ANZEIGE
ROBERT C.
SPIES

# Sechs Spuren für die A 27

## Bundestag beschließt: Autobahn zwischen Überseestadt und Bremer Kreuz soll beschleunigt ausgebaut werden

VON JÜRGEN HINRICHS

**Bremen.** Die A 27 zwischen der Überseestadt und dem Bremer Kreuz soll schneller als bisher geplant auf sechs Fahrspuren ausgebaut werden. Das hat an diesem Freitag der Bundestag beschlossen. Die Autobahnverbindung steht im neuen Planungsbeschleunigungsgesetz auf einer Liste mit 138 Projekten.

Eigentlich sollten nur solche Vorhaben aufgenommen werden, zu denen das jeweilige Bundesland sein Einverständnis erklärt. Für die A 27 ist das nicht der Fall. Der Bremer Senat hat zu dem Ausbau bisher nicht Position bezogen und damit auch kein Einvernehmen erklärt. Im Koalitionsvertrag zwischen SPD, Grünen und Linken war das als Voraussetzung für die Erweiterung der A 27 festgelegt worden.

Bremens Finanzsenator Björn Fecker (Grüne) spricht gegenüber dem WESER-KURIER von einem „Vertrauensbruch". Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) habe mit der Aufnahme des Bremer Teilstücks der A 27 in das Planungsbeschleunigungsgesetz

FOTO: CHRISTIAN KOSAK

„Die Zahlen rechtfertigen das nicht. Das ist ein völlig unnötiges Projekt."

**Martin Rode, Geschäftsführer BUND Bremen**

gegen die Verabredung verstoßen, dies nur mit Zustimmung des Senats zu tun. Fecker hält den Ausbau der Autobahnen in Deutschland für eine falsche Schwerpunktsetzung: „Der Fokus müsste stattdessen auf der Bahn liegen und auf der Sanierung maroder Brücken."

Völlig anderer Meinung ist in Hinblick auf die A 27 der Bremer Bundestagsabgeordnete Volker Redder (FDP): Der sechsspurige Ausbau zwischen der Überseestadt und dem Bremer Kreuz sei im überragenden öffentlichen Interesse, so Redder. „Das ist eine gute Nachricht für Bremen und Bremerhaven. Das ist gut für alle Pendlerinnen und Pendler, aber auch für die Wirtschaft." Björn Fecker irre, wenn er sagt, dass Volker Wissing die A 27 ins Gesetz aufgenommen habe: „Das hat die Ampel-Koalition unter Beteiligung der Grünen auch auf Druck der FDP über den Verkehrsausschuss gemacht. Im ursprünglichen Entwurf von Bundesminister Wissing stand die A 27 nicht drin."

Bremens Bürgermeister Andreas Bovenschulte (SPD) will zu der Angelegenheit auf Anfrage nicht Stellung nehmen und verweist auf das zuständige Fachressort. „Mit Blick auf die Erreichbarkeit der Häfen ist die Leistungsfähigkeit der Autobahn 27 ein wichtiger Punkt", erklärt René Möller, Sprecher von Bau- und Verkehrssenatorin Özlem Ünsal (SPD). Deswegen sei die Verbindung im Bundesverkehrswegeplan als „vordringlicher Bedarf" ausgewiesen. „Gleichwohl gilt es, die konkrete räumliche Situation sehr sorgfältig zu prüfen", so Möller.

Von der Überseestadt bis zum Bremer Kreuz (Bild) soll die Autobahn 27 nach dem Willen des Bundes beschleunigt auf sechs Fahrspuren ausgebaut werden.

FOTO: ARCHIV/STUDIO B BREMEN

Die SPD hatte sich in der Vergangenheit zum Ausbau der Autobahn bekannt: „Wir haben ein Interesse daran, dass das kommt", sagte Fraktionschef Mustafa Güngör. Bremen investiere mittelfristig rund 500 Millionen Euro in die Sanierung der Stromkaje in Bremerhaven, der Hafenentwicklungsplan gehe von mehr Umschlag aus. Insofern sei es nur folgerichtig, die Hinterlandanbindung auch auf der Straße zu verbessern. Zuletzt ist der Güterumschlag in Bremerhaven, ähnlich wie in Hamburg, deutlich gesunken.

