

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Autobahneckverbindung A 281 Bauabschnitt 2/2:
Niederschrift zum ergänzenden Erörterungstermin betreffend Gesamtlärm und Wasserrahmenrichtlinie

Niederschrift

21.09.2018

Verhandlungsleiter (VL) Bergt eröffnet den Erörterungstermin um 09:00 Uhr und begrüßt die Erschienenen. Sogleich stellt er fest, dass zum heutigen Termin, an dem die Stellungnahmen der Behörden und anderer Träger öffentlicher Belange (TöB) zu erörtern sind, keine Vertreter der TöB erschienen sind.

Der Vorsitzende unterbricht daraufhin die ergänzende Erörterung und teilt mit, dass diese am 26.09.2018 mit der Erörterung der Einwendungen des Flughafens Bremen fortgesetzt wird.

26.09.2018

Der VL eröffnet um 9:00 Uhr den Sitzungstag begrüßt die Anwesenden. Er erläutert das bisherige Verfahren und stellt den heutigen Verhandlungsgegenstand dar.

Zunächst soll über das Gesamtlärmgutachten gesprochen werden. Herr Hänisch führt für den Vorhabenträger (VT) in das Thema ein und erläutert kurz das von ihm erstellte Gutachten.

Frau Schmelzer, Flughafen Bremen, hat Verständnisfragen. Sie möchte wissen, warum die Flugbewegungen des Jahres 2010 dem Gutachten zu Grunde lagen und weshalb sowohl Mess- als auch Berechnungswerte verwendet wurden.

Herr Hänisch führt aus, dass die Zahlen aus 2010 zum Zeitpunkt der Begutachtung die aktuellsten verfügbaren Zahlen waren und auch die Grundlage für die Lärmkartierung Bremens aus 2012 bildeten. Auftraggeber für die Datenerhebung war der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr. Im Übrigen seien die Ergebnisse seines Gutachtens nur berechnet. Sie seien aber regelmäßig mit den verfügbaren Messdaten des Flughafens verglichen worden. Dabei habe sich herausgestellt, dass die berechneten Werte stets höher lagen als die gemessenen, so dass man mit den Ergebnissen immer auf der „sicheren Seite“ sei.

Frau Schmelzer fragt, ob das Gutachten auch die jeweiligen Flugzeugklassen sowie die Steigprofile berücksichtige. Dies wurde vom Gutachter bejaht. Die entsprechenden Daten aus 2010 waren entsprechend differenziert. Frau Schmelzer möchte die Datengrundlage des Gutachtens für den Flughafen Bremen noch einmal prüfen und bittet den VT, ihr diese zur Verfügung zu stellen, was von Herrn Kück, DEGES, für den VT zugesagt wurde.

Abschließend problematisiert Frau Schmelzer die sich überlagernden Lärmschutzprogramme des Flughafens Bremen und der Bundesautobahnverwaltung.

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Autobahneckverbindung A 281 Bauabschnitt 2/2:

Niederschrift zum ergänzenden Erörterungstermin betreffend Gesamtlärm und Wasserrahmenrichtlinie

Es gäbe räumliche Bereiche, in denen aus beiden Programmen Objektschutzmaßnahmen gefördert würden. Hier müsste es eine zeitliche und inhaltliche Abstimmung geben. Frau Zimmermann, SWAH, ergänzt, dass es sich bei dem Fluglärmprogramm um freiwillige Zahlungen des Flughafens handelt, die vermutlich nicht so weit reichen würde wie die Ansprüche, die sich aus dem Autobahnbau ergeben.

VT erläutert die Rechtsgrundlagen für den Lärmschutz im Zuge des Neubaus der A 281, BA 2/2. Herr Kück schlägt vor, dass die jeweiligen Daten abgeglichen werden und dann jeweils höhere Anspruch zum Tragen kommt. Die betroffenen Anwohner würden entsprechend informiert. Ziel der VT sei es auch, möglichst frühzeitig vor Baubeginn Ansprüche der Anlieger auf Objektschutz zu erfüllen.

