

# Vereinigung der Bürgerinitiativen für eine menschengerechte A 281

## **Kontakt:**

Norbert Breeger, Kohlhöfenerweg 26, 28277 Bremen, Telefon: 0421-8728908

Internet: [www.a281-menschengerecht.de](http://www.a281-menschengerecht.de), E-Mail: [a281@arcor.de](mailto:a281@arcor.de)

An den

Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Referat 53 - Anhörungsbehörde

Contrescarpe 72

28195 Bremen

Bremen, 28.5.2018

## **Einwendung:**

### **Schalltechnische Untersuchung Gesamtlärm – im Nahbereich um BAB 281, BA 2/2**

Es ist für uns inhaltlich nicht nachvollziehbar und ein schwerwiegender Verfahrensmangel, dass die „Schalltechnische Untersuchung Gesamtlärm“ nicht bereits bei der Erstauslegung der Antragsunterlagen im Frühjahr 2015 öffentlich ausgelegt wurde sondern erst jetzt, zumal die Untersuchung offensichtlich verwaltungsintern bereits seit längerem vorliegt.

Im Planfeststellungsverfahren kann es nicht nur darum gehen, einen eventuellen Planfeststellungsbeschluss auf irgendeine Art und Weise formal rechtssicher zu machen. Vielmehr müssen betroffene Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit haben, sich anhand der ausgelegten Unterlagen umfassend darüber zu informieren, welche Auswirkungen die Planungen auf öffentliche und private Belange und insbesondere auf ihre persönlichen Lebensverhältnisse haben. Das ist nicht möglich, wenn wichtige Informationen – und das Thema der Lärmbelastungen gehört ohne Zweifel dazu – nur scheinbar zur Verfügung gestellt werden.

Darüber hinaus sind inhaltlich begründete und rechtlich korrekte Abwägungsentscheidungen nur dann möglich, wenn alle relevanten Informationen vorliegen und einbezogen werden können. Die vorliegende Planung des Bauabschnitts 2.2 der A 281 wird nicht nur mit – von uns angezweifelte - verkehrlichen Wirkungen begründet, sondern auch mit der Lärmentlastung von Wohngebieten. Schon die bisher öffentlich gemachten Unterlagen zeigen, dass es in der Neustadt und in Obervieland mindestens so viele Verlierer wie Gewinner gibt. Die „Schalltechnische Untersuchung Gesamtlärm“ belegt: Viele der bisher errechneten Lärmentlastungen müssen bei einer Gesamtlärmbetrachtung mindestens stark relativiert werden.

Wir rügen die verspätete Auslegung des Gesamtlärmgutachtens ausdrücklich.

In der Schalltechnischen Untersuchung „*wird besonders untersucht, an welchen Orten nach der Inbetriebnahme der A 281, Bauabschnitt 2/2, im Bereich um den neuen Bauabschnitt mit der Überlagerung von Straßen, Schienen und Flugverkehrslärm eine Überschreitung der Schwelle der Gesundheitsgefährdung von 70/60 dB(A) Tag/Nacht im Gesamtlärm erreicht wird.*“

Die Untersuchung orientiert sich damit an den minimalsten rechtlichen Standards, die mit den realen Auswirkungen von Lärm auf die menschliche Gesundheit nicht das Geringste zu tun haben. Auch wenn das formalrechtlich nicht zu beanstanden sein mag, so gibt es doch eine Verantwortung der Politik in Bremen und im Bund, andere Kriterien anzulegen und die über Generationen hinweg absehbaren Auswirkungen des Bauabschnitts 2.2 für die in den umliegenden Wohngebieten lebenden Menschen zu bewerten und sich bei einer Entscheidung für oder gegen den Bauabschnitt 2.2 der A 281 nicht nur unter dem Druck einflussreicher durchsetzungsstarker Einzelinteressen von kurzfristigen polittaktischen Erwägungen leiten zu lassen.

Selbst die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) in der Fassung von 2010 sehen die Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen für Krankenhäuser, Schulen, Kur und Altenheime, Wohn- und Kleinsiedlungsgebiete schon bei 67 / 57 dB(A) Tag/Nacht, allerdings leider nur als freiwillige Leistung unter Haushaltsvorbehalt.

Der Bremer Lärmaktionsplan von 2014 schließt sich den Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation (WHO) und des Umweltbundesamtes für ein Minimalziel von 65/55 dB(A) an. Als mittleres Ziel postulieren WHO und Umweltbundesamt sogar 55/45 dB(A). Eine Verminderung um 10 dB(A) entspricht im menschlichen Ohr etwa einer Halbierung des Lärms. Zahlreiche empirische Untersuchungen belegen: Bei 55/45 dB(A) liegt die tatsächliche Grenze zwischen Lärmbelästigung und Gesundheitsgefährdung.

