

Ein Offener Brief zur Trasse ...

... gerichtet an die Bürgerinnen und Bürger nicht nur unserer Region, an die Beteiligten und Verantwortlichen in der Politik und in den anderen Positionen, welchen die ihnen innewohnende Macht vom Volke gegeben wurde, und gerichtet an diejenigen, welche sich bei der Verfolgung ihrer wirtschaftlichen Interessen über die Belange des Volkes hinwegsetzen ...

Gewidmet seien diese Worte all den anderen Betroffenen ...

Als ich an jenem Samstagmorgen erwachte war ich wohlgelaunt. Hatte ich mir doch für diesen Tag viel vorgenommen. Wollte ich doch an jenem Tage viele Dinge, welche mir bereits seit längerer Zeit regelmäßig den Schlaf raubten, endlich abschließend erledigen. Eigentlich wollte ich an jenem Tage die Bearbeitung eines nicht gerade kleinen Haufens komplexer Formulare endlich zu einem Ende bringen ...

„Heute werde ich es schaffen ...“ dachte ich noch, als ich aufstand. „Heute Abend hast du eine Belastung weniger ...“ war mein nächster Gedanke. Mein Weg führte mich, wie an einem jeden Morgen, zur Küche um den Tag mit einer frischen Tasse Kaffee zu beginnen ...

Und wie jeden Morgen schweifte, als ich die Küchentür öffnete, mein Blick zum Fenster hinaus, um zu schauen, ob vielleicht auch das Wetter mir wohlgesonnen sei ...

Doch was meine Augen an jenem Morgen erblicken durften änderte alles. Wohnte mir zuvor nur eine Befürchtung inne, so hatte ich nun in dem Bruchteil einer Sekunde Gewißheit erlangt. Die Gewißheit, daß mein Leben sich nun ändern würde. Nicht, weil ich dieses so wollte. Nein, weil dieses mir von anderen aufgezwungen wird ...

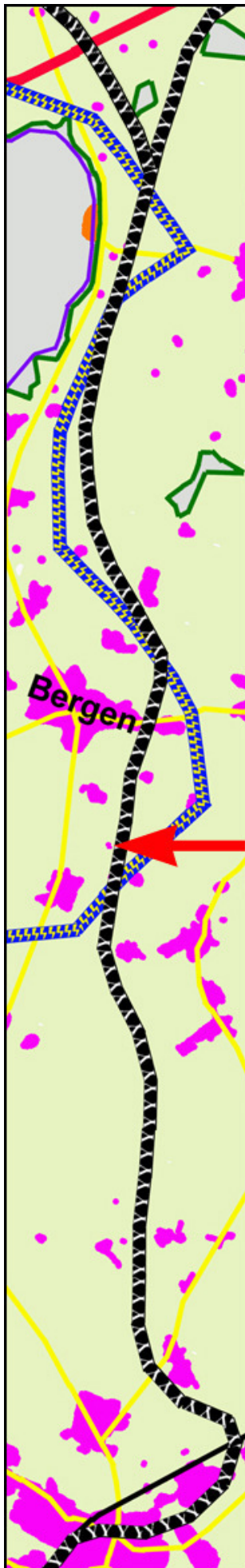
Ich erblickte auf dem Acker jenseits der am meinem Grundstück grenzenden schmalen Wiese eine von Norden nach Süden verlaufende Reihe bunt bemalter Holzkreuze ...

Es ist nur wenige Jahre her, als ich mein Häuschen fand. Das Haus selbst gefiel mir zunächst gar nicht so sehr, doch das Grundstück war das, wonach ich zuvor viele Jahre lang gesucht hatte. Ein Häuschen mitten im Grünen abseits der größeren Siedelungen. Naturidylle pur. Und hinter dem Hause Platz für einen gemütlichen Garten und ein unglaublich schöner Blick in die Weite einer Naturlandschaft bestehend aus Wiese, Acker und Wald. Ich verliebte mich in diesen Blick in die Landschaft und erwarb das Häuschen. Hier wollte ich meinen Traum leben ...

Der Traum ist aus !

Die Holzkreuze sind nur die Vorboten von dem, was da unweigerlich kommen wird. Denn einst saßen da welche an einem grünen Tische. Jene saßen dort und zogen mit einem Lineal eine Linie auf einer Karte ...

Schaue ich nun aus dem Küchenfenster, so sehe ich vor mir nur das Bild eines von links nach rechts an Höhe zunehmenden Bahndammes in etwa in 100 Meter Entfernung von meinem Lebensmittelpunkt. Und ich höre die Züge bereits rattern, Tag und Nacht im Viertelstundentakt. Nichts wird den Schall des hunderte Tonnen schweren und sich mit 150 Km/h bewegendem Materials aufhalten können. Und ich spüre schon die Schwingungen, welche sich wellenförmig durch den Boden ausbreiten werden, wenn einst die ungezählten Tonnen bewegter Materie ihre Energie in das Gleisbett abgeben werden ...



Und dieses ist nicht Phantasie. Es ist lediglich die auf Erfahrung beruhende Vorstellung von der Zukunft. Denn, bevor ich mein Häuschen erwarb, wohnte ich viele Jahre zur Miete in einem Hause, welches sich ebenfalls in solch kurzem Abstand zu einem Bahngleis befindet. Dem Bahngleis der OHE. Ich weiß daher, wie weit der Schall eines Zuges sich ausbreitet. Brauchte ich doch damals eine lange Zeit, um nicht mehr von dem nächtlichen Zwei-Uhr-Zug aufzuwachen. Und irgendwann konnte ich nur anhand der Intensität der vom Zuge hervorgerufenen und sich im Hause ausbreitenden Schwingungen auch ermessen, ob der Erdboden gerade mit Wasser vollgesogen oder gerade knochentrocken ist.

Lärm macht krank. So ist es für einen Betroffenen unbedeutend, ob er von dem sich wellenförmig durch die Luft ausbreitendem Schall oder von den wellenförmig durch den Boden verlaufenden Schwingungen erwacht. Unter dem Strich bleibt für den Betroffenen nur das ungewollte Erwachen und der damit einhergehende krankmachende Schlafentzug. Aber zu den gesundheitlichen Auswirkungen solcher krankmachender Belastungen existieren genügend fundierte wissenschaftliche Erkenntnisse, auf welche daher an dieser Stelle zu verweisen ist. Fakt jedenfalls ist, daß, wenn durch solche Dinge ein gesundheitlicher Schaden erstmalig entstanden ist, dann wird es ein Betroffener äußerst schwer haben, hierfür Schadenersatz zu erlangen.

Letzteres gilt im Übrigen auch für z.B. an Gebäuden durch sich übertragende Schwingungen entstehende Schäden. Eine Beweisführung zu der Entstehung eines solchen materiellen Schadens vor Gericht gegen einen übermächtigen Konzern dürfte nach Adam Riese aussichtslos sein.

Aber den Betroffenen werden nicht erst in der Zukunft Schäden entstehen...

Vielen der Betroffenen ist bereits jetzt großer Schaden entstanden. Dadurch, daß einst weit weg von hier jene mit einem Lineal am grünem Tische saßen und auf einer Landkarte eine Linie zogen, entstand mit diesem einem Federstrich den hier ansässigen Betroffenen bereits durch ihren Besitz an Grund und Boden der Schaden des Wertverlustes desselbigen. Der Vermögensschaden ...

An jenem Samstagmorgen saß ich an der Spitze dieses Pfeiles und blickte durch das Küchenfenster nach Osten in eine finstere Zukunft. Sollte ich nun meinen Traum aufgeben und alles verkaufen ? Doch ich würde nun dafür nicht mehr viel bekommen ...

Fahre ich nun durch meine Heimat, dann sehe ich, mit welcher Willkür das Lineal benutzt wurde. Zu erkennen ist, daß die Baukosten der Bahntasse durch die Ausnutzung der Gegebenheiten des Geländeprofiles möglichst niedrig gehalten werden sollen. Der Federstrich auf der Karte folgt lediglich dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit. Andere Belange wurden von den diesen Federstrich Zeichnenden nicht berücksichtigt.

Ohne Rücksichtnahme wird eine über Jahrhunderte gewachsene Struktur in zwei Hälften geschnitten. Dörfer werden geteilt, Landschaft und Naturräume werden vernichtet, vor archäologischen Stätten wird kein Halt gemacht, und so weiter und so fort ...

Und ist nicht meine Heimat eh schon stark gebeutelt ? Wer von hier nach Westen sich begeben will muss weite Umwege in Kauf nehmen, da auf gerader Linie ein Fortkommen nicht möglich ist. Gleiches gilt, wenn er von hier nach Nord-Osten will. Denn meine Heimat besteht aus einem schmalen Korridor gelegen zwischen den Sperrgebieten großer militärischer Übungsplätze. Und, wie ein Tortenstück, wird dieser schmale Korridor nun zerschnitten in zwei Hälften durch den Federstrich der am grünem Tische Sitzenden ...

Wirft man einen Blick in die Geschichte, dann zeigt sich, daß viele solcher am grünen Tische gezogene Linien im nachhinein ungezählte Probleme in der Welt geschaffen haben. Wieviele Kriege wohl entstanden als Folge solcher Linien vom grünen Tische ?

Es ist noch gar nicht so lange her, da zog sich solch eine Linie auch durch diesen Staat. Inzwischen wird alljährlich der Wegfall dieser Linie gefeiert. Gibt es

doch in unserem Lande sogar einen eigenen Feiertag auf Grund des Wegfalles einer Linie auf einer Karte ...

Jedoch zeigt mir der düstere Blick in die Zukunft die Errichtung einer Mauer genau in der Mitte des schmalen Korridors meiner Heimat. Eine Mauer bestehend aus Gleisen und Sperrzäunen. Eine Mauer mit Löchern zwar, aber es wird eine Mauer werden. Und ich höre diejenigen vom grünen Tische schon sagen „... niemand hat die Absicht, eine Mauer zu errichten ...“

Doch schaue ich aus meinem Fenster, dann sehe ich sie bereits ...

Aber der Fall meiner Person ist nur ein belangloser Einzelfall !

Auch, wenn den Bürgern dieses Landes zahlreiche Rechte gegeben sind und dieses Land zum Glück ein freies Land ist, so sind doch die Interessen Einzelner in dem Vergleich zu den Interessen des Gemeinwohles als nachrangig zu betrachten. So dienen aus einer globaleren Perspektive, der Perspektive des Staates, sowohl die geplante Y-Bahntrasse als auch die SÜEDLINK-Stromtrasse der Weiterentwicklung der Wirtschaft und daraus resultierend dem Wohle der gesamten Bevölkerung des Staates.

Was bedeuten dagegen schon die Belange Einzelner. Und was bedeuten aus der Perspektive eines Staates die Belange eines verschwindend geringen Anteiles der Bevölkerung in einer äußerst strukturschwachen Region weit abseits der großen Handelszentren. Handelszentren, deren zukünftiges Bestehen auf dem Weltmarkt abhängig ist von dem Ausbau der sie umgebenden Verkehrswege. Es wird gebaut werden ...

Und welche Bedeutung haben die Belange des Einzelnen im Vergleich zu den sich aus der beschlossenen Energiewende ergebenden Notwendigkeiten ? Aus den in diesem Bereich gesetzten Zielen entsteht für deren Verwirklichung unweigerlich der Zwang zur Modernisierung der vorhandenen Infrastrukturen. Da Lösungen zur Zwischenspeicherung von Strom in gigantischen Mengen noch nicht gefunden sind verbleibt letztendlich auf absehbare Zeit nur der sich aus den physikalischen Gesetzen ergebende Weg des gleichzeitigen Verbrauches des soeben z.B. durch Windkraft erzeugten Stromes. Und dazu bedarf es nunmal funktionierender Infrastrukturen. Und diese Strukturen sind nicht bloß aus der Perspektive des Staates zu betrachten. Eine zukunftsorientierte Vorgehensweise zur Lösung dieser Gesamtproblematik erfordert vielmehr eine Betrachtung auf der europäischen Ebene. Die schrittweise Lösung der bestehenden Energieversorgungsproblematiken erzwingt somit, daß gebaut werden muß ...

In der Gesamtheit ergeben sich somit zwei infrastrukturelle Problematiken in den Bereichen des Güterverkehrs und der Stromversorgung. Zu der Lösung dieser Problematiken wurden die ersten Schritte, die Schritte der Entscheidungen zu der Modernisierung der jeweiligen Struktur, bereits bewältigt. Da auf einen Schritt der nächste folgt befinden wir uns somit in dem Stadium der Planung. Und dem derzeitigen Stadium der Planung wird unweigerlich als letzter Schritt die Umsetzung des Geplanten folgen. Danach ist dann das Umgesetzte da. Es wird dann für lange Zeit einfach so da sein. Und keiner wird es rückgängig machen können. Nicht in dieser Generation. Und auch nicht in den darauf folgenden Generationen ...

So zeigt mir also der Blick aus meinem Fenster, daß auch ich von diesen Planungen betroffen bin. Und in einer möglichen Zukunft schaue ich dann bei dem Blick aus meinem Fenster nicht nur direkt auf eine Bahntrasse, auch werden dann am Horizont die hohen Masten einer Hochspannungsleitung zu sehen sein. Da solch eine düstere Zukunft nicht in dem Bereich der Interessen meiner Person anzusiedeln ist erzwingt dieses folglich die wohlgerneht ungewollte Auseinandersetzung mit den Absichten zweier Großkonzerne. Und als nur ein bedeutungsloser Einzelfall stelle ich bei dieser Auseinandersetzung fest, daß von den Auswirkungen der Umsetzung der derzeit vorliegenden Planungen eine ganze Region betroffen sein wird. Die Region des Landkreises Celle. Nichts wird in meiner Heimat, dem Landkreis Celle, nach einer Umsetzung in Gestalt der vorliegenden Planungen so sein, wie es war. Meine Heimat soll also zerstört werden ...

Es sind die Planungen in dem Segment des Güterverkehrs zur Y-Trasse nichts Neues. Über viele Jahre wurden dazu an anderen Orten bereits Planungen vorgenommen. Auch hat sich an diesen anderen Orten bereits durch die verschiedenen Bürgerbewegungen ein großer Protest aufgebaut und etabliert. Durch so etwas wird dem Planenden die etwaige Umsetzung einer solchen Planung deutlich erschwert.

Doch diejenigen vom grünen Tische sind nicht grün hinter den Ohren. Am einfachsten ist es, wenn der Weg versperrt wird, einen anderen zu beschreiten um an's Ziel zu gelangen. So führe man folglich einfach die neuen Federstriche genau da entlang, wo der Widerstand am schwächsten sein wird. Und diese neuen Federstriche auf der Landkarte führen exakt durch unsere Region. Sie führen von Nord nach Süd durch unseren Landkreis.

Welche Gewichtung werden wohl in der Waagschale der Entscheidung zur Umsetzung die Belange der hiesigen Bevölkerung erhalten ? Wird es bedeutsam sein, daß vielen Menschen der Region Beeinträchtigungen, sei es an der Gesundheit, am Vermögen oder schlicht an der Lebensqualität, entstehen werden ? Wird es bedeutsam sein, ob einzelne hiesige landwirtschaftliche Unternehmer durch die vorhersehbaren Flächenverluste ihrer Existenzgrundlage beraubt werden ? Und welche Belastungen werden wohl für die hier ansässigen wirtschaftlichen Unternehmen entstehen ? Vorhersehbar ist, daß nicht ein jeder betroffene Bürger sein Leben lang den von einer umgesetzten Y-Bahntrassenvariante verursachten Belastungen standhalten wird. Zu befürchten

ist daher insbesondere im ländlichen Raum ein weiterer Rückgang der Bevölkerung mit den entsprechenden wirtschaftlichen Auswirkungen. All dieses wird auch zu einer Belastung der kommunalen Haushalte führen. So wird durch die Trassenplanungen zweier Großkonzerne z.B. der strukturschwachen Gemeinde Bergen nach dem Abzug der britischen Streitkräfte ein weiterer schwergewichtiger Schlag erteilt. Werden sich jetzt aus den kommunalen Anstrengungen der Gemeinde Bergen zur Kompensation des Truppenabzuges überhaupt noch Erfolge ergeben können ? Dort gesetzte Ziele wie beispielsweise die Entwicklung der Tourismusbranche wurden durch die Federstriche der Großkonzerne von heute auf morgen in weite Ferne gerückt.

Es ist kein Zufall, daß nach den jahrezehntelangen Planungen zur klassischen Y-Trassenvariante auf einmal zwei Großkonzerne zeitgleich ihre Absichten zu ihren Trassenbauvorhaben im Landkreis Celle der Öffentlichkeit offenbaren. Die Mächtigen der Wirtschaft, die einer Aktiengesellschaft und die einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung, gehen hier den leichtesten Weg.

Und was verbleibt dem jeweils Betroffenen ? Es verbleibt ihm angesichts einer solch aussichtslosen Lage nur die Wahl zwischen der Resignation und dem Kampf. Einfacher ist es, sich still und stumm seinem vermeintlich unausweichlichem Schicksal zu ergeben und alles hinzunehmen. Man kann ja dann immer noch sehen, wie es ist, wenn der Strom ersteinmal fließt und die Züge ersteinmal rollen. Und viele haben ja auch das Glück, daß sie in großem Abstand von den Trassen wohnen. Doch denen sei gesagt, daß auch aus kilometerweiter Entfernung die Strommasten zu sehen und die Züge Tag und Nacht zu hören sein werden.

Hingegen hat meine Person keine Wahl. Denn wenn ich angesichts dieser nicht unwahrscheinlichen düsteren Zukunft resigniere, dann nehme ich mir selbst die Möglichkeit, meinen Lebenstraum vielleicht doch noch retten zu können. Und ließe ich es zu, daß mein Traum zerstört wird, dann würde ich die Achtung vor mir selbst verlieren. Also habe ich keine andere Wahl, als mich der Bedrohung zu stellen. So nehme ich also nun gegen diese Bedrohung einen Kampf auf, der von mir nicht gewollt wurde. Ich ziehe in einen Kampf, ein welcher von anderen zu mir getragen worden ist ...

Doch der Du diese Zeilen liest verstehe bitte meine Worte nicht falsch. Denn der Kampf, den zu führen uns auferlegt worden ist, ist nicht ein Kampf der Gewalt. Der einzige Kampf der uns zu führen gestattet ist, dieses ist der Kampf mit dem Worte. Und so nehme ich nun das mir gegebene Recht wahr, meine Meinung in Wort, Schrift und Bild frei zu äußern und zu verbreiten. Denn dieses ist der einzige Weg, auf dem es gelingen kann, den aufgezwungenen Kampf zu gewinnen. Auch wenn ich jetzt nur eine düstere Zukunft bei dem Blicke aus meinem Fenster vor mir sehen kann, so kommt durch das Beschreiten dieses Weges doch vielleicht einst der Tag, an dem ich weder Holzkreuze noch Bahndämme noch Strommasten schauen muss ...

