

Die Verlängerung der Linie 4 durch Lilienthal war und ist so unnötig wie ein Kropf

Bauamtsleiter Manfred Lütjen und Geschäftsführer Christian van der Velde vom Consult Team überbieten sich im Lobgesang zur Linie 4

Ein Kommentar zum Artikel im Magazin „Lilienthaler“, Ausgabe Juni/Juli 2013

Die Entscheidung für die Verlängerung der Linie 4 durch Lilienthal war Seifenblasenpolitik der politischen Akteure. Seifenblasen, je blumiger und größer sie aufgeblasen werden, desto schneller platzen sie. Belegbare Argumente, die für die Verlängerung der Linie 4 von Bremen-Borgfeld bis zum Falkenberger Kreuz sprechen würden, gab es nicht, zumindest sind sie der Lilienthaler Öffentlichkeit verborgen geblieben. Wunschträume, Hoffnungen und Vermutungen waren die Basis für die Entscheidung zum Bau der Linie 4 und werden heute immer noch von Bürgermeister Willy Hollatz und von Bauamtsleiter Manfred Lütjen vorgetragen.

Im Magazin „Lilienthaler“ (Ausgabe Juni/Juli 2013) erschien ein Bericht mit dem Titel „Der Countdown läuft... für die erste Fahrt der Linie 4 auf der Strecke zwischen Borgfeld und Falkenberg“. Zitiert werden darin der Bauamtsleiter Manfred Lütjen und der Geschäftsführer Christian van der Velde von der Consult Team Bremen Gesellschaft für Verkehrsplanung und Bau mbH (CTB).

Im obigen Artikel wird Manfred Lütjen mit den Worten zitiert: „Die Leute wollen nach Lilienthal, und ich bin überzeugt davon, dass es hier in den kommenden zehn Jahren nur so brummt.“ (Seite 14) Wenn es keine Fakten gibt, wird eben Zuversicht verbreitet.

So beschreiben Manfred Lütjen und Christian van der Velde im obigen Artikel ihre Glücksgefühle

„Alle 20 Minuten wird die Linie 4 in der Regel bis nach Falkenberg fahren, zu den Hauptverkehrszeiten ist die Schnellbahnlinie S4 sogar alle 15 Minuten im Einsatz. Dies sind deutlich mehr Fahrten als bisher. ...“ (Seite 9)

Ohne Zweifel, die geplante Erhöhung der Taktzeiten ist eine deutliche Verbesserung der Verkehrsanbindung. Allerdings ist diese Veränderung nicht an die Straßenbahn Linie 4 gebunden. Die Erhöhung der Taktzeiten hätte man ohne eine 70-Millionen-Euro-Investition ebenso für die Buslinien 30/630/670 beschließen und sogar schon vor Jahren umsetzen können. Warum hat die Verwaltung diese Buslinien nicht schon längst so hoch vertaktet, wie sie es jetzt für die Straßenbahn plant? Im Gegenteil wurden die Taktzeiten für die Buslinien in der Vergangenheit sogar noch reduziert.

„... Darüber hinaus kann die Bahn eine größere Personenzahl befördern als der Bus.“ (Seite 9)

Wer wollte das bestreiten? Aber wenn man die Transportkapazität erhöhen will und bereit ist, dafür nahezu 70.000.000 € auszugeben (Lilienthal zahlt davon 10% = ca.

7.000.000 €), dann muss auch der Bedarf an mehr Transportkapazität gegeben sein. Diesen Mehrbedarf an Transportkapazität hat es für Lilienthal zum Zeitpunkt der Entscheidung für die Linie 4 aber nicht gegeben, und den gibt es für Lilienthal bis heute nicht.

Wann immer die Straßenbahn durch Borgfeld fährt, die Linie 4 ist nicht einmal im Hauptberufsverkehr zur Hälfte ausgelastet. Und die geplanten zukünftigen Fahrgastzuwächse in Lilienthal werden die Linie 4 nicht füllen können, wie man es in der Verwaltung erträumt hat, weil es die Notwendigkeit für eine größere Transportkapazität schlicht und einfach nicht gibt.

Ein Projekt dieser Größenordnung lässt sich nur realisieren, wenn der Bund und die betroffenen Länder sich an der Finanzierung beteiligen. Als Entscheidungsgrundlage muss eine Kosten-Nutzen-Berechnung durchgeführt werden. Nur wenn sich bei der Berechnung ein Kosten-Nutzen-Quotient größer 1 ergibt, wird das Projekt förderungswürdig. Um diesen Quotienten von größer 1 zu erreichen, plante die Verwaltung im ersten Schritt, die Buslinien 630/670 am Falkenberger Kreuz enden zu lassen. Der Verwaltung war bewusst, dass nur mit dem Stopp der Überlandbusse die Fahrgäste aus den Nachbargemeinden gezwungen werden konnten, in die Straßenbahn zwangsweise umzusteigen. So hoffte man auf den geplanten Fahrgastansturm für die Straßenbahn Linie 4. Bei dieser Ausgangslage wurde ein Kosten-Nutzen-Quotient von 1,28 (Kostenstand 2006) erzielt.

