

Endstation Falkenberg in weiter Ferne?

Lösung für Lilienthaler Verkehrsprobleme nicht in Sicht /
Linie 4 könnte trotz Förderung am Geld scheitern

Von Siegfried Deismann

Lilienthal. Linie 4 und kein Ende! Linie 4 am Ende? Am Ende doch noch die Linie 4? Wie geht es weiter mit der Straßenbahnverlängerung von Borgfeld nach Lilienthal-Falkenberg? Nach dem knappen Abstimmungsergebnis von 13:12 gegen den Weiterbau der Bahn am 17. März im Lilienthaler Gemeinderat, als die CDU-Mehrheit wegen davoneilender Investitionskosten die Notbremse zog, stehen hinter dem Projekt nun wieder etliche Fragezeichen. Das aber ist eng mit einem anderen verknüpft, dem Bau der Lilienthaler Entlastungsstraße.

Die Gemeinde Lilienthal scheint derzeit durch ein Verkehrsmittel, das eigentlich verbinden soll, gespalten wie selten zuvor. Und nicht nur das, auch das Verhältnis zu den Bremer Nachbarn ist seit dem Baustopp für die Verlängerung der Linie 4 nach Falkenberg mehr als getrübt. So mancher in Lilienthal – aber auch umzu – versteht die Welt und vor allem den Gemeinderat nicht mehr: Von Schilda ist die Rede, vom Dilettantentadl, von Wort- und Vertragsbruch.

Fragen über Fragen

Nach dem für viele überraschenden Abstimmungsergebnis vom 17. März, das nicht nur vielen Straßenbahnbefürwortern die Gesichtszüge entgleisen ließ, sondern möglicherweise das gesamte Projekt aus den Schienen zu springen drohte, hatte man sich noch einmal Bedenkzeit genommen. Eine Zeit, in der plötzlich Fragen über Fragen auftauchten. Fragen, die zuvor entweder nicht gestellt oder aber überhört worden waren. Fragen vor allem nach dem Geld. Und die müssen nun spätestens am 11. Mai, der zweiten Linie 4-Ratssondersitzung innerhalb kurzer Zeit, beantwortet werden. Denn sonst droht das endgültige Aus für ein Projekt, das einen langen Vorlauf hat, bei dem aber – will man alle möglichen Förderungen einsammeln – langsam Eile geboten ist.

Ordentlich Schub hatte das Straßenbahnprojekt zuletzt Mitte 2004 bekommen. Bei einer Bürgerbefragung hatten sich knapp 5100 Stimmberechtigte für und rund 3000 gegen eine Bahn ausgesprochen. Ein Schub, der die CDU damals zum Umschwenken brachte. Die Christdemokraten hatten zuvor sowohl eine solche Befragung als auch die Bahn abgelehnt – und fanden sich plötzlich an der Spitze der Straßenbahn-Bewegung wieder.

Doppelbeschluss von 1992

So wie sich im Wort Straßenbahn zwei unterschiedliche Verkehrssysteme vereinen, so

hatte man 1992 in der Wümme-Gemeinde gehofft, mit einem Doppelbeschluss endlich nicht nur die Lösung für den drohenden Verkehrsinfarkt auf der Hauptstraße gefunden, sondern auch politisch einen gordischen Knoten zerschlagen zu haben. War doch in den vorausgegangenen 30 Jahren vergeblich gerungen, gestritten – und vor allem gezögert worden.

Mal waren im Westen, mal im Osten der Wümme-Gemeinde Trassen geplant worden. Solange, bis Baugebiete Fakten geschaffen hatten. Oder der am liebsten im Verborgenen gründelnde Schlammpeitzger sowie hochrangige EU-Schutznormen für die Wümmewiesen einen direkten Anschluss durchs Hollerland an die Autobahn verhierten. Ein Anschluss, der baulich – bis heute am Autobahnzubringerknick in Horn deutlich zu sehen – schon längst vorbereitet war. Eine Entlastungsstraße aber war auch nach jahrzehntelangen Gedankenspielen nicht in Sicht.

Da betraten in den 1980er Jahren die Grünen die politische Bühne, und wo zuvor jahrzehntelang Straßenbau schlicht mit Zukunft assoziiert wurde, da betonte die Ökonomie plötzlich den Naturverbrauch, den jeder Kilometer Asphalt ja schließlich auch bedeute. Entlastungsstraße? – Mit den Grünen nicht zu machen. Andererseits, wenn man gleichzeitig in ein zukunftssträchtiges Verkehrsmittel investieren, also neben der Straße auch die Straßenbahn nach Lilienthal bringen würde? So oder doch zumindest so ähnlich darf man sich wohl die Geburtsstunde des Lilienthaler Doppelbeschlusses vorstellen.

