

WESER KURIER

# Eine Straße spaltet die Region

## Das Bauprojekt B 212: Lemwerder hofft auf Anschluss / Ganderkesee und Delmenhorst fürchten Verkehrsbelastung

VON JOCHEN BRÜNNER  
UND GEORG JAUKEN

**Delmenhorst-Lemwerder.** Anfang der 1970er-Jahre sollte es noch eine Autobahn werden. Zehn Jahre später wurde der Plan verworfen, und man begann stattdessen, die B 212 peu à peu neu- und auszubauen. Vor zwei Jahren hat in Berne der Bau des vorletzten Teilstücks der Bundesstraße begonnen, die die Wesermarsch an das Güterverkehrszentrum (GVZ) und den neuen Bremer Autobahnring anbinden soll. In Ganderkesee und Delmenhorst wird dagegen über die weitere Streckenführung noch immer heftig diskutiert.

Um zu verhindern, dass die neue Bundesstraße samt Wesertunnel zu einem Verkehrsfarkt in Delmenhorst führt, hat das Bundesverkehrsministerium die Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr angewiesen, eine „ergänzende Ortsumfahrung Delmenhorst“ zu planen, und von sechs Trassenvarianten führen vier über Ganderkeseeer Gebiet.

„Ein Problem, das lange Zeit bekannt war, wird nun auf unserer Gemeinde ausgetragen“, klagt Ganderkesees Bürgermeisterin Alice Gerken-Klaas. „Wir sind aber nicht bereit, die Verkehrsprobleme anderer Kommunen zu lösen.“ Zwar sind die Trassenvarianten laut Joachim Delfs, Leiter der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr in Oldenburg, derzeit „nur ein paar Striche auf Papier“, bei denen es sich höchstens um Korridore, aber noch nicht um „konkret durchdachte Straßen“ handele. Mit konkreten Ergebnissen sei Ende des Jahres zu rechnen. Doch irgendwo muss der Verkehr ja durch.

So sind die vier Varianten einer Westumfahrung um Delmenhorst aus Ganderkeseeer Sicht allesamt inakzeptabel. Belasten die beiden westlichsten Umfahrungen (West 3.1 und 3.2) die Ortschaft Bookholzberg, führt die Trasse „West 2“ durch ein Waldgebiet. Und bei der von den Planern vermeintlich favorisierten Trasse „West 1“ wären die Ortschaften Schönemoor, Hoykenkamp und Schierbrok stark betroffen. Die jeweiligen Orts- und Heimatvereine sind alarmiert, und auch Delfs gesteht, dass keine einzige Trasse ohne Probleme planerisch leicht zu bewältigen sei. Die beiden östlichen Umgehungen über das Gebiet des Delmenhorster Stadtteils Hasbergen stoßen natürlich dort auf Widerstand.

### Nordvariante als eine Alternative

Die Delmenhorster „Interessengemeinschaft B 212 neu – freies Deich- und Sandhausen“, die gegen die planerisch bereits abgeschlossene Südtrasse der B 212 neu mobil macht, hat als Alternative die sogenannte Verkehrsoptimierte Nordvariante (VoN) in die Diskussion gebracht. Sie würde die Ortschaft Deichhausen entlasten und nach Ansicht von IG-Sprecher Uwe Kroll auch sämtliche Umgehungsstraßen um Delmenhorst überflüssig machen. Der Nachteil: Trotz einer entsprechenden Anbindung wäre es weder möglich, aus Delmenhorst Richtung GVZ noch umgekehrt aus Strom Richtung Delmenhorst abzubiegen. Auch wenn die Stadt Delmenhorst diesen Vorschlag inzwischen favorisiert, machte Behördenleiter Delfs jüngst in Ganderkesee „erhebliche volkswirtschaftliche Zweifel“ geltend, eine Verkehrsachse neu zu bauen, sie aber nur teilweise zu verknüpfen.

