

Neubau der B 212 droht zu scheitern

Behörde hält Projekt für chancenlos / Protest in Strom

VON JÜRGEN THEINER

Bremen. Die Bremer Verkehrsbehörde hat das Straßenbauprojekt B 212 neu offenbar geschrieben. Sie geht nicht mehr davon aus, dass die Verbindung vom Güterverkehrszentrum (GVZ) in die Wesermarsch auf absehbare Zeit gebaut wird. Es sei „sehr fraglich“, ob das Vorhaben im neuen Bundesverkehrswegeplan als vordringlich klassifiziert wird, heißt es aus dem Haus von Senator Joachim Lohse (Grüne).

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) ist das zentrale Planungsinstrument der Bundesregierung für die Verkehrspolitik. Es listet alle Infrastrukturprojekte in der Regie des Bundes auf und weist ihnen unterschiedliche Vorrangstufen zu. Chancen auf baldige Realisierung haben erfahrungsgemäß nur solche Vorhaben, die als „vordringlicher Bedarf“ klassifiziert werden. In der zweiten Märzhälfte soll die Neufassung des Bundesverkehrswegeplans veröffentlicht werden. Und dass die B 212 neu dort – wenn überhaupt – mit höchster Priorität auftaucht, das glaubt in der Bremer Verkehrsbehörde offenbar niemand mehr.

Sinn der B 212 neu sollte es sein, einen Teil der Güterverkehre vom und zum GVZ aufzunehmen und damit die Stromer Landstraße zu entlasten. Versprochen ist den Stromern eine solche Route schon, seit das GVZ Anfang der 80er Jahre entstand und danach Zug um Zug erweitert wurde. Rund 8000 Menschen arbeiten in dem Logistik-Komplex. Er ist eine Drehscheibe für den Lkw-Verkehr.

Der B 212 neu war lange Zeit aber auch eine zweite Funktion zugeordnet. Sie sollte dem geplanten Wesertunnel Verkehr zuführen, denn der war ursprünglich als mautgestütztes Investorenprojekt gedacht. Dieses Modell ist seit dem vergangenen Jahr vom Tisch. Die Unterführung soll nun konventionell finanziert werden, aus Haushaltsmitteln des Bundes. Der zuständige Abteilungsleiter im Verkehrsressort, Gunnar Polzin, hat nach eigenen Angaben inzwischen eine mündliche Zusage aus Berlin, dass sich der gesamte Bauabschnitt 4 der Autobahn 281 zwischen den Anschlussstellen Seehausen und Gröpelingen einschließlich Wesertunnel ab März im „vordringlichen Bedarf“ des überarbeiteten

Bundesverkehrswegeplans wiederfindet. Warum dann nicht auch die B 212 neu mit ihrer Zubringerfunktion zur A 281 und zum GVZ? Weil die Wirtschaftlichkeit der Bundesstraße nicht mehr gegeben sei, sagt Polzin. Niedersachsen hätte die B 212 neu zwar für den BVWP angemeldet, aber ohne Anschluss an die Landesstraße nach Delmenhorst (siehe Grafik). „Dadurch fehlen der Bundesstraße Verkehre, ihr wirtschaftlicher Nutzen verringert sich“, sagt Polzin.

Im niedersächsischen Verkehrsministerium tritt man diesem Eindruck entgegen. „Das Projekt B 212 neu wird von uns in keiner Weise als tot betrachtet. Ganz im Gegenteil: Die B 212 wurde von uns angemeldet und hat für uns hohe Priorität“, versichert Sprecherin Sabine Schlemmer-Kaune. Allerdings kann auch das Dementi aus Hannover nicht darüber hinweg täuschen, dass das Vorhaben B 212 neu schon lange unter keinem guten Stern steht. Zu konträr sind die Interessen der Kommunen, die von dem Projekt betroffen sind. Bis heute favorisieren Bremen, Delmenhorst und Lemwerder unterschiedliche Trassenführungen auf niedersächsischem Gebiet. In den Konflikt brachten sich auch Bürgerinitiativen mit gegensätzlichen Positionen ein.

Für den neuen Bundesverkehrswegeplan haben die Bundesländer Projekte im Umfang von 114 Milliarden in Berlin angemeldet. Sein finanzielles Volumen ist damit vielfach überzeichnet. Vor diesem Hintergrund zweifelt man nicht nur im Bremer Verkehrsressort daran, dass Berlin mit der B 212 neu ausgerechnet ein Vorhaben in den „vordringlichen Bedarf“ befördert, das wirtschaftlich von zweifelhaftem Nutzen und konzeptionell nicht ausgereift ist.

Die Stromer Bürger könnten mit einer Absage an das Projekt vermutlich leben, wenn man ihnen den massiven Güterverkehr auf der Stromer Landstraße auf andere Weise vom Hals schafft. Seit der Jahreswende 2014/15 war hierfür eine sogenannte Kommunale Entlastungsstraße (KES) im Gespräch – entweder als Alternative zur B 212 neu oder im Vorgriff auf deren langfristige Realisierung. Doch auch die KES wird nicht kommen, sagt Gunnar Polzin. Denn auch sie würde nach Erkenntnissen der Bremer Verkehrsbehörde in Delmenhorst zu einer unzumutbaren Erhöhung des Lkw-Verkehrsaufkommens führen, nämlich in Richtung Autobahn 281.

Dass nun voraussichtlich weder die B 212 neu noch die KES realisiert werden, ist für Stroms Ortsamtsleiter Wilfried Frerichs nicht akzeptabel. Rund 7500 Fahrzeuge rauschen täglich durch den Ortsteil, davon etwa ein Viertel Lastwagen – zu viele, wie Frerichs meint. „Es ist legitim, dass die Stromer die Entlastung einfordern, die ihnen schon vor 35 Jahren zugesagt wurde“, sagt der Ortsamtsleiter. „Es muss eine Lösung her“, fordert auch der Stromer Bürger-schaftsabgeordnete Frank Imhoff (CDU). Er fürchtet, dass sich die Menschen im Ortsteil enttäuscht von der Politik abwenden, wenn sich die Brummis noch auf Jahre über die Stromer Landstraße wälzen.