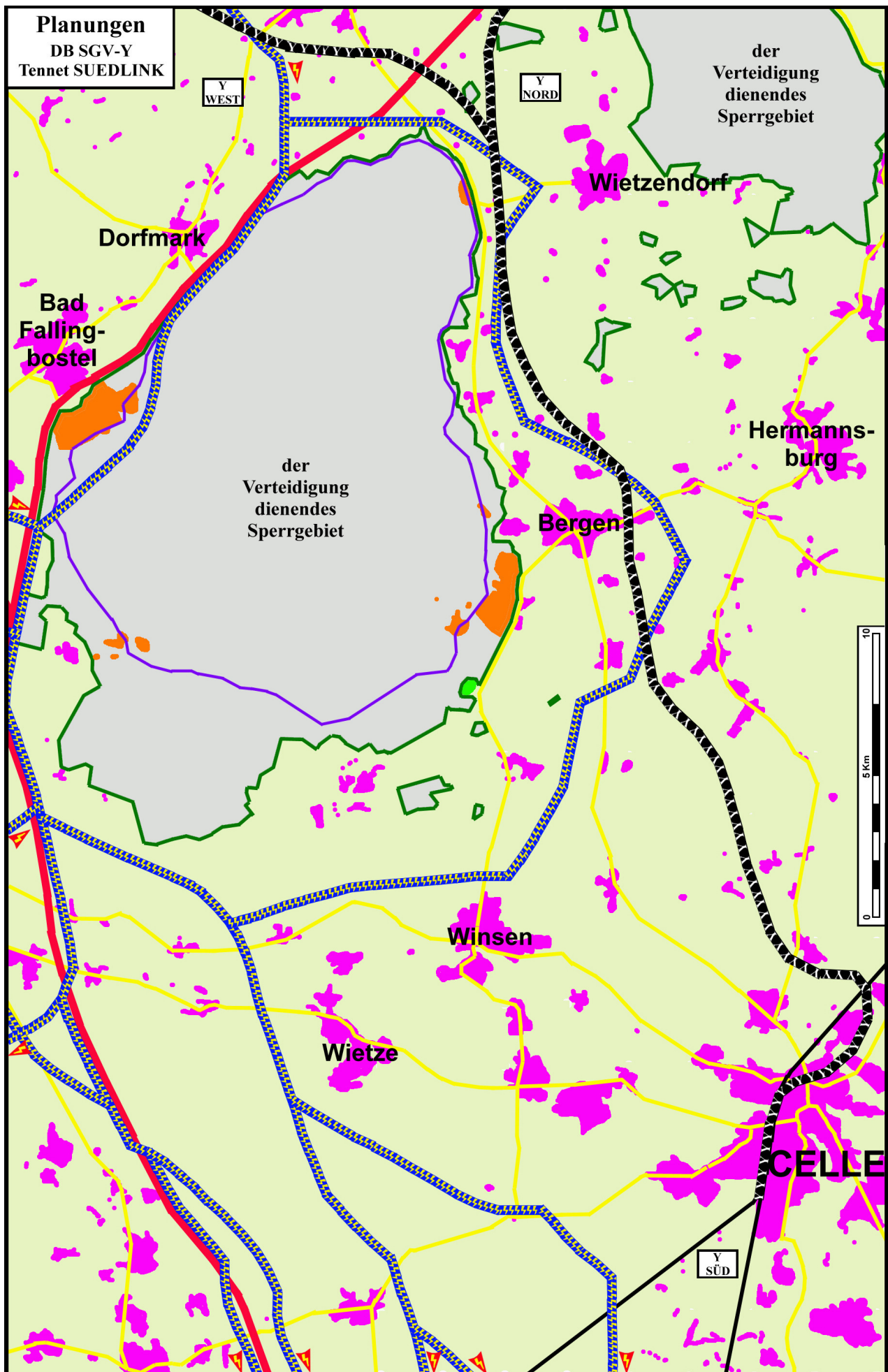
Doch was vermag ein Einzelner allein gegen solch Übermacht auszurichten ? Nicht viel ...

Aber ich bin nicht allein. Denn Vielen geht es gleich. Und Einige haben sich dem Kampf um unsere Zukunft schon gestellt. Wenn sich die Bürger solidarisieren und mit einer Stimme sprechen, dann können sie viel bewegen. Zu hoffen bleibt, daß die Solidarität sich nicht nur bei den unmittelbar Betroffenen ergibt. Denen, die weiter weg vom sonst bald schallendem Gleisbette wohnen, denen sei gesagt, daß auch sie wegen der willkürlichen Federstriche durch die Schwächung der Region Nachteile erleiden werden. Also verschließt nicht eure Augen, haltet euch nicht die Ohren und den Mund zu, sondern diskutiert die Dinge und macht mit. Denn je mehr wir werden, desto lauter wird unsere Stimme ...

Dabei ist das oberste Ziel die Verhinderung der Zerstörung unserer Region. Doch dem steht die unvermeidliche Umsetzung der geplanten Trassen in die Realität entgegen. Denn diese Trassen werden gebaut werden. Die Frage ist auch nicht mehr wann, die Frage ist nur noch ... Wo ?

Keiner will sie haben, weder hier noch anderswo. Doch irgendwer wird sie bekommen. Und entschieden wird dieses nicht von uns Bürgern. Zu entscheiden ist das „Wo“ von den Verantwortlichen in den höchsten Ebenen der Politik und der Verwaltung, welche sich dabei weit über die Grenzen unserer Region hinaus nach den Belangen des Gemeinwohles im Staate zu richten haben. Und bei dieser Interessenabwägung ist der Einfluß der beteiligten Großkonzerne nicht zu unterschätzen, denn es steht das „ob überhaupt“ überhaupt nicht mehr zur Debatte. Eine oft maßgebliche Fragestellung bei solchen Entscheidungen ist die der entstehenden Kosten. Die Entscheidungsfindung folgt dabei oftmals auf gar kurzsichtige Weise den Präsentationen und Berechnungen der Großkonzerne zu der am billigsten zu realisierenden Variante. Kurzsichtig daher, da sooft schon viele Großbaustellen in unserem Lande es gezeigt haben, daß nicht nur unzutreffend niedrige Kalkulationen zu Grunde gelegt wurden. Auch wurden nicht selten die entstehenden Folgekosten der Entscheidung entweder gar nicht in Betracht gezogen oder einfach schlicht unterschätzt.

Die Unternehmenspolitik eines Großkonzernes beinhaltet oftmals das Fehlen der eigentlich erforderlichen Transparenz. Eine Durchsetzung von Unternehmenszielen geht nicht selten einher mit der Unterlassung der Veröffentlichung von Details zu den Absichten. Folglich beruht die nachfolgende Darstellung zu den beabsichtigten Zerstörungen in unserem Landkreis überwiegend auf wenigen allgemein zugänglichen Quellen Dritter im World-Wide-Web. Es kann somit diese Darstellung den eigentlich erforderlichen Ansprüchen an die Genauigkeit der eingezeichneten Trassenverläufe im Detail vermutlich nicht gerecht werden.



Zu den Tennet SUEDLINK-Trassenvarianten

Zu erkennen sind auf dieser Karte nur die regionalen Auswirkungen der bundesweiten Planungen der Tennet TSO GmbH. Das sichtbare Geflecht der unterschiedlichen Trassenvarianten erzeugt zunächst den Eindruck einer chaotischen Suche nach einem endgültigen Trassenverlauf für den Transport des Stromes in dem Bereich der Darstellung von Nord/West nach Süden.

Und eine dieser Linien des Geflechts betrifft dann auch mich. Die Linie, welche an der Ortschaft Bergen vorbeiführt. Die Linie, welche parallel zu der SGV-Y-Trasse verläuft. Betrachtet man die parallel verlaufenden Abschnitte der beiden Trassen, so ist es unbedeutend, ob dieses Planungsergebnis zufällig oder mit Absicht entstanden ist. Zwar ist es unter wirtschaftlichen Aspekten grundsätzlich keine schlechte Idee, zwei unterschiedliche Großprojekte zusammenzufassen. Hingegen wird sich, wenn die oben dargestellte Planung umgesetzt wird, der Verbrauch von gewachsener Kulturlandschaft durch die entstehenden schmalen Zwischenräume zwischen den beiden Trassen zu einem Vielfachen potenzieren.

Und diejenigen, welche in solch einem schmalen Zwischenraum angesiedelt sind, werden sich bedanken. Schauen sie in die eine Richtung, so erblicken sie die eine Trasse. Drehen sie sich um, dann erblicken sie die andere. Die Umsetzung solcher Planungsabschnitte will keiner haben !

Das Planungskonzept der Tennet TSO GmbH läßt sich nicht anhand der obigen Darstellung erklären. Erst durch den Wechsel der Perspektive mit dem Blick auf die gesamte Bundesrepublik läßt sich das Konzept der Tennet TSO GmbH erschließen. Die Aufgabe besteht darin, eine Stromtrasse vom hohen Norden bis in den tiefen Süden der Bundesrepublik zu schaffen. Von zwei Ausgangspunkten wurden dazu einige wenige Haupttrouten, die sogenannten Trassenkorridore, quer durch die Republik festgelegt. Im nächsten Schritt werden in diesen dutzende Kilometer breiten Trassenkorridoren in den einzelnen Abschnitten verschiedene Varianten für die Verläufe möglicher Trassen festgelegt. Diesen Hauptvarianten eines Abschnittes können dann im darauffolgenden Schritt noch viele weitere Untervarianten hinzugefügt werden.

Folglich entsteht so bei dieser Planungsmethode ein schier unglaubliches Geflecht von unzähligen möglichen Trassenverläufen. Daher beinhaltet die obige Darstellung nur ein winziges Detail des sich über die halbe Republik verbreitenden gigantischen Geflechtes von SUEDLINK-Stromtrassenplanungen. Als sinnbildlicher Vergleich hierzu diene der Wuchs eines Pilzes, welcher unscheinbar und klein aus dem Boden ragt. Doch unter der Erde zieht ein Pilz ebenfalls ein unglaublich großes Geflecht von Fäden zur Nahrungssuche.

Solch ein Planungskonzept ist ganz und gar nicht chaotisch. Dieses Konzept folgt einer einfachen Systematik. Denn es wird sich aus diesem Geflecht unter der Verwendung der Methode „Versuch und Irrtum“ irgendwann ein Trassenverlauf herauskristallisieren, der dann umgesetzt werden kann.

Daß durch dieses Planungskonzept bundesweit eine gewaltige Anzahl von Bürgern wegen des möglichen Baues einer sechzig Meter hohen Hochspannungsleitung direkt vor ihrer Haustür in Angst und Schrecken versetzt werden, eben dieser Schaden scheint niemanden zu kümmern. Letztendlich wurde den betroffenen Bürgern von der Tennet TSO GmbH ja die Möglichkeit gegeben, die Trassenplanungen der Tennet TSO GmbH über die Website der Tennet TSO GmbH aktiv mitzugestalten.

Hingegen sind meiner Person regionale Anstrengungen dieses Großkonzernes zur aktiven Mitgestaltung zu der SUEDLINK-Trassenplanung nicht bekannt. Gleiches gilt auch für andere Bereiche des öffentlichen Lebens.

Zu den Y-Trassenvarianten der Deutschen Bahn AG

Seit vielen Jahren betreibt die Deutsche Bahn AG Planungen zur Y-Trasse. Dementsprechend sind aus diesem Vorgang verschiedene Planungsvarianten vom Bestandstreckenausbau bishin zur Neubautrasse im Dreieck zwischen Hamburg, Bremen und Hannover entstanden. Doch in allen betroffenen Regionen haben sich die gleichen Problematiken ergeben ... keiner will die Y-Trasse haben ...

Zwar setzt sich, und dieses ergibt sich bereits aus der obigen Darstellung, diese Abhandlung im wesentlichen mit den Auswirkungen der Trassenplanungen in meiner Heimat, dem Landkreis Celle, auseinander. Viele Inhalte dieser Abhandlung werden sich jedoch auch auf andere Regionen übertragen lassen. So bin ich zwar als direkt betroffener Bürger in der Lage, mich in die Betroffenen der anderen Regionen hineinzusetzen. Doch leider fehlen mir die notwendigen Kenntnisse der Strukturen der anderen betroffenen Regionen. Dieser Umstand verwehrt mir daher eine exakte Betrachtung der dort ansässigen Problematiken.

Im Falle der Umsetzung jedoch werden sich in einer jeden betroffenen Regionen die gleichen Belastungen ergeben. So werden nicht nur die Neubauabschnitte sondern auch die Ausbauten der Bestandsstrecken gewaltige Flächen verbrauchen. Denn der Ausbau einer Bestandsstrecke erfordert zwangsläufig die Verbreiterung derselbigen. Und der zusätzliche Lärm wird so oder so überall derselbe sein.

Betrachtet man das im Verlaufe der vergangenen Jahrzehnte entstandene Streckennutzungskonzept der Deutschen Bahn AG, so wird deutlich, daß durch den vorrangig betriebenen Ausbau überregionaler ICE-Strecken zur Personenbeförderung bei gleichzeitiger Sparpolitik in dem Bereich des regionalen Personenverkehrs eine Struktur entstanden ist, unter der insbesondere der Gütertransport durch Vernachlässigung leidet. Erschwerend kommt hinzu, daß im Zuge der Sparpolitik der vergangenen Jahrzehnte bundesweit mehrere hundert Weichen aus dem Streckennetz entfernt wurden und somit Ausweich- bzw. Überholmöglichkeiten für langsamere bzw. schnellere Züge vernichtet wurden. So ist es nun eine Folge der Sparpolitik, daß die Fahrpläne unflexibel geworden sind und inzwischen „auf Kante“ gefahren wird.

Als Folge dessen ist es nicht möglich, auf einer als Prestigeobjekt eingerichteten ICE-Strecke, auf der die Personenzüge mit Geschwindigkeiten weit jenseits der 200 Km/h fahren, die deutlich langsameren Güterzüge zwischenschalten. Würde man die zunehmende Anzahl der Güterzüge auf die ICE-Strecken bringen, dann würden, als Konsequenz einer solchen Vorgehensweise, schlicht die Fahrpläne zusammenbrechen.

So befinden wir uns jetzt in der Situation, die lediglich das Ergebnis der in den letzten Jahrzehnten entstandenen Versäumnisse zur Entwicklung des Schienengüterverkehrs darstellt. Diese Versäumnisse spiegeln sich in der Realität beispielsweise auf den deutschen Autobahnen wieder. Denn dort gehört inzwischen die rechte Spur dem Gütertransport. Es ist offensichtlich, daß aus unternehmerischer Sicht derzeit der Gütertransport auf der Straße rentabler ist als auf der Schiene. Nicht weiter verwunderlich ist es daher, daß so in den letzten Jahrzehnten die sogenannte „rollende Lagerhaltung“ auf der Straße entstehen konnte.

Da in der Vergangenheit der Schienengüterverkehr sowohl von der Deutschen Bahn AG als auch von der Politik überwiegend stiefmütterlich behandelt wurde, werden wir jetzt mit den aus dieser Behandlung entstandenen Problematiken konfrontiert. Und die Lösung dieser komplexen Problematiken beinhaltet nunmal auf Grund der aus den Versäumnissen der vergangenen Jahrzehnte entstandenen gegenwärtigen Situation des Bestands-schienenetzes zwangsläufig die Notwendigkeit zum Ausbau desselbigen. Zweifelsfrei besteht der Bedarf zum Ausbau.

In der politischen Debatte wird dann aber dieser Bedarf gerechtfertigt mit den Prognosen zur zukünftigen Entwicklung der Wirtschaft. Aber nicht diejenigen zu etwaigen regionalen Entwicklungen. Der hierbei angesetzte Maßstab bezieht sich auf die Entwicklungen des globalen Handels und die dadurch entstehende Zunahme des weltweiten Warenverkehrs. Aber dieses ist nur ein Aspekt, der den bereits vorhandenen Bedarf zum Ausbau zusätzlich erhöht. Ein Argument, welches lediglich dazu geeignet ist, die Dringlichkeit der Umsetzung zu Lasten einer alle Belange des öffentlichen Lebens mit einbeziehenden Planung in den Vordergrund zu stellen.

Jedoch ist es für einen betroffenen Bürger völlig unbedeutend, ob in China der berühmte Sack Reis umfällt oder nicht. Den Bürger interessiert es nicht, eine welche Prognose eines an der Entscheidung beteiligten Interessenvertreters die globale Wirtschaftssituation in 20 Jahren zutreffend vorhersagen kann. Denn der Bürger möchte jetzt wissen, welche Auswirkungen die Y-Trasse jetzt auf ihn hat. Das ist des Bürgers Interesse !

Eine in Raume schwebende Aussage der Deutschen Bahn AG zur Lärmbelästigung des Bürgers durch die Y-Trasse beinhaltet als Taktfrequenz der zukünftig rollenden Züge das Intervall von 20 Minuten. Das hört sich ja ersteinmal gar nicht so dramatisch an. Doch es sei zu solchen Verlautbarungen auch die Frage gestattet, ob der Deutschen Bahn AG die Fähigkeit des Hellsehens gegeben ist ?

Niemand weiß, welche Situation in 10, 20, 50 oder gar in 100 Jahren gerade vorherrschen wird. Wird sich in fünfzehn Jahren die globalisierte Weltwirtschaft gerade in einer Phase endloser Expansion befinden ? Oder wird dann gerade eine durch Börsencrash oder eine durch Krieg hervorgerufene Situation den globalen Handel wiederum über längere Zeit in die Knie zwingen ? So soll dann also der betroffene Bürger Aussagen der Deutschen Bahn AG zu zukünftigen Taktfrequenzen von Zügen auf dem noch nicht einmal existierenden Gleisbett vertrauen. Fakt ist, wenn erst einmal etwas so da ist, dann wird es auch genutzt werden ! Eine Taktung der Züge von fünf Minuten je Gleis liegt dann in dem Bereich des Möglichen ...

Die obige Darstellung zeigt zu den bestehenden Problematiken des Schienengüterverkehrs in dem Bereich unserer Heimat, dem Landkreis Celle, nur einen Lösungsansatz der Deutschen Bahn AG. Dieser Lösungsansatz des SGV-Y-Trassenneubaues ist derjenige mit den gravierendsten Folgen für den Landkreis Celle. Hingegen ist unsere Region durch die notwendige Südanbindung auch von anderen Y-Trassenvarianten betroffen. Mehrere andere Varianten des Bestandsstreckenausbaues zur Realisierung der Y-Trasse beinhalten die Erweiterung des über Unterlüß, Eschede und Celle führenden Gleisbettes. Bereits aus dem Vergleich der verschiedenen Varianten ergibt es sich, daß der Landkreis Celle so oder so mit höchster Wahrscheinlichkeit von der Umsetzung der Y-Trasse betroffen sein wird. Und, wenn dann die Umsetzung einer Y-Trassenvariante nach den Planungen der Deutschen Bahn AG im Landkreis Celle erfolgt, dann werden so oder so weit mehr als 100.000 Bürger im Landkreis Celle von der Realisierung der Y-Trasse betroffen sein.

Umzusetzen ist das symbolische „Y“ als Verbindung der Großstadtregionen Bremen, Hamburg und Hannover. Bei der dargestellten SGV-Y-Variante teilt sich im Nachbarlandkreis in Höhe der Ortschaft Soltau die von

Bremen her kommende Strecke in zwei Planungsvarianten auf. Die eine Planungsvariante enthält den Trassenverlauf durch die Ortschaft Soltau, die andere die südliche Umfahrung Soltaus. Somit zeigt die obige Darstellung im Norden die Variante des südlich von Soltau angedachten Gleisdreieckes. Ausgehend von beiden Planungsvarianten soll dann nach Süden hin quer durch die besiedelte Fläche des Landkreises Celle eine Mauer namens „SGV-Y“ errichtet werden. Und die Südanbindung nicht nur dieser Y-Trassevariante an das Bestandsstreckennetz soll im Bahnhof, mitten im Stadtgebiet, von Celle erfolgen.

Der Begriff der „Mauer“ ist im Übrigen nicht unzutreffend. Bereits optisch wird sich durch die meterhohen Lärmschutzwände die SGV-Y-Trasse in der Landschaft als Mauer präsentieren. Und faktisch sind aus rechtlicher Sicht Bahngleise wegen des Verbotes des Betretens Sperrgebiete. So ergibt sich, auch wenn hinsichtlich der Ursachen, der Zwecke und der Auswirkungen der jeweiligen Bauwerke explizit die Verpflichtung zur Differenzierung der Sachverhalte besteht, im übertragenen Sinne die Analogie des besonderen Begriffes der „Mauer“ aus der deutschen Geschichte mit der geplanten Mauer der SGV-Y-Trasse. Und bald nun wird über die Errichtung einer „Mauer“ in unserer Region, unserer Heimat, im Landkreis Celle, entschieden ...

Jedoch soll, so wie es nun in aller Munde ist, es bei den vorzunehmenden Entscheidungen zu dem endgültigen Verlauf der Y-Trasse auch eine Bürgerbeteiligung geben. Hierzu wurde das sogenannte „Dialogforum Schiene Nord“ in's Leben gerufen. Laut den bisherigen Bekanntmachungen soll dieses Dialogforum zu der äußerst komplexen Umsetzung des Baues der Y-Trasse in nur wenigen Sitzungen und in nur kurzer Zeit einen Konsens erzielen. Die abschliessende Empfehlung des Dialogforums soll dann im Anschluß bereits zum Ende dieses Jahres in die Bundesverkehrswegeplanung einfließen.

In diesem Dialogforum werden sich verschiedene Vertreter der einzelnen Bürgerbewegungen, der Politik, der betroffenen Landkreise und Bundesländer, verschiedener Umwelt- und Verkehrsverbände und natürlich auch aus der Wirtschaft versammeln. Der Bund, das Land Niedersachsen und die Bahn werden im Dialogforum ständig vertreten sein. Insgesamt sollen rund 80 Sitze im Forum vergeben werden.

