

Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes

Drucksachen 18/9523, 18/9853

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur wolle beschließen:

In Artikel 1 wird die „Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen“ wie folgt geändert:

lfd.Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
490	HB	A281		Kattenturm	AS Bremen/Airport-Stadt	N 4 Kein Bedarf
491	HB	B006n		A 281	Bremen/Brinkum	N 4 Kein Bedarf
	HB	B006n		Neuenlander Str. (A 281)	AS Bremen/Brinkum (A 1)	N 4 Vordringlicher Bedarf

Begründung

Den folgenden Argumenten der Stellungnahme der „Vereinigung der Bürgerinitiativen für eine menschengerechte A 281“ im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bundesverkehrswegeplan 2030 vom 25. 4. 2016 mit der Forderung nach Herausnahme der aufgeführten Projekte aus dem Plan sowie der Aufnahme der von der Bremer Bürgerschaft bevorzugten Variante für die B6n unter dem Flughafen hindurch Richtung Brinkum schliessen wir uns hiermit ausdrücklich an:

„Beide Teilprojekte sind in der im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans vorgesehenen Form aus unserer Sicht überflüssig und schädlich.

Die Autobahneckverbindung A 281 sollte vor allem zwei Zielen dienen:

1. Der Verbesserung der überregionalen Verkehrsbeziehungen in Süd-Nord bzw. Nord-Süd-Richtung zwischen der A 1 und der A 27 incl. einer Weserquerung und der besseren Erreichbarkeit der bremischen Wirtschaftszentren (z.B. Güterverkehrszentrum, Häfen, Airportstadt)
2. der Entlastung von Wohngebieten von Durchgangsverkehren.

- Der Bauabschnitt 2.2 als Verbindung zwischen dem Bauabschnitt 2.1 und dem Autobahnzubringer Arsten leistet dazu keinerlei positiven Beitrag und ist für einen funktionierenden Autobahnring verzichtbar. Das bestätigt nicht zuletzt ein Sondergutachten von IVV Aachen aus dem Sommer 2014. Es ist daher für uns nicht nachvollziehbar, weshalb er ohne weitere Überprüfung als laufendes/fest disponiertes Projekt geführt wird. Nach der Grundkonzeption des Bundesverkehrswegeplans hätte er einer gesonderten Nutzen-Kosten-Analyse unterzogen werden müssen. Sie wäre mit Sicherheit negativ ausgefallen. Ausnahmen sind nur bei Teilprojekten möglich,
- Die Bundesstraße 6 neu als Flughafenumfahrungsvariante, wie sie der gesamtwirtschaftlichen, umweltfachlichen, städtebaulichen und raumordnerischen Bewertung bzw. Beurteilung und der Einstufung in den „vordringlichen Bedarf“ zugrunde gelegt wurde, ist von allen geprüften Trassenführungen mit Abstand die schlechteste für den Verkehr, die Umwelt und die benachbarten Wohngebiete. Das hat eine detaillierte Sensitivitätsanalyse an einem vom Bremer Verkehrssenator eingesetzten Runden Tisch in den Jahren 2008/2009 ergeben.

Die einzige Lösung, mit der im Bremer Süden und in der Verbindung zum Landkreis Diepholz und der Nachbargemeinde Stuhr ein wesentlicher und nachhaltiger Beitrag zur Erreichung der beiden o.g. Ziele der Autobahneckverbindung 281 geleistet wird, stand bis 2003 sogar im „vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans: ein Bauabschnitt 5 unter der Start- und Landebahnverlängerung des Flughafens hindurch zur A 1 nach Brinkum.

Wir fordern, diese Trassenführung als 1. Hälfte des Bauabschnitts 2.2 bis zum ehemaligen Hornbachgelände und vierspuriger Bundesstraße 6 neu zur A 1 nach Brinkum wieder in den „vordringlichen Bedarf“ des BVWP 2030 aufzunehmen und auf den Bau einer Autobahn zum Zubringer Arsten zu verzichten. Der verbleibende stark reduzierte Verkehr zur A 1 Richtung Hamburg/Hannover kann an die bestehende Neuenlander Straße (B 6) angeschlossen und ohne weitere bauliche Maßnahmen über den Zubringer Arsten zur A 1 geleitet werden.

Diese Streckenführung wurde 2011 als „Variante 8“ an einem weiterem vom Bremer Verkehrssenator eingesetzten Runden Tisch mit Verwaltung, Planern, Bürgerschaftsfraktionen, Beiräten und Bürgerinitiativen detailliert mit untersucht und schnitt in allen inhaltlichen Zielfeldern am besten ab. Sie wurde jedoch zunächst nicht weiter verfolgt, weil zwar der Bauabschnitt 2.2 der A 281 im „vordringlichen Bedarf“ des geltenden Bundesverkehrswegeplans stand, die B 6n jedoch nur im „weiteren Bedarf mit Planungsrecht“. Mit dem neuen Bundesverkehrswegeplan und der Hochstufung der B 6n könnte eine „integrierte Planung“ erfolgen und umgesetzt werden. Sie ist aus Gründen der verkehrspolitischen Vernunft und Effizienz und auch rechtlich dringend geboten.

Denn: Mit der B 6n unter dem Flughafen hindurch Richtung Brinkum werden sämtliche vorhandenen Probleme auf der stark belasteten Neuenlander Str. beseitigt, der Verkehr auf der Kattenturmer Heerstraße halbiert sich und Wohngebiete in der Neustadt und Obervieland werden dauerhaft vom Verkehr entlastet. Ein Neubau des Bauabschnitts 2.2 bis zum Zubringer Arsten ist somit überflüssig.

Der Verzicht auf die Autobahn zum Zubringer Arsten bietet weitere Vorteile:

1. Es müssen keine Privatgrundstücke an der Neuenlander Straße in Anspruch genommen werden. Die betroffenen Grundeigentümer haben schon 2009 erfolgreich vor dem Bundesverwaltungsge-

richt gegen den ersten Planfeststellungsbeschluss für den Bauabschnitt 2.2 geklagt. Sie wären auch nach einem zweiten Planfeststellungsbeschluss weiter klagebereit.

2. Der bestehende Tunnel zwischen Neuenlander Straße und Zubringer Arsten müsste während des Baus des Bauabschnitts 2.2 für mindestens 3 Jahre vollständig gesperrt und der gesamte Verkehr ebenerdig und ampelgesteuert an diesem Verkehrsbrennpunkt vorbei geführt werden. Staus und Zeitverluste für den Wirtschaftsverkehr und zehntausende von Berufspendlern, immense volkswirtschaftliche Verluste und Lärm- und Abgasbelastungen in den angrenzenden Wohngebieten wären vorprogrammiert. Der Flughafentunnel nach Brinkum könnte hingegen ohne Eingriffe in die bestehenden Verkehrsbeziehungen gebaut werden.“

Berlin, den 22. November 2016