Während die Gemeinde Ganderkesee das abgeschlossene Raumordnungsverfahren der B 212 neu immerhin akzeptiert, bereitet die Stadt Delmenhorst derzeit einen Widerspruch vor, um das Verfahren zum dritten Mal wieder aufzurollen, damit die verkehrsoptimierte Nordvariante doch noch eine Chance erhält. Die Aussichten auf Erfolg sind jedoch ungewiss. Delfs glaubt nicht, dass die Südtrasse der B 212 neu noch einmal in Frage gestellt wird und plant für die geforderte Delmenhorster Ortsumfahrung. Allerdings rechnet Joachim Delfs damit, dass sich das Genehmigungsverfahren für die Ortsumfahrung mindestens bis Mitte 2014 hinziehen wird. Mögliche Klagen Ganderkesees und des Landkreises Oldenburg, der sich mit der Gemeinde solidarisch erklärt hat, könnten die Pläne weiter verzögern. Das Misstrauen dort ist groß. Es wird geargwöhnt, dass die Ortsumfahrung aus dem einzigen Grund gebaut werde, um den Wesertunnel bei Seehausen für einen privaten Investor, der das Bauwerk möglicherweise



DIE B 212 UND IHRE VARIANTEN DER ORTSUMGEHUNG DELMENHORST

durch ein Maut-Modell refinanzieren könnte, lukrativer zu machen. So stellte der Ganderkeseeer Fachbereichsleiter Peter Meyer auf einer Veranstaltung fest: „Die Westumfahrung Delmenhorsts ist so attraktiv, dass viele Verkehrsteilnehmer die neue Straße nutzen würden, um die Autobahn zu verlassen und über Ganderkeseeer Gebiet zur A 28 und zur A 1 zu fahren.“ Insofern würde die Umgehung seiner Ansicht nach nicht nur die Stadt Delmenhorst vom Verkehr entlasten, sondern zusätzlich neuen schaffen.

Diskutiert wird die B 212 neu auch in der Wesermarsch, allerdings mit einer völlig anderen Zielrichtung. Denn dort sind sich – abgesehen von den Grünen – alle Parteien mit der Mehrzahl der Bürger einig, dass die B 212 neu so schnell wie möglich zu Ende gebaut werden muss. Seit Anfang des Jahres gibt es in Lemwerder sogar eine Bürgerinitiative „Pro B 212 neu“, und entlang der Landstraße Richtung Delmenhorst sind an den Gartenzäunen immer häufiger Schilder zu sehen, auf denen die Anlieger einen schnellen Baubeginn fordern.

Ihre Befürchtung: Der Wesertunnel nach Bremen sowie der Berner Abschnitt der B 212 neu werden fertiggestellt – und danach passiert jahrelang nichts mehr. Dann könnten sich vor allem die Lastwagenfahrer auf dem Weg vom Norden des Kreises nach Bremen den bisherigen Bogen über Bookholzberg und die A 28 nach Bremen sparen und sich stattdessen über die kurvenreiche Landstraße durch Bardewisch und Altenesch quälen, um durch den Wesertunnel bei Seehausen flink auf die Autobahn zu fahren – und das für lange Zeit.

Die Gemeinde Lemwerder plant bereits fest mit der neuen Bundesstraße. Links und rechts davon soll ein Windpark entstehen. Dazu ist eine neue Straßenverbindung von der B 212 neu zu den Industriebetrieben an der Weser und den riesigen freien Gewerbeflächen vorgesehen, die zugleich den Ortskern entlasten soll. Und während die Grünen noch der Bahnstrecke Delmenhorst-Lemwerder nachtrauern, die den Plänen zufolge von der neuen Bundesstraße zerschnitten wird, hat in Lemwerder bereits der Rückbau der Schienen begonnen.

Die Industriebetriebe Lemwerders brauchen eine bessere Anbindung an das Fernstraßennetz, heißt es. Bislang machen Autobahnen und Bundesstraßen einen Bogen um die wirtschaftlich stärkste Gemeinde der Wesermarsch. Die neue Straße wird zudem als Lebensader für den ganzen Landkreis mit seinen Seehäfen an der Unterweser angesehen. Mit der B 212 neu würden sie eine leistungsfähige Verbindung nach Delmenhorst und Bremen erhalten.

Dass die Sorge um eine jahrelange Verzögerung des Straßenbaus nicht unbegründet ist, zeigt der Blick nach Berne. Dort zwingt sich der Verkehr zurzeit noch über die teilweise nur 5,60 Meter breite Bundesstraße durch den Ort. Der Bürgersteig ist zum Teil weniger als einen Meter breit. Außerhalb des Kernortes schlängelt sich die kurvenreiche Straße durch mehrere kleine Ortschaften. Es gibt eine Vielzahl von Zufahrten, die Geschwindigkeit ist auf Tempo 70 begrenzt, überholen ist so gut wie unmöglich.

