

Vereinigung der Bürgerinitiativen für eine menschengerechte A 281

Kontakt:

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

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

Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Referat 53 – Anhörungsbehörde

Contrescarpe 72

28195 Bremen

Bremen, 26.1.2016

Einwendung zur Planänderung und ergänzenden Auslegung für den Bauabschnitt 2.2 der A 281

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir hatten bereits mit Datum vom 16.6.2015 ausführlich zur Planfeststellung für den Bauabschnitt 2.2 der A 281 Stellung genommen. Ergänzend erhalten Sie jetzt weitere Einwendungen zu vorgenommenen Änderungen und neu öffentlich gemachten Unterlagen. Dabei berücksichtigen wir auch in der Zwischenzeit eingetretene Veränderungen in den Rahmenbedingungen für die Begründung und Planung des Bauabschnitts 2.2 der A 281.

„Die bei dem Vergleich von Planungsalternativen gefundenen Ergebnisse stehen stets unter dem Vorbehalt gleichbleibender Verhältnisse.“ (BVerwG 9 A 13.09, 24.11.2010, Z. 61).

Unsere Vereinigung kämpft seit März 2007 für verkehrs- und menschengerechte Lösungen bei der A 281 und der Bundesstraße 6 neu im Bremer Süden. Zurzeit sind drei Kleingärtnervereine und fünf 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.

1. Veränderte Finanzierung des Seehauser Tunnels hat Auswirkungen auf die Begründung für den BA 2.2

Im Erläuterungsbericht wird weiterhin davon ausgegangen, dass die Weserquerung bei Seehausen (Bauabschnitt 4) unter Beteiligung eines privaten Investors realisiert wird. Auf Seite 8 heißt es:

„Insgesamt wird durch den Neubau der BAB 281 ... die Voraussetzung für eine Realisierung der Weserquerung als F-Modell (privat finanziert) geschaffen. Vor diesem Hintergrund ist die zügige Umsetzung des Bauabschnittes 2/2 von hoher Priorität.“

In den vergangenen Monaten hat das Bundesverkehrsministerium in Person des Parlamentarischen Staatssekretärs Enak Ferlemann mehrfach öffentlich erklärt, dass der Bauabschnitt 4 vollständig aus Bundesmitteln finanziert und dieses auch im neuen Bundesverkehrswegeplan festgelegt wird.

Auch der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr geht inzwischen von einer konventionellen Finanzierung des Seehauser Tunnels aus. Auf eine Frage, ob diese Finanzierung zu Zeitverzögerungen führen könne, antwortete der Abteilungsleiter Verkehr, Herr Polzin, laut Protokoll der Sitzung des Projektbeirats zur Umsetzung des VEP am 30.11.2015, davon sei nicht auszugehen, „da der Bund zurzeit über ausreichende Haushaltsmittel aufgrund der Mautausweitungen verfügt. Ein ÖPP-Vertragsverfahren ist zudem kompliziert und dauert mehrere Jahre. Demgegenüber ist eine konventionelle Finanzierung leichter zu bewerkstelligen.“

Damit entfällt eine seit Jahren vorgebrachte wesentliche Begründung für die Notwendigkeit des Bauabschnitts 2.2 der A 281. Da er auch für sich genommen keinen wesentlichen Verkehrswert hat, fordern wir, auf ihn zu verzichten und stattdessen die planfestgestellte vierspurige Auf- und Abfahrt am Ende des Bauabschnitts 2.1 am Neuenlander Ring zu bauen.

2. Der Bauabschnitt 2.2 hat praktisch keine Auswirkungen auf die Verbesserung weiträumiger Verkehrsverbindungen und die Verkehrsverhältnisse in der Innenstadt.

Im Erläuterungsbericht werden unter Ziffer 2.6.angeblich „zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ am Bauabschnitt 2.2 beschrieben. Der erst in der Planänderung beigefügte Sonderbericht von IVV Aachen belegt endgültig, dass der Bauabschnitt 2.2 für die Funktions- und Leistungsfähigkeit eines Autobahnringes A 281 bedeutungslos ist.

