

16. FEBRUAR 2018

Zukünftige Trassenführung der B6n

Die Bremische Bürgerschaft beschloss am 18. Juni 2009 einstimmig, dass die Bundesstraße 6 neu vom Hornbachgelände aus unter dem Flughafen Bremen hindurch abseits von Wohn- und Kleingartengebieten zur A1 nach Brinkum geführt werden soll. Grundlage dieses Beschlusses waren eine im Auftrag des Verkehrsressorts erstellte detaillierte Variantenuntersuchung der Firma A+S-Consult und eine darauf aufbauende Empfehlung eines Runden Tisches, der sich 2008/2009 ausführlich mit der Verbindung nach Brinkum befasste.

Untersucht wurde dabei auch eine Variante IV als Umfahrung des Flughafengeländes mit einer Anschlussstelle vor dem Wohngebiet Huckelriede. Sie wurde hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf den Verkehr, die Umwelt und die Stadtentwicklung ausgesprochen negativ bewertet. So kam die Variantenuntersuchung u.a. zum Ergebnis, dass in der Wolfskuhle mindestens fünf Wohnhäuser und 30 Kleingärten abgerissen werden müssten.

Die Bremische Bürgerschaft hat ihre Position zur Trassenführung der B6n wiederholt bekräftigt. Trotzdem beschloss der Senat am 7. Mai 2013 auf Wunsch des Bundesverkehrsministeriums, für den Bundesverkehrswegeplan 2015 – 2030 nicht nur die Bremische Vorzugsvariante (Flughafentunnel) einzureichen, sondern auch eine vom Bund aus Kostengründen bevorzugte Flughafenumfahrungsvariante. Die Bremische Bürgerschaft und die Fachdeputation forderten den Senat und insbesondere den Verkehrssenator zuletzt im August 2016 auf, sich mit Nachdruck weiter für die Bremische Vorzugsvariante, also die Untertunnelung, einzusetzen (Beschlussprotokoll B 19/409).

Im 2016 verabschiedeten Bundesverkehrswegeplan und im neuen Fernstraßenausbaugesetz wurde die B 6n in den „vordringlichen Bedarf“ hochgestuft – und zwar in der von Bremen politisch ausdrücklich nicht gewollten Umfahrungsvariante. Diese ist ausweislich des Lageplans und der textlichen Beschreibung im Projektdossier zur B 6n (Anlage zum Bundesverkehrswegeplan) identisch mit der 2008/2009 am Runden Tisch untersuchten Variante IV: „Umfahrung des Flughafengeländes unter Inanspruchnahme von Wohn- und Kleingartengrundstücken in der Wolfskuhle“ (Abschlussbericht des Runden Tisches).

Überraschender Weise wird im Projektdossier des Bundesverkehrswegeplanes behauptet, die Trasse verlaufe entlang des Flughafens nur über Grünland und Ackerflächen und niemand werde dadurch neu oder zusätzlich belastet. Von der Inanspruchnahme von Wohn- und Kleingartengrundstücken ist ebenfalls nicht mehr die Rede, obwohl zwischen Wohngrundstücken in der Wolfskuhle und dem Flughafen nur ein drei Meter breiter Graben verläuft.

Diese Fehlinformationen basieren ganz offensichtlich auf der von Bremen selbst beim Bund eingereichten Anmeldung der B 6n-„Variante Flughafenumfahrung“. In der Projektanmeldung tauchen zwar die Wilhelm-Kaisen-Oberschule in Huckelriede, das Krankenhaus Links der Weser und die Volkshochschule Bremen-Süd in der Theodor-Billroth-Straße auf, nicht jedoch die Wolfskuhlensiedlung und die in ihr lebenden Menschen. Wohn- und Kleingartengebiete gebe es angeblich nur südlich des Flughafens, aber nicht in seiner direkten Nachbarschaft. Als Nachteile der Umfahrungsvariante im Vergleich zum Flughafentunnel werden lediglich benannt: eine etwas größere Flächeninanspruchnahme und eine größere Beeinträchtigung der Fauna-Lebensräume, eine hohe Lärmbelastung der Anwohner während der Bauphase, eine Verschlechterung der Situation im Bereich der Kleingärten und eine Überschreitung der Lärmgrenzwerte nördlich und südlich des Krimpelwegs. Mit bis zu 5 Meter hohen Lärmschutzwänden könnten die gesetzlichen Grenzwerte jedoch eingehalten werden.

