

Sie nennen Ihre Bürgerinitiative Y-Monster.

Seit ich die Ausbaupläne, nein, die Neubaupläne der Strecke Hamburg – Hannover kenne, frage ich mich: Was ist die Steigerung von Monster?

Ich beschäftige mich seit Jahrzehnten mit dieser Deutschen Bahn AG. Dieser Konzern, der dem Bürger, also zu 100 Prozent uns gehört, sozusagen ein VolksEigenerBetrieb ist, der keinen Tag ohne unser Geld existieren könnte – dieser VEB macht seit Jahrzehnten mit unserem Steuergeld, was er will, und das – fast immer – gegen die Interessen und die Bedürfnisse der Bürger.

Die DB AG, und das ist leider keine Polemik, ist zu einem Staat im Staate geworden. Der seit Jahrzehnten unökonomische, unökologische Großprojekte unbarmherzig durchsetzt – Milliarden in gigantische Großprojekte verschleudert, ohne Sinn und Verstand, unabsehbar viele Milliarden in Stuttgart 21, zehn Milliarden in Münchens zweite Stammstrecke, Hunderte von Millionen in die Verlegung des Bahnhofs Altona nach Hamburg-Diebsteich – alles übrigens Projekte, die den Bahnverkehr behindern, die Reisenden ärgern, aber die Tunnebohrmaschinenunternehmen, die Beton- und Stahlindustrie immens erfreuen.

Beispielhaft dafür auch die geplante Y-Trasse mit ihren monströsen Beton-Bauten.

Es ist irre: Ein Konzern, der faktisch pleite ist, mit weit über 20 Milliarden in den Miesen ist, plant milliardenteure Großprojekte. Geht's noch? Ja. Dieser Konzern ist eine staatlich geduldete Geldvernichtungsmaschine. Übrigens, und das nur in Parenthese: Der Leider-Noch-Immer-Bahnchef Richard Lutz hat in seiner Regentschaft rund acht Milliarden Euro Schulden angehäuft. Und dafür einige Millionen an Bonus bekommen.

Diese Deutsche Bahn schert sich einen Kehrriech um die Menschen auf dem Land, sie ist primär an den Businessleuten in den Metropolen interessiert – für sie

verschwendet sie das Geld der Bürger, für sie zerschneidet sie mit Hochgeschwindigkeitsstrecken Dörfer und Gemeinden und verschandelt Landschaften – absolut rücksichtslos. Lärm? Stopft Euch Watte in die Ohren!

So wie diese Bahn seit Jahrzehnten agiert, konterkariert sie seit Jahrzehnten, was die Politik eigentlich fordert: mehr Güter, mehr Menschen auf die Schienen.

Die Bahn AG hat daran kein großes Interesse: Sie hat seit der Bahnreform von 1994 das System Zug in Deutschland nahezu perfekt demoliert, Schienen rausgerissen, Bahnhöfe verscherbelt, die Infrastruktur systematisch verkommen lassen, so dass sie heute faktisch in einem irreparablen Zustand ist.

Das ist keine Polemik, dazu ein paar Zahlen. Über 100 Groß- und Mittelstädte sind vom Fernverkehr abgehängt worden. Das Streckennetz wurde von 40.000 Kilometern auf 33.000 Kilometer reduziert. Weichen und Kreuzungen von 130 000 auf 65 000 reduziert. Die Folgen: Verspätungen sind zwangsläufig. Fahrpläne strukturell nicht einhaltbar.

Die Deutsche Bahn AG – eine Schande für das Technologiestandort Deutschland. Ein Symbol auch dafür, das in diesem Land schiefläuft.

Frech ist, dass diese Bahn nun für extrem viel Geld und gegen die Natur Neubaustrecken durchsetzen will – wie etwa diese Y-Trasse! Das müsse sein, man wolle mehr Menschen und Güter transportieren!

Gerede. Da kann ich nur lachen: Ab HH Hauptbahnhof fahren heute über 20 Prozent weniger Fernzügen als noch vor zwei Jahren.

