeplans. Zudem habe man Prognosefälle erstellt, um einen Vergleich zwischen den Verkehrsmengen mit und ohne den Bauabschnitt 2/2 zu ziehen. Ermittelt habe man, dass zwischen 2010/11 und 2025 die KFZ Nachfrage um ca. 3 % steigen werde, beim LKW-Verkehr sei sogar ein Anstieg um 15% zu erwarten. Zudem habe man nicht nur die Endphase begutachtet, sondern auch die Bauphase berücksichtigt, um Optimierungen während der Bauphase zu erzielen.

Herr Mersmann fragt nach der Differenz zwischen dem ersten und zweiten Erläuterungsbericht zur Verkehrsbelastung und zur Verkehrsqualität. Den Knotenpunkt Kattenturmer Heerstraße und Arsterdamm müsse man zusammen mit dem Knotenpunkt Kattenturmer Heerstraße / Neuenlander Straße sehen. Herr Janßen schildert, dass man um einen möglichst günstigen Verkehrsfluss zu erzielen, zum einen dem Verkehr mehr Spuren geben und/oder die Grünzeiten zum anderen variieren könne. Man habe daher die Verkehrsführung und Grünzeiten an den beiden Knotenpunkten entsprechend angepasst, um an beiden Punkten für jede Verkehrsrichtung im Verkehrsfluss zumindest die Qualitätsstufe D zu erzielen.

Aus Sicht von Herrn Breeger kommt es darauf an, welche Auswirkungen auf die Öffentlichkeit bestehen. Neben der verkehrlichen Begründung sei es schließlich Ziel der Maßnahme, auch eine Verkehrsentslastung zu bewirken. Aber es gebe wohl Gewinner und Verlierer. Gerade im Bereich der Kornstraße seien Verkehrszunahmen zu erwarten. Bei den Verkehrs-Querschnitten gebe es wohl in ganz Obervieland keine Gewinner. Auch auf der Kattenturmer Heerstraße werde der Verkehr steigen. Die Bündelungswirkung führe zu Mehrbelastungen, die es ohne den Bauabschnitt 2/2 nicht geben würde. Für das ganze Verkehrsnetz sei

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Autobahneckverbindung A 281 Bauabschnitt 2/2:
Niederschrift zum Erörterungstermin

der Bauabschnitt 2/2 völlig wirkungslos, fasst Herr Breeger zusammen. Außer der Formalität eines Autobahnringes, gebe es abgesehen im engen räumlichen Umfeld kaum positive Auswirkung, daher fehle die verkehrliche Rechtfertigung des Bauabschnitts 2/2.

Herr Janßen erläutert anhand seiner Schaubilder marginale Zunahmen in einzelnen Bereichen. Es gebe auch sich umorientierende Verkehre. Auch auf der Kornstraße gebe es Lokalverkehre, die einer veränderten Erschließungssituation geschuldet sein werden. Der Wirkraum des Bauabschnitts 2/2 betreffe nur die Bereiche in denen relevante Veränderungen von mehr als 5% zu erwarten seien, daher sei auch nicht jede Straße entsprechend aufgeschlüsselt. Auf dem Bauabschnitt 2/2 erwarte man etwa 51.400 Kfz/Werktag. Hierdurch werde es zu einem Bündelungseffekt und Verkehrsverlagerungen kommen. Die Verbesserung durch den Bauabschnitt 2/2 zur gegenwärtigen Situation überwiege allerdings die marginal steigenden Belastungen auf einzelnen Straßen. Der Nullfall hätte zudem keine Autobahnfunktion.

Herr Geisler vertritt die Initiative Robert Koch Straße und bemängelt die Stellungnahmen seitens des Vorhabenträgers. Aus seiner Sicht hätte die Zunahme des Verkehrs auf dem westlichen Arsterdamm bewertet werden müssen. Hierzu schildert er die dort anzutreffende Verkehrslage. Für Frau Neumann-Breeger vereiteln die negativen Auswirkungen der Planung die zentralen Ziele des Bauabschnitt 2/2. Sie wünscht vom Vorhabenträger genaue Antworten, wie sich der Verkehr verändere. RA Dr. Reich kritisiert zudem schiefe Begrifflichkeiten. Er versteht nicht, wieso der Prognose Nullfall nicht die Nullvariante sei und der Bezugsfall das sei, was man normalerweise als Nullvariante bezeichnen würde, also die Lage ohne den Bauabschnitt 2/2. Diese Bezeichnungen folgen aus der Hauptuntersuchung, so der Vorhabenträger. Die Begrifflichkeiten seien auch klar in den Planungen definiert worden, wonach der Prognose Nullfall all das enthalte, was Bremen planerisch vorsehe. RA Dr. Reich fragt nach dem Belastungsdifferenzplan im Straßennetz 2025. Er befürchtet eine Verkehrszunahme, schließlich führe eine Autobahn zu mehr Verkehr. Dies sei zu pauschal gedacht, so Herr Janßen. Nicht jedes neue Autobahnelement verursache neuen Verkehr. Es werde Belastungszunahmen oder -abnahmen geben. Dies sei auch der Umorientierung von Anschlussstellenverkehren geschuldet. RA Dr. Reich betont, dass es außerhalb des engen Wirkungsbereiches des Bauabschnitts 2/2 keine weiteren positiven Wirkungen für den Verkehr geben werde. Daher gebe es keinen relevanten Vorteil der geplanten Maßnahme zum Ist-Zustand. Er erläutert verschiedene Belastungen für Wohngebiete in der Neustadt und fragt nach den Wirkungen, die eine Abkopplung des Kirchwegs zur Neuenlander Straße mit sich bringen würde. Man werde keine Unterbrechung haben, so Janßen. Beim Bezugsfall sei auch die Neuenlander Straße ohne Unterbrechung vorgesehen. Eine Unterbrechung sei nur Teil der früheren Planung für einen Bauabschnitt 2/1 gewesen. Dieser Aspekt wurde in der Erwiderung auf Einwendungen aufgeführt, weil gesagt wurde, die Rampe bei Bauabschnitt 2/1 würde ausreichen.

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Autobahneckverbindung A 281 Bauabschnitt 2/2:
Niederschrift zum Erörterungstermin

Herr Körber stellt einen Antrag (**lfd. Nummer. 7 des Anlagen und Antragsverzeichnisses**), der die Verkehrsbelastung der Kattenturmer Heerstraße betrifft.

Herr Janßen spricht die Belastungssituation für Rechtsabbieger in die Kattenturmer Heerstraße an. Es sei eine Frage der Grünphasen, dass der Verkehr fließen könne. Auch hier seien keine signifikanten Verkehrssteigerungen zu erwarten. RA Strototte (Osmers+Köss GmbH +Co.KG) wünscht konkrete Aussagen bezüglich der Kornstraße und fragt zur Entlastungen des Bremer Kreuzes. Frau Dr. Cordes spricht die Entlastung des Bremer Kreuzes durch die gesamte Eckverbindung an. Bisher habe man keinen Autobahnringchluss. Die Autobahn sei doch aber kein Selbstzweck, so RA Dr. Reich. Man könne den Bauabschnitt 2/2 doch nicht auf eine Belastungsverringerung für das Bremer Kreuz reduzieren, sondern man müsse die Entlastung im Kontext der gesamten Eckverbindung sehen, erwidert Herr Kück.

RA Dr. Rosin vertritt den eigentumsbetroffenen Einwender Wähmann und fragt nach den zahlenmäßigen Verkehrsveränderungen auf der Neuenlander Straße und rügt, dass die Hinweise in der Einwendung nur kurz beantwortet wurden. Er verweist auf die gesetzlichen Regelungen zu Eingriffen in Privateigentum. Herr Wähmann sei dabei nicht an Geld interessiert, ihm gehe es nur um die geplante Enteignung von über 7000 m Grundstück. Herr Kück erwidert, dass man bisher ein Verkehrsaufkommen von 52.500 Kfz/Tag auf der Neuenlander Straße habe. Nach Fertigstellung des Bauabschnitt 2/2 erwarte man nur noch 10.000 Fahrzeuge. Daher werde die Neuenlander Straße und damit auch die nördlichen Wohngebiete deutlich entlastet, während die Kornstraße nur im geringen Umfang ein Verkehrsplus verzeichnen werde. Für seine enteignungsbetroffene Mandantschaft beantragt Herr RA Dr. Rosin die Weiterführung der Erörterung in einem Einzeltermin ohne Teilöffentlichkeit, der für den 3.6.2016, 14:00 Uhr vereinbart wird.

Frau Heufers-Darkwa spricht die Verkehrszunahme mit Bezug auf empfindliche Nutzungen wie Schulen an. Aus ihrer Sicht sei es unverhältnismäßig, eine belastete innerörtliche Straße (Kornstraße) sehenden Auges noch mehr zu belasten. Die Routenwahl liege beim Verkehrsteilnehmer, so der Vorhabenträger. Verkehrslenkende Maßnahmen obliegen der Verkehrsbehörde. Der Verkehr werde von der Neuenlander Straße auf die Kornstraße verlegt, so RA Dr. Reich. Es gebe Möglichkeiten verkehrsleitend einzuwirken, um Belastungen zu vermindern, so Herr Kück und es sei nicht planerisches Ziel, die Entlastung der Neuenlander Straße durch die Belastung der Kornstraße zu erkaufen. Herr Körber führt an, dass das Ziel einer Entlastung der Wohngebiete nicht erreicht werde. Diese Einschätzung teilt Frau Dr. Cordes für den Vorhabenträger nicht. Es werde aber nur ein Wohngebiet entlastet, so Herr Körber, mehrere jedoch zusätzlich belastet. Auf Rückfrage von RA Dr. Reich erläutert Herr Janßen, dass es auch Belastungverschiebungen auf die sehr entfernte Stefaniebrücke im Zuge der B 75 geben werde. Die Stefaniebrücke könne noch Verkehr aufnehmen, wenn die Weserquerung gebaut werde. Herr Schierholz spricht Differenzen zwischen den Zahlenangaben des Vorhabenträgers in der Verkehrsprognose an. Zugrunde

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Autobahneckverbindung A 281 Bauabschnitt 2/2:
Niederschrift zum Erörterungstermin

gelegt wurden die Zahlen aus dem Sondergutachten 2/2. Hier habe es fehlerhafte Eintragungen gegeben, entschuldigt sich der Vorhabenträger.

Verhandlungsleiter Bergt unterbricht zwischen 14:00-14:35 Uhr.

Herr Rudolf beklagt die thematische Einteilung des Erörterungstermins und das Zeitmanagement der Anhörungsbehörde, da er nun seine Einwendung thematisch aufspalten müsse, aber zwei Stunden zum Thema Verkehr gesprochen wurde. Er möchte seine Einwendungen gebündelt vortragen, was vom Verhandlungsleiter jedoch unter Hinweis auf die Zulässigkeit der thematischen Erörterung abgelehnt wird. Nachfolgend werde über die Planungsvarianten gesprochen.

Herr Dr. Zierke erläutert die verschiedenen Varianten, die im Laufe der Planung untersucht und einbezogen wurden und schildert den Weg zur Antragsvariante 4 Süd modifiziert. Hierzu sind viele Einwendungen eingegangen, so Verhandlungsleiter Bergt und gibt die Diskussion frei.

Herr Breeger merkt an, dass die Verkehrsprognose eine gute Überleitung zur Variantendiskussion sei. In den Stellungnahmen wurde immer der Bedarf des Bauabschnitt 2/2 betont. Aus seiner Sicht sei dieser nicht gegeben. Er verweist auf die Angaben des Vorhabenträgers zur Verkehrsprognose. Es stelle sich die Frage, ob es nur darum gehe eine Autobahn zu errichten oder darum, verkehrliche Probleme zu lösen. Letzteres sollte Ziel jedweder Verkehrsplanung sein. Wenn man nicht mit einer nennenswerten Steigerung des Verkehrsaufkommens rechne, brauche es nicht zwingend einen Bauabschnitt 2/2. Er spricht sich für die von den Bürgerinitiativen befürwortete Nullvariante Plus und damit für die Optimierung des bestehenden Straßensystems aus. Hierzu stellt Herr Breeger zusammen mit Herrn Körber als Sprecher der Vereinigung der Bürgerinitiativen für eine menschengerechte A 281 und alle von ihnen vertretenen Einwanderinnen und Einwander das Antragskonvolut (**lfd. Nummer 8 des Anlagen und Antragsverzeichnisses**). Auf Nachfrage des VL räumt Herr Breeger ein, dass die von ihm präferierte Nullvariante Plus nur unter Inanspruchnahme privater Flächen des Autohauses Opel Bergmann möglich sei.

