

Ergebnisprotokoll

der **7. Sitzung** des Runden Tisches der BAB A 281, Bauabschnitt 2/2
am **02.03.2011** um 17.00 Uhr beim
Senator f. Umwelt, Bau, Verkehr und Europa
Ansgaritorsaal, Wegesende 23, 28195 Bremen

Teilnehmer: Siehe Anwesenheitsliste
Moderatoren: Frau Annemarie Czichon
Herr Dr. Hans-Christoph Hoppensack
Protokollführerin: Frau Daniela Bugl

Die von den Moderatoren vorgeschlagene **Tagesordnung**

1. Protokolle der 5. und 6. Sitzung
2. Aktuelles
3. Stellungnahme zum Bericht des Senators
4. Anmerkungen zu den BVerwG-Urteilen
5. Fortsetzung der Debatte zur Vorauswahl von Prüfvarianten
6. Verschiedenes

wurde einvernehmlich beschlossen.

1. Protokoll

a. Protokoll der 5. Sitzung (16.02.11)

Es lagen keine Änderungswünsche vor. Das Protokoll wurde genehmigt und zur Veröffentlichung freigegeben

b. Protokoll der 6. Sitzung (22.02.11)

Das Protokoll wurde mit einigen auf Anregung der Bln und des Ortsamtes Obervieland eingebrachten Änderungen einvernehmlich genehmigt und zur Veröffentlichung freigegeben.

2. Aktuelles: keine Wortmeldungen

3. Stellungnahmen zum Bericht von Senator Dr. Loske

Herr Breeger trug für die BIn eine umfangreiche Stellungnahme vor, die anschließend allen Mitgliedern des RT ausgehändigt wurde¹.

Vor der weiteren Beratung wurde auf Antrag der Vertreter von SUBVE eine 10-minütige Auszeit gewährt. Danach baten die Moderatoren darum, sich auf grundsätzliche Anmerkungen zu beschränken und im Übrigen die Debatte bei der Variantenauswahl unter TOP 5 zu nutzen.

Ohne die BI-Stellungnahme abschließend zu diskutieren, wurden noch folgende Punkte erörtert:

- Es müsse geprüft werden, ob der Zubringer Arsten auch den gesamten Verkehr, der den fertiggestellten BA 2/2 nutze, aufnehmen könne.
- Es sei gegenüber dem Bund ein falsches Signal, wenn der RT weiterhin die aus Sicht des Bundes derzeit nicht finanzierbare Variante „B6n und BA 2/2 zusammen“ weiter prüfe.
- Um den auch in der Geschäftsordnung beschlossenen Zeitrahmen einhalten zu können, sei es sinnvoll, wenn der RT nicht mehr als 2 bis 3 Varianten prüfe.
- Sollte bei der Realisierung der B6n nicht die bereits entwickelte Vorzugsvariante (unter der Start – und Landebahn des Flughafens) umgesetzt werden können, fordern die BIn, auf die B6n gänzlich zu verzichten und aus der Bundesfernstraßenplanung zu streichen.
- Der Vertreter des SUBVE erläuterte, dass – anders als in der BI-Stellungnahme² dargestellt - die Finanzierung für den BA 2/2 nicht mit der B6n vermischt werden dürfe, weil beide Projekte unterschiedlich eingestuft seien und finanziert würden. Mittel für die B6n stünden gar nicht zur Verfügung. Deshalb könne man die Realisierung beider Vorhaben nur getrennt voneinander betrachten.
- Die Formulierung in der BI-Stellungnahme, nach der das BMVBS nunmehr die Finanzierung des Tunnels vor Huckelriede anbiete³, wurde von den Moderatoren dahingehend präzisiert, dass der Bund bisher eine Prüfung der Finanzierung zugesagt habe.
- Die Vertreter der GVZ Entwicklungsgesellschaft und der Handelskammer plädierten, nachdem das Urteil des BVerwGs vorliege und Senator Dr. Loske die Rahmenbedingungen aus Sicht des Bundes dargestellt habe, nunmehr für eine zielorientierte Zusammenarbeit am RT, gerichtet auf eine schnelle, wirtschaftliche und finanzierbare Lösung, und forderten alle Beteiligten am RT auf, sich um eine unverzügliche und schnelle Einigung zu bemühen.

