

Bremen:

# Stadtgrenze überwunden

**Straßenbahn nach Lilienthal kommt** von Rainer Engel

➤ Die Bremer Straßenbahn Aktiengesellschaft (BSAG) hat es geschafft: Die Lilienthaler haben nach langem Zögern eingewilligt, dass die Bremer Straßenbahn über die Stadt- und Landesgrenze nach Niedersachsen fahren kann. Eine endlose Geschichte mit gutem Ende.



*Straßenbahn nach Falkenberg? Wenn der Bus im Anschluss fährt, wird schon heute das neue Ziel angezeigt.*

## Es begann mit Jan Reiners

Vor dem Zeitalter der Eisenbahn lagen Lilienthal und Falkenberg im Moor weit vor der Hansestadt an der Weser – so weit, dass die Bremer Stadtmusikanten hier auf ihrem Weg im Wald die Räuberhöhle in Beschlag genommen haben könnten, von der aus sie dann nicht mehr weiter wandern wollten. Das Moorgebiet östlich von Bremen wurde von den auf Bremen zulaufenden großen Eisenbahnlinien umfahren, und so waren die Ansiedlungen am Rande des Teufelsmoores zwei Tagesreisen oder mehr von Bremen entfernt.

Torf hatte damals eine große wirtschaftliche Bedeutung und war eine wichtige Einnahmequelle, und so lag es nahe, auch dieses Gebiet durch eine Eisenbahn zu erschließen. Die Initiative ging im Jahr 1881 von Ökonomierat Johann Reiners aus, dem Vorsitzenden des landwirtschaftlichen Vereins Lilienthal. Sein Name wurde zum Synonym für die Kleinbahn und lebt bis heute weiter.

Im Jahre 1890 konnte die 27 Kilometer lange Bahnlinie in Meterspur von Bremen nach Tarmstedt eröffnet werden. Die Bau-

geschichte berichtet von Hindernissen durch Streit und irrationale Ängste in den Kommunen: So sollte die Bahn ursprünglich nach Wilstedt führen, aber der Wilstedter Gemeinderat lehnte mit der Begründung ab, man befürchte eine zu hohe Anzahl von fremden Besuchern beim sonntäglichen Kirchgang in der eigenen Kirche. Die Bahnlinie begann hinter dem Bremer Hauptbahnhof im „Parkbahnhof“, dort steht heute die Stadthalle. Die Schienen lagen in der Stadt auf Stadtstraßen, dann auf eigener Trasse am Rande von Horn, Borgfeld, Lilienthal und Falkenberg ent-

lang der Siedlungen und führten durchs Moor bis Tarmstedt an der Bahnlinie von Zeven nach Wilstedt.

## Bus und Auto überholen

Anfangs war die Kleinbahn wirtschaftlich erfolgreich und schrieb schwarze Zahlen. Mit dem Aufkommen von Auto und Bus und dem Bau von Straßen geriet die Bahn jedoch bereits in den Jahren zwischen den Weltkriegen in Schwierigkeiten. Im Jahr 1924 wurde die erste Buslinie nach Borgfeld eröffnet. Bereits 1929 übernahm die



*Der Parkbahnhof im Jahre 1908. Heute steht hier die Bremer Stadthalle.*

*Der Bahnhof Lilienthal beherbergt heute einen Kindergarten, und Radfahrer nutzen die Gleisstrasse.*



BSAG den Busverkehr und verlängerte die Verbindung bis Lilienthal.

Der Güterverkehr nahm stetig ab. Im Zweiten Weltkrieg erbrachte die Bahn noch einmal Höchstleistungen im Personenverkehr, doch investiert wurde nicht, so dass Schienen und Fahrzeuge verschlissen und das Unternehmen wirtschaftlich am Ende war. Außerdem waren die in Bremen in der Straße verlegten Gleise dem Autoverkehr im Wege. Im Jahr 1954 fuhr der letzte Zug vom Parkbahnhof ab. Der Verkehr von Falkenberg nach Tarmstedt musste noch einhalb Jahre weitergeführt werden, bis die parallele Straße für den Busverkehr ausgebaut war.

