

# Autobahntunnel unter der Landebahn

Runder Tisch einigt sich / Geschätzte Kosten 270 Millionen

Die Bremer Wunsch-Variante für den 5. Bauabschnitt der A 281 steht fest. Die Trasse soll von der A 281 abzweigend unter der Startbahn des Flughafens hindurch und dann in Richtung Landesgrenze bei Brinkum führen. Geschätzte Kosten des Vorhabens: 270 Millionen Euro.

VON MICHAEL BRANDT

**BREMEN.** Damit hat sich die Streckenvariante durchgesetzt, die sich bereits seit einigen Monaten in der Diskussion vor Ort und in der politischen Auseinandersetzung abzeichnet.

Die Trasse schließt an den geplanten Bauabschnitt 2/2 der Autobahn ungefähr dort an, wo sich heute noch der Hornbach-Baumarkt befindet. Von dort aus ginge es – wenn alles dabei bleibt – in fünf bis sechs Metern Tiefe unter der Start- und Landebahn hindurch. Im weiteren Verlauf würde die Autobahn dann bis zur Landesgrenze ebenerdig geführt, in einiger Distanz zur Wolfskuhlsiedlung.

Der Runde Tisch hatte 16-mal getagt und sich zunächst auf vier mögliche Ver-

läufe der Autobahn verständigt. Eine Bewertung nach festen Kriterien ergab dann schließlich die Vorzugstrasse. Die Vorteile dieser Variante rechnete gestern Jörn Kück von der „Gesellschaft für Projektmanagement im Verkehrswegebau“ (GPV) im Rahmen einer Präsentation vor. Seinen Angaben nach würden rund 10.000 Anwohner im Umfeld der Kattenturmer Heerstraße durch den Bau des 5. Abschnitts der A 281 entlastet. Auf der Heerstraße fahren heute zwischen 23.000 und 24.000 Autos täglich. Nach der Fertigstellung des Bauabschnitts nach Brinkum sollen es „deutlich weniger als 10.000“ sein.

Deutliche Entlastungen bei Lärm und Schadstoffen sagen die Verkehrsexperten ebenfalls voraus. Lediglich im südlichen Bereich der Wolfskuhlsiedlung wird der Lärmpegel steigen. Dies sei aber „nicht ganz so dramatisch“, weil die Grenzwerte eingehalten würden. Einziger Nachteil dieser Trasse ist Kück zufolge, dass sie die teuerste Variante ist.

Die Tunnel-Lösung wird vor allem deshalb als so kostspielig eingeschätzt, weil während der Arbeiten die Start- und Landebahn gestützt werden muss. Zum Vergleich: Würde die Autobahn in einer anderen Variante um die Landebahn herumgeführt, kämen geschätzte Kosten von rund 110

Millionen Euro heraus. Bis heute steht im Plan für den 5. Bauabschnitt noch weniger: genau 59,5 Millionen Euro. Da sei der Bund aber noch davon ausgegangen, dass die Strecke als zweispurige Bundesstraße gebaut würde.

Laut Kück erzielt die Vorzugstrasse aber die größten Entlastungseffekte, sie sei städtebaulich verträglich und habe den geringsten Flächenverbrauch. Auch Bausenator Reinhard Loske (Grüne) zeigte sich überzeugt: „Diese Variante entspricht meinem politischen Willen und dem des gesamten Senats.“

Die CDU hat in einer ersten Stellungnahme das Ergebnis des Runden Tisches begrüßt. Dieter Focke, baupolitischer Sprecher der CDU-Bürgerschaftsfraktion, appellierte an Loske, keine weitere Zeit zu verlieren. „Insbesondere die Wirtschaft ist auf den Weiterbau der A 281 und den Lückenschluss des Autobahnringes um Bremen angewiesen.“

Loske hat bereits angekündigt, dass am Montag in Bonn Gespräche mit dem Bundesverkehrsministerium stattfinden werden. Das Amt für Straßen und Verkehr und die GPV stünden mit dem Ministerium in engem Austausch. Loske deutete damit an, dass die Variante, auf die sich jetzt der Runde Tisch geeinigt hat, im Ministerium keine Überraschung hervorrufen wird.

