Milliarden fließen in den Norden

Bundeskabinett verabschiedet Verkehrswegeplan: A 281-Ringschluss und Küstenautobahn in der Prioritätsstufe

Bremen/Hannover/Berlin. Für große Verkehrsprojekte in Bremen und Niedersachsen war der Mittwoch ein richtungsweisender Tag: Das Bundeskabinett hat den Bundesverkehrswegeplan 2030 verabschiedet, der die wichtigsten Vorhaben für die kommenden 15 Jahren kategorisiert. Mit dabei unter Hunderten von Langzeit-Projekten: der A 281-Ringschluss im Bremer Süden, der Wesertunnel bei Seehausen, die Küstenautobahn A 20 und der Ausbau bestehender Schienenwege zwischen Bremen, Hamburg und Hannover („Alpha E“). „Der neue Bundesverkehrswegeplan ist das stärkste Investitionsprogramm für die Infrastruktur, das es gab, und wird unserer Region einen enormen Aufschub geben“, erklärte der aus Cuxhaven stammende Verkehrs-Staatssekretär Enak Ferlemann (CDU).

Für mehr als 650 Millionen Euro sind Straßenbau-Projekte in Bremen geplant. Der dickste Brocken ist die Weserquerung bei Seehausen mit 260 Millionen Euro. Laut Verkehrswegeplan soll der Bau des Tunnels nun doch über den Bundeshaushalt finanziert werden. Damit sind die Überlegungen, den Tunnel als öffentlich-privates Partnerprojekt (ÖPP) auszuschreiben und eine Maut zu erheben, vom Tisch. Rund 112 Millionen Euro stehen im Plan für den sechsspurigen Ausbau der A 27 zwischen Bremer Kreuz und Bremen-Überseestadt zur Verfügung. Vorgesehen ist auch der Ringschluss der A 281 zwischen Kattenturm und der A 1.

Die drei Projekte sind als „vordringlicher Bedarf“ eingestuft worden. Baumaßnahmen in dieser Kategorie haben eine realistische Chance, bis spätestens 2030 in Angriff genommen zu werden. Nicht geschafft hat es der vom Senat gewünschte achtspurige Ausbau der A1 zwischen dem Bremer Kreuz und der Anschlussstelle Bremen/Brinkum. Die Maßnahme wird im Bundesverkehrsministerium lediglich als „weiterer Bedarf“ bewertet. Eine schnelle Umsetzung ist daher unwahrscheinlich.

Dennoch sprach der Senat in einer Stellungnahme für das Ministerium von einem „insgesamt schlüssigen Ergebnis aus Bremer Sicht“. Jens Tittmann, Sprecher von Verkehrssenator Joachim Lohse (Grüne), betonte am Mittwoch nach dem Kabinettsbeschluss: „Für uns ist wichtig, dass für die A 281 ein vordringlicher Bedarf festgestellt worden ist und der Ringschluss damit vollendet werden kann.“ Die Bremer Bundestagsabgeordnete Sarah Ryglewski (SPD) hob die Prioritätseinstufung für die Mehrzahl der von Bremen angemeldeten Projekte hervor. So sei der A 281-Ringschluss ein „Eckpfeiler“ der Verkehrspolitik in der Hansestadt.

Weniger erfreut zeigte sich Martin Rode, Geschäftsführer der Umweltorganisation BUND in Bremen. Beim Ausbau der A 27 befürchtet er mehr Luftverschmutzung und Lärm für die in den angrenzenden Wohngebieten lebenden Menschen. Insgesamt, so Rode, sei der Verkehrswegeplan zu „straßenlastig“. Dies zeige sich auch in einem „unvernünftigen Projekt“ wie der Küstenautobahn.

Die A 20 ist für Niedersachsen eines der größten Vorhaben. Die Trasse hat es in den „vordringlichen Bedarf“ geschafft, ebenso wie die geplante A 39 durch die Lüneburger Heide. „Das ist ein guter Tag für Niedersachsen, das ist ein wichtiger Schritt für die Infrastruktur in Niedersachsen“, sagte Verkehrsminister Olaf Lies (SPD) in Hannover. „Fortschritt sieht anders aus“, konterte sogleich Umweltminister Stefan Wenzel (Grüne). Beide Großprojekte sind zwischen den Koalitionspartnern SPD und Grüne umstritten.

Das Schienenprojekt „Alpha E“ hat ebenfalls die Dringlichkeitsstufe bekommen. Drei Milliarden Euro sind für den Ausbau bestehender Verbindungen zwischen Bremen, Hamburg und Hannover vorgesehen. Ziel der Investitionen ist einerseits eine bessere Anbindung der Seehäfen, andererseits aber auch eine Entlastung des Bremer Bahnknotens beim Güterverkehr.

Insgesamt sollen Straßen, Schienen und Wasserwege bis 2030 mit fast 270 Milliarden Euro ausgebaut und in Schuss gehalten werden. Nach dem Konzept von Verkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) sind knapp die Hälfte der Gelder für Bundesstraßen und Autobahnen vorgesehen, fast 42 Prozent für Bahnprojekte, der Rest für Flüsse und Kanäle. Die Opposition kritisierte den hohen Anteil für den Straßenbau. „Wenn die Hälfte aller Mittel in den Straßenverkehr fließt, dann läuft etwas schief“, sagte der Bundestagsabgeordnete Herbert Behrens (Linke) aus Osterholz-Scharmbeck. So könne die Bundesregierung nicht ihren eigenen Klimazielen gerecht werden.