Es wurde vereinbart, dass der Flughafen Bremen und die DEGES die jeweiligen Anspruchsberechtigten abgleichen und bei Überschneidungen konkrete Lösungen für die Erstattung der Maßnahmen erarbeiten – dies im bestmöglichen Sinne der Anwohner jeweils auf der Grundlage des höheren Anspruchs.

Der VL beendet damit das Thema Gesamtlärm und leitet zum Thema Wasserrahmenrichtlinie über. Die Erörterung erfolgt anhand der Ordnungsnummern der Einwendung des Flughafens Bremen

Einwand 1:

Herr Wagner, SWAH, weist in Abstimmung mit dem Flughafen Bremen auf die redaktionellen Unstimmigkeiten der Unterlagen hin, die auch schon von der DAVVL vorgebracht wurden. Dies betrifft insbesondere die Verwendung des Begriffes „naturnahe Neugestaltung“.

Der VT sagt eine Berichtigung der Unterlagen zu, soweit dies planfeststellungsrelevant ist.

Einwand 2:

Herr Pflöging, Flughafen Bremen, erläutert die enormen Probleme, die der Flughafen Bremen mit den vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen hat. Hier geht es um die Gefahr der Neuansiedlung oder Zunahme von schwergewichtigen Vögeln im Bereich des Flughafens, was das Risiko von Vogelschlag erhöhe. Dies würde die Sicherheit des Luftverkehrs deutlich beeinträchtigen, ohne dass der Flughafen Bremen angemessen darauf reagieren könne. Der Flughafen möchte im Rahmen der Planfeststellung geklärt haben, dass es im Bereich des Flughafens keine Zunahme von Wildvögeln gibt.

Herr Kück weist zunächst darauf hin, dass diese Thematik bereits im ersten Erörterungstermin erörtert und auch nicht Gegenstand der ergänzend ausgelegten Unterlagen sei. Es sei aber nicht zu erwarten, dass die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen der Planung A281 die Zunahme von Wildvögeln fördere. Sollten die beabsichtigten Maßnahmen wie das Abspannen der Wasserlöse mit Drahtseilen

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Autobahneckverbindung A 281 Bauabschnitt 2/2:
Niederschrift zum ergänzenden Erörterungstermin betreffend Gesamtlärm und Wasserrahmenrichtlinie

oder die regelmäßige Mahd der Grünflächen keine ausreichende Wirkung haben, werde es für das Grünmanagement eine Anpassung im Pflege- und Entwicklungsplan geben.

Herr Pfleging erhebt die Forderung, dass der Flughafen Bremen unmittelbaren Einfluss (Entscheidungsrechte) auf dieses Management haben muss. Herr Kück weist diese Forderung mit Hinweis auf die Zuständigkeit des Bundes zurück. Es könne nur eine enge Abstimmung mit dem Wildlife-Management des Flughafens geben, um auf Entwicklungen zeitnah und angemessen reagieren zu können.

Der Flughafen Bremen hält seinen Einwand aufrecht.

Einwände 3 und 5:

Herr Wagner erläutert, dass die vorgesehenen neuen Stauanlagen zu einer Neubildung von Oberflächenwasser führen werde, was wiederum die Neuansiedlung von Wildvögeln fördere. Im Umfeld des Flughafens Bremen gäbe es bereits zahlreiche Kleingewässer mit tausenden Wasservögeln, was dem Flughafen Bremen erhebliche Probleme bereite.

Frau Gross erwidert, dass neue Gewässer das Nahrungsangebot der Vögel erweitere und es dadurch nicht zu höheren Flugbewegungen der Vögel kommen werde, da diese auch „tendenziell faul“ seien.

Dem widerspricht Herr Pfleging. Nach seiner Auffassung hätten die Flugbewegungen der Vögel auch andere Ursachen. Mehr Vögel würden einfach zu stärkeren Flugbewegungen im Bereich des Flughafens führen.