Und auf den Schienen werden heute weniger Güter transportiert als 1990 allein in Westdeutschland!

All diese Neubaustrecken, gerade auch die Y-Trasse: Es ist ein Aktionismus, der vom eigenen Versagen ablenken soll.

Der Deutschlandtakt, mit dem auch die Y-Trasse nun begründet wird, ist ein Schimäre. Ein Schlüssel, so eine Art Wunderwaffe, um Unfug durchsetzen zu können – eben diese Y-Trasse.

Den sogenannten Deutschland-Takt, um den Politiker wie etwa der Grüne Matthias Gastl irrsinnig kämpfen (ihm verdanken Sie auch die plötzliche Wiedergeburt der Y-Trassen-Pläne) wird es nie geben, kann es nicht geben: Bei dieser Bahn ist einfach viel zu viel im Eimer, das ehemals Perfekte (Deutschland war mal in Sachen Bahn für alle Bahnen weltweit Vorbild!) perfekt zerstört, beispielhaft dafür die Verspätungen, die Zugausfälle: Bloß 60 Prozent der Fernzüge sind pünktlich. Aber diese Zahl sagt wenig aus. Denn Züge, die komplett ausfallen – das sind jährlich gut 100 000 –, tauchen in der Verspätungsstatistik nicht auf, Begründung des Leider-Noch-Immer-Bahnchefs Lutz: „Ein Zug, der nicht losfährt, kann nun mal nicht zu spät ankommen“.

In der verquerten Logik des Leider-Noch-Immer-Bahnchefs wäre eine perfekte Bahn also ein Bahn, bei der keine Züge mehr fahren. Ein Vision, an der Lutz hart und ziemlich erfolgreich gearbeitet hat.

Ich kenne viele geplante Neubaustrecken der Bahn. Aber ich kenne keine (abgesehen von Stuttgart 21), die so verrückt, so brutal, so rücksichtslos und verkehrlich so sinnlos durch eine schöne Landschaft gefräst und betoniert werden soll, aber auch oft ganz nah an Ortschaften vorbei, sogar Häuser dafür geschleift, beseitigt werden wie die Y-Trasse.

Wehrt Euch.

Es ist der schiere Wahnsinn, anders kann man es nicht sagen, was Bahn und Politiker hier vorhaben.

Leistet Widerstand!

Warum tun sie das? Das ist eine Frage, die sich mir bei all den Großprojekten der Bahn seit Jahren stellt.

Ich habe in meinem Berufsleben als Journalist viele Politiker und Manager getroffen, und in ihnen etwas Verstörendes gefunden: Es sind häufig Menschen, die total angefixt sind von dem, was sie durchsetzen wollen und – leider – zu oft durchsetzen können. Macht ausüben. Großes schaffen. Spuren legen, die keiner verwischt.

Spuren legen, die keiner verwischt.

Es ist, das darf man nicht unterschätzen, ein

Spiel der Eitelkeiten: Großprojekte sind Tagesschau, nicht Lokalzeitung. Der Ausbau einer vorhandenen Strecke – langweilig. Ein Neubau aber, der möglichst viele Milliarden verschlingt – großartig. Ein Rausch. Eine Droge. Und plötzlich ist man ein Y-Trasse-Neubau-Junkie. Ein Taliban des Wahnsinns.

Und dieses Gefühl macht so stark, dass man es schafft, Parteien, Kommunen, ja, ein ganzes Land in Geiselhaft zu nehmen für Pläne, die keinen Bezug zu einer rationalen Verkehrspolitik mehr haben.

Dazu kommt noch: Die Verantwortlichen, ich nenne sie jetzt mal: die Täter haben oft wenig Ahnung von den Details ihrer Projekte, den ökologischen Zerstörungen, den Problemen und Schwierigkeiten, die ihre Bauten von oft wahrhaft pharaonischen Ausmaßen haben können.

