

Prof. Dr. Wolfgang Gessenharter

21614 Buxtehude
Stader Str. 78
Tel.: 04161/540248
Fax: 04161/540249
gessen@hsu-hh.de

Prof. Dr. W. Gessenharter, Stader Str. 78, 21614 Buxtehude

An die
Medien in Bremen

Buxtehude, 30.1.2008

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Moderator des Runden Tisches A 281 übersende ich Ihnen in dessen Auftrag die Abschlusserklärung, die der Runde Tisch in seiner abschließenden Sitzung am 29.1.08 einstimmig verabschiedet hat.

Abschlusserklärung / Beschlussempfehlungen des Runden Tisches A 281 v. 29.1.2008

1. Bauabschnitt 5 der A 281

Konsens Beiräte/Ortsämter, Vereinigung der Bürgerinitiativen, Verwaltung: Der Runde Tisch empfiehlt, das Angebot des Bundes zur vorzeitigen Finanzierung und Realisierung des BA 5 anzunehmen und alsbald mit der Planung für diesen Bauabschnitt zu beginnen. Die notwendigen Planungsmittel sind in den bremischen Haushalt einzustellen. Der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa wird gebeten, unverzüglich Gespräche mit dem Bundesverkehrsministerium und dem Land Niedersachsen aufzunehmen, um Planung und Realisierung des BA 5 voranzutreiben.

Es besteht Einigkeit darüber, dass die Ortsämter, die Beiräte und die Bürgerinitiativen mit Beginn der Planungen für den Bauabschnitt 5 umfassend und zeitnah beteiligt werden.

Begründung: Der Bauabschnitt 5 ist ein zentrales Kernstück des zukünftigen Autobahnringes im Bremer Süden. Er wird einen großen Teil der überregionalen Verkehre aufnehmen und zu einer erheblichen Entlastung in Huckelriede und Obervieland beitragen, insbesondere in der Kattenturmer Heerstraße.

Konsens Beiräte/Ortsämter, Vereinigung der Bürgerinitiativen, Verwaltung: Der Bauabschnitt 5 wird vom Bauabschnitt 2/2 aus anwohnerverträglich bis zur Landesgrenze Bremen-Niedersachsen geführt und trifft dort an einem noch festzulegenden Punkt auf die B 6 neu aus Richtung A1/Brinkum.

Position Beiräte/Ortsämter und Vereinigung der Bürgerinitiativen: Für die Umsetzung des Bauabschnitts wird wie im gültigen Flächennutzungsplan vorgesehen eine Streckenführung auf dem kürzesten Wege in Richtung Brinkum möglichst mit Untertunnelung der Start- und Landebahn des Flughafens Bremen favorisiert, da auf diese Weise Belastungen der Bevölkerung

in der Wolfskuhlensiedlung, Kattenturm, Kattenesch und den Kleingärten weitgehend vermieden werden können.

Ergänzende Erklärung der Bürgerinitiativen: Die Bürgerinitiativen werden den BA 5 nur unterstützen, wenn eine Trassierung und Anbindung abseits der Wohn- und Kleingartengebiete erfolgt.

Position Verwaltung: Vor Einleitung des Linienbestimmungsverfahrens müssen schon aus formalrechtlichen Gründen mehrere Varianten für die Führung des 5. BA durchgeplant werden. Dazu gehören u.a. die von den Bürgerinitiativen geforderte Lösung (Anbindung im Bereich Hornbach, unter der Landebahn hindurch und weit von der Wolfskuhle entfernt) genauso wie eine weitere Variante, die den Flughafen komplett umfährt und an die Querspange angeschlossen wird.

Position Beiräte/Ortsämter und Bürgerinitiativen: Die jetzt anstehende Planung für den Bauabschnitt 2/2 ist notwendigerweise an die gewünschte Realisierung des zukünftigen BA 5 anzupassen. Dazu sind eine Reihe essentieller Optimierungen der vorliegenden Planungen zwingend erforderlich.

