

19. Ordentliche Mitgliederversammlung

02. März 2020

Deutlicher Mitgliederzuwachs

Mitglieder am 01. Januar 2019:	110
Eintritte:	20
Abgänge (verstorben):	2
Mitglieder am 31. Dezember 2019 :	128

Die von der Kreiszeitung nach der Mitgliederversammlung 2019 aufgestellte Behauptung, die Zahl der Mitglieder der Bürgerinitiative würde abnehmen, entbehrt jeder Grundlage.

Es gab sogar einen Eintritt nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts.

09. Januar 2019:	151. Vorstandssitzung
15. Februar 2019:	18. Ordentliche Mitgliederversammlung
21. März 2019:	152 Vorstandssitzung
17. April 2019:	153. Vorstandssitzung
23. Mai 2019:	154. Vorstandssitzung
19. Juni 2019:	155. Vorstandssitzung
24. Juli 2019:	156. Vorstandssitzung
22. August 2019	157. Vorstandssitzung
09. Oktober 2019:	158. Vorstandssitzung
16. Dezember 2019:	159. Vorstandssitzung
17. Februar 2020:	160. Vorstandssitzung
02. März 2020:	19. Ordentliche Mitgliederversammlung

07. November 2019: Teilnahme als Prozessbeobachter an der mündlichen Verhandlung beim Bundesverwaltungsgericht in Leipzig.



19. Februar 2020: Aufzeichnung einer Gesprächsrunde für die Sendung „Bistro“ bei Radio90.vier zum Thema Linien 1 und 8.



Sendertermine:

Donnerstag, 30.04.20 von 18 bis 20 Uhr, Sonntag, 03.05.20 von 15 bis 17 Uhr.

- 6. März 2019:** Teilnahme an einem Diskussionsabend der Huchtinger Fraktion der Linken (Michael Horn) im Helga-Jansen-Haus (Bremen-Huchting).
- 26. April 2019:** Teilnahme von Vorstandsmitgliedern an der Podiumsdiskussion mit den Bürgermeister-Kandidaten im Rahmen der Gewerbeschau in Stuhr-Brinkum
- 6. Mai 2019:** Teilnahme von Vorstandsmitgliedern an einer weiteren Podiumsdiskussion der ISU im Gasthaus Nobel
- 17. Mai 2019:** Teilnahme von Vorstandsmitgliedern an einer Demonstration in Huchting im Bereich Roland-Center gegen die Verlängerung der Linien 1 und 8

- 11. April 2019:** Leserbrief von M. Kannowski: „BTE: Ein Fass ohne Boden“ (zum Bericht Rat beschließt Bürgerschaft für BTE“, Kreiszeitung vom 5. April 2019).
- 7. Juni 2019:** Leserbrief von Mitglied C. Engelke: „Durchsetzt von unsachlicher Polemik“ (zum Leserbrief von Gerd Wolpmann, Kreiszeitung vom 16. Mai 2019)
- 5. November 2019:** Leserbrief von M. Kannowski: „Bessere Anbindung des Ortsteils Leeste“ (zum Bericht in der Kreiszeitung vom 26. Oktober 2019 über Verkehrsprobleme in Weyhe: „Dorfstraße ist unzumutbar“)
- Anm.: Der Bericht offenbarte erneut, dass in der Bevölkerung große Unwissenheit über den Verlauf der geplanten Straßenbahnlinie herrscht. Die Linie wäre nicht im geringsten geeignet, zur Lösung der Verkehrsprobleme der im Bericht genannten Bereiche beizutragen, da sie dort nicht verläuft.*
- 27. Januar 2020:** Leserbrief von J. Döpkins: „Als sinnfrei entlarvt“ zum Bericht im Weser-Kurier vom 17. Januar 2020: „Alternative für Ringverkehr gesucht“
- 20. Februar 2020:** Leserbrief von A. Frye: „Linie 8. Die meisten Stuhler hätten nichts davon“ zu den Artikeln „Bürgermeister hat Kurs gehalten“ (12. Februar) und Einsatz nach Monaten am Spielfeldrand – Stephan Korte tritt heute seine Stelle als Stuhler Bürgermeister an“ (14. Februar).
- 26. Februar 2020:** Leserbrief von M. Bohlen „Wenig Nutzen“ zu o.a. Artikeln

