

RUNDER TISCH II

zur Erarbeitung einer

Bremer Vorzugsvariante

für die

Autobahneckverbindung

A 281 Bauabschnitt 5/B 6 n

(Bereich Bremen)

Abschluss-Bericht der Moderatoren

Annemarie Czichon

Rechtsanwältin & Mediatorin

Am Hulsberg 10

28205 Bremen

Tel.: 0421/59 70 100

Dr. Hans-Christoph Hoppensack

Staatsrat a.D. & Mediator

Herzberger Str. 24

28205 Bremen

Tel. 0421/44 55 67

1. Auftrag

Der Runde Tisch wurde im April 2008 vom Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa entsprechend den Beschlüssen des Senats und der Bremischen Bürgerschaft eingesetzt, um bei den Planungen des 5. Bauabschnitts der A 281 die betroffenen Ortsämter, Ortsbeiräte und Bürgerinitiativen von Beginn an in das Planverfahren einzubeziehen. Der Runde Tisch hat gegenüber der Verwaltung eine beratende Funktion. Ziel des Runden Tisches war die Erarbeitung einer Bremer Vorzugsvariante, die die umfassenden Planungsvorgaben berücksichtigt und unter den Beteiligten so weit wie möglich konsensfähig ist.

Mit Beschluss vom 19.2.2008 hatte der Senat die Planung in Auftrag gegeben, innerhalb eines Korridors parallel zur Kattenturmer Heerstraße eine Verbindung in Richtung Süden zur A1 bei Brinkum zu schaffen. Dabei hat sich der Senat für eine anwohnerverträgliche Gestaltung der Bundesstraße 6 n/A281 BA 5 ausgesprochen und den zuständigen Ortsämtern, ihren Beiräten und den Bürgerinitiativen eine umfassende Beteiligung an den Planungen von Beginn an zugesagt. Der Senat hat ferner zum Ausdruck gebracht, in Gesprächen mit dem Bund und Niedersachsen erreichen zu wollen, dass die Autobahn in anwohnernahen Bereichen nicht ebenerdig geführt wird. Dies wurde auch in dem Beschluss der Bremischen Bürgerschaft vom 9.4.08 befürwortet, der darüber hinaus eine Trassenführung möglichst weit von der Wolfskuhle entfernt und den Erhalt des Kleingartengebiets Wolfskuhle einfordert¹.

Nachdem die ersten drei Sitzungen des Runden Tisches unter wechselnder Gesprächsführung aus den eigenen Reihen stattfanden, wurden im August 2008 die beiden Moderatoren vom Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa beauftragt. Zu ihren Aufgaben gehörten die Vorbereitung und Moderation der Sitzungen des Runden Tisches, dessen Vertretung nach außen und das Führen von Einzelgesprächen mit den Beteiligten, seit März 2009 darüber hinaus die Erstellung der Protokolle.

2. Zusammensetzung

Dem Runden Tisch gehörten insgesamt 13 Mitglieder aus drei Bänken an und zwar jeweils 3 Vertreter

- der Verwaltung,
- der Ortsämter und Beiräte Neustadt und Obervieland sowie
- 4 Vertreter der Bürgerinitiativen.

An den Sitzungen des Runden Tisches haben folgende Personen als Mitglieder, Gäste und in Vertretung teilgenommen:

- vom Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa:
 - Herr Ludger Schleper
 - Frau Bianca Urban
 - Herr Thomas Wunderlich
 - Frau Katrin Lockemann als Gast bzw. Vertreterin
 - Herr Michael Ortmanns, Pressesprecher, als Gast

¹ Bremische Bürgerschaft/Landtag Drucksache 17/341, Plenarprotokoll 17/18. Sitzung

- vom Ortsamt und Beirat Neustadt:
 - Herr Klaus-Peter Fischer, Ortsamtsleiter
 - Herr Dr. Ingo Mose
 - Herr Reinhard Nierentz
 - Herr Torsten Dähn als Vertreter
 - Herr Jens Oppermann als Vertreter
- vom Ortsamt und Beirat Obervieland:
 - Herr Ingo Funck, Ortsamtsleiter
 - Herr Jens Oldenburg (ab 15. Sitzung sowie als Vertreter)
 - Herr Volkhard Sachs
 - Herr Dieter Sebastian (bis zur 14. Sitzung)
- als Vertreter der „Vereinigung der Bürgerinitiativen Obervieland/Huckelriede für eine menschengerechte A281“ (in wechselnder Besetzung):
 - Herr Jürgen Borchard
 - Herr Norbert Breeger
 - Herr Christian Kahler
 - Herr Jens Körber
 - Herr Frank Poser
 - Herr Hartmut Sturhann
- für die GPV Bremer Gesellschaft für Projektmanagement im Verkehrswegebau mbH:
 - Herr Jörn Kück
 - Frau Caren Klafke (als Protokollführerin 2. bis 10. Sitzung)

