

Verlängerung der Straßenbahnlinie 4

Von Bremen-Borgfeld nach Lilienthal-Falkenberg

Dokumentation des Entscheidungsprozesses

Dokumentation des Entscheidungsprozesses zum Straßenbahnprojekt Linie 4

Die wesentlichen Eckpunkte

Datum	Thema und Kommentar
	I. Die Infrastruktur
12.05.1992	Doppelbeschluss zum Bau der Ortsentlastungsstraße und der Straßenbahn Linie 4 Die CDU wollte eine Lilienthaler Umgehungsstraße oder auch Ortsentlastungsstraße nach Bremen durchs Hollerland mit direktem Anschluss an die Autobahn. Das wollten die gerade erstarkten Grünen im Gemeinderat auf gar keinen Fall. Die Wümme-Wiesen sollten geschützt werden und vor allem der im Verborgenen gründelnde Schlammpeitzger. Die Grünen wollten ihrerseits unbedingt die Verlängerung der Straßenbahn Linie 4 von Bremen-Borgfeld bis nach Lilienthal-Falkenberg. Das wiederum wollte die CDU auf keinen Fall. Und so kamen CDU und Grüne auf das vermeintliche Erfolgsrezept: Es gibt nur beide Projekte gemeinsam, die Ortsentlastungsstraße und die Straßenbahnverlängerung. Der sogenannte Doppelbeschluss ward geboren.
13.04.1994	BSAG und Gemeinde Lilienthal schließen einen Rahmenvertrag Die BSAG Bremen und die Gemeinde Lilienthal vereinbarten den Bau der Verlängerung der Straßenbahn Linie 4 von Bremen-Borgfeld bis nach Lilienthal, Falkenberger Kreuz. Die Gemeinde beauftragt nach dieser Vereinbarung die BSAG, im Namen und für Rechnung der Gemeinde Lilienthal das Bauvorhaben zu planen und seine Realisierung vorzubereiten. Der Vertrag bezieht sich auf Ratsbeschlüsse vom 12.05.1992 und 08.12.1992. In § 12 dieses Vertrages wird beiden Seiten ein Kündigungsrecht mit einer Frist von 3 Monaten zugestanden, wenn u.a. die wirtschaftlichen Verhältnisse, die für den Rahmenvertrag maßgebend sind, sich wesentlich geändert haben. <i>Kommentar: Bürgermeister und Gemeinderat hätten diesen Vertrag spätestens zu dem Zeitpunkt kündigen müssen, als sich abzeichnete, dass dieses Bauprojekt deutlich teurer werden und sich die desolante Haushaltssituation der Gemeinde weiter zuspitzen wird.</i> Zum Zeitpunkt der Entscheidung des Gemeinderates für die Linie 4 in 2009 waren allein die Schulden des

Kernhaushaltes von 38,898 Mio. € in 2008 auf 43,659 Mio. € in 2009 gestiegen!
Seit 1996 bis zum Jahr 2009 erwirtschaftete die Gemeinde Lilienthal im Durchschnitt jährlich 548.000 € Haushaltsdefizite!

09.09.2001

"Die Linie 4 stoppen" - Wahlprogramm der CDU 2001

Zitat: *"Unnötige, teure Planverfahren, die das Ziel haben, eine Straßenbahn gegen den Willen großer Teile unserer Bevölkerung in Lilienthal zu etablieren, sind das Ergebnis einer Politik, die von der CDU nicht getragen wird.*

Wir sind gegen die Zerstörung des Ortskerns durch Straßenbahnen. Dies hätte unabsehbare Folgen für die Lebensqualität und damit verbunden auch für die Geschäftswelt in unserer Ortsmitte. Die Forderung: Die Linie 4 stoppen." (Axel Miesner)

Kommentar: Die Kehrtwende der CDU um 180 Grad erfolgte 2009, ohne dass die CDU der Bevölkerung erklärte, welche Gründe sie dazu bewegte, ihre ursprüngliche Meinung geradezu auf den Kopf zu stellen.

03.07.2003

Der Doppelbeschluss (Bau der Ortsentlastungsstraße und Verlängerung der Straßenbahn Linie 4) wird durch Mehrheitsbeschluss von CDU und FDP durch den Gemeinderat aufgehoben

CDU und FDP wollen mit diesem Aufhebungsbeschluss den Bau der Verlängerung der Straßenbahn Linie 4 verhindern, weil nach ihrer Auffassung die Linie 4 als bedrohlicher Lindwurm die Gemeinde auf alle Ewigkeit zerschneiden wird und der Gemeinde den dörflichen Charakter raubt. Darüber hinaus begründen beide Parteien diesen Aufhebungsbeschluss insbesondere auch damit, dass sich der ursprünglich als Höchstgrenze festgelegte Investitionsanteil von 4,1 Mio. € mehr als verdoppelt hätte und die Gemeinde aufgrund ihrer bereits hohen Verschuldung diese Investition nicht mehr schultern könne.

11.06.2004 - 25.06.2004

Bürgerbefragung nach § 22 der Niedersächsischen Gemeindeordnung (NGO)

In dieser Zeit führte die Gemeinde Lilienthal eine Bürgerbefragung nach § 22 der NGO durch, um sich ein Meinungsbild zur Akzeptanz der Bevölkerung für eine Straßenbahn durch Lilienthal zu verschaffen.

Gefragt wurde: *"Sind Sie dafür, dass die Straßenbahn Linie 4 von Bremen-Borgfeld über die Hauptstraße und die Falkenberger Landstraße bis zum Falkenberger Kreuz fortgeführt wird? JA/NEIN."*

Das Ergebnis: Von 8.092 teilnehmenden Bürgern haben 5.098 Bürger mit JA gestimmt = 63 Prozent. Das sind aber nur 35 Prozent aller wahlberechtigten Bürger, bezogen auf die Gesamtbevölkerung wares es nur 28 Prozent.

Kommentar: Es ist unbestritten, dass diese Befragung gegen den § 22 der Niedersächsischen Gemeindeordnung (NGO) verstoßen hat, weil mit dieser Fragestellung die Antwort nahezu vorgegeben ist. Wenn gefragt wird, "Wollen Sie reich sein?" oder "Wollen Sie lieber gesund oder krank sein?", dann muss man kein Hellseher sein, um die Antwort vorhersagen zu können. Der § 22 NGO verlangt von den Kommunen bei dieser Befragung, dass die Bevölkerung über den Grund für den Bau eines solchen Projektes informiert wird, mit Informationen

über die Schuldsituation der Gemeinde, die Kosten, zukünftige Belastungen für die Gemeinde oder für die Bürger, über Umweltschädigungen, über die Lärm- und Erschütterungsbelastung etc. Hätte es diese Aufklärung gegeben, wäre das Ergebnis der Befragung sehr wahrscheinlich anders ausgefallen. Da die Verwaltung diese Aufklärung bewusst unterlassen hat, darf sich niemand auf das Ergebnis dieser Befragung berufen.

