

## Kurzer Wesertunnel für A 281

### Ein jahrelanger Streit in Seehausen

**Es geht um die Weserquerung im Nordwesten Bremens. Die Autobahn 281 soll am rechten Weserufer bei den Stahlwerken im Stadtteil Häfen in einen Tunnel geführt werden, der auf der linken Flussseite am Rande des Ortsteils Seehausen endet. Wie lang dieser Tunnel sein wird und wo genau er an die Oberfläche kommt, darüber streiten die Seehauser schon seit Jahren mit der Stadtgemeinde Bremen. Das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig hat am 24. November 2011 die Klage der Anwohner abgewiesen.**

Die Bundesrichter in Leipzig halten die fünf Klagen von sieben Betroffenen für unbegründet. Sie können keine Fehler der Stadt Bremen bei der Planung des Tunnels erkennen. Nach Ansicht des Gerichts wird der zu erwartende Straßenlärm die Grenzwerte nicht überschreiten. Auch die Bedenken, dass der Tunnel Auswirkungen auf ein Vogelschutzgebiet hat, teilen die Richter nicht.

Video: Richter beraten über Tunnellösung  
[Einstellungen, Infos und Kommentare](#)

Zuvor hatten die Leipziger Richter den Fall gründlich geprüft. Sie forderten sogar sieben Jahre alte Gutachten an, in denen die Vor- und Nachteile der beiden Tunnelbau-Varianten ermittelt und bewertet wurden. Auch Pläne, auf denen die unterschiedlichen Techniken miteinander verglichen werden, sahen sich die Richter an. Ferner musste die Bremer Verwaltung darlegen, wie eine Behörde, die die Autobahn plant, gleichzeitig die neutrale Anhörung der Betroffenen sicherstellen kann. Denn in Bremen sind beide Organisationsbereiche im Hause des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr, Joachim Lohse (Grüne), vereint. Zudem prüften die Richtern auch, ob fällige Entschädigungen für die Stahlwerke Bremen – auf deren Gelände das nördliche Tunnelportal läge – den möglichen Bauvarianten richtig zugeordnet wurden. Eine nicht unwichtige Rolle spielte wohl auch die Frage, ob denn ein Investor gefunden wurde, der den Tunnel baut. Denn nach den Plänen des Bundes soll die Weserquerung für Bundesautobahn 281 privat vorfinanziert und letztlich durch die Maut der Nutzer bezahlt werden.

#### Die Kläger

Sieben Seehauser Bürger klagten gegen die Freie Hansestadt Bremen. Ihre Häuser sollen abgerissen werden, um den Tunnel im so genannten "Einschwimm- und Absenk-Verfahren" realisieren zu können. So sieht es der von der Stadtgemeinde Bremen festgestellte Plan vor. Die Kläger sehen Fehler im Verfahren und halten den Plan für rechtlich anfechtbar. Sie stützen sich im Wesentlichen auf drei Argumente:

- Die Behörde habe eine mögliche Variante (Bohrtunnel), bei der keine Wohnhäuser abgerissen werden müssten, rechtswidrig ausgeschlossen.
- Der Bau verstoße in der geplanten Form gegen Artenschutzbestimmungen und er beeinträchtige ein Vogelschutzgebiet in erheblichem Ausmaß. Auch deshalb sei er unzulässig.
- Die zu erwartenden Beeinträchtigungen ihrer Grundstücke durch Baulärm, Verkehrslärm und Luftschadstoffe und die zu befürchtende Wertminderung seien unverhältnismäßig.



Bremens Umweltsenator Joachim Lohse (Grüne).

#### Die Verwaltung

Die Stadtgemeinde hat sich auf eine bestimmte Bautechnik festgelegt: das so genannte Einschwimm- und Absenk-Verfahren – und damit auf die kürzere Tunnelvariante. Das entscheidende Argument: billiger im Bau und im Unterhalt. Der baupolitische Sprecher der SPD-Bürgerschaftsfraktion machte im Parlament deutlich: Entweder dieser Tunnel wird gebaut oder gar keiner. Dennoch rechnet die Behörde nicht damit, dass die Richter in Leipzig ihre Planung einfach durchwinken. Zumindest die Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses, den Flächennutzungsplan, will sie ändern. Bei dem Verfahren ist Bürgerbeteiligung vorgeschrieben. Zwei oder drei

Anhörungen hält Senator Lohse für denkbar.

#### Streitgegenstand

Es geht um die Tunnelvariante für die Autobahn 281, die die Autobahn von Bremerhaven (A 27) mit der Trasse ins Ruhrgebiet und Rheinland (A 1) verbinden soll. Komfort gegen Kosten, das ist der Zielkonflikt. Die kurze Variante kostet 230 Millionen Euro, die lange Bohrtunnel-Variante mindestens 30 Millionen Euro mehr. Und auch diese Zahlen sind umstritten.