Die Nachbargemeinden haben sich gegen ein Ende der Buslinien 630/670 am Falkenberger Kreuz, verbunden mit dem Zwang zum Umsteigen auf die Straßenbahn, gewehrt, weil sich die Fahrtzeiten für die Fahrgäste dramatisch verlängern würden, die direkt zum Technologiezentrum, zur Uni oder zum Bahnhof fahren müssen. Dieser Protest zeigte Wirkung, die ursprüngliche Entscheidung wurde zurückgenommen, die Buslinien 630/670 müssten nun nicht mehr am Falkenberger Kreuz enden und dürften, wie bisher, nach Bremen weiterfahren. Um den geplanten und notwendigen Fahrgastzuwachs nicht noch mehr zu gefährden, entschied die Verwaltung, die beiden Buslinien nicht durch Lilienthal, sondern nur noch über die Umgehungsstraße nach Bremen zu leiten, damit in Lilienthal keine Fahrgäste zu steigen konnten. Durch diese Änderung der Fahrtrouten der Buslinien 630/670 nur über die Umgehungsstraße und der damit eventuell verbundenen Reduzierung der Fahrgastzahlen hoffte die Verwaltung, dass mit einer reduzierten Fahrgastzahl bei den Buslinien zumindest doch die Standardisierte Bewertung für die Linie 4 gerade noch so eben einen Quotienten von flüchtig über 1 erreichen würde, um die Zustimmung der Finanzierung durch Bund und der Länder Niedersachsen und Bremen für dieses Straßenbahnprojekt nicht zu gefährden. Der Quotient rutschte zwar durch diese Maßnahme gefährlich gegen 1, erreichte aber immerhin noch den Wert von 1,10 (Kostenstand 2008).

Nun gibt es einen neuen Beschluss aus Januar 2013, weil auch diese Entscheidung, die Buslinien 630/670 nicht durch, sondern um Lilienthal herum über die Umgehungsstraße zu führen, von den Bürgern nicht akzeptiert wurde. Nach dieser neuen Entscheidung dürfen, verbunden mit einem jährlichen Kostenbeitrag von 50.000 € für die Gemeinde Lilienthal, nun die Buslinien 630/670 sogar wieder einige Lilienthaler Ortsteile anfahren, zum Beispiel durch die Trupermoorer Landstraße, die Moorhauser Landstraße und die Dr.-Sasse-Straße, um dann über die Umgehungsstraße nach Bremen zu fahren. Das aber wird die zusätzlich geplanten Fahrgast-

zahlen für die Straßenbahn Linie 4 weiter reduzieren, zumindest durch die Fahrgäste, die direkt zum Technologiezentrum, zur Universität, zum Bahnhof oder zur Bremer Stadtmitte fahren. Wäre dieser Beschluss, die Buslinien doch, zumindest in Teilbereichen, durch Lilienthal fahren zu lassen, zum Zeitpunkt der Entscheidung für die Linie 4 gefällt worden, wäre die Standardisierte Bewertung unweigerlich unter den Quotienten 1 gerutscht mit der Folge, dass Zuschüsse von Bund und Ländern für dieses Großprojekt Linie 4 nicht genehmigt worden wären – mit anderen Worten, es gäbe heute keine Straßenbahn Linie 4 in Lilienthal.

Am Falkenberger Kreuz wird es einen großen Park & Ride-Parkplatz geben, auf dem können die Fahrradfahrer oder auch die Autofahrer ihre Fahrzeuge abstellen und in die Straßenbahn Linie 4 umsteigen. (Seite 9)

Dieser Park & Ride-Parkplatz ist durchaus eine gute Sache, aber doch keine Erzungenschaft, die nur mit der Linie 4 möglich wurde. Diesen Park & Ride-Parkplatz, den es schon seit vielen Jahren gab, hätte man nur entsprechend ausbauen und befestigen müssen, um den Fahrradfahrern und den Autofahrern die Möglichkeit zum Umsteigen auf die Buslinie 30/630/670 zu geben.

Auf dem gesamten Streckenabschnitt der Linie 4 werden „sogenannte dynamische Fahrgastinformationstafeln ... die Ankunfts- und Abfahrzeiten anzeigen und moderne Wartehäuschen mit Bänken ... bieten einen sicheren Unterstand.“ (Seite 10)

Auch das ist ohne Zweifel eine eindeutige Verbesserung gegenüber der Situation von heute. Allerdings auch diese Verbesserung der Verkehrsinformation und die sichere Unterbringung der Fahrgäste in modernen Unterständen für die Wartezeiten hätte die Verwaltung bereits schon für die Buslinien 30/630/670 einrichten können. Warum wurde das nicht gemacht? Ein modernes Informationssystem über die Fahrzeiten ist völlig unabhängig vom Verkehrssystem Straßenbahn oder Bus.

