

Liebe Mitglieder!

Anbei unser Bericht über die wesentlichen Ereignisse seit unserem letzten Bericht von Januar 2017.

Straßenbahnplanung in Stuhr und Weyhe

Zum Urteil des Oberverwaltungsgerichts Lüneburg aus 2016

Prozessgegner der Kläger von Aktiv erheben Nichtzulassungsbeschwerden gegen Beschluss des OVG mit Falschbehauptungen

Die Beklagte (die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr in Hannover (NLStbV) und die Bremen-Thedinghauser Eisenbahn GmbH (BTE), Vorhabensträger und Beigeladene im gerichtlichen Verfahren, hatten beim Bundesverwaltungsgericht (BVerwG, Leipzig) Nichtzulassungsbeschwerden gegen den Beschluss des Oberverwaltungsgerichts (OVG) Lüneburg vom 26. August 2016 erhoben, mit dem der Planfeststellungsbeschluss vom 25. März 2013 aufgehoben wurde. Einer der Gründe war die Anwendung einer falschen Rechtsgrundlage; das allgemeine Eisenbahngesetz - AEG - wurde angewandt, das jedoch nur für Eisenbahnen gilt, da mit dem Planfeststellungsverfahren jedoch ausschließlich eine Straßenbahnverlängerung bezweckt wurde, hätte das Personenbeförderungsgesetz - PBefG - angewendet werden müssen. Beide o. g. Beteiligte behaupten durch ihre Anwälte in ihren Schriftsätzen an das BVerwG, dass „weiterhin“ Güterverkehr auf der planfestgestellten Strecke stattfindet und eine Straßenbahn nur „nebenher“ betrieben werden soll. Das ist eine Falschbehauptung, die an Dreistigkeit nicht zu überbieten ist und die nur von den Gesellschaftern der BTE (die Gemeinden Stuhr, Weyhe und Thedinghausen – also von den Bürgermeistern als deren oberste Dienstherrn sowie der BSAG) stammen kann und versuchter Prozessbetrug, da nur sie Kenntnisse über die tatsächlichen Verhältnisse haben und weder die Behörde in Hannover noch die Anwälte aus Bremen und München. Es verkehren seit Jahren lediglich Züge der Firma Schröder-Gas, Thedinghausen ein- bis zweimal pro Woche, und zwar ausschließlich auf der nicht für die Straßenbahnverlängerung vorgesehenen Strecke zwischen Weyhe-Leeste und Thedinghausen. Auf der Strecke, die für die Straßenbahnverlängerung vorgesehen ist (ab Landesgrenze Bremen/Stuhr bis Leeste) hat seit Gründung der BTE noch nie nennenswerter Güterverkehr stattgefunden. Im Haushaltsbericht der Gemeinde Stuhr aus dem Jahr 2016 heißt es: „Mit der GmbH soll der Erhalt der Strecke Bremen/Thedinghausen gesichert werden, um auf der Strecke zukünftig eine Straßenbahnlinie zwischen Bremen und Weyhe über Stuhr zu betreiben. Auch der Güterverkehr soll erhalten bleiben. Andere Unternehmen, insbesondere die Privatwirtschaft, sind nicht bereit, die Strecke zu betreiben.“ Der Anwalt der Kläger, Rechtsanwalt Adamietz aus Bremen, hat das richtig gestellt. Diese unseriöse Handlungsweise reiht sich ein in weitere unbewiesene Falschbehauptungen derjenigen, die über dieses zweifelhafte Vorhaben die Entscheidungsbefugnis haben.

Straßenbahnplanung in Huchting

Chaos, Inkompetenz und Fehlkommunikation im Bremer Verkehrsressort / Abriss einer stabilen Brücke

Gegen den am 1. Juni 2016 ergangenen Planfeststellungsbeschluss (PFB) für den bremischen Teil waren ursprünglich 5 Klagen erhoben worden. Leider sind es inzwischen nur noch 2 Klägerparteien. Die anderen drei Parteien haben sich leider durch Vergleichsangebote zu ihren vermeintlichen eigenen Gunsten unter Vernachlässigung der Interessen der vielen Betroffenen und des Stadtteils Huchting kaufen lassen.

