

### **Niederschrift**

über die öffentliche Sitzung (Nr. 04/15-19) des Fachausschusses „Bau und Umwelt“  
am Donnerstag, den 03.05.2018, 18:30 Uhr bis 19:50 Uhr  
im Bürgerhaus Gemeinschaftszentrum Obervieland, Alfred-Faust-Straße 4, 28279 Bremen

#### **Anwesende:**

FA-Mitglieder: Herr Fabian (i.V.), Herr Peters, Herr Sachs, Frau Becker, Herr Steinmeyer, Herr Schmidt

Fehlend: Herr von Hodenberg (e), Herr Seidel (e)

Gäste: Herr Schierloh (Vertreter der Projektgesellschaft Gartenstadt Werdersee), interessierte Bürger\_innen

Sitzungsleitung: Herr Radolla

Protokoll: Herr Dorer

#### **TOP 1: Genehmigung der Tagesordnung**

**Beschluss: Die Tagesordnung wird einstimmig genehmigt.**

#### **TOP 2: Gartenstadt Werdersee: Öffentliche Grünplanung (Trägeranhörung)**

**dazu: Vertreter der Projektgesellschaft Gartenstadt Werdersee**

Herr Schierloh stellt dem Ausschuss anhand eines Lageplans die vorgesehenen Grünflächenplanungen und Baumpflanzungen vor. Folgende Aspekte werden dabei besonders hervorgehoben:

- Pflanzung von insgesamt ca. 800 Bäumen (mehr als über den Bebauungsplan eingefordert werden), alle Grundstücke erhalten einen Baum als Schenkung, dessen Erhalt zudem vertraglich geregelt wird
- Sowohl für das Kita-Grundstück (Entwicklung durch die GEWOBA) als auch die für den Bau einer Grundschule vorgesehene Fläche (Immobilien Bremen) sind zeitnahe Planungen vorgesehen (zu Schule siehe auch Schulstandortsplanung Süd bis 2030)
- Hinsichtlich einer möglichen Durchlässigkeit zum Friedhofsgelände gibt es insbesondere im zuständigen Beirat Neustadt noch keine klaren Präferenzen.

Die Fachausschussmitglieder nehmen die Ausführungen abschließend zur Kenntnis.

#### **TOP 3: BAB 281, BA 2/2 Planfeststellung nach §17 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) für den Neubau zwischen Neuenlander Ring und Kattenturmer Heerstraße**

**→ hier: Schalltechnische Untersuchung Gesamtlärm im Nahbereich um die BAB 281 (Erarbeitung einer Beiratsstellungnahme)**

Frau Becker und Herr Peters stellen zwei bereits im Vorwege der Sitzung an die Ausschussmitglieder versandte gemeinsame Anträge der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen und DIE LINKE sowie von SPD/CDU vor (Anlagen 1 und 2).

Während Herr Peters die Ansicht vertritt, dass sich eine Stellungnahme des Beirates ausschließlich auf das vorgelegte Schallgutachten und in diesem Zusammenhang auf die Ausschöpfung weiterer Möglichkeiten (z.B. baulicher Lärmschutz) zur Belastungsreduzierung beziehen könne, ist Frau Becker der Meinung, dass das Gutachten einen relevanten Teil des Gesamtverfahrens darstelle und somit auch Rückschlüsse darauf zulasse (Forderung für eine gesamte Neuplanung des Autobahnabschnitts).

Nach kurzer Diskussion einigen sich die Ausschussmitglieder übereinstimmend darauf, die Anträge nicht im Ausschuss abzustimmen, sondern direkt in die kommende Beiratssitzung am 08.05.2018 zu verweisen.

**TOP 4: Genehmigung des Protokolls der gemeinsamen Sitzung der Fachausschüsse „Bildung, Jugend, Kultur und Sport“ sowie „Bau und Umwelt“ vom 12.02.2018 (Nr. 2/15-19)**

**Beschluss: Das Protokoll wird ohne Änderungen einstimmig genehmigt.**

**TOP 5: Verschiedenes**

Ein Anwohner der Kattenturmer Heerstraße weist auf den schlechten Zustand des Straßenbegleitgrüns in der Kattenturmer Heerstraße hin.