¹ s. Anlage 1

² Ziff. 7 der BI-Stellungnahme

³ Ziff. 10 der BI-Stellungnahme

4. Anmerkungen zu den BVerwG-Urteilen

Die schriftlichen Urteilsbegründungen des Bundesverwaltungsgerichts wurden am 24.02.11 an die Mitglieder des RT versandt. Dazu stellte Frau Czichon eine erste Einschätzung für die Arbeit des RTs vor⁴.

Herr Breeger wies für die BI darauf hin, dass RA Dr. Reich ebenfalls eine Stellungnahme erarbeitet hat. RA Dr. Reich betone außerdem die durch die BVerwG-Urteile bestätigte Verpflichtung zur Variantenprüfung und die grundlegende Steuerungsfunktion des Flächennutzungsplans. Die DEGES wird in einer der kommenden Sitzungen die zeitlichen Auswirkungen für die Realisierung der zu betrachtenden Varianten darstellen.

Im Übrigen verständigten sich die Mitglieder des RTs darauf, die Urteilsbegründungen jetzt nicht weiter zu diskutieren, sondern gegebenenfalls bei der Bewertung einzelner Kriterien zu berücksichtigen.

5. Fortsetzung der Debatte zur Vorauswahl von Prüfvarianten

Die Moderatoren wiesen eingangs darauf hin, dass die weitere Debatte nunmehr von den neuen Rahmenbedingungen auf Grund des Berichts von Senator Dr. Loske und der Begründungen der BVerwG-Urteile bestimmt sei. Deshalb dürften die 3 Übergangsvarianten aus der weiteren Prüfung ausscheiden. Letzterem stimmte der RT zu.

Zu einer von den Bln neu und zusätzlich ins Verfahren eingebrachten Variante⁵ (die in etwa der bisherigen Ü 3-Variante entspricht) wurde von Seiten des DEGES darauf hingewiesen, dass diese die zwingenden technischen Anforderungen hinsichtlich der Radien für eine Autobahn keinesfalls erfüllen könne. Deshalb verständigte sich der RT darauf, diese Variante nicht weiter zu verfolgen.

Die folgende Debatte darüber, ob die übrigen Varianten in die engere Prüfung genommen werden sollten, führte zu folgendem Ergebnis:

Variante Null: ist bei der Abwägung stets zu berücksichtigen

Variante 1 und 2: . nicht weiter verfolgen.

Variante 3: weiter verfolgen: nur BI

Auf Nachfrage der BI erklärt die DEGES zur Variante 4, dass das bestehende Bauwerk (ca. 125m Tunnel und 225m Trog) um einen Tunnel von ca. 400 Metern und einen aufsteigenden Trog von ca. 200 Metern verlängert wird.

Variante 4: weiter verfolgen: alle

Variante 5: weiter verfolgen: SUBVE, SWH, GVZ und Handelskammer

⁴ s. Anlage 2

⁵ Trassenführung ohne Inanspruchnahme des Metro-Geländes, Verschwenkung auf die Neuenlander Str. über das Hornbachgelände, s. Anlage 3

Varianten 6: nicht weiterverfolgen. In diesem Zusammenhang wurde festgestellt, dass bei allen in Frage kommenden Varianten Übergabepunkte für eine B6n vorzusehen seien.

Variante 7: wurde von den Bln zurückgezogen

Varianten 8 und 9: Eine Mehrheit der Beteiligten sprach sich dafür aus, diese Varianten nicht weiterzuverfolgen. Die BI kündigten an, sich zu diesen Varianten erst in der nächsten Sitzung zu äußern.

Die GVZ-Vertreter schlugen vor, im Rahmen eines Prüfauftrages klären zu lassen, wie auf der einen Seite die Erfüllung der planungsrechtlichen Auflagen für die Übergabepunkte und eventuellen Variantendarstellungen der B6n in Verbindung mit dem Bauabschnitt 2.2 sicher gestellt und auf der anderen Seite die Realisierung der „Bremer Vorzugsvariante“ festgeschrieben werden kann.

