

Anlage Nr. 1

Abwägungstechnische Bearbeitung der eingegangenen Stellungnahmen
im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit an der Bauleitplanung
gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

zur

**11. Änderung des Flächennutzungsplanes 2006
„Hafentunnel“**

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Vorbemerkung

Für den Hafentunnel sind zwei Planverfahren durchzuführen: ein Planfeststellungsverfahren zur Erlangung des Baurechts nach dem Bremischen Straßengesetz und ein Verfahren zur Änderung des Flächennutzungsplanes (F-Plan) der Stadt Bremerhaven nach Baugesetzbuch. Ein großer Teil der Stellungnahmen, die bei dem F-Plan-Verfahren im Rahmen der öffentlichen Auslegung von den Bürgerinnen und Bürgern und im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange vorgelegt wurden, sind wort- oder sinngleich auch im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens abgegeben worden. Die Planverfahren haben jedoch unterschiedliche Regelungsinhalte und Regelungsdichten.

Das Verfahren zur Änderung des Flächennutzungsplanes konzentriert sich auf die Darstellungen, die gegenüber dem F-Plan von 2006 verändert werden sollen. Dies sind insbesondere die Trasse des Hafentunnels, die Grünflächen, die Flächen für den Ausgleich und die davon betroffenen Wohnbau- und gewerblichen Bauflächen. Die Flächennutzungsplanänderung bezieht sich auf das vollständig realisierte Vorhaben. Sie nimmt im Gegensatz zum Planfeststellungsverfahren keine Regelungen vor, die z.B. vorübergehende Grundstücksnutzungen, Bauzustände, Baustelleneinrichtungen, Verkehrsführungen oder den Tunnelbetrieb betreffen. Diesbezügliche Stellungnahmen sind im Rahmen der Planfeststellung von der Planfeststellungsbehörde zu prüfen und zu bescheiden. Auch Fragen der Kosten und Finanzierung sind nicht Gegenstand der Flächennutzungsplanänderung. Sie unterliegen nicht dem Regelungsbefugnis der gemeindlichen Bauleitplanung und nehmen folglich nicht an der Abwägung im Rahmen des F-Plan-Verfahrens teil.

Stellungnahmen, die im F-Plan-Verfahren nicht der Abwägung unterzogen werden, werden in der Abwägungstabelle deshalb wie folgt behandelt:

- In der Problemanalyse der Verwaltung wird darauf hingewiesen, dass die abgegebene Stellungnahme des Einwenders nicht die Darstellungen des Flächennutzungsplanes berührt.
- Im Abwägungsvorschlag wird in diesem Fall um Kenntnisnahme gebeten und es erfolgt der Hinweis, dass die Stellungnahme im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu prüfen und zu bescheiden ist.

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
1.	Schreiben vom 16.07.2012	<p>Unter Bezugnahme Ihrer Veröffentlichung der 11. Flächennutzungsplanänderung „Hafentunnel“ vom 30.06.12 des Stadtplanungsamtes der Seestadt Bremerhaven nehme ich hiermit Stellung bzw. lege ich Einspruch ein.</p> <p>Für den Tunnelbau auf der Trasse 3.2 + E benötigen Sie Teile meines unter besonderem Schutz stehenden bewaldeten Wohngrundstücks Flur 67 Flurstück 78/5 Grundbuch von Lehe-Nord 21/67. Nach Ihrer obigen Veröffentlichung unter 4.1.4.2 „Auswirkungen des Vorhabens“ gehen Teile des Grundstücks zur Erstellung des Hafentunnels verloren und können nicht ersetzt werden.</p> <p>Eine entsprechende Neuanlage des darauf befindlichen prächtigen Eichenwaldes ist wegen der Tunneloberfläche nicht beabsichtigt.</p>	<p>./.</p> <p>Die Tunnelplanung erfordert die Inanspruchnahme des Teilgrundstücks Flst-Nr. 78/5. Über diesen Grundstücksteil wird künftig der Tunnel verlaufen. Weitergehende Regelungen werden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens getroffen.</p> <p>In diesem Bereich müssen Bäume gefällt werden. Der Laubwald auf dem Grundstück kann dennoch zu einem wesentlichen Teil erhalten werden. Insbesondere im Bereich der Grundstücke Lotjeweg 106, 108, 108 A. 110 ist der Baumbestand nicht von der Maßnahme betroffen.</p> <p>Die Landschaftspflegerische Begleitplanung (Gutachten 04) sieht mit der Ausgleichsmaßnahme A 4 eine "Wiederherstellung des Siedlungsgehölzes an der Südseite des Eichenwegs aus heimischen Laubbaumarten auf der Tunneloberfläche" vor. Die Oberkante des Tunnelbauwerks liegt in diesem Bereich ca. 2,50 m unter der Geländeoberfläche, so dass ein geeigneter Standort mit ausreichendem Wurzelraum für die angestrebte Wiederbegrünung mit Bäumen und Sträuchern einheimischer Laubbaumarten vorhanden ist.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
-----	------------------------------	-------------------------	--	--

		<p>Eine vermeidbare erhebliche Entwertung meiner Immobilien ist die Folge.</p> <p>Damit bin ich nicht einverstanden, da sich nachweisbar betroffenen geringere, wirtschaftlich u. verkehrstechnisch bessere Lösungen während u. nach dem Tunnelbau anbieten.</p>	<p>Die Bepflanzungsplanung erfolgt in Abstimmung mit den Eigentümern unter Beachtung der naturschutzfachlichen Anforderungen (Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde Bremerhaven).</p> <p>Der aufgezeigte Sachverhalt ist nicht flächennutzungsplanrelevant.</p> <p>Zur Ermittlung einer Vorzugsvariante wurde ein umfangreicher dreistufiger Variantenvergleich durchgeführt. Grundlage des Variantenvergleichs ist ein breites Spektrum an Zielen, die die Zielfelder Verkehr, Naturhaushalt und Landschaft, Städtebau und Siedlungsraum, Wirtschaftlichkeit sowie Realisierung und Zeithorizont abdecken. Die einzelnen Ziele werden wiederum jeweils durch ein oder mehrere Bewertungskriterien beschrieben. Eine einseitige Ausrichtung der Belange liegt nicht vor. Die Gründe für die Auswahl der Variante 3.2+E als Vorzugsvariante sind ausführlich im erweiterten Variantenvergleich (Gutachten 02) beschrieben.</p> <p>Die Wirkungen der betrachteten Varianten wurden in Fachgutachten ermittelt. Es ist unstrittig, dass einzelne Varianten bei einzelnen Kriterien bessere Wirkungen als die Variante 3.2+E aufweisen. In der Gesamt-</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Sachverhalt ist im Planfeststellungsverfahren zu prüfen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
--	--	--	--	--

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>Im Wesentlichen beziehe ich mich auf meine Ihnen vorliegenden Einsprüche gegen die Planfeststellung, deren Bezugnahmen mir noch nicht vorliegen. (Schreiben v. RA Herrn Axhausen vom 23.01.2012 an der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr). Auch hat es noch keine Gespräche über ausgleichende Entschädigungen für den beabsichtigten Ankauf des benötigten Grundstückes gegeben.</p> <p>Die 11. Flächennutzungsplanänderung weist einige Unklarheiten zu den Positionen auf:</p> <p>1.1 Absatz 3 Die beste Trassenwahl muss jedoch noch durch die Planfeststellung bestätigt werden.</p> <p>4.1.1.1.2 Es kommt nicht klar zum Ausdruck, dass die Maßnahmen zur Verminderung von baubedingter Lärmemission bei der Auftragsvergabe konkretisierter Bestandteil des Vergabeverfahrens ist. Dieses muss später eine Grundlage von möglichen Klagen bei Nichteinhaltung sein.</p> <p>Teil III 2. „Anregung nach § 3(1) BauGB“ „Der geforderte Einbau von Schallschutzfenstern ist nicht geboten, weil es nur vorübergehenden Charakter hat!“ Nach 4.1.1.2 wurden Schallpegelüberschreitungen von 20 dB(A) am Tag und 31 dB(A) in der Nacht ermittelt. Das sind ein Vielfaches der jetzigen Lärmbelastung, und das auch noch in einer Entfernung von über 25 m bis zur Wohnbebauung. Die Argumentation, „Die Überschreitung der Richtwerte wäh-</p>	<p>betrachtung und der Abwägung wurden jedoch die meisten Vorteile bei der Variante 3.2+E gesehen, die als Vorzugsvariante ermittelt wurde.</p> <p>Der aufgezeigte Sachverhalt ist nicht flächennutzungsplanrelevant</p> <p>Eine Abstimmung der Trassenwahl zwischen Flächennutzungsplanänderung und Planfeststellung ist erfolgt.</p> <p>Baubedingte Lärmemissionen sind nicht flächennutzungsplanrelevant.</p> <p>Der aufgezeigte Sachverhalt ist nicht flächennutzungsplanrelevant.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Sachverhalt ist im Planfeststellungsverfahren zu prüfen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Sachverhalt ist im Planfeststellungsverfahren zu prüfen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Sachverhalt ist im Planfeststellungsverfahren zu prüfen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>rend der 5-jährigen Bauzeit ist vertretbar weil nach der Fertigstellung eine Lärmentlastung stattfindet“, ist falsch und außerdem abwerbend.</p> <p>Die jetzige Lärmbelastung im Bereich Lotweg/Eichenweg wird sich durch den Tunnelbau <u>nicht</u> mindern, sondern möglicherweise durch das nicht schallabsorbierte östliche Tunnelportal sogar erhöhen.</p> <p>Für die Mieter meiner Immobilien ist dieses keine Alternative, denn schon jetzt kündigen ungewöhnlich viele Mieter im Umfeld der Tunneltrasse ihre Wohnung.</p>	<p>Die schalltechnischen Untersuchungen zu den durch das Tunnelbauwerk zu erwartenden Verkehrsbelastungen und den Schallemissionen der Tunnelportale lassen keine zusätzlichen Lärmbelastungen aus den Tunnelöffnungen gegenüber der heutigen Lärmbelastung erwarten. Es ist eher so, dass es im Planungsbereich des Tunnels und der Cherbourger Straße nach dem Bau und der Inbetriebnahme des Tunnels leiser werden wird. Schon die Fahrzeuge, die in den Tunnel hineinfahren sind aufgrund der abgesenkten Fahrbahn leiser als vergleichbare Fahrzeuge die nicht auf einer abgesenkten Fahrbahn verkehren.</p>	<p>Die Untersuchungen belegen, dass nach dem Tunnelbau von einer Lärmentlastung im Bereich Lotjeweg / Eichenweg auszugehen ist.</p>
2.	Schreiben vom 16.07.2012	<p>Unter Bezugnahme Ihrer Veröffentlichung der 11. Flächennutzungsplanänderung „Hafentunnel“ vom 30.06.12 des Stadtplanungsamtes der Seestadt Bremerhaven nehme ich hiermit Stellung bzw. lege ich Einspruch ein.</p> <p>Für den Tunnelbau auf der Trasse 3.2 + E benötigen Sie Teile meines unter besonderem Schutz stehenden bewaldeten Wohngrundstücks Flur 67 Flurstück 78/5 Grundbuch von Lehe-Nord 21/67.</p> <p>Nach Ihrer obigen Veröffentlichung unter 4.1.4.2 „Auswirkungen des Vorhabens“ gehen Teile des Grundstücks zur Erstellung des Hafentunnels verloren und können nicht ersetzt wer-</p>	<p>./.</p> <p>Die Tunnelplanung erfordert die Inanspruchnahme des Teilgrundstücks Flst-Nr. 78/5. Über diesen Grundstücksteil wird künftig der Tunnel verlaufen. Weitergehende Regelungen werden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens getroffen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>den. Eine entsprechende Neuanlage des darauf befindlichen prächtigen Eichenwaldes ist wegen der Tunneloberfläche nicht beabsichtigt.</p> <p>Eine vermeidbare erhebliche Entwertung meiner Anteile der Gesamt-Immobilie 78/2 und 78/5 wäre die Folge.</p>	<p>In diesem Bereich müssen Bäume gefällt werden. Der Laubwald auf dem Grundstück kann dennoch zu einem wesentlichen Teil erhalten werden. Insbesondere im Bereich des Grundstücks Lotjeweg 110 ist der Baumbestand nicht von der Maßnahme betroffen.</p> <p>Die Landschaftspflegerische Begleitplanung (Gutachten 04) sieht mit der Ausgleichsmaßnahme A 4 eine "Wiederherstellung des Siedlungsgehölzes an der Südseite des Eichenwegs aus heimischen Laubbaumarten auf der Tunneloberfläche" vor. Die Oberkante des Tunnelbauwerks liegt in diesem Bereich ca. 2,50 m unter der Geländeoberfläche, so dass ein geeigneter Standort mit ausreichendem Wurzelraum für die angestrebte Wiederbegrünung mit Bäumen und Sträuchern einheimischer Laubbaumarten vorhanden ist.</p> <p>Die Bepflanzungsplanung erfolgt in Abstimmung mit den Eigentümern unter Beachtung der naturschutzfachlichen Anforderungen (Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde Bremerhaven).</p> <p>Der aufgezeigte Sachverhalt ist nicht flächennutzungsplanrelevant.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Sachverhalt ist im Planfeststellungsverfahren zu prüfen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>Damit bin ich nicht einverstanden, da sich nachweisbar betroffenen geringere, wirtschaftlich und verkehrstechnisch bessere Lösungsmöglichkeiten während und nach dem Tunnelbau anbieten.</p> <p>Im Wesentlichen beziehe ich mich auf meine Ihnen vorliegenden Einsprüche gegen die Planfeststellung, deren Bezugnahmen mir noch nicht vorliegen (Schreiben v. RA Herrn Axhausen vom 23.01.2012 an den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr). Auch hat es noch keine Gespräche über ausgleichende Entschädigungen für den beabsichtigten Ankauf des</p>	<p>Zur Ermittlung einer Vorzugsvariante wurde ein umfangreicher dreistufiger Variantenvergleich durchgeführt. Grundlage des Variantenvergleichs ist ein breites Spektrum an Zielen, die die Zielfelder Verkehr, Naturhaushalt und Landschaft, Städtebau und Siedlungsraum, Wirtschaftlichkeit sowie Realisierung und Zeithorizont abdecken. Die einzelnen Ziele werden wiederum jeweils durch ein oder mehrere Bewertungskriterien beschrieben. Eine einseitige Ausrichtung der Belange liegt nicht vor. Die Gründe für die Auswahl der Variante 3.2+E als Vorzugsvariante sind ausführlich im erweiterten Variantenvergleich (Gutachten 02) beschrieben.</p> <p>Die Wirkungen der betrachteten Varianten wurden in Fachgutachten ermittelt. Es ist unstrittig, dass einzelne Varianten bei einzelnen Kriterien bessere Wirkungen als die Variante 3.2+E aufweisen. In der Gesamtbetrachtung und der Abwägung wurden jedoch die meisten Vorteile bei der Variante 3.2+E gesehen, die als Vorzugsvariante ermittelt wurde.</p> <p>Der aufgezeigte Sachverhalt ist nicht flächennutzungsplanrelevant.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Sachverhalt ist im Planfeststellungsverfahren zu prüfen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>benötigten Grundstückes gegeben.</p> <p>Die 11. Flächennutzungsplanänderung weist einige Unklarheiten zu den Positionen auf:</p> <p>1.1 Absatz 3 Die beste Trassenwahl muss jedoch noch durch die Planfeststellung bestätigt werden.</p> <p>4.1.1.1.2 Es kommt nicht klar zum Ausdruck, dass die Maßnahmen zur Verminderung von baubedingter Lärmemission bei der Auftragsvergabe konkretisierter Bestandteil des Vergabeverfahrens ist. Dieses muss später eine Grundlage von möglichen Klagen bei Nichteinhaltung sein.</p> <p>Teil III 2. „Anregung nach § 3(1) BauGB“ „Der geforderte Einbau von Schallschutzfenstern ist nicht geboten, weil es nur vorübergehenden Charakter hat!“ Nach 4.1.1.2 wurden Schallpegelüberschreitungen von 20 dB(A) am Tag und 31 dB(A) in der Nacht ermittelt. Das sind ein Vielfaches der jetzigen Lärmbelastung, und das auch noch in einer Entfernung von ca. 30 m bis zur Wohnbebauung. Die Argumentation, „Die Überschreitung der Richtwerte während der 5-jährigen Bauzeit ist vertretbar weil nach der Fertigstellung eine Lärmentlastung stattfindet“, ist falsch, abwerbend und nicht hinnehmbar.</p> <p>Die jetzige Lärmbelastung im Bereich Lotjeweg/Eichenweg wird sich durch den Tunnelbau nicht mindern, sondern möglicherweise durch das nicht schallabsorbierte östliche Tunnelportal sogar erhöhen. Die vorwiegend älteren Bewohner in diesem Bereich werden die Fertigstellung des Tunnelbauwerkes möglicherweise nicht mehr erleben, sodass das Argument „...vorübergehenden Charakter...“ keine Gegenleistung sein</p>	<p>Eine Abstimmung der Trassenwahl zwischen Flächennutzungsplanänderung und Planfeststellung ist erfolgt.</p> <p>Baubedingte Lärmemissionen sind nicht flächennutzungsplanrelevant.</p> <p>Der aufgezeigte Sachverhalt ist nicht flächennutzungsplanrelevant.</p> <p>Die schalltechnischen Untersuchungen zu den durch das Tunnelbauwerk zu erwartenden Verkehrsbelastungen und den Schallemissionen der Tunnelportale lassen keine zusätzlichen Lärmbelastungen aus den Tunnelöffnungen gegenüber der heutigen Lärmbelastung erwarten. Es ist eher</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Sachverhalt ist im Planfeststellungsverfahren zu prüfen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Sachverhalt ist im Planfeststellungsverfahren zu prüfen.</p> <p>Die Untersuchungen belegen, dass nach dem Tunnelbau von einer Lärmentlastung im Bereich Lotjeweg / Eichenweg auszugehen ist.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>kann.</p> <p>Randbemerkung zum Nachdenken: Der von der Seestadt in Auftrag gegebene Demografiebericht 2012 sagt aus: <i>“Bisher verzeichnet Bremerhaven überproportionale Wanderungsverluste bei Älteren über 65 Jahre. In Vergleichsstädten gelingt es, Ältere an sich zu binden.“</i></p> <p><i>Als potenzieller Handlungsansatz wird genannt: “Überregionale Kommunikation Bremerhavens als Altersruhesitz und Ausbau altengerechter Wohnangebote“.</i></p>	<p>so, dass es im Planungsbereich des Tunnels und der Cherbourger Straße nach dem Bau und der Inbetriebnahme des Tunnels leiser werden wird. Schon die Fahrzeuge, die in den Tunnel hineinfahren sind aufgrund der abgesenkten Fahrbahn leiser als vergleichbare Fahrzeuge die nicht auf einer abgesenkten Fahrbahn verkehren.</p>	
3.	Schreiben vom 27.07.2012	<p>Je länger wir uns mit dem geplanten Hafentunnel beschäftigen, desto stärker wächst die Angst vor einem Millionengrab, einem Fass ohne Boden, einem schöngeplanten Entwurf zu einem urbanen und naturähnlichen Gebiet, für dessen negative Folgen wir Steuerzahler in Bremerhaven aufkommen müssen.</p> <p>Wir wenden uns mit Nachdruck gegen den geplanten Neubau des Hafentunnels Cherbourger Straße und erheben folgende Einwendungen:</p> <p>1) Unter dem Gesichtspunkt, dass Bremerhaven Klimastadt werden will, bemisst sich die „Glaubwürdigkeit einer Klimastadt (nicht nur) am Anteil des Grünen Stroms, den eine Stadt produziert“ (Zitat A. Krein), sondern auch an dem Anteil der „Grünen Lungen“, die sich eine Stadt leistet!</p> <p>Wir sind der Meinung, dass ab sofort kein einziger Baum mehr gefällt werden darf! Die Herrichtung des neuen Biotops hätte zur Folge, dass erst einmal alle Bäume gefällt werden müssten.</p> <p>2) Das Biotop Bredenmoor ist ein Wald, der seit ca. 70 Jahren von Menschenhand unberührt ist. Man kann sagen hier ist eine grüne Lunge für die Stadt Bremerhaven gewachsen. A-</p>	<p>./.</p> <p>./.</p> <p>Der neu entstehende Lebensraum wird aufgrund des höheren Vernässungsgrades, des stärker ausgeprägten Moorcharakters</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Meinung zur Klimastadt wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>ber hier befinden sich auch Eichen, die aufgrund des Stammumfangs mindestens 260 Jahre alt sind oder Birken, die aufgrund des Stammumfangs 110 Jahre alt sein müssen. Der Wald des jetzigen Bredenmoors soll nun zu „gunsten“ eines Hochmoors vernichtet werden und man glaubt, mit 416 Hochstämmen (Umfang von 14 cm), dem gerecht zu werden. Lächerlich ist diese Anzahl, die noch nicht einmal ausreicht, um die uralten Bäume zu ersetzen.</p>	<p>und der größeren Strukturvielfalt eine artenreiche Lebensgemeinschaft von Pflanzen und Tieren der Bruchwälder und der Moore beherbergen. Zu dieser Lebensgemeinschaft werden auch Wild (wie z.B. Rehwild), Greifvögel (wie z.B. der Mäusebussard) und Lurche (wie z.B. Erdkröte und Grasfrosch) gehören. Sowohl Artenvielfalt als auch Individuenzahlen werden in dem neuen Lebensraum gegenüber dem ursprünglichen Zustand ansteigen. Die Besiedlung wird mehr durch charakteristische Arten, sogenannte Leitarten, feuchter Lebensräume geprägt sein.</p> <p>Für den überwiegenden Teil der vorkommenden Tierarten stehen während der Bauphase ausreichend große und qualitativ vergleichbare Gebiete in unmittelbarer Nähe als Ausweichflächen zur Verfügung. Spezielle Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sowie vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen stellen sicher, dass artenschutzrechtlich relevante Arten nicht beeinträchtigt werden. Eine ökologische Baubegleitung sorgt für die sachgerechte und schonende Durchführung der Maßnahmen.</p> <p>Es ist nicht vorgesehen auf Dauer eine baumfreie Hochmooroberfläche zu etablieren. Vielmehr soll an der entstehenden Geländeoberfläche Bunkerde mit darin</p>	

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>3) Für die Ausgleichsmaßnahme „Renaturisierung des Bredenmoors“ wird das jetzige Waldbiotop benötigt. Warum wird eigentlich der jetzige Zustand als „bestehender Degradationsprozess“ behandelt? Hier sagen Mäusebussard, Sperber und Rote Waldameise gute Nacht. Ist diese Fauna nicht schützenswert und kann weg?</p>	<p>enthaltenem Pflanzensamen aufgebracht werden, so dass sich nach einigen Jahren, entsprechend der jeweiligen Standortbedingungen, eine daran angepasste naturnahe Pflanzengesellschaft, worunter in den höheren und etwas trockeneren Bereichen zahlreiche Bäume und Sträucher sein werden, entwickeln wird.</p> <p>In dem von baulichen Maßnahmen betroffenen Teil des Grundstücks Bredenweg 41 steht wie in den übrigen Bereichen des Bredenmoores natürlicherweise Hochmoortorf an der Geländeoberfläche an. Dieser Hochmoortorf wurde im Zuge der Kultivierung im Verlauf des 19. und frühen 20. Jahrhunderts mit Hilfe eines engen künstlichen Grabensystems entwässert, um Torf als Brennmaterial gewinnen zu können und landwirtschaftliche Nutzungen zu ermöglichen. Der geringe Abstand der parallel verlaufenden Gräben bedingte die Ausweisung von langen schmalen Parzellen, an deren Grenzen in vielen Fällen Baumreihen oder Einzelbäume angepflanzt worden sind oder deren Aufwuchs geduldet worden ist. Diese älteren Baumreihen oder Einzelbäume sind in dem geschlossenen Waldgebiet, welches überwiegend aus jungen Bäumen aufgebaut ist, auszumachen.</p> <p>Nach Aufgabe der landwirtschaftlichen Nutzungen zwischen den 1950-iger und</p>	<p>Durch die vorgesehenen Renaturierungs- und Ausgleichsmaßnahmen soll der ursprünglich natürliche Zustand des Bredenmoores wieder hergestellt und in der Neuentwicklung gegenüber dem heutigen Zustand verbessert werden.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>4) Auch im Sinne des Satzes („Jeder kann seinen Beitrag zum Klimaschutz leisten“ – A. Krein) wollen wir in Bremerhaven unseren Beitrag leisten, indem wir den unsinnigen Baumkahlschlag auf unserem beanspruchten Grundstück ablehnen. Hier befinden sich 40 mittelgroße Läubebäume. Sie schaffen auf der Grundlage der CO₂-Bilanz einen Schadstoffausgleich für 40 Pkw. In Bremerhaven sind 45.000 Autos zugelassen. Zum anderen verhelfen wir dem Sperber, der im Bredenmoor nistet, zum ortsnahen Umzug.</p> <p>5) Die Schaffung eines angeblich höherwertigen Biotops „Hochmoor“ geschieht allein aus wirtschaftlichen Interessen. Denn der anmoorige Tunnelaushub wird ortsnah „eingebaut“, um Transport- und Lagerkosten zu sparen.</p>	<p>1980-iger Jahren wurden die Entwässerungsgräben nicht verschlossen und im Moor nicht wieder ein Renaturierungsprozess initiiert, sondern die Einzelparzellen wurden sich selbst überlassen, so dass sie sich auf natürlichem Wege bewaldeten. Der derzeitige Bewuchs entspricht nur teilweise der natürlichen Vegetation.</p> <p>Entwässerte Moore sind aufgrund der Torfmineralisierung keine Kohlenstoffspeicher, sondern sie sind Emittenten von erheblichen Mengen an CO₂ und Lachgas. Durch eine Wiedervernäsung bis nahe der Geländeoberfläche werden die Mineralisierung des Torfs und die Freisetzung von CO₂ stark verringert. Eine Mineralisierung des während der Bauarbeiten zwischengelagerten Torfs wird anhand der geplanten Form der Lagerung weitgehend minimiert. Dauerhaft übernimmt die Ausgleichsmaßnahme Bredenmoor mit dem dort sich entwickelnden Baumbewuchs auf nicht oder nur in geringem Umfang entwässertem Hochmoortorf auch klimatisch positive Ausgleichsfunktionen.</p> <p>Im Vordergrund naturschutzfachlicher Maßnahmen stehen der Ausgleich eines Eingriffs und die Schaffung einer in der Gesamtbilanz zumindest gleichwertigen Biotopstruktur. Natürlich werden auch Bodenmanagement- und naturschutzfachliche</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Vorwurf einer einseitig wirtschaftlichen Betrachtung wird zurückgewiesen, da er unzutreffend ist.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>6) Von Menschenhand gebaute und zweckbestimmte Biotop verfehlten in der Vergangenheit oft ihr Ziel. So kann die Umgestaltung des jetzigen Waldes in ein Hochmoor auch nur im Konjunktiv geschrieben werden! Vermutlich wird hier nur ein neues Biotop „Hochmoor“ deklariert und tatsächlich kein Hochmoor geschaffen. Also, warum nicht alles so belassen.</p>	<p>Maßnahmen unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten bewertet. Zahlreiche wissenschaftliche Untersuchungen haben gezeigt, dass Birkenwald entwässerte Hochmoortorfe, wie im Bredenmoor vorhanden, weiter austrocknet, wodurch der Torf weiter degradiert wird und mineralisieren kann. Die bestehende Natur ist also nicht von Menschenhand unbeeinflusst. Vielmehr wird der bestehende Degradationsprozess von Menschenhand nicht aufgehalten. Aus bodenkundlicher und naturschutzfachlicher Sicht kann dieser Prozess nur durch eine oberflächennahe Vernässung des Torfes aufgehalten werden, so dass in der Folge wieder eine von Menschenhand unbeeinflusste Natur entstehen kann. Erfolgreiche Beispiele dafür sind aus der jüngeren Vergangenheit dokumentiert. Die durchgeführten Renaturierungsvorhaben zeigen auch, dass die "Zwischennutzung" der Renaturierungsfläche in der geplanten Form einer erfolgreichen Renaturierung nicht entgegenstehen. Im Zuge der Bauabwicklung sollte unmittelbar vor der Inanspruchnahme von Gehölzflächen die benötigte Fläche exakt unter Berücksichtigung des während der Bauarbeiten fortgeschriebenen Bodenmanagementplans festgelegt werden, um nicht notwendige Waldflächenverluste zu</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>7) Ein abgeholztes Bredenmoor schafft dann freie Sicht auf die Verkehre der Cherbourger Straße und verhindert so auch den Lärmschutz.</p> <p>8) Die Landschaftsskulptur angeblich aus Gründen der „Verbesserung der Aufenthaltsqualität“ und der „Möglichkeit für Freizeitnutzungen“ zu schaffen ist vorgeschoben, arrogant und verlogen. Denn auch hier sind alleine wirtschaftliche Gründe ausschlaggebend. Sind eigentlich Schattenwurf und Windströmungsverhältnisse bemessen?</p>	<p>vermeiden. Des Weiteren sollten in diesem Zusammenhang ebenfalls die Möglichkeiten zum dauerhaften Erhalt von älteren Einzelbäumen in der Baufläche überprüft werden.</p> <p>Die schallmindernde Wirkung von Waldflächen steht in direkter Abhängigkeit mit der Größe eines zusammenhängenden Waldgebietes und deren Bewuchsstruktur. So werden erst Pegelminderungen von 6 dB(A) bei dichtem Waldbewuchs in allen Schichten und in einer Tiefe von ca. 100 m erreicht. Durch das Entfernen von Teilen des Waldes (und nicht des ganzen Waldes zur Cherbourger Straße) im Bredenmoor im Bereich der Lagerungs- und Baustelleneinrichtungsfläche sind deutlich geringere Auswirkungen auf die Wohnhäuser am Bredenweg als die angesprochenen 6 dB(A) zu erwarten. Eine freie Sicht auf die Verkehre der Cherbourger Straße ist weder während der Maßnahme, noch nach Beendigung auf Grund des weiterhin vorhandenen Bewuchses zu befürchten.</p> <p>Die im Zuge der Baumaßnahme anfallenden Aushubböden werden im Rahmen der Erstellung eines Landschaftsbauwerkes einer trassennahen Verwertung zugeführt. Es soll ein Landschaftsbauwerk entstehen, welches eine Veränderung des Landschaftsbildes, nicht eine erhebliche Beeinträchtigung hervorrufen wird. Das Land-</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>9) Wir finden es sehr anmaßend, wir könnten auf 2/3 unseres Grundstückes verzichten, da dieser abzugebende Teil „nicht zu Wohnzwecken“ benutzt wird. Wir haben uns seinerzeit bewusst für den Kauf dieses Grundstückes entschieden. U. a. war der Kauf dieses Grundstückes Bredenweg 41 mit dem großen Baumbestand mit dem Gedanken verbunden, nachwachsende Rohstoffe für das Heizen zur Verfügung zu haben. Natürlich wurden bisher nur die Sturmschäden und die „baufälligen“ Bäume gefällt.</p>	<p>schaftsbauwerk soll für die Anwohner über ein entsprechendes Wegenetz für Freizeitzwecke nutzbar sein. Die Gestaltung und Bepflanzung soll so erfolgen, dass sich das Landschaftsbauwerk harmonisch in die örtliche Umgebung einfügt. Die Thematik des Schattenwurfs wurde im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erörtert. Die Herstellung der Ausgleichsmaßnahme Renaturierung des Bredenmoores erfordert die Inanspruchnahme des Teilgrundstücks Bredenweg 41, Flst-Nr. 62. Weitergehende Regelungen werden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens getroffen. Die Ausgleichsmaßnahme ist grundsätzlich geeignet, um ihre naturschutzfachlichen Ziele zu erfüllen. Die Renaturierung des Bredenmoores ist unter Berücksichtigung der naturschutzfachlichen Zielsetzungen einerseits und der herausragenden Bedeutung des Privateigentums andererseits erforderlich und angemessen. Sie ist nicht mit einer übermäßigen Belastung der Privateigentümer verbunden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Fläche des Wohngrundstücks, die in Anspruch genommen wird, nicht unmittelbar für Wohnzwecke der Familie dient. Sie dient - wie auch in den Einwendungen geltend gemacht wird - im weitesten Sinne als Erholungsfläche. Der Entzug solcher Funktio-</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>10) Die wichtigsten und offensichtlichsten Alternativen sind offenkundig nicht ausreichend bzw. mit falschen Argumenten geprüft worden. Das ergibt sich schon aus dem Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen. Danach scheint die Nordumgehung mit Niedersachsen nicht nachdrücklich genug verhandelt worden zu sein bzw. eine zuverlässige, aktuelle und genaue Verkehrszählung vorzuliegen. Auch die Möglichkeit des 6spurigen Ausbaus der Cherbourger Straße zumindest bis zur Langener Landstraße und der evtl. Fortsetzung darüber hinaus, ist nicht ernsthaft geprüft worden. Es geht hier um Geld, das die Steuerzahler aufbringen müssen und das die Stadt Bremerhaven (im Falle der Mehrkosten für den Tunnel) nicht hat.</p>	<p>nen des Eigentums ist den Eigentümern eher zumutbar als der Entzug ihrer Lebensgrundlage (z.B. Enteignung eines Wohnhauses, Existenzgefährdung eines landwirtschaftlichen Betriebes). Andererseits bietet die Renaturierung die Chance, auf einer großen Fläche ein hochwertiges Biotop zu entwickeln.</p> <p>Zur Ermittlung einer Vorzugsvariante wurde ein umfangreicher dreistufiger Variantenvergleich durchgeführt. Grundlage des Variantenvergleichs ist ein breites Spektrum an Zielen, die die Zielfelder Verkehr, Naturhaushalt und Landschaft, Städtebau und Siedlungsraum, Wirtschaftlichkeit sowie Realisierung und Zeithorizont abdecken. Die einzelnen Ziele werden wiederum jeweils durch ein oder mehrere Bewertungskriterien beschrieben. Eine einseitige Ausrichtung der Belange liegt nicht vor. Die Gründe für die Auswahl der Variante 3.2+E als Vorzugsvariante sind ausführlich im erweiterten Variantenvergleich (Gutachten 02) beschrieben.</p> <p>Die Wirkungen der betrachteten Varianten wurden in Fachgutachten ermittelt. Es ist unstrittig, dass einzelne Varianten bei einzelnen Kriterien bessere Wirkungen als die Variante 3.2+E aufweisen. In der Gesamtbetrachtung und der Abwägung wurden jedoch die meisten Vorteile bei der Varianten</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>11) Die finanzpolitische Seite des Hafentunnels sieht katastrophal aus: Es sind z. Z. noch Lücken in der Gesamtfinanzierung des Bauvorhabens, es fehlt die Finanzierungsmöglichkeit der bisher bei Großprojekten üblichen Mehrkosten und die Finanzkalkulation von Alternativen. Im Falle von finanziellen Lücken ist der Bremerhavener Steuerzahler dran! Doch die Stadt ist eigentlich pleite und das Kostendämpfungsgesetz für die Haushalte kommt! Also: Wie die Defizite finanzieren? Auf jeden Fall nicht mit uns! Und es sieht alles nach einem gefundenen Fressen für den Steuerzahlerbund aus.</p> <p>Bisherige Großbaustellen (s. Klimahaus) haben stets mehr gekostet als veranschlagt! Und z. Z. macht wieder ein Politikerstreich die Runde: Man denkt über die Einführung von Gebühren für die Straßenreinigung nach, um Geld ins Stadtsäckel zu bekommen, anstatt wie bei diesem Großbauprojekt Alternativen sinnvoll und Kosten dämpfend zu planen und nicht das Steuergeld mit vollen Zügen zum Fenster hinauszuwerfen.</p> <p>12) Ein leistungsfähiger Hafen braucht eine entsprechende Straßenanbindung. Aber: die aktuellen Verkehrszahlen lassen die geschätzten Verkehre in der Zukunft nur vermuten. Tatsächlich belegt werden können sie nicht!</p> <p>Hinzu kommen die Unsicherheiten aus dem Tiefwasserhafen Jade-Weser, der einen Teil des Bremerhavener Umschlags</p>	<p>te 3.2+E gesehen, die als Vorzugsvariante ermittelt wurde.</p> <p>Eine Nordvariante wurde als Variante 6.2 sowie der sechsstreifige Ausbau der Cherbourger Straße als Variante 0.1 berücksichtigt.</p> <p>Kosten wurden im Rahmen des straßen- und tunnelbautechnischen Entwurfes bisherigen berücksichtigt und sind nicht Gegenstand der öffentlich ausgelegten Planunterlagen.</p> <p>Fragen der Finanzierung sind nicht Gegenstand der Flächennutzungsplanänderung.</p> <p>Nicht aktuelle Verkehrszahlen, sondern seriöse abgesicherte mittelfristige Prognosen sind Grundlage für die Planung des Hafentunnels.</p> <p>Die Aufnahme des Betriebs im JadeWeserPort in Wilhelmshaven in 2012 kann</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		abziehen wird. Auch der Fenderschiffstransport kann den Straßenumschlag verringern!	kurzzeitig zu Mengenrückgängen in Bremerhaven führen. Die Auswirkungen auf die erwarteten Verkehrsmengen auf der Cherbourger Straße werden allerdings geringer ausfallen und nur vorübergehend sein. Zum Einen würde ein Schwerpunkt der verlagerten Verkehre im Bereich des Feederschiffsverkehrs liegen, die ohnehin nicht für den Hinterlandverkehr wirksam werden. Zum Anderen ist im Anschluss an die Verlagerung von Teilmengen mit weiterem Wachstum des Marktes und auch der Containermengen in Bremerhaven zu rechnen. Damit ergibt sich allerhöchstens eine Verschiebung des Wachstumspfad und damit des Zeitpunktes, an dem die Kapazitätsgrenze der Terminals erreicht wird. Von diesem Zeitpunkt an stellt ohnehin die Kapazitätsgrenze den bestimmenden Faktor für Umschlag und Verkehr dar, nicht aber das Marktwachstum insgesamt.	
4.	Schreiben vom 31.07.2012	<p>Unter Bezugnahme Ihrer Veröffentlichung der 11. Flächennutzungsplanänderung „Hafentunnel“ vom 30.06.2012 des Stadtplanungsamtes der Seestadt Bremerhaven nehme ich hiermit Stellung bzw. lege ich Einspruch ein.</p> <p>Für den Tunnelbau auf der Trasse 3.2 +E benötigen Sie teile meines unter besonderem Schutz stehenden bewaldeten Wohngrundstücks Flur 67 Flurstück 78/5 Grundbuch von Lehe-Nord 4552.</p> <p>Nach Ihrer obigen Veröffentlichung unter 4.1.4.2 „Auswirkun-</p>	<p>./.</p> <p>Die Tunnelplanung erfordert die Inanspruchnahme des Teilgrundstücks Flst-Nr. 78/5. Über diesen Grundstücksteil wird künftig der Tunnel verlaufen. Weitergehende Regelungen werden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens getroffen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>gen des Vorhabens“ gehen Teile des Grundstücks zur Erstellung des Hafentunnels verloren und können nicht ersetzt werden.</p> <p>Eine entsprechende Neuanlage des darauf befindlichen prächtigen Eichenwaldes ist wegen der Tunneloberfläche nicht beabsichtigt.</p> <p>Eine vermeidbare erhebliche Entwertung meiner Anteile der Gesamt-Immobilie 78/3 und 78/5 wäre die Folge.</p>	<p>In diesem Bereich müssen Bäume gefällt werden. Der Laubwald auf dem Grundstück kann dennoch zu einem wesentlichen Teil erhalten werden. Insbesondere im Bereich der Grundstücke Lotjeweg 106, 108, 108 A. 110 ist der Baumbestand nicht von der Maßnahme betroffen.</p> <p>Die Landschaftspflegerische Begleitplanung (Gutachten 04) sieht mit der Ausgleichsmaßnahme A 4 eine "Wiederherstellung des Siedlungsgehölzes an der Südseite des Eichenwegs aus heimischen Laubbaumarten auf der Tunneloberfläche" vor. Die Oberkante des Tunnelbauwerks liegt in diesem Bereich ca. 2,50 m unter der Geländeoberfläche, so dass ein geeigneter Standort mit ausreichendem Wurzelraum für die angestrebte Wiederbegrünung mit Bäumen und Sträuchern einheimischer Laubbaumarten vorhanden ist.</p> <p>Die Bepflanzungsplanung erfolgt in Abstimmung mit den Eigentümern unter Beachtung der naturschutzfachlichen Anforderungen (Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde Bremerhaven).</p> <p>Der aufgezeigte Sachverhalt ist nicht flächennutzungsplanrelevant.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Sachverhalt ist im Planfeststellungsverfahren zu</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>Damit bin ich nicht einverstanden, da sich nachweisbar betroffenen geringere, wirtschaftlich und verkehrstechnisch bessere Lösungsmöglichkeiten während und nach dem Tunnelbau anbieten.</p> <p>Im Wesentlichen beziehe ich mich auf meine Ihnen vorliegenden Einsprüche gegen die Planfeststellung, deren Bezugnahmen mir noch nicht vorliegen. Auch hat es noch keine Gespräche über ausgleichende Entschädigungen für den be-</p>	<p>Zur Ermittlung einer Vorzugsvariante wurde ein umfangreicher dreistufiger Variantenvergleich durchgeführt. Grundlage des Variantenvergleichs ist ein breites Spektrum an Zielen, die die Zielfelder Verkehr, Naturhaushalt und Landschaft, Städtebau und Siedlungsraum, Wirtschaftlichkeit sowie Realisierung und Zeithorizont abdecken. Die einzelnen Ziele werden wiederum jeweils durch ein oder mehrere Bewertungskriterien beschrieben. Eine einseitige Ausrichtung der Belange liegt nicht vor. Die Gründe für die Auswahl der Variante 3.2+E als Vorzugsvariante sind ausführlich im erweiterten Variantenvergleich (Gutachten 02) beschrieben.</p> <p>Die Wirkungen der betrachteten Varianten wurden in Fachgutachten ermittelt. Es ist unstrittig, dass einzelne Varianten bei einzelnen Kriterien bessere Wirkungen als die Variante 3.2+E aufweisen. In der Gesamtbetrachtung und der Abwägung wurden jedoch die meisten Vorteile bei der Variante 3.2+E gesehen, die als Vorzugsvariante ermittelt wurde.</p> <p>Der aufgezeigte Sachverhalt ist nicht flächennutzungsplanrelevant.</p>	<p>prüfen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Sachverhalt ist im Planfeststellungsverfahren zu</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>absichtigen Ankauf des benötigten Grundstücks gegeben.</p> <p>Die 11. Flächennutzungsplanänderung weist einige Unklarheiten zu den Positionen auf:</p> <p>4.1.1.1.2 Es kommt nicht klar zum Ausdruck, dass die Maßnahmen zur Verminderung von baubedingter Lärmemission bei der Auftragsvergabe konkretisierter Bestandteil des Vergabeverfahrens ist. Dieses muss später eine Grundlage von möglichen Klagen bei Nichteinhaltung sein.</p> <p>Teil III 2. „Anregung nach § 3(1) BauGB“ „Der geforderte Einbau von Schallschutzfenstern ist nicht geboten, weil es nur vorübergehenden Charakter hat!“</p> <p>Nach 4.1.1.2 wurden Schallpegelüberschreitungen von 20 dB(A) am Tag und 31 dB(A) in der Nacht ermittelt. Das sind ein Vielfaches der jetzigen Lärmbelastung, und das auch noch in einer Entfernung von ca. 6 m bis zur Wohnbebauung. Besonders betroffen sind wir von der Schallreflektion der in der Nähe befindlichen Gebäude. Die Argumentation, „Die Überschreitung der Richtwerte während der 5-jährigen Bauzeit ist vertretbar weil nach der Fertigstellung eine Lärmentlastung stattfindet“, ist falsch und nicht hinnehmbar.</p> <p>Die jetzige Lärmbelastung im Bereich Lotjeweg/ Eichenweg wird sich durch den Tunnelbau nicht mindern, sondern möglicherweise durch das nicht schallabsorbierte östliche Tunnelportal sogar erhöhen. Die vorwiegend älteren Bewohner in diesem Bereich werden die Fertigstellung des Tunnelbauwerkes möglicherweise nicht mehr erleben, sodass das Argument „... vorübergehenden Charakter...“ keine Gegenleistung sein</p>	<p>Baubedingte Lärmemissionen sind nicht flächennutzungsplanrelevant.</p> <p>Der aufgezeigte Sachverhalt ist nicht flächennutzungsplanrelevant.</p> <p>Die schalltechnischen Untersuchungen zu den durch das Tunnelbauwerk zu erwartenden Verkehrsbelastungen und den Schallemissionen der Tunnelportale lassen keine zusätzlichen Lärmbelastungen aus den Tunnelöffnungen gegenüber der heutigen Lärmbelastung erwarten. Es ist eher</p>	<p>prüfen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Sachverhalt ist im Planfeststellungsverfahren zu prüfen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Sachverhalt ist im Planfeststellungsverfahren zu prüfen.</p> <p>Die Untersuchungen belegen, dass nach dem Tunnelbau von einer Lärmentlastung im Bereich Lotjeweg / Eichenweg auszugehen ist.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		kann.	so, dass es im Planungsbereich des Tunnels und der Cherbourger Straße nach dem Bau und der Inbetriebnahme des Tunnels leiser werden wird. Schon die Fahrzeuge, die in den Tunnel hineinfahren sind aufgrund der abgesenkten Fahrbahn leiser als vergleichbare Fahrzeuge die nicht auf einer abgesenkten Fahrbahn verkehren.	
5.	Schreiben vom 03.08.2012	<p>Hiermit wende ich mich als persönlich und direkt Betroffener mit Nachdruck gegen den geplanten Bau des Tunnels Eichenweg V3.2 + E und erhebe Einwendung/Stellungnahme bzw Widerspruch gegen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) die Bebauung des Grundstückes Flur 67 Flurstück 78/5 Grundbuch Lehe-Nord, Blatt 2167. 2) Die Variantenprüfung zur Ermittlung der Vorzugsvariante. 3) Den Bau des Tunnels Eichenweg V3.2+E. 4) Flächennutzungsplanänderung Nr. 11. <p>Zu 1. Ich bin Anlieger und Miteigentümer des Grundstückes Flur 67 Flurstück 78/5 Grundbuch Lehe-Nord, Blatt 2167 und hatte mich wegen des Erholungswertes und der besseren Lebensqualität für eine Immobilie in bewaldeter Umgebung entschieden. Die riesigen Bäume, die gefällt werden sollen, sollen zwar ersetzt werden, doch können die neuen kleinen Bäumchen den gleichen Erholungswert und die Lebensqualität nicht gewährleisten. Es dauert ungefähr 30 Jahre bis der Wald wieder auf seine ursprüngliche Größe gewachsen und auch seine</p>	<p>./.</p> <p>Die Tunnelplanung erfordert die Inanspruchnahme des Teilgrundstücks Flst-Nr. 78/5. Über diesen Grundstücksteil wird künftig der Tunnel verlaufen. Weitergehende Regelungen werden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens getroffen. In diesem Bereich müssen Bäume gefällt werden. Der Laubwald auf dem Grundstück kann dennoch zu einem wesentlichen Teil erhalten werden. Insbesondere</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>Funktion als Biotop für Flora und Fauna wieder hergestellt ist.</p> <p>Gleichzeitig wird der Wert meiner Eigentumswohnung und die des Grundstückes Flur 67 Flurstück 78/5 Grundbuch Lehe-Nord, Blatt 2167 durch die Planungen, Durchführung und letztendlich die resultierende Umgebungsveränderung erheblich gemindert.</p> <p>Das Grundstück, das zu unseren Eigentumswohnungen gehört, wurde in 7 Teile aufgeteilt und zu den dazugehörigen Häusern mit Eigentumswohnungen verbindlich zugewiesen. Dieses Waldgrundstück dient als natürliche Schutzbarriere vor Lärm und Emissionen von der Cherbourger Straße.</p> <p>Dieses Grundstück steht zudem unter Naturschutz und soll aufgrund seiner Aufteilung nicht bebaut werden und nicht weiter verwertet werden.</p> <p>Die Eigentümer des Grundstückes Flur 67 Flurstück 78/5 Grundbuch Lehe-Nord, Blatt 2167 haben sich im Vorfeld bereits schriftlich gegen den Verkauf dieses Grundstückes ausgesprochen. Es wird auch nicht temporär zur Verfügung ge-</p>	<p>im Bereich des Grundstückes Lotjeweg 110 ist der Baumbestand nicht von der Maßnahme betroffen.</p> <p>Der aufgezeigte Sachverhalt ist nicht flächennutzungsplanrelevant.</p> <p>Die schallmindernde Wirkung von Waldflächen steht in direkter Abhängigkeit mit der Größe eines zusammenhängenden Waldgebietes und deren Bewuchsstruktur. So werden erst Pegelminderungen von 6 dB(A) bei dichtem Waldbewuchs in allen Schichten und in einer Tiefe von ca. 100 m erreicht. Durch das Entfernen von Teilen des Waldes (und nicht des ganzen Waldes zur Cherbourger Straße) im Bredenmoor im Bereich der Lagerungs- und Baustelleneinrichtungsfläche sind deutlich geringere Auswirkungen auf die Wohnhäuser am Bredenweg als die angesprochenen 6 dB(A) zu erwarten.</p> <p>Für den genannten Bereich gibt es keine naturschutzrechtliche Regelung.</p> <p>./.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Sachverhalt ist im Planfeststellungsverfahren zu prüfen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Sachverhalt ist im Planfeststellungsverfahren zu</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>stellt. Die Eigentümer werden zudem eine Klage durch einen Miteigentümer unterstützen.</p> <p>Zu 2. Kosten der Varianten Zur Ermittlung der Vorzugsvariante wurden mehrere Alternativen untersucht. Sie wurden 2007 und 2009 in Hannover durch ein und denselben Projektleiter ermittelt.</p> <p>Bei beiden Gutachten wurde ein Kostenlimit gesetzt. Bei dem Gutachten aus dem Jahre 2007 lag das Kostenlimit bei 100 Millionen Euro. 100 Millionen Euro deshalb, weil es vom Bund eine Zusage über diese Summe gab. Bei dem Gutachten 2009 wurde das Kostenlimit auf 160 Millionen Euro angehoben, obwohl der Bund zu diesem Zeitpunkt seine Zusage „nur“ auf 120 Millionen Euro angehoben hatte.</p> <p>Das Kostenlimit zur Ermittlung zur Vorzugsvariante wurde daher um 40 Millionen Euro zu hoch angesetzt.</p> <p>Der Tunnel Eichenweg V3.2+E kostet aktuell 172 Millionen Euro, hinzu kommen noch die Planungskosten von ca. 30 Millionen Euro. Somit liegen wir also bei 202 Millionen Euro. Wenn dann noch die Finanzierungskosten hinzugerechnet werden, dann wird der Hafentunnel am Ende weit über 500 Millionen Euro kosten. Denn wenn man Schulden macht, muss man auch Zinsen zahlen, das gilt auch bei Projekten, die von der Politik beschlossen werden.</p> <p>Die DEGES hat in Ihrem Gutachten aus dem Jahre 2007 festgestellt, dass die Varianten mit Bohrtechnik um 30 % zu teuer angegeben worden sind. Ebenso wurde die Nordvariante um 20 % zu teuer angesetzt. Die Kosten hierfür würden sich nur auf ca. 65 Mio. Euro belaufen.</p>	<p>Zur Ermittlung einer Vorzugsvariante wurde ein umfangreicher dreistufiger Variantenvergleich durchgeführt. Grundlage des Variantenvergleichs ist ein breites Spektrum an Zielen, die die Zielfelder Verkehr, Naturhaushalt und Landschaft, Städtebau und Siedlungsraum, Wirtschaftlichkeit sowie Realisierung und Zeithorizont abdecken. Die einzelnen Ziele werden wiederum jeweils durch ein oder mehrere Bewertungskriterien beschrieben. Eine einseitige Ausrichtung der Belange liegt nicht vor. Die Gründe für die Auswahl der Variante 3.2+E als Vorzugsvariante sind ausführlich im erweiterten Variantenvergleich (Gutachten 02) beschrieben.</p> <p>Die Wirkungen der betrachteten Varianten wurden in Fachgutachten ermittelt. Es ist unstrittig, dass einzelne Varianten bei einzelnen Kriterien bessere Wirkungen als die Variante 3.2+E aufweisen. In der Gesamtbetrachtung und der Abwägung wurden jedoch die meisten Vorteile bei der Variante 3.2+E gesehen, die als Vorzugsvariante ermittelt wurde.</p>	<p>prüfen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
-----	------------------------------	-------------------------	--	--

