

175
1832-2007
Delmenhorster
Kreisblatt

WETTER
9°/2°
Seite 22

DEL MENHORST
„Paris leuchtet“
Haus Cob...
ST
Al...
sexu...
LOKAL
Stenum...
im kleine...

WIRTSCHAFT
DAX 7932,44
TEC DAX 1000,16
DOW JONES 13671,92
EURO 1

FL
ha...
DEL...
über die Wechsel im...
sich ein Zählfehler ein...
schlichen. Die Gruppe F...
Sassen verfügt mit...
Dähne, Ingeborg Hübs...
Murat Kalmis, Iskender...
Axel Unger und Eva...
über sechs und n...
berichtet über fünf...

Der schnell...
+++ Liveticker at...
Werder-Liveticker
Senden Sie zum Buchen
svw live
Max. 15 SMS/Tag · 0,29€/SMS · Jederzeit kündbar
neu +++ 1. Bundesliga +++ neu
Bundesliga-Ergebnisse
Senden Sie zum Buchen an die Handy-Nr.
svw bl 32020
15SMS/Spieltag · 0,49€/SMS · Jederzeit kündbar
...und morgen im dk:
WERDER GEWINNSPIEL
Infos unter www.dk-online.de

AUF EINEN BLICK
SERVICE Seite 8
PANORAMA Seite 20
ROMAN Seite 21
NACHRICHTEN Seite 23
SPORT Seite 38
FERNSEHEN Seite 42

IHR DRAHT ZUM dk
(04221) 156666
(04222) 8070-0
www.dk-online.de

B212 neu: Minister lehnt Ortsumgehungen

Bremens Trumpf: FFH-Gebiete dürfen nicht umfahren, Fahrverbote verhängen

BERICHTE ZUR B212

- UMGEHUNG ABGELEHNT Seite 2
- BAD OEYNHAUSEN Seite 3
- UMFRAGE / INTERVIEWS Seite 4
- DOKUMENTATION Seite 5
- CHRONIK Seiten 3-5
- BETROFFENE BAUERN Seite 13



Die neue B212 ist... beschloss...
...ber einer...
...Bund...
...Südvariante...
...geht weiter...
...Vize den...

Nur in Einzelfällen könnten auch Flächen außerhalb von „Fauna-Flora-Habitat“-Gebie-

DER BUNDESVE...
Im Juli 2003 hat die Bundesregierung den aktuellen Bundesverkehrsplan (BVWP) beschlossen. Ein Jahr später gab der Bundestag seine Zustimmung. Der Investitionsrahmenplan sieht für 2001 bis 2015 rund 150 Milliarden Euro für Schiene, Straße und Wasserstraße vor. Im Vergleich zum BVWP von 1992 analysiert der neue Plan neben Nutzen und Kosten ökologische Risiken sowie die raumstrukturelle Bedeutung von Verkehrsprojekten eingehender. **Der Bundesverkehrswegeplan im Internet: www.bmvbs.de (> Rubrik „A bis Z“).**

KOMMENTAR

Das Land Niedersachsen hat die Stadt im Stich gelassen

VON RALF FREITAG

Seit zwölf Jahren kämpfen Politik und betroffene Bürger gegen den südlichen Trassenverlauf einer neuen Bundesstraße 212, weil die Straße und der prognostizierte Verkehr den Ort durchschneiden würden. Überlagert wird dieser Kampf derzeit vom Krach zwischen Ganderkesee und Delmenhorst. Er ist durch politische Ungeschicklichkeit in der kreisfreien Stadt entstanden, lenkt aber vom eigentlichen Problem des Themas völlig ab: Die B212 neu geht alle an, weil sie die Lebens- und Wohnverhältnisse in Lemwerder, Ganderkesee und Delmenhorst

dramatisch verändern wird. Und die Verhältnisse werden so schlimm, weil das Land Bremen beharrlich und geschickt seine Position, das Güterverkehrszentrum über eine südliche Achse mit dem Anknüpfungspunkt in Höhe Stromer Landstraße anzubinden, über die Jahre zementiert hat, während das Land Niedersachsen die Proteste der betroffenen Bürger lange außer Acht ließ, das Verkehrs- und Innenministerium die Bezirksregierung Weser-Ems bei ihrer Planung nicht im Griff hatte und so angesichts geschehener Tatsachen kaum etwas konnte, als dem Bremer Trassenverlauf zu folgen. So gesehen hat das Land Nie-

sachsen die Stadt und ihre Bürger im Stich gelassen. Die Redaktion dokumentiert mit dieser Ausgabe, worum es geht und zeigt mit dem Titelbild, was diese Trasse bedeutet: sie wird die Dorfstrukturen in Deich- und Sandhausen zerstören und in der Innenstadt ein Verkehrschaos auslösen. Dass die Stadt vom Land so wenig Unterstützung bekommen hat, ist bitter. Dass die zuständigen Ministerien trotz zweijähriger Vorlaufzeit nicht in der Lage waren, der Redaktion eine Stellungnahme zu dem wichtigen Verkehrsprojekt zu liefern, sagt auch einiges.

Musterapartment Residenz NORDWOLLE

3 Zimmer
• Wintergarten mit Gartenterrasse
• Abstellraum in der Wohnung
• barrierefrei
• Fahrstuhl

jetzt € 3.000,- Rabatt
nur € 151.420,-
oder mieten für € 665 mtl.

diva-bau
(04221) 68 52 0

Informieren Sie sich Heute von 09.00 - 17.00
Willy-Brandt-Allee 1
27753 Delmenhorst

ANZEIGE
Nichts ist unmöglich.
Wir sind trotz UMBAU von 7-19 Uhr für Sie da!!!
ENGELBART
Hasporter Damm 142-148 · 27755 Delmenhorst
Telefon 04221/5860 · www.autohaus-engelbart.de

GANDERKESEE
12 neu
st Landwirten
deflächen weg
SCHÖNEMOOR (HAS)
...
Seite 13

BREMEN
Stimmung bei der Polizei vor dem Überkochen
BREMEN (ANO). Die Stimmung in der Bremer Polizei ist kurz vor dem Überkochen. Beamte der Schutzpolizei haben sich schriftlich geweigert, sich an ihrem freien Wochenende zum Freimarktsumzug dienstverpflichten zu lassen. Die Führungskräfte beobachten die Lage mit Sorge. **Seite 9**