Inzwischen hat sich Interessantes ergeben:

Der PFB vom 1. Juni 2016 umfasste beide Linien, Linie 1 nach Mittelshuchting und Linie 8 bis an die Landesgrenze in Richtung Stuhr und Weyhe. Nachdem das OVG Lüneburg den niedersächsischen PFB für die Linie 8 aufhob, hat die Bremer Planfeststellungsbehörde (Senator für Umwelt, Bau und Verkehr – SUBV, Joachim Lohse, Die Grünen) im Januar 2017 eine Änderung des Beschlusses vorgenommen und teilte das bisherige Gesamtprojekt in zwei Verfahren auf. Damit sollte erreicht werden, dass die Linie 1 auch dann gebaut werden darf, wenn es für die Linie 8 weiterhin kein Baurecht gibt. Bei dieser wesentlichen Änderung der Planung wurde weder der Beirat Huchting, noch das Ortsamt Huchting, noch die zuständige Deputation der Bremer Bürgerschaft beteiligt oder informiert. Diese undemokratische Handlungsweise des Verkehrsressorts - noch dazu von einem GRÜNEN an der Spitze - bedarf keiner weiteren Kommentierung! Die Linksfraktion der Bremischen hat das aufgegriffen und das Thema in die Bürgerschaft eingebracht. Bei der Sitzung der Bürgerschaft am 22. August 2017 waren Vertreter der Initiative Huchting als Zuhörer dabei. Die Linksfraktion machte geltend, die Linie 1 brauche angesichts des gut funktionierenden Busringverkehrs in Huchting (Linien 57 und 58) kein Mensch. Es ist klar: es geht nur um die Abschöpfung von Fördermitteln durch den Bund und ohne die Linie 1 wird es keine Linie 8 geben. Außerdem wurden Zweifel an dem im April 2017 neu ermittelten Kosten-Nutzen-Faktor (jetzt 1,38 gegenüber 2010 1,09) geäußert (s. unten). In der o. a. Sitzung der Bürgerschaft am 22. August 2017 wurde beschlossen, die Angelegenheit an die Verkehrsdeputation zurückzuverweisen. Im September 2017 wurde vom Senat beschlossen, dass vorerst keine Mittel für den Bau der Linie 8 freigestellt werden, sondern erst dann, wenn für die Verlängerungen Baurecht besteht.

Im vorigen Sommer 2016 wurde die Brücke über die B 75 auf der Heinrich-Plett-Allee abgerissen. Angeblich, weil sie marode sei. Die Brücke befindet sich in der Baulast des Bundes und es gibt dafür eine Förderung von 50 % der Kosten und Wiederaufbau (so die Unterlagen des SUBV; voraussichtliche Kosten 4,37 Mio. €). Da aus den Unterlagen für die Verkehrsdeputation auch hervorging, dass die Brücke wegen der geplanten Straßenbahnverbindung (Linie 1) nicht ausreichen würde, haben wir nachgefragt. Das Amt für Straßen und Verkehr (ASV) übersandte widersprechende Gutachten. Nach dem ersten Gutachten von Mai 2012 soll die Brücke ausreichend intakt gewesen sein, jedoch soll sie nach dem zweiten Gutachten von Oktober 2013 erhebliche Defizite und keine ausreichende Tragfähigkeit aufgewiesen haben; falls kein kurzfristiger Ersatzneubau möglich sei, wurden geeignete Kompensationsmaßnahmen wie z. B. Herabstufung der Brückenklasse, Einspurverkehr u. ä. empfohlen.

So dramatisch kann es mit dem Zustand der Brücke wohl nicht gewesen sein; tatsächlich geschah drei Jahre lang nichts von alledem, jeden Tag wurde die Brücke ungehindert von Tausenden Fahrzeugen einschließlich Schwerlastverkehr befahren. Da wurde wohl wieder ein Gefälligkeitsgutachten erstellt. Eine weitere Anfrage von *Aktiv* an das zuständige Bundesministerium (BMVI - Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) wurde nach

Vereinssitz:	Vereinsregister	Vorsitzender:	M. Kannowski	Bankverbindung:
Wupperstr. 50	Amtsgericht Walsrode	stellv. Vorsitzender:	Dr. J. Döpfens	Volksbank eG
28816 Stuhr	VR 110587	Schriftführerin:	NN	BLZ 291 676 24
Tel.: 0421-563977		Kassenführer:	M. Bohlen	Kto.-Nr. 120 9999 600
Internet: www.aktiv-stuhr.de			E-Mail: webmaster@aktiv-stuhr.de	

2 Monaten dahingehend beantwortet, dass diese nach Bremen weitergeleitet worden sei. Aus den daraufhin übersandten Unterlagen ergaben sich keine wesentlichen weiteren Erkenntnisse.

Im Februar 2017 erschien im NDR ein Fernsehbericht Brückenabriss. Darin hieß es, dass die Brücke aus den 60-er Jahren angeblich marode sein soll, aber die Brückenteile waren wie neu. Bagger, Zangen und Meißel gingen zu Bruch und nachts musste eine Firma aus Hamburg zum Notdienst kommen. Der Abbruchunternehmer hat *Aktiv* auf Nachfrage bestätigt, man sei zu der Überzeugung gekommen, dass die Brücke den neu anstehenden Belastungen durch die geplante Straßenbahn vermutlich nicht standhalten würde. Aufgrund dessen sei die Brücke abgerissen worden. Also: Obwohl kein Baurecht vorlag, wurden durch den Abriss der Brücke vollendete Tatsachen geschaffen. Abgesehen von den unnütz zu Lasten der Steuerzahler aufgewendeten Kosten bedeutet das für Tausende von Verkehrsteilnehmern seitdem jeden Tag große Zeitverluste durch Verkehrsbehinderungen und die Wirtschaft leidet stark darunter.