„Zwischen der Einmündung zur Trupe und der Tornéestraße dürfen PKWs nur in Richtung Falkenberg fahren.' ... ‚Alle die aus dem Ortskern kommend nach Bremen fahren wollen, müssen an dieser Stelle auf die Ortsentlastungsstraße ausweichen.' Wie der Name ‚Ortsentlastungsstraße' es bereits sagt, hat dies auch verkehrspolitische Gründe: Der Durchgangsverkehr soll weitestgehend aus Lilienthal herausgehalten werden.“ (Seite 10/11)

Auch diese Maßnahme, den Durchgangsverkehr zu stoppen und die Autofahrer auf die Umgehungsstraße zu zwingen, hätte man ohne das Großprojekt Straßenbahn durchführen können. Aber war das nötig und ist das zielführend, wenn man den Ortskern zu einer attraktiven Einkaufsmeile umgestalten will? Den Schwerlastverkehr, der alle Anlieger jahrzehntelang genervt hatte, war durch die Fertigstellung der Umgehungsstraße längst aus dem Ortskern verbannt. Jetzt auch den PKW-Durchgangsverkehr aus dem Ortskern zu verbannen, ist ein gefährliches Unterfangen. Viele Geschäftsleute befürchten, und das wohl auch zu Recht, dass jetzt die Pendler den Ortskern meiden und dort nicht mehr zwischenparken und einkaufen werden. Die Geschäfte in Lilienthal sind gerade auch auf die Pendler als Kunden angewiesen.

Zwischen Einmündung Kutscher Behrens und dem Falkenberger Kreuz fährt die Linie 4 dort in beide Richtung, allerdings auf nur einem einzigen Gleis. „Um die Eingriffe in die Natur und die vorhandene Bausubstanz so gering wie möglich zu halten ...“ (Seite 11)

Das glauben Manfred Lütjen und Christian van der Velde doch selbst nicht. Es ist keineswegs so, dass die eingleisige Straßenbahnführung dort zur Schonung der Umwelt oder aus Rücksicht auf die vorhandene Bausubstanz geplant wurde. Der einzige Grund für diese Eingleisstreckenführung ist die geografische Situation in Lilienthal. Die Hauptstraße und die Falkenberger Landstraße sind viel zu schmal für eine Straßenbahn. Das war der Grund für die Eingleisigkeit und nicht der Wille, die Umwelt möglichst zu schonen und Rücksicht auf die vorhandene Bausubstanz zu nehmen. Gerade in diesem Bereich ist es u.a. zu Abrissen von Wohn- und Geschäftsgebäuden gekommen. Erhebliche bauliche Kompromisse waren nötig. Selbst auf Zuschüsse musste die Gemeinde verzichten, weil auf weiten Strecken die Straßenbahn wegen des geringen Platzes nicht auf einem eigenen Gleisbett geführt werden konnte.

Die Linie 4 wird das Ortsbild Lilienthals entscheidend verändern. Zu diesem Ergebnis kommen auch die Experten der BSAG. Lilienthal nannte sich bisher „die Oase vor den Toren der Stadt Bremen“. Von Bremen kommend fuhr man durch eine Jahrhundert alte Baumallee. Allein an der Hauptstraße und der Falkenberger Landstraße wurden nahezu 285 alte, ortsbildprägende Bäume für die Linie 4 gefällt. Auf Borgfelder Seite wurden nochmals ca. 40 Bäume gefällt. Biotope, Vorgärten und Grünanlagen mussten geopfert werden. Die Hauptstraße und die Falkenberger Landstraße haben eine Breite von etwa 12m bis 24m. Die kurvenreiche Strecke wird zu verstärkten Fahrgeräuschen führen. Die Lilienthaler Allee in Bremen-Borgfeld misst 30m bis 40m Breite. In Borgfeld fährt die Linie 4 auf zwei separaten Gleiskörpern. Daneben haben links und rechts ein bis zwei Autospuren Platz, und es ist reichlich Platz für einen Gehweg, einen separaten Radweg und entsprechende Grünstreifen bzw. Vorgärten. In Lilienthal müssen sich Autos und Straßenbahn zumindest auf weiten Teilstücken denselben Fahrweg teilen. Fußgänger und Radfahrer müssen zum Teil einen bis an die Häuser herangeführten schmalen Fahr- und Gehweg gemeinsam nutzen. Die Hauptstraße und Falkenberger Landstraße waren und sind für eine Straßenbahn viel zu schmal und völlig ungeeignet.

„Als Ausgleich für die Bäume, die dem Straßenbahnausbau weichen mussten, soll es mehrere hundert Neuanpflanzungen geben, sowohl entlang der Trasse als auch in angrenzenden Seitenstreifen.“
(Seite 14)

Ca. 320 alte, ortsbildprägende Bäume mussten gefällt werden. Und weil kein Platz für diese vielen hundert Baum-Neuanpflanzungen vorhanden ist, musste die Gemeinde bis nach Kuhstedt für Neuanpflanzungen ausweichen. Aber selbst das reicht nicht, und da fiel den Verantwortlichen in der Verwaltung eine geniale Idee ein. Statt Bäume zu pflanzen, baute man zum Schutz der Umwelt, dazu ist man ja verpflichtet, wenn der Umwelt derartiger Schaden zugefügt wurde, unter der Straßenbahn in Falkenberg schnell einmal einen Ottertunnel, damit der, wenn er dann mal kommt, der Otter, trockenen Fußes von einer Seite auf die andere lustwandeln kann. 350.000 € kostete dieses Bauwerk für den Otter, der bisher jedenfalls in Lilienthal noch nicht einmal gesichtet wurde und auch bisher keinen Hinweis gegeben hat, dass er von Fischerhude nun gedenkt, nach Lilienthal umzusiedeln. Unsere Rathauschefs verschweigen allerdings, dass ein Ottertunnel keinen Ersatz für gefällte Bäume leisten kann. Die Blätter der Bäume sind das effektivste Kraftwerk der Erde. Jeder Baum trägt im Schnitt etwa 30.000 Blätter, dient als Schallschutz und produziert für uns Menschen Sauerstoff, den wir Menschen zum Überleben unabdingbar brauchen. Eine einzige Buche produziert täglich 9000 Liter Sauerstoff – genug Atemluft für fünf Menschen! Und unsere Gemeindevertreter lassen diese

Bäume hemmungslos fällen, bestücken die Hauptstraße und die Falkenberger Landstraße mit ca. 230 Stahlmasten, damit die Linie 4 von A nach B fahren kann, und kein Ratsmitglied regt sich auf, nicht einmal und schon überhaupt nicht die GRÜNEN, die sich ja doch so sehr um unsere Umwelt ängstigen.