Beispielhaft seien zwei der proklamierten Ziele herausgegriffen:

1. Verbindung der A 1 mit der A 27 und Entlastung des Bremer Kreuzes

Verkehrsaufkommen DTV A 1 zwischen Uphusen/Mahndorf und Bremer Kreuz

Prognose-0-Fall 2025 mit BA 2.2	94.500	(Anlage A-2.1)
---------------------------------	--------	----------------

Bezugsfall ohne BA 2.2 2025	94.200	(Anlage A-3.1)
-----------------------------	--------	----------------

Verkehrsaufkommen DTV A 27 zwischen Bremer Kreuz und Sebaldsbrück

Prognose- 0-Fall 2025 mit BA 2.2	63.000	(Anlage A-2.1)
----------------------------------	--------	----------------

Bezugsfall ohne BA 2.2 2025	63.500	(Anlage A 3.1)
-----------------------------	--------	----------------

Diese geringen Veränderungen sind im laufenden Verkehr nicht wahrnehmbar.

2. Entlastung des innerstädtischen Straßennetzes einschließlich der Stephanibrücke

Auf der Stephanibrücke führt der BA 2.2 laut Prognose von IVV sogar zu einer leichten Verkehrszunahme (Anlage A-4.1)

Prognose-0-Fall 2025 mit BA 2.2	83.300
---------------------------------	--------

Bezugsfall ohne BA 2.2 2025	82.200
-----------------------------	--------

Diese minimalen Abweichungen sind nicht verwunderlich, beschreibt doch IVV (S.51) als räumlichen Wirkungsbereich des BA 2.2 nur den „Bereich zwischen der Weser im Norden, der Habenhauser Brückenstraße im Osten, dem Flughafen im Süden und der Anschlussstelle Bremen-Neustädter Hafen im Westen“.

Der Bauabschnitt 2.2 erzielt für den überregionalen Verkehr keine Wirkungen, die nicht auch durch die wesentlich kostengünstigere und schonendere Lösung des Baus der vierspurigen Auf- und Abfahrt am Neuenlander Ring erzielt werden könnten. Es gibt keine „zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ ihn zu bauen. Er dient nicht dem Allgemeinwohl.

3. Mit dem Bauabschnitt 2.2 gibt es mehr und nicht weniger Verkehr auf den benachbarten Stadtstraßen und in den Wohngebieten.

Die den Unterlagen neu beigefügte aktualisierte Verkehrsprognose von IVV Aachen macht deutlich: Die Ziele, den Verkehr auf städtischen Verkehrsachsen in unmittelbarer Nähe der Wohngebiete zu verringern und Wohnquartiere von Luftschadstoffen und Lärmemissionen zu entlasten, werden grandios verfehlt.

Der Vergleich des Prognose-Null-Falls 2025 mit BA 2.2 und des Bezugsfalls ohne BA 2.2 2025 zeigt : In der Neustadt kommt es lediglich zu einer Verlagerung der Verkehrsströme zu Lasten der Wohngebiete im Buntentor und in Huckelriede, insbesondere an der Kornstraße und am südlichen Niedersachsendamm, und an sämtlichen ausgewählten Querschnitten in Obervieland nimmt der Verkehr durch den Bauabschnitt 2.2 dauerhaft zu. Das gilt laut Tabelle für die Habenhauser Landstraße, die Kattenturmer Heerstraße und den Arsterdamm (vgl. Anlage A-4.1).

„Somit kann für diese Streckenabschnitte festgehalten werden, dass die Belastungszunahmen direkt durch den Bau des BA 2/2 der A 281 bewirkt werden.“ (IVV, S.49)

Die Erfahrung zeigt: Mehr Verkehr auf den Hauptachsen führt darüber hinaus auch zu einer Verkehrszunahme auf benachbarten Verbindungs- und Wohnstraßen, wie dem Kattenescher Weg und der Robert-Koch-Straße und damit zu einer weiteren Beeinträchtigung der Lebensqualität der dort lebenden Menschen.

Das bedeutet: Wenn die Menschen in Obervieland das jahrelange Baustellen- und Verkehrschaos überstanden haben, geht es ihnen hinterher nicht etwa besser, sondern durch den Bauabschnitt 2.2 entsteht dauerhaft mehr Verkehr auf den Straßen und in den Wohngebieten in Arsten, Habenhausen, Kattenturm und Kattenesch.

