

BAHN SINN

Der aktuellste
Newsletter/PDF

Bürgerinitiative
Y-Monster



ZU FRÜH GEFREUT? NACH DER NEUBAUSTRECKE IST VOR DER NEUBAUSTRECKE

IDEOLOGIE ALS LEITBILD: DER NEUBAU-FANCLUB

VOLKER TÜRK: EIN INSIDER DER BAHN UND SEINE SICHT AUF DEN UMGANG MIT DEM ALPHA-E

NACHGERECHNET: WIEVIEL CO2 EMITTIERT EIGENTLICH EINE NEUBAUTRASSE

AKTUELL: BI-INFOPUNKT, POST FÜR DR. WISSING, DEUTSCHLAND-PAKT, DAS 60 MILLIARDEN LOCH

Liebe Mitstreiter,

es gibt gute Tage und schlechte Tage. In einer Bürgerinitiative überwiegen naturgemäß die schlechten. Sonst wäre sie ja nicht von Nöten. Der 20. September fühlte sich aber gut an. Die überregionale Presse berichtete aus "ihren gut unterrichteten Kreisen", was die Spatzen schon eine Weile von den Dächern piffen: Die Neubautrasse kommt nicht. Das ist sehr verkürzt und müsste präzise heißen: Die Neubautrasse kommt "jetzt" und "unter den aktuell Verantwortlichen" "noch" nicht. Nun kennen wir B2 (Bahn und Bund) schon eine ganze Weile. Es scheint, als wolle man den Prozess befrieden und sich wieder auf das Machbare besinnen. Aber der Schein könnte trügen. B2 hat immer eine Hintertür. Und leidgeprüfte BI-Vertreter fallen diesmal besser nicht auf die Vokabeln "vorerst", "Neuprüfung", "breiter Dialog" etc. rein. Deshalb gilt für uns: Einen Dialog gibt es nur mit einem Vertrag, der sicherstellt, dass die Menschen hier vor Ort gesehen und gehört werden, dass Verabredungen eingehalten werden, dass Fakten und Prognosen objektiv richtig sind. Ein Vertrag, der nicht einseitig als Instrument missbraucht werden kann, um durchzusetzen, was man aus guten Gründen 50 Jahre lang nicht durchsetzen konnte. Vielleicht waren wir 2015 etwas naiv, als wir darauf vertraut haben, gemeinsam in einem guten Miteinander Dinge zu bewegen. Wenn wir uns alle wieder vertragen wollen, braucht es dazu einen gerichtsfesten Vertrag. Das wird keiner besser verstehen als Dr. Wissing. Der ist ja im richtigen Leben Anwalt...

Nach der Neubaustrecke ist vor der Neubaustrecke

LESSON LEARNED: DAS SPIEL IST NOCH LANGE NICHT GEWONNEN

Wenn jemand vorerst keine Neubaustrecke haben will, könnte man auch unterstellen, dass er eine Neubaustrecke haben will. Nur eben nicht vorerst. Wenn jemand in einem breiten Dialog über mögliche, über den Ausbau hinaus gehende, Kapazitäten diskutieren möchte, dann kann es sein, dass er nur über einen Neubau diskutieren möchte. Oder, und das ist die andere Möglichkeit: Jemand möchte möglichst gesichtswahrend aus der ganzen Nummer rauskommen und würde gern, weil es nervt, das Problem auf die nächste Legislaturperiode weitervererben. Und mit neuen Verantwortlichen würde das ganze Theater dann wieder von vorne losgehen. Das sind jede Menge Konjunktive schon im ersten Absatz. Aber genau da liegt der Hase im Pfeffer. Der nächste Minister, die nächste Partei, der nächste Vorstand, der nächste Planer... Und wer immer "der Nächste..." ist, macht sich natürlich sein eigenes Bild, seine eigene Meinung und kann nix für die, aus seiner Sicht, schlechten Kompromisse der Vergangenheit. Fühlt sich dafür auch nicht verantwortlich. Geschweige denn daran gebunden. Wir lernen aus den vergangenen Jahren. Vertrauen ist gut, Misstrauen wäre deutlich besser gewesen. Die Kontrolle (Projektbeirat) hat, außer Arbeit, nichts gebracht.

Drei Dinge sind aus unserer Sicht ab sofort wichtig und sollten unser Handeln bestimmen:

Erstens: Wir bleiben, was wir sind! Wir haben uns mit unserer Erfahrung zu einer extrem schlagkräftigen, gut organisierten, inhaltlich extrem kompetenten und deutschlandweit sehr gut vernetzten Organisation entwickelt. Diese Struktur werden wir aufrecht erhalten und wo nötig optimieren.

Zweitens: Wir denken heute an morgen! Wir müssen jetzt bereits antizipieren, wo und wer die Nächsten... sind. Alle möglichen Kandidaten sollten wir so frühzeitig wie möglich involvieren und Veränderungen aufmerksam dokumentieren.

Drittens: Verträge! Wir sollten uns auf gar nichts mehr einlassen, was nicht nach klaren Regeln funktioniert. Eine berechtigte Erwartungshaltung darf uns nie wieder als naive Wahrnehmungsstörung ausgelegt werden. Der Blick nach vorn: Die beschlossene Generalsanierung der Strecke Hamburg-Hannover ist eine gute Nachricht. Noch besser ist, dass die Dialogforum-Ideen bei dieser Sanierung umgesetzt werden. Wir und vor allem die Kritiker, werden sehen, dass dies bereits zu erheblich mehr Kapazitäten führt. Und endlich werden damit auch die Kosten korrekt zugeordnet: Bestandssanierung - und der Ausbau zählt on Top - statt Ausbau und die Sanierung ist inklusive.