Herr Kück sieht einen Abschnitt ohne Autobahn nicht als Alternative des Bauabschnitts 2/2 an. Der Ausbau der Neuenlander Straße stelle keine Alternative dar. RA Dr. Reich erwidert, dass die Autobahn nicht aus sich heraus gerechtfertigt sei. Es bleibe zu prüfen, welcher verkehrliche Bedarf bestehe und wie dieser gedeckt werden könne. Die bestehende Rampe könnte vierspurig optimiert werden (Variante Null Plus), regt er an. Lärmschutz sei auch kein Argument für den Bauabschnitt 2/2. Man könnte auch den Lärmschutz im Rahmen der Nullvariante optimieren. Zudem bestehe kein wesentlicher Bedarf, von der einen Seite der Neuenlander Straße auf die andere Seite zu gelangen. Durch den Bauabschnitt 2/2 werde indes ein Gebiet einheitlicher Nutzung durchschnitten. Die Vorteile der Autobahn könnten auf der vorhandenen Trasse realisiert werden.

RA Dr. Reich schilderte einen Ausbau der Neuenlander Straße als Alternative zum Bauabschnitt 2/2 und kritisiert die vom Vorhabenträger vorgebrachten

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Autobahnneckverbindung A 281 Bauabschnitt 2/2:
Niederschrift zum Erörterungstermin

Argumente. Es komme nur auf den Anschluss an die A281 und nicht auf den Bauabschnitt 2/2 selbst an. Der Vorhabenträger habe verweigert, eine optimierte Nullvariante zu prüfen. Es stelle sich die Frage, ob deren Effekte nicht günstiger ausfallen würden; dies möchte er nun von Herrn Janßen wissen. Dieser entgegnet, dass er hier weder Aussagen treffen könne, noch spekulieren möchte. Mit Blick auf das Antragskonvolut von Herrn Breeger, sagt RA Dr. Reich, dass er sich dieses zu Eigen mache.

Herr Kück führt aus, dass man die Varianten geprüft habe und auch die Leistungswirkung des Bauabschnitts 2/2 nachgewiesen sei. RA Dr. Reich vergleicht die Varianten und stellt die Vorteile der Nullvariante heraus. Besser sei nur noch die Variante 8. Herr Professor Richter betont, dass man eine Vielzahl von Varianten geprüft habe. Ziel sei es, die Autobahn durchgehend zu führen. Auch Herr Körber fragt zur Variantenprüfung. Variante Null und Nordvariante seien aus seiner Sicht fälschlicherweise abgelehnt worden, obwohl diese ohne Eigentumsbetroffenheiten einhergegangen wären. Dass diese nicht im Rahmen des Runden Tisches geprüft wurden, hält er für einen großen Fehler und sieht darin einen Mangel in der Abwägung. Er fragt zur Verkehrssicherheit auf der Neuenlander Straße und stellt hierzu einen Antrag (**lfd. Nummer 9 des Anlagen und Antragsverzeichnisses**).

Verhandlungsleiter Bergt unterbricht zwischen 15:20-15:30 Uhr. Nach der Unterbrechung spricht Professor Richter erneut das Thema Verkehrssicherheit an. Die Gefahr auf der Neuenlander Straße in einen Unfall verwickelt zu werden sei etwa viermal höher als auf der Autobahn. Herr Ahlers erwidert aus dem Plenum, dass man sich mit dem Bauabschnitt 2/2 eine dreijährige Baustelle und damit einem immensen Schaden einhandele. Er bittet darum, eine Verkehrslösung zu bedenken, die schonend für die Menschen und nicht unbedingt eine Autobahn sei. Auch Herr Rudolf erwartet während der Bauzeit mehrjährige Belastungen. Auch sei die Variante 8 vorzugswürdig, da diese ohne Beeinträchtigung gebaut werden könnte. Er wünscht daher, dass die Variante 8 erneut geprüft werde und verweist auf seine Einwendung und kritisiert, dass die Bauausführung nicht bereits Teil des Planfeststellungsverfahrens sei. Herr Dr. Zierke entgegnet, dass das bisherige Tunnelbauwerk ohnehin zeitnah erneuert werden müsste. Aber dann wäre die B 6n schon vorhanden, so Herr Rudolf. Die Variante 8 sei besser, führt er aus. Er erläutert die Abflugflächen des Flughafens und verweist auf seine Einwendung und die aus seiner Sicht unzureichende Antwort des Vorhabenträgers. Er bemängelt unzureichendes Wissen beim Vorhabenträger hinsichtlich der Abflugzone. Das Flughafenthema sei ganz zentral für die Variantenprüfung. Für die Sicherheitsfragen habe man sich mit dem BAF und der DFS abgestimmt. Niemand habe dort beanstandet, dass es irgendwelche falschen Grundannahmen gegeben habe, so der Vorhabenträger. Luftverkehr sei im Übrigen eine Thematik für den morgigen Tag, so Verhandlungsleiter Bergt.

Herr Breeger fragt nach dem Zeitrahmen für die Erneuerung des bestehenden Tunnelbauwerks und merkt an, dass bei bestehender B 6n bzw. Variante 8, das Tunnelbauwerk weniger beansprucht werde. Die Aufhebung der trennenden Wirkung der Neuenlander Straße sei auch kein Argument für den Bauabschnitt

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Autobahneckverbindung A 281 Bauabschnitt 2/2:
Niederschrift zum Erörterungstermin

2/2 und nur ein vorgeschobener Grund. Das Geld, welches man nicht für die Autobahn ausbebe, könnte man auch in Lärmschutz investieren. Wenn man die Nulllösung optimiere, könne man auch einen Lückenschluss über die B 6n und somit eine akzeptable Lösung der Verkehrsprobleme erzielen. Herr Kück entgegnet, dass der Tunnel zeitnah sanierungsbedürftig sei. Mit Blick auf die baustellenbedingten Auswirkungen der Tunnelsanierung und zur Variante 8 gibt er zu bedenken, dass diese Variante nicht Gegenstand des Bundesbedarfsplans sei. Die Baustelle am Tunnel käme jedenfalls früher, als sich eine Variante 8 bei hypothetischer Betrachtung realisieren ließe.

Frau Neumann-Breeger fühlt sich absichtlich in die Irre geführt und möchte, dass auch ihre Belange endlich ernst genommen werden. Seit fast 10 Jahren engagiere sie sich unentgeltlich für den Schutz der Wolfskuhle und gegen die A 281, während die Vertreter von Anhörungsbehörde und Vorhabenträger bezahlt würden. Sie kritisiert den formalen Ablauf des Erörterungstermin. Nur Rentner könnten hieran teilnehmen, Erwerbstätigen sei dies nicht möglich.

Verhandlungsleiter Bergt verweist auf den Auftrag des Bundes, einen Lückenschluss im Rahmen einer Autobahn zu planen und nicht nur die Neuenlander Straße zu optimieren. Politische Entscheidungen und auch konsensuale Ergebnisse des Runden Tisches grundlegend infrage zu stellen, sei nicht Aufgabe der Verwaltung. In diesem Zusammenhang verweist er auf einen Bürgerschaftsbeschluss vom 18.10.12 der den Auftrag an die Verwaltung enthalte, die Variante 4 Süd modifiziert weiter zu verfolgen. Es sei aus seiner Sicht nicht fair, das Verfahren zu diffamieren. RA Dr. Reich kritisiert Verhandlungsleiter Bergt und verweist auf die Abwägungsentscheidung, die der Planfeststellungsbehörde obliege. Es sei Aufgabe des Vorhabenträgers, die Vorzüge seines Vorhabens darzulegen und nicht die Aufgabe der Einwander immer nachweisen zu müssen, weshalb die Variante nachteilig sei. Frau Dr. Cordes betont, dass alle Varianten umfassend abgewogen worden seien. Dies sei auch dem Erläuterungsbericht zu entnehmen. Auch wenn die Variante Null Plus nicht zur Debatte stehe, führt sie aus, dass auch diese Variante Eigentumsbetroffene hätte. Herr Breeger betont, dass man am Runden Tisch der Variante 4 SÜD zugestimmt habe, aber nicht der Variante 4 Süd modifiziert. Mit dieser Zustimmung ging der Kompromiss einher, dass die B 6n als Bremische Vorzugsvariante (Trassenführung unter dem Flughafen) festgelegt werde. Die Umfahrungsvariante sei nun aber wohl auch im vordringlichen Bedarf. Es müssen alle Bausteine eingehalten werden, nur dann können auch Kompromisse gelten. Dies sei nun nicht mehr der Fall. Er stellt das Antragskonvolut (**lfd. Nummer 10 des Anlagen und Antragsverzeichnisses**) und erläutert dieses sogleich. Er sei frustriert, dass das, was der Runde Tisch erarbeitet habe, hinweggewischt werde. Er kritisiert zudem die Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung und verweist auf seine Einwendungen.

Als Erwiderung erklärt Herr Kück für den Vorhabenträger, dass niemand in Bremen die B 6n anders umsetzen wolle, als dies durch die Bürgerschaft beschlossen worden sei. Allerdings sei es sowohl hinsichtlich einer offenen künftigen Planung als auch mit Blick auf die Kosten nach wie vor richtig, alle

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Autobahneckverbindung A 281 Bauabschnitt 2/2:
Niederschrift zum Erörterungstermin

denkbaren Verknüpfungen zu ermöglichen. Sowohl mit der Variante 4 Süd und 4 Süd modifiziert werden die planerisch relevanten Ziele erreicht. Deshalb gebe es auch keine große Abweichung von der Variante 4 Süd. Die Variante 8 brächte hingegen kaum Entlastung für Huckelriede. Auch die verkehrlichen Auswirkungen seien im Rahmen des Runden Tisches diskutiert und für die Variante 8 bewertet worden. Mit Blick auf Sonderzufahrten entgegnet Herr Kück, dass es nicht möglich sei, bestehende Brücken zu nutzen. Deshalb sei für Airbus eine Sonderzufahrt zgedacht. Dies sei auch mit der Bremischen Vorzugsvariante vereinbar. Es müsse weiterhin möglich sein, die Sondertransporte zu gewährleisten. Herr Professor Richter führt weiter zur Verknüpfung mit der B 6n aus. Egal welche Variante man durchführe, sie würde Eingriffe auf private Grundstücke bedeuten. Frau Dr. Cordes verweist auf die einschlägigen Senatsbeschlüsse, wonach alle Varianten der B 6n von Bremen für den Bedarfsplan anzumelden waren.

RA Dr. Reich stellt den Antrag (**lfd. Nummer 11 des Anlagen und Antragsverzeichnisses**), dass die verkehrlichen Auswirkungen der Nullvariante und der Variante 8 und B 6n mit Blick auf die Bereiche Kattenturm, Kornstraße, Kirchweg, Friedrich-Ebert-Straße und Langemarckstraße im Vergleich des Bauabschnitt 2/2 zu prüfen seien.

Herr Ahlers betont, dass das Bessere des Guten Feind sei. Er bezweifelt, dass die Autobahn das Gute darstelle. Wo ein Wille ist, sei auch ein Weg und er merkt an, dass es auch beim Bund kluge Köpfe geben werde und letztlich die verträglichste Variante gewählt werde. RA Dr. Reich spricht zur Betroffenheit von Herrn Dr. Plate mit Blick auf die B 6n. Er beantragt (**lfd. Nummer 12 des Anlagen und Antragsverzeichnisses**), dass alle Unterlagen des Vorhabenträgers zu Planungen für die Anschlüsse der B 6n zum Planfeststellungsverfahren beizuziehen und der Öffentlichkeit und den Einwendern verfügbar zu machen sind. In den Projektunterlagen gebe es eine Fülle von Widersprüchen. Auch die Verkehrsmengenangaben seien nicht nachvollziehbar, so Herr Breeger. Er verweist auf Diskrepanzen in den Planungsdaten. Dies habe Auswirkungen auf die Planung, z. B. ob die B 6n nicht auch nur zweispurig ausgeführt werden könnte.