Wenn Senat und Bürgerschaft die im Lärmaktionsplan formulierten Grenzen der Gesundheitsgefährdung ernst nehmen, darf es keine Straßenplanung geben, die dazu führt, dass Menschen, die jetzt schon einem gesundheitsgefährdenden Lärmpegel ausgesetzt sind, noch zusätzliche Belastungen hinnehmen müssen. Das ist jedoch in Teilen der Neustadt und Obervielands der Fall. Beispielhaft sei die Markusgemeinde am Arsterdamm genannt. Sie ist in der Lärmkarte als Sondergebiet mit einer Lärmbelastung von 65 bis 70 dB(A) tags ausgewiesen. Besonders betroffen ist der Kindergarten mit seinem Außenspielgelände. Diverse Untersuchungen sind zum Ergebnis gekommen, dass starke Lärmbelastungen bei Kindern zu Entwicklungs- und Lernverzögerungen führen können.

Der geplante Bauabschnitt 2.2 der A 281 leistet keinen wesentlichen Beitrag zur Erfüllung kurzfristiger oder gar mittelfristiger Lärminderungsziele. Er schreibt stattdessen eine gesundheitsgefährdende und die Umwelt belastende Straßeninfrastruktur für die Zukunft fest.

Einige der in der Untersuchung zugrunde gelegten Annahmen sind nicht nachvollziehbar:

1. Es ist nicht ersichtlich, wie die zum Teil sehr sprunghaften Grenzen des Untersuchungsgebietes zustande gekommen sind.
2. Der Prognosezeitraum für die Verkehrsmengenberechnung ist mit 2025 völlig unzureichend, da frühestens 2024 mit der Inbetriebnahme des Bauabschnitts 2.2 und des für den Autobahnring zentralen Bauabschnitts 4 (Wesertunnel) zu rechnen ist. Bereits 2014 hatte der Verkehrssenator in Erläuterung des Gesehenvermerkes des Bundes zugesichert: „Bisher wurde der Prognosehorizont 2025 verwendet. Bei der weiteren Planung wird der Prognosehorizont 2030 nach Vorliegen aller erforderlichen Daten verwendet. Eine Fortschreibung mit Überprüfung von möglichen Auswirkungen findet vor Baurechtschaffung statt.“ Das ist bisher nicht geschehen. Wir fordern, das im laufenden Planfeststellungsverfahren umgehend mit einer weiteren ergänzenden Auslegung nachzuholen.

3. Die Berechnungen zum Straßenverkehrslärm beruhen zumindest in Teilbereichen auf völlig unzureichenden Daten. Laut Verkehrsmengenkarte 2015 des Verkehrsressorts war z.B. die Belastung auf der Habenhauser Landstraße in 2015 bereits 23% höher als für 2025 (ohne A 281) prognostiziert. Die Kattenturmer Heerstraße hatte 2014 bereits 98% des für 2025 prognostizierten Verkehrsaufkommens erreicht. Trotz Anordnung vom Tempo 30 tagsüber in der Kattenturmer Heerstraße im Jahr 2012 haben sowohl der LKW- als auch der PKW-Verkehr zwischen 2010 und 2014 weiter zugenommen. In den ausliegenden Unterlagen zur Gesamtlärberechnung fehlen jedoch alle Daten zum aktuellen Verkehrsaufkommen (2015 oder später). Dieses nährt auch Zweifel an der Aussagekraft früherer Lärm- und Verkehrsberechnungen im laufenden Planfeststellungsverfahren.

4. Die Annahme, die Flugbewegungen des Bremer Flughafens würden auch in Zukunft rückläufig sein, ist nicht mehr als eine zweifelhafte Vermutung. Auf Grundlage der Fluglärmschutzverordnung wurden 2009 die aktuellen Fluglärmschutzzonen für den Verkehrsflughafen Bremen errechnet. In diesem Zusammenhang musste der Flughafen Bremen auch eine Prognose der zu erwartenden Flugbewegungen abgeben. Im Vergleich zum Basisjahr 2008 wurde dabei für 2020 eine Zunahme von 31% für den Tag bzw. 47% für den Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr) jeweils für die verkehrsreichsten 6 Monate angegeben. Auch wenn diese Entwicklung in den letzten Jahren nicht eingetreten ist, so steht sie doch im Einklang mit der Prognose des Bundesverkehrsministeriums, die für den Zeitraum von 2010 bis 2030 von einem Zuwachs im deutschen Luftverkehr von 65% ausgeht. Die Aussage auf Seite 11 der Untersuchung, dass keine weiteren Prognosedaten zum Luftverkehr vorlagen, ist daher falsch. Auch beim Flugverkehr muss der Prognosehorizont auf 2030 erweitert werden. Trotz aller interner Turbulenzen: Ein „Nullwachstum“ für den Flughafen Bremen bei einem prognostizierten Wachstum des Gesamtmarktes um 65 % ist äußerst unwahrscheinlich. In großen Bereichen des Untersuchungsgebietes ist der Fluglärm die dominierende Lärmquelle. Wir fordern auch deshalb eine ergänzende Berechnung des Fluglärms, die sich an den Prognosedaten des Bundesverkehrsministeriums orientiert.

