

Vereinigung der Bürgerinitiativen für eine menschengerechte A 281

Kontakt:

Norbert Breeger, Kohlhöfenweg 26, 28277 Bremen, Telefon: 0421-8728908

Internet: www.a281-menschengerecht.de, E-Mail: a281@arcor.de

Zusammenfassung:

Einwendung zur Planfeststellung für den Bauabschnitt 2.2 der A 281

Sehr geehrte Damen und Herren,

unsere Vereinigung kämpft seit März 2007 für verkehrs- und menschengerechte Lösungen bei der A 281 und der Bundesstraße 6neu im Bremer Süden. Zurzeit sind drei Kleingärtnervereine und 5 Bürgerinitiativen aus Kattenturm, Kattenesch und Arsten Mitglied. Darüber hinaus arbeiten wir eng zusammen mit Initiativen und Anwohnerinnen und Anwohnern aus Arsten, Habenhausen und der Neustadt, den aufgrund der vorgelegten Planungen von Enteignung bedrohten Grundeigentümern und zahlreichen Gewerbetreibenden aus der Nachbarschaft des geplanten Bauabschnitts 2.2.

Die Betroffenen durch den geplanten Bauabschnitt 2.2 und seine möglichen Verknüpfungen mit der B 6n reichen von der Gefahr der Enteignung, einer Schmälerung der Wohn- und Lebensqualität, Unsicherheiten bei der Lebensplanung für sich und die Kinder, Angst vor dem Niedergang von Wohnquartieren in der Nachbarschaft der Trassen, steigenden Lärm- und Schadstoffbelastungen und akuten Gesundheitsgefährdungen, der Gefährdung der geschäftlichen Existenz bis hin zu vielfältigen unzumutbaren Beeinträchtigungen während der mehrjährigen Bauphase.

Zu all diesen Aspekten werden Sie eine Vielzahl persönlicher Einwendungen aus den durch die Planungen betroffenen Wohn- und Kleingartengebieten erhalten. Als Vereinigung der Bürgerinitiativen ergänzen wir das durch grundlegende Einwände gegen die vorgelegten Planfeststellungsunterlagen.

01. Neuenlander Straße – Alternativen zur Lösung der Verkehrsprobleme

Wir fordern, diesen Ausbau unabhängig vom Bauabschnitt 2.2 der A 281 zu realisieren, denn die beschriebenen Maßnahmen an den beiden Knotenpunkten machen den vorgesehenen Autobahnabschnitt verkehrlich völlig überflüssig.

02. Provisorium Neuenlander Ring ist nicht die beim BA 2.1 planfestgestellte Lösung. Mit der wären alle Probleme schon seit 2008 gelöst gewesen.

Wir fordern daher, im Interesse der Bremischen Wirtschaft, der Verkehrsteilnehmer und der Menschen in den benachbarten Wohngebieten die immer noch gültige Lösung schnellst möglich zu realisieren, weil sie eine vergleichbare verkehrliche Wirkung für den überregionalen Verkehr haben wird wie ein Bauabschnitt 2.2 zum Zubringer Arsten.

03. Die verkehrlichen Begründungen für den Bauabschnitt 2.2 sind nicht mehr haltbar. Er leistet keinen wesentlichen Beitrag zur Lösung von Verkehrsproblemen.

Das Bundesverwaltungsgericht hat festgestellt, dass auch bei Vorhaben des vordringlichen Bedarfs immer wieder überprüft werden muss, ob die Annahmen zu Beginn der Planungen weiterhin zutreffend sind. Das ist beim Bauabschnitt 2.2 der A 281 ganz offensichtlich nicht der Fall.

Wir fordern deshalb, auf den Bauabschnitt 2.2 zu verzichten.

04. Es hat keine ergebnisoffene Variantenprüfung gegeben. Kostengünstige und anwohnergerechte Lösungen müssen zusätzlich geprüft werden.

05. Unvollständige Darstellung der Variantenprüfung des Runden Tisches

Der jetzt geltende Bundesverkehrswegeplan läuft Ende 2015 aus und der neue Bundesverkehrswegeplan 2015 – 2030 wird zurzeit erarbeitet. Wir fordern deshalb das Land Bremen auf, die Variante 8 als eindeutig beste Lösung für den Verkehr, die Stadtentwicklung und die Umwelt beim Bundesverkehrsministerium für den neuen Bundesverkehrswegeplan anzumelden und das Planfeststellungsverfahren für den separaten Bauabschnitt 2.2 zum Zubringer Arsten abzubereiten.