In Bezug auf die Stauanlagen ergänzt Frau Gross, dass diese eine Regelungsfunktion hätten. Es solle ein möglichst geringer Wasserstand erreicht werden, was im Sinne des Flughafens Bremen sein müsste.

Herr Pfleging möchte sichergestellt wissen, dass sich keine weiteren oder größeren Oberflächengewässer bilden. Auch müsse die Entwässerung des Flughafengeländes weiterhin gewährleistet sein.

Herr Kück erwidert, dass die Funktionsfähigkeit der Stauanlagen gewährleistet bleibe. Voraussichtlich werde der Deichverband die Unterhaltung übernehmen. Der Flughafen Bremen könne bei der Ausführungsplanung für die Stauanlagen beteiligt werden, so dass er seine Belange schon in die Planung einbringen könne.

Herr Pfleging nimmt das Beteiligungsangebot des VT an und hält die Einwendungen aufrecht.

Einwand 4:

Herr Wagner erläutert ein weiteres Problem, das durch die Vernässung von Flächen entstehen könne. Schwere Feuerwehr- bzw. Löschfahrzeuge könnten sich bei

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Autobahneckverbindung A 281 Bauabschnitt 2/2:
Niederschrift zum ergänzenden Erörterungstermin betreffend Gesamtlärm und Wasserrahmenrichtlinie

Notfalleinsätzen im Untergrund festfahren. Dies müsse im Sinne der Flugsicherheit ausgeschlossen werden.

Herr Kück erklärt, dass die Sicherheitsbelange des Flughafens gewährleistet würden. Der Flughafen werde bei der Ausführungsplanung beteiligt. Die Planungen würden mit dem Konzept „safety und security“ des Flughafens Bremen abgestimmt.

Der Flughafen Bremen hält seinen Einwand aufrecht.

VL stellt abschließend noch einmal die Problematik der Flugsicherheit im Zusammenhang mit den Auswirkungen der landschaftspflegerischen Begleitplanung für das Projekt in den Fokus. Er sieht hier noch offene Fragen, die im Hinblick auf die Planfeststellungsentscheidung noch weiter beleuchtet werden sollten. Er regt daher einen weiteren Gesprächstermin mit den Beteiligten an, um unabhängig von einer formalen Erörterung, das Gespräch ergebnisorientiert fortzusetzen. Für ein solches Gespräch stehe er auch als Moderator zur Verfügung.

Herr Pfleging erklärt, dass es seinerseits Interesse an einem solchen Gespräch gäbe und er sich nach interner Abstimmung mit dem VL in Verbindung setzen werde.

Der VL schließt den heutigen Sitzungstag. Die Erörterung wird am 16.10.2018 mit der Erörterung der privaten Einwendungen fortgesetzt.

16.10.2018

Der VL eröffnet die Verhandlung um 10:06 Uhr und begrüßt die Anwesenden. Er gibt Informationen zum Ablauf des bisherigen Verfahrens und zum Anlass des heutigen Termins.

Im Folgenden stellt der VL den Einwendern den Vorhabenträger sowie die Gutachter vor und leitet direkt zum Thema Wasserrahmenrichtlinie über. Dabei möchte er von den Einwendern wissen, ob Sie in diesem Themenbereich Erörterungsbedarf haben. Von Seiten der Einwender wird erklärt, dass es zu diesem Thema keine Fragen gibt. Daraufhin erklärt der VL diesen Themenpunkt für beendet.

Das Thema Gesamtlärm wird aufgerufen. Der VL bittet den VT, die Gesamtlärmsituation und die sich daraus ergebenden Folgen darzustellen.