- 13. März 2019** Fotodokumentation inkl. Rechtsgrundlagen zu den Baumaßnahmen auf der BTE-Trasse innerhalb des Revisionsverfahren im Streckenabschnitt zwischen Leeste und Huchting von C. Engelke
- Mai 2019:** Verteilung von Flyern der Initiative Huchting in Bremen-Huchting gegen die Verlängerung der Straßenbahnlinie 1
- 18. Juli 2019:** Stellungnahme von Prof. Dr. Deiters zum Schriftsatz der Bevollmächtigten der BTE vom 7. Juni 2019 an das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) im Revisionsverfahren Planfeststellungsbeschluss (PFB); Weiterleitung an Rechtsanwalt Axel Adamietz (Vertreter der Kläger)
- Juli 2019:** Mitgliederwerbung (Verteilung von Flyern und Mitgliedsanträgen bei den Anliegern der BTE-Strecke). Ergebnis: 16 neue Mitglieder
- August 2019:** Erstellung eines „Roten Fadens“ von C. Engelke zum Schriftsatz der Bevollmächtigten der BTE vom 7. Juni 2019
- 4. September 2019:** Mitteilung von M. Kannowski an die Kreiszeitung und die Regionale Rundschau (Weser-Kurier) über den Wechsel des Geschäftsführers (GF) der BTE (festgestellt im Online-Handelsregister; der bisherige GF Andreas Bobka war im Juli 2019 zurückgetreten, was der Öffentlichkeit vorenthalten worden war. Die Presse erfuhr das erst durch M. Kannowski.

- 6. September 2019:** Bericht der Kreiszeitung: „DB Cargo rollt wöchentlich nach Leeste, Bremen-Thedinghauser-Eisenbahn: Matthias Zimmermann folgt auf Andreas Bobka“
- September 2019:** Expertise von Prof. Dr. Deiters: „Fahrgastentwicklung der Buslinie 55“
- September 2019:** Entwurf eines Schriftsatzes von Monika Kannowski für Rechtsanwalt Adamietz für das BVerwG
- 26. Oktober 2019:** Schreiben von M. Kannowski an das Eisenbahnbundesamt (EBA) und die Niedersächsische Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) - Fördermittelgeber der BTE
- Antwort LNVG vom 19. 11. 19: Die LNVG ist Kofinanzierer für vom EBA bewilligte Vorhaben und die Prüfung der Anträge, die Erstbewilligung und die Verwendungsnachweisprüfung erfolgt durch das EBA. Die Korrespondenz mit dem EBA läuft noch.*

- Die Anwälte der Gegenseite behaupteten in ihren Schriftsätzen, dass „**weiterhin**“ **Güterverkehr** auf der planfestgestellten Strecke stattfindet und eine Straßenbahn nur „nebenher“ betrieben werden soll.
- Sofort nach Beginn der Verhandlung stellte die Vorsitzende klar, wohin die Richtung ging. „Wir sind der **Meinung**, dass das Allgemeine Eisenbahnrecht (AEG) angewendet werden kann.“
- Der klägerseitige Vortrag bezüglich des angeblich bestehenden Güterverkehrs (in drei Schriftsätzen 2017 und 2019), wonach auf der planfestgestellten Strecke von Landesgrenze Bremen Bahnhof Leeste kein Güterverkehr, daher auch nicht „weiterhin“ stattfindet, wurde **vollständig ignoriert**.
- Die Vorsitzende führte zur Rechtfertigung noch aus, dass auf einer Eisenbahnstrecke nach dem AEG auch ein Straßenbahnverkehr stattfinden könne, aber nicht umgekehrt; wörtlich: „Wo soll der Güterverkehr denn hin?“
- Weiterhin ging die Vorsitzende auf die Bedarfsanalyse ein (die Voraussetzung für die Förderfähigkeit aus Steuermitteln ist). Sie tat das mit ein paar Worten ab, dass diese durchgeführt worden sei, das ergebe sich aus der Standardisierten Bewertung(!). **Beides ist unzutreffend, es ist niemals eine Bedarfsanalyse durchgeführt worden.**