Herr Janßen führt auf Nachfrage aus dem Plenum zu den unterschiedlichen Belastungszahlen der Verkehrsprognosen aus. Die Arbeiten für den Runden Tisch seien auf älterer Datengrundlage als die der Antragsunterlagen entstanden. Nun gebe es naturbedingt neue Strukturdaten. Daher bestehen aufgrund anderer Randbedingungen Unterschiede zwischen den Prognosen. Bei den Untersuchungen des Bundes müsse man aufpassen, wie und unter welchen Randbedingungen untersucht wurde und welchen Charakter die Prognose habe. Da Herr Janßen nicht genau darlegen kann, wieso es Unterschiede zwischen der Prognose des Vorhabenträgers zum Verkehrsaufkommen und der Bundesprognose gegeben habe, werde diese Frage im laufenden Planfeststellungsverfahren dem Bund zur Beantwortung vorlegt, so Verhandlungsleiter Bergt.

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Autobahneckverbindung A 281 Bauabschnitt 2/2:
Niederschrift zum Erörterungstermin

Wahrscheinlich seien die Verkehrsdaten wohl drastisch zu reduzieren, so RA Dr. Reich. Frühere Untersuchungen zum Verkehr durch IVV sollen beigezogen werden, um zu zeigen, welche Entlastungen die B 6n oder die Variante 8 mit sich bringen würden.

Herr Körber stellt den Antrag (**lfd. Nummer 13 des Anlagen und Antragsverzeichnisses**), auf eine nachträgliche Anmeldung der gemeinsamen Realisierung von BA 2/2 und B 6n.

Frau Dr. Cordes stellt heraus, dass die Variante 8 nicht die gleichen Entlastungen bringen könne, wie der Bauabschnitt 2/2 oder die B 6n. Dass die parallele Führung einer Trasse zu einer Entlastung der Kattenturmer Heerstraße führe, sei wohl unbestritten, so Herr Kück. Aber ob es eine Variante 8 sein müsse, sei unter Berücksichtigung von deren negativen Aspekten dahingestellt. Es komme aber auf die Verknüpfungsvariante an, so RA Dr. Reich.

Frau Schwobe merkt zu Ihrem Haus an, dass sie im Falle einer Umfahrungsvariante wohl verkaufen müsste. Sie lebe seit fast 20 Jahren in ihrem Haus und appelliert an die Vernunft der Planer, dass man etwas für die Bürger tue. Herr Körber stellt fest, und kritisiert, dass diese Autobahn mit aller Kraft durchgezogen werde. Der Tunnel unter dem Flughafen müsse kommen. Wenn die B 6n zuerst komme, hätte man schon Ausweichmöglichkeiten für den Verkehr. Danach könne man dann notfalls auch den Bauabschnitt 2/2 bauen. Frau Neumann-Breeger möchte betonen, dass aus Sicht der Einwender eigentlich nur die Trasse unter dem Flughafen benötigt werde.

Verhandlungsleiter Bergt schließt um 17 Uhr den ersten Tag der Erörterung der privaten Einwendungen.

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Autobahneckverbindung A 281 Bauabschnitt 2/2:
Niederschrift zum Erörterungstermin

Verhandlungsleiter Bergt eröffnet um 9.31 Uhr und begrüßt die Erschienenen zum zweiten Tag der Erörterung der privaten Einwendungen.

Herr Breeger überreicht für Herrn Heitmann eine Anlage zur Niederschrift (**lfd. Nummer 14 des Anlagen und Antragsverzeichnisses**).

Herr Dr. Bösingher spricht zu seinem Luftschadstoffgutachten. Grundlage seines Vortrags ist eine PowerPoint-Präsentation, die unter der lfd. Nummer. 15 des Anlagen und Antragsverzeichnisses als Anlage zur Niederschrift genommen wird. Prognosen müsse man erstellen, da Messungen für die Zukunft nicht möglich seien. Man müsse schauen, dass die Grenzwerte der 39. BImSchV mit Blick auf Stickstoffdioxid und Feinstaub eingehalten werden. In die Berechnung seien die Verkehrsdaten von IVV und die meteorologischen Daten eingeflossen. Gerechnet wurde mit dem Programm MISKAM. So habe man die Zusatzbelastung im Umfeld des Bauabschnitt 2/2 errechnet und diese zur Hintergrundbelastung addiert. Er stellt den aktuellen Bestand vor und die Veränderungen durch den Bauabschnitt 2/2. Die Luftqualität im Untersuchungsgebiet nach den Grenzwerten der 39. BImSchV sei gut, der Schutz der menschlichen Gesundheit bleibe gewährleistet. Teilweise seien sogar Verbesserungen zu erwarten. Als Fazit schließt er, dass die Planung mit dem Immissionsschutzrecht verträglich sei.

Herr Rudolf fragt zu den Belastungen durch Stickoxide auch mit Blick auf den Abgasskandal in der Automobilindustrie, wonach die Schadstoffbelastungen des Verkehrs wohl höher seien, als von dieser angegeben. Herr Dr. Bösingher schildert hierzu, dass die Belastungen durch den Verkehr mit dem Handbuch für Emissionsfaktoren richtig abgebildet werden. Grundlage zur Ermittlung sei eine wissenschaftlich anerkannte Methode der Universität Graz, wonach der Schadstoffausstoß von realen Fahrzeugtypen von der Straße gemessen und nicht mit den Herstellerangaben gerechnet werde. Frau Neumann-Breeger fragt nach den Kriterien, wonach der Gutachter von Müller BBM ausgewählt wurde. Herr Kück schildert für den Vorhabenträger, dass öffentliche Aufträge üblicherweise ausgeschrieben werden. Im Anschluss daran werde eine Auswahl aus den eingegangenen Zuschriften getroffen, so Herr Kück. Herr Dr. Bösingher schildert, dass es VDI-Richtlinien gebe, an die er sich zu halten habe und dass er nach dem Stand der Technik arbeite. Frau Neumann-Breeger fragt zur Belastung der Wolfskuhle. Hier habe man geringere Belastungen als an der Neuenlander Straße, es komme zwar zu einer Zunahme von Belastungen, aber die Grenzwerte werden vollumfänglich eingehalten, so Herr Dr. Bösingher. Herr Breeger merkt an, dass man in der Wolfskuhle bereits jetzt nur haarscharf unter den Grenzwerten des europäischen Umweltrechts sei und bezweifelt, dass die Richtwerte noch eingehalten werden.

Herr Dr. Bösingher geht auf etwaige Belastung in der Wolfskuhle ein. Die Belastung sei aber auf den Straßenraum begrenzt. Zwar sind die Berechnungspunkte P10 und P11 belastet, aber in der Wolfskuhle werden mit zunehmendem Abstand von der Trasse die Belastungen abnehmen, so dass sie unter den Grenzwerten liegen. Auf Rückfrage von Verhandlungsleiter Bergt schildert Herr Kück, dass anhand der Karte (**lfd. Nummer 15 des Anlagen und**

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Autobahneckverbindung A 281 Bauabschnitt 2/2:
Niederschrift zum Erörterungstermin

Antragsverzeichnisses, S. 8) schon zu sehen sei, dass die Belastungen mit Blick auf die Wolfskuhle abnehmen werden.

Herr Nehrhoff geht davon aus, dass sich der Messauftrag nur bis zur Kreuzung Huckelriede erstreckt habe. Herr Dr. Bösingler schildert zunächst, dass man nicht gemessen habe, sondern nur rechnerisch prognostizieren könne. Berechnet habe man aber ein größeres Gebiet. Dies schildert er anhand der Karte zum MISKAM-Rechengebiet. Da die Berechnungen hierzu zwei Wochen Rechenzeit benötigten, habe man aus fachlicher Sicht nur den inneren Bereich des Planungsgebiets aufgeschlüsselt. Die weiteren Bestandteile des Zubringer Arstens seien aber nicht berücksichtigt worden, so Herr Nehrhoff. Dies verneint Herr Dr. Bösingler. Man habe die Verkehrsbelastung innerhalb des ganzen Rechengebietes berücksichtigt. Herr Schierholz schildert, dass die Ergebnisse älterer Messungen der Umweltbehörde wohl nicht zur Kenntnis genommen wurden. Im Verlauf der Kattenturmer Heerstraße seien so in der Vergangenheit Schadstoffwerte von 39,7 mg/qm gemessen worden. Durch die Autobahnkonzeption werde der Verkehr zunehmen und die Parameter würden gewiss überschritten. Herr Schierholz stellt den Antrag, dass die Messungen, die von der Umweltbehörde ermittelt worden sind, noch überprüft werden (**lfd. Nummer 16 des Anlagen und Antragsverzeichnisses**). Herr Breeger schließt sich für die Bürgerinitiativen dem Antrag an. Herr Dr. Bösingler entgegnet, dass wenn man Messdaten aus den 2000er Jahren bis heute vergleiche, sich die Schadstoffbelastungssituation deutlich verbessert habe. Dies liege auch an der moderneren Fahrzeugflotte. Die EU-Normen Euro 3 und Euro 4 haben dazu geführt, dass die Emissionswerte im Langzeittrend gesunken seien. Dies lässt Herr Schierholz so nicht stehen. Die Verbesserung sei nur dem verminderten Verkehrsaufkommen geschuldet, nicht anderen Faktoren. Herr Dr. Bösingler verweist auf die aktuellen Werte in seiner Untersuchung. Die höchsten Werte habe man dort, wo der meiste Verkehr sei, so Herr Kück. Insgesamt habe man eine Worst-Case-Betrachtung durchgeführt. Doch selbst bei Annahme des ungünstigsten Zustands werden die Grenzwerte eingehalten.

Herr Poser merkt an, dass es bei der früheren Messstelle auf der Neuenlander Straße (Langemarckstraße) Grenzwertüberschreitungen gegeben habe. Der Verkehr habe sich nicht verändert, lediglich finden nun keine Messungen mehr statt, sondern Berechnungen. Er regt an, dass bestehende Daten in die Berechnung einfließen müssten. Man könne nicht in die Zukunft messen, so Herr Dr. Bösingler. Man könne aber nur prognostizieren, wenn man die Ist-Daten berücksichtige, so Herr Poser. Herr Kück betont, dass mit Blick auf die Belastung durch Lärm und Luftschadstoffe gerade durch die Autobahn eine Verbesserung zu erzielen sei. In dem durch den Bauabschnitt 2/2 entlasteten Gebiet würde jedoch keiner wohnen, wirft Herr Poser ein. Herr Breeger ergänzt, dass er sich dem Antrag von Herrn Schierholz anschließe. Das entscheidende bei Prognosen seien die Annahmen, an denen könne man aber auch drehen. Er möchte wissen, ob es im Zeitraum von 2007 bis jetzt zu einer Reduzierung des Stickstoffausstoßes gekommen sei. Herr Breeger stellt den Antrag (**lfd. Nummer 17 des Anlagen und Antragsverzeichnisses**). Hierbei wird er von RA Dr. Rosin unterstützt.

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Autobahneckverbindung A 281 Bauabschnitt 2/2:
Niederschrift zum Erörterungstermin

Frau Neumann-Breeger äußert ihr Entsetzen darüber, dass mit der Autobahn eine Verbesserung der Luftsituation einhergehen solle und betont, dass sie die Ausführungen von Herrn Dr. Bösingler nicht nachvollziehen könne. Sie könne nicht verstehen, welche Verfahren zur Berechnung gewählt wurden. Dabei habe sie die Wolfskuhle im Blick und frage warum es dort für sie besser werden solle. Dies liege vor allem an den dort vorherrschenden Windrichtungen, so Herr Dr. Bösingler. Die Verfahren und nach welchen Kriterien berechnet wurde, richten sich nach der entsprechenden VDI-Richtlinie. Man habe auch die Bebauung in der Wolfskuhle als Strömungshindernisse berücksichtigt.