Vor allem die CDU wollte die Straße, die erstarkenden Grünen ohne Straßenbahn lieber gar nichts – und so lautete das vermeintliche Erfolgsrezept plötzlich: Straße und Straßenbahn. Was damals zusammengemöhrt wurde, schien später nicht so recht munden zu wollen. Das könnte auch daran gelegen haben, dass bei diesem Mahl jeder eine Kröte schlucken musste: Die Grünen die Straße, die CDU die Straßenbahn. Denn so mancher sieht sich jetzt bestätigt, der schon immer meinte, eigentlich sei es den Christdemokraten stets nur um die Straße gegangen. Das Nein im Rat am 17. März spreche da doch eine deutliche Sprache.

Dass Bremen nun die begonnene Brücke über die Wümme nicht fertig bauen, vielleicht sogar Regressforderungen stellen könnte, ist eine weitere Fußnote in dieser an Unwägbarkeiten nicht gerade armen Geschichte. Denn abgesehen vom derzeitigen Brückentorso fehlt noch ein ganzer Abschnitt der Entlastungsstraße, der schleunigst erstellt werden müsste, damit die Förderung des Straßenprojekts nicht infrage

gestellt ist. Und auch mit der Förderung für die Bahn ist es spätestens 2013 vorbei.

Gerade in dieser Situation könnte CDU-Fraktionschef Rainer Sekunde, der nach dem Baustopp im Rat an vorderster Front Prügel bezog, durchaus noch zum strahlenden Helden werden. Könnte Lilienthal jetzt doch noch an der einen oder anderen Ecke Geld sparen, dürfte sich die CDU diesen Erfolg auf ihre Fahnen schreiben. Der CDU, sagt Sekunde, gehe es vor allem darum, Schaden von Lilienthal abzuwenden. Der könnte durch einen abermals erhöhten und damit nicht tragbaren Eigenanteil der Gemeinde sowie Folgekosten in nicht genau zu fassender Höhe entstehen. Wer wollte ihn da noch schelten?

„Dörflicher Charakter wird zerstört“

Vermutlich die Straßenbahngegner, unter ihnen viele Geschäftsleute, die in der Initiative Pro Lilienthal organisiert sind. Viele von ihnen sehen die Linie 4 eher als bedrohlichen Lindwurm, der die Gemeinde auf alle Ewigkeit zerschneidet und ihres dörflichen Charakters beraubt.

Und im Gefolge des stählernen Wurms, davon sind die Gegner überzeugt, nähme gleich noch ein anderes unbeliebtes Tier auf viele Jahre Quartier in der Wümme-Gemeinde: der Pleitegeier. Wie man in Bremen mit Geld umgehe, wisse man ja, höhnen die Kritiker über die Wümme Richtung Hansestadt. So war in etlichen Leserbriefen der vergangenen Wochen zu lesen, dass viele Linie 4-Gegner den in der Hansestadt Verantwortlichen wenig Gutes, der Bremer Straßenbahn AG (BSAG) aber vor allem so manches Schlechte zutrauen.

Die Fronten haben sich verhärtet. Wohl auch nicht ganz ohne Zutun des Lilienthaler Rathauses und seiner – in vielerlei Sinn – zurückhaltenden Informationspolitik. Wenn etwa urplötzlich Planungskosten in siebenstelliger Höhe auftauchen, von denen kurz zuvor noch nicht die Rede war, trägt das selbst bei Straßenbahnfreunden nicht zur Vertrauensbildung bei.

Vor allem, dass sich auch noch der Lilienthaler Eigenanteil von rund vier Millionen Euro auf acht Millionen verdoppelt haben sollte, hatte das Projekt im März ins Stocken gebracht. In den Wochen danach waren es besonders die Folgekosten, vor denen Kritiker warnten. Sie würden die ohnehin marode Gemeinde endgültig ruinieren und Steuererhöhungen nach sich ziehen. Dass ähnliche Argumente bei der Entlastungsstraße nicht vorgebracht wurden, sei immerhin angemerkt. Bei der liegt Lilienthals Eigenanteil nämlich bei stattlichen zwölf Millionen Euro.

Bremer Nachrichten, 5.04.2009