

Fachausschüsse: Bau und Umwelt + Verkehr

Niederschrift

über die 1. öffentliche gemeinsame Sitzung
am Mittwoch, 05. September 2012 um 18:30 Uhr
im Bürgerhaus Gemeinschaftszentrum Obervieland (BGO), Alfred-Faust-Str. 4

Anwesende: Ausschussmitglieder laut Anwesenheitsliste (Anlage 1), Hr. Kück (Deges), Fr. Lockemann (ASV), Mitglieder von Bürgerinitiativen sowie interessierte Bürgerinnen und Bürger

Entschuldigt: Hr. Sebastian, Hr. Wilkens, Hr. Schmidt

Hr. Funck begrüßt die Anwesenden und eröffnet die Sitzung.

TOP 1 Genehmigung der Tagesordnung

Hr. Funck teilt mit, dass aktuell ein Bürgerantrag der Bürgerinitiative Kattenturmer Heerstraße zum dortigen Straßenzug eingegangen sei. Es biete sich an, diesen gleich auf der heutigen Fachausschusssitzung zu behandeln. Das Gremium schlägt die Aufnahme als neuen TOP 5 der Tagesordnung vor. Die weitere Reihung der TOP wird entsprechend angepasst. Die Tagesordnung wird mit dieser Änderung einstimmig genehmigt.

TOP 2 A 281, BA 2.2

Erarbeitung einer Beschlussempfehlung für die Beiratssitzung am 11.09.2012

Hr. Kück stellt den aktuellen Planungsstand der A 281, BA 2.2 anhand einer Bildschirmpräsentation vor (Anlage 2).

Anschließend werden Hr. Kück aus dem Gremium und von den Zuschauern folgende Fragen gestellt:

- Führen die Planungen der A 281, BA 2.2 zu einer Lärmmehrbelastung im Bereich der Wolfskuhle von rund 3 dB (A)?

Hr. Kück führt aus, dass diese Zahlen aus einer Gesamtberechnung stammen, die auch eine mögliche Verkehrszunahme bzw. eine veränderte Verkehrszusammensetzung auf der Kattenturmer Heerstraße als Folge des Autobahnbaus berücksichtigt hat.

Die Autobahn selbst könne sich vor dem Hintergrund der Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) rechnerisch nur auf das direkte Umfeld beziehen. Davon sei der Bereich der Wolfskuhle nicht betroffen.

- Der Bund leistet einen Anteil von 3,8 Mio € für ein Bauwerk, das die Führung einer künftigen B6n durch die Wolfskuhle ermöglicht. Werden hiermit möglicherweise Entscheidungen vorweggenommen?

Hr. Kück erläutert, dass es im Rahmen der Planungen immer das erklärte Ziel gewesen sei, für alle Autobahnvarianten den Anschluss einer B6n zu ermöglichen. Bei der Variante 4 Süd wäre dies aber möglicherweise für den Fall einer Umfahrung des Flughafens wegen des geplanten kurzen Trogbauwerkes aus Flugsicherheitsgründen ausgeschlossen gewesen. Daher musste das Trogbauwerk entsprechend verlängert werden, um auch die Option der Umfahrungsvariante für die Zukunft offen zu halten.

- Wäre eine Lärmschutzwand hin zur Wolfskuhle wirkungslos?

Hr. Kück macht deutlich, dass gutachterlich kein aktiver Lärmschutz in Richtung der Kattenturmer Heerstraße notwendig sei. Die Autobahn kann ihre Wirkung nach BImSchV nur im Bereich der Huckelriede entfalten.

- Werden darüber hinaus Maßnahmen ergriffen, um die Kattenturmer Heerstraße nachhaltig vor Mehrbelastungen zu schützen?

Hr. Kück erklärt, dass sich die Luftbelastungen prognostiziert nicht erhöhen werden. Für den Schutz vor möglichen verkehrlichen Mehrbelastungen müsse an die senatorische Behörde bzw. das Amt für Straßen und Verkehr verwiesen werden.

- Wie weit sind die Gespräche zwischen Bremen und Niedersachsen zum Bau einer B6n gediehen?

Hr. Kück teilt mit, dass Bremen nach einer Absprache der Länder die Federführung innehat. Die Zusammenarbeit ist derzeit nicht sehr intensiv, da das Thema für Bremen nicht vordringlich sei. Durch die Änderung des Flächennutzungsplanes in der Gemeinde Stuhr könnte sich dies zukünftig aber möglicherweise ändern.

- Der Zeitgewinn durch den Bau des Abschnitts 2.2 der A 281 beträgt im Vergleich zum Status Quo rein rechnerisch lediglich eine Minute. Reicht dies als verkehrliche Begründung für den Bau dieses Abschnitts aus?

Hr. Kück stellt fest, dass der ausschließliche Fokus auf den reinen Fahrzeitgewinn in diesem Abschnitt nicht ausreicht. Der Vorteil ergebe sich auch durch eine nachhaltige Entlastung des Bremer Kreuzes im Zuge der A1.

- Wie vertragen sich die Planungen zur A 281 mit dem Betrieb des Bremer Flughafens?

Hr. Kück erklärt, dass Flugsicherheitsaspekte im Rahmen der Planung, soweit dies möglich war, berücksichtigt worden seien. Dies gelte ausnahmslos für alle in den Planungen enthaltenen Teilaspekte.

Hr. Breeger und Hr. Körber als Vertreter der Vereinigten Bürgerinitiativen für eine menschengerechte A 281 sind der Ansicht, dass die Variante 4 Süd modifiziert negativere Auswirkungen auf den Bereich der Wolfskuhle habe als die ursprüngliche, am Runden Tisch zur A 281, beschlossene Variante 4 Süd. Daneben werde man jede Variante zum BA 2.2 ablehnen, wenn nicht gleichzeitig die Garantie erbracht werde, auf eine Führung der B6n am Flughafen vorbei zu verzichten.

Im Anschluss an die Diskussion teilt Hr. Funck mit, dass zwei Anträge (B90/Die Grünen und SPD/CDU) zum TOP vorliegen.

Diese werden von Hr. Munier und Hr. Peters vorgestellt (**Anlagen 3 und 4**).

Hr. Munier fragt, ob es noch Möglichkeiten gebe, beide Anträge eventuell zu einem zu vereinigen.

Hr. Sachs sieht derzeit keine Möglichkeit, noch eine vollständige Übereinstimmung zu erreichen.

Hr. Peters macht deutlich, dass es sich lediglich um eine Beschlussempfehlung für die Beiratssitzung handele. Der Beirat könne letztendlich auch abweichend davon entscheiden.

Hr. Funck lässt zunächst über den weitergehenden Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen abstimmen.

Abstimmungsergebnis: 4 Ja-Stimmen, 10 Nein-Stimmen

Anschließend lässt er über den gemeinsamen Antrag von SPD/CDU abstimmen.

Abstimmungsergebnis: 10 Ja-Stimmen, 4 Nein-Stimmen

TOP 3 Verkehrsentwicklungsplan Bremen

Erarbeitung einer Beschlussempfehlung für die Beiratssitzung am 11.09.2012

Hr. Munier erläutert, dass es bislang keinen Verkehrsentwicklungsplan in Bremen gegeben habe.

