

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

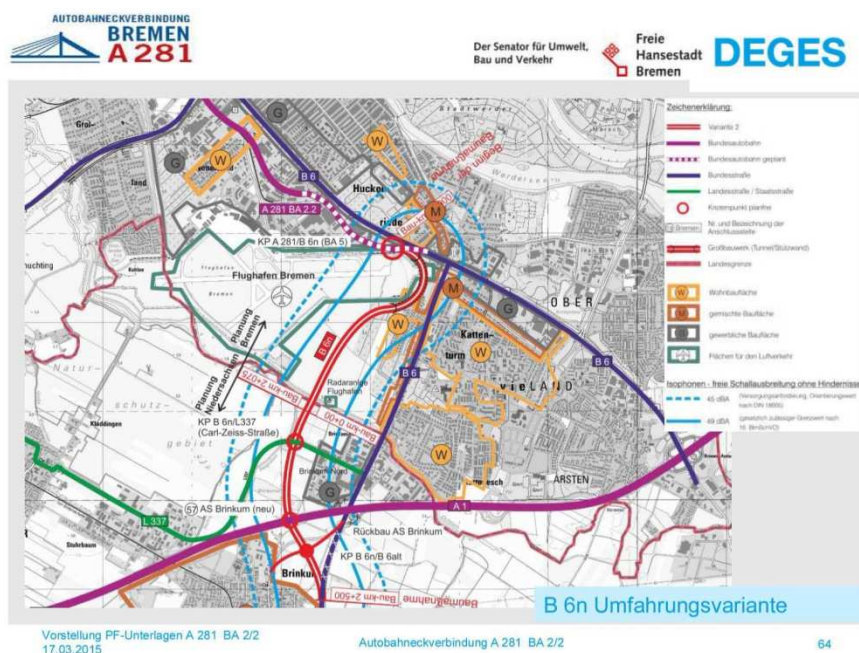
Presseerklärung:

Zukünftige Trassenführung der B6n:

Senat antwortet mit „Alternativen Fakten“ auf Große Anfrage der LINKEN

Der Senator für Verkehr und die Straßenplaner der DEGES verheddern sich immer mehr beim Tarnen, Tricksen und Täuschen. Den bisherigen Gipfel der Unglaubwürdigkeit haben sie mit ihrer Antwort auf eine Große Anfrage der Fraktion DIE LINKE zur zukünftigen Trassenführung der Bundesstraße 6 neu (B6n) erreicht. (Drucksache 19/1545 vom 20.2.2018)

Die Bremische Bürgerschaft hat auf der Grundlage einer 2009 durchgeführten detaillierten Variantenuntersuchung und einer darauf aufbauenden Empfehlung eines Runden Tisches wiederholt beschlossen, dass die B6n als Verbindung zwischen der A281 in der Neustadt und der A1 bei Brinkum nur als Tunnel unter dem Flughafen gebaut werden soll oder gar nicht. Auf Wunsch des Bundesverkehrsministeriums meldete Bremen für den Bundesverkehrswegeplan jedoch nicht nur diese Bremer Vorzugsvariante als Bohrtunnel und als Trog mit Deckel an, sondern auch eine oberirdische Umfahrung des Flughafens mit einer Anschlussstelle vor dem Wohngebiet Huckelriede. Nur diese Variante schaffte es in den neuen bis 2030 geltenden Bundesverkehrswegeplan und das Fernstraßenausbaugesetz und nur für sie sind im Bundeshaushalt die von der DEGES ermittelten Kosten von 147,9 Millionen Euro eingeplant. Die beiden kostspieligeren Lösungen unter dem Flughafen hindurch wurden vom Bundesverkehrsministerium mit dem Vermerk „kein Bedarf“ komplett aussortiert.



Nur diese von Bremen eingereichte oberirdische Variante steht im „vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans und im vom Bundestag beschlossenen Fernstraßenausbaugesetz.