6. Verschiedenes

a) Grundstückskauf- bzw. -tausch

Ein Vertreter des Senators für Wirtschaft und Häfen teilte den Beteiligten am RT mit, dass in der kommenden Sitzung des Haushalts- und Finanzausschusses Bremen die notwendigen Schritte für den Grundstücksflächentausch bei EADS/Airbus und die Grundstückskäufe bei Theseus (Hornbach) und Opel Bergmann in Gestalt einer Vorfinanzierung einleiten werde.

b) Alternativer Tagungsraum für den RT

Sollte im Zuge der weiteren Sitzungen ein größerer Raum als der Ansgaritorsaal benötigt werden, besteht die Möglichkeit, im Gebäude Kwadrat an der Wilhelm Kaisen Brücke größere Räumlichkeiten anzumieten.

c) Arbeitsgruppen

Die Moderatoren regten an bis zur nächsten Sitzung darüber nachzudenken, ob zur Intensivierung und Beschleunigung der Arbeit am RT (ähnlich wie am RT zur B6n) eine Arbeitsgruppe eingerichtet werden solle. Der Auftrag an die Arbeitsgruppe werde vom RT definiert. Die Ergebnisse würden dem RT vorgetragen und seien von ihm zu bewerten.

Nächste Sitzung

- Die **8. Sitzung** findet am **10.03.2011 von 17 bis 19.30 Uhr** im Ansgaritorsaal statt,

Die Sitzung wurde um 19:45 Uhr geschlossen.

Anlage 1 (zu TOP 3): Stellungnahme der Bln zum Bericht von Senator Dr. Loske

Vereinigung der Bürgerinitiativen Obervieland/Huckelriede für eine menschengerechte A 281

Anschrift:

Norbert Breeger
Kohlhöfenerweg 26
28277 Bremen
Tel.: 0421 / 8728908

Sprecher:

Norbert Breeger
Jens Körber
Internet: www.a281-menschengerecht.de
E-Mail: A281@arcor.de

Runder Tisch am 2.3.2011: Stellungnahme der Bürgerinitiativen zu den Erklärungen von Senator Loske vom 22.2.2011

1. Mit dem Autobahnring A 281 werden zwei Hauptziele verfolgt:

- Der überregionale Verkehr und der Verkehr aus dem Bremer Umland sollen schneller und kostengünstiger geführt werden, insbesondere zu den Bremischen Wirtschaftszentren
- Wohngebiete sollen durch einen Autobahnring um Bremen herum vom Verkehr und den damit verbundenen Belastungen entlastet werden.

Der Senat hat mit diesen Zielsetzungen 1995 beschlossen, im Bremer Süden eine A-Variante zu verwirklichen, die vorsieht, den Autobahnring von der Neuenlander Straße aus unter dem Flughafen hindurch zur A 1 nach Brinkum zu schließen.

Dieses Konzept ist auch heute noch richtig.

2. Da es in den 90er Jahren keine Verständigung mit Niedersachsen gab und auch umweltrechtliche Probleme befürchtet wurden, beschloss der Senat, vorübergehend nur einen Teil der A-Variante zu realisieren und die A 281 mit dem Bauabschnitt 2.2 zunächst an den Zubringer Arsten anzuschließen. Die verkehrlichen und städtebaulichen Begründungen für die A-Variante zur A 1 nach Brinkum wurden damit nicht aufgegeben.

3. Im Herbst 2007 signalisierte das Bundesverkehrsministerium nach Interventionen aus Niedersachsen, den inzwischen in den weiteren Bedarf mit Planungsrecht degradierten Bauabschnitt 5 früher als gedacht zu finanzieren. Wir haben unter diesen veränderten Vorzeichen gefordert, zu den alten Plänen zurückzukehren, alle Kraft auf die schnelle Schließung des Autobahnringes zur A 1 nach Brinkum zu konzentrieren und auf die Notlösung Bauabschnitt 2.2 zum Zubringer Arsten so weit wie möglich zu verzichten.

4. Der Bauabschnitt 2.1 sah in der Planfeststellung eine vierspurige Auf- und Abfahrt zur Neuenlander Straße vor. Damit hätte es bereits seit Januar 2008 einen fließenden und kreuzungsfreien vierspurigen Verkehr zum Zubringer Arsten geben können, auch und insbesondere für den Verkehr zu den bremischen Wirtschaftszentren. Gebaut wurde jedoch nur eine zweispurige Abfahrt. Die dadurch erzeugten Probleme für die Verkehrsteilnehmer und die Anwohner sind täglich auf und an der Neuenlander Straße und der Georg-Wulf-Straße zu erleben.

