

# Vereinigung der Bürgerinitiativen 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](http://www.a281-menschengerecht.de)  
**E-Mail:** [A281@arcor.de](mailto:A281@arcor.de)

An die Abgeordneten der Bremischen Bürgerschaft und die Mitglieder der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie

## **Offener Brief: A 281 und B 6n: Senat missachtet das Parlament**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Senat verstößt mit der am 7.5.2013 verabschiedeten Vorlage „Anmeldungen des Landes Bremen zum Bundesverkehrswegeplan“, die von der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie am 30.5.2013 zur Kenntnis genommen werden soll, gegen einstimmige Beschlüsse der Bremischen Bürgerschaft zur Bundesstraße 6 neu (B 6n). Er nimmt damit in Kauf, dass Wohn- und Kleingartengebiete in der Neustadt und in Obervieland und die dort lebenden Menschen massiv und dauerhaft geschädigt werden. Wir bitten Sie daher, Ihr Veto gegen den Beschluss des Senats einzulegen.

**Die Bremische Bürgerschaft beschloss am 18.10.2012 einstimmig:**

*„Die Bürgerschaft (Landtag) bekräftigt ihren Beschluss, dass die Bundesstraße 6 neu (B 6n) nur in der Bremer Vorzugsvariante mit einem Tunnel unter der Start- und Landebahn des Flughafens hindurch gebaut und bei Brinkum an die Autobahn angeschlossen werden soll, also in der Form, wie sie der Runde Tisch zur B 6n in 2009 gemeinsam beschlossen und wie sie der Runde Tisch zum Bauabschnitt 2/2 im April 2011 bestätigt hat. Die Bürgerschaft (Landtag) fordert zudem, dass die Verknüpfung des Bauabschnitts 2/2 und der B 6n auf dem ehemaligen Gelände der Firma Hornbach erfolgen soll.“*

**Abgeordnete der Koalitionsfraktionen erklärten in der Bürgerschaftsdebatte:**

*„... dass es bei einer möglichen Entwicklung des fünften Bauabschnitts B 6n nur die Vorzugsvariante für uns gibt, ... Wir sprechen uns dafür aus, dass sie unter dem Flughafen hindurchgeht und eine Verknüpfung mit dem Bauabschnitt 2/2 nur über das Gelände der Firma Hornbach erfolgen wird.“*

Jürgen Pohlmann (SPD) – Bremische Bürgerschaft 18.10.2012

*„Wir stehen zu unserem Beschluss ... die B 6n nur in der Bremer Vorzugsvariante, also nur unter dem Flughafen hindurch, zu realisieren. So oder gar nicht!“*

Dr. Maike Schaefer (Bündnis 90/Grüne) – Bremische Bürgerschaft 18.10.2012

**Verkehrssenator Dr. Joachim Lohse ließ in einer Presseerklärung mitteilen:**

*„Es bleibt dabei: Eine B 6n, die um den Flughafen herum führt, wird von Bremen nicht unterstützt“, stellt Senator Lohse klar. „Wenn die B 6n kommt, dann darf sie nur unter dem Flughafen geführt werden.“*

Presseerklärung des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr, Dr. Joachim Lohse, vom 2.10.2012

**In der vom Senat am 7.5.2013 beschlossenen Vorlage steht das genaue Gegenteil:**

*„Grundlage für die Anmeldung der B 6n ist die Beschlusslage der Bürgerschaft vom 18.10.2012 für eine Tunnellösung für die Unterquerung des Flughafengeländes. Als weitere Variante wünscht das BMVBS die Berücksichtigung der sogenannten Umfahrungsvariante. Aufgrund dieser Besonderheit und in Abstimmung mit dem BMVBS muss durch Bremen hier ausnahmsweise eine Anmeldung von zwei Varianten erfolgen, die dann beide im Verfahren durch das BMVBS zu bewerten sind.“*

**Das bedeutet: Eine B 6n unter dem Flughafen hindurch wird es niemals geben!**

Das Bundesverkehrsministerium hat in der Vergangenheit nur zu deutlich gemacht, dass es aus Kostengründen die Flughafenumfahrung durch die Wolfskuhlensiedlung und Kleingartengebiete, hinter den Schlafzimmern der Kattenturmer Heerstraße und mit einer Anbindung an den BA 2.2 der A 281 vor dem Wohngebiet Huckelriede will. Nur das Bundesverkehrsministerium wird die Bewertung der Varianten vornehmen. Das Ergebnis ist also absehbar.

**Wir erwarten deshalb von Ihnen als Parlamentarierinnen und Parlamentariern, dass Sie Ihre eigenen Beschlüsse bekräftigen und den Senat beauftragen, ausschließlich die Bremer Vorzugsvariante unter dem Flughafen hindurch einzureichen. Wie sollen Bürgerinnen und Bürger sonst noch Vertrauen in Beschlüsse der gewählten Volksvertretung haben?**

**Zur Erinnerung:** Von April 2008 bis August 2009 hat sich ein **Runder Tisch** mit Vertreterinnen und Vertretern der Ortsämter und Beiräte Neustadt und Obervieland, der Bürgerinitiativen, der Verwaltung und der DEGES unter Einbeziehung weiterer Experten und Gutachter detailliert mit der Erarbeitung einer Bremer Vorzugsvariante der B 6n befasst. Der Variantenvergleich wurde als Sensitivitätsanalyse für die Zielfelder Verkehr und Sicherheit, Raumordnung und Städtebau, Natur und Umwelt, Technik/Realisierung und Kosten durchgeführt. Alle Faktoren wurden mit Hilfe einer gemeinsam erarbeiteten Bewertungsmatrix bewertet.

