

Keine Kompromisse mehr

AUTOBAHN 281 Die „optimierte“ Variante für die Stadtautobahn wird 142 Millionen Euro kosten – 21 Millionen mehr als geplant. Das sehen die Bürgerinitiativen vor Ort als Chance

VON KLAUS WOLSCHNER

„Die Zeit der Kompromisse ist vorbei“, sagt Norbert Breeger, Sprecher der Bürgerinitiativen gegen die Planungen für die Stadtautobahn A281. Die Anwohner haben den Prozess vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig gegen das Bremer Bauressort gewonnen und sich danach am Runden Tisch auf einen Kompromiss geeinigt – aber der werde jetzt wieder unterlaufen, so die Sorge von Breeger.

Dabei wäre alles ganz einfach: 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.

Seitdem endet die vierspurige Stelzenautobahn A281 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 eine Einfahrt in den Arster Zubringer 700 Meter 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



Die A281 hängt in der Luft – zumindest zwei von vier Spuren. Und das schon seit fünf Jahren Foto: kawa

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. Es gibt kein Kosten-Nutzen-Gutachten, denn die Verkehrsplaner wissen: Die Zeitersparnis für Autos läge bei kaum 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. Und: Das Geld könnte sinnvoller eingesetzt werden, nämlich bei der Entlastungsstraße unter dem Flughafen hindurch, die eine direkte Anbindung an die A1 bedeuten würde.

Die überflüssigen 700 Meter Autobahn-Abschnitt „2.2“, die die Bremer Verkehrsbehörde plant, würden quer durch den Garten des Bauern Hans Plate führen. Plate war einer der Kläger vor dem Bundesverwaltungsgericht.

Es gibt kein Kosten-Nutzen-Gutachten, denn die Verkehrsplaner wissen: Die Zeitersparnis für Autos läge bei kaum einer Minute

„Unter anderem ihm verdanken wir unseren Erfolg dort“, sagt Breeger. Jeder „Kompromiss“ sei daher menschlich „eine Sauerei“. 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 Wolfskuhlensiedlung in Kattenturm entlang zu bauen, nie aufgegeben habe. Während die Bürgerschaft beschlossen hat, dass für Bremen nur eine Lösung unter dem Flughafen hindurch infrage kommt, hat der Bausenator die von Berlin gewünschte Lösung auch beim Bundesverkehrswegeplan angemeldet. Für Norbert Breeger ist das eine Kampfansage.