5. Nach Aussagen von Senator Loske hat für das Bundesverkehrsministerium höchste Priorität, die A 281 mit dem Bauabschnitt 2.2 bis an den Zubringer Arsten zu bauen. Das Bundesverkehrsministerium verabschiedet sich damit von der Ursprungskonzeption eines Autobahnringes um Bremen herum und dem Ziel, Zeit- und Kostenvorteile für den Verkehr aus dem Süden aus Richtung Osnabrück und aus dem Bremer Umland zu schaffen. Der Bauabschnitt 2.2 vom Neuenlander Ring bis zum Zubringer Arsten bringt im Vergleich zur Realisierung des vollen BA 2.1 einen maximalen Zeitgewinn von 35 Sekunden. Der Bund ist offensichtlich bereit, dafür 80 Millionen € auszugeben.

6. Geradezu absurd ist die Begründung, der Bauabschnitt 2.2 sei Voraussetzung für die Suche nach einem Investor für den Seehäuser Tunnel. Mit der vierspurigen Auf- und Abfahrt über den Neuenlander Ring können kurzfristig funktionierende und gesicherte Rahmenbedingungen geschaffen werden. Für den Bauabschnitt 2.2 wird ein langwieriges Planfeststellungsänderungsverfahren notwendig und es ist mit massiven Behinderungen während der Bauphase zu rechnen. In wie vielen Jahren der Bauabschnitt 2.2 fertig sein wird, bleibt zu klären.

Das Bundesverwaltungsgericht fordert zu prüfen, ob für die Übergangszeit bis zur Realisierung des 5. Bauabschnitts der Verkehr, wie im Planfeststellungsbeschluss für den BA 2.1 vorgesehen, weiter über die Neuenlander Str. geführt werden kann. Es formuliert daher in der Urteilsbegründung, dass bei der Abwägung der Varianten des BA 2.2 auch die Null-Variante, also die Nichtrealisierung des Projektes, einbezogen werden muss.

(Fortsetzung Stellungnahme BI, TOP 3)

7. Eine Fertigstellung der B6n zur A 1 nach Brinkum sei frühestens 2020 zu erwarten, erklärte das BMVBS laut Senator Loske. Die Bremer Vorzugsvariante mit kalkulierten Kosten von 270 Mio. € werde der Bund auf keinen Fall finanzieren, sondern nur die kostengünstigste Variante für 120 Mio. € am Flughafen vorbei und damit durch das Wohn- und Kleingartengebiet Wolfskuhle. Er sei allerdings bereit zu prüfen, ob er Mehrkosten für einen Tunnel vor Huckelriede im Verlauf des Bauabschnitts 2.2 in Höhe von 20 Mio. € übernehmen könne. Damit stünden für beide Bauabschnitte insgesamt 220 Mio. € zur Verfügung. Damit ließe sich unter Berücksichtigung von realistischen Einsparmöglichkeiten auch der Tunnel unter dem Flughafen hindurch nach Brinkum finanzieren. Über eine eventuell zeitlich gestreckte Finanzierung bzw. Zwischenfinanzierung wäre mit dem Bund zu verhandeln.

8. Wir erwarten, dass am Runden Tisch weiterhin auch Varianten geprüft werden, die unter Verzicht auf einen separaten Bauabschnitt 2.2 die Schließung des Autobahnringes nach Brinkum vorsehen. Sie sind ergebnisoffen zu bewerten. Dabei müssen selbstverständlich auch die Finanzierungsmöglichkeiten und die zeitlichen Perspektiven berücksichtigt werden. Sollten diese Varianten in der inhaltlichen Bewertung am Besten abschneiden, ist noch einmal mit dem Bund zu verhandeln. Falls sich auch danach keine absehbare Möglichkeiten der Realisierung ergeben, muss das politische, rechtliche und planerische Konsequenzen haben.

9. Für uns ist nur ein Bauabschnitt 5 / eine B6n vom Hornbach-Gelände aus, abseits der Wohnbebauung und unter dem Flughafen hindurch akzeptabel, wie er in der vom Runden Tisch einmütig ermittelten Bremer Vorzugsvariante vorgesehen ist. Daraus ergibt sich für diesen Runden Tisch zwingend die Festlegung eines Übergabepunktes BA 2.2/B6n auf dem Hornbach-Gelände. Jede andere Trasse richtet mehr Schaden als Nutzen an und darf nicht allein deshalb gebaut werden, weil das Geld dafür reicht. Wir erwarten von Senat und Bürgerschaft dazu verbindliche Beschlüsse. Wenn keine menschen- und verkehrsgerechte B6n möglich sein sollte, so ist sie aus dem Bundesverkehrswegeplan zu streichen. Die Menschen in der Wolfskuhle brauchen Klarheit und Sicherheit für die Zukunft ihrer Siedlung und für ihre Lebensperspektiven.

