

## **Demonstration 13.11.2014 – Abschlusskundgebung**

**Norbert Breeger, Vereinigung der Bürgerinitiativen**

**Liebe Menschen,**

**vor knapp 4 Jahren haben wir genau an dieser Stelle schon einmal gestanden und demonstriert. Damals hatte das Bundesverwaltungsgericht den alten Planfeststellungsbeschluss für den Bauabschnitt 2.2 für rechtswidrig erklärt. Aber nicht nur das: Die Richter forderten: „Prüft, ob es nicht ausreicht, die planfestgestellte vierspurige Auf- und Abfahrt am Ende der Stelzenautobahn am Neuenlander Ring zu bauen, auf die Autobahn zum Zubringer Arsten zu verzichten und stattdessen direkt unter dem Flughafen hindurch zur A 1 nach Brinkum zu gehen.**

**Genau das haben wir hier am 2. Dezember 2010 im Schneetreiben gefordert. Wir wollten schon damals überhaupt keine Autobahn Richtung Arsten. Und wir wollten demonstrieren, welches Baustellen- und Verkehrschaos entsteht, wenn jahrelang vor dem Zubringer Arsten gebaut werden muss. Beides ist immer noch aktuell.**

**Am letzten Runden Tisch unterstützten uns am Anfang die Beiräte Neustadt und Obervieland, am Ende standen wir leider allein. Wir haben uns deshalb auf einen Kompromiss zum Bauabschnitt 2.2 eingelassen:**

- 1. Lärmentlastung für Huckelriede durch einen Tunnel.**
- 2. Erhalt des denkmalschutzwürdigen Anwesens Plate unter menschenwürdig bewohnbaren Bedingungen.**
- 3. B 6n unter dem Flughafen hindurch oder gar nicht.**

**Die letzten beiden Zusagen sind inzwischen von Planern und Politik gebrochen worden.**

- Statt eines Tunnels unter dem Grundstück gibt es jetzt direkt hinter dem Wohnhaus Plate einen offenen Autobahntrog und ebenerdige Auf- und Abfahrten. Ob wenigstens das Haus stehen bleiben kann ist unklar, denn Flugsicherheitsbedenken des Flughafens sind bisher nicht endgültig beantwortet worden. Muss die Trasse nur ein paar Meter weiter nach Norden verschoben werden, bedeutet das das Ende.**
- Schon im März 2013 hat der Senat für den neuen Bundesverkehrswegeplan nicht nur die Bremer Vorzugsvariante der B 6n vom Hornbachgelände aus unter dem Flughafen hindurch nach Brinkum angemeldet, sondern auch eine Variante am Rand des Flughafens direkt an der Wolfskuhle mit einer Anschlussstelle vor dem Wohngebiet Huckelriede. Angeblich nur aus formalen Gründen. SPD und GRÜNE betonten sogar auf einer eiligst einberufenen Pressekonferenz: Wir stehen zu unseren Beschlüssen: B 6n unter dem Flughafen hindurch oder gar nicht!**

**In diesem Sommer haben dann Verkehrsdeputation und Bremische Bürgerschaft den Verkehrsentwicklungsplan beschlossen. In ihm steht nur noch eine B 6n in offener Bauweise mit Deckel.**

**Jeder weiß: Die Start- und Landebahn und auch die Verlängerung für den BELUGA kann man nicht einfach aufbuddeln, das geht – wenn überhaupt – nur an der Flughafengrenze. Das bereitet allerdings dem Flughafen ziemliche Bauchschmerzen und er hat schon protestiert. Damit droht weiterhin eine B 6n am Flughafen vorbei durch die Wolfskuhlensiedlung und die Kleingärten.**

**Entweder verstehen selbst die Fachpolitiker nicht mehr was sie beschließen oder sie sind einfach nur noch verlogen!**

**Womit wird offiziell begründet, dass auf die Autobahn Richtung Arsten nicht verzichtet werden kann?**

**1. „Nur so gibt es eine bessere Verkehrsanbindung für das GVZ.“ Das ist falsch. Der Zeitgewinn der Autobahn Richtung GVZ beträgt gerade mal 1 Minute. Die Staus auf der Neuenlander Straße gibt es wegen der Ampeln am Neuenlander Ring und an der Georg-Wulf-Straße. Die fallen auch beim Bau der vierspurigen Auf- und Abfahrt weg. Für die Logistiker kommt es nicht auf 1 Minute mehr oder weniger an, sondern darauf dass der Verkehr fließt und nicht steht.**

