

SONNABEND
9. JULI 2011

BREMEN



Hilmer Hagens (Interessengemeinschaft Seehausen) ist empört über den Versuch Bremens, mit einer Flächennutzungsplanänderung die jetzigen Tunnelpläne durchzusetzen. FOTO: ZOELLNER

Tunnel-Streit: Bürger kommen zu Wort

Grüne und SPD einig über zusätzliches Gesprächsverfahren bei A-281-Planungen / Betroffene bleiben skeptisch

VON MICHAEL BRANDT

Bremen. SPD und Grüne haben den Weiterbau der A281 im Koalitionsvertrag als zentrales Verkehrsprojekt für Bremen bezeichnet. So schnell, wie erhofft, wird es aber nicht weitergehen. Im jahrzehntealten Streit um den Wesertunnel bei Seehausen macht der grüne Fraktionsvorsitzende Matthias Güldner jetzt einen neuen Runden Tisch oder ein Moderationsverfahren zur Bedingung. Güldner: „Erst muss man mit den Bürgern einen Kompromiss finden. Sonst machen weitere Schritte keinen Sinn.“ Die SPD signalisiert Zustimmung.

Erst im November hat Bremen vor dem Bundesverwaltungsgericht eine Niederlage kassiert – für die Planungen des Autobahn-Bauabschnitts 2/2 bei Kattenturm. Einer der Vorwürfe der Richter: Der tatsächlich geplante Trassenverlauf bei Kattenturm lag zu weit entfernt von dem, was einst im Flächennutzungsplan festgelegt worden war.

Auch gegen den Bauabschnitt 4 bei Seehausen klagen die Bürger. Sie pochen auf alle Zusagen des Senats und wollen einen Tunnel durchsetzen, der im herkömmlichen Bohrverfahren gebaut wird und die Bevölkerung weniger belastet. Der Senat hingegen plant jetzt eine verkürzte und damit günstigere Tunnel-Lösung.

Um eine erneute Niederlage vor Gericht zu verhindern, heißt es im Koalitionsvertrag: „Beim Bauabschnitt 4 werden wir im Rahmen der zeitnah vorzunehmenden Flächennutzungsplanänderung eine aktive Bürgerbeteiligung sicherstellen.“ Der Tunnel ist Teil des insgesamt 4,9 Kilometer langen Bauabschnitts, der das Güterverkehrszentrum auf der einen Seite der Weser mit dem Stahlwerke-Gelände am gegenüberliegenden Ufer verbinden soll.

Laut Matthias Güldner kann der Satz im Koalitionsvertrag nicht bedeuten, dass einfach ein normales Verfahren abgewickelt wird. Dass Teile der Verwaltung auch nach dem Leipziger Urteil noch in diese Richtung denken, sorgt bei dem grünen Fraktionschef „für wachsenden Unmut“.

„Es kann nicht sein, dass man aus den Erfahrungen mit dem Bauabschnitt 2/2 nichts gelernt hat. Die vergeblichen Bemühungen, die vormals geplante Trasse durchzusetzen, und das Leipziger Gerichtsverfahren haben enorm viel Zeit gekostet.“ Es

hätte seiner Ansicht nach nichts gebracht, in Kattenturm einfach den Flächennutzungsplan zu ändern. Erst der „schnell und effektiv“ arbeitende Runde Tisch habe den Weg für einen schnellstmöglichen Baubeginn freigemacht, betont Güldner.

Die SPD ist dabei, allerdings mit einem Unterschied: Fraktionschef Björn Tschöpe spricht sich zwar für ein neues Gesprächsverfahren aus, das dann auch drei oder vier Monate beanspruchen könne. Allerdings könne dies seiner Ansicht nach während der laufenden Flächennutzungsplanänderung geschehen. Die Änderung dieses Planes dürfe nicht auf die lange Bank geschoben werden. SPD und Grüne hätten sich darauf geeinigt, so Tschöpe, dass es oberstes Ziel sein müsse, möglichst schnell die Planungen abzuschließen. Und damit die Möglichkeit zu schaffen, einen privaten Investor für den Tunnel zu finden. „Wenn man dabei die Bürger einbezieht, spart das Zeit. Das sollte man auf jeden Fall versuchen.“

Mit Frank Imhoff sieht auch ein Abgeordneter der CDU in einem Runden Tisch mit dem neuen Bausenator Joachim Lohse „die letzte Chance, das Verfahren noch zu retten“. Imhoff hatte bereits in der Vergangenheit einen Runden Tisch gefordert.

