



Weser Kurier
Bremen
16.02.2011

Autobahn in der Sackgasse

Bremen intern: Derzeit ist keine Lösung für die A 281 in Sicht / Von Michael Brandt

Nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts schien im November 2010 für den Bauabschnitt 2/2 der A 281 eigentlich alles klar zu sein. Knapp drei Monate später stecken die Autobahnplanungen allerdings in einer Sackgasse. Am Ende könnte sogar das gesamte Projekt gefährdet sein.

Bremen, so der Richterspruch, hat das Teilstück zwischen Flughafen und dem Ortsteil Kattenturm rechtswidrig und falsch geplant. Für die Bremer Verkehrsplaner wie auch für den Bund als Bauherrn ein Debakel. Der Senat hat daraufhin im Januar einen Ausweg skizziert. Ein runder Tisch wurde eingesetzt, um eine Trasse zu finden, die von allen Beteiligten mitgetragen wird – und dann wird endlich gebaut. Doch wer gedacht hat, dass es so einfach wird, hat sich geirrt. Inzwischen ist nichts mehr klar.

Ein Szenario, das im ersten Moment so unwahrscheinlich anmutet, dass man sich darauf gar nicht einlassen mag: Was passiert eigentlich, wenn der Bund die Nase voll hat vom ewigen Hin und Her um die A 281 in Bremen? Kann das Bundesverkehrsministerium sagen: Tut uns leid, nach all dem Planungs-Hickhack verabschieden wir uns jetzt aus dem Projekt? Die Indizien jedenfalls deuten darauf hin, dass die Fertigstellung der Eckverbindung erstmals kein Selbstgänger mehr ist.

Das Autobahnen nicht fertiggestellt worden sind, hat es schon gegeben. Streitereien, unsichere Rechtslagen oder einfach veränderte Rahmenbedingungen haben zum Baustopp geführt. Ganz in der Nähe zum Beispiel, in Oldenburg, sollte die Nordtangente ursprünglich länger werden. In Berlin ist auf den geplanten Ringschluss der A 100 verzichtet worden. Es gibt Autobahnbrücken, die ohne Anschluss in der Landschaft stehen, und Zubringer, die sich die Natur zurückerobert.

Zwei Botschaften aus dem Bundesverkehrsministerium, die in Bezug auf die A 281 in der vergangenen Woche Bremen erreicht haben, müssen alle Beteiligten in Alarmbereitschaft versetzen. Der Bund hat erstens bestätigt, dass die Grundstückskäufe entlang der Trasse zunächst gestoppt sind. Bekannt ist, dass es um vier Grundstücke und eine Größenordnung von

20 Millionen Euro geht. Hinter dem Stopp steckt ein eindeutiges Warnsignal.

Denn wenn man auf die Pläne für den Bauabschnitt 2/2 zwischen Flughafen und Kattenturm blickt, dann wird zum Beispiel das Airbus-Grundstück gebraucht – egal, in welcher Variante die Autobahn fortgesetzt wird. Es macht also keinen Sinn, den Kauf auszusetzen. Es sei denn, der Bund ist sich unsicher, ob er den Bau überhaupt fortführen will. Die Selbstverständlichkeit, dass am Ende Bremen schon seinen Ringschluss bekommt, ist inzwischen anscheinend auf der Strecke geblieben.

Ministerium hält an Trasse fest

Dazu kommt zweitens die Aussage, dass der Bund keine Alternativen zulassen will. Beide Botschaften zusammengenommen werden zum Ultimatum: Entweder Bremen baut wie geplant, oder... Das Ministerium will genau an der Trasse festhalten, gegen die die Bürger erfolgreich geklagt haben. Offensichtlich soll ein rechtlicher Kniff den Ausweg bringen. Der alte Flächennutzungsplan wird einfach an die problematischen Autobahnplanungen angepasst – dann hat alles wieder seine Ordnung.

Das heißt: Die Bürgerinitiativen können ihren Wunsch nach einer Maximallösung mit hoher Wahrscheinlichkeit zu den Akten legen. Und auch eine schnelle Lösung mit einer vierspurigen Rampe auf die Neuenlander Straße wird es nicht geben. Damit aber verkommt der runde Tisch zu einem Gremium ohne wirkliche Aufgabe. Ein Debattierklub. Denn wenn der Bund als Bauherr bei seiner Haltung bleibt und auf die planfestgestellte Trasse pocht, dann brauchen die Gruppen, Unternehmen und Abgeordneten am runden Tisch nicht Monate nach Alternativen zu suchen.

Die starre Haltung des Bundesverkehrsministeriums trägt nicht dazu bei, die Lage in Bremen zu vereinfachen. Sie bietet keinen Ausweg an. Denn politisch ist die alte Trasse des Abschnitts 2/2 nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts kaum mehr in Bremen zu vermitteln. Keine Fraktion wird sich zum jetzigen Zeitpunkt hinstellen und die Trasse gegen den Willen der Bürger durchsetzen. Vor der Bürgerchaftswahl auf keinen Fall und nach der Wahl mit großer Sicherheit auch nicht. Die Bürgerinitiativen haben gezeigt, dass sie in

diesem Punkt nicht mit sich spaßen lassen. Ein klassisches Patt.

Ehe in abendlichen Runden weiter über die Autobahn nachgegrübelt wird, müssen neue Grundlagen geschaffen werden. Erstens muss gewartet werden, bis das schriftliche Urteil aus Leipzig vorliegt. Dann haben die Interpretationen ein Ende, was die Richter denn tatsächlich geändert haben wollen. Und zweitens muss mit dem Bund geklärt werden, welche Vorgaben er für die weiteren Planungen macht.

Zu dieser – ohnehin schon arg unübersichtlichen Situation – kommen die Problemfälle bei den weiteren Bauabschnitten hinzu. Wenn es für den Bauabschnitt 2/2 keine Lösung gibt oder sich die Suche noch ein paar Jahre hinzieht (was angesichts der Planungshistorie nicht erstaunlich wäre), dann findet sich solange auch kein Investor für den Wesertunnel. Bekanntlich gehört der Tunnel zum 4. Bauabschnitt bei Seehausen. Hier soll die Verbindung zur A 27 und damit zum Containerhafen in Bremerhaven geschaffen werden. Der Tunnel soll mit privaten Investoren gebaut werden, rechnet sich aber nur, wenn auch die Nutzerzahlen stimmen. Auch hier haben die betroffenen Bürger inzwischen eine Klage eingereicht.

Unternehmen und Anlieger warten

Und schließlich der sogenannte 5. Bauabschnitt, der in Zukunft die Verbindung zwischen dem Bauabschnitt 2/2 bei Kattenturm und der A 1 bei Stuhr/Brinkum schaffen soll. Die Bremer Wunschvariante führt unter der Start- und Landebahn hindurch und kostet grob überschlagen 270 Millionen Euro. Seit Langem gilt als höchst fraglich, ob der Bund überhaupt bereit ist, diese Kosten für das Bremer Wunschenken zu tragen.

Die Unternehmen im GVZ und am Flughafen bezeichnen die jetzige Verkehrssituation als unerträglich. Schon lange hat ihnen die Bremer Politik versprochen, die Situation zu verbessern. Auf der anderen Seite warten die Anwohner darauf, dass ihnen die Autobahn 281 die versprochene Entlastung von Lärm und Abgasen bringt. Auch das ist versprochen. Erkennbar ist angesichts der festgefahrenen Lage allerdings nicht, wie und wann diese Versprechen eingelöst werden sollen.