

## Ergebnisse der Interessen- und Zielabfrage der Mitglieder des RT A281 2-2

<b>Sen. f. Umwelt, Bau, Verkehr + Europa</b>	Bestmögliche Entlastung der Stadtstraßen im Bremer Süden mit Realisierung des Abschnittes 2/2	Zügige Umsetzung des Ringschlusses der A 281	Schnelle Schaffung einer durchgehenden Verbindung zwischen dem GVZ und der Autobahn A1
<b>Sen. f. Wirtschaft + Häfen</b>	Erforderlich ist ein Vorschlag des Runden Tisches, der eine rechtssichere <u>und</u> kurzfristig umsetzbare Realisierung des derzeit bedeutendsten Infrastrukturprojektes für Bremen ermöglicht. Um dies sicher zu stellen, ist auch der Bauherr Bund in geeigneter Weise in die Ergebnisfindung einzu beziehen.	Dabei muss die Lösung für den Bauabschnitt 2/2 zugleich die Voraussetzungen für den Bauabschnitt 4 schaffen, damit der Autobahnring um Bremen geschlossen werden kann. Nur so sind die positiven verkehrlichen, stadtentwicklungs- und umweltpolitischen und wirtschaftlichen Wirkungen zu erreichen.	Der Wert von Zwischenlösungen und Provisorien muss daran gemessen werden, ob so ein Beitrag zu den Punkten 1 und 2 erreicht werden kann.

<b>Ortsamt/Beirat Neustadt</b>  Wunsch: Kennenlernen und Verstehen der anderen Positionen am RT – Öffnung für die Argumente der jeweils anderen Seite; Kompromissbereitschaft	Gemeinsame Planung A281 2-2 und B6n	zügige Schließung des Autobahnringes	abgesetzt von Wohn- und Siedlungsräumen, keine Enteignung der letzten Bauernhöfe Neuenl. Str.
	Ermöglichung einer nachhaltigen, auf dauerhafte Akzeptanz zielenden ganzheitlichen Lösung, die auch zukünftigen Generationen und ihren Interessen Rechnung trägt	Gemeinsame Planung A281 2-2 und B6n	Anwohnerverträglichkeit unter Berücksichtigung der BVerwG-Entscheidung
	Eine schnelle Anbindung an die Neuenlander Str.	Kein Knoten vor Huckelriede	Lärmschutz für Huckelriede

<b>Ortsamt/Beirat Obervieland</b>	Gemeinsame Planung A281 2-2 und B6n	Berücksichtigung der Ergebnisse des RT bei Neu- oder Überplanung	Info über: Welche planerischen Vorgaben/Einschränkungen liegen seitens der Politik bereits vor? Finanzen/ Zeitfaktor bezüglich der Umsetzung einer veränderten Planung? Wurde von der DEGEG bereits Alternativen zum aktuellen Planfeststellungsbeschluss als Diskussionsgrundlage entwickelt?
	Berücksichtigung der Beschlüsse des Beirates Obervieland bei der jetzt zu verändernden Planung der A281	A 281 ampelfrei (ohne Monsterknoten) an den Autobahnzubringer Arsten anschließen	Berücksichtigung der Immissionsgrenzwerte der 16. Verordnung vom Bundesimmissionsschutzgesetz (Verkehrslärmschutzverordnung) vollständig insbesondere für die Nachtzeit. Das setzt voraus, dass bei der Berechnung nach § 3 auch für die Nachtzeit nicht mit einer reduzierten verkehrlichen Nutzung gerechnet wird.
	Schnellstmögliche direkte Anbindung der A281 an den Zubringer Arsten, unter Berücksichtigung des Bremer Gesamtverkehrskonzeptes.	Anwohnerverträglichkeit	Darstellung der Zeitachse bei eventueller Neuplanung (Aufgabe des planfestgestellten Bauabschn. 2.2 und Bau der „Rampe“) mit Finanzierungssicherheit.