Es entsteht somit eine kleine Runde mit festgelegter Anzahl von Zutritts- und Entscheidungsberechtigten. Den aktuellen Veröffentlichungen ist entnehmbar, daß die Anzahl der vorgesehenen Sitze für die verschiedenen Bürgerbewegungen auf insgesamt nur 15 Sitze festgelegt wurde. Doch gibt es weit mehr als fünfzehn Bürgerbewegungen. Diese haben ihre Wurzeln in einer Vielzahl unterschiedlicher betroffener Regionen. Dementsprechend ergeben sich unterschiedliche Interessenlagen der verschiedenen Bürgerbewegungen. Interessenlagen, von denen bereits allein durch das Mißverhältnis zwischen der Anzahl der Sitze und der Anzahl der Bürgerbewegungen einige schlicht wegrationalisiert wurden.

Und reduziert sich nicht auch die Beteiligung der Bürger durch die überwiegende Vergabe von Sitzen an die Vertreter aus der Politik, der Verwaltung und der Wirtschaft ? Als Bürger kann man angesichts dessen nur hoffen, daß die Sitzungen des Dialogforums im Vorfeld der eigentlichen noch vom Bund zu treffenden Hauptentscheidung keine bloßen medienwirksamen Alibiveranstaltungen darstellen werden. Doch das wird sich erst noch erweisen müssen ...

Wird das „Dialogforum Schiene Nord“ die Zerstörung unserer Region verhindern ?

Wird die Mauer aus Stahl und Schotter hier nicht gebaut ?

Vielleicht wird es so kommen...

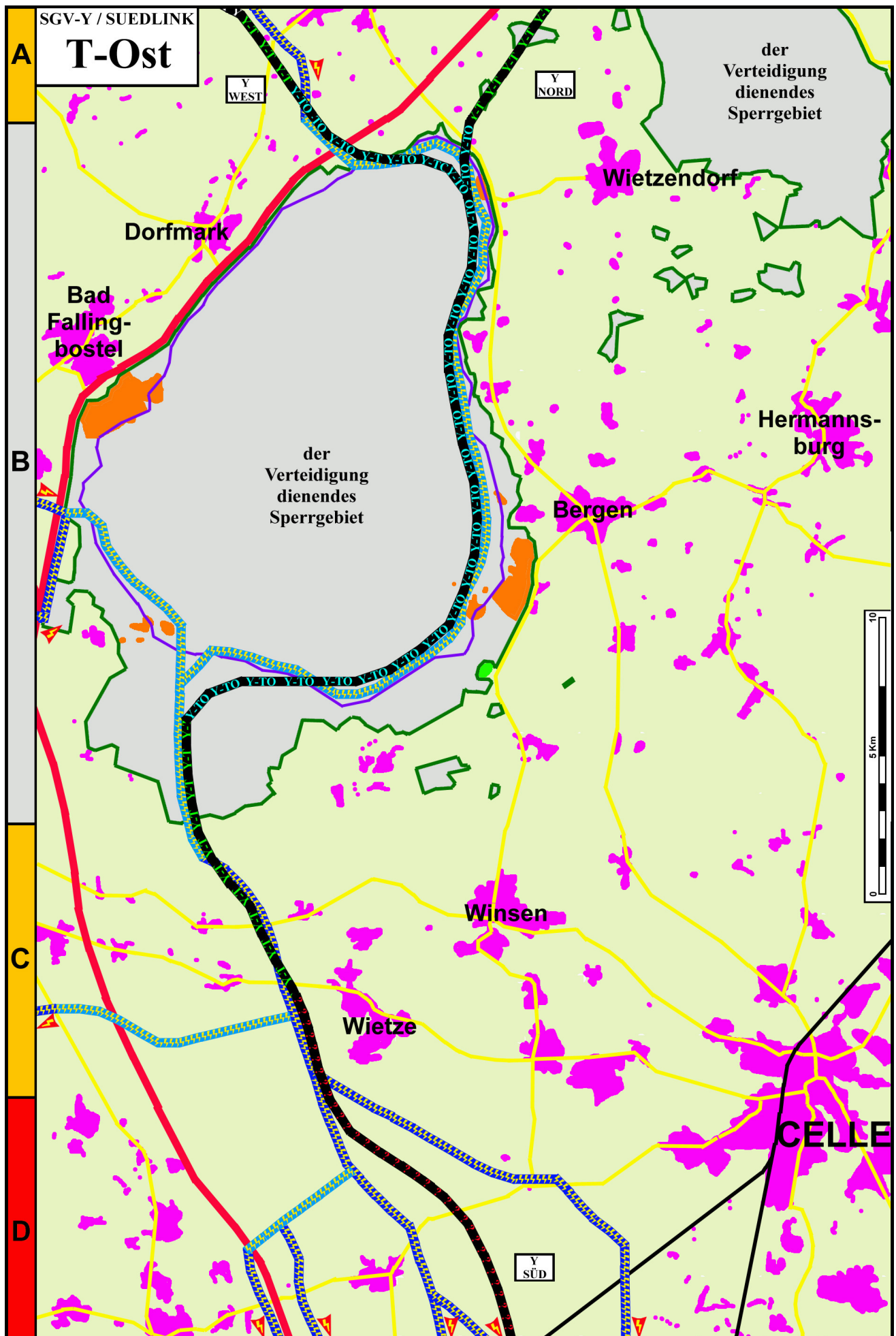
Doch vielleicht auch nicht ...

In der Diskussion ist es unabdingbar, sich nicht nur mit der Thematik der Verhinderung der Trassen in unserer Region auseinanderzusetzen. Es gilt auch den möglichen Fall der Umsetzung zu bedenken. Den Fall der Entscheidung zum Bau zweier Trassen im Landkreis Celle. Auch dieses ist zu überdenken !

Angesichts der Trassenbauten in Gestalt der vorliegenden Planungen ist es somit unumgänglich, den dadurch entstehenden Schaden und zwangsläufig auch dessen Begrenzung zu bedenken. Unweigerlich ergeben sich so die Fragestellungen, ob und wo in unserer Region alternative Trassenverläufe zu finden sind. Trassenverläufe, welche dem Gemeinwohl der Region dienlicher sind. Trassenverläufe, von denen in der Gesamtheit weniger Bürger betroffen werden. Trassenverläufe, die der Entwicklung der Region schlicht weniger Schaden zufügen.

Daher ist Eines unvermeidbar. Eine Suche nach anderen Trassenverläufen innerhalb unserer Region. Die Suche nach Alternativen ! Gibt es überhaupt Alternativen ? Oder ist eine Umsetzung der Trassen mit drastisch reduziertem Schaden für den Landkreis Celle als Kompromiss unmöglich ?

Das, was die Mächtigen von den grünen Tischen zu tun vermögen, daß kann auch ein jeder Bürger vollbringen. Dazu bedarf es lediglich eines Tisches, einer Karte und einer Zeichenfeder. Nachfolgend also nun das Beispiel eines bürgerlichen Federstriches. Eine Alternative ? Eine Möglichkeit !



Beispiel einer am Gemeinwohle orientierten Problemlösungsstrategie

T = Trassenalternative

für die Region des Landkreises Celle

Variante SGV-Y-T-Ost und SUEDLINK-T-Ost

Da die Trassenplanung eines Großkonzernes im wesentlichen den Aspekten der Kostenreduktion des Bauvorhabens und der Maximierung des Gewinnes nach Umsetzung folgt, ergibt sich bei solch einer Planung zwangsläufig der gesetzte Schwerpunkt zugunsten der Wirtschaftlichkeit. Es geht dabei schlicht um Geld. Und zwangsläufig bleiben wegen dieses gesetzten Schwerpunktes andere Belange auf der Strecke.

Hingegen ist heutzutage aus technischer Sicht nichts bei solchen Trassenbauprojekten unmöglich ! Es gibt im Flächenland Niedersachsen bei einer Umsetzung der Trassen, egal wo, keinerlei Probleme technischer Art zu befürchten. Denn im Gegensatz zu beispielsweise einer alpinen Gegend beinhaltet das Bundesland Niedersachsen im Planungsgebiet der Y-Trasse keinerlei nennenswerte geologische Erhebungen. Es kann daher angesichts der Topographie im Planungsgebiet nicht von einer dramatischen Erhöhung der Baukosten der Y-Trasse ausgegangen werden, wenn der umgesetzte Trassenverlauf nicht einem der Planungsentwürfe der Deutschen Bahn AG entspricht.

Bereits hier eröffnet sich, da zweifelsfrei die Kosten der Bauvorhaben gewichtige Argumente darstellen, die Fragestellung, welche Relation die Baukosten der Großvorhaben und die Folgen der Umsetzung zueinander bilden ?

In der so entstehenden Gleichung läßt sich der eine Wert, der Wert der Kosten, problemlos ermitteln. Diese Werte zu ermitteln ist die Aufgabe der Großkonzerne. Auch werden die Konzerne im Zuge der vorzunehmenden Entscheidungen zu den Trassenverläufen ihre diesbezüglichen Zahlenwerke offenlegen.

Der andere Wert in der Gleichung hingegen läßt sich nicht ohne weiteres ermitteln. Der negative Wert der Folgen der Umsetzung. So bedarf es nicht der Fähigkeit des Hellsehens, um zuverlässig prognostizieren zu können, daß von der Umsetzung einer der von der Deutschen Bahn AG geplanten Y-Trassenvarianten im Landkreis Celle eine sechsstellige Anzahl von Bürgern betroffen sein wird. Auch wird dann im Landkreis Celle auf einer Fläche von ungezählten Quadratkilometern gewachsener Kulturlandschaft mit all ihren Werten, seien es beispielsweise Werte wie der Wohnwert, der Erholungswert, der Nutzwert in der (Land-)Wirtschaft usw., definitiv ein nicht bezifferbarer Schaden entstehen.

Da es bei der Festlegung der Trassenverläufe sich nicht um eine temporäre sondern um eine unumkehrbare Entscheidung handelt, betrifft diese Entscheidung nicht nur die unsere Generation. Neben den unkalkulierbaren Folgen für die Entwicklung der Region des Landkreises Celle multipliziert sich der Faktor des aus den Folgen der Umsetzung entstehenden Schadenswertes durch eine jede nachfolgende betroffene Generation bis weit hinein in die ferne Zukunft.

Sollte also nun die Frage wirklich lauten, was die Realisierung der Trassen kosten wird ?

Die den Wert der Kosten und dem negativem Wert der Folgen beinhaltende Gleichung kann also nur dahingehend beantwortet werden, daß der Wert der Folgen durch den in ihm enthaltenen Faktor des entstehenden und nicht bezifferbaren Schadens für diese und für die zukünftigen Generationen schlicht unkalkulierbar ist. Betrachtet man unter diesen Gesichtspunkten die Frage von etwaigen Mehrkosten der Umsetzung einer möglichen Alternative, dann ergibt sich aus dieser rationalen Betrachtung schlicht folgendes:

Die zu stellende Frage lautet nicht, was die Umsetzung in Euro kosten wird !

Nein, die Frage lautet schlicht: Was ist uns unsere Zukunft wert ?

Bei der Entscheidung zu dem Verlauf einer Trasse handelt es sich unzweifelhaft um eine im Sinne des Gemeinwohles zu treffende Entscheidung.

Ermahnt seien daher diejenigen, denen vom Volke die Macht der Entscheidung gegeben wurde ! Die Umsetzung der von der Deutschen Bahn AG und der Tennet TSO GmbH veröffentlichten Planungen würde mit einer unumkehrbaren Zerstörung von Ressourcen einhergehen. Und an einer Welt mit begrenzten Ressourcen weiteren Raubbau zu betreiben führt, so wie es uns die Geschichte lehrt, vielleicht zunächst zu einem Gewinn. Jedoch führt solch ein Handeln langfristig oftmals zu einem Verlust. Um dieses zu erkennen genügt ein Blick zurück in die Vergangenheit. Und es bedarf dabei nur einer Frage: Wieviele Zivilisationen schon gingen wegen des kurzsichtigen Raubbaues an ihren Ressourcen unter ?

Ein schonender zukunftsorientierter Umgang mit Ressourcen bedingt zwangsläufig, daß, bevor Unverbrauchtes genutzt wird, doch zuerst zu schauen ist, ob das gleiche Ziel auch mit bereits Genutztem erreicht werden kann. Ist es sinnvoll, ungezählte Quadratkilometer gewachsener Kulturlandschaft zu verbrauchen und diese auf Kosten des regionalen Gemeinwohles über Generationen hinaus zu vernichten ?

So würde bereits der Bau einer Mauer Namens „SGV-Y“ auf dem Rücken der Betroffenen entlang des Federstriches eines Großkonzernes einen immensen Verwaltungsaufwand zu Lasten des Gemeinwohles bedingen. Welch ein unkalkulierbarer Schaden würde wohl bereits hierdurch dem Gemeinwohl entstehen ? Wieviele Zwangsenteignungen wird es geben ? Wieviele Gerichtsverfahren werden folgen ? Denn das entsprechende Eigentum an Grund und Boden muß unweigerlich vor dem ersten Spatenstich im Grundbuche umgeschrieben werden.

Zwangsläufig wird für das Gemeinwohl in dem Bereich der Verwaltung durch die Umsetzung der Bauvorhaben eine große Belastung entstehen. Auch hierzu bedarf es keiner Prognose. Ungezählte Verwaltungs- und Gerichtsverfahren werden im Zuge der Umsetzung zu Lasten, denn auch hierbei geht es um Geld, der Allgemeinheit entstehen. Es wird also in diesem Sektor dem Gemeinwohl ein Schaden entstehen ...

Die Reduktion dieses zwangsläufig entstehenden Schadens ist auf zweierlei Wegen möglich:

1. Die Zusammenlegung verschiedener divergierender Großbauvorhaben

Betrachtet man die Planungen der Deutschen Bahn AG und der Tennet TSO GmbH, so zeigen sich in einigen Abschnitten parallele Trassenverläufe. Aber nur im Ansatz. Denn eine jede dieser Trassen folgt unabhängig von der anderen ihrem eigenen Verlauf. Das gegenwärtige Planungsergebnis der „zufälligen“ Parallelität bedingt nicht nur die Potenzierung des Verbrauches von Kulturlandschaft, auch bedingt es die Multiplikation des entstehenden Schadens im Bereich der zwangsläufig entstehenden Verwaltungsverfahren. Würde nicht bereits die Zusammenlegung der divergierenden Vorhaben eine deutliche Reduktion des Schadens mit sich bringen ?

2. Reduktion der Zahl der potentiell an zukünftigen Verwaltungs- und Gerichtsverfahren Beteiligten

Die Zahl der potentiell Beteiligten ergibt sich im wesentlichen aus den von den Trassenverläufen betroffenen Eigentümern an Grund und Boden. Diese Gesamtzahl setzt sich zusammen aus zwei Gruppen.

Die eine Gruppe besteht aus den Bürgern, welche ihr Eigentum auf vielfältige Weise nutzen. Sei es nun z.B. die Nutzung als Wohngrundstück, als Gewerbefläche, als landwirtschaftliche Fläche oder als der Erholung dienende Fläche. Natürlich gibt es noch weitere Nutzungsarten. Zusammenfassend kann man diese verschiedenen Formen von Grundstückseigentum als die Gruppe des Privatbesitzes bezeichnen.

Die andere Gruppe besteht aus kommunalen Eigentümern, den Eigentümern der verschiedenen Landkreise, dem Eigentümer des Landes Niedersachsen und dem Eigentümer Bundesrepublik Deutschland. Diese Gruppe ist mit dem Begriff „öffentliche Hand“ schnell zusammengefaßt.

Nicht im Interesse des Bürgers liegt es, durch die Verwirklichung eines Großbauvorhabens in ein Verwaltungs- bzw. Gerichtsverfahren verwickelt zu werden. Doch wird er in dem Falle der Umsetzung eines Vorhabens auf seinem Eigentum, sofern er sich dagegen wehrt, keine andere Wahl haben, als den Weg der Verfahren zu beschreiten. Betrachtet man beispielsweise die Planungsvariante SGV-Y der Deutschen Bahn AG, so wird schnell ersichtlich, daß die Planungsvariante SGV-Y insbesondere zu Lasten der einen Gruppe geht. In der Gesamtheit ergibt sich somit das Bild der gewaltigen Umverteilung von Vermögen aus dem Privatbesitz heraus in das Vermögen einer Aktiengesellschaft hinein.

Der Begriff „gewaltige Umverteilung“ ist nicht zufällig gewählt. Denn zu dieser Umverteilung bedarf es, da aus der Gruppe des Privatbesitzes wohl nur ein nicht nennenswerter Anteil ihren Besitz freiwillig opfern wird, der Gewalt des Staates. Nun besteht also im Interesse des Gemeinwohles der Bedarf zum Ausbau verschiedener Infrastrukturen im Staat. Um diesem Bedarf gerecht werden zu können verbleibt zur Umsetzung der Vorhaben, da die Verwirklichung zwangsläufig die Umverteilung von Grund und Boden erfordert, nur das Instrument der Ausübung staatlicher Gewalt.

Eine solche Umverteilung darf nur im Sinne
des Artikel 1 Nr. 1 des Grundgesetzes für die Bundesrepublik Deutschland erfolgen.

Ohne jeden Zweifel beinhalten die von der Deutschen Bahn AG und der Tennet TSO GmbH veröffentlichten Planungen überwiegend die Umverteilung des Vermögens aus der Gruppe des Privatbesitzes heraus. Aber beinhalten diese Planungen auch die Möglichkeiten der Umverteilung von Vermögen aus dem Eigentum der öffentlichen Hand heraus ?

Bedauerlicherweise liegen mir hierzu für den Bereich des Landkreises Celle keinerlei Zahlenwerke vor. So beruht die Feststellung, daß das Eigentum der öffentlichen Hand zu der Umsetzung der im öffentlichem Interesse liegenden Großbauvorhaben weitestgehend ungenutzt bleiben soll, lediglich auf der begrenzten Ortskenntnis meiner Person. Das Gesamtbild jedoch ergibt eindeutig eine schwergewichtige Lastenverteilung zu Ungunsten der Bevölkerung des Landkreises Celle. Eine Lastenverteilung zu Ungunsten der Gruppe des Privatbesitzes.

Würde nicht bei der Umsetzung der Großbauvorhaben die Miteinbeziehung der im Landkreis Celle vorhandenen Flächen der öffentlichen Hand zu einer deutlichen Reduktion der Lasten der Bürger und insbesondere zu der Reduktion des Schadens in der Gruppe des Privatbesitzes führen ? Und ergibt sich nicht bereits aus dem zweiten Satz des bedeutsamsten Gesetzestextes unseres Landes die Verpflichtung des Staates zum sorgsamem Umgang mit der am Menschen ausgeübten staatlichen Gewalt ?

Tatsächlich würde bei einer Umsetzung die konsequente Nutzung der im Landkreis Celle vorhandenen Flächen der öffentlichen Hand drastisch die Anzahl der betroffenen Bürger senken. Als Folge ergäbe sich zum Wohle der Allgemeinheit eine deutliche Reduktion drohender Verwaltungs- und Gerichtsverfahren mit beteiligten Bürgern.

Und würde nicht auch die Verlagerung von Verwaltungsaktivitäten aus dem Bereich der Beteiligung von Bürgern heraus hinein in den Bereich der öffentlichen Hand weitere enorme positive Effekte wie z.B. die Vereinfachung der Planungsverfahren und dadurch eine weitere Reduktion der Verwaltungskosten mit sich bringen ?

Man stelle sich vor, der Staat regelt auf seinem Grund und Boden einfach die Sache mit sich selbst ...

Schau ich von meinem Grund und Boden aus nach Westen, so erblicke ich dort eine geeignete Ressource. Eine Ressource in Gestalt einer riesigen Fläche. Genutzt vom Staate selbst. Eine riesige Fläche der öffentlichen Hand größer als manch ein Gemeindegebiet. Und diese riesige Fläche dient einzig und allein dem Zwecke der Verteidigung. Die Fläche des Truppenübungsplatzes Bergen.

Und das Sperrgebiet des Truppenübungsplatzes liegt bereits hinter einer Mauer. Eine Mauer zwar aus Schildern nur, doch nicht Einer darf diese Grenzlinie ohne besondere Erlaubnis passieren. Und nicht ein Bürger darf hinter dieser Grenze aus Schildern wohnen. Die Ressource eines riesigen unbesiedelten Sperrgebietes nur genutzt von der öffentlichen Hand selbst.