Der Runde Tisch hat insgesamt 16mal getagt und zusätzlich 2 Arbeitsgruppensitzungen sowie eine Ortsbesichtigung auf dem Flughafengelände durchgeführt. Außerdem wurde in der 6. Sitzung Herr Gröger (Sen. für Wirtschaft und Häfen) als Experte zu Fragen der Flugsicherheit angehört.

3. Verfahren

Im August 2008 haben die Moderatoren ihre Arbeit aufgenommen und hierzu zunächst ausführliche Einzelgespräche mit den beteiligten Banken geführt und die jeweiligen Interessen und Erwartungen der Beteiligten in Bezug auf die Arbeit am RT eruiert.

Alle Beteiligten zeigten große Bereitschaft zu konstruktiver Mitarbeit und Bemühen um eine Verständigung in der Sache.

Die erste Sitzung unter Leitung der Moderatoren hat am 4.9.2008 stattgefunden. Dabei haben die Moderatoren ihre Rolle erläutert: Allen Beteiligten dazu zu verhelfen, ihre Interessen, Wünsche und Fragen vorzubringen und sie so weit wie möglich im Abgleich mit den Interessen anderer umzusetzen; Verantwortung für ein faires Verfahren, nicht für sein inhaltliches Ergebnis.

Ferner wurde Einigung über folgende Regeln erzielt:

- Vertraulichkeit der Beratungen
- keine neuen Fakten schaffen ohne vorherige Information/Erörterung am Runden Tisch
- Freiwilligkeit der Teilnahme

- Öffentlichkeitsarbeit durch die Moderatoren nach Absprache am Runden Tisch

Außerdem wurden in diesen ersten beiden Sitzungen die Positionen, Interessen und Wünsche der Beteiligten als Grundlage für die weitere Arbeit am Runden Tisch schriftlich und für alle nachvollziehbar zusammengetragen.

4. Gemeinsame Planung der Bauabschnitte 2/2 und 5?

Die Vertreter der Ortsämter/Beiräte und der Bürgerinitiativen haben wiederholt zum Ausdruck gebracht, dass sie eine gemeinsame Planung für die Bauabschnitte 2/2 und 5 der A281 befürworten. Dadurch würde u.a. die sog. Querspange von vorneherein überflüssig und der sog. Monsterknoten vor Huckelriede sei nicht mehr erforderlich oder könne zumindest kleiner dimensioniert werden; beides führe – neben einer erheblichen Entlastung der Anwohner hinsichtlich der Emissionen und einer Vermeidung innerstädtischer Trennwirkungen – zugleich zu Kosteneinsparungen.

Hierzu konnte kein Konsens am Runden Tisch erzielt werden. Die Vertreter der Verwaltung verwiesen insbesondere darauf, dass die aus einer solchen gemeinsamen Planung resultierende Verzögerung der Schließung des Autobahnringes um Bremen nicht zu verantworten und politisch nicht gewollt sei.

Trotz des Dissenses zu diesem Punkt bestand Einigkeit darüber, die Planung für den 5. Bauabschnitt gemeinsam am Runden Tisch fortzusetzen².

5. Auswahl der Prüfvarianten

Für die mögliche Trassenführung lagen dem Runden Tisch insgesamt 15 Varianten innerhalb von vier groben Trassenkorridoren vor; 10 Varianten waren von der GPV und 5 von den Bürgerinitiativen erarbeitet worden.

Nach eingehender Befassung u.a. mit den voraussichtlichen verkehrlichen Auswirkungen, auf Wohnen und Kleingärten in Huckelriede und Kattenturm und der Vereinbarkeit mit den vielfältigen Anforderungen des Flughafenbetriebs haben die Mitglieder des Runden Tisches in ihrer Sitzung am 15.1.09 vier Varianten für die nähere Prüfung ausgewählt. Dazu war vorab vereinbart worden, dass max. zwei Untertunnelungsvarianten und jeweils eine aus den Trassenkorridoren „Umfahrung der Start- und Landebahn auf dem Flughafengelände“ und „Umfahrung des Flughafens außerhalb des Flughafengeländes“ auszuwählen seien.

