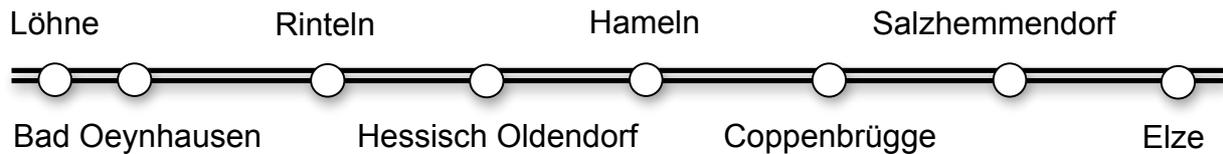


Petition "Löhner Bahn" – Aktionsbündnis BI TRANSIT – FÜR UNSERE REGION

Verbund der Bürgerinitiativen BI TRANSIT WESERBERGLAND e. V. Coppenbrügge und BI Transit (Hameln)



Ansprechpartner: Diethard Seemann, Apfelkamp 16, 31863 Coppenbrügge
Tel.: 0176 99272415, E-Mail: bi-transit-weserbergland@t-online.de

An den
Deutschen Bundestag
11011 Berlin

Coppenbrügge, 20.08.2011

Sammelpetition an den Deutschen Bundestag

Kein Ausbau der Bahnstrecke Löhne - Hameln - Elze, umgehender Vollzug des gesetzlich beschlossenen Aus- und Neubaus der Strecke Minden-Hannover

I. Der Deutsche Bundestag möge sich zum nächstmöglichen Zeitpunkt im Vorfeld der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2015 mit folgendem Anliegen befassen:

Die vom Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung am 11. November 2010 im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages vorgestellten Ergebnisse der Bedarfsplanüberprüfung für die Bundesschienenwege stellen keine ausreichende Grundlage dar, den Ausbau der Strecke Löhne-Hameln-Elze in den sog. vordringlichen Bedarf zu heben und gleichzeitig den bereits 2003 vom Deutschen Bundestag favorisierten Ausbau der Strecke Minden-Seelze in den weiteren Bedarf abzustufen. Das zugrunde liegende Gutachten „Ergebnisse der Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesschienenwege und die Bundesfernstraßen“ ist im Hinblick auf den dortigen Planfall 33 mangelhaft, insbesondere wegen der unzureichend ermittelten Ausbaukosten, des nicht nachvollziehbaren Zuschlags des Nutzens aus der Verkehrsverlagerung sowie aus Gründen der fehlenden Sozial- und Umweltverträglichkeit.

Deshalb fordern die Unterzeichner:

- 1. Der gesetzlich beschlossene Aus- und Neubau der Strecke Minden-Seelze muss zügig umgesetzt werden.**
- 2. Die Ergebnisse des vorliegenden Gutachtens zum Ausbau der Bahnstrecken Löhne-Hameln-Elze und Minden-Seelze dürfen nicht Grundlage für den aufzustellenden Bundesverkehrswegeplan oder das Gesetz zur Anpassung des Bedarfsplans Schiene sein.**
- 3. Der Ausbau der Strecke Löhne-Hameln-Elze darf nicht in den sog. vordringlichen Bedarf gehoben werden.**
- 4. Der Ausbau der Strecke Löhne-Hameln-Elze soll aus dem Bundesverkehrswegeplan gestrichen werden.**
- 5. Bei Reaktivierung ganz oder teilweise zurückgebauter Strecken sind die gleichen Anforderungen wie an einen Streckenneubau zu stellen.**

II. Begründung (Redaktioneller Stand 20.08.2011):

Mit diesen Anliegen wird keinesfalls infrage gestellt, dass eine Verkehrsverlagerung insbesondere im Güterverkehr von der Straße auf die Schiene aus vielerlei Gründen sinnvoll ist und zeitnah umgesetzt werden sollte. Wegen des zu erwartenden Anstiegs des Schienenverkehrs wird ein weiterer Aus- und Neubau der Schienenwege erforderlich sein. Das Anliegen ist innerhalb dieses Rahmens darauf gerichtet, dass Entscheidungen zu Aus- und Neubauvorhaben nach einer zeitgemäßen, umfassenden und belastbaren Prüfung getroffen werden. Hierzu gehören in dem hier in Rede stehenden Fall des Ausbaus der Strecke Löhne-Hameln-Elze z.B. auch ein sachgerechter Vergleich vorhandener Varianten und die angemessene Berücksichtigung vorangegangener Entscheidungen des Gesetzgebers.