Die 5,5 Kilometer lange Strecke „trägt zu einem veränderten Erscheinungsbild der Gemeinde bei. Was viele vergessen, ist die Tatsache, dass die Hauptstraße sehr stark beschädigt war und irgendwann sowieso hätte saniert werden müssen“

(Seite 14)

Welch eine Erkenntnis! Ja, der Ortskern Lilienthal wird sich dramatisch visuell verändern, das haben bereits die Experten der BSAG vor Jahren schon in ihren Gutachten vorhergesagt. Keine Bäume, keine Sträucher, bis an die Hauswände und bis an die Schaufenster der Geschäfte heranreichende Pflasterungen, verschönert mit ca. 230 Stahlmasten für die Oberleitungen der Straßenbahn, das ist das neue Erscheinungsbild dieses Ortes.

Richtig ist, dass die beiden Straßenzüge Hauptstraße und Falkenberger Landstraße reparaturbedürftig waren, wie übrigens eine Vielzahl von Straßen in Lilienthal (es gibt inzwischen einen Sanierungsstau von ca. 14 Mio. €).

Nicht wir Bürger vergessen da etwas, wie Herr Lütjen meint, die Verantwortlichen in der Verwaltung ignorieren die Tatsache, dass beide Straßenzüge nicht Gemeindestraßen sind, sondern Landesstraßen waren und es immer noch sind, und für die Sanierung landeseigener Straßen ist das Land Niedersachsen zuständig und nicht die Gemeinde Lilienthal. Warum verschweigen dies Willy Hollatz, Manfred Lütjen und die Ratsmitglieder?

Und selbst wenn die Gemeinde Lilienthal die Sanierung hätte übernehmen müssen, dann wären aber keine rund 70 Millionen Euro Sanierungskosten angefallen, ganz zu schweigen von den erhöhten zukünftigen jährlichen Betriebskosten für die Straßenbahn Linie 4, die nach Schätzungen wohl drei- bis viermal so hoch ausfallen wie für die der beiden Buslinien 630/670.

Interessant ist auch die Frage, wann die Umgehungsstraße in eine Landesstraße und die Haupt- und Falkenberger Landstraße in Gemeindestraßen umgewidmet werden. Verbunden damit ist auch die Frage, ob nach Umwidmung der Haupt- und Falkenberger Landstraße in Gemeindestraßen die Anwohner aufgrund der Erneuerung der beiden Straßenzüge mit Kosten belastet werden.

„Mit der Anbindung an die Linie 4 wird Lilienthal deutlich an Attraktivität gewinnen“, ist Christian van der Velde überzeugt. „Denn eine verbesserte Infrastruktur zieht stets auch positive Veränderungen im Immobiliensektor nach sich.“ Und das zeichnet sich schon jetzt, Monate vor der Freigabe der neuen Strecke, ab: Mehrere neue Geschäfte haben im Zentrum eröffnet, im Gewerbegebiet Moorhausen gibt es kaum noch freie Gewerbeflächen, die Einwohnerzuwächse haben sich 2012 im Vergleich zu den Vorjahren verdoppelt und der Verkauf von Grundstücken in den neu erschlossenen Baugebieten boomt. „Die Leute wollen nach Lilienthal, und ich bin überzeugt davon, dass es hier in den kommenden zehn Jahren nur so brummt“, zeigt sich Manfred Lütjen zuversichtlich.“

(Seite 14)

Eine sachgerechte Darstellung wäre angebrachter. Selbstbetrug ist der schlimmste Betrug. Die Wahrheit sieht eben völlig anders aus als das, was die Verwaltung gerne hätte und den Bürgern einreden möchte. Obwohl die Gemeinde nun seit Jahren eine

Vielzahl von neuen Baugebieten erschlossen und auch fertiggestellt hat, ist die Bevölkerung in Lilienthal im Zeitraum 2002 bis einschließlich 2011 von 17.943 auf 18.430 um gerade einmal 487 Personen oder im Durchschnitt pro Jahr um 54 Personen gewachsen. Das entspricht einer Veränderung um 2,7 Prozent in zehn Jahren. In den letzten drei Jahren, wo die Bautätigkeit in den ausgewiesenen Neubaugebieten besonders hoch war, stieg die Anzahl der Bevölkerung im Durchschnitt jährlich um 64 Personen, dies entspricht einer jährlicher Steigerung um 0,3 Prozent!