Variante 1³: Untertunnelung der Start/Landebahn in Höhe Hornbach

Variante 2: wie Variante 1, zusätzlich unmittelbare Verbindung zur Neuenlander Straße

Variante 3: Umfahrung der Start-/Landebahn entlang der östlichen Flughafengrenze, langes Trogbauwerk am östlichen Ende des Flughafens in unmittelbarer Nähe von Wohnbebauung und Kleingärten

Variante 4: Umfahrung des Flughafengeländes, kürzeres Trogbauwerk unter Inanspruchnahme/Abriss von Wohnhäusern und Kleingärten.

Außerdem wurde auf Wunsch der Verwaltung zunächst eine zusätzliche Variante⁴ geprüft, die bei näherer Betrachtung jedoch gegenüber den anderen weder unter verkehrli-

² Die Planunterlagen für den Neubau des Bauabschnittes 2/2 der Bundesautobahn A 281 wurden am 7.4.09 festgestellt

³ Skizzen der vier Prüfvarianten in Anlage 1

chen noch sonstigen Aspekten wesentliche Vorteile aufwies und daher nicht weiter verfolgt wurde.

In einer Pressemitteilung vom 16.2.09 wurden die Prüfvarianten der Öffentlichkeit vorgestellt.

In etwa zeitgleich hat die Bremische Bürgerschaft am 19.2.09⁵ den Senat gebeten, die Planungen für die B 6 n (BA5) zügig voranzutreiben. Im Übrigen wurde eine Planung erwartet, die eine Trassenführung mit größtmöglicher Entfernung von der Wohnbebauung vorsieht. Zu prüfen seien insbesondere eine Unterquerung der Flughafen-Start-/Landebahn sowie alternative Tunnellösungen bzw. gedeckelte Troglösungen.

6. Sensitivitätsanalyse/Bewertungsmatrix

Auf der Grundlage des Leitfadens für die Planungsentscheidung „Einschnitt oder Tunnel“ des Bundesministeriums für Verkehr wurde eine detaillierte Sensitivitätsanalyse⁶ zur Beurteilung der vier Prüfvarianten erarbeitet. Diese enthält über 250 Teilziele in den fünf Zielfeldern

- Verkehr und Sicherheit
- Raumordnung und Städtebau
- Natur und Umwelt
- Technik/Realisierung
- Kosten

Dabei waren eine Fülle von Detailfragen zu erörtern und zu beurteilen, z.B.

- die Entlastungswirkung für die vorhandenen Straßen und Knotenpunkte
- die Lage zur Bebauung, Flächeninanspruchnahme von Wohn- und Mischgebieten sowie Kleingärten
- Aspekte der Flugsicherheit, einschließlich der Bauphase
- naturräumliche Gegebenheiten
- Schutzgut Mensch (Lärm, Luftschadstoffe)
- Bauverfahrensrisiken und Baugrundverhältnisse
- Investitions- und Unterhaltungskosten

Jedes einzelne Teilziel wurde entsprechend der jeweiligen Zielerreichung innerhalb einer fünfstufigen Skala mit einem (bei schlechter) bis fünf Punkten (bei sehr guter Zielerreichung) auf der Basis von Fachgutachten bewertet und in der Bewertungsmatrix⁷ erfasst. Zu dem hierzu von der GPV vorgelegten Entwurf wurden von den Mitgliedern des Runden Tisches zahlreiche Anregungen gegeben und Nachfragen gestellt, die entweder, z.T. nach Rücksprache mit den Fachgutachtern, erledigt oder einvernehmlich als Änderungen bzw. Ergänzungen – wie aus der Endfassung ersichtlich - aufgenommen wurden.

⁴ wie Variante 4, jedoch mit Anbindung an vorhandenen Knotenpunkt Neuenlander Straße/Kattenturmer Heerstraße und zusätzlicher Inanspruchnahme von Wohn- und Gewerbegrundstücken

⁵ Bremische Bürgerschaft/Landtag Drucksache 17/693, Plenarprotokoll 17/38

⁶ dazu im einzelnen: GPV, BAB A 281 (B 6 n), Bauabschnitt 5 (Bereich Bremen), Variantenvergleich – Sensitivitätsanalyse zur Variantenuntersuchung/Vorplanung

⁷ s. Anlage 2

In einigen Detailfragen wurden von Beiräten und Bürgerinitiativen Positionen eingebracht, die ihrer Überzeugung nach zu einem noch sehr viel deutlicheren Ergebnis zugunsten der Varianten 1 und 2 geführt hätten. Außerdem haben Bürgerinitiativen und Beiräte deutlich gemacht, dass sie der Prüfung der Variante 4 lediglich aus planungsrechtlichen Erwägungen heraus zugestimmt haben: Ihrer Meinung nach ist diese Variante für die Anwohner untragbar und entspricht nicht den politischen Vorgaben.