BREMEN
Stimmung bei der Polizei vor dem Überkochen
BREMEN (ANO). Die Stimmung in der Bremer Polizei ist kurz vor dem Überkochen. Beamte der Schutzpolizei haben sich schriftlich geweigert, sich an ihrem freien Wochenende zum Freimarktsumzug dienstverpflichten zu lassen. Die Führungskräfte beobachten die Lage mit Sorge. **Seite 9**

DELMENHORST

DELMENHORSTER KREISBLATT

Ministerium lehnt Ortsumgehung auf Kosten des Bundes klar ab

Bremens Trumpf: FFH-Gebiete / Delmenhorst darf einseitig Fahrverbote verhängen

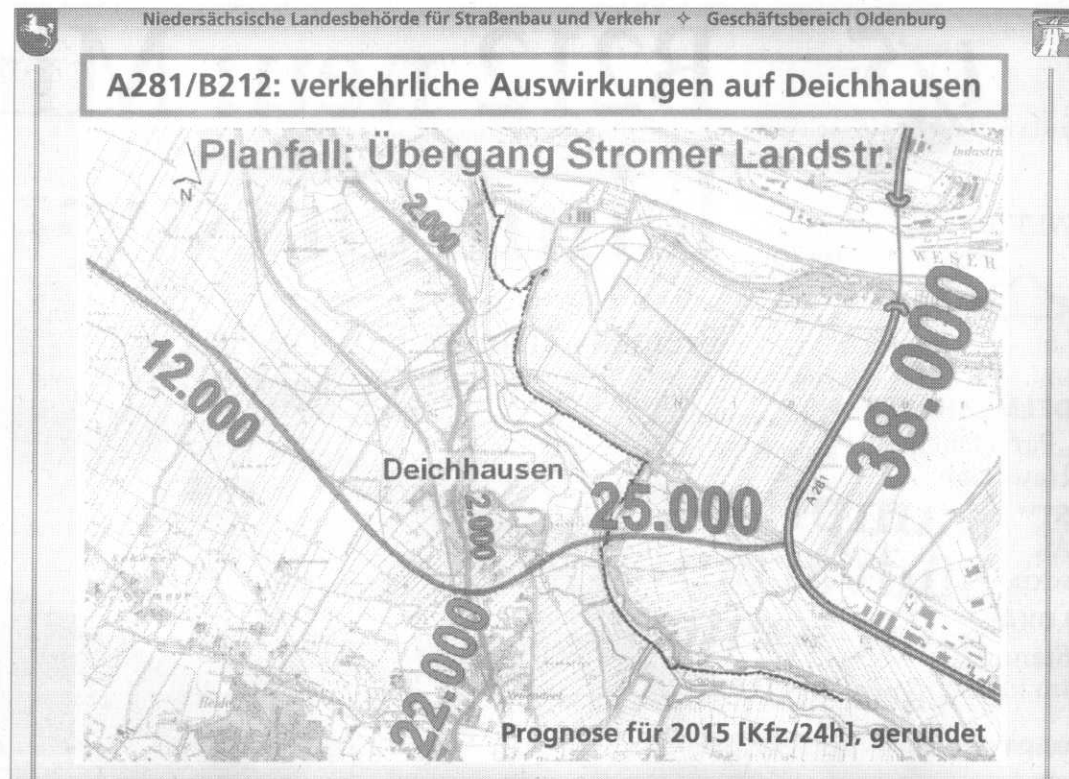
Die neue B 212 ist noch keine beschlossene Sache. Um aber einen Verzicht auf die Bundesstraße zu erreichen, müssten sich alle vorgestellten Varianten als unmöglich herausstellen.

VON JENS T. SCHMIDT

BERLIN-DELMENHORST. Die neue B 212 taucht im Bundesverkehrswegeplan in der Kategorie „vordringlicher Bedarf“ auf. Die Bundesstraße sei damit zwar noch nicht beschlossene Sache, sagt Sven Ulbrich vom Bundesverkehrsministerium (BMVBS), aber viel Hoffnung auf die „Nullvariante“ kann der Ministeriumssprecher den Gegnern nicht machen. Auch für die von der Stadt geforderte Ortsumgehung stehen die Chancen offenbar schlecht.

„Der Deutsche Bundestag hat den Auftrag zur Durchführung der Planung der Maßnahme erteilt“, blickt der Pressesprecher auf das Jahr 2004 zurück. Im Rahmen der Planungen würden nun die in Frage kommenden Varianten gegeneinander abgewogen. Sven Ulbrich: „Nur wenn im Ergebnis keine der anderen Varianten möglich ist, kann der Verzicht auf die Baumaßnahme eine Alternative zum gesetzlichen Planungsauftrag sein.“ Trotz des „vordringlichen Bedarfs“ würden alle möglichen Aspekte und Interessen in die Abwägung mit einfließen, betont Ulbrich.

„Mittelfristig nicht realistisch“, so die eindeutige Absage aus dem Ministerium zu einer vom Bund finanzierten Ortsumgehung der Stadt Delmenhorst sei im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen nicht enthalten. „Diese gesetzliche Ausweisung ist eine zwingende Voraussetzung, um Pla-



Die prognostizierten Zahlen, die die Gemüter in Delmenhorst erhitzen: 22.000 Fahrzeuge sollen von der neuen B 212 auf die Stedinger Straße abfahren.

GRAFIK: LANDESBEHÖRDE FÜR STRASSENBAU UND VERKEHR

nungen einer Ortsumgehung als Bundesstraße aufnehmen zu können“, erklärt Ulbrich. Mit der Forderung nach einer Umgehungsstraße muss sich die Stadt folglich an das Land Niedersachsen wenden.

Mit den EU-Naturschutzflächen (FFH-Gebiete) hat Bremen einen Trumpf in der Hand, wenn es um die verschiedenen Trassenvarianten geht. Auch wenn Delmenhorster Naturschützer argumentieren, dass Tiere und Pflanzen sich nicht an Landesgrenzen halten, stellt der Ministeriumssprecher klar: „FFH-Gebiete unterliegen dem europäischen Schutzregime. Insofern sind Flächen in FFH-Gebieten stärker geschützt als Flächen außerhalb von FFH-Gebieten.“

Nur in Einzelfällen könnten auch Flächen außerhalb von

„Fauna-Flora-Habitat“-Gebieten zu „Teilhabitaten“ für geschützte Arten gezählt werden. Eine Verträglichkeitsprüfung für Straßenbauvorhaben sei notwendig, „wenn erhebliche Beeinträchtigungen von maßgeblichen Bestandteilen eines FFH-Gebietes zu befürchten sind.“

Immerhin: Die Stadt könnte auf ihren eigenen Straßen die Verkehrslawine mit Lkw-Durchfahrtsverboten

ausbremsen. Für eine solche einseitige Maßnahme ist keine Rücksprache mit Bundes- oder Landesbehörden nötig. „Für verkehrsbehördliche Anordnungen auf städtischen Straßen ist die Stadt Delmenhorst selbst zuständig“, betont der Pressesprecher des Ministeriums. Das Rathaus hatte diese Option jedoch bisher abgelehnt. Begründung: So würden wir auch unseren innerstädtischen Verkehr lahmlegen.

