

**Zum Thema Linie 4:**

## *Radikale Eingriffe für überflüssige Straßenbahn*

Trotz überwiegender Nachteile des Projektes Linie 4 sind einige Befürworter offenbar nicht lernfähig. Bei allen neuen Erkenntnissen wäre es verantwortungsvoller, die bisherige Straßenbahnplanung neu zu überdenken, so wie es sich bei der CDU andeutet.

Der massiven Überschuldung der Gemeinde in noch unbekanntem Ausmaß und einer einschneidenden Ortsbildveränderung, Verlärmung sowie radikalen Eingriffen in die Natur, steht eine überflüssige Straßenbahn gegenüber. In den Planungsberichten zur Linie 4 kann man nachlesen, was auf Umwelt und Menschen durch den Bau einer Straßenbahn grundsätzlich zukommt. Die Anlage einer Straßenbahn mit rund 230 Strom-Masten, teilweise mit Hochketten-Oberleitungen, sowie 22 Lichtenanlagen zur Verkehrsabwicklung, verschönern sicher nicht den Ort. Die Bahnstrecke stellt eine infrastrukturelle Einrichtung dar, die im Widerspruch zu ländlich-dörflichen Siedlungsstrukturen steht, so der Planungsbericht.

Rund 300 Bäume entlang der Streckenführung fallen für die Linie 4. Nicht genug damit, ganze Biotope, Grünanlagen und Vorgärten würden geopfert oder enteignet. Es wird immer noch verheimlicht, wie hoch Mensch und Umwelt durch die Linie 4 belastet werden. Die Gemeindeverwaltung, der Bürgermeister und die Politiker halten sich bis heute mit Informationen bedeckt.

Bei Gebäuden mit einem geringeren Abstand als fünf Meter zur Bahnstrecke ist mit erheblichen Beeinträchtigungen zu rechnen. Und weiter heißt es, dass innerhalb der ersten Häuserzeile im bebauten Bereich sich bei 428 Gebäudeformen Ansprüche auf

passive Lärmschutzmaßnahmen ergeben und dass bei insgesamt 24 Immissionsorten im Außenbereich Ansprüche auf Entschädigung entstehen.

Weiterhin ist nachzulesen, dass mit Lärm und Erschütterungen zu rechnen ist, Lärmschutzeinrichtungen sind nahezu auszuschließen, da der öffentliche Straßenraum für die Verkehrswege bis an die Wohnhäuser ausgeschöpft ist. An der Hauptstraße besteht, so kann man lesen, für etwa 40000 Quadratmeter ein sehr hohes Risiko und auf 69000 Quadratmetern ein hohes Risiko der Verlärmung. Für das Orts- und Landschaftsbild besteht auf 94000 Quadratmetern ein sehr hohes Risiko visueller Störungen. Warum wurden die Lilienthaler Bürger über die gravierenden Nachteile einer Straßenbahn nicht ausführlich informiert?

PETER BRÜNING, LILIENTHAL

## *Eine heile Welt wird vorgegaukelt*

In der Pressemitteilung des Bürgermeisters Willy Hollatz vom 11. Februar war eine Computer-Animation der BSAG zur Linie 4 auf der Hauptstraße in Blickrichtung Kaufhaus Meyer abgebildet. Ein farbenfrohes Bild ist zu sehen, eine Straßenbahn, die sich bescheiden ins Straßenbild einbindet, eingrahmt von einem breiten Fahrradweg. Der ausufernde Fußweg lädt die Bürger geradezu zum Einkaufsbummel ein. Fahrzeuge stören die Idylle nicht. Im Hintergrund zeugen Riesenbäume und viel Grün von der lieblichen Landschaft Lilienthals.

Störende Betonmasten für die Oberleitungen der Straßenbahn sind flüchtig angedeutet und weit in den Hintergrund gestellt. Im Untertitel heißt es: „Diese Animation lässt erkennen, wie die Linie 4 in den Ortskern Lilienthals passt.“ Und die Wirklichkeit? 300

Bäume werden gefällt, Vorgärten und Grünflächen müssen weichen. Alle 60 Meter säumen Betonmasten die Straße, in vielen Bereichen sogar alle 30 Meter.

Fahrleitungen, man nennt sie Flachketten oder Hochketten, werden gespannt. In den städtebaulich sensiblen Bereichen, wie die Hauptstraße, sollen möglichst die Flachketten zur Anwendung kommen. Insgesamt werden es wohl 230 Masten sein.

In vielen Bereichen der Hauptstraße stehen gerade einmal zwölf Meter zur Verfügung, um der Linie 4, den Kraftfahrzeugen, den Radfahrern und den Fußgängern Raum zu geben. Ein Beispiel: die Hausnummer 11 in Höhe Trupe. Hier beanspruchen die Linie 4 und die Kraftfahrzeuge gemeinsam von den insgesamt 11,46 m allein schon sieben Meter. Auf der linken Seite verbleiben für Fußgänger und Radfahrer 1,22 Meter und auf der rechten Seite 3,24 Meter.