Das Ortsamt sagt eine Weitergabe an das zuständige Amt für Straßen und Verkehr zu.



Sitzungsleitung  
Radolla



Ausschussprecher  
Peters



Protokoll  
Dorer



## **Antrag zu Top 3 der Sitzung des Fachausschusses „Bau und Umwelt“ am 03.05.2018**

Der Beirat Obervieland möge beschliessen, dass das vorgelegte Dokument "Unterlage 17.1.5 (Schalltechnische Untersuchungen Gesamtlärm - im Nahbereich um BAB 281, BA 2/2 -) zurückgewiesen wird und eine für die Bürger Obervielands verträgliche Lösung für den Autobahnanschluß gesucht wird.

### **Begründung:**

Das vorgelegte Gutachten enthält Fehler und Lücken, basiert auf z. T. nicht nachvollziehbaren sowie fehlerhaften Basisdaten, widerspricht erklärten Absichten des Senators für Bau und Umwelt aus den Jahren 2009 / 2014 und berücksichtigt die Lärmentwicklung während der Bauphase nicht.

### 1. Fehler und Lücken im vorgelegten Gutachten sowie fehlerhafte Basisdaten

- a) die Berechnungen zum Strassenverkehrslärm beruhen – zumindest in Teilbereichen – auf offensichtlich unzureichenden Daten:
  - 1. laut Verkehrsmengenkarte des Senators für Verkehr aus 2015 war die Belastung der Habenhauser Landstraße bereits 2015 um 23% höher als für 2025 (ohne A281) prognostiziert. Wie ist eine Abnahme von 23% trotz neuer Wohngebiete zu erklären?
  - 2. die Kattenturmer Heerstrasse hatte bereits 2014/2015 quasi das für 2025 (ohne A281) prognostizierten Verkehrsaufkommens erreicht. Es wird also nicht von einer Steigerung des Verkehrsaufkommens innerhalb von 10 Jahren ausgegangen.
- b) es ist zu hinterfragen, ob eine reine Absichtserklärung (30 km/h in der Nacht) Basis eines rechtsverbindlichen Planfeststellungsverfahrens sein kann.
- c) Gewerbelärm wird nicht berücksichtigt. Auch wenn davon auszugehen ist, dass er keinen relevanten Pegelbeitrag liefern wird, muss dieses nachgewiesen werden.
- d) Fluglärm: die Aussage auf S. 12: 60 bis 65 dB(A), steht im Widerspruch zur Lärmkarte (Abbildung 4 desselben Dokuments): dunkelorange entspricht >65 bis 70 dB(A).
- e) die Entwicklung der Flugbewegungen unterliegt bei kleineren Flughäfen einem höheren relativen Schwankungsrisiko als bei grossen Flughäfen. Ein Nullwachstum verbleibend auf dem Stand von 2016 (<40.000 Flugbewegungen) ist jedoch unwahrscheinlich. Auch in den 15 Jahren vorher gab es Schwankungen zwischen <40.000 bis >50.000 Flugbewegungen.

### 2. Widersprüche zu erklärten Absichten des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr

- a) im ersten Lärmaktionsplan der Stadtgemeinde Bremen aus 2009 und der Fortschreibung in 2014 wurden die Auslöseschwellenwerte für den Tag auf 65 dB(A) und für die Nacht auf 55 dB(A) festgelegt. Die Auslöseschwelle definiert einen Wert, ab dem lärm mindernde Maßnahmen auf freiwilliger Basis geprüft werden. Diese Absichtserklärung wurde erstellt zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdungen und gilt für die Stadtgemeinde Bremen. Für Obervieland wird sie jedoch nicht berücksichtigt.
- b) Der Prognosehorizont ist 2025 (das entspricht in etwa der geplanten Fertigstellung) und nicht - wie vom BMVI erbeten – 2030. Da jetzt schon zu erkennen ist, dass sich auf allen

betrachteten Straßen Obervielands der Verkehr durch die A281 steigern wird, ist zu erwarten, dass sich diese Steigerung bis 2030 fortsetzen wird und die Verkehrsbelastung dann deutlich stärker sein wird als für den betrachteten Horizont.

