

Teure Autobahn

A 281: Keine Kompromisse mehr

Die „optimierte“ Variante für die Stadtautobahn wird 142 Millionen Euro kosten – 21 Millionen mehr als geplant. Das sehen die Bürgerinitiativen vor Ort als Chance.



Die A 281 hängt in der Luft - zumindest zwei von vier Spuren. Und das schon seit fünf Jahren.

Bild: Klaus Wolschner

„Die Zeit der Kompromisse ist vorbei“, sagt Norbert Breeger, Sprecher der Bürgerinitiativen gegen die Planungen für die Stadtautobahn A 281. Die Anwohner haben den Prozess vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig gegen das Bremer Baurecht gewonnen und sich danach am Runden Tisch auf einen Kompromiss geeinigt – aber der werde jetzt wieder unterlaufen, so die Sorge von Breeger: Der Bremer Bausenator Joachim Lohse (Grüne) hat die von den Bürgerinitiativen und inzwischen auch einstimmig vom der Bremischen Bürgerschaft abgelehnte Variante einer Autobahn-Zufahrt durch die Wolfskuhlen-Siedlung beim Bundesverkehrsminister als eine Option angemeldet.

Das haben die Bürgerinitiativen zum Anlass genommen, den

Nord,

KLAUS
Brem

THEMI
Brem



„Kompromiss“ der Südvariante, der inzwischen auf Druck des Verkehrsministeriums verschlimmbessert wurde und als „optimiert“ bezeichnet wird, aufzukündigen – mit dem Hinweis auf eine ganz einfache Lösung: Mit einer Investition von kaum zwei Millionen Euro könnte die Stadtplanung das jahrelange Tauziehen um die Fertigstellung der Autobahn beenden und weit mehr als 120 Millionen Euro sparen. Diese Lösung, das ist der Witz der Sache, ist 2002 bereits von Bremen beschlossen worden – wurde aber nicht umgesetzt.

Anzeige

Seitdem endet die vierspurige Stelzenautobahn A 281 vor Huckelriede in der Luft und wird über eine zweispurige Rampe mit zwei Ampeln auf die Neuenlander Straße geführt. Grober Unfug, das haben die Bürgerinitiativen immer schon gesagt: Wenn man diese Rampe, so wie im Jahr 2002 geplant, vierspurig ausbauen würde, könnte die Trasse ampelfrei in den Autobahnzubringer Arsten hineingeführt werden. Kosten:

weniger als zwei Millionen.

Stattdessen plant die Stadt ein „Einschwenken“ der Trasse und eine Einfahrt in den Arster Zubringer gut einen Kilometer weiter. Die Kosten wurden vor einigen Monaten noch auf 121 Millionen Euro geschätzt, der Bund will davon 112 Millionen zahlen. Inzwischen liegen die Schätzungen aber bei 142 Millionen Euro, denn bei den Konkretisierungen haben sich neue Probleme ergeben – dass das Bundesverkehrsministerium da keine Bereitschaft hat, nun auch diese Zusatzkosten zu übernehmen, liegt auf der Hand.

Dabei sei dieser Bauabschnitt, der die Nummer „2.2“ trägt, verkehrspolitisch überflüssig, sagt Breeger. Sie würde eine gewisse Lärm-Entlastung der Anwohner in Huckelriede bringen – aber auch eine zusätzliche Belastung der Anwohner der Wolfskuhlen-Siedlung in Kattenturm. So ist es kein Zufall, dass die Bürgerinitiative Huckelriede sich für diese „Südvariante“ auch in ihrer vom Bundesverkehrsminister korrigierten Form ausgesprochen hat, während die Initiative „Rettet die Wolfskuhlensiedlung“ die „optimierte“ Variante strikt ablehnt. Sie hat der angekündigten Änderung des Flächennutzungsplanes in diesem Sinne widersprochen. Die Huckelrieder sind aus dem gemeinsamen Bündnis „für eine menschengerechte A 281“ ausgeschieden.

Da geht es nicht nur um den Interessengegensatz der Huckelrieder gegen die Wolfskühler, die bisher in dem gemeinsamen BI-Bündnis aufgefangen worden war. Alle verkehrspolitischen Argumente sprechen zudem gegen die „optimierte“ Südvariante: Es gibt kein Kosten-Nutzen-Gutachten, denn die Verkehrsplaner wissen: Die Zeitersparnis im Vergleich zu einer breiten Rampe am Ende des derzeitigen Bauabschnittes läge bei einer Minute.

