

# Streit über eine Straße

## Bürgerschaft debattiert Bundesverkehrswegeplan

VON ANDRÉ FESSER

**Bremen.** Kaum zwei Wochen ist es her, dass der Bundestag den Bundesverkehrswegeplan 2030 abgesegnet hat. 270 Milliarden Euro sollen in den kommenden Jahren in Straßen, Schienen und Wasserwege fließen. Auch Bremen profitiert davon. Die Freude über diesen Erfolg und die Möglichkeit, zentrale Verkehrsprojekte im Land nun sicher vorantreiben zu können, ging am Mittwoch in der Bürgerschaft aber im Streit unter. Im Streit über eine Straße.

Dabei sei der Tag des Beschlusses in Berlin eigentlich ein guter Tag für Bremen gewesen, befand Heiko Strohmann, und in diesem Punkt hatte der verkehrspolitische Sprecher der CDU auch einige andere Fraktionen an seiner Seite. Denn immerhin ist es Bremen gelungen, Projekte wie den sechspurigen Ausbau der Autobahn 27 zwischen Bremer Kreuz und Überseestadt im Plan unterzubringen. Dazu die Anbindung der A 281 an die A 1. Und außerdem die Weserquerung bei Seehausen, ohne die ein Autobahn-Ringschluss um Bremen gar nicht möglich wäre. Allerdings steckt mit der sogenannten B 6 neu auch ein Projekt im Verkehrswegeplan, das dort nach Beschluss des Landesparlaments in dieser Form gar nichts zu suchen hat. Und so wurde es am Mittwoch noch mal laut im Haus der Bürgerschaft.

Der Streit in dieser Frage schwelt schon seit Monaten. Nach langer Suche nach einer guten Lösung für die Anwohner der Kattenfurter Heerstraße und der anhängenden Wohnquartiere hatte sich die Bürgerschaft einst mehrheitlich für eine Entlastungsstrecke zwischen A 1 und noch zu bauendem A 281-Abschnitt ausgesprochen. Diese sollte unter dem Flughafengelände hindurchgeführt werden – zum Preis von gut 300 Millionen Euro. Die andere, oberirdische Variante wurde verworfen. Sie würde nur etwa die Hälfte kosten, zugleich aber die angrenzende Wolfskuhlensiedlung arg beeinträchtigen. Dumm nur, dass genau dieser Vorschlag nun im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans auftaucht. Bremen könnte also eine Straße bauen, die die Parlamentsmehrheit ablehnt.

CDU-Mann Strohmann wiederum findet das Ergebnis gut: „Wir wurden dafür gewählt, Lösungen zu finden, die für möglichst viele Bewohner das Beste sind.“ Und in diesem Fall seien die Interessen vieler Bremer höher zu gewichten als die einzelner An-

wohner. Eine Einschätzung, die man in der Regierungskoalition nicht teilt. Die SPD-Abgeordnete Heike Sprehe bedauerte, dass die Tunnellösung, die nach einem langen Beteiligungsprozess mit den Bürgern gefunden worden war, torpediert wurde. Und der Grüne Ralph Saxe betonte, dass es für die oberirdische Variante im Parlament nach wie vor keine Mehrheit gibt. Ein Ergebnis im Übrigen, an das sich das Verkehrsressort halten will, wie Verkehrssenator Joachim Lohse (Grüne) unterstrich: „Es ist undenkbar, dass das Ressort nach einem Bürgerchaftsbeschluss etwas anderes plant.“

Lohse hatte zuvor hervorgehoben, dass die Möglichkeit, den Autobahnring um Bremen nun zu schließen, als Erfolg zu werten ist: „Das bringt uns voran.“ Voraussichtlich Ende 2017 werde man mit dem Bau des Autobahnabschnitts 2.2, der Anbindung an die Neuenlander Straße, und der Weserquerung bei Seehausen beginnen können. Das wichtigste Projekt für den Wirtschaftsstandort Bremen wäre aber der achtspurige Ausbau der Autobahn 1 gewesen. Und gerade der taucht nicht im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans auf. Zwar darf Bremen weiterplanen, und möglicherweise lässt sich der Bund auf einer guten Planungsgrundlage erweichen, das Projekt doch noch vor 2030 zu finanzieren. Die Kosten, so Lohse, müsste aber zunächst Bremen tragen.

Der Verkehrssenator redete sich an diesem Punkt geradezu in Rage und nutzte die Gelegenheit zur Kritik an der CDU. Die Wut ist nachvollziehbar, denn vor Monaten hatte deren Fraktionschef Thomas Röwekamp einen Brief an das Bundesverkehrsministerium geschrieben, in dem er dafür warb, die B 6 neu in der vom Parlament verworfenen oberirdischen Variante dem A 1-Ausbau vorzuziehen. In der Koalition geht man nun davon aus, dass dies zu dem misslichen Ergebnis geführt hat. SPD-Vertreterin Heike Sprehe etwa meint, dass der Brief Röwekamps möglichen weiteren Änderungen des Verkehrswegeplans den „Todesstoß“ versetzt hat. Und der Grüne Ralph Saxe glaubt, dass „die CDU einen millionenschweren Scherbenhaufen produziert“ hat, zumal die Entwicklung der B 6 neu nun blockiert sei.

In den Reihen der Christdemokraten konnte man mit der Aufregung nichts anfangen. Die B 6 neu werde nicht gebaut? Heiko Strohmann glaubt das nicht: „Es wird bis 2030 noch einige Wahlen geben. Ich bin optimistisch, dass wir irgendwann auf der B 6 neu fahren können.“



Unter dem Flughafen hindurch soll die B 6 neu laut Bürgerchaftsbeschluss verlaufen, um die Kattenfurter Heerstraße (links im Hintergrund) zu entlasten. Der Bund würde aber nur die oberirdische Variante – vorbei an den Wohnhäusern – bezahlen. Der Prozess ist nun blockiert.

FOTO: STUDIO B