Zur Bewertung der Zielerreichung wird eine fünfstufige Skala vorgegeben (umgekehrt zu den Schulnoten):

- 5** – Ziel **sehr gut** erreicht; sehr hohe positive Wirkung; sehr geringe negative Wirkung
- 4** – Ziel **gut** erreicht; hohe positive Wirkung; geringe negative Wirkung
- 3** – Ziel **neutral** erreicht; neutrale positive und neutrale negative Wirkung
- 2** – Ziel **schlecht** erreicht; geringe positive Wirkung; hohe negative Wirkung
- 1** – Ziel **sehr schlecht** erreicht; sehr geringe positive Wirkung; sehr hohe negative Wirkung

Im Zielfeld Raumordnung und Städtebau erhielt die Umfahrungsvariante IV eine Bewertung von 1,33, im Zielfeld Natur und Umwelt von 1,61 und selbst im Zielfeld Verkehr und Sicherheit noch eine negative Bewertung von nur 2,44. Das bedeutet:

**Die vom Bund gewollte B 6n am Flughafen vorbei erzeugt in den nachhaltigen und für die Zukunft Bremens wichtigen Zielfeldern mehr Schaden als Nutzen. Ein derartiger Wahnsinn darf nicht für den Bundesverkehrswegeplan vorgeschlagen werden!**

**Deshalb muss weiterhin gelten: B 6n unter dem Flughafen hindurch oder gar nicht! Falls der Bund auf seinen unannehmbaren Bedingungen besteht, darf Bremen überhaupt keine B 6n für den Bundesverkehrswegeplan anmelden!** Das Vorschlagsrecht für den Bundesverkehrswegeplan haben die Bundesländer.

In der vom Senat beschlossenen Vorlage zum Bundesverkehrswegeplan werden weitere – aus unserer Sicht zum Teil äußerst fragwürdige Weichenstellungen - vorgenommen. Damit befassen wir uns in der Anlage zu diesem Offenen Brief.

**Abschließend wiederholen wir unsere Bitte: Lassen Sie nicht zu, dass der einstimmige Beschluss der Bremischen Bürgerschaft vom 18.10.2012 übergangen wird. Wir erwarten, dass Sie im Interesse der betroffenen Menschen zu Ihren Zusagen stehen.**

Mit freundlichem Gruß

Norbert Breeger  
Sprecher

Jens Körber  
Sprecher

Bremen, 27.5.2013

Anlage: Weitere Anmerkungen zur Senatsvorlage zum Bundesverkehrswegeplan

Anlage:

## Weitere Anmerkungen zur Senatsvorlage „Anmeldungen des Landes Bremen zum Bundesverkehrswege plan 2015“

Wir wollen, dass der Autobahnring um Bremen endlich geschlossen wird, aber so, dass er für den Verkehr, die Wirtschaft und die Wohngebiete einen nachhaltigen Nutzen bringt und nicht überwiegend dauerhafte Schäden anrichtet. Deshalb weisen wir auf weitere Widersprüche und Ungereimtheiten im gesamten Planungs- und Umsetzungsprozess der A 281 hin. Bitte fragen auch Sie immer wieder nach und nehmen Sie Ihre Kontrollaufgaben gegenüber Verwaltung und Planern wahr.

Das Bundesverkehrsministerium verlangt grundsätzlich von den Bundesländern, dass alle Projekte des Bundesverkehrswegeplans 2003, die noch nicht im Bau sind bzw. für die noch nicht verbindlich Haushaltsmittel bewilligt wurden, **für den Bundesverkehrswegeplan 2015 neu angemeldet werden müssen**. In der Senatsvorlage heißt es dazu „Nur so können für alle Projekte aktuelle gesamtwirtschaftliche Nutzen-Kosten-Faktoren auf Basis der Verkehrsprognose 2030 sowie die für die Strategische Umweltprüfung erforderlichen Indikatoren ermittelt werden.“ Bundesverkehrsminister Ramsauer hat darüber hinaus erklärt, dass bei der Einstufung im neuen Bundesverkehrswegeplan stärker als bisher der tatsächliche verkehrliche Nutzen der einzelnen Projekte berücksichtigt werden muss.

Für den **Bauabschnitt 2.2** der A 281 muss nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes und aufgrund der neuen Variante 4 Süd modifiziert ein **komplett neues Planfeststellungsverfahren** durchgeführt werden. Es verwundert uns daher, dass mit dem BMVBS festgelegt wurde, „dass der Bauabschnitt 2/2 der A 281 aufgrund des fortgeschrittenen Planungsstandes keiner Anmeldung mehr bedarf.“ Dabei gibt es für diesen Bauabschnitt, wie uns das BMVBS auf Nachfrage mitteilte, **bisher überhaupt keine eigenständige Nutzen-Kosten-Berechnung**.