Herr Kück führt die Einwender anhand einer Präsentation in das Thema ein. Im Wesentlichen weist er dabei auf folgende Punkte hin:

- Maßgebende Grenzwerte beim Gesamtlärm seien 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts. Überschreitungen dieser Grenzwerte können Ansprüche der Anwohner auf passiven Lärmschutz auslösen.
- Weitere Anspruchsvoraussetzung sei allerdings eine Pegelerhöhung durch die Maßnahme von 3 dB(A) oder eine Erhöhung oberhalb der sogenannten Lärmsanierungsgrenzwerte von 70/60 dB(A).

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Autobahneckverbindung A 281 Bauabschnitt 2/2:

Niederschrift zum ergänzenden Erörterungstermin betreffend Gesamtlärm und Wasserrahmenrichtlinie

- Bei der Errechnung des Gesamtlärms seien sowohl der Straßenverkehrslärm als auch der Straßenbahnlärm und der Fluglärm berücksichtigt worden.
- Grundlage der Berechnung in der Kattenturmer Heerstraße sei eine durch die Straßenverkehrsbehörde noch anzuordnende Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ganztägig.
- Ansprüche der Anlieger auf passiven Lärmschutz bestünden im Knotenpunktbereich Neuenlander Straße/ Kattenturmer Heerstraße sowie im Bereich Niedersachsendamm und Kornstraße.
- Die Betroffenen würden aktiv über Ihre Ansprüche und das Erstattungsverfahren informiert.

Die von Herrn Kück vorgestellte Präsentation wird als Anlage 1 zum Protokoll genommen.

Herr Breeger stellt sich als Sprecher der Vereinigung der Bürgerinitiativen für eine menschengerechte A 281 vor und übergibt Listen mit Vollmachten von Einwendern, die ihn und Herrn Jens Körber für den heutigen Termin mit der Wahrung ihrer Interessen bevollmächtigt haben. Diese werden zum Verfahrensvorgang genommen.

Weiterhin macht Herr Breeger grundsätzliche Anmerkungen zum bisherigen Verfahren. Dabei weist er zunächst auf die aus seiner Sicht verspätete Auslegung des Gesamtlärmgutachtens und die sich daraus ergebende unzureichende Transparenz des Verfahrens hin. Ebenso sei eine Bewertung der Auswirkungen einer zukünftigen B6n bereits in diesem Verfahren abzubilden. In Bezug auf die Erwiderungen des VT auf die Einwendungen werden von Herrn Breeger unverständliche Ausführungen verbunden mit sprachlichen Mängeln kritisiert. Insgesamt fühlten sich die Einwender durch die Erwiderungen nicht ernst genommen.

Zum Thema Gesamtlärm und der sich daraus ergebenden Betroffenheit der Anlieger führt Herr Breeger aus, dass das Gesamtlärmgutachten fachlich wohl nicht zu beanstanden sei. Dies ändere aber nichts an der Tatsache, dass eine ganz andere Planung notwendig sei. Die politische Verantwortung für diese falsche Planung müsse deutlich werden, da es keinen Beitrag zur nachhaltigen Lärminderung in den betroffenen Gebieten gebe. Notwendig sei hier eine Abwägung im Sinne der bremischen Lärminderungsplanung.

Der VL erläutert, warum eine erneute Auslegung von Unterlagen notwendig geworden sei. Dies sei in fast allen größeren Planfeststellungsverfahren notwendig und oft durch europarechtliche Vorgaben bedingt.

Herr Ahlers übergibt weitere Vollmachten betroffener Anwohner, die am heutigen Termin nicht teilnehmen können. Er spreche insoweit auch in deren Namen. Zunächst möchte er die lange Bauzeit problematisieren und die sich daraus ergebenden erheblichen Betroffenheiten für die Wohnquartiere Huckelriede und im Bereich Kornstraße. Zudem fehle in der Gesamtlärmbetrachtung die zukünftige B6n.

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Autobahneckverbindung A 281 Bauabschnitt 2/2:
Niederschrift zum ergänzenden Erörterungstermin betreffend Gesamtlärm und Wasserrahmenrichtlinie

Da die Fragen, die sich aus der zukünftigen B6n ergeben, möchte der VL in einem eigenen Themenblock behandeln und schlägt vor, diese Thematik hier zunächst auszuklammern. Er wird das Thema später gesondert aufrufen.