04.04.2006

Durchführungsvereinbarung zwischen der Stadt Bremen und der Gemeinde Lilienthal

Am 14.02.2006 übermittelt die Verwaltung den Ratsmitgliedern eine Beschlussvorlage über den „Abschluss einer Durchführungsvereinbarung zwischen der Stadtgemeinde Bremen und der Gemeinde Lilienthal“. Wesentlicher Inhalt dieser Durchführungsvereinbarung sind Themen der Realisierung und der Finanzierung der Straßenbahn Linie 4. Bemerkenswert ist, dass in dieser Durchführungsverordnung die Verwaltung wieder den Zusammenhang der beiden Projekte „Bau der Umgehungsstraße“ und „Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 von Bremen-Borgfeld bis nach Lilienthal-Falkenberg“ herstellt und dies, obwohl der Gemeinderat im Juli 2003 den sogenannten Doppelbeschluss aus dem Jahr 1992 aufgehoben hatte. Unter Ziffer 5 „Konsequenzen bei Nichtumsetzung bzw. Zeitverzögerungen“ der Beschlussvorlage wird formuliert:

„Sofern im Zusammenhang mit dem Planfeststellungsverfahren für die Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 bzw. mit den Planverfahren für die Ortsentlastungsstraße Umstände eintreten, die der Realisierung eines der Vorhaben entgegenstehen, werden beide Vorhaben nicht umgesetzt.“

Damit hat die Verwaltung den im Jahr 2003 aufgehobenen Doppelbeschluss klamm und heimlich wieder in Spiel gebracht, allerdings vermeidet die Gemeindeverwaltung die Verwendung des Begriffes „Doppelbeschluss“. Gerade diesen Zusammenhang beider Bauvorhaben wollte die Mehrheitsgruppe von CDU und FDP im Gemeinderat 2003 eben nicht mehr akzeptieren. Es ist unverständlich, warum der Gemeinderat und insbesondere die CDU auf der Gemeinderatssitzung am 14.03.2006 Zustimmung zu diesem erneuten Doppelbeschluss gibt. Der Bremer Senator für Bau, Umwelt und Verkehr und der Lilienthaler Bürgermeister Willy Hollatz unterzeichneten am 04.04.2006 diese Durchführungsvereinbarung.

19.07.2006

4,1 Millionen € für die Linie 4 und nicht mehr!

Zitat: "Die Gemeinde muss sich bei einem wesentlich höheren Anteil als 4 Millionen € von der Linie 4 verabschieden." (Willy Hollatz)

Gleichlautende Forderungen stellen auch die Grünen, die SPD und Teile der CDU. Die FDP und Ratsherr Harald Rossol lehnten das Projekt Linie 4 grundsätzlich ab.

05.11.2007

Gemeinderat beschließt 4,1 Millionen € als Höchstgrenze für den Bau der Linie 4

Am 05. November beschließt der Gemeinderat auf einer Sondersitzung die Finanzierung des Straßenbahnbaus Linie 4 unter dem Vorbehalt der Begrenzung des Lilienthaler Anteils auf 4,1 Millionen €.

März 2008

Ein Nutzen-Kosten-Quotient von 1,28 soll die Förderungswürdigkeit belegen

Die Standardisierte Bewertung vom März 2008 kommt zu einem Nutzen-Kosten-Quotienten von 1,28. Bereits im November 2002 legte Intraplan Consulting GmbH eine erste Standardisierte Bewertung vor mit einem Nutzen-Kosten-Quotienten von 1,14. Der verbesserte Quotient von 1,28 aus der Bewertung vom März 2008 im Verhältnis zum Quotienten von 1,14 vom November 2002 ergab sich dadurch, dass 2008 nur noch mit der Verlagerung von 1.380 PKW-Fahrten je Werktag gerechnet wurde statt mit 2.460 PKW-Fahrten im Jahr 2002. Die 2008 geringer eingestufte Verkehrsverlagerung von nur noch 1.380 Personenfahrten pro Werktag wirken sich auf den Nutzen verminderter Umweltbelastungen und Unfallschäden aus.

Kommentar: Großprojekte wie die Verlängerung der Linie 4 von Bremen-Borgfeld nach Lilienthal-Falkenberg erreichen erst dann ihre Förderungswürdigkeit durch Bund und Länder, wenn mindestens ein Nutzen-Kosten-Quotient von 1,0 erreicht ist. Der eher als niedrig einzustufende Nutzen-Kosten-Quotient von 1,28 ist deswegen kritisch zu beurteilen, weil das Modell der Standardisierten Bewertung zum Teil sehr empfindlich auf Daten- und Parametervariationen reagiert und somit die Gefahr besteht, dass schon geringste Änderungen von Parametern den Nutzen-Kosten-Quotient unter 1 drücken und damit die Förderungswürdigkeit gefährdet ist.

12.08.2008

Der Nutzen-Kosten-Quotient rutscht auf 1,10 ab

Intraplan Consult GmbH hat im August 2008 die Standardisierte Bewertung vom März 2008 mit der Begründung überarbeitet, dass die BSAG eine Nachkalkulation für die Investitionen der Linie 4 gemäß dem aktuellen Kostenstand vorgelegt hat, aus der ein Anstieg der Investitionen gegenüber dem Stand Sommer 2007 ersichtlich ist. Unter Berücksichtigung des aktuell ermittelten Kapitaldienstes von jährlich 1.901.000€ ergibt sich nunmehr ein Nutzen-Kosten-Quotient von 1,10.

Kommentar: Intraplan formuliert abschließend "Mit dem Nutzen-Kosten-Quotient von 1,10 sind die Grundvoraussetzungen für die Förderfähigkeit nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) weiterhin gegeben".

Die prognostizierte Verlagerung von PKW-Fahrten auf öffentliche Verkehrsmittel und deren Bewertung als "eingesparte PKW-Betriebskosten" stellt die mit Abstand wichtigste Begründung der Förderungswürdigkeit von Investitionsvorhaben zum Ausbau des schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs dar. Diese prognostizierten Verkehrsverlagerungen sind mit erheblichen Unsicherheiten verbunden, was zur Folge haben kann, dass der Nutzen-Kosten-Quotient auch sehr schnell Werte von unter 1 annehmen kann. Die Veränderung des Nutzen-Kosten-Quotienten von 1,28 auf 1,10 in nur wenigen Monaten bestätigt diese Aussage.

16.09.2008

Keine höhere Belastung für Lilienthal als 4,1 Millionen €

Heiner Haase (Grüne) erinnerte an den Ratsbeschluss aus dem November 2007, wonach sich die Gemeinde Lilienthal höchstens mit 4,1 Mio. € an dem Projekt beteiligen will.

Zitat: "Die jetzt bekannt gewordenen Mehrbelastungen müssen von denen auf der anderen Seite der Wümme getragen werden." (Heiner Haase, Bündnis 90/Die Grünen).