Standardisierte Bewertung

Ergebnis sehr zweifelhaft. *Aktiv* und Initiative Huchting geben Gutachten in Auftrag

Im April 2017 wurde durch die Firma Intraplan Consult (ITP) im Auftrag des SUBV eine neue standardisierte Bewertung über die Linie 1 erstellt. Diese ergab einen Faktor von 1,38 gegenüber 1,09 von 2010. Dass die Richtigkeit der Prognosen und Berechnungen von ITP inzwischen von mehreren Seiten angezweifelt worden war - insbesondere von der neutralen Universität Chemnitz - hatten wir schon im letzten Blickpunkt erwähnt. Der Verkehrsexperte Prof. Dr. Jürgen Deiters ist von der Initiative Huchting gemeinsam mit *Aktiv* mit der Erstellung eines Gutachtens beauftragt worden. Hierfür wurden Fahrgastzahlen benötigt, die schon Ende Juni von dem Sprecher der Initiative Huchting, Martin Danne, bei der BSAG angefordert wurden. Erst nach Einschaltung von Rechtsanwalt Axel Adamietz fand Ende September 2017 ein Termin beim SUBV statt, bei dem die erbetenen Unterlagen übergeben wurden.

Die Förderungsfähigkeit eines Vorhabens, die durch die Standardisierte Bewertung nachgewiesen werden soll, ist zwar grundsätzlich nicht Gegenstand eines gerichtlichen Verfahrens. Die Förderungsfähigkeit könnte jedoch insoweit von Bedeutung sein, als eine Ablehnung der Förderung aus Bundes- und Landesmitteln (hier: 90 % der Investitionskosten) zur Folge hätte, dass die Gemeinden allein das Projekt nicht mehr finanzieren könnten und von der Verwirklichung des Projekts Abstand nehmen müssten. Davon muss bei dem Haushaltsnotlage Land Bremen allerdings ausgegangen werden.

„Verkehr der Zukunft in Stuhr/Syke/Weyhe und umzu“

Veranstaltung der FDP Weyhe im Bremer Tor am 20. Juni 2017

Bei der von zahlreichen Bürgern besuchten Podiumsdiskussion (Podiumsteilnehmer: ein FDP-Landtagsmitglied, ein freiberuflicher Verkehrsplaner, Landrat Cord Bockhop und die Vorsitzende des Vereins *Aktiv*, Monika Kannowski) nahm die Verlängerung der Straßenbahnlinie 8 einen breiten Raum ein. Die Vorsitzende von *Aktiv* hat die gegen diese Maßnahme sprechenden Argumente überzeugend dargelegt und konnten von keinem der anderen Teilnehmer widerlegt werden. Das ging dem Stuhrer CDU-Fraktionsvorsitzenden und fanatischen Straßenbahnbefürworter Frank Schröder offenbar erheblich gegen den Strich, denn er

Vereinssitz:	Vereinsregister	Vorsitzender:	M. Kannowski	Bankverbindung:
Wupperstr. 50	Amtsgericht Walsrode	stellv. Vorsitzender:	Dr. J. Döpfens	Volksbank eG
28816 Stuhr	VR 110587	Schriftführerin:	NN	BLZ 291 676 24
Tel.: 0421-563977		Kassenführer:	M. Bohlen	Kto.-Nr. 120 9999 600
Internet: www.aktiv-stuhr.de			E-Mail: webmaster@aktiv-stuhr.de	

hat danach in Leserbriefen dreiste Falschbezeichnungen und verleumderische Behauptungen über die *Aktiv*-Vorsitzende erhoben, die diese anschließend richtig gestellt hat. Das lässt sich nachweisen. Die 2 ½-stündige Veranstaltung wurde von der Medienwerkstatt Stuhr gefilmt und wird auf einen Stick gebracht, auch soll noch ein zusammenfassender Bericht auf Kanal 12 erfolgen.

Ihr Aktiv-Team

Vereinssitz:	Vereinsregister	Vorsitzender:	M. Kannowski	Bankverbindung:
Wupperstr. 50	Amtsgericht Walsrode	stellv. Vorsitzender:	Dr. J. Döpkins	Volksbank eG
28816 Stuhr	VR 110587	Schriftführerin:	NN	BLZ 291 676 24
Tel.: 0421-563977		Kassenführer:	M. Bohlen	Kto.-Nr. 120 9999 600
	Internet: www.aktiv-stuhr.de		E-Mail: webmaster@aktiv-stuhr.de	