Herr Kück führt zu den Grenzwerten 70/60 dB(A) aus, an die sich der VT zu halten habe. Aus dem Bundesverkehrswegeplan heraus gebe es einen gesetzlichen Auftrag für die Maßnahme. Dabei sei der Vorhabenträger an haushaltsrechtliche Vorgaben gebunden. Über das gesetzlich geregelte Maß hinaus könnten keine Wünsche der Anwohner erfüllt werden. Herr Kück sei natürlich auch kein Freund von Baustellenverkehren; diese ließen sich aber nicht vermeiden und müssten deshalb so gut wie möglich geregelt werden. Hier sei der VT aber bekanntermaßen bereits aktiv und in intensiven Gesprächen mit dem Ortsamt und dem Beirat sowie der betroffenen Bevölkerung. Es werde versucht, im nachgeordneten Netz die bestmöglichen Lösungen zu finden. Gleichwohl werde die Verkehrsbelastung in der Bauzeit hoch sein.

Herr Ahlers kritisiert, dass nicht an die Geschäfte im Stadtteil gedacht werde. Das nachgeordnete Netz können die ganzen Verkehr nicht aufnehmen. Die Geschäfte würden ihre Kunden verlieren und würden in Konkurs gehen mit allen negativen Konsequenzen für den Stadtteil.

Herr Körber macht auf die vielen unterschiedlichen Grenzwerte bei den gesetzlichen Regelungen beim Lärm aufmerksam. Mal seien die Grenzwerte der Lärmvorsorge anzuwenden, mal die der Lärmsanierung und bei der Lärmaktionsplanung wären wiederum ganz andere Grenzwerte anzuwenden; das verstehe keiner. Auch sein Haus in der Kattenturmer Heerstraße werde durch das Vorhaben stärker belastet als bisher, obgleich der Lärmaktionsplan Bremen eine Lärmreduzierung vorsehe.

Auf Wunsch des VL erläutert Herr Reichart die verschiedenen Grenzwerte und die gesetzlichen Grundlagen. Leider gebe es im Bundesrecht viele gesetzliche Regelungen zum Lärm, die aber kein klares Gesamtbild erkennen lassen. Gerade zum Gesamtlärm gebe es kein Regelwerk, dies weder für die Berechnung des Lärms noch für deren Beurteilung. Die Rechtsprechung fordere aber für Vorhaben wie diese eine Gesamtlärmbetrachtung, die als Abwägungskriterium in die Planung einzustellen sei. Auch für dieses Projekt habe der VT nach dem aktuellen Stand der Wissenschaft eine eigene Berechnungsmethodik erarbeitet.

Herr Dr. Zierke geht noch einmal auf die bauzeitlichen Verkehre und die Verlagerungsproblematik ein. Der VT habe den Stadtteildialog aufgenommen, der ein wesentlicher Baustein für die Planung der Umleitungsverkehre sei. Dieser Dialog werde kontinuierlich fortgeführt. Bestandteil der Konzeption seien der Ausbau der Habenhauser Brückenstraße sowie die Sanierung der Kornstraße. Natürlich werde auch auf die Gewerbetreibenden besonders Rücksicht genommen. Auch hier stehe man im Dialog.

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Autobahneckverbindung A 281 Bauabschnitt 2/2:
Niederschrift zum ergänzenden Erörterungstermin betreffend Gesamtlärm und Wasserrahmenrichtlinie

Herr Franz kritisiert die gewerblichen Verkehre der Fa. Cordes und Graefe, die an Schule und Kindergärten vorbeigeführt würden. Hier müsse eine andere Lösung gefunden werden.

Herr Dr. Zierke räumt die schwierige Situation ein, sieht aber keine Alternative. Das Gewerbegebiet Huckelriede müsse erschlossen bleiben. Der VT könne hier nicht auf Privatgrundstücke zugreifen. Er werde die Problematik aber erneut zur Prüfung an das Amt für Straßen und Verkehr herantragen.