Geblieden von der Bahn ist die Erinnerung und ein Radweg mit dem Namen „Jan-Reiners-Weg“ – und der Bahnhof von Lilienthal, ein schmuckes Kleinod, das dem Kindergarten „Jan Reiners“ dient.

### Wer muss, fährt Bus

Heute, über fünfzig Jahre später, fährt immer noch der Bus auf Lilienthals Hauptstraße. Abwechselnd fahren Ortsbusse der BSAG-Linie 30 im Anschluss an die Straßenbahn und durchgehende Regionalbusse vom Bremer Hauptbahnhof nach Zeven und Wörpswede. Der Fahrplan ist zwar systematisiert, aber die Regionalbusse fahren nicht in einem merkbaren Takt, Abfahrten im Abstand von 10 Minuten wechseln auch werk-

tags mit Taktlücken von einer halben Stunde. Die hochtrabend als „Schnellbus“ beschilderten durchgehenden Busse halten an allen Haltestellen, und da sie oft in beiden Richtungen mit zehn Minuten Verspätung unterwegs sind, fahren sie unmittelbar vor dem „Ortsbus“. Dann steigen die Fahrgäste in den schon voll besetzten Regionalbus und müssen dort in drangvoller Enge stehen, während der Ortsbus in Sichtweite fast leer hinterher fährt. Manchmal stehen sogar drei Busse hintereinander an der Haltestelle, und dann fährt lange nichts.

Dass man hier „auf dem Lande“ ist, sieht man auch gleich an der Haltestelle. Ob-

wohl Lilienthal zum Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen gehört und im Wartehäuschen ein Fahrplan hängt, aus dem alle Busse ersichtlich sind, hängt unter dem Haltestellenschild ein Sammelsurium von Streckenfahrplänen der Regionalbusse. Die Zusammenarbeit der Unternehmen scheint trotz Verkehrsverbund schwierig zu sein, und die elektronische Fahrplanauskunft der BSAG endet wohl an der Stadtgrenze, obwohl der Bus darüber hinaus fährt. Wer bei der BSAG einen Fahrplan nach „Lilienthal“ oder „Falkenberg“ abfragt, bekommt eine Auskunft zu einem ähnlich klingenden Stadtteil von Bremen, aber nicht dorthin, wohin der BSAG-Bus fährt.



*Wieder einmal ist der „Schnellbus“ der Linie 630 zehn Minuten zu spät. Alle, die auf die Ortslinie 30 warten, quetschen sich hinein. Die Linie 30 fährt oft leer hinterher.*

## Lilienthal heute

Wer nicht mit dem Bus fahren muss, fährt mit dem Auto. So braust auf der Landstraße durch Lilienthal unablässig der Verkehr. Neben den Personewagen sind es unzählige Lieferwagen, aber auch ausgewachsene Lastwagen mit Containern. Am Morgen und Abend stehen sie zusammen mit den Bussen im Stau. Die Straße kann man nur an den allerdings zahlreichen Fußgängerampeln überqueren. Radfahrer fahren auf dem Bürgersteig, weil es auf der Straße zu gefährlich ist. Ganz gelegentlich ebbt der Verkehr ab und die Idylle einer ländlichen Gemeinde, die noch viele Häuser entlang der Straße widerspiegeln, kommt auch akustisch zum Tragen.

## Straßenbahn: ein Schritt zurück, drei vor

Die Idee, elektrisch nach Lilienthal zu fahren, hatten schon die Vorfahren.

Unmittelbar vor dem Ersten Weltkrieg gab es Pläne, die Kleinbahn zu elektrifizieren und auch Bestrebungen der BSAG, die Bahnlinie zu übernehmen oder die Straßenbahn nach Lilienthal zu verlängern, doch durch den Kriegsausbruch wurde daraus nichts.

Bereits 1876 hatte die Pferdebahn von Bremen aus Horn erreicht, noch bevor die Kleinbahn den Ort am Stadtrand erreichte. Wenig später wurde die Straßenbahn erweitert und elektrifiziert. Die Straßenbahn fuhr bis 1972, dann musste sie der ungebremsten Auto-Euphorie Platz machen und wurde eingestellt.

