

DIE A 281: SEIT 1983 GIBT ES PLÄNE FÜR EINEN RING UM BREMEN - UND BÜRGERPROTESTE

„Bei Autobahnen gehen zehn Jahre drauf wie nichts“



WK 04.04.14 Teil 1/3

1983: Helmut Kohl ist gerade Bundeskanzler geworden, der „Stern“ entdeckt die (gefälschten) Hitler-Tagebücher, der HSV gewinnt den Europapokal der Landesmeister. Und im Bremer Flächennutzungsplan taucht erstmals die A 281 auf. 31 Jahre später sind Kohl, Hitler-Tagebücher und die ruhmreichen Zeiten des HSV Geschichte. Nicht so die Autobahn 281. Die ist immer noch Thema in Bremen. Und wird es bis 2020 auch bleiben. Mindestens.

VON RALF MICHEL

Bremen. Sie soll nur 19 Kilometer lang werden, die Autobahn 281, aber aus Sicht der Planer sind es 19 ungemein wichtige Kilometer. Mit der Verbindung zwischen A 27 und A1 erhielt Bremen eine Ringautobahn. Die damit verknüpften Ziele: Gewerbegebiete und Flughafen besser anbinden, mehrere innerstädtische Hauptverkehrsstraßen und das Bremer Kreuz entlasten.

1983 wurde die A 281 in den Flächennutzungsplan aufgenommen. Das erste Teilstück wurde bis Mitte der 90er-Jahre in Gröpelingen gebaut, von der A 27 in Richtung Industriehäfen. Dann wurde es ruhig um das Projekt, berichtet Gunnar Polzin, Abteilungsleiter Verkehr beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr. „Erst Ende der

90er-Jahre wurde überlegt, wie man die Pläne wieder ins Laufen bekommt.“

Was tatsächlich gut überlegt sein wollte. Denn Autobahnen zu bauen, ist Sache des Bundes, um dessen Interessen es in erster Linie auch bei der A 281 geht. Die Bremer übernehmen nur die Rolle einer Auftragsverwaltung. Nicht unpfeifig daher der Ansatz, die Realisierung der A 281 mit dem Mittelstück im Bereich des Flughafens zu beginnen. Ist dieser Teil erst fertig, wächst automatisch der Druck auf den Bund, auch die fehlenden Verbindungsstücke zu bauen, lautete die (Bremer) Überlegung.

GVZ in Sichtweite

Auch dieses Vorhaben war nicht frei von Störgeräuschen, aber 2008 konnten zwei weitere Stücke der A 281 eröffnet werden – parallel zur Neuenlander Straße (Bauabschnitt 2.1) und zur Senator-Apelt-Straße (3.1). Eines der Ziele des Projektes, ein Autobahnanschluss für das Güterverkehrszentrum (GVZ), rückte damit in Sichtweite. Weitere 4,2 Kilometer, der Abschnitt 3.2 hinter dem GVZ, sind derzeit im Bau. Sie sollen im Herbst eröffnet werden.

Womit der vergleichsweise einfache Teil der A 281-Historie abgehandelt wäre. Was bleibt, sind die Anschlüsse auf beiden Seiten des fertigen Mittelstücks der Ringauto-

bahn – die Anbindung an die Neuenlander Straße (Bauabschnitt 2.2) sowie die Weiterführung Richtung Gröpelingen mit einem Wesertunnel in Seehausen (Abschnitt 4).

Beide Teilstücke haben es gleichermaßen in sich, waren von Beginn der Planung an Gegenstand heftigster Auseinandersetzungen zwischen Planern, Politikern und Bürgern. Nach einer Klage von Bürgern erklärte das Bundesverwaltungsgericht 2010 den geplanten Trassenverlauf für den Bauabschnitt 2.2 für rechtswidrig. Zu weit hatte sich im Laufe der Jahre die Planung von dem entfernt, was einst im Flächennutzungsplan festgelegt worden war.