Die Vorteile gegenüber der derzeitigen Verkehrsführung und den Problemen, die eine mehrjährige Bauphase am Tunnel in den Zubringer bedeuten würde, wären dagegen erheblich.

Das Geld wäre zudem an anderer Stelle sinnvoller einzusetzen, nämlich bei der Entlastungsstraße (6Bn) unter dem Flughafen hindurch, die eine zusätzliche direkte Anbindung an die A 1 bedeuten würde. Der Bogen über den Arster Zubringer ist nämlich für alle Autofahrer, die Richtung Süden wollen, ein großer Umweg. Nach den Verkehrsprognosen, die das Bauressort eingeholt hat, sind die KFZ-Zahlen in den letzten fünf Jahren weder auf der Neuenlander Straße noch auf der Autobahn A1 gestiegen. Für diese derzeitigen Verkehre wäre die 2-Millionen-Lösung ausreichend. Und wenn nach der Realisierung eines Weser-Tunnels deutlich mehr Verkehr auf die A 281 kommen würde, dann wäre dies vor allem ein Argument für eine zusätzliche Entlastungsstraße Richtung A 1 unter dem Flughafen hindurch.

Die Optimierung des Kompromisses „Südvariante“ ging vor allem auf Kosten des Bauern Plate. So wie die Bremer Verkehrsbehörde derzeit die überflüssigen Meter des Autobahn-Abschnittes „2.2“ plant, würden sie quer durch den Garten des Bauern Hans Plate führen. Plate war einer der Kläger vor dem Bundesverwaltungsgericht. „Unter anderem ihm verdanken wir unseren Erfolg dort“, sagt Breeger. Jeder „Kompromiss“ sei daher menschlich „eine Sauerei“. Plate könnte – wieder als Betroffener – seine juristischen Möglichkeiten gegen die „optimierte Südvariante“ ausschöpfen; er hat, wie der andere betroffene Bauer, Heinz Wähmann, seinen Widerspruch gegen den Flächennutzungsplan angekündigt.

Dass das Bundesverkehrsministerium den Kompromiss des Runden Tisches „optimiert“, also zu Lasten von Plate korrigiert habe, könne nur damit erklärt werden, dass man in Berlin die Idee, einen Autobahnzubringer an der Wolfskühlensiedlung in Kattenturm entlang zu bauen, nie aufgegeben hat, sagt Breeger. Aus Kostengründen hat sich das Bremer Verkehrsressort dieser „Optimierung“ gebeugt, was das einschwenken auf den Arster Zubringer angeht. Während die Bürgerschaft beschlossen hat, dass eine zusätzliche direkte Anbindung an die A1 für Bremen nur unter

dem Flughafen hindurch infrage kommt, hat der Bausenator die von Berlin gewünschte Lösung auch beim Bundesverkehrswegeplan angemeldet. Dies interpretiert Breeger als Kampfansage und fragt, warum die grüne Verkehrspolitik sich mit Zebrastreifen-Attrappen zu profilieren versucht und bei dem größten Bremer Verkehrsprojekt dieses Jahrzehnts kneift.

taz.zahl ich

Unser Artikel hat Ihnen gefallen?
Sie können dafür bezahlen!

taz zahl ich.

1

[mehr erfahren](#)

POLITIK	ÖKO	GESELLSCHAFT	KULTUR	SPORT	BERLIN
Deutschland	Ökonomie	Alltag	Musik	Fußball	
Europa	Ökologie	Debatte	Film	Kolumnen	
Amerika	Arbeit	Kolumnen	Künste		
Afrika	Konsum	Medien	Buch		
Asien	Verkehr	Bildung	Netzkultur		
Nahost	Wissenschaft	Gesundheit			
Netzpolitik	Netzökonomie	Reise			

Abo	Anzeigen	Unterstützung	LE MONDE diplor
e-Paper	Genossenschaft	panterstiftung	zeo2
Archiv	Shop	panterpreis	Blogs
Info	Café	taz.am wochenende	Reisen in die

Hilfe	Impressum	Redaktionsstatut	RSS	Datenschutz	Kontakt
-------	-----------	------------------	-----	-------------	---------

Alle Rechte vorbehalten. Für Fragen zu Rechten oder Genehmigungen wenden Sie sich bitte an lizenzen@taz.de