

## „Das wird so nicht gehen“

### Staatssekretär Enak Ferlemann über die Neuplanung der A 281

Nachdem eine Bürgerinitiative erfolgreich gegen die ursprüngliche Planung des Bauabschnitts 2/2 der Autobahn 281 geklagt hatte, einigte sich ein Runder Tisch vor gut einem Jahr auf die Variante „4Süd“. Und die ist deutlich teurer. Matthias Lüdecke hat mit dem parlamentarischen Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Enak Ferlemann (CDU), über den Stand der Planungen und die Finanzierungsfrage gesprochen. Herr Ferlemann, seit einem Jahr führt Bremen jetzt Gespräche mit dem Bund über die Mehrkosten bei der A 281. Was bespricht man da so lang?

Enak Ferlemann: Die Bremer Verwaltung hat erst einmal das Ergebnis des Runden Tisches umgesetzt. Danach hat sie uns die Pläne für die möglichen Varianten vorgestellt. Wir haben dann aber noch Nachbesserungsbedarf gesehen, beispielsweise bei der Begründung der Mehrkosten.

Hätten Sie als Bund erwartet, mit an dem Runden Tisch zu sitzen?

Wir halten nach wie vor an der alten Lösung fest. Von daher haben wir im Bund gar nicht die Notwendigkeit gesehen, eine veränderte Variante zu planen.

In Bremen sah man die Notwendigkeit durchaus – aufgrund der erfolgreichen Klage vor dem Bundesverwaltungsgericht.

Das Gericht hat ja nicht entschieden, dass die Autobahn nicht kommen darf. Es gab einen Verfahrensfehler in der Planung. Diesen Fehler hätte man mit einer Anpassung des Flächennutzungsplans korrigieren können. Bremen hat sich damals aber entschieden, die gesamte Planung noch einmal infrage zu stellen.

Was sind denn die Voraussetzungen, die erfüllt sein müssen, damit der Bund sich an den Mehrkosten beteiligt?

Bremen muss nachweisen, dass die neue Variante beim Lärmschutz oder beim Städtebau so viel besser ist, dass sie die Mehrkosten rechtfertigt. Wenn das nicht der Fall sein sollte, können die Bremer sich trotzdem die Variante wünschen. Nur dann müssen sie sie auch selbst bezahlen.

Man könnte ja auf eine einfache Lösung kommen und sagen: Die Bürger haben erfolgreich geklagt, ein Runder Tisch hat eine Konsens-Entscheidung gefällt – der Bund könnte die Kosten übernehmen.

So denken Bremer. So geht es aber nicht. Dann könnte sich ja jeder in Deutschland eine Wunschvariante aussuchen – und alles würde teurer. Wir machen nicht das Wünschenswerte, wir machen das Notwendige. Wenn man mehr will, muss man es als Bundesinteresse begründen.

Ist es denn kein Bundesinteresse, eine Einigung umzusetzen, die im Konsens von Wirtschaft, Politik und Anwohnern entstanden ist?

Wenn man das so machen würde, könnte der Bund kaum noch Autobahnen bauen, weil es überall Leute gibt, die Wünsche haben. Bremen wollte die Bürger völlig neu beteiligen. Das liegt im Interesse der Bremer – aber nicht im Interesse des Bundes. Wir haben eine Autobahn, die man durchsetzen kann. Bremen wollte das anders und möchte die zusätzlichen Kosten auch noch von uns bezahlt haben. Das wird so nicht gehen.

Wie weit ist man denn in der Finanzierungsfrage inzwischen?

Diese Frage ist bislang noch nicht diskutiert. Der Bund geht davon aus, dass derjenige die Kosten trägt, der sie verursacht – also das Land Bremen. Bremen hofft wiederum, dass der Bund sie übernimmt. Das werden wir politisch lösen müssen. Unser Ziel ist eine Einigung bis zur Sommerpause.

Und dieses Ziel ist noch zu erreichen?

Ich gehe davon aus. In der nächsten Woche wird es noch einmal Gespräche geben, um Details abzustimmen. Auf dieser Grundlage wird es dann ein Gespräch von Senator Lohse und mir geben.

Was halten sie für das wahrscheinlichste Ergebnis?

Das kann ich noch nicht sagen. Das hängt auch davon ab, welche Variante wir nehmen. Es gibt von der Lösung des Runden Tisches mehrere Spielarten. Aus unserer Sicht ist wichtig, dass beide Varianten der B6n, also eines weiteren Bauabschnitts, realisierbar bleiben. Es muss sowohl eine Tunnellösung möglich sein, wie Bremen sie favorisiert, als auch eine oberirdische Variante um den Flughafen herum. Einem Vorschlag, der das nicht berücksichtigt, kann der Bund nicht zustimmen.

Keine Zustimmung aus Bremen gab es zu dem Feldversuch mit den Lang-Lkw.

Ich habe wenig Verständnis für die Haltung Bremens – als großem Logistikstandort. Und regelrecht verärgert bin ich darüber, dass die Autobahnteilstücke, die durch Bremer Hoheitsgebiet laufen, auch nicht freigegeben sind. Die Bremer bremsen so die Niedersachsen aus.

Wie wird diese Haltung im Bundesverkehrsministerium wahrgenommen?

Man ist erstaunt und verwundert.

Und welche Konsequenzen hat das?

Konsequenzen hat das erst einmal nicht. Aber wenn man mit den Interessen des Bundes so umgeht, ist das immer auch eine Frage von Geben und Nehmen. Und da ist man natürlich überrascht, dass auf der einen Seite Forderungen kommen – und auf der anderen Seite so wenig Entgegenkommen gezeigt wird.