



22. Ordentliche Mitgliederversammlung

06. Dezember 2023

07. November 2020:	21. Ordentliche Mitgliederversammlung
11. Januar 2023:	185. Vorstandssitzung
23. Februar 2023:	186. Vorstandssitzung
29. März 2023:	187. Vorstandssitzung
27. April 2023:	188. Vorstandssitzung
9. Juni 2023:	189. Vorstandssitzung
24. August 2023:	190. Vorstandssitzung
05. Dezember 2023:	191. Vorstandssitzung
06. Dezember 2023:	22. Ordentliche Mitgliederversammlung

- 03. Nov. 2022:** Anfrage von Joachim Döpkins vom 03.11.2022 an die Gemeinde Stuhr zur Vereinbarkeit des behaupteten Güterverkehrs und des Straßenbahnverkehrs. Antwort vom 13. Dezember 2022
- 24. Januar 2023:** Aktualisierung im Vereinsregister (Vorstand)
- 29. Januar 2023:** Anfrage Joachim Döpkins an die Gemeinde Stuhr zum Güterverkehr auf der BTE-Strecke, Antwort 29. März 2023
- 28. Februar 2023:** Schreiben von an die Kommunalaufsicht LK Diepholz zur Planung als Straßenbahn, Mitteilung vom 14. März 2023, dass die Gemeinden Stuhr und Weyhe um Stellungnahme gebeten wurden. Erinnerung von M. Kannowski am 7. September 2023; Antwort vom 8. September 2023, dass alsbald eine Antwort erfolgt. Antwort vom 19. September 2023: Es sei alles in Ordnung, kein Grund zu Beanstandungen unter Bezugnahmen auf das Urteil des BVerwG vom 7. November 2019 und die eingeholten Stellungnahmen der Gemeinden Stuhr und Weyhe.
- 27. März 2023:** Schreiben von Aktiv (M. Kannowski) an die Ratsmitglieder Stuhr und Weyhe wegen Straßenbahnlinie 8
- 10. April 2023:** Mail von M. Kannowski an Dennis True, Landtagsabgeordneter der SPD wegen IFG (Informationsfreiheitsgesetz) Niedersachsen, Antwort danach, man werde sich darum kümmern, Erinnerung am 15. Juli 2023, keine Antwort (ist im Koalitionsvertrag verankert, im Oktober 2022 war die Landtagswahl)

- 16. Mai 2023:** Mail von Mitglied Antje Sengstake (Weyhe) an das BMDV (Bundesministerium für Digitales und Verkehr)
- 23. Mai 2023:** Leserbrief von M. Kannowski in der Kreiszeitung: „Reine Hofberichterstattung“
- 29. Januar 2023:** Anfrage Joachim Döpkins an die Gemeinde Stuhr zum Güterverkehr auf der BTE-Strecke, Antwort 29. März 2023
- 17. Juni 2023:** (wiederholter) Antrag von M. Kannowski an das BMDV wegen IFG zu Bahnsteighöhen, Antwort vom 30. Juni 2023 mit Übersendung eines Schreibens vom nds. Ministerium für Wirtschaft etc. vom 2. Dezember 2013. Eine Ausnahmegenehmigung von Bahnsteighöhen wurde **rechtswidrig** genehmigt.
- 16. August 2023:** (Ergebnis des Schriftwechsels von M. Kannowski mit der Bundesnetzagentur (BNetzA). Im Teilbeschluss der BNetzA vom 25. Mai 2021 ist „gebeten“ worden, dass Änderungen der Nutzungsart mitzuteilen sind. Normalerweise hätte es heißen müssen, dass Änderungen **anzuzeigen** sind (was verpflichtend ist). Z. Zeit wird kein Handlungsbedarf gesehen.
- 22./23. Nov. 2023:** Teilnahme an den Ratssitzungen in Stuhr und Weyhe zum TOP Linie 8

- 23. Nov. 2023:** Anforderung von Mitglied Antje Sengstake (Weyhe) an die Gemeinde Weyhe um Bekanntgabe der behaupteten Aktualisierung der Standardisierten Bewertung für die Linie 8. Antwort vom 29. November 2023: abgelehnt.
- 29. Nov. 2023:** Leserbrief von Antje Sengstake, RR zum Bericht vom 25. November 2023: Endstation Leeste – vorerst
- 30. Nov. 2023:** Leserbrief von Antje Sengstake, Kreiszeitung zum Bericht vom 24. November 2023: Teurer, aber unverändert willkommen

Geänderte Rahmenbedingungen 2023



Linie 55:

Seit knapp einem Jahr wird die Linie 55 fast ausschließlich durch Elektro-Busse bedient!

