

HART ABER UNFAIR



## Ein Beton-Denkmal

VON MICHAEL BRANDT

Wenn einer mit dem Klapprad durch die Stadt fährt, weiß man: Der Mann hat einen Hang zum ökologischen Fortbewegungsmittel. Beim grünen Bremer Verkehrssenator Joachim Lohse liegt das auf der Hand, und das ist in seiner Situation auch gut und richtig. Kein Grund also zum Mosern. Schließlich ist Lohse erstens gleichzeitig Umweltsenator. Zweitens freut man sich, wenn er überhaupt wahrgenommen wird. Und drittens gibt es andere grüne Senatoren, die das Sonnenblumen-Image ihrer Partei längst hinter sich gelassen haben und lieber den Dienst-Mercedes wählen, wenn sie Termine wahrnehmen.

Wenn sich aber aus dem Hang zum Fahrrad ableiten lässt, dass der ökologisch geprägte Senator eine Asphalt-Allergie hat, wird daraus ein Problem. Das hat es schon gegeben. Lohses Vorgänger Reinhard Loske (ebenfalls Grüne) sorgte für Empörung in der politischen Szene, weil er der Einweihung eines Autobahn-Teilstücks fernblieb. Aus ideologischen Gründen, wurde vermutet.

Joachim Lohse kommt in eine ähnliche Zwangslage, denn am Bremer Güterverkehrszentrum ist der Bauabschnitt 3.2 der A 281 so weit gediehen, dass der Einweihungstermin wahrscheinlich noch in diese Legislaturperiode fällt. Vielleicht gibt es aber bis dahin auch noch Veränderungen, und Bremen bekommt die erste Autobahn mit Fahrrad-Vorrangstreifen.

Es bleibt wahrscheinlich auch bei dieser einmaligen ideologischen Zwickmühle. Denn bei allen weiteren Bauabschnitten der A 281 hat sich der Fahrplan inzwischen (selbstverständlich ohne politische Verhin-

derungsabsicht) so verzögert, dass der Ringschluss sein 50-jähriges Planungsjubiläum ohne Fertigstellung feiern kann.

2019 wird frühestens der Bauabschnitt 2.2 bei Kattenturm fertig. Das kann sich aber noch verzögern, wenn die Bürger mit dem Kompromiss nicht einverstanden sind und noch mal klagen. Nach 2020, vielleicht 2023, soll irgendwann auch der Autobahntunnel bei Seehausen entstehen und den Ring um Bremen schließen.

Allerdings müsste dazu ein Investor gefunden werden, der den Tunnelbau angeht. Der wiederum kann damit nur beginnen, wenn verlässliche Zahlen vorliegen, wie viele Fahrzeuge den Tunnel denn nutzen. Dazu braucht man Sicherheit, was aus der B 212 neu in der Wesermarsch wird, worüber zurzeit zwischen Bremen und Niedersachsen allerdings keine Gespräche geführt werden. Also: Es bräuchte eine starke, ordnende Hand, die das gesamte Autovorhaben an sich nimmt und die Sache wieder auf Spur bringt, mit einem klaren Ziel. Eine Aufgabe, die dem Herrn mit dem Rad zukäme.

Bremen hat – unbemerkt – gerade ein kleineres Jubiläum gefeiert. Vor genau zwei Jahren nämlich präsentierte der Runde Tisch in Kattenturm die Lösung für die Autobahn 281. Nach mehr als drei Jahrzehnten Planungswirrwarr sollte damit endlich der Weg frei werden für den Bauabschnitt 2.2, der vom Flughafen bis Kattenturm geht. Jetzt hängt dieses Verkehrsprojekt seit zwei Jahren in der Denkpause, spricht: in einer weiteren Abstimmungsphase. Offenbar hat Bremen einfach die Lust an der Autobahn verloren, jetzt wo sie halb daliegt. Und das Schlimme ist, dass das offenbar niemanden stört. Schon gar nicht den Verkehrssenator.