Entwicklung der Einwohnerzahl in Lilienthal

Jahr	Anzahl	Veränderung gegenüber Vorjahr
2002	17.943	
2003	18.117	174
2004	18.214	97
2005	18.273	59
2006	18.190	- 83
2007	18.217	27
2008	18.239	22
2009	18.297	58
2010	18.364	67
2011	18.340	66

Der demografische Wandel trifft auch Lilienthal. Trotz Ausweisung von vielen Neubaugebieten wird die Anzahl der Bevölkerung eher stagnieren als wachsen. Wie dramatisch sich der demografische Wandel auch in Lilienthal niederschlägt, zeigt die Bevölkerungsstruktur. Die Anzahl der jungen Leute nimmt dramatisch ab, während die ältere Bevölkerung deutlich zunimmt. Insbesondere die Anzahl der über 80-jährigen soll bis zum Jahr 2020 um über 120 Prozent steigen (Quelle: Studie „Demografischer Wandel in der Gemeinde Lilienthal“, Forum GmbH, März 2008). Da braucht es keine Straßenbahn, die durch die Hauptstraße und Falkenberger Landstraße schienenengebunden fährt, sondern eine Verkehrsinfrastruktur, die sich flexibel auf die stetig älter werdende Bevölkerung einstellt. Das meint einen Busverkehr, der die oft weit vom Ortskern entfernt liegenden Siedlungsgebiete anfährt und für die Bürger erst die notwendige Mobilität schafft.

Die Aussage, es haben mehrere Geschäfte im Zentrum ihren Betrieb eröffnet, ist irreführend. Die „neuen“ Geschäfte sind zwar Neueröffnungen, aber es sind Ersatz-Neueröffnungen für Geschäfte, die ihren Geschäftsbetrieb zuvor aufgegeben hatten. Die Fluktuation der Geschäfte in Lilienthal ist seit Bekanntgabe des Bahnprojektes außerordentlich hoch. Tatsächliche Neueröffnungen, Geschäfte also, die es bisher in Lilienthal nicht gegeben hat, gibt es kaum.

Richtig ist, dass die Gewerbeflächen in Moorhausen nahezu ausverkauft sind. Die Verwaltung muss aber endlich einmal die Frage beantworten, warum die Gewerbesteureinnahmen seit Jahren nun stagnieren oder sogar sinken und dies trotz der stetigen Ausweisung neuer Gewerbeflächen und trotz der vielen Neuansiedlungen im Gewerbegebiet. Hat die ständige Ausweisung neuer Werbegebiete, verbunden mit hohen Erschließungsaufwendungen, Sinn, wenn die Einnahmen ausbleiben?

Gewerbesteuereinnahmen in Mio. €

2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
IST	IST	IST	IST	Plan	Plan	Plan	Plan	Plan
6,073	2,680	4,490	6,277	6,300	5,500	5,800	6,000	6,200

Einen Zusammenhang herstellen zu wollen zwischen dem Bau der Linie 4 und Neubürgern in Lilienthal und den Ansiedlungen von Firmen im Gewerbegebiet, ist grotesk. Die Linie 4 ist viel zu weit entfernt vom Gewerbegebiet, als dass die Mitarbeiter dieser Firmen die Straßenbahn nutzen würden, um dann einen bis zwei Kilometer morgens und abends zur Arbeitsstätte laufen zu müssen.

Die Erschließung von neuen Baugebieten und Gewerbeflächen geht zu Lasten der Umwelt, weil erhebliche Land- und Grünflächen versiegelt werden. Die zu erschließenden Neubauf Flächen und die Infrastruktur müssen Jahrzehnte gepflegt und unterhalten werden. Da kommen erhebliche finanzielle Belastungen auf die Gemeinde zu. Die Neubaugebiete werden am Rande des Ortskerns erschlossen. Der Ortskern selbst weist eine hohe Altersstruktur auf. Moderne Ansiedlungen und jüngere Einwohner in den Neubaugebieten, sanierungsbedürftige Siedlungen im Ortskern mit einer deutlich überalterten Bevölkerung, das ist die Entwicklung, die sich in Lilienthal abzeichnet. Den Ortskern sanieren, Baulücken im Ortskern erschließen, bevor Neubaugebiete am Rande des Ortskerns erschlossen werden, das sollte die vordringliche Aufgabe sein, um die Gemeinde Lilienthal attraktiv zu erhalten.

Warum schweigen Verwaltung und Politik, wenn es darum geht, einmal offen, unvoreingenommen und transparent Fragen der Bürger hinsichtlich der finanziellen Belastungen und der persönlichen Beeinträchtigungen zu beantworten, die mit dem Bau und dem Betrieb der Linie 4 einhergehen?

Die Entscheidung zum Bau der Linie 4 wurde nur dadurch erreicht, weil die Lilienthaler Gemeindeverwaltung die Bürger über die Probleme, die mit der Verlängerung der Linie 4 einhergehen, zu keinem Zeitpunkt informiert hat und die Länder Niedersachsen und Bremen die Entscheidung für die Linie 4 durch den Lilienthaler Gemeinderat selbst mit Mitteln der Erpressung erzwungen haben. Der damalige Bremer Bausenator Dr. Loske hatte seinerzeit gedroht, die Brücken-Bauarbeiten an der Anschlussstelle der Umgehungsstraße Lilienthal/Bremen-Borgfeld einzustellen, und verkündet, Bremen würde dieses Anschlussstück nicht fertig stellen, wenn Lilienthal sich nicht endlich für die Linie 4 entscheiden würde. Der Bremer Bürgerschaftsabgeordnete D. Focke ließ uns Lilienthaler in der WÜMME-ZEITUNG vom 25.02.2009 wissen, dass es eine „Ober-Sauerei“ wäre, den Stopp der Linie 4 zu veranlassen. Nach dieser Drohung fiel im Gemeinderat die Entscheidung zum Bau der Linie 4, obwohl noch wenige Monate vorher der Gemeinderat den Bau der Linie 4 bereits aus guten Gründen abgelehnt hatte.