Die Mehrbelastungen in Huckelriede und der Kornstraße werden zusätzlich durch die veränderte Führung der Neuenlander Straße hervorgerufen. Mit dem Bauabschnitt 2.2 würde die Neuenlander Straße ihre bequeme Anbindung durch die Unterführung hindurch zum Autobahnzubringer Arsten verlieren. Autos, die bislang von der A 1 kommend durch die Unterführung weiter auf der Neuenlander Straße und von dort auf kurzer Strecke über den Kirchweg in das Wohnquartier Buntentor fahren, würden künftig bereits im Bereich der Unterführung vom Autobahnzubringer (der künftigen Autobahn) abgeleitet und auf die Kreuzung Niedersachsendamm geführt. Dort würde es vielen Autofahrern dann als zu umständlich erscheinen, auf die Autobahnzufahrtsrampe zu fahren und von dort nach rechts auf die Neuenlander Straße abzubiegen und diese zu benutzen. Wenn sie sich ohnehin schon auf der Kreuzung Niedersachsendamm befänden, würden sie sich entschließen, über den Niedersachsendamm und die Kornstraße in den Bereich Buntentor zu fahren. Auch umgekehrt würde der Verkehr, der aus dem Bereich Buntentor bislang auf kurzer Strecke über den Kirchweg aus dem Bereich Buntentor herausgelenkt und über die Neuenlander Straße zur A 1 abgeleitet wird, die direkte, aber länger durch Wohngebiete führende Verbindung durch die Kornstraße und den Niedersachsendamm wählen, weil die Neuenlander Straße einfach zu umständlich zu befahren wäre.

In der Konsequenz bedeutet das: Eine maximale Verkehrsreduzierung auf der Neuenlander Straße zwischen Dauerkleingärten und Gewerbegebiet wird durch eine massive Verkehrsverlagerung in Wohngebiete erkaufte. Es ist zu befürchten, dass sich die Verkehrszahlen im Bereich Huckelriede/Kornstraße durch die Kumulation der beschriebenen Effekte noch weiter erhöhen werden als ohnehin schon vorhergesagt.

IVV hat die bestehende provisorische Zwischenlösung zum Ausgangspunkt der vergleichenden Betrachtungen gemacht:

„Beim Bezugsfall BA 2/2 wird die bestehende Lücke im Zuge der A 281 zwischen der Anschlussstelle Airport-Stadt und dem BAB-Zubringer Arsten nicht durch einen Autobahnabschnitt geschlossen, sondern es bleibt in diesem Teilstück zunächst bei der Zwischenlösung mit der Nutzung der Neuenlander Straße in dem Abschnitt zwischen der Georg-Wulf-Straße und der Kattenturmer Heerstraße“ (IVV, S. 12), also einschließlich der vorhandenen Ampeln am Neuenlander Ring und der Georg-Wulf-Straße.

Wir fordern, auch die Wirkungen einer „0-Variante plus“ zu untersuchen und darzustellen, in der durch den Bau der planfestgestellten vierspurigen Auf- und Abfahrt am Ende des BA 2.1 die bestehenden Ampeln überflüssig gemacht und durch eine Erweiterung der Kreuzung Neuenlander Straße/Kattenturmer Heerstraße die dort vorhandenen Staurisiken beseitigt werden.

4. Der Bauabschnitt 2.2 führt zu höheren Schadstoffbelastungen für die Anwohner der Kattenturmer Heerstraße.

Die ca. 1.000 Anwohnerinnen und Anwohner der Kattenturmer Heerstraße leiden schon seit Jahren unter einem sehr hohen Verkehrsaufkommen und den damit verbundenen Lärm- und Schadstoffbelastungen.

Bei den Schadstoffen ist die Belastung durch Stickstoffdioxid besonders kritisch. Bereits im Jahr 2007 wurde ein Wert von $39,7 \mu\text{m}^3$ für die Kattenturmer Heerstraße errechnet. Mit steigenden Verkehrsaufkommen ist daher anzunehmen, dass der gültige Grenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ überschritten wird.

Im Jahr 2010 wurde deshalb durch den Beirat Obervieland eine Schadstoffmessstelle an der Kattenturmer Heerstraße gefordert. Die Forderung wurde von der Umweltbehörde mit Schreiben vom 5.7.2010 abgelehnt, u.a. mit der Begründung, die Verkehrsbelastung auf der Kattenturmer Heerstr. werde mit Fertigstellung des BA 2.2 der A281 geringer.