DER BUNDESVERKEHRSWEGEPLAN

Im Juli 2003 hat die Bundesregierung den aktuellen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) beschlossen. Ein Jahr später gab der Bundestag seine Zustimmung. Der Investitionsrahmenplan sieht für 2001 bis 2015 rund 150 Milliarden Euro für Schiene, Straße und Wasserstraße vor. Im Vergleich zum BVWP von 1992 analysiert der neue Plan neben Nutzen und Kosten ökologische Risiken sowie die räumstrukturelle Bedeutung von Verkehrsprojekten eingehender. **Der Bundesverkehrswegeplan im Internet: www.bmvbs.de (> Rubrik „A bis Z“).**

dk

26.10.07

Bremer Verkehr nicht auf Delmenhorster Kosten

Senatssprecher tritt Vorwürfen entgegen

BREMEN (KONK). „Selbstverständlich ist Bremen daran interessiert, ein derart wichtiges Projekt mit Auswirkungen auf die gesamte Region und seine Kommunen im Dialog mit allen Betroffenen zu diskutieren und mit allem Nachdruck alle Handlungsspielräume zu nutzen, die sich für die Verbesserung der Lebenssituation der Menschen und der Umwelt gemeinsam finden lassen“, tritt Senatssprecher Hermann Kleen Vorwürfen entgegen, Bremen entlaste sich vom Verkehr auf Kosten anliegender niedersächsischer Kommunen und Gemeinden.

„Es ist nicht erkennbar, dass es durch den Bau der B212n zu einer Verlagerung von innerbremischen Verkehren in Richtung des Delmenhorster Gemeindegebiets kommt.“ Dies sei durch ein in Abstimmung mit den niedersächsischen Straßenbaubehörden erstelltes Verkehrsgutachten eindeutig belegbar.

„Die unstrittigen Verkehrszunahmen auf Delmenhorster Gebiet betreffen regionale Verkehrsverlagerungen, die gleichzeitig deutlich machen, dass die B212n verkehrlich sinnvoll ist und an vielen Stellen nicht nur die verkehrliche Anbindung verbessert,

sondern im Zuge dieser Verlagerungen auch deutliche Entlastungseffekte für eine Reihe von Ortsdurchfahrten – unter anderem des Delmenhorster Ortsteils Deichhausen – zu erkennen sind“, führt Kleen aus und sieht positive Effekte für das Bremer Umland: „Die Trasse bietet insbesondere für Kommunen wie Lemwerder und Brake aber auch für die nördlichen Teile von Delmenhorst eine verbesserte Anbindung an die Bremer Infrastruktureinrichtungen.“

Gleichzeitig würde die verbesserte Erreichbarkeit der Arbeitsstätten in Bremen für Pendler aus den genannten Bereichen zu den erwarteten Verkehrszunahmen führen, prognostiziert Kleen.

Am höheren Verkehrsaufkommen seien schließlich auch die Delmenhorster mitschuldig: „Die Verdoppelung des Verkehrs auf der Stedinger Straße wird nach den Erkenntnissen der Verkehrsmodellierer so mindestens zur Hälfte, rund 6000 Fahrzeuge, durch Delmenhorster verursacht werden, die die häufig sehr stark belastete B75 zukünftig meiden.



B212 NEU

Das sagen Planer und Betroffene

Was sagt das Bundesverkehrsministerium zur B212 neu? Wie begründet der Bremer Senat seine Trassenentscheidung? Wie kann Niedersachsen noch auf den Verlauf der B212 neu einwirken? Welche Stellungnahmen haben Delmenhorst und Ganderkesee im Rahmen des Raumordnungsverfahrens abgegeben? Und was sagen die Betroffenen – etwa an der Stedinger Straße oder der Friedensstraße in Delmenhorst und was die Ganderkeseer Bauern, die von ihren Feldern abgeschnitten werden? Das dk widmet sich in der morgigen Ausgabe mit vielen Beiträgen diesem Thema.

dk 25.10.07 S.1

CHRONIK B212 NEU

1995: Eine Planungspanne in Bremen offenbart im Februar die Absichten der Hansestadt. Das Umweltressort hatte am Senat vorbei Niedervieland bei der EU als Vogelschutzgebiet angemeldet. Damit wäre die Strome Landstraße die einzig mögliche Straßenanbindung des Güterverkehrszentrums. Im gleichen Monat beschließt der Stadtrat eine Resolution, nach der die neue Trasse der B212 nicht durch Deichhausen führen darf. Im Februar gründet sich die Interessengemeinschaft „B212 – freies Deich- und Sandhausen“. Im Mai veranstaltet sie einen Protestmarsch gegen „künftiges Truckgewühl“. Im Juli übergibt sie mehr als 400 Unterschriften gegen die geplante Trasse.

1996: Im Oktober kündigt Oberstadtdirektor Norbert Boese „Bedenken und Einwendungen“ beim Planfeststellungsverfahren für die B212 neu an, nachdem deutlich wird, dass die Trasse quer durch das nördliche Stadtgebiet führen soll. Der Rat beschließt eine Resolution. Ende Oktober erklärt das niedersächsische Verkehrsministerium, die umstrittene Planung nicht „mit aller Macht“ durchsetzen zu wollen. Im November appelliert der SPD-Landtagsabgeordnete Harald Groth an den niedersächsischen Verkehrsminister Peter Fischer, eine von Bremen und



Die Mindener Straße / Bundesstraße 61 in Bad Oeynhausen: Durchschnittlich 45.000 Fahrzeuge befahren täglich die Verbindungsstrasse zwischen der A2 und der A30. Die Bundesstraße verläuft mitten durch die Stadt. Mittlerweile gibt es einen Beschluss für eine Umgehungsstraße.