- 16.09.2008 **Der Lilienthaler Anteil steigt auf 7,1 Millionen €**
Auf der Ratssitzung wurde nun öffentlich bekanntgemacht, dass sich das Projekt Linie 4 von 4,1 Mio. € auf 7,1 Mio. € verteuern würde (statt 4,1 Mio. € jetzt 4,9 Mio. € Infrastrukturkosten zuzüglich 2,2 Mio. € Planungskosten). Mit Erstaunen und Unverständnis haben die Ratsmitglieder diese drastische Erhöhung des Lilienthaler Anteils zur Kenntnis genommen. Der Gemeinderat beschließt trotz dieser Kostenexplosion, dass die Planung an dem Bauprojekt Linie 4 fortgesetzt werden soll, aber die Entscheidung erst dann endgültig zu treffen sei, wenn die immer noch ausstehenden Ergebnisse der Technisch Wirtschaftlichen Prüfung (TWP) vorliegen würden.
Kommentar: Der Ratsbeschluss einer Begrenzung des Lilienthaler Anteils auf 4,1 Mio. € vom 05.11.2007 besteht nach wie vor, und trotzdem fällt die Entscheidung auf Fortsetzung der Planung. Erstaunlich ist, dass der Gemeinderat "Grünes Licht" zur Planungsfortsetzung gibt, obwohl dem Gemeinderat als Entscheidungsträger die Ergebnisse der Technisch Wirtschaftlichen Prüfung zu diesem Zeitpunkt nicht zur Verfügung standen. Ein Entscheidungsprozess im "Blindflug"!
- 27.10.2008 **Baufeststellungsbeschluss wird an Lilienthal übergeben**
Bausenator Dr. R. Loske übergibt den Baufeststellungsbeschluss an Lilienthals Bürgermeister Willy Hollatz. Damit waren die formalen Voraussetzungen für den Beginn des Bauprojektes Linie 4 gegeben.
- 17.12.2008 **Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss beim Oberverwaltungsgericht Bremen**
Gegen den Planfeststellungsbeschluss des Bremer Bausenators zur Verlängerung der Straßenbahn Linie 4 von Borgfeld nach Falkenberg wurden beim Oberverwaltungsgericht (OVG) Bremen 14 Klagen eingereicht. In sieben Verfahren wurde außerdem ein "vorläufiger Baustopp" bis zur rechtskräftigen Entscheidung über die Klage beantragt.
- 02.03.2009 **Eine vorsätzliche Falschinformation an die Gemeinderatsmitglieder und die Öffentlichkeit**
Am 17.03. 2009 legten Bürgermeister Willy Hollatz und der WBL-Geschäftsführer und Bauamtsleiter Manfred Lütjen dem Verwaltungsausschuss und dem Gemeinderat eine Beschlussvorlage vor mit dem Titel „Neubau der Straßenbahnlinie 4 von Bremen-Borgfeld bis nach Falkenberg“. Ziel dieser Vorlage war die Beratung und Beschlussfassung über die Finanzierung des Projektes Linie 4.
Unter Punkt 2.5 dieser Vorlage werden die angeblichen „Folgen aus der Nichtrealisierung des Projektes Linie 4 für die Gemeinde Lilienthal“ beschrieben:
„Die Investitionskosten für die Sanierung der Ortsdurchfahrt (gemeint sind Hauptstraße und Falkenberger Landstraße) belaufen sich nach sehr groben Schätzungen zwischen 1,3 bis 2,2 Mio. € pro Kilometer (abhängig von Lage, Notwendigkeit und Umfang der Sanierung), für die Strecke Wümme-Brücke bis Falkenberger Kreuz (ca. 4,8 km) wird ein Aufwand von 6 bis 10 Mio. € ohne Planungskosten erforderlich.“
In der gleichen Ratssitzung weist Ratsmitglied Jühdes (SPD) darauf hin, „dass vom Land vorerst keine Fördermittel für den Ausbau der L 133 zur Verfügung gestellt werden. Hier ist mit Kosten von 6 – 10 Millionen € zu rechnen. Man müsste genauso viel zahlen,

hätte jedoch keine Straßenbahn“.

Kommentar: Die Behauptung, Lilienthal müsste für die Sanierung der Hauptstraße und der Falkenberger Landstraße ohne Planungskosten bis zu 10 Millionen € aufwenden, wenn der Gemeinderat das Projekt Linie 4 ablehnen würde, war eine vorsätzliche Falschinformation. Fakt war und ist: Hauptstraße und Falkenberger Landstraße waren und sind heute immer noch Landesstraßen (L 133). Gemäß § 43 (1) ist das Land Niedersachsen Träger der Straßenbaulast für Landesstraßen. Soweit dem Land und den Landkreisen die Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrt obliegt, erstreckt sich diese nicht auf Gehwege (§ 43 Abs. 5). Mit anderen Worten, bei einer notwendigen Sanierungsmaßnahme trägt das Land Niedersachsen die Kosten für Straße und Radwege, die Gemeinde die Kosten für die Sanierung der Gehwege. Da in Lilienthal auf der Hauptstraße und auf der Falkenberger Landstraße nur kombinierte Fuß- und Radwege angelegt sind, müssten sich Land und Gemeinde bei einer Sanierung die Sanierungskosten teilen.

Die vorsätzliche Falschinformation durch Bürgermeister Hollatz, WBL-Geschäftsführer/Bauamtsleiter Lütjen und SPD-Ratsmitglied Jühdes diente offensichtlich ausschließlich dem Zweck, eine Zustimmung durch die Ratsmitglieder zum Projekt Linie 4 zu erzwingen. Die Gemeinde Lilienthal hätte bei einer notwendigen Sanierung der Hauptstraße und der Falkenberger Landstraße keinen Cent zahlen müssen, bestenfalls die Hälfte der Kosten für die Sanierung des kombinierten Fuß- und Radweges.

05.03.2009

Erste Technisch-Wirtschaftliche Prüfung (TWP) wird vorgelegt:

Teilabschnitte I bis XI	45.297.131 €	
Gleisrichtwerk	965.000 €	
Ausgleichs und Ersatzmaßnahmen Bremen	153.500 €	
Ausgleichs und Ersatzmaßnahmen Lilienthal	<u>636.500 €</u>	47.102.031 €
Planungskosten Bremen	843.515 €	
Planungskosten Lilienthal	<u>3.866.688 €</u>	4.710.203 €
Grunderwerbskosten		1.097.008 €
Entschädigungskosten für den Gebäudeabbruch	<u>303.774 €</u>	53.213.016 €
Kosten der Versorgungsunternehmen	1.876.938 €	1.876.938 €

17.03.2009

Der Lilienthaler Gemeinderat lehnt das Bauprojekt Straßenbahn Linie 4 ab!

Mit einer Mehrheit von 13 : 12 Stimmen lehnt der Lilienthaler Gemeinderat das Bauprojekt Straßenbahn Linie 4 ab. Begründung: FDP, Ratsherr Rossol und Teile der CDU-Fraktion äußern Bedenken, weil immer noch viele Fragen unbeantwortet seien und die Datenlage noch völlig ungeklärt ist.

18.03.2009 - 11.05.2009

Die Empörung beim Bremer Nachbarn kennt keine Grenzen!

Der Bremer Bausenator Dr. Reinhard Loske sprach von "Wortbruch" und von einem "groben Verstoß gegen gutnachbarschaftliche Beziehungen". "Auch die Bremer hätten ein Druckmittel: Ohne Weiterbau der Linie 4 kein Weiterbau der Entlastungsstraße auf Bremer Gebiet." Senator Dr. Loske verwies auf ein einstimmiges Votum

in Bürgerschaft und Deputation.

"Vertragsbuch" nannte Borgfelds Beiratssprecherin Gabi Piontkowski (CDU) und Gerd Illgner (SPD) die Lilienthaler Abstimmung. Von Regress und Schadenersatzklagen wurde gesprochen.