- Die **fehlende Umweltverträglichkeitsprüfung** (UVP) wurde von der Vorsitzenden angesprochen. Aus dem Urteil des OVG Lüneburg geht hervor, dass eine solche hätte erfolgen müssen, weil bei einer Reihe von Grundstücken die Immissionsgrenzwerte überschritten werden.
- Die Vorprüfung erfolgte nicht, wie das gesetzlich vorgeschrieben ist, vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses (PFB) mit Beteiligung der Öffentlichkeit, sondern erst danach ohne Offenlegung. Die Vorsitzende wies in Richtung der Gegenseite darauf hin, dass dadurch **gegen geltendes Recht verstoßen** wurde und meinte lediglich, dass das in Zukunft besser gemacht werden sollte.
- Es liegt hinsichtlich des angeblichen Güterverkehrs eindeutig kein unstreitiger Sachverhalt vor und insofern hätte das BVerwG, das **keine Tatsacheninstanz** ist (sondern nur über Rechtsfragen zu entscheiden hat), das Verfahren an das Oberverwaltungsgericht (OVG) Lüneburg zurückverweisen müssen.
- Das wurde auch getan, aber nicht wegen der streitigen Rechtsanwendung, sondern um individuelle Klägerbelange (insb. Lärmschutz?) abzuklären.
- **Das schriftliche Urteil ist abzuwarten. Das Verfahren ist also nicht endgültig beendet, wie das von der Politik und der Presse teilweise fälschlicherweise behauptet wurde.**

Standardisierte Bewertung inkl. Folgekostenrechnung für die Linie 8

- Die aktuell vorliegende Version von **2009** stellt lediglich eine Fortschreibung früherer Daten und Berechnungen nach der Version 2000 zur Version 2006 der Standardisierten Bewertung dar.
 - Die Investitionskosten wurden zwar neu ermittelt, aber auf den Preisstand 2006 zurückgerechnet.
 - Das Prognoseziel der Verkehrsnachfrage ist unverändert das Jahr 2015 (!).
 - Die Mobilitätsverhältnisse haben sich in den letzten 15 Jahren grundlegend verändert, nicht zuletzt durch das deutlich verbesserte Fahrtenangebot der Buslinie 55.
- Es ist eine Neubewertung des Vorhabens mit Hilfe der Standardisierten Bewertung **Version 2016** und einem **Prognoseziel von 2030** erforderlich.
 - Voraussetzung dazu ist nicht nur eine Aktualisierung der Investitionskosten, sondern eine **zeitnahe Erfassung der Verkehrsströme** im Einzugsbereich der geplanten Straßenbahnlinie.
 - Dreh- und Angelpunkt dabei ist die Verkehrsprognose, deren Bestimmungsgrößen nicht -wie bisher - in einer „Black Box“ versteckt sein dürften.
- Die Untersuchung wurde bislang von **Intraplan Consult GmbH** München erstellt.
 - Es besteht der begründete Verdacht, dass deren Gutachten mehr der Planrechtfertigung als der Darlegung der tatsächlichen Erwartungen dienen!

Neue Wendeschleife für die Linie 8

- Die Gemeinde Weyhe hat bereits 2014 eine Tauschfläche an der Ecke Hagedamm/Am Weißen Moor in Leeste erworben (s. RR vom 23.08.14). Das unbebaute Grundstück ist als alternativer Standort für die benötigte Wendeschleife der Verlängerung der Linie 8 vorgesehen.
- Der Eigentümer der ursprünglich vorgesehen Fläche hat sich gegen die Enteignung gerichtlich gewehrt.
 - Verfahren wurde aber wegen der Planänderung zum Ruhen gebracht.
 - Laut „Aktiv“ vorliegenden Informationen ist ein Verkauf weiterhin ausgeschlossen!
- Für die Verlegung der Wendeschleife ist ein **Planänderungsverfahren** erforderlich.
 - Gegen diese Planänderung, die öffentlich zu machen ist, können erneut Einwendungen erhoben werden.
 - Der letztlich resultierende Planänderungsfeststellungsbeschluss kann dann wieder beklagt werden.