Jetzt, wo klar ist, dass der Raum an der Heidebahn zwischen Buchholz und Maschen nicht mit neuen Gleis- und Brücken-Großbaustellen zugepflegt wird, können wir uns auch endlich der Nahverkehrsfrage widmen. Haltepunkte in Ramelsloh und Jesteburg sind lange versprochen. Wir sind jetzt schon gespannt, wie agil sich die Bahn bei diesem Thema zeigt.



Der Neubau-Fanclub

WER IST WARUM FÜR EINEN NEUBAU, DEN ES NICHT BRAUCHT?

Im Chor der Neubaufans können wir drei große Fraktionen beobachten. Allen voran die Paten der Hamburger Interessen. Die sind natürlich bestens vernetzt, zum einen politisch und zum anderen in der Wirtschaft. Und so entsteht eine unsägliche Allianz, die allem auf den Leim geht, was aus Hamburg vorangetrieben wird. Verfälschte und bis zur Unkenntlichkeit aufgebohrte Alpha-E-Lösungen. Mit Geschwindigkeitsanforderungen, zu denen tatsächlich auch kein Lüneburger zustimmen kann. Völlig überzogene (und mittlerweile auch offiziell zurückgenommene) Hafenprognosen und eine egoistische Verkehrspolitik, in der die umliegenden Länder gerne den Müll entsorgen sollen, während die Hamburger selbst ihre Flächen gewinnmaximieren. Rastplätze lieber in Niedersachsen statt in Neuland, Rangieranlagen in Maschen (es gibt nichts, keine einzige Fläche mehr auf Hamburger Gebiet), Elbschlick vor Scharhörn, um nur ein paar Beispiele zu nennen. Wir lernen: Die wahren Nimby's sitzen in der Hansestadt. Und sie ziehen die Strippen in Berlin. Hilfreich, wenn man einen eigenen Kanzler am Start hat.

Die zweite Fraktion ist natürlich die Deutsche Bahn. Die ist ja von Natur aus vom Stamme „Nimm!“. Alles bestellen was geht, alles mitnehmen, was andere bezahlen und alles verrotten lassen, bis es aus der eigenen Verantwortung heraus wieder in die Zuständigkeit von staatlichen Budgets rutscht. Wer das nicht glaubt, liest bitte den Sonderbericht des Bundesrechnungshofs und stellt fest: Es ist noch viel schlimmer als das, was man nicht glauben wollte! Und so hat sich die Deutsche Bahn aus der „Kapazitätserweiterung für den Seehafenhinterlandverkehr“ (die Zielsetzung aus dem Bundesverkehrswegeplan) eine Hochgeschwindigkeits-trasse gebastelt. Oder besser „gegastelt“. Denn der Schienenchef der Grünen, Herr Gastel, hat einen Fetisch: Den Deutschlandtakt im 3. Fahrplan-Entwurf. Und für den braucht man, Sie ahnen es, eine Hochgeschwindigkeitsstrecke. Am besten neu, schön gerade und mit ein paar Rekorden für das eigene Ego. Ziel des 3. Fahrplan-Entwurfs ist es, Hannover-Hamburg in 60 Minuten mit Vollgas abzureißen. Statt in 72. In der Zwischenzeit wurde allerdings klar, dass man den Hamburger Hauptbahnhof niemals in 60 Minuten erreichen

kann. Auch mit 400km/h nicht. Denn das Nadelöhr sind die Elbbrücken. Auch wer mit Volldampf unterwegs ist, wird spätestens hier ausgebremst. Und steht. Bis die Zufahrt und die Gleise im Hauptbahnhof frei sind. Neuster Taschenspieler-trick: „Nein, nein, mit Knoten Hamburg meint man nicht den Hauptbahnhof, sondern Harburg!“ Ok. Auch gut. Eigentlich sogar sehr gut. Denn Harburg lässt sich schon heute unter 60 Minuten erreichen. Ohne Neubaustrecke. Der Deutschlandtakt, und erst recht der nach Schweizer Vorbild, ist eine Nebelkerze. Nicht wenige Fachleute halten ihn für nicht realisierbar. Wenn überhaupt, ist er ein Projekt, eigentlich maximal eine Vision der sehr fernen Zukunft. Aber schon heute ist er eine feine Ausrede, alle ungeprüften Notwendigkeiten daran auszurichten. Oder besser: Alles, von dem man immer schon geträumt hatte, unter diesem Deckmäntelchen zu beschaffen. Ein Irrsinn. Sie könnten ebenso gut Ihrem 5-jährigen einen Airbus kaufen, weil der mal Pilot werden will. Mit Steuergeldern versteht sich.