Rechtfertigen diese von der Verwaltung immer wieder ins Feld geführten Argumente eine Investition von ca. 70.000.000 € für eine Straßenbahn im Austausch für die beiden Buslinien 630/670? Wir meinen, auf gar keinen Fall!

Die Fakten, die gegen die Straßenbahn Linie 4 sprechen und bisher von Verwaltung und Gemeinderat unwidersprochen sind

1) Die Schulden der Gemeinde (Stand 31.12.2012)

Jahre vor der endgültigen Entscheidung zum Bau der Linie 4 haben sowohl Bürgermeister Willy Hollatz als auch alle Fraktionen erklärt, dass sie den Bau der Linie 4 ablehnen werden, wenn der Investitionsanteil für Lilienthal höher als 4,2 Mio. € betragen würde. Der Grund für diese Aussage: Lilienthal war damals schon die höchstverschuldete Gemeinde in Niedersachsen im Vergleich zu gleich großen Gemeinden. Als die Entscheidung wenige Jahre später fiel, war klar, dass der Baukostenzuschuss für die Gemeinde für diese 4,5km Straßenbahnstrecke zwischen 6 und 7 Mio. € betragen würde. Die Streiter für die Linie 4 vergessen, dass alle Bürger Lilienthals auch für den 90 %-Anteil, den sich Bund und die Länder Niedersachsen und Bremen teilen, über Bundes- und Landessteuern mitfinanzieren.

Zum Zeitpunkt der Entscheidung für die Linie 4 betragen die Gesamtschulden der Gemeinde Lilienthal 64.243.110 € (Abschluss 31.12.2007). Die Gemeinde Lilienthal ist zum 31.12.2012 mit 76.416.410 € verschuldet, eine Steigerung um 19 Prozent in fünf Jahren. Der Kernhaushalt der Gemeinde stieg in diesen fünf Jahren sogar um 45 Prozent. Und die Aussichten? Trübe! Die Schulden werden weiter steigen! Die Lilienthaler Bürger tragen eine mehr als viermal so hohe Pro-Kopf-Verschuldung wie der Durchschnitt aller Bürger in Niedersachsen. Niemand in der Verwaltung und auch kein Lilienthaler Politiker kann sagen, wie dieser Schuldenberg jemals abgebaut werden kann. Fest steht, viele Generationen werden daran schwer zu tragen haben, und diese Generationen werden auf viele Leistungen der Gemeinde verzichten müssen.

Gesamtschulden der Gemeinde Lilienthal (Stand: 31.12.2012)

Schulden des Kernhaushaltes	45 Mio. € ^{*)}
Liquiditätskredit der Gemeinde	10 Mio. € ^{*)}
Schulden der Neben- und Eigenbetriebe	21 Mio. € ^{*)}
Summe insgesamt	76 Mio. €^{*)}

^{*)} Quelle: Gemeindeverwaltung Lilienthal

Der bereits exorbitant hohe Schuldenberg wurde durch den Bau der Linie 4 noch einmal um diese 6 bis 7 Mio. € Investitionskostenanteil gesteigert und jetzt gerade wurde bekannt, dass sich der Bau der Linie 4 nochmals um ca. 2,8 Mio. € verteuert. Von diesen 2,8 Mio. € muss Lilienthal nicht nur 10 % der Kosten übernehmen, sondern 800.000 €, und die Verwaltung bleibt die Erklärung schuldig, was zu diesen Mehrkosten geführt hat. Ein Ende der Verteuerungen ist nicht in Sicht.

Die Experten gehen davon aus, dass der gesamte Schienenkörper in ca. 15 Jahren erneuert werden muss, das sind Erfahrungswerte. Die Kosten dafür hat Lilienthal allein zu tragen, Zuschüsse vom Bund und Land sind ausgeschlossen. Bis dahin wird die Gemeinde Lilienthal nicht auch nur einen einzigen Euro an Schulden für die aufgewendeten anteiligen Investitionskosten der Linie 4 abgetragen haben.

2) **Die jährlichen Haushaltsdefizite**

Der Fehlbetrag aus den Vorjahren von 1996 bis zum 31.12.2011 wird von der Verwaltung mit 8,147 Mio. € angegeben. Im Haushaltssicherungskonzept 2013 erklärt die Gemeinde, dass der im Haushaltsplan 2012 ausgewiesene Fehlbetrag in Höhe von 295.000 € (Fehlbetrag 795.000 € abzüglich der einmaligen Einnahme für einen Grundstücksverkauf in Höhe von 500.000 €) nicht zu halten ist und sich aufgrund geringerer Steuereinnahmen erhöhen wird. Das Haushaltsjahr 2013 soll mit einem Fehlbetrag in Höhe von 896.000 € abschließen, wobei in diesem Betrag bereits wieder eine einmalige Einnahme aus Grundstücksverkäufen in Höhe von 500.000 € enthalten sei. Mit anderen Worten: Das eigentliche Defizit 2013 beträgt 1,398 Mio. € und wird nur durch den Verkaufserlös von Vermögensgegenständen geschönt. Auch für die Folgejahre 2014 bis 2016 rechnet die Gemeinde mit strukturellen Defiziten in Höhe von 2,935 Mio. €. Mithin wird seit 1996 bis einschließlich 2016 ein Gesamt-Defizit in Höhe von 12,274 Mio. € erreicht sein!