Nun solle einer aufgestellt werden, der die Veränderungen im Verkehrsverhalten und neue gesellschaftliche und räumliche Rahmenbedingungen berücksichtige. Dabei gelte es innerhalb des Verfahrens möglichst viele Stellen zu beteiligen. Bislang haben dazu zwei Bürgerforen stattgefunden, im Herbst 2012 sollen Regionalkonferenzen der Beiräte folgen.

Stadtteilrelevante Konkretisierungen könnten dann in den Beirats- bzw. Fachausschusssitzungen thematisiert werden.

Vor diesem Hintergrund habe die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen einen Antrag für eine Beschlussempfehlung erarbeitet.

Hr. Munier stellt diesen Antrag vor (**Anlage 5**).

Hr. Sachs schlägt vor, das Wort „viel“ im ersten Absatz des Antrages zu streichen.

Der Antragsteller übernimmt diese Änderung.

Hr. Markus schlägt vor, den letzten Absatz des Antragstextes zu streichen, da Öffentlichkeit im Beirat ständig hergestellt werde. Dies brauche daher nicht gesondert erwähnt zu werden.

Der Antragsteller möchte diesen Absatz dennoch im Antrag belassen.

Hr. Funck lässt zunächst über die Streichung des letzten Absatzes im Antragstext abstimmen.

Abstimmungsergebnis: 9 Ja-Stimmen, 4 Nein-Stimmen, 1 Enthaltung

Anschließend lässt Hr. Funck über den Antrag mit den entsprechenden Änderungen abstimmen.

Abstimmungsergebnis: Einstimmige Zustimmung (14 Ja-Stimmen)

TOP 4 Genehmigung der Niederschriften Fachausschuss Bau und Umwelt vom 22.05.2012 und Verkehr vom 04.07.2012

Die Niederschriften werden jeweils einstimmig von den Fachausschüssen genehmigt.

TOP 5 Bürgerantrag der Bürgerinitiative Kattenturmer Heerstraße

Hr. Funck teilt mit, dass der Bürgerantrag folgende Forderungen enthalte:

- Aufstellung des Radardisplays des Beirates Obervieland in der Kattenturmer Heerstraße
- Aufstellung zweier zusätzlicher Verkehrsschilder 30 km/h (je eines für Richtung und Gegenrichtung) zwischen Kattenescher Weg und Theodor-Billroth-Straße)
- Anbringung von Zusatzschildern mit dem Hinweis „Lärmschutz“ an den Verkehrsschildern 30 km/h in der Kattenturmer Heerstraße

Alle Maßnahmen sollen die Akzeptanz der Anordnung eines 30 km/h-Streckengebotes im Straßenzug steigern.

Der Bürgerinitiative wird mitgeteilt, dass eine Aufstellung des Radardisplays bereits geplant sei und kurzfristig umgesetzt werde.

Zu den anderen Forderungen schlägt Hr. Funck vor, diese zur Prüfung an das Amt für Straßen und Verkehr (ASV) zu übermitteln.

Fr. Hey bittet darum, in diesem Zusammenhang auch prüfen zu lassen, ob das 50 km/h-Schild vor dem Kattenescher Weg weiter in Richtung Landesgrenze versetzt werden könne.

Das Gremium stimmt der Prüfung durch das ASV einstimmig zu.

TOP 6 Verschiedenes

Keine Themen

Ende der Sitzung: 21:00 Uhr

Bremen, 10.09.2012



Sitzungsleitung



Protokollführung



Ausschusssprecher



Ausschusssprecher

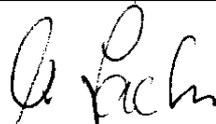
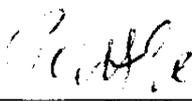
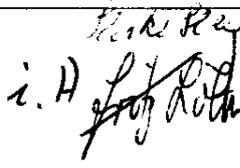
Ortsamt Obervieland

Beirat Obervieland

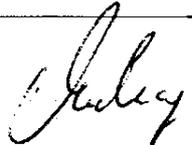
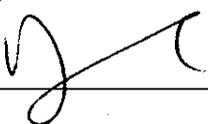
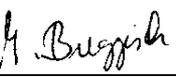
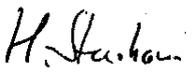
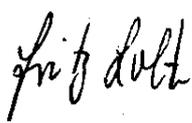
Abrechnung der 1. gemeinsamen und öffentlichen Sitzung der Fachausschüsse „Bau und Umwelt“ und „Verkehr“

am 05.09.2012

Sitzungsdauer 18.30 Uhr - Uhr

Name	Unterschrift	Teilnahme von:	Teilnahme bis:
Peters, Erich Kästnerstr. 11		18:30	
Sachs, Volkhard Karl-Marx-Str. 136		18:30	
Becker, Gesine Kattenescher Weg 52 A		18:30	
Frese, Michael Pfarrfeldsweg 32		18:30	
Wilkens, Peter Engelkestr. 41		18:30	
<small>Sören Böhrens, Vertretung</small>			
Plottke, Bruno Georg-Strube-Str. 2 (Sachkundiger Bürger)		18:30	
Sebastian, Dieter <small>G. Wiedner</small> Emanuel-Backhaus-Str. 19 (Sachkundiger Bürger)		18:30	
Fabian, Roman Im Arster Felde 4 (Entsandter gem. § 23(5) Beirätegesetz)	 <small>in A. Prof. Roth</small>	18:30	
Scharff, Elke Dulonweg 45 (Entsandte gem. § 23 (5) Beirätegesetz)		18:30	

Sitzungsgeld gesamt: €
Bremen,

Name	Unterschrift	Teilnahme von:	Teilnahme bis:
Munier, Hans-Jürgen Donnerstedter Weg 60		18:30	
Sager, Klaus Wecholder Str. 28		18:30	
Markus, Stefan Arsterdamm 48		18:31	
Stehmeier, Ewald In der Laake 34		18:30	
Schmidt, Johannes Kugel Herman-Hesse-Weg 22 (Sachkundiger Bürger)	Schmidt, Sabine 	18:30	
Buggisch, Michael Auf dem Beginenlande 59 (Sachkundiger Bürger)		18:30	
Sturhann, Hartmut Bahlumer Weg 5 (Sachkundiger Bürger)		18:30 Uhr	
Bolte, Fritz Karl-Marx-Str. 156 (Entsandter gem. § 23(5) Beirätegesetz)			
Scharff, Elke Dulonweg 43 (Entsante gem. § 23(5) Beirätegesetz)			

Autobahneckverbindung A 281 BA 2/2

Variante 4SÜD / Variante 4SÜD modifiziert

Ortsamt Obervieland

- Fachausschüsse „Bau und Umwelt“ und „Verkehr“

DEGES



OA Obervieland am 05.09.2012



Autobahneckverbindung A 281 BA 2/2 - Variante 4SÜD

1



DEGES

Inhalt

Erläuterungen zum Vergleich der Varianten 4SÜD / 4SÜD modifiziert:

1. Ausgangslage für Runden Tisch (Variante 4SÜD)
 - Ziele
 - bisherige Vorzugsvariante
2. Modifikation der Variante 4SÜD
 - Notwendigkeit
 - Veränderungen im Vergleich zur bisherigen Variante 4SÜD
3. Vergleich Ausgangslage / Variante 4SÜD / Variante 4SÜD modifiziert
 - Lärmschutz
 - Städtebau
 - Kosten
 - Grunderwerb
 - Bauausführung
4. Zusammenfassung