Frau Neumann-Breeger stellt den gesamten BA 2/2 in Frage. Der BA 2/1 solle mit Anschluss an die Neuenlander Straße zu Ende gebaut werden. Eine zukünftige B6n könne nur unter dem Flughafen hindurch gebaut werden; so sei das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 24.11.2010 zu verstehen.

Für Herrn Kück war der Anschluss des BA 2/1 an die Neuenlander Straße von Anfang an als Provisorium geplant. Die Weiterführung der Hochstraße als Autobahn mit Anbindung an den Zubringer Arsten sei alternativlos.

Herr Franz kommt auf das Thema Fluglärm bei der Gesamtlärmbetrachtung zurück. Es sei falsch zu behaupten, dass der Fluglärm in Huckelriede die bestimmende Lärmquelle ist. Er möchte wissen, ob auch Starts und Landungen und auch der Lärm der Flugzeuge am Boden eingerechnet seien. Hierzu möchte er die Berechnungen des Gutachters sehen und nicht nur die Berechnungsergebnisse.

Herr Hänisch, Gutachter von der Lärmkontor GmbH, Hamburg, erläutert, dass in Huckelriede der Straßenverkehrslärm durch die aktiven Lärmschutzmaßnahmen der A 281 sinken werde, der Fluglärm dagegen nicht. Fluglärm und Straßenverkehrslärm seien in der Charakteristik sehr unterschiedlich. Eine Berechnung des Gesamtlärms finde auf der Basis einer energetischen Addition statt, was dem Stand der Wissenschaft entspreche. Starts und Landungen seien bei seinen Berechnungen berücksichtigt, Geräusche der Flugzeuge am Boden jedoch nicht. Dies sei auch nach der Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von Flugplätzen, BUF, so vorgesehen.

Um die Berechnung für den Einwender nachvollziehbar zu machen, sagt der VT zu, exemplarisch für das Wohnhaus des Herrn Franz den Gesamtlärm nach Straßenverkehrslärm und Fluglärm zu splitten und das Berechnungsverfahren konkret darzustellen.

Herr Breeger verliert drei Anträge, die er der Anhörungsbehörde überreicht. Diese werden als Anträge 1-3 zu Protokoll genommen.

Herr Körber möchte wissen, welche Wirkungen eine Lärmschutzwand in südlichen Bereich der Autobahn für die Kattenturmer Heerstraße hätte.

Herr Hänisch erwidert, dass die Wirkungen nicht berechnet worden seien, da die Grenzwerte eingehalten werden. Im Übrigen würde es aber auf die Höhe der

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Autobahneckverbindung A 281 Bauabschnitt 2/2:
Niederschrift zum ergänzenden Erörterungstermin betreffend Gesamtlärm und Wasserrahmenrichtlinie

Lärmschutzwand ankommen. Verbesserungen bis 5 dB(A) wären durchaus zu erzielen.

Der VL fragt, ob Optimierungsmöglichkeiten in diesem Bereich geprüft und ohne Rechtspflichten in Betracht gezogen werden könnten.

Herr Kück lehnt mit Hinweis auf haushaltsrechtliche Vorschriften Zusagen hier kategorisch ab. Der Bund werde hier keine zusätzlichen Kosten anerkennen. Auch aus Gründen der Gleichbehandlung sei weiterer Lärmschutz nicht gerechtfertigt.

Herr Körber stellt daraufhin einen Antrag, den er als Antrag 4 schriftlich zu Protokoll gibt.

Der VL unterbricht um 12:13 Uhr die Sitzung.

Die Sitzung wird um 13:04 fortgeführt.

Frau Neumann-Breeger möchte sich dem Antrag von Herrn Körber anschließen und überreicht der Anhörungsbehörde einen schriftlichen Antrag, der als Antrag 5 zu Protokoll genommen wird.