**2. „Der Bauabschnitt 2.2 ist nötig, um einen Investor für den Seehäuser Tunnel zu finden.“ Auch das ist Unfug. Das Hauptproblem ist vielmehr: es gibt in der ganzen Republik bisher keinen mautfinanzierten Tunnel, der sich rechnet.**

**3. „Der Bauabschnitt 2.2 ist eine Lärmschutzautobahn.“ In der Tat wird es für die Huckelrieder zumindest vorübergehend leiser – bis die B 6n kommt. Dafür nimmt der Lärm in der Wolfskuhle, an der Kattenturmer Heerstraße und am Zubringer Arsten zu. Unter dem Strich halten sich Entlastungen und Belastungen die Waage.**

**Bremen muss mehr als 50 Millionen € an Bau- und Planungskosten für diese angebliche Lärmschutzautobahn zahlen. Zum Vergleich: Für das gerade aufgelegte Bremische Lärmschutzprogramm stehen für 2 Jahre gerade einmal 1,6 Millionen € zur Verfügung.**

**4. „Mit der Autobahn gibt es städtebauliche Vorteile für die Neustadt. Sie beseitigt Trennwirkungen und ermöglicht den Rückbau der Neuenlander Straße.“ Wie können Trennwirkungen beseitigt werden, wenn neben die Neuenlander Straße mit der Autobahn noch eine zweite Schneise geschlagen wird? Und: Welchen Sinn macht es, die Neuenlander Straße zwischen Kleingärten und Gewerbegebiet zurück zu bauen? Dort, wo an beiden Seiten Menschen leben, westlich des Kirchweg vor der Gartenstadt, wäre das schon seit 2008 möglich gewesen, wenn man den Bauabschnitt 2.1 zu Ende gebaut hätte. Stattdessen wurden die Menschen an der Neuenlander Straße und der Georg-Wulf-Straße in Geiselhaft genommen, um beim Bund weiter Geld für die Autobahn nach Arsten fordern zu können.**

**In Wirklichkeit geht es um etwas ganz anderes:**

**- Politik und Verwaltung haben Angst vor einem Macht- und Gesichtsverlust, wenn sie eingestehen, dass sie sich verrannt haben. Bei einem Erfolg könnten wir ja auch andere Initiativen ermutigen.**

**- Die grünen Verkehrssenatoren sind durch die Handelskammer, andere Wirtschaftslobbyisten, den Bund und zum Teil unter Mithilfe der Medien in die Ecke gedrängt worden, sie hätten eine Asphaltallergie und wollten in Wirklichkeit gar keine Autobahn. Senator Lohse tut jetzt alles um zu beweisen, dass das Gegenteil der Fall ist. Gibt es politisch etwas Peinlicheres als einen grünen Umwelt- und Verkehrssenator, dessen Hauptehrgeiz darin besteht „auch Autobahn zu können“?**

**- Und nicht zuletzt: An keiner Autobahn kann auch keiner Geld verdienen. Mich erinnert der Bauabschnitt 2.2 an das Märchen von des Kaisers neuen Kleidern, in dem Minister, Günstlinge, Profiteure und Betrüger die Garderobe des Kaisers loben, obwohl er bestenfalls eine Unterhose trägt. Auch der Bauabschnitt 2.2 ist verkehrlich nackt.**

**Die Autobahn zum Zubringer Arsten ist überflüssig, schädlich und inzwischen auch sündhaft teuer. Sie soll 143 Millionen € kosten, von denen der Bund 113 Millionen € und Bremen 30 Millionen € übernehmen. Das ist sicher noch nicht die Schlussabrechnung. Die eigentlich vorgeschriebene Nutzen-Kosten-Berechnung für den Bauabschnitt 2.2 ist übrigens nie gemacht worden. Dafür gibt es sicher viele schlechte Gründe.**

**Der Planungs- und Trassenwahnsinn wird auf die Spitze getrieben durch die Verheerungen während der Bauphase. Selbst die Planungsgesellschaft DEGES räumt ein: Der vierspurige Trog zum Zubringer Arsten muss für mindestens drei Jahre gesperrt werden. Erfahrene Baufachleute sagen uns: Das kann auch einige Jahre länger dauern. Durch den Trog fahren täglich 35.000 Autos. Der gesamte Verkehr muss dann ebenerdig an der Baustelle vorbei geführt werden. Dafür sind zusätzliche Behelfsfahrbahnen vorgesehen. Nach den bisherigen Überlegungen der Planer soll Linksabbiegen von der Kattenturmer Heerstraße auf die Neuenlander Straße und von Huckelriede auf den Zubringer Arsten nicht möglich sein. Die DEGES will noch weitere Computersimulationen machen, um die am wenigsten schlechte Lösung zu finden. Vielleicht sollte sie sich einfach auf gesunden Menschenverstand und Lebenserfahrung verlassen. Wir wissen und haben erlebt, welche Staus und Behinderungen schon kleine Baustellen an der Neuenlander Straße, vor Huckelriede und an der Kattenturmer Heerstraße verursacht haben.**