Zu folgenden Punkten konnte am Runden Tisch kein Konsens hergestellt werden:

- Zu Ziff. 1.2.1.1. (Verkehrssicherheit/Begreifbarkeit, Unfallrisiko) befürworten die Bürgerinitiativen eine bessere Bewertung der Variante 2, da mit Wegfall der Auffahrt in Huckelriede ein möglicher Konfliktpunkt auf der A 281 entfalle. Die Variante 2 schaffe eine direkte, bessere Verbindung mit dem Stadtstraßennetz, da der Verkehr in Richtung Arster Zubringer ohnehin nur ein Ziel in den nahe liegenden Stadtteilen haben könne.
Außerdem schlägt der Beirat Neustadt hierzu eine Bewertung der Varianten 3 und 4 mit jeweils höchstens 3 Punkten vor.
- Zu dem Zielfeld 3 (Natur und Umwelt) kritisieren Beiräte und Bürgerinitiativen, dass nicht die Gesamtlärmbelastungen, sondern lediglich die Mehrbelastungen durch die geplante neue Trasse in die Untersuchungsergebnisse einfließen. Hier seien die gesetzlichen Vorschriften kein ausreichender Schutz für die betroffenen Anwohner, es sollten vielmehr Summenpegel-Betrachtungen angestellt werden.
- Nach Auffassung der Bürgerinitiativen ist das Schutzgut Mensch/Gesundheit insgesamt zu gering bewertet.
- Die Bürgerinitiativen bemängeln, dass das eigenständige Zielfeld Technik/Realisierung fast im Verhältnis 1:1 das Zielfeld Kosten bestimme. Damit würden gleiche Sachverhalte im Prinzip doppelt berücksichtigt und bewertet. Damit dominierten diese beiden Zielfelder, die nur für die Bauphase von Bedeutung seien, unangemessen stark die nachhaltigen Zielfelder Verkehr/Sicherheit, Raumordnung und Städtebau sowie Natur und Umwelt. Mittel- und langfristige Kostenvorteile würden nicht ausreichend berücksichtigt. Vorgeschlagen wird die Durchführung einer Wirtschaftlichkeitsberechnung als Nutzen-Kosten-Analyse.

Die Auswirkungen von Erdschwingungen/Körperschall sollen auf Anregung aus dem Beirat Obervieland noch in der weitergehenden Planung näher untersucht und berücksichtigt werden.

Die Bürgerinitiativen geben ihrer Erwartung Ausdruck, dass im Linienbestimmungsverfahren Lösungen gefunden werden, Eingriffe in Wohneigentum zu vermeiden.

7. Ergebnis

Nach intensiver Arbeit und dem Ergebnis der Bewertungsmatrix und ihrer Auswertung folgend haben sich die Teilnehmer des Runden Tisches in ihrer Sitzung am 15.6.09 einstimmig für die Variante 1 als Bremer Vorzugsvariante entschieden.

Diese Variante entspricht den gesetzten Zielen - trotz der hohen Kosten - insgesamt am besten. Sie bietet v.a. folgende Vorteile:

- größte Entlastungseffekte für den Verkehr in der Stadt
- Zeit- und Kostenersparnis für den überregionalen Verkehr und den Verkehr aus dem Umland
- beste Variante bezüglich der Verkehrssicherheit
- städtebauverträglichste Variante

- beste Variante in Bezug auf Schutzgut Mensch (Lärm, Luftschadstoffe)
- schonendster Umgang mit Tieren und Biotopen
- geringste Flächeninanspruchnahme

In einer Pressekonferenz⁸ wurde diese Variante am 16.6.09 dem Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa mit der Bitte überreicht, diese als Bremer Vorzugsvariante dem Bund als Vorhabensträger vorzuschlagen.

8. Fazit und Dank

Die Moderatoren bedanken sich herzlich bei allen Beteiligten für die engagierte und konstruktive Mitarbeit an der Lösung eines vielfältig schwierigen Problems der Verkehrsplanung. Wir haben mit großem Respekt erlebt, wie sich alle Beteiligten in die außerordentlich komplexe Planungsmaterie eingearbeitet und darüber hinaus ihre persönlichen und fachlichen Kompetenzen in die Arbeit am Runden Tisch eingebracht haben.