Runder Tisch:

Zielsetzung

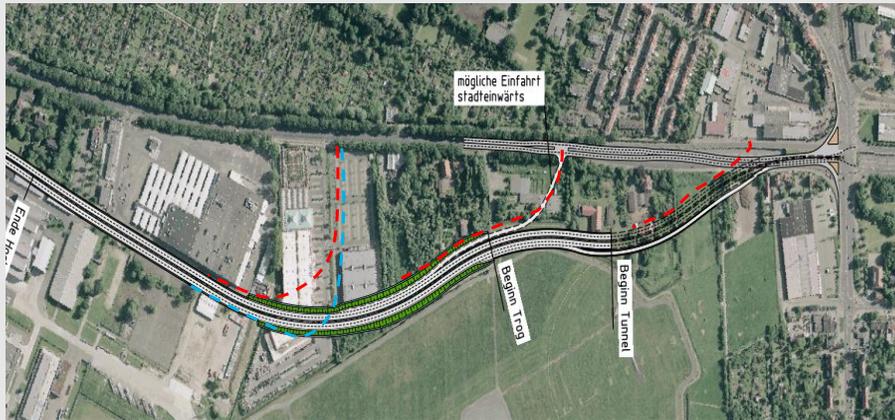
- Erarbeitung eines rechtssicheren Vorschlages
- Prüfung auf gemeinsame Umsetzung des Bauabschnittes 2/2 mit einem anschließenden Projekt B 6n
- anwohnerverträgliche Lösung
- zügige Schließung der Autobahnneckverbindung A 281

→ Erarbeitung von 10 Varianten + 3 Übergangslösungen,
Bewertung über 36 Teilzielfelder mit unterschiedlichen Gewichtungen

Varianten Kriterien	Null-Variante	Variante 4 veränderte Trassenführung	Variante 5 modifizierte PF-Lösung	Variante 8 Verknüpfung BA 2/2 und B6n
Städtebauliche Konsequenzen				
Verkehrliche Beurteilung				
Verzahnung mit B 6n				
Umweltauswirkungen Anwohnerverträglichkeit				
Finanzielle Auswirkungen				
Zeitliche Auswirkungen				
Rechtliche Einschätzung				

Grobe Darstellung der Bewertungsmatrix

Runder Tisch Ergebnis: Variante 4SÜD



OA Obervieland am 05.09.2012

Autobahnneckverbindung A 281 BA 2/2 - Variante 4SÜD

5

Wesentliche Vorzüge der Variante 4SÜD:

- Auf die Querspange kann verzichtet werden
- Mit Variante 4Süd wird der sogenannte Monsterknoten komplett entschärft (Verlauf der Neuenlander Straße in heutiger Höhenlage)
- Neuenlander Str. wird massiv vom Verkehr entlastet und kann zu 2-streifiger Stadtstraße zurückgebaut werden
- Reduzierung des Eingriffes in privates Eigentum
- Verringerung der Lärm- und Schadstoffbelastungen für die Anwohner in Huckelriede
- geringe Auswirkungen durch bauzeitliche Eingriffe in den vorhandenen Verkehrsraum
- Realisierungsmöglichkeit der „Bremer Vorzugsvariante B 6n“ gegeben

Konsequenzen:

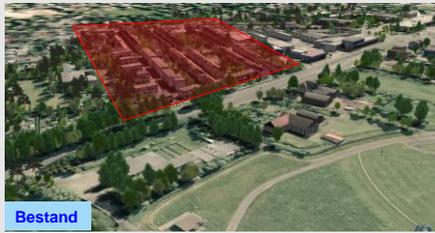
- Zeitliche Verzögerungen
- Mehrinvestitionen ca. 27 Mio. EUR

Noch offen ist die Lage der Autobahnzufahrt stadteinwärts

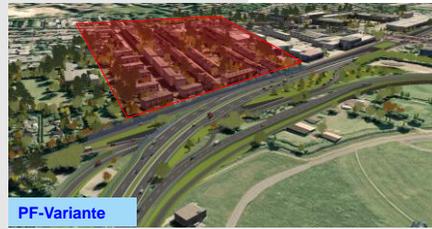
OA Obervieland am 05.09.2012

Autobahnneckverbindung A 281 BA 2/2 - Variante 4SÜD

6



Bestand



PF-Variante



Variante 4SÜD

Wirkungen im Vergleich zur Planfeststellungsvariante:

- Im südlichen Bereich Verbesserungen von 0 bis 3 dB(A)
- im mittleren und nördlichen Bereich Verbesserungen von 1,5 bis 3 dB(A)
- im nördlichen Bereich Kattenturmer Heerstrasse Verbesserungen von 1 bis 2 dB(A)



Bestand



PF-Variante



Variante 4SÜD

Wirkungen des Eingriffes in private Grundstücke im Vergleich zur Planfeststellungsvariante:

- noch zu klären ist die Frage der Autobahnzufahrt stadteinwärts

**Variante 4Süd:**

- Wesentliche Realisierung der Maßnahme abseits von vorhandenen Verkehrsräumen
- bauzeitlich bedingte Umfahrung ca. 1,5 Jahre für einen Teil des Verkehrs der Neuenlander Straße

Inhalt**Erläuterungen zum Vergleich der Varianten 4SÜD / 4SÜD modifiziert:**

1. Ausgangslage für Runden Tisch (Variante 4SÜD)
 - Ziele
 - bisherige Vorzugsvariante
2. Modifikation der Variante 4SÜD
 - Notwendigkeit
 - Veränderungen im Vergleich zur bisherigen Variante 4SÜD
3. Vergleich Ausgangslage / Variante 4SÜD / Variante 4SÜD modifiziert
 - Lärmschutz
 - Städtebau
 - Kosten
 - Grunderwerb
 - Bauausführung
4. Zusammenfassung

Gespräche mit dem BMVBS :

- Vorstellung und zusätzliche Begründungen für die Variante 4SÜD wurden durch das BMVBS für eine haushaltsrechtliche Begründung zur Übernahme von Mehrkosten als nicht ausreichend bewertet

Anforderungen:

- Abgerückte Trassenführung muss erhalten bleiben
- lärmtechnische Wirkung weiterentwickelter Varianten muss vergleichbar (Einhaltung gesetzlicher Grenzwerte) mit Variante 4SÜD sein
- städtebauliche Vorteilhaftigkeit muss erhalten bleiben

Überprüfungen:

- Wirtschaftlichkeit der Planung
- Einsparmöglichkeiten (Vergleich der kapitalisierten Erhaltungsaufwendungen)

Variante 4SÜD modifiziert :



Variante 4SÜD modifiziert :

Was bleibt gleich:

- **Beibehaltung der Trassenlage**
→ städtebauliche Vorteile und Beibehaltung der Entfernung zum Wohngebiet
- **Lärmwirkung gegenüber der Planfeststellungsvariante vergleichbar**

Was ist anders:

- **Tunnellänge wird auf das technisch notwendige Maß reduziert (von vorher ca. 400 m auf 173 m)**
- **Mehrkosten der Variante 4SÜD reduzieren sich auf ca. 14,4 Mio. €**

Was ist noch möglich:

- **durch zusätzliche Lärmschutzeinrichtungen können alle gesetzlichen Grenzwerte vollständig eingehalten werden**
→ verbesserte Wirkung gegenüber der Variante 4SÜD (Runder Tisch)
→ zusätzliche Mehrkosten ca. 1 Mio. € für ergänzenden Lärmschutz
→ „Variante 4SÜD modifiziert Volllärmschutz“

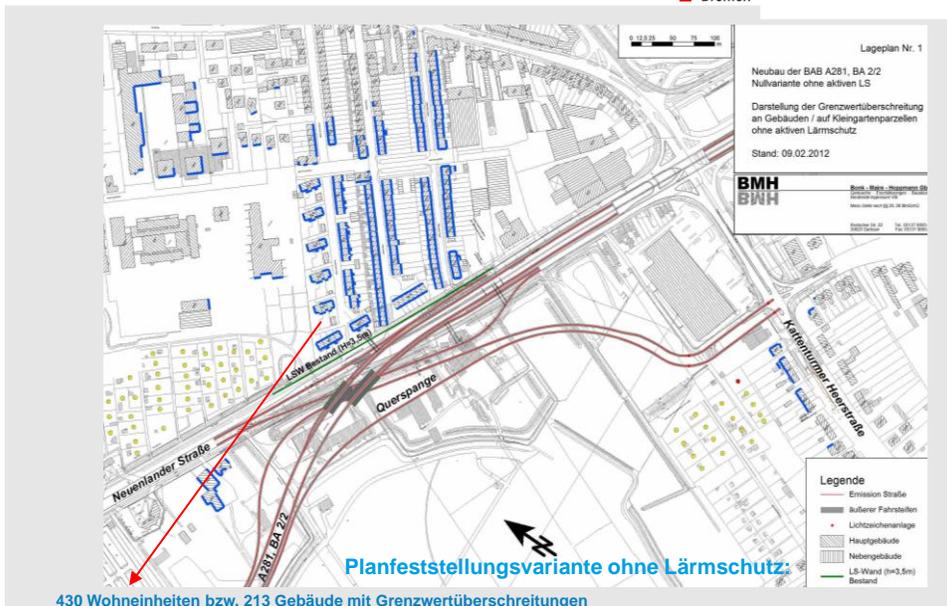
Inhalt

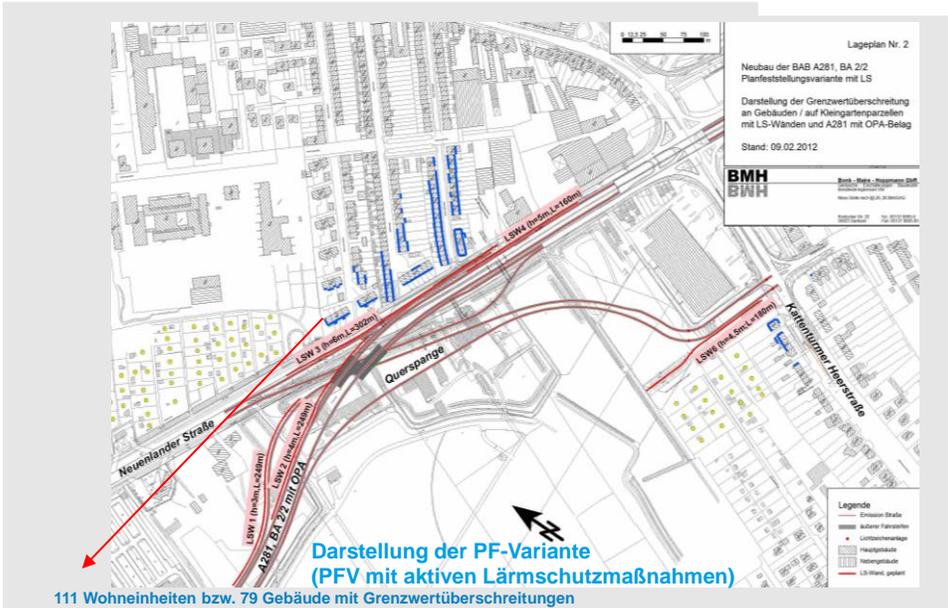
Erläuterungen zum Vergleich der Varianten 4SÜD / 4SÜD modifiziert:

1. Ausgangslage für Runden Tisch (Variante 4SÜD)
Ziele
bisherige Vorzugsvariante
2. Modifikation der Variante 4SÜD
Notwendigkeit
Veränderungen im Vergleich zur bisherigen Variante 4SÜD
3. Vergleich Ausgangslage / Variante 4SÜD / Variante 4SÜD modifiziert
Lärmschutz
Städtebau
Kosten
Grunderwerb
Bauausführung
4. Zusammenfassung

Variante	Betroffene Wohneinheiten	Betroffene Gebäude
PFV ohne Lärmschutz	430	213
PFV	111	79
Variante 4SÜD [407m Tunnel]	28	21
Variante 4SÜD + LSW	0	0
Variante 4SÜD optimiert [173m Tunnel]	131	86
Variante 4SÜD optimiert + LSW	0	0

