ANZEIGE
jugend forscht
58. Bundeswettbewerb
18. bis 21. Mai 2023 in Bremen

A 281: EINE TESTFAHRT AUF DER UNVOLLENDETEN

Das stumpfe Ende einer Autobahn

VON JÜRGEN HINRICHS

Wo, bitte, geht's zur A 281? Wo, ja, wo? Hinweisschilder sind auf der Neuenlander Straße keine zu sehen, weder in der einen noch in der anderen Fahrtrichtung. Wo also geht es zur Autobahn, verflixt! Die Polizei, wer sonst, wird diese Frage gewiss beantworten können. Der Zufall will, dass ein Streifenwagen vor einer Ampel neben dem eigenen Auto zum Stehen kommt. Scheibe runter, und kurz gefragt. Die beiden Beamten, jung an Jahren und sehr zugewandt, sind so nett und weisen den Weg: „Hinter der Ampel abbiegen." Doch Pustekuchen. Der Rat ist falsch, wir fahren einen Schlenker und landen wieder auf der Neuenlander Straße. An den Laternenmasten lauter Wahlplakate, eines sticht besonders heraus: „Immer nur links fährt Bremen im Kreis." Ein Slogan der FDP, der auf der Suche nach der A 281 eine ganz neue Bewandtnis bekommt.

Die neue und auch schon wieder alte Bremer Stadtautobahn wirkt eigenartig. Nicht wenige, die mit ihr fremdeln, weil sie ein Torso ist, unvollständig, und für Fahrer, die dort nur selten unterwegs sind, nicht gleich zu durchschauen. Wo fängt sie an, wo hört sie auf? Ist die A 281 heute schon eine sinnvolle Alternative, um sich die innerstädtischen Straßen zu sparen und schneller voranzukommen?

Die Testfahrt beginnt sehr holprig und endet dort, wo tatsächlich Schluss ist. In Strom läuft die Fahrbahn ins Leere, der Asphalt bricht ab. Hinter der Kante macht sich an diesem Freitag ein Schaufelbagger zu schaffen. Noch weiter hinten sieht man die Aufschüttungen. In einer atemberaubenden Kurve, die fast einem rechten Winkel gleicht, wird die Autobahn später nach Seehausen führen. Und dort unter der Weser hindurch. Durch einen Tunnel. Doch wird er gebaut?

Seit dieser Woche steht fest, dass das geplante Bindeglied zwischen den beiden Flussufern immens teurer wird – knapp 400 Millionen Euro mehr als ursprünglich geplant. So sehr, schätzen Experten, steigen bis Mitte 2028, wenn der Tunnel fertig sein soll, die Baukosten. Der Scheck, den die Autobahnplanungsgesellschaft Deges dafür ausstellen muss, ist noch ungedeckt, das Geld nicht da. Es müsste vom Bund kommen, doch das ist bisher nicht passiert, obwohl die Deges, ein Staatsunternehmen, darum gebeten hatte.

Den Planern war früh klar, dass die Kosten einen gewaltigen Sprung machen, so wie zurzeit überall, wo gebaut wird. Sie hatten im vergangenen Jahr einen Risikozuschlag angemeldet, der aber nicht akzeptiert wurde. Die Finanzierung des Tunnels hängt in der Luft. Und was nicht bezahlt werden kann…

Doch gemach, denkt man an dieser und den vielen anderen Stellen der A 281 – am stumpfen Ende in Strom, den Zu- und Abfahrten, die teilweise ins Nichts führen, und auf den zwei Kilometern der A 281 zwischen Gröpelingen und der A 27. Gemach, denn nach so einem Aufwand, der bereits Hunderte Millionen Euro verschlungen hat, wird doch wohl niemand ernsthaft erwägen, den geplanten Ringschluss um Bremen herum aufzugeben.