06. Fehlende Darstellung der Auf- und Abfahrten

Die unterschiedlichen möglichen Varianten zur Führung der Auf- und Abfahrten und ihre Auswirkungen sind für jede Linienführung gesondert zu entwickeln, darzustellen, umfassend zu bewerten und zwar sowohl für sich genommen als auch noch einmal im Kontext mit der Auswahl der Linie für die A 281. Dabei sind die gesamte Neustadt und ganz Obervieland zu berücksichtigen.

07. Ungelöste Fragen der Flugsicherheit müssen umgehend geklärt werden. Alle Gutachten zu diesem Thema sind zu veröffentlichen.

Wir fordern deshalb, dass die noch ungeklärten Fragen zu den Betriebserfordernissen des Flughafens und der Flugsicherheit in den Planfeststellungsunterlagen benannt, alle dazu schon vorliegenden fachlichen Stellungnahmen umgehend zugänglich gemacht und weitere Stellungnahmen zu diesen Komplexen von der Anhörungsbehörde im laufenden Planfeststellungsverfahren veröffentlicht werden.

08. Die Anpassung des Flächennutzungsplans an die Variante 4 Süd modifiziert des Bauabschnitts erfüllt nicht die Vorgaben des Bundesverwaltungsgerichts.

Eine bloße Anpassung des Flächennutzungsplans an die bisher rechtswidrige Planung einer Südvariante des Bauabschnitts 2.2 der A 281 kommt den Anforderungen des Bundesverwaltungsgerichts höchstens formalrechtlich, mit Sicherheit jedoch nicht materiellrechtlich nach.

09. Die städtebaulichen Argumente für die Südvariante des BA 2.2 sind nicht ausreichend. Sie beziehen sich ausschließlich auf Huckelriede und blenden Obervieland aus. Mit der Autobahn südlich der Neuenlander Straße werden keine Trennwirkungen verringert, sondern zusätzliche Trennwirkungen geschaffen.

10. Angebliche positive Auswirkungen auf die benachbarten Wohngebiete werden behauptet, aber nicht belegt.

Wir beantragen daher, ganz Obervieland in die Untersuchungen einzubeziehen. Wir beantragen weiter, eine detaillierte Aufstellung vorzunehmen, wie viele Menschen durch die geplante Autobahn von Lärm und Schadstoffen entlastet und wie viele Menschen zusätzlich belastet werden. Nur so kann – wenn überhaupt – der behauptete Nutzen des BA 2.2 für die benachbarten Wohngebiete belegt werden.

11. 16. BlmschV ist kein geeigneter Maßstab zur Beurteilung von Lärmbelastungen. Gesundheitsgefährdungen fangen viel früher an.

Wir fordern, die Lebensqualität und den Gesundheitsschutz zum Maßstab für die Bewertung der Auswirkungen des geplanten Bauabschnitts 2.2 zu machen, und zwar unterschiedslos und unabhängig davon, ob ein Mensch das Glück oder Pech hat, in einem Allgemeinen Wohngebiet, in einem Mischgebiet oder gar in einem formal so bezeichneten Gewerbegebiet zu wohnen.

12. Die Kosten für den BA 2.2 sind explodiert und werden noch weiter steigen. Die verkehrlichen Probleme lassen sich kurzfristig und kostengünstig durch den Bau der vierspurigen Auf- und Abfahrt am Neuenlander Ring lösen. Die von Bremen für die Autobahn eingeplanten Gelder können viel sinnvoller für verbesserten Lärmschutz an der Neuenlander Straße, am Zubringer Arsten und an der A 1 eingesetzt werden.

13. Die Anschlüsse für die B 6n müssen schon beim Bauabschnitt 2.2 geprüft werden.

Wir fordern, dass alle beim Bund vorgelegten Varianten im laufenden Planfeststellungsverfahren dargestellt und hinsichtlich ihrer Rückwirkungen ausführlich und systematisch beschrieben und abgewogen werden, und zwar mindestens in einem Korridor von 500 Metern, wie er auch bei den übrigen Umweltverträglichkeitsuntersuchungen zugrunde gelegt wurde.

