



## AUFGEFALLEN

Von Klaus-Dieter Pfaff

Die Bandbreite der Gefühle reicht von zustimmendem Jubel über blankes Entsetzen bis zu tiefer Frustration. Auch zehn Tage nach dem Ratsbeschluss vom 17. März, durch den der Schienenanschluss Lilienthals mit einer Stimme Mehrheit erneut gestoppt wurde, ist die Linie 4 in der Gemeinde und darüber hinaus das alles beherrschende Thema. Und daran wird sich auch in den kommenden Wochen nichts ändern.

Mit großer Spannung sehen die Bürger der nächsten Ratssitzung entgegen, in der es noch einmal um die Grundsätzlichkeit einer Straßenbahn von Borgfeld bis Falkenberg gehen soll. Dabei wird eine neue Kostenberechnung die zentrale Rolle spielen. Nur wenn Lilienthal hier deutlich entlastet wird, könnte die Entscheidung, so sagt es die in dieser Frage alles entscheidende CDU, revidiert werden. Übrigens war aus den Reihen der Christdemokraten in dieser Woche weiteres Überraschende zu hören: Danach gibt es in der Unionsfraktion durchaus eine Mehrheit für die Straßenbahn – allerdings fordert diese günstigere Konditionen. Wie deutlich die Kostensenkung ausfallen muss, wurde noch nicht ver raten.

Sehr viel klarer war da am Mittwoch dieser Woche die Ansage aus dem Hause des Bremer Bausenators: Sollte der niedersächsische Nachbar bei seinem Nein zur Straßenbahn bleiben, wird es keine neue Brücke über die Wümme und damit zwangsläufig auch keinen Anschluss der Lilienthaler Allee an das bremische Straßennetz in Borgfeld geben. Die Bremische Bürgerschaft habe das einstimmig so beschlossen. Das aber hätte für die Gemeinde Lilienthal

und über deren Grenzen hinaus fatale Folgen. Denn: Gibt es keine Querung der Wümme, macht die Lilienthaler Ortsentlastungsstraße nicht wirklich Sinn. Der motorisierte Verkehr, der zurzeit über die Tornéestraße abfließt beziehungsweise dort aufgenommen wird, ist nur eine Zwischenlösung. Darüber wurde auch in den früheren Gemeinderäten mehrfach diskutiert. So gab es einst die Forderung, die Lilienthaler Allee erst dann für den Verkehr freizugeben, wenn das millionenschwere Projekt in vollem Umfang für den Autoverkehr zur Verfügung steht. Die Tornéestraße jedenfalls ist laut einem Beschluss des Oberverwaltungsgerichts Lüneburg für eine ständige Zubringerfunktion aus verschiedenen Gründen nicht geeignet.

Eine weitere Konsequenz: Das von der niedersächsischen Landesregierung vorgegebene Zeitfenster könnte nicht eingehalten werden. Bekanntlich muss die Gesamtmaßnahme spätestens 2010 voll funktionsfähig sein. Alles was bis dahin nicht vollendet ist, wird vom Land nicht mehr bezuschusst. Selbst wenn das Land Bremen entgegen seiner momentanen Haltung die Brücke in vier oder fünf Jahren doch noch bauen sollte, wird das am auslaufenden Finanzierungsplan des Landes nichts mehr ändern können.

Auch das ist natürlich allen Ratsfraktionen hinlänglich bekannt, denn darauf hat der bisherige Verkehrsminister Walter Hirche immer wieder warnend hingewiesen. Dieser zeitliche Druck wird übrigens nicht von Bremen erzeugt – er wurde vielmehr vom Landesrechnungshof bereits vor Jahren ausgeübt. Eine solche Förderung, wie sie Lilienthal noch bekommen hat beziehungsweise noch bekommt, wird es in Niedersachsen künftig nicht mehr geben. Und dann ist da ja noch der unerledigte Bauabschnitt auf Lilienthaler Gebiet, der von der Tornéestraße bis zur Wümme führt. Auch dafür benötigt die Gemeinde noch die entsprechenden Landesmittel.

Ein fehlender Brückenschlag zwischen Lilienthal und Bremen würde sich übrigens auch auf den Tourismus und die Naherholung im weitesten Sinne negativ auswirken: Der attraktive Jan-Reiners-Rad- und Wanderweg, der in jedem Sommer bekanntermaßen auch von zahlreichen Pendlern für den Weg zum Arbeitsplatz in Bremen genutzt wurde, wäre an entscheidender Stelle unterbrochen.

Selbst wenn das Oberzentrum Bremen gegenüber seinen niedersächsischen Nachbarn in der Vergangenheit häufig seine Muskeln hat spielen lassen und verschiedentlich die eigenen Interessen gegen die der Juniorpartner durchgesetzt hat, muss man in diesem Fall für dessen Frust und dessen Enttäuschung Verständnis haben. Bremen beruft sich auf einen Vertrag, den beide Seiten unterschrieben haben und auf dessen Einhaltung sie nun logischerweise bestehen. Es mag sein, dass sie mit ihrem baulichen Part einen Tick zu schnell waren – besonders auch deshalb, weil sie gerade in dieser Frage doch ihre Erfahrung mit den Lilienthaler Politikern gemacht haben. Doch als vor einigen Monaten die Baufahrzeuge auf der gegenüberliegenden Wümmeseite anrollten, wurde dieser Start in Lilienthal mit Beifall honoriert. Es gab Lob von allen Seiten – auch den von zahlreichen CDU-Ratsmitgliedern.

Klar, Lilienthal kann sich eine Straßenbahn nur dann leisten, wenn sie auch bezahlbar ist. Das betrifft sowohl den Bau als auch die Unterhaltung. Dennoch wäre es meines Erachtens der Sache dienlich, wenn sich alle Beteiligten, dazu gehören auch die Vertreter des Landes Niedersachsen und des Landes Bremen, möglichst schnell noch einmal an einen Tisch setzen, um nach Lösungen und einem möglichen Brückenschlag zu suchen.

**klaus-dieter.pfaff@weser-kurier.de**  
**Telefon: 042 98/27 04 90 05**