

Guten Tag!

Kann eine Studie, die ein bestimmtes politisches Ziel hat, die Wahrheit enthalten?  
Diese Frage werden Sie sich in den nächsten Tagen stellen müssen, denn es gibt einen aktuellen Anlass.

### **Erfahrungen mit CO<sub>2</sub>-Studien**

Antwort gibt dieses Video, das sich mit Studien zum CO<sub>2</sub>-Ausstoß von U-Bahn-Bauten in Hamburg und Berlin befasst:

<https://www.youtube.com/watch?v=b7V8dTc93QI>

Gekennzeichnet von Rechenfehlern und Annahmen von gestern für Bauten von morgen kommen absurde Werte zustande. Die wichtigsten Aspekte auf einen Blick:

- Die Umstellung auf erneuerbare Energien für die Produktion von Stahl und Beton ist in vollem Gange.
  - Die Entwicklung von Baustoffen mit weniger Stahl und weniger Beton ist in vollem Gange.
  - Verarbeiteter Beton nimmt CO<sub>2</sub> im Laufe der Alterung wieder auf. Ein Wert von 25 % ist für Neubaustrecken durchaus realistisch.
  - Ein Drittel des CO<sub>2</sub>, das für die Erzeugung von Beton angesetzt wird, wird für thermische Prozesse benötigt und kann ersetzt werden,
- Wer also mit Zahlen von gestern gegen eine Neubaustrecke argumentiert, deren Bau frühestens 2030 begonnen wird, malt ein Horrorszenario.

### **Widuland stellt CO<sub>2</sub>-Studie vor**

Am 5. September um 11 Uhr will die Bürgerinitiative Widuland nun ihre Studie vorstellen. Voraussichtlich auf dieser Seite wird man die Vorstellung verfolgen können:

<https://widuland.de/klimaschutz-aber-richtig/>

Was ist davon zu erwarten? Weniger als die halbe Wahrheit. Denn in diesem Video

<https://www.youtube.com/watch?v=bzaalu4Ffl4>

das sich an Bundestagsabgeordnete richtet, wird schon sichtbar, auf welcher Linie die Argumentation von Widuland läuft:

Es gehe „nur“ um 10 Minuten mehr oder weniger Fahrzeit.

Die Alternative sei „der Ausbau der Bestandsstrecke“.

Beide Aussagen sind falsch.

Bei der Fahrzeit geht es um die Anschlüsse im Deutschlandtakt. Wird die Zielfahrzeit Hannover – Bielefeld von 31 Minuten nicht erreicht, so ergibt sich, dass die Anschlüsse entweder westlich oder östlich oder an beiden Enden nicht erreicht werden. Das bedeutet:

- Bielefeld – Hamburg 90 Minuten längere Fahrzeit,
  - Dortmund – Goslar 60 Minuten längere Fahrzeit,
  - Bielefeld – Magdeburg 25 Minuten längere Fahrzeit
- als im Deutschlandtakt vorgesehen.

Der „Ausbau der Bestandsstrecke ist“, den Widuland selbst in einer Studie beschrieben hat, ist in Wahrheit eine Neubaustrecke von Minden bis Seelze und verbraucht mindestens die Hälfte des CO<sub>2</sub>, die für den Neubau anzusetzen ist.

Also was bleibt von den Werten übrig, die am 5. September präsentiert werden?

Voraussichtlich nur 15 %. Denn die Werte, die meistens verwendet werden, sind um 70 % zu hoch. Und von dem kleinen Rest wird die Hälfte schon für den Ausbau benötigt. Es bleiben also vielleicht 15 %. Ist das zu viel? Beurteilen Sie das selbst! Und warten wir ab, was Widuland wirklich präsentieren wird.

### **60 Unterschriften für Resolution**

Eine vom Kreis Herford veranlasste Resolution, die die Presse als „gegen die Neubaustrecke gerichtet“ bezeichnet, hat inzwischen 60 Unterstützer gefunden. Die hohe Zahl ist dadurch erklärbar, dass in dieser Resolution nur gefordert wird, dass die DB nachweisen solle, dass die Neubaustrecke wirklich notwendig sei.

Es ist in der Tat nicht klug, diesen Nachweis nicht spezifisch bezogen auf die Fahrzeit Hannover – Bielefeld zu führen. Doch die erwünschte Quadratur des Kreises wird nicht dabei herauskommen, auch wenn so mancher Politiker das gesetzlich anordnen öchte.

Danke für Ihr Interesse!

***Initiative Deutschlandtakt und  
PRO BAHN NRW e.V., PRO BAHN Niedersachsen e.V.  
Rainer Engel, Referent Deutschlandtakt***