Wir danken dem Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa und seinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und der GPV, in Sonderheit Herrn Jörn Kück, dass sie sich für eine Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern geöffnet und mit großer Geduld und Mühe und bemerkenswertem Aufwand all die Fragen, Einwände und Anregungen der anderen Beteiligten am Runden Tisch abgearbeitet haben. All das ist für Verwaltungen nicht selbstverständlich und auch in Bremen durchaus (leider) nicht üblich.

Wir bedanken uns gleichermaßen bei den Beiräten und Ortsamtsleitern Neustadt und Obervieland, die ihre genaue, z.T. langjährige Kenntnis der örtlichen Lebensbedingungen eingebracht und als demokratisch gewählte Interessenvertreter nicht nur die Belange ihres Stadtteils und seiner BewohnerInnen vertreten, sondern auch übergeordnete Aspekte in ihre Abwägung einbezogen haben.

Und wir danken schließlich den Vertretern der Bürgerinitiativen, die eindrucksvoll deutlich gemacht haben, dass auch Laien in einer derart komplizierten Materie sachverständig und konstruktiv mitarbeiten können, und die den Verlauf und das Ergebnis der Debatte wesentlich mit geprägt haben.

Insgesamt darf man bei dem Runden Tisch A 281/B 6 n von einem gelungenen Beispiel von Bürgerbeteiligung bei einem wichtigen Planungsvorhaben sprechen. Aufgrund der gesammelten Erfahrungen ist dieser Runde Tisch ein Vorbild für kommende Planverfahren mit stark konkurrierenden Interessenlagen.

Bremen, den 12. August 2009

(Czichon)

(Dr. Hoppensack)

Anlagen: 1. Skizzen der 4 Prüfvarianten

2. Tabellen Bewertungsmatrix, Gewichtungskombinationen und Auswertung
(Anlagen zur Sensitivitätsanalyse)

⁸ s. Presseerklärung vom 16.6.09

Anlage 1:

Skizzen zu den vier Prüfvarianten

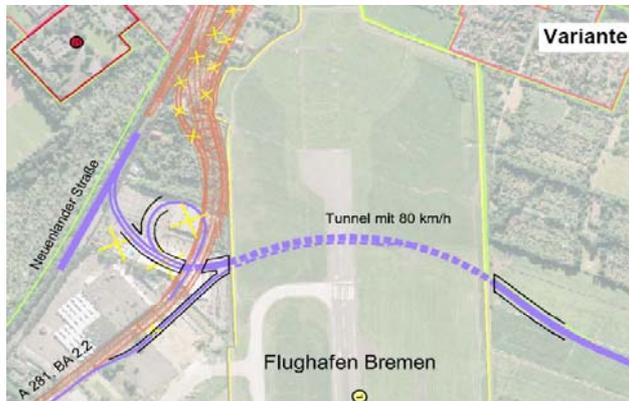
Variante 1:

Untertunnelung der Start-/Landebahn mit Verknüpfungspunkt nahe Hornbach-Gelände



Variante 2:

wie 1, mit direkter Anbindung an die Neuenlander Straße in Höhe Hornbach



Variante 3:

Umfahrung der Start-/Landebahn und Querung der Flughafen-Befeuerungsanlagen entlang der östlichen Flughafengrenze am Rand von Wohn- und Kleingartengebieten



Variante 4:

Umfahrung des Flughafengeländes unter Inanspruchnahme von Wohn- und Kleingartengrundstücken in der Wolfskuhle, ohne Stadtstraßenanschluss



Anlage 2: Gesamtbewertungsmatrix – Tabellen**2.1: Bewertung****A 281 (B 6n), 5.BA Variantenvergleich – Sensitivitätsanalyse Bewertungsmatrix***Stand: 10.08.2009*