Herr Schierholz spricht an, dass er den gefälschten Werten der Fahrzeughersteller zu Opfer gefallen sei. Herr Dr. Bösingler erläutert das Messprogramm der Uni Graz, wonach man Fahrzeuge aus dem realen Verkehr entnommen und Emissionskennfelder aufgenommen habe. Aufgrund dieser Kennfelder seien Emissionsfaktoren ermittelt worden und diese Ergebnisse seien als Datensatz hinterlegt und können für Emissionsberechnungen wie im vorliegenden Fall käuflich erworben werden. Herr Wegner fragt zum Untersuchungsbericht mit Blick auf Schadstoffbelastungen und fragt zur Schadstoffbelastung auf der Arster Landstraße. Hierzu schildert Herr Dr. Bösingler, dass dort keine Grenzwertüberschreitungen zu erwarten seien. Er könne jedoch keine Aussagen zu Gebäuden in größerer Entfernung machen. Für ähnliche Verkehrssituationen und ähnliche Bebauungen seien ähnliche Schadstoffsituationen entsprechend der Karte auf S. 8 seiner Präsentation zu erwarten. Herr Wegener merkt an, dass man hier nur eine fiktive Betrachtung mache und dass es keine Messpunkte gebe. Für eine weitere Validierung der erwarteten Werte müsste es Anlass geben, so Herr Dr. Bösingler. Dies sei nicht der Fall, da die bestehenden Prognosewerte bereits einen ausreichenden Indikator für die Belastungen geben. Herr Wegener stellt den Antrag zu den Auswirkungen auf den Zubringer Arsten **(Ifd. Nummer 18 des Anlagen und Antragsverzeichnisses)**.

Für Herrn Mersmann sei die unmittelbare Folge des Bauabschnitt 2/2 mehr Verkehr auf dem Zubringer Arsten. Daher sei es erforderlich, dass man die Untersuchung auf den ganzen Arster Zubringer ausweite. Er verweist auf seine Einwendung. Herr Kück schildert, dass die rechtlichen Voraussetzungen hierfür nicht vorliegen. Er mahnt zur Sparsamkeit, da schließlich die Kosten für weitergehende Untersuchungen auch getragen werden müssten.

Verhandlungsleiter Bergt unterbricht zwischen 10:45-11:00 Uhr. Nach der Pause fragt Frau Neumann-Breeger zu den Belastungen durch den Flugverkehr in der Wolfskuhle. Eine gesonderte Betrachtung erfolgte nicht, aber eine Einberechnung in die Hintergrundbelastung, so Herr Dr. Bösingler. Herr Schierholz wünscht Ausführungen vom Vorhabenträger zur Umwidmung des Arster Zubringers zur Autobahn. Er erläutert die Einwendung von Frau Hemken im Arster Hemm. Man müsse sich den Zubringer anschauen, ob er den Qualitätsanforderungen für Autobahnen entspreche, so der Vorhabenträger. Dies werde gerade geprüft. Müssen bauliche Maßnahmen ergriffen werden, bedürften diese einer planrechtlichen Genehmigung. Herr Dr. Zierke ergänzt, dass der Arster Hemm

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Autobahneckverbindung A 281 Bauabschnitt 2/2:
Niederschrift zum Erörterungstermin

jedoch weit weg von der Trasse liege. Verhandlungsleiter Bergt fasst zusammen, dass es beim Zubringer darauf ankomme, ob es für die Aufstufung zur Autobahn baulicher Maßnahmen bedarf. Dies wäre in einem gesonderten Verfahren zu erledigen. Frau Neumann-Breeger wundert sich, dass bei einem solchen Mammutprojekt wie dem Bauabschnitt 2/2 vieles noch gar nicht klar sei. Zum gegenwärtigen Stand der Planung müsste doch klar sein, welche Vor- und Nachteile es für die Einwanderer gebe. Herr Breeger schließt sich den Ausführungen seiner Frau an und wünscht, dass Prüfaufträge verteilt werden. Sollten bauliche Veränderungen notwendig sein, fragt er zu den Beteiligungsmöglichkeiten und zum Verfahren. Verhandlungsleiter Bergt schildert, dass dies vom Ergebnis des durch den Vorhabenträger geschilderten Prüfverfahrens abhängig sei. Herr Kück ergänzt, dass man schauen müsse, ob ein „schlichtes Auswechseln“ der Schilder ausreiche. Es könne aber sein, dass der Zubringer die Anforderungen nicht erfülle. Um dem Wunsch des Bundes gerecht zu werden, müsse dann für den Zubringer eine genaue Planung erstellt werden und ggf. ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden. Herr Breeger stellt den Antrag (**lfd. Nummer 19 des Anlagen und Antragsverzeichnisses**), dass die Ergebnisse der Überprüfung, ob für die vorgesehene Umwidmung des Zubringers Arsten bauliche Anpassungsmaßnahmen erforderlich sind, in das Planfeststellungsverfahren Bauabschnitt 2/2 eingebracht werden. Herr Schmidt fragt zum Ringschluss der Autobahn. Man habe einen Ringschluss durch die vierspurige Straße, so Herr Dr. Zierke, es gebe nur eine unterschiedliche Einstufung. Ziel sei aber eine erkennbar lückenlose Eckverbindung. Herr Wegner äußert den Wunsch mit Blick auf die Einwohner in Arsten, dass man rechtzeitig informiert werde, was noch auf sie zukomme. Herr Schierholz reicht einen nachträglichen Antrag zu den Verkehrszahlen und den Schilderungen von Herrn Janßen (**lfd. Nummer 20 des Anlagen und Antragsverzeichnisses**) ein. VL erklärt das Thema Luftschadstoffe -einschließlich Nebenthema Arster Zubringer- als nunmehr ausreichend abgehandelt und ruft das Thema Lärm auf.

Herr Bachmeier von der Firma Lärmkontor schildert die schalltechnischen Gegebenheiten. Rechtsgrundlage für die Beurteilung der Schallimmissionen seien die §§ 41-43 BImSchG und die 16. BImSchV. Seine PowerPoint-Präsentation wird als Anlage zur Niederschrift genommen (**lfd. Nummer 21 des Anlagen und Antragsverzeichnisses**). Er schildert die geplanten Lärmschutzmaßnahmen. Er erläutert die Belastungen in Huckelriede und in der Neustadt. Durch die geplanten Maßnahmen des aktiven Schallschutzes werden die Grenzwerte in den meisten Fällen eingehalten. Nur im Übergangsbereich von Bauabschnitt 2/1 zum Bauabschnitt 2/2 in der Neustadt würden Ansprüche auf passiven Schallschutz entstehen. Auf Fragen von Herrn Breeger erläutert Herr Bachmeier, dass bei einem Neubau die Grenzwerte der 16. BImSchV einzuhalten seien. Herr Breeger spricht die Bremische Lärminderungsplanung an, wonach am Tag nicht nur 59 dB(A) sondern 55 dB(A) eingehalten werden sollen. Er fragt zur DIN 18005 und den Lärminterventionsgrenzwerten 70/60 und einer möglichen Herabsetzung auf 67/57 (Tag/Nacht) dB(A). Die 16. BImSchV lege verbindliche Grenzwerte fest. Die Werte, auf die sich Herr Breeger beruft, seien unverbindlich, so Herr Bachmeier. Niedrigere Werte seien zwar ein langfristiges Ziel, die Umsetzung

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Autobahneckverbindung A 281 Bauabschnitt 2/2:
Niederschrift zum Erörterungstermin

bleibe aber fraglich. Die DIN 18005 gelte selbst nur für den Anwendungsbereich Schallschutz im Städtebau als Orientierung für Stadtplaner. Es handele sich dabei um rudimentäre Orientierungswerte mit Abwägungsspannen. Herr Bachmeier führt weiter zur aktuellen Debatte um Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung aus. Er schildert, dass Hamburg die DIN 18005 z.B. gar nicht eingeführt habe. Für die Lärmsanierung in der Baulast des Bundes gelten die Werte 67/57 dB(A)

Herr Rudolf merkt an, dass man rein juristisch wohl auf der sicheren Seite sei. Aber selbst die Werte der DIN 18005 seien aufgrund aktueller Lärmstudien vom Europäischen Parlament noch um 5 Dezibel heruntergesetzt worden. Er appelliert, dass zum Schutz der Bevölkerung Lärmschutzmaßnahmen insbesondere gegen Fluglärm ergriffen werden sollen. Herr Kück erwidert, dass in Bremen sehr viel Geld ausgegeben werden soll, um aus Lärmschutzgründen ein Tunnel-Trog-Bauwerk zu bauen. Deshalb sei der Vorwurf, dass Bremen für die Bevölkerung keinen Lärmschutz leiste, unzutreffend. Herr Schierzholz reicht mit Vollmacht von Herrn Braun einen Antrag zur Berücksichtigung der veränderten Abgaswerte („VW-Skandal“) ein **(Ifd. Nummer 22 des Anlagen und Antragsverzeichnisses)**.

Herr Nehrhoff erläutert seine Einwendung zum Betrachtungsraum in der Lärmuntersuchung bis zur Autobahn A1. Herr Bachmeier erwidert, dass man in einer vorangegangenen Untersuchung die groben Lärmauswirkungen in dem Dreieck Zubringer Arsten – A1 – Kattenturmer Heerstraße in verschiedenen Szenarien untersucht habe. Hier wurden auch die A1 mit eingerechnet. Herr Nehrhoff fragt zu den Beeinträchtigungen von Arsten Nord durch die A 1 und regt an, dass man sich beim Lärmschutz im Bereich des Zubringers Arsten auch an der DIN 18005 orientieren könnte. Er stellt einen entsprechenden Antrag **(Ifd. Nummer 23 des Anlagen und Antragsverzeichnisses)**.

Frau Neumann-Breeger möchte wissen, wieso es lauter werde in der Wolfskuhle. Sie fragt nach Möglichkeiten wie sie im Falle des Baus des Bauabschnitts 2/2 geschützt werden könnte. Der Bauabschnitt 2/2 erhöhe den Lärm in der Wolfskuhle nur um ein dB(A) und damit nur geringfügig, so Herr Bachmeier. Zudem sei man von der Quelle weit entfernt. Er verweist auch auf die Doppelbelastung durch den Flugverkehr. Frau Neumann-Breeger wünscht sich Tempo 30 auf der Autobahn. Über die nächsten Jahre werde der Wert von 1 dB(A) wohl auch durch den technologischen Fortschritt kompensiert, so Herr Bachmeier. Es gebe auch keinen Handlungsbedarf zur Einrichtung von passivem und aktivem Lärmschutz für die Wolfskuhle. Herr Wegner geht davon aus, dass auch in Arsten Lärmschutzmaßnahmen errichtet werden müssten und schließt sich dem Antrag 23 von Herrn Nehrhoff an.

Herr Geisler spricht zu seiner Betroffenheit in der Robert-Koch-Straße. Bei Verkehrsspitzen sehe die Sachlage anders aus, als die Planer berücksichtigt hätten. Er stellt einen Antrag **(Ifd. Nummer 24 des Anlagen und Antragsverzeichnisses)**, um den Betrachtungsraum mindestens um mindesten 500m bis Mohrenshof am Arsterdamm zu erweitern. Eine Ausdehnung des Untersuchungsraums ist nach der Rechtslage des BImSchG nicht darstellbar,

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Autobahneckverbindung A 281 Bauabschnitt 2/2:
Niederschrift zum Erörterungstermin

schildert Herr Kück. Man habe Anfang 2014 unterschiedliche Szenarien ermittelt und Maßnahmen lärmtechnisch gerechnet, um die groben Auswirkungen für den gesamten Bereich Obervieland abschätzen zu können und dies im Beirat Obervieland vorgestellt.

Herr Schierholz fragt Herrn Bachmeier zur Kattenturmer Heerstraße und zur Schadstoffbelastung und kritisiert die schriftliche Erwiderung des Vorhabenträgers. Es gebe eine Wechselwirkung mit der Absenkung der Geschwindigkeit und einer Erhöhung von Schadstoffen. Er möchte wissen, wie dies bewertet wurde. Herr Dr. Böisinger erläutert, dass die Einführung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen Erhöhungen und Verringerungen von NOx-Emissionen mit sich bringe. In Flachstrecken komme es zu einer Erhöhung von ca. 10 % an Schadstoffausstoß. Daher ist Tempo 30 ungünstiger, aber diese Erhöhung des Schadstoffausstoßes stünde einer Geschwindigkeitsbegrenzung nicht völlig entgegen. Man müsse zwischen Lärmverminderung und erhöhtem Schadstoffausstoß abwägen.