Nicht die Einnahmen der Gemeinde sind das Problem, sondern die Ausgaben. Die Konsequenzen dieser undisziplinierten Haushaltsführung: Steuern und Gebühren werden erhöht, junge Eltern müssen für ihre Kindergartenkinder tiefer in die Tasche greifen, die Gemeinde streicht Zuschüsse für Sportvereine oder die kinderorientierte Bürgerstiftung, über das Hallenbad wird diskutiert, Schulen und Kindergärten stehen auf dem Prüfstand. Lilienthals Straßen werden nicht mehr saniert bzw. nur unzureichend, es gibt inzwischen einen Sanierungsstau von ca. 14 Mio. €, davon allein ca. 10 Mio. € für Straßen der Kategorie A. Dies bedeutet, dass die Verkehrssicherheit dieser Kategorie-A-Straßen nicht mehr gewährleistet ist.

Durchschnittliche jährliche Mehreinnahmen	Durchschnittliche jährliche Fehlbeträge trotz Mehreinnahmen
2006 bis 2011 0,583 Mio. €	2006 bis 2011 0,251 Mio. €
2012 bis 2016 0,825 Mio. €	2012 bis 2016 0,826 Mio. €

Der Landkreis hat unmissverständlich erklärt, dass er die hohen jährlichen Defizite nicht mehr akzeptieren wird, und fordert weitere Kostenstreichungen.

3) **Die Betriebskosten der Linie 4**

Die Betriebskosten für die Buslinien 30/630/670 betragen ca. 300.000 € bis 400.000 €. Die Betriebskosten für die Linie 4 liegen geschätzt bei 1.200.000 €. Allein für Zinsen muss die Gemeinde für die Linie 4 jährlich mindestens 250.000 € und mehr aufwenden. Diese deutlichen Mehrkosten zwischen Busbetrieb und Straßenbahnbetrieb werden den jährlichen Haushalt der Gemeinde schwer belasten. Wie unter diesen Bedingungen die Gemeinde über Jahrzehnte die jährlichen negativen Haushaltsergebnisse in positive drehen soll, können weder der Bürgermeister noch die Gemeinderatsfraktionen beantworten.

4) Lilienthal verfügte und verfügt mit den Buslinien 630/670 über ein gut ausgebautes ÖPNV-System. Wozu bedurfte es da einer Straßenbahn?

„Mit dem Bau der Linie 4 werde erstmalig die Grenze der beiden Bundesländer Bremen und Niedersachsen mit einer Straßenbahn überschritten“, so frohlockten jüngst in einem Zeitungsartikel am 13.06.2013 in der Wümme-Zeitung Bürgermeister Willy Hollatz und Bremens Baustaatsrat Wolfgang Golasowski. Nun, die Grenze zu Bremen konnten die Lilienthaler Bürger auch bereits mit den Buslinien 30/630/670 überschreiten, dazu bedurfte es doch nicht einer Straßenbahn. Lilienthal verfügte und verfügt über ein gut funktionierendes und modernes ÖPNV-System, dem Busverkehr der Linien 30/630/670. Busse sind im Gegensatz zur Straßenbahn flexibel einzusetzen. Die BSAG lobt ihre hoch modernen Busse, die in Bremen verkehren, und erklärte im Umweltbericht 2001, dass Busse umweltverträglicher sind als Straßenbahnen. Die Siedlungen in Lilienthal liegen weit ab von der Straßenbahnlinie an der Hauptstraße und der Falkenberger Landstraße. Wie sollen die Bürger aus den Siedlungsgebieten am Rande des Ortskerns fußläufig die Straßenbahn erreichen? Gerade ältere Menschen oder Menschen mit Beeinträchtigungen benötigen einen ÖPNV, der fußläufig zu erreichen ist.

Glauben unsere Verwaltungs- und Ratsverantwortlichen wirklich, dass junge Familien nach Lilienthal wegen einer Straßenbahn zu locken sind, wenn in Lilienthal für Steuern und Abgaben Höchstpreise zu zahlen sind (Lilienthal hat wieder im Vergleich zu niedersächsischen Kommunen die höchsten Steuern und Abgaben) und die kommunalen Pflichtleistungen nicht oder nur noch eingeschränkt zu leisten sind (Straßen, Schulen, Kindergärten, soziale Dienste) und Zuschüsse für Vereine und Kinderbetreuung gekürzt werden?

