

BREMEN IN ZAHLEN: 80 KILOMETER AUTOBAHNEN

Warum in Bremen 45 Jahre lang an der A 281 gebaut wird

VON FABIAN DOMBROWSKI

Durch Bremen ziehen sich insgesamt vier Autobahnen: die A 1, die A 27, die A 270 und die A 281. Die A 1 führt von Heiligenhafen an der Ostsee bis nach Saarbrücken und ist nach der A 7 und der A 3 die drittlängste Autobahn Deutschlands. Sie schneidet Bremen am süd-östlichen Rand und trifft am Bremer Kreuz zwischen Oyten und Uphusen auf die A 27. Das Bremer Kreuz ist einer der meistbefahrenen Verkehrsknotenpunkte Niedersachsens. Die A 27 ersetzte Ende der 1970er-Jahre die B 6 als die wichtigste Verbindung zwischen Bremen und Bremerhaven. Sie schlängelt sich vorbei an Osterholz und Tenner durch Bremen-Ost und schließlich weiter nach Norden. An ihrem anderen Ende mündet sie in der Nähe von Walsrode in die A 7.

Verantwortlich für die Autobahnen in Deutschland ist seit 2021 die Autobahn GmbH. Die Planung und der Bau vieler Autobahnen und Bundesstraßen liegen jedoch noch immer in der Hand der Deges. Diese wurde 1991 gegründet und übernahm nach der Wiedervereinigung auch Verkehrsprojekte aus den fünf neuen Bundesländern. Eigentlich sollte die Deges mit der Autobahn GmbH verschmelzen – ein Projekt, das sich jedoch als praktisch kaum durchführbar herausgestellt hat.

Entlastung der Innenstadt

Die A 270 zieht sich durch Bremen-Nord und verbindet den Stadtteil mit der A 27. Mit elf Kilometern ist sie die kürzeste Autobahn in Bremen. Genau wie die A 270 verläuft auch die A 281 nur im Stadtgebiet Bremens und nicht darüber hinaus. Mit Vollendung der A 281 im Südwesten Bremens schließt sich der Autobahnring um Bremen. Dadurch soll die Innenstadt entlastet und die Entwicklung der Häfen, des Flughafens und des Güterverkehrszentrums gestärkt werden.

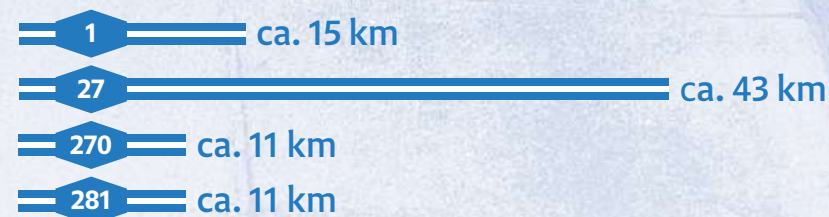
Die Planungen für die A 281 begannen bereits Anfang der 1980er-Jahre. Auf vier der insgesamt sechs Abschnitte läuft bereits der Verkehr; die letzten beiden Abschnitte sind noch im Bau. Dabei handelt es sich zum einen um Bauabschnitt 2/2 zwischen Neuenlander Ring und Kattenturm. Die ursprünglichen Planungen hatte das Bundesverwaltungsgericht im Jahr 2010 für rechtswidrig erklärt. Infolgedessen setzte die Stadt Bremen einen Runden Tisch ein, an dem unter anderem Vertreter aus Bürgerinitiativen, Ortsbeiräten und dem Güterverkehrszentrum (GVZ) saßen. Eine erneute Klage vonseiten der Anwohner hatte das Gericht 2020 abgewiesen. Der Bau dieses Abschnitts konnte somit Ende 2020 beginnen. Doch auch aus einem anderen Grund sei die Lage dort „misslich“, so Jörn Kück von der Deges-Zweigstelle in Bremen: „Vor allem im Bereich des Flughafens werden noch eine Menge Kampfmittel aus dem Zweiten Weltkrieg geborgen.“ Jeder Quadratmeter dort müsse vor dem Bau der Trasse umgegraben werden.

Weiche Böden und seltene Vögel

„Wir haben in Bremen außerdem relativ weiche Böden“, erklärt Kück. „Daher benötigt man viel Zeit, um überhaupt mit dem Bau anfangen zu können.“ Um zu verhindern, dass der Boden absackt, würden an den entsprechenden Stellen riesige Dämme aufgeschüttet, die dort teils zwei Jahren lang stehen müssten. Eine weitere Besonderheit in Bremen: großflächige Naturschutzgebiete, in denen europäische Richtlinien gelten würden. „Teilweise brüten dort seltene Vogelarten, die unter hohem Schutz stehen“, sagt Kück. Daher plane man an den neuen Streckenabschnitten mehrere Meter hohe Wälle, die den Tieren Lärmschutz geben sollen. Werden Vögel durch den Bau vertrieben, müssten weiter außerhalb neue Plätze für die Tiere geschaffen werden.

Ebenfalls noch im Bau befindet sich Abschnitt 4 zwischen Seehausen und Gröpelingen, der mit einem 1680 Meter langen Tunnel die Weser durchqueren soll. Nach Angaben der Deges wird allein dieser Abschnitt rund 500 Millionen Euro kosten. 25.000 Tonnen Stahl werden im Wesertunnel verbaut sowie 250.000 Kubikmeter Beton. 40.000 Fahrzeuge sollen die Strecke eines Tages nutzen. „In meinen Augen ist es das zentrale Projekt“, sagt Kück. „Dass man als Autofahrer die Weser queren kann, kommt in Bremen nicht häufig vor.“ Im Jahr 2026 soll die A 281 komplett vollendet werden.

RUND 80 KILOMETER AUTOBAHN FÜHREN DURCH BREMEN



DURCHSCHNITTLICHES VERKEHRS-AUFKOMMEN PRO TAG

AUF DER A281

1700 Fahrzeuge

davon 49 Prozent Schwerverkehr

AUF DER A1

118.000 Fahrzeuge

davon 15,8 Prozent Schwerverkehr

STAU

2021 4415 km

2020: 6237 km

2019: 8841 km



INSTANDHALTUNGSKOSTEN PRO JAHR

(= kleinere Reparaturen. Große Sanierungsmaßnahmen sind darin nicht enthalten.)

2-3 Millionen Euro

NEUBAUKOSTEN FÜR DIE A281

845 Millionen Euro



GESCHWINDIGKEITS-VERSTÖßE 2021

51.793



780 VERKEHRS-UNFÄLLE 2021

A1: 273

A27: 353

A270: 85

A281: 69



55 NOTRUFSAULEN



0 AUTORASTSTÄTTEN