5. Einen sehr zweifelhaften Notausgang für Helden wählt die Untersuchung bei der Bewertung der Lärmbelastungen im vorderen Teil der Kattenturmer Heerstraße. Dort werden zur Straßenseite hin schon jetzt die 60 dB(A) nachts überschritten. Durch die Verkehrsverlagerungen hin zur geplanten AB-Abfahrt Kattenturm kommt es hier und im Arsterdamm zu einer weiteren Verkehrszunahme. Statt jedoch wie in der Kornstraße eine exakte Berechnung der Vorher-Nachher-Pegel und der sich daraus ergebenden Ansprüche auf zusätzlichen Lärmschutz dem Grunde nach vorzunehmen, wird auf eine geplante verkehrsbehördliche Anordnung verwiesen, zum Ausgleich Tempo 30 zwischen 22 Uhr und 6 Uhr anzuordnen. Dadurch werde der Auslösewert von 60 dB(A) unterschritten. Doch die evtl. Einführung von Tempo 30 nachts ist nicht Teil des Planfeststellungsverfahrens und bisher nicht mehr als eine unverbindliche Absichtserklärung. Sie entbindet daher nicht von der Verpflichtung, die mit einem Planfeststellungsbeschluss geschaffenen zusätzlichen Lärmbelastungen zu ermitteln und darzustellen.

Wir bezweifeln, ob Tempo 30 nachts tatsächlich die versprochene Lärminderung bringen kann und fordern dazu eine nachvollziehbare Berechnung.

Überhaupt nicht berücksichtigt werden in der Schalltechnischen Untersuchung die Lärmemissionen durch die Bautätigkeit und die zusätzlichen Belastungen für die umliegenden Straßen und Wohngebiete durch die Baustellenumfahrungen- und Ausweichverkehre während der mindestens 3 jährigen Vollsperrung des Tunnels zwischen der Neuenlander Straße und dem Zubringer Arsten. Im Erläuterungsbericht zum Feststellungsentwurf von 2015 wurden erste Ausführungen zur Durchführung der Baumaßnahme gemacht. Inzwischen gibt es sehr konkrete Überlegungen zur Verkehrsführung während der Bauphase und Prognosen, wie sich der Verkehr während der Bauphase seine Wege suchen wird. Vorhergesagt wird eine massive Verkehrszunahme in der Kornstraße, auf dem Kirchweg, dem Buntentorsteinweg, der Habenhauser Landstraße, dem Arsterdamm und anderen Straßen in den Wohngebieten Obervielands.

Wir fordern, diese – aus unserer Sicht sehr optimistischen - am 25.10.2017 auf einer Informationsveranstaltung in der Airportstadt vorgestellten Prognosedaten zur Grundlage einer ergänzenden Schalltechnischen Untersuchung zum Gesamtlärm zu machen und diese in das Planfeststellungsverfahren einzuführen.

Zwingend ist es nach unserer Auffassung weiterhin, auch die als Unterlage 17.2 des Feststellungsentwurfs veröffentlichte Schadstoffuntersuchung um die zusätzlichen Belastungen während der Bauphase zu ergänzen.

Für den nördlichen Teil des Wohngebietes Wolfskuhle wird tags und nachts von einer Zunahme der Gesamtlärmbelastung um bis zu 1 dB(A) ausgegangen. Der Lärmpegel tags soll hier laut Schallimmissionskarte zwischen 60 und 65 dB(A) liegen. Damit werden zwar auch die geltenden Auslösewerte des Bremer Lärmaktionsplans nicht erreicht. Das Bundesimmissionsschutzgesetz formuliert jedoch in § 41 wesentlich weiter gefasste eindeutige Regelungen:

#### *§ 41 Straßen und Schienenwege*

*1. Bei dem Bau oder wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sowie von Eisenbahnen, Magnetschwebebahnen und Straßenbahnen ist ... sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.*

*2. Absatz 1 gilt nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen.*

Stand der Technik sind Flüsterasphalt mit einer Lärminderungswirkung bis zu 5 dB(A) und hoch schalldämmende und hoch absorbierende oben abgeschrägte Lärmschutzwände. Wir fordern, zumindest eine dieser technischen Lösungen planfestzustellen und zu realisieren. Das würde auch zu einer erheblichen Lärmreduzierung für die Menschen an der westlichen Seite der Kattenturmer Heerstraße führen, die dort wegen des Lärms vor ihrer Tür überwiegend ihre Schlafzimmer haben.