Sehr geehrter Herr Breeger,

in Ihrem Schreiben nehmen Sie Bezug auf das Informationsfreiheitsgesetz und bitten um Informationen zum Bauabschnitt 2.2 der Eckverbindung Bremen. Dabei weisen Sie ausdrücklich darauf hin, dass Sie diese Informationen nur für den Bauabschnitt 2.2 und gerade nicht für die gesamte Eckverbindung wünschen.

Leider liegen Informationen jedoch nur für die Eckverbindung insgesamt, nicht – wie beantragt – isoliert für den Bauabschnitt 2.2 vor. Daher muss ich Ihr Informationsbegehren ablehnen.

Brief des BMVBS vom 21.11.2012

Wir wissen von Beteiligten, dass für andere Abschnitte der A 281 durchaus eigenständige Nutzen-Kosten-Berechnungen angestellt wurden. **Kann es sein, dass Planer und Verwaltungen in Bremen und beim Bund Angst davor haben, dass der geringe verkehrliche Nutzen des BA 2.2 offensichtlich wird und er damit nicht mehr zu rechtfertigen ist?**

Die Vereinigung der Bürgerinitiativen hat nie einen Hehl daraus gemacht, dass nur die ursprünglich vorgesehene direkte Schließung des Autobahnringes unter dem Flughafen hindurch zur A 1 nach Brinkum für den überregionalen Verkehr und für alle Menschen in der Neustadt und in Obervieland spürbare und nachhaltige Entlastungen bringen kann. Darin hat uns auch der letzte Runde Tisch zum BA 2.2 im Jahr 2011 bestätigt. Nach Angaben der DEGES beträgt der Zeitgewinn für den Verkehr zum Zubringer Arsten durch den BA 2.2 im Vergleich zum jetzigen Provisorium am Neuenlander Ring und an der Georg-Wulf-Straße gerade einmal 1 Minute. Das heißt: Bei Kosten von 120 Millionen € werden für jede Sekunde rechnerischen Zeitgewinns 2 Millionen € ausgegeben. **Für nur insgesamt 2 Millionen € (und nicht 120 Millionen €) könnten vergleichbare Effekte erreicht werden, indem doch noch die ursprünglich planfestgestellte vierspurige Auf- und Abfahrt am Ende des Autobahntorsos BA 2.1 am Neuenlander Ring gebaut wird.** Damit wären auch die letzten Ampeln vor dem Zubringer Arsten überflüssig und die durch sie verursachten Staurisiken von und zu den Häfen, dem GVZ und dem geplanten Wesertunnel beseitigt.

**Es ist unstrittig: Der verkehrliche Nutzen des gesamten Autobahnringes und die Verkehrsentlastung für den Bremer Westen und die Innenstadtquartiere stehen und fallen mit dem Bauabschnitt 4 und dem Wesertunnel bei Seehausen.**

Anders als beim dafür wirkungslosen BA 2.2 verlangt das BMVBS für den **BA 4** jedoch trotz des vom Bundesverwaltungsgericht bestätigten Planfeststellungsbeschlusses eine **Neuanmeldung für den Bundesverkehrswegeplan 2015**. Das wird in der Senatsvorlage mit dem vorgesehenen Finanzierungsmodell begründet. Bekanntlich soll für die Hälfte der Investitionskosten ein privater Investor gesucht werden. Im Seehausen-Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht hatte das BMVBS noch erklären lassen, dass es auf jeden Fall die vollen Kosten übernehmen wird, wenn die private Mitfinanzierung scheitert.

Bremen, 27.5.2013

# Vereinigung der Bürgerinitiativen 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](http://www.a281-menschengerecht.de)  
**E-Mail:** [A281@arcor.de](mailto:A281@arcor.de)

An die Abgeordneten der Bremischen Bürgerschaft und die Mitglieder der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie

## **Offener Brief: A 281 und B 6n: Senat missachtet das Parlament**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Senat verstößt mit der am 7.5.2013 verabschiedeten Vorlage „Anmeldungen des Landes Bremen zum Bundesverkehrswegeplan“, die von der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie am 30.5.2013 zur Kenntnis genommen werden soll, gegen einstimmige Beschlüsse der Bremischen Bürgerschaft zur Bundesstraße 6 neu (B 6n). Er nimmt damit in Kauf, dass Wohn- und Kleingartengebiete in der Neustadt und in Obervieland und die dort lebenden Menschen massiv und dauerhaft geschädigt werden. Wir bitten Sie daher, Ihr Veto gegen den Beschluss des Senats einzulegen.