Doch die Straßenbahn kam zurück. Die Kleinbahn hatte das Wachstum eines Siedlungsbandes bis weit vor die Tore der Stadt in Gang gesetzt. Diese Entwicklung setzte sich stetig fort. Immer mehr Menschen zogen hinaus, immer mehr Autos drängten in die Stadt. Wie in vielen anderen Städten setzte sich die Erkenntnis durch: So wie bisher geht es nicht weiter. Heute wohnen im Einzugsbereich der Hauptstraße von Lilienthal 17.000 Bürger.

1989 wurde das ÖPNV-Konzept Bremen verabschiedet, das die Wiedereinführung der Straßenbahn nach Horn und die Weiterführung bis Borgfeld bis 1995 vorsah. 1996 konnte dann der erste Spatenstich zum Bau der neuen Linie 4 gefeiert und am 23. Mai 1998 der erste Bauabschnitt bis Horn-Lehe eröffnet werden, am 6. Dezember 2002 der zweite Bauabschnitt nach Borgfeld. Die Straßenbahn hatte die Stadt-



*Lilienthals Ortszentrum: Die Idylle trügt. Vor lauter Straßenlärm hört man das Plätschern des Brunnens nicht. Wer auf den Bus wartet, steht im Mief.*

grenze erreicht, der dritte Bauabschnitt bis nach Lilienthal-Falkenberg befand sich bereits in Planung. 5,6 Kilometer Straßenbahnlinie für rund 46 Millionen Euro standen zur Debatte. Ansporn für den Willen, die Landesgrenze zu überspringen, war der Erfolg der Linie 4 auf Bremer Stadtgebiet. Allein von und nach Borgfeld hat die Straßenbahn die Fahrgastzahlen gegenüber dem Busverkehr um 60 % gesteigert.

## Halt an der Grenze

Eine Landesgrenze behindert zwar Planungen, aber nicht die Autofahrer, in und durch die Nachbarstadt zu fahren. So war das Interesse Bremens groß, die Straßenbahn bis an die Grenze der großstädtischen Agglomeration zu führen.

Der Anteil des öffentlichen Verkehrs an allen Wegen beträgt in Bremen 17 Prozent, in Lilienthal nur 8 Prozent. Der Anteil des Pkw-Verkehrs beträgt in Lilienthal über 60 Prozent, in Bremen nur 40 Prozent. Die Befürworter des Projekts erwarten für die Straßenbahn werktäglich 4.800 Fahrgäste und damit ungefähr eine Verdoppelung des Fahrgastaufkommens.

In Lilienthal hatte man ein ganz anderes Interesse: den Bau einer Umgehungsstraße, der die Hauptstraße entlasten sollte. Auf der Hauptstraße durch Lilienthal kann die Straßenbahn nur als wirkliche Straßenbahn fahren, Platz für einen eigenen Gleiskörper gibt es nicht. Die alte Trasse der Kleinbahn liegt noch heute am Ortsrand,

sodass ihre Nutzung die Siedlung ungenügend erschließen würde.

Bereits 1990 beauftragte die Gemeinde Lilienthal die BSAG mit ersten Planungen für die Straßenbahn. Nachdem Bürger eine Umgehungsstraße forderten und dafür demonstrierten, fasste im Jahre 2000 der Lilienthaler Gemeinderat einen „Doppelbeschluss“ für den Bau der Umgehungsstraße und der Straßenbahn durch die Ortsmitte. Die Umgehungsstraße kann sinnvoll nur über Bremer Stadtgebiet geführt werden. Damit ergab sich ein Interesse auf Gegenseitigkeit, aber auch eine Abhängigkeit, die schließlich das Projekt zum Erfolg bringen sollte.

Zwei Jahre später kippte der Gemeinderat den Beschluss und wollte nur noch die Umgehungsstraße bauen, die Planfeststellungsverfahren wurden gestoppt.

Ein Bürgerbegehren für die Wiederaufnahme der Planfeststellung wurde Mitte 2004 aus formalen Gründen gestoppt und durch eine unverbindliche Bürgerbefragung ersetzt. Die Bürger votierten bei hoher Beteiligung für die Straßenbahn.

