

Der Widerstand geht weiter

Die Unzufriedenheit in der Stadt mit den Planungen für die Bundesstraße 212 neu ist unvermindert groß

VON ANDREAS D. BECKER

Delmenhorst. Es ging dieses Mal um den Faktor Mensch, als Uwe Kroll noch einmal zusammenfasste, warum nun erneut die aus Sicht der allermeisten, also der Straßenbaubehörde, der Ganderkeseer, der Lemwerdener und der übrigen Wesermarschler und nicht zuletzt der Bremer –; warum also aus Sicht all dieser Menschen die Südtrasse mit Teillanschluss für die Bundesstraße 212 neu, die sogenannte Variante 1B, die beste sein soll. Also jene Trasse, die Delmenhorst in Sandhausen zerschneiden würde. Also jene Trasse, gegen die sich die Delmenhorster seit Jahren wehren. Kroll betrachtete auf Einladung des SPD-Ortsvereins Bunkerhof-Hasbergen Fragen wie Verkehrsmengen, die Lärmbelastung für die Delmenhorster oder auch die schiere Größe des Bauwerks.

Kroll, einer der Sprecher der Interessengemeinschaft (IG) B 212-freies Deich- und Sandhausen, referierte die Resultate des ergebnisoffenen Variantenvergleichs, den der Geschäftsbereich Oldenburg der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr auf Druck des Verkehrsministeriums erstellen musste. Neun Varianten wurden angeschaut: die Südtrasse und zwei nördlich von Delmenhorst liegende Routen, bei allen drei wurde zudem überprüft, wie sie sich auswirken, wenn sie keinen Anschluss an die L 875 erhalten, nur eine Anbindung in Richtung Wesermarsch (Teillanschluss) beziehungsweise einen Vollanschluss.

Kroll also stellte den Menschen in den Mittelpunkt seiner Betrachtungen. Das ist insofern von Bedeutung, weil die Straßenbaubehörde in ihrer Bewertungsmatrix, bei der die Auswirkungen auf Natur, Sicherheit, Gesundheit mit unterschiedlichen Gewichtungen gegenübergestellt betrachtet werden, dem Naturschutz viel Platz eingeräumt hat. „Besonderer Fokus lag bei dieser Betrachtung auf den verkehrlichen Effekten für die umliegenden Ortschaften und auf dem Einfluss auf streng geschützte Naturräume im Trassenbereich“, erläutert die Behörde auf der Projekt-Homepage. Der Natur-Fokus ergibt sich daraus, dass die B 212 neu auf Bremer Gebiet durch die Ochtmünderung führt, einem FFH-Schutzgebiet. Ein höherer Naturschutzstatus ist in Europa nicht möglich. Und die Nordtrassen durchschneiden diesen wertvollen Lebensraum für Vögel deutlich intensiver als die Südvariante.

Vor dem Perino in Neuendeel, dort wo Kroll vortrug, werden künftig jeden Tag 11 700 Fahrzeuge langrollen, 4000 mehr als jetzt. So jedenfalls hat es das beauftragte Ingenieurbüro ausgerechnet. Aber die Zahlen gelten als ziemlich genau. In Deichhausen, also nördlich der Bundesstraße, wird sich die Zahl der Autos, Lastwagen und Motorräder verdoppeln. Die Fachleute gehen davon aus, dass das Wohnen in 19 Häusern im Stadtnorden zukünftig zu laut sein wird, um es noch gesund zu nennen, bei 16 ist das tagsüber der Fall, bei dreien nachts. „Am Marschweg, einem Bereich, in dem es sehr ruhig ist, werden künftig 50 Dezibel zu hören sein“, sagte Kroll. Für die neue Straße müssen zudem zwei Häuser abgerissen werden. Das alles ließe sich vermeiden, wenn eine „Verkehrsoptimierte Nordvariante“ gebaut würde, also eine der Nordstrecken nur mit einem Teillanschluss an die Wesermarsch. Aber diese Variante hätte eben viel stärkere Auswirkungen auf die Umwelt.

Woran sich die Delmenhorster auch gewöhnen werden müssen, sind die Ausmaße der Straße. Denn sie wird hoch gebaut werden. Dort, wo sie die Stedingker Landstraße kreuzen wird, wird sie eine Höhe von vier Metern und 55 Zentimetern haben. „Rechnet man noch die Lärmschutzwände dazu, sind wir bei sieben Metern“, erzählte Kroll. An die sieben Meter können sich die Delmenhorster aber schon während der Bauphase gewöhnen, sagte Kroll. Der Damm wird so hoch aufgeschüttet, dann kann er sich nach und nach setzen, wenn gebaut wird. 30 Meter wird die Straße später einmal breit sein, während der Bauphase wird das Doppelte benötigt. „Die B 212 neu wird das Ortsbild nachhaltig verändern“, sagt Kroll. Delmenhorst ist übrigens die



Uwe Kroll erläuterte erneut, was die B 212 neu auf Delmenhorster Gebiet für Folgen haben wird.