PFV = Planfeststellungsvariante
LSW = Lärmschutzwände

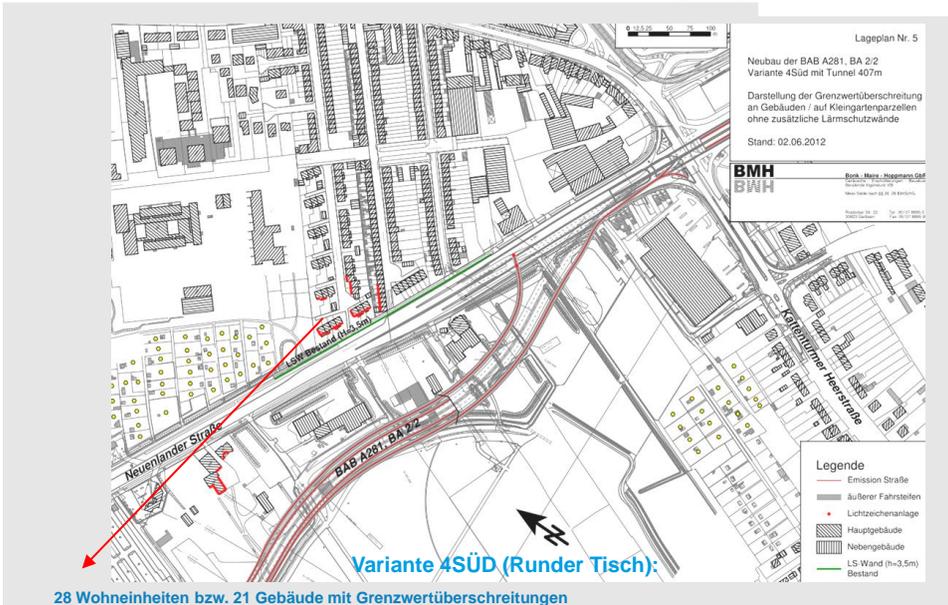




OA Obervieland am 05.09.2012

Autobahnneckverbindung A 281 BA 2/2 - Variante 4SÜD

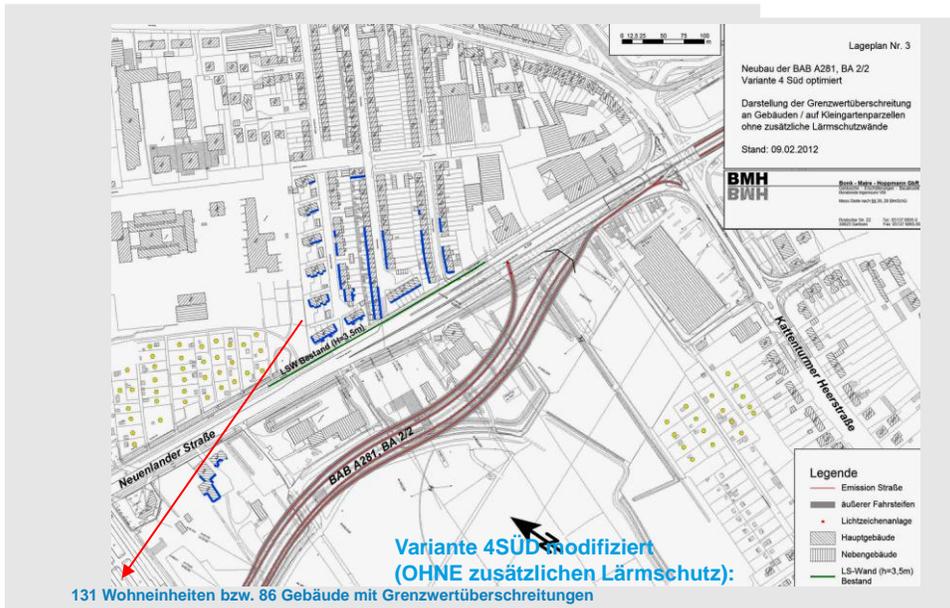
17



OA Obervieland am 05.09.2012

Autobahnneckverbindung A 281 BA 2/2 - Variante 4SÜD

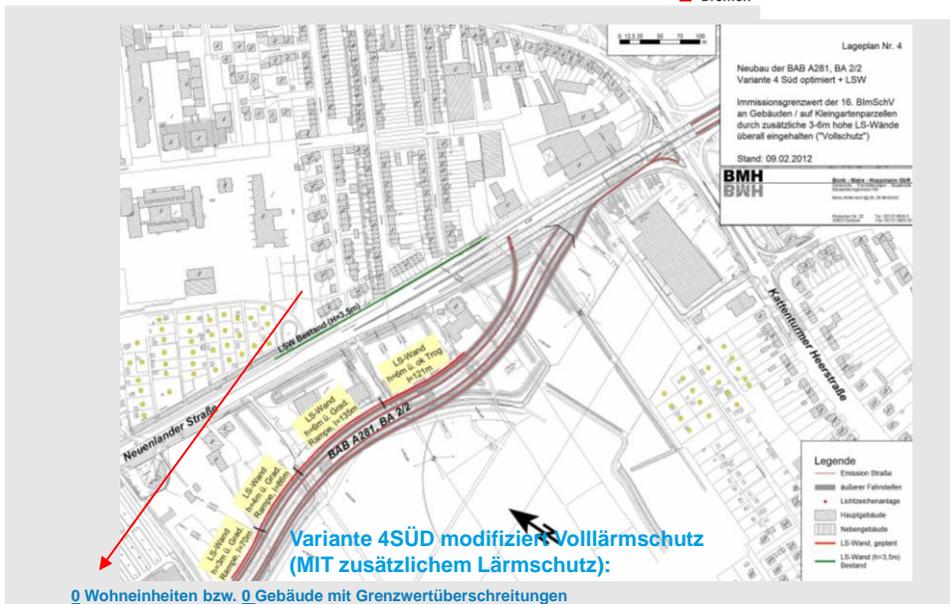
18



OA Obervieland am 05.09.2012

Autobahnneckverbindung A 281 BA 2/2 - Variante 4SÜD

19

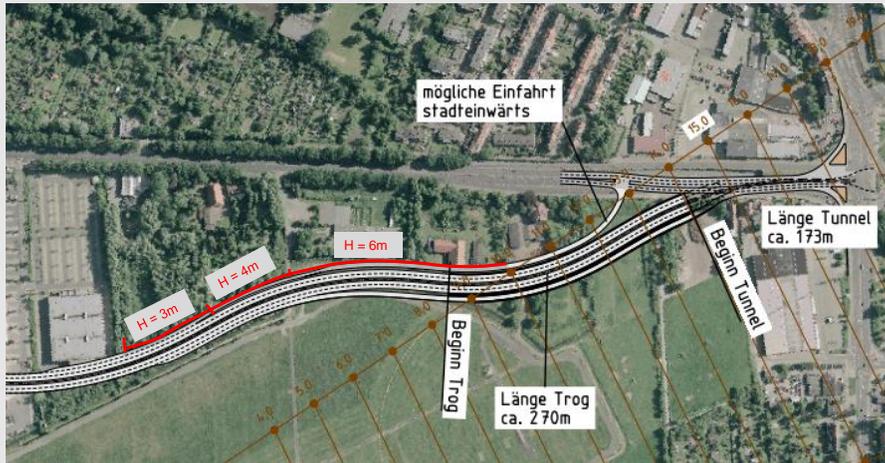


OA Obervieland am 05.09.2012

Autobahnneckverbindung A 281 BA 2/2 - Variante 4SÜD

20

Lageplan Variante 4SÜD modifiziert + LSW:



OA Obervieland am 05.09.2012

Autobahneckverbindung A 281 BA 2/2 - Variante 4SÜD

21



Zusammenfassung der städtebaulichen Vorteilhaftigkeit der Variante 4SÜD / Variante 4SÜD modifiziert

OA Obervieland am 05.09.2012

Autobahneckverbindung A 281 BA 2/2 - Variante 4SÜD

22

Zur erfolgreichen Sanierungsinvestition sind Lösungen für 4 Problembereiche unverzichtbar:

- Umweltsituation Siedlung Valckenburghquartier [1]
- Anschluss Vohnenstraße an Neuenlander Str. (bisher isolierte Lage) [2]
- Verbesserung Eingangssituation und Verminderung Barrierewirkung [3]
- Aufhebung der Barrierewirkung Neuenlander Straße [4]



Auszug aus dem Sanierungskonzept Huckelriede

Städtebauliche Wirkung der Varianten:

Darstellung für ausgewählte Perspektiven



Darstellung des Bestandes



Perspektive: Vogelperspektive

OA Obervieland am 05.09.2012

Autobahnneckverbindung A 281 BA 2/2 - Variante 4SÜD

25

Darstellung der Planfeststellungsvariante



Perspektive: Vogelperspektive

OA Obervieland am 05.09.2012

Autobahnneckverbindung A 281 BA 2/2 - Variante 4SÜD

26

Darstellung der Variante 4SÜD



Perspektive: Vogelperspektive [mit Darstellung alternativer Zufahrt]

OA Obervieland am 05.09.2012

Autobahnneckverbindung A 281 BA 2/2 - Variante 4SÜD

27

Darstellung der Variante 4SÜD modifiziert



Perspektive: Vogelperspektive

OA Obervieland am 05.09.2012

Autobahnneckverbindung A 281 BA 2/2 - Variante 4SÜD

28



Bestand



PF-Variante



Variante 4SÜD



Variante 4SÜD modifiziert

**Inanspruchnahme privater Flächen:
unabhängig von Variante 4SÜD / Variante 4SÜD modifiziert
abhängig von der Frage der Autobahnzufahrt stadteinwärts**