	Bewertung der Zielfelder, Teilzielfelder, Ziele	Teilwert	Variante I	Variante II	Variante III	Variante IV
1	Verkehr und Sicherheit					
1.1	Verkehrsqualität	60,0%	2,72	1,88	1,34	1,34
1.1.1	<u>Bauzustand</u>					
1.1.1.1	Verkehrsqualität im Bereich der vorhandenen Knotenpunkte	2,0%	4	3	1	1
1.1.1.2	Verkehrsqualität der vorhandenen Autobahn (Anzahl Fahrstreifen)	2,0%	5	5	1	1
1.1.1.3	Verkehrsqualität angrenzender Stadtstraßen	2,0%	5	5	1	1
1.1.2	<u>Endzustand</u>					
1.1.2.1	Verkehrsqualität im Bereich der neuen Knotenpunkte	10,0%	4	2	4	4
1.1.2.2	Verkehrsqualität der A 281 (B 6n), BA 5	10,0%	4	4	4	4
1.1.2.3	Verkehrsqualität angrenzender Stadtstraßen und vorhandener Knotenpunkte (Entlastungswirkung)	30,0%	5	3	1	1
1.1.2.4	Leistungsfähigkeitsreserve A 281 (B 6n), BA 5	2,0%	3	4	5	5
1.1.2.5	Leistungsfähigkeitsreserve der neuen Knotenpunkte	2,0%	4	2	4	4
1.2	Verkehrssicherheit und Trassierung	40,0%	1,60	1,32	0,91	1,10
1.2.1	<u>Verkehrssicherheit und Trassierung Knotenpunkte</u>					
1.2.1.1	Begreifbarkeit, Trassierungselemente, Unfallrisiko/Konfliktpunkte	15,0%	4	2	4	4
1.2.1.2	Einflüsse (Behinderungen/Sperrungen) durch Wartung und Unterhaltung	2,0%	3	4	4	4
1.2.2	<u>Verkehrssicherheit und Trassierung Strecke/Tunnel</u>					
1.2.2.1	Begreifbarkeit, Trassierungselemente, Unfallrisiko/Konfliktpunkte	15,0%	5	5	1	1
1.2.2.2	Fluchtweglänge	2,5%	3	3	1	4
1.2.2.3	Erreichbarkeit von Unfallorten	2,5%	2	2	1	3
1.2.2.4	Einflüsse (Behinderungen/Sperrungen) durch Wartung und Unterhaltung	3,0%	2	2	1	3
	Summe Zielfeld Verkehr und Sicherheit	100,0%	4,32	3,20	2,25	2,44

2	Raumordnung und Städtebau									
2.1	Raumordnung	15,0%		0,75		0,60		0,30		0,30
2.1.1	Raumerschließung und Verbindungsfunktion	15,0%	5		4		2		2	
2.2	Städtebau	85,0%		4,03		3,74		3,21		1,03
<u>2.2.1</u>	<u>Bauzustand</u>									
2.2.1.1	Flächeninanspruchnahme von Wohn-/Mischgebieten und Kleingärten	4,0%	5		5		4		1	
2.2.1.2	Beeinflussung Gewerbe- und Industriestandorte	2,0%	4		4		5		5	
<u>2.2.2</u>	<u>Endzustand</u>									
2.2.2.1	Räumliche Lage, Lage zur Bebauung	20,0%	5		4		3		1	
2.2.2.2	Flächeninanspruchnahme von Wohn-/Mischgebieten und Kleingärten	15,0%	4		5		5		1	
2.2.2.3	Beeinflussung Gewerbe- und Industriestandorte	5,0%	4		4		3		3	
2.2.2.4	Beeinträchtigung des Orts- und Landschaftsbildes (Trennwirkung, ingenieurtechnische Maßnahmen, Höhenentwicklung der Knotenpunkte, Über- und Unterführung des Querverkehrs der Hauptstrecke, Schallschutzeinrichtungen)	15,0%	5		4		4		1	
2.2.2.5	Wegeverbindungen des städtischen Netzes	5,0%	5		4		4		1	
2.2.2.6	Auswirkung auf Wohnqualität	15,0%	5		5		3		1	
2.2.2.7	Auswirkungen auf die Nutzung der Kleingärten	4,0%	5		4		5		1	
	Summe Zielfeld Raumordnung und Städtebau	100,0%		4,78		4,34		3,51		1,33