Auf Rückfrage von Herrn Poser schildert Herr Bachmeier, dass in der Wolfskuhle der bestimmende Pegel der Fluglärm und nicht der Straßenverkehr sei. Er verweist auf die Fluglärmkarte. Herr Breeger merkt an, dass der Vorhabenträger in einer Erwiderung zu einer Einwendung für den nördlichen Bereich der Wolfskuhle 69 dB(A) angegeben habe. Er fragt zu den unterschiedlichen Auswirkungen des langen und des kurzen Tunnel-Trog-Bauwerks. Er fragt wieso man ursprünglich von einer Erhöhung von 1-3 dB ausgegangen sei und man nun nur ein Plus von 1 dB prognostiziere. Dies könne ohne genaue Prüfung nicht beantwortet werden, so Herr Kück für Herrn Bachmeier. Der Vorhabenträger sichert zu, dies noch zu prüfen. Herr Breeger möchte sich dem Antrag von Herrn Nehrhoff (Antrag 23) anschließen und stellt einen weiteren Antrag (**lfd. Nummer 25 des Anlagen und Antragsverzeichnisses**). Er fragt zu den Wechselwirkungen von Tempo 30 auf der Kattenturmer Heerstraße und wie sich die Reduzierung für das Planfeststellungsverfahren bewerten lasse. Er beantragt stellvertretend für Herrn Körber (**lfd. Nummer 26 des Anlagen und Antragsverzeichnisses**), dass die Reflexionswirkungen des Fluglärms dargestellt werden sollen. Herr Bachmeier erläutert die Wirkung von hochabsorbierenden Schallwänden. Diese „schlucken“ ca. 8 dB, damit sei quasi auch keine Reflexion mehr vorhanden. Dies gelte auch für den Fluglärm. Herr Mersmann reicht einen schriftlichen Antrag (**lfd. Nummer 27 des Anlagen und Antragsverzeichnisses**) zum vorhergegangenen Thema Schadstoffprüfungen ein, wonach die Schadstoffprüfungen sich auf den ganzen Arster BAB-Zubringer beziehen müssen, da hier auch mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen zu rechnen sei.

Verhandlungsleiter Bergt unterbricht den Termin von 12:45-13:30 Uhr und ruft nach der Pause das Thema Luftverkehrssicherheit auf. Herr Kück schildert die Randbedingungen der Flugsicherheitsaspekte unter Bezugnahme auf die Präsentation der Anlage 1 dieser Niederschrift. Hier bestünden für die Planung K.O.-Kriterien seitens des BAF und der DFS. Die Randbedingungen beträfen die Umzäunung, die Flughafenrandstraße und die ILS-Sendezone und eine

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Autobahneckverbindung A 281 Bauabschnitt 2/2:
Niederschrift zum Erörterungstermin

Trafostation. Zudem bestehen zwingende Höhenbeschränkungen. Auch müsse eine Hindernisfreiheit gewährleistet werden. Er erläutert den umfangreichen Abstimmungsprozess bezogen auf Blendwirkung, ILS und weitere verfahrensrechtliche Aspekte. Das Rettungstor Märchenlandweg werde verlagert und ein Ersatztor geschaffen. Verhandlungsleiter Bergt erklärt, dass die flughafenrelevanten Belange in einer Einzelerörterung mit dem Flughafenbetreiber besprochen werden. Einem entsprechenden Antrag auf Einzelerörterung habe man stattgegeben. Frau Neumann-Breeger äußert ihre Enttäuschung über die Einzelerörterung mit dem Flughafen. Sie habe gehofft, dass man hier an weitere Informationen komme. Es gehe ihr dabei um Einsicht in die Antworten der BAF zum Vorhaben. Diese Stellungnahme des BAF solle auch den Einwendern gegenüber bekannt gegeben werden, so Verhandlungsleiter Bergt.

Herr Rudolf spricht die Zulassung des Flughafens insbesondere mit Blick auf die Abflugfläche an und beantragt nach dem Informationsfreiheitsgesetz Einblick in den Schriftverkehr zwischen der bremer Luftverkehrsbehörde und dem Luftfahrtbundesamt **(Ifd. Nummer 28 des Anlagen und Antragsverzeichnisses)**. Er bemängelt, dass die Bürger nicht in die Unterlagen Einblick nehmen könnten. Er vermutet, dass die Abflugfläche verlängert werde und befürchtet Eingriffe in die Planungen des Flughafens. Frau Dr. Cordes schildert, dass nicht in die An- und Abflugbereiche eingegriffen werde. Nur notwendige Folgemaßnahmen im Flughafenbereich sollen zusammen mit dem Bauabschnitt 2/2 planfestgestellt werden. Rollfelder seien nicht betroffen.

Herr Rudolf befürchtet mehr Fluglärm und eine erweiterte Nutzung der Rollbahn, die eigentlich nur dem Werksluftverkehr zugestanden sei. Hierfür beruft er sich auf Aussagen des Vorsitzenden der Pilotengewerkschaft in der Presse, wonach man sich über eine 300m längere Startbahn freue. Herr Kück schildert, dass es eine für Luftverkehr zuständige Behörde gebe, dort habe man die Unterlagen über die genehmigten Betriebsanlagen angefordert und diese der Planung zugrunde gelegt. Für Fragen des Flugbetriebs sei man der falsche Adressat, so Herr Kück für den Vorhabenträger. Auf Rückfragen von RA Dr. Reich schildert er die maximal möglichen Grenzen, die sich aufgrund der Anforderungen der Flugsicherheit ergeben und an die sich der Vorhabenträger auch zwingend halten müsse. In der Planung gehe man vom Worst Case aus, so Frau Dr. Cordes. RA Dr. Reich interessiert eine Detailskizze zum Anschluss der künftige B 6n. Aufgabe war es, technisch zu prüfen, ob beide Varianten die Höhenbegrenzungen einhalten. Dies werde gewährleistet, so Herr Kück. Frau Neumann-Breeger führt an, es sei ein offenes Geheimnis, dass sich auch der Flughafendirektor gegen eine Umfahrungslösung ausgesprochen habe. Sie befürchte, Schummeleien mit der B 6n. Herr Rudolf spricht die Realisierung der B 6n an, die bei richtiger Darstellung der Abflughöhen auch in offener Bauweise realisiert werden könne. Hierdurch wären die Kosten erheblich geringer. Eine bremische Vorzugsvariante könne aufgrund der Höhenbeschränkungen nicht in offener Bauweise realisiert werden, widerspricht Herr Kück. Die Umfahrungsvariante könnte indes offen hergestellt werden.

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Autobahneckverbindung A 281 Bauabschnitt 2/2:
Niederschrift zum Erörterungstermin

Herr Breeger nimmt Bezug zu den Rückwirkungen einer Umfahrungslösung auf das Anwesen Dr. Plate. Man hätte schon jetzt sämtliche Rückwirkungen ermitteln müssen und bedauert, dass der Flughafen nicht im Termin vertreten sei. Änderungen am Flughafen könnten auch Auswirkungen auf die Anwohner haben. Er verweist dabei auf die Einwendungen des Flughafens zum Flächennutzungsplan, fragt zum verlängerten Trog und erläutert, dass der Flughafen seinerseits im Trog ein Risiko sehen würde. Er fragt zu den Abstimmungen mit dem Flughafen. Wenn es Vereinbarungen und Verschiebungen gebe, seien in der Folge auch Betroffenheit bei Wähmann und Plate zu befürchten.

Herr Kück entgegnet, mit der vorliegenden Planung würden sämtliche Flugsicherheitsbelange eingehalten. Inhaltlich bestünden keine Einwendungen gegen das Tunnel-Trog-Bauwerk seitens des Flughafens. Frau Neumann-Breeger fragt zur Gewässerabspannung im Flughafenrandbereich. Herr Kück schildert, dass in der Nähe von Flughäfen die Bestrebung gelte, Vogelschlag zu vermeiden. Offene Gewässer ziehen Vögel an, deshalb werden Wassergräben mit Draht abgespannt. Auf Nachfrage von Frau Neumann-Breeger erklärt Herr Kück, dass es keine Grundwasserabsenkungen im Projektzusammenhang geben werde, da diese auf Grund der Schlitzung der Baugrube nicht erforderlich seien. RA Dr. Reich spricht die wechselseitigen Blendwirkungen zwischen Flugzeugen und Straßenverkehr an und Herr Kück entgegnet, dass man bereits heute schon eine ähnliche Situation mit der Neuenlander Straße habe. Die Schutzzäune würden im Wesentlichen auch der Vermeidung von Ablenkungen der Fahrzeugführer dienen. Man befinde sich hierzu in Abstimmung mit der Deutschen Flugsicherung.

Herr Breeger fragt zur B 6n. Aus seiner Sicht käme im Prinzip doch nur ein Bohrtunnel in Frage. Er fragt, wieso denn auch eine Realisierung in offener Bauweise zum Bundesverkehrswegeplan eingereicht wurde. Schließlich habe auch der Flughafen signalisiert, dass es einen Tunnel geben müsse. Herr Kück schildert, dass jede Planung zwischen allen Belangen abgewogen werden müsse, es sei denn es greife ein K.O.-Kriterium. Eine offene Bauweise für den Korridor sei nur in Zeiten möglich, wenn kein Flugbetrieb bestünde. Der Mehrwert der offenen Bauweise würde vermutlich durch die zeitlichen Einschränkungen in der Bauausführung aufgewogen. Wirtschaftlich würde eine offene Bauweise aus seiner Sicht deshalb keinen Sinn machen.

Frau Neumann-Breeger fragt zu den planungsrechtlichen Anforderungen des BVerwG. Sie empfinde es zunehmend ärgerlich, wie mit den Belangen der Anwohner umgegangen werde. Man habe keine Grundlage für die Öffentlichkeitsbeteiligung. Sie beantragt (**lfd. Nummer 29 des Anlagen und Antragsverzeichnisses**), dass alle Unterlagen für die Planung der B 6n den Einwendern übermittelt werden und eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt werde.

Herr Dr. Zierke erläutert auf Rückfrage von RA Dr. Reich die Sichtbeziehungen und schließt eine wechselseitige Blendwirkung zwischen Straßenverkehr und Luftverkehr aus. Es habe auch keine derartige Beanstandung durch die zuständigen Flugsicherheitsbehörden gegeben. Herr Poser fragt ob der

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Autobahneckverbindung A 281 Bauabschnitt 2/2:
Niederschrift zum Erörterungstermin

Blendschutz nicht auch in den Schallschutz integriert werden könne. Er bemängelt eine fehlende Darstellung in den Karten. Blendschutzwände seien im Modell auch dargestellt worden, da sie auch auf Reflexionswirkungen hin überprüft werden müssen, so der Vorhabenträger. Aus technischen Gründen könnten sie aber nicht als Lärmschutzwände ausgeführt werden. Herr Schmidt fragt zum Werksflugverkehr mit Blick auf mögliche Konflikte beider Varianten der B 6n. Die Planung dürfe keine der beiden Möglichkeiten verbauen, so Herr Kück. Dies geschehe auch nicht durch den beantragten Bauabschnitt 2/2. Alle realistischen Varianten der B 6n könnten die Flugsicherheitsaspekte einhalten, so Herr Kück weiter. Aus Sicht von Herrn Breeger komme für die B 6n nur die Anschlussstelle bei Hornbach in Frage. Eine Anschlussstelle bei Huckerieede würde beispielsweise die vorhabenbedingte Lärmentlastung zunichtemachen. Herr Professor Richter erläutert, dass man bei der Vorzugsvariante die Möglichkeit habe, mit sogenannten Trompeten zu arbeiten. Diese könne man nach links und rechts verschieben. Hierbei könne es aber Konflikte mit Eigentumsbetroffenheiten geben. Aber eine Anschlussstelle in Form einer Gabelung mit Überführung der östlichen Richtungsfahrbahn ist nicht weiter nach Westen verschiebbar. RA Dr. Reich fragt Herrn Kück zu den Kosten der B 6n. Dieser entgegnet, dass für die Vorzugsvariante ca. 300 Mio. und für die Umfahrungsvariante ca. 216 Mio. Euro ermittelt wurden.

Verhandlungsleiter Bergt beendet den zweiten Tag der Erörterung privater Einwendungen um 15:18 Uhr und weist auf die Fortsetzung der Erörterung am folgenden Tag hin.