1. Grundlagen

Mit Beschluss der Bundesregierung vom 02.07.2003 wurde der Bundesverkehrswegeplan 2003 in Kraft gesetzt. Mit dem Ersten Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes v. 15.9.2004 (BGBl. I 2004, S. 2322) wurde ein entsprechender Bedarfsplan vom Deutschen Bundestag beschlossen. In diesen beiden Regelwerken wird der zweigleisige Ausbau der Strecke Löhne-Hameln-Elze in den sog. weiteren Bedarf eingestuft (s. Bundesverkehrswegeplan 2003, Ziff. 7.2.2). Der Aus- und Neubau der Strecke Minden-Seelze wird im sog. vordringlichen Bedarf geführt (s. Bundesverkehrswegeplan 2003, Ziff. 7.2.1.2). Wohl abgewogen und mit guten Gründen wird somit hier der sog. Nordroute der Vorzug gegenüber der sog. Südroute gegeben.

Im November 2010 kam das Gutachten „Ergebnisse der Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesschienenwege und die Bundesfernstraßen“ der beauftragten Unternehmen Beratergruppe Verkehr + Umwelt GmbH und Intraplan Consult GmbH jedoch zu dem Ergebnis, dass diese Gewichtung umgedreht werden soll. In dem mit dem Gutachten entwickelten „Zielnetz“ ist der zweigleisige Ausbau der Strecke Löhne-Hameln-Elze sowie deren Elektrifizierung (s. dort: Planfall 33) berücksichtigt, der Aus- und Neubau der Strecke Minden-Seelze (s. dort: Planfall 12) jedoch nicht.

Zur Begründung wird ausschließlich darauf verwiesen, dass die Südroute (Planfall 33) eine wirtschaftliche Alternative zur Nordroute (Planfall 12) darstelle.

2. Wesentliche Argumente

a. Das vorgenannte Gutachten nimmt keine umfassende Prüfung des Planfalls 12 vor. So unterbleibt etwa die Prüfung, ob durch eine Zuschnittsoptimierung eine Verbesserung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses erreicht werden kann. Dass die Südroute eine mit der Nordroute gleichwertige, konkurrierende Maßnahme ist, wird nur als offensichtlich festgestellt, jedoch weder geprüft noch hinreichend begründet.

b. Das Gutachten nimmt ebenso keine umfassende Prüfung des Planfalls 33 vor. In die Investitionskosten werden wesentliche Faktoren nicht einbezogen. Unberücksichtigt blieben z.B. die Vielzahl der höhengleichen Bahnübergänge auf der Strecke und insbesondere in den betroffenen Ortschaften sowie die mit der Lärmproblematik verbundenen Kosten entlang der gesamten Strecke.

c. Das Gutachten nimmt keinen Vergleich der Planfälle 12 und 33 vor. Ob überhaupt eine Vergleichbarkeit vorliegt, wird nicht geprüft. Der Nutzen aus der Verkehrsverlagerung wird ohne nachvollziehbare Begründung einseitig der Südroute zugeschrieben. So lässt sich

Petition "Löhner Bahn" – Aktionsbündnis BI TRANSIT – FÜR UNSERE REGION

Verbund der Bürgerinitiativen BI TRANSIT WESERBERGLAND e. V. Coppenbrügge und BI Transit (Hameln)

aus den im Gutachten angegebenen Investitionskosten und Kosten-Nutzen-Faktoren der konkurrierenden Ausbauvarianten schlussfolgern, dass der Gutachter der Südroute einen deutlich höheren Nutzen als der Nordroute unterstellt. Diese Vorgehensweise ist in keiner Weise nachvollziehbar, da beide Ausbauvarianten ausschließlich das Ziel verfolgen, den heute vorhandenen Engpass in der Nordroute zu beseitigen. Der entstehende wirtschaftliche Vorteil muss also für beide Variante gleich hoch angesetzt werden.

d. Insgesamt wird in Bezug auf die Planfälle 12 und 33 daher die vom Rechnungsprüfungsausschuss des Deutschen Bundestags und vom Bundesrechnungshof geforderte gesamtwirtschaftliche Neubewertung nicht erfüllt.