		<p>Hierbei verweise ich auf § 7 Abs. 1 der Bundeshaushaltsordnung. Die Bundesregierung muss sich an die Grundsätze der „Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit“ halten und daher die kostengünstigere Variante wählen, dieses gilt auch für das Land Bremen, die Stadt Bremen und die Stadt Bremerhaven.</p> <p>Einzelne Varianten</p> <p>Die Cherbourger Straße ist von der Autobahn bis zum Hansahochhaus 4-spurig ausgebaut, zusätzlich verfügt sie in der Mitte noch über einen Sicherheitsabstand von ca. 1 m. Die Cherbourger Straße hat daher eine sehr hohe Sicherheit. Dieser Streckenabschnitt soll aber durch einen Hafentunnel (1-röhrig mit nur einer Fahrbahn in jeder Richtung) ersetzt werden. Das Problem bei der Cherbourger Straße sind die 4 Ampelanlagen, an die die Fahrzeuge mal halten müssen. Die Ampelanlagen sind in der Vergangenheit aber optimiert worden, so dass sich kein Rückstau mehr bildet. Maximal muss man an einer Ampel ca. 1,5 Minuten halten.</p> <p>Die Variante 0 zielt darauf ab die Cherbourger Straße weiter zu optimieren (Ertüchtigung). Sie wurde aber nicht weiter verfolgt, da angeblich keine höhere Kapazität erreicht wird. Diese Aussage zweifele ich sehr stark an. Die Cherbourger Straße hat aufgrund Ihrer 4 Spuren eine sehr hohe Reservekapazität, d. h. die Auslastung ist noch lange nicht erreicht.</p> <p>In der Variante 0.1 soll die Kapazität durch betriebliche und bauliche Mittel erhöht werden. Zusätzlich sollte die Eisenbahnbrücke erneuert werden. Die Anwohner in der Nähe warten schon seit Jahrzehnten auf den Austausch der Eisenbahnbrücke. Selbst in 1 km Entfernung ist der Lärm noch zu hören wenn ein Zug die Eisenbahnbrücke passiert.</p>	<p>Die Aussagen zur guten Verkehrsqualität nach der Optimierung der Signalanlagen beziehen sich auf die heutigen Verkehrsstärken. Die Verbesserung der Hafenanbindung wird jedoch notwendig aufgrund der prognostizierten deutlichen Zunahme der Verkehrsstärken. Mit diesen zusätzlichen Verkehren wäre an den Knotenpunkten im bebauten Bereich der Cherbourger Straße keine ausreichende Verkehrsqualität mehr erreichbar, der vierstreifige Querschnitt in der Cherbourger Straße reicht nicht mehr aus.</p> <p>Die betrachteten Varianten zeichnen sich durch unterschiedliche Vor- und Nachteile aus. Unstrittig ist, dass auch die Variante 0.1 Vorteile gegenüber anderen Varianten bietet, darunter vergleichsweise geringe Kosten trotz der Notwendigkeit einer neuen Brücke der DB AG und ein geringer Eingriff</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
--	--	---	--	---

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>Wieso nutzt man nicht diese Chance?</p> <p>Statt dessen wird die Variante 0.1 abgewiesen. Bei der Variante 0.1 könnte laut Gutachten aus dem Jahr 2007 eine ausreichende Kapazität erreicht werden, aber die städtebaulichen Eingriffe hätten gravierende Auswirkungen auf die Grundstücke und Wohngebäude, die nicht vertretbar seien, zur Folge.</p> <p>Diese Aussagen sind nicht nachvollziehbar, denn der Bau des Hafentunnels fordert weit größere Eingriffe in das bestehende Landschaftsbild und es wird weitaus mehr Privateigentum benötigt als bei der Variante 0.1. Sicherlich ist die Variante 0.1 auch wesentlich billiger als der Tunnel Eichenweg V3.2+E.</p> <p>Bei den Null-Varianten ist im Gegensatz zu den Varianten 1.0 bis 9.2 in beiden Gutachten (2007 und 2009) keine Kostenschätzung mit angegeben worden. Angesichts der sehr hohen Verschuldung von Bremen und Bremerhaven ist die Angabe der möglichen Kosten bei den Null-Varianten von großer Bedeutung und muss mit in die Bewertung einbezogen werden.</p> <p>Ich fordere daher eine neue und neutrale Variantenbewertung. Denn die Varianten-Prüfung sowohl aus dem Jahr 2007 und 2009 scheinen zielorientiert durchgeführt worden zu sein.</p> <p>Tunnel Eichenweg V3.2+E</p> <p>In dem Gutachten aus dem Jahr 2009 bezüglich der Variantenprüfung wurde unter anderem ein zu geringer Abstand der Portale zur vorhandenen Wohnbebauung sowohl von den politischen Entscheidungsträgern und auch von der Öffentlichkeit nicht akzeptiert. Bei der Variante 3.2+E wurde lediglich das Ostportal aus dem Wohngebiet herausgenommen.</p>	<p>in Natur und Landschaft. Die Variante 0.1 wurde jedoch aufgrund ihrer hohen Inanspruchnahme von Grundstücken und Wohngebäuden sowie aus städtebaulichen Gründen und aufgrund einer unzureichenden Leistungsfähigkeit eines 6-streifigen Ausbaus (plangleiche Knotenpunkte) verworfen. Dabei steht bei den städtebaulichen Gründen im Vordergrund, dass durch einen oberirdischen Ausbau die Umweltbelastungen der umliegenden Wohnquartiere noch erheblich vergrößert werden. Neben der zusätzlichen Lärm- und Luftschadstoffbelastung würde sich durch eine sechsstreifige, stadtautobahnähnliche Straße auch die Trennwirkung zwischen den Quartieren nördlich und südlich der Cherbouger Straße weiter vergrößern.</p> <p>Kosten wurden im Rahmen des straßen- und tunnelbautechnischen Entwurfes berücksichtigt und sind nicht Gegenstand der öffentlich ausgelegten Planunterlagen.</p> <p>Die Portallagen sind kein Kriterium bei der Vorprüfung der einzelnen Varianten. Maßgebend sind die im erweiterten Variantenvergleich genannten Zielfelder.</p> <p>Die Variante 3.2+E ist am 18.12.2008 von der Stadtverordnetenversammlung als Vorzugsvariante beschlossen worden.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>Das Tunnelwestportal liegt aber immer noch mitten im Wohngebiet und in der Nähe eines Kinderspielplatzes. Die Variante 3.2+E hätte also nicht in die vertiefende Gesamtbewertung einbezogen werden dürfen. Auch aus diesem Grunde fordere ich eine erneute und neutrale Variantenbewertung, zumal die Variante V3.2+E jetzt 172 Millionen Euro kostet und den Kostenrahmen von 160 Millionen Euro deutlich überschreitet. Ein höherer Kostenrahmen ist laut Gutachten nicht finanzierbar.</p> <p>Nordvarianten Bei den Nordvarianten wird eine neue Straße gebaut, die zum größten Teil schon vorhanden ist, aber auf niedersächsischem Gebiet verläuft. Es sind bei den Streckenführungen dieser Varianten unerklärlich große Umwege gezeichnet worden, so dass diese Varianten einen viel zu großen Umweg erfordern. Dadurch wird erreicht, dass es wohl keine Akzeptanz bei den Fahrern bzw. Speditionen geben wird. Eine vernünftige Streckenführung wird jedoch angenommen, selbst dann wenn ein kleiner Umweg gefahren werden muss. Es ist zudem leicht möglich den Verkehr über die Nordvariante zu steuern. Da gibt es vielfältige erfolgreiche Möglichkeiten: Zum Beispiel das Aufstellen von Verkehrsschildern, der Einbau von Pollern, die es ermöglichen, dass nur Anwohner durchfahren dürfen. Ein Beispiel dazu wie es geht gibt es in Hamburg. Oder man nimmt die Möglichkeit aus Bremerhaven: Die Lindenallee.</p> <p>Bei den Nordvarianten wird es keine Behinderung der Hafenerkehre geben und man muss nicht so gravierend in das Privateigentum der Bürger eingreifen. Zudem ist eine Nordvariante als eine echte 2. Hafenzufahrt anzusehen, die sowieso kommen wird, denn die Stadt Langen plant westlich von der Stadt Langen ein 200 ha großes Gewerbegebiet für den Containerterminal. Dieses Gebiet muss ebenfalls an die BAB an-</p>	<p>Nordvarianten wurden in zwei Schritten detailliert untersucht. In einem ersten Variantenvergleich wurden vier Nordvarianten betrachtet und hieraus eine Vorzugsvariante „Nord“ ermittelt. In einem zweiten Variantenvergleich (Gutachten 01) wurde die Vorzugsvariante „Nord“ den übrigen innerstädtischen Varianten in Bremerhaven gegenübergestellt.</p> <p>In allen Variantenvergleichen wurden gleiche Ziele und Kriterien berücksichtigt und die Wirkungen aller Varianten hinsichtlich dieser Ziele differenziert ermittelt und gewertet. In dieser stufenweisen Variantenbewertung waren die Nordvarianten in gleicher Betrachtungstiefe wie innerstädtische Varianten vertreten, was auch die Kosten einschließt.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>geschlossen werden. Somit ist also eine Nordvariante für Langen und Bremerhaven notwendig. Da die Stadt Bremerhaven keine weiteren Gewerbegebiete mehr zur Verfügung hat und die Stadt Langen ebenfalls verschuldet ist, muss man über die Erschließung dieses Gebietes zusammen arbeiten. Die Politik in Bremerhaven hat sich aber bisher vehement gegen eine Zusammenarbeit mit Langen gewehrt. Sowohl die Stadt Langen und auch der Landkreis Cuxhaven haben hier schon des öfteren ihre Zusammenarbeit bezüglich einer Hafenanbindung angeboten.</p> <p>Bei den Baukosten der Nordvariante ist noch einmal anzuführen, dass sie laut DEGES um ungefähr 20 % zu hoch angegeben worden sind. Somit belaufen sich die Baukosten in dem Gutachten aus dem Jahr 2007 auf nur ca. 65 Millionen Euro. Es gibt also noch genügend Spielraum bei möglichen Kostensteigerungen dieser Variante. Die Kostensteigerung wird aber im Vergleich zur Variante 3.2+E geringer ausfallen, da es sich um eine Oberflächenbebauung handelt. Für die Stadt Bremerhaven werden ebenfalls keine Betriebskosten und Unterhaltungskosten anfallen. Bei Inanspruchnahme von privatem Eigentum und bei der Inanspruchnahme von Biotopen für Flora und Fauna ist die Nordvariante zudem besser als die Vorzugsvariante 3.2+E. Sie hat außerdem auch noch Ausbaureserven.</p> <p>Variante 8+0 Diese Variante ist vergleichbar mit der Variante 3.2+E, da sie in offener Bauweise und mit einem Standstreifen gebaut werden soll. Sie hat jedoch durch Verlagerung beider Tunnelportale einen größeren Abstand zur Wohnbebauung und die Strecke in den Hafen ist ungefähr 2,1 km kürzer. Mit einer eigenen Autobahnabfahrt stellt sie einen echten Hafenzubrin-</p>	<p>Die Variante 8+0 wurde im erweiterten Variantenvergleich (Gutachten 02) in die vertiefende Gesamtbewertung mit aufgenommen. Auch im erweiterten Variantenvergleich wurde die Variante 8+0 anhand der einschlägigen Zielfelder vertieft untersucht. Aus diesem Variantenvergleich er-</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>ger dar. Außerdem wird es mit dieser Variante eine erhebliche innerstädtische Verkehrsentlastung geben, weil der Weg in den Hafen schneller, sicherer und direkt ist. Durch die Gradlinigkeit des Tunnels ist nur ein sehr geringes Gefahrenpotential gegeben, Rettungsfahrzeuge können ggf. schneller am Unglücksort sein und beim Bau des Tunnels gibt es keine Störungen der Hafenzufahrt.</p> <p>Außerdem wird es eine höhere Immissionsentlastung an der Cherbourger Straße geben, so dass das Wohngebiet um das geplante Westportal weniger stark betroffen ist. Die Portale der Variante 8+0 liegen nicht in dicht bewohnten Gegenden.</p> <p>Mit einer Kostenschätzung von 179 Mio. Euro liegt diese Variante zwar 8 Mio. Euro höher als der Tunnel Eichenweg, aber die vorhergenannten Vorteile spielen eine sehr gewichtige Rolle und heben diesen verhältnismäßig kleinen finanziellen Nachteil wieder auf. Daher ist die Variante 8+0 vorzuziehen.</p> <p>Im Rahmen einer öffentlichen Veranstaltung des Unternehmervereins am 06. Juni 2012 habe ich durch ein Schreiben von Herrn RA Dr. Andreas Reich (siehe Anlage) Kenntnis davon genommen, dass bei der Variante 8 und 8+0 sowohl die Streckenführung als auch die Kosten der Hafenuerspange mit eingeplant worden sind. Die Hafenuerspange ist aber in der Vorzugsvariante Tunnel Eichenweg V3.2+E nicht mit eingeplant worden, würde diesen also noch verteuern.</p> <p>Variante 9.2 Die Variante 9.2 ist eine Variante der Hafenanbindung, die größtenteils mit dem Schildvortriebsverfahren (Bohrtechnik) erstellt wird. Die Planer schätzten die Kosten grob auf 244 Mio. Euro. Es fand keine genauere Kostenanalyse für dieses</p>	<p>gab sich die Variante 3.2+E als Vorzugsvariante, welche dem Planfeststellungsverfahren zugrunde liegt.</p> <p>Sämtliche Bohrtunnelvarianten lagen erheblich über dem vorgegebenen Kostenrahmen und wurden daher nicht weiter verfolgt (Gutachten 02). Die hohen Kosten resultieren zum einen aus den kurzen</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>Bauprojekt statt. Die DEGES bestätigte in ihrem Gutachten von 2007, dass der Wert zu hoch angesetzt wurde und ungefähr 30 % niedriger liegen müsste. Daher müsste diese Variante nach jetzigem Stand in die vertiefende Gesamtbewertung mit einbezogen werden.</p> <p>Der im Jahre 2008 erstellte Hubertus-Tunnel mit zwei Röhren hat mit 146 Millionen Euro an Baukosten abgeschlossen. Dieser Tunnel ist in etwa vergleichbar mit der Variante 9.2. Bei dieser Variante gibt es zwei Röhren, pro Richtung eine Röhre. Sie besitzt daher und auch durch den geraden Tunnelverlauf ein sehr hohes Maß an Sicherheit und genügend Reservekapazität. Dadurch, dass diese Variante näher zur Feuerwehr liegt, können die Rettungsfahrzeuge im Falle eines Unglückes diesen Tunnel schneller erreichen. Auch ist die Fahrzeit für LKW kürzer, da der Hafen durch diese Variante besser zu erreichen ist und direkt verbunden wird. Die Betriebskosten und Unterhaltungskosten sind in etwa mit der Variante 3.2+E vergleichbar. Durch diese Variante muss aber kein 88 000 m² großes Waldgebiet gerodet werden, auch gibt es keine Probleme mit der Renaturierung eines Moorgebiets. Die Umsetzung ist in der halben Zeit gegenüber dem Tunnel Eichenweg V3.2+E zu realisieren und es gibt keine mehrjährige Verkehrsbeeinträchtigung während der Bauzeit.</p> <p>Kriterien der Varianten Die Untersuchungen zur Vorzugsvariante erfolgen nach gewissen Kriterien den sogenannten Zielfeldern.</p> <p>Das Zielfeld Wasserschutzgebiet wurde gar nicht oder nicht mit der nötigen Sorgfalt berücksichtigt. Das Wasserschutzgebiet wurde eingerichtet um das Grundwasser, das zur Trinkwassergewinnung herangezogen wird, besonders vor Einflüssen</p>	<p>Bohrtunnelstrecken ≤ 3 km und zum anderen aus den erheblich längeren Straßenanbindungen zum Hafen und zur Autobahn mit kostenintensiven Bodenverbesserungsmaßnahmen. Bohrtunnel sind aufgrund der sehr hohen Maschinenkosten erst ab Längen von ca. 4 km wirtschaftlich. Ein im Schildvortrieb aufgefahrener Tunnel muss, u. a. in Hinblick auf den Schutz der bestehenden Bebauung deutlich tiefer unter Geländeniveau geführt werden. Hieraus resultieren deutlich längere Steigungsstrecken, die in offener Bauweise hergestellt werden müssten. Die Erfahrungen zeigen, dass Bohrtunnel mit geringer Bodenüberdeckung einem vergleichsweise hohen Ausführungsrisiko unterliegen. Bei dieser Bauweise wären auch bei umfassenden und aufwendigen Sicherungsmaßnahmen wie z. B. Schirminjektionen unter Bestandsgebäuden Schäden im Bestand zu erwarten.</p> <p>Die Erweiterung des Wasserschutzgebietes Langen/Leherheide wurde im Erweiterten Variantenvergleich (Gutachten 02) im Zielfeld Naturhaushalt und Landschaft im Ziel 2.5 „Geringe Beeinträchtigung von Grund und Trinkwasser“ berücksichtigt und ist in die Bewertung der einzelnen Varianten mit eingeflossen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>sen zu schützen und wurde 2009 erweitert. Daher liegt das Wasserschutzgebiet nun mitten im Bebauungsgebiet des Tunnels Eichenweg.</p> <p>Bei der Errichtung des Tunnels kommt das Bauwerk aufgrund seiner Dimensionen mit dem Grundwasser in Berührung. Daher ist nicht ausgeschlossen, dass das Grundwasser (lt Hydrogeologisches Gutachten) z. B. mit Arsen und Schwermetallen kontaminiert wird.</p> <p>Bei einem Unfall in einem der Baudocks ist nicht auszuschließen, dass das Grundwasser mit Kraftstoffen oder mit Schweröl verseucht wird.</p> <p>Zu 3. und 4.</p> <p>Notwendigkeit Warum sollen die Steuerzahler Geld in ein Projekt stecken, bei dem die Notwendigkeit nicht geprüft wurde? Die Cherbourger Straße ist 4-spurig ausgebaut und hat daher genügend Reservekapazitäten. Die Überschreitungen der Schadstoffbelastungen an den Messstellen werden im Laufe der Zeit nicht mehr auftreten, da in naher Zukunft die Spediteure einen neuen Fuhrpark haben mit schadstoffärmeren und leiseren LKW's. Dieses wird auch gerne von den Befürwortern des Hafentunnels herangezogen um die Schadstoffbelastungen durch den Tunnel klein zu reden. Der Hafen ist bereits an seine logistische Grenze gestoßen und somit wird es keinen weiteren Anstieg an Verkehrsaufkommen geben. Desweiteren sollen die Gleisanlagen im Hafen für mehr als 60 Millionen</p>	<p>Der aufgezeigte Sachverhalt ist nicht flächennutzungsplanrelevant.</p> <p>Der aufgezeigte Sachverhalt ist nicht flächennutzungsplanrelevant.</p> <p>Bei der Planung des Hafentunnels geht es um die Sicherstellung einer ausreichenden Leistungsfähigkeit des Hafenzubringers auch für die zukünftige Umschlagsentwicklung.</p> <p>Für die zu erwartenden zukünftigen Verkehrsbelastungen sind keine weiteren Kapazitätserhöhungen auf der Cherbourger Straße zu erreichen. Zudem wären die Auswirkungen auf das Umfeld (Lärm, Schadstoffimmissionen) nicht beherrschbar. Eine bauliche Lösung ist daher geboten.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Sachverhalt ist im Planfeststellungsverfahren zu prüfen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Sachverhalt ist im Planfeststellungsverfahren zu prüfen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>Euro ertüchtig (siehe NZ vom 20.07.2012) werden um die Leistungsfähigkeit des Schienennetzes zu erhöhen und mehr Güter auf die Schiene zu bekommen. Dieses fordern unter anderem die Bremerhavener und auch die Europäische Umweltagentur (siehe NZ vom 13.04.2009).</p> <p>Hinzuzufügen ist noch, dass der JadeWeserPort demnächst in Betrieb geht. Der JadeWeserPort wird auf jeden Fall Verkehrsströme aus Bremerhaven abziehen. Für die Zukunft ist geplant, dass der JadeWeserPort noch auf das 4fache seiner jetzigen Größe ausgebaut werden kann (siehe Hamburger Abendblatt vom 26/27 November 2011). Denn der JadeWeserPort wird nicht nur die nächste und übernächste Generation von Containerschiffen abfertigen können, sondern auch zur Drehscheibe für den Verkehr mit Osteuropa und Skandinavien werden und stellt somit eine weitere Konkurrenz für Bremerhaven dar.</p> <p>Daher liegt eine Notwendigkeit für den Bau des Hafentunnels nicht vor.</p> <p>Finanzierung: Der „Hafentunnel Bremerhaven“ wird offiziellen Angaben zufolge 172 Mio. Euro kosten, hinzu kommen noch die Planungskosten von derzeit ca. 30 Mio. Euro. Und die Finanzierungskosten kommen auch noch dazu.</p> <p>Der Bund finanziert 120 Mio. Euro. 15 Mio. Euro sollen durch die Hafenwirtschaft aufgebracht werden. Der Rest von ca. 37 Mio. Euro ist umstritten und soll nach jetzigem Stand nach einem Verteilerschlüssel von 80 zu 20 zwischen Bremen und Bremerhaven aufgeteilt werden.</p> <p>Zum Anteil der Hafenwirtschaft ist anzuführen:</p>	<p>Die Aufnahme des Betriebs im JadeWeserPort in Wilhelmshaven in 2012 kann kurzzeitig zu Mengenrückgängen in Bremerhaven führen. Die Auswirkungen auf die erwarteten Verkehrsmengen auf der Cherbourger Straße werden allerdings geringer ausfallen und nur vorübergehend sein.</p> <p>Fragen der Finanzierung sind nicht Gegenstand der Flächennutzungsplanänderung.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>Die finanzielle Beteiligung der Hafenwirtschaft erfolgt zwar auf einer vertraglichen Grundlage, stellt aber keine wirkliche Beteiligung dar, da die Summe durch eine Abgabe von 2,50 Euro pro LKW von den Spediteuren erbracht werden soll. Die Mittel sind also noch nicht vorhanden und werden durch ein Darlehen vorfinanziert, für das das Land Bremen bürgen soll. Im Falle einer Zahlungsunfähigkeit oder z. B. einer Auflösung des Vereins Hafenanbindung Bremerhaven e. V., die laut Vereinsatzung § 11 leicht möglich ist, würde somit der Steuerzahler für den Betrag gerade stehen.</p> <p>Die Hafenwirtschaft, die eigentlich den Nutzen aus dem Hafentunnel zieht, bringt also weder die Summe selber auf noch trägt sie das RISIKO wenn sie den Vertrag nicht erfüllen kann.</p> <p>Die Finanzierung des Hafentunnels ist immer noch nicht geklärt und gesichert.</p> <p>Kostensteigerung Betreffs der Kostensteigerung verweise ich auf das Gutachten (Haushaltsdrucksache 16/4474), aus dem sehr wohl hervorgeht, dass mit einer Kostensteigerung von bis zu 100 % zu rechnen ist. Ich verweise auch auf die Kostensteigerung zum Hafentunnel selbst. Der ist bereits zweimal teurer geworden und zwar von 160 Mio. Euro auf 172 Mio. Euro. Ferner wird es Kostensteigerungen bei der Umsetzung und Bau des Hafentunnels geben, da Lärmschutzmaßnahmen nicht ausreichend sind. Auch muss mit Kostensteigerungen bei den hohen Betriebs- und Unterhaltungskosten gerechnet werden, die zurzeit auf ca. 500.000 Euro bis über 1 Mio. Euro geschätzt werden und aus den Haushaltsmitteln der Seestadt Bremerhaven gedeckt werden müssen.</p>	<p>Kosten wurden im Rahmen des straßen- und tunnelbautechnischen Entwurfes berücksichtigt und sind nicht Gegenstand der öffentlich ausgelegten Planunterlagen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>Schadstoffbelastung Bei aktuellen Messungen zur Schadstoffbelastung an der Cherbourger Straße (Quelle: Blues; das Bremer Überwachungssystem) treten immer wieder Grenzwertüberschreitungen auf und an den Ein- und Ausgangsportalen des Tunnels würden die Schadstoffe konzentriert austreten, da im „Hafentunnel“ keine Abgasreinigungsanlage bzw. keine Kamine vorhanden sind, sondern nur Längslüfter eingebaut werden die die Emissionen einfach zu den Portalen hinaus blasen. Die Tunnelportale liegen ausgerechnet in sensiblen Bereichen wie der „Robinson-Spielplatz“ beim Ostportal und beim Westportal der OSC-Sportverein, eine Kita, eine Schule und Spielplatz. Da die Fahrzeugmenge steigen soll und die Annahme, dass die Spediteure ihren kompletten Fuhrpark in naher Zukunft komplett austauschen oder umrüsten werden um einen geringeren Schadstoffausstoß zu erzielen eher unwahrscheinlich ist, ist mit einer höheren Belastung an den Portalen zu rechnen.</p> <p>Ich verweise auch auf die Untersuchungen des Bayrischen Landesamtes für Umweltschutz nach der Inbetriebnahme des Münchener Tunnel am Petuelring. Hierbei zeigten sich in der Umgebung des Tunnel-Ostportals vor allem am Messpunkt Schenkendorfstraße/Münchener Tor erhebliche Überschreitungen von Grenzwerten und Toleranzmargen für PM₁₀ und NO₂.</p>	<p>Im Luftschadstoffgutachten für das Jahr 2025 (Gutachten 10) werden die Belastungen aus den verkehrsrelevanten Schadstoffen NO₂, PM₁₀ und PM_{2.5} flächendeckend für den Prognose-Planfall (mit Tunnel) und für den Prognose-Nullfall (ohne Tunnel) für den Betrieb der Straßenanlagen ermittelt.</p> <p>Das Wohnhaus Lotjeweg 110 liegt in einer Entfernung von ca. 280 m zum Tunnelportal Ost (ca. 930 m zum Portal West) und ist von deren Immissionen nicht beeinflusst. Die Schadstoffbelastungen liegen am Wohnort auf gleicher Höhe oder nur leicht über der Hintergrundbelastung. Als maximale Jahresmittelwerte wurden für NO₂ im Plan- und Nullfall jeweils 18 µg/m³ (Hintergrund = 17 µg/m³), für PM₁₀ im Planfall 17 µg/m³, im Nullfall 18 µg/m³ (Hintergrund = 17 µg/m³) und für PM_{2.5} in beiden Fällen jeweils 17 µg/m³ (Hintergrund = 17 µg/m³) berechnet. Die lufthygienische Situation wird sich somit am Wohnort des Einwenders nach Umsetzung der Maßnahme nicht relevant verändern.</p> <p>Im Luftschadstoffgutachten (Gutachten 10) sind für sensible Bereiche in Portalnähe die Schadstoffkonzentrationen separat ausgewiesen. Die Belastungen zeigen, dass</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>Bauweise Bei der offenen Bauweise werden als erstes die Schlitzwände gebaut. Durch diese Wände werden dann Verpressanker von 20 m Länge im Abstand von 2 m teilweise im Bodenbereich unter bewohnte Häuser versetzt. Hierbei sind Schäden an den betreffenden Gebäuden, wie z. B.: Risse vorprogrammiert. Es findet zwar vorher eine Beweissicherung statt, diese verhindert oder beseitigt die am Bau entstandenen Risse jedoch nicht.</p> <p>Die Risse und zusätzliche Erschütterungen im Bereich von 8 m um die Baugrube herum können sich gefährdend auf das Bestehen der Häuser auswirken, wobei der angegebene Bereich von 8 m wahrscheinlich noch sehr eng gefasst und in Wirklichkeit größer ist.</p>	<p>nach Inbetriebnahme des Tunnels keine Überschreitungen der Grenzwerte gemäß 39. BImSchV auftreten. Am Spielplatz Kurt-Schumacher-Straße (Robinsonpark, Ostportal) werden im Jahr 2025 NO₂-Jahresmittel von 19 µg/m³ (Planfall) berechnet. Dieser Wert liegt damit weit unterhalb des NO₂-Grenzwertes.</p> <p>Der Gesamtbelastung liegt die Emissionsbestimmung zugrunde, welche mit dem aktuellen und anerkannten Handbuch für Emissionsfaktoren (HBEFA; UBA, 2010) durchgeführt wurde. Das Ausbreitungsmodell PROKAS entspricht dem Stand der Technik.</p> <p>Der aufgezeigte Sachverhalt ist nicht flächennutzungsplanrelevant.</p> <p>Der aufgezeigte Sachverhalt ist nicht flächennutzungsplanrelevant.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Sachverhalt ist im Planfeststellungsverfahren zu prüfen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Sachverhalt ist im Planfeststellungsverfahren zu prüfen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
-----	------------------------------	-------------------------	--	--

