

Rede Gerd Will

Plenum 11. November 2015

„Beteiligungsverfahren: Vom Dialog zum Erfolgsmodell“ „Dialogforum Schiene Nord beendet planerischen Stillstand - neue Perspektiven für den Hafenhinterlandverkehr“

Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen (2.a) - Drs. 17/4559

Antrag der Fraktion der SPD (2.d) - Drs. 17/4554

Anrede,

in der Präambel des Abschlussberichts des Dialogforums Schiene Nord heißt es:

„Nach den aktuellen Verkehrsprognosen wird der Güterumschlag der deutschen Seehäfen, insbesondere aber der bremischen Häfen, in Hamburg und Wilhelmshaven bis zum Jahre 2030 weiter zunehmen. Damit steigen die kapazitiven Anforderungen an den schienengebundenen Hafenhinterlandverkehr.“

Diese Feststellung wird als Wettbewerbsfaktor gegenüber den Westhäfen und den Häfen Norditaliens immer wichtiger. Die Nordhäfen können im Wettbewerb nur bestehen, wenn die Hafenhinterlandanbindungen trimodal ausgebaut werden. Das heißt Straße, Schiene und Wasserstraße sind gleichermaßen wichtig und ergeben im Ganzen das Netz an notwendiger Infrastruktur.

Und es ist eine gesamtstaatliche Aufgabe und nicht nur die der betroffenen fünf Küstenländer.

Wir alle wissen, wie schwer es ist, derzeit Großprojekte, ob Straße, Wasserstraße oder auch Schiene, planerisch und baulich auf den Weg zu bringen.

Stuttgart 21 ist dafür ein Musterbeispiel, wie man Betroffene nicht mitnimmt, wie man fachlichen Sachverstand der Bürgerinnen und Bürger zu wenig mit einbezieht, fehlende Akzeptanz nicht ernst nimmt, statt sie, durch breite Beteiligung, abbaut.

Kritisch müssen wir zu Recht anmerken, dass die ursprüngliche Y-Trasse nach Beendigung des Raumordnungsverfahrens bei keinen wesentlichen Planungsschritten weiter vorangekommen ist.

Das ist nicht zuletzt dem Umstand geschuldet, dass auch die DB diesem Projekt in der Vergangenheit nicht die Priorität zugemessen hat, die ihm im Rahmen des Hafenhinterlandverkehrs eigentlich beizumessen war.

Durch langes Liegenlassen hat sich das Konzept des alten Y allerdings inzwischen überholt und das beabsichtigte Ziel einer Schnellbahnstrecke für Personenbeförderung mit der Güterbahn zu verbinden, sprengte alle logistischen Erwartungen, allerdings auch alle finanziellen Bedarfe.

Anrede,

Ich kann mich an Zeiten erinnern, in denen Schwarz-Gelb als Landesregierung von Rot-Grün zur Bereitstellung von Planungsmitteln für die Schiene hier im Landtag verpflichtet werden musste.

Allein die bereitgestellten Mittel wurden vom damaligen Wirtschaftsminister nie wirkungsvoll für die Weiterführung der Planung eingesetzt. Es wurde auch kein neuer Anlauf unternommen, die Planung weiter voranzubringen.

Im Gegenteil, die gleichen Abgeordneten der damaligen Regierungsfractionen beeilten sich in den Kreistagen, den Ausbau der Bestandstrecken als kurzfristig umsetzbare Projekte durch Resolutionen möglichst zu verhindern.

Anrede,

Dazu gab es eine zeitlich und fachlich überholte Planung einer Y-Trasse, die eigentlich in der Form niemand mehr wollte. Mit erheblichen Eingriffen in Natur und Landschaft, Emissionen, die die Menschen nicht unerheblich belasteten, und einem zweifelhaften Nutzen für das große Thema „Verbesserung der Hafenhinterland-Anbindungen“.

Anrede,

Deshalb danken wir dem Niedersächsischen Wirtschaftsminister Olaf Lies für die Initiative für das Dialogforum Schiene Nord zu Beginn dieses Jahres.

Immerhin haben über 90 Vertreter der Landkreise, Region Hannover und Kommunen,

Bürgerinitiativen, Umwelt- und Verkehrsverbände, der DB, der drei beteiligten Bundesländer HH, HB und Niedersachsen, des Bundes und, nicht zuletzt, der Hafenwirtschaft in einer umfangreichen Vorplanung das Projekt auf den Weg gebracht. Und das mit einer guten Streitkultur und einem konstruktiven Herangehen.

Es ist ein Muster und ein Pilotprojekt für viele zukünftige Projekte, nicht nur in Niedersachsen.

Auch die im Abschlusspapier festgelegten Ziele für eine nachhaltige Planung begrüßen wir ausdrücklich.

Unter Nutzung vieler vorhandener Strukturen des Bestandsnetzes, flankierender Baumaßnahmen und der Elektrifizierung der sogenannten Amerikalinie zwischen Langwedel, Uelzen und Halle kann es gelingen, im vorhandenen Netz in absehbarer Zeit Verbesserungen auf den Weg zu bringen, die mit der überholten Planung der ursprünglichen Y-Trasse weder im Ziel, noch in der Zeit erreichbar gewesen wäre.

Anrede,

Forum und Ministerium haben einen wichtigen Beitrag dazu geleistet, die Planung wieder aufzunehmen. Sie nimmt endlich Fahrt auf und gibt den norddeutschen Häfen wirtschaftlich endlich den Schub, um mit den Westhäfen erfolgreich im Wettbewerb zu bestehen.

Damit auch eine gute Perspektive für den Jade-Weser-Port und seine weitere Entwicklung in den nächsten Jahren.