Diese Annahme wird nun durch die aktuellen Verkehrsprognosen des IVV Aachen widerlegt. Laut den Planungsunterlagen wird eine Verkehrszunahme prognostiziert, damit wäre auch mit einer Erhöhung der Schadstoffbelastung zu rechnen.

Wir fordern, dass die stark befahrene Kattenturmer Heerstraße in ganzer Länge in die Schadstoffuntersuchungen einbezogen wird. Bisher gibt es nur Berechnungen für den Querschnitt 5 Kattenturmer Heerstraße/Arsterdamm. Es verwundert uns, dass hier trotz Verkehrszunahme für Stickoxid weiterhin keine Grenzwertüberschreitung errechnet wird. Wir bitten um Information

- ob auch die Emissionen des Flugverkehrs berücksichtigt wurden
- welche Annahmen für die Berechnung von Schadstoffemissionen unterschiedlicher Kfz-Kategorien und Fabrikate zugrundegelegt wurden. Handelt es sich dabei um Herstellerangaben?

Nach den in den letzten Monaten bekannt gewordenen Manipulationen und den öffentlich gewordenen Abweichungen zwischen Testergebnissen und dem Schadstoffausstoß im tatsächlichen Fahrverhalten

wäre das fatal. Schließlich geht es um mögliche schwerwiegende gesundheitliche Folgen für die Anwohner. Verlässliche Ergebnisse lassen sich nach unserer Auffassung nur über eine Messstation erzielen.

Durch die jahrelangen Bauarbeiten für den BA 2.2 verschärft sich die Situation für die Anwohner nochmals, denn die bei der bisherigen Baustellenplanung zu erwartenden Staus auf der Kattenturmer Heerstraße werden zu noch mehr Abgasen führen. Diese jahrelangen Mehrbelastungen haben bisher keinen Eingang in irgendwelche Berechnungen und Prognosen gefunden. **Wir bitten, das nachzuholen und die Ergebnisse offenzulegen.**

Wir fordern, auf den Bauabschnitt 2.2 mit einer Abfahrt Kattenturm vollständig zu verzichten und stattdessen die Flughafenuntertunnelung zur A 1 nach Brinkum voranzutreiben, um dadurch die Menschen an der Kattenturmer Heerstraße wesentlich und dauerhaft zu entlasten.

5. Der Komplettabriss und Neubau des Tunnels und der östlichen Trogsegmente wird zu einer weiteren Verlängerung der Bauzeit und der vollständigen Tunnelsperrung führen.

Falls denn unbedingt und wider alle Vernunft eine Autobahn zum Zubringer Arsten gebaut werden soll, ist es sinnvoll, dabei den bestehenden Tunnel gleich komplett abzureißen und neu zu bauen.

Die DEGES äußerte auf der Informationsveranstaltung zur Planänderung am 16.11.2015 die Hoffnung, auch beim Komplettabriss und –neubau mit einer Vollsperrung des Tunnels von 3 Jahren auszukommen. Sie räumte allerdings schon ein, dass es Unwägbarkeiten und eine Verlängerung der Bauphase und damit auch der Tunnelsperrung geben könnte.

Erfahrene Straßenbauer gehen von einer um mehrere Jahre längeren Bauzeit aus. Das bedeutet: Die Menschen in den benachbarten Wohngebieten werden noch länger unter einer Zunahme von gesundheitsgefährdendem Lärm und Schadstoffen und einem Verlust an Lebensqualität zu leiden haben.

Die Unternehmen in der Nachbarschaft der Baustelle, der Güterverkehr zu den Bremischen Wirtschaftszentren und zehntausende von Autofahrer, darunter viele Berufspendler, werden noch länger Staus, Umwege und Zeitverluste zu ertragen haben Die volkswirtschaftlichen Verluste werden immens sein und stehen in keinem Verhältnis zum geringen Nutzen des irgendwann fertigen Autobahnabschnitts. **Wir fordern, dieses in eine umgehend zu erstellende separate Nutzen-Kosten-Berechnung für den BA 2.2 einzubeziehen.**

In dieser Forderung fühlen wir uns auch durch Staatssekretär Ferlemann bestätigt, der im Weser Kurier vom 19.9.2015 zur A 39 in Niedersachsen folgendermaßen zitiert wird: „Von den angemeldeten sieben Teilprojekten besitzt nach derzeitiger Kenntnis lediglich das Teilprojekt 1 einen eigenständigen Verkehrswert. Die übrigen Teilprojekte setzen die Realisierungsfähigkeit des Gesamtprojektes voraus.“ Weshalb gelten diese Maßstäbe nicht für die A 281?