In einem ausführlichen Projektdossier als Anhang zum Bundesverkehrswegeplan wird behauptet, die vierspurige Bundesstraße B6n verlaufe entlang des Flughafens nur über Grünland und Ackerflächen und niemand werde dadurch neu oder zusätzlich belastet. Die Untersuchungen von 2009 hatten hingegen festgestellt, dass diese sog. Variante IV massive zusätzliche Lärmbelastungen für die angrenzenden Wohngebiete in Huckelriede und Kattenturm schafft und im direkt neben dem Flughafen liegenden Wohn- und Kleingartengebiet Wolfskuhle mindestens 5 Wohnhäuser und 30 Kleingärten abgerissen werden müssten. Zwischen den Siedlungshäusern und dem Flughafen gibt es nur einen drei Meter breiten Graben. Da passt keine Bundesstraße hindurch.

In seiner Antwort auf die Große Anfrage hat der Senat jetzt ausdrücklich bestätigt, dass für die Projektanmeldung zum Bundesverkehrswegeplan insbesondere die umfangreichen Variantenuntersuchungen zur B6n aus dem Jahr 2009 herangezogen wurden. **Doch in den von Bremen 2013 beim Bund eingereichten Unterlagen wird trotzdem kein Wort über die bei der Umfahrung des Flughafens zwangsläufig notwendigen Enteignungen und die Belastungen für die benachbarten Wohngebiete verloren. Das macht die von den Planungen betroffenen Menschen nur noch wütend und schürt die wachsende Politik- und vor allem Parteienverdrossenheit.**

Die Bürgerschaft hatte den Verkehrssenator beauftragt, sich für die Bremer Vorzugsvariante unter dem Flughafen hindurch einzusetzen. Seine Verwaltung und die Planer der DEGES versuchen offensichtlich im Schulterschluss mit dem Bundesverkehrsministerium, diese parlamentarischen Vorgaben dadurch zu unterlaufen, dass sie die enormen Nachteile der politisch nicht gewollten und für die Umwelt und die umliegenden Wohn- und Kleingartengebiete schädlichen Flughafenumfahrung verschweigen, leugnen und übertünchen. **Wir fordern die Abgeordneten aller Bürgerschaftsfraktionen auf, sich nicht weiter von der Exekutive gängeln und entmündigen zu lassen und bei den Themen A281 und B6n endlich ihre Kontrollaufgaben wahrzunehmen. Das gilt auch und insbesondere für die den Verkehrssenator stellenden GRÜNEN und die SPD.**

Obwohl er selbst detaillierte Varianten und Kostenkalkulationen eingereicht hat behauptet der Senat jetzt, der Bundesverkehrswegeplan stelle „lediglich eine schematische Verbindung zwischen zwei Orten dar“ und es gäbe noch nicht einmal eine grobe Linienbestimmung. **Dieses nach dem Bundesfernstraßengesetz vorgesehene Linienbestimmungsverfahren läuft rein verwaltungsintern unter Ausschluss der Öffentlichkeit und des Parlaments. Die Entscheidung über die Trasse trifft der Bund,** und der hat wiederholt deutlich gemacht, dass für ihn nur die Flughafenumfahrung infrage kommt. Dabei hat auch hier die Bremische Bürgerschaft eindeutige und sogar rechtlich bindende Beschlüsse gefasst. **Im geltenden Flächennutzungsplan ist die B6n in einem Korridor unter dem Flughafen hindurch zum ehemaligen Hornbachgelände an der Neuenlanderstraße eingezeichnet.**

Der Senat erklärt, eine für die Linienbestimmung erforderliche Variantenuntersuchung müsse aufgrund veränderter Rahmenbedingungen grundlegend überarbeitet werden. **Welche veränderten Rahmenbedingungen könnten das sein? Flughafen und Wolfskuhlensiedlung sind weiterhin nur durch einen drei Meter breiten Graben getrennt und auch die Menschen in Huckelriede und an der Kattenturmer Heerstraße wurden noch nicht evakuiert.**

Noch einmal neu nachdenken sollten Politik, Verwaltung und Planer in Zeiten einer notwendigen Verkehrswende allerdings über die Frage, ob nicht auch in Bremen endlich die Instandsetzung maroder Straßen, die gezielte Beseitigung von Engpässen und verkehrslenkende Maßnahmen Vorrang vor teuren und zusätzlichen Verkehr anziehenden Neubaustrecken haben müssten.