FOTO: WESTFALENBLATT

B 61: Verkehrsmagnet einerseits, Motor für den Strukturwandel andererseits

45.000 Fahrzeuge rollen täglich durch Bad Oeynhausen / Bezirksregierung beschließt Ortsumgehung

Die Planer sagen für die ist Linderung in Sicht. Anfang „Vor 40 Jahren gab es ja diese gekommen.“ Aber, und das sei wicklungen in beide Richtun-

Die CDU-Landtagsabgeordnete Helga Stiller schreibt an die Bezirksregierung mit gleichem Tenor. Der Präsident des Regierungsbezirks Weser-Ems, Bernd Theilen, verteidigt daraufhin die geplante Streckenführung als „vernünftige Lösung“. Die Äußerungen lösen Bestürzung und Wut aus.

1997: Im Januar stoppt das Land die Pläne für den Bau einer neuen B212. Im Februar verläuft ein Spitzengespräch zwischen Oberstadtdirektor Dr. Norbert Boese und Bremer Vertretern des Wirtschafts- und Bausenators ohne Ergebnis. Im Mai stellt die Interessengemeinschaft B212 – freies Deich- und Sandhausen eine Aufsichtsbeschwerde beim Innenministerium gegen das Projekt. Sie stützt sich dabei auf ein Gutachten des Dortmunder Raumordnungs-Professors Turowski. Im September stoppt die Landesregierung die Pläne der Bezirksregierung. Im November kündigt deren Präsident Bernd Theilen an, dass die Suche nach der am besten geeigneten Trassenführung ganz von vorne beginnt.

1998: Im April spricht sich Bremens Regierungschef Henning Scherf gegenüber Oberbürgermeister Jürgen Thölke für die nördliche Streckenvariante aus. Allerdings stehe noch die Zustimmung des Umweltsenators aus.

1999: Das Land entscheidet, die Planung „auf Eis zu legen“. Mit dem Bau der Strecke sei nicht mehr vor dem Jahr 2025 zu rechnen, sagt eine Sprecherin der Bezirksregierung.

2001: Der Ortsrat Hasbergen lehnt im Mai eine Trassenführung vom GVZ nach Altenesch durch Hasbergen ab. Hintergrund sind Bremer Pläne, die Südtrasse im Rahmen von Änderungen des GVZ-Flächennutzungsplanes festzuschreiben.

horst 22.000 Fahrzeuge täglich voraus. Im ostwestfälischen Bad Oeynhausen sind es im Durchschnitt doppelt so viele.

VON JENS T. SCHMIDT

BAD OEYNHAUSEN-DELMENHORST. Eine Bundesstraße, die das Stadtgebiet durchschneidet – was für viele Delmenhorster derzeit noch wie eine düstere Zukunftsvision wirkt, ist im ostwestfälischen Bad Oeynhausen schon seit drei Jahrzehnten Alltag. Die B61 verläuft mitten durch den Kurort. Wie lebt es sich mit der Bundesstraße direkt vor der Tür? Das dk sprach mit Bad Oeynhausens Stadt- und Verkehrsplaner Peter Thielscher.

Die Fakten: Die 50.000 Einwohner-Stadt nordöstlich von Bielefeld wird von der Bundesstraße 61 durchschnitten. Im Westen endet die A30, im Osten verläuft die A2. Wer zum Beispiel vom Münsterland Richtung Hannover fährt, kommt zwangsläufig durch Bad Oeynhausen. In Zahlen ausgedrückt heißt das: 45.000 Fahrzeuge täglich. Immerhin: Für die Einwohner

diskutierte Nordumgehung beschlossen. Sobald diese fertig ist – voraussichtlich 2010 –, sollen „nur“ noch 25.000 bis 30.000 Autos und Lastwagen durch die Stadt rollen.

Vor den Auswirkungen von Verkehrsströmen dieser Größenordnung – gesundheitliche Belastungen, Wertminderung von Immobilien, massenhafte Wegzüge und unsichere Schulwege – haben sich die Delmenhorster Angst. Welche dieser Befürchtungen sind in Bad Oeynhausen eingetreten?

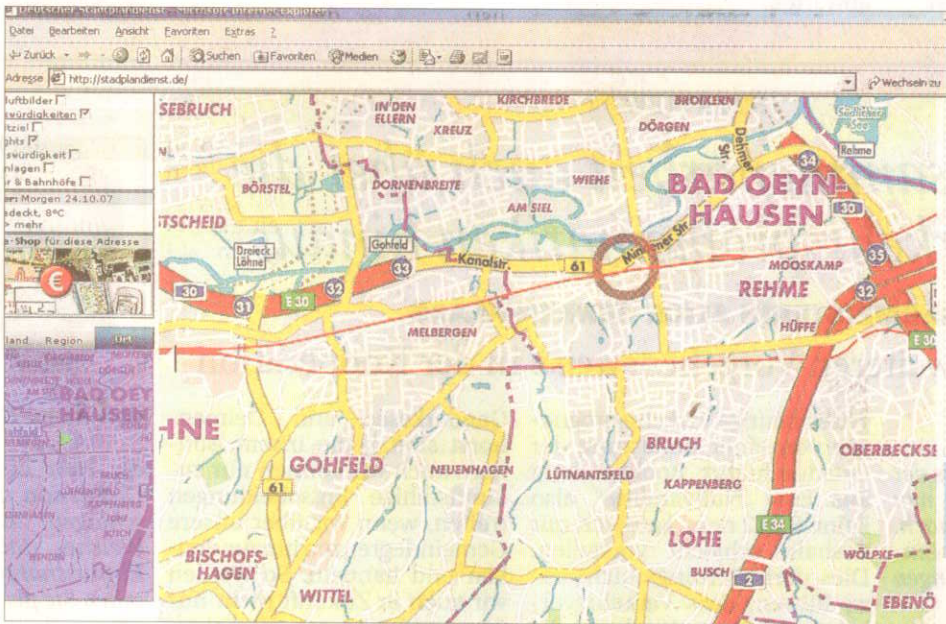
„In unserer Stadt gab es diese Ängste nicht“, so die zunächst überraschende Aussage von Peter Thielscher. Um das zu verstehen, müsse man sich den zeitlichen Kontext ins Gedächtnis rufen.

Vorhanden eine vernünftige Anbindung des Kurorts gewünscht“, erläutert Thielscher die Historie der Straße.

