

Rede Gerd Will

Plenum 10. Juni 2010

Schienenverkehrsausbau für Niedersachsen vorausschauend planen und umsetzen! - Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - Drs. 16/2169 - Beschlussempfehlung des Ausschusses für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr - Drs. 16/2536

Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren!

Aktueller denn je ist der Antrag der Bündnisgrünen vom Februar dieses Jahres. Da gibt es zunächst das Trauerspiel um die Hafenhinterlandanbindung zum JadeWeserPort. Durch die Berichte im Wirtschaftsausschuss des Landtages ist immer wieder deutlich geworden, wie wenig sich die Deutsche Bahn bisher um dieses Projekt wirklich ernsthaft gekümmert hat: explodierende Kosten von ursprünglich 130 Millionen Euro auf 463 Millionen Euro innerhalb von einigen Jahren, fehlende Finanzierungsvereinbarungen, Unklarheit über die Bodenbeschaffenheit, obwohl die Bahn diese Schienenstrecke seit vielen Jahren nutzt. Ernsthaft scheint sich bei der Bahn wirklich niemand über einen schnellen Ausbau der Hafenhinterlandanbindung Gedanken gemacht zu haben. Vor dem Hintergrund des hohen Finanzbedarfs allein für die niedersächsischen Schienenverkehrsprojekte ist der Sparbeschluss der Bundesregierung über die Zahlung von jährlich 500 Millionen Euro Dividenden an den Bund aus Erträgen der Bahn übrigens völlig kontraproduktiv. Wir fordern, dass die Gewinne bei der Bahn bleiben und vorrangig ins deutsche Schienennetz investiert werden.

Meine Damen und Herren, eine weitere Aktualität hat dieser Antrag auch im Bereich der NE-Bahnen. Gerade in diesem Bereich greift die Bahn mit dem Übernahmeangebot an die Arriva-Aktionäre auch nach der OHE und damit nach dem Metronom. Halten wir hier nicht gemeinsam gegen, ergibt sich eine Remonopolisierung, die Niedersachsen bei dem Ziel „Wettbewerb auf der Schiene“ um Jahre zurückwerfen wird. Jetzt rächt sich im Übrigen auch die hektische Veräußerung der OHE aus dem Jahre 2007. Herr Minister, so schnell holen einen die Fehler ein. Heute wären wir froh, bei der OHE die unternehmerische Führerschaft zu haben. Da-mit ließen sich auch die großen Erfolge mit dem Metronom in Niedersachsen wesentlich besser absichern. Also: Keine kurzfristige Privatisierung, sondern sinnvolle Einflussnahme für eine Verkehrspolitik des Landes ist angesagt!

Meine Damen und Herren, wir können uns keinen Stillstand bei Planung, Sanierung oder Ausbau des Schienennetzes in Niedersachsen leisten. Hierbei kann der Ausbau der EVB nur ein erster wichtiger Schritt sein. Nun zum Antrag selbst. Auch in den Ausschussberatungen ist deutlich geworden, dass die Antragsteller neben vielen sinnvollen Forderungen - dies sage ich ausdrücklich - erneut Varianten so-wohl unter Einbeziehung der sogenannten Y-Trasse als auch Varianten mit Alternativen durch ein zusätzlich sogenanntes vertiefendes Gutachten wollen. Dazu habe ich bei der Einbringung des Antrags schon einiges gesagt. Im Ergebnis bleibt Folgendes festzuhalten: Nach über 15 Jahren Raumordnungsplanung für die Schiene in Niedersachsen können und wollen wir nicht bei null beginnen. Dadurch würde die Y-Trasse infrage gestellt. Wer hier die Uhren auf null stellt, will keine Lösung durch Neubaustrecken bzw. Streckenertüchtigungen. Denn an vielen an-deren Stellen würden wegen des Trassenverlaufs die gleichen Argumente wieder hervorgebracht, die uns auch beim Y beschäftigen. Wer hier das Fass wieder aufmacht, bekommt auf viele Jahre gesehen keine Lösung, auch nicht für Hafenhinterland-verkehre und mit Blick auf die Zukunftschancen der niedersächsischen, Bremer und Hamburger Häfen. Genau das wollen wir nicht. Deshalb können wir dem Antrag hier und heute abschließend nicht zustimmen.

Meine Damen und Herren, es bleiben die Anforderungen an die Verkehrspolitik des Landes, endlich erfolgreich Druck zu machen bei der Hafenhinterlandanbindung, bei der Planung der Y-Trasse und bei der Ertüchtigung der NE-Bahnen. Ein weiteres zeitliches Verschieben darf es dabei nicht geben.

Frau König, Sie haben erneut von 2012 gesprochen. Das ist mit Blick auf die Strecke Wilhelmshaven–Oldenburg natürlich der Wunsch von allen. Aber es wird immer schwieriger, dies bei dem derzeitigen Planungsstand, bei der ungesicherten Finanzierung und bei fehlenden Vereinbarungen zwischen Bund, Bahn und Land überhaupt noch zu realisieren.

Ein weiteres zeitliches Verschieben darf es aus unserer Sicht nicht geben. Bundesregierung und Bahn müssen zu ihren Zusagen stehen. Aber auch der Verkehrsminister des Landes ist hier in der Pflicht, die Dinge weiter voranzutreiben. Weitere Verzögerungen bei der Y-Trasse würden im Übrigen einen Verkehrsinfarkt nur vorziehen.