Ende 2004 beschloss der Gemeinderat die Wiederaufnahme der Planfeststellung. Das Land Niedersachsen sagte Anfang 2005 erhebliche Finanzmittel zu. Noch bevor das Planfeststellungsverfahren formal eröffnet wurde, konnten sich die Bürger beteiligen, dies führte zu erheblichen Planänderungen. Im November 2007 stimmten Gremien in Bremen und Lilienthal dem Bau endgültig zu unter dem Vorbehalt, dass

*Stadtgrenze – Endstation? Fast hätte der Lilienthaler Gemeinderat die Bremer Straßenbahn ausgesperrt. Trotz Verkehrsverbund hängt auch hier ein Sammelstadium der Fahrpläne der Regionalbus-Unternehmen.*



die „standardisierte Bewertung“ positiv ausfällt.

### Erneut zurück und wieder vor

Nachdem der Bau der Umgehungsstraße auf Bremer Gebiet bereits Ende 2008 begonnen wurde, kam es in der Gemeinderatssitzung vom 16. März 2009 zum Eklat: Mit 13 gegen 12 Stimmen beschloss der Rat, die Straßenbahn nicht zu bauen. Radio Bremen berichtet „Die CDU befürchtet zu hohe Kosten für Lilienthal, und die FDP will stattdessen das Busnetz ausbauen. Letzten Endes waren es die schwer absehbaren Kosten, die einstige Für-

sprecher in der Union umkippen ließen. Aus der Bevölkerung sind vor allem Geschäftsleute gegen das Projekt. Sie fürchten, dass die geplante Straßenbahntrasse den Hauptgeschäftsbereich Lilienthals durchschneidet und Geschäfte in ihrer Existenz gefährdet.“ Die Bremer Politik reagierte fassungslos und empört, der Bau der Umgehungsstraße wurde eingestellt. Der Ratsbeschluss aus Lilienthal erregte bundesweit Aufmerksamkeit.

Nach erneuten Verhandlungen über einige „Nachbesserungen“ bei Bauausführung und Finanzierung stand am 11. Mai 2009 die Zustimmung erneut auf der Tagesordnung des Gemeinderats. Nun stimmten

14 Ratsmitglieder für den Bau und zehn dagegen. Am 30. Juni vereinbarten Bremen und Lilienthal die Baudurchführung. Seither laufen wieder die Bauarbeiten an der Umgehung. Der erste Spatenstich für den Weiterbau der Straßenbahn wird folgen, wenn die Ortsdurchfahrt entlastet ist.

### Lilienthal morgen

In Kürze wird Lilienthal anders aussehen. Die meisten Autos, vor allem aber die Lastwagen, werden den Ort umfahren. Ob man überall wieder einfach über die Straße gehen kann, wird sich zeigen, aber auf jeden Fall wird es ruhiger. Die große Kreuzung in Falkenberg wird zum großen Kreislauf umgebaut, hier wird die Straßenbahn wenden. Die Straßenbahn wird öfter und pünktlicher fahren als heute der Bus. Das alles kostet der Gemeinde vor den Toren der Stadt Geld. Gäbe es die Grenze zur Stadt nicht, so würde man darüber gar nicht reden. Aber diese Grenze hat einen Riss quer durch die Bevölkerung jenseits der Stadtgrenze aufgerissen.

Dieser wird erst langsam vernarben. Einige uneinsichtige Bürger stellen sich gegen die Mehrheit der Lilienthaler und klagen gegen die Straßenbahn, doch dem wird wenig Erfolgsaussicht beigemessen. In Bremen ist man hingegen froh, dass der erste Sprung der Straßenbahn über die Landesgrenze geschafft ist. Der zweite soll bald folgen. Auf der Trasse der Bremen-Thedinghauser Eisenbahn (siehe **derFahrgast** 1/2001 S. 5 ff.) soll die Straßenbahn bis Stuhr und Weyhe fahren. Die Planfeststellung hat begonnen, die Pläne können unter [www.stuhr.de](http://www.stuhr.de) eingesehen werden.



*Die neue Endstation Falkenberg: In einem großen Kreislauf soll die Straßenbahn wenden – es soll die schönste Wendeschleife des Netzes werden.*