Position Verwaltung: Die Planung des 5.BA ist unabhängig von einem planfestgestellten BA 2/2. Weitere Optimierungen an der Planung sind nicht erforderlich.

2. Verzicht auf die Querspange am „Huckelrieder Knoten“

Position Beiräte/Ortsämter und Bürgerinitiativen: Es wird empfohlen, für den Bauabschnitt 2/2 auf die Realisierung der Querspange als Auf- und Abfahrt der A 281 zur Kattenturmer Heerstraße und zum Arsterdamm zu verzichten. Falls der Kreuzungsbereich Neuenlander Str./Kattenturmer Heerstr. zukünftige Verkehre nicht aufnehmen kann, sind verkehrslenkende Maßnahmen zu prüfen.

Begründung: Der Bau der Querspange birgt das Risiko weiterer Verkehrsbelastungen im Einzugsbereich des „Huckelrieder Knotens“ und im Kreuzungsbereich Arsterdamm/Kattenturmer Heerstraße und würde wesentlich zur endgültigen Zerschneidung der Ortsteile Huckelriede und Kattenturm durch die A 281 beitragen. Der nur kurzfristige und zweifelhafte Nutzen der Querspange (Rückbau der Anbindung mit Fertigstellung des 5 BA möglich) und des damit verbundenen Quertrogs steht in keinem angemessenen Verhältnis zu den aufzuwendenden Kosten und den langfristigen negativen Konsequenzen in den angrenzenden Wohngebieten.

Ergänzende Erklärung der Beiräte/Ortsämter: Für den Fall, dass die verkehrslenkenden Maßnahmen nicht ausreichen, sind bauliche Erweiterungen im Kreuzungsbereich zu prüfen.

Position Verwaltung: Bei Verzicht auf die Spange sind bauliche Veränderungen im Kreuzungsbereich erforderlich. Aus eigentumsrechtlichen Gründen erfordert dies zwingend den freiwilligen Erwerb der dortigen Immobilien. Für den Knoten vor Huckelriede ergeben sich ebenfalls keine Verbesserungen, da der Quertrog ohne gleichzeitige Verlängerung des Tunnels zum Arster Zubringer zur Führung der Neuenlander Straße erhalten bleiben muss. Dies ist notwendig, um eine Anbindung der stadtteilbezogenen Verkehre an die Autobahn schnellstmöglich zu erreichen. Da für diese Forderung das laufende Planfeststellungsverfahren neu aufgesetzt werden muss, weil sich die verkehrlichen Verhältnisse im Bereich der Neuenlander Str./Kattenturmer Heerstr. maßgebend ändern werden, ist mit einem Zeitverzug von 2-3- Jahren zu rechnen. Dieser Zeitverzug ist gegen eine geringe Verbesserung der Verkehrs-

und Lärmsituation im Bereich der Anbindung an die Kattenturmer Heerstraße und gegen eine Verschlechterung der Situation im Bereich Huckelriede abzuwägen.

3. Verlängerung des Tunnels zum „Arster Zubringers“

Konsens Beiräte/Ortsämter, Vereinigung der Bürgerinitiativen, Verwaltung: Ein Tunnel vor Huckelriede bietet aus technischer Sicht den effektivsten Lärmschutz für die dort lebenden Menschen.

Position Beiräte/Ortsämter und Bürgerinitiativen: Es wird empfohlen, die vorhandene Unterführung in der Ausfahrt des „Arster Zubringers“ auf die Neuenlander Str. in Form eines Tunnels bzw. gedeckelten Trogs zu verlängern. Ergänzend wird empfohlen, die technische Realisierbarkeit einer leicht veränderten Trassenführung des BA 2/2 zwischen dem jetzigen Trogbauwerk und dem Grundstück Hornbach zu prüfen, in der die Trasse nach Süden schwenkt und weiter vom Wohngebiet Huckelriede abrückt.

Alle Planungen sind so zu gestalten, dass vorhandene Bausubstanz möglichst geschont wird.