BTE-Trasse:

Seit Juli 2023 wird die BTE-Trasse für das Abstellen von Güterwaggons genutzt!



Diese geänderten Rahmenbedingungen wurden weder von der Gemeindeverwaltung noch der Presse thematisiert

Schalltechnischen Berechnungen

- Die schalltechnischen Berechnungen gelten ausschließlich für das Niederflur-Straßenbahnfahrzeug GT8N-1.
- Zum Einsatz kommen soll aber das Niederflur-Straßenbahnfahrzeug GT8N-2 (Nordlicht).
 - Dieses Fahrzeug ist ca. 5 t schwerer als GT8N-1!

Die schalltechnischen Berechnungen aus dem Planfeststellungsbeschluss sind nicht mehr zutreffend!

Barrierefreiheit

- Die Planungen für die Linie 8 wurden auf Basis des Eisenbahnrechts durchgeführt.
- Laut §13 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) sind Bahnsteighöhen von unter 0,38 m und über 0,96 m unzulässig. Ausnahmen sind nicht zugelassen. Für die BTE (Linie) liegt jedoch eine Ausnahmegenehmigung vor.
 - Diese Ausnahmegenehmigung verstößt gegen die EBO
 - Die Ausnahmegenehmigung ist nicht Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses

Die EBO gilt damit vollumfänglich!

Laut Weser Kurier vom 27.07.23 plant die BSAG die Umrüstung auf Haltestellen und Fahrzeuge ohne Höhenunterschiede in den nächsten 10 Jahren.

Verkehrsnachfrage: Die **aktuelle und zukünftige Nachfrage** nach öffentlichem Nahverkehr ist zu analysieren, um festzustellen, ob eine Straßenbahnstrecke sinnvoll ist. Dies beinhaltet die **Untersuchung von Pendlerströmen, Bevölkerungsdichte und Verkehrsprognosen**.

Streckenführung: Die Streckenführung sollte so gewählt werden, dass sie die **Bedürfnisse der Fahrgäste** erfüllt und gleichzeitig effizient ist. Dies kann bedeuten, dass die Strecke durch **dicht besiedelte Gebiete oder entlang von Hauptverkehrsstraßen** verläuft.

Infrastruktur: Die Planung der Straßenbahnstrecke erfordert die Berücksichtigung verschiedener infrastruktureller Aspekte wie Haltestellenstandorte, Gleisführung, Signalisierung und Stromversorgung. Es müssen auch mögliche Hindernisse wie Brücken oder Tunnel berücksichtigt werden.

Integration in den Verkehrsfluss: Eine erfolgreiche Straßenbahnplanung erfordert eine **gute Integration in den bestehenden Verkehrsfluss**. Dies bedeutet, dass die Straßenbahn mit anderen Verkehrsmitteln koexistieren und **reibunglos in das Straßennetz integriert** werden muss.

Barrierefreiheit: Bei der Planung einer Straßenbahnstrecke ist es wichtig sicherzustellen, dass sie für alle Fahrgäste zugänglich ist, einschließlich Menschen mit Behinderungen. Dies beinhaltet die **Gestaltung von barrierefreien Haltestellen und Fahrzeugen**.

Umweltauswirkungen: Die Planung einer Straßenbahnstrecke sollte auch die potenziellen Umweltauswirkungen berücksichtigen. Dies umfasst die **Minimierung von Lärm- und Luftverschmutzung** sowie den Schutz von Natur- und Landschaftsschutzgebieten.

Finanzierung und Wirtschaftlichkeit: Die Planung einer Straßenbahnstrecke erfordert **eine sorgfältige finanzielle Analyse**, um sicherzustellen, dass das Projekt **wirtschaftlich tragfähig** ist. Dies beinhaltet die **Bewertung der Kosten für Bau, Betrieb und Instandhaltung** sowie die Untersuchung möglicher Finanzierungsquellen.