Verändert habe sich die Stadt durch die B61 aber definitiv, räumt der Stadtplaner ein: „Ehemalige Wohnhäuser und kleinere Geschäfte sind eingegangen oder herunter-

gegangen. In welchem Ausmaß die B61 der Stadt neue Arbeitsplätze gebracht hat, könne er nicht sagen: „Dazu erheben wir keine Zahlen.“ Die Schulwegsicherung einträchtige die verkehrsreiche Strecke nicht, meint Peter Thielscher. „Schulen gibt es in diesem Bereich nicht. Außerdem erhalten Schüler bei uns kostenlose Busfahrkarten.“

Was die gesundheitliche Belastung durch Feinstaub betrifft, hat Bad Oeynhausen laut Thielscher auch mit dieser hohen Anzahl von Fahrzeugen keine Probleme: „Das Land NRW hat Messungen durchgeführt: Wir lagen unter den Grenzwerten. Und durch die Nordumgehung wird die Belastung in Zukunft sinken.“ Doch diese ruft keine ungeteilte Zustimmung hervor. Eine Bürgerinitiative aus den nördlichen Stadtteilen kämpft gegen das Projekt. Ein Straßenbauprojekt ohne Verlierer gibt es offenbar nicht.



Die Situation in Bad Oeynhausen: Die Lücke zwischen der A30 im Westen und der A2 im Osten wird durch die Bundesstraße 61 geschlossen.

GRAFIK: STADTPLANDIENST.DE

Im Dezember nennt SPD-Bundestagsabgeordneter Holger Ortel die Umgehungsstraße Bookholzberg als mögliche Alternative zur B212. Ganderkesees Bürgermeister Gerold Sprung hält den Vorschlag für „nicht akzeptabel“, das Verkehrsministerium widerspricht Ortel.

Fortsetzung
S. 4
und S. 5

oldenen Herbst

24.10. - 27.10.2007



TOLLE ANGEBOTE IM WEIHNACHTSMARKT



BOTANISCHE TULPEN-ZWIEBELN
Größe 10/11

50 Stück
4,99 statt 6,99



AQUARIEN-FISCHE
Rotkopfsalmier

5 Stück
3,99



Stadtnorden zahlt hohen Preis für B 212

dk 26.10.07 Seite 4

Das dk hat Anwohner der Stedinger Straße und Friedensstraße gefragt, was der Bau für sie bedeutet

2002: Im Mai vereinbaren Niedersachsen und Bremen, dass sie mit einem gemeinsam finanzierten Gutachten über Umweltverträglichkeit, Schall und Verkehrsaufkommen „Nägel mit Köpfen“ machen wollen. Im Juli übergibt eine Gruppe „Für ein ruhiges Dorf Deichhausen“ 90 Unterschriften an Oberbürgermeister Carsten Schwettmann und fordert die südliche Trassenführung. Die nördliche würde dazu führen, dass der Zubringerverkehr über die Stedinger Landstraße durch Deichhausen rolle. Im September kommt es im Rat zum Schlagabtausch zwischen SPD und CDU. Die beiden großen Parteien können sich nicht (mehr) auf ein einheitliches Vorgehen in Sachen B212 einigen. Im November erklärt die Bezirksregierung Weser-Ems, der Bau der geplanten Bundesstraße 212 neu sei von ihr an oberer Stelle in ihre Prioritätenliste aufgenommen worden, die der Landesregierung vorgelegt worden sei. Die Prioritätenliste soll mit in den Bundesverkehrswegeplan eingehen, der 2003 aktualisiert wird und dann bis zum Jahr 2015 gilt.

2003: Im Februar kündigt die Bremer Bürgerinitiative „Stromer Landstraße“ an, gemeinsam mit der Initiative „Freies Sand- und Deichhausen“ gegen eine Streckenführung vorbei an „Spille Ochtum“ zu kämpfen. Im Juli teilt die CDU-Bundestagsabgeordnete Vera Dominke mit, dass die B212 im Bundesverkehrswegeplan in die Kategorie „Neue Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag“ abgestuft worden sei. SPD-Bundestagsabgeordneter Holger Ortel widerspricht ihrer Darstellung, dadurch sein weiteres Ver

Eine erhöhte Lärmbelastung und ein noch gefährlicherer Schulweg für die Kinder der Grundschule Bungerhof-Hasbergen sind die am meisten gefürchteten Probleme.

VON KARIN MAHLSTEDT

DELMENHORST. Durch den Bau der B 212 neu kommen erhebliche Belastungen auf die Delmenhorster zu. Auf der Stedinger Straße werden täglich bis zu 22.000 Autos fahren – mehr als doppelt soviel wie bisher. Auch auf der Friedensstraße wird eine starke Zusatzbelastung erwartet. Die Autofahrer könnten hier in Richtung A28 oder nach Ganderkesee von der Stedinger Straße abbiegen. Was bedeutet das für die Anwohner? Das dk hat nachgefragt:

„Das ist großer Mist“, sagt Brunhilde Hollwedel (70), die seit drei Jahren an der Stedinger Straße wohnt. „Da bleibt nichts anderes als Wegziehen. Das haben schon einige gesagt. Ich suche schon eine andere Wohnung.“ Umziehen wollen die meisten Familien, die schon länger hier wohnen, nicht. Der zunehmende Lärm stört aber alle, und auch die Gefahr, der beispielsweise die Kinder ausgesetzt sind, die in die Grundschule Bungerhof-Hasbergen gehen, ist ein Thema. „Sollte es noch mehr Verkehr geben, denke ich darüber nach, ein Fahrradverbot für die Schüler auszusprechen“, sagt Irmgard Meisenberg, Leiterin Schule. „Ich habe eine Eingabe an die Stadt gemacht und meine Bedenken dort formuliert. Was daraus wird, weiß ich



Elisabeth Opitz, Stedinger Straße: „Wir sind gegen die neue B212. Wir können jetzt im Sommer schon nicht vorne im Garten sitzen, weil es so laut ist. Abends ist es relativ ruhig, ab 4 Uhr morgens geht es dann los mit den Lkw. Aber uns stören vor allem die Motorradfahrer, die nachts hier immer langrasen.“

FOTOS: MAHLSTEDT (2)/NISTLER (5)



Bernd Osmers, Stedinger Straße: „Wir hatten vorher das Schlafzimmer zur Straße, da hört man jeden Wagen, der hier durchfährt. Wenn das jetzt noch mehr werden, wird's noch lauter. Und es erhöht sich ja auch die Gefahr für die Kinder, die zur Grundschule Bungerhof gehen und die Straße überqueren müssen.“



