

28.4.2009

Die Stadt als Trichter für den Wesertunnel

Delmenhorst. Alles steuert darauf hin, möglichst viel Verkehr durch den Wesertunnel zu lotsen. Erhebliche Mehrbelastungen für Delmenhorst und Ganderkesee werden dabei in Kauf genommen. In dieser Einschätzung sehen sich die Kritiker der Planungen für den Neubau der Bundesstraße 212 durch eine neue verkehrswirtschaftliche Untersuchung bestätigt. Die ist offiziell nach wie vor nicht zugänglich. Den Kritikern wurden jedoch Zwischenergebnisse zugespielt, die sie gestern vorstellten.

Die Planer suchten offenbar nach einem "möglichst kurzen und schnellen Weg durch Delmenhorst", meinte Uwe Kroll von der Interessengemeinschaft (IG) B 212-freies Deich- und Sandhausen. Denn dadurch werde der Tunnel gegenüber der Weserquerung im Zuge der Verbindung zwischen der Bundesstraße 75 und der Autobahn 27 attraktiver. Und je mehr Autos unter der Weser hindurchfahren, desto eher rechnet sich das Projekt, das private Investoren per Maut refinanzieren sollen.

Für Delmenhorst bedeute die Kombination von Tunnel und planerisch bevorzugter Südvariante der B 212 neu täglich 22 400 Fahrzeuge, die im Jahr 2025 über die Stedinger Landstraße in die Stadt hineinführen. "Das ist eine Belastung, die so vom Straßennetz nicht aufgenommen werden kann", meinte Kroll. "Das wären Verhältnisse wie an der Neuenlander Straße in Bremen", verglich IG-Mitstreiter Martin Clausen.

Demgegenüber wären bei der von der IG entwickelten "Verkehrsoptimierten Nordvariante" (VoN), die im Norden der Stadt auf Auf- und Abfahrten nach und von Bremen verzichtet, nur 13 100 Fahrzeuge pro Tag zu erwarten - und damit ungefähr genauso viele wie ohne B 212 neu. "Die VoN würde für Delmenhorst eine wesentliche Entlastung bedeuten", schloss Kroll. Zugleich sei die vorab lancierte Darstellung falsch, dass die VoN mehr Verkehr nach Bookholzberg leite. Gegenüber dem Fall ohne neue B 212 stehe die Nordvariante sogar geringfügig günstiger da, erläuterte Kroll. Lediglich im Vergleich zur Südvariante - die in der Untersuchung immer als Maßstab angelegt werde - schneide die VoN etwas schlechter ab.

Auch die in einem früheren Gutachten entstandene Idee einer "Entwicklungsachse", sprich einer Delmenhorst-Umgehung auf Ganderkeseer Gebiet, wäre nach der neuen Untersuchung offenbar nicht unbedingt nötig. "Wenn wir eine VoN bekommen, brauchen wir keine Entwicklungsachse", sagte Oberbürgermeister Patrick de La Lanne, der die IG-Leute sowie Hinnerk Twietmeyer als Vertreter der Ganderkeseer Nordvereine zur Vorstellung ihrer Auswertung ins Rathaus eingeladen hatte. Allerdings distanzierte er sich nicht grundsätzlich von der Achse - die bei der Südvariante noch 1200 Fahrzeuge mehr durch den Tunnel schleusen würde.

Angesichts dieser Verhältnisse prangerte de La Lanne die "Geheimniskrämerei" der Landesbehörde an. Die Untersuchung sei "bewusst zurückgehalten worden", zeigte sich auch Planungsausschuss-Vorsitzende Susanne Mittag (SPD) überzeugt - "jetzt wissen wir auch, warum".

Mittag verwies auf die Möglichkeit, "die gesamte Planung durch das Bundesverkehrsministerium überprüfen zu lassen". Dabei gehe es nicht um Verhinderung oder Verzögerung, denn eine solche Prüfung wäre immer noch schneller als der Klageweg. Den werde die Stadt zur Not bis zum Ende beschreiten, erklärte de La Lanne. Auch die IG ist laut Kroll auf juristische Auseinandersetzungen vorbereitet.

Unterdessen kritisierten die Ratsfrauen Annette Schwarz (CDU) und Marlis Düßmann (Grüne) de La Lannes Vorgehen. Sie bewerteten es als Affront, dass er die Politik nicht zu dem Termin eingeladen hatte.

Eine Zusammenstellung der wichtigsten Ergebnisse der verkehrswirtschaftlichen Untersuchung steht ab heute im Internet unter www.igb212neu.de

© www.weser-kurier.de[DRUCKEN](#) | [FENSTER SCHLIESSEN](#)