Die derzeitige Prognose der Investitionskosten für den niedersächsischen Streckenabschnitt der Linie 8 stellt sich folgendermaßen dar:

Leistung	in TEUR
Baukosten	47.410
Grunderwerbskosten	1.212
Planungskosten	11.664
Zwischensumme (Niedersachsen, Abschnitt V)	60.286
i) Preissteigerung 1 (Q1/2022 bis 2023)	10.791
ii) Preissteigerung 2 (2023 bis Mitte 2024)	9.804
Summe Preissteigerung auf Basis Baupreisindex und Prognose bis zum Baubeginn	20.595
Gesamtsumme (Niedersachsen, Abschnitt V)	80.881

- Die Kosten für gesamte Verlängerung der Linie 8 werden derzeit auf 86,7 Mio. € geschätzt. Förderung von 95% erwartet (Bund 90%, Land 5%).
- Preisexplosion um ca. **162%** (Kosten 2011: 33 Mio. €)
- **Trotz dieses Kostenanstiegs soll die Wirtschaftlichkeit nachgewiesen sein?!**
 - Das zugehörige Dokument wird unter Verschluss gehalten
 - Die Folgekosten sind öffentlich nicht bekannt

Folgen der Kostenentwicklung

Auswirkungen der Kostenerhöhung auf die Nutzen-Kosten-Analyse

- Die Kostenexplosion der Linie 8 hat Prof Deiters veranlasst eine „Aktualisierung“ der Nutzen-Kosten-Analyse vorzunehmen. Die folgende Grafik zeigt das Ergebnis seiner Abschätzung:

Teilindikator	NKU 2009* <i>Preisstand 2006</i>	Kosten der ortsfesten Infrastruktur		
		+10%	+20%	+30%
monetär bewerteter Nutzen in T€/Jahr				
Summe der monetär bewerteten Einzelnutzen = Nutzen in T€/Jahr	1.542,5	1.481,9	1.415,2	1.351,6
Kapitaldienst ortsfeste ÖV-Infrastruktur im Mitfall = Kosten in T€/Jahr	1.233,4	1.356,7	1.480,1	1.603,4
Differenz Nutzen und Kosten in T€/Jahr	309,21	125,2	-64,9	-251,8
Nutzen-Kosten-Verhältnis	1,25	1,09	0,96	0,84

- Schon bei einer Zunahme der Investitionskosten um 20% wird die Förderwürdigkeit verfehlt!
- Die Kosten-Nutzen-Analyse muss auf der Grundlage der Verfahrensanleitung Version 2016 neu erstellt werden - mit aktuellen Verkehrsdaten sowie Kosten- und Wertansätzen. Auch Planänderungen und veränderte Ausgangsbedingungen (Istzustand des ÖPNV-Angebots) müssen berücksichtigt werden.

Beförderungserlöse und Kostendeckungsgrad

Die Unternehmen des Verkehrsverbundes Bremen/Niedersachsen beförderten 2022 151 Mio. Personen und erzielten dabei Fahrgeldeinnahmen in Höhe von 156 Mio. €; das entspricht 1,03 € je Personenfahrt. Die Bremer Straßenbahn AG verzeichnet für 2022 bei 91,1 Mio. beförderten Personen Erträge im Umfang von 95,8 Mio. €; das entspricht 1,05 € je Personenfahrt. Für 2019, also kurz vor der Corona-Pandemie, betrug dieser Wert 1,06 €. Darin enthalten sind alle Ausgleichszahlungen, Zuschüsse für Linien und sonstige Beförderungserträge. Für die folgende Abschätzung der Kosten-Ertrags-Situation der Straßenbahn in Stuhr und Weyhe wird ein Erlös von 1,05 € je Personenfahrt zugrunde gelegt. Die Beförderungserträge der Straßenbahn beliefen sich damit auf 3.150 € pro Tag bzw. 1,15 Mio. € pro Jahr. Bezogen auf die zuvor ermittelten Betriebskosten der Straßenbahn ergibt sich daraus ein Kostendeckungsgrad von 20%. Der VDV-Erhebung 2018 zufolge erzielten die ÖPNV-Unternehmen in Deutschland einen Kostendeckungsgrad von 74,4%.¹⁴