Herr Heitmann fragt nach der Regelung für Tempo 30 in der Kattenturmer Heerstraße und fragt, wie verbindlich diese Anordnung sei. Und ob diese dann auch für das Wochenende gelten würde.

Herr Kück führt aus, dass Lärmschutz im vorderen Bereich der Kattenturmer Heerstraße nur mit einer Anordnung für Tempo 30 gewährleistet werden könne. Diese müsse durch die Straßenverkehrsbehörde angeordnet werden. Ob dies dann auch für das Wochenende gelte werde, wisse er nicht. Da müsse er sich erkundigen.

Der VL erläutert, dass der Antrag des VT unter dem Vorbehalt einer Tempo 30 regelung in der Kattenturmer Heerstraße steht. Dieser Vorbehalt werde damit auch Gegenstand der Planfeststellung und somit rechtsverbindlich.

Herr Heitmann erklärt weiter, dass er sich mit den Antworten des VT auf seine Einwendungen nicht ernst genommen fühle, da auf seine Einwendungen gar nicht konkret eingegangen worden sei.

Herr Kück erläutert, dass im Rahmen des Einwendungsmanagements versucht wurde, so konkret wie möglich auf die Einwendungen zu erwidern. Natürlich wurden aber auch Textbausteine verwendet. Dadurch wurde zum Teil mehr geantwortet, als eingewendet worden sei. Sollte etwas vergessen worden sein, könne dies heute mündlich nachgeholt werden.

Konkret fragt Herr Heitmann nach den Unterlagen, auf die im Gesamtlärmgutachten in Fußnoten hingewiesen worden seien. Diese waren gar nicht ausgelegt und konnten deshalb gar nicht nachgelesen werden.

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Autobahneckverbindung A 281 Bauabschnitt 2/2:
Niederschrift zum ergänzenden Erörterungstermin betreffend Gesamtlärm und Wasserrahmenrichtlinie

Herr Kück erklärt, dass diese Unterlagen bereits ausgelegt hätten, was durch den VL bestätigt wurde.

Herr Franz schließt sich der Kritik von Herrn Heitmann zu den Erwidern des VT an. Die Antworten seien nicht angemessen gewesen. Er kritisiert auch, dass nur an Grenzwerte geplant werde. Er sehe die Möglichkeit, einen überirdischen Tunnel vom Hornbachgelände bis zum Trogbauwerk herzustellen. Hierzu reicht er einen schriftlichen Antrag ein, der als Antrag 6 zu Protokoll genommen wird.

Herr Breeger schließt sich den Anträgen Nr. 4 und 5 an. Weiter fragt er noch einmal zu Tempo in der Kattenturmer Heerstraße. Konkret möchte er wissen, ob das nächtliche Fahrverbot bestehen bleibt und welche Auswirkungen die Anordnung für die Robert-Koch-Straße haben wird. Hierzu stellt er im Namen der Bürgerinitiative Robert-Koch-Straße / Rudolf Geisler einen Antrag, den er schriftlich zu Protokoll gibt (Antrag 7).

Weiter legt er zwei Anträge für sich; Herrn Körber und die Vereinigung der Bürgerinitiativen für eine menschengerechte A 281 schriftlich vor. Der Antrag 8 befasst sich mit der Verkehrsprognose 2030, die auf jeden Fall vor Planfeststellung öffentlich auszulegen sei. Der Antrag 9 beschäftigt sich mit der Verkehrsprognose für die Habenhauser Landstraße. Beide Anträge werden zu Protokoll genommen.

Herr Ahlers möchte noch wissen, ob die Lärmprognosen auch die Hafenverkehre, die Verkehre in das GVZ berücksichtige. Auch die Luftverkehre, die nach einer bundesweiten Schätzung bis 2025 noch einmal deutlich steigen werden, seien einzubeziehen.