Kommen wir zur dritten Fraktion. Selbsternannte „Fachleute“, die hier ein Forum finden, um mit ihrer vermeintlichen Expertise zu glänzen. Sie werden von den dankbaren ersten beiden Fraktionen mit den falschen Prognosen und hingebogenen Gutachten gefüttert, von der Kette gelassen und immer schön bestätigt. Überwiegend Mitarbeiter der Deutschen Bahn und ihrer DB Netz AG glänzen mit Beiträgen. Bahn-Lobbyverbände werden mit Informationen zu einer „Vorzugstrasse“ versorgt, die es offiziell gar nicht gibt. Verbände mit unter 5000 Mitgliedern werden zu Mehrheiten hochstilisiert und, das Schädigste: Einige (auch Bahnmitarbeiter) verbreiten unter Falschnamen Videos, Leserbriefe, Manipulations-Aufrufe in Foren und andere Medien-Beiträge, in denen sie die betroffenen Menschen vor Ort diskreditieren und bewusst die Gesellschaft spalten. Mehrere Falschnamen werden von ein und derselben Person genutzt, um den Eindruck einer breiteren Meinung zu säen. Lesenswert in diesem Zusammenhang: Der Artikel des Magazin „Business Insider“ zur Causa „Gustav Richard“. Ein DB-Netz AG Mitarbeiter. Das Unternehmen, dass die Neubaustrecke plant und in dem der grüne Herr Gastel im Aufsichtsrat sitzt.

Der Neubau-Fanclub

WER IST WARUM FÜR EINEN NEUBAU, DEN ES NICHT BRAUCHT? (FF.)

So, und nun das Naheliegende einmal ausgesprochen: Diese drei Fraktionen bilden eine gemeinsame Blase, die sich gegenseitig anfeuert und bestätigt.

- Der Ex-Hamburger Bürgermeister und Jetztkanzler, der beispielsweise mit Elbvertiefung und Coscobeteiligung alles für den Hafen gibt.
- Der Hafen mit Figuren wie HHLA-Aufsichtsratschef Rüdiger Grube, nach dessen Amtsübernahme die Bahn plötzlich hafenbegünstigende Neubaustrecken plant.
- Die Bahn, in der Herr Grube vorher Vorstandsvorsitzender war und die heute beispielsweise in ihrer Regionalführungsriege einen Ex-Manager der Hamburg Port Authority berufen hat, fleißig im Versuch „Freunde“ einzuschüchtern.
- Die Grünen, die mit Herrn Gastel (Aufsichtsrat der DB Netz AG) und seinem Parteikumpel Herrn Gelbhaar (Aufsichtsrat der Konzernmutter DB AG) einen unrealisierbaren (kein Geld, keine Planer, keine Baukapazitäten, keine Arbeitskräfte) Deutschlandtakt seitenlang schönreden.
- Die artigen Mitarbeiter- und Fansoldaten, die für die großen Strategen die Feldarbeit übernehmen und ihren wirren Blödsinn unter Falschnamen in jede Kommentarspalte tippen.

Und dann sind da natürlich noch all die Unternehmen, denen der Sabber jetzt schon aus den Mundwinkeln läuft, angesichts der zig Millionen, die so ein milliardenschwerer Bau in ihre Kassen spülen würde. Und angesichts der Zusatzmillionen, die erst erforderlich werden, wenn klar wird, dass man mit den ursprünglichen Kosten nicht hinkommt. Wie immer. Allein diese Unternehmen wären verständlicherweise bereit, einiges in die Realisierung dieser irren Gelddruckmaschine zu investieren.

Liebe Leser, die Gemengelage ist derartig komplex, dass kaum ein Bundestagsabgeordneter und schon gar kein Bürger sie einfach erfassen und in der Tiefe verstehen kann. Keine Headline kann das transportieren. Und das ist System.

Man behauptet, eine „klimarettende autobahnnahe Hochgeschwindigkeits-ICE-Trasse für einen Deutschlandtakt, mit der jeder Bürger pünktlich schwuppsdiewupps zu jeder vollen Stunde überall hinkommt“, bauen zu wollen. Da kann ja wohl keiner gegen sein. Und wer dagegen ist, ist eben Nimby. Serious?! Die ganze Wahrheit ist: Wer das glaubt, ist vollkommen naiv. Die von Bund und Bahn geplante Trasse ist nicht klimarettend, sondern ein ausgewiesenes CO2-Monster. Sie führt mitnichten hauptsächlich an der Autobahn entlang, sondern zerschneidet Heide, intakte Natur und isoliert Ortschaften. Sie wird keine 60 Minuten für den Deutschlandtakt erzielen, weil die Elbbrücken das Problem sind und: Sie wird in erster Linie eine Gütertrasse, die dem Hafen nutzt. Sie haben bis hierhin gelesen. Und wahrscheinlich haben Sie sich allein deshalb schon länger mit dem Thema befasst als die meisten Leserbriefschreiber oder, noch schlimmer, als die meisten Bundestagsabgeordneten, die irgendwann darüber abstimmen sollen.

Wenn es bisher nicht zu diesem Neubauwahnsinn gekommen ist, dann ist das ganz wesentlich auch der Verdienst der vielen Bürger zwischen Hamburg und Hannover, die sich über Jahre nicht zu schade waren, für ihre Heimat aufzustehen, zu Veranstaltungen zu gehen, sich zu informieren und ihre Meinung in Politik und Gesellschaft kundzutun. Es ist unsere gemeinsame Verpflichtung, diese Arbeit durch unser Engagement zu einem sinnvollen Ende zu führen. Und das ist leider noch lange nicht in Sicht.



Wieviel CO2 emittiert eigentlich ein Neubau?

EINE STUDIE DER INITIATIVE WIDULAND E.V.

Kein Mensch kann in die Zukunft schauen. Je weiter ein Ereignis entfernt ist, umso nebulöser die Prognose. Kennen wir vom Wetter. Bilden Prognosen die Grundlage von Entscheidungen mit erheblicher ökonomischer und ökologischer Tragweite, ist damit außerdem das Risiko verbunden, mit Vollgas vor die Wand zu fahren.