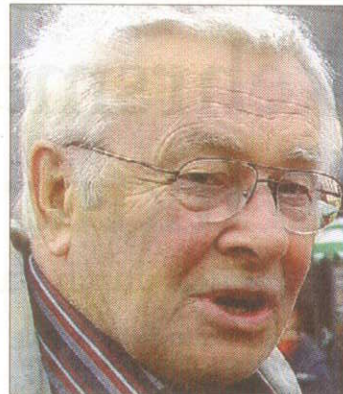
Andrea Knoop, Blumenhaus Knoop, Friedensstraße: „Ich persönlich bin gegen die neue B212. Als Geschäftsfrau bin ich aber in einem Zwiespalt. Wenn hier mehr Autos durchkommen, habe ich vielleicht auch mehr Kunden. Ich könnte mir vorstellen, dass das auch für die Geschäfte an der Stedinger Straße gilt.“



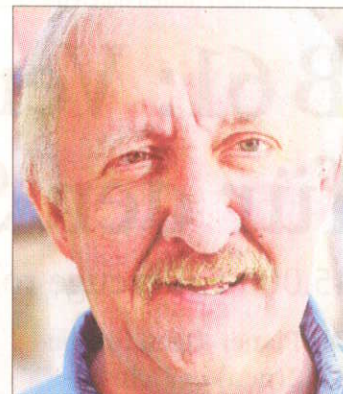
Melitta Ziegler, Stedinger Straße: „Wir sind ganz einfach gegen den Bau der B212 neu. Wir haben Angst vor dem vielen Verkehr, die Straßen gehen kaputt, unser Haus ist nichts mehr wert. Wir wohnen schon seit 60 Jahren hier und die Wohnqualität ist an und für sich ganz gut hier. Gibt es keine anderen Lösungen?“

Es wird etwas kommen, was uns alle ärgern wird“, sagt auch ein Anwohner der Friedensstraße. „Die Politiker haben sich was ausgedacht auf Kosten des kleinen Mannes.“ Die Friedensstraße sei schon jetzt eine „Rennstrecke“. Die Anwohner fühlen sich hilflos. „Wir können ja doch nichts ändern“, sagen die meisten Befragten.

Ob die ansässigen Geschäftsleute Vorteile aus dem erhöhten Verkehrsaufkommen ziehen können, wird sich zeigen. Andrea Knoop, der das Blumenhaus Knoop an der Friedensstraße gehört, hält das für möglich. Anders Tanja Richwin, deren Eltern den Kiosk ein paar Häuser weiter betreiben. „Wenn hier ein Halteverbot eingeführt wird, weil mehr Autos durchfahren, haben wir ein



Hans-Günter Stasch, Fischereiverein: „Der Fehler ist gemacht worden, als Bremen das Güterverkehrszentrum geplant hat. Ich sehe da große Probleme und meine, die A281 muss erstmal fertig werden, und dann können wir sehen, was mit der B212 überhaupt noch



Friedrich Tönjes, Ortsbürgermeister Hasbergen: „Die B212 erhitzt gerade im Hasberger Bereich ganz gewaltig die Gemüter. Ich persönlich bin auch ganz entschieden gegen die Südvariante, weil sie unheimlich Verkehr in die Innenstadt von Delmenhorst zieht. Für



Wilma de Vries, Friedensstraße: „Schlimm ist es, dass der Durchgangsverkehr hier hin soll. Es gibt jetzt schon viele Raser, die hier Gas geben. Seit Einführung der Maut hat der Verkehr schon zugenommen. An den Lärm haben wir uns schon gewöhnt, aber ich sehe

INTERVIEW



Zusammenarbeit auch über die Verkehrsproblematiken hinaus

BÜRGERMEISTERIN ALICE GERKEN-KLAAS

zur weiteren Vorgehensweise in der Kooperation

VON HEIKE SZYMCZAK

dk: Frau Gerken-Klaas, in der Diskussion um die B 212 neu schlagen die Wellen hoch. Welche Möglichkeiten der Einflussnahme auf die Planungen sehen Sie persönlich?

Alice Gerken-Klaas: Es müssen die Beteiligungsmöglichkeiten in den anstehenden förmlichen Verfahren genutzt werden. Deshalb ist nach eingehender Behandlung in dem Ausschuss für Gemeindeentwicklung, aber auch im Verwaltungsausschuss unsere Stellungnahme zum laufenden Raumordnungsverfahren ergangen. ... Dem Raumordnungsverfahren wird ein Planfeststellungsverfahren nach dem Bundesfernstraßengesetz folgen. Auch hier haben wir Einwirkungsmöglichkeiten. Allerdings gilt es, so früh und so umfassend wie möglich unsere Einwände vorzutragen, damit sie in den Abwägungsprozess einfließen können.

Vielfach wurde die Forderung nach einer Null-Variante laut. Wäre das aus Ihrer Sicht eine Lösung?

Die B 212 neu dient u. a. der verbesserten Anbindung der südlichen Wesermarsch an das Bundesfernstraßennetz und nimmt auch den Verkehr, der durch den Wesertunnel auf die A 281 fließen wird, auf. Ferner

gehen heutige Verkehrsprognosen von einer Entlastung der Ortsdurchfahrt Bookholzberg aus. Eine „Nullvariante“, also keine B 212 neu, kann ich mir deshalb schlecht vorstellen. Dies darf allerdings nicht dazu führen, dass Verkehrsverlagerungen stattfinden, die ausschließlich zu Lasten des Umlandes von Bremen – in diesem Fall zu Lasten der Delmenhorster und Ganderkeseeer Bürgerinnen und Bürger – gehen.

In Verbindung mit den Planungen der B 212 neu hat Delmenhorst eine Umgehungsstraße über Ganderkeseeer Gebiet angeregt. Sie haben diesem Vorschlag in der jüngsten GEA-Sitzung eine klare Absage erteilt. Gab es mittlerweile Gespräche zwischen den Verwaltungen?

Beide Kommunen haben erkannt, dass ein gemeinsames Verkehrsproblem zu lösen ist. Daher sind weitere Gespräche, auch unter Beteiligung der politischen Vertreter beider Kommunen, in Vorbereitung. Während um die Bedeutung und Brisanz dieser Thematik sind wir aufgefordert, zusammenzuarbeiten und gemeinsame Lösungen zu entwickeln.

Welche Auswirkungen hat die jüngste Entwicklung auf die Beziehungen zur Nachbarstadt?

Ganderkesee und Delmenhorst sind keine Inseln, sondern auch wir können nur zukunftsfähige Entscheidungen treffen, wenn wir über unsere Gemeindegrenzen hinaus denken und handeln. So werden wir auch in Zukunft nicht nur über gemeinsame Verkehrsproblematiken, sondern auch über Themen wie Zusammenarbeit bei der Organisation der Bauhöfe und der Bäder sowie auch über interkommunale Gewerbegebiete sprechen. Es geht um die Bürgerinnen und Bürger unserer Kommunen und für die gilt es, optimale Lösungen zu finden.