FOTO: INGO MÖLLERS

einzigste Ortschaft auf der Strecke von Huntebrück bis ins Güterverkehrszentrum in Bremen, durch die die Straße direkt führt.

Kroll führte aus, dass ein Punkt, über den noch einmal diskutiert werden könnte, die Gewichtung der einzelnen Punkte in der Matrix ist. Die Auswirkungen auf den Menschen werden aktuell mit elf Prozent gewertet. „Würden wir den Faktor Mensch aber mit 30 Prozent betrachten und den Faktor für die Landwirtschaft von jetzt zehn auf 20 Prozent erhöhen“, sagte Kroll, „dann wären die Abstände zwischen der Süd- und den Nordvarianten nur noch minimal.“ Soll heißen: Dann gäbe es keinen Grund mehr, die Nordvarianten kategorisch auszuschließen. Allerdings verschiebt auch die Behörde die Gewichtungen in ihrer Matrix, um die Unterschiede zu berücksichtigen. Joachim Delfs, ehemaliger Chef der Straßenbehörde, erklärte das im Gespräch mit dem DELMEHORSTER KURIER einmal so: „Es gibt dazu das Instrument der sogenannten Sensitivitätsanalyse. Man kann damit so lange an den Gewichten drehen, bis sich die

Reihenfolge der Ergebnisse umkehrt.“ Sollte an den Schrauben zu stark gedreht werden müssen, fehle irgendwann die Plausibilität. Auf der Versammlung machte auch der Landtagsabgeordnete Deniz Kurku (SPD) deutlich, dass er sich mit dem jetzigen Resultat nicht anfreunden kann und will. „Als Delmenhorster kann man das, was beim Dialogverfahren herausgekommen ist, nicht gutheißen“, sagte er. Er machte aber auch deutlich, dass er damit auf Widerstände in Hannover treffe, weil eben die Kollegen aus der Wesermarsch und dem Landkreis Oldenburg, die Ganderkeseer Interessen im Blick, durchaus mit der Variante leben können und endlich wollen, das gebaut wird.

„Was mir gar nicht gefällt, ist die Gewichtung“, sagte Kurku, der Verkehrsminister Bernd Althausmann (CDU) deswegen auch angeschrieben hat. Die Antwort lässt aber wenig Hoffnung aufkommen, dass man in Hannover noch einmal die ganze Diskussion führen möchte. Das wird aus Althausmann Antwort deutlich: „Für eine Sensitivitätsbetrachtung des Ergebnisses wurden die Gewichtungen bei den Kriterien ‚Wohnbevölkerung‘, ‚Landwirtschaft‘ und ‚Kosten‘ sowie bei verschiedenen verkehrlichen Nutzenkomponenten variiert. Es zeigte sich, dass sich das Ergebnis dabei nicht ändert. Die Linienführung nach der Variante 1B ist auch hierbei die beste Trasse und somit als Vorzugslösung stabil.“ Susanne Niemeck vom NABU verwies darauf, dass mit Blick auf die Klimapolitik des Bundes auch hinterfragt werden müsse, welche Auswirkungen der Bau der B 212 neu habe. Zudem müssten Alternativen für andere Verkehre geprüft werden. Ein weiterer Teilnehmer fragte, welcher wirtschaftliche Schaden für die Wesermarsch durch den Nichtbau der Straße eingetreten sei. „Zum Aspekt wirtschaftliche Interessen der Wesermarsch haben wir noch nie Unterlagen mit Zahlen und Prognosen zu Gesicht bekommen. Mich würde interessieren, welche konkreten Entwürfe durch den Bau der Straße erwartet werden, bisher gab es nichts als Floskeln“, sagte Martin Clausen von der IG. Kurku regte an, dies einmal abzufragen: In einem gemeinsamen Schreiben an alle beteiligten Ministerien in Niedersachsen und Bremen.