Der CDU-Abgeordnete Dieter Focke nannte die Ablehnung durch Lilienthal schon im Vorfeld der Abstimmung eine "Ober-Sauerei".

Die Bremer Bürgerschaft forderte eine Prüfung, wie die Baumaßnahmen auf den mit Bremer Mitteln finanzierten Abschnitten der Ortsentlastungsstraße auf Bremer Gebiet so lange eingestellt werden können, bis die Gemeinde Lilienthal ihren Beschluss revidiert.

Auf dem CDU-Bezirksparteitag in Grasberg am 10. Mai 2009 forderte der Nds. Ministerpräsident Christian Wulff den Weiterbau der Linie 4 und forderte seine Lilienthaler CDU-Ratsmitglieder auf, endlich "die Weichen für den Weiterbau der Linie 4 in Lilienthal zu stellen."

Kommentar: Diese massive Einmischung Bremens und Niedersachsens in die Lilienthaler Angelegenheiten war ein eindeutiger Verstoß gegen das Recht der Kommunen auf Selbstverwaltung nach § 1 NKomVG in Verbindung mit Art. 28 GG und Art. 57 NV.

Unerklärlich, unverständlich und unverantwortlich war die Untätigkeit des Bürgermeisters Willy Hollatz.

Der Lilienthaler Bürgermeister hätte im Rahmen seiner Verantwortung und in seiner Verantwortung der Lilienthaler Bevölkerung gegenüber sich die Einmischung in die Angelegenheit der Kommune Lilienthal durch den Bremer Senat, den Bremer Bausenator Dr. R. Loske und den Nds. Ministerpräsidenten Christian Wulff strikt verbitten müssen! Offensichtlich kam die drastische und nicht demokratische Einmischung durch Dritte dem Bürgermeister, der ein glühender Verfechter und Unterstützer des Bauprojektes Linie 4 war und immer noch ist, gerade recht.

11.05.2009

Erneute Abstimmung über das Bauprojekt Straßenbahn Linie 4

Der Gemeinderat stimmte zum zweiten Mal ab, und dieses Mal votierte der Gemeinderat mit einer Mehrheit von 14 : 10 Stimmen für das Projekt Linie 4. Die Mehrheit kam zustande durch den Schwenk einiger CDU-Ratsmitglieder vom NEIN zum JA. Da hatte der Nds. Ministerpräsident Christian Wulff mit der Ermahnung an seine Parteifreunde in Lilienthal wohl ganze Arbeit geleistet, denn die Datenlage war zum Zeitpunkt dieser erneuten Abstimmung so ungeklärt wie zum Zeitpunkt der ersten Abstimmung am 17.03.2009.

Kommentar: Schon zwei Monate nach der ersten Abstimmung im März 2009 mit einer Ablehnung des Projektes Linie 4 erfolgte diese zweite Abstimmung. Ein ungewöhnlicher Vorgang, weil die Geschäftsordnung des Lilienthaler Gemeinderates im § 5 Abs. 4 vorschreibt, dass eine erneute Abstimmung erst nach einer 6-monatigen Sperrfrist erfolgen darf. Zitat: "Hat der Rat in einer Angelegenheit bereits einen Beschluss gefasst, so ist ein neuerlicher Antrag auf Aufnahme in die Tagesordnung erst nach Ablauf von sechs Monaten zulässig."

Die Begründung der Verwaltung, dass die Zahlen des Bauprojektes Linie 4 überarbeitet wurden und sich neue wesentliche Erkenntnisse ergeben hätten, konnten die Zuhörer dieser Ratssitzung jedenfalls nicht nachvollziehen. Richtig ist vielmehr, dass die CDU-"Abweichler" sich urplötzlich bekehrt fühlten und dem Projekt Linie 4 nun ihre Stimme geben wollten oder besser geben mussten. Die unzulässige Einmischung und der durch den Bremer

Bausenator und den Nds. Ministerpräsidenten erzeugte Druck auf die Lilienthaler Ratsmitglieder zeigte Wirkung. Es war offensichtlich, dass Verwaltung und die Befürworter im Gemeinderat solange zur Abstimmung gerufen hätten, bis das von ihnen erhoffte Ergebnis "Zustimmung zur Linie 4" erreicht werden würde. Ein demokratischer Prozess erster Güte!

- 30.06.2009 **Vereinbarung über die Realisierung der Straßenbahn Linie 4 von Bremen-Borgfeld nach Lilienthal-Falkenberg**
Der Bremer Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, die Gemeinde Lilienthal und die WBL unterzeichnen eine Vereinbarung zur Realisierung der beiden Bauvorhaben "Fertigstellung der Ortsentlastungsstraße" und "Verlängerung der Straßenbahn Linie 4".
- 09.11.2009 **Stadt Bremen und die Gemeinde Lilienthal unterzeichnen den Eckpunktevertrag und die Durchführungsvereinbarung**
Der Eckpunktevertrag stellt keine abschließende Regelung dar. Mit diesem Vertrag wollten die Vertragspartner (Senator für Umwelt, Bau, Verkehr Bremen; Gemeinde Lilienthal; Vorstand der BSAG) wesentliche Grundlagen über die Verlängerung der Linie 4 von Borgfeld bis nach Lilienthal-Falkenberg hinsichtlich der Verantwortlichkeiten und Risikoverteilung regeln.
Kommentar: Lapidar wird unter Ziffer 2 c erwähnt, dass durch die Verlängerung der Linie 4/4 S im Rahmen der Taktfrequenzen und der betrieblich integrierten Verkehrsdurchführung ein Fahrzeugmehrbedarf ausgelöst wird. Es ist bemerkenswert, dass die Gemeinde Lilienthal gemäß diesem Vertrag die Finanzierung von zwei neuen Straßenbahnzügen übernehmen muss. Angeblich war die Anschaffung von zwei neuen Straßenbahnen nur aufgrund der Verlängerung des Schienennetzes von Bremen-Borgfeld bis nach Lilienthal-Falkenberg zwingend. Bemerkenswert, weil nicht Lilienthal der Betreiber der Straßenbahn ist, sondern die BSAG.
- 15.04.2010 **Das Oberverwaltungsgericht (OVG) Bremen hat die Klagen von 12 Lilienthaler Bürgern gegen das Planfeststellungsverfahren in wesentlichen Teilen als unbegründet abgewiesen**
Kommentar: Die Abweisung der Klage durch das Gericht war höchst bemerkenswert. Die gerichtliche Überprüfung des Planfeststellungsbeschlusses des Bremer Senators für Umwelt, Bau u. Verkehr v. 17.10.2008 litt nach Meinung des Gerichts unter "einem offenkundigen Abwägungsmangel", weil in der Begründung des Planfeststellungsbeschlusses keine "hinreichend aktuellen und transparenten Ausführungen zur Bedarfsprognose für das Vorhaben zu finden sind". Damit hätte das Verfahren zugunsten der Kläger wegen dieses schwerwiegenden formalen Mangels beendet werden müssen. Nach der Sitzungspause legte der Vertreter des Senators dann erstaunlicherweise eine Prognose vor, die angeblich auch Aussagen zu dem Gesamtaufkommen des ÖPNV zwischen Bremen und Lilienthal sowie den Anteil, die dabei jeweils auf die