Ich möchte nun nicht auf die Details der Neubaustrecke eingehen, Martin Viereg, ein Münchner Verkehrsplaner, seit Jahrzehnten intimer Kenner der Bahn, vertraut mit ihren Projekten, hat ausgerechnet, dass diese Y-Neubaustrecke – nach dem Einsatz von mehr als sechs Milliarden Euro – drei Minuten schnell sein wird, als die ungleich billigere, umweltverträglichere, die Menschen schonendere Ausbaustrecke. Also die von Ihnen mitgetragene Alternative.

Sechs Milliarden Euro für drei Minuten! Sechs Milliarden für drei Minuten Zeitgewinn – ist solche eine Investition auch nur ansatzweise begründbar?

Diese Neubaustrecke, und so etwas habe ich noch nie erlebt, nochmals, wird unsensibelst durch die Landschaft gefräst. Es ist eine unfassbar rücksichtslose Streckenführung, auch ästhetisch eine Zumutung, ein Stück brutalster Architektur: Südlich von Maschen sind sehr hohe Brücken geplant, die vorhandene komplizierte Kreuzungsbauwerke überbrücken. An vielen Stellen reicht die Trasse direkt an Wohnhäuser heran, bei Meckelfeld findet ein regelrechter Kahlschlag statt.

Was hier geschehen soll: Es ist verrückt. Aber das Verrückte hat System: Jeder Neubau spült der Bahn Geld in ihre klammen Kassen. Die Bahn übernimmt die Planungsarbeiten und kassiert dafür 18 bis 25 Prozent der Baukostensumme. Im Klartext: **Je teurer der Neubau, desto**

besser für Bahn. Die Bahn verdient an ihrem Wahnsinn.

Martin Vieregg hat verstörende Gesetzmäßigkeiten bei Bahn-Großprojekten herausgefunden: „Es wird fast immer das Falsche gebaut“, sagt er: „So teuer wie möglich und so nutzlos wie gerade noch erträglich.“ Es sei für ihn „frustrierend, den vielen Unsinn der Bahnprojekte zu ertragen“.

Vor ein paar Jahren hat sein Büro einige der wichtigsten Neubauprojekte der Bahn überprüft und mit kostengünstigeren Varianten verglichen. Sein Befund: zwischen 40 und 80 Prozent der Kosten hätten eingespart werden können. Ein Einsparungspotenzial von über 20 Milliarden Euro.

Nochmals: Diese Bahn AG ist eine Geldvernichtungsaschine. Eine Geldvernichtungsmaschine, die mit staatlicher Duldung und Förderung die Staatskasse plündert.

Wie hier mit der Y-Trasse! Die unnötig wie ein Kropf ist.

Plötzlich heißt es, die Neubautrasse sei „alternativlos“. Das ist frech. Es gibt immer Alternativen. Alternativlos beinhaltet einen absoluten Anspruch, den es so in der demokratischen Politik nicht geben darf. Denn: Wozu noch Demokratie, wozu noch Debatten, wenn es keine Alternativen gibt?

Wer von alternativlos redet, will einen Bürger, der sich den bürokratischen Beschlüssen brav unterwirft. Er will einen entmündigten Bürger. Einen autoritären Staat. Basta.

Wir haben gerade das Grußwort von Vizekanzler und Finanzminister Lars Klingbeil gehört. Schön – was er sagte. Bleiben Sie aber wachsam. Politiker haben eine beeindruckende Flexibilität. Ich habe nicht nur bei Stuttgart 21 erlebt, wie Politiker ratzfatz ihre Meinung ändern können.

Unabhängig von all dem hoffe ich, dass Sie, wir diese Neubaustrecke verhindern. Wenn es noch einen Hauch von Ratio bei den Verantwortlichen gibt, kann man ihnen nur zurufen: Begraben Sie ihre monströsen Pläne! Nehmen Sie Rücksicht auf die Menschen, die Sie – möglicherweise – mal

gewählt haben. Und auch abwählen können! Oder aus Frust und Wut und Rachegefühlen zur AfD marschieren. Wer will das?

Ach, noch was: Was ist die Steigerung von monströs?
Y-TRASSE!