3	Natur und Umwelt								
3.1	Bauzustand	13,0%		0,49		0,41		0,25	0,23
3.1.1	Schutzgut Mensch einschl. menschlicher Gesundheit: Baustellenbetrieb (Lärm, Staub, Luftschadstoffe)	5,0%	4		4		2		1
3.1.2	Schutzgut Landschaft: Landschaftsbild/Landschaftserleben	2,0%	4		4		2		1
3.1.3	Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt: baubedingte Flächeninanspruchnahme und Baustellenbetrieb	2,5%	4		3		1		1
3.1.4	Schutzgut Boden: Eingriffe in Bodenhaushalt, kontaminierte Böden	1,0%	5		2		1		4
3.1.5	Schutzgut Wasser: Eingriffe in Oberflächengewässer, Grundwasserhaushalt	1,0%	3		1		2		4
3.1.6	Schutzgut Klima/Luft	0,5%	4		2		3		2
3.1.7	Kulturgüter und sonstige Sachgüter	1,0%	1		1		4		4
3.2	Endzustand	75,0%		3,03		2,93		2,03	1,05
3.2.1	Schutzgut Mensch einschl. menschlicher Gesundheit: Schall, Luftschadstoffe (Gesundheit)	20,0%	5		4		2		1
3.2.2	Schutzgut Landschaft: Landschaftsbild/Landschaftserleben, landschaftsgerechte Straßenraumgestaltung	7,5%	3		3		3		1
3.2.3	Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt								
3.2.3.1	Tiere (Vögel, Amphibien, Libellen, Fledermäuse)	10,0%	5		5		2		1
3.2.3.2	Biotoptypen, Gräben, RL-Pflanzen	10,0%	4		5		2		1
3.2.4	Schutzgut Boden: Flächeninanspruchnahme/Versiegelung	5,0%	3		3		4		3
3.2.5	Schutzgut Wasser								
3.2.5.1	Eingriffe in Oberflächengewässer	5,0%	3		2		4		1
3.2.5.2	Eingriffe in den Grundwasserhaushalt	5,0%	4		4		4		4
3.2.6	Schutzgut Klima/Luft	5,0%	2		3		4		1
3.2.7	Kulturgüter und sonstige Sachgüter	2,5%	5		5		3		1
3.2.8	Sekundärwirkung								
3.2.8.1	Eingriff in landwirtschaftliche Nutzflächen	2,5%	3		3		3		3
3.2.8.2	Flächen für Ausgleich und Ersatz	2,5%	4		4		2		1
3.3	Natura 2000 /Artenschutz / Schutzgebiete	12,0%		0,38		0,38		0,33	0,33
3.3.1	Eingriffe ins FFH-Gebiet "Bremische Ochtum"	4,0%	4		4		4		4
3.3.2	besonderer Artenschutz	5,0%	2		2		1		1
3.3.3	Eingriffe ins Naturschutzgebiet "Kladdinger Wiesen"	3,0%	4		4		4		4
	Summe Zielfeld Natur und Umwelt	100,0%		3,90		3,71		2,61	1,61

4	Technik/Realisierung								
4.1	Strecke/Knotenpunkte	15,0%		0,53		0,45		0,48	0,38
4.1.1	Baugrundrisiko und Grundwasser	2,5%	2		2		2		2
4.1.2	Bauzeit/Bauablauf	7,5%	5		4		3		1
4.1.3	Massenbilanz Böden/Aufwand Erdbewegungen	5,0%	2		2		4		5
4.2	Ingenieurbauwerke	60,0%		1,13		1,13		2,18	2,65
4.2.1	Auswirkungen durch Erschütterungen	2,5%	4		4		2		1
4.2.2	Baugrundrisiko und Grundwasser	12,5%	2		2		4		5
4.2.3	Bauzeit/Bauablauf	12,5%	1		1		2		5
4.2.4	Bauverfahrensrisiken	20,0%	2		2		5		5
4.2.5	Abhängigkeit des Bauverfahren von äußeren Einflüssen (Witterung, Hochwasser, Platzbedarf, Höhenbeschränkungen, Beschränkungen durch ILS, Nachtbauweise)	12,5%	2		2		3		3
4.3	Luftverkehr/Flughafen	25,0%		0,95		0,95		0,70	0,90
4.3.1	Nutzungseinschränkungen der Start- und Landebahn	5,0%	4		4		4		4
4.3.2	Beschränkungen der Flugbetriebszeiten	5,0%	3		3		4		5
4.3.3	Beschränkung der funktechnischen Anlagen (ILS-Betriebstufen, Radaranlage)	5,0%	4		4		2		3
4.3.4	Abschaltung des ILS	10,0%	4		4		2		3
	Summe Zielfeld Technik/Realisierung	100,0%		2,60		2,53		3,35	3,93
5	Kosten	100,0%		1,10		1,25		3,60	4,80
5.1	Investitionskosten	75,0%	1		1		4		5
5.2	Betriebs- und Unterhaltungskosten	15,0%	1		2		2		5
5.3	Baukostenrisiko	10,0%	2		2		3		3
	Summe Zielfeld Kosten	100,0%		1,10		1,25		3,60	4,80
	Summe der ungewichteten Zielfeld-Bewertungen			16,69		15,02		15,32	14,10