Straßenbahn und die Regionalbusse entfallen. Diese Prognose wurde sodann vom Gutachter erläutert, woraufhin das OVG nun zu dem Ergebnis kam, dass sie in ihren Grundaussagen tragfähig ist. Die Klagen der 12 Lilienthaler Bürger wurden damit vom OVG abgewiesen. - Ein Schelm, wer Böses dabei denkt! Das OVG Oldenburg dokumentierte in seiner Begründung, dass im gerichtlichen Verfahren die Behörde eine Prognose vorgelegt hat, die auch Grundlage für die Anträge auf Bewilligung von Fördermitteln für den Bau der Straßenbahn ist (Standardisierte Bewertung 2008). Sie trifft Aussagen zum Gesamtaufkommen des ÖPNV zwischen Bremen und Lilienthal sowie den Anteilen, die dabei jeweils auf die Straßenbahn und die Regionalbusse entfallen. Diese von einem unabhängigen Gutachterbüro erstellte Prognose ist in der mündlichen Verhandlung erörtert und von dem Gutachter näher erläutert worden. Das Oberverwaltungsgericht ist zu dem Ergebnis gelangt, dass sie in ihren Grundaussagen tragfähig ist. Danach wird für die Straßenbahn bis zum Jahre 2015 ein Fahrgastaufkommen von werktäglich 4.800 Personen prognostiziert.

08.11.2010	Endgültige Technisch Wirtschaftliche Prüfung (TWP) wird vorgelegt		
	Teilabschnitte I bis XI	49.041.052 €	
	Gleisrichtwerk	975.300 €	
	Ausgleichs und Ersatzmaßnahmen Bremen	153.500 €	
	Ausgleichs und Ersatzmaßnahmen Lilienthal	<u>686.400 €</u>	50.856.252 €
	Planungskosten Bremen	786.463 €	
	Planungskosten Lilienthal	<u>4.299.163 €</u>	5.085.626 €
	Grunderwerbskosten		1.688.957 €
	Entschädigungskosten für den Gebäudeabbruch		<u>303.774 €</u> 57.934.609 €
	Kosten der Versorgungsunternehmen		4.971.753 € 4.971.732 €

Kommentar: Das endgültige Prüfergebnis der Technisch-Wirtschaftlichen Prüfung (TWP) zu den Infrastrukturinvestitionen liegt nun vor. Die Summe der Investitionskosten hat sich gegenüber der Berechnung vom 05.03.2009 deutlich erhöht, die Infrastrukturkosten um 3.754.221 € von 47.102.031 € auf 50.856.252 €, die Planungskosten um 375.423 € von 4.710.203 € auf 5.085.626 €. Der Lilienthal Anteil soll nunmehr nach Auskunft der Verwaltung auf 8 Millionen € steigen.

04.01.2011 Der Gemeinderat stellt die endgültigen Weichen für den Bau der Straßenbahn Linie 4
Mit Zustimmung des Gemeinderates wird die Technisch Wirtschaftliche Prüfung (TWP) genehmigt.

Feb. 2011 Die Gemeinde überträgt der Consult Team Bremen (CTB) das gesamte Baumangement zur Linie 4

-
- 06.05.2011 **Erster Spatenstich**
- 11.06.2013 **Jetzt sind es schon 9 Millionen €**
Buten un Binnen zitierte den Geschäftsführer der WBL, Manfred Lütjen, dass sich die Baukosten der Linie 4 um ca. 3 Millionen € wegen angeblicher "Altlasten" verteuern würde. Der Anteil Lilienthals an dieser erneuten Kostenerhöhung, so Manfred Lütjen, wird 845.000 € betragen.
- 08./10. 2013 **Die Firma Walthelm geht in die Insolvenz und verlässt die Baustelle**
Die WBL trennt sich endgültig vom Generalunternehmer Walthelm und kündigt fristlos und wird die Restarbeiten zur Fertigstellung der Linie 4 europaweit ausschreiben.
Kommentar: Die Firma Walthelm erhielt seinerzeit den Zuschlag, weil diese Firma das "billigste" Angebot abgegeben hatte, nicht das "wirtschaftlichste" Angebot, wie die Ausschreibungsvorschriften es vorsehen!
- 04.12.2013 **Jetzt sind es schon über 10 Millionen €**
Mit Bekanntgabe des neuen Konsortiums, das die Bauarbeiten der Linie fortführen wird, gab der Geschäftsführer der WBL Manfred Lütjen eine weitere Kostensteigerung bekannt.
- 01.08.2014 **Die Linie 4 startet am 01. August 2014**
Mit einem Großaufgebot an Prominenz feiert Lilienthal den Straßenbahnanschluss. Teilgenommen haben: Axel Miesner (Landtagsabgeordneter); Enak Ferlemann (Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung); Jens Böhrnsen (Bürgermeister der Stadt Bremen); Willy Hollatz (Bürgermeister der Gemeinde Lilienthal); Hans-Joachim Müller (Vorstandsvorsitzender der BSAG Bremen); Daniela Behrens (Staatssekretärin im Nds. Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr); Manfred Lütjen (Geschäftsführer der WBL); Hans-Joachim Lohse (Bausenator Bremen).
- 06.03.2015 **Jetzt sind es schon 10,75 Millionen €**
In der Finanzausschusssitzung am 03.03.2015 gab die Verwaltung bekannt, dass sich das Projekt Linie 4 noch einmal auf jetzt 10,75 Millionen € verteuern würde. Damit aber nicht genug. Das Projekt Linie 4 wird noch deutlich teurer. Inzwischen liegen die Endabrechnungen des neuen Konsortiums vor, die die Verwaltung nun bis zur Jahresmitte 2015 prüfen will. Bürgermeister Hollatz war nicht bereit, den Bürgern und den Ausschussmitgliedern die Summe der vorliegenden Endabrechnungen zu nennen und öffentlich zu erklären, auf welche Summe der Lilienthaler Anteil noch steigen wird.
Unklar blieb auch, ob die Firma Walthelm die WBL und damit die Gemeinde auf Schadenersatz wegen der fristlosen Kündigung verklagen wird oder/und ob die WBL gegen die Firma Walthelm ihrerseits Schadenersatz

geltend machen wird.

Es wurde deutlich, dass aufgrund dieser ungeklärten Situation für die Gemeinde Lilienthal noch ein erhebliches Kostenrisiko aus einer möglichen Rechtsauseinandersetzung besteht.

14.03.2015

Der neue Geschäftsführer der WBL, Rüdiger Reinicke, informierte die Presse, dass die Firma Walthelm von der WBL und damit von der Gemeinde noch 22,4 Millionen € fordert!

Der neue Geschäftsführer der WBL, Rüdiger Reinicke, informierte die Presse, dass die Firma Walthelm von der WBL noch 22,4 Millionen €, und zwar 11 Millionen € als Schaden für den "gestörten Bauablauf" und 11 Millionen € als Schadenersatz fordert. Die WBL hat nun eine Gegenrechnung aufgemacht und fordert von der Firma Walthelm 8,9 Millionen € als Schadenersatz für Schlechtleistung und kündigungsbedingte Mehrkosten.