Sicherlich ist es nicht möglich, eine Bahntrasse bzw. eine Stromtrasse durch den höchsten Gefahrenbereich dieses Sperrgebietes verlaufen zu lassen. So etwas wäre schlicht absurd. Dieses würde die vorhandene Nutzung des Sperrgebietes nicht nur behindern sondern sogar weitestgehend unmöglich machen.

Hingegen gibt es unterschiedliche Bereiche in diesem Sperrgebiet. In dessen Kernbereich wird scharf geschossen und es herrscht dort Lebensgefahr. Ein simuliertes Kriegsgebiet. Doch zwischen diesem Kernbereich des Truppenübungsplatzes und der angrenzenden Kulturlandschaft mit ziviler Nutzung gibt es eine breite Pufferzone. Es gibt den nahezu ungefährlichen Randbereich des Sperrgebietes. Somit existiert dort im Sperrgebiet des Truppenübungsplatzes rundherum um den Kernbereich ein Korridor.

Ein Trassenkorridor ?

In diesem Korridor, dem Randbereich des Sperrgebietes, gehen tagtäglich viele hundert Menschen ihrer beruflichen Tätigkeit nach. Diese Menschen arbeiten in einem militärischen Sicherheitsbereich. Das bedeutet aber nicht, daß diese Menschen bei der Ausübung ihrer Tätigkeit einer besonderen Gefahr ausgesetzt werden. Belegt wird dieses bereits durch das Faktum, daß ein Angestellter im Zuge seiner ausgeübten Tätigkeit erst dann die entsprechenden Gefahrenzulagen als Entgelt erhält, wenn die Verrichtung seiner Tätigkeit in den Bereichen mit hoher Gefahr stattfindet. Die diese Entgeltzulage begründete Gefahr besteht beispielsweise dann, wenn es die Aufgabe des Angestellten ist, während des Schießbetriebes die Ziellanlagen von einem Bunker im Kernbereich aus zu steuern. Steht er hingegen in der Werkstatt im Randbereich des Sperrgebietes und montiert die Zielscheiben, dann bekommt er diese Gefahrenzulagen nicht.

Nach der Erfüllung seiner beruflichen Pflichten hat dann der Angestellte die Fläche des Sperrgebietes zu verlassen, denn wohnen darf er dort nicht. Wohnen darf dort niemand. Zwar gibt es in den Randbereichen des Sperrgebietes durchaus auch mit dem Wohnen vergleichbare Formen der Nutzung. Doch die Kasernierung von Soldaten in militärischen Sicherheitsbereichen stellt genau genommen lediglich eine Stationierung im Zuge der Berufsausübung dar. Zur Berufsausübung halten sich die Soldaten in ihrem Einsatzgebiet auf. In ihrer Freizeit hingegen verlassen sie in der Regel ebenso wie die zivilen Angestellten das Sperrgebiet, um sich zu ihren Wohnungen zu begeben.

Welche Analogien eröffnen sich ?

Bei dem Aufenthalt an einer Stromtrasse besteht, je nach Abstand, Gefahr. Der Aufenthalt auf einem Bahngleis bedingt bereits die Gefahr für Leib und Leben. Folglich ist der Aufenthalt einer Person, sei es nun der in der unmittelbaren Nähe einer Hochspannungsleitung oder der auf einem Gleiskörper, nur dann in diesen Gefahrenbereichen erwünscht, wenn dieser Aufenthalt einem Zweck wie z.B. den der Instandhaltung der technischen Anlagen in dem Rahmen der Ausübung einer beruflichen Tätigkeit dient. Somit handelt es sich bei solchen technischen Anlagen faktisch ebenfalls um eine Form von Sperrgebieten. Sperrgebiete, welche in gewisser Weise durchaus vergleichbar sind mit dem Korridor des Randbereiches des Truppenübungsplatzes.

Und doch sollen, sofern es nach dem Willen der Deutschen Bahn AG und der Tennet TSO GmbH geht, im geringen Abstand zu einem bereits vorhandenen Sperrgebiet zu Lasten der ansässigen Bevölkerung unter hoher Belastung des Gemeinwohles neue Sperrgebiete entstehen. Und zwischen den zwei Grenzen, der Mauer aus Schildern im Westen und der Mauer Namens „SGV-Y“ im Osten, der Sperrgebiete soll folglich eine nur wenige Kilometer breite besiedelte Zone entstehen. So wie einst in Westberlin ...

Welche Vor- und welche Nachteile würden entstehen, wenn man sowohl die SGV-Y-Trasse der Deutschen Bahn AG als auch die parallel dazu verlaufende SUEDLINK-Trasse der Tennet TSO GmbH nur um wenige Kilometer nach Westen verschieben würde ? Was wäre, wenn der Federstrich auf der Karte nur um ein paar Millimeter versetzt wird und dieser dann nicht durch die Gebiete des Privatbesitzes sondern durch die Gebiete der öffentlichen Hand führen würde ?

Als gravierendster Nachteil ergibt sich eine Verzögerung der Umsetzung. Denn neben der bereits bestehenden Vielzahl der verschiedensten Interessen wird dann auch das öffentliche Interesse der Verteidigung berührt. Zwangsläufig bedingt die Berührung dieses besonderen öffentlichen Interesses zunächst noch mehr Komplexität für den Bereich der Planung, da hierzu nicht nur die entsprechenden Regierungsstellen mit einzubeziehen sind. Auch erfordert dieses die politische Debatte. Und eventuell sind Gesetzgebungsverfahren erforderlich, um eine Umsetzung von Trassen in dem Randbereich eines militärischen Übungsgebietes ermöglichen zu können.

Aber ist diese zusätzliche Komplexität wirklich ein Argument, das eine Generationen betreffende übereilte Entscheidung zur schnellen Umsetzung zuungunsten der betroffenen Bevölkerung einhergehend mit enormen Belastungen des Gemeinwohles rechtfertigt ? Einen welchen Unterschied wird es wohl für die nachfolgenden Generationen ausmachen, wenn die sie betreffende Planungsphase sich auf Grund der Miteinbeziehung einer weiteren Thematik um vielleicht nichteinmal ein Jahr verlängert ?

Keinen ! Aber die Folge der zu treffenden Entscheidung, das Umgesetzte selbst, wird sowohl von den nachfolgenden Generationen als auch von unserer gewogen, gemessen und, sofern die Entscheidungsträger tatsächlich den zerstörerischen Planungen der Großkonzerne den Vorzug geben sollten, für nicht gut genug befunden werden ...

Abschnitt B der Variante SGV-Y-T-Ost und SUEDLINK-T-Ost

Dieser auf die Nord-Süd-Richtung bezogene Abschnitt (am linken Rand der Karte als Abschnitt „B“ bezeichnet) umfaßt den Bereich des Sperrgebietes des Truppenübungsplatzes Bergen. Die Darstellung zeigt den parallelen Verlauf beider Trassenalternativen im östlichen Randbereich des Sperrgebietes.

Die im Abschnitt B dargestellten Trassenverläufe stellen nur einen der beiden Kerne des vorgestellten alternativen Konzeptes dar. Denn die auf der Karte eingezeichneten bürgerlichen Federstriche beinhalten auch eine Lösungsstrategie für eine Vielzahl weiterer mit den Trassenplanungen einhergehender Problematiken.

Durch die Verlagerung der Trassenverläufe um wenige Kilometer nach Westen entsteht auf einer Länge von mindestens 25 Kilometern der Wegfall aller mit der Umsetzung einhergehenden Problematiken. Insbesondere im gesamten besiedelten Gebiet der Gemeinde Bergen ergibt sich die Reduktion des ansonsten durch die Umsetzung der SGV-Y- und SUEDLINK-Trassenplanungen entstehenden Schadens gegen Null.

Zwar wären im Gemeindegebiet Bergen die an das Sperrgebiet angrenzenden Ortschaften immer noch von dem entstehendem Zuglärm betroffen. Jedoch ist dieses Problem auf technischem Wege lösbar durch Lärmschutzmaßnahmen wie z.B. der entsprechenden Umgestaltung des Geländeprofiles (Erdwälle, Geländeeinschnitte) und die Errichtung von Lärmschutzwänden, welche im Übrigen bei dieser Variante von der ansässigen Bevölkerung durch ihre Lage im Sperrgebiet nicht mehr als „Mauer“ wahrgenommen werden können. Und da der durch Zuglärm entstehende Schall nur noch in einer Richtung von der Bevölkerung abzuschirmen ist, entsteht so in dem Sektor vorzunehmender Lärmschutzmaßnahmen für die Deutsche Bahn AG auf rund 25 Km sogar ein nicht unwesentliches Einsparpotential in eben diesem Sektor. Denn im Westen der SGV-Y-T-Ost-Variante wohnt über viele Kilometer hinweg nicht ein Bürger.

Im Falle der Umsetzung der SUEDLINK-Stromtrasse im Landkreis Celle ergibt sich durch den konsequenten Parallelverlauf beider Trassen im Abschnitt B sowohl für die Tennet TSO GmbH als auch für die Deutsche Bahn AG die Chance, sowohl bei der Planung als auch bei der Umsetzung weitere mögliche Einsparpotentiale zu erschließen. Bereits die Zusammenlegung der divergierenden Planungsverfahren eröffnet den Bereich der Einsparpotentiale. Weitere enorme Einsparungen können sich bei der Umsetzung ergeben, wenn die beiden Großkonzerne bei der Bauausführung kooperieren.

Neben dem Wegfall des regionalen Schadens im Gemeindegebiet Bergen entsteht für das Gemeinwohl bereits durch den Wegfall einer Vielzahl ansonsten drohender Verwaltungsverfahren ein großer Nutzen. Auch, wenn zur Umsetzung der „T-Ost“-Variante zunächst der öffentlichen Hand auf Grund der erforderlichen Miteinbeziehung des in den anderen Trassenvarianten außen vor gelassenen Bereiches der Verteidigung unzweifelhaft ein größerer Aufwand entsteht, so entsteht dennoch durch die möglichen Vorteile der „T-Ost“-Variante in vielen Bereichen dem Gemeinwohle langfristig mehr Nutzen als Schaden.

Sicherlich bedarf es zu der Umsetzung eines solchen Vorhabens auch verschiedener Umstrukturierungen im Sperrgebiet selbst. So müßten z.B. einzelne Übungsanlagen bzw. Schießbahnen geändert, verlagert oder aufgelöst werden. Die erforderlichen infrastrukturellen Veränderungen im Sperrgebiet wären natürlich auch mit Unkosten verbunden. So ist daher bei solch einem Vorhaben im Vorfeld die Überprüfung des tatsächlich bestehenden Bedarfes an militärischen Übungsanlagen unvermeidbar. Solch eine Prozedur bedarf ihrer Zeit ...

Was aber ist, wenn der Wert des tatsächlich bestehenden Bedarfes an militärischen Übungsanlagen unterhalb des Wertes des tatsächlichen Bestandes an Übungsanlagen liegt ? Es würden sich dann in diesem Bereich weitere Einsparpotentiale ergeben. Somit eröffnet die für die Bauvorhaben erforderliche Bedarfsprüfung trotz des zunächst entstehenden Aufwandes die Möglichkeit, einen Beitrag zur Reduktion der zukünftigen Belastungen des Gemeinwohles herbeiführen zu können. Jenen Belastungen, deren Zahlenwerke im Verteidigungshaushalt zu finden sind.

Die Gegner des hier vorgestellten Konzeptes der Trassenalternative werden sich insbesondere den mit diesem Konzept verbundenen Mehraufwand und die dadurch entstehende Verzögerung der Umsetzung auf ihre Fahnen schreiben. Jedoch was bedeutet Zeit und was bedeutet Geld, wenn es um die Gestaltung der Zukunft geht ?

Es bedarf zu einer Umsetzung der Trassenalternative selbstverständlich auch eines gut durchdachten Finanzierungskonzeptes. Doch diese Thematik kann an dieser Stelle nicht im Detail betrachtet werden. Denn die Erstellung solcher Finanzierungskonzepte fällt in den Aufgabenbereich der Großkonzerne und des Staates. Denkbar wäre es beispielsweise, die erforderlichen Flächen der öffentlichen Hand an die Großkonzerne über Generationen zur zweckgebundenen Nutzung zu verpachten und auf diesem Wege die für das Vorhaben im Sperrgebiet erforderlichen Umstrukturierungsmaßnahmen zu refinanzieren. Als Nebeneffekt könnte sich aus solch einer Vorgehensweise auch noch ein weiteres Potential zur Reduktion des Verwaltungsaufwandes ergeben, da es dann nicht der Umverteilung des Vermögens, in diesem Falle des Vermögens der öffentlichen Hand, an Grund und Boden bedarf sondern lediglich einer Nutzungsänderung von Flächen.

Und hinsichtlich des entstehenden Mehraufwandes in Gestalt der erforderlichen Baumaßnahmen vor Ort könnte anstatt des drohenden gravierenden Schadens für die Gemeinde Bergen sogar, wenn auch nur vorübergehend, ein echter Nutzen entstehen. Denn in der Bauphase ist Arbeit zu verrichten. Viel Arbeit. Es entsteht ein großer Bedarf an Beschäftigten. Dieser Zustrom von Beschäftigten in das Gemeindegebiet Bergen wird, ebenso wie die mögliche Auftragsvergabe an die Unternehmen vor Ort, ein Wachstum auf der kommunalen Ebene bedingen. Und darüber hinaus wird der gesamte Landkreis Celle von dem in der Bauphase zu erwartenden Rückgang der Beschäftigungslosigkeit ebenfalls profitieren.

Abschnitt A der Variante SGV-Y-T-Ost und SUEDLINK-T-Ost

Der nördliche Abschnitt der Trassenalternative betrifft zwar im wesentlichen den Nachbarlandkreis Heidekreis (ehemals Soltau-Fallingb.ostel), doch auch dieser kann von dem hier vorgestellten Konzept profitieren. So wird bereits durch die dargestellte Verlagerung des Gleisdreieckes die Umsetzung der Variante zur Umfahrung der Ortschaft Soltau ermöglicht.

Auch ist das Prinzip „heraus aus der Fläche des Privatbesitzes und hinein in die Fläche der öffentlichen Hand“ nicht auf den Landkreis Celle begrenzt. Dieses Prinzip läßt sich auf alle betroffenen Regionen übertragen. Daher ist in diesem Zusammenhang auch auf die bestehenden Planungen zur Nordanbindung der SGV-Y-Trasse hinzuweisen. Die anhand des Landkreises Celle aufgezeigte Problematik der Errichtung einer Mauer mitten durch besiedelte Gebiete hindurch besteht auch jenseits der Kreisgrenze im Heidekreis. Denn in nordöstlicher Richtung soll die SGV-Y-Nordanbindung durch die bewohnten Gebiete zwischen der Bundesautobahn 7 und den Truppenübungsplätzen Munster Nord bzw. Süd verlaufen, welches ebenfalls zu der Teilung eines Streifens besiedelten Gebietes führen wird. Möglich wäre die Übertragung des hier vorgestellten Konzeptes auf die beiden militärischen Sperrgebiete bei der Ortschaft Munster. Die aus diesem Konzept resultierenden Vorteile könnten sich somit dann auf einer Länge von vielleicht rund 50 Streckenkilometern ergeben.

Das im Abschnitt A eingezeichnete Gleisdreieck verdeutlicht zudem, daß es bei der Umsetzung egal welcher Y-Trassenvariante im Landkreis Celle durch den Fluß des Güterverkehrs von und zu den nördlichen und den westlichen Handelszentren durch die Bündelung dieser beiden Ströme im Landkreis Celle zu den höchsten Belastungen durch Zuglärm kommen wird. Der Fuß des symbolischen „Y“ bündelt zwei Ströme des Warenflusses von und nach Süden.

Abschnitt C der Variante SGV-Y-T-Ost und SUEDLINK-T-Ost

Dieses ist der Streckenabschnitt mit den gravierendsten Auswirkungen für die vom Verlauf der Trassenalternative betroffene Bevölkerung. Die Bevölkerung zwischen der Ortschaft Winsen und der BAB 7. Die Bevölkerung südlich des militärischen Sperrgebietes des Truppenübungsplatzes Bergen.

Daher seien den von diesem Konzept benachteiligten Bürgerinnen und Bürgern die folgenden Worte gewidmet:

Mir, dem Verfaßer dieser Worte, ist bewußt, daß die Umsetzung der Y-Trasse und die der SUEDLINK-Trasse nicht zu verhindern sein wird. Daran vermag ich nichts zu ändern ...

Was ich jedoch im Kampf gegen die Bedrohung vielleicht ein wenig zu ändern vermag ist die Höhe des Schadens, ein welcher sich bereits wegen der Vorhaben Anderer mitten in der Phase seiner Entstehung befindet. Den drohenden Schaden für über 100.000 Bürger im Landkreis Celle. Den Schaden für die Bürger, welche entlang der geplanten SGV-Y-Trasse wohnen. Den Schaden für die Bürger, welche an der Bestandsstrecke von Unterlüß über Eschede nach Celle wohnen. Und den Schaden für die Bürger der gesamten Stadt Celle. Denn die hier vorgestellte Trassenalternative beinhaltet nicht nur die Verlagerung der Trassen in dem Bereich der Gemeinde Bergen ...

Es beinhaltet der zweite Kern des vorgestellten Konzeptes der Trassenalternative die vollständige Umgehung der Kreisstadt Celle.

Die meisten Y-Trassenvarianten der Deutschen Bahn AG beinhalten den Verlauf der Trasse durch die Stadt Celle. Den Verlauf der Warenströme im gesamten Stadtgebiet von Nord-Ost nach Süd-West. Auch wenn der Fluß der Waren überwiegend nach Süden fließt, so kehrt dennoch das Transportmittel nach vollbrachtem Werke zu seinem Ausgangspunkt zurück. Für die betroffenen Celler Bürger ist es somit unbedeutend, ob der Zug, von dem sie des Nächtens erwachen, gerade beladen oder unbeladen ist.

Dieser zusätzliche Zugverkehr in zwei Richtungen soll nach den Vorstellungen der Deutschen Bahn AG also mitten durch Celle hindurch verlaufen. Mitten durch das gesamte Stadtgebiet. Und mitten hindurch durch den dem Personenverkehr dienendem Bahnhof Celle. Bei näherer Betrachtung ergibt sich folgendes:

Da es sich bei dem Vorhaben der Deutschen Bahn AG um ein milliardenschweres Bauvorhaben handelt ist natürlich ein jedes eingespartes Milliönchen hochwillkommen. So lassen sich unzweifelhaft viele Millionen Euro durch die Nutzung von bereits vorhandenem Gleismaterial einsparen. Diesen Aspekten der Wirtschaftlichkeit folgend bietet sich als Lösung die Nutzung des in der Stadt Celle vorhandenen Gleismaterials geradezu an. Im Gegensatz dazu würde die Umgehung der Stadt Celle nicht zu einer Einsparung führen sondern als Ergebnis für die Deutsche Bahn AG unweigerlich einen größeren Aufwand an Investitionen mit sich bringen.

Die Lösungsstrategie der Deutschen Bahn AG für die in den letzten Jahrzehnten in dem Bereich des Schienengüterverkehrs entstandenen Versäumnisse beinhaltet somit die Umsetzung der kostengünstigsten Variante zu Lasten der Stadt Celle. Offensichtlich wird dieses dadurch, daß die meisten Planungsvarianten der Deutschen Bahn AG zur Y-Trasse die Anbindung an das Bestandsstreckennetz im Bahnhof Celle vorsehen.

Der bereits vorhandene Verkehrsknotenpunkt der Gleisanlagen in Celle erhält durch diese Erweiterung eine gewaltige Aufwertung. Diese beabsichtigte Aufwertung des Verkehrsknotenpunktes Celle orientiert sich an dem gegenwärtig bestehenden Bedarf an Kapazitäten. Und an Zukunftsprognosen. Zukunftsprognosen, welche erst in der Zukunft als zutreffend oder eben als nicht zutreffend bewertet werden können.

Doch wir befinden uns in der Gegenwart. Wir befinden uns jetzt in einer Situation, in der wir die Weichen für die zukünftigen Generationen zu stellen haben. Wir entscheiden, unter welchen Bedingungen unsere Nachkommen leben werden.

Es bedarf nicht der Prognose eines wirtschaftlichen Unternehmens, um die Weichen für die Bürger der nachfolgenden Generationen der Stadt Celle richtig zu stellen. Die Betrachtung der Aufwertung des Verkehrsknotenpunktes der Deutschen Bahn AG in Celle und ein wenig rationales Denken genügt, um zu der Frage zu gelangen, welche Auswirkungen diese Entscheidung für die nachfolgenden Generationen der Stadt Celle haben wird.