In unserem konkreten Fall versucht die Politik mit Verkehrsprognosen 20-50 Jahre in die Zukunft zu schauen. Der Deutschlandtakt soll erst ab dem Jahr 2070 vollständig funktionieren. Geschätzt. Aus heutiger Sicht. Hm. Einmal tief durchatmen. Finde die Fehler. Das kann nicht gut gehen. Deshalb sind wir alle gut beraten, wenigstens die Risiken im Aufwand genau zu ermitteln. Das wiederum kann man recht präzise. Und wenn das Ziel der ganzen Geschichte der Klimaschutz sein soll, macht es natürlich Sinn, die Ökobilanz des gesamten Projekts zu hinterfragen. Die BI Widuland hat sich dankenswerter Weise auf den

beschwerlichen Weg gemacht und gemeinsam mit dem Informatik-/ BusinessExcellence- und Verkehrsexperten Klaus Radermacher den Neubau zwischen Hannover und Bielefeld durchgerechnet. Um es gleich vorwegzunehmen: Das Ergebnis ist haarsträubend. Allein diese 80km lange Neubau-Strecke emittiert beim Bau soviel CO2 wie der gesamte innerdeutsche Flugverkehr in einem Jahr. Aber das ist nicht die einzige Erkenntnis. Die Effekte der langfristigen CO2-Einsparung schwinden mit jedem Jahr, mit dem natürlich auch der übrige Verkehr emissionsfreier wird. Stichwort: Elektromobilität. Alle 30 Jahre steht darüber hinaus eine im Aufwand neubauähnliche Sanierung einer Bahnstrecke an. Alle 30 Jahre? Moment mal, wenn

man 2035 mit dem Bau beginnt, 2040 fertig wäre, dann muß man - genau! - 2070 wieder sanieren. Man baut die Strecke zum Start des ganzen Deutschlandtaktes also zum zweiten Mal. Plus die gesamten Bestandsstrecken, deren Sanierung man ja schon heute so gut wie gar nicht auf die Kette bekommt. Wir empfehlen dringend, diesen interes-

santen und sehr sachlichen Beitrag. Übrigens unter dem unten aufgeführten Link auch als ausführliche Video-präsentation, in deren Verlauf man viele weitere Details einer Strecken-Planung erfährt. Wir sind mit Herrn Radermacher im Austausch, um diese Untersuchung auch für unsere Strecke Hamburg-Hannover (120km statt 80km) anzustossen. Das wird ein finanzieller Kraftakt. Vielleicht hilft es aber, richtige und gewichtige Argumente gegen das Milliarden-fressende Monster ans Tageslicht zu fördern und eine bessere Lösung zu finden. Besser und am Ende des Tages deutlich schneller und vor allem

billiger. Auch wenn der für dieses Vorhaben zuständige Staatssekretär Herr "Theurer" heißt.

Der Link zur Studie:

<https://widuland.de/wp-content/uploads/2023-09-05-WiduLand-CO2-Studie.pdf>

Der Link zur Video-Präsentation:

https://www.youtube.com/watch?v=NZ8KMD_CBcl&t=758s

Der Link zur Partner-BI Widuland:

<https://widuland.de/home/>



Die Sicht eines Insiders auf den Umgang mit Alpha-E

GASTBEITRAG VON VOLKER TÜRK

Liebe Mitstreiter, auch ich wurde in meinem Urlaub von Meldungen überrascht, die vorerst über den Nicht-Bau einer NBS zwischen Hamburg und Hannover berichteten. Ich habe diese Meldung mit Freude zur Kenntnis genommen und möchte auch gleichzeitig vor Euphorie warnen.

Die Kritiker in den Parteien kommen nicht aus der Heideregion. Es ist aus meiner Sicht richtig, wenn die Bundes- und Landespolitiker die Interessen ihrer Bürger offensiv vertreten. Wenn man sie als Verhinderer des DT bezeichnet, ist dies purer Unsinn. Auch ich bin ein Befürworteter des DT; aber wie man ihn in Deutschland umsetzen will, halte ich für sehr merkwürdig. Eine Infrastruktur und die Bahnknoten, die jahrzehntelang nicht bedarfsgerecht gepflegt wurden, können diesen Verkehr nicht optimal bewältigen. Darum ist der Plan, eine fahrplangemäße Infrastruktur zu bauen (wie in der Schweiz), der falsche Weg.

In Deutschland müssen zunächst alle Bestandsstrecken (für den ÖPNV, den Fernverkehr und den Güterverkehr) modernisiert und ausgebaut werden. Und erst danach kann man das Kapazitätsproblem lösen, und dies ist wohl erst in 30 oder 40 Jahren möglich. Dialoge kann man führen; aber zum jetzigen Zeitpunkt sind Ergebnisse nur spekulativ. Ich darf weiterhin darauf hinweisen, dass man mit einer optimalen Sanierung nur die ABS Hamburg – Hannover meint und mit keinem Wort den Ausbau der alternativen Routen nennt. Ohne diesen Ausbau wird das Kapazitätsproblem auf der ABS Hamburg – Hannover nicht gelöst. Langsam komme ich zu der Ansicht, dass dies so gewollt ist.

Welche alternativen Routen sind gemeint?

Die ABS Rotenburg – Verden (eine der wichtigsten Umleitstrecken in Norddeutschland) wurde in den BVWP 2016 aufgenommen und sollte 2022 umgesetzt werden. Sie soll fertig geplant sein; aber wo bleibt der Baubeginn?

