

Pressegespräch bei der Wümme-Zeitung am 03.04.2012, 14.00 Uhr, betreffend Bau der Straßenbahn

Wir sind davon überzeugt, dass die Bürgerinnen und Bürger nicht richtig über den wirklich realistischen Bauzeitenplan informiert werden. Dass die Straßenbahn Mitte 2013 fahren wird, erscheint aufgrund folgender Fakten sehr zweifelhaft:

1. Nach Meinung der Consult Team Bremen (CTB) werden die Leitungsarbeiten im Auftrag der Osterholzer Stadtwerke und der Telekom nicht termingerecht fertiggestellt. Plötzlich habe sich jemand (nach Auskunft der Osterholzer Stadtwerke) einen anderen Terminplan (Vollsperrung 8 Wochen) ausgedacht. Dieser hätte jedoch sehr viel frühzeitiger aufgestellt werden müssen, um eine ordnungsmäßige Bauausführung sicherstellen zu können.
2. Das Bauphasenkonzept vom 15.03.2011 ist in wesentlichen Teilen nicht eingehalten. So sollen die Gleis- und Straßenbauarbeiten in den Bauabschnitten 2, 4 und 6 sowie 8 Mitte April 2012 bereits abgeschlossen sein (Beispiel).
3. Laut Bericht der Wümme-Zeitung vom 09.02.2011 („Ein Mammutprojekt in neun Abschnitten“) kommen bis März 2012 die Aufstellung von Masten, Gleis- und Straßenbauarbeiten sowie Pflanzenarbeiten und Beschilderungen in den Bauabschnitten 2,4,6 und 8. Diese Arbeiten sind jedoch bis Ende März 2012 nicht erfolgt.
4. Willy Hollatz teilte in einem Bericht der Wümme-Zeitung am 16.02.2011 Folgendes mit: „Wir werden für die einzelnen Bauabschnitte weitere Informationsveranstaltungen anbieten, dann können wir detaillierte Angaben machen.“ Diese Informationsveranstaltungen haben bisher jedoch nicht stattgefunden. Kann man hieraus schließen, dass Herr Hollatz selbst nicht mehr an die Fertigstellung Mitte 2013 glaubt?
5. Der Bau des Regenwasserschachtes vor Spielzeug Haar erforderte bereits eine fünfmonatige Bauzeit mit den negativen Folgen für die Verkehrsteilnehmer.
6. Die Feldhäuser Straße war wegen Bauarbeiten von August 2011 bis Ende März 2012 nicht passierbar. Schließt man hieraus auf das Mammutbauprojekt „Linie 4“, erscheint die angekündigte Fertigstellung der Bahn Mitte 2013 wenig realistisch.
7. Regenwasserschacht Im Bruch: Nach Fertigstellung wurde einige Monate später ein Baum entfernt und 5 m Anschlussleitung verlegt (Problem der Koordination der Bauarbeiten).
8. Im 3. Bauabschnitt waren die Strommasten bereits auf dem Fußweg markiert. Nach dem Aufnehmen des Gehweges mussten die Markierungen neu erfolgen (Problem der Koordination der Bauarbeiten, weitere Kosten).
9. Umlegen der Rohrleitungen vom Bereich vor dem Lilienthaler Gehölz auf die gegenüberliegende Straßenseite (keine sorgfältige vorbereitende Planung). Eine Zurücksetzung der Baumlinie um ca. 2 m wäre nicht erforderlich gewesen.

Über die vorstehenden Fragen zum realistischen Bauzeitenplan hinaus stellen sich die folgenden weiteren Fragen:

1. Es gibt 3 Änderungen des Planfeststellungsbeschlusses vom 17.10.2008. Warum informierte die Verwaltung hierüber weder die damaligen Kläger noch die Öffentlichkeit?
2. Die Anträge auf Abwicklung des passiven Schallschutzes an den Gebäuden wurden auf unsere Aktivität hin (die Antragsformulare standen nur im Internet der Gemeinde zur Verfügung) im Herbst 2009 von den betreffenden Bürgerinnen und Bürgern eingereicht. Warum wurden dazu erst kürzlich die Grundstückseigentümer angeschrieben und gebeten, die entsprechenden Antragsunterlagen einzureichen? Zahlreiche Anträge wurden doch bereits im Jahr 2009 eingereicht.
3. Die Bäume, die gegen Beschädigungen eingewickelt wurden, wurden später auch abgesägt. Waren die Kosten für das Einwickeln daher unnötig? Wurden die Bürgerinnen und Bürger in die Irre geführt?
4. Warum wurde die Ampel an der Ecke Bahnhofstraße abgeschaltet?
5. Gibt es Bestrebungen, die Haltestelle Timkenweg zu versetzen? (Landwirt Jürgen Rohdenburg/An- und Abfahrtprobleme)
6. Die derzeitige Fahrspur zwischen Kutscher Behrens und Falkenberger Kreuz ist zu schmal für größere landwirtschaftliche Fahrzeuge. Platz für eine breitere Fahrspur ist vorhanden. Will die CTB die Landwirte mit der zu schmalen Fahrspur schikanieren?
7. Laut Bericht des Weser-Kurier vom 21.03.2012 kostete die 4,1 km lange neue Linie 1 bis Nußhorn EUR 62.000.000,--, pro km somit EUR 15.121.951,--. Die 5,5 km lange Linie 4 kostet EUR 56.336.800,--, pro km somit nur EUR 10.243.055,--. Die Linie 4 ist wahrscheinlich bautechnisch anspruchsvoller. Können nach der Erfahrung mit der Linie 1 die Baukosten für die Linie 4 wirklich eingehalten werden? Die Verwaltung meint, man sei im Kostenplan.
8. Ist es richtig, dass die Pumpenstation am Falkenberger Kreuz kostenintensiver erneuert werden muss, wie jetzt angeblich festgestellt wurde (Problem der Kostenplanung)?
9. Ist die Kommunikation zwischen Gemeinderat, Verwaltung und CTB über den Baufortschritt ausreichend gegeben?