Darstellung des Bestandes



Perspektive 1: Blickrichtung stadteinwärts

Darstellung der Planfeststellungsvariante



Perspektive 1: Blickrichtung stadteinwärts

OA Obervieland am 05.09.2012

Autobahnneckverbindung A 281 BA 2/2 - Variante 4SÜD

31

Darstellung der Variante 4SÜD



Perspektive 1: Blickrichtung stadteinwärts

OA Obervieland am 05.09.2012

Autobahnneckverbindung A 281 BA 2/2 - Variante 4SÜD

32

Darstellung der Variante 4SÜD modifiziert



Perspektive 1: Blickrichtung stadteinwärts

OA Obervieland am 05.09.2012

Autobahnneckverbindung A 281 BA 2/2 - Variante 4SÜD

33

Darstellung des Bestandes



Perspektive 2: Blickrichtung Wohngebiet Huckelriede

OA Obervieland am 05.09.2012

Autobahnneckverbindung A 281 BA 2/2 - Variante 4SÜD

34

Darstellung der Planfeststellungsvariante



Perspektive 2: Blickrichtung Wohngebiet Huckelriede

OA Obervieland am 05.09.2012

Autobahnneckverbindung A 281 BA 2/2 - Variante 4SÜD

35

Darstellung der Variante 4SÜD



Perspektive 2: Blickrichtung Wohngebiet Huckelriede [mit alternativer Zufahrt]

OA Obervieland am 05.09.2012

Autobahnneckverbindung A 281 BA 2/2 - Variante 4SÜD

36

Darstellung der Variante 4SÜD modifiziert



Perspektive 2: Blickrichtung Wohngebiet Huckelriede

OA Obervieland am 05.09.2012

Autobahnneckverbindung A 281 BA 2/2 - Variante 4SÜD

37

Darstellung des Bestandes



Perspektive 3: Blickrichtung stadtauswärts

OA Obervieland am 05.09.2012

Autobahnneckverbindung A 281 BA 2/2 - Variante 4SÜD

38

Darstellung der Planfeststellungsvariante



Perspektive 3: Blickrichtung stadtauswärts

OA Obervieland am 05.09.2012

Autobahnneckverbindung A 281 BA 2/2 - Variante 4SÜD

39

Darstellung der Variante 4SÜD



Perspektive 3: Blickrichtung stadtauswärts

OA Obervieland am 05.09.2012

Autobahnneckverbindung A 281 BA 2/2 - Variante 4SÜD

40

Darstellung der Variante 4SÜD modifiziert



Perspektive 3: Blickrichtung stadtauswärts

städtebauliche Situation:

durch die Visualisierung wurde die deutliche städtebauliche Vorteilhaftigkeit der Variante 4SÜD modifiziert gegenüber der Planfeststellungsvariante dargestellt:

- **Reduzierung der trennenden Wirkung**
→ Gestaltung der Neuenlander Straße als Stadtstraße mit Alleecharakter möglich
- **positive Auswirkungen auf das Sanierungsgebiet Huckelriede**
→ vollumfängliche Unterstützung der Sanierungsziele
- **Reduzierung von schlecht nutzbaren Restflächen**
- **Aufwertung der Einfahrtssituation nach Bremen**

Darstellung der Kostenentwicklung:

Variante	Differenzkosten [Mio. EUR]	Gesamtkosten [Mio. EUR]	Differenz zur Bezugsvariante [Mio. EUR]	Kostenübernahme Bund [Mio. EUR]	Anteil FHB [Mio. EUR]
Genehmigte Kosten PFV [Gesehenvermerk 2006]		77,454			
Kostenerhöhung Variante 4SÜD höhere Investitionskosten	37,5				
Mögliche Einsparungen	-10,4				
Dargestellte Mehrkosten	27,1				
Kostenfortschreibung PFV [Kostenstand 2011 / 2012]	+31,0	108,547			
Bezugsvariante PFV ohne Querspange		106,116			
Variante 4SÜD		131,189	25,073	0,434	24,639
Variante 4SÜD + LSW		131,538	25,422		
Variante 4SÜD modifiziert		120,528	14,412	6,397	8,015
Variante 4SÜD modifiziert + LSW		121,232	15,116	5,990	9,126

OA Obervieland am 05.09.2012

Autobahnneckverbindung A 281 BA 2/2 - Variante 4SÜD

43

**Bauzeitlicher Eingriff: Variante 4SÜD modifiziert wie Variante 4Süd:**

- Wesentliche Realisierung der Maßnahme abseits von vorhandenen Verkehrsräumen
- bauzeitlich bedingte Umfahrung ca. 1,5 Jahre für einen Teil des Verkehrs der Neuenländer Strasse

OA Obervieland am 05.09.2012

Autobahnneckverbindung A 281 BA 2/2 - Variante 4SÜD

44

Inhalt

Erläuterungen zum Vergleich der Varianten 4SÜD / 4SÜD modifiziert:

1. Ausgangslage für Runden Tisch (Variante 4SÜD)
 - Ziele
 - bisherige Vorzugsvariante
2. Modifikation der Variante 4SÜD
 - Notwendigkeit
 - Veränderungen im Vergleich zur bisherigen Variante 4SÜD
3. Vergleich Ausgangslage / Variante 4SÜD / Variante 4SÜD modifiziert
 - Lärmschutz
 - Städtebau
 - Kosten
 - Grunderwerb
 - Bauausführung
4. Zusammenfassung

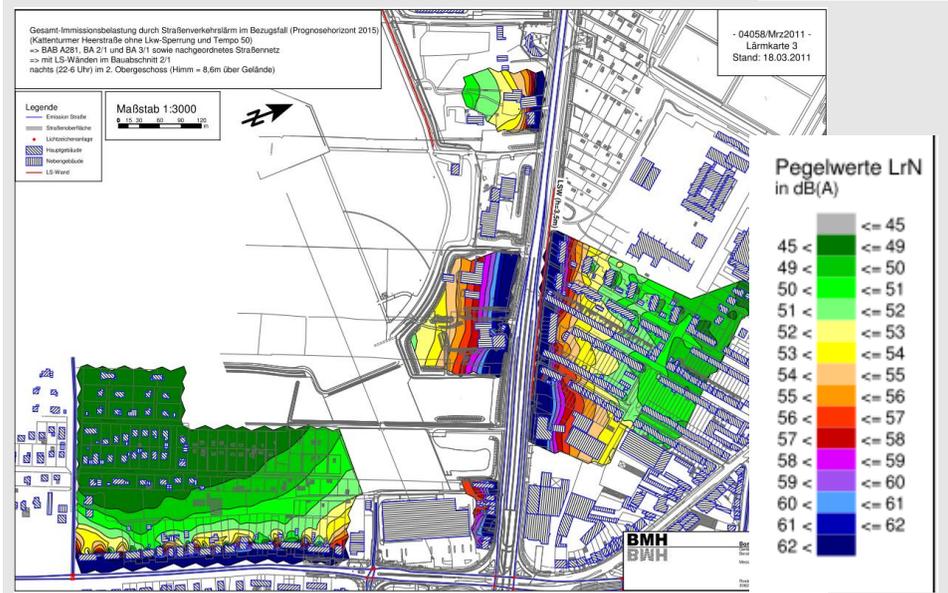
Zusammenfassung:

- aus rein lärmtechnischer Sicht (Kosten/ Nutzen-Verhältnis) schneidet die Planfeststellungsvariante am Besten ab
- die Variante 4SÜD (Runder Tisch) verursacht Mehrkosten von ca. 25 Mio. €
 - davon ist der Bund bereit, ca. 0,5 Mio. € zu übernehmen
 - der Bremer Kostenanteil liegt bei ca. 24,5 Mio. €
 - 28 Wohneinheiten bleiben von Lärmgrenzwertüberschreitungen betroffen
- die Variante 4SÜD modifiziert verursacht Mehrkosten von ca. 14,4 Mio. €
 - davon ist der Bund bereit, ca. 6,4 Mio. € zu übernehmen
 - der Bremer Kostenanteil liegt bei ca. 8,0 Mio. €
 - 131 Wohneinheiten bleiben von Lärmgrenzwertüberschreitungen betroffen
- die Variante 4SÜD modifiziert mit Volllärmschutz verursacht Mehrkosten von ca. 15,1 Mio. € bei Einhaltung aller gesetzlichen Grenzwerte
 - davon ist der Bund bereit, ca. 6 Mio. € zu übernehmen
 - der Bremer Kostenanteil liegt bei ca. 9,1 Mio. €

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !!!

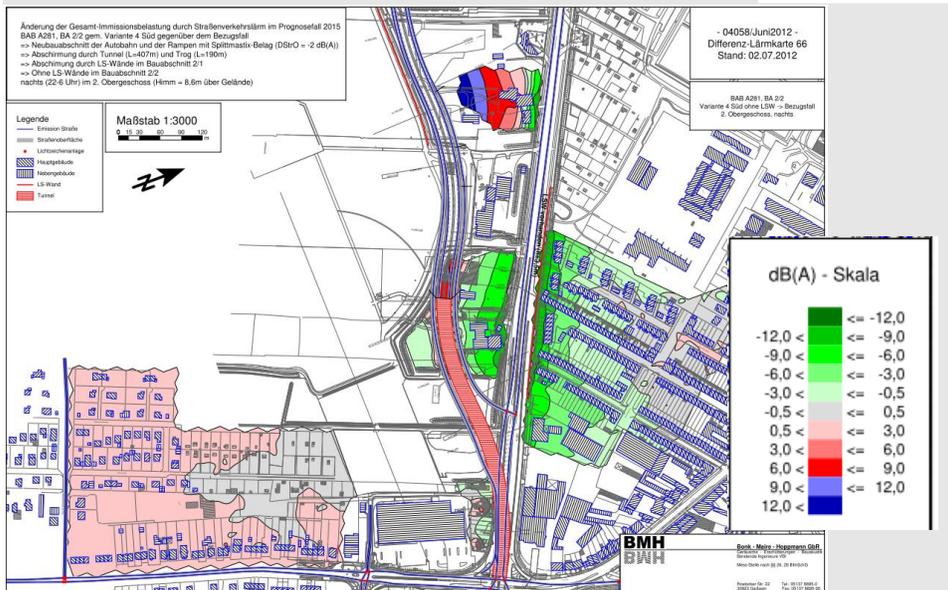
Thema Lärm – Vorbemerkungen

- **Gesamtlärmbetrachtung (16. BImSchV betrachtet nur Lärm aus neuer Autobahn)**
- **Prognosehorizont 2015**
- **Nennenswerte Einflüsse durch BAB im Korridor von ca. 400 bis 600m**
- **Kattenturmer Heerstraße und Wolfskuhlensiedlung außerhalb des maßgeblichen Untersuchungsgebietes**
- **Betrachtung der Nachtwerte (22 bis 6 Uhr) 2. OG – schalltechnisch ungünstigster Fall**



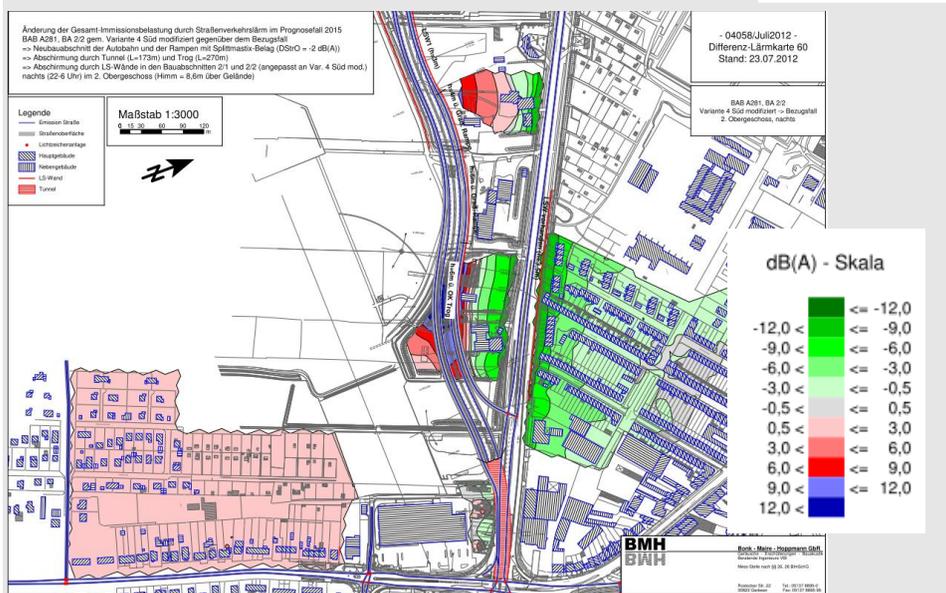
OA Obervielend am 05.09.2012

Autobahnneckverbindung A 281 BA 2/2 - Variante 4SÜD



OA Obervielend am 05.09.2012

Autobahnneckverbindung A 281 BA 2/2 - Variante 4SÜD



OA Obervieland am 05.09.2012

Autobahnneckverbindung A 281 BA 2/2 - Variante 4SÜD

51

Thema Lärm – grobe Ergebnisse

- Im Vergleich zum Bezugsfall ergeben sich für die vom RT beschlossene Variante 4SÜD sowie für Variante 4SÜD modifiziert im
 - südl. Bereich des WG Huckelriede Verbesserungen von -7 bis -10 dB(A)
 - mittl. und nördl. Bereich des WG Verbesserungen von bis -7 dB(A), teilweise geringe Verschlechterungen von bis +1 dB(A)
- Die Veränderungen (+1 bis 2 dB(A)) im Bereich Kattenturmer Heerstraße und Wolfskuhlensiedlung resultieren aus Verkehrsmengenzunahmen und anderen Zusammensetzungen des Verkehrs (unabhängig von Varianten)
- Variante 4SÜD modifiziert in großen Teilen des WG Huckelriede mindestens gleichwertig.
- Bei der Betrachtung von signifikanten Veränderungen (ab +/- 3 dB(A)) ergeben sich für
 - Variante 4SÜD bei 103 WE Verbesserungen und 3 WE Verschlechterungen
 - Variante 4SÜD modifiziert bei 112 WE Verbesserungen und 0 WE Verschlechterungen

OA Obervieland am 05.09.2012

Autobahnneckverbindung A 281 BA 2/2 - Variante 4SÜD

52

Antragsentwurf zu TOP 2

**A 281, BA2.2 für die gemeinsame FA Sitzung Bau-Umwelt
des Beirates Obervieland am 05.09. 2012**



Hartmut Sturhann
Hans-Jürgen Munier

Der Beirat Obervieland lehnt die Ergebnisse der Gespräche des SUBV mit dem Bund zur neuen Variante 4 Süd modifiziert, vorgestellt in der letzten Sitzung des Runden Tisches vom 16. Juli 2012, ab. Er verweist auf den gemeinsamen und verbindlich gefassten Beschluss des runden Tisches vom 11. Mai 2011 zur beschlossenen Variante 4 Süd und fordert den Senator für SUBV auf, diese Variante unter Berücksichtigung folgender Punkte umzusetzen.

