



AUFGEFALLEN

Von Klaus-Dieter Pfaff

Telefon: 0 42 98/27 04 90 05

E-Mail: klaus-dieter.pfaff@btg.info

Wer hätte das gedacht? Nun kommt er also doch noch in Schwung: Der kommunalpolitische Wahlkampf in Lilienthal, mit dessen Aussagen man am 10. September beim Bürger so richtig punkten will. Und es sieht alles danach aus, als würde man das Straßenbahnprojekt tatsächlich wieder zum Maß aller Dinge erklären. Genau wie vor fünf Jahren gibt es in dieser Frage inzwischen wieder zwei Lager, die sich mehr oder weniger laut über den Sinn oder Unsinn eines solchen ÖPNV-Angebotes streiten.

Eines allerdings ist doch etwas anders: Diesmal kommen die Akteure längst nicht mehr nur aus den örtlichen Parteien oder den politischen Gruppen – diesmal wird die Straßenbahn von ganz verschiedenen Seiten in die öffentliche Diskussion gebracht. Sowohl von denen, die sie verdammen und als wirtschaftlichen Unfug beschimpfen als auch von den anderen, die in ihr das zukünftige Heil des Öffentlichen Personalverkehrs sehen. Und damit das „alte Thema“ wenigstens einige neue Aspekte aufweist, sind nun die Regionalbusse 630 und 670 ins Gerede gekommen. Hier besteht nur der kleine aber feine Unterschied: Den langfristigen Erhalt der beiden Linien bis zum Bremer Hauptbahnhof wollen eigentlich alle. Die Geister scheiden sich hier nur bei der Frage: Wer hat eigentlich künftig wieviel zu zahlen?

Was bei der hitzigen Debatte um den Schienenanschluss meiner Ansicht nach allerdings ein wenig ins Hintertreffen gera-

ten ist, ist die Ortsentastungsstraße. Obwohl noch längst nicht voll funktionsfähig, scheint das öffentliche Interesse an ihrem „Schicksal“ sehr viel geringer. Die Parteien habe zwar auch in diesem Wahlkampf nicht versäumt, in ihren Programmen dem Straßenprojekt ein paar Zeilen zu widmen. Und auch in den parteipolitischen Statements – wie in dieser Woche in dem der SPD – wird die Notwendigkeit der künftigen Verkehrsader zwischen Falkenberg und Borgfeld nicht vergessen. Dennoch spielte sie in den vergangenen Monaten nicht mehr die Rolle, die ihr eigentlich zusteht. Dieses Gefühl haben zumindest viele Bürgerinnen und Bürger.

Hat das vielleicht einen tieferen und für die Öffentlichkeit bisher unsichtbaren Grund? Hat man vielleicht – was die Anbindung auf bremischem Gebiet angeht – die Hoffnung bereits aufgegeben? Und: Sieht man in dem Verkehrsabfluss über die Torneestraße die endgültige Lösung? Das allerdings wäre fatal, denn dann hätte man – langfristig gesehen – viele Millionen Euro an Steuergeldern im wahrsten Sinne des Wortes in den Sand gesetzt. Diese Straße wird ihrem Namen erst dann gerecht, wenn sie tatsächlich den Ort entlastet. Und das wird nur, wie ursprünglich auch vorgesehen, bei einem direkten Anschluss an das bremische Straßennetz der Fall sein.

Nun lassen ja die Bremer inzwischen bei jeder sich bietenden Möglichkeit ihre Muskeln spielen. Nur wenn in absehbarer Zeit eine Straßenbahn über die Wümme durch Lilienthal bis zum Falkenberger Kreuz rollt, wollen sie die Lilienthaler Entlastungsstraße an die Borgfelder Allee anbinden. Oder anders formuliert: Erst wenn im Bereich Falkenberg die ersten Schienen für die Linie 4 im Pflaster versenkt sind,

wird es den ersten Spatenstich für den alles entscheidenden Straßenbauabschnitt geben – zumindest den auf der gegenüberliegenden Wümmeseite. Viele Lilienthaler werten diesen „Deal“ als reine Erpressung – andere Bürger sehen hier das Ergebnis einer Lilienthaler Schaukelpolitik und erinnern an den unverhofften Planungsausstieg in Sachen Linie 4. Dafür hatte die damalige Mehrheitsgruppe von Union und FDP gesorgt.

Wie dem auch sei – das Für und Wider eines Straßenbahnanschlusses kann doch nicht wirklich über die Funktionsfähigkeit einer Entlastungsstraße entscheiden, die schließlich auch eine direkte Verbindung zwischen dem Oberzentrum Bremen und der Region darstellt. Dass der hanseatische Nachbar die Straßenbahnfortsetzung in Lilienthal will, ist ja irgendwie verständlich. Hier spielen nun mal wirtschaftliche Aspekte eine Rolle. Und schließlich plädieren ja auch viele Bürgerinnen und Bürger für diese schienengebundenen ÖPNV-Alternative. Doch was passiert, wenn sich Lilienthal diese Bahn tatsächlich finanziell nicht leisten kann? Wird Bremen dann die Differenz der Kosten übernehmen? Ich denke, hier müssen sehr bald die notwendigen Klärungsgespräche stattfinden – und zwar mit Unterstützung des niedersächsischen Wirtschaftsministeriums.

Auch ein Aus für das Straßenbahnprojekt, das man aus finanziellen Gründen nicht wuppen kann, und seine Folgen sollte über den Wahltag hinaus thematisiert werden. Hier dürfte in erster Linie der neue Rat gefordert sein. Die kommunalpolitischen Praktiken des Aussitzens und des Abwartens sollten in Lilienthal endgültig der Vergangenheit angehören. Damit ist man bisher schlecht gefahren.