

Die Klimaschutz-Autobahn

GVZ-Studie: Komplette A 281 sorgt in Bremen für 60 000 Tonnen weniger CO₂-Emissionen pro Jahr



WK 25.01.14
TEIL 1/2

Die GVZ-Studie geht davon aus, dass sich die Strecke bei Verkehren ins GVZ-Gebiet durch den kompletten Ringschluss um zehn Kilometer verkürzen würde.

FOTO: GVZ

60 000 Tonnen pro Jahr an CO₂-Emissionen können vermieden werden, wenn es einen vollständigen Ringschluss der A 281 gibt. Zu diesem Ergebnis kommt eine Studie der Bremer GVZ-Entwicklungsgesellschaft und der Deutschen GVZ-Gesellschaft.

VON PETER HANUSCHKE

Bremen. Politisch hat die vollständige Umsetzung der Stadtautobahn A 281 schon seit längerem grünes Licht. Dennoch möchten die Bremer GVZ-Entwicklungsgesellschaft (GVZe) und die Deutsche GVZ-Gesellschaft (DGG) mit ihrer Studie noch einmal besonders auf die Vorteile hinweisen, die durch die Realisierung des Gesamtprojekts entstehen würden.

Man werde aber natürlich genau hinschauen, ob denn auch tatsächlich die Bagger im nächsten Jahr anrollen, um die Fortsetzung der A 281 in Kattenturm anzugehen. „Dass der Weiterbau so wie geplant umgesetzt wird, werden wir einfordern“, sagte gestern Ralph Sandstedt von der Bremer GVZe während der Präsentation der Studie in der Handelskammer. Durch die Realisierung des Ringschlusses der A 281 ergäben sich neben der Reduzierung der CO₂-Emissionen von 60 000 Tonnen bei vorsichtiger Rechnung auch monetäre Einsparpotenziale, die laut Studie bei zirka 7,2 Millionen Euro pro Jahr liegen.

Die Studie diene auch dazu, so Sandstedt, noch einmal die Vorteile aufzuführen, die das gesamte Projekt für die Metropolregion haben werde. Das spiele vor allem bei der Neugestaltung der B 212 auf niedersächsischem Gebiet eine Rolle. Geplant sei unter anderem der Bau einer weitem Zufahrt der B 212, die dann auf die Eckverbindung des Ringschlusses zulaufen würde. Was das angehe, müsse in der Tat noch auf politischer Ebene ein Weg gefunden werden, der sowohl die Bremer als auch die niedersächsischen Interessen berücksichtige.

Das Projekt A 281 sei in der Vergangenheit als Problem diskutiert worden – bedauerlicherweise nicht als Problemlöser, so Andreas Otto, Syndikus und Leiter des Geschäftsbereichs Standortpolitik, Verkehr und Häfen der Handelskammer Bremen. „Die A 281 ist das auf lange Sicht wichtigste Straßenbauprojekt in Bremen.“ Doch nur ein vollständiger Autobahnring mit durchgehender A 281 von der A 1 bis zur A 27 könne die wirtschaftlichen, verkehrspolitischen und umweltpolitischen Erwartungen für Bremen erfüllen. Dass sich die Politik in Bremen vor einiger Zeit auf einen gemeinsamen Weg geeinigt habe, was die grundsätzliche Umsetzung des Gesamtprojektes angehe, sei natürlich die Grundvoraussetzung für die Realisierung. Bremen müsse sich aber jetzt weiterhin beim Bund dafür einsetzen, damit die A 281 auch die höchste Förderkategorie im Bundesver-

kehrwegeplan behalte. „Da muss Bremen am Ball bleiben.“

Grund für die positiven Effekte, die durch die Fertigstellung der Autobahnneckverbindung A 281 (Bauabschnitte 3/2 und 4) laut Studie entstehen, ist die zehn Ki-

„Da muss Bremen am Ball bleiben.“

Andreas Otto, Syndikus der Handelskammer

lometer kürzere Strecke bei Verkehren ins GVZ-Gebiet im Vergleich zur bestehenden Streckenführung. Die Reduzierung der CO₂-Emissionen um 60 000 Tonnen pro Jahr basiert auf dem Szenario, dass 30 Pro-

zent der GVZ-Verkehre und der Umlandverkehre die Weserquerung nutzen.

Außerdem ergibt sich aus der Studie ein zusätzlicher Freizeitgewinn von rund 300 000 Stunden pro Jahr – allein nur bei den GVZ-bezogenen Verkehren. Bei GVZ-orientierten Lkw-Verkehren ist eine Zeitersparnis von etwa 106 000 Stunden pro Jahr möglich. „Bisher schaffen Lastwagen auf der Strecke Bremerhaven bis zum GVZ zwei Umläufe pro Tag“, so Thomas Nobel von der Deutschen GVZ-Gesellschaft. „Mit der Weserquerung könnten es drei Umläufe sein.“ Allein nur auf das GVZ-Bremen bezogene Verkehre könnten durch den kompletten Ringschluss über 2,8 Millionen Liter Kraftstoff pro Jahr einsparen. Die Reduzierung der CO₂-Emissionen um 60 000 Tonnen bedeute auf Bremen bezogen eine Reduzierung der gesamten Kohlendioxid-Emissionen um vier Prozent. „Es wird wohl kaum Ansätze geben, wo man

mit einem Schwung so viel einsparen kann“, so Nobel.

TEIL 2/2

WK 25.01.14