

## Kostenexplosion bei Ausbauplanungen

110 Millionen Euro sollte der Ausbau des Bremer Straßenbahnnetzes auf Grundlage der Schätzungen aus dem Jahre 2005 kosten. Doch schon damals soll mit Zahlen aus dem Jahre 2000 operiert worden sein. Tatsächlich müssen für die vorgesehenen Erweiterungen 225 Millionen Euro aufgebracht werden. Trotzdem will der Bremer Verkehrs-senator Reinhard Loske (Grüne) an den Ausbauplänen festhalten. Dazu heute unser Leserbrief-Themen-Schwerpunkt.

### *Was macht das schon?*

Statt 110 Millionen Euro soll also der Ausbau der Bremer Straßenbahn 225 Millionen Euro kosten. Was macht das schon, ist ja nur das Geld der Steuerzahler! Leider wissen unsere Politiker nur, wie Geld ausgegeben wird. Wie es verdient wird, das wissen sie anscheinend nicht. Die Grünen verkündeten im Wahlkampf, sie wollten auf Bremens „Kröten“ aufpassen. Bisher sind die Grünen in Person von Senator Loske allerdings nur durch „spektakuläre“ Verkehrskonzepte aufgefallen: Autobahnen in Bremen und umzu Tempo 120, und das, obwohl diese durch Steuermillionen dreispurig ausgebaut wurden. FRIEDHELM ALTVATER, BREMEN

### *Wer trägt die Verantwortung*

Das ist in der Tat ein Phänomen! Der vorgebene Kostenrahmen wird so gut wie nie eingehalten. Es ist aber keine typisch bremische Erscheinung. Mag sie in Bremen vielleicht auch häufiger zu beklagen sein. Es gibt allerdings keinen Anlass, diese Erscheinung als gottgegeben hinzunehmen und damit jeden Versuch der Erklärung zu unterlassen. Es gibt bei genauer Betrachtung nur zwei Möglichkeiten der Erklärung. Erstens: Die Kosten werden von Anbeginn an niedriger ausgewiesen, als sie tatsächlich sind, damit das Projekt die nötige Zustimmung fin-



Die Bremer Straßenbahn will ihr Schienennetz erweitern. Doch statt der 2005 ermittelten Kosten von 110 Millionen Euro werden nun 225 Millionen Euro gebraucht. FOTO: JOCHEN STOSS

det, die ansonsten nicht gegeben würde. Oder zweitens: Die Kosten haben sich in kürzester Zeit tatsächlich so rasant nach oben entwickelt, wie dargetan. Dann ist an der Kostenentwicklung selbst nichts zu kritisieren. Bleibt allerdings die Frage, warum diese Entwicklung erst jetzt publik gemacht wird und warum nicht rechtzeitig gegengesteuert wurde. Allemal misslich ist die Konsequenz. Die Mehrkosten tragen die Bürger über die Steuerbelastung, wenn auch zunächst finanziert über eine erhöhte Nettokreditaufnahme. Was bleibt, ist die Frage nach den Verantwortlichen. FRIEDRICH-WILHELM HEUMANN, BREMEN

### *Schöngerechnet?*

Da werden doch glatt bei der BSAG zur Berechnung eines Streckenausbaus im Jahre 2005 die Zahlen des Jahres 2000 zugrunde gelegt und das trotz steigender Preise für Rohstoffe und Arbeitslohn. Auch wenn die Beschäftigten im öffentlichen Dienst in den letzten Jahren ggf. nicht in dem Maße an der Lohnentwicklung teilgenommen haben wie die anderen Branchen, so weiß jedes

Kind, dass es in der Baubranche in fünf Jahren Tarifierhöhungen gegeben hat. Ergo müssen auch die Preise für den Stundenlohn etc. gestiegen sein. Wenn man nun die Preise im Jahr 2000 für Berechnungen im Jahr 2005 zugrunde legt, kann das nur einen Grund haben: Der Ausbau der Strecken sollten schöngerechnet werden, damit die zuständigen Gremien den Ausbau abnicken. Ist er erst einmal beschlossen, kann man immer noch die korrekten Zahlen auf den Tisch legen. Das ist doch eine weitere Lehrstunde für Volksverdummung. Im Ergebnis gehören alle weiteren Ausbauprojekte der BSAG erneut auf den Prüfstand. ROBERT ALBERS, BREMEN

### *Alles lassen, wie es ist!*

Warum müssen Straßenbahnen bis zu Mercedes oder bis zur Osterholzer Heerstraße weitergeleitet werden, zumal doch genügend Buslinien in diese Richtung fahren? Genauso auch in Huchting, wo bisher die Busverbindung vom Roland-Center prima klappte. Damit ließen sich die Kosten zumindest ein bisschen senken. KAI FISCHER, BREMEN