Bei Gesamtkosten für das Autobahnteilstück von inzwischen 150 Millionen € können wir uns nicht vorstellen, dass die für den verbesserten Lärmschutz entstehenden Mehrkosten unverhältnismäßig sind.

In diesem - aber nicht nur in diesem – Zusammenhang rügen wir einen weiteren schwerwiegenden Fehler der Schalltechnischen Untersuchung. Die zusätzlichen Auswirkungen nach Fertigstellung einer Bundesstraße 6 neu werden nicht berücksichtigt. Damit wird gegen die Vorgaben aus dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes im Urteil zum 1. Planfeststellungsbeschluss für den Bauabschnitt 2.2 aus dem Jahr 2010 verstoßen. Für einen neuen Planfeststellungsbeschluss hat es gefordert:

*„Die sich durch die Ungewissheit über die Fortführung der Trasse im Folgeabschnitt ergebenden Probleme sind nicht einfach zu bewältigen. Es bedarf insofern einer eingehenden Ermittlung und Bewertung der jeweiligen Rückwirkungen, die sich aus der Realisierung der verschiedenen denkbaren Anschlussmöglichkeiten auf die im planfestgestellten Teilabschnitt betroffenen öffentlichen und privaten Belange ergeben.“*

Die Behauptung, technisch seien sowohl Anschlussstellen für einen Flughafentunnel zum ehemaligen Hornbachgelände als auch für eine Flughafenumfahrung mit einer Anschlussstelle vor dem Wohngebiet Huckelriede weiter möglich, ist dafür mit Sicherheit nicht ausreichend.

Wir verweisen nochmals auf unseren in der Erörterung gestellten Antrag „Anschlüsse der B 6n – Vorgaben des Bundesverwaltungsgerichts“ und machen ihn auch zum Bestandteil dieser Einwendung. Der Antrag ist beigelegt.

Eine mögliche Lärmentlastung für das Wohngebiet Huckelriede (Valckenburghquartier) zwischen Neuenlander Straße und Kornstraße hat bei den Begründungen für die generelle Notwendigkeit des Bauabschnitts 2.2 der A 281, den Trassenverlauf und die Festlegung der Auf- und Abfahrten eine große Bedeutung gehabt, insbesondere für den Beirat Neustadt. Bei der Entscheidung über drei mögliche Anschlussstellen hat dieses dazu geführt, dass eine Lösung mit Auf- und Abfahrten zum Knotenpunkt Neuenlander Straße/Kattenturmer Heerstraße planfestgestellt werden soll, die eine maximale Lärmentlastung für Huckelriede verspricht, jedoch für alle anderen Anwohnerinnen und Anwohner und die von Enteignung bedrohten Grundeigentümer an der Neuenlander Straße nachteilig ist. Mit den Auf- und Abfahrten zum Knotenpunkt werden gleichzeitig die besten technischen und wirtschaftlichen Voraussetzungen dafür geschaffen, genau hier die im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans stehende Bundesstraße 6 neu als oberirdische Umfahrungsvariante anzuschließen. Das Bundesverkehrsministerium ist gemäß eines Schreibens des Parlamentarischen Staatssekretärs Ferlemann sogar bereit, um das sicherzustellen Mehrkosten beim Bauabschnitt 2.2 zu übernehmen. Dem Bau und der Finanzierung der Bremischen B 6n-Vorzugsvariante als Flughafentunnel mit einer Anschlussstelle auf dem ehemaligen Hornbachgelände werden damit noch weitere Hindernisse in den Weg gelegt.

Mit den Auf- und Abfahrten zum Knotenpunkt soll es eine Verkehrslärmentlastung bis zu 12 dB(A) geben, also mehr als eine Halbierung.