		<p>Lärmbelastungen Durch Lärm während der Bauphase findet eine schwerwiegende gesundheitliche Beeinträchtigung statt, insbesondere in der Zeit, in dem 24 Stunden pro Tag gearbeitet wird, z. B.: beim Betonieren der Unterwasserbetonsohle und bei 10-tägigen Blöcken pro Gleis beim Unterqueren der Bahnstrecke. Die Werte hierzu aus der Flächennutzungsplanänderung: im östlichen Bereich bis zu 69db(A) am Tag und 65 db(A) in der Nacht. Somit findet eine Überschreitung der Immissionsrichtwerte für Gebiete, in denen vorwiegend Wohnungen untergebracht sind, zeitweise bis zu 20 db(A) am Tag und 31 db(A) in der Nacht statt. Die Grenzwertüberschreitungen sind nicht zumutbar. Meine Eigentumswohnung liegt in unmittelbarer Nähe zur Baugrube. Ich fordere daher geeignete aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen mit entsprechenden Belüftungseinrichtungen für meine Wohnung um die Grenzwerte einzuhalten da die Bauzeit für dieses Projekt 4 – 5 Jahre betragen wird. Sollte diese Maßnahme nicht ausreichen um die Grenzwerte einzuhalten, fordere ich eine Einhausung der Baugrube am Lotjeweg/ Eichenweg.</p> <p>Zerstörung der Lebensqualität und des Biotops</p> <p>Der Bau erfolgt in offener Bauweise. Die Baustellenbreite mit Baugrube und Versorgungsstraße beträgt ca. 25 m bei einer totalen Länge von 2,289 km. Die Gesamtfläche des Bedarfs an Grund und Boden beträgt 32,2 ha.</p> <p>Die Waldfläche, die wegen des Tunnels gerodet wird, beträgt 88.000 m². Durch das Abholzen dieser Bäume wird die Lebensqualität für die Menschen sowie auch der Lebensraum für Tiere und Pflanzen zerstört. Selbst nach einer Wiederbegrü-</p>	<p>Baubedingte Lärmemissionen sind nicht flächennutzungsplanrelevant.</p> <p>Das Entfernen der Bäume ist aus dem Wohnbereich des Einwenders nicht sichtbar. Es ist nicht erkennbar, dass sich dies auf die Lebensqualität des Einwenders auswirken könnte, da die in Anspruch genommene Fläche im südlichen Teil überwiegend von Gehölz- oder Gebüschbeständen umgeben bleibt.</p> <p>Der Begriff „eigener Naturhaushalt mit eigenem Binnenklima“ stammt aus dem</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Sachverhalt ist im Planfeststellungsverfahren zu prüfen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
--	--	---	--	--

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>nung würde es mehrere Jahrzehnte dauern den ursprünglichen Zustand wieder herzustellen.</p> <p>Im Bredenmoor sind ca. 64.000 m² Waldfläche besonders schützenswert, da sie das Kriterium eines „eigenen Naturhaushalts mit einem eigenen Binnenklima“ erfüllen. Auch die Tatsache, dass sich nur sehr wenige Menschen kurzfristig dort aufhalten rechtfertigt diesen Eingriff in die Natur nicht.</p> <p>Weder bei der Nordumgehung noch bei dem gebohrten Tunnel wird so stark in die Landschaft und ins Privatleben der Bürger eingegriffen.</p>	<p>Bremischen Waldgesetz (BremWaldG). Dieser Verlust wird nach den Vorschriften des BremWaldG im Einvernehmen mit der zuständigen Waldbehörde ausgeglichen. In den von baulichen Maßnahmen betroffenen Bereichen des Bredenmoores steht natürlicherweise Hochmoortorf an der Geländeoberfläche an. Dieser Hochmoortorf wurde im Zuge der Kultivierung im Verlauf des 19. und frühen 20. Jahrhunderts mit Hilfe eines engen künstlichen Grabensystems entwässert, um Torf als Brennmaterial gewinnen zu können und landwirtschaftliche Nutzungen zu ermöglichen. Der geringe Abstand der parallel verlaufenden Gräben bedingte die Ausweisung von langen schmalen Parzellen, an deren Grenzen in vielen Fällen Baumreihen oder Einzelbäume angepflanzt worden sind oder deren Aufwuchs geduldet worden ist. Diese älteren Baumreihen oder Einzelbäume sind in dem geschlossenen Waldgebiet, welches überwiegend aus jungen Bäumen aufgebaut ist, auszumachen.</p> <p>Nach Aufgabe der landwirtschaftlichen Nutzungen zwischen den 1950-iger und 1980-iger Jahren wurden die Entwässerungsgräben nicht verschlossen und im Moor nicht wieder ein Renaturierungsprozess initiiert, sondern die Einzelparzellen wurden sich selbst überlassen, so dass sie sich auf natürlichem Wege bewaldeten.</p>	

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschluss- vorschlag der Verwaltung
			<p>Der derzeitige Bewuchs entspricht nur teilweise der natürlichen Vegetation. Zahlreiche wissenschaftliche Untersuchungen haben gezeigt, dass Birkenwald entwässerte Hochmoortorfe, wie im Bredenmoor vorhanden, weiter austrocknet, wodurch der Torf weiter degradiert wird und mineralisieren kann.</p> <p>Die bestehende Natur ist also nicht von Menschenhand unbeeinflusst. Vielmehr wird der bestehende Degradationsprozess von Menschenhand nicht aufgehalten.</p> <p>Aus bodenkundlicher und naturschutzfachlicher Sicht kann dieser Prozess nur durch eine oberflächennahe Vernässung des Torfes aufgehalten werden, so dass in der Folge wieder eine von Menschenhand unbeeinflusste Natur entstehen kann. Erfolgreiche Beispiele dafür sind aus der jüngeren Vergangenheit dokumentiert. Die durchgeführten Renaturierungsvorhaben zeigen auch, dass die "Zwischennutzung" der Renaturierungsfläche in der geplanten Form einer erfolgreichen Renaturierung nicht entgegen stehen.</p> <p>Die Planung muss in ihren Einzelphasen nicht verändert werden.</p> <p>Im Zuge der Bauabwicklung werden unmittelbar vor der Inanspruchnahme von Gehölzflächen die Möglichkeiten zum dauerhaften Erhalt von älteren Einzelbäumen in der Baufläche überprüft.</p>	

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschluss- vorschlag der Verwaltung
			<p>Der neu entstehende Lebensraum wird aufgrund des höheren Vernässungsgrades, des stärker ausgeprägten Moorcharakters und der größeren Strukturvielfalt eine artenreiche Lebensgemeinschaft von Pflanzen und Tieren der Bruchwälder und der Moore beherbergen. Sowohl Artenvielfalt als auch Individuenzahlen werden in dem neuen Lebensraum gegenüber dem ursprünglichen Zustand ansteigen. Die Besiedlung wird mehr durch charakteristische Arten, sogenannte Leitarten, feuchter Lebensräume geprägt sein. Es wird also gar nicht ein ursprünglicher Zustand wieder hergestellt, sondern es wird ein naturschutzfachlich wesentlich wertvollerer Lebensraum hergestellt. Aufgrund der bautechnisch vertretbaren größtmöglichen Schonung von älteren Einzelbäumen (s.o.) und des verhältnismäßig raschen Aufwuchses standortgerechter Gehölze von bruchwaldähnlichen Strukturen, wie sie hier entstehen sollen, werden wesentliche Elemente des neu zu entwickelnden Lebensraumes bereits nach 10 Jahren vorhanden sein. Dazu gehört beispielsweise Birken- und Erlenbewuchs. Art und Umfang der neu geschaffenen Strukturen werden die Lebensqualität für die Menschen und Lebensraum für Tiere und Pflanzen in mindestens dem gleichen Umfang wie vor den</p>	

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>Verkehrszählung Die auf dem bestehenden Hafenzubringer über die Cherbourger Straße durchgeführte Verkehrszählung sollte Aufschluss über die Notwendigkeit des Hafentunnels geben und war wahrscheinlich dazu bestimmt die Dringlichkeit bestätigen. Diese ungeheure Panne, die durch die Zählgeräte der Firma Siemens entstanden sein soll, nämlich dass jeweils ein LKW für zwei PKW gewertet worden sein soll, ist sehr unglaubwürdig und scheint eine gesuchte Erklärung dafür zu sein, dass einfach zu wenige LKW den Hafenzubringer passieren. Dass dieses Ergebnis direkt vor der Wahl 2011 präsentiert wurde, stimmt sehr nachdenklich. Auch die Beteuerung, dass diese Panne wirklich nur in Bremerhaven passierte und nirgendwo anders auftrat, unterstützt eher die Fragwürdigkeit. Die Ergebnisse einer erneuten Zählung, liegen immer noch nicht vor bzw. wurden der Öffentlichkeit noch nicht präsentiert.</p>	<p>Baumaßnahmen gewährleisten. Für den überwiegenden Teil der vorkommenden Tierarten stehen während der Bauphase ausreichend große und qualitativ vergleichbare Gebiete in unmittelbarer Nähe als Ausweichflächen zur Verfügung. Spezielle Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sowie vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen stellen sicher, dass artenschutzrechtlich relevante Arten nicht beeinträchtigt werden. Eine ökologische Baubegleitung sorgt für die sachgerechte und schonende Durchführung der Maßnahmen. Für die Planung maßgebend ist die Verkehrsprognose für das Jahr 2025 und nicht das gegenwärtige Verkehrsaufkommen in der Cherbourger Straße. Die Verkehrsmengen für das Jahr 2025 sind auf Basis verfügbarer Umschlagprognosen und der realistischen Abschätzung der Umschlagkapazitäten insbesondere des Containerterminals sowie der hafennahen Gewerbegebiet errechnet worden. Zur Überprüfung der Verkehrsprognose wurde eine Verkehrserhebung im Jahr 2008 vorgenommen, die die Richtigkeit der Prognosen bestätigt. Die inzwischen installierte Erhebungsanlage u.a. in der Cherbourger Straße soll u.a. das Verkehrsaufkommen vor und während der Baumaßnahme dokumentieren. So</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>Kurzzeitdynamische Ereignisse im Tunnel Im Straßenverkehr stellen Brücken und Tunnel die wesentlichen Elemente des Straßennetzes dar. In den letzten Jahren ist das Verkehrsaufkommen, insbesondere im Güterverkehr deutlich angestiegen. Kommt es zu einer Störung oder einem Ausfall bringt dies erhebliche Schäden mit sich, die erhebliche Folgekosten für die Volkswirtschaft hat.</p> <p>Tunnel stellen ein attraktives Ziel terroristischer Angriffe dar, denn diese Bauwerke sind sehr schwer zu kontrollieren und leicht zu erreichen. Ein gezielter Anschlag kann zu großen personellen und wirtschaftlichen Schäden führen.</p> <p>Das Wissen der Terroristen wird im Laufe der Zeit weiter anwachsen. Somit wird auch die Sprengkraft der von Terroristen gebauten Bomben im Laufe der Zeit weiter ansteigen. Ich fordere daher, dass der sensible Bereich im geplanten Tunnel Eichenweg V 3.2+E unter der Bahnlinie und der Langener Landstraße zusätzlich verstärkt wird damit im Falle eines Anschlages die Folgen herabgesetzt werden. Durch eine Bombe an der richtigen Stelle platziert im Tunnel Eichenweg können drei Verkehrswege auf einmal unterbrochen werden. Die Langener Landstraße, die Bahnlinie Bremerhaven – Cuxhaven und der Hafentunnel selbst würden im schlimmsten Fall ausfallen.</p> <p>Bei der Nordvariante besteht die Gefahr eines terroristischen</p>	<p>ermittelte Verkehrszahlen können nur zum Abgleich mit der Verkehrsprognose dienen. Gegenwärtig erhobene Verkehrszahlen sind für das Flächennutzungsplanänderungsverfahren nicht relevant.</p> <p>Der aufgezeigte Sachverhalt ist nicht flächennutzungsplanrelevant.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>Anschlages nicht.</p> <p>Absenkung des Grundwasserspiegels Beim Bau des Hafentunnels wird aufgrund seiner Bauart sehr viel Wasser benötigt. Aus diesem Grunde werden 5 Förderpumpen installiert. Die maximale Fördermenge je Brunnen beträgt ca. 30 m³ daher wird es zu einer Absenkung des Grundwasserspiegels kommen. Das führt dazu, dass die Statik des Grundes und Bodens gefährdet wird, welches dann zur Folge hat, dass es an den bewohnten Häusern zu Rissen kommt und im schlimmsten Fall zum Einsturz derselben kommen wird, wie es beim Kölner U-Bahn Unglück passiert ist.</p> <p>Hierzu ein Zitat aus dem Hydrogeologischen Gutachten Teil II: Grundwasserhaushalt und Grundwasserdynamik vom 29. September 2010:</p> <p>Es ist bekannt, dass Grundwasserabsenkungen zu Bodensetzungen und damit u. U. zu Schäden an Bauwerken führen können. Bei Grundwasserabsenkungen wird durch die Absenkung des Grundwasserspiegels die Wichte des Bodens vergrößert (Verlust von Auftrieb), wodurch kompressible Schichten Setzungen erfahren. Dabei sind schädigende Auswirkungen von Grundwasserabsenkungen auf Gebäude in der Regel eine Folge ungleichmäßiger Setzungen des Untergrundes.</p> <p>Fluchttreppenhäuser Bei einem Unglück im Tunnel Eichenweg V3.2+E stehen sogenannte Fluchttreppenhäuser zur Verfügung, die dann zur Rettung benutzt werden können. Doch wenn ein Fahrer, der auf einen Rollstuhl angewiesen ist, gerettet werden muss, so hat dieser Fahrer keine Chance aus der Gefahrenzone zu entkommen, da keine Rettungsfahrstühle eingebaut werden. Dieses ist eine Diskriminierung der Behinderten. Der Hafen-</p>	<p>Der aufgezeigte Sachverhalt ist nicht flächennutzungsplanrelevant.</p> <p>Der Hafentunnel Cherbourger Straße erfüllt in allen Belangen die im Regelbetrieb und bei Störfällen geforderten Sicherheitsanforderungen entsprechend den anerkannten Regeln der Technik und der RABT 2006 (Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln). Die Belange mobilitätseingeschränkter Personen</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Sachverhalt ist im Planfeststellungsverfahren zu prüfen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Sachverhalt ist im Planfeststellungsverfahren zu prüfen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>tunnel ist also nicht behindertengerecht.</p> <p>Ausgleichsmaßnahmen Der Bau des Hafentunnels ist ein massiver Eingriff in das bestehende Landschaftsbild. Durch diesen Eingriff müssen viele Ausgleichsmaßnahmen geschaffen werden. In der Flächennutzungsänderung Nr. 11 „Hafentunnel“ steht die Ausgleichsmaßnahme Nr. A 9: mit dem Bebauungsplan 1981 schon durchgeführt.</p> <p>Wie kann es angehen, dass eine Ausgleichsmaßnahme von 1981 mit in die Planungen einfließt?</p> <p>Beim Aushub zum Hafentunnel fällt sehr viel Erdreich an, dieses muss zum Teil von Schadstoffen gereinigt werden und wird dann z. B.: als Ausgleichsmaßnahme an der Cherbourger Straße, Ecke Hans-Böckler-Straße gelagert. Dieser Berg wird dann eine Höhe von ca. 25 m haben. Aus diesem Grund müssen wieder viele Bäume gerodet werden. Dieser Abfallberg verschandelt zusätzlich das Landschaftsbild in Le-</p>	<p>wurden berücksichtigt. Der aufgezeigte Sachverhalt ist nicht flächennutzungsplanrelevant.</p> <p>Die Fläche A 9 wurde im B-Plan Nr. 1981 als Gewerbefläche festgesetzt. Im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplanes wurden naturschutzrechtliche Ersatzmaßnahmen festgesetzt, die bei Umsetzung der Festsetzungen des B-Plans durchzuführen wären. Damit die Gewerbeflächen im Bedarfsfall jederzeit bebaut werden können, wurden alle Ersatzmaßnahmen zum B-Plan Nr. 1981 schon vor einigen Jahren realisiert.</p> <p>Die Ausgleichsmaßnahmen zum B-Plan sind nicht Bestandteil der Planungen zum Hafentunnel, da der Eingriff in Naturhaushalt und Landschaft bereits ausgeglichen worden ist.</p> <p>Vielmehr werden hier aus dem Vorhaben Hafentunnel Erdmassen verwertet, die zur Vorbereitung der Vermarktung dieser Flächen dienen (Geländeaufhöhung).</p> <p>Die im Zuge der Baumaßnahme anfallenden Aushubböden werden im Rahmen der Erstellung eines Landschaftsbauwerkes einer trassennahen Verwertung zugeführt. Es soll ein Landschaftsbauwerk entstehen, welches eine Veränderung des Landschaftsbildes, nicht eine erhebliche Beein-</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>he/Leherheide und ist nicht mit den Anwohnern besprochen worden.</p> <p>Kosten-/Nutzenanalyse, Vergleichsanalyse und Kostenmanagement Es fehlt in dem Gesamtkonzept und den offengelegten Unterlagen während der Planfeststellung die Kosten-/Nutzenanalyse, die den Anwohnern und Bremerhavenern Auskunft darüber gibt, ob der Hafentunnel tatsächlich notwendig ist und den Nachweis erbringt, dass dadurch der Hafen gestärkt wird, bzw. ob es gerechtfertigt ist, dass über 200 Millionen Euro ausgegeben werden müssen.</p> <p>Auch fehlt eine Vergleichsanalyse, in der ähnliche Bautypen untersucht wurden und somit den Steuerzahlern und den Planern Auskunft gibt, welchen Gefahren und Kostenrisiken es beim Bau des Hafentunnels gibt.</p> <p>Es fehlt in dem Gesamtkonzept auch ein Kostenmanagement/Kostencontrolling um sicherzustellen, dass der Kostenrahmen nicht überschritten wird. Bei vielen Großprojekten wie auch in Bremerhaven (Havenwelten, Kaiserschleuse usw.) verteuert sich das Projekt, mit einem Kostenmanagement kann dies eingedämmt werden.</p> <p>Fazit Bei diesem Bauprojekt sieht es so aus, als ob Politiker, Architekten Vorstandschefs und weitere Befürworter sich mit dem Hafentunnel ein Denkmal setzen wollen. Aus meiner Sicht will</p>	<p>trächtigung hervorrufen wird. Das Landschaftsbauwerk soll für die Anwohner über ein entsprechendes Wegenetz für Freizeit-zwecke nutzbar sein. Die Gestaltung und Bepflanzung soll so erfolgen, dass sich das Landschaftsbauwerk harmonisch in die örtliche Umgebung einfügt.</p> <p>Die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme wurde in die Variantenbewertung mit einbezogen und daher auch bei der Trassenwahl entsprechend berücksichtigt.</p> <p>./.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>man den Hafen nicht stärken, sondern man will sich nur die 120 Millionen Euro aus Berlin sichern um parteipolitische Interessen durchzusetzen, das Wohlergehen von Bürger und Natur bleibt dabei auf der Strecke. Wenn man den Hafen wirklich mit einer neuen Hafenanbindung stärken will, so hätte man sich für eine bessere und kostengünstigere Alternative entschieden.</p> <p>Ich fordere daher den sofortigen Stopp der Planungen zum Tunnel Eichenweg V3.2+E.</p>		
6.	Schreiben vom 03.08.2012	<p>Ich erhebe hiermit Einspruch gegen die Flächennutzungsplanänderung.</p> <p>Meine Gründe sind folgende: Durch die unnötige Abholzung der Flächen wird das Schutzgut für Mensch, Tier, Klima, Luft, Wasser, Natur und Landschaft vernichtet.</p> <p>In den letzten Jahren gab es auf der Cherbourger Straße keinen nennenswerten Verkehrsstau.</p> <p>Die Inbetriebnahme des Weser-Jade-Port, die geplante Verlagerung auf der Schiene und eine beginnende Rezession der Wirtschaft, werden den Verkehr noch weiter verringern.</p>	<p>./.</p> <p>Die durch die Planung verursachten Eingriffe im Bereich der unterschiedlichen Schutzgüter werden jeweils durch geeignete Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert.</p> <p>Nicht aktuelle Verkehrszahlen, sondern seriöse abgesicherte mittelfristige Prognosen sind Grundlage für die Planung des Hafentunnels.</p> <p>Die Aufnahme des Betriebs im JadeWeserPort in Wilhelmshaven in 2012 kann kurzzeitig zu Mengenrückgängen in Bremerhaven führen. Die Auswirkungen auf die erwarteten Verkehrsmengen auf der Cherbourger Straße werden allerdings geringer ausfallen und nur vorübergehend sein.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>Um die Fahrzeiten des LKW Verkehrs in den Hafen um einige Minuten zu verkürzen, ist es nicht erforderlich einen Tunnel zu bauen und so ein Millionengrab für den Bürger zu schaffen.</p>	<p>Zum Einen würde ein Schwerpunkt der verlagerten Verkehre im Bereich des Feeder-schiffsverkehrs liegen, die ohnehin nicht für den Hinterlandverkehr wirksam werden. Zum Anderen ist im Anschluss an die Verlagerung von Teilmengen mit weiterem Wachstum des Marktes und auch der Containermengen in Bremerhaven zu rechnen. Damit ergibt sich allerhöchstens eine Verschiebung des Wachstumspfad es und damit des Zeitpunktes, an dem die Kapazitätsgrenze der Terminals erreicht wird. Von diesem Zeitpunkt an stellt ohnehin die Kapazitätsgrenze den bestimmenden Faktor für Umschlag und Verkehr dar, nicht aber das Marktwachstum insgesamt.</p> <p>Bei der Planung des Hafentunnels geht es vordringlich nicht um die Verkürzung der Fahrtzeit für den Lkw-Verkehr, sondern um die Sicherstellung einer ausreichenden Leistungsfähigkeit des Hafenzubringers auch für die zukünftige Umschlagsentwicklung. Gleichzeitig geht es auch um eine Entlastung der betroffenen Anwohner an der Cherbourger Straße.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
7.	Schreiben vom 03.08.2012	<p>Die Elbe-Weser Werkstätten gemeinnützige GmbH sind ein im Land Bremen und Niedersachsen seit mehr als 35 Jahren tätiges Unternehmen der Sozialwirtschaft mit ca. 1.000 Mitarbeitern, davon 750 Menschen mit psychischen, geistigen, körperlichen und mehrfachen Behinderungen.</p> <p>An verschiedenen Standorten werden anerkannte Werkstätten</p>	./.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>(WfBM) nach § 142 Sozialgesetzbuch –Neuntes Buch- (SGB IX) betrieben. Weitere Angebote zur Teilhabe am Arbeitsleben sind der Integrationsfachdienst mit dem Schwerpunkt Arbeitsvermittlung und Berufsbegleitung und die Unterstützte Beschäftigung mit 210 ständigen Kunden/Teilnehmern. Daneben werden Leistungen im stationären und ambulanten Wohnen mit derzeit 214 Bewohnern/Betreuten, eine integrative Kindertagesstätte mit 88 Kindern und die Persönliche Assistenz mit 20 unterstützten Schülern betrieben. Es besteht eine Kooperationsvereinbarung über inklusive Fortbildungsangebote für Menschen mit und ohne Behinderung mit der VHS im Landkreis Cuxhaven.</p> <p>Im Gewerbegebiet Am Bredenmoor betreiben wir unser Wäsche-Service-Center (Am Bredenmoor 9), den Gartenbau (Am Bredenmoor 11), die Druckerei/Buchbinderei Blatt für Blatt, Zentrallager (Am Bredenmoor 10), die Lattenrostproduktion Werk VI/Lager VIa (Am Bredenmoor 6/4) sowie den Integrationsfachdienst und die Unterstützte Beschäftigung (Am Bredenmoor 4). Zusammenfassend gesagt, arbeiten in diesem Bereich rund 180 Mitarbeiter größtenteils mit Behinderung und über 200 Kunden werden dort laufend (täglich bis wöchentlich) beraten oder nehmen an Maßnahmen teil.</p> <p>In Wahrnehmung unserer Beteiligungsrechte im o. g. Flächennutzungsplanverfahren erheben wir als persönlich Betroffene folgende Einwände gegen die Realisierung des Hafentunnels. Als Einwohner des Gewerbegebietes lehnen wir den Tunnel Hafentunnel ab, da er uns in unseren Rechten verletzt.</p> <p>Die bei uns beschäftigten Menschen als Nutzer unserer Einrichtungen mit zum Teil sehr schweren und schwersten Be-</p>	<p>Baubedingte Lärmemissionen sind nicht flächennutzungsplanrelevant.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>hinderungen genießen eine besondere Schutzwürdigkeit. Es ist zu befürchten, dass es durch die jahrelangen Baumaßnahmen</p> <p>aber auch die anschließende Nutzung zu Auswirkungen kommt, die zu erheblichen Beeinträchtigungen bei dem uns anvertrauten Personenkreis führen werden. Insbesondere psychisch kranke Menschen sind häufig nicht in der Lage, unter großen Umgebungsbelastungen wie Lärm, Staub und Erschütterungen ihrer Arbeit nachzugehen.</p> <p>Für viele Menschen, die zu den Werkstätten mit öffentlichen Verkehrsmitteln kommen, ist dafür ein monate- bis jahrelanges Training Voraussetzung. Routenänderungen z. B. durch Umleitungen von Buslinien führen dann häufig zu Rückentwicklungen und das Angewiesen sein auf kostenpflichtige Beförderungsdienste. Allgemein befürchten wir bei dem ohnehin vorbelasteten Personenkreis nicht unerhebliche Auswirkungen in Bezug auf die körperliche und geistig-/psychische Gesundheit. Dadurch geraten die Elbe-Weser Werkstätten in Gefahr, in den im Gewerbegebiet am Bredenmoor ansässigen</p>	<p>Die schalltechnischen Untersuchungen zu den durch das Tunnelbauwerk zu erwartenden Verkehrsbelastungen und den Schallemissionen der Tunnelportale lassen keine zusätzlichen Lärmbelastungen aus den Tunnelöffnungen gegenüber der heutigen Lärmbelastung erwarten. Es ist eher so, dass es im Planungsbereich des Tunnels und der Cherbourger Straße nach dem Bau und der Inbetriebnahme des Tunnels leiser werden wird. Schon die Fahrzeuge, die in den Tunnel hineinfahren sind aufgrund der abgesenkten Fahrbahn leiser als vergleichbare Fahrzeuge die nicht auf einer abgesenkten Fahrbahn verkehren.</p> <p>Erschütterungen und Staubimmissionen sind durch den Tunnelbetrieb nicht zu erwarten.</p> <p>Der aufgezeigte Sachverhalt ist nicht flächennutzungsplanrelevant.</p>	<p>Der Sachverhalt ist im Planfeststellungsverfahren zu prüfen.</p> <p>Die Untersuchungen belegen, dass nach dem Tunnelbau von einer Lärmentlastung in der Straße Am Bredenmoor auszugehen ist.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Sachverhalt ist im Planfeststellungsverfahren zu prüfen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>Betriebsteilen Produktionsausfälle und –einbußen und damit erhebliche Umsatzverluste hinnehmen zu müssen, die nicht nur den (selbst erwirtschafteten Lohn) sondern schließlich die Arbeitsplätze der dort beschäftigten Menschen mit Behinderungen insgesamt gefährden.</p> <p>Diese Nachteile befürchten wir auch infolge der bevorstehenden Auswirkungen in Bezug auf Bauschäden. Schäden durch Schwingungen und Erschütterungen, durch Grundwasserabsenkung provozierte Setzungen und Rissbildung an Gebäuden und Außenanlagen</p> <p>aber auch die möglichen Spätfolgen durch Eingriffe in die Fließrichtung des Grundwassers infolge tieferer Erdenbauten sind für uns wichtige Punkte, das Bauprojekt abzulehnen.</p> <p>Wir befürchten, dass Lärmemissionen auch nach der Bauphase während der zukünftigen Nutzung eine erhebliche Dauerbelastung darstellen werden.</p>	<p>Der aufgezeigte Sachverhalt ist nicht flächennutzungsplanrelevant.</p> <p>Die Auswirkungen des fertigen Tunnelbauwerks auf die Grundwasserströmung im ersten Grundwasserleiter sind aufgrund der Ausrichtung des Bauwerks in Richtung der Grundwasserströmung und der geringen Einbindungstiefe der Schlitzwände in den ersten Grundwasserleiter gering. Insofern ergibt sich nur eine sehr geringe Beeinflussung der Grundwasserströmung und des Grundwasserdurchflusses durch das fertige Tunnelbauwerk.</p> <p>Die schalltechnischen Untersuchungen zu den durch das Tunnelbauwerk zu erwartenden Verkehrsbelastungen und den Schallemissionen der Tunnelportale lassen keine zusätzlichen Lärmbelastungen aus den Tunnelöffnungen gegenüber der heutigen Lärmbelastung erwarten. Es ist eher so, dass es im Planungsbereich des Tunnels und der Cherbourger Straße nach dem Bau und der Inbetriebnahme des</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Sachverhalt ist im Planfeststellungsverfahren zu prüfen.</p> <p>Es ist gutachterlich belegt worden, dass keine nachhaltigen Auswirkungen auf die Fließrichtung des Grundwassers zu befürchten sind.</p> <p>Die Untersuchungen belegen, dass nach dem Tunnelbau von einer Lärmentlastung in der Straße Am Bredenmoor auszugehen ist.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>Schließlich befürchten wir nicht nur erhebliche Beeinträchtigungen der Behindertenbeförderung sondern insbesondere auch der zahlreichen Lieferverkehre zu unseren oben genannten Betriebsstätten. Wir stehen dort mit Dienstleistungen und Auftragsfertigung in der Pflicht von Kundenaufträgen. Diese können womöglich unter den befürchteten Bedingungen nicht mehr zeitgenau und damit unter Umständen überhaupt nicht mehr eingehalten werden. Das wird Auftragsverluste zur Folge haben und damit ebenfalls zu den oben geschilderten Auswirkungen führen.</p>	<p>Tunnels leiser werden wird. Schon die Fahrzeuge, die in den Tunnel hineinfahren sind aufgrund der abgesenkten Fahrbahn leiser als vergleichbare Fahrzeuge die nicht auf einer abgesenkten Fahrbahn verkehren. Von einer zukünftigen Dauerbelastung ist deshalb nicht auszugehen.</p> <p>Der aufgezeigte Sachverhalt ist nicht flächennutzungsplanrelevant.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Sachverhalt ist im Planfeststellungsverfahren zu prüfen.</p>
8.	Schreiben vom 05.08.2012	<p>Hiermit lege ich Einspruch gegen die geplante Flächennutzungsplanänderung ein.</p> <p>Durch die geplante Flächenänderung, wird das Schutzgut für Mensch und Tier, Klima und Luft, Wasser und Natur, Landschaft und Umwelt vernichtet.</p> <p>Ich befahre fast täglich die Cherbourger Straße und habe noch keinen nennenswerten Verkehrsstau erlebt. Die Inbetriebnahme des Weser-Jade-Port und die geplante Verlagerung auf der Schiene werden den Straßenverkehr noch weiter verringern.</p>	<p>./.</p> <p>Die durch die Planung verursachten Eingriffe im Bereich der unterschiedlichen Schutzgüter werden jeweils durch geeignete Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert.</p> <p>Nicht aktuelle Verkehrszahlen, sondern seriöse abgesicherte mittelfristige Prognosen sind Grundlage für die Planung des Hafentunnels.</p> <p>Die Aufnahme des Betriebs im JadeWeserPort in Wilhelmshaven in 2012 kann kurzzeitig zu Mengenrückgängen in Bre-</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>Um die Fahrtzeiten des LKW Verkehrs in den Hafen um einige Minuten zu verkürzen, ist es nicht erforderlich einen Tunnel zu bauen und so ein weiteres Millionengrab für den Steuerzahler und die Bürger der Stadt Bremerhaven zu schaffen.</p> <p>Wie kann man eine Behörde mit einer Planung für den Tunnelbau beauftragen die nicht einmal fähig ist eine Verkehrs-</p>	<p>merhaven führen. Die Auswirkungen auf die erwarteten Verkehrsmengen auf der Cherbourger Straße werden allerdings geringer ausfallen und nur vorübergehend sein.</p> <p>Zum Einen würde ein Schwerpunkt der verlagerten Verkehre im Bereich des Feederschiffsverkehrs liegen, die ohnehin nicht für den Hinterlandverkehr wirksam werden. Zum Anderen ist im Anschluss an die Verlagerung von Teilmengen mit weiterem Wachstum des Marktes und auch der Containermengen in Bremerhaven zu rechnen. Damit ergibt sich allerhöchstens eine Verschiebung des Wachstumspfad und damit des Zeitpunktes, an dem die Kapazitätsgrenze der Terminals erreicht wird. Von diesem Zeitpunkt an stellt ohnehin die Kapazitätsgrenze den bestimmenden Faktor für Umschlag und Verkehr dar, nicht aber das Marktwachstum insgesamt.</p> <p>Bei der Planung des Hafentunnels geht es vordringlich nicht um die Verkürzung der Fahrtzeit für den Lkw-Verkehr, sondern um die Sicherstellung einer ausreichenden Leistungsfähigkeit des Hafenzubringers auch für die zukünftige Umschlagsentwicklung. Gleichzeitig geht es auch um eine Entlastung der betroffenen Anwohner an der Cherbourger Straße.</p> <p>./.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>zählung durchzuführen und dessen Leiter die vierspurige Cherbourger Straße als Dorfstraße bezeichnet. Alle Kostenplanungen der letzten Bauten haben sich als falsch erwiesen und mussten vom Bürger mit zig Millionen Euro bezahlt werden.</p> <p>Auf der anderen Seite ist kein Geld für unsere Sicherheit (Polizei), Schule und Straßenbau vorhanden.</p>		
9.	Schreiben vom 03.08.2012	<p>Mit Befremden über die Vorgehensweise der Stadt Bremerhaven und großer Besorgnis erhebe ich Einwendungen gegen den geplanten Neubau des Hafentunnels Cherbourger Straße. Hier meine Stellungnahme:</p> <p>1. Persönliche Betroffenheit Ich wohne fast direkt am Eichenweg, unter dem der Tunnel teilweise hindurchgeführt werden soll. Die geplante vierjährige Bauzeit unter den derzeit bekannten Bedingungen (z. B. weder Vorhandensein eines Konzeptes zum Lärmschutz noch Sicherheit gegenüber den anliegenden Gebäudestrukturen) würde meine Lebensqualität, meine Gesundheit sowie meinen Gebäude- und Garagenbesitz in unzumutbarem Ausmaß beeinträchtigen bzw. gefährden:</p> <p>1.1 Lärmbelästigung: Laut derzeitiger Planung sind weder für die Bauzeit noch für die Zeit danach keinerlei Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Daher ist die zu erwartende Lärmbelästigung, z. B. durch Baufahrzeuge, Wasserpumpen, Baulärm etc. gesundheitsgefährdend. Ich verweise dazu auf die Ergebnisse zahlreicher wissenschaftlicher Untersuchungen zur Gesundheitsgefährdung von Menschen, die ohne einen ausreichenden Schutz gegen Lärmemissionen in der unmittelbaren Nähe von Lärmquellen wohnen. In diesen Untersuchungen und Studien wer-</p>	<p>./.</p> <p>Der aufgezeigte Sachverhalt ist nicht flächennutzungsplanrelevant.</p> <p>Baubedingte Lärmemissionen sind nicht flächennutzungsplanrelevant.</p> <p>Die schalltechnischen Untersuchungen zu den durch das Tunnelbauwerk zu erwartenden Verkehrsbelastungen und den</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Sachverhalt ist im Planfeststellungsverfahren zu prüfen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Sachverhalt ist im Planfeststellungsverfahren zu prüfen.</p> <p>Die Auffassung, dass sich nach Tunnelinbetriebnahme die Lärmbelastung beim</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>den eindeutig Stress, Bluthochdruck, Hörsturz mit Tinnitus, Herzprobleme und weitere gesundheitsschädliche Auswirkungen genannt, so dass diese gesundheitlichen Gefährdungen erwiesen sind. Trotzdem will die Stadt Bremerhaven keinerlei Maßnahmen ergreifen, um die Anwohner vor solchen Auswirkungen zu bewahren.</p> <p>1.2 Wasserqualität: Der Tunnel soll in einem Wasserschutzgebiet gebaut werden, was während des Baus, aber auch danach zu Wasserverunreinigungen führen könnte. Trotzdem gibt es keinerlei Planungen der Stadt Bremerhaven, um die Qualität des Wassers und den Erhalt des Wasserschutzgebietes sicherzustellen.</p>	<p>Schallemissionen der Tunnelportale lassen keine zusätzlichen Lärmbelastungen aus den Tunnelöffnungen gegenüber der heutigen Lärmbelastung erwarten. Es ist eher so, dass es im Planungsbereich des Tunnels und der Cherbourger Straße nach dem Bau und der Inbetriebnahme des Tunnels leiser werden wird. Schon die Fahrzeuge, die in den Tunnel hineinfahren sind aufgrund der abgesenkten Fahrbahn leiser als vergleichbare Fahrzeuge die nicht auf einer abgesenkten Fahrbahn verkehren. Der Schall aus den Portalen selber wird in erster Linie in die Richtung abgestrahlt in die auch die Öffnung gerichtet ist, also vom Eichenweg und Lotjeweg weg.</p> <p>Die Belange des Grundwasserschutzes werden umfassend im Hydrogeologischen Gutachten (Gutachten 18) erläutert. Dieses Gutachten enthält sämtliche Angaben und Untersuchungen zum geplanten Wassermanagement und zu Stoffeinträgen (Teil 1), zum Grundwasserhaushalt und zur Grundwasserdynamik (Teil 2) sowie zu den geplanten Grundwasserschutzmaßnahmen (Grundwassermonitoring) (Teil 3).</p> <p>Die möglichen Einwirkungen auf das Grundwasser werden in Gutachten 18 erläutert. Zusammenfassend ist festzustellen, dass aufgrund der anstehenden geologischen Formationen aus mächtigen, nahezu</p>	<p>Einwender erhöht, kann aufgrund der gutachterlichen Untersuchungen nicht geteilt werden.</p> <p>Von Auswirkungen auf das Wasserschutzgebiet ist nicht auszugehen. Die wasserrechtliche Genehmigung erfolgt im Zuge des Planfeststellungsverfahrens.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>1.3 Verkehrsumleitungen: Durch die in der Bauzeit notwendigen Umleitungen des Verkehrs sind weitere erhebliche Beeinträchtigungen meiner Lebensqualität hinsichtlich der Erreichbarkeit und des Zeitaufwands für Streckenbewältigungen zu erwarten. Der mit den Umleitungen zu erwartende Verkehrslärm, die Abgasbelastung und das Stauaufkommen sind weitere Punkte, die nicht hinnehmbar sind.</p> <p>1.4 Zugang zur Garage: Die Garagen für die Fahrzeuge der Bewohner vom Lotjeweg 123 bis 131 liegen im Eichenweg. Während der Bauzeit des Tunnels wäre somit unser Zugang zu unseren Garagen schwierig, wenn nicht sogar unmöglich. Somit müssten die Fahrzeuge außerhalb der Garagen geparkt werden, was die Risiken von Beschädigungen durch Vandalismus und Umwelteinflüsse erhöht. Somit ist mit höheren Unterhaltskosten während der Bauzeit zu rechnen, die vollständig von mir zu tragen wären, obwohl sie durch den Tunnelbau und somit durch die Stadt Bremerhaven verursacht werden würden.</p> <p>1.5 Gebäudeschäden: Wie unter Punkt 1.2 bereits erwähnt, soll der Bau in einem Wasserschutzgebiet erfolgen. Da mehrere Meter in das Erdreich vorgedrungen werden muss, ist der Bau und der Erhalt des Tunnels mit einer zu erfolgenden Grundwasserspiegel-senkung verbunden. Somit ist zu erwarten, dass sich das umliegende Erdreich in einem großen diametrischen Bereich um den Tunnel mitsamt den sich darauf befindlichen Gebäuden</p>	<p>wasserundurchlässigen Geschiebeböden im Bauzustand der Eintrag von Schadstoffen in den Grundwasserleiter weitestgehend auszuschließen ist.</p> <p>Der aufgezeigte Sachverhalt ist nicht flächennutzungsplanrelevant.</p> <p>Der aufgezeigte Sachverhalt ist nicht flächennutzungsplanrelevant.</p> <p>Unter Hinweis auf das Hydrogeologische Gutachten (Gutachten 18) ist mit Gebäudeschäden nicht zu rechnen. Bauzustände und Baustelleneinrichtungen sind nicht flächennutzungsplanrelevant.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Sachverhalt ist im Planfeststellungsverfahren zu prüfen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Sachverhalt ist im Planfeststellungsverfahren zu prüfen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Sachverhalt ist im Planfeststellungsverfahren zu prüfen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>absenkt. Das würde langfristige Auswirkungen auf die Gebäudestruktur haben, angefangen mit Rissbildungen in den Wandoberflächen über Grundwassereinbruch durch Risse im Fundament bis zur kapitalen Zerstörung der Gebäudesicherheit durch Strukturveränderungen in tragenden Wänden. Während des Baus sind Erschütterungen der Gebäude durch Erdarbeiten u. ä. zu erwarten, die ebenfalls Auswirkungen auf die Stabilität der nahe gelegenen Häuser haben würden.</p> <p>Alle erwähnten Schäden wären vollständig von mir zu tragen, obwohl sie durch den Tunnelbau und somit durch die Stadt Bremerhaven verursacht werden würden. Trotzdem gibt es bei der Planung des Tunnels m. W. keine Untersuchungen, die die Unbedenklichkeit für nahe befindliche Gebäudestrukturen attestieren.</p> <p>1.6 Staubentwicklung: Bei einem Bauprojekt dieser Größenordnung entstehen enorme Staubemissionen, die die Luft verschmutzen, und Abgase der Baufahrzeuge die, meist in Form von Feinstaub, große Gesundheitsschäden bei den Anwohnern anrichten können. Was für Schutzmaßnahmen gegen diesen Staub sind beim Tunnelbau vorgesehen? Soweit ich weiß, keine.</p> <p>1.7 Abgasentwicklung Bei Betrieb des Tunnels sollen die Abgase der durch den Tunnel fahrenden Fahrzeuge ohne Abluftkanäle durch die Tunneleingänge nach außen abgeführt werden. Die damit verbundenen punktuellen Erhöhungen der Schadstoffbelastungen in der Umgebung der Tunneleingänge und die damit verbundenen Gesundheitsbelastungen der Anwohner sind nicht hinnehmbar.</p>	<p>Der aufgezeigte Sachverhalt ist nicht flächennutzungsplanrelevant.</p> <p>Im Luftschadstoffgutachten für das Jahr 2025 (Gutachten 10) werden die Belastungen aus den verkehrsrelevanten Schadstoffen NO₂, PM10 und PM2.5 flächendeckend für den Prognose-Planfall (mit Tunnel) und für den Prognose-Nullfall (ohne Tunnel) für den Betrieb der Straßenanlagen ermittelt. Für die Bevölkerung, auch im Bereich des Eichenwegs werden keine Luftschadstoffkonzentrationen prognosti-</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Sachverhalt ist im Planfeststellungsverfahren zu prüfen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>1.8 Vernichtung von Waldbeständen und Grünflächen: Dem Tunnelbau und den dafür einzurichtenden Baustellen müssen bedeutende Waldbestände (bis zu 88.000 m²) und Grünflächen am Lotjeweg/Eichenweg und im Gebiet zwischen diesen und dem Autobahnzubringer weichen, was mir im Hinblick auf den in unserer Zeit notwendigen Umweltschutz und die Umwelterhaltung als absolut anachronistisch erscheint.</p> <p>2. Planung und Durchführung des Tunnelbaus Die Planung und Durchführung des Tunnelbaus, so wie sie sich derzeit und auch in den Unterlagen zur Planfeststellung darstellt, weist m.E. zahlreiche Mängel auf, gegen die ich ebenfalls einige Einwendungen habe:</p> <p>2.1 Kostenexplosion: Die ursprünglich (2000/2001) veranschlagten Kosten von 100-120 Millionen Euro für das „Projekt Hafenanbindung“ sind bereits jetzt auf 170-176 Millionen Euro angestiegen. Es gibt</p>	<p>ziert, welche die gesetzlichen Grenzwerte gemäß 39. BImSchV überschreiten.</p> <p>Die Vorschriften des Waldgesetzes (BremWaldG) werden im Einvernehmen mit der zuständigen Waldbehörde (Untere Naturschutzbehörde) berücksichtigt (Gutachten 04).</p> <p>Die gem. Waldgesetz durchzuführenden Ausgleichs- und Ersatzaufforstungen sind mit dem Magistrat der Stadt Bremerhaven (Untere Naturschutzbehörde) abgestimmt und im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Gutachten 04) nachgewiesen. Sofern auf Grundstücken Bäume verloren gehen, werden diese durch Neupflanzungen ausgeglichen. Der Verlust von laut Baumschutzverordnung geschützten Bäumen wird durch Neupflanzungen in einem mit der Naturschutzbehörde abzustimmenden Verhältnis ausgeglichen.</p> <p>./.</p> <p>Kosten wurden im Rahmen des straßen- und tunnelbautechnischen Entwurfes berücksichtigt und sind nicht Gegenstand der öffentlich ausgelegten Planunterlagen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>keinerlei Analysen darüber, wie weit die Kosten noch steigen können (ähnliche Projekte wie Wesertunnelbau, Bahnhofumbau in Leipzig, Hamburger Elbphilharmonie, Stuttgart 21 haben letztendlich zwischen 30 und 50 % mehr gekostet als ursprünglich geplant, für die Elbharmonie sind es bis jetzt schon fast 300 %. Ganz zu schweigen etwa vom Projekt Stuttgart 21, wo die Kosten ebenfalls nach oben offen sind) oder wie diese ggf. weiter steigenden Kosten finanziert und bezahlt werden sollen. Was also passiert, wenn der Tunnel nicht 171-176 Millionen Euro kostet, sondern erfahrungsgemäß bei Projekten dieser Größenordnung um 70 % das Budget überschreitet, also etwas 240 Millionen oder 270 Millionen kostet? Wer bezahlt dann die zusätzlichen Kosten? Etwa der Bund? Das Land Bremen? Die Stadt Bremerhaven?</p> <p>Ein finanziell so klammes Bundesland wie Bremen – und erst recht keine so überschuldete Stadt wie Bremerhaven – kann und darf nicht ohne eine fundierte Finanzplanung und gesicherte Finanzierung ein solches Projekt wie den Tunnelbau angehen, sonst verletzen beide ihre Sorgfaltspflicht beim Umgang mit Steuergeldern und auch ihre Pflicht, Schaden von den Menschen abzuwenden, von denen sie gewählt worden sind.</p> <p>2.2 Finanzierung: Noch immer ist die Finanzierung von derzeit 171-176 Millionen Euro für das Tunnelprojekt nicht gesichert, ganz zu schweigen davon, dass es keinerlei Berechnungen über Nebenkosten und Folgekosten (wie etwa die Unterhaltung des Tunnels nach Fertigstellung) gibt, bzw. diese noch gar nicht in diese Kostenberechnung von 171 -176 Mio. Euro geflossen sind.</p> <p>Es gibt keine transparente und Kostendarstellung, keine Kosten-Nutzen-Analyse oder Kosten-Nutzen-Rechnung, keine</p>	<p>Fragen der Finanzierung sind nicht Gegenstand der Flächennutzungsplanänderung.</p> <p>Die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme wurde in die Variantenbewertung (Gutachten</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>solide und abgeschlossene Finanzierung der Baukosten, Nebenkosten oder Folgekosten, keine Planung, wie steigende Kosten abgedeckt werden könnten.</p> <p>Weiterhin ist nicht untersucht worden, ob die Unterhaltung des Tunnels finanziell tragbar ist. Wer bezahlt eventuelle Reparaturen bei Grundwassereintritten, Beschädigungen der Tunnelstrukturen, z. B. bei Erdreichabsenkungen, Unfällen etc.? ist der Betrieb des Tunnels und dessen Unterhalt langfristig von der Stadt Bremerhaven überhaupt tragbar?</p> <p>2.3 Verkehrsaufkommen: Die Notwendigkeit des Tunnels lag laut offizieller Argumentation darin, dass auf Grund des ständig steigenden Verkehrsaufkommens (Lkw, Containertransporte etc.) eine sichere und schnelle Hafenanbindung für Bremerhaven sicherzustellen wäre. Um dieses Verkehrsaufkommen und die Notwendigkeit eines Tunnels zu dokumentieren, wurden Messgeräte installiert, die ein halbes Jahr lang vorbeifahrende Lkw zählen sollten. Wie kürzlich jedoch bekannt wurde, haben diese Geräte nicht oder fehlerhaft gearbeitet (siehe den diesbezüglichen NZ-Artikel), so dass die nun vorliegenden Zahlen zum Verkehrsaufkommen falsch sind. Die logische Konsequenz wäre, ein neues sechsmonatiges Projekt mit funktionierenden Messgeräten zu starten und auf Grund dieser neuen Zahlen zu entscheiden, ob das Verkehrsaufkommen wirklich so hoch ist.</p> <p>Stattdessen hüllt man sich seitens der Politik seit Bekanntwerden dieser „technischen Panne“ in Schweigen darüber, wie denn nun weiter verfahren werden soll und verfährt weit in der Planung, als ob nicht geschehen sei und propagiert weiterhin die Notwendigkeit eines Tunnels.</p> <p>Was ist aber, wenn sich nach dem Bau herausstellt, dass der</p>	<p>01 und 02) mit einbezogen und daher auch bei der Trassenwahl entsprechend berücksichtigt.</p> <p>Für die Planung maßgebend ist die Verkehrsprognose für das Jahr 2025 und nicht das gegenwärtige Verkehrsaufkommen in der Cherbourger Straße. Die Verkehrsmengen für das Jahr 2025 sind auf Basis verfügbarer Umschlagprognosen und der realistischen Abschätzung der Umschlagkapazitäten insbesondere des Containerterminals sowie der hafennahen Gewerbegebiet errechnet worden.</p> <p>Zur Überprüfung der Verkehrsprognose wurde eine Verkehrserhebung im Jahr 2008 vorgenommen, die die Richtigkeit der Prognosen bestätigt.</p> <p>Die inzwischen installierte Erhebungsanlage u.a. in der Cherbourger Straße soll u.a. das Verkehrsaufkommen vor und während der Baumaßnahme dokumentieren. So ermittelte Verkehrszahlen können nur zum Abgleich mit der Verkehrsprognose dienen. Gegenwärtig erhobene Verkehrszahlen sind für das Flächennutzungsplanände-</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>Tunnel nicht notwendig war und dass das ohnehin überschuldete Bremerhaven mehrere Hundert Millionen Euro des Steuerzahlers verschwendet hat? (s.a. Punkt 2.6). Die konkreten Zeichen dafür sind bereits sichtbar. Obwohl der Hafen zu ca. 80 % ausgelastet ist, entstehen an der Kreuzung Cherbourger Straße/ Langener Landstraße keine Staus mehr. dies ist die Folge der geänderten Verkehrsführung, die hervorragend und mit geringsten Mitteln realisiert wurde. Von daher bleibt die Frage, aus welchen Gründen weiterhin ein Tunnel durch Wohngebiete und Naturzonen gegraben werden soll?</p> <p>2.4 Vergleich der ursprünglichen Varianten für eine Hafenanbindung: Meines Erachtens wurden vor einer Entscheidung über die Art der Hafenanbindung nicht alle möglichen Varianten, vor allem die der Nordumgehung, angemessen und objektiv-gewissenhaft genug geprüft. Die Vergleiche der Varianten und die Begründungen, weshalb die eine oder andere Variante nicht in Frage käme, sondern nur ein Tunnel unter dem Eichenweg, Richtung Cherbourger Straße, Wurster Straße, waren fehlerhaft, um nicht zu sagen fragwürdig. Es sei dahingestellt, ob die Entscheidung eine andere gewesen wäre, wenn Bremerhaven nicht zum Land Bremen, sondern zu Niedersachsen gehört hätte. Es könnte der Eindruck entstehen, dass hier nicht zum Wohle des Bürgers, sondern aufgrund landespolitischer Umstände entschieden wurde. Auch die Möglichkeit, eine Tunnellösung als „Bohrtunnel“ in Betracht zu ziehen, wurde m.E. nur unzureichend geprüft. In diesem Falle würden aber Umwelt- und Anwohnerbeeinträchtigungen um ein Vielfaches geringer ausfallen. Ebenso wenig sind die Varianten 8, bzw. 8 0 meiner Ansicht nach vorschnell verworfen worden.</p>	<p>rungsverfahren nicht relevant.</p> <p>Die Ziele bzw. Bewertungskriterien wurden zu Planungsbeginn so abgestimmt und festgelegt, um eine rechtssichere Vorzugsvariante als Grundlage für die Planfeststellung zu ermitteln. Hieraus ergibt sich auch die große Anzahl von 22 Zielen und 30 Bewertungskriterien. Die Gründe für die Auswahl der Variante 3.2+E als Vorzugsvariante sind ausführlich im erweiterten Variantenvergleich (Gutachten 02) beschrieben. Nordvarianten wurden in zwei Schritten detailliert untersucht. In einem ersten Variantenvergleich wurden vier Nordvarianten betrachtet und hieraus eine Vorzugsvariante „Nord“ ermittelt. In einem zweiten Variantenvergleich (Gutachten 01) wurde die Vorzugsvariante „Nord“ den übrigen innerstädtischen Varianten in Bremerhaven gegenübergestellt. In allen Variantenvergleichen wurden gleiche Ziele und Kriterien berücksichtigt und die Wirkungen aller Varianten hinsichtlich</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>Des Weiteren besteht eine Möglichkeit, die Kreuzung Cherbourger Straße/Langener Landstraße durch den Bau einer Parallelverbindung von Langen über den Bereich Grauwalling/Grauer Wall/Wurster Straße weiter zu entlasten. Diese Möglichkeit wird meines Wissens nach überhaupt nicht weiter geprüft, bzw. wurde sofort verworfen.</p>	<p>dieser Ziele differenziert ermittelt und gewertet. In dieser stufenweisen Variantenbewertung waren die Nordvarianten in gleicher Betrachtungstiefe wie innerstädtische Varianten vertreten, was auch die Kosten einschließt.</p> <p>Die Variante 8 wurde im erweiterten Variantenvergleich in die vertiefende Gesamtbewertung mit aufgenommen. Auch im erweiterten Variantenvergleich wurde die Variante 8 anhand der einschlägigen Zielfelder vertieft untersucht. Aus diesem Variantenvergleich ergab sich die Variante 3.2+E als Vorzugsvariante, welche dem Planfeststellungsverfahren zugrunde liegt.</p> <p>Auch bei der Variante 8+O handelt es sich um einen Gegenverkehrstunnel. Die Unterschiede zur Variante 8 bestehen in der Anordnung von Standstreifen, der Verlagerung der Tunnelportale mit einem größeren Abstand zur Wohnbebauung sowie einer verkehrstechnischen Optimierung im westlichen Straßenabschnitt. Die Variante 8+O wurde ebenfalls im erweiterten Variantenvergleich in die vertiefende Gesamtbewertung mit aufgenommen.</p> <p>Im Rahmen einer technischen Machbarkeitsstudie wurden für 2 Trassenlagen Bohrtunnel sowohl im Richtungs- als auch im Gegenverkehr befahrbar untersucht. Für 3 weitere Trassenlagen wurde eine Grund-</p>	