e. Das vorliegende Gutachten lässt die wirtschaftliche Situation der Region Weserbergland und die in den letzten Jahren entlang der Strecke getätigten umfangreichen öffentlichen Investitionen vollkommen unberücksichtigt. So wurden in der gesamten Region entlang der Strecke erhebliche Anstrengungen zur Bewältigung des Strukturwandels unternommen und massive Investitionen im Bereich des Tourismus getätigt, die erste, vielversprechende Erfolge zeigen. Als ein Beispiel sei hier der Radwanderweg Weser als einer der attraktivsten Radfernwanderwege Deutschlands genannt, der viele Kilometer direkt an der Strecke Löhne-Hameln-Elze entlang führt, teilweise sogar auf dem zurück gebauten zweiten Gleis der Strecke. Im Falle der Realisierung der Ausbaupläne wären diese gerade in den letzten Jahren aus Steuergeldern getätigten Investitionen in die Zukunft der Region zunichte gemacht. Die ohnehin kritische Situation der Region Weserbergland würde weiter verschärft.

f. Das Handeln des Gesetzgebers in der jüngeren Vergangenheit hat zu einer gravierenden Verschärfung der Betroffenheit entlang der Strecke geführt. Aufgrund der Teilung Deutschlands war die Südroute ab spätestens Mitte der 1980er Jahre für den Güterverkehr weitestgehend bedeutungslos geworden. Die hierdurch entstandene hohe soziale Verträglichkeit der Strecke hatte dazu geführt, dass eine kontinuierliche Siedlungsbewegung an die Strecke heran stattfand. Durch die Wiedervereinigung Deutschlands kam es zu einem sprunghaften Zuwachs des West-Ost-Güterverkehrs. Vor dem Hintergrund dieser historisch einmaligen Situation hatte der Gesetzgeber auch die Südroute in seine Überlegungen zur nunmehr notwendigen Erweiterung unserer Verkehrsinfrastruktur einbezogen. Eine Entscheidung für die Südroute hätte auch zu diesem Zeitpunkt zu erheblicher Betroffenheit geführt, wäre für die Menschen aber angesichts der besonderen Situation nachvollziehbar und somit auch akzeptierbar gewesen. Im Ergebnis umfangreicher Untersuchungen hat der Gesetzgeber jedoch folgerichtig und wohl überlegt entschieden, dem Ausbau der Nordroute den Vorzug zu geben. Die Südroute hingegen wurde unter Einsatz erheblicher Steuermittel in ihren heutigen Status einer eingleisigen Regionalbahnstrecke zurückgebaut. Dieses schlüssige Handeln des Gesetzgebers, verbunden mit einer unterlassenen anderweitigen Aufklärung, konnte von der Bevölkerung nur als deutliches Zeichen verstanden werden, dass der Ausbau der Südroute dauerhaft verworfen wurde. Es sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass die übergroße Mehrzahl der Menschen keinesfalls den Zugang zu den notwendigen Informationen hatte, um diese Entscheidung des Gesetzgebers anders interpretieren zu können. Der Gesetzgeber war hier also zweifelsfrei in einer aus seiner politischen Verantwortung resultierenden Informationspflicht, der er nicht nachgekommen ist. Aufgrund der unterlassenen Aufklärung der Bevölkerung setzte ab Mitte der 1990er Jahre erneut eine verstärkte Siedlungsbewegung an die Strecke heran ein. Das staatliche Unternehmen Deutsche Bahn selbst hat in dieser Zeit die Mehrzahl der Bahnhöfe entlang der Strecke veräußert, ohne die Käufer, auch nicht auf Nachfrage, über die Situation aufzuklären. In den veräußerten Bahnhöfen und an diversen Standorten in unmittelbarer Nähe der Strecke haben sich Gewerbebetriebe angesiedelt, die durch einen etwaigen Ausbau der Südroute ihre Existenzgrundlage verlieren würden. Offensichtlich hat es der Gesetzgeber auch

Petition "Löhner Bahn" – Aktionsbündnis BI TRANSIT – FÜR UNSERE REGION

Verbund der Bürgerinitiativen BI TRANSIT WESERBERGLAND e. V. Coppenbrügge und BI Transit (Hameln)