### Streitpunkte

#### ■ Das Versprechen

Die Geschichte des Autobahnringes um Bremen herum beginnt in den Neunzigern. Der damalige Senat, getragen von einer Ampelkoalition aus SPD, Grünen und FDP und geführt vom sozialdemokratischen Bürgermeister Klaus Wedemeier beschließt den Flächennutzungsplan für das entsprechende Gebiet. Zuvor gab es einen Handel: Das Land Bremen hatte ein Problem und die Seehauser lösten es. Sie stimmten zu, dass in Sichtweite ihres Dorfes eine Deponie für ausgebaggerten Hafenschlick eingerichtet werden konnte. Dafür gab es die Zusage vom Bürgermeister, dass bei der Weserquerung für die A 281 die Interessen der Dorfbewohner respektiert würden. Fast 20 Jahre später sagt Wedemeier, den Bürgern sei konkret versprochen worden, dass die Fahrbahn weit hinter ihrem Dorf, nämlich am nördlichen Rand der neuen Baggertgutdeponie, aus dem Tunnel an die Oberfläche geführt wird.



#### ■ Die Eingriffe in den Ortsteil

Zu Seehausen gehören die ehemaligen Dörfer Seehausen und Hasenbüren. Das Stadtzentrum Bremens ist rund zehn Kilometer entfernt. Seehausen hat seinen dörflichen Charakter bewahrt: Die knapp zwölf Quadrat-Kilometer Fläche werden überwiegend landwirtschaftlich genutzt. Um die 1.200 Menschen leben hier. In mehr als 100 Neubauten am Rande des Dorfkerns siedelten sich in den vergangenen Jahren vorwiegend junge Familien an. Die städtische Kläranlage befindet sich auf Seehauser Gebiet ebenso wie die Deponie für Baggertgut (Schlick). Dem geplanten Tunnel in der kurzen Variante müssen sechs Wohnhäuser weichen, einige von ihnen sind noch keine zehn Jahre alt, zwei wurden bereits von der Stadt gekauft und abgerissen. Die neue Autobahn taucht dann ein paar 100 Meter dichter an den Häusern Seehausens aus dem Untergrund an die Oberfläche als bei der gebohrten Variante. Zahlreiche Bürger des Ortsteils haben sich in der "Interessengemeinschaft Seehausen-Hasenbüren e.V." zusammengeschlossen. Der Verein will verhindern, dass die kurze Tunnelvariante gebaut wird. Er beruft sich dabei nicht nur auf das einst vom Senat gegebene Versprechen.



#### ■ Die Zahlen

Was der kurze Tunnel nach heutigen Preisen kosten würde, ist derzeit nicht bekannt; zumindest nicht öffentlich. Die Zahl 230 Millionen Euro ist einige Jahre alt. Bezahlen wird der Bund, weil es sich um eine Bundesautobahn handelt. Berlin will aber nur das Nötigste finanzieren, genauer über eine Tunnelmaut finanzieren lassen. Sahnehäubchen sind nicht vorgesehen und wer sie gerne hätte, muss sehen, wie er sie bezahlen kann. Die Stadt sagt, Seehausens Wünsche würden das Projekt um (heute) 50 Millionen teurer machen – Geld, das Bremen nicht habe. Die Bürgerinitiative hält dagegen: Nach ihrer Darstellung wird der lange Tunnel sogar billiger als der Kurze. Denn

mindestens 57 Millionen seien in den 230 genannten noch nicht enthalten. Da seien zum einen 40 Millionen Euro, auf die das Arcelor-Stahlwerk auf der rechten Weserseite Anspruch habe, wenn es wegen der längeren oberirdischen Trassenführung seine Industrieanlagen aufwendig umbauen müsse und zum anderen habe die Stadt sich bei der Kalkulation der Baukosten um 17 Millionen Euro verrechnet. Für beide Zahlen habe man gutachterliche Beweise.

#### ■ Die Umwelt

Am Rande der A-281-Trasse leben geschützte Arten. Ein angrenzendes Gebiet ist als Schutzgebiet ausgewiesen. Hier leben Schlammpeitzger, Bekassinen, Blaukehlchen und Sumpfohreulen. Sie müssten der Autobahn weichen – oder eben auch nicht, wenn der Bohrtunnel käme. Für Zugvögel steht ein Ruhe- und Futterplatz zur Disposition.



Spediteure wollen den Tunnel

#### **Die Wirtschaft will den Tunnel - sofort**

Seit beinahe 20 Jahren wartet sie darauf, dass der Autobahnring um Bremen herum geschlossen wird. Bremen als bedeutender Standort der Logistikbranche hat vor einigen Jahren das Güterverkehrszentrum (GVZ) aus dem Boden gestampft. Es liegt zwischen der Bremer Neustadt und dem Dorf Seehausen. Zahlreiche Speditionsunternehmen siedelten sich im GVZ an. Sie hoff(t)en auf den für sie wichtigen Autobahnanschluss. Die GVZ-Entwicklungsgesellschaft berichtete im Herbst 2010 von ersten Logistikern, die den Standort wieder aufgegeben haben. Weitere Spediteure

erwägen ebenfalls diesen Schritt. Dazu gehört auch die Spedition Hellmann, eines der Großen in der Branche.

Derzeit gibt es nur zwei befahrbare Teilstücke der A 281: Von der A 27 bis zu den Häfen rechts der Weser und vom Güterverkehrszentrum nach Süden am Rande der Neustadt und am Flughafen vorbei bis auf den alten Autobahnzubringer zur A 1 bei Arsten. Was vor allem fehlt, ist eine kurze Anbindung nach Norden in Richtung Bremerhaven. Dafür wird der Wesertunnel gebraucht.

Quelle: <http://www.radiobremen.de/politik/themen/verkehr/wesertunnelseehausenbverwg100.html>