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>2.5 Tunnelsicherheit:</p>	<p>prüfung durchgeführt.</p> <p>Sämtliche Bohrtunnelvarianten lagen erheblich über dem vorgegebenen Kostenrahmen und wurden daher nicht weiter verfolgt (Gutachten 02). Die hohen Kosten resultieren zum einen aus den kurzen Bohrtunnelstrecken ≤ 3 km und zum anderen aus den erheblich längeren Straßenanbindungen zum Hafen und zur Autobahn mit kostenintensiven Bodenverbesserungsmaßnahmen. Bohrtunnel sind aufgrund der sehr hohen Maschinenkosten erst ab Längen von ca. 4 km wirtschaftlich.</p> <p>Ein im Schildvortrieb aufgefahrener Tunnel muss, u. a. in Hinblick auf den Schutz der bestehenden Bebauung deutlich tiefer unter Geländeniveau geführt werden. Hieraus resultieren deutlich längere Steigungsstrecken, die in offener Bauweise hergestellt werden müssten.</p> <p>Die Erfahrungen zeigen, dass Bohrtunnel mit geringer Bodenüberdeckung einem vergleichsweise hohen Ausführungsrisiko unterliegen. Bei dieser Bauweise wären auch bei umfassenden und aufwendigen Sicherungsmaßnahmen wie z. B. Schirminjektionen unter Bestandsgebäuden Schäden im Bestand zu erwarten.</p> <p>Der Hafentunnel Cherbourger Straße erfüllt</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>Die Angaben darüber, wie die Sicherheit des Tunnels (etwa bei Unfällen im Tunnel, oder dem Transport von Gefahrgut durch den Tunnel, Entsorgung der Abgasemissionen etc.), der praktisch vor unserer Haustür verläuft, gewährleistet wird, erscheinen mir als nicht ausreichend. In allen europäischen Ländern gilt die eindeutige Empfehlung, z. t. auch als Rechtsvorschrift, Tunnel in mehrröhrigen Ausführungen zu konstruieren, um die Risiken bei Unfällen zu verringern (siehe dazu die einschlägigen Berichterstattungen über Unfälle in Alpentunneln). In Bremerhaven dagegen wird eine Einrohrlösung geplant, die in der Mitte nur eine Barriere enthält. Ob die allerdings einem 40 Tonnen LKW bei 80 km/h Stand halten kann, halte ich für sehr fragwürdig. Die daraus resultierenden Unfallketten, ev. auch mit Gefahrentransportern und die Folgen für die Anlieger des Tunnels sind m. W. nach nicht untersucht worden.</p> <p>2.6 Bild der Stadt Bremerhaven in der Öffentlichkeit Fast überall in Deutschland ist es das Bestreben der Politik, Verkehrsaufkommen in Wohngebieten zu vermeiden bzw. zu verringern. So werden in anderen Städten verkehrsberuhigte Zonen, Umgehungsstraßen etc. errichtet, um die Belastungen der Bewohner zu minimieren. Warum die Stadt Bremerhaven diese Vorgehensweise nicht ebenfalls verfolgt, sondern, ganz im Gegenteil dazu, einen Tunnel mit hohem Verkehrsaufkommen mitten durch Wohngebiete und Grünanlagen bauen will, ist mir vollkommen schleierhaft. Nach dazu verbunden mit einer der höchsten Verschuldungen in Deutschland und der unklaren Notwendigkeit des Tunnels (siehe Punkt 2.3) erscheint mir das Verhalten und die Vorgehensweise der Stadt Bremerhaven als anachronistisch und weltfremd und wirft kein gutes Licht auf das bild der Stadt in der Öffentlichkeit in Deutschland, Europa und der Welt.</p>	<p>in allen Belangen die im Regelbetrieb und bei Störfällen geforderten Sicherheitsanforderungen entsprechend den anerkannten Regeln der Technik und der RABT 2006 (Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln). Der aufgezeigte Sachverhalt ist nicht flächennutzungsplanrelevant.</p> <p>./.</p>	<p>Kenntnis genommen. Der Sachverhalt ist im Planfeststellungsverfahren zu prüfen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		Ich bitte Sie, den fristgemäßen Eingang dieser Einwendung/Stellungnahme schriftlich zu bestätigen!		
10.	Schreiben vom 06.08.2012	<p>Die oben genannte Veröffentlichung vom 30.06.2012 des Stadtplanungsamtes der Seestadt Bremerhaven ist Grundlage meines Schreibens. Dagegen lege ich Einspruch ein.</p> <p>Für den Tunnelbau (Trasse 3.2+E) werden Teile meines unter besonderem Schutz stehenden bewaldeten Wohngrundstücks Flur 67 Flurstück 78/5 Grundbuch von Lehe Nord benötigt.</p> <p>Eine erhebliche Entwertung meiner Anteile der Gesamtimmobilie 78/3 und 78/5 wäre die Folge.</p> <p>Damit bin ich nicht einverstanden, da sich wirtschaftlich und verkehrstechnisch bessere Alternativen anbieten. Mein Einspruch vom 19.06.2011 gegen die Planfeststellung liegt Ihnen bereits vor.</p>	<p>./.</p> <p>Die Tunnelplanung erfordert die Inanspruchnahme des Teilgrundstücks Flst-Nr. 78/5. Über diesen Grundstücksteil wird künftig der Tunnel verlaufen. Weitergehende Regelungen werden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens getroffen.</p> <p>Der aufgezeigte Sachverhalt ist nicht flächennutzungsplanrelevant.</p> <p>Zur Ermittlung einer Vorzugsvariante wurde ein umfangreicher dreistufiger Variantenvergleich durchgeführt. Grundlage des Variantenvergleichs ist ein breites Spektrum an Zielen, die die Zielfelder Verkehr, Naturhaushalt und Landschaft, Städtebau und Siedlungsraum, Wirtschaftlichkeit sowie Realisierung und Zeithorizont abdecken. Die einzelnen Ziele werden wiederum jeweils durch ein oder mehrere Bewertungskriterien beschrieben. Eine einseitige Ausrichtung der Belange liegt nicht vor. Die Gründe für die Auswahl der Variante</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Sachverhalt ist im Planfeststellungsverfahren zu prüfen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>Besonders möchte ich noch auf die Schallpegelüberschreitungen von 20 dB(A) am Tag und 31 dB(A) in der Nacht hinweisen. Das ist ein Vielfaches der jetzigen Lärmbelastung.</p> <p>Das Argument, dass nach 5-jähriger Bauzeit eine Lärmentlastung stattfinden wird, ist falsch. Die jetzige Lärmbelastung im Bereich Lotjeweg/Eichenweg wird durch den Tunnelbau nicht gemindert, sondern möglicherweise durch das nicht schallabsorbierende östliche Tunnelportal sich sogar erhöhen.</p>	<p>3.2+E als Vorzugsvariante sind ausführlich im erweiterten Variantenvergleich (Gutachten 02) beschrieben.</p> <p>Die Wirkungen der betrachteten Varianten wurden in Fachgutachten ermittelt. Es ist unstrittig, dass einzelne Varianten bei einzelnen Kriterien bessere Wirkungen als die Variante 3.2+E aufweisen. In der Gesamtbetrachtung und der Abwägung wurden jedoch die meisten Vorteile bei der Variante 3.2+E gesehen, die als Vorzugsvariante ermittelt wurde.</p> <p>Baubedingte Lärmemissionen sind nicht flächennutzungsplanrelevant.</p> <p>Die schalltechnischen Untersuchungen zu den durch das Tunnelbauwerk zu erwartenden Verkehrsbelastungen und den Schallemissionen der Tunnelportale lassen keine zusätzlichen Lärmbelastungen aus den Tunnelöffnungen gegenüber der heutigen Lärmbelastung erwarten. Es ist eher so, dass es im Planungsbereich des Tunnels und der Cherbourger Straße nach dem Bau und der Inbetriebnahme des Tunnels leiser werden wird. Schon die Fahrzeuge, die in den Tunnel hineinfahren sind aufgrund der abgesenkten Fahrbahn leiser als vergleichbare Fahrzeuge die</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Sachverhalt ist im Planfeststellungsverfahren zu prüfen.</p> <p>Die Untersuchungen belegen, dass nach dem Tunnelbau von einer Lärmentlastung im Bereich Lotjeweg / Eichenweg auszugehen ist.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
			nicht auf einer abgesenkten Fahrbahn verkehren.	
11.	Schreiben vom 02.08.2012	<p>Mit diesem Schreiben wende ich mich nochmals nachdrücklich gegen den geplanten Neubau des Hafentunnels Cherbourger Straße und erhebe folgende Einwendung, die sowohl die zur erwartende Beeinträchtigung unserer Lebensqualität als auch sachliche Defizite bei der bisherigen Planung und Durchführung des Hafentunnel-Projektes betrifft:</p> <p>Persönliche Betroffenheit</p> <p>1. In der derzeitigen Bauplanung sind keine Maßnahmen und auch keinerlei Finanzmittel für einen ausreichenden Lärmschutz (etwa gegen Baufahrzeuge, Pumpen, Baumaschinen etc.) für die Anwohner des betroffenen Gebietes vorgesehen, weder für die vierjährige Bauzeit des Tunnels noch für die Zeit danach.</p> <p>Das ist meines Erachtens rechtswidrig, da durch fehlende Lärmschutzmaßnahmen eine akute Gefährdung meiner Familie und mir selbst gegeben ist, wie zahlreiche Untersuchungen zu den gesundheitlichen Schäden von Bewohnern lärmintensiver Gebiet (Flughafen, Flughafenschneise, Eisenbahnlinien etc.) zeigen.</p> <p>Es werden in diesen Studien Schädigungen wie zu hoher Blutdruck und Schlafdefizite durch Lärmstress, Herzprobleme etc. genannt, deren Gefährlichkeit ja wohl außer Frage stehen dürfte.</p> <p>2. Der Tunnel soll in einem Wasserschutzgebiet gebaut werden. Ich habe in den Unterlagen zur Planfeststellung keine wirklich überzeugende Aussagen darüber gefunden, wie die bisherige Qualität dieses Wassers während des und nach dem Tunnelbau (Stichwort „Grundwasserabsenkung“) gesi-</p>	<p>./.</p> <p>Baubedingte Lärmemissionen sind nicht flächennutzungsplanrelevant</p> <p>Die Belange des Grundwasserschutzes werden umfassend im Hydrogeologischen Gutachten (Gutachten 18) erläutert. Dieses Gutachten enthält sämtliche Angaben und Untersuchungen zum geplanten Wasser-</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Sachverhalt wird in der Planfeststellung behandelt.</p> <p>Von Auswirkungen auf das Wasserschutzgebiet ist nicht auszugehen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>chert werden soll.</p> <p>3. Unsere Garage liegt im Eichenweg. Nach Baubeginn wird der Zugang zu unseren Garagen für vier Jahre schwierig, wenn nicht unmöglich, was dazu führt, dass wir unser Auto nicht wettergeschützt unterbringen können. Rost, Verschleiß und mehr Reparaturen sowie die damit verbundenen höheren Kosten als sonst sind die Folge.</p> <p>4. Erschütterungen etwa durch Bohrungen und Maschinen, sowie die Absenkung des Grundwasserspiegels werden zu Gebäudeschäden wie etwa Rissen in den Wänden oder einem unstablen Fundament (Schieflage der Häuser) u. a. Schäden führen. „Schwingungsberechnungen“, die normalerweise vor Baubeginn gemacht werden müssen, wurden bisher nicht durchgeführt.</p> <p>5. Die Gefahr von und der Schutz vor Feinstaubemissionen während der Bauzeit, die zu gefährlichen Schäden etwa in der Lunge führen können, werden in den bisher vorliegenden Un-</p>	<p>management und zu Stoffeinträgen (Teil 1), zum Grundwasserhaushalt und zur Grundwasserdynamik (Teil 2) sowie zu den geplanten Grundwasserschutzmaßnahmen (Grundwassermonitoring) (Teil 3).</p> <p>Die möglichen Einwirkungen auf das Grundwasser werden in Gutachten 18 erläutert. Zusammenfassend ist festzustellen, dass aufgrund der anstehenden geologischen Formationen aus mächtigen, nahezu wasserundurchlässigen Geschiebeböden im Bauzustand der Eintrag von Schadstoffen in den Grundwasserleiter weitestgehend auszuschließen ist.</p> <p>Der aufgezeigte Sachverhalt ist nicht flächennutzungsplanrelevant.</p> <p>Der aufgezeigte Sachverhalt ist nicht flächennutzungsplanrelevant.</p> <p>Der aufgezeigte Sachverhalt ist nicht flächennutzungsplanrelevant.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Sachverhalt ist im Planfeststellungsverfahren zu prüfen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Sachverhalt ist im Planfeststellungsverfahren zu prüfen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Sachverhalt ist im Plan-</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>terlagen gar nicht, bzw. in unzureichender Form berücksichtigt.</p> <p>6. Das Problem der Abgasemissionen im Tunnel, sowie die Frage, wie eine ausreichende Sicherheit der Anwohner (etwa bei Unfällen im Tunnel, oder gar beim Transport gefährlicher Güter durch den Tunnel) gewährleistet werden soll, wird in den bisher vorliegenden Unterlagen in m.E. wenig überzeugender Weise „abgehandelt“.</p>	<p>Die Entlüftung des Tunnels erfolgt ausschließlich über die Portale in reiner Längslüftung. Abluftkanäle kommen nicht zur Ausführung.</p> <p>Im Luftschadstoffgutachten für das Jahr 2025 (Gutachten 10) werden die Belastungen aus den verkehrsrelevanten Schadstoffen NO₂, PM10 und PM2.5 flächendeckend für den Prognose-Planfall (mit Tunnel) und für den Prognose-Nullfall (ohne Tunnel) für den Betrieb der Straßenanlagen ermittelt.</p> <p>Die Entfernung vom Wohnhaus Lotjeweg 127 zu den Tunnelportalen beträgt mindestens ca. 915 m (West) bzw. ca. 350 m (Ost). Am Wohnhaus des Einwenders werden keine Grenzwertüberschreitungen gemäß 39. BImSchV berechnet.</p> <p>Die Jahresmittelgrenzwerte der 39. BImSchV für NO₂ und PM10 betragen jeweils 40 µg/m³ und für PM2.5 25 µg/m³. Die maximalen, jahresmittleren Schadstoffbelastungen am Haus im Planfall sind 18 µg/m³ (NO₂), 18 µg/m³ (PM10) und 17 µg/m³ (PM2.5). Im Nullfall sind die PM10- und PM2.5-Belastungen identisch mit dem Planfall, für NO₂ ergibt sich eine nicht relevante Erhöhung auf 19 µg/m³. Die Sorge um erhöhte oder hohe Schadstoffbe-</p>	<p>feststellungsverfahren zu prüfen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>Auch zur Planung und Durchführung des Projektes Hafentunnel habe ich Einwendungen zu machen:</p> <ol style="list-style-type: none"> In den bisher vorliegenden Unterlagen findet sich keine transparente und ausreichend detaillierte Gesamtkosten-Darstellung. Es gibt keine Kosten-Nutzen-Analyse, oder Kosten-Nutzen-Rechnung in irgendeiner Form. Mögliche Neben- und Folgekosten-Berechnungen (etwa Unterhaltungskosten für den fertigen Tunnel u. ä.), die in jedem Fall zu den 170-176 Millionen Euro hinzukommen werden, tauchen nirgendwo auf. Es gibt in den bisherigen Unterlagen keinerlei Angaben darüber, wie bei höchstwahrscheinlich zu erwartenden weit höheren Kosten als den bisher veranschlagten 170-176 Millionen Euro in der Frage der dann nötigen Nachfinanzierung verfahren werden soll. Vergleichbare Projekte wie der Umbau 	<p>lastungen am Wohnort ist damit nicht begründet.</p> <p>Der Hafentunnel Cherbourger Straße erfüllt in allen Belangen die im Regelbetrieb und bei Störfällen geforderten Sicherheitsanforderungen entsprechend den anerkannten Regeln der Technik und der RABT 2006 (Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln)</p> <p>Kosten wurden im Rahmen des straßen- und tunnelbautechnischen Entwurfes berücksichtigt und sind nicht Gegenstand der öffentlich ausgelegten Planunterlagen.</p> <p>Die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme wurde in die Variantenbewertung (Gutachten 01 und 02) mit einbezogen und daher auch bei der Trassenwahl entsprechend berücksichtigt.</p> <p>In dem Variantenvergleich sind auch indirekte Kosten einbezogen worden. So wurden auch Unterhaltungs- und Betriebskosten berücksichtigt.</p> <p>Kosten wurden im Rahmen des straßen- und tunnelbautechnischen Entwurfes berücksichtigt und sind nicht Gegenstand der öffentlich ausgelegten Planunterlagen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>des Leipziger Bahnhofs, der Wesertunnel haben am Schluss höhere Kosten von 35 bis 50 % verursacht als in der ursprünglichen Planung vorgesehen – ganz zu schweigen beispielsweise von einer (bisher) 300-Prozent-Kostensteigerung beim Bau der Hamburger Elbphilharmonie – weshalb man ja wohl von ähnlichen Kostensteigerungen auch bei „unserem“ Hafentunnel ausgehen muss. Wie bitte schön soll das tief verschuldete Land Bremen, bzw. die nicht minder verschuldete Stadt Bremerhaven, solche zweifellos zu erwartenden Kostensteigerungen „schultern“???</p> <p>4. Durch die „technische Panne“ bei den Messgeräten, die sechs Monate lang das tatsächliche Verkehrsaufkommen in der Cherbourger Straße/Wurster Straße falsch bzw. gar nicht gemessen haben (vgl. den entsprechenden Artikel in der NZ), gibt es derzeit keine zuverlässigen Zahlen, auf denen glaubhafte Angaben über das tatsächliche Verkehrsaufkommen beruhen müssten.</p> <p>Das logischste wäre nun, die sechsmonatige Messung mit neuen Geräten zu wiederholen und eine Entscheidung über die Notwendigkeit eines Hafentunnels oder zumindest über einen Baubeginn bis nach Verfügbarkeit dieser neuen Zahlen zu verschieben – doch bisher hüllen sich die (politisch) Verantwortlichen zu diesem Thema in Schweigen.</p> <p>5. Ich finde es außerdem seitens der verantwortlichen Politiker zutiefst unredlich, dass, noch bevor überhaupt das Planfest-</p>	<p>Für die Planung maßgebend ist die Verkehrsprognose für das Jahr 2025 und nicht das gegenwärtige Verkehrsaufkommen in der Cherbourger Straße. Die Verkehrsmengen für das Jahr 2025 sind auf Basis verfügbarer Umschlagprognosen und der realistischen Abschätzung der Umschlagkapazitäten insbesondere des Containerterminals sowie der hafennahen Gewerbegebiet errechnet worden.</p> <p>Die inzwischen installierte Erhebungsanlage u.a. in der Cherbourger Straße soll u.a. das Verkehrsaufkommen vor und während der Baumaßnahme dokumentieren. So ermittelte Verkehrszahlen können nur zum Abgleich mit der Verkehrsprognose dienen. Gegenwärtig erhobene Verkehrszahlen sind für das Flächennutzungsplanänderungsverfahren nicht relevant.</p> <p>./.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>stellungsverfahren abgeschlossen ist, bereits Häuser und Grundstücke im Bereich von Lotjeweg und Eichenweg, im Bereich der Bushaltestelle Klaus-Groth-Straße, sowie im Umfeld der Cherbourger Straße, dem Erdboden gleich gemacht worden sind.</p> <p>Es drängt sich mir – und sicherlich nicht nur mir – der Verdacht auf, dass hier einige Politiker möglichst schnell bereits möglichst viele „vollendete Tatsachen“ schaffen wollen, um „ihren Tunnel“ auf jeden Fall bauen zu können, mit dem Argument, dass das Projekt ja schon zu weit fortgeschritten ist, um es noch stoppen zu können – ein Argument, das ja schon von den Grünen im letzten Jahr nach den Wahlen zur Rechtfertigung des Bruchs ihres Wahlversprechens, sich gegen den Bau des Hafentunnels zu engagieren, benutzt worden ist.</p> <p>Abschließend bitte ich darum, diese Einwendung zur Kenntnis zu nehmen, und um die Zusendung einer schriftlichen Bestätigung des fristgerechten Eingangs dieses Schreibens (d.h. bis einschließlich 10.08.2012) bei Ihnen!!!</p>		
12.	Schreiben vom 02.08.2012	<p>Hiermit wende ich mich nochmals mit Nachdruck gegen den geplanten Neubau des Hafentunnel Cherbourger Straße und erhebe nochmals Einwendungen aus folgenden Gründen:</p> <p>1. Persönliche Betroffenheit</p> <p>Wir (d. h. meine Familie und ich) wohnen fast direkt am Eichenweg, unter dem der Tunnel teilweise hindurchgeführt werden soll. Die geplante vierjährige Bauzeit unter den derzeit bekannten Bedingungen (z. B. das Nichtvorhandensein eines Konzeptes zum Lärmschutz in der Bauzeit, vor allem auch nach Fertigstellung des Tunnels) würde unsere Lebensqualität, aber auch unsere Gesundheit in unzumutbarem Ausmaß beeinträchtigen bzw. gefährden.</p>	<p>./.</p> <p>Der aufgezeigte Sachverhalt ist nicht flächennutzungsplanrelevant.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Sachverhalt ist im Planfeststellungsverfahren zu prüfen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>1.1 Lärmbelästigung</p> <p>Da laut derzeitiger Planung für die gesamte vierjährige Bauzeit und auch die Zeit danach keinerlei Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen sind, ist die zu erwartende Lärmbelästigung (z. B. durch Baufahrzeuge, Wasserpumpen, Baulärm allgemein etc.) in höchstem Maße gesundheitsgefährdend und daher meines Erachtens absolut rechtswidrig. Ich verweise dazu auf die Ergebnisse zahlreicher einschlägiger Studien und Untersuchungen zur Gesundheitsgefährdung von Menschen, die ohne einen ausreichenden Schutz gegen Lärmemissionen in der unmittelbaren Nähe von Flughäfen oder gar deren Flugschneisen wohnen, oder zu Gefährdungen, wenn man ohne ausreichenden Lärmschutz in der Nähe von Eisenbahnlinien, bzw. an viel befahrene Verkehrsstraßen wohnt.</p> <p>In diesen zahlreichen Untersuchungen und Studien werden unzweideutig Stress, überhöhter Blutdruck, Herzprobleme und viele andere gesundheitsschädliche Auswirkungen genannt, so dass ich diese gesundheitlichen Gefährdungen als erwiesen betrachte.</p> <p>Deshalb ist eine vierjährige Bauzeit ohne ausreichenden Lärmschutz für uns absolut inakzeptabel.</p> <p>1.2 Wasserqualität</p> <p>Der Tunnel soll in einem Wasserschutzgebiet gebaut und der Grundwasserspiegel gesenkt werden. bisher habe ich nirgends konkrete Angaben der Initiatoren in der Politik für den Hafentunnel gelesen, wie die Qualität des Trinkwassers unter diesen Umständen geschützt und sichergestellt werden soll.</p>	<p>Baubedingte Lärmemissionen sind nicht flächennutzungsplanrelevant.</p> <p>Die schalltechnischen Untersuchungen zu den durch das Tunnelbauwerk zu erwartenden Verkehrsbelastungen und den Schallemissionen der Tunnelportale lassen keine zusätzlichen Lärmbelastungen aus den Tunnelöffnungen gegenüber der heutigen Lärmbelastung erwarten. Es ist eher so, dass es im Planungsbereich des Tunnels und der Cherbourger Straße nach dem Bau und der Inbetriebnahme des Tunnels leiser werden wird. Schon die Fahrzeuge, die in den Tunnel hineinfahren sind aufgrund der abgesenkten Fahrbahn leiser als vergleichbare Fahrzeuge die nicht auf einer abgesenkten Fahrbahn verkehren.</p> <p>Die Belange des Grundwasserschutzes werden umfassend im Hydrogeologischen Gutachten (Gutachten 18) erläutert. Dieses Gutachten enthält sämtliche Angaben und Untersuchungen zum geplanten Wassermanagement und zu Stoffeinträgen (Teil 1), zum Grundwasserhaushalt und zur Grundwasserdynamik (Teil 2) sowie zu den geplanten Grundwasserschutzmaßnahmen</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Sachverhalt ist im Planfeststellungsverfahren zu prüfen.</p> <p>Die Untersuchungen belegen, dass nach dem Tunnelbau von einer Lärmentlastung im Bereich Lotjeweg / Eichenweg auszugehen ist.</p> <p>Von Auswirkungen auf das Wasserschutzgebiet ist nicht auszugehen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>1.3 Zugang zur Garage: Die Garagen für die Fahrzeuge der Bewohner Lotjeweg 123 bis 131 liegen im Eichenweg. Während der Bauzeit des Tunnels wäre somit unser Zugang zu unseren Garagen schwierig, wenn nicht sogar unmöglich. Wenn unser Wagen aber nicht in der Garage abgestellt werden kann, sondern ständig draußen stehen muss, dann führt das zu einer höheren, wetterbedingten Abnutzung und zu einer höheren Anfälligkeit unseres Fahrzeugs, etwa für Rost, Korrosion und andere Abnutzungserscheinungen. Schäden am Fahrzeug und notwendige Reparaturen würden früher auftreten, als wenn es in einer Garage abgestellt wäre und entsprechend höhere Kosten zur Unterhaltung des Fahrzeugs und auch seiner Verkehrssicherheit verursacht werden.</p> <p>1.4 Gebäudeschäden Die unvermeidlichen Erschütterungen durch Erdarbeiten u. ä. und ihre Auswirkungen auf die Stabilität der nahe gelegenen Häuser (Risse in den Wänden, Zustand der Kellerräume, allgemeine Fundamentstabilität) erscheinen mir, genau so wie die zu erwartenden Schäden durch Absenkung des Grundwassers, als ein weiterer Faktor, der meine Lebensqualität</p>	<p>(Grundwassermonitoring) (Teil 3).</p> <p>Die möglichen Einwirkungen auf das Grundwasser werden in Gutachten 18 erläutert. Zusammenfassend ist festzustellen, dass aufgrund der anstehenden geologischen Formationen aus mächtigen, nahezu wasserundurchlässigen Geschiebeböden im Bauzustand der Eintrag von Schadstoffen in den Grundwasserleiter weitestgehend auszuschließen ist.</p> <p>Der aufgezeigte Sachverhalt ist nicht flächennutzungsplanrelevant.</p> <p>Der aufgezeigte Sachverhalt ist nicht flächennutzungsplanrelevant.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Sachverhalt ist im Planfeststellungsverfahren zu prüfen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Sachverhalt ist im Planfeststellungsverfahren zu prüfen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>erheblich beeinträchtigt, ganz zu schweigen von Gebäudeschäden, die behoben und bezahlt werden müssten, wenn der Tunnelbau so wie bisher geplant durchgeführt wird. Was ist mit den vorgeschriebenen „Schwingungsberechnungen“, die normalerweise vor Baubeginn durchgeführt werden müssen, von denen aber in den ausliegenden Unterlagen zum Hafentunnelprojekt nirgends die Rede ist?</p> <p>1.5 Staubentwicklung Bei einem Bauprojekt dieser Größenordnung entstehen enorme Staubemissionen, welche die Luft verschmutzen und u. a. als Feinstaub große Gesundheitsschäden (z. B. in der Lunge) bei den Anwohnern anrichten können. Was für Schutzmaßnahmen gegen diesen Staub sind beim Tunnelbau vorgesehen? Soweit ich weiß, keine. Auch das ist für mich und meine Familie absolut inakzeptabel.</p> <p>2. Einwände zur Planung und Durchführung des Tunnelbaus</p> <p>Auch die Planung und Durchführung des Tunnelbaus, so wie sie sich derzeit (und auch in den Unterlagen zur Planfeststellung darstellt), weist m. E. zahlreiche Unzulänglichkeiten auf, weshalb ich auch hier diverse Einwendungen geltend machen möchte:</p> <p>2.1. Mögliche Kostenexplosion: Die ursprünglich (200/2001) veranschlagten Kosten von 100 – 120 Millionen Euro für das „Projekt Hafenanbindung“ sind bereits jetzt auf 170 – 176 Millionen Euro angestiegen, und es gibt seitens der Politik und der zuständigen Personen keinerlei Analysen darüber, wie weit die Kosten noch steigen können (ähnliche Projekte wie Wesertunnelbau, oder der Bahnhofumbau in Leipzig, haben letztendlich zwischen 30 und 50 % mehr</p>	<p>Der aufgezeigte Sachverhalt ist nicht flächennutzungsplanrelevant</p> <p>./.</p> <p>Kosten wurden im Rahmen des straßen- und tunnelbautechnischen Entwurfes berücksichtigt und sind nicht Gegenstand der öffentlich ausgelegten Planunterlagen. Fragen der Finanzierung sind nicht Gegenstand der Flächennutzungsplanänderung.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Sachverhalt ist im Planfeststellungsverfahren zu prüfen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>gekostet als ursprünglich geplant. Das aktuellste Beispiel findet sich in Hamburg: Für die dort geplante Elbharmonie sind die Kosten bis jetzt schon auf das Dreifache der Ursprungskosten gestiegen – Ende offen !!! Was passiert, wenn der Hafentunnel nicht 171 – 176 Millionen Euro kostet, sondern 240 Millionen (+ 35 % Steigerung), oder gar 270 Millionen (+ 50 % Steigerung)? Wer bezahlt dann die zusätzlichen Kosten? Etwa der Bund? Das Land Bremen? Die Stadt Bremerhaven? Ein finanziell so klammes Bundesland wie Bremen – und erst recht keine so überschuldete Stadt wie Bremerhaven – kann und darf nicht ohne eine fundierte Finanzplanung und gesicherte Finanzierung ein solches Projekt wie den Tunnelbau nach dem Motto „Einfach erst mal anfangen und dann weitersehen !!!“ angehen, sonst verletzen beide ihre Sorgfaltspflicht beim Umgang mit Steuergeldern und auch ihre Pflicht, Schaden von den Menschen abzuwenden, von denen sie gewählt worden sind.</p> <p>2.2. Finanzierung Ungeachtet solcher möglicher (und sehr wahrscheinlicher) Kostensteigerungen ist derzeit noch nicht einmal die Finanzierung von den veranschlagten 171-176 Millionen Euro Kosten für das Tunnelprojekt gesichert, ganz zu schweigen davon, dass es keinerlei Berechnungen über Nebenkosten und Folgekosten (wie etwa die Unterhaltung des Tunnels nach Fertigstellung) gibt, bzw. diese noch gar nicht in diese Kostenberechnung von 171 -176 Mio. Euro eingeflossen sind. Also keine transparente und Kostendarstellung, keine Kosten-Nutzen-Analyse oder Kosten-Nutzen-Rechnung, keine solide und abgeschlossene Finanzierung der Baukosten, Nebenkosten oder Folgekosten, keine Planung, wie eventuell steigende Kosten abgedeckt werden könnten – und doch will man sich</p>	<p>Die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme wurde in die Variantenbewertung mit einbezogen und daher auch bei der Trassenwahl entsprechend berücksichtigt. Der aufgezeigte Sachverhalt ist nicht flächennutzungsplanrelevant.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>anscheinend in dieses Tunnelprojekt nach dem Motto „Augen zu und durch“ einfach so „hineinstürze“? Das ist für mich als Betroffener, aber auch als Steuerzahler, nicht nachvollziehbar und auch unannehmbar.</p> <p>2.3 Verkehrsaufkommen: Ein Argument der Tunnelbefürworter in der Politik war, dass auf Grund des ständig steigenden Verkehrsaufkommens (Lkw, Containertransporte etc.) eine Hafenanbindung für Bremerhaven unabdingbar sei, um dieser ständig steigenden Verkehrsbelastung Rechnung zu tragen. Um dieses Verkehrsaufkommen und die Notwendigkeit eines Tunnels/einer neuen Hafenanbindung zu dokumentierten, wurden Messgeräte installiert, die ein halbes Jahr lang vorbeifahrende Lkw zählen sollten – doch wie kürzlich bekannt wurde, haben diese Geräte nicht oder fehlerhaft gearbeitet (siehe den diesbezüglichen Artikel der Nordsee-Zeitung), so dass die nun vorliegenden Zahlen zum Verkehrsaufkommen unzuverlässig, oder auch schlicht falsch sind. Die logische Konsequenz wäre eigentlich, ein neues sechsmonatiges Projekt mit funktionierenden Messgeräten zu starten und dann, nach Abschluss des Projektes, auf Grund dieser neuen, und hoffentlich zuverlässigeren, Zahlen zu entscheiden, ob das Verkehrsaufkommen wirklich so hoch ist, dass es unbedingt ein Tunnel sein muss ganz abgesehen von einem Aspekt, den die Politiker vor über zehn Jahren wohl noch nicht „auf dem Schirm hatten, nämlich den Aspekt „neue Konkurrenz“.</p> <p>2.4 Der „Faktor Weser-Jade-Port“ Als das Tunnelprojekt vor über zehn Jahren initiiert wurde, war der Weser-Jade-Hafen noch nicht Realität, doch mittlerweile stellt sich ernsthaft die Frage, ob in Zukunft nicht mehr und mehr Umschlag über diesen Tiefwasserhafen laufen wird, (dessen Betonwände ja erst kürzlich für über 10 Millionen</p>	<p>Für die Planung maßgebend ist die Verkehrsprognose für das Jahr 2025 und nicht das gegenwärtige Verkehrsaufkommen in der Cherbourger Straße. Die Verkehrsmengen für das Jahr 2025 sind auf Basis verfügbarer Umschlagprognosen und der realistischen Abschätzung der Umschlagkapazitäten insbesondere des Containerterminals sowie der hafennahen Gewerbegebiet errechnet worden. Zur Überprüfung der Verkehrsprognosen wurde eine Verkehrserhebung im Jahren 2008 vorgenommen, die die Richtigkeit der Prognosen bestätigt. Die inzwischen installierte Erhebungsanlage u.a. in der Cherbourger Straße soll u.a. das Verkehrsaufkommen vor und während der Baumaßnahmen dokumentieren. So ermittelte Verkehrszahlen könnten nur zum Abgleich mit den Verkehrsprognosen dienen und nicht als Planungsgrundlage.</p> <p>Die Aufnahme des Betriebs im JadeWeserPort in Wilhelmshaven in 2012 kann kurzzeitig zu Mengentrüben in Bremerhaven führen. Die Auswirkungen auf die erwarteten Verkehrsmengen auf der Cherbourger Straße werden allerdings</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>Euro (!!!) nachgebessert bzw. repariert werden mussten), und ob sich der Umschlag in Bremerhaven deshalb in den kommenden Jahren nicht beträchtlich verringern wird – und in diesem Falle dürfte das Fragezeichen, das schon jetzt vor der „Notwendigkeit eines Hafentunnels“ steht, wohl noch um einiges größer werden.</p> <p>2.5 Die offenkundige Strategie seitens der Politik, im Tunnelprojekt „vollendete Tatsachen“ zu schaffen. In den letzten Wochen sind vor unserer Haustür bereits zwei Häuser abgerissen worden. An der Haltestelle „Klaus-Groth-Straße“ wurde ebenfalls ein Haus abgerissen, ganz zu schweigen von den Häusern, die bereits entlang der Cherbourger Straße abgerissen wurden. Die Herren Politiker wollen hier offensichtlich noch „auf die Schnelle“ vollendete Tatsachen schaffen, bevor überhaupt das Planfeststellungsverfahren abgeschlossen ist, um später argumentieren zu können, dass das Tunnelprojekt ja schon viel zu weit gediehen ist, um es jetzt noch zu stoppen – ein Argument, mit dem ja schon die Grünen nach der letzten Wahl den Bruch ihres</p>	<p>geringer ausfallen und nur vorübergehend sein. Zum Einen würde ein Schwerpunkt der verlagerten Verkehre im Bereich des Feederschiffsverkehrs liegen, die ohnehin nicht für den Hinterlandverkehr wirksam werden. Zum Anderen ist im Anschluss an die Verlagerung von Teilmengen mit weiterem Wachstum des Marktes und auch der Containermengen in Bremerhaven zu rechnen. Damit ergibt sich allerhöchstens eine Verschiebung des Wachstumspfad und damit des Zeitpunktes, an dem die Kapazitätsgrenze der Terminals erreicht wird. Von diesem Zeitpunkt an stellt ohnehin die Kapazitätsgrenze den bestimmenden Faktor für Umschlag und Verkehr dar, nicht aber das Marktwachstum insgesamt (Unterlage 21.7).</p> <p>./.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>Wahlversprechens, sich gegen den Hafentunnel zu stemmen, gerechtfertigt haben. In jedem Falle kann ich solch ein Verhalten der verantwortlichen Politiker nur inakzeptabel und in höchstem Maße unredlich nennen!!!</p> <p>2.6 Vergleich der ursprünglichen Varianten für eine Hafenanbindung Meines Erachtens wurden von einer Entscheidung über die Art einer Hafenanbindung nicht alle möglichen Varianten, vor allem die der Nordumgehung, angemessen und objektivgewissenhaft genug geprüft. Die Vergleiche der Varianten und die Begründungen seitens der Politik, weshalb die eine oder andere Variante nicht in Frage käme, sondern nur ein Tunnel unter dem Eichenweg, erscheinen mir sehr dürftig und wenig glaubwürdig. Sie stellen sich mir eher als ein Ausdruck der „wilden Entschlossenheit“ gewisser Politiker dar, „ihren Tunnel“ – koste es was es wolle – durchzusetzen, statt auf den gesunden Menschenverstand oder den Protest von uns Anwohnern zu hören, und auch die Einwände, Warnungen und Mahnungen der Fachleute in den Wind zu schlagen.</p> <p>2.7 Tunnelsicherheit Die Versicherungen seitens Politikern und Sachverständigen und deren Angaben darüber, dass und wie die Sicherheit des Tunnels (etwa bei Unfällen im Tunnel, oder dem Transport von Gefahrgut durch den Tunnel, Entsorgung der Abgasemissionen etc.), der dann ja praktisch vor unserer Haustür verläuft, gewährleistet wird, erscheinen mir beim derzeitigen</p>	<p>Die Ziele bzw. Bewertungskriterien wurden zu Planungsbeginn so abgestimmt und festgelegt, um eine rechtssichere Vorzugsvariante als Grundlage für die Planfeststellung zu ermitteln. Zur Ermittlung einer Vorzugsvariante wurde ein umfangreicher dreistufiger Variantenvergleich durchgeführt. Grundlage des Variantenvergleichs ist ein breites Spektrum an Zielen, die die Zielfelder Verkehr, Naturhaushalt und Landschaft, Städtebau und Siedlungsraum, Wirtschaftlichkeit sowie Realisierung und Zeithorizont abdecken. Die einzelnen Ziele werden wiederum jeweils durch ein oder mehrere Bewertungskriterien beschrieben. Eine einseitige Ausrichtung der Belange liegt nicht vor. Die Gründe für die Auswahl der Variante 3.2+E als Vorzugsvariante sind ausführlich im erweiterten Variantenvergleich (Gutachten 02) beschrieben. Der Hafentunnel Cherbourger Straße erfüllt in allen Belangen die im Regelbetrieb und bei Störfällen geforderten Sicherheitsanforderungen entsprechend den anerkannten Regeln der Technik und der RABT 2006 (Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln). Die Be-</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Sachverhalt ist im Planfeststellungsverfahren zu prüfen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>Stand als nicht ausreichend und konkret genug, um mir meine Besorgnisse bezüglich meiner Familie und mir selber zu nehmen. Auch hier scheint mir daher eine Einwendung erforderlich.</p> <p>Abschließend bitte ich Sie, den fristgerechten Eingang (Letzter Stichtag: 10.08.2012) dieser Einwendung schriftlich zu bestätigen!</p>	<p>lange mobilitätseingeschränkter Personen wurden berücksichtigt. Der aufgezeigte Sachverhalt ist nicht flächennutzungsplanrelevant.</p>	
13.	Schreiben vom 08.08.2012	<p>1. Wir sind gegen die Änderung des Flächennutzungsplan, weil wir grundsätzlich gegen die Tunnelvariante 3.2+E sind. Unserer Meinung nach, ist der Tunnel nicht erforderlich.</p> <p>Gründe:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Reedereien, Spediteure, Stadt Bremerhaven erhoffen sich Gewinne durch die Verbesserung der Infrastruktur auf unsere Kosten. b) Wertminderung unseres Grundstücks und des Wohnhauses c) Lärm- und Staubbelästigung während des Tunnelbaues, Abstand vom Haus 15 m. Die evtl. Beschädigungen am Haus nicht zu vergessen. d) Lagerung des Aushubs genau vor unserem Wohnzimmerfenster auf dem Siedlungsgelände <p>2. Der Zuschuss der Hafenwirtschaft von 15 Mio. € soll der Steuerzahler bezahlen, Bürgschaft oder Landesmittel s. NZ von heute.</p> <p>3. Warum werden die Auswirkungen auf den Container-Verkehr nach Eröffnung des Jade-Weser-Port nicht abgewartet.</p>	<p>./.</p> <p>Der aufgezeigte Sachverhalt ist nicht flächennutzungsplanrelevant.</p> <p>Fragen der Finanzierung sind nicht Gegenstand der Flächennutzungsplanänderung.</p> <p>Für die Planung maßgebend ist die Verkehrsprognose für das Jahr 2025. Die Verkehrsmengen für das Jahr 2025 sind auf Basis verfügbarer Umschlagprognosen und der realistischen Abschätzung der Umschlagkapazitäten insbesondere des</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Sachverhalt ist im Planfeststellungsverfahren zu prüfen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>4. Warum wird das Geld vom Bund nicht in die Ertüchtigung der Cherbourger Straße gesteckt mit Ausbau auf fünf Spuren. Nach dem Tunnelbau ist doch kein Geld für die Reparatur der Cherbourger Straße vorhanden.</p> <p>5. Die Gesamtfinanzierung des Tunnelbaus ist nicht vorhanden bzw. kriminell. Obwohl man weiß, dass Politiker kein Verantwortungsbewusstsein für ihr Tun haben, setzt man es doch voraus.</p>	<p>Containerterminals sowie der hafennahen Gewerbegebiet errechnet worden. Die Auswirkungen des Jade-Weser-Ports wurden in die obigen Prognosen einbezogen.</p> <p>In die Variantenbewertung ist auch ein 5-streifiger Ausbau der Cherbourger Straße eingeflossen und wurde daher auch bei der Trassenwahl der jetzigen Maßnahme entsprechend berücksichtigt.</p> <p>Fragen der Finanzierung sind nicht Gegenstand der Flächennutzungsplanänderung.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
14.	Schreiben vom 06.08.2012	<p>In der oben genannten Angelegenheit fassen wir unsere Einwände wie folgt zusammen. Dabei verweisen wir zunächst erneut auf unsere Einwände im Schreiben vom 15.06.2011, das wir als Anlage beifügen.</p> <p>Ergänzend bemerken wir: Nach dem ausliegenden Entwurf sollen Flächen östlich des Lotjewegs und südlich des Eichenwegs, die bisher allein der Wohnbebauung vorbehalten sind, als Sonderflächen für ein Tunnelwerk genutzt werden. Gemäß der Veröffentlichung sollen mit der Änderung des Flächennutzungsplanes die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den „Hafentunnel Cherbourger Straße“ geschaffen werden. Bereits diese Bezeichnung ist missverständlich und irreführend, weil der geplante Tunnel die Cherbourger Straße insoweit gar nicht betrifft. Die angestrebte Änderung des Flächennutzungsplans ist un-</p>	./.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>zulässig.</p> <p>Wir verkennen zwar grundsätzlich nicht die anerkannten Rechtfertigungsbestände für Verkehrsstrecken, wie u. a. eine Verbesserung des Verkehrsflusses. Wir glauben jedoch eine rechtswidrige, ggf. gar verfassungswidrige Bedarfsfestlegung deshalb erkennen zu können, weil von sachfremden fachlich nicht haltbaren Prognosen im Hinblick auf den festgestellten Bedarf ausgegangen wird.</p> <p>Im Übrigen gilt für die Planung insgesamt, dass die Erforderlichkeit eines Tunnels nicht gegeben ist. Die Planzahlen, die Herangezogen wurden, sind lange überholt und auch fehlerhaft zustande gekommen. Das Verkehrsaufkommen ist bei Beachtung verbesserter Ampelschaltungen ohne weiteres zu bewältigen. Die erwarteten Steigerungsraten entbehren insbesondere im Hinblick auf die Eröffnung des Jade-Weserports in Wilhelmshaven, jeder verlässlichen Grundlage. Damit liegen gravierende Mängel der Planung zu Lasten der Wohnbevölkerung vor.</p> <p>Die Planung ist überholt und die Finanzierung nicht gesichert.</p> <p>Angesichts einer zu fordernden Anbindung an bremische wie niedersächsische Gebiete mangelt es an jeglicher länderübergreifenden Abstimmung.</p> <p>Das Gebot der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit wird in krasser Weise verletzt. Ganz abgesehen davon, dass die Ziele der Planung günstiger und besser ohne Tunnel verwirklicht werden können, ist offenkundig, dass die prognostizierten Kosten nicht annähernd werden ausreichen, um den Tunnel</p>	<p>Für die Planung maßgebend ist die Verkehrsprognose für das Jahr 2025. Die Verkehrsmengen für das Jahr 2025 sind auf Basis verfügbarer Umschlagprognosen und der realistischen Abschätzung der Umschlagkapazitäten insbesondere des Containerterminals sowie der hafennahen Gewerbegebiet errechnet worden. Die Auswirkungen des Jade-Weser-Ports wurden in die obigen Prognosen einbezogen.</p> <p>Fragen der Finanzierung sind nicht Gegenstand der Flächennutzungsplanänderung.</p> <p>Eine Abstimmung mit Niedersachsen und der Stadt Langen ist im Rahmen der Variantenbewertung erfolgt.</p> <p>Die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme wurde in die Variantenbewertung (Gutachten 01 und 02) mit einbezogen und daher auch bei der Trassenwahl entsprechend berücksichtigt.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>zu verwirklichen.</p> <p>Die Kosten sind künstlich herunter gerechnet und durch Zeitablauf überholt. Kostenstrukturen, die seinerzeit zu Grunde gelegt worden waren, sind nicht mehr aktuell. Gutachter schätzen die Kostensteigerung allein in den letzten drei Jahren auf 30 %. Unter Berücksichtigung der Bauzeit werden damit die zugrunde gelegten Baukosten voraussichtlich um das doppelte überschritten sein.</p> <p>Die Planung verstößt gegen die Vorgaben der Raumordnung und verletzt insbesondere die Regelungen nach § 1 Abs. 6 Nr. 1, § 1 Abs. 7, § 1 Abs. 9 BauGB und gewichtet öffentliche und private Belange fehlerhaft.</p> <p>Mit der beabsichtigten Planänderung sollen bisher im Eigentum Privater stehende Fläche in Anspruch genommen werden. Im Falle des Mehrfamilienhauses Lotjeweg 110 A reicht das Plangebiet bis auf wenige Meter an die bestehende Bebauung heran. Der bisher vorhandene Grüngürtel, der auch als Puffer zwischen Wohn- und Gewerbebebauung dient, würde zerstört. Auswirkungen auf die vorhandene Bausubstanz sind auch angesichts gutachterlicher Berechnungen bei</p>	<p>Kosten wurden im Rahmen des straßen- und tunnelbautechnischen Entwurfes berücksichtigt und sind nicht Gegenstand der öffentlich ausgelegten Planunterlagen.</p> <p>Der wirksame Flächennutzungsplan der Stadt Bremerhaven, der nach der Stadtstaatenklausel im § 8 Abs.1 Raumordnungsgesetz (ROG) gleichzeitig das Landesraumordnungsprogramm ersetzt und damit zusätzlich regional- und landesplanerische Funktionen auszufüllen hat, legt die nach § 1 Abs. 4 BauGB wirksamen Ziele der Raumordnung und Landesplanung fest. Diese Ziele entfalten auch für den Bereich „Cherbourger Straße“ ihre Wirksamkeit. Die Belange der Raumordnung werden umfassend im Rahmen dieses Flächennutzungsplanänderungsverfahrens bearbeitet und abgewogen.</p> <p>Die Inanspruchnahme privater Flächen wird in der Planfeststellung für die Eigentümer geregelt. Im Rahmen der Flächenutzungsplanänderung erfolgt die Linienbestimmung und Rahmenplanung. Die vorgetragenen Einwendungen wurden im Anhörungsverfahren durch gutachterliche Aussagen widerlegt.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Sachverhalt ist im Planfeststellungsverfahren zu prüfen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>einer Entfernung von weniger als 10 m zum Plangebiet vorhersehbar. Zu erwartende Emissionen werden beträchtlich und gesundheitsschädlich sein, und zwar nicht erst unter Beachtung besonderer gesundheitlicher Probleme, die der Behörde bereits hinreichend bekannt gemacht sind. Die Berechnung der derzeitigen Belastungen geht von Berechnungen aus, die die Cherbourger Straße selbst betreffen. Die hier betroffenen Flächen sind bisher als ausgesprochen ruhig zu charakterisieren. Lärm und Abgase werden hier um ein Vielfaches steigen.</p> <p>Bedenklich ist zudem die Planvariante, die dem Eichenweg folgt und damit keine gerade Linie unter stärkerer Inanspruchnahme der Gewerbeflächen wählt. Diese Variante, wäre eine Tunnelbau „unumgänglich“, würde eine gerade Linienführung des Tunnels ohne Versatz ermöglichen und geradezu gebieten.</p> <p>Die gebotene Berücksichtigung tangierter privater Interessen ist ohne ersichtlichen Grund gegen gewerbliche Interessen zurück gesetzt worden.</p> <p>Eine gerade Linienführung würde zudem die Verkehrssicherheit im Tunnel stärken und eine erheblich geringe Belastung für Mensch und Umwelt bedeuten, zumal damit der vorhandene Grüngürtel um die Wohnbebauung erhalten werden könnte. Dies würde auch eine Gefährdung der Fledermauspopulation minimieren.</p> <p>Schließlich ist es beachtlich, dass die hier betroffenen Flächen von der Stadt selbst seinerzeit zur hochwertigen Bebauung veräußert wurden, offenbar wohl wissend, dass Teile eben diese Flächen schon für die jetzige Änderung Berücksichtigt</p>	<p>Der aufgezeigte Sachverhalt ist nicht flächennutzungsplanrelevant.</p> <p>Andere Varianten und Alternativen der Linienführung sind geprüft und bewertet worden und in der Gesamtbewertung hat sich die Variante 3.2+E als weiterzuverfolgend herausgestellt.</p> <p>Es sind in der Gesamtbewertung sowohl private als auch gewerbliche Belange ausgewogen berücksichtigt worden. Eine Zurücksetzung bzw. Bevorzugung bestimmter Belange ist nicht erfolgt.</p> <p>./.</p> <p>Die jetzige Trassenführung des Hafentunnels war zur Zeit der Flächenverkäufe am Lotjeweg nicht bekannt.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die erhobene Unterstellung wird zurückgewiesen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>waren. Anlage:</p> <p>Beschluss über Planfeststellung für die Anbindung des Überseehafengebietes an die A27 in Bremerhaven vom 29.04.2011</p> <p>Unsere Einwände zu dem oben genannten Projekt fassen wir wie folgt zusammen:</p> <p>1. Die beschlossene Planvariante zerstört einen für den Bereich bestehenden Grüngürtel, der Wohnbebauung auf der einen Seite gegen Gewerbeansiedlungen und Straßenverkehr auf der anderen Seite abgrenzt und einen wichtigen Beitrag für ein gutes Kleinklima in diesem bisher ruhigen Wohnquartier garantiert. Daneben handelt es sich um eine Barriere gegen Immissionen aus Richtung Gewerbegebiet und Zubringerverkehr, die zumindest auf nicht absehbare Zeit zerstört würde.</p> <p>Gerade die Ruhe in der vorgefundenen „grünen Oase“ hatte für uns den Ausschlag gegeben, eine Wohnung zu erwerben. Wir wenden uns daher strikt gegen die Inanspruchnahme der Grundstücksfläche Flur 67, Flurstück 78/5, die in unserem Miteigentum steht. Noch 1997 wurde von der Stadt Bremerhaven propagiert, dass es sich bei unserer Wohnanlage um eine „bewusst verkehrsberuhigte, durchgrünte Komfort-Wohnanlage auf einem Parkgrundstück handeln werde, obwohl die geplante Trasse für den Tunnel vom Straßenbauamt bereits berücksichtigt worden sein soll.</p> <p>2. Die mit dem Tunnelbau erhofften Vorteile für den fließenden Verkehr, insbesondere den Containerverkehr, können angesichts des „mit eingebauten Flaschenhalses“ im Bereich</p>	<p>Die in der Anlage aufgeführten Einwände werden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens behandelt und beschieden.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschluss- vorschlag der Verwaltung
		<p>der westlichen Tunnelausfahrt nicht erreicht und umgesetzt werden.</p> <p>3. Die ab Beginn der Bauarbeiten zu erwartenden Umweltbelastungen (besonders Lärm und Feinstaub) sind für uns als betroffene Anwohner unzumutbar, zeitlich noch nicht absehbar und angesichts planerischer Unzulänglichkeiten ohne die erhofften Vorteile für die Hafenanbindung. Als Trassenanlieger haben wir mit massiven Rissbildungen an unserem Haus durch die Bauarbeiten zu rechnen und daher erhebliche Wertminderungen zu erwarten, bis hin zur Unvermiet- bzw. Verkäuflichkeit.</p> <p>4. Die für das Planobjekt kalkulierten Kosten sind unter Beachtung der zu erwartenden Bauzeiten und unzulänglicher Kostenkalkulation nicht annähernd ausreichend, um das Projekt umsetzen zu können. Unabhängig davon ist bereits das angenommene Finanzierungsvolumen nicht gewährleistet. Seriöse Berechnungen legen die von öffentlicher Hand vorgelegte „Schönrechnerei“ offen. Die Finanzierung ist damit nicht gesichert.</p> <p>5. Bereits eine intelligente Ampelführung würde mit nur wenigen Abstrichen ähnliche Ziele erreichen können, wie mit dem Tunnelbau erhofft.</p> <p>6. Die Planung hat sich zeitlich überlebt. Die ursprünglich favorisierte Nordumgehung, ist bereits deshalb unbedingt erneut zu bewerten und abzuwägen, weil die logistische Entwicklung der hafennahen anzubindenden Gewerbeflächen auf dem Gebiet des Landes Niedersachsen/ Stadtgebiet Langen vehement vorangetrieben werden und dafür eine Verkehrsanbindung benötigt wird, die schneller, kostengünstiger und mit wesentlich geringeren Umweltbelastungen zu realisieren ist.</p> <p>7. Das Argument, man hätte die Planung über Bremerhavener</p>		