**Die Bremische Bürgerschaft beschloss am 18.10.2012 einstimmig:**

*„Die Bürgerschaft (Landtag) bekräftigt ihren Beschluss, dass die Bundesstraße 6 neu (B 6n) nur in der Bremer Vorzugsvariante mit einem Tunnel unter der Start- und Landebahn des Flughafens hindurch gebaut und bei Brinkum an die Autobahn angeschlossen werden soll, also in der Form, wie sie der Runde Tisch zur B 6n in 2009 gemeinsam beschlossen und wie sie der Runde Tisch zum Bauabschnitt 2/2 im April 2011 bestätigt hat. Die Bürgerschaft (Landtag) fordert zudem, dass die Verknüpfung des Bauabschnitts 2/2 und der B 6n auf dem ehemaligen Gelände der Firma Hornbach erfolgen soll.“*

**Abgeordnete der Koalitionsfraktionen erklärten in der Bürgerschaftsdebatte:**

*„... dass es bei einer möglichen Entwicklung des fünften Bauabschnitts B 6n nur die Vorzugsvariante für uns gibt, ... Wir sprechen uns dafür aus, dass sie unter dem Flughafen hindurchgeht und eine Verknüpfung mit dem Bauabschnitt 2/2 nur über das Gelände der Firma Hornbach erfolgen wird.“*

Jürgen Pohlmann (SPD) – Bremische Bürgerschaft 18.10.2012

*„Wir stehen zu unserem Beschluss ... die B 6n nur in der Bremer Vorzugsvariante, also nur unter dem Flughafen hindurch, zu realisieren. So oder gar nicht!“*

Dr. Maike Schaefer (Bündnis 90/Grüne) – Bremische Bürgerschaft 18.10.2012

**Verkehrssenator Dr. Joachim Lohse ließ in einer Presseerklärung mitteilen:**

*„Es bleibt dabei: Eine B 6n, die um den Flughafen herum führt, wird von Bremen nicht unterstützt“, stellt Senator Lohse klar. „Wenn die B 6n kommt, dann darf sie nur unter dem Flughafen geführt werden.“*

Presseerklärung des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr, Dr. Joachim Lohse, vom 2.10.2012

**In der vom Senat am 7.5.2013 beschlossenen Vorlage steht das genaue Gegenteil:**

*„Grundlage für die Anmeldung der B 6n ist die Beschlusslage der Bürgerschaft vom 18.10.2012 für eine Tunnellösung für die Unterquerung des Flughafengeländes. Als weitere Variante wünscht das BMVBS die Berücksichtigung der sogenannten Umfahrungsvariante. Aufgrund dieser Besonderheit und in Abstimmung mit dem BMVBS muss durch Bremen hier ausnahmsweise eine Anmeldung von zwei Varianten erfolgen, die dann beide im Verfahren durch das BMVBS zu bewerten sind.“*

**Das bedeutet: Eine B 6n unter dem Flughafen hindurch wird es niemals geben!**

Das Bundesverkehrsministerium hat in der Vergangenheit nur zu deutlich gemacht, dass es aus Kostengründen die Flughafenumfahrung durch die Wolfskuhlensiedlung und Kleingartengebiete, hinter den Schlafzimmern der Kattenturmer Heerstraße und mit einer Anbindung an den BA 2.2 der A 281 vor dem Wohngebiet Huckelriede will. Nur das Bundesverkehrsministerium wird die Bewertung der Varianten vornehmen. Das Ergebnis ist also absehbar.

**Wir erwarten deshalb von Ihnen als Parlamentarierinnen und Parlamentariern, dass Sie Ihre eigenen Beschlüsse bekräftigen und den Senat beauftragen, ausschließlich die Bremer Vorzugsvariante unter dem Flughafen hindurch einzureichen. Wie sollen Bürgerinnen und Bürger sonst noch Vertrauen in Beschlüsse der gewählten Volksvertretung haben?**

**Zur Erinnerung:** Von April 2008 bis August 2009 hat sich ein **Runder Tisch** mit Vertreterinnen und Vertretern der Ortsämter und Beiräte Neustadt und Obervieland, der Bürgerinitiativen, der Verwaltung und der DEGES unter Einbeziehung weiterer Experten und Gutachter detailliert mit der Erarbeitung einer Bremer Vorzugsvariante der B 6n befasst. Der Variantenvergleich wurde als Sensitivitätsanalyse für die Zielfelder Verkehr und Sicherheit, Raumordnung und Städtebau, Natur und Umwelt, Technik/Realisierung und Kosten durchgeführt. Alle Faktoren wurden mit Hilfe einer gemeinsam erarbeiteten Bewertungsmatrix bewertet.

Zur Bewertung der Zielerreichung wird eine fünfstufige Skala vorgegeben (umgekehrt zu den Schulnoten):

- 5** – Ziel **sehr gut** erreicht; sehr hohe positive Wirkung; sehr geringe negative Wirkung
- 4** – Ziel **gut** erreicht; hohe positive Wirkung; geringe negative Wirkung
- 3** – Ziel **neutral** erreicht; neutrale positive und neutrale negative Wirkung
- 2** – Ziel **schlecht** erreicht; geringe positive Wirkung; hohe negative Wirkung
- 1** – Ziel **sehr schlecht** erreicht; sehr geringe positive Wirkung; sehr hohe negative Wirkung

Im Zielfeld Raumordnung und Städtebau erhielt die Umfahrungsvariante IV eine Bewertung von 1,33, im Zielfeld Natur und Umwelt von 1,61 und selbst im Zielfeld Verkehr und Sicherheit noch eine negative Bewertung von nur 2,44. Das bedeutet:

**Die vom Bund gewollte B 6n am Flughafen vorbei erzeugt in den nachhaltigen und für die Zukunft Bremens wichtigen Zielfeldern mehr Schaden als Nutzen. Ein derartiger Wahnsinn darf nicht für den Bundesverkehrswegeplan vorgeschlagen werden!**

**Deshalb muss weiterhin gelten: B 6n unter dem Flughafen hindurch oder gar nicht! Falls der Bund auf seinen unannehmbaren Bedingungen besteht, darf Bremen überhaupt keine B 6n für den Bundesverkehrswegeplan anmelden!** Das Vorschlagsrecht für den Bundesverkehrswegeplan haben die Bundesländer.