Sehen Sie angesichts der Haltung Bremens die Möglichkeit, in gemeinsamen Gesprächen zu einer für alle verträglichen Lösung zu kommen?

Wir sollten die Flinte nicht ins Korn werfen, bevor wir überhaupt miteinander gesprochen haben. Über den Kommunalverbund Nds./Bremen wird voraussichtlich ein Moderationsverfahren zur „Gesamtproblematik B212 neu“ durchgeführt werden. An diesem Verfahren sind alle betroffenen Gebietskörperschaften – und auch die Stadt Bremen – beteiligt. Ich hoffe, dass wir dabei im Schlichterschluss mit Delmenhorst schon und akzeptable Lösungen für die Menschen in unserer Region finden werden.

INTERVIEW



Im Moderationsverfahren soll auch Bremen eingebunden werden

ERSTER STADTRAT GERD LINDERKAMP

zu künftigen Erfordernissen in der Planung

VON HEIKE SZYMCZAK

dk: Herr Linderkamp, in der Diskussion um die B 212 neu schlagen die Wellen hoch. Welche Möglichkeiten der Einflussnahme der Planungen sehen Sie persönlich?

Gerd Linderkamp: Beim Raumordnungsverfahren handelt es sich um ein gesetzlich geregeltes Verfahren, das auch den von den Planungen betroffenen Gemeinden gesetzliche Beteiligungsrechte einräumt. Von diesen Rechten ... hat die Stadt Delmenhorst Gebrauch gemacht und wird dieses auch zukünftig tun. Ferner wird die Stadt versuchen, auch auf politischer Ebene zu erreichen, dass die Vorteile aus dem Bau der A 281 und der B 212 neu nicht zu Lasten der Menschen in Delmenhorst und Ganderkesee verwirklicht werden.

Vielfach wurde die Forderung nach einer Null-Variante laut. Wäre das eine Lösung?

... Wenn mit „Null-Variante“ der Verzicht auf die B 212 neu gemeint ist, dann wäre das m. E. keine Lösung, weil dann der durch den Wesertunnel über die A 281 zufließende Verkehr auf den vorhandenen Straßen durch Delmenhorst und Ganderkesee fließen würde. 25.000 zusätzliche Fahrzeuge kann niemand ernsthaft wollen.

In Verbindung mit den Planungen der B 212 neu hat die Stadt eine Umgehungsstraße über das Ganderkeseeer Gebiet angeregt. Seitens der Gemeinde wurde diesem Vorstoß eine klare Absage erteilt. Gab es mittlerweile Gespräche zwischen den Verwaltungen?

Zunächst möchte ich richtig stellen, dass der Rat keine Umgehungsstraße über das Gebiet der Gemeinde beschlossen hat, sondern lediglich eine Verbindung zwischen der B 212 neu und der A 281. Der Ausschuss für Gemeindeentwicklung der Gemeinde Ganderkesee hat sich am 17.10.2007 auch nicht gegen den Bau einer solchen Verbindungsstraße ausgesprochen, sondern nur dagegen, dass eine solche Verbindungsstraße über das Gebiet der Gemeinde verläuft. Beide Kommunen sind sich einig, dass wir mit dem aus dem Wesertunnel fließenden Verkehr ein gemeinsames Problem haben, das wir auch nur gemeinsam lösen können. Der Ganderkeseeer Ausschuss für Gemeindeentwicklung hat in dieser Erkenntnis am 17.07.2007 beschlossen, zur Erarbeitung eines gemeinsamen Lösungsansatzes einen interkommunalen Arbeitskreis Stadt/Gemeinde einzurichten. Dieser Beschluss deckt sich mit den Vorstellungen der Stadt. In diese Richtung liefern und laufen im Übrigen auch die

zwischen den Verwaltungen der Kommunen geführten Gespräche.

Welche Auswirkungen hat die jüngste Entwicklung auf die Beziehungen zum Nachbarort?

Die Beschlussfassungen Rates ... und des Ganderkeseeer Ausschusses für Gemeindeentwicklung belegen eindeutig, dass beide Kommunen aus dieser Angelegenheit partnerschaftlich zusammenarbeiten wollen, um für die hier lebenden Menschen auch in Sachen B 212 das Beste zu erreichen.

Sehen Sie angesichts der Haltung Bremens die Möglichkeit, in gemeinsamen Gesprächen zu einer für alle verträglichen Lösung zu kommen?

Der Rat hat sich dafür ausgesprochen, neben dem bilateralen Gespräch mit der Gemeinde Ganderkesee um die Federführung des Kommunalverbundes ein Moderationsverfahren durchzuführen, in welches auch die Stadt Bremen eingebunden werden soll. Die Moderationsverfahren des Kommunalverbundes war bisher sehr erfolgreich. Ich bin daher optimistisch, dass ein solches Moderationsverfahren auch zur B 212 einen wesentlichen Beitrag zur Lösung der Verkehrsproblematik erbringen kann und wird.

CHRONIK B212 NEU (SCHLUSS)

2004: Im März kündigt die Bezirksregierung an, in ein neues Raumordnungsverfahren für den Trassenbau einzusteigen, das ausschließlich einen südlichen B212-Verlauf vorsieht. Daraufhin protestieren die Interessengemeinschaft B212-freies Deich- und Sandhausen und die Stadt. Bei der Startkonferenz des Raumordnungsverfahrens fordern sie, auch die nördlichen Varianten aufzunehmen. Der Dezernent für Raumordnung beim Bezirk Wilfried Schnitker bestätigt, dass diese durch die Bremer FFH-Gebiete praktisch keine Chance mehr auf eine Realisierung haben. Im Delmenhorster Rathaus einigen sich die niedersächsischen und bremischen Kabinette im April auf den B212-Übergabepunkt in Höhe Stromer Landstraße. Im Juli teilt die Bezirksregierung mit, dass nun doch alle Varianten geprüft werden.

2005: Bausenator Jens Eckhoff versichert, dass in der Hansestadt noch keine Vorentscheidung über den künftigen Trassenverlauf der B212 neu gefallen sei.

2006: Im November sagt SPD-Oberbürgermeister Patrick de La Lanne, die B212 sei eine Chance für Delmenhorst, betont parallel dazu die Möglichkeiten als Logistik-Zen-

trum. Dann erklärt er die B212 zur „Chefsache“.

