

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

Informationspapier:

Was hat sich seit den letzten Beschlüssen des Beirats Obervieland verändert, welche Konsequenzen sind daraus zu ziehen und welche neuen Möglichkeiten gibt es?

Der Beirat Obervieland hat seit 2010 zahlreiche Beschlüsse zum Bauabschnitt 2.2 der A 281 und zur B 6n gefasst und dabei auch die Ergebnisse der Runden Tische und Beschlüsse der Bremischen Bürgerschaft berücksichtigt. Diese wurden inzwischen mehrfach gebrochen. Weiter hat sich herausgestellt, dass der Beirat seine Entscheidungen zum Teil auf der Grundlage unvollständiger und falscher Informationen durch Verwaltung und Planer getroffen hat. Darüber hinaus haben sich wesentliche Rahmenbedingungen verändert.

- 1. Die Variante „4 Süd modifiziert“ des Bauabschnitts 2.2 wird für Bremen inzwischen teurer als die ursprünglich vom Runden Tisch empfohlene Variante 4 Süd. Weitere Kostensteigerungen sind absehbar.**
- 2. Die Belastungen für die Anwohner und den Verkehr während der Bauphase sind viel höher als bisher von den Planern dargestellt.**
- 3. Die vom Beirat favorisierte Variante 8 unter dem Flughafen hindurch direkt zur A 1 nach Brinkum ist nach Auslaufen des geltenden Bundesverkehrswegeplans wieder möglich und realisierbar.**
- 4. Für die vierspurige Auf- und Abfahrt am Neuenlander Ring als geeignete verkehrliche Alternative zum Bauabschnitt 2.2 besteht weiterhin gültiges Baurecht.**
- 5. Die vom Runden Tisch, der Bremischen Bürgerschaft und dem Beirat Obervieland einstimmig geforderte Bremer Vorzugsvariante der B 6n ist endgültig aufgegeben worden.**

Erläuterungen zu 1.:

Der Beirat Obervieland hat am 12.9.2012 mehrheitlich der Planungsvariante „4 Süd modifiziert“ des BA 2.2 zugestimmt. Sie unterscheidet sich vom ursprünglich am Runden Tisch erzielten Kompromiss einer „Variante 4 Süd“ insbesondere durch eine Verkürzung des Tunnels von 400 auf 170 Meter. Das stellt den Erhalt des Anwesens Plate infrage und verursacht mehr Lärm für die Menschen an der Kattenturmer Heerstraße und in der Wolfskuhle. **Im Vergleich zur Variante 4 Süd sollte sich der Finanzierungsanteil Bremens von 25 auf 9 Millionen € reduzieren. Er ist inzwischen durch notwendige bauliche Veränderungen im Trog-/Tunnelbereich auf über 30 Millionen € gestiegen.**

Das bedeutet: Bremen zahlt schon jetzt für eine schlechtere Lösung 5 Millionen € mehr als für die vom Runden Tisch empfohlene Variante 4 Süd.

Der im Gesehenvermerk des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 24.10.2014 geforderte vollständige Neubau des Tunnels verursacht Mehrkosten von 8 bis 10 Millionen €. Der Bund ist laut Vermerk nur bereit, die Kosten für einen Fiktiventwurf (Planfeststellungslösung ohne Querspange) zu tragen. In ihm ist kein Tunnel vorgesehen. Daher ist zu befürchten, dass Bremen auch diese Kostensteigerungen übernehmen muss.

Sollte der bestehende Tunnel in einigen Jahren tatsächlich erneuert werden müssen, fällt das eindeutig in die Kostenzuständigkeit des Bundes.

Erläuterungen zu 2.:

Im Variantenvergleich des Runden Tisches vom 19.4.2011 wurden auch die Belastungen während des Baues untersucht und bewertet. Für die Variante 4 Süd heißt es dazu:

„Begrenzte Belastung während des Bauens, da mit dieser Variante punktuell in den vorhandenen Verkehrsraum eingegriffen wird“.