Für Polzin wäre die Schlappe in Leipzig vermeidbar gewesen, hätte man nur rechtzeitig den Flächennutzungsplan geändert. „Aber das war ein unangenehmes Thema, da haben sich mehrere Senatoren nicht rangetraut.“ Vier, fünf Jahre habe man dadurch im zweiten Bauabschnitt verloren. Schade, findet Polzin, aber bei Bundesfernstraßenprojekten auch nicht außergewöhnlich. „Bei Autobahnen gehen zehn Jahre drauf wie nichts.“

Es folgte ein zähes Ringen mit den Bürgern um eine Kompromisslösung. Am Ende stand ein einstimmiger Beschluss, und gerade hieraus nährt sich Polzins Hoffnung, dass es jetzt relativ fix gehen könnte mit

der Anbindung an die Neuenlander Straße. Im Juli 2013 wurde der neue Entwurf zum Bundesverkehrsministerium geschickt. Mit dem für die Genehmigung der Kosten entscheidenden „Gesehen-Vermerk“ wird in diesen Tagen gerechnet, für Ende Mai ist der Start des Planfeststellungsverfahrens vorgesehen. Ob es auch gegen die neue Planung Klagen geben werde, müsse sich zeigen, sagt Polzin. Der Baubeginn für den Bauabschnitt 2.2 soll im Frühjahr 2015 erfolgen, fertig sein soll das Teilstück 2019.

Zusätzliche Weserquerung

Eng hiermit verknüpft ist der 4. und letzte Bauabschnitt der A 281 – die Anbindung Richtung Gröpelingen mit dem Wesertunnel bei Seehausen. Aus Sicht der Planer der wichtigste Bauabschnitt, weil er die zusätzliche Weserquerung enthält, erläutert Jörn Kück, Abteilungsleiter der Projektmanagementgesellschaft DEGES (Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH), die das Projekt A 281 in enger Abstimmung und im Auftrag Bremens seit fast 17 Jahren begleitet.

Für diesen Bauabschnitt ist eine Privatfinanzierung vorgesehen mit einem Zuschuss des Bundes als Anschubfinanzierung. Refinanziert werden soll dies für den Investor durch eine Tunnelmaut. Ab 40 000

Nutzern täglich könnte die Rechnung laut Kück für alle Beteiligten aufgehen.

Auch zu diesem Bauabschnitt gab es die Klage einer Bürgerinitiative vor dem Bundesverwaltungsgericht. Dieses Verfahren hat die Stadt gewonnen. Die Anlieger zogen daraufhin vor das Bundesverfassungsgericht. „Aber da ist noch nicht einmal entschieden, ob die Klage überhaupt angenommen wird“, berichtet Jörn Kück.

Die Teilnahmewettbewerbe für private Investoren könnten 2015 stattfinden. Voraussetzung sei aber erkennbares Baurecht im Abschnitt 2.2, so Kück. Und auch die beiden Klagen von Gewerbebetrieben – ArcelorMittal und Holcim – müssten erledigt sein, um gesicherte Rahmenbedingungen für einen Investor zu schaffen. Läuft alles rund, soll die Weserquerung 2020 abgeschlossen sein. Die A 281 wäre fertig – 37 Jahre, nachdem sie erstmals im Flächennutzungsplan der Stadt Bremen auftauchte.

Ende Mai beginnt das neue Planfeststellungsverfahren für den Bauabschnitt 2.2. Hierzu findet am Dienstag, 29. April, ab 19 Uhr in der Wilhelm-Kaisen-Schule eine Informationsveranstaltung für alle Interessierten statt.

» Ein Dossier zur A 281 finden Sie unter www.weser-kurier.de/a281

Teil 2/3

Klage I: Der Kampf geht weiter

Bremen (mic). Im Frühjahr 2015 soll mit den Arbeiten für den Bauabschnitt 2.2 begonnen werden. Die offizielle Sprachregelung dazu lautet, dass dafür in langen Verhandlungen am runden Tisch eine Kompromisslösung gefunden werden konnte.

Doch die „Vereinigung der Bürgerinitiativen für eine menschenrechte A281“ lehnt diesen Kompromiss ab. Ihre ursprüngliche Zustimmung sei an Bedingungen geknüpft gewesen, erläutert der Sprecher der Initiative, Norbert Breeger. Doch die Politik habe sich nicht an die Absprachen gehalten. „Deshalb sind wir zu unserer Grundposition zurückgekehrt und werden den Bauabschnitt 2.2 weiterhin bekämpfen – dieses Teilstück ist schlicht und einfach überflüssig.“

Schon einmal waren Bürger mit ihrem Protest gegen den Planfeststellungsbeschluss für das Bauvorhaben erfolgreich: 2010 erklärte das Bundesverwaltungsgericht Leipzig den geplanten Trassenverlauf für rechtswidrig. Anschließend begann die