**Den Menschen in Kattenturm, Kattenesch, Arsten und Habenhausen, in der Neustadt, in Grolland, Huchting und Stuhr und zehntausenden von Autofahrern droht Chaos – vor allem den Berufspendlern und dem Güterverkehr. Es wird Staus, Ausweichverkehr durch Wohngebiete und Behinderungen für den ÖPNV geben. Bei der BSAG wären 2 Straßenbahn- und 7 Buslinien, beim VBN 7 Überlandbusse betroffen. Wichtige öffentliche Einrichtungen sind nur noch eingeschränkt zu erreichen (z.B. das überlebenswichtige Krankenhaus „Links der Weser“). Die Firmen im Umkreis der Baustelle sollen laut Planungsgesellschaft „irgendwie“ erreichbar bleiben – fragt sich nur wie? Für Fahrten zum Flughafen, zur Airportstadt und ins GVZ wird man viel**

**Geduld brauchen. Unter dem Strich: Die Bremische Wirtschaft wird massiv geschädigt.**

**Wen vertreten eigentlich die Handelskammer und andere Lobbyisten, wenn sie trotzdem weiter unbeirrt und sturköpfig fordern: Jetzt müssen endlich die Bagger rollen?, wie zuletzt der Präses der Handelskammer. Wir hoffen, dass die vom Autobahnbau bedrohten Unternehmen sich selbst für ihre Interessen einsetzen werden. Wenn sie wollen, sind wir Bürgerinitiativen dabei ihre Verbündeten.**

**Wie sieht der Zeitplan für den Bauabschnitt 2.2 aus? Der Verkehrssenator hofft, Anfang 2015 mit einem neuen Planfeststellungsverfahren beginnen und die Planungsunterlagen öffentlich auslegen zu können. Alle Betroffenen können dann dagegen wieder Einwendungen erheben, die bearbeitet und beantwortet werden müssen. Bis zu einem neuen Planfeststellungsbeschluss dauert es mindestens 1 wahrscheinlich eher 2 Jahre. Erst danach kann mit dem Bau begonnen werden. Staatssekretär Enak Ferlemann aus dem Bundesverkehrsministerium nennt dafür das Jahr 2018. Bei mindestens viereinhalb Jahren Bauzeit kann die Autobahn damit frühestens 2022 eingeweiht werden. Und auch das nur, wenn es keine Klagen und Bauverzögerungen gibt.**

**Es ist also noch nichts beschlossen und rechtsverbindlich, auch wenn interessierte Kreise manchmal versuchen, einen anderen Eindruck zu erwecken. Das bedeutet auch: Wir haben weiter alle Möglichkeiten, den Bauabschnitt 2.2 zu verhindern und damit Schaden von unseren Wohngebieten und ganz Bremen abzuwenden. Wir vertreten das Allgemeinwohl, nicht die Betonköpfe.**

**Wir fordern den Senat deshalb auf, kein neues Planfeststellungsverfahren für den Bauabschnitt 2.2 einzuleiten!**

**Wir wollen aber auch nicht, dass alles so bleibt wie es ist. Zum Schluss deshalb noch einmal unsere Alternativen:**

- Kurzfristig: Baut endlich die Auf- und Abfahrt am Neuenlander Ring!**
- Langfristig ist und bleibt die einzig sinnvolle Neubaustrecke die Bundesstraße unter dem Flughafen hindurch zur A 1 nach Brinkum. Nur sie nützt dem Verkehr und entlastet Wohngebiete im ganzen Bremer Süden und in Stuhr. Wenn das durch den Verzicht auf die Autobahn nach Arsten eingesparte Geld dafür eingesetzt wird, ist auch der Flughafentunnel bezahlbar.**

**Wir fordern den gesamten Senat inclusive Bürgermeister Böhrnsen auf, darüber endlich ernsthaft und auf Spitzenebene mit dem Bund zu verhandeln!**

**Was wir Bürgerinitiativen für die nächsten Monate konkret geplant haben, erzähle ich am Schluss der Kundgebung.**