

Delmenhorst
Kurrier
2.12.19

Planung ohne Zukunftsperspektive

In Lemwerder hat die Landesstraßenbaubehörde erklärt, wie es mit der B 212 neu weitergeht

VON ANDREAS D. BECKER
UND BARBARA WENKE

Delmenhorst/Lemwerder. Wie geht es jetzt eigentlich mit den Planungen für die B 212 neu weiter? Die Südvariante ist nach dem Dialogverfahren immer noch die bevorzugte. So viel steht fest. Die genauen weiteren Schritte hat Ansgar Behrens, Fachbereichsleiter Planung bei der niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr in Oldenburg, den Trägern öffentlicher Belange vor Kurzem in einer Projektkonferenz in der Begu Lemwerder mitgeteilt. Nun: Unter anderem wurden drei Arbeitskreise gebildet, die sich mit den Themen Wasser, Umwelt und Landwirtschaft befassen. Und die Delmenhorster machen noch einmal deutlich: Sie sind mit den Ergebnissen der Planung alles andere zufrieden.

Auch die Interessengemeinschaft (IG) B 212-freies Sand- und Deichhausen aus Delmenhorst war dabei. „Im Großen und Ganzen war die Veranstaltung aus unserer Sicht recht unspektakulär“, sagt IG-Sprecher Martin Clausen. „Was wir weiterhin bemängeln: Es wird unverändert an dem Projekt festgehalten.“ Jahrzehnte nach den ersten Planungen also soll weiterhin eine große Straße gebaut werden – in Zeiten, in denen angeblich Klimapolitik an vorderster Stelle mitgedacht werden soll, in denen die Fridays-for-Future-Bewegung weltweit eine Abkehr von den bisher eingeschlagenen Wegen postuliert. Ist es da sinn-

voll, schnelleren Individual- und Lieferverkehr zu ermöglichen? Ist es da sinnvoll, teils sehr wertvolle Naturräume zuzuasphaltieren?

Auch die Argumente der Planer klingen nicht nach einer wirklich zukunftssträchtigen Planung. Nach mehrmonatiger neuer Betrachtung verschiedenster Belange, dem sogenannten Dialogverfahren, hat sich die Südvariante, die Delmenhorst im Norden zerschneidet, nach Einschätzung der Planer der Straßenbaubehörde letztlich aber doch als die günstigste bestätigt. „Die südlichste Variante hat die geringsten Nachteile“, begründet Fachbereichsleiter Behrens. Wohl gemerkt: Die geringsten Nachteile bedeuten qualitativ etwas anderes als die meisten Vorteile. Die endgültige Entscheidung trifft allerdings die Planfeststellungsbehörde mit ihrem Planfeststellungsbeschluss. Dass es in dem Punkt noch zu einer Neubewertung der Trassenführung kommt, gilt aber als unwahrscheinlich.

Grenzübergreifendes Projekt

„Bremen will doch eine autofreie Stadt werden. Stattdessen setzen sie sich für eine neue Schnellstraße ein, die noch mehr Verkehr nach Bremen bringt?“, fragt Clausen. Er findet es schade, dass es kein Umdenken gibt. Denn es wäre eine wunderbare Gelegenheit für die Städte Bremen und Delmenhorst zusammen mit dem Landkreis Wesermarsch über ganz neue Ansätze nachzudenken, über Rad-schnellwege zum Beispiel, über einen neuen

Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). „Was könnte man mit den 140 Millionen Euro für den letzten Bauabschnitt nicht alles in andere Richtungen bewegen“, sagt Clausen. Zumal ein Projekt zwischen zwei Bundesländern doch auch beste Möglichkeiten hätte, mit EU-Mitteln gefördert zu werden.

Clausen betont auch noch einmal, wer aus seiner Sicht von diesem letzten, rund 13 Kilometer langen Bauabschnitt über Lemwerderaner und Delmenhorster Grund und Boden profitiert: die Wesermarsch. „Delmenhorst hat nichts von der Straße.“ In den ersten Planungen hätte Delmenhorst sogar nichts als Probleme durch die B 212 neu gehabt. Deswegen wird, wie berichtet, ja nur ein Teilanschluss geplant. In Deichhausen soll nur eine Anschlussstelle mit einer Anbindung an die Wesermarsch gebaut werden. „Ein Vollanschluss hätte eine sehr hohe Verkehrsbelastung für den Delmenhorster Norden bedeutet“, sagte Behrens in Lemwerder. Dem Bremer Stadtteil Strom bringt diese Form des Anschlusses wenig Vorteile. „Strom wird nur geringfügig entlastet werden“, erklärt der Fachbereichsleiter. Aber das, sagt Clausen, war immer eines der zentralen Argumente der Bremer Politik: Strom sollte entlastet werden.

Zurück zu den Arbeitskreisen. Die Wasser-Experten werden sich mit Fragen bezüglich der Entwässerung sowie der Durchschneidung von Gewässern beschäftigen. Zu beachten ist auch, dass die Trasse im Delmenhor-

ter Norden mit dem Ochtumpolder durch ein Überschwemmungsgebiet läuft. Intensiv auszuersetzten werden sich die Planer auch mit den 109 landwirtschaftlichen Betrieben im Plangebiet. 39 von ihnen planen, ihren Betrieb aufzustocken. Es gilt, Wege zwischen Weiden, Feldern und Ställen neu zu ordnen.

Kompensation in der Natur

Dem Arbeitskreis Umwelt obliegt die Planung der Kompensationsmaßnahmen. Als Entwicklungsziele nennt die Landesbehörde „offenes, kurzrasiges, extensiv genutztes Grünland mit Gräben und Kleingewässern“. Zudem gebe es Flächenbedarf für ein Mosaik aus extensivem Grünland, Hochstauden, Feldgehölzen, Hecken, Einzelbäumen und Kleingewässern, sogenannte Halboffenlandschaften. Eine Restfläche soll Feldgehölzen, Gebüsch und Waldrändern zur Verfügung stehen.

Wer über die B 212 in die Wesermarsch fährt, wird übrigens nicht auf die Motzener Straße fahren können, sie bekommt keinen Anschluss. Die Industriestraße kann dagegen über zwei Kreisverkehre erreicht werden. Eine zweite Anschlussstelle wird es zwischen Bardewisch und der Gärtnerei Hannig an die Landesstraße 875 geben. Höhengleiche Kreuzungen, die eine Auf- oder Abfahrt an anderer Stelle als den offiziellen Anschlussstellen ermöglichen würde, wird es nicht geben, betont Behrens. „Die Bundesstraße ist anbaufrei, sodass es durchgehend freie Fahrt geben wird.“