Kompromissuche am runden Tisch. Ob es einen erneuten Gang vors Gericht geben wird, vermag der Sprecher der Bürgerinitiative nicht zu sagen. Dafür müsse zunächst das in Kürze beginnende neue Planfeststellungsverfahren abgewartet werden. „Da haben wir die Möglichkeit für Einwendungen, dann sehen wir weiter.“

Eine erneute Klage einzelner Betroffener hält Breeger für durchaus denkbar, setzt aber weiter auf Gespräche mit der Politik. „Unser Ziel ist und bleibt es, den Trassenwahn der Planer zu stoppen und eine ganzheitliche Lösung zu erreichen.“ Konkret bedeutet dies aus Sicht der Bürgerinitiative: „Der Autobahnring muss direkt unter dem Flughafen hindurch zur A 1 nach Brinkum geschlossen werden.“

Auf den Bauabschnitt 2.2 zum Zubringer Arsten könne verzichtet werden. Reichen würde eine ampelfreie vierspurige Auf- und Abfahrt vom Bauabschnitt 2.1 auf die Neuenlander Straße. Die sei seit 2002 planfestgestellt und koste nur zwei bis drei statt 143 Millionen Euro.



Norbert Breeger
FOTO: FRANK KOCH

Klage II: Streit um Tunnelbau

Bremen (mic). Die Mitglieder der Seehauser Interessengemeinschaft klagen vor dem Bundesverfassungsgericht gegen die geplante Wesertunnelvariante für die Autobahn A 281. Trotzdem ist dem Sprecher der Gemeinschaft, Hilmer Hagens, eines wichtig: „Wir sind nicht gegen die Autobahn. Wir sehen die Notwendigkeit der Querverbindung.“

Was die Bürger in Seehausen nicht akzeptieren wollen, ist die Art und Weise, wie der Tunnel gebaut werden soll. Aus ihrer Sicht ist die Stadt gegen alle Absprachen von der ursprünglichen Planung abgewichen. Und zwar deutlich. Viel zu dicht an die Wohnbebauung sei der Tunnel herangerückt, so wie jetzt geplant zerstöre er nachhaltig das Ortsbild.

Unstritten ist die Ausführung der Baumaßnahme: Die Bürger wollen einen Bohrtunnel, doch der Senat hat sich aus Kostengründen für das Einschwimm- und Absenkverfahren entschieden, bei dem vorgefertigte Tunnel-Segmente vor Ort montiert werden. Dafür müssten in See-

hausen noch mindestens drei Häuser abgerissen werden. Außerdem müsste ein Landwirt Flächen hergeben, erklärt Hilmer Hagens. Vor allem aber würde der Tunnel bei dieser Bauweise deutlich kürzer. Die Bürger fürchten dadurch eine höhere Lärmbelastung für ihre Wohngebiete.

Der Streit vor Gericht befindet sich bereits in der zweiten Runde. Die Anlieger hatten vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig geklagt, wurden dort aber im Herbst 2011 abgewiesen. Daraufhin zogen die Seehauser Bürger vor das Bundesverfassungsgericht.

Das ist zwei Jahre her, doch noch wurde in Karlsruhe nicht einmal entschieden, ob die Klage aus Seehausen überhaupt zugelassen wird. Für Hagens ein gutes Zeichen: „Würde die Klage als unbegründet zurückgewiesen, wäre uns das normalerweise schon längst mitgeteilt worden.“ Eile habe die Interessengemeinschaft nicht, betont er. „Wir sind für eine vernünftige Weser-Querung – der Zeitfaktor spielt dabei für uns keine Rolle.“



Hilmer Hagens
FOTO: ERIK ZOELLNER

788,5 Millionen für 19 Kilometer

Zahlen und Daten zur A 281

Bremen (mic). Wenn sie fertig ist, wird die Autobahn 281 knapp über 19 Kilometer lang sein. Und nach derzeitigem Stand der Dinge 788,5 Millionen Euro gekostet haben, wovon etwa 50 Millionen die Stadt Bremen zahlt. Auf die sechs Abschnitte unterteilt ergeben sich laut Verkehrsressort folgende Zahlen und Daten:

Abschnitt 1: Dreieck A 27 Bremen Industriehäfen bis Gröpelingen; Länge 2,15 Kilometer, Kosten 78 Millionen Euro (kein Bremer Anteil), Sachstand: Freigabe Anfang 1995.