Abschließende Bewertung

Die Ergebnisse zur Abschätzung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens „Verlängerung der Bremer Straßenbahnlinie 8 über Stuhr und Weyhe“ lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- 1. Die vergleichende Bewertung der Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 nach Lilienthal stimmt mit den dortigen Gegebenheiten gut überein. Das bedeutet, dass die mit denselben Eckwerten ermittelte Leistungsbilanz der geplanten Straßenbahnverlängerung ins südliche Bremer Umland den prognostizierten Gegebenheiten gut entspricht.*
- 2. Eine nur schwach ausgelastete Straßenbahn erzeugt hohe Defizite, die sich im vorliegenden Fall auf 4 bis 5 Mio. € pro Jahr belaufen können. Bezieht man Ausgleichzahlungen in dieser Höhe auf die Anzahl der beförderten Personen, kommt man zu dem ernüchternden Resultat, dass jede Fahrt mit der Straßenbahn mit 4 € subventioniert wird.*
- 3. Wegen der hohen staatlichen Zuschüsse zu den Infrastrukturkosten müsste die ins südliche Bremer Umland zu verlängernde Straßenbahnlinie 8 mindestens 20 Jahre betrieben werden. Sonst droht die Rückforderung anteiliger Fördermittel.*
- 4. Der Planung liegt eine völlig veraltete Prognose zugrunde. Unter den gegebenen Voraussetzungen könnte die Straßenbahn das Fahrgastaufkommen entlang der BTE-Strecke bestenfalls verdoppeln, nicht aber verdreifachen.*

Bürgerinnen und Bürger

- Die Frage nach den Folgekosten wurde mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,5 beantwortet.
- Zu der geringen Auslastung der Bahn und den Staubbildungen an den Querungen wurde auf die höhere Auslastung zu den Hauptverkehrszeiten verwiesen.
- Ein auf die Bahn zugeschnittenes Busnetz sei in Arbeit, den Fahrplan der Linie 8 könne man in Internet einsehen.
 - In die Berechnung der Wirtschaftlichkeit muss dieses Busnetz einfließen!
 - In den Abendstunden verkehrt keine Linie 8!
- Bei der Frage nach den Fahrgastzahlen griff der Bürgermeister die von M. Bohlen in den Raum gestellten 4000 Fahrgäste/Tag als richtig auf. Er selbst wusste es offenbar nicht.
- Fragen der Bürgerinnen und Bürger wurden aus den Reihen des Rats mit Kopfschütteln quittiert. A. Sengstake bezeichnete als Frechheit!

Eine derartige Entscheidung lässt sich nur auf Basis nachprüfbarer Fakten treffen. Diese wurden abgesehen von der Kostenprognose und Förderkulisse in der Ratssitzung nicht vor gestellt. Einige ergänzende Informationen gab es lediglich auf Nachfragen aus dem Publikum. Ansonsten überwog die seit Jahren gewohnte Geheimniskrämerei. Ein sehr unergiebigter Abend.

Politik

Die etablierten Parteien bemühten in ihren Statements nahezu alle Plattitüden und Halbwahrheiten zur Linie 8. Belastbare Fakten, die die Sinnhaftigkeit und Alternativlosigkeit dieser Linie belegen könnten, wurden nicht vorgetragen.

- Für die Linie 8 gibt es große Zustimmung, insbesondere in Brinkum (Wunschdenken)
- In Brinkum war heute morgen wieder Stau. Mit der Linie 8 wäre ich deutlich schneller in der Bremer Innenstadt gewesen (singuläres Ereignis)
- Die Linie 8 bietet Umsteigefreiheit (nur für direkte Trassenanlieger)
- Die Linie trägt zum Klimaschutz bei (die Linie 55 wahrscheinlich deutlich mehr)
- Die Linie 8 ist wichtig für die individuelle Mobilität, stützt die soziale Gerechtigkeit und fördert die wirtschaftliche Entwicklung der Gemeinden (Wunschdenken)
- Die Linie 8 steht für das Zusammenwachsen der Gemeinden und der gesamten Region
- Die Linie 8 wird ein Erfolgsmodell wie die Linie 4 in Lilienthal werden (die 4 ist ein Flop!)
 - Eine der Richtigstellung aus Lilienthal wurde an die Weyher Politik versandt!

Die von den Fraktionsvorsitzenden für die Linie 8 angeführten „Begründungen“ sind zum Teil falsch (Umsteigefreiheit) oder für eine derartige Planung irrelevant (soziale Gerechtigkeit, Zusammenwachsen der Gemeinden). Denkt man die Äußerungen der Grünen konsequent zu Ende, könnte man gar annehmen, dass der Linie 8 eine völkerverbindende Bedeutung zukommt.