2007: Im Juni überrascht FDP-Fraktionschef Uwe Dähne mit der Position, Lemwerder, Ganderkese und Delmenhorst könnten an der nördlichen Stadtgrenze ein interkommunales Gewerbegebiet errichten. Es könnte bei einem südlichen Trassenverlauf der B212 neu „hervorragend“ angebunden werden. Ebenfalls im Juni tagen die Verwaltungsausschüsse von Ganderkese und Delmenhorst. Es geht um die künftigen Planungen der B212 neu. Im September berichtet die Gemeinde Ganderkese, die Hauptverkehrsstraßen in Ganderkese und Bookholzberg würden von einer neuen B212 entlastet. Allerdings gäbe es auch Zunahmen. Betroffen seien die Almsloher Straße, die B213 und die Friedensstraße. Im September beschließt der Delmenhorster Planungsausschuss eine Umgehungsstraße fast ausschließlich auf Ganderkeseer Gebiet. Während eines Vor-Ort-Termins verspricht SPD-Bundestagsabgeordneter Holger Ortel am 21. Oktober, ein Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee zu schreiben. FDP-Landtagsabgeordneter Christian Dürr kündigt einen Brief an Verkehrsminister Walter Hierche an. (rfg)

DAS SAGT DIE STADT IM RAUMORDNUNGSVERFAHREN

Erhebliche Auswirkungen auf Natur und Umwelt sowie eine Spaltung des Dorfes Deichhausen mit seinem historischen Kern wären nach Einschätzung der Stadt Delmenhorst die Folgen eines Neubaus der Bundesstraße 212 auf der landesplanerisch festgestellten Variante 12, der Südtrasse, die vom Land Bremen forciert wird. Aufgrund der möglichen Konsequenzen für die Einwohner des Stadtnordens hat sich Delmenhorst daher von Beginn an für die nördliche Trassenführung mit dem Übergabepunkt am Mühlenhaus ausgesprochen und dem jetzt geplanten Straßenverlauf eine klare Absage erteilt.

Gegen die Südtrasse spricht nach Überzeugung der Stadt insbesondere die damit einhergehende Abtrennung der Ortsteile Deichhausen und Sandhausen vom übrigen Stadtgebiet sowie die Zerstörung der Naherholungsfunktion im Bereich der Sandhauser Brake. Auch das dortige Landschaftsschutzgebiet sowie das Naturschutzgebiet Hemmelskamp und die Reiherkolonie seien bei den Planungen nicht ausreichend berücksichtigt worden und würden folglich durch einen Trassenbau durch Deichhausen und Sandhausen in erheblichem Maße beeinträchtigt, führt die Stadt in Stellungnahmen an.

Als weiteres Argument gegen die Südtrasse werden Kostengründe genannt. So sei der Streckenverlauf der Variante 12

im Vergleich zu der von der Stadt favorisierten Trasse, die vom Mühlenhaus in westlicher Richtung abzweigen und die Ochtum nördlich von Deichhausen queren würde, 1,7 Kilometer länger. Das ginge wiederum mit einem erhöhten Flächenverbrauch und einem folglich größeren Investitionsvolumen einher.

Die Stadt hat sich bereits kurz nach Einleitung des Raumordnungsverfahrens 1995 eindeutig für die Variante 1 ausgesprochen, nachdem zehn von insgesamt zwölf möglichen Streckenverläufen im Vorfeld verworfen worden waren. Kritisch angemerkt wird von Delmenhorster Seite, dass das Land Bremen sich bei den Planungen des Güterverkehrszentrums nicht ausreichend um eine vernünftige Anbindung gekümmert habe.

Unabhängig von der Trassenführung und den damit verbundenen Folgen für den Delmenhorster Norden sieht die Stadt aufgrund der zu erwartenden erheblichen anwachsenden Verkehrsströme noch weitere Probleme auf sich zukommen. So rechnen die Planer östlich der Stedinger Landstraße, Richtung A 281, mit 25.000 Fahrzeugen täglich, in südlicher Richtung werden jeden Tag schätzungsweise 22.000 Autos über die Straßen rollen. Wie dieses erhebliche Aufkommen aufgenommen werden soll, ist bislang noch offen. Ein konkreter Trassenverlauf muss noch festgelegt werden. (szy)

Bürger zweifeln an der Notwendigkeit

„Erst die Straße erzeugt den Verkehr“

DELMENHORST (KONK). Die „Interessengemeinschaft „B212 – Freies Deich- und Sandhausen“ bezweifelt eine Notwendigkeit zum Bau der B212 neu und kritisiert vor allem eine fehlerhafte und unprofessionelle Arbeit der Planungsbehörde: „Grobe Fehler ziehen sich durch alle Stadien der Planung“, beklagt Initiativenmitglied Martin Clausen.

„Niemand hat den unerwünschten Nebeneffekt des jetzigen Konzepts berücksichtigt – die starke Verkehrsbelastung, die so auf Delmenhorst zukommen wird“, wirft Clausen den Planern als Versagen vor. „Außerdem scheint man hier das Pferd von hinten aufzuzäumen. Denn verkehrsplanerische Prognosen sagen voraus, dass das Verkehrsaufkommen ohne neue Straße bis zum Jahr 2015 um stattliche zwölf Prozent sinken wird.“ Erst eine neue Straße würde zusätzlichen Verkehr anziehen. Fragwürdig ist für Clausen auch die Art, wie die Trasse seinerzeit überhaupt mit so hoher Prio-

rität in den Bundesverkehrswegeplan gelangen konnte: „Sogar das Illustrationsfoto dazu ist falsch, es stammt aus dem Bremer Stadtteil Gröpelingen.“

In Bremen sieht die Initiative auch den einzigen Nutznießer des Bauvorhabens. Darum zitiert Clausen aus der 64. Änderung des Flächennutzungsplans Bremen/Seehausen/Strom B212 neu: „Für die geplante A281, insbesondere für den Maut finanzierten Wesertunnel, hat die B212 neu eine große Bedeutung, da ein erheblicher Anteil der erwarteten – und für die Mautfinanzierung erforderlichen – Verkehrsmengen über die B212 als Zulaufstrecke zum Wesertunnel gelangen wird.“

Auch über den Grund, warum Planer schon früh einer Südtrasse Vorrang gaben, wundert sich der Aktivist: „Es ist eine auf die Bremer Belange maßgeschneiderte Vorlage.“ Verläuft die Trasse wie geplant führt sie mitten über Clausens Hof, wird seine Lebensgrundlage als Bio-Landwirt wohl möglichst zerstören.