

Vereinigung der Bürgerinitiativen Obervieland/Huckelriede für eine menschengerechte A 281

Anschrift:

Norbert Breeger
Kohlhöfenerweg 26
28277 Bremen
Tel.: 0421 / 8728908

Sprecher:

Norbert Breeger
Jens Körber
Internet: www.a281-menschengerecht.de
E-Mail: A281@arcor.de

Stellungnahme zu den Varianten 4 Süd und 4 Süd modifiziert

Wir stehen weiterhin zu den beiden am Runden Tisch erzielten Ergebnissen:

1. Der Runde Tisch spricht sich einvernehmlich für die Variante 4SÜD für den Bauabschnitt 2.2 der A 281 aus.
2. Bezüglich der B 6n hat der Runde Tisch noch einmal bekräftigt, dass für ihn ausschließlich eine Umsetzung der Bremer Vorzugsvariante (Untertunnelung der Start- und Landebahn des Flughafens Bremen) in Frage kommt.

Diese beiden Beschlüsse stehen für uns in einem unauflösbaren Zusammenhang, denn nur eine verbindliche Festlegung auf die Bremer Vorzugsvariante B 6n hat es uns ermöglicht, überhaupt eine Autobahn zum Zubringer Arsten mitzutragen.

Zunächst Anmerkungen und Bewertungen zu den Varianten 4 Süd und 4 Süd modifiziert:

- **Flugsicherheitsaspekte**

- Die beiden Varianten 4 Süd rücken im Vergleich zur Planfeststellung näher an den Flughafen heran. Diese Trassenführung ist nur möglich, wenn die aus Flugsicherheitsgründen vorhandenen Höhenbeschränkungen und Sicherheitszonen des Bremer Flughafens eingehalten werden. Nach Auskunft des SUBV sind die Sicherheitsrichtlinien „Kriterien für Start- und Landebahnen mit Instrumentenflugbetrieb“ für die Varianten 4 Süd und 4 Süd modifiziert bisher nur grob mitbetrachtet worden. **Wir halten es für notwendig, dass hierzu bis zur Beratung in der Bremischen Bürgerschaft verbindliche von der Deutschen Flugsicherung autorisierte Erkenntnisse vorgelegt werden. Ansonsten besteht die Gefahr, dass wesentliche Vorteile der Südvarianten gar nicht realisiert werden können und das Parlament seine Entscheidung unter falschen Voraussetzungen trifft.**

- Sollte die Trasse aus Flugsicherheitsgründen weiter nach Norden verschoben werden müssen, so würden noch größere Teile des **Anwesens Dr. Plate** und evtl. sogar das Wohnhaus der Autobahn zum Opfer fallen. Der Erhalt des Anwesens Plate mit dem denkmalschutzwürdigen Bauernhaus und den für einen landwirtschaftlichen Betrieb erforderlichen Nebengebäuden und Flächen war ein zentrales Anliegen des Runden Tisches.

- Ebenfalls keine Erkenntnisse liegen bisher dazu vor, wie weit die Trasse in Höhe des Anwesens der **Familie Wähmann** weiter auf das Flughafengelände verschoben werden kann. Damit könnte die vorgesehene Grundstücksinanspruchnahme erheblich reduziert werden. Der Runde Tisch hatte schon im März/April 2011 eine entsprechende Prüfung gefordert. **Auch hierzu müssen bis zur Beratung der Bürgerschaft verbindliche Ergebnisse vorliegen.**

- **Vergleich der Varianten 4 Süd und 4 Süd modifiziert**

- **Mit beiden Varianten und ergänzenden Lärmschutzwänden scheint es möglich zu sein, im Wohngebiet Huckelriede erhebliche Lärminderungen und eine Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte zu erreichen.** Das begrüßen wir ausdrücklich. Die Bürgerinitiative Huckelriede hat erklärt, dass sie wegen der positiven Ergebnisse für Huckelriede be-

reit ist, auch die Variante 4 Süd modifiziert zu akzeptieren, wenn sicher gestellt ist, dass gleichzeitig im Flächennutzungsplan die vorgesehene Flughafenunterführung bei der B 6n nicht angetastet wird.

- **Beide Varianten führen allerdings zu einer Lärmzunahme um bis zu 3 dBA im westlichen Bereich der Kattenturmer Heerstraße und in der Wohnsiedlung Wolfskuhle.** Teilweise kommt es zu Grenzwertüberschreitungen. Bei der Variante 4 Süd modifiziert sind davon erheblich mehr Gebäude betroffen. Sie ist also schlechter als die Variante 4 Süd. Laut uns gegebener telefonischer Auskunft der Lärmgutachter Bonk-Maire-Hoppmann vom 6.9.2012 ist die Lärmzunahme an der Kattenturmer Heerstraße vor allem durch eine prognostizierte Verkehrszunahme auf dieser Straße verursacht, in der Wolfskuhlensiedlung hingegen vorrangig durch die Emissionen der Autobahn.

- Gravierende und die Bewohnbarkeit weiter einschränkende Nachteile erzeugt die Variante 4 Süd modifiziert auf dem **Anwesen Plate**. Statt eines Tunnels verläuft direkt hinter dem Wohnhaus ein offener Trog mit erheblichen Lärm- und Schadstoffemissionen. Weitere Belastungen entstünden, falls auch noch Auf- und Abfahrten über das Grundstück geführt werden. Südlich des Troges gelegene Ländereien sind bei der Variante 4 Süd modifiziert auf jeden Fall nicht mehr erreichbar.