In der vom Senat beschlossenen Vorlage zum Bundesverkehrswegeplan werden weitere – aus unserer Sicht zum Teil äußerst fragwürdige Weichenstellungen - vorgenommen. Damit befassen wir uns in der Anlage zu diesem Offenen Brief.

**Abschließend wiederholen wir unsere Bitte: Lassen Sie nicht zu, dass der einstimmige Beschluss der Bremischen Bürgerschaft vom 18.10.2012 übergangen wird. Wir erwarten, dass Sie im Interesse der betroffenen Menschen zu Ihren Zusagen stehen.**

Mit freundlichem Gruß

Norbert Breeger  
Sprecher

Jens Körber  
Sprecher

Bremen, 27.5.2013

Anlage: Weitere Anmerkungen zur Senatsvorlage zum Bundesverkehrswegeplan

Anlage:

## Weitere Anmerkungen zur Senatsvorlage „Anmeldungen des Landes Bremen zum Bundesverkehrswege plan 2015“

Wir wollen, dass der Autobahnring um Bremen endlich geschlossen wird, aber so, dass er für den Verkehr, die Wirtschaft und die Wohngebiete einen nachhaltigen Nutzen bringt und nicht überwiegend dauerhafte Schäden anrichtet. Deshalb weisen wir auf weitere Widersprüche und Ungereimtheiten im gesamten Planungs- und Umsetzungsprozess der A 281 hin. Bitte fragen auch Sie immer wieder nach und nehmen Sie Ihre Kontrollaufgaben gegenüber Verwaltung und Planern wahr.

Das Bundesverkehrsministerium verlangt grundsätzlich von den Bundesländern, dass alle Projekte des Bundesverkehrswegeplans 2003, die noch nicht im Bau sind bzw. für die noch nicht verbindlich Haushaltsmittel bewilligt wurden, **für den Bundesverkehrswegeplan 2015 neu angemeldet werden müssen**. In der Senatsvorlage heißt es dazu „Nur so können für alle Projekte aktuelle gesamtwirtschaftliche Nutzen-Kosten-Faktoren auf Basis der Verkehrsprognose 2030 sowie die für die Strategische Umweltprüfung erforderlichen Indikatoren ermittelt werden.“ Bundesverkehrsminister Ramsauer hat darüber hinaus erklärt, dass bei der Einstufung im neuen Bundesverkehrswegeplan stärker als bisher der tatsächliche verkehrliche Nutzen der einzelnen Projekte berücksichtigt werden muss.

Für den **Bauabschnitt 2.2** der A 281 muss nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes und aufgrund der neuen Variante 4 Süd modifiziert ein **komplett neues Planfeststellungsverfahren** durchgeführt werden. Es verwundert uns daher, dass mit dem BMVBS festgelegt wurde, „dass der Bauabschnitt 2/2 der A 281 aufgrund des fortgeschrittenen Planungsstandes keiner Anmeldung mehr bedarf.“ Dabei gibt es für diesen Bauabschnitt, wie uns das BMVBS auf Nachfrage mitteilte, **bisher überhaupt keine eigenständige Nutzen-Kosten-Berechnung**.

Sehr geehrter Herr Breeger,

in Ihrem Schreiben nehmen Sie Bezug auf das Informationsfreiheitsgesetz und bitten um Informationen zum Bauabschnitt 2.2 der Eckverbindung Bremen. Dabei weisen Sie ausdrücklich darauf hin, dass Sie diese Informationen nur für den Bauabschnitt 2.2 und gerade nicht für die gesamte Eckverbindung wünschen.

Leider liegen Informationen jedoch nur für die Eckverbindung insgesamt, nicht – wie beantragt – isoliert für den Bauabschnitt 2.2 vor. Daher muss ich Ihr Informationsbegehren ablehnen.

Brief des BMVBS vom 21.11.2012

Wir wissen von Beteiligten, dass für andere Abschnitte der A 281 durchaus eigenständige Nutzen-Kosten-Berechnungen angestellt wurden. **Kann es sein, dass Planer und Verwaltungen in Bremen und beim Bund Angst davor haben, dass der geringe verkehrliche Nutzen des BA 2.2 offensichtlich wird und er damit nicht mehr zu rechtfertigen ist?**

Die Vereinigung der Bürgerinitiativen hat nie einen Hehl daraus gemacht, dass nur die ursprünglich vorgesehene direkte Schließung des Autobahnringes unter dem Flughafen hindurch zur A 1 nach Brinkum für den überregionalen Verkehr und für alle Menschen in der Neustadt und in Obervieland spürbare und nachhaltige Entlastungen bringen kann. Darin hat uns auch der letzte Runde Tisch zum BA 2.2 im Jahr 2011 bestätigt. Nach Angaben der DEGES beträgt der Zeitgewinn für den Verkehr zum Zubringer Arsten durch den BA 2.2 im Vergleich zum jetzigen Provisorium am Neuenlander Ring und an der Georg-Wulf-Straße gerade einmal 1 Minute. Das heißt: Bei Kosten von 120 Millionen € werden für jede Sekunde rechnerischen Zeitgewinns 2 Millionen € ausgegeben. **Für nur insgesamt 2 Millionen € (und nicht 120 Millionen €) könnten vergleichbare Effekte erreicht werden, indem doch noch die ursprünglich planfestgestellte vierspurige Auf- und Abfahrt am Ende des Autobahntorsos BA 2.1 am Neuenlander Ring gebaut wird.** Damit wären auch die letzten Ampeln vor dem Zubringer Arsten überflüssig und die durch sie verursachten Staurisiken von und zu den Häfen, dem GVZ und dem geplanten Wesertunnel beseitigt.

