

# IG will B 212 ohne Weg nach Bremen

DK 18.11.2008

## „Anbindung der Wesermarsch ohne Verkehr für Delmenhorst“

Uwe Kroll und Martin Clausen haben ein eigenes Konzept für die B 212 neu erarbeitet, doch die Straßenbaubehörde reagiert bereits ablehnend.

VON JENS T. SCHMIDT

**DELMENHORST.** „Verkehrsoptimierte Nordvariante“ (VoN) nennt die Interessengemeinschaft „B 212 neu – Freies Deich- und Sandhausen“ ihren Vorschlag für das umstrittene Straßenprojekt. Mit diesem soll die Wesermarsch an Bremen angebunden werden, ohne dass eine Verkehrslawine auf Delmenhorst zurollt. Die Straßenbaubehörde bestreitet hingegen, dass diese Trasse „optimal“ sei.

Herzstück der Variante ist ein Knotenpunkt von B 212 neu und L 875 (Stedinger Landstraße), der jedoch auf Auf- und Abfahrten Richtung Bremen verzichtet. In Verbindung mit diesem Knoten könne jede der in der Vergangenheit diskutierten Nordvarianten gewählt werden, betonten Martin Clausen und Uwe Kroll, als sie die VoN

gestern der Presse vorstellten.

„Der Verzicht auf die Auf- und Abfahrten Richtung Bremen ist die entscheidende verkehrsleitende Maßnahme, dadurch entsteht eben kein Trichter nach Delmenhorst hinein“, argumentierte Kroll. Aus den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren habe die IG folgende prognostizierten Zahlen übernommen: Richtung Delmenhorst würden demnach

---

*„Das ist, als baut man eine Autobahn und verzichtet auf jegliche Anschlussstellen. Dann ist die Autobahn quasi nicht nutzbar.“*

JOACHIM DELFS, LANDESBEHÖRDE FÜR STRASSENBAU

---

nur 11.000 Fahrzeuge täglich rollen, was der Nullvariante, also dem völligen Verzicht auf die B 212 neu entspricht. Für alle anderen bisher diskutierten Trassen werden hingegen 20.000 (Nord) bis 22.000 (Süd) vorhergesagt.

Joachim Delfs, Geschäftsbereichsleiter der Niedersächsischen Straßenbaubehörde, kennt die Pläne bereits, da Kroll und Clausen die VoN der Regierungsvertretung in Oldenburg, als Raumordnungsbehörde die entscheidende Instanz, vorge stellt haben. Delfs zeigte sich auf Nachfrage ablehnend: Ein Verzicht auf Zu- und Abfahrten in Fahrtrichtung Bremen stelle den Sinn der Straße grundsätzlich in Frage: „Das ist, als baut man eine Autobahn und verzichtet auf einem 50-Kilometer-Teilstück auf jegliche Anschlussstellen. Dann ist die Autobahn auf diesem Abschnitt quasi nicht nutzbar.“

Das gewichtigste Gegenargument sei nach wie vor die FFH-Naturschutzrichtlinie: „Es ist und bleibt eine Nordvariante, die große Nachteile für die Bremer FFH-Gebiete mit sich bringen würde. Daher hat diese Trasse keine Aussicht auf Erfolg.“ Das sehen Kroll und Clausen anders: Weil viel weniger Verkehr fließen würde, reichten zwei statt vier Spuren. „Die Belastung für die Natur wäre deutlich geringer“, so Kroll.