Nur auf dieser vagen Grundlage konnte der Beirat die Belastungen für Obervieland einschätzen und bewerten.

In einer Mitteilung des Senats vom 17.6.2014 wurden sie erstmals konkretisiert:

„Es wird von einer Gesamtbauzeit von 4,5 Jahren ausgegangen. Für den gleichen Zeitraum werden Eingriffe unterschiedlichen Ausmaßes in den fließenden Verkehr erforderlich. Das vorhandene Trogbauwerk wird für 2,5 bis 3 Jahre gesperrt.“

Die vollständige Trogsperrung und ihre vom Senat genannte Dauer wurden von der DEGES auf der Beiratssitzung am 14.10.2014 ausdrücklich bestätigt. Die dargestellten vorläufigen Überlegungen zur Verkehrsführung während der Bauarbeiten sehen für die Bauphasen 3 und 4 eine komplett ebenerdige Baustellenumfahrung vor. Die absehbaren Auswirkungen für Obervieland haben wir im Bürgerantrag vom 28.10.2014 beschrieben.

Sie werden mit Sicherheit nicht geringer, wenn der alte Trog komplett abgerissen und durch einen neuen Tunnel ersetzt wird, wie jetzt zwischen Bremen und dem Bund vereinbart.

Erläuterungen zu 3.:

Der Beirat Obervieland beschloss am 13.4.2011:

„Der Beirat Obervieland empfiehlt seinen Mitgliedern am Runden Tisch, sich weiterhin für die Annahme der Variante 8 einzusetzen. Ist deren Umsetzung nicht möglich, soll alternativ die Variante 4 Süd weiterverfolgt werden.“

Die Variante 8 des Runden Tisches sieht unter Verzicht auf den Bauabschnitt 2.2 zum Zubringer Arsten eine Untertunnelung der Start- und Landebahnverlängerung des Flughafens vom Hornbachgelände aus abseits der Wohn- und Kleingartengebiete und eine Anbindung an die A 1 bei Brinkum vor. Diese Lösung stand als Bauabschnitt 5 bis 2003 im „vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans.

Im geltenden Bundesverkehrswegeplan ist allerdings lediglich der Bauabschnitt 2.2 im „vordringlichen Bedarf“, die B 6n als Verbindung zur A 1 bei Brinkum nur noch im „weiteren Bedarf mit Planungsrecht“. Aus diesem Grund hat das Bundesverkehrsministerium eine auch vom Beirat Obervieland am 15.12.2010 geforderte **„gemeinsame Betrachtung der Bauabschnitte 2.2 der A 281 und der B 6n“** abgelehnt.

Gegenwärtig wird ein neuer Bundesverkehrswegeplan für 2015 bis 2030 erarbeitet. Damit hätte Bremen die Möglichkeit, die alte und immer noch richtige Variante der direkten Anbindung der A 281 an die A 1 bei Brinkum (Variante 8 des Runden Tisches) erneut anzumelden.

Alle Untersuchungen haben wiederholt gezeigt, dass mit ihr die Hauptziele der A 281

- Verbesserungen für den Verkehr und die Erreichbarkeit der Bremischen Wirtschaftszentren
- Entlastung von Wohngebieten

am besten erreicht werden können. Das gilt insbesondere für ganz Obervieland.

Da ein Baubeginn für den Bauabschnitt 2.2 nicht mehr in 2015 erfolgen kann, müsste nach den geltenden Vorgaben des Bundes für den Bundesverkehrswegeplan 2015 im Übrigen auch der Bauabschnitt 2.2 neu angemeldet und überprüft werden.

„Alles kommt auf den Prüfstand: Auch Vorhaben des letzten BVWP, die noch nicht begonnen wurden bzw. nicht bis 2015 in Bau gehen, werden erneut bewertet.“ (Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015)

Es ist sehr zweifelhaft, ob der Bauabschnitt 2.2 vor den verschärften Prüfungskriterien des Bundesverkehrswegeplans bestehen könnte.