Kommentar: Es ist unglaublich und unfassbar. Es ist gerade eine Woche seit der letzten Finanzausschusssitzung vergangen. Auf dieser Sitzung wurden weder die Öffentlichkeit noch die Ausschussmitglieder über diese Forderung der Firma Walthelm in Höhe von 22,4 Millionen € informiert, obwohl in der Fragestunde die Bürger sich nach diesem Risiko erkundigten. Auch die Ausschussmitglieder bekamen keine Antwort. Vertuschung, Verschwiegenheit, Intransparenz ziehen sich wie ein roter Faden durch das gesamte Projektmanagement der Linie 4.

08.06.2015

Die Kosten für die Linie steigen für die Gemeinde Lilienthal auf 12.340.000 €, eine Steigerung um 201 Prozent

Die Wirtschaftsbetriebe informieren die Gemeinde, dass die Gesamtkosten für die Linie um 5.284.036 € fortzuschreiben sind, und beantragten bei der Gemeinde mit Schreiben vom 28.05.2015 eine weitere Zuwendung in Höhe von 1.589.871 €, um die geprüften Schlussrechnungen für die Linie 4 begleichen zu können. Die Mitglieder des Finanzausschusses genehmigten diese eingeforderte Zuwendung an die WBL ohne tief greifende Debatte.

Der Geschäftsführer der WBL informierte in seinem Schreiben vom 28.05.2015 darüber, dass man für den zusätzlichen Kreditantrag nur die „tatsächlichen“ Mehrkosten aufgezeigt und die „potentiellen“ Mehrkosten, die noch auf die WBL zukommen könnten, unberücksichtigt gelassen hätte. Die Begründung: In der Finanzrunde vom 18.02.2015 hätte man mit den Finanzierungsgebern vereinbart, den Ergänzungsantrag nur auf die „tatsächlichen“ Mehrkosten abzustellen und die Risiken, welche sich aus den „potentiellen“ Mehrkosten ergeben können, vorerst nicht zu berücksichtigen. Zu diesen „potentiellen“ Mehrkosten zählen insbesondere der Umfang der Beseitigung der bisher identifizierten Mängel im Zuge der Übergabe der Anlage an die künftigen Unterhaltungsträger sowie der Ausgang einer möglichen gerichtlichen Auseinandersetzung mit der Firma Walthelm/ARGE Lilienthal und/oder der ARGE Linie 4.

Allein mit diesem Antrag auf diese Zuwendung in Höhe von 1.589.871 € für die „tatsächlichen“ Mehrkosten steigen die Gesamtkosten des Projektes Linie 4 auf 69.412.671 €. Der Lilienthaler Anteil steigt somit auf 12.340.000 €, das entspricht einer Steigerung um 201 Prozent gemessen am ursprünglich festgelegten Höchstbetrag von 4,1 Mio. €.

Kommentar: Eine bemerkenswerte Finanzausschusssitzung, eine geradezu für die Gemeinde Lilienthal existenzielle Sitzung, weil die Zahlungsunfähigkeit der Gemeinde droht! Die Hauptthemen waren der 1. Nachtragshaushalt 2015 mit einem Antrag auf Erhöhung des Kassenkredites um 2.000.000 € auf 14.000.000 € und der erneute Antrag auf Zuwendung der WBL für die Linie 4 in Höhe von 1.589.871 €. Von den noch auf die Gemeinde zukommenden weiteren Belastungen durch die Linie 4 („potentiellen Kosten“) ganz zu schweigen. Die CDU-Ratsmitglieder waren zur Sitzung gar nicht erst erschienen, ein wohl einmaliger und nicht zu entschuldigender Vorgang.

Der Bürgermeister zeichnete sich durch „Schweigsamkeit“ aus und ließ lieber seinen Kämmerer die Katastrophenmeldung verkünden. Die Ratsmitglieder zuckten mit den Schultern, hatten keine Idee oder Vorstellung, wie es in Lilienthal mit den Finanzen weitergehen soll, und erklärten, dass sie „ratlos“ sind. Zum 31.12.2014 betragen die Gesamtschulden der Gemeinde 83.634.720 €, und dieser Schuldenberg wird allein durch die Linie 4 weiter steigen. Berücksichtigt man noch die laufenden Investitionsvorhaben wie Kindergartenausbau, Neustrukturierung der Schulen, Gebäude- und Straßensanierungen, dann dürfte die 100 Mio.-€-Grenze nicht mehr weit entfernt sein.

Ein Schuldenberg, der nicht mehr abzutragen ist, weiter steigende Schulden, ein Planhaushalt, der nur dann ein positives Ergebnis hervorbringt, wenn Einkommen- und Gewerbesteuer weiter sprudeln und die Zinsen auf dem derzeitigen Niedrigstand verharren. Das eigentliche Horrorszenerario ergibt sich aber erst dadurch, dass Ratsmitglieder an den Finanzausschusssitzungen erst gar nicht mehr teilnehmen, der erste Vertreter der Gemeinde, der Bürgermeister, sich in Schweigen hüllt, die an den Sitzungen noch teilnehmenden Ratsmitglieder offen bekennen, dass sie ratlos sind, und die Aufsichtsbehörde sich in ihre Burmauern zurückzieht und auf die Selbstbestimmung der Gemeinde verweist. Wo sind die Ratsmitglieder, die so vehement für die Linie 4 gestritten haben und alle Kritik in den Wind schlugen? Tragisch ist, dass nicht einmal die Lokalpresse bereit ist, die Bevölkerung über die desaströse Haushaltslage und über die Kostenexplosion bei der Linie 4 neutral und objektiv, aber ebenso umfassend zu informieren!

Juli 2015

II. Betriebs- und Folgekosten

Im Vertrag über die Verlängerung der Linie 4/4 S von Bremen Borgfeld nach Lilienthal-Falkenberg (Eckpunktevertrag) wurde festgeschrieben, dass Lilienthal einen jährlichen Zuschuss in Höhe von 300.000 € bei einem 75 %-igen Zuschuss für die Fahrzeugförderung für den ÖPNV Straßenbahn zu leisten hat. Seit Jahren nun

schon wird der Öffentlichkeit vorgegaukelt, dass Lilienthal lediglich 300.000 € jährlich für die Linie 4 zu zahlen hätte.

Summe aller Aufwendungen	1.087.240 €	Prognose für das Jahr 2015
abzüglich Beförderungserträge	765.000 €	Prognose
Zuschussleistung Lilienthals	322.240 €	pro Jahr
WBL und Verwaltung haben bisher immer verschwiegen, dass Lilienthal für die jährlichen Betriebs- und Folgekosten einen deutlich höheren Zuschuss für die Linie 4 zu erbringen hat als die ursprünglich prognostizierten 300.000 €.		
Neuer Zuschussbetrag	322.240 €	nach neuester Rechnung
Kapitaldienst	386.000 €	
Afa geschätzt	420.000 €	bei einem Investitionsanteil von 12.340.000 €, das entspricht 17,8% der Gesamtkosten
Infrastrukturentgelt	405.000 €	
Zwischensumme	1.533.240 €	
+ gekürzte Fahrgasteinnahme	76.500 €	Kürzung, weil die prognostizierten Fahrgastzahlen nicht eingehalten werden
+ Unterhalt für Ampelanlagen	55.000 €	durch die Linie 4 veranlasste Ampelanlagen
Zwischensumme	1.664.740 €	
- Infrastrukturentgelt	405.000 €	durch dieses Infrastrukturentgelt wird kein Vertragspartner belastet
Summe	1.259.740 €	ÖPNV, nur Linie 4, pro Jahr
+ Kosten für Buslinien 630/370	56.000 €	pro Jahr
Jährliche Gesamtkosten ÖPNV	1.315.740 €	Kosten pro Jahr

Kommentar: Entgegen den von der Verwaltung und der WBL vorgetragenen jährlichen Betriebs- und Folgekosten von 300.000 € betragen diese jährlichen Kosten nach neuester Berechnung 1.315.740 €. Ein Betrag, der die jährlichen Kosten für den bisherigen ÖPNV (Buslinien 30/630/670) um das 4,4-fache übersteigt und die Gemeinde Lilienthal in der Zukunft schwer belasten wird.