<b>Vereinigte BI für menschengerechte A281</b>  Bezug auf § 1 Abs. 5 BauGB <sup>1</sup> :	Ausschöpfung aller baulichen und technischen Möglichkeiten für den optimalen, kurzfristig zu realisierenden Gesundheits- und Lärmschutz der Anwohner entlang der Neuenlander Straße und des Zubringers Arsten, zwischen der Georg-Wulf –Straße und dem Autobahnkreuz Arsten	Autobahnring, abseits der Wohn- und Siedlungsräume, zwischen dem Neuenlander Ring, unter der Start- und Landebahnerweiterung des Flughafens hindurch in Richtung Brinkum. Zur Kattenturmer Heerstr. / Wolfskuhlensiedlung optimaler Lärmschutz. Gantztägiges rechtskräftiges LKW-Fahrverbot Kattenturmer Heerstraße.	Die Häuser und Grundstücke der Familien Wähmann und Plate an der Neuenlander Straße werden nicht in Anspruch genommen
---	---	--	---

<sup>1</sup> Die Bauleitpläne sollen eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt, und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung gewährleisten. Sie sollen dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern und die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln, auch in Verantwortung für den allgemeinen Klimaschutz, sowie die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild baukulturell zu erhalten und zu entwickeln

<b>Handelskammer</b>	Die komplette A 281 einschließlich Weserquerung ist für die wirtschaftliche Entwicklung Bremens essenziell. Bereits heute ist festzustellen, dass durch die unzulängliche Verkehrsanbindung von GVZ, Airport-Stadt und anderen Gewerbegebieten konkrete Unternehmensentwicklungen verhindert werden. Die Schaffung möglicher zusätzlicher Arbeitsplätze ist dadurch unterblieben. Ohne eine verlässliche Perspektive, die eine nachhaltige Verbesserung dieser Situation erwarten lässt, ist von einer Erosion des Bestandes an Unternehmen und Arbeitsplätzen auszugehen.	Eine Lösung für den BA 2/2 muss daher einen ganzheitlichen Ansatz verfolgen und den Interessen von Unternehmen, Arbeitnehmern und Anliegern gleichermaßen Rechnung tragen.	Ziel muss es daher sein, ein eine realistische zügig umsetzungsfähige Handlungsempfehlung des „Runden Tisches“ zu erarbeiten, die die unterschiedlichen direkten und indirekten Betroffenheiten berücksichtigt.
<b>GVZ-Entwicklungsgesellschaft</b>  mit ergänzendem Statement <sup>2</sup>	Als Provisorium die kurzfristige Realisierung einer <b>ampelfreien</b> 4–spurigen Anbindung des GVZ an die A 1 über die Neuenlander Straße.	Die Planung der B 6n darf kein Junktim zur Planung des Bauabschnittes 2.2 sein.	Schnellstmögliche Umsetzung zum Ringschluss der A 281 (Bauabschnitt 4) durch Fertigstellen der Weserquerung. Hierbei müssen die rechtlichen Anforderungen, die sich aus dem Urteil des BVG Leipzig zum Bauabschnitt 2.2 ergeben, berücksichtigt werden.

<sup>2</sup> Nach 25 Jahren fordern 150 Unternehmen mit ihren 8000 Mitarbeitern den Ringschluss der A 281 an das GVZ Bremen. In der Annahme, dass die A 281 kommt, wurden mehrere 100 Millionen Euro in Hallen, Gebäude und Flächen aus privaten Mitteln im GVZ investiert. Wir brauchen nun die verlässliche Zusage, wann es wie und in welchem Zeitraum weitergeht. Die Erfolgsgeschichte des besten Güterverkehrszentrums Deutschlands soll auch zukünftig in Bremen weitergeschrieben werden. Im aktuellen Bedarfsplan des Bundesverkehrsministeriums wird ein Wachstum des Güterverkehrs im Seehafenhinterland von über 100 % bis zum Jahr 2025 prognostiziert. Durch die Konzentration von Zu- und Abläufen werden diese Prognosen in Güterverkehrszentren noch übertroffen. **Ohne GVZ sind wesentliche Verlagerungen von der Straße auf andere Verkehrsträger (Bahn/Schiff) nicht zu realisieren!** Ohne adäquate Anbindung an das überregionale Verkehrsnetz wird das GVZ Bremen als Standort zukünftig nicht mehr für wirtschaftlich erachtet. Neuansiedlungen, die für Bremen geplant waren, werden bereits an andere Standorte verlagert. Investitionsentscheidungen für Bremen werden ausgesetzt. Für die Unternehmen und ihre Mitarbeiter besteht keine Planungssicherheit in Bezug auf die A 281. Schon jetzt können A 1 und A 27 nicht mehr staufrei erreicht werden.

