



Kernaussagen

Die Standardisierte Bewertung wurde bis zur Zusage der Förderung am 04.11. 2024 unter Verschluss gehalten.

Die Investitionen betragen knapp 90 Mio. € (Stand November 2024)

Das Betriebskostendefizit beträgt mehr als 2 Mio. € pro Jahr.

Die Linie 8 ist völlig aus der Zeit gefallen. Die Trasse wurde Anfang der 1900er Jahre gebaut.

Wichtig wäre es, alle Ortsteile zu berücksichtigen , um den Verkehr an den Grenzen der Gemeinde zum Umland durch ein verbessertes ÖPNV-Angebot zu reduzieren. Das gelingt einzig mit einem Busverkehrssystem. Das wurde von der Mehrheit der Politiker nie in Erwägung gezogen.

Podiumsdiskussion der ISU

Am 06.11.2024 fand eine Podiumsdiskussion der Interessengemeinschaft Stuhrer Unternehmen (ISU) mit Verkehrssenatorin Özlem Ünsal (Bremen) und Bürgermeister Stephan Korte statt.

Zum ersten Mal in knapp einem Vierteljahrhundert Planungszeit gab es eine öffentliche, kontroverse Diskussion zu diesem Thema.

Unter den ca. 40 Gästen waren zahlreiche Kritiker der Linie 8, u.a. der Vorsitzende der CDU-Mittelstandsvereinigung Ralf Kaptein, der Positionen vertrat, die wir auch in der letzten fast 25 Jahren immer wieder thematisiert haben:

- Kritik an der nichtöffentlichen Behandlung dieses Themas in der Gemeinde Stuhr.
- Verbesserung des Busverkehr, statt viele Millionen für die Line 8 auszugeben, wobei ganze Siedlungsgebiete von ÖPNV abgeschnitten werden.

Die Senatorin stellte nur den (vermeintlichen) Gewinn für die Region in den Vordergrund.

Stefan Korte verwies darauf, dass man doch gewusst hätte, wohin man zieht, und die Grundstücke längs der Trasse deshalb wahrscheinlich auch günstiger zu erwerben gewesen wären. Die Fahrgästzahl der Linie 8 gab er mit 2000 werktäglich an. Vor einem Jahr lag diese Zahl noch bei ca. 4000 (entsprechend Std. Bewertung)!?

Die anwesende Vorständin der BSAG Claudia Wiest lobte die Verlängerung der Linie 5 nach Lilienthal über den grünen Klee. Die Gemeinde hätte dadurch unglaublich gewonnen.

Auf die Frage nach dem Zugverkehr auf der Trasse während der Bauzeit antwortete Stephan Korte , dass die BTE das mit ihren Kunden regeln würde ...

Fazit: Erneut gab es keine belastbaren Fakten zur Linie 8

Korrespondenz mit Behörden

Bundesministerium für Digitales Und Verkehr (BMDV)

- Zurverfügungstellung der Standardisierten Bewertung wegen der Vermutung der Verwendung des vereinfachten Verfahrens zur Reaktivierung von Bahnstrecken.

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung (MV) Hannover

- Zurverfügungstellung der Std. Bewertung wegen der Vermutung der Verwendung des vereinfachten Verfahrens zur Reaktivierung von Bahnstrecken.
 - Verweis auf die Zuständigkeit gemäß BMDV

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV)

- Fehlende Nachverfolgbarkeit der Dokumentation und veraltete Dokumente

Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen(LNG)

- Anfrage zur Bestätigung der Nichterfüllung der Kriterien des nds. Reaktivierungsprogramms für die BTE-Trasse.

Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung (BMS) Bremen

- Klärung der Zuständigkeit und offene Fragen aus der Korrespondenz mit den vorstehenden Behörden

Die Standardisierte Bewertung besteht aus zwei Teilen:

- Nutzen-Kosten-Analyse (NKU); öffentlich zugängig seit dem 08.11.2024
- Folgekostenrechnung; bislang unveröffentlicht