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Autobahneckverbindung A 281 Bauabschnitt 2/2:
Niederschrift zum Erörterungstermin

02.06.2016

Verhandlungsleiter Bergt eröffnet um 9:30 den dritten Verhandlungstag privater Einwendungen.

Auf Bitten von Herrn Breeger schildert Verhandlungsleiter Bergt das weitere Vorgehen bezüglich der eingegangenen Anträge. Aufgrund der fachlichen Komplexität der aufgeworfenen Fragen, werde es nicht möglich sein, die Anträge bereits während des Erörterungstermins zu bescheiden. Zunächst werde der Vorhabenträger um eine fachliche Stellungnahme ersucht. Auf dieser Grundlage werde dann über die Anträge im Planfeststellungsbeschluss zu entscheiden sein. Verhandlungsleiter Bergt spricht die Tagesordnung an. Er bittet um Wortmeldung des Plenums, welche Themen unter dem TOP Verschiedenes erörtert werden sollen. Frau Heufers-Darkwa wünscht eine übergeordnete Sichtweise auf das ganze Vorhaben. Herr Mersmann fragt zu Fahrzeugrückhaltesystemen. Frau Rudolf fragt zu einer Fußgänger- und Radfahrer-Brücke über den Arster Zubringer während der Bauphase. Herr Breeger fragt zur Zukunft des Mohrenshofs.

Verhandlungsleiter Bergt ruft das Thema Umweltbelange auf. Herr Strobach (Planungsgruppe Grün) schildert anhand einer PowerPoint-Präsentation (**lfd. Nummer 30 des Anlagen und Antragsverzeichnisses**) die Naturschutzbelange und erläutert, welche Bestandsuntersuchungen zu Fauna und Flora erfolgt sind und geht auf die mit dem Bauabschnitt 2/2 einhergehenden naturschutzrechtlichen Auswirkungen, die geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und die artenschutzrechtlichen Aspekte ein. Für die Teichfledermaus sei eine Ausnahmeprüfung notwendig, da der Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 Bremischen Naturschutzgesetz (BNatSchG) aufgrund eines signifikant erhöhten Kollisionsrisikos ausgelöst werde. Das Vorhaben sei aber durch zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses gerechtfertigt. Zumutbare Alternativen seien weder vorhanden, verhältnismäßig oder zumutbar. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population sei zudem aufgrund der geplanten Ausgleichsmaßnahmen nicht zu erwarten. Unter Berücksichtigung dieser Aspekte sei eine artenschutzrechtliche Ausnahme zulässig. Auf Nachfrage von Herrn Breeger erläutert Herr Strobach, dass Überflughilfen aufgrund der bestehenden Höhenbeschränkungen und der Breite der Trasse nicht zu realisieren seien. Zudem sei der Überflugbereich schwer einzugrenzen.

Herr Ahlers spricht den vorhabenbezogenen Verlust von 850 Bäumen an. Auf seine Bitte erläutert Herr Strobach, in welchen Bereichen Bäume wegfallen und geht auf die Wertigkeit der wegfallenden Gehölze ein. 44 Bäume unterfallen der Bremer Baumschutzordnung. Betroffen sei der Bereich zwischen dem Bauabschnitt 2/2 und der Neuenlander Straße aber auch Einzelbäume vor Huckelriede würden entfallen. Diese werden in einem höheren Verhältnis als 1 zu 1 ausgeglichen, der konkrete Kompensationsbedarf sei von der

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Autobahneckverbindung A 281 Bauabschnitt 2/2:
Niederschrift zum Erörterungstermin

Naturschutzbehörde bestimmt worden. Herr Breeger fragt zur Betroffenheit der Anwohner Huckelriede. Verhandlungsleiter Bergt führt zu den Ergebnissen der Erörterung der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange aus und schildert, dass der Ortsbeirat auf die entsprechenden Mittel aus der Maßnahme zurückgreifen könne, so dass Bäume selbstständig nachgefragt und dann nach den Vorstellungen des Ortsbeirats auch gepflanzt werden können. Wo welche Bäume wegfallen ergebe sich aus der Planunterlage 19.1 - Bestands- und Konfliktplan, so Herr Dr. Zierke.

Herr Breeger fragt zum Grundstück von Herrn Wähmann und weist auf die Alternative Null Plus auch als Alternative mit dem Blick auf den Schutz von Fledermäusen hin. Diese Variante gehöre auch in die Diskussion der Naturschutzbelange. Wenn sich diese Variante als die günstigste für die Bürger darstelle, dann sei sie wohl auch die naturverträglichste Variante. Man differenziere nicht nach einzelnen Grundstücken sondern nach Gebietseingriffen, so Herr Strobach. Er verweist auf den Bestands- und Konfliktplan und schildert die naturschutzrechtliche Situation im Umfeld des Grundstücks von Herrn Wähmann und geht auf die Bauzeitregelungen mit Blick auf sensible Arten ein.

Herr Schierholz fragt zu den Teichfledermäusen und zur Bestandserhebung mit Fangnetzen und zur Senderanbringung. Dies sei im diffusen Querungsbereich (Neuenlander Straße 31) und in unmittelbarer Nähe zum Quartier erfolgt. Ziel der Fangnetze sei es gewesen festzustellen, welche Flugstrecken von den Tieren wohin genutzt werden. Deshalb komme es auch nicht drauf an, wie viele Tiere das Quartier tatsächlich verlassen hätten. Die Bestände seien zudem mit Schwankungen verbunden. Man konnte mit drei gefangenen Tieren die Flugbewegungen abschätzen. RA Dr. Reich fragt zu den untersuchten Fledermausarten und möchte wissen, ob die Beeinträchtigungen so schwerwiegend seien, dass sich Konflikte mit den Vorgaben der FFH-Richtlinie ergeben. Dies verneint Herr Strobach. Es gebe einen diffusen Querungsbereich und keine Struktur, an der sich die Fledermäuse orientieren würden. RA Dr. Reich fragt zu der Trogvariante, die im Rahmen des Runden Tisches beschlossen wurde und zu deren Verminderungspotential mit Blick auf das Kollisionsrisiko für Fledermäuse. Ob das signifikant erhöhte Kollisionsrisiko durch eine verlängerte Trogvariante ausgeschlossen werde, hänge von der Länge der Abdeckelung und der Lage ab, so der Gutachter. Herr Breeger schildert, dass man beim Runden Tisch von 400 m Tunnel und 200 m Trog ausgegangen sei. Es liege auf der Hand, dass es bei nahezu kompletter Tunnelführung natürlich ein geringeres Kollisionsrisiko geben würde, so Herr Strobach, doch müsse man auch die Verhältnismäßigkeit der Maßnahme bedenken. Eine vom Plenum vorgeschlagene feinmaschige und sichtbare Verdrahtung möge zwar ein Abtauchen verhindern, sei aber wohl nicht realisierbar, so Herr Dr. Zierke. RA Dr. Reich fragt, ob es durch die Verkehrsverlagerung ein höheres Risiko für die Teichfledermaus gebe. Die bisherige Neuenlander Straße sei zwar mit Bäumen gesäumt, aber ein hop over durch Kronenschluss sei nicht durchgehend vorhanden, so Herr Strobach. Es gebe daher auch heute schon das Kollisionsrisiko auf der Neuenlander Straße. Aber die Situation auf der Autobahntrasse werde aufgrund fehlender Vegetation

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Autobahneckverbindung A 281 Bauabschnitt 2/2:
Niederschrift zum Erörterungstermin

wohl schlechter. RA Dr. Reich fragt zu möglichen Bäumen an der Trasse. Herr Strobach verweist auf die Luftsicherheitsbelange.

RA Dr. Reich spricht zur Einwendung von Herrn Dr. Plate und die auf seinem Grundstück befindliche Schwalbenkolonie. Man gehe von einem Verschwinden der Kolonie aus. Mit Nisthilfen sollen vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen geschaffen werden, so der Vorhabenträger. Herr Ahlers sieht in der B 6n mit oberirdischer Trassenführung die schlimmste Alternative und fragt zu den Auswirkungen der B 6n und dem Bauabschnitt 2/2 auf Naturschutzbelange. RA Dr. Reich fragt, ob es aus artenschutzgesichtspunkten Ausschlussgründe für die Ostumfahrung (B 6n) geben würde. Diese Frage, so der Gutachter, könne er ohne ausreichende Datengrundlage nicht beantworten. Alles Andere sei Kaffeesatzleserei, so der Gutachter.

Herr Breeger lobt den Gutachter zu den Untersuchungen bezüglich der Fledermäuse, doch müssen auch für die Alternativen der B 6n alle Fragen abgearbeitet und nachvollziehbar sein, was private und öffentliche Belange betreffe. Inwieweit eine Ostumfahrung artenschutzrechtlich problematisch sei, müsse vor Ergehen des Planfeststellungsbeschlusses für den Bauabschnitt 2/2 abgearbeitet werden, so Herr Breeger. Herr Mersmann fragt zu den Ausgleichsflächen und zum räumlichen Abstand vom Eingriffsort. Man befinde sich stets in einem innerstädtischen Bereich, so Herr Strobach und habe eine Kaskade abzarbeiten. Man könne sich räumlich entfernen, aber bei der Ausgleichsfläche müsse es sich um eine Fläche mit ähnlicher Arten- und Biotopausstattung handeln (Bremer Grünlandring).

Verhandlungsleiter Bergt stellt übereinstimmend fest, dass das Umweltthema abgearbeitet wurde und unterbricht von 11:05-11:20 Uhr. Nach der Pause führt Herr Mey (PBR) zur Bauausführung aus. Seine Präsentation wird als Anlage **(Ifd. Nummer 31 des Anlagen und Antragsverzeichnisses)** zur Niederschrift genommen. Er schildert den Planungsstand und den Ablauf des Projekts in den jeweiligen Bauphasen (1-7). Die Bauzeit habe man auf etwa 4 Jahre geschätzt. Dies beinhalte auch die Bauvorbereitung. Hierbei handele es sich um vorbereitende Maßnahmen, wie der Herstellung des Baufelds und der Herstellung von Versorgungsleitungen. Er spricht die Auswirkungen auf die Verkehrsführung an. Während der Bauphase 1 sei eine unveränderte Verkehrsführung vorgesehen. Bauphase 2 umfasse die Herstellung des Tunnels/Trog West und der Hochstraße Südseite. Auch hier bleibe die Verkehrsführung wie im Bestand unter Berücksichtigung einer provisorischen Verkehrsführung Airbus. Auf Rückfrage von Herrn Breeger erläutert Herr Mey, dass man einen sich konkretisierenden Planungsprozess habe und zum jetzigen Zeitpunkt noch keine genaue Zeiteinteilung und Terminplanung vorgesehen sei. Bei der Überschüttung brauche man in etwa ein halbes bzw. ein Jahr Liegezeit. In der Bauphase 3 gehe es um die Herstellung verkehrsbeeinflussender Provisorien. Zudem werden Baustellenzufahrten und Einrichtungsflächen hergestellt. In der Bauphase 4 werde die Schlitzwand Nord errichtet. Der Verkehr zur A 1 laufe oberirdisch, der gegenseitige Verkehr durch den Tunnel. Die Führung der Verkehre auf den Provisorien und die Zugänglichkeit von Grundstücken werde während der

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Autobahneckverbindung A 281 Bauabschnitt 2/2:
Niederschrift zum Erörterungstermin

Bauphase durchgehend gewährleistet. Herr Breeger fragt zu möglichen Baustellenzufahrten. Deren Errichtung geschehe in Abwägung mit den Anliegern, so Herr Mey. In der Bauphase 5 werde der Tunnel, der Trog Ost und die Hochstraße Nordseite realisiert. Hiermit seien Auswirkungen auf den Verkehr zu erwarten. Verkehre in Richtung Westen werden über die nördliche Rampe zweistreifig geführt und die Verkehre in Richtung Osten über die südliche Richtungsfahrbahn und den Bereich der Hochstraße in Richtung des Provisoriums. In der Bauphase 6 gehe es um die Herstellung des Tunnels. Die Bauphase 7 betreffe schließlich die Rückbaumaßnahmen der Provisorien. Der Verkehr werde dann über die neuen Verkehrsanlagen abgewickelt. Herr Mey spricht die Führung des Rad- und Fußverkehrs an. Alle vorhandenen Verknüpfungen bleiben bestehen, so der Gutachter. Das Kleingartengebiet bleibe ebenfalls während aller Bauphasen über den Arsterdamm erreichbar.