Man sieht es doch auf der Testfahrt, kommt dran vorbei oder erkennt es aus der Ferne: Stahlwerk, Häfen, Güterverkehrszentrum, Flughafen – wie die Perlen an einer Kette reihen sie sich neben dem Trassenverlauf der A 281. Alle sind dringend darauf angewiesen, dass die Autobahn genau so funktioniert, wie sie gedacht ist: als Eckverbindung zwischen der A 1 und A 27. Die Deges verspricht eine Verkehrsverbesserung für den gesamten nordwestdeutschen Raum.

Die zwei Kilometer zwischen Gröpelingen und der A 27 waren zuerst fertig, damit hatte es begonnen. Man schrieb damals das Jahr 1995, so lange ist es her. Noch länger, dass der Autobahnring um Bremen geplant wurde: Die erste urkundliche Erwähnung liegt rund 50 Jahre zurück. Ein wahrhaft geschichtsträchtiges Projekt, mit dem in anderer Form bald wieder begonnen werden könnte. Das Teilstück in Gröpelingen, Schlussetappe der Testfahrt, ist, wie sollte es anders sein, in die Jahre gekommen. Der Bauabschnitt 1 der A 281 könnte diesen Rang in gar nicht langer Zeit ein weiteres Mal einnehmen – als erster Bauabschnitt bei der Sanierung der A 281.

Bauabschnitt 2.2.

Der zweite Abschnitt der Autobahn, der noch nicht fertiggestellt ist, ist der Bauabschnitt 2.2. Diese 2000 Meter lange Etappe soll die Verbindung zwischen dem Flughafen und dem Autobahnzubringer Arsten herstellen. Nachdem die Klagen gegen diesen Abschnitt im Juli 2020 von den Gerichten abgewiesen worden waren, fand der Spatenstich im Dezember 2020 statt. Lutz Günther, Sprecher der Autobahn-Baugesellschaft Deges, fasste nun gegenüber dem WESER-KURIER den Stand zusammen. Demnach sind die Vorbereitungen – zum Beispiel neue Versorgungsleitungen, die Kampfmittelbeseitigung und Rodungen – weitgehend abgeschlossen. Im Juni soll die Ausschreibung für den eigentlichen Autobahnbau folgen. Mit dem Baubeginn rechnet die Deges Anfang kommenden Jahres.

2019 waren für den Abschnitt rund 160 Millionen Euro angegeben worden. Offen ist derzeit die Frage, ob für diesen Bauabschnitt ebenfalls mit Kostensteigerungen kalkuliert wird. „Eine aktualisierte Kostenschätzung für den BA 2/2 wird derzeit erstellt", so die Deges.

Einfach den QR-Code mit dem Smartphone scannen für eine Video-Glosse zur Fahrt auf der A281.

„Ein Stopp der Arbeiten am Wesertunnel wäre ein Fiasko"

VON JAN-FELIX JASCH UND MICHAEL BRANDT

Der Bau des Wesertunnels steht auf der Kippe und damit die gesamte A281. Nach Informationen des WESER-KURIER wird der Tunnel rund 400 Millionen Euro mehr kosten als veranschlagt. Aus einem internen Dokument geht hervor, dass der Wesertunnel jetzt mit 773,45 Millionen zu Buche schlägt. Diese Steigerung akzeptiert der Bund bislang nicht. Bleibt es bei dieser Haltung, kann die Autobahn nicht zu Ende gebaut werden – mit weitreichenden Folgen unter anderem für die Anbindung der Häfen, des Güterverkehrszentrums und des Stahlwerks von Arcelor Mittal.

Vor Ort in Seehausen hat die aktuelle Entwicklung entsetzte Reaktionen ausgelöst. Bekanntlich hatte die Interessengemeinschaft Seehausen bis vor das Bundesverwaltungsgericht geklagt, um eine alternative Tunnelbau-Variante durchzusetzen. Während der Tunnel jetzt in einer Segmentbauweise hergestellt werden soll, waren die Bürger um den Tierarzt Hilmer Hagens für einen Bohrtunnel. Hagens macht sich jetzt dafür stark, das Projekt insgesamt auf den Prüfstand zu stellen und zu einer Neueinschätzung zu kommen. „Ich sehe es so, dass das Projekt massiv gefährdet ist." Ortsamtsleiter Gerd Aumund sagt, er sei „fassungslos. Das ist ein Hammer." In den Unterlagen des Ortsamtsamtes befinden sich noch die ersten Planungsskizzen des Autobahn-Ringschlusses – aus dem Jahr 1972. Der Ortsamtsleiter geht auch nicht mehr davon aus, dass die Autobahn 2028 fertig wird. Und er glaubt nicht daran, dass der örtliche Beirat weitere Einflussmöglichkeiten auf das Verfahren hat.