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>Gebiet verfolgen müssen, weil sich Langen gesperrt hätte, mag oder mag nicht für die Vergangenheit „richtig“ gewesen sein. Die gegenwärtige aktuelle Entwicklung gibt dagegen andere Signale.</p> <p>8. Zudem handelte sich um ein Projekt von Länder übergreifender Bedeutung, so dass bereits danach die Forderung der Einbindung überregionaler Gremien zu erheben und gesetzlich geboten ist. Zweifellos strahlt die Hafentwicklung nicht isoliert in das „Ländchen Bremen“ ab. Die Besonderheit der Enge des „Stadtstaates“ fordert nach heutigen Planungsstandards eine Länger übergreifende Entwicklung.</p> <p>9. Ohnehin wäre absehbar, dass selbst bei Fertigstellung des Tunnels und seiner dann feststehenden „Unfinanzierbarkeit“ die vom Stadtgebiet Langen für die Erweiterung des Gewerbegebietes notwendige Erschließung fertiggestellt sein wird.</p> <p>10. Es gibt Tunnelvarianten mit geringerer Betroffenheit, niedrigeren Kosten, weniger Immissionsbelastung in kritischen Wohnbereichen, verkehrstechnisch besser ausgerichtet und mit größerer Bürgerakzeptanz. Es sind Variante 8, Variante 8+0, Variante 9.2 (Auf den Wohden). Alle Vorteile finden wir bei genauerer Untersuchung, wenn diese wichtigen Parameter Berücksichtigung finden würden. Offensichtlich sind die Randbedingungen für die Variantenauswahl richtungsorientiert (Variante 3.2+E) von Auftraggeber (BIS) den Auftragnehmern (SHP) und weitere Gutachter zur Bearbeitung vorgegeben worden.</p> <p>11. Es gibt noch andere Varianten als Alternative zum Tunnel 3.2+E. Ertüchtigung der Cherbourger Straße mit zeitversetztem Bau der Nordumgehung. Ich bitte aus oben genannten Gründen um eine neue umfassende Bewertung.</p> <p>Die für mich persönlich zu erwartenden Unzuträglichkeiten</p>		