2.2: Bewertungsmatrix – Wichtung

Stand: 10.08.2009

	Gewichtung					
	Verkehr und Sicherheit	Raumordnung und Städtebau	Natur und Umwelt	Technik / Realisierung	Kosten	Summe
ungewichtet	1	1	1	1	1	5
Variante I	4,32	4,78	3,90	2,60	1,10	16,69
Variante II	3,20	4,34	3,71	2,53	1,25	15,02
Variante III	2,25	3,51	2,61	3,35	3,60	15,32
Variante IV	2,44	1,33	1,61	3,93	4,80	14,10
gleiche Wichtung	20,00%	20,00%	20,00%	20,00%	20,00%	100,00%
Variante I	0,86	0,96	0,78	0,52	0,22	3,34
Variante II	0,64	0,87	0,74	0,51	0,25	3,00
Variante III	0,45	0,70	0,52	0,67	0,72	3,06
Variante IV	0,49	0,27	0,32	0,79	0,96	2,82
Verkehr und Sicherheit	40,00%	15,00%	15,00%	15,00%	15,00%	100,00%
Variante I	1,73	0,72	0,58	0,39	0,17	3,58
Variante II	1,28	0,65	0,56	0,38	0,19	3,05
Variante III	0,90	0,53	0,39	0,50	0,54	2,86
Variante IV	0,97	0,20	0,24	0,59	0,72	2,72
Raumordnung und Städtebau	15,00%	40,00%	15,00%	15,00%	15,00%	100,00%
Variante I	0,65	1,91	0,58	0,39	0,17	3,70
Variante II	0,48	1,74	0,56	0,38	0,19	3,34
Variante III	0,34	1,40	0,39	0,50	0,54	3,17
Variante IV	0,37	0,53	0,24	0,59	0,72	2,45
Natur und Umwelt	15,00%	15,00%	40,00%	15,00%	15,00%	100,00%
Variante I	0,65	0,72	1,56	0,39	0,17	3,48
Variante II	0,48	0,65	1,48	0,38	0,19	3,18
Variante III	0,34	0,53	1,04	0,50	0,54	2,95
Variante IV	0,37	0,20	0,64	0,59	0,72	2,52
Technik/Realisierung	15,00%	15,00%	15,00%	40,00%	15,00%	100,00%
Variante I	0,65	0,72	0,58	1,04	0,17	3,15
Variante II	0,48	0,65	0,56	1,01	0,19	2,88
Variante III	0,34	0,53	0,39	1,34	0,54	3,13
Variante IV	0,37	0,20	0,24	1,57	0,72	3,10
Kosten	15,00%	15,00%	15,00%	15,00%	40,00%	100,00%
Variante I	0,65	0,72	0,58	0,39	0,44	2,78
Variante II	0,48	0,65	0,56	0,38	0,50	2,57
Variante III	0,34	0,53	0,39	0,50	1,44	3,20
Variante IV	0,37	0,20	0,24	0,59	1,92	3,31

2.3: Bewertungsmatrix – Auswertung

Stand: 10.08.2009

Gewichtungs- verteilung	gleiche Gewichtung	Verkehr und Sicherheit	Raumordnung und Städtebau	Natur und Umwelt	Technik/ Realisierung	Kosten
Verkehr und Sicherheit	20,00%	40,00%	15,00%	15,00%	15,00%	15,00%
Raumordnung und Städtebau	20,00%	15,00%	40,00%	15,00%	15,00%	15,00%
Natur und Umwelt	20,00%	15,00%	15,00%	40,00%	15,00%	15,00%
Technik/Realisierung	20,00%	15,00%	15,00%	15,00%	40,00%	15,00%
Kosten	20,00%	15,00%	15,00%	15,00%	15,00%	40,00%

Gewichtungs- ergebnis	gleiche Gewichtung	Verkehr und Sicherheit	Raumordnung und Städtebau	Natur und Umwelt	Technik/ Realisierung	Kosten
Variante I	3,34	3,58	3,70	3,48	3,15	2,78
Variante II	3,00	3,05	3,34	3,18	2,88	2,57
Variante III	3,06	2,86	3,17	2,95	3,13	3,20
Variante IV	2,82	2,72	2,45	2,52	3,10	3,31