Nelson Janßen, Vorsitzender der Linken-Bürgerschaftsfraktion, hält weiter am geplanten Ringschluss fest. Zwar sei die Kostensteigerung „ärgerlich" und müsse bei dieser Größenordnung geprüft werden, doch das Projekt bleibe essenziell. Die Realisation habe deutliche Priorität vor einem diskutierten Ausbau der A27. Der Ringschluss sei wichtig, um andere Strecken im Bremer Stadtgebiet zu entlasten und dort Sanierungen überflüssig zu machen. FDP-Spitzenkandidat Thore Schäck hält es für ein „politisches Ablenkungsmanöver, mit dem Finger auf den Bund zu zeigen". Der Bund sei erst seit 2021 zuständig und es sei nachvollziehbar, dass er für die rot-grüne Inkompetenz nicht einfach einen millionenschweren Blankoscheck ausstellen will, teilte Schäck mit.

Björn Fecker (Grüne) FOTO: KUHAUPT

Er macht gegenüber dem WESER-KURIER das grüne Verkehrsressort für die erneute Verzögerung verantwortlich: „Der Wesertunnel hätte längst fertiggestellt sein müssen. Hier zeigt sich wieder einmal das Versagen grüner Verkehrspolitik." Die Kosten seien massiv explodiert, weil das Ressort die Fertigstellung seit Jahren verschleppe, so Schäck weiter. Er forderte eine schnellstmögliche Lösung, der Wesertunnel sei für den Wirtschaftsstandort von großer Bedeutung.

Frank Imhoff (CDU) FOTO: KOCH

Die Bremer Grünen, in Person vom Fraktionsvorsitzenden Björn Fecker, nahmen Verkehrsminister Wissing in die Pflicht. „Hier kann er sich jetzt mit einer raschen Lösung beweisen", so Fecker wörtlich. Der Bund müsse seiner Aufgabe nachkommen und die Finanzierung dieser Bundesautobahn sicherstellen. „Der Ringschluss darf nicht an erwartbaren Kostensteigerungen scheitern. Ein Stopp der Arbeiten am Wesertunnel wäre ein Fiasko und würde dem Standort Bremen massiv schaden." Das Güterverkehrszentrum, die Stahlwerke und auch die Häfen seien auf diesen Ringschluss angewiesen. Auch die Grünen halten den Ringschluss für deutlich wichtiger als „ein äußerst fragwürdiger Ausbau der A27 am Bremer Kreuz."

Für die CDU sind Bürgermeister Andreas Bovenschulte (SPD) und Verkehrssenatorin Maike Schaefer (Grüne) verantwortlich. „Das Tunnel-Trauma bei der A281 ist die logische Konsequenz rot-grüner Verkehrsverhinderungspolitik", sagt der CDU-Spitzenkandidat Frank Imhoff. „Wer über Jahre Runde Tische verschleppt und wieder absagt, ohne aber gleichzeitig in Berlin richtig Dampf zu machen, kann sich nicht zwei Tage vor der Wahl als Retter hinstellen", legte Imhoff nach. Andreas Bovenschulte geht weiter davon aus, „dass am Ende der Bund das finanzieren wird und finanzieren muss." Es wäre ein Desaster, jetzt ein unfertiges Projekt in der Landschaft stehenzulassen. „Es ist eine Bundesautobahn und wir werden Druck auf den Bund machen, dass er seiner Aufgabe nachkommt."

