

Vereinigung der Bürgerinitiativen Obervieland/Huckelriede für eine menschengerechte A 281

Anschrift:

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

Sprecher:

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

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

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

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

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

Dieses Konzept ist auch heute noch richtig.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Bremen, 2.3.2011