Die ABS Nienburg – Minden soll den gesamten Güterverkehr über Rotenburg – Verden zwischen Hamburg und dem Ruhrgebiet abdecken und damit die ABS Hamburg – Hannover enorm entlasten. Die sogenannte Amerikalinie zwischen Langwedel über Soltau nach Uelzen soll die ABS Bremen – Hannover

entlasten und macht damit mehr Platz für Güterverkehr von Hamburg ins Ruhrgebiet. Gleichzeitig werden über diese Strecke Güterverkehre vom JadeWeserPort und Bremen in Richtung Ostdeutschland und Südosteuropa abgewickelt und entlasten dadurch den Knoten Hannover.

Der Entlastungskorridor Ost (Strecke von Uelzen über Salzwedel, Stendal, Magdeburg, Halle, Leipzig, Erfurt und Hof mit seinen Abzweigungen ins westdeutsche Eisenbahnnetz) wurde zwischen 2007-2010 im Aufsichtsrat der DB Netz AG mit dem sogenannten Wachstumsprogramm beschlossen und sollte 2017 in Betrieb genommen werden. Jetzt soll er angeblich 2028 fertig sein. Ich habe da meine Zweifel. Dieser Entlastungskorridor soll die Strecke zwischen Uelzen und Lehrte (Knoten Hannover) und von dort die alte NSS vom Güterverkehr in Richtung Göttingen entlasten.

Wie sollte die Generalsanierung der ABS Hamburg – Hannover aussehen?

Hier meine Vorstellungen: Im Plan zur Erhöhung der Kapazität zwischen Uelzen und Stelle wurde von der DB Netz in Frankfurt (PEK) festgestellt, dass der dreigleisige Ausbau zwischen Stelle und Lüneburg mit optimalen Spurplänen und einer modernen Signalisierung das angebliche Kapazitätsproblem löst. Darum sollte der dreigleisige Ausbau auch zwischen Lüneburg und Bad Bevensen mit den vorher genannten Komponenten ausreichend sein. Im Bahnhof Lüneburg sollten die Spurpläne überdacht werden; einen Abriss von einer Wohnbebauung und dem Bahnhofsgebäude lehne ich ab.

Von Bad Bevensen bis Celle könnte ich mir ohne Abriss von Wohngebäuden einen viergleisigen Ausbau vorstellen. In den Bahnhöfen Uelzen und Celle sollte man auch über Spurplanveränderungen nachdenken. Auf dem gesamten Streckenbereich zwischen Bad Bevensen und Celle sollte eine moderne Signalisierung, verbunden mit einer optimalen Spurplantechnik, eingebaut werden, die eine sehr gute Flexibilität in der Betriebsführung zulässt. Außerhalb der Bahnhöfe sollte eine HG von 300km/h möglich sein.

Die Sicht eines Insiders auf den Umgang mit Alpha-E

GASTBEITRAG VON VOLKER TÜRK

Abschließend hierzu: Die Generalsanierung der ABS Hamburg – Hannover und der beschlossene Ausbau (im DSN) der hier genannten alternativen Routen kann und wird das Kapazitätsproblem lösen. In dieser Angelegenheit sollte man aus heutiger Sicht bedenken, dass der Containerumschlag im Hamburger Hafen um ca. sechs Prozent gefallen ist und damit auch die Anzahl der Container-Züge sinken wird. Ich glaube nicht, dass in Zukunft die immer größer werdenden Containerschiffe den Hamburger Hafen anlaufen werden; die Elbe wird ihre Grenzen nicht ständig vergrößern. Hinsichtlich der derzeitigen NKV-Bewertung erlaube ich mir nur eine Bemerkung, die im letzten Jahr von der Beschleunigungskommission Schiene erwähnt wurde: Ich zitiere: „NKV-Bewertungen kosten Umsetzungszeit und Finanzmittel. Gleichzeitig bilden sie die positiven Wirkungen der Maßnahmen hinsichtlich der Verkehrs- und Klimawende unzureichend ab“. Ich hoffe, dass diese Aussage bei den Verkehrspolitikern in Berlin ein gewisses Nachdenken erzeugt hat und erwarte, dass die alten Bewertungskriterien den heutigen Anforderungen angepasst werden. Zum Thema Kosten hat Herr Dr. Vieregge mit einer sehr guten Feststellung reagiert; ich zitiere: „Nicht versuchen, den Nutzen immer weiter zu erhöhen, sondern die Kosten durch Beibehaltung von möglichst viel Bestand zu senken“. Nun zur Erinnerung:

Welche Ziele verfolgten die Väter der Alternative der Y-Trasse, die man später Alpha-E nannte?

1. Die Bürger in den Regionen Lüneburg, Uelzen und Celle sollten weiterhin den Fernverkehr ohne Umstieg nutzen können. Diesen Vorteil haben die Bürger in den Landeshauptstädten Magdeburg und Potsdam nicht. Die Aussagen der Bahn, dass auch weiterhin der Fernverkehr diese Bahnhöfe anfahren wird, ist nicht glaubhaft.

Beispiel: Als die NBS Hannover – Würzburg gebaut wurde, hat die Bahn den größeren Orten zwischen Hannover und Göttingen an der alten NSS dies versprochen, doch heute verkehren dort stündlich lediglich ein Metronom und sonst nur Güterzüge. Diesen Zustand lehnen wir für unsere ABS ab.

