

A 281: Streit über Zu- und Abfahrten

Bürgerinitiativen und Beiräte suchen bestmöglichen Anschluss in Huckelriede / Drei Varianten in der Diskussion

In der Diskussion um den Ringschluss der A 281 kommt im Bremer Süden Bewegung in die Planung. Die Bürgerschaft hat im Oktober 2012 beschlossen, bei der Ausarbeitung der Zu- und Abfahrten der Autobahn auf Höhe des Ortsteils Huckelriede die Beiräte und Bürger vor Ort zu beteiligen. Die Vorstellungen von der besten Lösung sind unterschiedlich.

VON KARIN MÖRTEL

Bremen. Drei Varianten für die Autobahnabfahrten der A 281 auf Höhe des Ortsteils Huckelriede liegen auf dem Tisch. Doch welche ist die beste? Um eine Antwort auf diese Frage ringen derzeit Bürgerinitiativen und Lokalpolitiker in Obervieland und der Neustadt. Die Beteiligten wissen, dass die Planung einer Autobahn eine komplizierte Sache ist. Besonders, wenn sie mitten durch die Stadt verläuft, ein Flughafengelände und Wohngebiete streift sowie zum Teil auch Privatgrundstücke beansprucht.

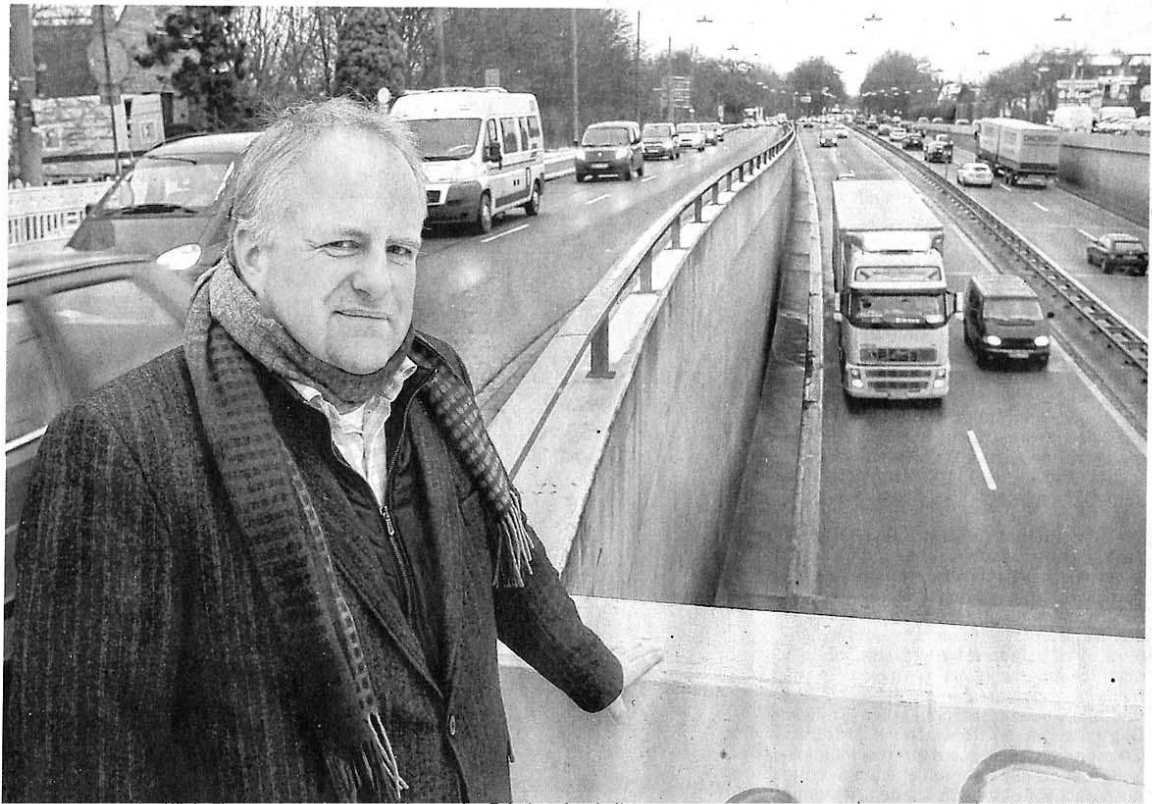
Mit dieser Gemengelage der A 281 im Bremer Süden haben sich Politik, Verwaltung und Anwohner bereits jahrelang beschäftigt, zum Teil auch vor Gericht. Im Oktober ist in der Bremischen Bürgerschaft nun die Entscheidung für eine Variante des Bauabschnitts 2/2 nahe der Neuenlander Straße gefallen, auf die sich der Bund als Geldgeber, das Land und ein vor Ort arbeitender Runder Tisch einigen konnten. Eine Kombination aus Tunnel, Trog und Lärmschutzwänden, die die Autobahn an den Arster Zubringer Richtung A1 anbinden soll. Bremen muss dafür etwa neun, der Bund dagegen etwa 127 Millionen Euro auf-

bringen. Ungeklärt ist bislang jedoch, wie die Zu- und Abfahrten von der Autobahn auf Höhe des Ortsteils Huckelriede geregelt werden. Die Bürgerschaft hat beschlossen, bei der Lösung dieses Problems die Beiräte und Bürger vor Ort zu beteiligen. Und die Zeit drängt: Spätestens in sechs Wochen benötigen die Planer eine Entscheidung zwischen drei Varianten, damit sie im Sommer dem Bund eine erste abgestimmte Gesamtplanung vorlegen können. „Andernfalls ist der Zeitplan nicht haltbar“, sagt der verantwortliche Planer, Jörn Kück. Damit der erste Spatenstich im April 2015 erfolgen solle, müsse es nun schnell gehen.