10. Bei einem Verzicht auf die Schließung des Autobahnringes zur A 1 nach Brinkum ist der Bauabschnitt 2.2 so zu planen und zu bauen, dass er einen optimalen Schutz für die Menschen in den benachbarten Wohngebieten schafft. Wir begrüßen daher das Angebot des BMVBS, jetzt doch noch einen Tunnel vor Huckelriede zu finanzieren. Die im Entwurf der modifizierten Südvariante vorgesehene Verlängerung des vorhandenen Trogbauwerkes um 400 Meter als Tunnel bzw. gedeckelter Trog bildet die Untergrenze für eine akzeptable Lösung. Wir erwarten aus inhaltlichen und rechtlichen Gründen, dass zusätzliche Verlaufsvarianten mit Tunnel vor Huckelriede in die Prüfung aufgenommen werden. Weiter weisen wir darauf hin, dass sowohl der Verzicht auf die Querspange als auch der Bau des Tunnels schon Anfang 2008 Ergebnis des 1. Runden Tisches hätten sein können, wenn das nicht aus angeblichen Verfahrensgründen und mit vordergründigen Kostenargumenten verhindert worden wäre.

11. Die Familien Plate und Wähmann haben mit erheblichem persönlichen und finanziellen Risiko erfolgreich vor dem Bundesverwaltungsgericht gegen ihre Enteignung geklagt. Sie leiden schon seit Jahrzehnten unter Planungsunsicherheit und Existenzbedrohung. Es ist nicht nur rechtlich geboten sondern auch eine Frage des menschlichen Respekts, keine Varianten mehr zu planen, die weiterhin die Inanspruchnahme ihrer Häuser und Grundstücke vorsehen.

12. Die Menschen in der Kattenturmer Heerstraße haben gehofft, mit dem Bau des 5. Bauabschnitts bzw. der B 6n endlich eine überfällige Verkehrsentslastung zu erhalten. Umso mehr sind im Zusammenhang mit dem Bauabschnitt 2.2 alle baulichen und verkehrslenkenden Maßnahmen zu nutzen, um den Verkehr direkt auf den Zubringer Arsten und die Autobahn zu führen. Wir bezweifeln, dass tatsächlich ein Ausbau der Kreuzung Neuenlander Str./Kattenturmer Heerstraße notwendig ist.

13. Mit dem Bauabschnitt 2.2 und ohne B6n wird es mehr Verkehr auf dem Zubringer Arsten geben. Die Anwohner benötigen deshalb die Schaffung eines lückenlosen Lärmschutzes in der Nähe der Wohngebiete. Darüber hinaus ist zu prüfen, ob das Autobahnkreuz Arsten dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen gewachsen ist.

Bremen, 2.3.2011

Anlage 2 (zu TOP 4):**Zu den Urteilsbegründungen des BVerwG¹ -****erste Einschätzungen für die Arbeit des RT:**

- Eine getrennte Planung von BA 2/2 und B6n ist rechtlich zulässig².
- Bei der Planung des BA 2/2 sind jedoch die Rückwirkungen zu ermitteln und zu bewerten, die sich aus der Realisierung der verschiedenen denkbaren Anschlussmöglichkeiten (der B6n an BA2/2) im Hinblick auf die in dem planfestgestellten Teilabschnitt betroffenen öffentlichen und privaten Belange ergeben³.
- In die Variantenprüfung ist auch eine Trassenführung einzubeziehen, die eine Verschonung des Hofgebäudes von Plate vorsieht⁴.
- Für die erforderliche Abwägung im Zusammenhang mit dem Kreuzungsbereich Neuenlander Str./Kattenturmer Heerstr. sind die diskutierten verkehrslenkenden Maßnahmen für die Kattenturmer Heerstr. mit zu prüfen, ggfls. erforderliche Planungsgrundlagen noch beizubringen⁵.
- Zum planerischen Ergebnis nimmt das BVerwG inhaltlich nicht Stellung; es stellt vielmehr wesentliche – jedoch heilbare – Verfahrensfehler, insbesondere Abwägungsmängel, bei der Planfeststellung fest.

