

Große Erwartungen

Erster Spatenstich für vierten Bauabschnitt der A 281 / Ferlemann legt Messlatte hoch

ROBERT LÖRSSEN

Als der offizielle Teil vorbei war und sich die meisten Gäste zum Imbiss im beheizten Zelt versammelten, schnappte sich Gerd Aumund auch mal den Spaten. Der Ortsamtsleiter aus Seehausen hatte den symbolischen Spatenstich für den vierten Bauabschnitt der A 281, die geplante Weserquerung durch einen Tunnel von Oslebshausen nach Seehausen, mit gemischten Gefühlen verfolgt.

Aufhalten könne man das Projekt ohnehin nicht mehr, sagte Aumund. „Ich hoffe, dass die Vereinbarungen, die wir 2012/2013 am runden Tisch getroffen haben auch eingehalten werden“, sagte er. Mit der Beweissicherung habe es schon mal nicht so gut geklappt. Die damit beauftragten Architekten seien unangemeldet im Dorf aufgetaucht. „Wir werden akribisch darauf achten, dass die Zusagen eingehalten werden“, kündigt Aumund an. Dabei geht es beispielsweise um Baulärm in der Nacht und am Wochenende und darum, dass ein Ansprechpartner für die Bürger greifbar ist.

Bis der Tunnel die linke Weserseite und damit Seehausen erreicht, wird es noch eine Weile dauern. Erstmals wird

im Bereich der Hüttenstraße am Stahlwerk gebuddelt. Einen „historischen Tag für Bremen“, nannte Verkehrsminister Joachim Lohse den Baustart. Der vierte Bauabschnitt der A 281 sei eine sinnvolle Eckverbindung, welche die Stadt entlasten werde. Die Fertigstellung ist für 2024 geplant.

Die Umsetzung des Vorhabens liegt in der Hand der Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (Deges). Enak Ferlemann, Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, legte die Messlatte für die Gesellschaft, deren Anteile sich der Bund (29 Prozent) und zwölf Bundesländer (je 5,9 Prozent) teilen recht hoch. „Wenn einer Großbaustellen kann, dann die Ingenieure der Deges“, sagte er. Die hätten es sogar schon geschafft, Projekte günstiger abzuschließen als kalkuliert.

Eingeplant sind derzeit 345 Millionen Euro. Die Kosten übernimmt der Bund. Bremen ist mit einem Eigenanteil von 1,2 Millionen dabei. Das ist der Preis dafür, dass der Tunnelausgang in Seehausen so angepasst wird, dass das Dorf weniger stark belastet wird. Ursprünglich sollte Bremen 18 Millionen Euro bezahlen. Im Oktober entließ

der Bund die Hansestadt aber aus der Verpflichtung, weil der von Bremen gewünschte Tunnelbau inzwischen allgemein als vorteilhaft gegenüber einer Brücke eingeschätzt wird.

Damit die zusätzliche Weserquerung nicht nur für Bremen zu einer „neuen Lebensader“ (Zitat: Bürgermeister Carsten Sieling) wird, sondern möglichst weite Teile der Region profitieren, wünscht sich Ferlemann, dass nun auch die Anschlussprojekte auf niedersächsischer Seite zügig vorankommen, namentlich der Neubau der B 212 zwischen Harmenhausen und Delmenhorst/Strom und die Ortsumgehung Ritterhude im Zuge der B 74. „Sorgen Sie dafür, dass die schön auf den Tunnel zulaufen“, sagte Ferlemann in

Richtung der Beteiligten. Nur so könne der Tunnel seine volle Wirkung entfalten.

Für die B 212n läuft seit Juni 2016 ein Dialogforum für den Vergleich der infrage kommenden Trassenverläufe. Noch vor Ostern soll der Variantenvergleich abgeschlossen werden. Für die B 74 erfolgte im Juli 2015 die Linienbestimmung durch das Bundesverkehrsministerium. Ein Planfeststellungsbeschluss ist noch nicht in Sicht. Strittig ist insbesondere, wie die Straße möglichst schonend durch schützenswerte Gebiete an der Wümme geführt werden kann.

Falls irgendwo ein Spaten fehlen sollte, könnte Gerd Aumund helfen. Er durfte unverhofft eines der Erster-Spatenstich-Grabwerkzeuge als Erinnerungstück mitnehmen.

SO PLANT DIE DEGES DEN BAU

„Zunächst werden (...) Abbruch- und Rodungsarbeiten durchgeführt. Die Leitungen der Ver- und Entsorger müssen an die neuen Gegebenheiten angepasst werden. Die Infrastruktur auf dem Gelände von Arcelor-Mittal Bremen und von Holcim ist so anzupassen, dass die Erreichbarkeit dieser beiden Firmen durchgehend gewährleistet ist. Zudem gilt es, Bodenbelastungen und Kampfmittel fachgerecht zu entsorgen und die Brücke im Zuge der Carl-Benz-Straße neu herzustellen, um die Erschließung des Baufeldes organisieren zu können. Anschließend kann mit dem Bau des Westertunnels begonnen werden.“

Quelle: deges.de