Ist etwas ersteinmal so da, dann bleibt es auch. Verläuft die Y-Trasse ersteinmal durch Celle, dann werden es die nachfolgenden Generationen schwer haben, diese Entscheidung rückgängig zu machen. Selbst, wenn der von der Deutschen Bahn AG eingeschlagene Weg den Vorteil der Ersparnis von Baukosten und die Deckung des gegenwärtigen Bedarfes an Transportkapazitäten beinhaltet, selbst dann kann immer noch niemand zuverlässig prognostizieren, ob diese Lösung dem zukünftig in vielleicht 30 Jahren entstehendem Bedarf gerecht werden kann. So wird der von der Deutschen Bahn AG eingeschlagene Weg, vielleicht nicht jetzt aber irgendwann einmal, den weiteren Ausbau des Verkehrsknotenpunktes im Stadtgebiet bedingen. Unausweichlich werden den jetzt beabsichtigten nur wenigen Baumaßnahmen an den Gleisanlagen im Stadtgebiet Celle die weiteren folgen. Folgen werden zukünftige Erweiterungsmaßnahmen zu Lasten der Einwohner der Stadt Celle ...

So befinden wir uns jetzt in der Situation, für die Zukunft der Stadt Celle die Weichen richtig zu stellen. Nicht für die Zukunft im nächsten Jahrzehnt. Auch nicht für die nächsten 30 Jahre. Nein, die Weichen sind zu stellen für die zukünftigen Entwicklungen mit dem Maßstab von Jahrhunderten ...

Ein nachhaltiges zukunftsorientiertes Handeln beinhaltet die Verlagerung der Verkehrsknotenpunkte des Güterverkehrs aus den Gebieten mit höchster Besiedlungsdichte heraus. Denn ein nachhaltiges Handeln bedingt den schonenden Umgang mit den Ressourcen. Im Falle der Stadt Celle ist diese Ressource die Lebensqualität der Stadt selbst. Zwar führt die Umgehung der Stadt Celle zunächst zu einem höherem Aufwand, jedoch rechtfertigt dieses der in den nachfolgenden und auch in dieser Generation entstehende Gewinn !

Das vorgestellte Konzept der Trassenalternative beinhaltet die Umgehung der Stadt Celle. Es beinhaltet somit, neben dem Wegfall der gravierenden Folgen des SGV-Y-Deutsche-Bahn-AG-Konzeptes auch den Wegfall der verschiedenen Y-Trassenvarianten zum Ausbau der Bestandsstrecke über Unterlüß, Eschede und Celle.

Eine Alternativvariante zugunsten zehntausender Bürger der Stadt Celle und zehntausender Bürger im nördlichen und im östlichen Landkreis Celle bedingt allerdings zwangsläufig den geänderten Verlauf zuungunsten des dünn besiedelten Gebietes im Abschnitt C. Ein hoher Preis für das betroffene Gebiet. Der von Wenigen zu zahlende Preis zur Verhinderung des wesentlich höheren Schadens der Vielen...

Es sei daher zum eingezeichneten Federstrich im Abschnitt C angemerkt, daß es sich bei diesem nicht um einen definitiv festgelegtem Verlauf der Trassenalternative durch den Abschnitt C handelt. Denn bisher orientiert sich dieser Federstrich lediglich an dem einem Kriterium des größtmöglichen Abstandes zu den betroffenen Ortschaften und dem anderem Kriterium der Umgehung des angrenzenden Naturschutzgebietes.

Diesen Kriterien sind bei der Suche nach einem besseren Federstrich im Abschnitt C unweigerlich weitere Kriterien hinzuzufügen, bevor überhaupt erst ein endgültiger Federstrich im Abschnitt C festgelegt werden kann. Um einen Kompromiss zum Wohle des Landkreises Celle erzielen zu können bedarf es somit in diesem von der Trassenalternative benachteiligten Gebiet der Anstrengungen der kommunalen Politik und Verwaltung und insbesondere der dort ansässigen Bürger.

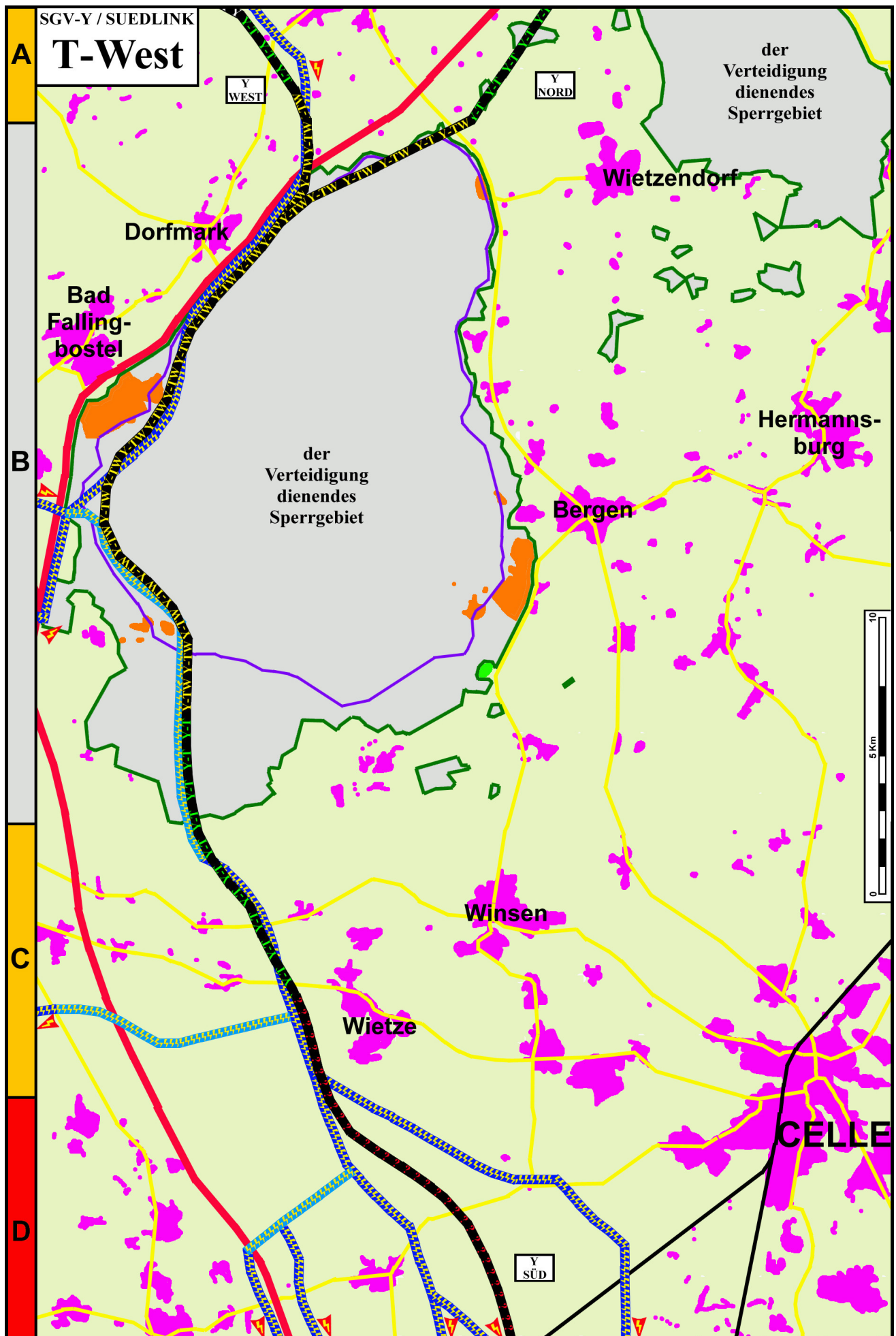
Es ist die Sichtweise meiner Person, daß auf der Suche nach einem Kompromiss die Belange der Betroffenen unbedingt zu berücksichtigen sind und der Eingriff in die Landschaft und die Natur so gering wie möglich zu halten ist. Angesichts des durch die Flußlandschaft der Aller entstehenden besonderen Wertes des Gebietes vertritt meine Person die Ansicht, daß die SUEDLINK-Stromtrasse im gesamten Abschnitt C unter die Erde gehört. Und zum Erhalt der Kulturlandschaft ist hier hinsichtlich des endgültigen Verlaufes der Trassenalternative den Belangen des Landschafts- und Naturschutzes ein besonders hoher Stellenwert einzuräumen.

Abschnitt D der Variante SGV-Y-T-Ost und SUEDLINK-T-Ost

Nicht ohne Grund ist der im Abschnitt D verlaufende Federstrich mit dem Symbol des Fragezeichens versehen. Denn dieses Gebiet liegt jenseits der begrenzten Ortskenntnisse meiner Person. Daher wurde für den Verlauf des Federstriches im Abschnitt D der Darstellung als bisher einziges Kriterium das des maximalsten Abstandes von den Flächen mit dichter Besiedlung angenommen. Unzweifelhaft sind diesem einem Kriterium zur Festlegung eines besseren Federstriches noch eine Vielzahl weitere Kriterien hinzuzufügen. Es zeigt der dargestellte Federstrich im Abschnitt D lediglich die grobe Linie einer Skizze, welche für das fertige Bild noch zu überarbeiten ist. Insgesamt entsteht durch die Trassenalternative im Abschnitt D ebenfalls, von der Planung bis hin zur Umsetzung, ein Mehraufwand. Jedoch rechtfertigt diesen der aus dem Gesamtkonzept entstehende Gewinn.

Warum der Name „T-Ost“ ?

Vorhergehend wurde die Trassenalternativvariante „T-Ost“ vorgestellt. Da aber der Randbereich des Sperrgebietes des Truppenübungsplatzes Bergen einmal rundum um das Kerngebiet desselbigen verläuft, ergibt sich daraus eine weitere Möglichkeit. Die Möglichkeit zum Verlauf der Trassenalternative auf der Westseite des Sperrgebietes. Somit folgt nun ein weiterer bürgerlicher Federstrich namens „T-West“ ...



Die Variante SGV-Y-T-West und SUEDLINK-T-West

Sowohl im östlichen als auch im westlichen Bereich des Sperrgebietes führt dessen Randbereich als Korridor von Nord nach Süd. Im Übrigen befinden sich auf beiden Seiten in diesen Korridoren größere bebaute Flächen zur militärischen Nutzung, sei es nun als Kaserne, als Werkstatt oder z.B. für Verwaltungszwecke. Im Osten die Strukturen Bergen-Belsens, im Westen die Oerbkes. Gelegen, so wie in der Darstellung eingezeichnet, im Sperrgebiet. In beiden Strukturen wird es nach dem Abzug der britischen Streitkräfte zu dem Leerstand einer großen Anzahl von Gebäuden kommen. Wer einmal diese Strukturen aus nächster Nähe gesehen hat, der weiß, daß es sich dabei um richtige Ortschaften handelt. Diesen militärischen Ortschaften im Sperrgebiet droht nicht nur die Verwaisung, nein, deren Verwaisung wird im nächsten Jahr erheblich voranschreiten ...

Überlegungen und Bemühungen, diese Lücke durch eine etwaige zivile Nutzung, sei es nun zu Wohnzwecken oder zur Schaffung von Gewerbeflächen, zu schließen, scheitern immer wieder am festgelegten militärischen Sicherheitsbereich. Sie scheitern an der scheinbar unverrückbaren Grenze des Sperrgebietes. Einer Grenze, gezogen vor vielen Jahrzehnten zu anderen Zeiten ...

Ein denkbar möglicher Nebeneffekt der Trassenalternativen „T-Ost“ oder „T-West“ wäre es, die Grenzlinie des Sperrgebietes ein wenig zu verschieben und so den Weg frei zu machen für die zivile Nutzung leerstehender Liegenschaften. Welche Einsparpotentiale eröffnen sich hierbei für die öffentliche Hand ? Und welcher Nutzen könnte dadurch, entweder für die Gemeinde Bergen oder aber für die Gemeinde Bad Fallingb., entstehen ?

Die Variante der Trassenalternative „T-West“ beinhaltet ein und dasselbe Grundkonzept wie die Variante „T-Ost“. Daher sind die beiden obigen Darstellungen der Trassenalternativen außerhalb des Bereiches des Sperrgebietes im wesentlichen identisch. Auf zwei Wegen können nun die Ziele erreicht werden. Die Ziele der Umgehung der Stadt Celle, die Verhinderung der Errichtung der Mauer namens „SGV-Y“ quer durch den nördlichen Landkreis Celle und der Wegfall des Bestandsstreckenausbaues im östlichen Landkreis Celle.

Und ein weiterer Vorteil ergibt sich auch hinsichtlich des mit der Trassenalternative verbundenen Aufwandes im Sperrgebiet selbst. Denn da die Wahl zwischen zwei Möglichkeiten besteht, wird sich eine Variante leichter umsetzen lassen als die andere. Welche Interessen gilt es hierbei zu beachten ?

Es ist ein Kompromiss zu finden, der die Nutzung des der Verteidigung dienenden Sperrgebietes am wenigsten einschränkt. Dieser ergibt sich aus den im Sperrgebiet vorhandenen Infrastrukturen, welche zur Umsetzung der Trassenalternative je nach Variante mehr oder weniger zu verändern sind. Was aber wäre denn zu verändern ?

Zunächst ist hier als Basis für den Übungsbetrieb die Verkehrsstruktur der Panzerringstrasse zu nennen. Diese führt einmal im Kreise um das Kerngebiet des Sperrgebietes herum. Sie dient dem Transport der Truppen und des Materials zu den Übungsanlagen und Schießbahnen. Es müßte also eine Straße dem Verlauf einer Bahntrasse angepaßt werden. Dieser neue Verlauf bedingt für die davon betroffenen Schießbahnen eine Einkürzung um vielleicht wenige hundert Meter. Bei den betroffenen Feuerstellungen der Schießbahnen handelt es sich lediglich um Freiflächen mit einigen wenigen technischen Einrichtungen. Und welchen Unterschied macht es für den Übungsablauf, bei dem die Prozedur des Verschießens von Munition gelehrt und trainiert wird, wenn sich das Ziel nicht in 5.000 Meter Entfernung sondern nur in 4.500 Meter Entfernung befindet ?

Viele der anderen von der Trassenalternative betroffene Übungseinrichtungen im Sperrgebiet befinden sich im offenen Gelände. Diese Übungseinrichtungen sind das offene Gelände selbst. Überwiegend bewaldete Gebiete, in denen die Truppen den bodengebundenen Krieg üben. Natürlich gibt es auch verschiedene technische Einrichtungen wie z.B. die Schießstände für Pistole und Maschinengewehr. Betrachtet man jedoch die Gesamtgröße der dicht beieinander liegenden Truppenübungsplätze Bergen, Munster-Süd und Munster-Nord, so lassen sich auf dieser riesigen Gesamtfläche ohne weiteres die von der Trassenalternative betroffenen Übungsanlagen verlagern. Kapazitäten dazu sind mehr als reichlich vorhanden ...

Das Interesse der Deutschen Bahn AG läßt sich mit wenigen Worten beschreiben: Höchste Effizienz und höchste Wirtschaftlichkeit. Denn die Deutsche Bahn AG möchte gerne viele hundert Meter lange Güterzüge mit der Geschwindigkeit von 150 Km/h über die Trasse jagen. Und die Bahn verlautbart folglich, daß es somit eines ebenen Geländeprofiles bedarf. Es dürfe nur geringe Steigungswinkel in der Strecke geben, denn ansonsten sei dieses nicht machbar ...

Wer den derzeit mit Protestkreuzen markierten Verlauf der Mauer namens „SGV-Y“ im Landkreis Celle einmal vor Ort genauer betrachtet hat, der wird erkennen, daß der so markierte Verlauf dieser Aussage entspricht. Die Deutsche Bahn AG möchte also schlicht die Umwelt an ihre Bedürfnisse anpassen ...

So wird die Deutsche Bahn AG zu den Trassenalternativen das Argument des geforderten Geländeprofiles nennen. Daher ist zu prüfen, ob die Variante „T-Ost“ oder „T-West“ das für die Umsetzung geeignetere Geländeprofil beinhaltet. Wohlgemerkt leben wir hier nicht in einer alpinen Gegend. In technischer Hinsicht stellt die Umsetzung der Trassenalternative kein Problem dar. Und sollte doch nicht die Umwelt an die Bedürfnisse der Bahn anzupassen sein, dann ist immer noch der nachhaltigere Weg der Anpassung der Bahn an die Umwelt gegeben. Dann können halt die Züge nicht so lang sein. Dann fahren die Züge halt nicht so schnell. Den Warenfluß selbst wird dieses nicht stören ...

Das Interesse der Tennet TSO GmbH besteht lediglich darin, einen Trassenverlauf quer durch die Bundesrepublik zu realisieren. Daher sollte das vorgestellte Konzept, welches im Bereich des Sperrgebietes die Realisierung eines Abschnittes der SUEDLINK-Trasse beinhaltet, bereits dem Ansinnen der Tennet TSO GmbH zu genüge entsprechen.

Die besondere Chance der Variante SGV-Y-T-West und SUEDLINK-T-West

Im Landkreis Celle treffen eine Vielzahl von Problematiken aufeinander. Problematiken wie die der bevorstehenden Umsetzung der Y-Trasse, die der geplanten Umsetzung der SUEDLINK-Trasse und die des bereits feststehenden Abzuges der britischen Streitkräfte mit seinen gravierenden Auswirkungen für das Sperrgebiet und für die umliegenden Regionen. Doch nicht nur unser Landkreis ist von diesen Problematiken betroffen. Denn die gleichen Problematiken bestehen auch in vergleichbarer Dimension für den Nachbarlandkreis Heidekreis.

Zwar beschäftigt sich diese Abhandlung im wesentlichen mit den Problematiken im Landkreis Celle, jedoch berührt diese Abhandlung auch diesen Nachbarlandkreis. Und da im Mittelpunkt dieser Abhandlung die Bundesverkehrswegeplanung der kommenden Jahre zu finden ist, ist die Bezugnahme auf ein weiteres divergierendes Planungsverfahren des Bundes unerlässlich. Dem Planungsverfahren zum Ausbau der Bundesautobahn 7 im Gebiet des Heidekreises.

Zwischen der Abfahrt Soltau Ost und dem Autobahndreieck Walsrode wurde in den vergangenen Jahren zu der Bewältigung des steigenden Verkehrsaufkommens anstatt des angedachten Ausbaues auf drei Fahrspuren aus Kostengründen die Notlösung des „Befahrens des Standstreifens“ eingeführt. Herrscht auf diesem Streckenabschnitt gerade wenig Betrieb, dann rollt dort der Verkehr auf zwei Spuren und es steht der Standstreifen zur Verfügung.

Nimmt jedoch die Verkehrsdichte zu, dann wird mittels elektronischer Beschilderung der Standstreifen zum Befahren freigegeben und die BAB 7 wird dadurch auf diesem Streckenabschnitt dreispurig. Und für den Fall der Panne wurden auch in nicht gerade geringem Abstand entsprechende Nothaltebuchten eingerichtet.

Rollt der Verkehr auf diesem Streckenabschnitt dreispurig (zwei Fahrbahnen plus Standstreifen), dann führt bereits das technische Versagen eines Fahrzeuges an der falschen Stelle zu dem dementsprechenden Versagen des Systems. Und für den betroffenen Verkehrsteilnehmer herrscht dann bei seiner Panne im fließenden Verkehr in Ermangelung des Standstreifens bereits Lebensgefahr.

Diese Übergangs- bzw. Notlösung beinhaltet also für die Verkehrsteilnehmer eine eigentlich zu vermeidende hohe Gefahr für Leib und Leben. Zwar wurde ursprünglich angedacht, dieses letzte zweispurige Teilstück der BAB 7 zwischen Hamburg und Hannover ebenfalls auf drei Spuren zu erweitern, jedoch scheint sich derzeit die ursprüngliche Notlösung im Übergang zur Dauerlösung zu befinden.

Der Ausbau dieses Teilstückes der BAB 7 ist bereits angesichts des steigenden Verkehrsaufkommens seit Jahren überfällig. Und dieses Teilstück verläuft, so wie es auch den Darstellungen zu entnehmen ist, über viele Kilometer genau an der westlichen Grenze des Sperrgebietes des Truppenübungsplatzes entlang.

Ein weiteres divergierendes flächenforderndes Trassenplanungsverfahren ...

