

Betonklotz befürchtet

Beirat in Huchting lehnt Planung der B 75-Querung über die Varreler Bäche ab

VON JÖRN HILDEBRANDT

Mittelshuchting. Als Brücke passiert die Bundesstraße 75 die Varreler Bäche, direkt an der Landesgrenze zwischen Bremen und Niedersachsen. Da diese Brücke aber nicht mehr tragfähig ist, wird sie ab kommendem Jahr komplett neu gebaut, und bis sie im Jahre 2021 fertiggestellt ist, soll ersatzweise eine Behelfsbrücke daneben entstehen. Auf ihr soll der Verkehr auf je einem Fahrstreifen passieren, was angesichts von 36 000 Fahrzeugen an Werktagen zu erheblichen Staus führen wird.

Bereits im Februar vorigen Jahres hat sich der Huchtinger Beirat mit der Brücke befasst. Die Deutsche Einheit und Fernstraßenplanungs- und -bau Gesellschaft (Deges) hatte seinerzeit ihre Planungen dazu vorgestellt und damals eine sinkende Verkehrsbelastung in Aussicht gestellt. Das sollte die Brückenerneuerung einfacher machen. Der Grund: Da die A 281 bis zum Jahr 2020 fertiggestellt sein dürfte, werden vor allem Lkw die Bundesstraße weniger nutzen. Mit dieser Aussicht wurde damals auch der Vorschlag des Beirats zurückgewiesen, während der Bauzeit die B 75 für Lkw zu sperren. Ob der Lückenschluss der A 281 im Bremer Süden im sogenannten Bauabschnitt 2/2 zwischen Airport-Stadt und Kattenturm tatsächlich bis 2020 fertig wird, ist nach heutigem Kenntnisstand allerdings fraglich.

Vor rund einem Jahr stieß außerdem auch schon die angedachte Konstruktion auf Kri-

tik, den anstatt auf Pfeilern wie derzeit soll die neue Brücke durch einen mittigen Betonklotz getragen werden. An der Begründung der Deges dafür hat sich seitdem aber nichts geändert: Die jetzige Bauart sei aus ingenieurtechnischer Sicht eher unglücklich, da die Brückenpfeiler zum Teil im Wasser stehen. Außerdem sei die neue Bauart besser für den Hochwasserabfluss. Doch das überzeugte große Teile des Beirats auch jetzt nicht. Die Konstruktion wurde auf der aktuellen Sitzung vor allem von Heinz Böse (SPD) vehement kritisiert: „Statt der Stelzen, auf denen die jetzige Brücke steht, soll sie auf einem breiten Betonklotz ruhen, der das Landschaftsbild entscheidend stört“, sagte er.

Fußgänger sollen durch Tunnel

Ein weiterer offenbar unveränderte Kritikpunkt betrifft eine neue Unterführung für Radfahrer und Fußgänger. Schon im vorigen Jahr bemängelten Beirat und auch zahlreiche Stimmen aus dem Publikum den vorgesehenen Tunnel ohne jede Beleuchtung. „Fußgänger sollen durch einen 22 Meter langen Tunnel von vier Metern Breite gehen, der sich bis zur Mitte trichterförmig verengt. Das ruft bei den Benutzern ein sehr unangenehmes Gefühl hervor“, sagte Böse. Der Beirat fordert deshalb weiterhin, die Unterführung in offener Bauweise zu gestalten, sodass sie gut einsehbar, lichtdurchflutet und mit Beleuchtung versehen ist, um keinen Angstraum entstehen zu lassen.

Doch die Planungen für die neue Brücke stießen noch in anderen Punkten auf Missbilligung: Der Weg, der unter ihr hindurchführt, soll für Kosten in Höhe von 200 000 Euro um 20 Zentimeter abgesenkt werden, und zusätzlich soll eine Entwässerung gebaut werden. Die aber existiert nach Auffassung des Beirats bereits. „Die Varreler Bäche ist ab der Brücke noch zwei Kilometer lang und hat außer dem Varreler Graben keinen weiteren größeren Zulauf“, sagte Böse. Der vorhandene Deich schützt vor dem Hochwasser aus der Weser, deren Fluten aber durch das Ochtum-Sperrwerk schon seit über 50 Jahren nicht mehr in diesen Bereich der Varreler Bäche vordringen könnten.

Besonders belustigend fand Böse die Idee, die Unterseite des Bauwerks mit hellen Farbtönen zu streichen, um damit die Querungsmöglichkeiten für Fische zu verbessern. Denn die Brücke würde nach Angaben der Deges den Standort verschatten, weshalb eine Aufhellung vonnöten sei.

„Was von der Deges vorgestellt wurde, war eine typische Planung, die ausschließlich am Schreibtisch entstanden ist“, fasst Böse die Vorschläge zur neuen Brücke zusammen. Das sei umso ärgerlich, weil der Beirat bereits in einer vorigen Sitzung beschlossen hatte, diese Ausgestaltung des Brückenneubaus vollständig abzulehnen. Der Beirat forderte daher erneut einstimmig die Wiederherstellung der Brücke in ihrer heute vorhandenen, ursprünglichen Form.