Herr Kück erläutert, dass sowohl die Weserquerung und die wirtschaftliche Entwicklung und damit auch die Hafen- und GVZ-Verkehre Bestandteil der Prognose sei. Zu den Flugzahlen führt Herr Reichart aus, dass es in Bremen keinen Wachstumstrend gebe, der zu berücksichtigen sei. Es gebe für den Flughafen Bremen keine Regionalprognose. Vielmehr habe man sich bei den Flugzahlen am Trend der letzten Jahre orientiert, der keinerlei Steigerung für die nächsten Jahre erwarten lasse.

Herr Ahlers und Herr Franz widersprechen dieser Annahme der VT vehement. Der Flughafen versuche, neue Billig-Fluglinien nach Bremen zu holen. Herr Franz verweist auf wissenschaftliche Studien, die von einer Steigerung bei den Flugzahlen von 43 % bis 2013 ausgingen. Er habe die Nachweise in seinem Antrag (Antrag 6) zum Nachlesen aufgeführt.

Auf Vorschlag des VL sagt der VT zu, die Luftverkehrsmengendaten (Ist und Prognose der Flugbewegungen), die hier in die Berechnung des Gesamtlärm Eingang gefunden haben, noch einmal auf deren Richtigkeit durch den Flughafen Bremen überprüfen zu lassen.

Der VL beendet das Thema Gesamtlärm und möchte auf Wunsch der Einwender noch einmal Gelegenheit geben, Fragen zur B6n zu klären.

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Autobahneckverbindung A 281 Bauabschnitt 2/2:
Niederschrift zum ergänzenden Erörterungstermin betreffend Gesamtlärm und
Wasserrahmenrichtlinie

Herr Breeger verweist auf seine in Bezug auf die B6n gestellten Anträge aus dem ersten Erörterungstermin, die er alle vollumfänglich aufrecht hält. Diese müssten im Verfahren sorgfältig abgearbeitet werden. Er verstehe die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts aus 2010 so, dass die B6n in diesem Verfahren umfänglich mit zu berücksichtigen sei, zumal der Bundesverkehrswegeplan die zukünftige B6n in den vordringlichen Bedarf hochgestuft habe und somit die gleiche Priorität bzw. Dringlichkeitsstufe wie der BA 2/2 der A 281 habe. Dabei hätte die Umfahrungsvariante der B6n ganz andere Auswirkungen auf die Wolfskuhlensiedlung als die Flughafenunterführung. Dies müsse in diesem Verfahren berücksichtigt werden.

Herr Ahlers ergänzt, dass neben den Lärmwirkungen auch die Schadstoffbelastungen in den betroffenen Gebieten zu bewerten seien.

Der VL versteht das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 24.11.2010 – 9 A 13.09 anders als Herr Breeger. Nach damaliger wie nach auch nach neuerer Rechtsprechung (BVerwG, Urteil vom 11.10.2017 – 9 A 14.16 = Brücke Leverkusen) sei eine Abschnittsbildung zulässig und bei Großprojekten üblich. Sicher wäre eine Gesamtbetrachtung beider Projekte wünschenswert, jedoch rechtlich nicht zwingend. Zukünftige Konflikte einer B6n seien demnach auch erst im Zuge eines sich ggf. anschließenden nachgelagerten Verfahrens zu bewältigen.

Herr Heitmann fragt, wann über die gestellten Anträge entschieden werde. Der VL erläutert, dass dies spätestens im Planfeststellungsbeschluss erfolgen müsse; dies gelte auch für die im ersten Erörterungstermin gestellten Anträge. Dies sei Aufgabe der Planfeststellungsbehörde.

Herr Breeger weist auf seinen Antrag zur Verkehrsprognose 2030 hin, über den ja wohl nicht erst in der Planfeststellung entschieden werden könne. Der VL erläutert, dass auch hierüber durch die Planfeststellungsbehörde entschieden werde.

Der VL beendet den Erörterungstermin um 13.56 Uhr.

gez.

Thorsten Bergt (VL)

gez.

Jens Lange (Protokoll)