### **Fazit:**

Schon die jetzt vorgelegte Verkehrsmengenprognose zeigt, dass der Bauabschnitt 2.2 der A281 gegenüber dem Bezugsfall für alle betrachteten Straßen Obervielands eine Mehrbelastung an Fahrzeugen bringen wird. Dazu muss man berücksichtigen, dass keine dieser Straßen durch Lärmschutzmaßnahmen geschützt werden kann. Es wird die Neuenlander Straße entlastet, diese ist jedoch eine Straße, bei der noch Lärmschutzmaßnahmen möglich sind.

Für die Bürger Obervielands bedeutet dieses eine starke Einschränkung der Lebensqualität, da der Aufenthalt im Freien für die betroffenen Bürger nicht mehr möglich ist und für viele andere an Qualität verliert. Weitere Einschränkungen, wie die Erhöhung der Schadstoffwerte durch erhöhtes Verkehrsaufkommen kommen hinzu. Sie werden in dem Lärmgutachten zwar nicht berücksichtigt, sind aber eine zusätzliche Belastung für die Bürger Obervielands.

Der Beirat Obervieland muß sich überlegen, ob er die Planungen, die auf dieser Basis beruhen, befürworten kann. Eine objektive Betrachtung der Planung ist erst möglich, wenn unter dem Blickwinkel der Gesamtlärmsituation alle Planungsvarianten noch einmal gegenüber gestellt werden würden.

Nach Auffassung der Antragsteller ist für den Stadtteil Obervieland aus einer Vielzahl von Gründen eine Lösung zu bevorzugen, die zunächst den Bau der B6 neu unter dem Flughafen vorsieht und erst daran anschließend eine (auch lärmtechnisch) optimierte Anbindung der A281 an die A1 bei Arsten herstellt. Ein geeigneter Lärmschutz an der Neuenlander Straße muss gewährleistet sein.

## **Antrag zu dem Top 3 der Bauausschusssitzung des Beirates Obervieland vom 03.05.2018**

**Der Bauausschuss empfiehlt dem Beirat, in seiner Beiratssitzung am 08.05.2018 zum Tagesordnungspunkt 3, BAB 2 81 Planfeststellung nach Paragraf 17 Bundesfernstraßengesetz nachstehende Einwendung zu beschließen.**

### **Einwendung zum Planfeststellungsverfahren BAB 281 Bauabschnitt 2/2**

Aus Sicht des Beirates Obervieland ist die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens (nach §17 des Bundesfernstraßengesetzes) für den Neubau der BAB 281, BA 2/2 zwischen Neuenlander Ring und Kattenturmer Heerstraße ausgelegte „Schalltechnische Untersuchung Gesamtlärm - im Nahbereich um BAB 281, BA 2/2“ nicht vollständig und somit für eine Entscheidung im Planfeststellungsverfahren zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht ausreichend, da der Unterlage einerseits keine Ausführungen zum baulichen Lärmschutz (nach aktuellem Stand der Technik) sowie deren Wirksamkeit zur Emissionsminderung im Allgemeinen sowie andererseits keine Aussagen darüber, wo im Zuge der Baumaßnahme ganz konkret bauliche Schallschutzmaßnahmen zur Emissionsminderung möglich wären, zu entnehmen sind.

