

# Stadt gegen den eigenen Tunnelplan

Das Bundesverwaltungsgericht hat die Klage der Bürgerinitiative zum weiteren Bau der A 281 abgewiesen – nun wird 2021 der Trog zwischen Neuenlander Straße und Autobahzubringer Arsten gesperrt. Ihre „Vorzugsvariante“ mit Tunnel verteidigt die Stadt nicht



Den ersten Abchnitt gibt's schon lange, er wurde 2008 mit dem längsten Bollerwagenzug der Welt eröffnet. Der Abschnitt der jetzt kommen soll, ist bisher weniger beliebt: Anwohner\*innen befürchten eher Lkw-Stau als Menschenkorso. Foto: Carmen Jaspers/dpa

Von Klaus Wolschner

Das Bundesverwaltungsgericht hat gestern die Klage von Anwohnern gegen die weitere Planung des Autobahnringes A 281 in Kattenturm abgewiesen. „Die Realisierung des Autobahnringes rückt nun in greifbare Nähe“, freut sich Bausenatorin Malke Schäfer. „Das ist gut für die Bremer Wirtschaft und entlastet die Bewohnerinnen und Bewohner der Stadtteile im Bremer Süden vom Durchgangsverkehr.“ Auch die Handelskammer begrüßte die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes als „eine gute Nachricht für die bremische Wirtschaft“.

Im Jahre 2021 soll nun die entscheidende Bauphase beginnen, in der der Trog, das tiefergelegte Teilstück der Neuenlander Straße in Kattenturm, gesperrt wird. Die Bauverwaltung rechnet damit, dass für rund drei Jahre diese Baustelle umfahren werden muss. Die Bürgerinitiative rechnet mit einem Verkehrschaos in der Neustadt aufgrund der riesigen Baustelle.

Die Bürgerinitiative hatte gegen die Planungen geklagt, weil der ebenfalls geplante Abzweig Richtung Süden – die „B6n“ nach Brinkum – ausgeklammert wurde. Wenn diese Verbindung zuerst gebaut würde, so die BI, würden auch nach den Modellskizzen des Verkehrsressorts zwei Drittel der Nutzer der A 281 direkt auf die A 1 abbiegen. Viel Verkehr also würde die Neuenlander Straße verlassen, die Autobahnabbindung über den Arster Zubringer wäre überflüssig – die derzeitige Bundesstraßenabbindung würde dann ausreichen. Das Geld könnte dort gespart und für einen Tunnel unter dem Flughafen eingeplant werden. Zur „Tunnelösung“, mit der der Verkehr unterirdisch verlaufen würde, hatte sich eigentlich auch die Stadt bekannt – sie ist die offizielle „Vor-

zugsvariante“ der Stadt, gilt aber als teuer.

Auf das Argument, gespartes Geld könne umgeschichtet werden, hat sich das Bundesverwaltungsgericht nicht eingelassen; die Bremer Verkehrsbehörde wolle das nicht, so das Gericht. Die Bremer Straßenplaner hätten diesen Abzweig der „B6n“ abgetrennt und ein eigenes Planfeststellungsverfahren vorgesehen, sie müssten daher die Effekte dieser späteren Autobahn-Anbindung nicht berück-

## „Das ist gut für die Bremer Wirtschaft und entlastet die Bewohnerinnen“

Bausenatorin **Malke Schäfer** (Grüne)

sichtigen. In dem ersten Verfahren vor zehn Jahren, das die BI gewonnen hatte, hatte die damalige Kammer des Gerichts noch erklärt, es sei sinnvoll, die beiden Straßenbau-Projekte zusammen zu betrachten.

Auch mit dem Bau des Westertunnels bei Seehausen soll nach 2020 begonnen werden, das sei, so Schäfer, „das eigentliche Herzstück der Bundesautobahn“. Mitte 2025 könnte es dann die Freigabe der gesamten Strecke geben – die A 281 würde auf einer Länge von 17 Kilometern die Bundesautobahnen A 27 und A 1 in Bremen verbinden.

„Wir haben 13 Jahre lang einen großen und gerechten Kampf geführt“, erklärte der Sprecher der BI, Norbert Breeger, gestern nach der Urteilsverkündung in Leipzig. Das Gericht habe nun bestätigt, dass die Planung rechtlich nicht zu beanstanden sei – für uns bleibt dieses Teilstück aber überflüssig und teuer“, erklärte Breeger. „Die Stadt Bremen hat heute verloren“, das würden die Baustellen-Lobbyisten merken, „wenn

sie jahrelange im Stau stehen“. Die Planung des Bremer Verkehrsressorts sei „willkürlich“.

Jens Körber, ein weiterer Sprecher der BI, hatte immer wieder, auch vor Gericht, darauf hingewiesen, dass ein Tunnel unter der Landebahn gleich mehrere Vorteile hätte: Eine moderne Verkehrsplanung, so Körber, würde damit direkt eine Röhre für eine schnelle Straßenbahn-Verbindung zwischen Brinkum, dem Flughafen und der Innenstadt vorsehen. Auch die Kattenturmer Heerstraße hätte eine solche Variante von einem großen Teil des täglichen Berufsverkehrs entlastet. „Die Bauverwaltung hat sich in ihrer Planung als sehr unflexibel erwiesen“, so Körber enttäuscht.

So wie es aussieht wird es diesen Tunnel nie geben. Die Bremer Prozessvertreter vor dem Gericht in Leipzig haben deutlich dafür gestritten, dass die vom Bundesverkehrsministerium in Berlin favorisierte Variante einer „Umfahrung“ der Landebahn an der Kattenturmer Wohnbebauung entlang planungsrechtlich möglich bleibt.

Diese Trasse ist zwar im Flächennutzungsplan, den die Bremische Bürgerschaft beschlossen hat, nicht enthalten. Das macht aber nichts, so schloss sich das Bundesverwaltungsgericht dem Argument der Bremer Prozessvertreter an, da der Mitarbeiter der Bremer Bauverwaltung, der die „Oberste Landesstraßenbaubehörde“ vertritt, gegen diesen Flächennutzungsplan in diesem Punkt Widerspruch förmlichen angemeldet hat. Da Bremen die Planungszuständigkeit für Bundesstraßen im Land an den Bund abgetreten hat, ist das Bekenntnis des Senats zu der „Bremer Vorzugsvariante“ – Flughafen-tunnel – im wesentlichen lyrik. In der Stellungnahme der Bausenatorin zu dem Urteil wird es nicht mehr erwähnt.