Anmerkung: Der Runde Tisch hat beschlossen, dass die Auf- und Abfahrten unter Abwägung aller Belange in einem weiteren Beteiligungsverfahren mit Ortsämtern/Beiräten und den Bürgerinitiativen aus den betroffenen Wohngebieten fest gelegt werden sollen.

- Die Variante 4 Süd modifiziert hat auch **städtebaulich und landschaftlich Nachteile**. Durch den von 400 auf 170 Meter verkürzten Tunnel werden Trennwirkungen erheblich verstärkt und notwendige Wegeverbindungen unterbrochen.

Wir sind der Auffassung, dass die offensichtlichen Vorteile der Variante 4 Süd des Runden Tisches eine höhere finanzielle Beteiligung Bremens rechtfertigen, auch in Relation zu anderen Verkehrsprojekten, die Bremen mit wesentlich stattlicheren Summen subventioniert (z.B. Hafentunnel in Bremerhaven). Der bremische Anteil ist auch deshalb so hoch, weil das BMVBS bei der Variante 4 Süd mit ergänzenden Lärmschutzwänden nicht nur keinerlei Mehrkosten übernimmt, sondern im Vergleich zur planfestgestellten Variante mit Monsternoten und Querspange sogar noch 2,4 Millionen € einspart. **Wir hätten erwartet, dass der Bund das weitgehend friedensfähige Konsensergebnis eines aufwändigen Bürgerbeteiligungsverfahrens stärker honoriert und damit sein Interesse an einer schnellen Schließung des Autobahnringes deutlich macht.** Hier sind weitere Gespräche erforderlich.

- **Verknüpfung mit der B 6n**

Staatssekretär Ferlemann fordert im Brief vom 16.7.2012, bei der B 6n insbesondere die Flughafenumfahrvariante offen zu halten und bietet an, bei der Variante 4 Süd modifiziert notwendige Vorleistungen für eine B 6n – Anbindung zu leisten. Dabei handelt es sich laut Auskunft des SUBV um 3,8 Mio. € für die Verlängerung des Trogbauwerkes von 190 auf 270 Meter. „Hierdurch wäre es unter Beachtung der Flugsicherheitsaspekte möglich, später eine B 6n mit der Richtungsfahrbahn in Richtung Flughafen über die A 281 hinweg anzuschließen. Wenn dieses Trogbauwerk nicht in dieser Länge ausgebildet werden sollte, wäre es ungleich schwerer und finanziell deutlich aufwändiger eine B 6n unter dem dann fertig gestellten BA 2.2 der A 281 zu führen.“

Schon die Offenhaltung einer Flughafenumfahrvariante widerspricht Buchstaben und Geist der Beschlüsse des Runden Tisches und der Bremischen Bürgerschaft zu B 6n und des Runden Tisches zum BA 2.2, die vom Bund finanzierten Vorleistungen bevorzugen einen möglichen Übergabepunkt und stellen faktisch Weichen für eine Variante, die in allen inhaltlichen Zielfeldern am schlechtesten abgeschnitten hat. Sie führt nach einer vorübergehenden Entlastung vor dem Wohngebiet Huckelriede zu neuen Belas-

tungen, bringt zusätzlichen Lärm an der westlichen Seite der Kattenturmer Heerstraße und durchschneidet mit verheerenden Wirkungen die Wohnsiedlung und die Kleingärten in der Wolfskuhle.

Wir fordern von der Bremischen Bürgerschaft und dem Bremer Senat deshalb, nochmals zu beschließen, dass eine B 6n nur als Bremer Vorzugsvariante vom Hornbachgelände aus unter dem Flughafen hindurch und abseits von Wohngebieten und Kleingärten gebaut wird oder gar nicht und es auch keine Änderung des Flächennutzungsplans geben wird, die eine andere Lösung ermöglicht. Politische Beschlüsse Bremens allein reichen jedoch nicht aus. Das zeigt auch die A 281 im Bremer Süden, die jetzt auf eine Art gebaut werden soll, die noch vor zwei Jahrzehnten von der gesamten bremischen Politik abgelehnt wurde.

Bremen kann keine Bundesfernstraße ohne den Bund bauen, aber der Bund in Bremen auch nicht ohne die Zustimmung Bremens. **Wir fordern deshalb von Bürgerschaft und Senat selbstbewusst und auf Augenhöhe mit dem Bundesverkehrsministerium rechtsverbindlich zu vereinbaren, dass eine Umfahrung des Flughafens und ein Übergabepunkt, der sich nicht auf dem Hornbach-Gelände befindet, planerisch nicht weiter verfolgt und für immer ausgeschlossen werden. Der einstimmige Beschluss des Runden Tisches zur B 6n muss mit der gleichen Verbindlichkeit abgesichert werden wie die Entscheidung für eine Trassenvariante des BA 2.2.**

Sollte diese Verbindlichkeit nicht erreicht werden, wird es in den betroffenen Wohn- und Kleingartengebieten weiter politischen und rechtlichen Widerstand gegen jede Autobahn zum Zubringer Arsten geben.

Wir bedauern sehr, dass der am Runden Tisch in einem Gesamtpaket erarbeitete friedensfähige Konsens durch das Bundesverkehrsministerium in Frage gestellt und von einzelnen Bremer Beteiligten bereits aufgekündigt wurde. Das ist auch ein Rückschlag für eine qualifizierte Bürgermitwirkung in Planungsprozessen.

Bremen, 14.9.2012