1. Weiterverfolgung der von der Bürgerschaft in 2009 zum Runden Tisch 2 beschlossenen Hauptvariante zur B6 neu unter dem Flughafen auf Grundlage des derzeit gültigen Flächen-nutzungsplanes zur B6 neu.
2. Installation von notwendigen Schallschutzmaßnahmen entlang des BA2.2 zur Einhaltung der Lärmimmissionswerte in benachbarten Wohngebieten (Wolfskuhlensiedlung / Kattenturmer Heerstr.) unter Berücksichtigung der dort heute bereits existierenden Lärmimmissionen, verursacht durch die Kattenturmer Heerstr. und der BAB A1.
3. Verbesserungen der Lärmschutzsituation entlang des Zubringer Arstens für benachbarte Wohngebiete als Vorsorgemaßnahme infolge der zu erwartenden höheren Verkehrszahlen nach Schließung des Autobahnringes zur A281. Beibehaltung des Tempo 80 auf dem Zubringer Arsten nach erfolgter Fertigstellung zum BA2.2
4. Beibehaltung der derzeit gültigen Verkehrsbeschränkungen (Tempo 30 ganztags / LKW Fahrverbot > 7 t nachts) auf der Kattenturmer Heerstr. während der Bauphase und nach Fertigstellung des BA2.2
5. Einbeziehung des Beirates und der Bürger bei den weiteren Planungsschritten und den Auf -und Abfahrten entlang der Neuenlander –und der Kattenturmer Heerstr.

Der Antrag kann auch zu einem gemeinsamen Antrag umgewandelt werden!

Beschlussempfehlung von SPD und CDU in der gemeinsamen Sitzung der Fachausschüsse Bau und Verkehr am 05.09.2012 zur Beiratssitzung am 11.09.2012

Der Beirat Obervieland verweist auf seinen mehrheitlichen Beschluss vom 12.04.2011, indem er auf der Grundlage des Beratungsergebnisses des Runden Tisches die Umsetzung der Variante 8 favorisiert. Für den Fall, dass deren Umsetzung nicht möglich sei, sollte stattdessen die Variante 4 Süd weiterverfolgt werden.

Der Beirat Obervieland stimmt der Trassenführung der A 281 in der am 16.Juli und 5.September 2012 vorgestellten Planungsvariante "Bauabschnitt 2.2, Variante 4 Süd-optimiert" mit Ausnahme der in der Planung im Bereich Huckelriede grob ausgewiesenen, jedoch bisher nicht abgestimmten, Zu- und Abfahrten, unter nachstehenden Bedingungen zu:

- 1) Lage und Anordnung der in der Planung zum Bauabschnitt 2.2 Variante 4 Süd-optimiert ausgewiesenen Zu- und Abfahrten im Bereich Neuenlander Straße/Huckelriede/Kattenturm sind mit den Beiräten Neustadt und Obervieland abzustimmen.
- 2) Der Schallschutz im Bereich Neuenlander Straße/Huckelriede/Kattenturm wird nach den zum Zeitpunkt des für diese Trasse erforderlichen Planfeststellungsbeschlusses gültigen Lärmschutz-Vorschriften ausgeführt (Variante 4Süd-optimiert + Lärmschutzwand).
- 3) Der Schallschutz im Bereich des jetzigen Autobahn-Zubringers Arsten wird entsprechend Punkt 2 nachgerüstet.
- 4) Zur Sicherstellung des Lärmschutzes wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf diesem Abschnitt dem Lärmschutzerfordernis angepasst. Die Höchstgeschwindigkeit soll maximal 80km/h betragen.
- 5) Zur Sicherstellung des Lärmschutzes wird die festgelegte Geschwindigkeit auf dem jetzigen Autobahnzubringer, im Besonderen im Abschnitt der Wohnbebauung, durch ständige Messeinrichtungen auf beiden Fahrbahnen so überwacht, dass bei den Benutzern dieses Streckenabschnitts eine hohe Zustimmung zur Sicherstellung des Lärmschutzes erzeugt wird.

Antragsentwurf zu TOP 3
Verkehrsentwicklungsplan Bremen
gemeinsame FA Sitzung Bau-Umwelt / Verkehr
des Beirates Obervieland am 05.09. 2012



Hartmut Sturhann
Hans-Jürgen Munier

Bremen verfügt zurzeit nicht über ein aktuelles Verkehrskonzept. Eine aktuelle Verkehrsprognose für den Zeitraum 2020 bis 2025 liegt nicht vor.

Beschlussempfehlung:

Der Beirat Obervieland begrüßt die Erarbeitung eines neuen Verkehrsentwicklungsplanes.

Der Beirat Obervieland erkennt in den Erarbeitungen der vorangegangenen „Bürgerforen“ viel wichtige Ansätze, die schwerpunktmäßig eine Erhöhung der Lebensqualität in dieser Stadt zum Ziele haben. Vorschläge, deren Inhalt und Ziel auch auf Obervieland zutreffen, wird der Beirat seinerseits diskutieren und ergänzen.

Der Beirat Obervieland wird sich aktiv am neuen Verkehrsentwicklungsplan beteiligen. Er fordert die Behörde auf, ihn rechtzeitig mit einzubeziehen. Wir erwarten bei der Planung zukünftiger Regionalkonferenzen angemessene Vorlaufzeiten zur Erarbeitung der für Obervieland relevanten Gesichtspunkte.

Die Bürger Obervielands werden innerhalb der öffentlichen Sitzungen Gelegenheit haben, sich am Verkehrsentwicklungsplan, bezogen auf Obervieland, zu beteiligen. (Schriftliche Eingaben / Bürgeranträge sind möglich)

Begründung:

Die gesellschaftlichen und räumlichen Rahmenbedingungen haben sich in den vergangenen Jahren auch in Obervieland verändert:

Konzentration des Einzelhandels in Einkaufszentren und zeitliche Ausdehnung der Öffnungszeiten im Einzelhandel.

Mehr Pendler-Verkehre, Ausweitung des Güterverkehrs auf den Autobahnen Obervielands und damit verbundene Erhöhung der Lärmbelastung.

Bürger nutzen vermehrt das Fahrrad, suchen Naherholung im Stadtteil und ändern ihr Freizeitverhalten.

Ortsteile verändern ihre Wohnstruktur - mehr ältere Menschen und Alleinwohnende, Kleinstfamilien usw.

Dies führt auch zu Veränderungen im Verkehrsverhalten und zur Notwendigkeit, die damit zusammenhängenden Fragestellungen soweit es möglich ist, neu zu beantworten und fortzuschreiben.

Der Antrag kann auch zu einem gemeinsamen Antrag umgewandelt werden!