#### **Begründung**

Die schalltechnische Untersuchung ist auf der Grundlage der 16. BImSchV erstellt. Diese Verordnung regelt wie die zu erwartenden Lärmemissionen von geplanten Straßen vorab rechnerisch zu ermitteln und im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zu gewichten sind. Grundlage dieser Verordnung ist das Bundesimmissionsschutzgesetz. Im 4. Teil dieses Gesetzes, im § 41 sind eindeutige Regelungen zum Schutz der Umwelt getroffen:

#### ***§ 41 Straßen und Schienenwege***

*(1) Bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sowie von Eisenbahnen, Magnetschwebebahnen und Straßenbahnen ist unbeschadet des § 50 sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.*

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

In der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung wird das in § 41 Abs. 1 gesetzliche gegebene Gebot in keiner Silbe betrachtet.

Geplante Schallschutzmaßnahmen sind nicht berücksichtigt und für den Fall der Planung, in der späteren Ausführungen hinsichtlich ihrer Wirksamkeit und Anordnungen nicht bewertet. Auch ist nicht zu erkennen, dass eine Abwägung nach Abs. 2 vorgenommen wurde.

Die schalltechnische Untersuchung legt lediglich dar, dass beim späteren Betrieb der Autobahn die in der 16. BImSchV genannten Grenzwerte nur in wenigen Fällen überschritten sind.

Grenzwerte sind Obergrenzen, die nur erreicht werden dürfen, wenn schallschutztechnische Maßnahmen nach dem Stand der Technik getroffen sind und der Schall technisch nicht weiter reduziert werden kann.

Eine Überschreitung der Grenzwerte selbst beinhaltet im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes die nicht Genehmigungsfähigkeit eine Anlage.

Auch ist die Berücksichtigung einer früheren Forderung des Beirates, technisch die Sicherstellung der Einhaltung der Maximalgeschwindigkeit zur Sicherstellung des Lärmschutzes zu unterstützen, nicht erkennbar. Der Beirat fordert an dieser Stelle daher nochmals, mit der Genehmigung sicherzustellen,

dass eine ständige technische Geschwindigkeitsüberwachung nicht nur punktuell, sondern auf der gesamten Strecke gegeben ist. Diese Forderung ist zum Beispiel durch eine Abschnittskontrollmessenanlage realisierbar.

Es ist nicht ersichtlich, auf welchen Zahlen die Verkehrsmengen für den Bezugsfall 2025 errechnet wurden. Um eine Beurteilung dieser Zahlen zu ermöglichen, sind die aktuellen Verkehrsaufkommen aus 2010 und 2015 erforderlich.

Es ist unverständlich warum der Prognosehorizont immer noch 2025 ist und nicht 2030, wie es vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vom 24.10.2014 festgelegt wurde (auf der Webseite des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr): „Das BMVI bittet für das weitere Verfahren den Prognosehorizont 2030 zugrunde zu legen. Bisher wurde der Prognosehorizont 2025 verwendet. Bei der weiteren Planung wird der Prognosehorizont 2030 nach Vorliegen aller erforderlichen Daten verwendet. Eine Fortschreibung mit Überprüfung von möglichen Auswirkungen findet vor der Baurechtschaffung statt.“

Es ist nicht ersichtlich, wie sich die Lärmentwicklung für die Gebiete gestaltet, die nicht im Bereich der Grenzwerte liegen.

Auch wenn die Zahlen keine rechtliche Bedeutung haben, ist es wichtig, dass sich jeder Einwohner ein Bild über seine zukünftige Situation machen kann. Dazu gehört auch eine transparente, auf gesichertem Zahlenmaterial basierende Gegenüberstellung der jetzigen Situation (ohne den Bauabschnitt 2.2) und die Situation nach Fertigstellung dieses Bauabschnitts. Grundsätzlich sollte aufgezeigt werden, wo gegen die Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation (WHO) verstoßen wird.

Das Dokument enthält zum Teil unklare Herleitungen, z. B. ist die unter Punkt 6 beschriebene rechnerische Reduzierung der Mehrbelastung von 100 LKW/24h auf 50 LKW/24h nicht nachzuvollziehen.