

Hansestadt prüft, ob die B 212 neu von der A 281 bis zur Stedinger Landstraße vorzeitig entstehen darf

Das Land Bremen will beim Anschluss der Autobahn 281 aufs Tempo drücken, notfalls mit dem Bau des Teilstücks der Bundesstraße 212 neu zwischen der Stedinger Landstraße und der neuen Autobahn schon vor Niedersachsen beginnen. Ob das juristisch möglich ist, wird zurzeit intensiv geprüft. Die Interessengemeinschaft (IG) B 212 neu, die den Bau der Südvariante, die im Norden der Stadt durch Sandhausen führte, verhindern will, sieht eine Gefahr für die Stadt darin, wenn Bremen Tatsachen schafft.

VON ANDREAS D. BECKER

Delmenhorst. Uwe Kroll, dem Vorsitzenden der IG, gefallen die Bremer Pläne gar nicht. Denn abgesehen davon, dass die Bremer Tatsachen schaffen könnten, die jegliche Diskussion um eine andere Linienführung abwürgen, könnte ein Bremer Vorstoß bedeuten, dass die Stedinger Landstraße leicht südlich der Stromer Landstraße vorzeitig an die B 212 neu angeschlossen wird. Das würde bedeuten, dass dann – bevor die Bundesstraße komplett fertig ist und es die Entlastungsstraße entweder westlich oder östlich von Delmenhorst gibt – schon deutlich mehr Verkehr durch die Stadt fließen würde. Ohne eine Chance, sinnvoll umgeleitet zu werden oder woanders lang zu fließen. Das gleiche Problem hätte die südliche Wesermarsch, weil ab Harmenhausen, wo die B 212 neu noch endet, der gesamte Verkehr über die Landesstraße 875 rollen würde.

Dass es zu diesem Szenario kommt, liegt daran, dass der letzte Teilabschnitt der Bundesstraße, der Lückenschluss zwischen Harmenhausen und der neuen Autobahn, in drei Teilabschnitten geplant wird. Zum einen ist es der Abschnitt von Harmenhausen bis zur Stedinger Landstraße. Dann gibt es das Stück zwischen der Autobahn und der bremisch-niedersächsischen Landesgrenze. Und schließlich das Stück von der Bremer Grenze bis zur Stedinger Landstraße. Die beiden letztgenannten Abschnitte werden von Bremen geplant. „Diese Teilstücke könnten innerhalb von zweieinhalb bis drei Jahren realisiert werden“, sagt Kroll. Für den Lückenschluss von Delmenhorst in die Wesermarsch werden dagegen fünf Jahre veranschlagt. Selbst wenn also zeitgleich mit dem Bau be-

gonnen würde, könnte Delmenhorst für ein paar Jahre der Verkehrsinfarkt drohen.

Dass die Bremer derart aufs Tempo drücken, hat einen einfachen Grund. Sie wollen Investoren für den Bau des Westtunnels finden. „Und eine wesentliche Komponente für den Tunnel ist die Anbindung über die Bundesstraße, das soll 30 bis 40 Prozent der Verkehre des Tunnels bringen“, sagt Kroll. Die Rechnung ist einfach: Je mehr Verkehr bequem zum Tunnel fließen kann, desto eher lohnt es sich für einen Investor, den Tunnel zu bauen, der dann

über Maut refinanziert werden soll. Entsprechend großes Interesse haben die Bremer an der B 212 neu.

Dass der letzte Teil der umstrittenen Straße in drei Teilen gebaut wird, hat auch Vorteile. Denn drei Teilabschnitte bedeuten auch drei Planfeststellungsbeschlüsse, gegen die die Gegner Klagen könnten. Das bedeutet im schlimmsten Fall für die Bremer, dass sie Abschnitt eins fertiggestellt haben, Abschnitt zwei vor Gericht hängen bleibt und sie eine neue Straße, die im Nirgendwo endet, gebaut haben. „Deswegen

Der Bau der A 281 vor Sandhausen läuft, Bremen möchte aber auch möglichst schnell die B 212 neu anschließen.

FOTO: INGO MÖLLERS

prüfen die Bremer die Möglichkeiten zum Bau jetzt sehr ernsthaft“, weiß Kroll.

Da nun das Raumordnungsverfahren für die Planung der Bundesstraße 213 begonnen soll, also für die Ortsumgehung Delmenhorst, lädt die Stadt zu einer Informationsveranstaltung. Am Montag, 19. März, werden ab 19 Uhr in der Mensa des Gymnasium an der Willmsstraße, Zugang über die Schulstraße, auch Vertreter der Raumordnungsbehörde und der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr das Projekt erläutern.