Größere Lärmentlastung

Von den drei vorliegenden Varianten bevorzugen die vom Bund beauftragten Autobahnplaner die Zu- und Abfahrt direkt über die Kreuzung zur Kattenturmer Heerstraße. „Das werden wir auch fachlich forcieren“, so Kück. Dabei kann er sich der Rückendeckung durch die Bremer Baubehörde sicher sein. Im Gegensatz zu den beiden nördlicheren Varianten sei bei dieser Anbindung die Lärmentlastung für Huckelriede am größten. Auf der Neuenlander Straße würden dann anstatt bisher 50.000 Autos pro Tag nur noch 10.000 bis 12.000 fahren. Dies mache auch einen späteren Rückbau der Neuenlander Straße von vier auf zwei Fahrspuren möglich. Argumente, die die Neustädter Lokalpolitiker durchaus überzeugen. „Wir erwarten in diesem Fall aber ganz klar, dass der Rückbau durch die Stadt Bremen dann nicht auf den St. Nimmerleinstag verschoben wird“, sagte Beiratssprecher Ingo Mose.

Norbert Breeger, Sprecher der Vereinigten Bürgerinitiativen für eine menschenrechte A 281, warnt jedoch davor, die Zu- und Abfahrten losgelöst vom späteren Bau der B6n als Zubringer zur A1 auf Höhe



Autobahnplaner Jörn Kück: Eine Entscheidung ist nötig, um den Zeitplan einzuhalten.

FOTO: FRANK THOMAS KOCH

Brinkum zu betrachten. „Wir haben dem Beschluss des Runden Tisches nur unter der Bedingung zugestimmt, dass die Tunnelvariante unter dem Flughafen, ausgehend vom Hornbach-Gelände, gebaut wird.“ Diese auch von der Bürgerschaft geforderte Streckenführung zum Schutz der Obervieländer Wolfskuhlsiedlung sehe er jedoch gefährdet. Denn durch den Bau einer Abfahrt an der Kreuzung Kattenturm werde bereits die Infrastruktur für die vom Bund bevorzugte Umfahrung des Flughafengeländes verbessert. „Außerdem könnte der Bund dann das Argument anwenden, zwei kurz aufeinanderfolgende Ausfahrten – eine bei Hornbach zur B6n und eine an der Kreuzung – seien zu dicht beieinander“, so Breeger. Zudem bemängelt er, dass ausgerechnet das Grundstück der Familie Plate, die vor Gericht dafür gesorgt habe, dass die Neustadt vor dem „Monsterknoten“ bewahrt worden sei, bei der von den Planern empfohlenen Variante bereits zum zweiten Mal beansprucht

werde. „Das käme einer Enteignung gleich.“

Daher plädieren die Bürgerinitiativen für die nördlichste Variante auf dem Hornbach-Gelände, bei der kein Privatgrundstück angetastet werden muss. Zwar sei dort ein zusätzlicher Brückenbau mit Kosten in Höhe von 2 Millionen Euro nötig. „Aber damit können wir die Entscheidung zugunsten der B6n mit Tunnel unter dem Flughafen positiv beeinflussen“, ist Breeger überzeugt. Dafür müsse auch in Kauf genommen werden, dass die Wohngebiete in Huckelriede etwas weniger vom Lärm entlastet werden als bei Variante eins. An einem Rückbau der Neuenlander Straße zweifele er ohnehin angesichts der klammen Haushaltslage Bremens.

„Für uns ist maßgeblich entscheidend, welche Lärmeffekte die Varianten für Obervieland bedeuten“, erklärt Beiratssprecher Stefan Markus die Haltung der Obervieländer Ortspolitiker. Nun streben die beiden Beiräte einen Schulterchluss an und wol-

len in einer gemeinsamen Sitzung zu einem Beschluss kommen. Dabei sollen auch die Bürgerinitiativen zu Wort kommen.

Eine formal bindende Wirkung, so heißt es aus der Baubehörde, habe der Beschluss der Beiräte allerdings nicht. Sprecherin Brigitte Köhlein: „Wenn dieser jedoch von der Vorzugsvariante der Planer abweicht, muss das auf politischer Ebene gewichtet werden.“

ANZEIGE



Die verschiedenen Möglichkeiten der Zu- und Abfahrten haben ihre Vor- und Nachteile für die jeweiligen Anrainer, sodass es unterschiedliche Vorstellungen von der besten Lösung gibt.