Die Betroffenheit des ÖPNV werde mittels laufender Abstimmungen geklärt. Es werde keine wesentlichen Veränderungen geben, so der Gutachter. Auch die Grundstücke der Anlieger werden während der gesamten Maßnahme erreichbar bleiben. Es solle eine laufende Abstimmung bezüglich individueller Betroffenheiten geben. Als begleitende Maßnahme sei eine Optimierung und Anpassung der Verkehrsführung vorgesehen. Zudem solle ein Bürgerinformationszentrum eingerichtet werden. Die Anbindung „Am Mohrenshof“ werde wie im Bestand gewährleistet, so Herr Mey. Zur Betroffenheit der Anlieger im nördlichen Teil der Neuenlander Straße schildert Herr Mey, dass während der Bauphase 2 eine rückwertige Anbindung über die Kornstraße möglich sein solle. Herr Mey schildert dies mit Blick auf Fa. Gehl und Fa. Schmidt + Koch. Herr Professor Richter erläutert den Verkehrslauf während der Bauphase und führt zum Knotenpunkt Kattenturmer Heerstraße / Neuenlander Straße aus. Da ein Linksabbiegen nicht möglich sein werde, könne ein guter Verkehrsabfluss gewährleistet werden (mindestens Qualitätsstufe C). So sehe es auch am Knotenpunkt Kattenturmer Heerstraße / Arsterdamm aus, schildert er, unterstützt durch eine Power Point Präsentation (vgl. lfd. Nr. 1 des Anlagen und Antragsverzeichnisses).

Herr Ahlers fragt zur Erreichbarkeit des Buntentorsteinwegs und befürchtet hohe Belastungen von Wohngebieten, in die während der Bauphase der Verkehr geleitet werde. Er hat die große Sorge, dass insbesondere auch Rettungsfahrzeuge und Feuerwehr in ihren Einsätzen behindert werden. Hierzu verweist Herr Professor Richter auf die Daten von IVV zur Verkehrsbelastung. Wenn sich herausstellen würde, dass es in Teilbereichen zu Engpässen komme, könne man über weitere Maßnahmen wie Halteverbote nachdenken. Zudem sei ein Monitoring vorgesehen, wie verkehrsleitend eingegriffen werden könne, um den bestmöglichen Verkehrsfluss zu erzielen. Herr Ahlers wirft ein, dass die Gutachter nur von der theoretischen Aufnahmefähigkeit der Straßen ausgingen, aber nach seiner Erfahrung die Planung in der Praxis nicht funktionieren werde. Herr Professor Richter verweist auf die Datenerhebung von IVV Aachen. Man habe zudem das Worst-Case-Szenario berechnet. Herr Kück schildert, dass man sich in einem laufenden Planungsprozess befinde. Auch dem Vorhabenträger gefalle es nicht, wenn es während der Bauphase zusätzliche Belastungen durch

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Autobahneckverbindung A 281 Bauabschnitt 2/2:
Niederschrift zum Erörterungstermin

erhöhtes Verkehrsaufkommen gebe. Man werde versuchen, den Verkehr bestmöglich zu leiten um Belastungen zu verringern. Um das bestehende Optimierungspotential zu nutzen, solle es eine Arbeitsgruppe geben, die auch mit den Ortsämtern zusammenarbeiten werde. Verhandlungsleiter Bergt regt an, dass sich auch die Betroffenen beteiligen sollten.

Herr Ahlers sieht keine Möglichkeit zur Lösung des Konflikts im Umfeld der Georg-Droste-Straße. Er wohne dort und habe Erfahrungen mit Baustellen. Eine weiträumige Umfahrung werde vom Verkehr nicht angenommen. Herr Professor Richter schildert, dass die Kornstraße aufgrund ihres Fassungsvermögens den zu erwartenden zusätzlichen Verkehr aufnehmen könne. Herr Gausepohl vertritt die Firma Bühnen. Zwar befürworte man die Maßnahme des Bauabschnitts 2/2, befürchte aber in der Umsetzung eine Belastung des Betriebs. Bühnen sei auf eine gute Verkehrsanbindung angewiesen. Dies schildert er mit Blick auf das Warenportfolio und den Zu- und Auslieferungsverkehr. Gerade schnelle Lieferfenster seien für das Unternehmen wichtig. Er befürchtet Beeinträchtigungen, deshalb habe man auch eingewendet und halte diese Einwendungen auch aufrecht. Man brauche eine separate Auffahrt über den Arster-Zubringer/ Sielhof. Herr Dr. Zierke schildert, dass man im ständigen Kontakt mit der Verkehrsbehörde stehe. Gleichermaßen müsse man verschiedene Belange zu einem Ausgleich führen. Das Gewerbegebiet werde auch während der Bauphase nicht abgeschnitten. Auch der Knotenpunkt Kattenturmer Heerstraße / Neuenlander Straße erhalte aufgrund des Wegfalls von Linksabbiegern seine Verkehrsqualität. Eine rückwärtige Anbindung für die Mitarbeiter von Bühnen werde jedoch auch mit Blick auf den Rad- und Flugverkehr nicht möglich sein. Professor Richter ergänzt hierzu. Man werde auch weiterhin unter Einbeziehung des Amtes für Straßen und Verkehr prüfen, welche Optimierungsmöglichkeiten vor Ort bestehen. Sämtliche Verkehrsbeziehungen müssten aufrechterhalten und nach Möglichkeit optimiert werden. RA Dr. Reich spricht zur Kornstraße und schildert, dass dem IVV Gutachten für die Bauphase Verkehrszunahmen von 11 % zu entnehmen seien. Er vermutet, dass bereits heute ein höheres Verkehrsaufkommen zu verzeichnen sei mit der Folge, dass die Basiswerte schon nicht stimmen würden. Es werde bei den prognostizierten Werten zu einem ganztägigen Rückstau auf der Kornstraße kommen. Auch der Zuwachs am Buntentorsteinweg führe zu einer Beeinträchtigung der Straßenbahnlinie 4 der. Der Vorhabenträger solle prüfen, ob am Knotenpunkt Kattenturmer Heerstraße / Neuenlander Straße nicht doch Linksabbieger zugelassen werden könnten. Man befinde sich noch im Planungsprozess. Es könne noch verkehrsleitende Optimierungen geben, so der Vorhabenträger, Linksabbieger im Knotenbereich wären aber nicht möglich.

Frau Heufers-Darkwa fragt zur Anbindung von den Kleingärten und zum Kuhweideweg. Herr Dr. Zierke erläutert dies anhand von Kartenmaterial der Anlage 1. Im Endzustand werde es eine zusätzliche Querung geben.

Frau Rudolf spricht die Habenhauser Landstraße als Umleitungsstrecke an und schildert Probleme in der Praxis, da sich der Verkehr stets den einfachsten Weg suchen werde und verweist auf empfindliche Nutzungen. Herr Dr. Zierke weist

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Autobahneckverbindung A 281 Bauabschnitt 2/2:
Niederschrift zum Erörterungstermin

darauf hin, dass der Knoten Habenhauser Landstraße/Habenhauser Brückenstraße als Maßnahme des VEP in zeitlicher Abstimmung mit der Maßnahme BA 2/2 der A 281 umgebaut werden solle. Herr Professor Richter schildert auf Rückfrage von Frau Rudolf die Umstände an der Habenhauser Brückenstraße. Man versuche eine optimierte Verkehrsführung, um während der Bauphase ein erhöhtes Verkehrsaufkommen abzuwickeln. Abgebildet sei ein Worst-Case-Szenario, so der Vorhabenträger erneut. Einzelne Straßenzüge werden auf Begleitmaßnahmen hin untersucht. Dies könne über Beschilderungen geschehen, um Verkehre zu leiten. Herr Dr. Zierke spricht die von Einwanderseite bemängelte Differenz zwischen den Daten bei der Verkehrsprognose während der Bauphase und der Angaben von Herrn Janßen an. Er weist darauf hin, dass Herr Janßen die Verkehrssituation 2025 dargestellt habe, für den Verkehr während der Bauphase aber der Baubeginn 2018 zugrunde gelegt wurde. Dies bestreitet RA Dr. Reich.

Nach einer Unterbrechung der Sitzung spricht Herr Rudolf das Thema Habenhauser Landstraße und seine diesbezüglichen Einwendungen an. Diese Straße werde durch Staus tangiert. Es sei nicht möglich, die Straße als Fußgänger zu kreuzen. Gerade für die älteren Mitbürger sei dies während der Bauzeit unerträglich. Deshalb sollten Bedarfsampeln eingerichtet werden. Herr Dr. Zierke erwidert, dass man eine Baustellenkoordinierung vornehmen werde, um Konflikte mit Straßenbaumaßnahmen zu vermindern. Zu den Querungsmöglichkeiten in der Habenhauser Landstraße verweist Herr Kück auf den geplanten Workshop, wonach die Bürger ihre Ideen einbringen können. Herr Kück schildert den fortschreitenden Planungsprozess für die Bauzeit. Herr Rudolf (in Vertretung von Herrn Tran) wünscht, dass der Planfeststellungsbeschluss nur unter dem Vorbehalt der Durchführbarkeit der Baustelle ergehen solle. Herr Schierholz fragt Herrn Mey zu den Volumina der Sandaufschüttungen. Zwar könne er noch keine genauen Mengen beziffern, aber man erwarte durch die Transporte keine zusätzliche Belastung der Verkehrswege, so Herr Mey. Herr Schierholz fragt zu den Einwirkungen auf Anwohner durch die –Massentransporte während der Bauphase. Wenn man die Baumaßnahmen ausschreibe, könne man bereits Festlegungen zu Anfuhrachsen treffen, dies betreffe auch den Verkehr der Bauunternehmen, so Herr Mey. Dies könne aber jetzt noch nicht abschließend geklärt werden, da die Mengenermittlung noch nicht abgeschlossen sei. Der Vorhabenträger sagt zu, diesen Aspekt zu berücksichtigen, damit die Baufahrzeuge nicht durch Wohngebiete fahren. Der Zubringer Arsten, die Kattenturmer Heerstraße und die Neuenlander Straße werden die Hauptzubringerstraßen sein. Die Baufirmen werden auf diese übergeordneten Straßen hingewiesen.

Verhandlungsleiter Bergt fragt, ob sich der Bauverkehr nicht auch auf der zukünftigen Trasse des Bauabschnitt 2/2, also im sog. Vorkopfverfahren abwickeln lasse. Dies werde man prüfen, so Herr Mey. Herr Schierholz fragt zu den Transporten über die Kattenturmer Heerstraße. Er befürchtet eine Mehrbelastung. Deshalb bedürfe es einer Messstelle, noch bevor die Baustelle eingerichtet werde. Er ergänzt damit seinen Antrag 16.

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Autobahneckverbindung A 281 Bauabschnitt 2/2:
Niederschrift zum Erörterungstermin

Herr Breeger fragt zum Verkehrsfluss während der Bauphase und der Ampelsteuerung am Knotenpunkt Kattenturmer Heerstraße / Neuenlander Straße. Ihn interessiert die Qualität der Verkehrsabwicklung. Hierzu erläutert Professor Richter den Verkehrsabfluss. Es werde für alle Richtungen die Qualitätsstufe C erreicht. Dass die Simulation wirklich mit der Realität übereinstimmt, möge er bezweifeln, so Herr Breeger und regt an, doch eine Linksabbiegung zu ermöglichen. Man werde in der Bauphase keine allumfänglich gute Lösung finden, so der Vorhabenträger. Herr Breeger wünscht eine genaue Beschreibung der Auswirkungen auf die Wohngebiete. Wenn man einen Linksabbieger zulasse, würde überall die Qualitätsstufe F vorliegen, schildert Professor Richter. Verhandlungsleiter Bergt fragt zum ÖPNV und zur Möglichkeit von zusätzlichen Angeboten. Selbst wenn Busse links abbiegen würden (Intervall 15 Min), habe man nur zwei Spuren zur Verfügung. Dies sei signaltechnisch kaum zu realisieren, so Herr Professor Richter. Herrn Breeger stellen die Antworten der Gutachter nicht zufrieden. Mit Blick auf die Kornstraße verweist er auf massive Befürchtungen bei den Gewerbetreibenden und möchte wissen, ob deren Befürchtungen nun realistisch seien oder doch unbegründet. Die Kornstraße sei derart zugeparkt, dass größere Fahrzeuge nicht hindurchpassen würden. Herr Dr. Zierke betont, dass die Erreichbarkeit gegeben sein werde. Herr Breeger fragt zum ÖPNV und regt an, dass man eventuell zusätzliche Fahrzeuge einsetzen müsste. Es gebe laufenden Abstimmungen mit den Busbetrieben, so Herr Mey. Gerade durch das Herausnehmen des Linksabbiegens könne ein verbesserter Verkehrsfluss im Geradeausverkehr erzielt werden. Gegebenenfalls müssten mehr Fahrzeuge im ÖPNV eingesetzt werden. Man liege im Buntentorsteinweg bisher bei einer Auslastung von 30 %, so Herr Professor Richter, deshalb habe er keine Befürchtungen, dass die Straße nicht auch noch etwas mehr Verkehr aufnehmen könne.