2. Die Güterverkehrsströme müssen besser verteilt werden. Durch die genannten alternativen Routen wird die ABS Hamburg – Hannover vom Güterverkehr optimal entlastet. Auch durch ein flexibles Trassenpreissystem (TPS) könnte man den Kunden im Güterverkehr kostengünstigere, alternative Routen anbieten. Ich könnte mir auch vorstellen, dass auf dieser ABS nur die laufüberwachten Express- und Containerzüge (Just in time) von Hamburg-Billwerder und Hamburg-Waltershof verkehren.

3. Keine unnötigen Eingriffe in die Wohnbebauung und in die Natur. Wohnbebauung dürfte klar sein. Zur Natur haben unsere Umweltverbände BUND und NABU Stellungnahmen abgegeben. Ganz besonders bedanke ich mich bei unserem stellv. Vorsitzenden des NABU aus Uelzen, unserem Freund Fritz Kaune, für seine tolle Arbeit. Er hat den gesamten Streckenverlauf der Planungen der Bahn für eine NBS mit entsprechenden Karten auf mögliche Eingriffe in die schutzwürdige Natur untersucht. Er weist ausdrücklich darauf hin, dass die neue Umfahrung von Bergen und der Streckenverlauf im Raum Berghof noch nicht berücksichtigt wurde.

Abschließend danke ich unseren MdB's Henning Otte, Lars Klingbeil, unserem Verkehrsminister in Niedersachsen Olaf Lies, unseren Landräten aus Harburg, dem Heidekreis, aus Uelzen und Celle, den kommunalen Vertretern, den Naturschutzverbänden BUND und NABU und unseren tollen Bürgerinitiativen, die alle auf ihre Art unser Projekt Alpha-E hervorragend unterstützt haben.

Volker Türk war bei der Deutschen Bahn für die Zugplanungen in dem betroffenen Streckenbereich verantwortlich und war später Mitglied in Aufsichtsgremien der DB Netz AG. Heute engagiert sich der Ruheständler für das Alpha-E und hilft uns Bürgerinitiativen mit seiner ausgewiesenen Expertise in genau diesem betroffenen Verkehrsraum. Freunde sagen Volker Türk kennt zwischen Hamburg und Hannover jedes Gleis beim Vornamen.

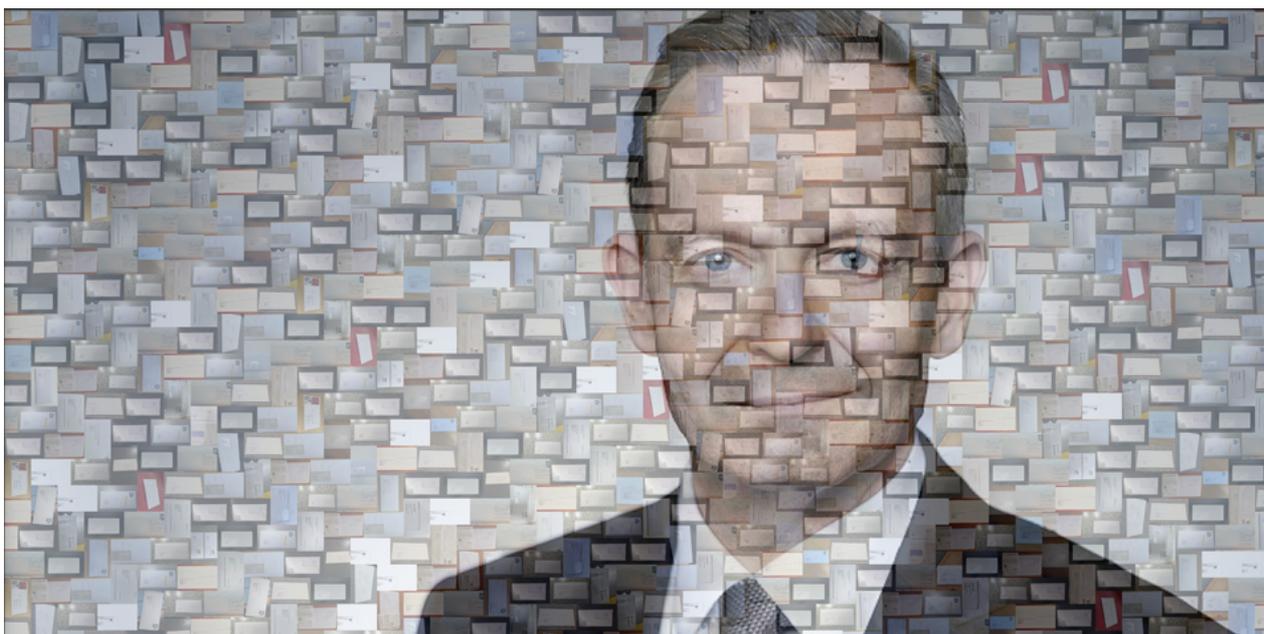
Herr Dr. Wissing kann nicht lesen!