unterlassen, die öffentlichen Verwaltungen hinreichend über die Situation aufzuklären. Wie anders ist sonst zu erklären, dass im Vertrauen auf die Nachhaltigkeit der Entscheidungen des Gesetzgebers auch von Seiten der Kommunen vielfältige Maßnahmen ergriffen wurden, die eine Siedlungsbewegung an die Strecke heran bewirkten. So wurden streckennah Baugebiete ausgewiesen und kommunale Einrichtungen, wie z.B. Kindergärten und Schulen in unmittelbarer Nähe der Bahnlinie errichtet. Den Gesetzgeber trifft also ganz offensichtlich eine erhebliche Mitverantwortung für die besondere Betroffenheit der Menschen an der Strecke. Auch vor diesem Hintergrund erscheint es völlig inakzeptabel, einen etwaigen Ausbau der Südroute mit Verweis auf ggf. bestehende „Altrechte“ und unter krasser Missachtung der Lebensrealitäten der Menschen an der Strecke betreiben zu wollen. Eine solche Vorgehensweise würde das Vertrauen der Menschen in die Verlässlichkeit politischen Handelns massiv erschüttern und wäre weder zeitgemäß noch würde sie der auch durch den Gesetzgeber zu verantwortenden verschärften Betroffenheit der Menschen an der Strecke gerecht. Sofern also der Gesetzgeber gedenkt, an der Südroute festzuhalten oder die Ausbauplanungen zu einem späteren Zeitpunkt wieder aufzunehmen, ist der Ausbau den Regeln einer Neubaumaßnahme zu unterwerfen. In diesem Zusammenhang sei auch auf die aktuell viel zitierten „Lehren aus Stuttgart 21“ verwiesen. Eine der zentralen Forderungen ist die Reform des völlig unzeitgemäßen Bahnplanungsrechts. Der Gesetzgeber hat im vorliegenden Fall die Chance, für den Bürger nachvollziehbar unter Beweis zu stellen, dass die Lehren von Stuttgart 21 tatsächlich gezogen wurden. Damit würde das im Nachgang zum Schlichtungsverfahren von der Bundesregierung und allen im Bundestag vertretenen Parteien gegebene Versprechen für den Bürger klar erkennbar eingelöst.

g. Der Ausbauvorschlag der Gutachter ignoriert die Lebensinteressen der Menschen sowohl an der Nordroute als auch an der Südroute. Aufgrund der Belastungssituation an der Nordroute hat sich dort die Siedlungsbewegung kontinuierlich von der Strecke entfernt. Die heute mit nur minimalem Schallschutz ausgestattete Nordroute würde auch bei einem etwaigen Ausbau der Südroute ein hochbelasteter Schienenweg bleiben. Der etwaige Ausbau der Südroute würde also völlig unnötig eine zusätzliche Belastungssituation an der Südroute schaffen, ohne an der Nordroute für eine entsprechende Entlastung zu sorgen. Im Gegensatz dazu wird der Ausbau der Nordroute zu einer spürbaren Verbesserung der Lebenssituation der Menschen entlang der Strecke führen, da mit der Maßnahme die Errichtung von Schall- und Erschütterungsschutz nach Stand der Technik einhergeht. Eine etwaige Realisierung der Südroute würde also gegen die Interessen der Menschen an der Nord- und an der Südroute wirken. Die Nordroute ist somit zweifelsfrei die sozial deutlich verträglichere Ausbauvariante.

h. Der Ausbauvorschlag der Gutachter ignoriert die Aspekte der Ökologie sowie des Landschafts- und Umweltschutzes. Die Südroute verläuft mitten durch den Naturpark Weserbergland und damit durch eine der Premiumregionen des naturverträglichen Tourismus in Norddeutschland. Es sei darauf verwiesen, dass die Region Weserbergland aktuell den stärksten Zuwachs aller touristischen Regionen im norddeutschen Raum aufweist. Die weitgehende Naturbelassenheit und Unberührtheit des Naturparks Weserbergland ist einer der zentralen Anliegen der nachhaltigen Regionalentwicklung und des naturverträglichen Tourismus. Mit diesem Ziel fließen aktuell umfangreiche öffentliche Mittel in die Regionalentwicklung, die bei Ausbau der Südroute verloren wären (siehe hierzu auch e). Die heute dankenswerterweise wieder hergestellte hohe Umweltverträglichkeit der Südroute hat zur Ansiedlung diverser bedrohter Tierarten in unmittelbarer Nähe der Strecke geführt, wie z.B. Roter Milan, Schwarzstorch, Uhu, diverse seltene Singvögel und Wildkatze. Der etwaige Ausbau der Südroute würde auch diese positive Entwicklung zunichte machen.

i. Der Ausbauvorschlag der Gutachter ignoriert die Siedlungssituation an der Strecke. Als Beispiel für unzählige vergleichbare Betroffenheiten in allen Siedlungen entlang der