8		Roland-Center			
		Kulenkampffallee Tram			
		Montag bis Freitag	Samstag	Sonntag/Feiertag	
● Roland-Center					
● Norderländer Str.	2				
● Bardenflethstr.	3				
● Solinger Str.	4				
● Duckwitzstr.	5				
● Neuenlander Str.	6	6	04 24 44	09 29 49	
● Pappelstr.	7	7	04 24 44	09 29 49	53
		18	04 24 44	14 34 51	09 29 49
		19	04 24 44	11	09 29 49
		20	04		09

Wirtschaftlichkeit (Standardisierte Bewertung)

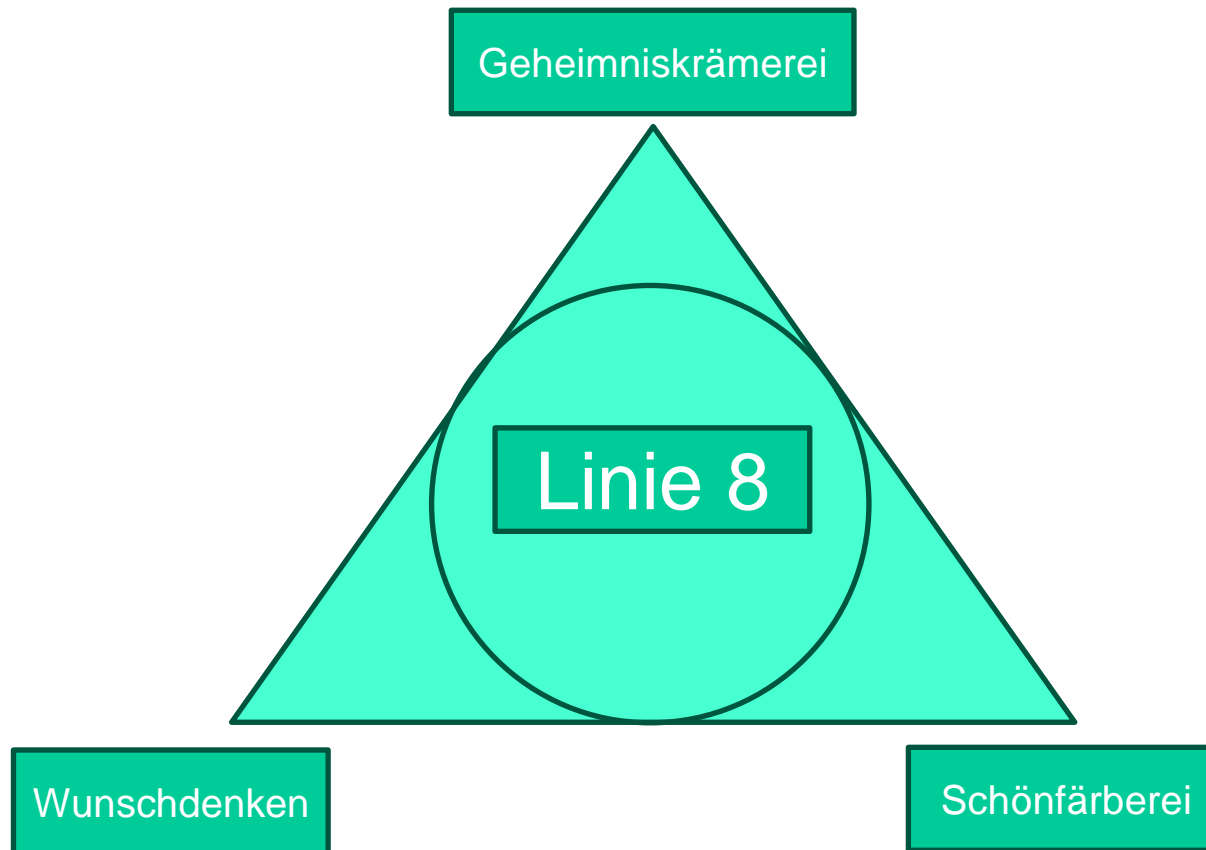
- In die Berechnung der Wirtschaftlichkeit muss ein eventuelles Busergänzungsnetz einfließen!

Doppelförderung

- Die BTE-Trasse wurde bereits mit entsprechenden Fördergeldern für den Güterverkehr ertüchtigt.
- Für die Förderung der Linie 8 soll die Reaktivierung einer Bahnstrecke geltend gemacht werden.
- Ist eine solche Doppelförderung rechtskonform?