5) Neben der enormen finanziellen Belastung, die die Lilienthaler Bürger treffen wird, gibt es weitere erhebliche Belastungen für die Bürger durch die Linie 4

Gemeindeverwaltung und auch die kommunalen Politiker waren bisher nicht willens, uns Bürger darüber aufzuklären, dass durch den Bau und den Betrieb der Linie 4 wegen der besonderen geografischen Situation Lilienthals (nur eine Straßenbreite zwischen 12m und 24m) Menschen und Umwelt hohen bis sehr hohen Belastungen in Bezug auf Verlärmung und Erschütterung ausgesetzt sind. Dies kann man in den Hunderten Seiten der Bauunterlagen nachlesen, die auf der Homepage der Gemeindeverwaltung zu finden sind. Bei über 400 Häusern müssen besondere Lärmschutzvorrichtungen eingeplant werden. Sämtliche Anlieger an der Hauptstraße und an der Falkenberger Landstraße sind davon betroffen. Darüber hinaus werden Anwohner an beiden Straßen mit Wertverlusten ihrer Häuser und Grundstücke rechnen müssen. Wer will ein Haus an diesen beiden Straßenzügen kaufen, wenn die Straßenbahn alle 15 Minuten nahezu durchs Wohnzimmer fährt? Die Aussage vom Bürgermeister: Es kann ja jeder Bürger da reinschauen und sich die entsprechenden Informationen holen. Wir denken, es ist eine Bringschuld des Bürgermeisters, die Bürger über Risiken und Belastungen bei einem Projekt dieser Größenordnung vor der Entscheidung für dieses Projekt detailliert zu informieren und aufzuklären. Der nicht fachkompetente Bürger kann sich in den Hunderten Seiten Expertensprache jedenfalls nicht zurechtfinden.

Auszüge aus den Bauplänen

- „Insgesamt entsteht durch die Beseitigung und Überbauung von Flächen ein sehr hohes Risiko für Pflanzen und Tiere.“
- „Für das Orts- und Landschaftsbild besteht auf insgesamt 9,6 ha ein sehr hohes Risiko visueller Störungen“
- „Für Gebäude, die sich in einem Abstand von weniger als 6m zum nächstgelegenen Gleis der Trasse befinden, ist u.U. mit wesentlichen Änderungen der gegebenen Situation und erheblichen Beeinträchtigungen zu rechnen: Im ortsnahen Mittelholz sowie in der Alten-Wörpe-Niederung wird ein sehr hohes Verlärmungsrisiko angenommen.“
- „Innerhalb der ersten Häuserzeile im bebauten Bereich ergeben sich bei 428 Gebäudeformen dem Grunde nach Ansprüche auf passive Lärmschutzmaßnahmen wegen des Neubaus der Straßenbahn. Zudem werden wegen des Neubaus der Straßenbahn und des Ausbaus der Straße bei insgesamt 24 Immissionsorten im Außenwohnbereich (Balkone, Terrassen, Loggien) Ansprüche auf Entschädigung ausgelöst.“

6) *Der individuelle Charakter der Gemeinde Lilienthal wird sich dramatisch verändern*

Lilienthal wird seinen individuell geprägten Charakter als grüne Oase vor den Toren der Großstadt Bremen verlieren. Zukünftig werden statt 285 Bäumen ca. 240 Stahlmasten die Straße säumen. Weil es keinen Platz mehr für Bäume gibt, sollen Blumenkübel den Ortskern schmücken. Die IHK kommt zu dem Ergebnis, dass die in Lilienthal vorhandene Kaufkraft der Bevölkerung in krassem Gegensatz zur Umsatzhöhe im Lilienthaler Einzelhandel steht. Lilienthals Einkaufsstraße ist heute schon für die Lilienthaler Bevölkerung nicht attraktiv, man kauft in Bremen ein oder im Umland. Eine Straßenbahn soll es nun richten! Es gibt von der Verwaltung kein Konzept, wie die Hauptstraße zur attraktiven Einkaufsstraße, wo Einkaufen und Bummeln Spaß machen, gestaltet werden kann. Die Linie 4 wird jedenfalls zur Attraktivitätssteigerung nicht beitragen. Die Befürworter sagen, in Borgfeld hätte das doch auch funktioniert mit der Linie 4, vergessen wird nur zu erwähnen, dass in Borgfeld die Linie 4 nicht durch die Borgfelder Einkaufsstraße, durch den Ortskern fährt, sondern weit ab davon. Die Geschäfte dort sind in keiner Weise von einer Straßenbahn negativ betroffen.

Fazit

Für den Bau einer Straßenbahn durch Lilienthal gab und gibt es keine überzeugende Argumentation!

Die jährlichen Mehrkosten, die für den Betrieb der Straßenbahn Linie 4 anfallen, belasten heute schon den Haushalt extrem, und die Belastung wird nach Inbetriebnahme der Linie 4 weiter steigen!

Der bisher schon exorbitant hohe Schuldenberg wird auch und gerade durch die Linie 4 weiter steigen, ein Stillstand der Schuldenexplosion ist nicht in Sicht, eine Rückführung der Schulden wurde in die weite Zukunft verschoben und wird nachfolgende Generationen belasten!

Haushaltsdefizite und Schulden der Gemeinde treiben die Gemeinde heute schon in die Handlungsunfähigkeit.

Der Umwelt wurde in weiten Teilen erheblicher Schaden zugeführt!

Die Einwohner an der Hauptstraße und an der Falkenberger Landstraße werden mit Belastungen hinsichtlich der Erschütterung und der Verlärmung leben und Wertverluste ihrer Immobilien in Kauf nehmen müssen.