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>lassen sich wie folgt zusammenfassen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die zu erwartenden Immissionen im unmittelbaren Umfeld werden aufgrund meiner besonderen gesundheitlichen Situation dazu führen, dass ich über längere Zeiträume nicht in meiner Wohnung werde bleiben können. Es wird mir eine durch die zu erwartenden Belastungen <u>Lebensbedrohende Situation bestätigt</u>. 2. Ich habe nicht die Mittel, um mir für die Bauzeit anderweitig eine Wohnung zu suchen. Meine Wohnung dürfte weder verkäuflich noch vermietbar sein. Jedenfalls nicht zu akzeptablen Bedingungen. Durch diese Situation Lauf ich zudem Gefahr, <u>meine Existenz zu verlieren</u>, da durch die zu erwartenden gesundheitlichen Beeinträchtigungen bei mir <u>zur absoluten Berufsunfähigkeit führen würden</u>. 3. Erschwerend kommt hinzu, dass dem Verdacht nachzugehen sein wird, wonach die Stadt Bremerhaven bei der Veräußerung der Grundstücke bereits die derzeitige Planung eines Tunnelbaus verbindlich verfolgte, ohne über diese Planungen zu informieren. <p>Unterm Strich lässt sich damit feststellen, dass der beabsichtigte Tunnelbau für den angestrebten Zweck gänzlich untauglich ist. Das Projekt ist bei realistischer Berechnung nicht mit den vorhandenen Mittel finanzierbar. Es steht mit der verworfenen Nordumgehung angesichts der aktuellen Planungen auf dem Stadtgebiet Langen eine in allen Abwägungsbereichen bessere und damit vorrangige Alternative zur Verfügung, die, so mag es scheinen, aus kleinstaatlicher Sichtweise heraus verfolgt wird, während die jüngsten Planungsvorgaben im</p>		

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		Interesse von Mensch, Natur und Umwelt, diese enge Sicht längst überwindet.		
15.	Schreiben vom 08.08.12	<p>Wir wenden uns mit Nachdruck gegen den Bau des Hafentunnels und nehmen zum Bauleitplanentwurf wie folgt Stellung:</p> <p>Betroffenheit/Gewerbetreibende Der geplante Bau des Hafentunnels wird überflüssigerweise Jahre dauernde Baustellen mit sich bringen. Für die mit über 30.000 Fahrzeugen täglich frequentierte Langener Landstraße ist aufgrund der offenen Bauweise des Tunnels ebenfalls mit einer mehrjährigen Teilsperrung in jede Richtung zu rechnen. Dies wird sich in erheblichem Ausmaß auch die lokale gewerbliche Wirtschaft auswirken. Da die Verkehrsberechnungen mangels aktueller Daten fehlerhaft sind, sind erhebliche Behinderungen, Staus und Umleitungen zu erwarten. Dies wiederum wird zu Kundenverlusten für Gewerbe und den Einzelhandel führen. Mit finanziellen Verlusten werden viele ansässige Firmen und Unternehmen in Zukunft rechnen müssen und behalten sich Schadensersatzforderungen vor. Viele Unternehmen im Norden Bremerhavens und in Langen werden erhebliche Einschränkungen durch die Baustelle in ihrer Erreichbarkeit haben und Schwierigkeiten in ihrer Belieferung mit Waren, Rohstoffen oder Dienstleistungen bekommen. Arbeitsplatzverluste werden die Folge sein. Notwendige Investitionen werden ausbleiben und die Wettbewerbsfähigkeit der ansässigen Betriebe ist gefährdet.</p> <p>Betroffenheit/Privat (Enteignung) Durch die geplante Baumaßnahme quer durch die Stadt sind zahlreiche Bürger direkt betroffen. Trotz des Ankaufs von Grundstücken am geplanten Trassenverlauf sind zumindest diverse temporäre und partielle Enteignungen notwendig.</p>	<p>./.</p> <p>Der aufgezeigte Sachverhalt ist nicht flächennutzungsplanrelevant.</p> <p>Der aufgezeigte Sachverhalt ist nicht flächennutzungsplanrelevant.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Sachverhalt ist im Planfeststellungsverfahren zu prüfen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Sachverhalt ist im Planfeststellungsverfahren zu prüfen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>Erreichbarkeit der Grundstücke (Garagen, Krankentransporte etc.) Teilweise ist der Zugang zu Grundstücken, Garagen etc. für die Anwohner während des Baus aufwendig, wenn nicht sogar unmöglich. Erreichbarkeiten, wie z.B. für Krankentransporte oder Anlieferungen, sind während der gesamten Bauphase sicherzustellen.</p> <p>Bauzeitbeeinträchtigung Während der geplanten Bauzeit sind erhebliche Einschränkungen und Belästigungen der Anwohner zu erwarten. So ist z. B. die Hauptverkehrsstraße in den Hafen auf bis zu 1,50 m an die Wohnbebauung herangeführt. Jahrelange Staus auf der Cherbourger Straße, Langener Landstraße (jeweils einspurig) und ggf. auf den Ausweichstrecken sind zu erwarten und werden in dieser Phase zu einer Reduzierung der Leistungsfähigkeit der Hafenanbindung führen.</p> <p>Es entstehen Lärmbelastungen, Erschütterungen und Staubbelastungen im innerstädtischen Bereich, ggf. auch Bauschäden (z.B. Risse in den Wänden, Zustand der Kellerräume und allgemeine Fundamentstabilität). Der Tourismus im Stadtteil Mitte wird durch die Ausweichrouten über die Lloyd- und Columbusstraße erheblich negativ beeinflusst werden. Weitere Straßenschäden durch Schwerlastverkehr werden die Infrastruktur in Bremerhaven nachhaltig belasten.</p>	<p>Der aufgezeigte Sachverhalt ist nicht flächennutzungsplanrelevant</p> <p>Der aufgezeigte Sachverhalt ist nicht flächennutzungsplanrelevant.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Sachverhalt ist im Planfeststellungsverfahren zu prüfen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Sachverhalt ist im Planfeststellungsverfahren zu prüfen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
-----	------------------------------	-------------------------	--	--

		<p>Emissionen Während der Bauzeit sind erhebliche Emissionen hinsichtlich Lärm und Luft zu erwarten, die über das vertragliche Maß hinausgehen und dadurch schwerwiegende gesundheitliche Beeinträchtigungen mit sich bringen werden.</p> <p>Auch nach der möglichen Inbetriebnahme sind insbesondere an den Tunnelenden erhebliche Belastungen im Bereich der Kinderspielplätze und Sport- und Schulstätten zu erwarten. Mit einer positiven städtebaulichen Entwicklung, insbesondere den Bemühungen um das Prädikat „Klimastadt“, ist dieser Tunnel nicht vereinbar.</p> <p>Grundwasserabsenkung Der Tunnel soll in einem Wasserschutzgebiet gebaut werden. Aufgrund seiner Bauart wird sehr viel Wasser benötigt. Es</p>	<p>Der aufgezeigte Sachverhalt ist nicht flächennutzungsplanrelevant.</p> <p>Die schalltechnischen Untersuchungen zu den durch das Tunnelbauwerk zu erwartenden Verkehrsbelastungen und den Schallemissionen der Tunnelportale lassen keine zusätzlichen Lärmbelastungen aus den Tunnelöffnungen gegenüber der heutigen Lärmbelastung erwarten. Es ist eher so, dass es im Planungsbereich des Tunnels und der Cherbourger Straße nach dem Bau und der Inbetriebnahme des Tunnels leiser werden wird. Schon die Fahrzeuge, die in den Tunnel hineinfahren sind aufgrund der abgesenkten Fahrbahn leiser als vergleichbare Fahrzeuge die nicht auf einer abgesenkten Fahrbahn verkehren.</p> <p>Im Luftschadstoffgutachten sind für sensible Bereiche in Portalnähe die Schadstoffkonzentrationen separat ausgewiesen. Die Belastungen zeigen, dass nach Inbetriebnahme des Tunnels keine Überschreitungen der Grenzwerte gemäß 39. BImSchV auftreten.</p> <p>Der aufgezeigte Sachverhalt ist nicht flächennutzungsplanrelevant.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Sachverhalt ist im Planfeststellungsverfahren zu prüfen.</p> <p>Die Untersuchungen belegen, dass nach dem Tunnelbau von einer Lärmentlastung auszugehen ist.</p> <p>Für die Bevölkerung werden keine Luftschadstoffkonzentrationen prognostiziert, welche die gesetzlichen Grenzwerte gemäß 39. BImSchV überschreiten.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Sachverhalt ist im Plan-</p>
--	--	--	---	---

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>wird zu einer Grundwasserabsenkung kommen, was dazu führt, dass Rissbildungen in den bewohnten Häusern und genutzten Immobilien entstehen oder es im bedenklichen Fall zum Einsturz der Häuser kommen kann.</p> <p>Waldvernichtung Die Waldfläche, die wegen des Tunnels vernichtet wird, um Platz für die dafür einzurichtenden Baustellen zu schaffen, beträgt ca. 88.000 m². Im Bredenmoor stehen Eichen mit einem Umfang von über 3 Metern, Birken mit einem Umfang von über 2 Metern, Erlen mit einem Umfang von 1,5 Metern und viele Bäume und Sträucher. Durch das Absägen dieser Bäume werden die Lebensqualität für die Bürger sowie auch der Lebensraum für Tiere durch Verdrängung der Tierarten und Beeinträchtigung der Lebewesen und Pflanzen zerstört. In der naturschutzfachlichen Beurteilung (Unterlage 19.1.2/Seite 4) wird deutlich, dass diese Vorgehensweise den Anforderungen der Baumschutzverordnung nicht gerecht wird.</p> <p>Moorschädigung/Erholung Durch den Bau des Tunnels soll das Biotop Bredenmoor, welches als Grünland angesehen ist, weichen, um dort den anmoorigen Boden zu verteilen und Ausgleichsflächen für den Hafentunnel aufzubauen. Diese Ausgleichsflächen sollen zu einem vernässten Hochmoor umgestaltet werden. Die geplante Neugestaltung des Moores verändert das Landschaftsbild und die von den Anliegern bisher genutzten Erholungsflächen stehen nicht mehr zur Verfügung.</p> <p>Landschaftsbauwerk In Leherheide ist zur Ablagerung von Aushubböden die dau-</p>	<p>Die Vorschriften des Waldgesetzes (BremWaldG) werden im Einvernehmen mit der zuständigen Waldbehörde (Untere Naturschutzbehörde) berücksichtigt (Gutachten 04).</p> <p>Die gem. Waldgesetz durchzuführenden Ausgleichs- und Ersatzaufforstungen sind mit der Unteren Naturschutzbehörde abgestimmt und im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Gutachten 04) nachgewiesen.</p> <p>Die Vorgaben der Baumschutzverordnung werden eingehalten und sind im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens geprüft worden.</p> <p>Das Bredenmoor weist bisher keine übergreifende Erholungsfunktion auf, da es für die Öffentlichkeit nicht erschlossen ist. Die Erholungsfunktion für die Öffentlichkeit soll zukünftig durch die Anlage neuer Wegebeziehungen ermöglicht werden.</p> <p>Die im Zuge der Baumaßnahme anfallenden Aushubböden werden im Rahmen der</p>	<p>feststellungsverfahren zu prüfen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>erhafte Errichtung eines 25m hohen Landschaftsbauwerkes geplant. Dieses wird das Bild des Stadtteils radikal verändern. Darüber hinaus muss im Zuge der Realisation ein Wäldchen gerodet werden.</p> <p>Leistungsfähigkeit des Hafentunnels und Verkehrskonzepte Der Tunnelbau ist zurückzuführen auf unzureichende Entscheidungsgrundlagen. Es fehlen aktuelle Verkehrszählungen und -prognosen. Darüber hinaus fehlt die Einbeziehung des geplanten Gewerbegebietes in der Größenordnung von 200 ha in Langen am Grauwalkkanal und die Entwicklungen im Zusammenhang mit der Küstenautobahn. Es fehlt nach wie vor ein Verkehrskonzept für Bremerhaven und das Umland, in dem die Gesamtleistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes ermittelt und abgestimmt wird und daraus die entsprechenden Maßnahmen abgeleitet werden. Dieses ist laut Stadtverordnetenbeschluss aufzustellen. Die Ergebnisse müssen in eine zukünftige Verkehrsführung und -lenkung einfließen. In diesem Zusammenhang ist die Anbindung des geplanten interkommunalen Gewerbegebiets mit Langen zwingend zu berücksichtigen. Auch dieses Gebiet braucht eine direkte Anbindung an die Autobahn über eine Nordumgehung Langens. Der Landkreis Cuxhaven hat in 2008 bereits den Beschluss getroffen eine Hafenanbindung in Bremerhaven zu</p>	<p>Erstellung eines Landschaftsbauwerkes einer trassennahen Verwertung zugeführt. Es soll ein Landschaftsbauwerk entstehen, welches eine Veränderung des Landschaftsbildes, nicht eine erhebliche Beeinträchtigung hervorrufen wird. Das Landschaftsbauwerk soll für die Anwohner über ein entsprechendes Wegenetz für Freizeit-zwecke nutzbar sein. Die Gestaltung und Bepflanzung soll so erfolgen, dass sich das Landschaftsbauwerk harmonisch in die örtliche Umgebung einfügt.</p> <p>Für die Planung maßgebend ist die Verkehrsprognose für das Jahr 2025 (auch unter Berücksichtigung der BAB A 20) und nicht das gegenwärtige Verkehrsaufkommen in der Cherbourger Straße. Die inzwischen installierte Erhebungsanlage u.a. in der Cherbourger Straße soll u.a. das Verkehrsaufkommen vor und während der Baumaßnahme dokumentieren. So ermittelte Verkehrszahlen können nur zum Abgleich mit der Verkehrsprognose dienen. Gegenwärtig erhobene Verkehrszahlen sind für das Flächennutzungsplanänderungsverfahren nicht relevant. Planungsideen der Stadt Langen in Bezug auf zukünftige Gewerbegebiete im Zusammenhang mit dem Überseehafen, beziehen sich auf einen Zeitraum in den schon von einer Vollaustattung des Überseehafens ausgegangen werden muss.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>unterstützen.</p> <p>Wirtschaftlichkeit Die Wirtschaftlichkeit und Notwendigkeit des geplanten Bauvorhabens ist nicht belegt. Günstigere Varianten sind methodisch fehlerhaft untersucht und damit unberechtigterweise ausgeschlossen worden. Durch bisher umgesetzte Maßnahmen (Vorrangschaltung, intelligente Verkehrssteuerung) ist der Verkehrsfluss erheblich verbessert worden. Durch eine entzernte Abfertigung an den Terminals kann die erwartete Steigerung des Umschlags bewältigt werden bis eine weitere Hafenanbindung über die BAB-Anschlussstelle Debstedt fertiggestellt ist. Die Baukosten für eine Nordvariante, die einen Leistungszuwachs von bis zu 100% bewirkt, ist mit weit unter 100 Mio. € realisierbar und beinhaltet hinsichtlich laufender Betriebsbeeinträchtigung und Planbarkeit weitreichende Vorteile. Auch die DEGES hat bereits in 2007 in einem Gutachten entsprechend Hinweise gegeben. Die geschätzten, laufenden Tunnelbetriebskosten über 500.000 € pro Jahr, zu tragen durch die Stadt Bremerhaven, betragen mehr als das gesamte, aktuelle Budget für die Instandhaltung aller Straßen und Brücken in Bremerhaven. Eine notwendige Instandhaltungsrücklage in Höhe von 2,5% p.a. von der Bausumme bei einer kalkulatorischen Nutzungsdauer von 40 Jahren ist bisher nicht kalkuliert und bedeutet eine</p>	<p>Eine kapazitätsgerechte Lösung der Hafenhinterlandanbindung des Überseehafengebietes ist aber in einem kürzeren Zeitraum notwendig. Damit kommen solche Planungsspiele für eine Lösung der Hafenerschließung zu spät und wurden in den Verkehrsprognosen der Stadt Bremerhaven nicht berücksichtigt. Die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme wurde in die Variantenbewertung (Gutachten 01 und 02) mit einbezogen und daher auch bei der Trassenwahl entsprechend berücksichtigt.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>zusätzliche Haushaltsbelastung von rund 4 Mio. € p.a. Erhebliche indirekte Kosten (Schädigung der lokalen Wirtschaft, der Immobilieneigentümer und des Tourismus) sind nicht beachtet worden. Erhebliche Folgekosten (jährliche Unterhaltung) sind aus Bremerhavener Haushalt nicht leistbar. Diverse Klagen Betroffener sind vorbereitet und führen zu unübersehbaren Folgekosten und zeitlichen Verschiebungen oder sogar Abbruch des Vorhabens.</p> <p>Finanzierung Die Finanzierung der Baumaßnahme ist nach wie vor nicht gesichert. Die Finanzierung des kalkulierten Anteils in Höhe von 15 Mio. € des Hafenwirtschaftsvereins ist nach wie vor unklar. Die zu erwartenden Baukostenüberschreitungen gehen zu Lasten Bremerhavens. Eine Kostenüberschreitung der geplanten Baumaßnahme um den sehr zurückhaltenden Erwartungswert von 35% bedingt einen zusätzlichen Finanzierungsbedarf von 70 Mio. € für die Stadt Bremerhaven bzw. das Land Bremen. Die „Schuldenbremse“ der Stadt und des Landes kann nicht eingehalten werden. Die wahrscheinlichen Gesamtkosten, inkl. Finanzierungskosten, liegen bei über 460 Mio. Euro. Der gesamte Finanzierungsbedarf der Stadt Bremerhaven und des Landes Bremen beträgt je nach Finanzierungszinssatz und Laufzeit der Finanzierung von rund 100.000.000 € bis 200.000.000 €. Sofern z.B. eine Kostenentwicklung wie beim Wesertunnel stattfindet, wären 300.000.000 € bis 600.000.000 € durch Stadt und Land darzustellen, da sich weder Hafenverein noch Bund sich an Kostenüberschreitungen beteiligen wollen.</p> <p>Alternativen Die Erfordernis des Hafentunnels ist gutachterlich nicht in ausreichendem Maße belegt bzw. wurde nur einseitig untersucht, wie der auf der Cherbourger Straße zu erwartende</p>	<p>Fragen der Finanzierung sind nicht Gegenstand der Flächennutzungsplanänderung.</p> <p>Die Ziele bzw. Bewertungskriterien wurden zu Planungsbeginn so abgestimmt und festgelegt, um eine rechtssichere Vorzugsvariante als Grundlage für die Planfeststel-</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>Verkehr geführt werden könnte. Vielmehr hätte geprüft werden müssen, wie der Verkehr auf der Langener Landstraße so weit reduziert werden könnte, dass für den Kreuzungsbereich Cherbourger Straße keine Kapazitätsprobleme mehr auftreten.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geprüft werden sollte, zwischen Langen und dem westlich davon geplanten Gewerbegebiet am Grauwalkkanal eine neue Straße anzulegen, die vom Zentrum von Langen über die Imsumer Straße und den Norderweg oder über die Ziegeleistraße nach Süden führt, mit evtl. Abzweigung zum Langener Grenzweg und die Eisenbahn kreuzende über den Grauwalling oder parallel zur Deponie Grauer Wall auf die Wurster Straße gelangt. • Von dort aus gilt es, über die Cherbourger Straße eine fortführende Verbindung mit Hilfe der Hafenquerspange zum Zolltor Roter Sand und zur Innenstadt zu schaffen. <p>Eine solche Route hätte Potential für erhebliche Entlastungseffekte. Insgesamt lassen sich Verkehrsprobleme ohne einen Tunnel entzerren und lösen. Darüber hinaus erfolgt die notwendige Erschließung des geplanten Gewerbegebietes.</p> <p>Fazit Die Nachteile der Variante, insbesondere hinsichtlich der Kosten, aber auch von z.B. havarie- bzw. betriebsbedingten Sperren sowie die Beeinträchtigungen der Wohn- und Lebensqualität sowie Eingriffe in den Naturhaushalt, wurden nicht ausreichend gewürdigt. Darüber hinaus sehen wir unsere lokale Wirtschaft gefährdet</p>	<p>lung zu ermitteln. Hieraus ergibt sich auch die große Anzahl von 22 Zielen und 30 Bewertungskriterien. Die Gründe für die Auswahl der Variante 3.2+E als Vorzugsvariante sind ausführlich im erweiterten Variantenvergleich (Gutachten 02) beschrieben.</p> <p>Nordvarianten wurden in zwei Schritten detailliert untersucht. In einem ersten Variantenvergleich wurden vier Nordvarianten betrachtet und hieraus eine Vorzugsvariante „Nord“ ermittelt. In einem zweiten Variantenvergleich (Gutachten 01) wurde die Vorzugsvariante „Nord“ den übrigen innerstädtischen Varianten in Bremerhaven gegenübergestellt.</p> <p>In allen Variantenvergleichen wurden gleiche Ziele und Kriterien berücksichtigt und die Wirkungen aller Varianten hinsichtlich dieser Ziele differenziert ermittelt und gewertet. In dieser stufenweisen Variantenbewertung waren die Nordvarianten in gleicher Betrachtungstiefe wie innerstädtische Varianten vertreten, was auch die Kosten einschließt.</p> <p>./.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
-----	------------------------------	-------------------------	--	--

		<p>und erwarten erhebliche Beeinträchtigungen während der Bauzeit.</p> <p>Insgesamt lehnen wir den Bau des Hafentunnels und den damit verbundenen Bauleitplanentwurf nachdrücklich ab und fordern objektive Alternativprüfungen.</p>		
--	--	--	--	--

16.	Schreiben vom 09.08.2012	<p>Bezug: Gemarkung Lehe, Flur 67, Flurstück 147</p> <p>Gegen die 11. Änderung des Flächennutzungsplanes „Hafentunnel“, und Bau des „Hafentunnels Cherburger Straße“, verwehren wir uns mit den folgenden Einwendungen:</p> <p>Wir sind grundsätzlich gegen den geplanten Tunnelbau der Variante 3.2+E.</p> <p>Wir sind der Meinung, dass der Tunnel nicht erforderlich ist. Durch diese Baumaßnahme sind wir in unseren persönlichen Rechten beeinträchtigt.</p> <p>Die temporäre Enteignung während der Baumaßnahme belastet unser Grundstück in nicht unerheblichem Maße. Denn die im Bereich unseres Grundstückes durchzuführenden Sicherungsarbeiten für die Tunnelwand führen dazu, dass unser Grundstück in nicht zu verantwortendem Maße mit „Altlasten“ belastet wird (wie natürlich auch der gesamte Bereich des Tunnelbauwerkes). Denn, was sind die nach Fertigstellung des Tunnelbauwerkes im Erdreich verbleibenden, nicht mehr benötigten Tunnelanker? Eine nicht zu unterschätzende Langzeitverschmutzung und damit verbundene Langzeitbedrohung des Erdreiches. Was noch erschwerend hinzu kommt ist, dass es auch ein Wasserschutzgebiet betrifft.</p>	<p>./.</p> <p>Die Eigentumsbeeinträchtigung durch die Verankerung ist zumutbar. Die Anker werden in einer solchen Tiefe eingebracht, dass sie die bestimmungsgemäße Nutzung des Grundstückes nicht in Frage stellen. Eine wesentliche Gefährdung des Grundstückes kann ausgeschlossen werden, theoretisch denkbare kleine Schäden können dauerhaft saniert werden, eine wesentliche merkantile Wertminderung des Grundstückes tritt nicht ein. Andererseits kann das im öffentlichen Interesse erforderliche Straßenbauvorhaben nicht ohne eine Rückverankerung durchgeführt wer-</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Von Auswirkungen auf das Wasserschutzgebiet ist nicht auszugehen. Die wasserrechtliche Genehmigung erfolgt im Zuge des Planfeststellungsverfahrens.</p>
-----	--------------------------	--	---	---

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>Der außerordentlich hohe Baustellenverkehr führt zu einer für uns nicht hinnehmbaren Lärm- und Staubbelastung.</p> <p>Gleichzeitig gehen wir davon aus, dass es dadurch zu Schwingungen kommt, die zu Schäden am Wohngebäude führen können. Es handelt sich um ein, auf einer Fundamentsohle gebautes, Reihenhaus. Die mit Sicherheit erforderliche Grundwasserabsenkung ist außerdem ein nicht unerheblicher Unsicherheitsfaktor für die Gebäude (Risse durch Absenkungen usw.)</p>	<p>den. Die Eigentumsbeeinträchtigung ist auch nicht dauerhaft. Nach Fertigstellung des Tunnelbauwerks können die Anker entspannt werden. Es ist allgemein anerkannt, dass eine vorübergehende Grundstücksbefestigung durch Rückverankerung von Schlitzwänden im Nachbargrundstück nach den Grundsätzen des nachbarlichen Gemeinschaftsverhältnisses gegen Leistung eines angemessenen Ausgleichs zu dulden ist.</p> <p>Die möglichen Einwirkungen auf das Grundwasser werden in Gutachten 18 erläutert. Zusammenfassend ist festzustellen, dass aufgrund der anstehenden geologischen Formationen aus mächtigen, nahezu wasserundurchlässigen Geschiebeböden im Bauzustand der Eintrag von Schadstoffen in den Grundwasserleiter weitestgehend auszuschließen ist.</p> <p>Baubedingte Lärm- und Staubemissionen sind nicht flächennutzungsplanrelevant.</p> <p>Der aufgezeigte Sachverhalt ist nicht flächennutzungsplanrelevant.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Sachverhalt ist im Planfeststellungsverfahren zu prüfen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Sachverhalt ist im Planfeststellungsverfahren zu prüfen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>Durch den Tunnelbau muss eine starke Veränderung der Natur hingenommen werden. Alleine durch die Vernichtung eines 8ha großen Waldgebietes wird das ökologische Gleichgewicht im östlichen Bereich entschieden gestört, verstärkt noch durch die Emissionen am ostwärtigen Tunnelausgang. Ganz zu schweigen von der Vernichtung der derzeitigen Flora und Fauna im ausgewiesenen Bereich der „sogenannten Zwischenlagerung“ des Tunnelaushubes.</p>	<p>Die betroffene Waldfläche befindet sich nicht in einem ökologischen Gleichgewicht. In den von baulichen Maßnahmen betroffenen Bereichen des Bredenmoores steht natürlicherweise Hochmoortorf an der Geländeoberfläche an. Dieser Hochmoortorf wurde im Zuge der Kultivierung im Verlauf des 19. und frühen 20. Jahrhunderts mit Hilfe eines engen künstlichen Grabensystems entwässert, um Torf als Brennmaterial gewinnen zu können und landwirtschaftliche Nutzungen zu ermöglichen. Der geringe Abstand der parallel verlaufenden Gräben bedingte die Ausweisung von langen schmalen Parzellen, an deren Grenzen in vielen Fällen Baumreihen oder Einzelbäume angepflanzt worden sind oder deren Aufwuchs geduldet worden ist. Diese älteren Baumreihen oder Einzelbäume sind in dem geschlossenen Waldgebiet, welches überwiegend aus jungen Bäumen aufgebaut ist, auszumachen.</p> <p>Nach Aufgabe der landwirtschaftlichen Nutzungen zwischen den 1950-iger und 1980-iger Jahren wurden die Entwässerungsgräben nicht verschlossen und im Moor nicht wieder ein Renaturierungsprozess initiiert, sondern die Einzelparzellen wurden sich selbst überlassen, so dass sie sich auf natürlichem Wege bewaldeten. Der derzeitige Bewuchs entspricht nur teilweise der natürlichen Vegetation.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschluss- vorschlag der Verwaltung
			<p>Zahlreiche wissenschaftliche Untersuchungen haben gezeigt, dass Birkenwald auf entwässerte Hochmoortorfe, wie im Bredenmoor vorhanden, weiter austrocknet, wodurch der Torf weiter degradiert wird und mineralisieren kann.</p> <p>Die bestehende Natur ist also nicht von Menschenhand unbeeinflusst. Vielmehr wird der bestehende Degradationsprozess von Menschenhand nicht aufgehalten.</p> <p>Aus bodenkundlicher und naturschutzfachlicher Sicht kann dieser Prozess nur durch eine oberflächennahe Vernässung des Torfes aufgehalten werden, so dass in der Folge wieder eine von Menschenhand unbeeinflusste Natur entstehen kann. Erfolgreiche Beispiele dafür sind aus der jüngeren Vergangenheit dokumentiert. Die durchgeführten Renaturierungsvorhaben zeigen auch, dass die "Zwischennutzung" der Renaturierungsfläche in der geplanten Form einer erfolgreichen Renaturierung nicht entgegen stehen.</p> <p>Die Planung muss in ihren Einzelphasen nicht verändert werden.</p> <p>Im Zuge der Bauabwicklung werden unmittelbar vor der Inanspruchnahme von Gehölzflächen die Möglichkeiten zum dauerhaften Erhalt von älteren Einzelbäumen in der Baufläche überprüft.</p> <p>Im Zuge der Ausgleichsmaßnahme A 6.2</p>	

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>Das Hauptproblem der Cherbourger Straße wird durch den Tunnelbau nicht behoben (Linksabbiegerverkehr an der Kreuzung Langener Landstraße/Cherbourger Straße), denn die Prognosen für das erwartete Verkehrsaufkommen sind völlig überzogen.</p> <p>Die Wirtschaftlichkeit des Tunnels ist durch die nicht berücksichtigten Folgekosten, wie: jährliche Unterhaltungskosten, Reparaturkosten, Klagen Betroffener (damit weitere zeitliche Verzögerungen des Bauvorhabens), Beeinträchtigung des fließenden Verkehrs vom/zum Hafen, im innerstädtischen Verkehr, über einen sicherlich längeren Zeitraum (Jahre!), erhöhte Unfallgefahr durch den überdurchschnittlich hohen</p>	<p>ist keine Neugestaltung des Moores geplant. Vielmehr ist vorgesehen den Ausgangszustand nach Abschluss der Bauarbeiten wieder herzustellen, die Standortbedingungen zu verbessern (Vernässung) und Gehölzaufwuchs zuzulassen. Veränderungen des Landschaftsbildes beschränken sich zeitlich auf die Bauzeit und die ersten Jahre nach Abschluss der Bauarbeiten.</p> <p>Erfahrungen aus vergleichbaren Projekten (z.B. Lichtenmoor, Leegmoor, Bargerveen) zeigen, dass nach ca. 5 bis 10 Jahren die Entwicklung des Bewuchses in der Ausgleichsmaßnahme voraussichtlich so weit fortgeschritten sein wird, dass diese Fläche wieder als Waldfläche wahrgenommen werden kann, so dass die Veränderungen nicht von Dauer sein werden.</p> <p>Das Hauptproblem des Knotens Langener Landstraße / Cherbourger Straße sind die bestehenden und zukünftig weiter zunehmenden Leistungsfähigkeitsengpässe zu bestimmten Zeiten, die durch den Tunnelbau nachhaltig behoben werden.</p> <p>Die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme wurde in die Variantenbewertung (Gutachten 01 und 02) mit einbezogen und daher auch bei der Trassenwahl entsprechend berücksichtigt.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>LKW-Anteil auf den schmalen Straßen im Baustellenbereich, sehr in Frage gestellt.</p> <p>Finanzierung des Bauvorhabens: „Die Stadtverordnetenversammlung und der Magistrat haben das Vermögen und die Einkünfte der Stadt so zu verwalten, dass, unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Kräfte der Abgabepflichtigen, die Stadtfinanzen gesund bleiben.</p> <p>Der Zuschuss der Hafenwirtschaft soll durch Steuerzahler getragen werden! (durch Bürgschaften aus Landesmitteln. Siehe Nordsee-Zeitung vom 08.08.2012). Eine nicht hinnehmbare Lösung durch die Politik, die wieder voll zu Lasten des defizitären Haushaltes geht.</p> <p>Verfassung Land Bremen, Artikel 102: „Die Bürgerschaft darf keine Ausgaben oder Belastungen beschließen, ohne dass ihre Deckung sichergestellt ist. Das sehen wir als nicht gegeben an. Denn: die sicher anfallenden Baukostenüberschreitungen gehen zu Lasten der Stadt Bremerhaven und des Landes Bremen. „Schuldenbremse“ von der Stadt Bremerhaven und dem Land Bremen können nicht eingehalten werden, zumal die Finanzierung der derzeitigen Baukosten in Höhe von rund 170 Millionen € nicht sichergestellt ist.</p> <p>Mögliche Alternativen des Tunnelbauvorhabens wurden u. E. nicht ausreichend geprüft, bzw. mit falschen Argumenten abgelehnt, oder nicht hartnäckig genug weiter verfolgt.</p>	<p>Fragen der Finanzierung sind nicht Gegenstand der Flächennutzungsplanänderung.</p> <p>Die Ziele bzw. Bewertungskriterien wurden zu Planungsbeginn so abgestimmt und festgelegt, um eine rechtssichere Vorzugsvariante als Grundlage für die Planfeststellung zu ermitteln. Zur Ermittlung einer Vorzugsvariante wurde ein umfangreicher dreistufiger Variantenvergleich durchgeführt. Grundlage des Variantenvergleichs ist ein breites Spek-</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>Die Inbetriebnahme des JWP wird mit Sicherheit Auswirkungen auf den Containerumschlag in Bremerhaven haben, die ein Absinken des Straßenverkehrs bewirken. Zudem gibt es keine Auskünfte über das derzeitige tatsächliche Verkehrsaufkommen auf dem Hafenzubringer. Warum eigentlich nicht? Passen die Zahlen nicht in das „geschönte Tunnelbild“? Außerdem bauen auch andere Nordseehafenstädte ihre Häfen aus, sodass auch hier mit Sicherheit Auswirkungen auf die Kapazitätsauslastung zu erwarten sind.</p> <p>Die vorgenannten Gründe (Einwendungen) veranlassen uns, das Bauvorhaben „Hafen-Tunnel Cherburger Straße“ ausdrücklich abzulehnen.</p>	<p>rum an Zielen, die die Zielfelder Verkehr, Naturhaushalt und Landschaft, Städtebau und Siedlungsraum, Wirtschaftlichkeit sowie Realisierung und Zeithorizont abdecken. Die einzelnen Ziele werden wiederum jeweils durch ein oder mehrere Bewertungskriterien beschrieben. Eine einseitige Ausrichtung der Belange liegt nicht vor. Die Gründe für die Auswahl der Variante 3.2+E als Vorzugsvariante sind ausführlich im erweiterten Variantenvergleich (Unterlage 21.6) beschrieben.</p> <p>Die Aufnahme des Betriebs im JadeWeserPort in Wilhelmshaven in 2012 kann kurzzeitig zu Mengentrüben in Bremerhaven führen. Die Auswirkungen auf die erwarteten Verkehrsmengen auf der Cherbourger Straße werden allerdings geringer ausfallen und nur vorübergehend sein.</p> <p>Zum Einen würde ein Schwerpunkt der verlagerten Verkehre im Bereich der Feeder liegen, die ohnehin nicht für den Hinterlandverkehr wirksam werden. Zum Anderen ist im Anschluss an die Verlagerung von Teilmengen mit weiterem Wachstum des Marktes und auch der Containermengen in Bremerhaven zu rechnen. Damit ergibt sich allerhöchstens eine Verschiebung des Wachstumspfad und damit des Zeitpunktes, an dem die Kapazitätsgrenze der Terminals erreicht wird. Von diesem</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
			Zeitpunkt an stellt ohnehin die Kapazitätsgrenze den bestimmenden Faktor für Umschlag und Verkehr dar, nicht aber das Marktwachstum insgesamt.	
17.	Schreiben vom 09.08.2012	<p>Meines Erachtens ist die Änderung des Flächennutzungsplans zugunsten des „Hafentunnels“ Variante 3.2+E sehr einseitig vorangetrieben worden ohne andere Möglichkeiten Finanz- Bürgerfreundlich zu prüfen.</p> <p>1. Die Hafenquerspange zwischen Franziusstraße im Süden und Alfred-Wegener-Straße im Norden und die Kosten dafür sind der Variante 3.2+E noch hinzu zurechnen. Diese Kosten sind nur in der Variante 8 und 8.0 bereits enthalten. Somit werden die Kosten für die Variante 3.2+E höher ausfallen als die öffentlich angegebenen Gesamtkosten für die Variante 3.2+E.</p> <p>2. Ebenso ist nicht entschlossen genug geprüft worden den Querverkehr der Langener Landstraße über eine oder mehrere Straßen vom geplanten Gewerbegebiet Langen umzuleiten.</p>	<p>./.</p> <p>Eine Hafenquerspange ist bei der Variante 3.2+E (Hafentunnel) nicht notwendig und braucht bei den Kosten im Zuge der Variantenbewertung nicht berücksichtigt werden. Bei den Varianten 8 und 8+O war die Hafenquerspange notwendiger Bestandteil der Planung und musste daher auch bei den Kosten berücksichtigt werden.</p> <p>Die Ziele bzw. Bewertungskriterien wurden zu Planungsbeginn so abgestimmt und festgelegt, um eine rechtssichere Vorzugsvariante als Grundlage für die Planfeststellung zu ermitteln.</p> <p>Zur Ermittlung einer Vorzugsvariante wurde ein umfangreicher dreistufiger Variantenvergleich durchgeführt. Grundlage des Variantenvergleichs ist ein breites Spektrum an Zielen, die die Zielfelder Verkehr, Naturhaushalt und Landschaft, Städtebau und Siedlungsraum, Wirtschaftlichkeit sowie Realisierung und Zeithorizont abdecken. Die einzelnen Ziele werden wiederum jeweils durch ein oder mehrere Bewer-</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>3. Die Ampelschaltungen der Cherbourger Straße wurden bereits in der Vergangenheit vorrangig für den Hafentunnel optimiert. Durch weitere kleinere Maßnahmen wie z. B. Verlängerung von der Linksabbiegerspur Cherbourger Straße / Langener Landstraße könnte der Hafenverkehr noch weiter entlastet werden.</p> <p>4. Die baulich bedingten Eingriffe im Bereich Bredenmoor und die daraus resultierenden Maßnahmen werden von mir angezweifelt. Besonders bei den verschiedenen Moorarten und deren Auslagerung über einen längeren Zeitraum und deren Jahre späteren Wiedereinlagerung.</p>	<p>tungskriterien beschrieben. Eine einseitige Ausrichtung der Belange liegt nicht vor. Die Gründe für die Auswahl der Variante 3.2+E als Vorzugsvariante sind ausführlich im erweiterten Variantenvergleich (Gutachten 02) beschrieben.</p> <p>„Ampelschaltung“ und Verkehrslenkungsmaßnahmen sind nicht Bestandteile der Flächennutzungsplanänderung.</p> <p>Im Zuge der Ausgleichsmaßnahme A 6.2 ist keine Neugestaltung des Moores geplant. Vielmehr ist vorgesehen den Ausgangszustand nach Abschluss der Bauarbeiten wieder herzustellen, die Standortbedingungen zu verbessern (Vernässung) und Gehölzaufwuchs zuzulassen. Veränderungen des Landschaftsbildes beschränken sich zeitlich auf die Bauzeit und die ersten Jahre nach Abschluss der Bauarbeiten.</p> <p>Aus bodenkundlicher und naturschutzfachlicher Sicht kann der Degradationsprozess im Bredenmoor nur durch eine oberflächennahe Vernässung des Torfes aufgehoben werden, so dass in der Folge wieder eine von Menschenhand unbeeinflusste Natur entstehen kann. Erfolgreiche Beispiele dafür sind aus der jüngeren Ver-</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Sachverhalt ist im Planfeststellungsverfahren zu prüfen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschluss- vorschlag der Verwaltung
			<p>gangenheit dokumentiert.</p> <p>Der neu entstehende Lebensraum wird aufgrund des höheren Vernässungsgrades, des stärker ausgeprägten Moorcharakters und der größeren Strukturvielfalt eine artenreiche Lebensgemeinschaft von Pflanzen und Tieren der Bruchwälder und der Moore beherbergen. Sowohl Artenvielfalt als auch Individuenzahlen werden in dem neuen Lebensraum gegenüber dem ursprünglichen Zustand ansteigen. Die Besiedlung wird mehr durch charakteristische Arten, sogenannte Leitarten, feuchter Lebensräume geprägt sein. Es wird also gar nicht ein ursprünglicher Zustand wieder hergestellt, sondern es wird ein natur-schutzfachlich wesentlich wertvollerer Lebensraum hergestellt. Aufgrund der bau-technisch vertretbaren größtmöglichen Schonung von älteren Einzelbäumen (s.o.) und des verhältnismäßig raschen Auf-wuchses standortgerechter Gehölze von bruchwaldähnlichen Strukturen, wie sie hier entstehen sollen, werden wesentliche Elemente des neu zu entwickelnden Le-bensraumes bereits nach 10 Jahren vor-handen sein. Dazu gehört beispielsweise Birken- und Erlenbewuchs. Art und Umfang der neu geschaffenen Strukturen werden die Lebensqualität für die Menschen und Lebensraum für Tiere und Pflanzen in min-</p>	