Strecke, sei hier auf die konkrete Situation der Stadt Bad Oeynhausen verwiesen. Mit mehr als 1 Mio. Kurgästen pro Jahr ist Bad Oeynhausen einer der wichtigsten Kur- und Klinikstandorte Deutschlands. Durch die Stadt verlaufen im Abstand von ca. 800 m sowohl die Nordroute als auch die Südroute. Vor dem Hintergrund dieser Situation fordert Bad Oeynhausen folgerichtig die Konzentration des Verkehrs auf der Nordroute. Diese Forderung folgt der bereits oben dargestellten Logik, dass es im Interesse der Allgemeinheit liegen muss, unvermeidliche Belastungen wo immer möglich zu konzentrieren und damit unvermeidliche nachteilige Auswirkungen auf die Allgemeinheit so weit wie möglich zu reduzieren. Für Bad Oeynhausen kommt verschärfend hinzu, dass das Kurgebiet unmittelbar zwischen Nord- und Südroute liegt, wobei die Südroute direkt an den wertvollsten Bereichen des Kurparks und an diversen Klinikstandorten entlangläuft. Damit würde die Realisierung der Südroute die Funktionsfähigkeit des Kur- und Klinikbetriebs substantiell gefährden. Untersuchungen der Stadt zeigen, dass die Funktionsfähigkeit der Gesundheitseinrichtungen nur durch vollständige Untertunnelung der Strecke im gesamten Stadtgebiet gewährleistet bleiben würde. Die hierfür veranschlagten Kosten belaufen sich auf ca. 300 Mio. €. Im vorliegenden Ausbausvorschlag sind im Planfall 33 für „Lärmschutz und Oberbau“ lediglich 178 Mio. € vorgesehen. Wie hoch das tatsächlich für Lärmschutz vorgesehene Budget ist, bleibt offen, es dürfte aber in jedem Fall deutlich kleiner 178 Mio. € sein. Allein diese Zahlen zeigen zweifelsfrei, dass die vorgelegte Ausbauempfehlung nicht ansatzweise auf die konkrete Situation entlang der Strecke Bezug nimmt. Dies ist umso gravierender, da die Ausbauempfehlung ausschließlich mit nicht nachgewiesenen und, wie das Beispiel verdeutlicht, sehr fragwürdigen wirtschaftlichen Vorteilen begründet wird (siehe hierzu auch c.).

j. Der Ausbausvorschlag der Gutachter ignoriert die Verkehrssituation entlang der Strecke. Als weiteres Beispiel für viele vergleichbare Betroffenheiten in allen Siedlungen entlang der Strecke, sei hier auf die konkrete Situation der Stadt Hameln verwiesen. Allein in der Stadt Hameln existieren acht Bahnübergänge. Anlässlich einer am 11.04.2011 in Hessisch Oldendorf abgehaltenen Informationsveranstaltung, war keiner der von Seiten der Planer anwesenden Vertreter in der Lage, Auskunft über mögliche Lösungsansätze für die hiermit zwangsläufig einhergehenden Verkehrsprobleme zu geben. Offensichtlich war keinem der Planer die enge Bebauung der Stadt bekannt, die eine Einrichtung kreuzungsfreier Übergänge weitestgehend unmöglich bzw. wirtschaftlich nicht darstellbar erscheinen lässt. Stattdessen wurde von Seiten der Planer lapidar darauf verwiesen, dass eine Prüfung der örtlichen Gegebenheiten erst im Zuge der noch ausstehenden Planungen erfolgen würde. Auch dieses Beispiel zeigt eindeutig, dass die der Ausbauempfehlung zu Grunde liegenden Kostenansätze keinesfalls belastbar sein können. Damit gilt auch hier, dass die von den Planern ausgewiesenen wirtschaftlichen Vorteile in Zweifel zu ziehen sind (siehe hierzu auch c.).