Zur Herstellung von Rechtssicherheit ist

- außer für die Nordvariante für alle Varianten eine Änderung des FNPs durch die Stadtbürgerschaft erforderlich
- bei allen Varianten ein Planfeststellungsbeschluss unter Beachtung der im Urteil benannten Abwägungserfordernisse zu erstellen

cz/hch 01.03.11

¹ BVerwG 9 A 13.09 i.S. Plate u.a., BVerwG 9 A 14.09 i.S. Wähmann

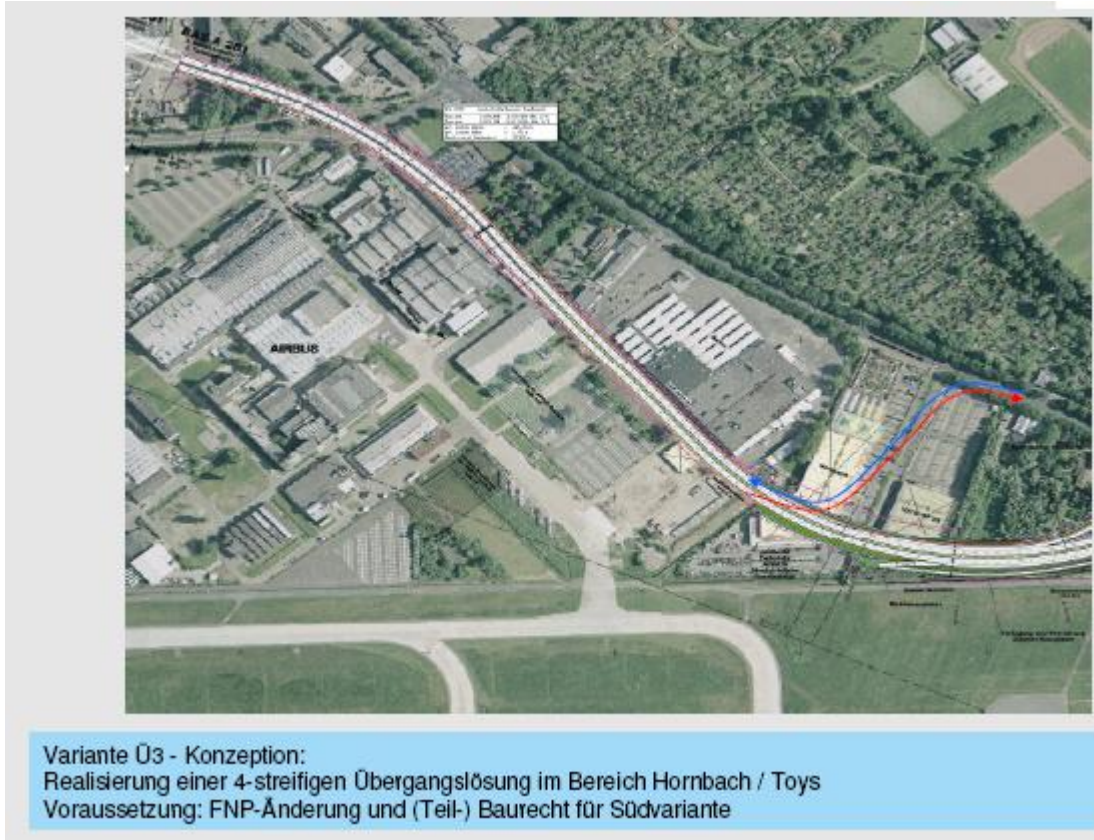
² Ziff. 68 ff. Plate-Entscheidung = Ziff. 65 ff. Wähmann-E.

³ Ziff. 70 Plate-E. = Ziff. 67 Wähmann-E.

⁴ Ziff. 82 Plate-E (keine Entsprechung in der Wähmann-E.)

⁵ Ziff. 71 Plate-E = Ziff. 68 Wähmann-E.

Anlage 3 (zu TOP 5): Darstellung der neuen BI-Variante – Skizzen: DEGES



Idee ↑ (die Trassenführung östlich der Verschwenkung entfällt)

Skizze einer richtlinienkonformen Realisierung des Trassenverlaufs mit kleinstmöglichen Radien ↓