Die jährlichen Mehrkosten zwischen den Kosten für den ÖPNV Bus (ca. 340.000 €) und den Kosten für den Gesamt-ÖPNV (Straßenbahn Linie 4 und Buslinien 630/670 = 1.315.740 €) in Höhe von 975.740 € sind die Kosten, die Lilienthal an anderer Stelle einsparen muss. Betroffen von diesen Sparmaßnahmen sind alle Bürger Lilienthals, insbesondere Familien mit Kindern und Senioren.

Kritisch ist, dass sich die oben beschriebenen Kosten im Laufe der nächsten Monate noch weiter deutlich erhöhen werden, nämlich dann, wenn die endgültige Abrechnung für die Linie 4 vorliegt (gemeint sind die Kosten für die festgestellten Mängelbeseitigungen und die endgültigen festgelegten Forderungsbeträge der Firma Walthelm).

III. Prognostizierte und reale Fahrgastzahlen

Januar 2007	Im Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsveschlussantrag Straßenbahn Linie 4 nennt die BSAG auf Seite 12 ein tägliches Fahrgastaufkommen von 4.400 Fahrgästen.
März 2008	Im Erläuterungsbericht zur zweiten Standardisierten Bewertung steigt das tägliche Fahrgastaufkommen nun auf 4.800 Fahrgäste.
19.02.2010	Das Oberverwaltungsgericht Oldenburg übernimmt in seiner Begründung zum Urteil die vom Gutachter Intraplan prognostizierte tägliche Fahrgastzahl von 4.800 Fahrgästen.
01.11.2014	Der Sprecher der BSAG erklärte in einem Artikel in der Wümme-Zeitung " <i>Linie 4: Straßenbahn AG zieht erste Bilanz</i> ", dass die BSAG für Oktober 2015 tägliche Fahrgastzahlen von 3.900 Personen gemessen hätte. Der BSAG-Sprecher Meyer nannte dies eine " <i>gute Zahl</i> ".
10.11.2014	Nur 10 Tage später vermeldete der BSAG-Vorstandsvorsitzende Hajo Müller im Weser-Kurier schon einmal ein tägliches Fahrgastaufkommen von 5.000, das die BSAG deutlich früher erreichen wird. <i>Kommentar: Die Wählergemeinschaft DIE LILIENTHALER hat das Fahrgastaufkommen stichprobenartig gezählt und kommt auf gerade einmal täglich 2.800 Fahrgäste.</i>
11.03.2015	Die BSAG korrigiert in einem Artikel in der Wümme-Zeitung " <i>Risikobremse im Linie 4-Vertrag</i> " die zuvor genannten Zahlen des prognostizierten Fahrgastaufkommens und nennt nun ein Fahrgastaufkommen für den November 2014 von täglich 3.400 Personen, für den Dezember 2014 von 3.600 Personen und im Januar ein Fahrgastaufkommen von 3.500 Personen. Die BSAG begründet auch gleich die im Oktober 2014 zu hoch angesetzten Fahrgastzahlen von 3.900 Personen mit der Veranstaltung " <i>Bremer Freimarkt</i> ", um zu erklären, warum die gemessenen Fahrgastzahlen in den

Folgemonaten so "schwach" ausgefallen sind.

Kommentar: Auch die BASG weiß, dass Sonderereignisse aus einer statistischen Auswertung eliminiert werden müssen, wenn man aussagefähige Ergebnisse erzielen möchte.

Darüberhinaus sollte die BSAG auch wissen, dass eine aussagefähige Zahl des täglichen Fahrgastaufkommens nicht messbar ist, wenn bei täglich ca. 279 Fahrten der Linie 4 (Summe der Fahrten in beide Richtungen ab Borgfeld und Falkenberger Kreuz) eine Messung mit Zählfahrzeugen (Straßenbahnen mit Lichtschranken) gerade einmal 3-mal im Monat durchgeführt werden. Da sind Tor und Tür für Manipulationen geöffnet.

Es ist offensichtlich, dass das tägliche Fahrgastaufkommen deutlich hinter den Erwartungen der BSAG und der Gemeinde Lilienthal zurückfällt. Dieses "geringe" tägliche Fahrgastaufkommen wird sich somit erheblich auf die Einnahmesituation und damit auch zumindest nach Ablauf der Garantiezeit auf die Betriebs- und Folgekosten der Linie 4 für Lilienthal auswirken.

03.09.2015

"Wir schwanken so um die 3.000 Fahrgäste am Tag", so kommentiert die BSAG in der Wümme-Zeitung die "täglichen Fahrgastzahlen" und will keine monatlichen Fahrgastzahlen mehr nennen, weil die Zahlen stark schwanken und somit noch wenig Aussagekraft haben.

Kommentar: Abenteuerlich ist die beschriebene Zählmethode der BSAG: "Die Zahlen basieren auf den Ergebnissen von Zählfahrzeugen mit Lichtschranken, die jede Haltestelle mindestens dreimal im Monat ansteuern. Die daraus resultierenden Werte rechnet die BSAG dann auf den Monat hoch". Bei täglich ca. 60 Fahrten zwischen 04.17 Uhr und 22:49 ist das Ergebnis beim Einsatz von Zählfahrzeugen, die jede Haltestelle dreimal im Monat ansteuern für eine Hochrechnung absolut ungeeignet. Das Ergebnis der Zählung hängt auch davon ab, ob der Einsatz der Fahrzeuge während der "rush hour" erfolgt und hochgerechnet wird oder am späten Vormittag/Nachmittag und auch, ab welcher Haltestelle gezählt wird.

29.12.2015

Die BSAG lässt die Katze aus dem Sack, es sind nun doch nur 2.734 Fahrgäste am Tag

Kurz vor Jahresschluss nun doch noch die Einsicht der BSAG, den Bürgern die Wahrheit über die tatsächlichen Fahrgastzahlen zu nennen. Unfassbar, nachdem die BSAG seit Monaten ständig neue Fahrgastzahlen nannte, von 3.900 bis über 5.000 war alles dabei. Die Kritiker der Straßenbahn haben diese Zahlen als unseriös und als wenig glaubhaft verworfen. Daraufhin wollte die BSAG erst 2016 konkrete Daten auf den Tisch legen und nun der unerklärliche Sinneswandel: Die BSAG verkündet lapidar, dass es doch nur 2.734 Fahrgäste sind, die die Linie 4 täglich nutzen.