k. Das weitere Festhalten an den Planungen zur Südroute verschwendet Steuermittel und führt zu unnötiger Verunsicherung der Menschen. Zuletzt Anfang der 1990er Jahre und nun wieder aktuell führen die regelmäßig und immer wieder neu geführten Diskussionen um den etwaigen Ausbau der Südroute zu erheblichen Kosten für den Steuerzahler und zu einer massiven Beunruhigung der Menschen. Mit der längst überfälligen Realisierung der Nordroute wird auf lange Sicht hinreichend Transportkapazität bereitgestellt. Der Planfall 33 kann daher ohne nachteilige Wirkung aus dem Bundesverkehrswegeplan entfernt werden. Sollte eines fernen Tages, entgegen aller Erwartungen, doch Bedarf für den zusätzlichen Ausbau der Südroute erkennbar werden, so muss hierfür eine Neubauplanung aufgelegt werden, die eine angemessene Würdigung aller berechtigten Interessen der Betroffenen sicherstellt. Durch Streichen des Planfalls 33 aus dem Bundesverkehrswegeplan können bis dahin dem Steuerzahler regelmäßige unnötige Planungskosten und den Menschen regelmäßige unnötige Beunruhigung erspart werden.

III. Schlussbemerkungen

Deutschland ist eine hoch entwickelte Wirtschaftsnation. Die weitere Entwicklung unseres Landes steht ganz offensichtlich unter veränderten Randbedingungen. Die Menschen in unserem Land sind zunehmend weniger bereit, bestimmte wirtschaftliche Entwicklungen vorbehaltlos mitzutragen. Geltende Rechte werden daher an vielen Stellen in Frage gestellt. Mit dieser Petition geschieht dies auf dem Gebiet des Bahnrechts, in anderen Wirtschaftszweigen geschieht dies auf andere Weise und mit erheblicher Tragweite. So werden z.B. geltende Betreiberrechte eingeschränkt oder entzogen, da die Menschen nicht länger bereit sind, die mit dem Betrieb der Anlagen verbundenen realen oder potentiell möglichen Zivilisationslasten hinzunehmen. Unser Land ist daher an vielen Stellen gefordert, neue Wege zu gehen und tut dies zunehmend.

Nach heute geltendem Recht ist es denkbar, dass ein Ausbauprojekt mit den oben beschriebenen, gravierenden Auswirkungen für die Betroffenen als nicht wesentliche Änderung der Betriebsanlage i. S. des Allgemeinen Eisenbahngesetzes schließlich sogar ohne ein Beteiligungsverfahren durchgeführt werden könnte. Es gibt mittlerweile viele Beispiele aus der jüngeren Vergangenheit, bei denen ein krasses Missverhältnis zwischen dem Ausmaß der Betroffenheit bei heutigen Ausbauprojekten im Bereich Schiene und den Möglichkeiten einer angemessenen Interessenwahrung vorliegt. **Das Zusammenspiel zwischen Umfang der Ausbauprojekte, Infrastrukturausbaurecht, Beteiligungsverfahren, Gesundheitsschutz und Eigentumsgarantie führt hier nicht mehr zu ausgewogenen Ergebnissen.** Hier sehen die Petenten einen dringenden Handlungsbedarf des Gesetzgebers.

Diese Petition zeigt klar, dass es den Petenten keineswegs darum geht, eine heute unvermeidliche Zivilisationslast von sich zu weisen. Vielmehr wollen sich die Petenten aktiv in den erforderlichen konstruktiven, ergebnisorientierten und damit zeitgemäßen Diskussionsprozess im Ringen um die gesamtgesellschaftlich beste Lösung einbringen.

Der schienengebundene Gütertransport gehört zweifelsfrei zu den Eckpfeilern unseres Wirtschaftskreislaufes. Er wird auf absehbare Zeit seine Bedeutung behalten oder weiter an Bedeutung gewinnen. Die Menschen, die mit dem Bahnverkehr unvermeidlich verbundenen Zivilisationslasten auf sich nehmen, haben einen Anspruch auf einen zeitgemäßen, sorgfältigen Abwägungsprozess, auf plausibel nachvollziehbare, transparente, damit verstehbare und am Ende des Tages auch akzeptierbare Begründungen. Dabei muss jede Maßnahme auch das Ziel verfolgen, Stück für Stück historisch gewachsene, bedauerliche Belastungssituationen zu beseitigen. Keinesfalls dürfen diese unter Verweis auf überkommene Rechte wieder hergestellt werden. Unser aller Ziel muss es sein, Steuergelder sinnvoll und unter angemessener, zeitgemäßer Wahrung der berechtigten Interessen der Menschen einzusetzen. Hierzu soll diese Petition einen konstruktiven Beitrag leisten.

Die aus der anliegenden Unterschriftensammlung ersichtlichen Personen haben dasselbe Anliegen.

Mit freundlichen Grüßen

Diethard Seemann
Vorstandsvorsitzender BI TRANSIT WESERBERGLAND e.V.