- Die Bremer Straßenbahn AG (BSAG) befindet sich in finanzieller Schieflage. Trotz wieder steigender Beförderungszahlen wächst das Defizit.
- Seit Jahresbeginn sind Busse und Trams nach einem Notfahrplan unterwegs.
- Das Verkehrsressort rechnet für dieses Jahr mit einem BSAG-Verlust von 92,6 Mio. €, für 2024 mit etwa 125 Mio. €. Das ist der reine Verlustausgleich. Die für 2023 kalkulierten Verluste entsprechen einem Viertel des gesamten Anlagevermögens der BSAG.
- Hinzu kommen diverse weitere Zahlungen, etwa für die Kosten des sogenannten Stadttickets sowie der Ausgleich von Mindereinnahmen durch das Deutschland-Ticket. Unterm Strich kostet die BSAG Bremen 2023 gut 161 Millionen Euro. Im Schnitt zahlt die Stadtgemeinde dem Unternehmen für jeden Fahrgast 1,60 Euro. 2019 waren es noch 73 Cent.
- Ein weiteres gravierendes Problem der BSAG ist das hohe Durchschnittsalter ihrer Mitarbeiter. Um die geplante mehrstufige Angebotsoffensive mit einem Ausbau von Linien und engeren Takten zu realisieren, wäre sogar deutlich mehr Personal erforderlich.
- Aktuell besitzt die BSAG 20 umweltfreundliche Solobusse, weitere 50 Gelenkbusse wurden bestellt. Der Rest muss noch auf E-Antrieb umgestellt werden; dafür wurden 2022 143 Mio. € veranschlagt. Außerdem müssen mehrere Betriebshöfe erneuert werden.

An diesem Finanzdesaster wollen sich die Gemeinden Stuhr und Weyhe ohne Not beteiligen. Die Politik beider Gemeinden scheint sich darüber nicht im Klaren zu sein, was an finanziellen Belastungen auf sie zukommen könnte.



Die Politik verschließt sich den Realitäten

- Es gilt das Bullerbü- oder Pippi-Longstrumpf-Prinzip (Ich mache mir die Welt, wie sie mir gefällt)
- Nie war mehr Meinung. Alle sagen was, aber kaum jemand weiß Bescheid

- Die „neue“ Standardisierte Bewertung und die zu erwartenden Folgekosten bedürfen der dringenden Veröffentlichung, um Licht ins Dunkel zu bringen.
- Der Nachweis der Wirtschaftlichkeit bei mehr als einer Verdopplung der Investitionen erscheint höchst unwahrscheinlich!
- Die neue Expertise von Prof. Deiters schätzt die zu erwartenden Kosten für die Gemeinden Stuhr und Weyhe realistisch ab.
 - Der zu erwartende Kostendeckungsgrad von ca. 20% ist unakzeptabel!
- Politik und Verwaltung blenden die Realität aus.
- Die gesamte Planung beruht auf Meinungen statt auf überprüfbaren Fakten!
- Eine transparente Darstellung und Diskussion mit den Bürgern hat es nie gegeben!
- Das Erfolgsmodell Linie 55 muss als wesentlicher Bestandteil des ÖPNV-Angebots und aufgrund der deutlich besseren Erschließungswirkung erhalten bleiben!
- Die Klagen haben zu einer weiteren Verzögerung von mehr als 10 Jahren geführt!
 - Dies ist dem Einsatz von Aktiv geschuldet
 - Ursprünglich sollte die Straßenbahn 2004 in Betrieb genommen werden

Die Linie 8 ist weder erforderlich noch angemessen!

- **Anforderung der „neuen“ Standardisierten Bewertung von der Gemeinde Stuhr bzw. aus Bremen**
- **Bewertung der „vermeintlichen“ Wirtschaftlichkeit durch Prof. Deiters**
- **Aufzeigen der Ungereimtheiten/Missständen bei der Planung der Linie 8**
- **Überprüfung der Rechtmäßigkeit einer Doppelförderung**
 - **Die Strecke wurde bereits für den Güterverkehr ertüchtigt und gefördert**
 - **Für die Linie 8 soll eine Förderung auf Basis der „Reaktivierung einer Bahnstrecke“ erfolgen**
- **Kontakt mit der Initiative „Brinkum in Fahrt (BiF)“**
 - **BiF hat eine nahezu deckungsgleiche Einstellung zu Linie 8**
 - **BiF hat Aktiv schon kontaktiert und wir die „neue“ Standardisierte Bewertung parallel anfordern**