Der Senator für Umwelt,  
Bau und Verkehr



Freie  
Hansestadt  
Bremen

DEGES

#### 4. Zusammenfassung und Empfehlung

Variante	AS Knotenpunkt	AS Schützenverein	AS Toy's / Theseus
<b>Kriterium</b>			
Prognostizierte Verkehrsbelastung im Bereich Huckelriede [Kfz/24h]	10.000 bis 12.000	19.000 bis 20.000	24.000 bis 25.000
Prognostizierte Verkehrslärmentlastung [db (A)]	Bis zu 12	7 bis 10	6 bis 9
Städtebauliche Wirkung	- Rückbau auf ges. Länge NL möglich - gute Erschließung - Aufhebung isolierte Lage WG möglich - Verbesserung Eingangssituation	- Rückbau nicht auf ges. Länge NL möglich - gute Erschließung erst ab Schützenverein - Aufhebung isolierte Lage WG schwierig - Kaum Verbesserung Eingangssituation	- Rückbau NL erst ab Theseus möglich - gute Erschließung erst ab Theseus - Keine Aufhebung isolierte Lage WG - Keine Verbesserung Eingangssituation
Kostenauswirkung	keine	Keine	Zus. Überführungsbauwerk
Eingriff in private Flächen	Dr. Plate	Fam. Wähmann	Kein zus. Eingriff

Bei dieser Prognose wurde offensichtlich nur der Straßenverkehrslärm berücksichtigt, und hier auch nur die Neuenlander Straße und der Bauabschnitt 2.2 der A 281. Die in den Unterlagen 17.1.5.3.1 und 2 dargestellten Differenzpegel relativieren die angeblichen Lärmentlastungen ganz erheblich.

Aufgrund der Dominanz des Flugverkehrslärms gibt es in einem engen Bereich hinter der bestehenden Lärmschutzwand zur Neuenlander Straße statt 12 dB (A) nur Lärminderungen bis höchstens 3 dB(A), für den größten Teil des Wohngebietes hat der BA 2.2 keine Auswirkungen und an der Kornstraße kommt es durch zunehmenden Verkehr zur geplanten Anschlussstelle sogar zu dauerhaften Lärmsteigerungen. Bei den Häusern 609 – 635 und 644 – 648 werden dadurch laut Schalltechnischer Untersuchung sogar die 60 dB(A) nachts überschritten. Diese gesundheitsgefährdenden Lärmbelastungen wären bei veränderten Planungen vermeidbar.

Die Kornstraße und damit auch die Menschen im benachbarten Valckenburghquartier müssen zudem über Jahre die massiven zusätzlichen Verkehrs-, Lärm- und Schadstoffbelastungen während der Bauphase ertragen. Was wir schon immer befürchtet haben ist jetzt leider nicht mehr zu widerlegen. Die Menschen im Wohngebiet Huckelriede gehören zu den großen Verlierern der Planungen für den Bauabschnitt 2.2 der A 281.

Wir sind der Überzeugung und können es belegen, dass der Bauabschnitt 2.2 der A 281 zur Lösung der vorhandenen Verkehrsprobleme überflüssig ist. Spätestens die Ergebnisse der Gesamtlärmuntersuchung sollten endlich alle Planungsbeteiligten dazu bringen, ihre bisherigen Weichenstellungen und insbesondere die Entscheidungen zu den Auf- und Abfahrten noch einmal selbstkritisch zu überprüfen. Er ist zwar nicht direkter Adressat dieser Einwendungen. Diese Aufforderung geht auch an den Beirat Neustadt, der als Träger öffentlicher Belange immer noch die Möglichkeit hat, frühere Fehlentscheidungen zu korrigieren.

Um den Straßenverkehrslärm für das Valckenburghquartier zu reduzieren ist kein neuer Autobahnabschnitt erforderlich. Es reicht, die alte Lärmschutzwand an der Neuenlander Straße aus den 80er Jahren des letzten Jahrhunderts durch Lärmschutz nach dem Stand der Technik im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes zu ersetzen. Und das kostengünstig und ganz ohne schädliche Nebenwirkungen.

Abschließend möchten wir einen weiteren von uns während des Erörterungstermins gestellten Antrag zum Bestandteil dieser Einwendung machen (siehe Anlage). In ihm haben wir Kostenermittlungen und die Ermittlung von Nutzen-Kosten-Verhältnissen für alle vernünftigerweise zu prüfenden Varianten von der optimierten Nullvariante bis zur Verwirklichung der Variante 8 als Schließung des Fernstraßenrings direkt zur A 1 nach Brinkum gefordert. In diese Prüfungen sind auch die Ergebnisse der Schalltechnischen Untersuchung Gesamtlärm einzubeziehen.

Für die Vereinigung der Bürgerinitiativen für eine menschengerechte A 281

Norbert Breeger

Jens Körber

Sprecher

Sprecher

Anlage: 2 Anträge aus dem Erörterungstermin