„Die Zahlen rechtfertigen das nicht", meint Martin Rode vom Umweltverband BUND mit Blick auf den Hafenumschlag. Schon deshalb müsse der Bund davon abrücken, die A 27 auszubauen. „Das ist ein völlig unnötiges Projekt", so Rode. Sollte es tatsächlich angegangen werden, stehe Bremen ein Großkonflikt bevor, weil Naturschutzflächen, Freizeitanlagen, Parks, Seen und Wohngebiete betroffen wären.

Die Bremer Handelskammer hat nichts dagegen, wenn die Autobahn verbreitert werden soll, bei der derzeitigen Verkehrslage auf dem Abschnitt sei das aber eigentlich nicht erforderlich. „Da gibt es aus Sicht der Wirtschaft ganz andere Notwendigkeiten", erklärt Olaf Orb, der bei der Kammer als Geschäftsführer für Standortpolitik zuständig ist. Orb nennt als Beispiele die geplante Bundesstraße B 6n zwischen Huckelriede und Brinkum und den achtspurigen Ausbau der A 1 zwischen Stuhr und dem Bremer Kreuz.

Ein klares Nein zum Ausbau der A 27 kommt von den Bremer Grünen: „Wir werden alles in unserer Macht Stehende unternehmen, um dieses Projekt zu verhindern", betont Landesvorstandssprecher Marek Helsner. Es habe weder eine Zustimmung des Senats gegeben, noch sei die Landesregierung überhaupt auch nur angehört worden. „In den vergangenen Tagen haben wir intensiv auf Senatsebene sowie in enger Abstimmung mit der Grünen-Bundestagsfraktion daran gearbeitet, diesen Beschluss zu verhindern", so Helsner.

# Städtetag will Jobs für Flüchtlinge

## Zustimmung für Heils Vorschlag

Städtetag-Hauptgeschäftsführer Helmut Dedy fordert eine schnellere Integration von Flüchtlingen in den Arbeitsmarkt.

FOTO: SCHUTT/DPA

**Berlin.** Der Deutsche Städtetag hat angesichts des von der Bundesregierung angekündigten „Job-Turbo" für Geflüchtete eine bessere Ausstattung der Jobcenter gefordert. Bundesarbeitsminister Hubertus Heil (SPD) hatte angekündigt, Hunderttausende Geflüchtete mit Bleibeperspektive schneller in Arbeit bringen zu wollen.

Städtetag-Hauptgeschäftsführer Helmut Dedy sagte: „Ein Integrationsturbo für Geflüchtete und Sparpolitik bei den Jobcentern passen nicht zusammen." Wenn Geflüchtete mit Bürgergeld künftig wie geplant alle sechs Wochen bei den Jobcentern vorstellig werden sollen, sei klar: „Die Jobcenter brauchen eine bessere personelle und finanzielle Ausstattung." In den vergangenen Jahren sei bei den Jobcentern mehr und mehr gespart worden. „Qualifizierungs- und Weiterbildungsangebote wurden gekürzt", sagte Dedy.

Der Ansatz, Geflüchtete schneller in Arbeit zu bringen, sei dabei genau richtig. Dies sei gut für Integration und könne gegen den Fachkräftemangel wirken. Dedy betonte, dass die Joboffensive alle Geflüchteten mit Bleibeperspektive in den Blick nehmen solle – „und nicht nur Geflüchtete aus der Ukraine und bereits anerkannte Asylbewerber, die Bürgergeld beziehen". Geflüchtete, die auf die Kommunen verteilt wurden und absehbar längere Zeit in Deutschland bleiben werden, sollten möglichst schnell Arbeit aufnehmen können. DPA

ANZEIGE

# Lkw-Maut als Milliardenquelle

## Was die beschlossene Ausweitung für die Wirtschaft bedeutet

VON SASCHA MEYER

**Berlin.** Die Lkw-Maut auf Autobahnen und Bundesstraßen wird ausgedehnt und soll künftig auch zusätzliche Milliarden für die Schiene einbringen. Der Bundestag beschloss am Freitag ein Gesetz der Ampel-Koalition für einen Umbau der Nutzungsgebühr. Zum 1. Dezember kommt zunächst ein $CO_2$-Aufschlag, um den Schadstoffausstoß stärker zu berücksichtigen. Zum 1. Juli 2024 soll die Mautpflicht dann auch schon für kleinere Transporter ab 3,5 Tonnen greifen. Bisher gilt sie ab 7,5 Tonnen. Ausgenommen bleiben Fahrten von Handwerksbetrieben. Speditionsbranche und Opposition protestierten gegen die deutliche Maut-Erhöhung und warnten vor Folgen für die Verbraucherpreise.