Herr Breeger spricht das Thema Baustellenkoordination an und verweist auf eine Pressemitteilung zum Ausbau der A 1 und dessen Auswirkungen auf den Bauabschnitt 2/2. Frau Dr. Cordes erläutert, dass ihr die Pressemitteilung nicht bekannt sei. Alle sonstigen Straßenbaumaßnahmen werden auf ihre Wechselwirkung mit dem Bau der A 281 hin untersucht. Dieser habe Vorrang. RA Dr. Reich fragt zu den Bauarbeiten auf der A1 in zeitlicher Konkurrenz zum Bauabschnitt 2/2 und ob es eine Abstimmung zwischen Niedersachsen und Bremen gebe. Dies bejaht Frau Dr. Cordes. Herr Dr. Zierke ergänzt, dass es ein übergeordnetes Verkehrskonzept gebe und in diesem eine Baustellenkoordination turnusgemäß erfolge und mit Vorausschau fortgeschrieben werde. Grundsätzlich gelte, dass alle relevanten Projekte eingebunden werden. Frau Rudolf ergänzt die Äußerungen von Herrn Breeger, dass parallele Baumaßnahmen geplant seien. Sie verweist auf ihre Einwendung zu einer Fußgängerquerung auf Höhe zum Mohrenshof. Frau Dr. Cordes entgegnet, dass man darüber nachdenken könne, aber dies habe nichts mit dem Bauabschnitt 2/2 zu tun. Man werde aber mit den Betroffenen diskutieren. Frau Rudolf reicht hierzu einen Antrag und Kartenmaterial zur Niederschrift (**lfd. Nummer 32 des Anlagen und Antragsverzeichnisses**).

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Autobahneckverbindung A 281 Bauabschnitt 2/2:
Niederschrift zum Erörterungstermin

Herr Ahlers weist darauf hin, dass auf dem Buntentorsteinweg die Autos hinter der Straßenbahn herfahren müssten. Man dürfe den Buntentorsteinweg nicht weiter belasten. Wenn es zu Belastungen komme, suche sich der Verkehr Alternativrouten durch Wohngebiete. Rettungsfahrzeuge würden dann durch den Stau nicht mehr durchkommen. Herr Professor Richter erläutert, dass auf dieser Trasse kein so hohes Verkehrsaufkommen zu erwarten sei, dass die Straßenbahn nicht mehr durchkäme.

RA Dr. Reich fragt zu den Problemen auf der Kornstraße für die BSAG. Dort stünden die Busse bereits heute im Stau. Wenn man unter Berücksichtigung der Fahrbahnbreite Busse abwickeln könne, dann könne man auch LKW abwickeln, so Herr Mey.

RA Dr. Reich vertritt Herrn Osmer, das Autohaus Stern und Fa. Ge-Lo internationale Lebensmittelspezialitäten und schildert deren Betroffenheiten und Bedenken gegen die Planung. Es ist auf die entsprechenden Einwendungen zu verweisen. Herr Mey schildert die räumlichen Rahmenbedingungen zur Anbindung der Anlieger Neuenlander Straße anhand von S. 18 seiner Präsentation. Die Anwohner müssten sich nur für ein paar Wochen auf eine kompliziertere Verkehrsführung einstellen, so Herr Mey. Die Anbindungen der Grundstücke werde über einen U-Turn ermöglicht. Dies sei dennoch eine Erschwernis für die Kunden seiner Mandanten, so RA Dr. Reich. So lange es keine Lösung und es keine Zuwegung über die Neuenlander Straße gebe, dürfe auch kein Planfeststellungsbeschluss ergehen. RA Dr. Reich bittet darum, dass die Planer diese Probleme aufnehmen. Es gelte die Maxime, dass alle Anrainer jederzeit aber unter Berücksichtigung kurzfristiger Einschränkungen zu erreichen sind, sichert Herr Dr. Zierke für den Vorhabenträger zu. Auf Rückfrage von RA Dr. Reich schildert Herr Dr. Zierke, wie in der Bauphase 5 die Zuwegungen zu den betroffenen Grundstücken erfolgen soll. Wenn die Schlitzwände fertig gesetzt sind, könne die Verkehrsführung während der Hauptbauphase über die Rampen wie im Bestand ablaufen. Frau Rudolf gibt zu bedenken, dass in der Kornstraße die Zufahrt zum Kindergarten extra verengt worden sei. Sie fragt Herrn Kück zur Koordinierungsstelle. Sie möchte wissen, was sonst noch in der Neustadt geschehen werde. Herr Kück schildert, dass es Gespräche mit Anwohnern gegeben habe. Man werde Anregungen und Ideen einholen. So sei ein Workshop vom Beirat Neustadt initiiert worden. Ähnliches solle auch in Obervieland organisiert werden, so Herr Kück.

Herr Breeger bekräftigt, dass die Bauablaufplanung bereits im Planfeststellungsverfahren so detailliert festgeschrieben werde, wie möglich. Dies betreffe auch einen maximalen Grad der Erreichbarkeit aller Grundstücke. Ein entsprechender Vorbehalt solle auch im Planfeststellungsbeschluss aufgenommen werden.

Herr Breeger fragt zur Lärmbelastung durch die Bautätigkeit. Er beantragt (**lfd. Nummer 33 des Anlagen und Antragsverzeichnisses**) darzustellen, dass es keine Lärmverursachung in der Nachtzeit (ab 22 Uhr) geben werde. Herr Kück schildert, dass man die Beeinträchtigungen so gering wie möglich halten werde. Zum Beispiel werden die Schlitzwände nicht gerammt, um Lärm auf das

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Autobahneckverbindung A 281 Bauabschnitt 2/2:
Niederschrift zum Erörterungstermin

erforderliche Maß zu reduzieren. Es könnte aber auch zwingende Gründe für Bautätigkeiten zur Nachtzeit geben. Diese wäre aber gesondert beim Gewerbeaufsichtsamt zu beantragen und zu genehmigen. Zudem müssten die Anwohner entsprechend zeitnah informiert werden. Verhandlungsleiter Bergt verweist auf die Ergebnisse der Erörterung der Behörden insbesondere mit dem Gesundheitsamt. Er schildert auf Rückfrage aus dem Plenum, wie mit der Bekanntgabe der Niederschrift verfahren werden solle. Allen Anwesenden werde die Niederschrift zur Verfügung gestellt werden. Diese umfasst als Anlagen auch die Präsentationen der Gutachter und des Vorhabenträgers.

Herr Schierholz fragt zu den Verkehrsbelastungen auch für Kattenesch und bittet um Aufklärung mit Blick auf den Berufsverkehr. Herr Mey entgegnet, dass eine Baustelle den Zustand nicht verbessern werde. Man müsse schauen, welche geeigneten Maßnahmen es gebe, um den negativen Folgen entgegen zu wirken. Wenn man Restriktionen ausspreche, betreffe dies auch den kleinräumigen Verkehr. Man versuche daher den Verkehr übergeordnet auf Strecken zu leiten, die die höchste Leistungsfähigkeit haben. In der Baustellenphase habe man immer zu Beginn erhöhte Belastungen. Der Verkehr wird sich aber auf Baustelleneinsparnisse einstellen. Herr Schierholz bringt den ÖPNV auf dem Kattenescher Weg zur Sprache und fragt, wie die BSAG eingebunden wurde. Herr Professor Richter erwartet für diesen Bereich in der Bauphase keine Beeinflussung. Frau Schwobe schildert, dass sie täglich zum Bahnhof fahre. Sie wisse nicht, wie man vier Jahre ein Chaos ertragen könne und könne auch nicht nachvollziehen, wie sich dies die Planer vorstellen. RA Dr. Reich fragt zu Änderungen der Beschilderung von Firmen und zur Kostentragung. Sollten neue Schilder während der Bauphase notwendig sein, trage der Vorhabenträger auch diese Kosten, so Herr Kück. Frau Heufers-Darkwa spricht das Thema adipöser Mitmenschen an. In solchen Fällen könnte es sich ja ggf. anbieten, aufs Rad umzusteigen, regt Verhandlungsleiter Bergt an. Die Lücke in der A 281 zu belassen, wäre eine Bereicherung für die nachfolgenden Generationen, führt sie aus. Mit Blick auf die Erörterung des heutigen Tages betont Herr Breeger, nur hilfsweise diskutiert zu haben. Die Einwander halten ihre Opposition zum Bauabschnitt 2/2 indes vollumfänglich aufrecht.

RA Dr. Reich spricht die Kosten zur Bremischen Vorzugsvariante (B 6n) an und betont, dass stets nur eine vierspurige Trasse angedacht wurde und keine zweispurige. Wenn aber eine solche Trasse gebaut werde, würden darauf 38.000 Fahrzeuge täglich fahren. Das Ziel der Planung dürfe doch nicht sein, eine Autobahn als Selbstzweck zu bauen. Es müsse zunächst der Bedarf festgestellt werden. Hierbei müsse man erkennen, dass durch den Bauabschnitt 2/2 keine Fahrzeitverkürzung erzielt werde. Man sollte die Vorzugsvariante realisieren. Auch eine zweispurige Tunnel-Fahrbahn würde eine Entlastung bringen und zudem nur so viel kosten wie der ganze Bauabschnitt 2/2. Dieses Geld könnte man dann auch zur Untertunnelung des Flughafens ausgeben. Die Umfahrungsvariante koste eine Minute mehr Fahrzeit, dies würde der Bund akzeptieren, während er den Bauabschnitt 2/2 durchdrücke, der doch nur eine Minute Gewinn bringen werde. Wenn man dies so in Leipzig beim BVerwG vortrage, werde der Vorhabenträger wieder eine Bruchlandung erleben, weissagt

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Autobahneckverbindung A 281 Bauabschnitt 2/2:
Niederschrift zum Erörterungstermin

RA Dr. Reich. Er appelliert daher an die Planfeststellungsbehörde, dass das Planfeststellungsverfahren ein rechtlich geordnetes Verfahren sei und nicht dem willkürlichen Durchdrücken des Vorhabens Bauabschnitt 2/2 diene. Das Geld sollte für den zweispurigen Tunnel ausgegeben werden. Dies solle dem BMVI deutlich gemacht werden. Er stellt den Antrag (**lfd. Nummer 34 des Anlagen und Antragsverzeichnisses**), dass die verschiedenen Varianten der B 6n in der zwei- und vierspurigen Ausformung auf ihre Kosten hin untersucht werden. Wenn man die Kosten-Nutzen-Verhältnisse ermittelt habe, könne man erst richtig abwägen.

Verhandlungsleiter Bergt schließt den Erörterungstermin um 15:52 Uhr.

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Autobahneckverbindung A 281 Bauabschnitt 2/2:
Niederschrift zum Erörterungstermin

03.06.2016

Getrennte Einzelerörterungen: 10:10 Uhr bis 15:30

- Flughafen Bremen GmbH

- Wähmann/ RA Dr. Rosin

Hinweis: Nicht für die Allgemeinheit; Inhalt wird nicht veröffentlicht

gez. Thorsten Bergt (VL)

gez. Dirk Buchsteiner (Protokoll)

gez. Jens Lange (Protokoll)