**Es ist unstrittig: Der verkehrliche Nutzen des gesamten Autobahnringes und die Verkehrsentlastung für den Bremer Westen und die Innenstadtquartiere stehen und fallen mit dem Bauabschnitt 4 und dem Wesertunnel bei Seehausen.**

Anders als beim dafür wirkungslosen BA 2.2 verlangt das BMVBS für den **BA 4** jedoch trotz des vom Bundesverwaltungsgericht bestätigten Planfeststellungsbeschlusses eine **Neuanmeldung für den Bundesverkehrswegeplan 2015**. Das wird in der Senatsvorlage mit dem vorgesehenen Finanzierungsmodell begründet. Bekanntlich soll für die Hälfte der Investitionskosten ein privater Investor gesucht werden. Im Seehausen-Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht hatte das BMVBS noch erklären lassen, dass es auf jeden Fall die vollen Kosten übernehmen wird, wenn die private Mitfinanzierung scheitert.

Bremen, 27.5.2013



# Vereinigung der Bürgerinitiativen 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](http://www.a281-menschengerecht.de)  
**E-Mail:** [A281@arcor.de](mailto:A281@arcor.de)

An die Abgeordneten der Bremischen Bürgerschaft und die Mitglieder der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie

## **Offener Brief: A 281 und B 6n: Senat missachtet das Parlament**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Senat verstößt mit der am 7.5.2013 verabschiedeten Vorlage „Anmeldungen des Landes Bremen zum Bundesverkehrswegeplan“, die von der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie am 30.5.2013 zur Kenntnis genommen werden soll, gegen einstimmige Beschlüsse der Bremischen Bürgerschaft zur Bundesstraße 6 neu (B 6n). Er nimmt damit in Kauf, dass Wohn- und Kleingartengebiete in der Neustadt und in Obervieland und die dort lebenden Menschen massiv und dauerhaft geschädigt werden. Wir bitten Sie daher, Ihr Veto gegen den Beschluss des Senats einzulegen.

**Die Bremische Bürgerschaft beschloss am 18.10.2012 einstimmig:**

*„Die Bürgerschaft (Landtag) bekräftigt ihren Beschluss, dass die Bundesstraße 6 neu (B 6n) nur in der Bremer Vorzugsvariante mit einem Tunnel unter der Start- und Landebahn des Flughafens hindurch gebaut und bei Brinkum an die Autobahn angeschlossen werden soll, also in der Form, wie sie der Runde Tisch zur B 6n in 2009 gemeinsam beschlossen und wie sie der Runde Tisch zum Bauabschnitt 2/2 im April 2011 bestätigt hat. Die Bürgerschaft (Landtag) fordert zudem, dass die Verknüpfung des Bauabschnitts 2/2 und der B 6n auf dem ehemaligen Gelände der Firma Hornbach erfolgen soll.“*

**Abgeordnete der Koalitionsfraktionen erklärten in der Bürgerschaftsdebatte:**

*„... dass es bei einer möglichen Entwicklung des fünften Bauabschnitts B 6n nur die Vorzugsvariante für uns gibt, ... Wir sprechen uns dafür aus, dass sie unter dem Flughafen hindurchgeht und eine Verknüpfung mit dem Bauabschnitt 2/2 nur über das Gelände der Firma Hornbach erfolgen wird.“*

Jürgen Pohlmann (SPD) – Bremische Bürgerschaft 18.10.2012

*„Wir stehen zu unserem Beschluss ... die B 6n nur in der Bremer Vorzugsvariante, also nur unter dem Flughafen hindurch, zu realisieren. So oder gar nicht!“*

Dr. Maike Schaefer (Bündnis 90/Grüne) – Bremische Bürgerschaft 18.10.2012

**Verkehrssenator Dr. Joachim Lohse ließ in einer Presseerklärung mitteilen:**

*„Es bleibt dabei: Eine B 6n, die um den Flughafen herum führt, wird von Bremen nicht unterstützt“, stellt Senator Lohse klar. „Wenn die B 6n kommt, dann darf sie nur unter dem Flughafen geführt werden.“*

Presseerklärung des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr, Dr. Joachim Lohse, vom 2.10.2012