Darüber hinaus bitten wir um Auskunft, wann das bestehende Trog-/Tunnelbauwerk ohne den Bau des BA 2.2 wahrscheinlich erneuert werden müsste. Abteilungsleiter Polzin sprach am 16.11.15 von ca. 20 Jahren. Ist das die offizielle Prognose?

6. Der Öffentliche Personennahverkehr wird während der Bauzeit und insbesondere während der Tunnelsperrung nicht mehr planmäßig und zuverlässig funktionieren.

Im Erläuterungsbericht (S. 132) heißt es: „Buslinien werden über Alternativrouten umgeleitet.“ Wir bezweifeln, dass dieses überhaupt möglich ist. Darin werden wir durch ein Schreiben des VBN vom 2.12.15 (siehe Anlage) bestärkt. Der VBN schreibt:

„Die betroffenen ÖPNV-Linien, die auf der Nord-Süd-Achse verkehren, werden während der gesamten Bauphase diese Achse nutzen ... Alternativen wie z.B. eine andere Führung der Buslinien werden nicht gesehen, da man insgesamt mit Verkehrsverlagerungen rechnet und alle Straßen in dem Bereich stark belastet sein werden.“

Wir bitten um nachprüfbar Informationen dazu, welche Erkenntnisse den Planern dazu vorliegen, dass eine Umleitung von Bussen über Alternativrouten doch möglich ist und um welche Linien es sich dabei handeln könnte.

Der Straßenbahnverkehr sei durch die Bauarbeiten nicht betroffen, wird im Erläuterungsbericht weiter behauptet. Auch das können wir so nicht nachvollziehen. Gilt das auch für Abschnitte, in denen die Straßenbahn kein separates Gleisbett hat, wie z.B. im Buntentorsteinweg, durch den sich ein großer Teil des Baustellenumfahrvverkehrs quälen wird?

7. Können die vorgeschriebenen Zeiten eingehalten werden, in denen Feuerwehr und Rettungsdienste in Notfällen am Einsatzort sein sollen?

Auch die Menschen in der Neustadt und Obervieland sind darauf angewiesen, dass sie in Notfällen schnelle Hilfe erhalten.

Feuerwehr und Rettungsdienste sollen nach Beschluss des Senats und nach den Vorschriften des Bremischen Hilfeleistungsgesetzes ihre Einsatzorte in 95% aller Fälle innerhalb von 10 Minuten erreichen. Diese Quote wird gemäß einer Antwort des Senats auf eine Kleine Anfrage der CDU (Drucksache 19/154) bei der Feuerwehr in Kattenturm, Kattenesch und Arsten schon jetzt nicht erreicht.

Wir bitten um Aufklärung dazu,

- wie die vorgesehenen Eintreffzeiten bei Feuerwehr und Rettungsdiensten während des Baus des BA 2.2 und insbesondere während der Vollsperrung des Tunnels eingehalten werden sollen
- von welchen Standorten der Feuerwehr- bzw. Rettungsdienstfahrzeuge dabei ausgegangen wird
- ob darüber bereits Planungsgespräche mit Feuerwehr, Rettungsdiensten und den Krankenhäusern im Bremer Süden (insbesondere dem Krankenhaus Links der Weser) geführt worden sind und
- wer rechtlich haftbar ist, wenn durch Staus während der Bauarbeiten Menschen zu Schaden kommen oder sogar sterben?

Im Übrigen schließen wir uns der von Dr. Hans Plate zur Planänderung für den Bauabschnitt 2.2 der A 281 eingebrachten Einwendung in vollem Umfang an

Mit freundlichem Gruß

im Auftrag der Vereinigung der Bürgerinitiativen für eine menschengerechte A 281

Norbert Breeger - Sprecher