Da ist kein Raum mehr für eine attraktive Einkaufsstraße, zu schweigen von dem zu erwartenden Verkehrsstau, wenn die Kraftfahrzeuge der Straßenbahn die Fahrt versperren oder die Kraftfahrzeuge gemeinsam mit der Bahn die Haltestellen abfahren. Wann endlich präsentieren die Verantwortlichen in der Gemeinde den Bürgern ein Bild von der Linie 4, das der Realität auch wirklich entspricht und den Bürgern nicht mehr eine heile Welt vorgaukelt?

GERT VOGELS, LILIENTHAL

## *Ein Durchwinken darf es nicht geben*

Die Glaubwürdigkeit der Gemeinde würde auf dem Spiel stehen, wenn es nicht verantwortungsbewusste Ratsmitglieder gäbe, die sehr wohl vor dem Hintergrund des immensen Schuldenbergs die Notbremse im Hinblick auf das Projekt der Linie 4 ziehen. Dem

Informationsmangel und der absoluten Unwissenheit, die sich in den häufigen Wortmeldungen des Ehepaars G. und R. Klepsch widerspiegeln, muss Abhilfe geleistet werden. Die immer wieder zitierte Bürgerbefragung ist juristisch nicht haltbar. Die Niedersächsische Gemeindeordnung setzt hohe Hürden für eine Bürgerbefragung, deren tiefgreifende, rechtliche Erfordernisse in Lilienthal nicht gegeben waren. Der Bürger muss erfahren, welche positiven wie negativen Auswirkungen eine solche Projektentscheidung in sich birgt! Die CDU und FDP haben richtig reagiert; die Verwaltung wird nicht in ihrer Handlungsfähigkeit gestoppt, sondern die Verwaltung hat bis heute die nötige Finanzierungsplanung nicht erarbeitet und vorgelegt. Sie ist Voraussetzung für weitere Entscheidungen. Ein „Weiter so“ und Durchwinken eines solchen Projektes kann es nicht, darf es nicht geben.

JÖRG LANDGRAF, LILIENTHAL

## *Nicht die Geduld unserer Nachbarn überschätzen*

Es sieht so aus, dass sich diese altbekannte Gruppe, die sich nur als Vertreter der Autofahrer versteht, doch noch durchsetzt. Immer werden die hohen Kosten für die Linie 4 angeführt und man treibt die Planungskosten hoch. Das Ziel ist klar: Verhinderung des Baus der Straßenbahn.

Dabei wird tunlichst verschwiegen, dass der Bau der Lilienthaler Allee der Gemeinde etwa 50 Prozent teurer kommt. Dass die Gegner nie in einem Bus oder in einer Bahn zu sehen sind, versteht sich von selbst. Nun gut, damit kann man leben.

Gespannt aber darf man auf die Reaktion aus Bremen sein: Noch ein weiterer Vertragsbruch in dieser Angelegenheit könnte Lilienthal sehr viel mehr als der Eigenanteil

an der Linie 4 zu stehen kommen.

Noch ist die Wümme-Querung im Bau, kann also von Bremen jederzeit gestoppt werden. Wenn unsere Nachbarn, auf die Lilienthal angewiesen ist und nicht umgekehrt, wie offenbar einige Bürger hier immer noch glauben, nun die Faxen mit Lilienthal so richtig satt haben, dann könnten sie mit dem Rückbau der im vollen Umfang stattfindenden Baumaßnahmen beginnen und diese Rechnung mit allen entstandenen Kosten dieser Gemeinde präsentieren. Und weitere tausende Bremer Bürger würden unter diesen Umständen ihre Pläne zur Steuerflucht nach Lilienthal wohl ändern.

Und das könnte erst der Anfang sein. Beispiel: Wie lange läuft eigentlich noch der Vertrag zwischen beiden Gemeinden, der die Abnahme der Abwässer aus dem schönen Lilienthal regelt?

Müssen dann nicht plötzlich auf Bremer Seite ganz nötige Überholungsarbeiten an Leitungen und Schiebern vorgenommen werden? Ein eigenes Klärwerk könnte sich Lilienthal wohl kaum leisten.

Die Geduld unserer Nachbarn sollte nicht überschätzt werden, es gibt viele Möglichkeiten in Bremen, Lilienthal das (Über-) Leben so richtig schwer zu machen. Daran sollten die Gegner der Linie 4 im Rat einmal denken!

HANS-DIETER KELLMEREIT, LILIENTHAL

Leserbriefe stellen keine redaktionellen Meinungsäußerungen dar, sie werden aus den Zuschriften, die an die Redaktion gerichtet sind, ausgewählt und geben die persönlichen Ansichten ihrer Verfasser wieder. Die Redaktion behält sich Kürzungen vor. Anonyme Zuschriften sowie Briefe, bei denen die Nennung des Absenders nicht gewünscht wird, werden nicht veröffentlicht. Briefe, die per E-Mail an uns geschickt werden, müssen eine postalische Adresse enthalten. Ein Anspruch auf Veröffentlichung besteht nicht.