TOLLER TRICK: POST DIE NICHT ANKOMMT, KOMMT GAR NICHT ERST AN

Im Sommer diesen Jahres haben die Mitglieder vieler Bürgerinitiativen höchstpersönlich Briefe an den Staatssekretär Herrn Michael Theurer und den Bundesverkehrsminister Herrn Dr. Volker Wissing geschrieben. Einzelne Menschen haben sich an ihren "Küchentisch" gesetzt und ihre Sorgen zu Papier gebracht. Insgesamt fast 2000 einzelne Briefe. Die Schreiben gingen beispielsweise an die Wahlkreisbüros der Politiker. Erstaunlicherweise kamen insbesondere die, die für Herrn Wissing bestimmt waren, massenweise zurück. Unwahrscheinlich, dass man ihn in seinem Heimatort im FDP-Wahlkreisbüro nicht kennt. Wohlgermerkt es kamen nicht alle, aber sehr viele zurück. Briefe, die nicht ankommen, kann man nun mal nicht lesen. Das Ministerium hat vor Monaten erklärt, dass man nichts gegen den Willen der Menschen vor Ort

bauen wird. Die Lektüre der Schreiben wäre für einen Erkenntnisgewinn in dieser Sache sicher hilfreich gewesen. Wir überlassen Ihnen, liebe Leser, die Bewertung. Manche Bürger haben ihren Verteiler übrigens um das Kanzleramt erweitert und von dort auch prompt eine Antwort erhalten. Nämlich die, dass Herr Dr. Wissing und seine Mannschaft zuständig seien. Immerhin. Sogar der Bitte dem Ministerium für Digitales und Verkehr, das Antworten nahe zu legen, wurde nachgekommen. Allerdings erhielten die Absender in der Folge nur eine Standard-Nachricht, da das originale Schreiben nicht auffindbar sei.

Das die Briefe nicht besonders gut ankommen, konnten wir uns vorab denken. Das Sie gar nicht ankommen, hätten wir nicht gedacht.



Bezahl-Schranke unten!

60 Milliarden schon weg bevor es los geht

Mit der jüngsten Entscheidung des BVerfG sind der Regierung die Mittel für wichtige Projekte entzogen worden. 60 Milliarden Euro fehlen und es steht zu befürchten, dass weitere Finanzierungen verfassungsrechtlich strittig sind. Ein erheblicher Teil dieser, nun für rechtswidrig erklärten, Finanzierung war für die Investitionen in die Schiene vorgesehen. Dieses Budget ist weg. Der

Deutschlandtakt ist nicht nur aufgrund fehlender Planungs- und Baukapazitäten, sondern jetzt auch aufgrund fehlender Finanzmittel ein Leuchtturmprojekt, dem das Licht ausgeht. Experten warnen schon lange, dass die Komplexität dieses Projektes nicht beherrschbar ist. Irgendwann muß auch den letzten Ideologen klar werden, dass man mit dem Festhalten an Utopien verheerenden Schaden anrichtet. Alles, was zur Verfügung steht, gehört jetzt in die Sanierung, Pflege und wo möglich in den Ausbau des Bestandes. Wir werden uns wundern was möglich ist, wenn es möglich werden muss.

BI Y-Monster Info-Treffpunkt

KNALLER: UNSER ORT FÜR INFORMATIONEN MIT SPRENGKRAFT!

Noch in diesem Jahr werden wir einen dauerhaften Info-Punkt der BI Y-Monster einrichten. Wir haben den besten Ort gefunden, um explosive Informationen oder andere Ideen, die uns allen viel Geld klauen, auszustellen. Die ehemalige Sparkasse an der Ohlendorfer Strasse in Ramelsloh. Durch die Sprengung eines Geldautomaten ist das Gebäude derzeit leer. Wir haben vom Eigentümer die Genehmigung erhalten, die Außenwände zu Informationszwecken zu nutzen. Das werden wir jetzt in Angriff nehmen. Vor dem Eingangsbereich sind Schaukästen geplant, in denen über die aktuellen Sachstände informiert wird. Auf der Stirnseite des Gebäudes werden wir eine BigPoster-Wand einrichten. Das gibt uns Gelegenheit, von Zeit zu Zeit dort auch persönlich vor Ort kleinere Informations-Veranstaltungen zu organisieren.



Vielleicht bei einer gepflegten Tasse Glühwein und/oder einer Wurst vom Grill. Eine Art Treffpunkt, dessen Besuch man sehr gut mit den alltäglichen Besorgungen verbinden kann. Die Bürgerinitiative X durch Y hat bereits so einen Infopunkt in der Dorfmitte von Brackel vorbildlich ausgestattet. Eine Task-Force hat sich bei uns des Themas



angenommen und freut sich über helfende Hände. Wenn also jemand Lust hat, mit zu gestalten und zu werkeln, einfach eine kurze Nachricht per email an info@y-monster.de oder spricht uns direkt an. Wir freuen uns auf Ideen und Bastel-Beteiligung.

Deutschland-Pakt?

Über Akte, Pakte und Takte

Neulich konnten wir Erstaunliches im Bundestag beobachten: Kanzler Scholz trat vor das Parlament und beschwor eine gemeinsame Anstrengung Aller zur Bewältigung der enormen nun anstehenden Herausforderungen. Einen Kraftakt. Und er nennt ihn "Deutschland-Pakt". Das ist für hiesige Bürgerinitiativen insofern bemerkenswert, weil dieser "Deutschland-Pakt" uns in Inhalt und Formulierung ausgesprochen bekannt vorkommt. Eigentlich ist es, in Teilen, die Abschrift unseres Manifests. "Deutschland-Akt vor Deutschland-Takt". Siehe auch unseren Newsletter aus dem April. Ob Zufall oder Abschrift: Wir finden, dass man auf der Suche nach Lösungen seinen Bürgern durchaus mal genau zuhören kann. Das hilft, wenn man Dinge bewegen möchte. Ob als Akt, als Pakt oder als Takt.