**In der vom Senat am 7.5.2013 beschlossenen Vorlage steht das genaue Gegenteil:**

*„Grundlage für die Anmeldung der B 6n ist die Beschlusslage der Bürgerschaft vom 18.10.2012 für eine Tunnellösung für die Unterquerung des Flughafengeländes. Als weitere Variante wünscht das BMVBS die Berücksichtigung der sogenannten Umfahrungsvariante. Aufgrund dieser Besonderheit und in Abstimmung mit dem BMVBS muss durch Bremen hier ausnahmsweise eine Anmeldung von zwei Varianten erfolgen, die dann beide im Verfahren durch das BMVBS zu bewerten sind.“*

**Das bedeutet: Eine B 6n unter dem Flughafen hindurch wird es niemals geben!**

Das Bundesverkehrsministerium hat in der Vergangenheit nur zu deutlich gemacht, dass es aus Kostengründen die Flughafenumfahrung durch die Wolfskuhlensiedlung und Kleingartengebiete, hinter den Schlafzimmern der Kattenturmer Heerstraße und mit einer Anbindung an den BA 2.2 der A 281 vor dem Wohngebiet Huckelriede will. Nur das Bundesverkehrsministerium wird die Bewertung der Varianten vornehmen. Das Ergebnis ist also absehbar.

**Wir erwarten deshalb von Ihnen als Parlamentarierinnen und Parlamentariern, dass Sie Ihre eigenen Beschlüsse bekräftigen und den Senat beauftragen, ausschließlich die Bremer Vorzugsvariante unter dem Flughafen hindurch einzureichen. Wie sollen Bürgerinnen und Bürger sonst noch Vertrauen in Beschlüsse der gewählten Volksvertretung haben?**

**Zur Erinnerung:** Von April 2008 bis August 2009 hat sich ein **Runder Tisch** mit Vertreterinnen und Vertretern der Ortsämter und Beiräte Neustadt und Obervieland, der Bürgerinitiativen, der Verwaltung und der DEGES unter Einbeziehung weiterer Experten und Gutachter detailliert mit der Erarbeitung einer Bremer Vorzugsvariante der B 6n befasst. Der Variantenvergleich wurde als Sensitivitätsanalyse für die Zielfelder Verkehr und Sicherheit, Raumordnung und Städtebau, Natur und Umwelt, Technik/Realisierung und Kosten durchgeführt. Alle Faktoren wurden mit Hilfe einer gemeinsam erarbeiteten Bewertungsmatrix bewertet.

Zur Bewertung der Zielerreichung wird eine fünfstufige Skala vorgegeben (umgekehrt zu den Schulnoten):

- 5** – Ziel **sehr gut** erreicht; sehr hohe positive Wirkung; sehr geringe negative Wirkung
- 4** – Ziel **gut** erreicht; hohe positive Wirkung; geringe negative Wirkung
- 3** – Ziel **neutral** erreicht; neutrale positive und neutrale negative Wirkung
- 2** – Ziel **schlecht** erreicht; geringe positive Wirkung; hohe negative Wirkung
- 1** – Ziel **sehr schlecht** erreicht; sehr geringe positive Wirkung; sehr hohe negative Wirkung

Im Zielfeld Raumordnung und Städtebau erhielt die Umfahrungsvariante IV eine Bewertung von 1,33, im Zielfeld Natur und Umwelt von 1,61 und selbst im Zielfeld Verkehr und Sicherheit noch eine negative Bewertung von nur 2,44. Das bedeutet:

**Die vom Bund gewollte B 6n am Flughafen vorbei erzeugt in den nachhaltigen und für die Zukunft Bremens wichtigen Zielfeldern mehr Schaden als Nutzen. Ein derartiger Wahnsinn darf nicht für den Bundesverkehrswegeplan vorgeschlagen werden!**

**Deshalb muss weiterhin gelten: B 6n unter dem Flughafen hindurch oder gar nicht! Falls der Bund auf seinen unannehmbaren Bedingungen besteht, darf Bremen überhaupt keine B 6n für den Bundesverkehrswegeplan anmelden!** Das Vorschlagsrecht für den Bundesverkehrswegeplan haben die Bundesländer.

In der vom Senat beschlossenen Vorlage zum Bundesverkehrswegeplan werden weitere – aus unserer Sicht zum Teil äußerst fragwürdige Weichenstellungen - vorgenommen. Damit befassen wir uns in der Anlage zu diesem Offenen Brief.

**Abschließend wiederholen wir unsere Bitte: Lassen Sie nicht zu, dass der einstimmige Beschluss der Bremischen Bürgerschaft vom 18.10.2012 übergangen wird. Wir erwarten, dass Sie im Interesse der betroffenen Menschen zu Ihren Zusagen stehen.**

Mit freundlichem Gruß

Norbert Breeger  
Sprecher

Jens Körber  
Sprecher

Bremen, 27.5.2013

Anlage: Weitere Anmerkungen zur Senatsvorlage zum Bundesverkehrswegeplan

Anlage:

## Weitere Anmerkungen zur Senatsvorlage „Anmeldungen des Landes Bremen zum Bundesverkehrswege plan 2015“

Wir wollen, dass der Autobahnring um Bremen endlich geschlossen wird, aber so, dass er für den Verkehr, die Wirtschaft und die Wohngebiete einen nachhaltigen Nutzen bringt und nicht überwiegend dauerhafte Schäden anrichtet. Deshalb weisen wir auf weitere Widersprüche und Ungereimtheiten im gesamten Planungs- und Umsetzungsprozess der A 281 hin. Bitte fragen auch Sie immer wieder nach und nehmen Sie Ihre Kontrollaufgaben gegenüber Verwaltung und Planern wahr.