- Der Streckenabschnitt der Bremen-Thedinghauser Eisenbahn wurde im vergangenen Jahr im Bereich zwischen Leeste und Stuhr mit Millionenaufwand für den Güterverkehr ertüchtigt.
 - Fördermittel wurden gewährt, obwohl auf diesem Streckenabschnitt seit Jahren nachweislich kein Güterverkehr mehr stattfindet.
 - Neukunden konnten bislang nicht akquiriert werden!
 - Die Bedeutungslosigkeit des Güterverkehrs spiegelt sich auch in den wirtschaftlichen Verhältnissen der BTE wider.
- Auskunftersuchen beim Eisenbahn Bundesamt über die Gewährung von Fördermitteln für Investitionen in die (BTE).
- Zwischenzeitliche, unbefriedigende Auskünfte führten zu einer Überarbeitung des Auskunftsersuchens per Mail am 20.02.2020.
 - Eine Beantwortung durch das Eisenbahnbundesamt erfolgte am 28.02.2020.
- Auffällig bei der Ertüchtigung im Bereich Stuhrbaum ist, dass nur jeweils zwischen zwei Weichen die Gleise erneuert wurden. Die Schwellen sind aus Beton, die Gleise wurden geschottert und gestopft.
 - Die Weichen sind in ihrem schlechten Zustand verblieben. Eine mögliche Erklärung dazu könnte sein: Bei einem erfolgreichen Revisionsverfahren der BTE werden die Weichen entweder ganz entfernt, oder durch Weichen ersetzt, die auch von schmalen Radreifen von Straßenbahnen befahren werden können.
 - Augenblicklich erfüllen die Weichen nur eine Alibifunktion.

Förderung des Güterverkehrs



Die Weiche auf das nach rechts führende Gleis, Richtung Fa. Vossmeyer, wurde auch nicht erneuert, bzw. instandgesetzt. Die Schwellen sind morsch.

- Gegen den am 1. Juni 2016 ergangenen Planfeststellungsbeschluss (PFB) für den bremischen Teil der Straßenbahnverlängerung der Linien 1 und 8 waren ursprünglich 5 Klagen erhoben worden.
- Diese Kläger haben sich ausnahmslos durch Geldzahlungen und Gewährung persönlicher Vorteile kaufen lassen, auch noch vor Jahresende die letzte verbliebene Klägerin aus Huchting.
- Die bremische Politik versucht nun diese Verlängerung gegen die berechtigten Interessen des Stadtteils und das eindeutige Votum des Ortsbeirats Huchting durchdrücken.
- Interessant ist, dass Regierung und Verwaltung in Bremen nun offenbar zu der Einsicht gelangt sind, dass der Busringverkehr in Huchting zu erhalten ist (s. WK vom 17.01.20).
- **Mit der Erhaltung dieser Linien wäre die Straßenbahnverlängerung allerdings nicht förderfähig.**
- Verwaltung und Politik haben - spät - eingesehen, dass der Verzicht auf den Busringverkehr an den tatsächlichen Verkehrsbedürfnissen vorbeigeht. Der verkehrspolitische Offenbarungseid ist offenkundig. Damit ist klar, dass die Verlängerung der Linie 1 keinen Sinn hat und überflüssig ist.