„Wenn man die Bürger einbezieht, spart das Zeit.“

Björn Tschöpe, SPD

Hilmer Hagens, Sprecher der Interessengemeinschaft Seehausen, hält die geplante Änderung des Flächennutzungsplans zunächst für „schäbig“. Bremen versuche einfach, vor der drohenden Niederlage im Gerichtsverfahren die Spielregeln zu ändern. Er urteilt: „Das ist nicht korrekt.“ Und: „So verspielt die Politik das letzte Vertrauen.“ Hagens schildert den aktuellen Stand des Verfahrens: Die Klage ist im vergangenen September eingereicht worden. Den Bürgern liegt jetzt eine Erwiderung der Bremer Anwälte auf die Klageschrift vor. Sie haben nun Zeit, dieses Schriftstück ihrerseits noch einmal zu kommentieren. Ha-

„Als erstes muss man mit den Bürgern einen Kompromiss finden.“

Matthias Güldner, Grüne

tionen Euro an Mehrkosten für eine bürgerfreundliche Lösung in Kattenturm nur dann zum Teil übernehmen, wenn auch die Tunnellösung in Seehausen praktikabel bleibe. Und genau das sehen die Kritiker bei einer neuen Debatte nicht. „Die Forderung nach einem Runden Tisch in Seehausen stellt deshalb die A281 grundsätzlich infrage.“

Der Tunnel-Streit in Seehausen hält seit beinahe zwanzig Jahren an. Die Ausgangslage ist knifflig: 1993 ist im Flächennutzungsplan der Trassenverlauf für den 4. Bauabschnitt der A281 festgelegt worden. Die Einfahrt zum Wesertunnel sollte damals mehrere hundert Meter entfernt von der Wohnbebauung liegen. Später wurde aber ein anderes Bauverfahren zugrunde gelegt und der Tunnel samt Ein- und Ausfahrten auf eine Länge von 1100 Metern verkürzt. Mit dem jetzt geplanten Tunnel, der in Segmentbauweise hergestellt werden soll, liegt der Tunnelzugang nicht weit von den Wohnhäusern entfernt, auch wenn der bisherige Verkehrssenator Reinhard Loske den Betroffenen eine Verlängerung um 140 Meter anbot.

Weiterer Nachteil der neuen Variante: Für den Bau müssen sieben Häuser abgerissen werden, zwei sind bereits verschwunden. Schon 2006 hatte sich Bremens ehemaliger Bürgermeister Klaus Wedemeier in den Streit eingeschaltet und erklärt: Bei der langen Tunnelvariante habe es sich 1993 um ein Versprechen des damaligen Senats gehandelt, und das sei weiterhin bindend. Ein erstes Moderationsverfahren ist ebenfalls 2006 gescheitert. Der damalige Moderator beendete die Reihe von Gesprächen ohne eindeutigen Spruch, sprach aber von „schwerwiegenden Fehlern“ und einer „Reihe von Ungereimtheiten“.

Die Grünen im Bundestag blicken interessiert nach Seehausen. Sie haben eine Anfrage ans Bundesministerium für Verkehr gerichtet. Dabei steht im Mittelpunkt, ob die geplante Partnerschaft zwischen der öffentlichen Hand und einem privaten Investor funktioniert. Die Antwort liegt im Entwurf vor, sagt aber so gut wie nichts aus. Außer: Weil die Klage der Bürger gegen den 4. Bauabschnitt noch läuft, ist auch mit der Ausschreibung des Projektes noch nicht begonnen worden. „Die projektspezifischen Arbeiten ruhen deshalb so lange, bis rechtlich Klarheit herrscht.“



Björn Tschöpe, SPD
FOTO: KOCH



Matthias Güldner, Grüne
FOTO: KOCH