Das Bundesverkehrsministerium verlangt grundsätzlich von den Bundesländern, dass alle Projekte des Bundesverkehrswegeplans 2003, die noch nicht im Bau sind bzw. für die noch nicht verbindlich Haushaltsmittel bewilligt wurden, **für den Bundesverkehrswegeplan 2015 neu angemeldet werden müssen**. In der Senatsvorlage heißt es dazu „Nur so können für alle Projekte aktuelle gesamtwirtschaftliche Nutzen-Kosten-Faktoren auf Basis der Verkehrsprognose 2030 sowie die für die Strategische Umweltprüfung erforderlichen Indikatoren ermittelt werden.“ Bundesverkehrsminister Ramsauer hat darüber hinaus erklärt, dass bei der Einstufung im neuen Bundesverkehrswegeplan stärker als bisher der tatsächliche verkehrliche Nutzen der einzelnen Projekte berücksichtigt werden muss.

Für den **Bauabschnitt 2.2** der A 281 muss nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes und aufgrund der neuen Variante 4 Süd modifiziert ein **komplett neues Planfeststellungsverfahren** durchgeführt werden. Es verwundert uns daher, dass mit dem BMVBS festgelegt wurde, „dass der Bauabschnitt 2/2 der A 281 aufgrund des fortgeschrittenen Planungsstandes keiner Anmeldung mehr bedarf.“ Dabei gibt es für diesen Bauabschnitt, wie uns das BMVBS auf Nachfrage mitteilte, **bisher überhaupt keine eigenständige Nutzen-Kosten-Berechnung**.

Sehr geehrter Herr Breeger,

in Ihrem Schreiben nehmen Sie Bezug auf das Informationsfreiheitsgesetz und bitten um Informationen zum Bauabschnitt 2.2 der Eckverbindung Bremen. Dabei weisen Sie ausdrücklich darauf hin, dass Sie diese Informationen nur für den Bauabschnitt 2.2 und gerade nicht für die gesamte Eckverbindung wünschen.

Leider liegen Informationen jedoch nur für die Eckverbindung insgesamt, nicht – wie beantragt – isoliert für den Bauabschnitt 2.2 vor. Daher muss ich Ihr Informationsbegehren ablehnen.

Brief des BMVBS vom 21.11.2012

Wir wissen von Beteiligten, dass für andere Abschnitte der A 281 durchaus eigenständige Nutzen-Kosten-Berechnungen angestellt wurden. **Kann es sein, dass Planer und Verwaltungen in Bremen und beim Bund Angst davor haben, dass der geringe verkehrliche Nutzen des BA 2.2 offensichtlich wird und er damit nicht mehr zu rechtfertigen ist?**

Die Vereinigung der Bürgerinitiativen hat nie einen Hehl daraus gemacht, dass nur die ursprünglich vorgesehene direkte Schließung des Autobahnringes unter dem Flughafen hindurch zur A 1 nach Brinkum für den überregionalen Verkehr und für alle Menschen in der Neustadt und in Obervieland spürbare und nachhaltige Entlastungen bringen kann. Darin hat uns auch der letzte Runde Tisch zum BA 2.2 im Jahr 2011 bestätigt. Nach Angaben der DEGES beträgt der Zeitgewinn für den Verkehr zum Zubringer Arsten durch den BA 2.2 im Vergleich zum jetzigen Provisorium am Neuenlander Ring und an der Georg-Wulf-Straße gerade einmal 1 Minute. Das heißt: Bei Kosten von 120 Millionen € werden für jede Sekunde rechnerischen Zeitgewinns 2 Millionen € ausgegeben. **Für nur insgesamt 2 Millionen € (und nicht 120 Millionen €) könnten vergleichbare Effekte erreicht werden, indem doch noch die ursprünglich planfestgestellte vierspurige Auf- und Abfahrt am Ende des Autobahntorsos BA 2.1 am Neuenlander Ring gebaut wird.** Damit wären auch die letzten Ampeln vor dem Zubringer Arsten überflüssig und die durch sie verursachten Staurisiken von und zu den Häfen, dem GVZ und dem geplanten Wesertunnel beseitigt.

**Es ist unstrittig: Der verkehrliche Nutzen des gesamten Autobahnringes und die Verkehrsentlastung für den Bremer Westen und die Innenstadtquartiere stehen und fallen mit dem Bauabschnitt 4 und dem Wesertunnel bei Seehausen.**

Anders als beim dafür wirkungslosen BA 2.2 verlangt das BMVBS für den **BA 4** jedoch trotz des vom Bundesverwaltungsgericht bestätigten Planfeststellungsbeschlusses eine **Neuanmeldung für den Bundesverkehrswegeplan 2015**. Das wird in der Senatsvorlage mit dem vorgesehenen Finanzierungsmodell begründet. Bekanntlich soll für die Hälfte der Investitionskosten ein privater Investor gesucht werden. Im Seehausen-Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht hatte das BMVBS noch erklären lassen, dass es auf jeden Fall die vollen Kosten übernehmen wird, wenn die private Mitfinanzierung scheitert.

Bremen, 27.5.2013