„Eine Bedarfsanalyse ist nicht erforderlich, es kommt auf die Akzeptanz an.“

Stephan Korte anlässlich einer Podiumsdiskussion vor der Bürgermeisterwahl in Stuhr

„Die Fertigstellung der Linie 8 sollte einen deutlichen stadtplanerischen Schub gerade für den Ortsteil Brinkum bringen.“

Bgm. Korte in der KrZ am 13.01.20

„Der Bedarf habe sich in der Zwischenzeit sogar um ein Vielfaches verstärkt“

Bgm. Thomsen anlässlich seiner Verabschiedung zur Straßenbahn in der RR 13.02.20

„Nach der rechtlichen Klarheit, die vom Bundesverwaltungsgericht geschaffen wurde, gehe es jetzt an die Fragen, was die Gemeinde zum Beispiel im Bereich der Haltestellen und der Infrastruktur machen muss.“

Bgm. Korte in der RR am 15.02.20

„Was die Straßenbahn angeht, müssen wir als Gemeinde schauen, welche Aufgaben sich aus dem weitreichenden Urteil des Bundesverwaltungsgerichts ergeben. Wie planen wir die Haltestellen? Wie verknüpfen wir die mit den Busverkehren? Wie planen wir Übergabepunkte, auch für die Bürger aus den südlichen Ortsteilen? Die müssen wir mitnehmen.“

Bgm. Korte in der KrZ am 14.02.20

- **Das Urteil des BVerwG beruht auf der irrigen Annahme von Güterverkehr auf dem BTE-Streckenteil zwischen Leeste und Huchting.**
- **Die Verlängerung der Linie 8 ist keineswegs in trockenen Tüchern!**
 - Ein Nachweis der Förderfähigkeit fehlt, dazu ist empirisch eine Verkehrsprognose zu erstellen und die Investitionskosten sind zu aktualisieren.
 - Ein Planänderungsverfahren für eine neue Wendeschleife muss noch durchgeführt werden. Dieses Verfahren kann erneut beklagt werden!
- **Das BVerwG hat das Verfahren an das OVG Lüneburg zurückverweisen.**
 - Individuelle Klägerbelange sind abzuklären.
 - Das Verfahren könnte sich als schwierig erweisen, da das BVerwG das OVG Lüneburg brüskiert hat.
- **In Bremen ist man nun offenbar zu der Einsicht gelangt, dass der Busringverkehr in Huchting zu erhalten ist. Mit der Erhaltung dieser Linien wäre die Straßenbahnverlängerung allerdings mehr nicht förderfähig.**
- **Der Streckenabschnitt zwischen Leeste und Stuhrbaum wurde für den Güterverkehr ertüchtigt. Kunden für die Nutzung dieses Streckenabschnitts sind nicht vorhanden.**
 - Es ist nicht Aufgabe einer Gemeinde, Güterverkehr zu organisieren.
- **Die Befürworter der Straßenbahnverlängerung folgen dem momentanen Trend und versuchen, Meinungen als Fakten zu verkaufen.**

- **Bewertung des schriftlichen Urteils des BVerwG Leipzig nach dessen Vorliegen.**
- **Begleitung des weiteren Verfahrens vor OVG Lüneburg.**
- **Einforderung einer überprüfbaren Neubewertung des Vorhabens mit Hilfe der Standardisierten Bewertung Version 2016 und einem Prognosehorizont von 2030.**
- **Einbringung in das notwendige Planänderungsverfahren für die Verlegung der Wendeschleife in Leeste.**
- **Betrachtung der „Bonität“ und des Geschäftsgebarens der BTE.**
- **Aufklärung über die Gewährung von Fördermitteln für eine nicht genutzte Güterverkehrsstrecke beim Eisenbahnbundesamt.**

- **Bewertung des schriftlichen Urteils des BVerwG Leipzig nach dessen Vorliegen.**
- **Begleitung des weiteren Verfahrens vor OVG Lüneburg.**
- **Einforderung einer überprüfbaren Neubewertung des Vorhabens mit Hilfe der Standardisierten Bewertung Version 2016 und einem Prognosehorizont von 2030.**
- **Einbringung in das notwendige Planänderungsverfahren für die Verlegung der Wendeschleife in Leeste.**
- **Betrachtung der „Bonität“ und des Geschäftsgebarens der BTE.**
- **Aufklärung über die Gewährung von Fördermitteln durch das Eisenbahnbundesamt für eine nicht genutzte Güterverkehrsstrecke, die zudem mit einem Planfeststellungsverfahren für eine Straßenbahn belegt ist.**