KOMMENTAR

Ein bisschen wie Asterix

Andreas D. Becker
über den Widerstand
zur B 212 neu



Wir befinden uns im Jahr 2019 nach Christus. Die Wesermarsch von Huntebrück bis ins Bremer Güterverkehrszentrum wird von einer neuen Bundesstraße durchzogen. Die ganze Strecke? Nein! Eine von unbeugsamen Delmenhorstern bevölkerte Stadt hört nicht auf, dem Straßenbauverkehrsprojekt Widerstand zu leisten. Wer weiß, vielleicht wird man sich eines Tages die Geschichte um den Bau der Bundesstraße 212 neu im Stile eines Asterix-Bandes erzählen. Auf jeden Fall zeigt sich, dass die Widerstandslust vor allem im Norden der Stadt ungebrochen ist.

Seit Mitte der 1970er-Jahre gibt es die Diskussion darüber, dass die Anbindung der Wesermarsch an Bremen verbessert werden muss. Hauptgründe für den Bau der neuen Bundesstraße sind noch heute die bessere Vernetzung der Hafentandorte Nordenham, Brake und Bremen, die deutliche Verbesserung der Erreichbarkeit des Oberzentrum Bremen, insbesondere für den Landkreis Wesermarsch mit seinen Mittelzentren Brake und Nordenham, sowie die Entlastung der umliegenden Ortsdurchfahrten und damit verbunden die Verbesserung

der Sicherheit und Aufenthaltsqualität der Ortschaften. Ganz so, als wäre in den vergangenen 40 Jahren nichts geschehen.

Dabei lässt sich zumindest nüchtern konstatieren, dass die Wirtschaft in den vergangenen vier Jahrzehnten auch ohne die neue Bundesstraße funktioniert hat. Und es muss die Frage gestellt werden, ob das Projekt nicht mittlerweile obsolet ist, in Zeiten von Fridays for Future und dem Bekenntnis zum Klimaschutz sowie intensiven Bemühungen, die Artenvielfalt wieder zu stärken. Müssen Güter aus den Häfen Nordenham und Brake wirklich auf der Straße nach Bremen rollen? Dafür verstärkt auf die Schiene und auf die Wasserstraße zu setzen, drängt sich auf. Da sollten 2019 doch intelligente Konzepte zu finden sein.

Von daher ist die Forderung der Delmenhorster, sich den prophezeiten wirtschaftlichen Nutzen für die Wesermarsch einmal dezidiert vorrechnen zu lassen, zumindest interessant. Das könnten die Hannoveraner Ministerien tun, vielleicht auch auch die Industrie- und Handelskammer, eine der prominentesten Befürworterinnen der B 212 neu. Es wäre für alle spannend, mal etwas anderes als die üblichen Floskeln zu hören. Darüber hinaus wäre aktuell noch etwas anderes interessant: Wie sieht eigentlich die CO₂-Bilanz einer neuen Bundesstraße aus?

andreas.becker@weser-kurier.de

City-Streife könnte ihr Comeback feiern

IN D GANDERK

873 000 E

Ganderkese
in Trägersch
Ganderkese
Digitalpakt
sachsen in
vier Jahren
zum Ausbau
rastruktur. „
gleichen tech
Sieglinde Ja
Schulen.

LANDKREIS

Cleopatra

Wildeshause
Sopranistin
mann begeis
abend in der V
xanderkirche
ägtyischen H
patra“. Durch
zeugte sie bei
momente. Beg
chester La Pol
Peter Müller.

SPORT

Atlas Delm

Delmenhorst
den dritten Sie
damit auf der
schoben. Mit
büttel hatten d
ner Key Ribba
sich locker mi
zielte drei Tor

Bau der Fu

Pflaster-M

VON B

Delmenhorst.

ab diesem Mon
Baustellen ein
Winsemann au
lass sind Mäng
Beschäftigte d
Hotze beseitigt
laut Stadtverw
vor Ablauf des
festgestellt. Für
errichtet das B
Absperren.
Ladeverkehrs w
erwartet. Betro
Straße bis hint
Bahnhofstraße
den Hausmann
bis Ecke Bebelstr
Ecke Am Knick.
Brückenbau bit
tuelle Beeinträc
den voraussichtl
terungsbeding
schlusstermin 11

Zwei Führer

Delmenhorst. G
Freitag von der P
wischig worden. La
Beamten um 11.1
einen 30 Jahre al
stellte sich heraus,
sitz einer Fahrle
nen Morgen um
streife einen 17 Jah
dem Hasporter Da
kraftredes angehal
artveränderungen
laubt unterwegs w
wurde das Fahrze
Der Jugendliche wa
entsprechenden Fa

Busu am Hun

Delmenhorst. Au