<p><b>Bündnis 90/Die Grünen (Brem. Bürgerschaft)</b></p> <p>Wunsch: dass alle Mitglieder des RT sich konstruktiv und vorbehaltlos an den Diskussionen beteiligen – es darf keine „Denkverbote“ geben.</p>	<p>Eine rechtssichere, zügig umsetzbare, finanzierbare und einvernehmliche Lösung zwischen AnwohnerInnen in Huckelriede und der Wirtschaft (Handelskammer, GVZ, Logistikunternehmen,...) für den Abschnitt zwischen dem BA2.1. und dem Autobahnzubringer Arsten zu erzielen</p>	<p>Die bisher vorliegenden Planungen so zu überdenken und zu planen, dass auf die sogenannte Querspange und den mehrstufigen Anschluss („Monsterknoten“) verzichtet werden kann und die Wolfskuhle in ihrer jetzigen Form langfristig erhalten bleibt.</p>	<p>Bei den Planungen für den BA 2.2. die Planungen für den BA5 (bzw. B6n) aufgrund der gemeinsamen Anschlussstelle dementsprechend zu berücksichtigen, um die oben genannten Ziele zu erreichen.</p>
<p><b>SPD (Brem. Bürgerschaft)</b></p> <p>Die Aufgabe des Runden Tisches sollte es sein, diese strategische „Mammutaufgabe“ zu bewältigen – in der Sache hart, im Umgang kollegial und ergebnisorientiert.</p>	<p>Die A 281 ist das größte Infrastrukturprojekt in Bremen – Ziel muss es sein, den Autobahnring schnell schließen.</p>	<p>Die Umsetzung dieser Maßnahme muss so anwohnergerecht wie möglich geplant und umgesetzt werden</p>	<p>Für die Verkehrswirtschaft und den AnwohnerInnen „vor Ort“ und im gesamten Bremer Süden ist die Lösung dieser Aufgabe von größter Bedeutung</p>
<p><b>CDU (Brem. Bürgerschaft)</b></p> <p>Wunsch: Ideologiefreie Diskussionen, ohne unnötige Wiederholungen</p>	<p>zügiger Ringschluss</p>	<p>für die Anwohner verträgliche Lösung (besonders mit Hinblick auf Lärmschutz)</p>	<p>Lösung, die die Akzeptanz der Wirtschaft und der Anwohner findet</p>
<p><b>Die Linken (Brem. Bürgerschaft)</b></p>	<p>Kein Monsterknoten und keine Querspange / Kurzfristige Anbindung an den Arster Autobahnzubringer unter besonderer Berücksichtigung des Gesundheits- und Lärmschutzes entlang der Neuenlander Straße</p>	<p>B 6 n und Abschnitt 2.2 gemeinsam neu planen. Ziel ist eine Trassenführung über das Gelände Hornbach unter das Landebahnerweiterungsgelände hindurch in Richtung Brinkum A1.</p>	<p>Erhalt der Grundstücke der Fa. Wähmann und Plate im Sinne einer wohnortfernen und umweltschonenden Planung</p>
<p><b>FDP (Brem. Bürgerschaft)</b></p>	<p>Unverzögliche Senkung der Belastung für Bürger/Anwohner der Gartenstadt Süd (insbesondere im Gebiet zwischen Georg-Wulf-Straße und Neuenlander Ring) durch Bau einer vierspurigen Auf- und Abfahrt am Neuenl. Ring, bei nur kurzer Dauer für diesen Bedarf wäre auch die Ausführung in Baustellenauffahrtsqualität akzeptable</p>	<p>Kreuzungsfreier, steuergeldscho-nender, Anwohnerinteressen berücksichtigender und nachhaltiger Anschluss der Autobahn A281 in Richtung A1 Arsten und Brinkum</p>	<p>Geringstmögliche Verkehrs-Anwohnerbelastung während einer möglichst kurzen Bauzeit, die möglichst bald beginnen sollte und vor dem Bau des Wesertunnels abgeschlossen sein muss.</p>