Thore Schäck (FDP) FOTO: KOCH

Von den Schlechten verlacht zu werden ist fast ein Lob
ERASMUS VON ROTTERDAM (1466–1536)

Wenig Spielraum im Haushalt

Auswirkung der Steuerschätzung

Für den Nachfolger des scheidenden Finanzsenators Dietmar Strehl wird die Aufstellung des nächsten Haushalts schwierig. FOTO: SINA SCHULDT

VON JÜRGEN THEINER

Bremen. Wer immer nach der Bürgerschaftswahl in Bremen politische Verantwortung übernimmt, wird sich für die kommenden Haushaltsjahre auf geringe finanzielle Spielräume einstellen müssen. Die Fachleute der Finanzbehörde haben ausgerechnet, was die Mai-Steuerschätzung des Bundes für Bremen bedeutet, und man kann sagen: nichts Gutes.

Zwar sollen die Steuereinnahmen insgesamt noch geringfügig ansteigen. Gegenüber der Steuerschätzung vom Herbst 2022 ergibt sich jedoch ein Minus. Für das Land sind es im laufenden Jahr einschließlich sogenannter Bundesergänzungszuweisungen 106 Millionen Euro, 2024 dann 179 Millionen Euro. Für 2025 sind Mindereinnahmen von 184 Millionen Euro vorhergesagt. Auch für die Städte Bremen und Bremerhaven sind die Aussichten schlechter als vor einem halben Jahr. Die Mai-Steuerschätzung bildet jeweils die Grundlage für die Aufstellung des nächsten Haushalts.

Negativentwicklung

Den größten Effekt haben die Steuerrechtsänderungen durch das Inflationsausgleichsgesetz des Bundes. Mit dem Paket werden Bürger und Unternehmen bei der Lohn- und Einkommensteuer entlastet. Das soll die sogenannte kalte Progression abmildern. Das Land Bremen nimmt deswegen im Vergleich zur Herbststeuerschätzung im laufenden Jahr 45,2 Millionen Euro weniger an Einkommen- und Lohnsteuer ein. Im kommenden Jahr sind es 75,2 Millionen Euro. Auch durch den Rückgang der Grunderwerbssteuer kommt weniger in die Kasse.

Für Finanzsenator Dietmar Strehl (Grüne), der im Sommer aus dem Amt scheidet, wird die Aufstellung des Haushalts 2024/25 zu einer „herausfordernden" Aufgabe: „Der russische Angriffskrieg gegen die Ukraine, die steigenden Flüchtlingszahlen, anstehende Tarifabschlüsse für den öffentlichen Dienst und die fragile wirtschaftliche Lage zwingen uns weiterhin, vorsichtig zu haushalten." Jens Eckhoff, Vorsitzender des Haushalts- und Finanzausschusses, kritisiert, dass Mehrausgaben aufgrund der Wohngeldreform und des Länderanteils am 49-Euro-Ticket nicht mehr gegenfinanziert seien - ebenso die Aufstockung der Polizei oder der Ausbau des Katastrophenschutzes.

TÖTUNGSDELIKT

Tote im Ostertor: Erste Festnahme

Bremen. Nach dem Tötungsdelikt im Ostertor hat die Polizei am Freitag einen ersten Fahndungserfolg vermeldet: Ein Haftrichter erließ Haftbefehl gegen einen 44-jährigen Tatverdächtigen. Eine gleichaltrige Frau war am Dienstagnachmittag leblos in ihrer Wohnung im Ostertor aufgefunden worden. Aufgrund der Situation vor Ort und einer durchgeführten Obduktion deutete alles auf ein Fremdverschulden hin. Zuletzt wurde das Opfer von Freunden am Sonnabendabend in der Kneipe „Litfass" gesehen. Spezialkräfte nahmen den mutmaßlichen Täter dann in der Nacht zu Donnerstag fest. Nach intensiven Ermittlungen der Mordkommission erhärtete sich ein Tatverdacht gegen den Mann. Die Untersuchungen der Mordkommission dauern an. JOE