

Karl Bürkel, Regina Bartsch, Ferdinand Stolte und Fritz Netzel) gesellschaftlich-politisch aktiv geworden wäre und so verhindert hätte, dass der Ort vordergründigem Kommerz geopfert wurde:

Aus den „Freunden Worpstedes“ heraus wurde im Jahre 1957 die „Stiftung Worpstedes“ gegründet, die Bernhard Huys bis zum Jahre 1971 als Vorsitzender leitete. Ziel der Stiftung war es zunächst, den bereits weit fortgeschrittenen Sandabbau auf dem Weyerberg zu stoppen; aber es ging um mehr.

Die Väter dieser Vereinigung wollten sich mit den „Freunden“ dafür einsetzen, dass Worpstedes anziehend für die Besucher und lebenswert für die eigenen Bewohner blieb. Es ist interessant, was schon auf der Tagesordnung der ersten Kuratoriumsversammlung der Stiftung Worpstedes stand: „Instandsetzung des Weyerberges“; „Instandsetzung der Gräber der ‚Alten Worpstedes‘ auf dem hiesigen Friedhof“; „Erhaltung der Worpstedeser Mühle“.

Der Sandabbau wurde endgültig erst 1959 eingestellt. Kurz vorher hatte Bernhard Huys für die Stiftung einen Brief an den Landkreis Osterholz geschrieben, der heute noch lesenswert ist. U. a. heißt es dort: „Wir rufen Sie, alle Behörden und Gutgesinnten im Lande, auf: Helfen Sie uns, den Weyerberg zu schützen und ihn zu erhalten! Helfen Sie uns, dass niemand enttäuscht werde! Helfen Sie, dass das Recht nicht mit Füßen getreten wird; denn der Weyerberg steht unter dem Schutz des Landschaftsschutzgesetzes und Frevel ist es, sich an dem Weyerberg und an dem Gesetz zu vergehen!“ Bernhard Huys hatte damit Erfolg. Er war und ist auch ein Vorbild für bürgerschaftliches Engagement in Worpstedes.

DR. HANS GANTEN, WOPPSWEDE
(VORSITZENDER DER STIFTUNG WOPPSWEDE)

Zum Thema Linie 4:

Bürgermeister sollte ihm gestellte Aufgaben erledigen

CDU und FDP sind endlich ihrer Verantwortung gerecht geworden und haben die Planungskosten für die Linie 4 aus dem Haushaltsplan gestrichen. Die Verantwortung trägt ausschließlich Bürgermeister Hollatz.

Die vielen immer noch offenen Fragen zur Finanzierung der Linie 4 und die Fragen nach der Höhe der tatsächlichen Folgekosten sind bis heute vom Bürgermeister unbeantwortet geblieben.

In der Ratssitzung am 16. 9. 2008 haben in seltener Geschlossenheit CDU, SPD und Grüne einen gemeinsamen Änderungsantrag gestellt und formuliert, dass man die drastische Kostenerhöhung der Linie 4 nur zur Kenntnis nimmt und der vom Bürgermeister vorgelegten Beschlussvorlage zur Zustimmung der vorgetragenen Kostenerhöhung in Höhe von 2,9 Millionen Euro nicht zustimmt. Ganz im Gegenteil, der Bürgermeister wurde aufgefordert zu prüfen, durch welche Mittel Dritter die Mehrkosten aufgefangen werden können, und die drei Fraktionen fordern darüber hinaus ein verbindliches schriftliches Gutachten des Finanzamtes Osterholz-Scharmbeck zur Frage des Vorsteuerabzuges einzuholen.

Es ist bemerkenswert, dass Bürgermeister Hollatz immer noch nicht realisiert hat, dass der Rat an seinem Beschluss festhält, den Lilienthaler Anteil an den Investitionskosten in Höhe von 4,1 Millionen Euro zu begrenzen. Nichts ist bis heute geschehen, so bestätigt es auch Herr Hastedt in der CDU-Pressemitteilung vom 18. 2. 2009.

Anstatt FDP und CDU für das Ziehen der finanziellen Notbremse zu beschimpfen, sollte Herr Hollatz schlicht und einfach die ihm durch den Rat gestellten Aufgaben erfüllen, dann wird sich zeigen, ob die Linie 4 eine Zukunft hat oder nicht.

HEINRICH SABARTH, LILIENTHAL

Sachverständigenbericht gibt sehr zu denken

Durch einen Schallgutachter wurde dieses Ergebnis am 19. Februar dem dortigen Verkehrsausschuss vorgetragen. Entlang der Bahn-Streckenführung in Lilienthal wird durch das Schallgutachten eine hohe bis sehr hohe Verlärmung und Beeinflussung der Wohnqualität angenommen.

Die Aussage in einem Sachverständigen-Bericht, dass erforderliche aktive Lärmschutzmaßnahmen für die Hauptstraße und Falkenberger Landstraße nicht im erforderlichen Maß oder nur mit erheblichen Aufwand realisiert werden können, gibt sehr zu denken.

Die erwartete geringere Lärmbelastung in Lilienthal durch einen reduzierten Autoverkehr, wird vermutlich durch die Straßenbahn-Verlärmung kompensiert.

Die von der Straßenbahn ausgehenden Lärm-Emissionen hat besonders im Ortsinneren eine negative Auswirkung auf die Wohnqualität. Laut Schall-Gutachten für Lilienthal, sind die Häuser bis zur dritten Baureihe entlang der 5.5 Kilometerstrecke hoch bis sehr hoch lärmbeeinflusst.

Wenn die Straßenbahnzüge täglich im zehnmütigen Abstand fahren, werden sie durchschnittlich 288 Mal den Ort durchfahren. Die Lärmbelastung in den Nachtstunden ist in dem engen Straßenteil besonders störend, auch wenn nachts mit geringerer Fahrfrequenz zu rechnen ist.

Die Lärmbelastung in Lilienthal kann nicht geringfügig sein, wenn schon freiwillig ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen bei 428 Anliegern zugesagt wird. Ein weiterer Anspruch auf Entschädigung ergibt sich bei Überschreitung der Lärmwerte in 24 Außenbereichen entlang der Haupt- und Falkenberger Landstraße. Die Beweisführung über den Grad einer Beeinträchtigung durch Lärm dürfte für die Anwohner nicht problemlos sein.

Einige Schwierigkeiten könnten schon vorher aus dem Weg geräumt werden, wenn sich die von Lärm betroffenen Anlieger einen Antrag auf Entschädigung ansehn und erklären lassen.

FRITZ EDER, LILIENTHAL

Zum Artikel „Busfahrt mit Fleckweg-Garantie“ vom 23. Februar:

Garantien, die keine sind, sind nur gut fürs Image

Was nützt eine Garantie, wenn der Garantiefall nie eintreten wird.

Genau die gleichen unsinnigen Garantien hat uns vor einiger Zeit die BSAG als „Super Service Leistung“ verkaufen wollen.

Dabei sind die Garantien so verfasst, dass sie praktisch nie eintreten. Greift doch mal eine, gibt es mit Sicherheit eine Ausschlussklausel.

Was nützt, so frage ich, eine Pünktlichkeitsgarantie mit einer Verspätungszeit von zwanzig Minuten. Wann kommt schon mal ein Bus zwanzig Minuten zu spät. Da muss