Das Manifest:

Deutschland-Akt vor Deutschlandtakt!

Über Jahrzehnte wurden monstros, ausufernde Neubauprojekte vorangetrieben und deren Kostenexplosionen hingenommen. Zeitgleich wurde der Bestand dramatisch vernachlässigt.

Das Ergebnis liegt in Scherben vor uns: Die Deutsche Bahn ist ein Sanierungsfall.

Wir glauben, dass ein vernachlässigtes über Jahrzehnte kaputtgespartes Netz niemals eine vernünftige Verkehrslösung hervorbringen wird.

Wir wissen, dass jetzt alles getan werden muss, um marode Gleisanlagen und Brücken, veraltete Stellwerke zu ersetzen. Um fehlende Weichen, zeitgemäße Signaltechnik, digitale Prozesse und fehlende Regionalhaltepunkte zu installieren und das notwendige fehlende Personal auszubilden, einzustellen und vernünftig zu bezahlen.

Wir glauben nicht an überdimensionierte Neubauprojekte, deren Kosten regelmäßig außer Kontrolle geraten. Es ist nicht die Zeit für Groß-Projekte, die vor allem einzelnen wirtschaftlichen Interessen nutzen.

Die Aufgabe den Bestand zu sanieren ist so groß, dass es kein Quantum Spielraum für Neubaufantasien gibt.

Wir glauben nicht an Projekte, die erst 2070 ihre volle Wirkung erzielen. Jetzt ist die Zeit das Machbare zu machen. Jetzt ist die Zeit endlich Schritt für Schritt die Fehler der vergangenen 20 Jahre zu beheben, statt neue zu begehen.

Es braucht einen gewaltigen Kraftakt von allen: Bund, Bahn und vor allem von den steuerzahlenden und verspätungsgebeutelten Bürgern. Mit transparenten Prozessen, glaubwürdig und ohne Bürgerbetrug.

Diesen Kraftakt nennen wir den Deutschland-Akt. Dafür, und nur dafür, gibt es unsere Unterstützung.

Wichtige Termine, bitte vormerken!

DEMNÄCHST AUCH AN UNSEREM INFOPUNKT IN RAMELSLOH

*Statustreffen: 15.12.2023

Hier treffen die Teilnehmer des Dialogforums von 2015 zusammen um den aktuellen Status zu besprechen. Dies ist gleichzeitig die letzte Gelegenheit dieses Jahres uns als Bürgerinitiativen mit entsprechendem Nachdruck zu präsentieren. Dazu ist eine Demonstrationsveranstaltung am 15. Dezember von 12h-15h vor dem Hotel Celler Tor angemeldet. An einem Freitag für die berufstätigen Mitstreiter der BI's nicht ganz leicht zu realisieren. Deshalb hier die besondere Bitte an alle, die frei haben oder noch nicht, oder nicht mehr beruflich eingespannt sind, Flagge zu zeigen. Jeder bekommt einmal die Chance in erster Reihe mitzuwirken: dies ist Eure! Vielen Dank.

15. Dezember 2023, 12h-15h, Celle, Hotel Celler Tor.
Bei Fragen gerne Email an: info@y-monster.de

*Infopunkt: Dezember

Gestalten und aufbauen des Infopunktes in Ramelsloh. Wer mitmachen will/kann meldet sich bitte bei Wolfgang Stangl: ws@y-monster.de

*AG Jahres-Abschlusstreffen: Dezember

Wir planen ein Abschlusstreffen mit allen AGs im Dezember, Einladungen erfolgen gesondert über die jeweiligen AG-Teams. Sollte sich noch jemand zu den Themen Event, Kommunikation/PR, Recht&Verwaltung, IT, Verkehr, Natur anschliessen wollen bitte eine kurze Mail an: info@y-monster.de

*Plakat & Fahnenpflege: bis 6. Dezember melden!

Wir möchten zum Jahreswechsel unsere Präsenz an den Strassen verstärken und wo nötig Banner und Fahnen erneuern. Dazu werden wir in der 1. Dezember Woche neue Plakate, Banner und Fahnen bestellen. Wer Interesse an einem Werbemittel hat, oder ein altes ersetzen möchte, oder einen Hinweis hat wo beschädigtes hängt, bitte kurze Mail an: rc@y-monster.de

*Weihnachten: 24.12.-26.12.2023

Jeweils zuhause oder auf individuelle Verabredung. Die Familie erwartet großzügige Geschenke und reichhaltiges Essen. Wer möchte kann in unserem Y-Monster Shop, Link auf y-monster.de, noch coole Geschenkideen für Monster-Fans besorgen!

Zu guter Letzt:

Wir wünschen allen Mitstreitern an dieser Stelle eine feine vorweihnachtliche Zeit, vielen Dank für Ihre Unterstützung! Bleiben Sie dran, verfolgen Sie die Neuigkeiten auf unserer Webseite und den Social-Media-Kanälen. Und lassen Sie sich durch irreführende Meldungen nicht vom Kurs abbringen. Die Bahn plant fleißig weiter ihren Neubau. Aber genauso beharrlich kämpfen wir mit unseren Mitteln dagegen an. Wir sind weit gekommen aber wir sind noch weit vom Ziel entfernt. Es ist und bleibt ein Marathon: solange wir nicht sicher wissen, das die Planungen eingestellt sind, sind wir nicht am Ziel!

Herzlichst,
das Team der BI Y-Monster