In dem Abschnitt B der Trassenalternative „T-West“ treffen also auf engsten Raume über viele Kilometer vier Problematiken direkt aufeinander. Eine Autobahn, eine Bahntrasse, eine Stomtrasse und eine nicht ausgelastete Fläche der öffentlichen Hand ...

Welch eine Chance ...

Das öffentliche Interesse der Verteidigung

Noch einige Worte an diejenigen, welche im Dienste des Volkes stehen. Diejenigen, denen die ehrenvolle Aufgabe zum Schutz der Bevölkerung anvertraut worden ist. Diejenigen, welche das Volk zu verteidigen haben.

Ihr dient dem Wohle des Volkes !

Euch ist jetzt die Gelegenheit gegeben, Eurer Aufgabe gerecht werden zu können. Doch dazu bedarf es nicht der Gewalt Eurer Waffen sondern der Gewalt Eurer Worte. Es werden Eure Worte im höchstem Maße bedeutsam sein für das Wohl des Volkes des Landkreises Celle ...

Jedoch geht dem Worte der Gedanke voraus. Seid weise und bedenkt dieses ...

Leben wir nicht in einer Zeit, in der der Bedarf an Flächen zur militärischen Nutzung immer weiter zurückgeht ? Bundesweit stehen auf Grund der Verringerung der Truppenstärke die Kasernen leer und belasten die Haushalte durch die fortgesetzte Instandhaltung überflüssig gewordener Liegenschaften. Eine Vielzahl kommunaler Wirtschaften in unserem Lande brechen zusammen auf Grund regionaler Truppenstandortauflösungen. Nicht nur die der Bundeswehr. Auch im internationalen Maßstab haben sich in den letzten Jahrzehnten gewaltige Veränderungen ergeben. Nichts belegt dieses besser als der Abzug der britischen Streitkräfte aus unserer Region.

Ist somit nicht jetzt auch der richtige Zeitpunkt gegeben, die Nutzungskonzepte der Truppenübungsplätze neu zu überdenken ? Ein welcher Bedarf an der Verteidigung dienenden Sperrgebieten besteht angesichts der Veränderungen und Entwicklungen der letzten Jahrzehnte überhaupt noch ? Ist nicht jetzt die Zeit gekommen die alten Nutzungskonzepte auf den Prüfstand zu stellen ?

Eine hier geläufige Antwort der Anwohner zu der Frage nach dem Schießlärm des Truppenübungsplatzes ist jedenfalls „... da war früher wesentlich mehr los“. Und wer in der Nähe des Truppenübungsplatzes wohnt, der sieht und hört, ob gerade eine kurzes Übungsszenario oder der übliche Normalbetrieb auf „dem Platz“ vorherrscht. Und fast ein jeder weiß genau, welche Anstrengungen wirklich hinter der Grenzlinie unternommen werden. Denn letztendlich wird ja auch im Sperrgebiet ein nicht gerade kleiner Teil der hiesigen Zivilbevölkerung beschäftigt.

Nach dem Wegfall der Bedrohungslage des kalten Krieges vor Jahrzehnten, den jüngsten Umstrukturierungen in der Bundeswehr, beispielsweise durch den Wegfall der Wehrpflicht oder die Reduktion der Truppenstärke, dem Abzug der britischen Streitkräfte und der gut geschützten Lage des Verteidigungsgebietes im Herzen Europas, ein welcher Bedarf an Übungsflächen für Verteidigungszwecke wird in einer solchen Situation wohl tatsächlich bestehen ?

Wiegt etwa in der Waagschale der Entscheidung zu etwaigen Trassenverläufen der Quadratkilometer dem Verteidigungszwecke dienendes Sperrgebiet mehr als der zu verteidigende Quadratkilometer einer über Jahrhunderte gewachsenen und besiedelten Kulturlandschaft ?

Dem gemeinen Bürger selbst ist dieses Wiegen nicht gestattet ...

Gestattet ist das Wiegen Denen vom Volke dazu bestimmten ...

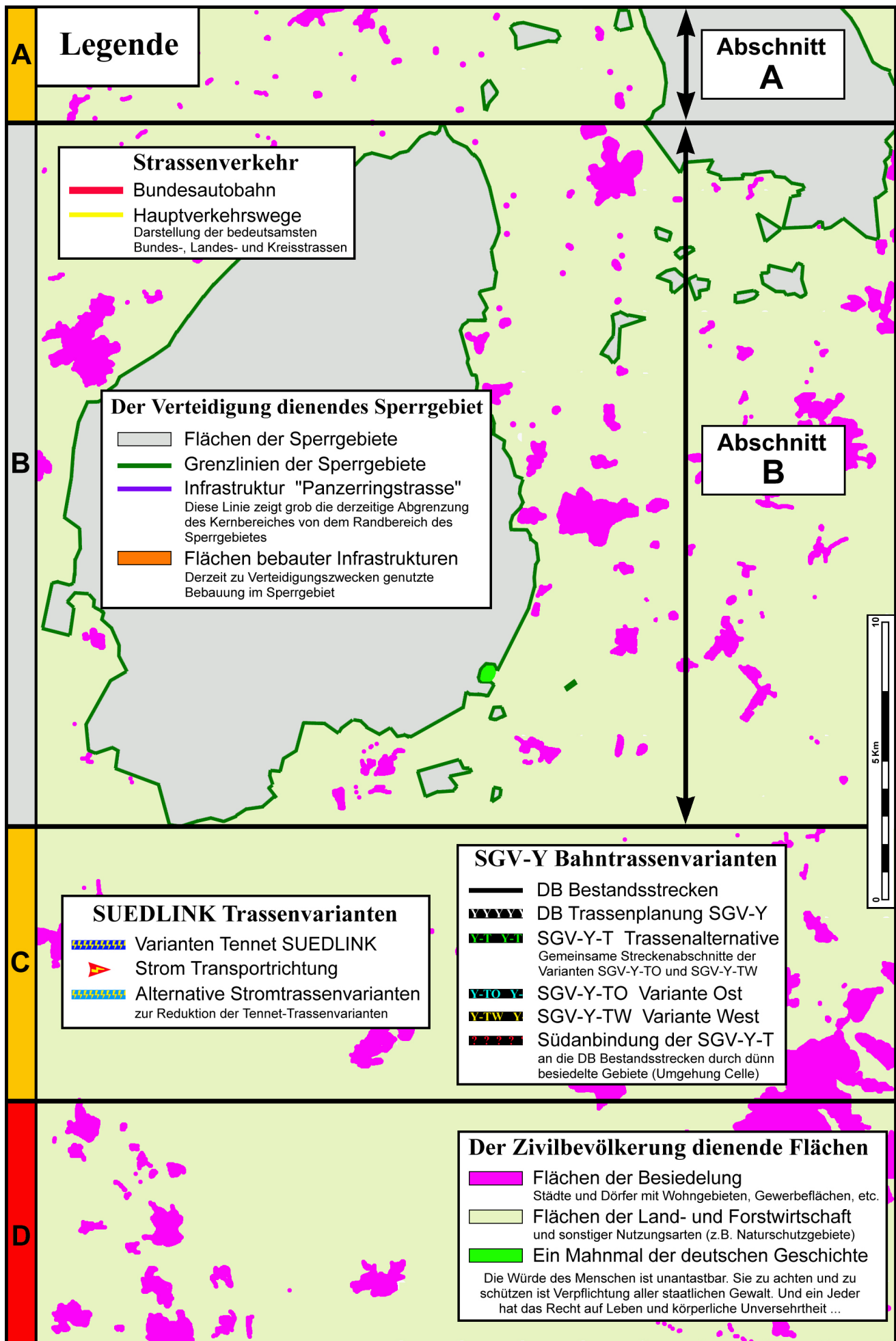
Zur Veränderung bedarf es nur des Willens !

Die freie Meinungsäußerung eines betroffenen parteilosen Bürgers.



Nico Zadow, Katensen 13, 29303 Bergen, im Januar 2015

... es verbleibt am Ende noch eine Legende ...





Anhang I

der Trassenalternative für die Region des Landkreises Celle

Mit dem Anhang I werden die geistigen Inhalte des im Januar des Jahres 2015 begonnen Werkes aus Wort, Schrift und Bild der „Trassenalternative für die Region des Landkreises Celle“, ein welches vorab auch unter der Bezeichnung „Offener Brief“ erschienen ist, durch den Urheber des Werkes erweitert.

Zunächst ist daher zu diesem Werke auf die vom Urheber zu bestimmenden Veröffentlichungsweisen näher einzugehen. Das Gesamtwerk trägt in voller Länge den Titel „Trassenalternative für die Region des Landkreises Celle“. Dieser Titel resultiert aus der Auseinandersetzung des Urhebers mit den in dessen Heimat gegenwärtig bestehenden gesellschaftlichen Problematiken zu der Gestaltung der Zukunft von Lebensräumen durch infrastrukturelle Bauwerke. Diese Auseinandersetzung beschränkt sich dabei nicht auf den Landkreis Celle selbst, auch betrifft diese die an den Landkreis angrenzenden Regionen.

Der sobezeichnete „Offene Brief“ stellt dabei nur einen Teil des Gesamtwerkes dar. Hingegen ist das Werk selbst entweder mit dem Titel in voller Länge oder mit der Kurzform „Trassenalternative Celle“ zu bezeichnen.

Das Werk dient als freie Meinungsäußerung im Sinne des Artikel 5 des Grundgesetzes für die Bundesrepublik Deutschland der Meinungsbildung in allen Schichten der Gesellschaft. Darüber hinaus soll die im Werke enthaltene sozialkritische Auseinandersetzung mit der Gegenwart der vernunftvollen Gestaltung der Zukunft dienen.

Zu diesen Zwecken gestattet der Urheber die nichtkommerzielle Veröffentlichung und Verbreitung des Werkes in unveränderter Form. Eine nichtkommerzielle Verfielfältigung seines Werkes durch Dritte in elektronischer Form oder auf dem Papier in unbegrenzter Stückzahl wird vom Urheber zu diesen Zwecken genehmigt. Es entstehen durch eine nichtkommerzielle Veröffentlichung, Verbreitung bzw. Verfielfältigung durch Dritte keinerlei rechtliche Verbindlichkeiten mit dem Urheber.

Hingegen bedarf es bei einer Verwendung des Werkes zu kommerziellen Zwecken der vorherigen Einwilligung des Urhebers.

Nico Zadow, Katensen 13, 29303 Bergen im März 2015

Urheber des Werkes der „Trassenalternative für die Region des Landkreises Celle“



Zu unterscheiden ist zwischen dem Werk des Urhebers und dem aus diesem Werk entstandenen und sich demokratisch organisierenden offenem Arbeitskreis der "Trassenalternative Celle".

Der Arbeitskreis der "Trassenalternative Celle" wird gebildet von Bürgern, welche die im Landkreis Celle bestehenden gesellschaftlichen Problematiken erkannt haben und einen Beitrag zu der vernunftvollen Gestaltung ihres Lebensraumes leisten möchten.

Wir sind zu der Ansicht gelang, daß wir die verschiedenen Trasseninfrastrukturprojekte in unserem Landkreis nicht verhindern können. Es ist daher unser Ansinnen, diese Projekte in unserem Lebensraum zum Wohle der Allgemeinheit zu ermöglichen und gleichzeitig den durch diese Projekte entstehenden Schaden so weit wie nur irgend möglich zu minimieren.

Das von uns vorgestellte Konzept der „Trassenalternative für die Region des Landkreises Celle“ zeigt hierzu einen umsetzbaren Kompromis auf. Dabei werden von uns auch die vielschichtigen Interessenlagen der verschiedenen an der Umsetzung beteiligten Gruppierungen berücksichtigt. Ebenfalls hinterfragen wir die verschiedenen einzelnen Entscheidungsprozesse zu der Umgestaltung unseres Lebensraumes. Dieses führt uns, anstelle von isolierten Einzelbetrachtungen, zu einer ganzheitlichen Betrachtung der verschiedensten in unserem Lebensraum bestehenden Problematiken.

Somit besteht das Ansinnen des Arbeitskreises der „Trassenalternative Celle“, ein sich regelmäßig friedlich versammelnder Kreis von Bürgern mit gleichen Interessenlagen, darin, ohne eine Verfolgung etwaiger eigenwirtschaftlicher Interessen auf die Gestaltung der Zukunft zum Wohle Aller hinzuwirken.

Wer sich über uns eine Meinung bilden möchte,
der kann sich dazu auf dieser allgemein zugänglichen Quelle ungehindert unterrichten:

<http://www.trassenalternative-celle.de>

Und wer unser Ansinnen unterstützen möchte, der erreicht uns ...

per E-Mail info@trassenalternative-celle.de

per Brief Nico Zadow
 Katensen 13
 29303 Bergen

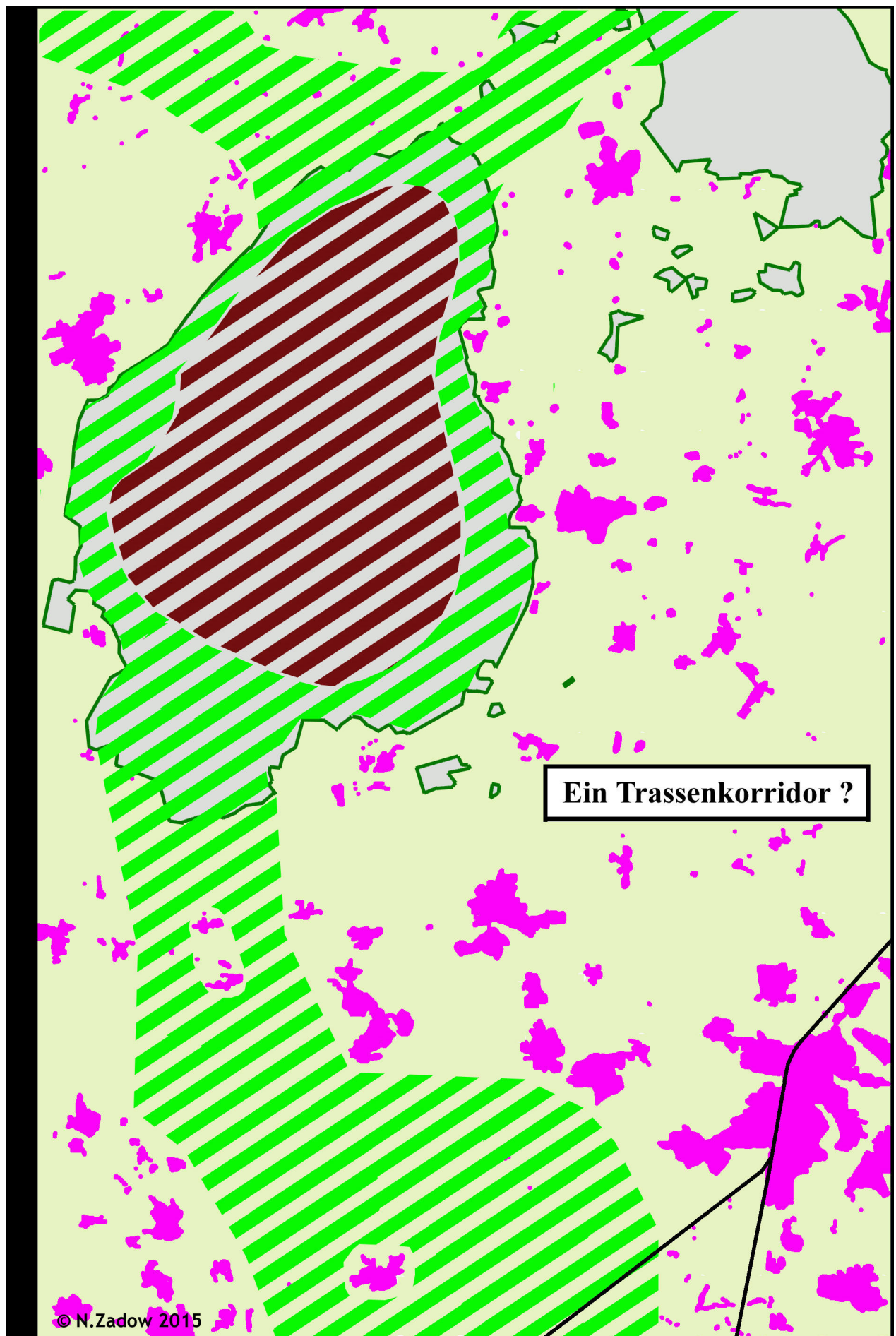
Zum Trassenkorridor der Trassenalternative Celle

Da wir die durch die geplanten Infrastrukturprojekte drohenden und in Euro nicht bezifferbaren Schäden für die gewachsene Kulturlandschaft unserer Heimat höher gewichten als die vorläufigen Schätzungen zu den Kosten der verschiedenen Infrastrukturprojektvarianten, besteht die von uns eingenommene Perspektive aus der Abschätzung der Folgen der verschiedenen Planungsvarianten über die Gegenwart hinaus bis weit hinein in die ferne Zukunft.

Wir sind uns daher der Gefahr bewußt, daß eine Lösung der gegenwärtigen Problematiken unter dem ausschliesslichem Aspekt der Kostenreduktion nur dazu führen kann, daß diese Problematiken aus der Gegenwart letztendlich nur an die zukünftigen Generationen weitergeicht werden. Nicht zuletzt besagt zu diesem Aspekt eine alte Volksweisheit „... wer billig kauft, kauft zweimal !“.

Folglich besteht der von uns gesetzte Schwerpunkt zu der Ermöglichung der Vorhaben in der drastischen Reduktion der durch die Vorhaben entstehenden Schäden für unsere Region. Die Schäden, welche ansonsten den zigtausenden betroffenen Bürgern auf verschiedenste Weisen entstehen könnten. Die Schäden, welche ansonsten die über Jahrhunderte gewachsene Kulturlandschaft unserer Region auf umkehrbare Weise zerstören könnten.

Wir gehen also der Frage nach, wie die Umsetzung der verschiedenen Infrastrukturprojekte in unserer Region bei geringstmöglichen Schaden erreicht werden kann ?



Ein Trassenkorridor ?

© N.Zadow 2015

Bei näherer Betrachtung der verschiedenen veröffentlichten Planungsvarianten zur Y-Bahntrasse und zur SUEDLINK-Stromtrasse im Landkreis Celle wird es schnell offensichtlich, daß diese Trassenführungen überwiegend durch besiedelte Gebiete und die sie umgebende gewachsene Kulturlandschaft verlaufen. Geplante Trassenführungen zum Nachteil einer immens hohen Zahl von Bürgern in unserem Landkreis.

Daher ist es einer unserer Lösungsansätze, die Trassenführungen aus den Gebieten, wie beispielsweise das Gebiet der Stadt Celle, mit hoher Besiedlungsdichte heraus zu verlagern hinein in die Gebiete mit niedrigerer Besiedlungsdichte. Das klare Ziel ist dabei die Reduktion der Anzahl der betroffenen Bürger. Und da der Landkreis Celle Flächen mit sehr geringer Besiedlungsdichte und auch großräumige Flächen ohne irgendeine etwaige Besiedlung enthält, stellen wir somit schlicht fest, daß in unserem Landkreis dieses Ziel unter der Ausnutzung der örtlichen Gegebenheiten erreicht werden kann.

Betrachtet man die Landkarten, dann stellt man fest, daß im Süd-Westen in den Gebieten nahe der Landkreisgrenze die Besiedlungsdichte überwiegend als sehr gering zu bezeichnen ist. Und im Nord-Westen des Landkreises Celle wohnt dort in einem riesigen Areal nicht ein Mensch. Diese Gegebenheiten führen unter dem Aspekt, daß die Infrastrukturprojekte in unserem Landkreis tatsächlich in naher Zukunft umgesetzt werden, zu der einfachen Frage, warum von den Planenden solche Gegebenheiten kaum berücksichtigt werden ?

Die Antwort auf diese Frage ist einfach. Man möchte die leichtesten Wege gehen ...

Doch diese leichtesten Wege beinhalten immense negative Folgen für die am Wegesrand Lebenden.

Ein wesentlicher Maßstab der Trassenalternative Celle besteht in dem Erhalt der Lebensqualität in unserem Lebensraum. Doch dem steht die Umsetzung der Trassen unweigerlich entgegen. Folglich soll unser Konzept aufzeigen, daß ein Kompromiss aus diesen beiden sich widersprechenden Aspekten unter der Nutzung der in unserem Landkreis vorhanden Gegebenheiten nicht nur möglich sondern auch umsetzbar ist. Eine solche Kompromissfindung erfordert zunächst die Suche nach einem für die Umsetzung geeignetem Trassenkorridor.