14. Mit dem Bauabschnitt 2.2 werden Weichen für eine B 6n am Flughafen vorbei durch die Wolfskuhle gestellt.

Wir fordern, im Planfeststellungsverfahren für den BA 2.2 zweifelsfrei zu klären, dass eine B 6n unter dem Flughafen hindurch mit einer Anschlussstelle Hornbach weiterhin realisierbar ist. Eine reine Behauptung, sowohl die Flughafenuntertunnelung als auch eine Flughafenumfahrung seinen weiterhin technisch möglich ist dafür nicht ausreichend und glaubhaft.

Darüber hinaus fordern wir, wie bei der Flughafenumfahrung bereits geschehen auch für die Flughafenuntertunnelung Vorkehrungen zu treffen, dass die B 6n wirtschaftlich an den Bauabschnitt 2.2 der A 281 angeschlossen werden kann.

15. Der Anschluss der B 6n an den BA 2.2 auf dem Hornbachgelände muss verbindlich in der Planfeststellung für den BA 2.2 festgeschrieben werden. Eine B 6n am Flughafen vorbei ist wegen nachgewiesener Schädlichkeit aus allen weiteren Planungen auszuschließen.

Sollte eine B 6n unter der Start- und Landebahn des Flughafens hindurch nicht zu finanzieren sein, ist auf sie völlig zu verzichten, wie es die Bremische Bürgerschaft am 18.10.2012 einstimmig beschlossen hat.

Zugleich muss der Anschluss der B 6n optimal mit einem eventuellen Bauabschnitt 2.2 auf dem Hornbachgelände verknüpft und in dieser Form verbindlich in einem eventuellen Planfeststellungsbeschluss für den Bauabschnitt 2.2 festgeschrieben werden.

16. Der Bauabschnitt 2.2 hat keinen nachweisbaren Nutzen. Er dient damit nicht dem Gemeinwohl. Eine Enteignung der Anwesen Wähmann und Plate ist daher nicht rechtmäßig.

17. Der Bundesverkehrswegeplan ist stark unterfinanziert. Offiziell gilt deshalb: Instandhaltung vor Neubau. Es gibt keine nachvollziehbaren inhaltlichen Gründe, weshalb der Bund trotz allem 120 Millionen € für den überflüssigen Bauabschnitt 2.2 ausgeben will und das Haushaltnotlageland Bremen auch noch freiwillig 30 Millionen € dazu gibt. Der Bauabschnitt 2.2 muss neu für den Bundesverkehrswegeplan angemeldet und einer Nutzen-Kosten-Berechnung unterzogen werden.

Würde der Bauabschnitt 2.2 ohne eigenständige neue Anmeldung in den Bundesverkehrswegeplan 2015 - 2030 aufgenommen, dann würde sich der Bund über seine eigenen Grundsätze hinwegsetzen. Das wäre willkürlich und rechtsbeugend.

18: Die Variante 8 macht den Bauabschnitt 2.2 zum Zubringer Arsten überflüssig. Das Land Bremen hat sie unverzüglich für den neuen Bundesverkehrsentwicklungsplan anzumelden und das Planfeststellungsverfahren für den separaten Bauabschnitt 2.2 einer A 281 abzubereiten.

19. Die Bauarbeiten werden zu jahrelangen Engpässen, Staus, Zeitverlusten und Lärm- und Schadstoffbelastungen in benachbarten Wohngebieten führen. Diese Schädigungen werden durch den geringen Nutzen des BA 2.2 niemals aufgewogen werden können.

Wir fordern deshalb, die geringen Zeit- und Erreichbarkeitsgewinne nach Fertigstellung des Bauabschnitts 2.2 in einer Nutzen-Kosten-Berechnung mit den volkswirtschaftlichen Schädigungen während der Bauphase in Verbindung zu setzen. Wir können uns nicht vorstellen, dass dabei die notwendige Wirtschaftlichkeit des Projektes bestätigt wird. Bis diese Nutzen-Kosten-Berechnung vorliegt und öffentlich ausgewertet wurde, muss das Planfeststellungsverfahren für den Bauabschnitt 2.2 ausgesetzt werden.

20. Die Auswirkungen der Bauphase müssen in den Planfeststellungsunterlagen nachvollziehbar dargestellt werden. Betroffene müssen erkennen können, was auf sie zukommt.

Das alles muss auch deshalb Teil des Planfeststellungsverfahrens und des Planfeststellungsbeschlusses sein, damit allen politisch Verantwortlichen die Konsequenzen ihrer Entscheidungen klar sind. Niemand darf behaupten können, er oder sie hätten es nicht gewusst!