Nutzen-Kosten-Analyse

- Diese Analyse wurde auf Basis des **vereinfachten Verfahrens** für die Reaktivierung von Bahnstrecken durch geführt.
 - Die Anwendung ist nur bis zu einem Investitionsvolumen von **max. 30 Mio. €** zulässig!
 - Das Investitionsvolumen für die Linie 8 beträgt aktuell ca. 86 Mio. €.
 - Der NKU-Koeffizient beträgt 1,51 bei einem angenommen Investitionsvolumen von 49,4 Mio. € ?
- Ein vereinfachtes Verfahren, das für kleine Vorhaben (bis 30 Mio. €) vermutlich ausreicht, kann für ein Projekt mit mindestens dreifachem Investitionsvolumen nicht „angemessen“ sein. Das zeigt sich schon daran, dass mit dem vereinfachten Verfahren das Mitfall/Ohnefall-Prinzip nicht anwendbar ist.
- Ein Buskonzept als Alternative zur Straßenbahnbedienung, z.B. Einsatz von E-Bussen im 20-Minuten-Takt ist dabei zwingend zu betrachten (Ohnefall).
- Die Kosten-Nutzen-Analyse muss auf der Grundlage der Verfahrensanleitung Version 2016+ nach dem **Regelverfahren** neu erstellt werden.
- Ein Rückgriff auf eine evtl. frühere Anwendung des Regelverfahrens (in 2017) geht diesbezüglich ins Leere.

Standardisierte Bewertung

Folgekostenrechnung

- Lt. der Std. Bewertung betragen die ÖPNV-Betriebskosten der Linie 8 ca. 5.7 Mio. €.
- Laut einem Artikel in der Regionalen Rundschau vom 23.05.2024 beträgt das **Betriebskostendefizit ca. 2,4 Mio. €!**
 - Der Anteils Bremens beträgt 353 T€
 - Der Anteils Niedersachsens beträgt 2.048 T€ (Aufteilung entsprechend Streckenlänge)
- In Niedersachsen verteilen sich die Kosten wie folgt:
 - Anteil Land Niedersachsen (1/2): 1.024 T€
 - Anteil Landkreis Diepholz (1/4): 512 T€
 - Anteil ZVBN (1/12): 171 T€
 - Rest für Stuhr und Weyhe (3/18): **341 T€**
- Diese Kosten verteilen sich auf die Gemeinden Stuhr und Weyhe entsprechend der Streckenlänge:
 - Anteil Gemeinde Stuhr(2/18): **228 T€**
 - Anteil Gemeinde Weyhe(1/18): 114T€
- Die für die Linie 8 aufzubringenden Kosten sind damit lt. Bürgermeister Korte deutlich geringer als der Zuschussbedarf für die Buslinie 55 in Höhe von aktuell 540 T€.
- Dieser Vergleich führt in die Irre. Es sind die vom Steuerzahler aufzubringenden Kosten zu vergleichen; hier ca. **2,4 Mio. € zu 0,54 Mio. €.**

Anfrage

- Zurverfügungstellung der Std. Bewertung wegen der Vermutung der Verwendung des vereinfachten Verfahrens zur Reaktivierung von Bahnstrecken.
 - Völlig unrealistische Zunahme der Fahrgastzahlen von 1300 auf über 4000 (325%)
 - Fehlen eines ergänzendes Buskonzepts
 - Keine Ausweitung geschweige denn Verbesserung des ÖPNVs

Antwort

- Grundsätzlich sind für den ÖPNV die Länder und Kommunen bzw. die von ihnen benannten Auftraggeber zuständig.
 - Der Bund unterstützt lediglich in finanzieller Hinsicht

Nachfrage

- Feststellung, dass das Vorgehen bei einer Investitionssumme von derzeit knapp 90 Mio. € **unzulässig** ist!
- Eine Förderung der Betriebskosten, aus Regionalisierungsmittel des Bundes ist ebenfalls **unzulässig**, da die Strecke nicht die Kriterien des nds. Reaktivierungsprogramms für Bahnstrecken erfüllt.

Weitere Antwort

- Um den **Zeitbedarf in einem angemessenen Rahmen** zu halten, wurde vereinbart, die erneute Untersuchung nach dem vereinfachten Verfahren durchzuführen.
 - Die Linienverlängerung wurde bereits im Jahr 2017 nach dem Regelverfahren bewertet.

