

# Entscheidung noch einmal verschieben?

## Pensionierter Professor für Wirtschaftsgeographie legt Verkehrskonzept ohne Straßenbahn vor

Von unserem Mitarbeiter  
Johannes Kessels

**LILIENTHAL.** Kann Lilienthal seine Nahverkehrsanbindung an Bremen ohne Straßenbahn verbessern? Der pensionierte Professor für Wirtschaftsgeographie an der Universität Osnabrück, Jürgen Deiters, ist davon überzeugt. Auf Einladung der „Initiative pro Lilienthal“, die die Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 nach Falkenberg verhindern will, stellte er jetzt im überfüllten Saal des Borgfelder Landhauses sein Konzept vor.

Bereits im Juni vorigen Jahres hatte Deiters in einem öffentlichen Vortrag das Ergebnis der „Standardisierten Bewertung“, mit der der volkswirtschaftliche Nutzen des Straßenbahnbaus errechnet wurde, zu widerlegen versucht. Der Kosten-Nutzen-Quotient dieser Bewertung liegt bei 1,14. Das heißt, dass der Nutzen die Kosten um 14 Prozent übersteigt. Nachdem Deiters viele Faktoren der Bewertung heruntergerechnet hatte, kam er auf einen erheblich niedrigeren Quotienten.

Der gewichtigste Schwachpunkt der Bewertung, so sagte er jetzt noch einmal, sei die Prognose der Fahrgastzahlen. In der Bewertung wird davon ausgegangen, dass elf Prozent der Lilienthaler Pendler vom Auto auf die Straßenbahn umsteigen. Wenn es nur acht Prozent seien, so Deiters, sinkt der Quotient auf 0,77. Die Kosten übersteigen dann den Nutzen bei weitem.

Laut Bremer Straßenbahn AG steigt die Zahl der Fahrgäste bei Verlängerung der Linie 4 bis zum Jahr 2015 von 3700 auf 6700 pro Tag. „Das ist, salopp gesagt, aus der Luft gegriffen“, meint Deiters. Nach Zählungen

vom März dieses Jahres kommen in Richtung Lilienthal pro Tag etwa 2100 Passagiere mit der Bahn in Borgfeld an. Davon fahren 1500 mit den VBN-Bussen (Linie 630 und 670) weiter, in Falkenberg sitzen von denen noch 750 in den Bussen, und davon fahren 650 weiter ins Umland.

Deiters hält es für günstiger, die Fahrpläne der BSAG-Buslinie 30 mit denen der VBN-Linien zu vereinigen. Dann würde in der Hauptverkehrszeit alle fünf bis zehn Minuten ein Bus fahren, und das bei geringeren Kosten als heute. Auch Energie würde gespart und die Umwelt weniger belastet: Eine schwach ausgelastete Straßenbahn sei umweltschädlicher und benötige mehr Energie als ein gut besetzter Bus.

Würde die Linie 4 verlängert und, wie von der Politik in Lilienthal gewünscht, die Regionalbusse weiterhin bis zum Hauptbahnhof durchfahren, ergäben sich für Lilienthal pro Jahr Folgekosten von 1,2 Millionen Euro im Jahr. Diese Zahl erzeugte vernehmliches Raunen im Saal. Deiters' Konzept wäre schon für 400 000 Euro jährlich zu haben.

Bürgermeister Willy Hollatz hatte erwartungsgemäß andere Zahlen parat. Er bedauerte, dass nicht die aktualisierte Fassung der „Standardisierten Bewertung“ vorliege. „Die liegt doch in Ihrem Schreibtisch!“, rief ein Zuhörer, ohne Widerspruch zu ernten. Vor allem aber fiel in Hollatz' Redebeitrag erstmals an diesem Abend das Wort „Entlastungsstraße“. Die wird bekanntlich von Bremen nicht angeschlossen, wenn Lilienthal nicht die Straßenbahn verlängert.

Laut Hollatz zahlt Lilienthal von den Investitionskosten 4,1 Millionen Euro. Das bedeute einen Kapitaldienst von 200 000 Euro im Jahr. Diese Summe könne aber nur zur

Hälfte der Straßenbahn angerechnet werden, weil mit der Verlegung der Gleise auch die Hauptstraße umgestaltet wird. Zusammen mit den laufenden Kosten von 270 000 Euro ergäben sich also 370 000 Euro im Jahr.

Da fehlten aber noch die Unterhaltungskosten, wandte Jürgen Deiters ein, und die lägen bei 580 000 Euro im Jahr. Schließlich würde Lilienthal Eigentümer der Strecke. Eigentümer wohl, erklärte Willy Hollatz, aber die Gemeinde überlasse die Anlagen der BSAG, und die sei deshalb auch für den Unterhalt zuständig.

Ratsfrau Heidi Kupsch (FDP) wollte wissen, ob es üblich sei, dass bei Erstellung einer „Standardisierten Bewertung“ ständig die Auftraggeber mit am Tisch säßen. Deiters meinte, es werde „eben so lange 'rauf- und 'runtergerechnet, bis das Ergebnis passt“. „Sind Sie käuflich?“, erscholl es dazu aus dem Saal. Er werde sich nie zu einem Gutachten hergeben, dessen Ergebnis von vornherein feststehe, sagte Deiters.

Ratsherr Günther Tatzki (FDP) schlug vor, die Gemeinde solle mit der BSAG vertraglich absichern, dass die VBN-Busse auch mit Straßenbahn bis Bremen weiterfahren. Das geht wohl nicht, glaubt Deiters: Wenn die Wirtschaftlichkeit nicht mehr gegeben sei,

könne ein Unternehmer nicht zur Fortführung gezwungen werden. Ein Zuhörer fand, aufgrund der neuen Zahlen müsse eine erneute Bürgerbefragung stattfinden – die vo-

ANZEIGE



Ihr Kfz-Meisterbetrieb in Worswede

# SKODA

speziell  
... die ersten Schritte führen ZU UNS!  
– auch Reparaturen anderer Fabrikate individuell und preiswert

Mevenstedter Str. 3  
27726 Worswede  
Telefon 0 47 92 / 39 37  
<http://www.auto-schade.de>

rige, so warf ein anderer Zuhörer ein, habe ohnehin dem Sinn nach gelautet: „Wollt ihr Freibier oder wollt ihr kein Freibier?“

ANZEIGE



Die Opel ecoFLEX-Initiative:

## Der kürzeste Weg ist der sauberste.

Abb. zeigen Sonderausstattungen.

Die Opel ecoFLEX-Initiative:

## Der kürzeste Weg ist der sauberste.

Denn jetzt gibt es die Opel Sondermodelle Corsa und Meriva NAVI mit integriertem Navigationssystem. Und reichlich Top-Ausstattung zu super Konditionen:

- 0,9% ecoFLEX-Finanzierung<sup>1</sup>
- 1.000,- € Entsorgungsprämie<sup>2</sup>



Professor Deiters stellte im Auftrag der „Initiative pro Lilienthal“ im Borgfelder Landhaus sein Nahverkehrskonzept vor, in dem auf eine Straßenbahn verzichtet wird. JKE-FOTO: KOSAK