Kurz nach dem Parlamentsbeschluss billigte gleich auch der Bundesrat das Gesetz. Denn die Zeit bis zum angepeilten Inkrafttreten drängt, und das zusätzliche Geld ist auch schon eingeplant. Tatsächlich kommt erheblich mehr für den Bund herein: Die Einnahmen springen von knapp acht Milliarden Euro in diesem Jahr auf mehr als 15 Milliarden Euro im nächsten Jahr. Von 2024 bis 2027 sollen damit Mehreinnahmen von 30,5 Milliarden Euro zusammenkommen, die unabhängig von ungewissen Haushaltslagen für Verkehrsinvestitionen reserviert werden können.

**Geld auch für die Schiene:** Neu geregelt wird die Mittelverwendung. Die Hälfte der Einnahmen soll auch weiter zweckgebunden in die Verbesserung der Bundesfernstraßen fließen – der Rest nun aber ganz überwiegend in „Maßnahmen aus dem Bereich Bundesschienenwege". Grünen-Fraktionsvize Julia Verlinden sprach von einer „historischen Weichenstellung", dass der Kreislauf zur Finanzierung allein der Straße durchbrochen werde. Zudem solle Verkehr auf die Schiene verlagert werden. „Jeder Güterzug ersetzt rund 50 Lkw." Der Autofahrerclub ADAC warnte dagegen, eine wichtige Säule zur Finanzierung der Fernstraßen werde langfristig geschwächt.

**Neue Klima-Komponente:** Für die Speditionen kommt ein weiteres Maut-Element hinzu, nämlich für Kosten des Ausstoßes klimaschädlichen Kohlendioxids ($CO_2$). Basis für die konkreten Mehrkosten je nach Lastwagen ist ein Aufschlag von 200 Euro pro Tonne $CO_2$. Bisher besteht die Maut schon aus Teilsätzen für Infrastrukturkosten sowie für externe Kosten der Lärmbelastung und der Luftverschmutzung.

**Die Handwerker-Ausnahme:** Die Maut wird nicht nur teurer, sondern auch auf kleinere Lastwagen zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen ausgeweitet. Das trifft etwa Transporter von Paketdiensten oder Tafeln, die Lebensmittelspenden fahren. Von vornherein klar war aber, dass Fahrten von Handwerksbetrieben ausgenommen werden sollen. Das Ministerium schätzt, dass 300.000 Fahrzeuge neu mautpflichtig werden – und 100.000 davon grundsätzlich für die eigens festgelegte Handwerker-Ausnahme in Betracht kommen. Da die kleineren Transporter nicht wie schwere Lastzüge überwiegend im Fernverkehr fahren, werden aufwendigere Kontrollen vor allem auf Bundesstraßen erwartet. Bisher sind rund eine Million schwere Lkw aus dem In- und Ausland mit Bordcomputern zum Mautabbuchen unterwegs.

**Beschleunigung für Verkehrsprojekte**: Zur Lkw-Maut hielt sich Verkehrsminister Volker Wissing am Freitag bedeckt. Er äußerte sich zu einem anderen Gesetz, das der Bundestag beschloss. Bauprojekte auf Autobahnen und bei der Bahn sollen damit schneller in Gang kommen. Denn Staus, lange Umwege und ewiges Warten auf den Zug gehörten leider zum Alltag vieler Menschen, sagte der FDP-Politiker. „Auf Dauer ist das niemandem zumutbar." Planungen und Genehmigungen sollen daher vereinfacht und beschleunigt werden. Für ausgewählte Projekte soll ein „überragendes öffentliches Interesse" festgelegt werden und so schnellere Entscheidungen ermöglichen. Das gilt auch für 138 Autobahnprojekte vor allem für weitere Fahrspuren.

**Mehr Spielraum für Kommunen:** Der Bundestag beschloss am Freitag noch ein drittes Verkehrsgesetz, das Städten und Gemeinden mehr Spielraum etwa beim Einrichten von Busspuren, Radwegen oder Tempo-30-Zonen geben soll. Konkret geht es um Änderungen im Straßenverkehrsgesetz als Rahmen für Bestimmungen vor Ort. Grundsätzlich sollen neben der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs künftig auch Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung berücksichtigt werden.