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>5. Die Auswirkungen durch den Jade-Weser-Port Wilhelmshaven auf den Umschlag in Bremerhaven sind im Allgemeinen nicht mit einbezogen worden. Durch die letzte Krise im Hafen und dem drastischen Rückgang des Umschlagbetriebes im Hafen muss unbedingt über einen zukünftigen Rückgang vom LKW-Verkehr nachgedacht werden. Dies nicht zu tun wäre grob fahrlässig.</p> <p>Nach meiner Meinung ist die Variante 3.2+E nach so langer Zeit längst überholt! Es gibt genügend andere und wesentlich kostengünstigere und auch umweltfreundlichere Alternativen wenn sie nur ernsthaft in Erwägung gezogen werden.</p>	<p>destens dem gleichen Umfang wie vor den Baumaßnahmen gewährleisten.</p> <p>Die Aufnahme des Betriebs im JadeWeserPort in Wilhelmshaven in 2012 kann kurzzeitig zu Mengenrückgängen in Bremerhaven führen. Die Auswirkungen auf die erwarteten Verkehrsmengen auf der Cherbourger Straße werden allerdings geringer ausfallen und nur vorübergehend sein.</p> <p>Zum Einen würde ein Schwerpunkt der verlagerten Verkehre im Bereich der Feeder liegen, die ohnehin nicht für den Hinterlandverkehr wirksam werden. Zum Anderen ist im Anschluss an die Verlagerung von Teilmengen mit weiterem Wachstum des Marktes und auch der Containermengen in Bremerhaven zu rechnen. Damit ergibt sich allerhöchstens eine Verschiebung des Wachstumspfad und damit des Zeitpunktes, an dem die Kapazitätsgrenze der Terminals erreicht wird. Von diesem Zeitpunkt an stellt ohnehin die Kapazitätsgrenze den bestimmenden Faktor für Umschlag und Verkehr dar, nicht aber das Marktwachstum insgesamt.</p> <p>Es wurden alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativlösungen berücksichtigt und mit der ihnen zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung einbezogen. Es muss allerdings nicht jede Alternative mit gleicher Intensität geprüft werden.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
			<p>Alternativen, die bereits nach einer Grob-analyse als weniger geeignet erscheinen, können schon in einem frühen Verfahrens-stadium ausscheiden. Eine Alternative ist nur dann vorzugswürdig, wenn sie sich unter Berücksichtigung aller Belange als die eindeutig bessere aufdrängt. Die Ziele bzw. Bewertungskriterien wurden zu Pla-nungsbeginn so abgestimmt und festge-legt, um eine rechtssichere Vorzugsvarian-te als Grundlage für die Planfeststellung zu ermitteln.</p> <p>Zur Ermittlung einer Vorzugsvariante wur-de ein umfangreicher dreistufiger Varian-tenvergleich durchgeführt. Grundlage des Variantenvergleichs ist ein breites Spekt-rum an Zielen, die die Zielfelder Verkehr, Naturhaushalt und Landschaft, Städtebau und Siedlungsraum, Wirtschaftlichkeit so-wie Realisierung und Zeithorizont abde-cken. Die einzelnen Ziele werden wieder-um jeweils durch ein oder mehrere Bewer-tungskriterien beschrieben. Eine einseitige Ausrichtung der Belange liegt nicht vor.</p> <p>Die Gründe für die Auswahl der Variante 3.2+E als Vorzugsvariante sind ausführlich im erweiterten Variantenvergleich (Gutach-ten 02) beschrieben.</p>	
18.	Schreiben vom 09.08.2012	Die Änderung des Flächennutzungsplanes zugunsten des „Hafentunnels“ Variante 3.2+E ist sehr einseitig vorangetrie-ben worden ohne andere Möglichkeiten zur Finanz- und Bür-gerfreundlichkeit zu prüfen:	Es wurden alle ernsthaft in Betracht kom-menden Alternativlösungen berücksichtigt und mit der ihnen zukommenden Bedeu-tung in die vergleichende Prüfung einbezo-	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>Meines Erachtens sind die Nachteile des geplanten Hafentunnels insbesondere hinsichtlich der Kosten aber auch der Beeinträchtigung der Wohn- u. Lebensqualität sowie Eingriffe in den Naturhaushalt nicht ausreichend berücksichtigt worden.</p> <p>Nicht nur, dass in unmittelbarer Nachbarschaft ein 25 m hohes Landschaftsbauwerk durch die Auslagerungen der ver-</p>	<p>gen. Es muss allerdings nicht jede Alternative mit gleicher Intensität geprüft werden. Alternativen, die bereits nach einer Grob-analyse als weniger geeignet erscheinen, können schon in einem frühen Verfahrens-stadium ausscheiden. Eine Alternative ist nur dann vorzugswürdig, wenn sie sich unter Berücksichtigung aller Belange als die eindeutig bessere aufdrängt. Die Ziele bzw. Bewertungskriterien wurden zu Pla-nungsbeginn so abgestimmt und festge-legt, um eine rechtssichere Vorzugsvarian-te als Grundlage für die Planfeststellung zu ermitteln.</p> <p>Zur Ermittlung einer Vorzugsvariante wur-de ein umfangreicher dreistufiger Varian-tenvergleich durchgeführt. Grundlage des Variantenvergleichs ist ein breites Spek-trum an Zielen, die die Zielfelder Verkehr, Naturhaushalt und Landschaft, Städtebau und Siedlungsraum, Wirtschaftlichkeit so-wie Realisierung und Zeithorizont abde-cken. Die einzelnen Ziele werden wieder-um jeweils durch ein oder mehrere Bewer-tungskriterien beschrieben. Eine einseitige Ausrichtung der Belange liegt nicht vor.</p> <p>Die Gründe für die Auswahl der Variante 3.2+E als Vorzugsvariante sind ausführlich im erweiterten Variantenvergleich (Gutach-ten 02) beschrieben.</p> <p>Die im Zuge der Baumaßnahme anfallen-den Aushubböden werden im Rahmen der</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>schiedenen Moorarten geschaffen werden soll, dafür muß der vorhandene Wald gerodet werden und an anderer Stelle soll ein Renaturierungspark durch Wiedereinlagerungen entstehen ist ein schwerer Eingriff in den Naturhaushalt. Moore entstehen über Jahrtausende nicht in ein paar Jahren.</p>	<p>Erstellung eines Landschaftsbauwerkes einer trassennahen Verwertung zugeführt.</p> <p>Im Zuge der Ausgleichsmaßnahme A 6.2 ist keine Neugestaltung des Moores geplant. Vielmehr ist vorgesehen den Ausgangszustand nach Abschluss der Bauarbeiten wieder herzustellen, die Standortbedingungen zu verbessern (Vernässung) und Gehölzaufwuchs zuzulassen. Veränderungen des Landschaftsbildes beschränken sich zeitlich auf die Bauzeit und die ersten Jahre nach Abschluss der Bauarbeiten.</p> <p>Aus bodenkundlicher und naturschutzfachlicher Sicht kann der Degradationsprozess im Bredenmoor nur durch eine oberflächennahe Vernässung des Torfes aufgehoben werden, so dass in der Folge wieder eine von Menschenhand unbeeinflusste Natur entstehen kann. Erfolgreiche Beispiele dafür sind aus der jüngeren Vergangenheit dokumentiert.</p> <p>Der neu entstehende Lebensraum wird aufgrund des höheren Vernässungsgrades, des stärker ausgeprägten Moorcharakters und der größeren Strukturvielfalt eine artreiche Lebensgemeinschaft von Pflanzen und Tieren der Bruchwälder und der Moore beherbergen. Sowohl Artenvielfalt</p>	

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>Ebenso ist nicht genau geprüft worden den Querverkehr der Langener Landstr. über eine oder mehrere Straßen vom geplanten Gewerbegebiet Langen umzuleiten.</p>	<p>als auch Individuenzahlen werden in dem neuen Lebensraum gegenüber dem ursprünglichen Zustand ansteigen. Die Besiedlung wird mehr durch charakteristische Arten, sogenannte Leitarten, feuchter Lebensräume geprägt sein. Es wird also gar nicht ein ursprünglicher Zustand wieder hergestellt, sondern es wird ein naturschutzfachlich wesentlich wertvollerer Lebensraum hergestellt. Aufgrund der bautechnisch vertretbaren größtmöglichen Schonung von älteren Einzelbäumen (s.o.) und des verhältnismäßig raschen Aufwuchses standortgerechter Gehölze von bruchwaldähnlichen Strukturen, wie sie hier entstehen sollen, werden wesentliche Elemente des neu zu entwickelnden Lebensraumes bereits nach 10 Jahren vorhanden sein. Dazu gehört beispielsweise Birken- und Erlenbewuchs. Art und Umfang der neu geschaffenen Strukturen werden die Lebensqualität für die Menschen und Lebensraum für Tiere und Pflanzen in mindestens dem gleichen Umfang wie vor den Baumaßnahmen gewährleisten.</p> <p>Die Ziele bzw. Bewertungskriterien wurden zu Planungsbeginn so abgestimmt und festgelegt, um eine rechtssichere Vorzugsvariante als Grundlage für die Planfeststellung zu ermitteln.</p> <p>Zur Ermittlung einer Vorzugsvariante wurde ein umfangreicher dreistufiger Vari-</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>Die Ampelschaltungen der Cherbourger Str, wurden bereits in der Vergangenheit vorrangig für den Hafentunnel optimiert. Durch weitere kleine Maßnahmen wie z. B. Verlängerung von der Linksabbiegerspur Cherbourger Str. / Langener Landstr. könnte der Hafenverkehr noch weiter entlastet werden.</p> <p>Außerdem dürften die Kosten für die Variante 3.2+E höher ausfallen als geplant, da zu den öffentlich ausgeschriebenen Kosten für diese Variante noch die Kosten für die „Hafenquerspange“ zwischen Franziusstr. im Süden und Alfred-Wegener-Str. im Norden noch dazukommen, während sie in einer anderen Variante 8 und 8.0 schon enthalten sind.</p> <p>Ferner wurde auch nicht der drastische Rückgang vom LKW-Verkehr nachgedacht – verursacht durch die letzte Krise im Hafen; dazu kommt auch noch der Neubau des Jade-Weser-Ports in Wilhelmshaven, der sich dann auch wiederum auf</p>	<p>tenvergleich durchgeführt. Grundlage des Variantenvergleichs ist ein breites Spektrum an Zielen, die die Zielfelder Verkehr, Naturhaushalt und Landschaft, Städtebau und Siedlungsraum, Wirtschaftlichkeit sowie Realisierung und Zeithorizont abdecken. Die einzelnen Ziele werden wiederum jeweils durch ein oder mehrere Bewertungskriterien beschrieben. Eine einseitige Ausrichtung der Belange liegt nicht vor. Die Gründe für die Auswahl der Variante 3.2+E als Vorzugsvariante sind ausführlich im erweiterten Variantenvergleich (Gutachten 02) beschrieben.</p> <p>„Ampelschaltung“ und Verkehrslenkungsmaßnahmen sind nicht Bestandteile der Flächennutzungsplanänderung.</p> <p>Eine Hafenquerspange ist bei der Variante 3.2+E (Hafentunnel) nicht notwendig und braucht bei den Kosten im Zuge der Variantenbewertung nicht berücksichtigt werden. Bei den Varianten 8 und 8+O war die Hafenquerspange notwendiger Bestandteil der Planung und musste daher auch bei den Kosten berücksichtigt werden.</p> <p>Die Aufnahme des Betriebs im JadeWeserPort in Wilhelmshaven in 2012 kann kurzzeitig zu Mengentrüben in Bremerhaven führen. Die Auswirkungen auf</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Sachverhalt ist im Planfeststellungsverfahren zu prüfen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>den Umschlag in Bremerhaven auswirken wird – im negativen Sinn.</p> <p>Es gibt sicher darüber hinaus noch etliche kostengünstigere und umweltfreundlichere Verfahren. Meines Erachtens hat sich die Variante 3.2+E schon längst erledigt.</p>	<p>die erwarteten Verkehrsmengen auf der Cherbourger Straße werden allerdings geringer ausfallen und nur vorübergehend sein.</p> <p>Zum Einen würde ein Schwerpunkt der verlagerten Verkehre im Bereich der Feeder liegen, die ohnehin nicht für den Hinterlandverkehr wirksam werden. Zum Anderen ist im Anschluss an die Verlagerung von Teilmengen mit weiterem Wachstum des Marktes und auch der Containermengen in Bremerhaven zu rechnen. Damit ergibt sich allerhöchstens eine Verschiebung des Wachstumspfad und damit des Zeitpunktes, an dem die Kapazitätsgrenze der Terminals erreicht wird. Von diesem Zeitpunkt an stellt ohnehin die Kapazitätsgrenze den bestimmenden Faktor für Umschlag und Verkehr dar, nicht aber das Marktwachstum insgesamt.</p> <p>./.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
19.	Schreiben vom 09.08.2012	<p>Je länger wir uns, wie auch unsere Nachbarn, mit dem geplanten Hafentunnel beschäftigen, desto stärker wächst die Angst vor einem Millionengrab, einem Faß ohne Boden, einem schöngeplanten Entwurf zu einem urbanen und naturähnlichen Gebiet, für dessen negative Folgen wir Steuerzahler in Bremerhaven aufkommen müssen.</p> <p>Wir wenden uns mit Nachdruck gegen den geplanten Neubau des Hafentunnels Cherbourger Straße und erheben folgende Einwendungen:</p>	./.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>1) Unter dem Gesichtspunkt, dass Bremerhaven Klimastadt werden will, bemißt sich die „Glaubwürdigkeit einer Klimastadt (nicht nur) am Anteil des Grünen Stroms, den eine Stadt produziert“ (Zitat A. Krein), sondern auch an dem Anteil der „Grünen Lungen“, die sich eine Stadt leistet! Wir sind der Meinung, daß ab sofort kein einziger Baum mehr gefällt werden darf! Die Herrichtung des neuen Biotops hätte zur Folge, daß erst einmal alle Bäume gefällt werden müßten.</p> <p>2) Das Biotop ist ein Wald, der seit ca. 70 Jahren von Menschenhand unberührt ist. Man kann sagen hier ist eine grüne Lunge für die Stadt Bremerhaven gewachsen. Aber hier befinden sich auch Eichen, die aufgrund des Stammumfangs 110 Jahre alt sein müssen. Der Wald des jetzigen Bredenmoors soll nun zu „gunsten“ eines Hochmoors vernichtet werden und man glaubt, mit 416 Hochstämmen (Umfang von 14cm), dem gerecht zu werden. Lächerlich ist diese Anzahl, die noch nicht einmal ausreicht, um die uralten Bäume zu ersetzen.</p>	<p>./.</p> <p>Der neu entstehende Lebensraum wird aufgrund des höheren Vernässungsgrades, des stärker ausgeprägten Moorcharakters und der größeren Strukturvielfalt eine artenreiche Lebensgemeinschaft von Pflanzen und Tieren der Bruchwälder und der Moore beherbergen. Zu dieser Lebensgemeinschaft werden auch Wild (wie z.B. Rehwild), Greifvögel (wie z.B. der Mäusebussard) und Lurche (wie z.B. Erdkröte und Grasfrosch) gehören. Sowohl Artenvielfalt als auch Individuenzahlen werden in dem neuen Lebensraum gegenüber dem ursprünglichen Zustand ansteigen. Die Besiedlung wird mehr durch charakteristische Arten, sogenannte Leitarten, feuchter Lebensräume geprägt sein. Für den überwiegenden Teil der vorkommenden Tierarten stehen während der Bauphase ausreichend große und qualitativ vergleichbare Gebiete in unmittelbarer Nähe als Ausweichflächen zur Verfügung. Spezielle Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sowie vorgezogene Aus-</p>	<p>Die Meinung zur Klimastadt wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>3) Für die Ausgleichsmaßnahme „Renaturisierung des Bredenmoors“ wird das jetzige Waldbiotop benötigt. Warum wird eigentlich der jetzige Zustand als „bestehender Degradationsprozess“ behandelt? Hier sagen sich Mäusebussard, Sperber und Rote Waldameise gute Nacht. Ist diese Fauna nicht schützenswert und kann weg?</p>	<p>gleichsmaßnahmen stellen sicher, dass artenschutzrechtlich relevante Arten nicht beeinträchtigt werden. Eine ökologische Baubegleitung sorgt für die sachgerechte und schonende Durchführung der Maßnahmen.</p> <p>Es ist nicht vorgesehen auf Dauer eine baumfreie Hochmooroberfläche zu etablieren. Vielmehr soll an der entstehenden Geländeoberfläche Bunkerde mit darin enthaltenem Pflanzensamen aufgebracht werden, so dass sich nach einigen Jahren, entsprechend der jeweiligen Standortbedingungen, eine daran angepasste naturnahe Pflanzengesellschaft, worunter in den höheren und etwas trockeneren Bereichen zahlreiche Bäume und Sträucher sein werden, entwickeln wird.</p> <p>In dem von baulichen Maßnahmen betroffenen Teil des Grundstücks Bredenweg 41 steht wie in den übrigen Bereichen des Bredenmoores natürlicherweise Hochmoortorf an der Geländeoberfläche an. Dieser Hochmoortorf wurde im Zuge der Kultivierung im Verlauf des 19. und frühen 20. Jahrhunderts mit Hilfe eines engen künstlichen Grabensystems entwässert, um Torf als Brennmaterial gewinnen zu können und landwirtschaftliche Nutzungen zu ermöglichen. Der geringe Abstand der parallel verlaufenden Gräben bedingte die</p>	<p>Durch die vorgesehenen Renaturierungs- und Ausgleichsmaßnahmen soll der ursprünglich natürliche Zustand des Bredenmoores wieder hergestellt und in der Neuentwicklung gegenüber dem heutigen Zustand verbessert werden.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>4) Auch im Sinne des Satzes („Jeder kann seinen Beitrag zum Klimaschutz leisten.“-A. Krein) wollen wir in Bremerhaven unseren Beitrag leisten, indem wir den unsinnigen Baumkahl-schlag auf unserem beanspruchten Grundstück ablehnen. Hier befinden sich 40 mittelgroße Laubbäume. Sie schaffen auf der Grundlage der CO₂-Bilanz einen Schadstoffausgleich für 40 Pkw. In Bremerhaven sind 45.000 Autos zugelassen. Zum anderen verhelfen wir dem Sperber, der im Bredenmoor nistet, zum ortsnahen Umzug.</p>	<p>Ausweisung von langen schmalen Parzellen, an deren Grenzen in vielen Fällen Baumreihen oder Einzelbäume angepflanzt worden sind oder deren Aufwuchs geduldet worden ist. Diese älteren Baumreihen oder Einzelbäume sind in dem geschlossenen Waldgebiet, welches überwiegend aus jungen Bäumen aufgebaut ist, auszumachen.</p> <p>Nach Aufgabe der landwirtschaftlichen Nutzungen zwischen den 1950-iger und 1980-iger Jahren wurden die Entwässerungsgräben nicht verschlossen und im Moor nicht wieder ein Renaturierungsprozess initiiert, sondern die Einzelparzellen wurden sich selbst überlassen, so dass sie sich auf natürlichem Wege bewaldeten. Der derzeitige Bewuchs entspricht nur teilweise der natürlichen Vegetation.</p> <p>Entwässerte Moore sind aufgrund der Torfmineralisierung keine Kohlenstoffsinken bzw. -Speicher, sondern sie sind Emittenten von erheblichen Mengen an CO₂ und Lachgas. Durch eine Wiedervernäsung bis nahe der Geländeoberfläche werden die Mineralisierung des Torfs und die Freisetzung von CO₂ stark verringert. Eine Mineralisierung des während der Bauarbeiten zwischengelagerten Torfs wird anhand der geplanten Form der Lagerung weitgehend minimiert. Dauerhaft übernimmt die Ausgleichsmaß-</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>5) Die Schaffung eines angeblich höherwertigen Biotops „Hochmoor“ geschieht allein aus wirtschaftlichen Interessen. Denn der anmoorige Tunnelaushub wird ortsnah „eingebaut“, um Transport- und Lagerkosten zu sparen.</p> <p>6) Von Menschenhand gebaute und zweckbestimmte Biotope verfehlten in der Vergangenheit oft ihr Ziel. So kann die Umgestaltung des jetzigen Waldes in ein Hochmoor auch nur im Konjunktiv geschrieben werden! Vermutlich wird hier nur ein neues Biotop „Hochmoor“ deklariert und tatsächlich kein Hochmoor geschaffen. Also, warum nicht alles so belassen?</p>	<p>nahme Bredenmoor mit dem dort sich entwickelnden Baumbewuchs auf nicht oder nur in geringem Umfang entwässertem Hochmoortorf auch klimatisch positive Ausgleichsfunktionen.</p> <p>Im Vordergrund naturschutzfachlicher Maßnahmen stehen der Ausgleich eines Eingriffs und die Schaffung einer in der Gesamtbilanz zumindest gleichwertigen Biotopstruktur. Natürlich werden auch Bodenmanagement- und naturschutzfachliche Maßnahmen unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten bewertet.</p> <p>Zahlreiche wissenschaftliche Untersuchungen haben gezeigt, dass Birkenwald entwässerte Hochmoortorfe, wie im Bredenmoor vorhanden, weiter austrocknet, wodurch der Torf weiter degradiert wird und mineralisieren kann.</p> <p>Die bestehende Natur ist also nicht von Menschenhand unbeeinflusst. Vielmehr wird der bestehende Degradationsprozess von Menschenhand nicht aufgehalten. Aus bodenkundlicher und naturschutzfachlicher Sicht kann dieser Prozess nur durch eine oberflächennahe Vernässung des Torfes aufgehalten werden, so dass in der Folge wieder eine von Menschenhand unbeeinflusste Natur entstehen kann. Erfolgreiche Beispiele dafür sind aus der jüngeren Vergangenheit dokumentiert. Die durchgeführten Renaturierungsvorhaben</p>	<p>Die Ansicht einer einseitig wirtschaftlichen Betrachtung wird zurückgewiesen, da sie unzutreffend ist.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>7) Ein abgeholztes Bredenmoor schafft dann freie Sicht auf die Verkehre der Cherbourger Straße und verhindert so auch den Lärmschutz.</p>	<p>zeigen auch, dass die "Zwischennutzung" der Renaturierungsfläche in der geplanten Form einer erfolgreichen Renaturierung nicht entgegen stehen. Im Zuge der Bauabwicklung sollte unmittelbar vor der Inanspruchnahme von Gehölzflächen die benötigte Fläche exakt unter Berücksichtigung des während der Bauarbeiten fortgeschriebenen Bodenmanagementplans festgelegt werden, um nicht notwendige Waldflächenverluste zu vermeiden. Des Weiteren sollten in diesem Zusammenhang ebenfalls die Möglichkeiten zum dauerhaften Erhalt von älteren Einzelbäumen in der Baufläche überprüft werden. Die schallmindernde Wirkung von Waldflächen steht in direkter Abhängigkeit mit der Größe eines zusammenhängenden Waldgebietes und deren Bewuchsstruktur. So werden erst Pegelminderungen von 6 dB(A) bei dichtem Waldbewuchs in allen Schichten und in einer Tiefe von ca. 100 m erreicht. Durch das Entfernen von Teilen des Waldes (und nicht des ganzen Waldes zur Cherbourger Straße) im Bredenmoor im Bereich der Lagerungs- und Baustelleneinrichtungsfläche sind deutlich geringere Auswirkungen auf die Wohnhäuser am Bredenweg als die angesprochenen 6 dB(A) zu erwarten. Eine freie Sicht auf die Verkehre der Cherbourger Straße ist weder</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>8) Die Landschaftsskulptur angeblich aus Gründen der „Verbesserung der Aufenthaltsqualität“ und der „Möglichkeit für Freizeitnutzungen“ zu schaffen ist vorgeschoben, arrogant und verlogen. Denn auch hier sind alleine wirtschaftliche Gründe ausschlaggebend. Sind eigentlich Schattenwurf und Windströmungsverhältnisse schon bemessen?</p> <p>9) Wir finden es sehr anmaßend, wir könnten auf fast die Hälfte unseres Grundstückes verzichten, da dieser abzugebende Teil „nicht zu Wohnzwecken“ benutzt wird. Wir haben uns seinerzeit bewußt für den Kauf dieses Grundstückes entschieden. U.a. war der Kauf dieses Grundstückes Bredenweg 43 mit dem großen Baumbestand mit dem Gedanken verbunden, nachwachsende Rohstoffe für das Heizen zur Verfügung zu haben. Natürlich wurden bisher nur die Sturmschäden und die „baufälligen“ Bäume gefällt.</p>	<p>während der Maßnahme, noch nach Beendigung auf Grund des weiterhin vorhandenen Bewuchses zu befürchten.</p> <p>Die im Zuge der Baumaßnahme anfallenden Aushubböden werden im Rahmen der Erstellung eines Landschaftsbauwerkes einer trassennahen Verwertung zugeführt. Es soll ein Landschaftsbauwerk entstehen, welches eine Veränderung des Landschaftsbildes, nicht eine erhebliche Beeinträchtigung hervorrufen wird. Das Landschaftsbauwerk soll für die Anwohner über ein entsprechendes Wegenetz für Freizeit-zwecke nutzbar sein. Die Gestaltung und Bepflanzung soll so erfolgen, dass sich das Landschaftsbauwerk harmonisch in die örtliche Umgebung einfügt.</p> <p>Die Thematik des Schattenwurfs wurde im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erörtert.</p> <p>Die Herstellung der Ausgleichsmaßnahme Renaturierung des Bredenmoores erfordert die Inanspruchnahme des Teilgrundstücks Bredenweg 43, Flst-Nr. 62. Weitergehende Regelungen werden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens getroffen.</p> <p>Die Ausgleichsmaßnahme ist grundsätzlich geeignet, um ihre naturschutzfachlichen Ziele zu erfüllen. Die Renaturierung des Bredenmoores ist unter Berücksichtigung der naturschutzfachlichen Zielsetzungen einerseits und der herausragenden Bedeu-</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>10) Die wichtigsten und offensichtlichsten Alternativen sind offenkundig nicht ausreichend bzw. mit falschen Argumenten geprüft worden. Das ergibt sich schon aus dem Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen. Danach scheint weder die Nordumgehung mit Niedersachsen nachdrücklich genug verhandelt worden zu sein bzw. eine zuverlässige, aktuelle und genaue Verkehrszählung vorzuliegen, noch wurden die Varianten 8 und 8+O entsprechend geprüft, deren Bestandteil die „Hafenquerspange“ ist, die das Verkehrsaufkommen auf der Langener Landstraße entlasten könnte. Die Kosten für die Hafenquerspange würden dann noch zur Variante 3.2+E hinzuaddiert werden müssen. Auch die Möglichkeit des 6spurigen Ausbaus der Cherbourger</p>	<p>tung des Privateigentums andererseits erforderlich und angemessen. Sie ist nicht mit einer übermäßigen Belastung der Privateigentümer verbunden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Fläche des Wohngrundstücks, die in Anspruch genommen wird, nicht unmittelbar für Wohnzwecke der Familie dient. Sie dient - wie auch in den Einwendungen geltend gemacht wird - im weitesten Sinne als Erholungsfläche. Der Entzug solcher Funktionen des Eigentums ist den Eigentümern eher zumutbar als der Entzug ihrer Lebensgrundlage (z.B. Enteignung eines Wohnhauses, Existenzgefährdung eines landwirtschaftlichen Betriebes). Andererseits bietet die Renaturierung die Chance, auf einer großen Fläche ein hochwertiges Biotop zu entwickeln.</p> <p>Zur Ermittlung einer Vorzugsvariante wurde ein umfangreicher dreistufiger Variantenvergleich durchgeführt. Grundlage des Variantenvergleichs ist ein breites Spektrum an Zielen, die die Zielfelder Verkehr, Naturhaushalt und Landschaft, Städtebau und Siedlungsraum, Wirtschaftlichkeit sowie Realisierung und Zeithorizont abdecken. Die einzelnen Ziele werden wiederum jeweils durch ein oder mehrere Bewertungskriterien beschrieben. Eine einseitige Ausrichtung der Belange liegt nicht vor. Die Gründe für die Auswahl der Variante</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>Straße zumindest bis zur Langener Landstraße und der evtl. Fortsetzung darüber hinaus, ist nicht ersthaft geprüft worden. Es geht hier um Geld, das die Steuerzahler aufbringen müssen und das die Stadt Bremerhaven (im Falle der Mehrkosten für den Tunnel) nicht hat.</p> <p>Man bedenke zusätzlich die jährlich anfallenden Bauunterhaltungsmittel sowie die Rücklagen für eine Komplettanierung nach ca. 40-50 Jahren in Millionenhöhe.</p> <p>11) Die finanzpolitische Seite des Hafentunnels sieht katastrophal aus: Es sind z.Z. noch Lücken in der Gesamtfinanzierung des Bauvorhabens, es fehlt die Finanzierungsmöglichkeit der bisher bei Großprojekten üblichen Mehrkosten und die Finanzkalkulation von Alternativen. Im Falle von finanziellen Lücken ist der Bremerhavener Steuerzahler dran! Doch die Stadt ist „eigentlich“ pleite und das Kostendämpfungsgesetz für die Haushalte kommt! Also: Wie die Defizite finanzieren? Auf jeden Fall nicht mit uns! Und es sieht alles nach einem gefundenen Fressen für</p>	<p>3.2+E als Vorzugsvariante sind ausführlich im erweiterten Variantenvergleich (Gutachten 02) beschrieben.</p> <p>Die Wirkungen der betrachteten Varianten wurden in Fachgutachten ermittelt. Es ist unstrittig, dass einzelne Varianten bei einzelnen Kriterien bessere Wirkungen als die Variante 3.2+E aufweisen. In der Gesamtbetrachtung und der Abwägung wurden jedoch die meisten Vorteile bei der Variante 3.2+E gesehen, die als Vorzugsvariante ermittelt wurde.</p> <p>Eine Nordvariante wurde als Variante 6.2 sowie der sechsstreifige Ausbau der Cherbourger Straße als Variante 0.1 berücksichtigt.</p> <p>Kosten wurden im Rahmen des straßen- und tunnelbautechnischen Entwurfes bisherigen berücksichtigt und sind nicht Gegenstand der öffentlich ausgelegten Planunterlagen.</p> <p>Fragen der Finanzierung sind nicht Gegenstand der Flächennutzungsplanänderung.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
-----	------------------------------	-------------------------	--	--

		<p>den Steuerzahlerbund aus. Bisherige Großbaustellen (s. Klimahaus) haben stets mehr gekostet als veranschlagt! Und z.Z. macht wieder ein Politikerstreich die Runde: Man denkt über die Einführung von Gebühren für die Straßenreinigung nach, um Geld ins Stadtsäckel zu bekommen, anstatt wie bei diesem Großbauprojekt Alternativen sinnvoll und Kosten dämpfend zu planen und nicht das Steuergeld mit vollen Händen zum Fenster hinauszwerfen.</p> <p>12) Ein leistungsfähiger Hafen braucht eine entsprechende Straßenanbindung. Aber: Die aktuellen Verkehrszahlen lassen die geschätzten Verkehre in der Zukunft nur vermuten. Tatsächlich belegt werden können sie nicht!</p> <p>Hinzu kommen die Unsicherheiten aus dem Tiefwasserhafen Jade-Weser-Port, der einen Teil des Bremerhavener Umschlags abziehen wird. Auch der Fenderschifftransport kann den Straßenumschlags verringern!</p>	<p>Nicht aktuelle Verkehrszahlen, sondern seriöse abgesicherte mittelfristige Prognosen sind Grundlage für die Planung des Hafentunnels.</p> <p>Die Aufnahme des Betriebs im JadeWeserPort in Wilhelmshaven in 2012 kann kurzzeitig zu Mengenrückgängen in Bremerhaven führen. Die Auswirkungen auf die erwarteten Verkehrsmengen auf der Cherbourger Straße werden allerdings geringer ausfallen und nur vorübergehend sein.</p> <p>Zum Einen würde ein Schwerpunkt der verlagerten Verkehre im Bereich des Feederschiffsverkehrs liegen, die ohnehin nicht für den Hinterlandverkehr wirksam werden. Zum Anderen ist im Anschluss an die Verlagerung von Teilmengen mit weiterem Wachstum des Marktes und auch der Containermengen in Bremerhaven zu rechnen. Damit ergibt sich allerhöchstens eine Verschiebung des Wachstumspfad und damit des Zeitpunktes, an dem die Kapazi-</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
--	--	---	--	---

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
			tätsgrenze der Terminals erreicht wird. Von diesem Zeitpunkt an stellt ohnehin die Kapazitätsgrenze den bestimmenden Faktor für Umschlag und Verkehr dar, nicht aber das Marktwachstum insgesamt.	
20.	Schreiben vom 09.08.2012	<p>Unter Bezugnahme Ihrer Veröffentlichung der 11. Flächennutzungsplanänderung „Hafentunnel“ vom 30.06.2012 des Stadtplanungsamtes der Seestadt Bremerhaven, nehme ich hiermit Stellung und lege Einspruch ein.</p> <p>Für den Tunnelbau auf der Trasse 3.2+E benötigen Sie Teile unseres Wohnungsgrundstückes Flur 67 Flurstück 78/5 Grundbuch von Lehe-Nord 4552.</p> <p>Auf Grund der Dichte (nur einige Meter) zu unserem Wohnhaus, der Quelle der Geräuschemission und der Entwertung unserer Eigentumswohnung, legen wir schärfsten Protest gegen den Tunnelbau ein.</p>	<p>./.</p> <p>Die Tunnelplanung erfordert die Inanspruchnahme des Teilgrundstücks Flst-Nr. 78/5. Über diesen Grundstücksteil wird künftig der Tunnel verlaufen. Weitergehende Regelungen werden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens getroffen.</p> <p>Baubedingte Lärmemissionen sind nicht flächennutzungsplanrelevant.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Sachverhalt ist im Planfeststellungsverfahren zu prüfen.</p>
21.	Schreiben vom 09.08.2012	<p>Wir zeigen an, dass uns die Eigentümer und Bewohner des Grundstücks Grubke 14 (Ecke Claus-Groth-Str), 27580 Bremerhaven mit der Wahrnehmung ihrer Interessen beauftragt haben.</p> <p>Nach Einsichtnahme in die Unterlagen zur beabsichtigten Änderung des Flächennutzungsplans bestehen erhebliche Bedenken, soweit für die Bauzeit und nach hiesiger Kenntnis auch dauerhaft unterirdisch eine Inanspruchnahme des Grundeigentums unserer Mandanten beabsichtigt ist.</p> <p>Eine Berechtigung, insoweit die zu Wohnzwecken genutzte</p>	<p>./.</p> <p>Die Eigentumsbeeinträchtigung durch die</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>Grundstücksfläche unserer Mandanten zu überplanen ist nicht ersichtlich. Der Planbereich für den Straßentunnel ist auch so eng bemessen, dass eine Errichtung ohne Auswirkungen auf die Nachbarflächen nicht möglich ist.</p> <p>Durch im Erdboden unter dem Grundstück unserer Mandanten verbleibende Bauteile wird deren Eigentum dauerhaft beeinträchtigt.</p> <p>Während der Bauarbeiten ist entgegen der Widmung der Straßenanlage „Claus-Groth-Straße“ das Grundstück unserer Mandanten und die darauf befindliche von der Claus-Groth-Straße aus erschlossene Garage nur eingeschränkt erreichbar, was ebenfalls einen Eingriff in das Eigentum darstellt.</p> <p>Eine Beeinträchtigung ist ebenfalls zu befürchten durch Erschütterungen und Veränderungen des Grundwasserspiegels</p>	<p>Verankerung ist zumutbar. Die Anker werden in einer solchen Tiefe eingebracht, dass sie die bestimmungsgemäße Nutzung des Grundstückes nicht in Frage stellen. Eine wesentliche Gefährdung des Grundstückes kann ausgeschlossen werden, theoretisch denkbare kleine Schäden können dauerhaft saniert werden, eine wesentliche merkantile Wertminderung des Grundstückes tritt nicht ein. Andererseits kann das im öffentlichen Interesse erforderliche Straßenbauvorhaben nicht ohne eine Rückverankerung durchgeführt werden. Die Eigentumsbeeinträchtigung ist auch nicht dauerhaft. Nach Fertigstellung des Tunnelbauwerks können die Anker entspannt werden. Es ist allgemein anerkannt, dass eine vorübergehende Grundstücksbefestigung durch Rückverankerung von Schlitzwänden im Nachbargrundstück nach den Grundsätzen des nachbarlichen Gemeinschaftsverhältnisses gegen Leistung eines angemessenen Ausgleichs zu dulden ist.</p> <p>Der aufgezeigte Sachverhalt ist nicht flächennutzungsplanrelevant.</p>	<p>Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Sachverhalt ist im Planfeststellungsverfahren zu prüfen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
-----	------------------------------	-------------------------	--	--

		<p>im Zusammenhang mit der beabsichtigten Flutung der Baugrube.</p> <p>Diese erheblichen Beeinträchtigungen der Nachbargrundstücke werden in der Planänderung und ihrer Begründung nicht ausreichend berücksichtigt.</p>		
--	--	--	--	--

22.	Schreiben vom 09.08.2012	<p>Wir zeigen an, dass uns die Eigentümer und Bewohner des Grundstücks Claus-Groth-Str. 14, 27580 Bremerhaven mit der Wahrnehmung ihrer Interessen beauftragt haben.</p> <p>Nach Einsichtnahme in die Unterlagen zur beabsichtigten Änderung des Flächennutzungsplans bestehen erhebliche Bedenken, soweit für die Bauzeit und nach hiesiger Kenntnis auch dauerhaft unterirdisch eine Inanspruchnahme des Grundeigentums unserer Mandanten beabsichtigt ist.</p> <p>Eine Berechtigung, insoweit die zu Wohnzwecken genutzte Grundstücksfläche unserer Mandanten zu überplanen ist nicht ersichtlich. Der Planbereich für den Straßentunnel ist auch so eng bemessen, dass eine Errichtung ohne Auswirkungen auf die Nachbarflächen nicht möglich ist.</p> <p>Durch im Erdboden unter dem Grundstück unserer Mandanten verbleibende Bauteile wird deren Eigentum dauerhaft beeinträchtigt.</p>	<p>./.</p> <p>Die Eigentumsbeeinträchtigung durch die Verankerung ist zumutbar. Die Anker werden in einer solchen Tiefe eingebracht, dass sie die bestimmungsgemäße Nutzung des Grundstückes nicht in Frage stellen. Eine wesentliche Gefährdung des Grundstückes kann ausgeschlossen werden, theoretisch denkbare kleine Schäden können dauerhaft saniert werden, eine wesentliche merkantile Wertminderung des Grundstückes tritt nicht ein. Andererseits kann das im öffentlichen Interesse erforderliche Straßenbauvorhaben nicht ohne eine Rückverankerung durchgeführt werden. Die Eigentumsbeeinträchtigung ist auch nicht dauerhaft. Nach Fertigstellung des Tunnelbauwerks können die Anker entspannt werden. Es ist allgemein anerkannt, dass eine vorübergehende Grundstücksbefestigung durch Rückverankerung von Schlitzwänden im Nachbargrundstück nach den Grundsätzen des nachbarlichen</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
-----	--------------------------	--	--	---

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>Während der Bauarbeiten ist entgegen der Widmung der Straßenanlage „Claus-Groth-Straße“ das Grundstück unserer Mandanten nur eingeschränkt erreichbar, was ebenfalls einen Eingriff in das Eigentum darstellt.</p> <p>Eine Beeinträchtigung ist ebenfalls zu befürchten durch Erschütterungen und Veränderungen des Grundwasserspiegels im Zusammenhang mit der beabsichtigten Flutung der Baugrube.</p> <p>Diese erheblichen Beeinträchtigungen der Nachbargrundstücke werden in der Planänderung und ihrer Begründung nicht ausreichend berücksichtigt.</p>	<p>Gemeinschaftsverhältnisses gegen Leistung eines angemessenen Ausgleichs zu dulden ist.</p> <p>Der aufgezeigte Sachverhalt ist nicht flächennutzungsplanrelevant.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Sachverhalt ist im Planfeststellungsverfahren zu prüfen.</p>
23.	Schreiben vom 10.08.2012	1. Das Tunnelportal liegt zu weit östlich. LKW müssen bei Verlassen des Westportals in Fahrtrichtung Hafen Vollgas geben, um die Steigung zu bezwingen. Damit schlagen sich Auspuffgase und Lärm direkt an der Nordfront des Hansahochhauses nieder. Das Portal muss weiter nach Westen verlegt werden.	Die schalltechnischen Untersuchungen zu den durch das Tunnelbauwerk zu erwartenden Verkehrsbelastungen und den Schallemissionen der Tunnelportale lassen keine zusätzlichen Lärmbelastungen aus den Tunnelöffnungen gegenüber der heutigen Lärmbelastung erwarten. Es ist eher so, dass es im Planungsbereich des Tunnels und der Cherbourger Straße nach dem Bau und der Inbetriebnahme des Tunnels leiser werden wird. Schon die Fahrzeuge, die in den Tunnel hineinfahren sind aufgrund der abgesenkten Fahrbahn leiser als vergleichbare Fahrzeuge die nicht auf einer abgesenkten Fahrbahn verkehren.	Die Untersuchungen belegen, dass nach dem Tunnelbau von einer Lärmentlastung auszugehen ist.