Abschnitt 2.1: Bremen-Airport-Stadt bis Warturner Heerstraße; Länge 3,3 Kilometer, Kosten 244 Millionen Euro (kein Bremer Anteil), Sachstand: Freigabe für den Verkehr am 30. Januar 2008.

Abschnitt 2.2: Kattenturm bis Bremen-Airport-Stadt; Länge 2,2 Kilometer, Kosten circa 143 Millionen Euro (davon Bremen 30,6), Sachstand: Einleitung neues Planfeststellungsverfahren für Mai 2014 geplant, Fertigstellung für Dezember 2019.

Abschnitt 3.1: Warturner Heerstraße bis Strom; Länge 2,4 Kilometer, Kosten 47 Millionen Euro (kein Bremer Anteil), Sachstand: Freigabe am 30. Januar 2008.

Abschnitt 3.2: Strom bis Seehausen; Länge 4,2 Kilometer, Kosten 46,5 Millionen Euro (davon Bremen 3,8), Sachstand: Baubeginn 2. April 2009, Fertigstellung für September 2014 geplant.

Abschnitt 4: Weserquerung Bremen/Gröpelingen – Bremen/Seehausen; Länge 4,9 Kilometer, davon 1,095 Tunnel, Kosten 230 Millionen Euro (davon Bremen 16,8), Sachstand: mehrere anhängige Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss von 2010.

Klage III: ArcelorMittal wartet auf Entscheidung

Bremen (mic). Nicht nur Bürgerinitiativen haben den Klageweg gegen die A281 beschritten, sondern auch zwei Bremer Unternehmen. Die Klage des Stahlwerkes ArcelorMittal bezieht sich auf den Planfeststellungsbeschluss. Der enthalte verschiedene Regelungen, die zu pauschal oder zu ungenau seien. „Der Betrieb unseres Unternehmens muss trotz des Baus der BAB 281 sicher und ohne Nachteile aufrechterhalten werden können“, erklärt Pressesprecher Dirk Helms. „Dies sehen wir durch den Planfeststellungsbeschluss in der jetzigen Fassung nicht gewährleistet.“

So sei zum Beispiel nicht ausreichend de-

tailliert geregelt worden, welche Maßnahmen ergriffen werden, um die Betriebsabläufe während der Errichtung und des Betriebs der Autobahn aufrechtzuerhalten. Gemeint ist damit der unterbrechungsfreie Betrieb einer Vielzahl von Infrastrukturen: „Strom, Gas, Telekommunikation, Eisenbahn, Straßen, IT, Trink- und Abwasser...“, zählt Helms auf.

Man befinde sich mit der Wirtschaftsförderung Bremen in Verhandlungen über Details zu notwendigen Maßnahmen und zur Entschädigung von Nachteilen, die ArcelorMittal durch den Bau der Autobahnen entstünden. Der aktuelle Stand sei, dass Ver-

tragsentwürfe vorlägen, weitere Verhandlungen jedoch nicht forciert würden. Helms: „Bedauerlicherweise ist uns bisher weder von Seiten der Wirtschaftsförderung noch von Stadt, Land oder Bund eine Entscheidung kommuniziert worden.“

Das Stahlwerk war und ist sehr an einer zeitnahen Lösung interessiert, „da uns für die weitere infrastrukturelle Bewirtschaftung von großen Teilen unseres Werksgeländes aufgrund der Planfeststellung die Hände gebunden sind“, betont Helms.

Klage eingereicht hat auch die Holcim (Deutschland) AG, die nicht weit entfernt von Arcelor in Burglesum ein Betonwerk

betreibt. „Allerdings nur vorsorglich zur Wahrung unserer Rechtsposition“, erklärt Pressesprecher Jens Marquardt. „Ein Betonwerk begrüßt grundsätzlich den Ausbau der Autobahn und das damit verbundene Tunnelprojekt in Seehausen.“

Auch dieses gerichtliche Verfahren ruhe derzeit. Man befinde sich in einer außergerichtlichen Güteverhandlung zur Wahrung der betrieblichen Interessen, sagt Marquardt. „Wir gehen davon aus, dass in der außergerichtlichen Verhandlung eine gütliche Lösung mit zielorientiertem Ansatz möglich sein kann, weil auch wir das Bauvorhaben grundsätzlich begrüßen.“

WK 04.04.14

Teil 3/3