Begründung: Nur durch einen Tunnel können auch unter Berücksichtigung der zu erwartenden Verkehrszuwächse die verkehrlichen Belastungen für die Menschen in der Nachbarschaft der Autobahn nachhaltig reduziert werden. Mit dem Tunnel kann die Neuenlander Straße im ebenerdigen Verlauf bleiben und eine Höherführung der Autobahn vor Huckelriede ist nicht mehr erforderlich. Nur so wird zugleich eine städtebaulich angemessene Gestaltung erzielt.

Position Verwaltung: Aus Sicht des Bundesverkehrsministeriums ist die Finanzierung für den gewünschten Tunnel nicht darstellbar. Zudem müsste das laufende Planfeststellungsverfahren neu aufgelegt werden. Dabei ist mit einem Zeitverzug von 2-3 Jahren zu rechnen.

Erklärung der Bürgerinitiativen: Die zu den Punkten 2 und 3 von Beiräten/Ortsämtern und Bürgerinitiativen vorgeschlagenen Lösungen können ihre die Anwohner entlastenden und verkehrslenkenden Wirkungen nur dann entfalten, wenn sie gemeinsam umgesetzt werden.

4. Ganztägiges LKW-Fahrverbot auf der Kattenturmer Heerstraße für LKW über 7,0 t.

Konsens: Das zuständige Amt wird gebeten, ein Anhörungsverfahren für ein LKW-Fahrverbot auch tagsüber einzuleiten.

5. Grundsätzliche Erklärung der Beiräte und Ortsämter

Die Beiräte Neustadt und Obervieland und beide Ortsamtsleiter sind sich bewusst, dass die hier empfohlenen Veränderungen der vorliegenden Planungen zum BA 2/2 mit zeitlichen Verzögerungen der Planfeststellung und damit auch einer Verlängerung des Status Quo verbunden sein werden. Die hieraus resultierenden Belastungen werden jedoch als vertretbar erachtet, weil die Schaffung eines neuen Zeithorizontes zugleich die Aussicht auf eine nachhaltige und dauerhaft akzeptierte Gestaltung der A 281 eröffnet. Beiräte und Ortsamtsleiter erklären sich bereit, für die hier skizzierten Lösungen ihren Teil der Verantwortung zu übernehmen, diese Vorschläge gegenüber der Öffentlichkeit in ihren Stadtteilen sowie in ganz Bremen zu vertreten und aktiv für eine breite Zustimmung zu diesen Plänen zu werben.

6. Der Runde Tisch A 281 ist sich darüber einig, dass

1. unmittelbar nach der offiziellen Beendigung des Runde-Tisch-Verfahrens ein A 281-Gremium etabliert wird,
2. dieses Gremium unbeschadet aller sonst rechtmäßig vorgesehenen Verfahren bei den weiteren Realisierungsschritten des BA 2/2 sowie der zukünftigen Planung des BA 5 regelmäßig und möglichst frühzeitig umfassend informiert wird und Stellung bezieht,
3. das Gremium regelmäßig die einschlägige Öffentlichkeit über Abläufe, Inhalte und Ergebnisse seiner Arbeit informiert,
4. dieses Gremium – wie der bisherige Runde Tisch auch – konsensorientiert arbeitet und dabei – soweit möglich und sinnvoll – sich selbst moderiert,
5. ein Konsens auch darin bestehen kann, Dissense zu benennen und deutlich zu machen,
6. die Pflege des gegenseitigen Vertrauens unabdingbar ist,
7. dieses Gremium sich zusammensetzt aus max. 10 Personen, wobei 3 Personen aus dem Kreis der BI, 4 Personen aus dem Kreis Ortsämter bzw. Beiräte Neustadt sowie Obervieland, 3 Personen aus der Verwaltung stammen,
8. jedes Mitglied sich durch geeignete Personen vertreten lassen kann,
9. die erste Zusammensetzung dieses Gremiums aus Kontinuitätsgründen personell möglichst dem bisherigen Runden Tisch entstammen sollte.

Mit freundlichem Gruß

