

# Stockender Verkehr

Seit einem Jahr verhandelt Bremen mit dem Bund über die Finanzierung der A 281 – bislang ohne Ergebnis

Fast ein Jahr ist es nun her, dass der runde Tisch seine Lösung für eine veränderte Streckenführung der Autobahn 281 präsentiert hat. Eine Lösung, die etwa 28 Millionen Euro mehr kosten soll als die ursprünglich geplante Trasse. Passiert ist seitdem nicht viel. Denn: Noch ist die Finanzierungsfrage zwischen Bund und Bremen nicht geklärt. Die Koalition mahnt nun zur Eile, aus CDU und Handelskammer gibt es Kritik.

VON MATTHIAS LÜDECKE

**Bremen.** „Fakt ist: Seit einem Jahr ist nicht viel Erkennbares passiert“, sagt, Olaf Orb, Verkehrsreferent der Bremer Handelskammer. „Aus Sicht der Unternehmen ist das sehr bedauerlich.“ Vielleicht, so Orb, müsse man die Verhandlungen über den Bauabschnitt 2/2 der Autobahn 281 zwischen dem Neuenlander Ring und dem Autobahnzubringer Arsten zur Chefsache machen und auf höchster Ebene Lobbyarbeit für das Autobahnstück betreiben.

Vor fast genau einem Jahr saß die Handelskammer mit an einem runden Tisch, den der Senat eingerichtet hatte, nachdem eine Bürgerinitiative vor dem Bundesverwaltungsgericht erfolgreich gegen die ursprünglich geplante Streckenführung des Bauabschnitts 2/2 geklagt hatte. Insgesamt 23 Vertreter aus Politik, Wirtschaft, Beiräten und Bürgerinitiativen rangen in 16 Sitzungen und über 50 Beratungsstunden um einen Kompromiss. Am Ende stand eine Einigung, die den Namen „4Süd“ trägt. Die Trasse sollte südlicher als zuvor geplant gebaut werden und zudem von einem Trog – einer Art nach oben offenen Tunnel – in einen geschlossenen Tunnel führen.

## Ungeklärte Kostenfrage

Diese Einigung löste zwar viele Probleme, doch sie schaffte auch ein neues: „4Süd“ ist etwa 28 Millionen Euro teurer, als die ursprünglich geplante Variante. Und die Frage, wer diese Mehrkosten tragen soll, ist seitdem Gegenstand der Verhandlungen zwischen dem Bremer Verkehrsressort und dem Bundesverkehrsministerium von Peter Ramsauer (CSU).

Dass es in dieser Frage bislang keine Einigung gegeben hat, macht mittlerweile nicht nur die Handelskammer unruhig. Die CDU kritisiert Bausenator Joachim Lohse (Grüne) scharf – und wirft ihm Untätigkeit



vor. „Das Land Bremen muss erst einmal eine Planung vorlegen und begründen, warum die Mehrkosten gerechtfertigt sind“, sagt Heiko Strohmann, verkehrspoli-

tischer Sprecher der CDU-Fraktion. Erst dann könne in Berlin über die Finanzierung entschieden werden. Strohmanns Verdacht: Der rot-grünen Koalition in Bremen

sei klar, dass der Bund nicht die kompletten Kosten übernehmen werde. Und da sie nicht wisse, wie sie ihren eigenen Anteil finanzieren solle, spiele sie nun auf Zeit und schiebe die Schuld den anderen zu.

Der Senat hat in der Tat eine andere Auffassung vom Ablauf des Verfahrens. In seiner Antwort auf eine Große Anfrage heißt es, zunächst solle die Finanzierung geklärt werden, dann würden die nächsten Planungsschritte in Angriff genommen. Angestrebt sei zudem, dass der Bund auch die zusätzlichen Kosten übernehme.

## Lösung bis zur Sommerpause?

Die Grünen widersprechen Strohmanns Ansicht entschieden. Ihr Fraktionsvorsitzender Matthias Güldner nennt sie gar „grobe Unfug“. Zur Eile mahnt aber auch er – und sieht sowohl Bremen als auch den Bund in der Pflicht. Es sei nachvollziehbar, dass beide Seiten versuchten, ihre Haushaltsmittel zu schonen. Aber: „Bund und Land müssen nun zügig vereinbaren, wie man die Lösung realisieren kann.“ Bis zur Sommerpause, so Güldner, sollte es eine Einigung geben, und somit auch feststehen, wie groß der Bremer Anteil sei. Dann müsse die Landespolitik sich dazu verhalten. Das Fernziel: In dieser Legislaturperiode das Planfeststellungsverfahren abschließen und in der nächsten dann den Autobahnabschnitt eröffnen.

Ähnliches hofft auch der Sozialdemokrat Jürgen Pohlmann. Bis zum Sommer solle nach Möglichkeit ein realisierbares und für beide Seiten finanzierbares Konzept stehen. Die Kritik der CDU weist auch Pohlmann zurück. Das Bremer Ressort habe intensiven Kontakt zum Bundesministerium, sagt Pohlmann, und daher brauche man auch kein fertiges Konzept aus Bremen, über das der Bund entscheiden könne. „Jedes Verkehrskonzept in dieser Größenordnung entsteht im Dialog von Bundes- und Landesbehörde“, sagt Pohlmann. Daher sei der Zeitraum von einem Jahr für die Planung auch nichts Ungewöhnliches.

Olaf Orb von der Handelskammer zeigt sich unbeeindruckt von dieser Diskussion. Wichtig sei vor allem, dass die Verhandlungen nun rasch zu einem Ende kommen. „Der Ringschluss hat für Bremen eine herausragende strukturpolitische Bedeutung“, sagt Orb, „und wenn dieses Ziel in Gefahr gerät, nutzen auch gegenseitige Schuldzuweisungen nichts.“