Anfrage

- Zurverfügungstellung der Std. Bewertung wegen der Vermutung der Verwendung des vereinfachten Verfahrens zur Reaktivierung von Bahnstrecken.
 - Verweis auf die Zuständigkeit des Landes Niedersachsen gemäß BMDV

Antwort

- Bei dem Vorhaben handelt es sich um ein Projekt unter Federführung des Landes Bremen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Bundes (GVFG), in dem Niedersachsen als **Kofinanzierer** beteiligt ist.
 - Versicherung der Beachtung der Rechtsvorschriften durch Niedersachsen

Nachfrage

- Frage nach der Herkunft der Mittel, mit denen die Betriebskosten der Linie 8 auch vom Land Niedersachsen subventioniert werden sollen (Erläuterung, aus welchen Haushaltstiteln (Fördertöpfen) und in welcher Höhe die Betriebskosten der Linie 8 anteilig vom Land Niedersachsen subventioniert werden sollen).
 - Die Betriebskostenzuschüsse sicher nicht aus den Regionalisierungsmitteln des Bundes bezahlt werden, da diese allein für den SPNV reserviert sind.
 - Verweis auf die Nichterfüllung der Kriterien des nds. Reaktivierungsprogramms für Bahnstrecken

Weitere Antwort

- Ausstehend

Anfrage

- Der Planfeststellungsbeschluss (PFB) vom 25.03.2013 für den niedersächsischen Teil der geplanten Verlängerung der Linie 8 ist veraltet.
 - Fehlende Nachverfolgbarkeit der Dokumentation und veraltete Dokumente
 - Die schalltechnischen Berechnungen gelten ausschließlich für das Straßenbahnhfahrzeug GT8N-1
 - Es gibt zwei Versionen dieser Berechnung
 - Eine nachträgliche Überarbeitung von Planfeststellungsunterlagen ohne Protokollierung der Änderungen kann nicht rechtskonform sein.
 - Zurverfügungstellung eines Nachweises, dass diese Fahrzeuge eine ordentliche Zulassung für EBO-Strecken besitzen und das AEG und EBO vollumfängliche Gültigkeit besitzen.

Antwort

- Der PFB vom 30.04.21 ist unanfechtbar und bestandskräftig.
 - Eine Pflicht zur fortlaufenden Anpassung der Dokumente besteht nicht
 - Die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Vorschriften des AEG und der EBO ist mit Erlass des PFB ausreichend beantwortet
 - Für den Einsatz der Fahrzeuge ist die LEA (Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht) zuständig.

Nachfrage

- Feststellung, dass dem Antwortschreiben der Behörde zu entnehmen ist, dass eine Nachverfolgbarkeit der Dokumentation nicht gegeben ist!
 - Anforderung einer vollständigen Auflistung der Dokumente mit Status zu den Zeitpunkten 25.03.2013 30.04.2021 und 10.02.2022,
- Feststellung, dass die Regelungen des AEG und der EBO **uneingeschränkt** Berücksichtigung gefunden haben!
- Feststellung, dass die schalltechnischen Berechnungen und die Erschütterungsanalyse hinfällig sind!
- Anmahnung der Zurverfügungstellung der Zertifizierung des Fahrzeugtyps GT8N-2 nach AEG/EBO

Weitere Antwort

- Ausstehend

Anfrage

- Klärung der Frage der Zuständigkeit und offener Punkte aus der Korrespondenz mit den anderen Behörden
 - Übersendung einer Expertise von Prof. Deiters „Potenzialanalyse der geplanten Verlängerung der Bremer Straßenbahlinie 8 nach Stuhr und Weyhe.

Antwort

- Das BMS bestätigt die Zuständigkeit.
- Ausführliche Erläuterung zum Verfahren der Standardisierten Bewertung
 - Vereinheitlichung der Entscheidungsgrundlagen; Anwendung eines einheitlichen Bewertungsverfahrens
 - Beurteilung nach gleichen Maßstäben.
 - Bremische Landeshaushaltsordnung schreibt Wirtschaftlichkeitsnachweis vor.
 - Die Finanzierung der Investitionen des niedersächsischen Abschnitts ist in den Gemeinden Stuhr und Weyhe erfolgt!?
 - In der Expertise von Prof. Deiters bleiben Daseinsvorsorge , gesellschaftliche Teilhabe und Potenziale der Umsetzung der Verkehrswende außer Acht.