So zeigt sich im Süden der obigen Darstellung ein großes äußerst dünn besiedeltes Gebiet. Und im Norden ist die unbesiedelte Fläche des Truppenübungsplatzes Bergen zu sehen. Es liegt auf der Hand, daß eine Nutzung dieser Gegebenheiten im Vergleich zu den veröffentlichten Planungsvarianten der verschiedenen Großvorhaben zu einer drastischen Reduktion der Anzahl der davon Betroffenen führt.

Auf den ersten Blick jedoch erscheint eine Trassenführung in den militärischen Sperrgebieten als problematisch. Dort herrscht militärischer Übungsbetrieb. Es wird dort scharf geschossen und es herrscht dort Lebensgefahr. Doch ist dieses wirklich überall so im gesamten militärischem Sperrgebiet ?

Tatsächlich ist die Fläche des Truppenübungsplatzes zu unterteilen in den Kernbereich mit hoher Gefahrstufe und den ungefährlichen Randbereich, in einem welchem tagtäglich eine nicht gerade geringe Anzahl von Menschen ihrer Berufsausübung nachgeht.

Folglich wird in der obigen Darstellung der für einen Trassenkorridor nicht nutzbare Kernbereich des Truppenübungsplatzes braunschraffiert dargestellt. Im Kernbereich kann keine Trasse gebaut werden. Würde man so etwas tun, dann könnte man den Truppenübungsplatz nicht mehr weiternutzen ...

Im Randbereich des Truppenübungsplatzes jedoch ist die Situation eine andere. Diese unbewohnte Pufferzone zwischen dem Kernbereich und den angrenzenden Gebieten mit ziviler Nutzung führt einmal rundherum um dem Kernbereich. Warum also den Vorteil dieser Gegebenheit des Randbereiches des Truppenübungsplatzes nicht nutzen ?

Die Nutzung der Randbereiche militärischer Sperrgebiete für Infrastrukturprojekte hängt nicht ab von der Machbarkeit. Machbar ist solch ein Vorhaben, solch eine Umsetzung heutzutage in einem jedem Falle. Hingegen bedarf es dazu des Willens. Des Willens derer, denen die Macht der Entscheidung gegeben ist.

Indes ist den engagierten Bürgern der Trassenalternative Celle die Macht zur Entscheidung nicht gegeben. Aber, und dieses ist unser Recht, wir äußern unsere Meinung. Wir nehmen es nicht hin, daß Infrastrukturprojekte ausschließlich auf dem Rücken der Bevölkerung verwirklicht werden sollen. Jedoch stellen wir uns nicht grundsätzlich gegen diese Projekte. Unser Beitrag ist es, nach besseren Lösungen zu suchen. Und wir haben eine Lösung gefunden. Zu sehen ist diese in obiger Darstellung in grüner Schraffur. Ein Trassenkorridor !

Über die Grenzen des Landkreises Celle hinaus zeigt die grüne Schraffur nicht nur einen Trassenkorridor. Zwei Großvorhaben, eine Stromtrasse und eine Bahntrasse, können dort verwirklicht werden !

Das große Ypsilon

Im überregionalen Maßstab ist bei den meisten Y-Trassenplanungsvarianten der Landkreis Celle die Region, in der der südliche Schenkel des großen Ypsilons umzusetzen ist. So zeigt die obige Darstellung im Norden das Zentrum dieses Ypsilons mit seinen drei Schenkeln.

Zunächst ist dazu hervorzuheben, daß die Trassenalternative Celle darüberhinausgehende detaillierte Planungen, z.B. die weiteren Trassenverläufe nach z.B. Westen oder Norden in anderen Landkreisen, nicht vornimmt. Die von uns eingenommene Perspektive bezieht sich auf die uns bekannten hiesigen Gegebenheiten in unserem Lebensraum. Sie bezieht sich auf unsere Heimat.

Denkbar hingegen sind verschiedene Anbindungsmöglichkeiten an das obig dargestellte Zentrum des großen Ypsilons. Sei es nun die Möglichkeit der Westanbindung nach Bremen, die der Nordanbindung nach Hamburg oder die der Anbindung nach Osten über die sogenannte Amerikalinie. Die Lage des Gleisdreieckes im dargestellten Trassenkorridor eröffnet viele Möglichkeiten. Und nur eine dieser Möglichkeiten besteht aus der so umsetzbaren Umfahrung der Stadt Soltau im Nachbarlandkreis.

Nach Süden hin entsteht durch den dargestellten Trassenkorridor die Umfahrung der Stadt Celle mit zahlreichen Vorteilen. Beispielsweise der Vorteil der nicht betroffenen Zahl der Einwohner dieser Stadt. Oder aber der Vorteil der Reduktion der ansonsten erforderlichen Kosten für Gleisbau- und Lärmschutzmaßnahmen in dieser nicht gerade kleinen Stadt gegen Null.

Auch erfolgt der Anschluss des südlichen Schenkels der Y-Trasse an das Bestandsstreckennetz nicht im Engpaß des Bahnhofes Celle. Es erhöht daher die Verlagerung dieses Gleisdreieckes nach Süden langfristig die Betriebssicherheit im Fahrplan. Ebenso ergeben sich auf diese Weise kürzere Fahrzeiten.

Jedoch sind auch die Auswirkungen der Umsetzung des Streckenneubauabschnittes der Trassenalternative Celle, welche ja nur einen Teilabschnitt des zu verwirklichenden großen Ypsilons darstellt, gegenüber den Folgen eines möglichen Bestandsstreckenausbaues im Landkreis Celle abzuwägen. Indes steht die öffentliche Diskussion hierzu erst am Beginn ihrer selbst.

Zur Zeit besteht die Gefahr, daß im politisch herbeigeführtem Bürgerdialogverfahren zur Y-Trasse vorschnell im November diesen Jahres eine Entscheidung zu Gunsten reiner wirtschaftlicher Interessen und zu Lasten der betroffenen Bevölkerung herbeigeführt wird. Jedoch handelt es sich bei der zu treffenden Entscheidung um eine Entscheidung für Generationen. Für viele Generationen ...

Aus dieser Perspektive ist auch die häufig diskutierte Y-Trassenproblemlösungsstrategie des Bestandsstreckenausbaues zu überdenken. Wie nachhaltig ein solcher Lösungsweg wirklich ist, das kann letztendlich erst eine der nachfolgenden Generationen feststellen. Wird dann eine dieser zukünftigen Generationen eine solche Bestandsstreckenausbaulösung nachbessern dürfen ?

Noch funktioniert unser infrastrukturelles Logistikprinzip der rechten Spur der Autobahn. Es ist ein Großteil des Fundamentes unserer Wirtschaft abhängig von diesem Fluß der Waren quer durchs Land. Und für die immense Zahl der Unternehmen im Sektor des Straßengüterverkehrs ist dieser Fluß der Waren derzeit schlicht rentabel. Dieses Logistikprinzip stellt unzweifelhaft einen starken Motor unserer heutigen Wirtschaft dar.

Einen durstigen Motor. Erst unsere Nachkommen werden es sagen können, wie lange dieser Motor tatsächlich noch rund und mit hoher Drehzahl laufen konnte. Wir hingegen können heute nur prognostizieren, was da zukünftig kommen könnte. Wird also nun der Tank dieses gewaltigen Konjunkturmotors auf Ewig gut gefüllt sein ?

Vorhersehbar für die kommenden Generationen ist es, daß irgendwann das Logistikprinzip des Straßengüterverkehrs in Ermangelung wirtschaftlicher Rentabilität zusammenbricht. Irgendwann wird man mit diesem Logistikprinzip schlicht keine Gewinne mehr erzielen können. Denn irgendwann ist das Öl zu teuer. Und irgendwann ist das Öl dann alle ...

Soll dann der Gütertransport, der Motor der Wirtschaft, ungebremst weiter laufen, dann bedarf es dazu anderer Infrastrukturen. Die Anzahl langfristig zukunftssicherer Transportmittel beinhaltet jedoch lediglich die Komponenten des Wasserweges und die des Schienengüterverkehrs. Und diese beiden Infrastrukturen sollten heute schon auf die zukünftige Situation vorbereitet werden !

So stellt sich die Frage, ob eine Lösung wie die der Verteilung der stetig zunehmenden Verkehre auf das Bestandsstreckennetz der in hundert, fünfzig oder fünfundzwanzig Jahren zu erwartenden Situation überhaupt standhalten kann ?

Spätestens, wenn die Ölquellen versiegen, spätestens dann wird festgestellt werden, daß diese Lösung nur eine kurzfristige gewesen ist. Daher werden mit einer solchen Lösung die bereits heute bekannten Problematiken der mit Sicherheit stetig zunehmenden Schienenverkehre lediglich an die nächsten Generationen weitergereicht.

Eine unter Zeitdruck und zu kurzfristig getroffene Entscheidung zu einem Bestandsstreckenausbau im Landkreis Celle auf den Strecken von Uelzen über Unterlüß, Eschede und über Celle nach Lehrte bzw. nach Hannover wird zwangsläufig nach Jahrzehnten die Nachbesserung des aus dieser Entscheidung gereichten Ergebnisses erfordern. Wieviele Menschen heute an diesen Strecken wohnen ist bekannt. Wieviele werden es wohl in Zukunft noch sein ?

Hingegen orientiert sich die Problemlösungsstrategie der Trassenalternative für die Region des Landkreises Celle an dem Maßstab der Dauerhaftigkeit. Der Vorteil des Neubaustreckenabschnittes der Trassenalternative Celle hinsichtlich des Logistikfundamentes unserer Wirtschaft liegt in der Schaffung von Transportkapazitäten für Jahrhunderte. Und hinsichtlich der Anzahl der von den mit Sicherheit zunehmenden Belastungen betroffenen Bürgern liegt im Vergleich zur Bestandstreckenausbaulösung der Vorteil in der drastischen Senkung dieser Anzahl um etliche Zehntausend bis hinein in den Bereich der Hunderttausend.

Auch wenn dieser eine Teilabschnitt des Ypsilons im großen Puzzlespiel vieler möglicher Teilabschnitte von Y-Trassenvarianten in den nächsten Jahrzehnten vielleicht nur zu einem Teil genutzt wird, so beinhaltet die Umsetzung einer der beiden Varianten der Trassenalternative Celle dennoch genügend Reservekapazitäten, um den zuverlässig prognostizierbaren Entwicklungen am Rohölmarkt und deren Folgen für die uns nachfolgenden Generationen im Transportwesen entgegenzuwirken.

Und da eine Umsetzung der Trassenalternative Celle mit der Schaffung neuer Netzkapazitäten einhergeht, entsteht durch diese in großen Teilen des Landes Niedersachsen ein flexibleres und belastbareres Streckennetz. Es entsteht durch den Neubau des gesamten südlichen Schenkels des großen Ypsilons ein zukunftsicheres Streckennetz weit über die Grenzen des Landkreises Celle hinaus !

Unsere Sichtweise der Dinge

Indes ist, anders als bei der aktuellen Diskussion zum Bahntrassenbestandsausbau, die Problemlösungsstrategie der Trassenalternative Celle nicht auf die isolierte Betrachtung einer einzigen infrastrukturellen Problematik begrenzt. So begegnen sich aktuell in und um die Region des Landkreises Celle eine Vielzahl von Problematiken.

Nicht nur die Problematiken zur Y-Bahntrasse und zur SUEDLINK-Stromtrasse begegnen sich hier auf engstem Raume. Äußerst stark betroffen ist unsere Region auch von den im internationalen Maßstab zu betrachtenden Veränderungen im militärischem Bereich. So hat die Bundeswehr in den letzten Jahrzehnten rund die Hälfte ihrer Truppenstärke eingebüßt. Und mit dem Abzug der britischen Streitkräfte geht unserer Region ebenfalls ein bedeutsamer Wirtschaftsfaktor verloren.

Es entsteht durch diese Verluste aber auch die Chance, die derzeit zu Verteidigungszwecken genutzten riesigen Flächen der öffentlichen Hand in unserer Region, insbesondere im Hinblick auf ihre Wirtschaftlichkeit, auf den Prüfstand zu stellen. Es entsteht die Chance, die veralteten Nutzungskonzepte der militärischen Sperrgebiete der aktuellen Zeit anzupassen.

Doch die Anpassung eines Nutzungskonzeptes bedeutet nicht gleich einen Verlust. Vielmehr ist dieses bereits unter rein wirtschaftlichen Gesichtspunkten die übliche Methode, um neue Gewinne zu erzielen. Beispielsweise können als Gewinne, trotz des sich aus der Trassenalternative Celle ergebenden Mehraufwandes, im Bundeshaushalt nicht unwesentliche Einsparungen im Verteidigungshaushalt entstehen. So läßt sich z.B. der Wegfall von Kosten in Millionenhöhe zur Unterhaltung leerstehender militärischer Liegenschaften ohne weiteres als Gewinn für das Allgemeinwohl bezeichnen.

Gleichwohl bedarf es bei der Anpassung der Nutzungskonzepte der militärischen Sperrgebiete auch des Fortbestehens der vorhandenen Nutzung. Daher zeigen die Karten der Trassenalternative Celle lediglich einen groben Trassenverlauf. Sie zeigen die Möglichkeit der Umsetzung.

Im Detail der Planung hingegen gilt es, und dieses ist die Aufgabe der Deutschen Bahn AG, der Tennet TSO GmbH und der verschiedenen beteiligten Regierungsstellen, den real umsetzbaren Trassenverlauf in einem entsprechenden Raumordnungsverfahren zu finden. Einen Trassenverlauf, der nicht nur die Kosten der erforderlichen Umstrukturierungsmaßnahmen im Sperrgebiet möglichst gering hält sondern auch die Nutzung der Sperrgebiete sicherstellt. Platz für die Umsetzung eines solchen Trassenverlaufes ist jedenfalls auf diesen riesigen Flächen der öffentlichen Hand mehr als reichlich vorhanden...

Es ist das Konzept der Trassenalternative Celle das Ergebnis einer ganzheitlichen Betrachtung der Vielzahl der Problematiken unserer Region und darüber hinaus. Dieses Konzept begrenzt sich nicht auf die Betrachtung einer einzigen Problematik aus lediglich einer Perspektive. Vielmehr entstehen durch unsere ganzheitliche Betrachtungsweisen ungezählte Chancen für die Zukunft.

Unser Hauptinteresse, und das ist das, wofür wir uns einsetzen, besteht aus der Herbeiführung einer Lösung nicht nur eines Problems im Landkreis Celle. Unser Ansinnen ist es, die unsere Zukunft betreffenden Probleme zu bündeln und mit einem ganzheitlichen Lösungsansatz den verschiedensten Interessenlagen, seien es beispielsweise die der Bevölkerung, die der Wirtschaft oder die des Staates, gerecht zu werden.

Doch die Miteinbeziehung der verschiedensten Interessenlagen bedingt zwangsläufig, daß der von uns vorgestellte Lösungsansatz lediglich einen Kompromis darstellen kann. Nicht alle, da immer irgend jemand betroffen sein wird, werden mit diesem Kompromis zufrieden sein können. Daher orientieren wir uns nicht nur an dem Wohle der Mehrheit. Gleichzeitig wollen wir auch den unvermeidbaren Schaden für die betroffene Minderheit so gering wie irgend möglich halten !

Um diese Ziele zu erreichen bedarf es des Willens und der Anstrengungen vieler. Die öffentliche Diskussion muß hierbei in den verschiedensten Bereichen, angefangen beim Volke bishin zu den obersten Ebenen im Staate, des öffentlichen Lebens stattfinden. Und es bedarf dabei der sachlichen Diskussion.

Ein wenig Pro und Contra

Contra

„... die Trassenalternative Celle könnte Arbeitsplätze im militärischen Sperrgebiet gefährden ...“

Es ist nicht unser Ansinnen, auch nur einen Arbeitsplatz auf den Truppenübungsplätzen in irgendeiner Art und Weise zu gefährden. Denn wir sind nicht gegen die Truppenübungsplätze ! Der Wille des Staates besteht in der Umsetzung der Trasseninfrastrukturprojekte. Wir betrachten daher die Nutzung dieser Flächen der öffentlichen Hand für die Umsetzung als einen Beitrag des Staates zum Wohle nicht nur der hier ansässigen Bevölkerung. Es bedarf zu der Umsetzung der Trassenalternative Celle in den militärischen Sperrgebieten lediglich der entsprechenden Umstrukturierung dieser Flächen. Nicht nur die vorhandene Nutzung zu Verteidigungszwecken soll dabei erhalten bleiben, auch ein jeder mit dieser Nutzung verbundene Arbeitsplatz. Und tatsächlich kann die Umsetzung der Trassenalternative Celle eben wegen dieser Umstrukturierungsmaßnahmen in der Region durch den somit entstehenden Bedarf an Arbeitskraft für einen Wachstumsschub sorgen.

Contra

„... die Trassenalternative Celle verhindert die Nutzung des Luftraumes der militärischen Sperrgebiete ...“

Auf den verschiedenen Truppenübungsplätzen bei den Ortschaften Bergen und Munster wird nicht nur die bodengebundene Verteidigung unseres Landes geübt. Auch wird hier auf verschiedene Weise der Luftraum für Übungszwecke genutzt. Neben dem Verschießen von Raketen und Granaten ist hierbei insbesondere der Tiefflug von Hubschraubern und Flugzeugen aller Art zu nennen. Es ist offensichtlich, daß die Errichtung einer sechzig Meter hohen Hochspannungsleitung mit diesen Nutzungen des Luftraumes unvereinbar ist. Hingegen ist die Lösung dieser Problematik denkbar einfach ... die Hochspannungsleitung muß dort unter die Erde! Der Vorteil des Erdkabels liegt in dem vollständigem Erhalt der zweckgebundenen Nutzung dieses Luftraumes für militärische Übungszwecke ! Bereits dieser Aspekt rechtfertigt die so in diesem Abschnitt entstehenden Mehrkosten der SUEDLINK-Stromtrasse.

Contra

„... die Trassenalternative Celle in den militärischen Sperrgebieten ist rechtlich unmöglich ...“

Ist dieses wirklich so ? Um dieser Frage sachlich nachzugehen sind zwei unterschiedliche Gegebenheiten der Betrachtung zu unterziehen. Zum Einem wäre da die derzeit bestehende Rechtslage zu nennen. Diese wird gebildet aus Gesetzen und aus bestehenden Verträgen. Orientiert man sich lediglich an dieser einen Gegebenheit, dann erscheint eine Umsetzung der Trassenalternative Celle im militärischen Sperrgebiet als äußerst schwierig. Jedoch besteht die andere Gegebenheit aus dem Aufbau unseres Staates selbst. Dieser beinhaltet neben der vollziehenden Gewalt und der Rechtsprechung auch die der gesetzgebenden Gewalt. Üblicherweise wird dieser Aufbau als Gewaltenteilung bezeichnet. Und der Wille der gesetzgebenden Gewalt besteht aus der inzwischen unvermeidbaren Umsetzung der verschiedenen Infrastrukturprojekte in naher Zukunft. Folglich, da die Trassen von der gesetzgebenden Gewalt gewollt sind, stehen hier die vom Volke in Wahlen und Abstimmungen bestimmten Vertreter der gesetzgebenden Gewalt insbesondere im Hinblick auf das Wohl des Volkes in der Pflicht. Somit ergibt sich aus dieser zweiten Gegebenheit die Sachlage, daß die vom Volke gewählten Vertreter nicht nur in der Verantwortung stehen, die erste Gegebenheit zum Wohle des Volkes zu verändern. Auch sind die vom Volke bestimmten Vertreter diejenigen, denen die Möglichkeit zur Veränderung gegeben ist. Die Vertreter des Volkes in den verschiedenen Ebenen der Regierung besitzen die Macht, die derzeitige veraltete rechtliche Situation den zukünftigen infrastrukturellen Bedürfnissen des Staates anzupassen. Folglich sind die bestehenden Gesetze und Verträge, und das ist das Tagesgeschäft der Vertreter des Volkes, im Interesse des Gemeinwohles und im Hinblick auf die infrastrukturellen Zielsetzungen zu verändern. Gesetze und Verträge können geändert werden ! Den sich daraus ergebenden Mehraufwand rechtfertigt das Wohl des Volkes. Und die sich daraus ergebende Verzögerung der Umsetzung rechtfertigt das Wohl der nachfolgenden Generationen.

