

### **Jens Körber:**

Wir stehen hier auf der verkehrsreichsten Kreuzung im Bremer Süden.

Ca. 30 000 Fahrzeuge täglich auf der Kattenturmer Heerstraße treffen auf ca. 50 000 Fahrzeuge am Autobahnzubringer Arsten / Neuenlander Straße. Die Belastung der Kornstraße beträgt etwa 13 – 15000 tsd Fahrzeuge.

Der Tunnel wird für mindestens drei Jahre gesperrt, so dass der Verkehr auf dieser Ebene über die Ampeln gesteuert wird.

Die Kreuzung wird aus Richtung Neuenlander Straße in Richtung Arsten 2spurig ausgebaut, damit der Verkehr flüssiger abgewickelt werden kann. Damit das einigermaßen funktioniert, wird es nicht mehr möglich sein von der Kornstraße nach links auf den Autobahnzubringer Arsten abzubiegen. Somit entstehen höhere Belastungen für die Habenhauser – Landstraße (+ 30 %) und den Arsterdamm.

Genauso wenig wird es möglich sein von der Kattenturmer Heerstraße nach links in die Neuenlander Straße abzubiegen. Der Verkehr wird durch die Neustadt abgeleitet. Auf der Kornstraße rechnet man mit einer Verkehrszunahme von über 60 %. Damit auch LKW -Verkehr durch die Neustadt kommt, soll das Parken ab Fahrbahnrand untersagt werden und dass, obwohl das aufgesetzte Parkensituation in den Nebenstraßen ohnehin schon grenzwertig ist. Wo sollen die Fahrzeuge hin?

Es soll eine Einbahnstraßenregelung in der Kornstraße zwischen Kirchweg und Friedrich-Ebert-Straße geben. Auch der Schwerlastverkehr geht mitten durch die Wohngebiete. Die Kanäle in der Kornstraße sind marode und sollten ursprünglich vor dem Bau 2.2. erneuert werden . Das hätte über ein Jahr gedauert, so dass die Gewerbetreibenden zu Recht Sorge hatten, dass ihre Geschäfte nicht mehr erreichbar sind. Man sieht davon deshalb hab, hält es aber für erforderlich die Kanäle intensiv zu beobachten. Mit dem Schwerlastverkehr wird der Zustand nicht besser und was passiert, wenn während der Bauphase die Kanäle repariert werden müssen?

Weiträumig Verkehrsumgehungen werden genutzt. Hinzu kommen jedoch noch die Risiken durch die baufällige Stephaniebrücke und der Ersatz für die A 1 Weserbrücke.

Die Handelskammer und das GVZ fordern die Autobahn A 281 Richtung Arsten als erforderlichen Bestandteil zur Absicherung des Standortes. Gleichzeitig akzeptieren die Verbände seit 11 Jahren die Staus, weil die Rampe am Neuenlander Ring nicht fertiggestellt wurde und nehmen eine Tunnelsperrung an dieser Stelle hin. Ein Widerspruch, den wir nicht verstehen.

Das GVZ ist erfreulicher Weise trotz der schwierigen Verkehrsanbindung übrigens eines der leistungsfähigsten in Europa.

Warum dann diese Zumutung der Baustellenverkehre für Anwohner in Obervieland und der Neustadt, für die 10000 Berufspendler, z.B. zu Airbus, die Fluggäste zum Bremer Flughafen, und das Risiko für die Gewerbetreibenden, die bremischen Häfen und den Flughafen? Warum so umständlich, wenn mit dem vorgezogenen Bau der B 6 n alle Schwierigkeiten gelöst werden könnten.

Planungsgesellschaft DEGES selbst hat ausrechnen lassen: Der Bauabschnitt 2.2 bringt einen Zeitgewinn von gerade 1 Minute. Wie viele Jahrzehnte brauchen die LKW zum GVZ, um die Zeitverluste während der Bauarbeiten wieder aufzuholen?