Anfrage

- Bitte um Bestätigung der Nichterfüllung der Eingangskriterien der BTE-Trasse für das nds. Reaktivierungsprogramms für Bahnstrecken
 - Verweis auf die Zuständigkeit des Landes Niedersachsen gemäß BMDV

Antwort

- Die BTE-Trasse (Streckenvorschlag Nr. 109 Bremen-Stuhr-Weyhe-Leeste; Linie 8 Stadtbahn) wird nach BOStrab (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung) betrachtet und kann und kann im Rahmen des SPNV-Reaktivierungsprogramms **nicht** in die Untersuchung aufgenommen werden.

Die LNVG ist Aufgabenträger ausschließlich für den SPNV nach Eisenbahnbetriebsordnung (EBO) und nicht für Verkehre nach BOStrab!

- Für die geplante Verlängerung der Linie liegt eine Förderzusage des Bundes vor.
- Der Baubeginn in Bremen steht bevor.
- In der Korrespondenz mit den zuständigen(?) Behörden wurden von „Aktiv“ viele offene Punkte und zahlreiche Ungereimtheiten/Widersprüche zweifelsfrei belegt.
- Die Durchführung der Standardisierten Bewertung nach dem vereinfachten Verfahren ist ein klarer Verstoß gegen die Verfahrensanleitung!
 - Ein vereinfachtes Verfahren, das für kleine Vorhaben (bis 30 Mio. €) vermutlich ausreicht, kann für ein Projekt mit mindestens dreifachem Investitionsvolumen nicht „angemessen“ sein.
 - Ein Rückgriff auf die frühere Anwendung des Regelverfahrens geht diesbezüglich ins Leere.
 - Die generell geforderte Vergleichbarkeit ist dadurch nicht mehr gegeben.
 - 2000 Fahrgäste wären eine realistische Größenordnung, die aber bei weitem nicht ausreicht, ein Nutzen-Kosten-Verhältnis größer 1,0 zu erzielen.
- Überprüfbar Fakten für diese Linienverlängerung fehlen in der Diskussion vor Ort völlig.
- Politik und Verwaltung blenden die Realität aus.

Die Linie 8 ist weder erforderlich noch angemessen!

- Eine derartige Planung erfordert größtmögliche Transparenz und Ehrlichkeit und muss auf überprüfbaren Fakten beruhen!
- Lückenlose Klärung aller offenen Punkte und Ungereimtheiten/Widersprüche!
- Die standardisierte Bewertung nach dem vereinfachten Verfahren muss außer Kraft gesetzt werden.
- Ein Buskonzept als Alternative zur Straßenbahnbedienung, z.B. Einsatz von E-Bussen im 20-Minuten-Takt ist zwingend zu betrachten (Ohnefall).
 - Im Regelverfahren der Standardisierten Bewertung hätte dies bereits enthalten sein müssen.
- Die Öffentlichkeit ist über die Vorgänge in Kenntnis zu setzen (Website, Vereinsseite der Regionalen Rundschau etc.).
- Im November/Dezember 2024 soll es eine Umfrage zu einem Busergänzungskonzept für die Linie 8 geben.
 - Das Erfolgsmodell Linie 55 muss als wesentlicher Bestandteil des ÖPNV-Angebots und aufgrund der deutlich besseren Erschließungswirkung erhalten bleiben!
 - Eine zahlreiche Teilnahme ist von großer Bedeutung!

Geplanter Start der Linie 8: Juli 2027; Kosten sind erneut gestiegen!

To-Do-Liste

- 1. Anforderung eines aktuellen Lärm- und Erschütterungsgutachten**
- 2. Prüfung der aktuellen Standardisierten Bewertung**
- 3. Idee: Zeitungsartikel von AKTIV zu dem, was aus unserer Sicht am Genehmigungsverfahren schlecht gelaufen ist und warum die Linie 8 das schlechtere Angebot für eine deutliche Verbesserung des ÖPNV ist.**
- 4. Kontakt zum BMDV aufrecht erhalten w/ offensichtlicher Missachtung der Verfahrensanleitung der Standardisierten Bewertung und Option einer Rücknahme des Förderbescheids**
- 5. Kritische Beobachtung der Baumaßnahmen und Protest, evtl. Klage, bei Nichtbeachtung der Regularien**
z.B. Barrierefreiheit und Bahnsteighöhen gesichert u.a.?
- 6. Aufforderung an der Online Befragung der Gemeinde zum zukünftigen Buskonzept (Erhalt der Linie 55!) teilzunehmen.**