Contra

„... die Trassenalternative Celle verhindert die Nutzung der militärischen Sperrgebiete zu Verteidigung ...“

Es ist NICHT das Ansinnen der Trassenalternative Celle, die Nutzung der militärischen Sperrgebiete zu Verteidigungszwecken in irgendeiner Weise zu verhindern. So stellt aus unserer Sichtweise der Truppenübungsplatz Bergen eine riesige Gesamtfläche dar, von der zu dem Zwecke des Infrastrukturausbaues im Staate lediglich ein kleiner Bruchteil umzunutzen ist. Jedoch ist dieser Truppenübungsplatz nicht der einzige in der Region. Räumlich und wirtschaftlich sind die Truppenübungsplätze Bergen, Munster Nord und Munster Süd auf's Engste miteinander verbunden. So ist faktisch auf diesen Flächen in der Gesamtheit mehr als nur genügend Potential zum Ausgleich des Verlustes an Fläche auf dem Truppenübungsplatz Bergen durch die Infrastrukturprojekte vorhanden. Daher verhindert die Trassenalternative Celle auch nicht die Nutzung der Truppenübungsplätze, sie erfordert lediglich Umstrukturierungsmaßnahmen auf den eng miteinander verzahnten Truppenübungsplätzen. Umstrukturierungsmaßnahmen, welche dazu beitragen, daß ungezählte Quadratkilometer über Jahrhunderte gewachsener Kulturlandschaft der zu verteidigenden zivilen Nutzung nicht verlorengehen ...

Contra

„... die Trassenalternative Celle ist zu teuer ...“

Das leidige Thema der Kosten führt bei politischen Entscheidungen angesichts leerer Kassen häufig zu kurzsichtigen Entscheidungen, welche oftmals nur die Probleme der Gegenwart nicht aber die Probleme der Zukunft lösen. Fakt jedenfalls ist, daß die Profiteure der Trassenbauvorhaben in einem jedem Falle die Großkonzerne sind. So unterliegt beispielsweise die Deutsche Bahn AG als Aktiengesellschaft, um regelmäßig ihren Aktionären die ihnen angedachten Renditen zukommen lassen zu können, der Verpflichtung zur Gewinnerzielung. Wir vertreten die Sichtweise, daß die Gewinnerzielungsabsichten der Großkonzerne auf langfristige Sicht durch die Mehrkosten der Trassenalternative Celle in keinsten Weise gefährdet werden. Der kurzfristig bestehende höhere Finanzierungsbedarf ist daher durch entsprechende Finanzierungsmodelle von den für die Umsetzung Verantwortlichen sicherzustellen.

Contra

„... die Trassenalternative Celle führt zu einer Verzögerung der Umsetzung ...“

Insbesondere die Interessenvertreter der Wirtschaft fordern die schnelle Umsetzung der Großbauvorhaben. Die zügige Umsetzung diene dabei insbesondere dem Wachstum unserer Wirtschaft und somit dem Gemeinwohl. Jedoch beinhaltet diese Sichtweise ausschließlich die Betrachtung der Problematiken aus nur einer einzigen Perspektive. Die sich aus dieser Sichtweise ergebende Konsequenz beinhaltet zwangsläufig viele Nachteile und großen Schaden für die vielschichtigen anderen Interessen im davon betroffenen Volke. Hingegen orientiert sich unser Lösungsansatz an der Nachhaltigkeit für Generationen. Aus der Sicht zukünftiger Generationen aber ist eine Verzögerung der Umsetzung vollkommen unbedeutend, da diesen hierdurch kein Schaden entsteht und da diese letztendlich nur das ihnen gereichte Ergebnis für gut oder eben für nicht gut genug befinden werden.

Contra

„... die Trassenalternative Celle verbraucht Landschaft ...“

Sicherlich entsteht durch einen Neubau zweier Trassen im Landkreises Celle der Verbrauch von Landschaft. Jedoch ergibt sich diese Problematik nicht aus unseren Absichten sondern aus dem politischen Willen zu der Umsetzung der beiden Großbauvorhaben. Unsere Absicht besteht darin, die politisch gewollte Umsetzung der Infrastrukturprojekte zu ermöglichen und die mit der Umsetzung verbundenen verschiedenartigsten Schäden für die Bevölkerung so gering wie nur irgend möglich zu halten. Im Norden des Landkreises Celle kann dieses bereits mit dem Trassenverlauf durch das militärische Sperrgebiet erreicht werden, da dort auf dutzenden Trassenkilometern kaum ein Bürger direkt von den Auswirkungen betroffen ist. Und im Süden des Landkreises ergeben sich hinsichtlich der Bahntrasse durch die Umfahrung der Stadt Celle immense Vorteile für die Kreisstadt. Vergleicht man die Karten der Planungsvarianten zur SGV-Y-Bahntrasse und zur SÜEDLINK-Stromtrasse mit der zur Trassenalternative Celle, dann verdeutlicht dieses bereits unser Ziel der drastischen Reduktion des Verbrauches von gewachsener Kulturlandschaft. Anders umschrieben ... wir können, da wir die Umsetzung weder verhindern können noch verhindern wollen, auch den Verbrauch an gewachsener Kulturlandschaft nicht vollständig verhindern !

Contra

„... die Trassenalternative Celle verunstaltet das Gebiet bei Wietze ...“

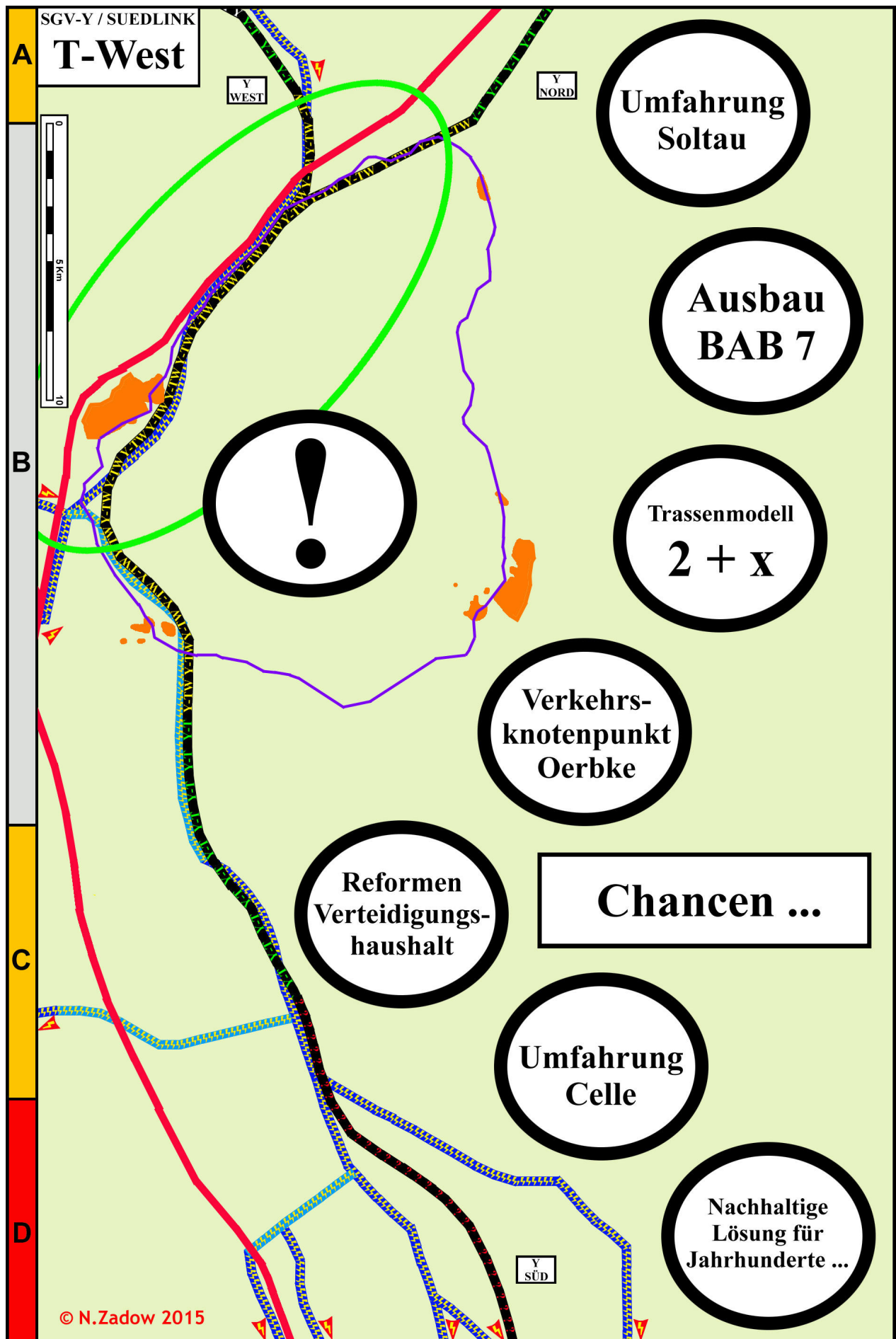
Das Gebiet zwischen der Bundesautobahn 7 und der Ortschaft Wietze ist unzweifelhaft das von der Trassenalternative Celle am stärksten betroffene Gebiet im Landkreis Celle. Man kann bei der Diskussion zu diesem Aspekt der Trassenalternative Celle schnell auf die Ebene des St. Floriansprinzipes (... egal wo, nur nicht vor meinem Gartenzaun ...) verfallen. Jedoch orientiert sich die Trassenalternative Celle nicht am St. Floriansprinzip, sondern lediglich an der Anzahl der betroffenen Gartenzäune. Man zähle daher zunächst die Anzahl der Gartenzäune im Landkreis Celle entlang der verschiedenen SÜEDLINK-Stromtrassenvarianten, die entlang der SGV-Y-Bahntrassenvariante und die entlang der Schienenbestandsstrecke von Unterlüß bishin, denn der rollende Schienengüterverkehr wird nicht am südlichen Y-Trassenanschlußpunkt des Bahnhofes Celle stehenbleiben, zur südlichen Kreisgrenze. Dann zähle man die von der Trassenalternative Celle betroffenen Gartenzäune und vergleiche die Zahlen ...

Zu den Chancen der Trassenalternative Celle

Die Trassenalternative Celle setzt sich nicht nur mit der bevorstehenden Umsetzung der Y-Bahntrasse und der SÜEDLINK-Stromtrasse auseinander. Im Zuge unserer ganzheitlichen Betrachtung beziehen wir auch andere in unserer Region bestehende Problematiken mit ein.

So sind wir zu der Sichtweise gelangt, daß sich aus der Umsetzung der geplanten Trassen in unserer Region nicht nur Nachteile ergeben. Vielmehr entsteht durch diese Infrastrukturprojekte auch die Möglichkeit, andere Problematiken der Region in die Planungen mit einzubeziehen.

Das Ziel dieser ganzheitlichen Betrachtungsweise ist es, neben der Schadensreduktion weitere Vorteile nicht nur für unsere Heimat herbeizuführen. Und so ergeben sich aus dem Konzept der Trassenalternative Celle zahlreiche Chancen ...



Sowohl bei der West- als auch bei der Ost-Variante der Trassenalternative Celle ergeben sich zahlreiche Vorteile für unsere Region und auch weit darüber hinaus. Bereits durch die Nutzung der militärischen Sperrgebiete für zwei Infrastrukturprojekte entsteht der Wegfall der daraus resultierenden Belastungen für die Bevölkerung und die gewachsene Kulturlandschaft auf dutzenden von Trassenkilometern.

Aber nicht nur die in der Fläche des Landkreises entstehenden Belastungen werden deutlich reduziert. Auch die größeren Städte profitieren eindeutig von dieser Lösung. Vergleicht man die verschiedenen von der Deutschen Bahn AG und der Tennet TSO GmbH veröffentlichten Planungsvarianten mit der Trassenalternative Celle, so wird man feststellen, daß in der Gesamtheit deutlich weniger Ortschaften betroffen sind.

Es entfallen durch die Trassenalternative Celle beispielsweise für die größeren Ortschaften Celle, Bergen, Winsen, Unterlüß und Eschede sämtliche drohenden Belastungen und Schäden durch die verschiedenen Planungsvarianten der Großkonzerne. Und bezieht man noch die Ortschaft Soltau des Nachbarlandkreises mit ein, dann entstehen durch den alternativen Trassenverlauf inklusive der Umfahrungen von Celle und Soltau bereits Vorteile für weit über einhunderttausend Menschen.

Die für das Vorhaben der Trassenalternative Celle erforderlichen Umstrukturierungsmaßnahmen in den militärischen Sperrgebieten stellt zwar zunächst einen mit Unkosten verbundenen Mehraufwand dar, langfristig aber kann hierdurch ein hohes Einsparpotential in dem Bereich des Verteidigungshaushaltes entstehen. Die zunächst entstehenden Kosten werden, da die Umstrukturierungsmaßnahmen zwangsläufig den Bedarf an Arbeitskraft nach sich ziehen, im Gegenzug für einen Wachstumsschub in unserer Region sorgen. Und welch ein Potential an Einsparungen ergibt sich wohl aus dem Wegfall der Instandhaltung überflüssig gewordener Liegenschaften und sonstiger Anlagen im militärischen Sperrgebiet?

Die durch den Abzug der britischen Streitkräfte entstehende großen Lücken in unserer Region und im militärischen Sperrgebiet werden sich, trotz aller Bemühungen, über Jahre, wenn nicht über Jahrzehnte, nicht auffüllen lassen. Aber auch die Truppenreduktion der vergangenen Jahrzehnte in der Bundeswehr hat nicht nur in unserer Region ihre Spuren hinterlassen. Hiervon betroffen sind auch andere Standorte in unmittelbarer Nähe zu unserer Heimat. Es ergibt sich somit durch eine Umsetzung der Trassenalternative Celle die Möglichkeit, die entsprechenden Kapazitäten dem tatsächlichen Bedarf anzupassen und hierdurch eine Reduktion der Nutzungskosten herbeizuführen. Und dieses ist nicht nur aus der alleinigen Perspektive des Truppenübungsplatzes Bergen zu betrachten. Hierbei sind neben den unmittelbar angrenzenden militärischen Sperrgebieten bei der Ortschaft Munster auch die Strukturen der Verteidigung im gesamten Bundesgebiet mit einzubeziehen.

Hinsichtlich der Dauerhaftigkeit der Lösung beinhaltet die Trassenalternative Celle die Eigenschaft, daß diese Lösung vermutlich sogar im Maßstab von Jahrhunderten keiner Nachbesserung bedarf. Denn diese Lösung beinhaltet bereits als Neubaumaßnahme die Erzeugung maximaler Transportkapazitäten für Strom und Zugmaterial.

Insbesondere im Hinblick auf den Schienenverkehr entsteht von Nord nach Süd eine durchgehender Streckenabschnitt ohne jegliche Engpässe. Die Erweiterung des Streckennetzes führt aber nicht nur zu mehr neuen Kapazitäten, auch bedingt diese Erweiterung die Entlastung des Bestandsstreckennetzes. Somit werden das Schienennetz und die Fahrpläne großflächig und weit über unsere Region hinaus flexibler und belastbarer. Und diese Effekte werden sich nicht nur auf den Schienengüterverkehr positiv auswirken, auch werden dadurch dem Personenverkehr Vorteile entstehen.

Besondere Chancen ergeben sich zudem aus der West-Variante der Trassenalternative Celle.

Zum Einem entsteht durch den Trassenverlauf parallel zur Bundesautobahn 7 die Möglichkeit, den dort erforderlichen Ausbau der Autobahn zeitgleich mit der Umsetzung der Infrastrukturprojekte vorzunehmen. Die Miteinbeziehung der erforderlichen Ausbaumaßnahme eines Teilstückes der Autobahntrasse ermöglicht im Zusammenspiel ein enorm hohes Einsparpotential in verschiedensten Bereichen. So ist hierzu beispielsweise die Reduktion der Planungs- und Baukosten und die Reduktion der mit den Vorhaben verbundenen Verwaltungskosten zu nennen.

Eine Bahntrasse, eine Stromtrasse und eine Autobahntrasse ... das **Trassenmodell 2 + x**

Zum Anderem entsteht bei der West-Variante die Chance zur Weiterentwicklung einer ganzen Region. So scheitern seit Jahren an der Grenze des militärischen Sperrgebietes die Bemühungen der Stadt Bad Fallingbommel zu der Erweiterung ihrer nutzbaren Flächen für z.B. Gewerbebetriebe in Richtung des Militärlagers Oerbke. Und dieser Sachverhalt des ewigen Scheiterns gerät durch den Abzug der britischen Streitkräfte und den damit einhergehendem Leerstand des „Lagers Oerbke“ in den Bereich der Absurdität.

Durch die West-Variante der Trassenalternative Celle ist, auf Grund der damit auf dem Truppenübungsplatz einhergehenden Umstrukturierungsmaßnahmen, eine Lösung dieser Problematik der Stadt Bad Fallingbommel möglich.

Doch möglich ist dort in Oerbke neben der Umnutzung der überflüssig gewordenen militärischen Liegenschaften zu zivilen Zwecken noch vieles mehr. Es ergeben sich aus dem Neubauabschnitt der Trassenalternative Celle in Oerbke ungezählte Möglichkeiten, wenn die Züge dort nicht nur vorbei fahren sondern dort auch Halt machen. Die Möglichkeiten des Bahnhofes Oerbke. Ein Verkehrsknotenpunkt !

Betrachtet man die Lage des Militärlagers Oerbke, so handelt es sich dort um eine bebaute Fläche mit hervorragender Verkehrsanbindung. So ist die Autobahnanschlussstelle „Bad Fallingbommel“ nur wenige hundert Meter vom „Lager Oerbke“ entfernt. Und das Autobahndreieck Walsrode ist von dort aus in nur wenigen Minuten erreichbar. Es besteht dort eine optimale Anbindung an den Straßenverkehr in Richtung Nord, Süd und West.

Entstehen kann daher dort eine Schnittstelle zwischen dem Schienen- und dem Straßenverkehr. Möglich ist dort ein Logistikzentrum des Warengüterverkehrs beispielsweise zur großflächigen Versorgung des Umlandes mit Waren des täglichen Bedarfs. Machbar ist dort die Errichtung eines Güterbahnhofes.

Doch ist nicht nur der Güterverkehr zu betrachten. Betrachtet man die Region um Bad Fallingbommel herum, dann sind von dort aus die Ortschaften Dorfmark, Soltau und Walsrode nicht weit entfernt. In der Gesamtheit ergibt sich somit in dieser Region eine hohe Einwohnerzahl. Und viele dieser Einwohner sind Pendler aus beruflichen Gründen. Sie pendeln in Ermangelung guter Bahnverbindungen in der Regel mit dem PKW täglich in die großen Ballungsräume Hannover, Bremen und Hamburg.

Welche ungezählten Möglichkeiten eröffnen sich nun also durch die Errichtung eines Personenbahnhofes im „Lager Oerbke“ ?

In Richtung Norden nach Hamburg und in Richtung Westen nach Bremen muß diese Frage an dieser Stelle leider offen gelassen werden. Wie diese Frage beantwortet werden kann, daß wird sich erst noch ergeben müssen ...

Nach Süden hin aber ergibt der Verlauf der Trassenalternative Celle eine direkte Anbindung der Region des Heidekreises an den Großraum Hannover. Es ergibt sich eine direkte Anbindung ohne Engpässe mit kurzen Zugfahrzeiten.

Und auf der Schiene ergibt sich ein weiterer Vorteil nicht nur in dem Bereich des Personennahverkehrs. Die West-Variante der Trassenalternative Celle ermöglicht im Schienennetz einen Lückenschluß zwischen dem Landkreis Heidekreis und dem Landkreis Celle.

Noch ein Dankeswort ...

Liebe Leserin, lieber Leser !

Wir bedanken uns dafür, daß Sie sich die Zeit für das Studium dieser vielen Worte genommen haben. Wir hoffen, daß wir damit ein wenig zu Ihrer Meinungsbildung beitragen konnten. Sollten Sie zu denjenigen gehören, die von unserem Konzept benachteiligt werden, so hoffen wir, daß wir Ihnen wenigstens aufzeigen konnten, aus welchen Gründen wir so handeln. Denn wir sind nicht diejenigen, die die Probleme herbeigeführt haben. Hingegen wollen wir zur Lösung dieser Probleme beitragen ...

Wir von der Trassenalternative Celle freuen uns über jegliche Unterstützung.

Möglichkeiten dazu finden Sie auf unserer Website „<http://www.trassenalternative-celle.de>“.