Bei einer Zusammenführung der bisher getrennten Haushaltsansätze für den Bauabschnitt 2.2 und die B 6n lässt sich ohne Mehrkosten auch die Variante 8 mit einer Untertunnelung des Flughafens finanzieren.

Die Umsetzung der Variante 8 ist also weiterhin und jetzt erst recht möglich. Bremen muss sie nur politisch wollen.

Erläuterungen zu 4.:

Am Ende des Bauabschnitts 2.1 der A 281 am Neuenlander Ring war 2002 eine ampelfreie vierspurige Auf- und Abfahrt planfestgestellt worden, die jedoch nicht gebaut wurde. Die Bremische Bürgerschaft forderte 2009 einstimmig, das nachzuholen. Da der Bund eine Kostenübernahme dafür ablehnte, wurde der Bürgerschaftsbeschluss nicht umgesetzt.



Das Verkehrsressort bestätigte am 9.1.2014 gegenüber der Verkehrsdeputation, dass für die Auf- und Abfahrt immer noch gültiges Baurecht besteht und sie kurzfristig realisiert werden könnte. Je nach Bauausführung sollen die Kosten dafür zwischen 3 und 8 Millionen € liegen.

Damit wären sämtliche Verkehrsprobleme auf der Neuenlander Straße und auf dem Weg zum Güterverkehrszentrum beseitigt, eine Autobahn zum

Zubringer Arsten und jahrelanges Baustellenchaos überflüssig und Zeit für eine verkehrs- und anwohnergerechte Planung der Variante 8 als B 6n zur A 1 nach Brinkum gewonnen.

Erläuterungen zu 5.:

Der Beirat Obervieland hat wie der Runde Tisch und die Bremische Bürgerschaft wiederholt gefordert, dass die B 6n nur unter dem Flughafen hindurch geführt werden darf, zuletzt in seiner Stellungnahme zum Verkehrsentwicklungsplan vom 24.4.2014:

„Zwischen der künftigen Autobahn A 281 ... und der Autobahn A 1 in Brinkum wird die Bundesstraße 6 neu unter dem Flughafen in Form der vom Runden Tisch und von der Bremischen Bürgerschaft bestätigten Bremer Vorzugsvariante gebaut.“

Nachdem schon im März 2013 vom Senat für den neuen Bundesverkehrswegeplan sowohl die Bremer Vorzugsvariante als auch eine Umfahrlösung angemeldet wurden, ist die Bremer Vorzugsvariante im Verkehrsentwicklungsplan endgültig aufgegeben worden. Im Handlungskonzept vom 21.7.2014 heißt es:

„Der hier berücksichtigte Bremer Anteil an den Investitionskosten deckt die Mehrkosten für eine Untertunnelung des Flughafens in offener Bauweise gegenüber der ebenerdigen Umfahrung des Flughafens ab.“

Eine „offene Bauweise“ ist wenn überhaupt nur am Rand des Flughafens möglich. Der Flughafen hat dagegen bereits erhebliche Bedenken angemeldet. Damit droht weiterhin eine B 6n hinter den Schlafzimmern der Kattenturmer Heerstraße durch die Wolfskuhlensiedlung und die angrenzenden Kleingartengebiete und für ganz Obervieland das Schlimmste aller denkbaren Eingriffe in die Wohn- und Lebensqualität:

- ein verkehrlich überflüssiger und die Menschen und Wohngebiete schädigender Autobahnabschnitt 2.2 zum Zubringer Arsten und
- eine B 6n, die Wohn- und Kleingartengebiete belastet und sogar zerstört.

Die wichtigste Voraussetzung, unter der der Beirat Obervieland überhaupt den Bauabschnitt 2.2 mitgetragen hat und mittragen konnte, ist zerstört worden.

Für die Vereinigung der Bürgerinitiativen: Norbert Breeger, 17.12.2014