Obwohl das alles nicht neu ist, warten die Berner seit mehreren Jahrzehnten auf eine Ortsumgehung und die damit verbundene Entlastung von Verkehrslärm und Schmutz. Es bedurfte erst der ausgewachsenen Finanzkrise von 2008 und des Konjunkturprogramms der Bundesregierung, bis Geld für die Ortsumgehung floss. Für das insgesamt 9,9 Kilometer lange Teilstück der B 212 neu waren ursprünglich rund 59,9 Millionen Euro veranschlagt. Davon entfallen etwa 16,5 Millionen auf eine neue, 80 Meter lange Klappbrücke über die Hunte. Sie soll die 1951 errichtete Hubbrücke ersetzen, inzwischen wird bereits an der Brücke gebaut. Doch die 2009 beim Startschuss für die Ortsumgehung geplante Fertigstellung bis 2014 musste schon kurze Zeit später verschoben werden – um zwei Jahre wenigstens. Denn wegen der schwierigen Bodenverhältnisse (Kleiboden und Moor) und den Mehraufwendungen für die Sandgewinnung wird das Projekt 30 Millionen Euro teurer als geplant, und dieses Geld ist nicht da.

Wann das Geld für den Lückenschluss zwischen Berne und Bremen fließt, ist ebenfalls völlig ungewiss. Dass mit dem Bau des letzten Abschnitts der Bundesstraße auf keinen Fall vor 2016 oder 2017 begonnen werden kann, liegt allerdings gar nicht am fehlenden Geld. Bevor der mindestens fünf Jahre dauernde Straßenbau dort losgehen

kann, so verlangt es der Bund, muss zumindest das Raumordnungsverfahren für die Delmenhorster Entlastungsstraße abgeschlossen sein. Doch dieser Termin ist – siehe oben – nicht abzusehen. In Lemwerder hofft man daher, dass die Planungen für die neue B 212 zügig so weit vorangetrieben werden, dass möglichst bald mit dem Planfeststellungsverfahren begonnen werden kann, in dem die Trasse metergenau festgelegt wird und die Auswirkungen für einzelne Bürger und Grundstücke untersucht werden. Die dafür notwendige Linienbestimmung durch das Bundesministerium für Verkehr könnte noch dieses Jahr erfolgen. Damit wäre zumindest die Südvariante für alle weiteren Planungen verbindlich, und alle anderen Trassen würden keine Rolle mehr spielen.

Wären danach auch alle zu erwartenden Klagen gegen die Trasse überstanden, könnten die Planungen bis zur Baureife vorangetrieben werden, um sich in den „Kampf um den Geldtopf“ hineinbegeben zu können, wie es der Lemwerder CDU-Vorsitzende Wolf Rosenhagen formuliert. Bürgermeister Hans-Joachim Beckmann hofft, von der „allgemeinen Erfahrung“ zu profitieren, wonach das knappe Geld für Straßenbauprojekte am ehesten dort ausgegeben werde, wo die Projekte gewollt seien.

### Auch Bremen ist betroffen

Betroffen ist auch der Bremer Ortsteil Strom. Bereits im März hatte sich der alte Beirat einstimmig gegen die Ostvariante ausgesprochen, die die Stromer Landstraße quert. Ortsamtsleiter Wilfried Frerichs bleibt aber gelassen. „Die Variante über Strom nehmen wir nicht so ernst. Sie macht keinen Sinn, weil sie mitten durch ein Naturschutzgebiet führt.“

Im Gegenteil: Eigentlich sei den Stromern schon seit Jahren eine Entlastung ihrer Landstraße versprochen worden. „Eine Trassenführung, bei der die Frequenz so bleibt wie jetzt, ist für uns keine akzeptable Alternative“, erklärte er. Eine „vernünftige Lösung über Delmenhorst“ aber sei auch für die Stromer Bürger eine tragfähige Möglichkeit. Dann brauche man aber für Delmenhorst eine Westumfahrung.

Bremens Umweltsenator Joachim Lohse (Grüne) äußerte sich bisher nicht zu dem geplanten Neubau. „Solange das Ergebnis der Prüfung nicht vorliegt, können wir zu den einzelnen Trassen nicht Stellung nehmen“, sagte seine Sprecherin Brigitte Köhnlein. Ortsamtsleiter Frerichs hält das für vernünftig. „Bremen hält sich aus dem Streit noch raus. Es sind schon drei Meinungen, das reicht.“



Bau einer neuen Klappbrücke, sie soll die 1951 erbaute Hubbrücke ersetzen. GJ-FOTO: JAUKEN