Selbstverständlich weiß die BSAG-Führung auch schon, woran es liegt, dass die prognostizierten Zahlen von 4.800 Fahrgästen pro Tag nicht erreicht wurden – die Buslinien 630 und 670 sind die Schuldigen. Und die Fraktionen der SPD und der Grünen im Lilienthaler Gemeinderat haben sogleich eine Lösung gefunden – die beiden Buslinien 630 und 670 müssen am Falkenberger Kreuz gekappt werden, und die Fahrgäste aus den Nachbargemeinden Worpsswede, Grasberg, Tarmstadt und Zeven sollen gefälligst auf die Straßenbahn Linie 4 umsteigen. Die deutlich längeren Fahrzeiten zur Uni, zum Technologiezentrum oder zum Hauptbahnhof ist halt Pech für die Fahrgäste.

Und die Lilienthaler Bürger, die in Ortsteilen wohnen, die weit entfernt von der Linie 4 liegen und damit auf die beiden Buslinien

angewiesen sind, können ja wieder das Fahrrad nutzen oder den privaten PKW nehmen, und wenn das nicht geht, eben auch zu Hause bleiben. Die kommunalen Politiker dieser beiden Parteien haben immer noch nicht begriffen, dass die Buslinien 630 und 670 zur Linie 4 in keiner Weise Konkurrenz sind. Beide Verkehrssysteme bedienen unterschiedliche Ortsbereiche. Bedauerlicherweise wollen die kommunalen Politiker in Lilienthal immer noch nicht wahrhaben, dass die seinerzeitige Prognose von 4.800 Fahrgästen pro Tag eine geschönte Prognose war, um den ohnehin schon extrem niedrigen Nutzen-Kosten-Quotienten von 1,10 nicht zu gefährden. Hätten die Planer einigermaßen realistische Fahrgastzahlen in die Standardisierte Bewertung einbezogen, gäbe es die Linie 4 heute nicht, weil der Nutzen-Kosten-Quotient auf unter 1 gerutscht wäre und damit dieses Projekt seine Förderfähigkeit verloren hätte.

Experten und Kritiker haben immer wieder davor gewarnt, dass die prognostizierten Fahrgastzahlen unrealistisch sind und die Gemeinde dafür noch einen hohen Preis zu zahlen hätte. Bürgermeister Hollatz und die Fraktionen von SPD, Grünen und CDU wollten davon nichts hören. Wenn Bürgermeister Hollatz nun vorschlägt, bis zum Sommer 2017 zu warten, um dann eine gründliche Bestandsaufnahme zu machen, kann man das aus seiner Sicht gut verstehen – er hat sich dann längst von seinem Amt als Bürgermeister verabschiedet. Die Linie 4 war so unnötig wie ein Kropf, die Fahrgastzahlen werden sich auch 2016 und 2017 nicht bessern.

IV. Welchen Mehrwert haben die Lilienthaler Bürger durch die Linie 4 erhalten?

Die Summe des Infrastrukturinvestments aus der endgültigen TWP vom 08.11.2010 belief sich auf 62.906.362 €. Diese Summe dürfte sich inzwischen deutlich erhöht haben.

Mit Datum vom 06.03.2015 soll der Lilienthaler Anteil 10,750 Millionen € betragen. Es ist nur eine Frage der Zeit, wann die Verwaltung die nächsten Kostenerhöhungen bekannt gibt.

Die ÖPNV-Systeme Straßenbahn und Bus haben die Aufgabe, die Bürger von A nach B zu bringen, nicht mehr und nicht weniger. Beide Systeme bieten hinsichtlich Komfort, Taktfrequenzen und Preisen identische Leistungen. Lilienthal hatte und hat immer noch einen leistungsfähigen Busverkehr. Die Straßenbahn Linie 4 hat den Bürgern hinsichtlich des Leistungsangebotes gegenüber dem Busverkehr keine Leistungsvorteile geboten.

Bürgermeister Willy Hollatz nennt als Gründe für den Bau der Straßenbahn "*die guten nachbarschaftlichen Beziehungen zu Bremen*" und den mit der Straßenbahn jetzt "*ermöglichten länderübergreifenden Personennahverkehr*". Da hätte ein Blumenstrauß von Willy Hollatz an Bürgermeister Böhrnsen zur Pflege der gutnachbarschaftlichen Beziehungen es doch auch getan. Warum die länderübergreifend eingesetzte Straßenbahn so ein besonderes Ereignis sein soll, bleibt das Geheimnis von Bürgermeister Willy Hollatz, die Busse konnten das seit Jahrzehnten. Es

ist uns nicht bekannt, dass die Busse an der Grenze Lilienthal/Bremen in der Vergangenheit hätten Zoll entrichten müssen.

Es wird von Verwaltung und Gemeinderat immer wieder hervorgehoben, dass Hauptstraße und Falkenberger Landstraße durch den Bau der Straßenbahn vollständig saniert wurden, und das zum größten Teil auf Kosten des Bundes und Niedersachsens. Richtig, nur für die Sanierung dieser beiden Straßenzüge war der Bau einer Straßenbahn nicht erforderlich. Darüber hinaus waren und sind Hauptstraße und Falkenberger Landstraße Landesstraßen (L 133). Die Sanierung dieser beiden Straßenzüge lag in der Verpflichtung des Landes Niedersachsens und hätte die Gemeinde keinen Cent gekostet. Die Straßensanierung in Verbindung mit dem Bau der Straßenbahn Linie 4 war ein geschickter Schachzug des Landes Niedersachsen, weil damit die Kosten auf den Bund, auf die Länder Niedersachsen und Bremen und auf die Gemeinde Lilienthal verteilt wurden.

Die exorbitant hohen Investitionskosten (insgesamt ca. 63 Millionen €, die Summe wird noch deutlich steigen) und die verdreifachten jährlichen Folge- und Betriebskosten der Straßenbahn Linie 4 sind die eine Seite. Die andere Seite sind die hohen bis sehr hohen Belastungen für Mensch, Umwelt und Tiere. Auf der Homepage der Gemeinde Lilienthal gab es dazu eine Vielzahl von Hinweisen in den dort veröffentlichten Bauunterlagen.

Auszüge aus den Bauunterlagen, die auf der Homepage der Gemeinde veröffentlicht waren
In den Bauunterlagen gab es eine Vielzahl von kritischen Hinweisen zum Projekt Linie 4. Offensichtlich interessierten sich weder die Bevölkerung noch die Ratsmitglieder für diese Hinweise:

- *Beseitigung landschaftsbildprägender Gehölze (340 alte, ortsbildprägende Bäume fielen der Linie 4 zum Opfer).*
- *Einwirkungen auf Arten und Lebensgemeinschaften durch Flächeninanspruchnahme der besiedelten Biotope mit einem sehr hohen Risiko für Pflanzen und Tiere.*
- *Beeinträchtigung von Vogelarten durch Lärmimmissionen ist als sehr hoch einzuschätzen.*
- *Für den Bereich "Wohnen/Wohnumfeld" wurde insbesondere für die Hauptstraße ein sehr hohes Risiko der Verlärmung ermittelt.*
- *Durch den Betrieb einer Straßenbahn ist mit erhöhter Erschütterungswirkung zu rechnen.*
- *Für das Orts- und Landschaftsbild besteht ein sehr hohes Risiko visueller Störung durch Schienen, Betonmasten und vor allem durch Fahrleitungen.*