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
			<p>Im Luftschadstoffgutachten für das Jahr 2025 (Gutachten 10) werden die Belastungen aus den verkehrsrelevanten Schadstoffen NO₂, PM10 und PM2.5 flächendeckend für den Prognose-Planfall (mit Tunnel) und für den Prognose-Nullfall (ohne Tunnel) für den Betrieb der Straßenanlagen ermittelt. Für die Bevölkerung, auch im Bereich des westlichen Tunnelportals werden keine Luftschadstoffkonzentrationen prognostiziert, welche die gesetzlichen Grenzwerte gemäß 39. BImSchV überschreiten.</p> <p>Dem Planfeststellungsverfahren wurde das Prognosejahr 2025 zugrunde gelegt. Für zukünftige Luftschadstoffbelastungen ist es nicht möglich Schadstoffkonzentrationen aus Messwerten der Gegenwart fortzuschreiben. Sie unterliegen einer Vielzahl von Einflüssen, wie z. B. dem zukünftigen Verkehrsaufkommen, der Verkehrszusammensetzung, der Verkehrssituation, dem Schadstoffausstoß der Fahrzeuge, der Hintergrundbelastung etc. Die Berechnungen der Luftschadstoffe werden deshalb nach aktuellem Stand der Technik ermittelt und mit einem anerkannten Ausbreitungsmodell durchgeführt. Vergleiche von berechneten Konzentrationen mit Messdaten zeigen an mehreren Untersuchungsorten gute Übereinstimmungen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>2. Die Wurster Straße ist 2-spurig. Der jetzt vorhandene 6-spurige Trichter östlich des Hansa-Hochhauses wird überflüssig. Er sollte unter Flächenrückgabe an die Flurstücke 162/4, 160/3 auf höchstens 3 Spuren verengt werden (1 Spur in Richtung Süden am Hansa-Hochhaus, 2 Spuren Richtung Norden).</p>	<p>Im Flächennutzungsplan werden die Grundzüge der Planung dargestellt. Weitere Fragen der Straßenquerschnittsgestaltung sind nicht flächennutzungsplanrelevant.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
24.	<p>Schreiben vom 13.08.2012</p>	<p>Die Einwendungen gemäß Schreiben vom 10.06.2011 werden hiermit wiederholt:</p> <p>Der Mandant ist bekanntlich Eigentümer des in den Grundbuchblättern 4505, 4629, 4913 von Lehe-Nord verzeichneten Grundbesitzes Lotjeweg 106, 108, 108 a, 110 sowie des Laubwaldes am Eichenweg. Die Grundstücke sind bebaut mit Stadtvillen, die hochwertiges Wohnen im Grünen ermöglichen.</p> <p>Gegen den am 29.04.2011 amtlich bekannt gemachten Plan betreffend die Planfeststellung für die Anbindung des Überseehafengebietes an die A27 in Bremerhaven, veröffentlicht in der Nordsee-Zeitung am 02.05.2011, werden Einwendungen erhoben.</p> <p style="text-align: center;">A.</p> <p>Zunächst wende ich mich gegen die Wahl der Bewertungskriterien bei der Variantenauswahl und gegen den Bau des Tunnelbauwerkes 3.2+E „Eichenwegtunnel“.</p> <p>Am 18.12.2007 wurde die jetzt aktuelle Tunnelvariante 3.2+E während der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Bremerhaven beschlossen. Es gibt vergleichbar bessere Alternativlösungen zur geplanten Tunnelvariante 3.2+E. Offensicht-</p>	<p>./.</p> <p>Die Ziele bzw. Bewertungskriterien wurden zu Planungsbeginn so abgestimmt und festgelegt, um eine rechtssichere Vorzugsvariante als Grundlage für die Planfeststellung zu ermitteln.</p> <p>Zur Ermittlung einer Vorzugsvariante wurde ein umfangreicher dreistufiger Variantenvergleich durchgeführt. Grundlage des Variantenvergleichs ist ein breites Spekt-</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>lich ist die Bewertung für die Varianten richtungsorientiert (Variante 3.2+E) vom Auftraggeber (BIS) dem Auftragnehmer (SHP Ingenieure) zur Bearbeitung vorgegeben worden.</p> <p>Die Zielfelder zur Bewertung der Varianten sind in fünf Hauptgruppen wie Verkehr, Natur, Haushalt und Landschaft, Städtebau und Siedlungsraum, Wirtschaftlichkeit, Realisierung und Zeithorizont aufgeführt. In jedem Zielfeld sind mehrere Ziele zusammengefasst, die wiederum jeweils durch ein oder mehrere Bewertungskriterien beschrieben wurden.</p> <p>Untersucht wurden unter anderem die Varianten 3.2, 3.2+E, 8, 8+0 und 9.2, und zwar teilweise bereits im Vergleich zur Vorzugsvariante 3.2+E.</p> <p>Einige Bewertungskriterien für die Findung einer optimalen Variante fehlen oder wurden falsch interpretiert. Aufgrund der vorgegebenen Bewertungskriterien musste sich zwangsläufig die Variante 3.2+E als vorzugswürdige Variante ergeben. Eine zielorientierte Kriterienvorgabe hatte bereits bei der vorangegangenen Ermittlung der Vorzugsvariante 3.2 zu einem fragwürdigen Ergebnis geführt. Erst nach heftigen Protesten der Bürger erkannte man die Schwächen dieser ausgewählten Variante, die zum Umdenken der Tunnelkonstruktion führte und der Variante 3.2 den Zusatz +E gab. An der denkbar ungünstigsten Tunneltrasse wurde aus politischen Gründen weiter festgehalten. Auch hier ist ein Umdenken gefordert, um zu einer wirtschaftlich guten, mit niedriger Betroffenheit versehenen und verkehrssicheren Hafenanbindung zu kommen. Dabei kann es sich jedenfalls nicht um die Trasse der Variante 3.2+E handeln.</p> <p style="text-align: center;">I.</p>	<p>rum an Zielen, die die Zielfelder Verkehr, Naturhaushalt und Landschaft, Städtebau und Siedlungsraum, Wirtschaftlichkeit sowie Realisierung und Zeithorizont abdecken. Die einzelnen Ziele werden wiederum jeweils durch ein oder mehrere Bewertungskriterien beschrieben. Eine einseitige Ausrichtung der Belange liegt nicht vor. Die Gründe für die Auswahl der Variante 3.2+E als Vorzugsvariante sind ausführlich im erweiterten Variantenvergleich (Gutachten 02) beschrieben.</p> <p>In diesem Zusammenhang verweisen wir auf die Begründung zur Flächennutzungsplanänderung Punkt 6.1 Planungsalternativen.</p>	

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschluss- vorschlag der Verwaltung
		<p>Variante 8 (Stadtteil Lehe) im Vergleich zu 3.2+E „Eichenweg“</p> <p>1. Verkehr/Erreichbarkeit: Die Reisezeit nach Variante 8 ist gegenüber der Variante 3.2+E geringer, weil die Strecke etwa 2,1 km kürzer ist. Daher ist davon auszugehen, dass die vorhandene Hafenzufahrt Cherbourger Straße mit vier ampelgeregelten Kreuzungspunkten von den überwiegend aus südlichen Bereichen kommenden Lkw-Fahrern nicht gewählt wird. Dies bedeutet dann eine echte verkehrliche Entlastung der Cherbourger Straße und ein erheblicher Vorteil der Variante 8 gegenüber der Variante 3.2+E.</p> <p>Ein weiterer positiver Effekt wird sein, dass der Verkehrsstrom nach Variante 8 im Gegensatz zum Verkehrsstrom nach Variante 3.2+E fast ausschließlich aus zielorientierten (Hafen) Fahrzeugen besteht. Auf weiten Strecken der Cherbourger Straße werden sich trotz des Tunnelbaus Variante 3.2+E die Hafen- und Stadtverkehre vermischen. Im Gegensatz zur Variante 8 mit optimaler Entlastung der Cherbourger Straße würden nur etwa 50 % der Länge der Cherbourger Straße bis zum Kreuzungspunkt Alfred-Wegener-Straße durch den geplanten Hafentunnel Variante 3.2+E entlastet werden.</p> <p>Weiterhin wird nach Variante 8 durch die sogenannte projektierte Hafenspange der Verkehr aufgeteilt nach Fahrten in den südlichen und nördlichen Hafenbereich. Das bedeutet Zeit-, Treibstoff- und Emissionsreduzierung gegenüber Variante 3.2+E.</p> <p>Bei der Variantenauswahl hat die Erreichbarkeit von Rettungs-</p>		

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschluss- vorschlag der Verwaltung
		<p>fahrzeugen keine Rolle gespielt. Im Falle eines Einsatzes im Tunnel der Variante 8 wird die Fahrstrecke und die Fahrzeit für die Rettungsfahrzeuge sicher nur halb so lang sein gegenüber einem Einsatz im Tunnel der Variante 3.2+E.</p> <p>Außerdem wird es durch den Tunnel der Variante 8 eine erhebliche innerstädtische Verkehrsentlastung insbesondere im Bereich der Grimsbystraße geben. Kaum ein Fahrzeugfahrer wird die Route durch die Innenstadt mit dem Ziel „Hafen“ wählen, wenn er auf direktem Weg durch den Tunnel Variante 8 erheblich schneller, umweltfreundlicher und sicherer sein Ziel erreichen kann. Über die Variante 3.2+E wird dieses Ziel nicht zu erreichen sein.</p> <p>Im Gegenteil, wegen der längeren Strecke bzw. Zeit und der Tunnel- und Autobahnmautgebühren wird er verstärkt den Weg durch die Innenstadt wählen.</p> <p>Berücksichtigt werden sollte, dass der Tunnelverlauf der Variante 8 gegenüber dem Tunnel der Variante 3.2+E nahezu gradlinig ist, was ein geringeres Gefahrenpotenzial darstellt. Der Tunnel der Variante 8 kann außerdem gegenüber dem Tunnel der Variante 3.2+E als eine echte zweite Hafenzufahrt betrachtet werden.</p> <p>Während der Tunnelbau Zeitvariante 3.2+E wird es über einen Zeitraum von drei bis vier Jahren zu erheblichen Verkehrseintrüchtigungen kommen und diese werden besonders im Bereich der Haupthafenzufahrt Cherbourger Straße auftreten. Beim Bau des Tunnels der Variante 8 gibt es keine nennenswerten Störungen der jetzigen Hafenzufahrt. Es sind nur die Straßenanschlüsse herzustellen.</p>		

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
-----	------------------------------	-------------------------	--	--

		<p>Es wird daher um eine neue umfassende Bewertung gebeten.</p> <p>2. Naturhaushalt und Landschaft: Unter Hinzuziehung der obigen erweiterten Bewertungsfelder „Verkehr/Erreichbarkeit“ ist in Betracht zu ziehen, dass die Emissionsentlastung an der Cherbourger Straße nach dem Bau des Tunnels nach der Variante 8 erheblich größer als beim Bau des Tunnels Variante 3.2+E sein wird.</p> <p>Besonders kritisch sind bei der Variante 3.2+E die trompetenförmigen Tunnelausgänge zu betrachten. Im näheren Umfeld des westlichen Tunnelausgangs befinden sich konzentriert Kindergärten, Sportanlagen, eine Schule und eine besonders enge Wohnbebauung (Hansa-Hochhaus und das Haus Jägerhof). Dort wird es mit Sicherheit erheblich höhere Belastungen geben, denn irgendwo müssen bei östlichem Wind die innerhalb des Tunnels produzierten Abgase letztlich entweichen, was im Schaubild „Gesamtemission Abb. 6“ angedeutet ist.</p> <p>Die Bewertung, dass die Variante 8 gegenüber der Variante 3.2+E einer erheblichen Neubelastung bisher wenig vorbelasteter Bereich unterliegt, bedarf einer erneuten Betrachtungsweise. Wesentlicher ist, wo eine höhere Betroffenheit durch die Tunnelöffnungen besteht. Diese Neubelastungen gibt es in dicht besiedelten Bereichen der westlichen Tunnelöffnung der Variante 3.2+E in erheblichem Maße.</p> <p>3. Wirtschaftlichkeit: Die Investitionskosten unterscheiden sich im Gegensatz zur Darstellung in der „Kurzfassung Variantenvergleich“ erheblich. Nach heutigem Kenntnisstand betragen die Baukosten der Variante 8 140 Mio. EUR und die Baukosten der Variante</p>		
--	--	--	--	--

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>3.2+E 171 Mio. EUR. Bei der bekannten hohen Verschuldung des Landes Bremen und der Stadt Bremerhaven sind 22 Mio. EUR Differenz nicht ein geringer, sondern ein erheblicher Unterschied. Hinzu kommt, dass die Finanzierung der Variante 3.2+E noch nicht gesichert ist. Inwieweit die Rede ist von höherem Aufwand an Betriebs- und Unterhaltungskosten, ist nicht nachvollziehbar und bedarf noch einer Klärung.</p> <p>4. Realisierung und Zeithorizont: Es ist zu erwarten, dass durch den Bau des Tunnels Variante 3.2+E erhebliche Widestände betroffener Wohn-Immobilienbesitzer aufkommen werden, die zu Zeitverzögerungen führen. Auch wenn bei der Variante 8 mit ähnlichem Widerstand zu rechnen sein wird, gibt es keine nennenswerten Unterschiede zugunsten der Variante 3.2+E.</p> <p>Bei der Bewertung privater in Anspruch genommener Grundstücke muss auch die Qualität der Grundstücke, der Immobilienwert und die Anzahl der Grundstücks- und Immobilienbesitzer berücksichtigt werden. Auch daraus ergeben sich Risiken der Realisierung. Seitens der Bürger ist schon vor langer Zeit darauf hingewiesen worden, dass die neue Autobahnabfahrt rechtzeitig in den Verkehrswegeplan aufgenommen werden muss. Für dringende Fälle gibt es aber eine bevorzugte Behandlung, sofern ein entsprechender Antrag gestellt wird.</p> <p>5. Die vollzogene Bewertung der Variante 8 in der „Kurzfassung Variantenvergleich“ als nachteilig gegenüber der Variante 3.2+E ist demgemäß unzutreffend. Eine bessere Erreichbarkeit für Hafenverkehre und Rettungsfahrzeuge, eine höhere Entlastungswirkung der Anwohner Cherbourger Straße, eine weitere durchlaufende Hafenzufahrt im Störfungsfall, eine Abnahme des Lkw-Verkehrs innerhalb der Stadt, eine sicher-</p>		

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
-----	------------------------------	-------------------------	--	--

		<p>heitsrelevante Entflechtung der Pkw- und Lkw-Verkehre, kürze Zufahrtstrecken und damit weniger Emissionsbelastungen und erheblich geringere Investitionskosten sprechen eindeutig für die Variante 8 und gegen die Variante 3.2+E.</p> <p style="text-align: center;">II.</p> <p style="text-align: center;">Variante 8+0 „Stadtteil Lehe“ im Vergleich zu Variante 3.2+E „Eichenweg“</p> <p>Die Untersuchung der Variante 8+0 müsste zu gleichen Ergebnissen führen, wobei es zu Variante 3.2+E einen Unterschied in der Höhe der Investitionskosten gibt. Die Differenz beträgt 8 Mio. EUR. Dafür überwiegen aber die verkehrstechnischen, sicherheitsrelevanten und umweltverträglichen Vorteile der Variante 8+0 gegenüber der Variante 3.2+E.</p> <p style="text-align: center;">III.</p> <p style="text-align: center;">Variante 9.2 „Stadtteil Lehe“ im Vergleich zu Variante 3.2+E „Eichenweg“</p> <p>Die Bohrtunnelvariante 9.2 (unterhalb vom Stadtteil Lehe) sollte seitens der Kosten erneut geprüft werden. Das gesamte Bauwerk ist im Auftrage der Bauverwaltung/BIS mit 244 Mio. EUR unerklärlich hoch kalkuliert worden. Erstaunlicherweise hat der am 04.06.2008 fertiggestellte zweiröhrige Hubertus-Tunnel in Holland, vergleichbar mit der Bohrtunnelvariante 9.2 laut Besichtigungsbericht vom 03.10.2007 (Verfasser H. Papat, SPD) nur 146 Mio. EUR gekostet. Die Bohrtunnellängen sind in etwa gleich. Unterschiede gibt es im vorgelagerten Straßenbau.</p> <p>Die Vorteile der Variante 9.2 wären gegenüber der Variante 3.2+E:</p> <ul style="list-style-type: none"> - kaum Behinderung der Hafenverkehre während der Bauzeit 		
--	--	--	--	--

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<ul style="list-style-type: none"> - kein nennenswerter Abriss vo Wohnbebauungen - echte zweite Hafenzufahrt - keine Feinstaub- und Schallbelästigung in Wohnbereichen - keine mehrjährige Verkehrsbeeinträchtigung während der Bauzeit - erheblich kürzere Bauzeiten - Entlastung des innerstädtischen Lkw-Verkehrs wegen kürzerer Hafenzufahrten - kürzere Fahrstrecken von 2,1 km zum Hafen - dadurch geringerer Ausstoß von Autogasen - gerader Tunnelverlauf - mehr Entlastung des Verkehrs auf der Cherbourger Straße - bessere Aufteilung der Zulieferverkehre in den Nord- und Südbereich des Hafens - optimal kurze Anfahrtzeiten der Rettungsdienste - keine Rissbildungen an den Häusern durch Schachtarbeiten - keine komplizierten Bahnkreuzungen - störungsfreier Tunnelbau - Sicherheit durch zwei Tunnelröhren, kein Gegenverkehr - große Bürgerakzeptanz - Planungshoheit bleibt in Bremerhaven <p style="text-align: center;">IV.</p> <p>Variante „Ertüchtigung der Cherbourger Straße mit zeitversetztem Bau der Nordumgehung“</p> <p>Sowohl als politischer Vorschlag als auch als Alternativvorschlag betroffener Bürger wurde am 13.08.2008 diese Variante öffentlich erörtert. Die Ausarbeiten liegen der Bauverwaltung als DVD vor. Mit Vertretern politischer Entscheidungsträger wurde diese Alternative tiefgreifend ausgearbeitet und dann der Öffentlichkeit vorgestellt. Die direkten Anwohner des jetzigen Hafenzubringers Cherbourger Straße waren davon verständlicherweise nicht begeistert. Der Hauptgrund der Ab-</p>		

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschluss- vorschlag der Verwaltung
		<p>lehnung lag an dem nicht vorhandenen Vertrauen, dass nach der Ertüchtigung der Cherbourger Straße letztlich die zu dieser Variante gehörende Nordumgehung auch tatsächlich gebaut wird. Die Kopplung beider Bauvorhaben hatte einzig den Sinn, die von den Entscheidungsträgern ins Feld geschickte Aussage: „Die Nordumgehung wird in einigen Jahren kommen, aber politische Einigkeit (Niedersachsen, Langen, Bremerhaven, Bremen), Planung, Grundstückskäufe, Baugrundvorbereitung usw. nehmen augenblicklich zu viel Zeit in Anspruch“ zu rechtfertigen. Diese Zeit wäre aber gegeben, wenn zwischenzeitlich der zunehmende Hafenverkehr über eine ertüchtigte vorhandene Hafenzufahrt ohne Störungen abgewickelt werden kann. Diese Komplettvariante würde geringere Kosten verursachen als die Variante 3.2+E.</p> <p>Die Vorteile dieser Komplettvariante sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - weniger Inanspruchnahme von privaten Immobilien, kein Abriss von Häusern - Bau von Lärmschutzmaßnahmen am jetzigen Hafenzubringer bringen endlich Lärmentlastung, keine geballte Konzentration von zusätzlichen Schadstoffen - Verbot von Lkw-Durchgangsverkehren auf der Cherbourger Straße nach Fertigstellung der Nordumgehung - Vermeidung von zusätzlichen Trassen quer durch die Stadt Bremerhaven - Einsatz von Flüsterasphalt zur Geräuschkämmung - geringere Störung des Straßenverkehrs während der Bauzeit - zwei leistungsstarke Hafenzufahrten, wobei die Cherbourger Straße nur im Notfall für Lkw freizugeben wäre - keine Störung des Container-Schienen-Verkehrs - sowohl Bremerhaven als auch Langen erschließen dringend 		

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>benötigte Gewerbeflächen - weniger Entschädigungszahlungen an Immobilienbesitzer - keine jährlichen hohen Unterhaltungs- und Wartungskosten zu Lasten der Stadt/Bürger.</p> <p style="text-align: center;">V.</p> <p style="text-align: center;">Variante „Nordumgehung (ohne Ertüchtigung der Cherbourger Straße)“</p> <p>Diese Variante, sofern sie politisch durchsetzbar ist, wird von vielen Städtebauern bevorzugt. Die Vorteile liegen größtenteils dort, wo sie auch bei der vorangegangenen Variante liegen. Sie ist mit Abstand die kostengünstigste Variante. Nur sie wird seit Jahren vehement von den regierenden Parteien aus zeitlichen Gründen abgelehnt.</p> <p>Zu klären ist noch, ob die neuerdings aufgetretenen Fehlzählungen der Lkw rückwirkend einen Einfluss auf die Variantenauswahl haben können.</p> <p style="text-align: center;">B.</p> <p>Einwendungen erhebe ich auch gegen die Bebauung des Grundstückes Flur 67 Flurstück 78/5, eingetragen im Grundbuch von Lehe-Nord Blatt 2167.</p> <p>Am 28.09.1995 verkaufte der Magistrat der Stadt Bremerha-</p>	<p>Die Tunnelplanung erfordert die Inanspruchnahme des Teilgrundstücks Flst-Nr. 78/5. Über diesen Grundstücksteil wird künftig der Tunnel verlaufen. Weitergehende Regelungen werden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens getroffen. In diesem Bereich müssen Bäume gefällt werden. Der Laubwald auf dem Grundstück kann dennoch zu einem wesentlichen Teil erhalten werden. Insbesondere im Bereich der Grundstücke Lotjeweg 106, 108, 108 A. 110 ist der Baumbestand nicht von der Maßnahme betroffen.</p> <p>./.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>ven unter anderem Anteile des Flurstück 78/5 mit Auflagen der Unteren Naturschutzbehörden an den Mandanten. Das mit alten Laubbäumen versehene Flurstück ist ein wesentlicher Bestand der später errichteten komfortablen drei Mehrfamilienhäuser mit je acht Eigentumswohnungen, eingebettet in einem geschützten Laubwald. In dem heutigen Besitz des Mandanten befinden sich 21 Eigentumswohnungen, acht weitere sind geplant. Alle Wohnungen sind vermietet.</p> <p>Am 20.06.1996 wurde mit der Anfrage Nr. 22 (SPD) in Aussicht gestellt, dass der vorhandene hafenzubringer „Cherbourger Straße“ vierspurig mit vervollständigung des Lärmschutzes ausgebaut werden soll.</p> <p>Am 31.10.1996 wurde mit dem Antrag Nr. 91 der Magistrat aufgefordert, den Bremischen Senat an die folgenden zugesagten Infrastruktur-Maßnahmen im Rahmen der damaligen Planfeststellung für den Ausbau des Containerterminals zu erinnern und die Realisierung massiv einzufordern, so dass der Ausbau des BAB-Zubringers Cherbourger Straße mit den entsprechenden Lärmschutzmaßnahmen zugleich mit der Inbetriebnahme des CT III höchste Priorität hat.</p> <p>Am 20.03.1997 wurde von der Stadtverordnetenversammlung mit dem Antrag Nr. 166 beschlossen, umgehend mit der Planung zum kreuzungsfreien Ausbau der Cherbourger Straße zu beginnen.</p> <p>Am 20.04.1999 wies das Umweltschutzamt der Stadt Bremerhaven in einem Schreiben auf die Einhaltung der Baumschutzsatzung hin.</p> <p>Am 06.08.1999 wurde der Mandant anteilmäßiger Eigentü-</p>		<p>Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschluss- vorschlag der Verwaltung
		<p>mer des mit Laubbäumen bewaldeten Grundstücks 78/5. Dieses Grundstück ist ein Teilgrundstück der gebauten/geplanten komfortablen Mehrfamilienhäuser. Im Grundbuchauszug der Stadt Bremerhaven vom 05.07.1999 ist der geschützte Baumbestand ersichtlich.</p> <p>Am 04.09.1999 wurde in einer politischen Veranstaltung das erste Mal öffentlich über einen Tunnelbau auf der Trasse „Eichenweg“ gesprochen. Die bisherige Planung ging von einer 300m von den Mehrfamilienhäusern entfernten Trasse „Cherbourger Straße“ aus.</p> <p>Am 25.11.1999 wurde in der Stadtverordnetenversammlung die Tunnelvariante 3.2+E auf der Trasse „Eichenweg“ ohne Alternative beschlossen.</p> <p>Nach erheblichen Protesten der vom Tunnelbau Betroffenen wurden in den folgenden Jahren viele (etwa 30) Tunnelvarianten veröffentlicht, die unterschiedlich in die Tiefe gehend untersucht wurden.</p> <p>Am 18.12.2008 wurde dann die jetzt aktuelle Tunnelvariante 3.2+E während der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Bremerhaven beschlossen.</p> <p>Wie die obige Auflistung zeigt, hat die Stadt Bremerhaven meinem Mandanten obige Grundstücke mit Auflagen verkauft, die den besonderen Wert eines komfortablen Wohnens im Grünen unterstreichen. Nun soll dem Mandanten die Besonderheit „Wohnen im Grünen“ durch die Inanspruchnahme eines wesentlichen Teiles des Laubwaldes meines Mandanten wieder genommen werden,</p>		

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>was zu einem erheblichen Wertverlust der Immobilien führen würde. Der Wertverlust der Häuser mit Laubwald würde im Vergleich zu anderen Immobilien ohne entsprechenden Laubwald 20% ausmachen. Aus diesem Grunde ist mein Mandant nicht zur Hergabe von Teilen seines Laubwaldes bereit.</p> <p>Es gibt vergleichbar bessere Alternativlösungen zur geplanten Tunnelvariante 3.2+E.</p> <p>Außerdem müsste der Mandant damit rechnen, während der</p>	<p>Der aufgezeigte Sachverhalt ist nicht flächennutzungsplanrelevant.</p> <p>Die Ziele bzw. Bewertungskriterien wurden zu Planungsbeginn so abgestimmt und festgelegt, um eine rechtssichere Vorzugsvariante als Grundlage für die Planfeststellung zu ermitteln.</p> <p>Zur Ermittlung einer Vorzugsvariante wurde ein umfangreicher dreistufiger Variantenvergleich durchgeführt. Grundlage des Variantenvergleichs ist ein breites Spektrum an Zielen, die die Zielfelder Verkehr, Naturhaushalt und Landschaft, Städtebau und Siedlungsraum, Wirtschaftlichkeit sowie Realisierung und Zeithorizont abdecken. Die einzelnen Ziele werden wiederum jeweils durch ein oder mehrere Bewertungskriterien beschrieben. Eine einseitige Ausrichtung der Belange liegt nicht vor.</p> <p>Die Gründe für die Auswahl der Variante 3.2+E als Vorzugsvariante sind ausführlich im erweiterten Variantenvergleich (Gutachten 02) beschrieben.</p> <p>In diesem Zusammenhang verweisen wir auf die Begründung zur Flächennutzungsplanänderung Punkt 6.1 Planungsalternativen.</p> <p>Der aufgezeigte Sachverhalt ist nicht flä-</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Sachverhalt ist im Planfeststellungsverfahren zu prüfen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>mehnjährigen Bauphase Mieteinbußen von mehreren 10.000€ jährlich zu haben mit der Folge, dass Schadenersatzansprüche von mir erhoben werden müssten.</p> <p>Nach allem werden Sie daher gebeten, die vorstehend vorgebrachten Einwendungen zu würdigen und das Projekt Hafentunnelvariante 3.2+E nicht zu beschließen und zu realisieren, sondern eine andere Variante.</p>	<p>chennutzungsplanrelevant.</p> <p>./.</p>	<p>Kenntnis genommen. Der Sachverhalt ist im Planfeststellungsverfahren zu prüfen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
25.	Schreiben vom 02.08.2012	<p>Als erstes halte ich an den Einwänden zum Tunnel Cherbougerstraße vom 6.6.2011 fest.</p> <p>Die Nordumgehung ist und bleibt die Kostengünstigere und während der Bauzeit eine sinnvolle alternative zum Hafentunnel. Wenn Bremerhaven diesen unnötigen Tunnel schon braucht müßte München, Frankfurt und andere Großstädte im Großteil untertunnelt sein von den Kosten ganz abgesehen.</p>	<p>./.</p> <p>Nordvarianten wurden in zwei Schritten detailliert untersucht. In einem ersten Variantenvergleich wurden vier Nordvarianten betrachtet und hieraus eine Vorzugsvariante „Nord“ ermittelt. In einem zweiten Variantenvergleich (Gutachten 01) wurde die Vorzugsvariante „Nord“ den übrigen innerstädtischen Varianten in Bremerhaven gegenübergestellt.</p> <p>In allen Variantenvergleichen wurden gleiche Ziele und Kriterien berücksichtigt und die Wirkungen aller Varianten hinsichtlich dieser Ziele differenziert ermittelt und gewertet. In dieser stufenweisen Variantenbewertung waren die Nordvarianten in gleicher Betrachtungstiefe wie innerstädtische Varianten vertreten, was auch die Kosten einschließt.</p> <p>Zur Ermittlung einer Vorzugsvariante wurde ein umfangreicher dreistufiger Varian-</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p><u>Schutzgut Mensch (4.1)</u> Im Baugesetzbuch ist verankert der Mensch muß ausreichend geschützt werden (Lärm, Staub, Immissionen) Siehe 4.1.1.1.2 Auswirkungen des Vorhabens unter 4.1.1.1.3 Zusammenfassende Bewertung wird heute schon bestätigt der Baulärm im Wohngebiet wird überschritten.</p> <p>Für einen angemessenen Preis würde ich die Eigentumswohnung an die Stadt verkaufen, für alle wehre die Beeinträchtigung aus der Welt.</p> <p>Baubedingte Erschütterung (4.1.2.1) Auswirkungen am Gebäude (4.1.2.1.2)</p> <p>Gebäude Lotjeweg 112 ist ca. 4 Meter von der Tunnelwand entfernt Rechnerisch ab 8 Meter Abstand keine Beeinträchtigung, welche Beeinträchtigung bei ca 4 Meter? (Schlitzwände</p>	<p>tenvergleich durchgeführt. Grundlage des Variantenvergleichs ist ein breites Spektrum an Zielen, die die Zielfelder Verkehr, Naturhaushalt und Landschaft, Städtebau und Siedlungsraum, Wirtschaftlichkeit sowie Realisierung und Zeithorizont abdecken. Die einzelnen Ziele werden wiederum jeweils durch ein oder mehrere Bewertungskriterien beschrieben. Eine einseitige Ausrichtung der Belange liegt nicht vor. Die Gründe für die Auswahl der Variante 3.2+E als Vorzugsvariante sind ausführlich im erweiterten Variantenvergleich (Gutachten 02) beschrieben.</p> <p>Baubedingte Lärmemissionen sind nicht flächennutzungsplanrelevant.</p> <p>Der aufgezeigte Sachverhalt ist nicht flächennutzungsplanrelevant.</p> <p>Der aufgezeigte Sachverhalt ist nicht flächennutzungsplanrelevant.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Sachverhalt ist im Planfeststellungsverfahren zu prüfen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Sachverhalt ist im Planfeststellungsverfahren zu prüfen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Sachverhalt ist im Planfeststellungsverfahren zu prüfen.</p>

Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 11 „Hafentunnel“

Öffentlichkeitsbeteiligung gem. §3 Abs.2 BauGB

Nr.	BürgerInnen Schreiben vom...	Anregungen und Hinweise	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>und einbringen der Lanzen unter dem Gebäude). Schwingungsmessdosens müssen angebracht werden.</p> <p>Die Stadtverortnung von Bremerhaven wissen genau das der geplante Tunnel nach den heutigen Verkehrsmessungen und Ampelschaltung nicht benötigt wird, man will es nur nicht zugeben weil die Kosten schon zuweit gelaufen sind.</p> <p>Gegen das Abholzen des Wäldchens Lotjeweg/Eichenweg und das Bredenmoor bin ich dagegen.</p> <p>Ich habe die Wohnung Lotjeweg 112 nur wegen der Naherholung gekauft um meinen Ruhestand dort zuverbringen.</p> <p><u>Somit bin ich gegen die Änderung des Flächennutzungsplan Nr.11</u></p> <p>Bremerhaven braucht keinen Tunnel.</p>	<p>./.</p> <p>Die Landschaftspflegerische Begleitplanung (Gutachten 04) sieht mit der Ausgleichsmaßnahme A 4 eine "Wiederherstellung des Siedlungsgehölzes an der Südseite des Eichenwegs aus heimischen Laubbaumarten auf der Tunneloberfläche" vor. Die Oberkante des Tunnelbauwerks liegt in diesem Bereich ca. 2,50 m unter der Geländeoberfläche, so dass ein geeigneter Standort mit ausreichendem Wurzelraum für die angestrebte Wiederbegrünung mit Bäumen und Sträuchern einheimischer Laubbaumarten vorhanden ist.</p> <p>Die Bepflanzungsplanung erfolgt in Abstimmung mit den Eigentümern unter Beachtung der naturschutzfachlichen Anforderungen (Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde Bremerhaven).</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>