Auch vom Verkehrsressort wird immer wieder behauptet, bei der B 6n- Flughafenumfahrung

müssten keine Häuser in der Wolfskuhle abgerissen werden. Der Abteilungsleiter Verkehr wird im Weser Kurier vom 25.9.2017 zitiert: „Eine Führung der B 6n entlang der Wolfskuhle auf dem Gelände des Flughafens ohne Inanspruchnahme von Grundstücken ist vorgesehen.“ Ein derartiger Verlauf entspräche einer ebenfalls am Runden Tisch geprüften Variante III „Umfahrung der Start-/Landebahn und Querung der Flughafen-Befeuerungsanlagen entlang der östlichen Flughafengrenze am Rand von Wohn- und Kleingartengebieten.“ Sie verläuft durch die Sicherheitszone und über das Betriebsgelände des Bremer Flughafens. Aus Gründen der Flugsicherheit ist deshalb auf dem Flughafengelände in voller Länge ein Tunnel/gedeckelter Trog vorgesehen. Die Mehrkosten dieser Variante im Vergleich zur Flughafenumfahrung wurden 2009 am Runden Tisch auf ca. 70 Millionen Euro geschätzt.

Am Runden Tisch 2011 zum Bauabschnitt 2.2 der A 281 wurde auch eine von den Beiräten Neustadt und Obervieland und den Bürgerinitiativen unterstützte Variante 8 geprüft. Sie sieht vor, den Bauabschnitt 2.2 nur bis zum Hornbachgelände zu bauen, ihn dort ampel- und kreuzungsfrei mit der Neuenlander Straße (B6) zu verbinden und die B 6n im Verlauf der Bremer Vorzugsvariante unter dem Flughafen hindurch zur A1 nach Brinkum zu führen. Diese Trasse verläuft auf der gesamten Strecke abseits von Wohn- und Siedlungsräumen, kann weitgehend ohne Eingriffe in das bestehende Straßennetz gebaut werden und schnitt bei der Bewertung der städtebaulichen, verkehrlichen und Umwelt-Auswirkungen besser ab als alle Varianten eines Bauabschnitts 2.2 zum Zubringer Arsten.

Die Gemeinde Stuhr beabsichtigt, das Gewerbegebiet Brinkum-Nord (Ochtum Park) zu erweitern und flächenmäßig fast zu verdoppeln. Wegen der schon jetzt angespannten Verkehrssituation ist das nur möglich, wenn vorher mit der B6n eine zusätzliche Verkehrsanbindung erfolgt. Die B6n ist deshalb bei der Änderung des Flächennutzungsplans der Gemeinde bereits nachrichtlich übernommen und mit allen Knoten- und Kreuzungspunkten dargestellt worden.

Wir fragen den Senat:

1. Welche Varianten des Runden Tisches wurden beim Bundesverkehrsministerium für die Trassenführung der B6n eingereicht?
2. Wer trägt die fachliche und politische Verantwortung für die Einreichung der zum Teil faktisch-falschen Anmeldung der B 6n- „Variante Flughafenumfahrung“, in der behauptet wird, dass keine Wohngebiete betroffen wären und die klar gegen mehrere Bürgerschaftsbeschlüsse verstößt?
3. Wer war an der Erarbeitung der Projektanmeldung beteiligt, nur die DEGES oder auch das Verkehrsressort selbst?
4. Haben der Verkehrssenator bzw. ein Staatsrat/eine Staatsrätin der Einreichung dieser Projektanmeldung letztlich zugestimmt?
5. Welche Unterlagen wurden zur Erarbeitung der Projektanmeldung herangezogen?
6. Haben sich die an der Erarbeitung der Projektanmeldung Beteiligten einen eigenen Eindruck von den Gegebenheiten vor Ort verschafft?
7. Waren denjenigen, die die Projektanmeldung erarbeitet haben, die Variantenuntersuchung von A+S Consult und der Abschlussbericht des Runden Tisches bekannt und falls ja, weshalb wurden sie nicht berücksichtigt?
8. Weshalb werden die Variantenuntersuchung und der Abschlussbericht des Runden Tisches nicht einmal im Quellenverzeichnis der Bremer Projektanmeldung erwähnt?
9. Hat das Bundesverkehrsministerium von Bremen ausdrücklich die Einreichung der Variante IV (Flughafenumfahrung) gefordert, oder hätte auch die Variante III (Umfahrung der Start- und Landebahn auf dem Flughafengelände) für den Bundesverkehrswegeplan angemeldet werden können? Falls ja, weshalb wurde Variante III nicht angemeldet?
10. In welchem Umfang und von wem mit wem wurden Gespräche mit der Flughafen Bremen GmbH über die beiden B 6n-Umfahrungsvarianten und die Möglichkeiten ihrer Realisierung geführt?
11. Hat die Flughafen Bremen GmbH darüber hinaus bereits schriftliche Stellungnahmen und Einwendungen abgegeben? Wir bitten, dabei auch Stellungnahmen zum Flächennutzungsplan und zur Planung des Bauabschnitts 2.2 der A 281 zu berücksichtigen.
12. Wie bewertet die Flughafen Bremen GmbH die Varianten III und IV der B 6n hinsichtlich der

Flugsicherheit und der Auswirkungen auf den Betrieb des Flughafens, während der Bauarbeiten und nach ihrer Fertigstellung?

13. Inwiefern ist der Senat der Auffassung, dass er mit der Projektanmeldung dem Auftrag der Bremischen Bürgerschaft gerecht geworden ist, alles für die Durchsetzung der Bremischen Vorzugsvariante der B6n zu tun?

14. Hat der Senat vor den Anmeldungen zum Bundesverkehrswegeplan 2030 sich gegenüber dem Bundesverkehrsministerium für eine integrierte Planung der Bauabschnitte 2.2 der A 281 und der B 6n und eine Zusammenfassung der bisher getrennten Haushaltsansätze beider Teilprojekte eingesetzt, um damit eine Finanzierung des Flughafentunnels der B 6n zu ermöglichen? Falls nein, weshalb nicht? Falls ja, mit welchem Ergebnis?

15. Inwiefern wird sich der Senat im Rahmen der Fortschreibung des Fernstraßenausbaugesetzes für eine integrierte Planung der B6n und des BA 2.2. der A281 eintreten, wie es auch das Bundesverwaltungsgericht in seinem Urteil zum 1. Planfeststellungsbeschluss für den Bauabschnitt 2.2 angeregt hat?

16. Wie wird die 2009 zwischen Bremen und Niedersachsen getroffene Planungsvereinbarung zur B6n praktisch umgesetzt? In welchem Umfang fanden und finden Abstimmungsgespräche mit dem niedersächsischen Verkehrsministerium, den zuständigen Planungsbehörden, dem Kreis Diepholz und der Gemeinde Stuhr statt?

17. Wie bewertet der Senat die Pläne der Gemeinde Brinkum, die Gewerbeflächen rund um das bestehende Outletcenter bei Fertigstellung der B6n zu verdoppeln, auch vor dem Hintergrund der Bremer Einzelhandelskonzeption?

18. Existiert bereits eine Planung für die Umgehungsverkehre während der mehrjährigen Großbaustelle am Trogbauwerk Kattenturmer Heerstraße/Autobahnzubringer Arsten und was sieht diese speziell für die Straßen Kirchweg, Kornstraße und Buntentorsteinweg sowie für die Verkehre von und zu den Bremischen Wirtschaftszentren GVZ, Neustädter Hafen und Airportstadt konkret vor?

Nelson Janßen, Klaus-Rainer Rupp, Kristina Vogt und Fraktion DIE LINKE.

[zurück zu: Detail](#)

QUELLE: [HTTP://WWW.KLAUS-RAINER-RUPP.DE/POLITIK/PRESSE/DETAIL/ARTIKEL/ZUKUENFTIGE-TRASSENFUEHRUNG-DER-B6N/](http://www.klaus-rainer-rupp.de/politik/presse/detail/artikel/zukuenftige-trassenfuehrung-der-b6n/)