

# Ausbau statt Neubau

Das Dialogforum Schiene Nord hat Geschichte geschrieben

In der Ausgabe 1/2015 des VKM hatten wir über die Y-Trasse und ihre Alternativen in Norddeutschland berichtet. Ein Jahr danach liegt jetzt das Ergebnis eines breiten Bürgerdialoges vor, über das nun berichtet werden soll.

**A**nfang 2015 hat das niedersächsische Ministerium für Wirtschaft und Verkehr ein sogenanntes Dialogforum Schiene Nord eingerichtet. Es hatte das Ziel, die vorhandenen Vorstellungen von Bund und Bahn kritisch zu bewerten und eigene Empfehlungen zu erarbeiten und letztendlich zu beschließen.

Die Vorstellung der Verkehrsprognose 2030 durch das BMVI mit den zwei magischen Zahlen 19 Prozent und 43 Prozent (erwartete prozentuale Steigerungsraten im Personenverkehr und Güterverkehr) waren u.a. die Auslöser zur Beseitigung der zu erwartenden Engpässe im norddeutschen Schienennetz.

Bürgerinitiativen, die betroffenen Kommunen und die regionale parteiübergreifende Landes- und Bundespolitik wehrten sich energisch gegen Neubaustrecken und forderten eine Überprüfung von Optimierungsmöglichkeiten im vorhandenen Bestandsnetz.

Erfreulich war in diesem Zusammenhang, dass die Deutsche Bahn AG und auch das BMVI ergebnisoffen eine deutliche Mehrheitsentscheidung im Dialogforum für die Projektaufnahme in den neuen Bundesverkehrswegeplan akzeptieren wollten.

Das Dialogforum setzte sich aus über 90 Mitgliedern zusammen. In ihm waren die Vertreter der Länder Bremen, Hamburg, den betroffenen Kommunen,

der Umweltverbände, der Wirtschaftsverbände und der Bürgerinitiativen vertreten.

Mit beratender Funktion beteiligten sich Vertreter des BMVI, des niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft und Verkehr und der DB an den Beratungen. Als Kostenträger des Dialogforums stellte das niedersächsische Ministerium den Kommunen und den Bürgerinitiativen einen neutralen Gutachter zur Seite. Auf Vorschlag der Bürgerinitiativen wurde Dr. Thomas Rössler (Hanseatic Transport Consultancy Dr. Ninnemann & Dr. Rössler GbR) in diese Funktion gewählt.

## Wie und was wurde erreicht?

In neun Forumsitzungen in Celle wurden die Ergebnisse der vorher gebildeten Arbeitsgruppen, u.a. zum Thema Lärm, Umweltschutz und Touristik, bewertet. Bevor man sich mit der eigentlichen Trassenproblematik befasste, verlangte man von Bund und DB Aussagen zur Aufnahmefähigkeit von Zügen in den Eisenbahnknoten Bremen, Hamburg und Hannover. Insbesondere wurden hier Aussagen zum Knoten Hannover erwartet, denn die Verkehrsströme aus und zu den Bremer und Hamburger Häfen müssen aus heutiger Sicht immer diesen Engpass in/aus Richtung Süden passieren. Leider waren Bund und Bahn zu keiner Aussage in der Lage. Dies wurde außerordentlich kritisiert.



Trotzdem fanden sehr konstruktive Gespräche im BMVI, im niedersächsischen Ministerium und bei der DB über die in der Zwischenzeit herausgearbeiteten Vorstellungen der Bürgerinitiativen und der Kommunen statt.

Die Bahn hat diese Ergebnisse intern geprüft und für gut befunden. Das BMVI hatte sich diesem Votum nach weiteren Gesprächen mit Vertretern der Bürgerinitiativen angeschlossen; ebenso auch das niedersächsische Ministerium.

Begleitet wurde die Ergebnisfindung von vielen guten Veranstaltungen und Aktionen in Niedersachsen, die von den Bürgerinitiativen veranstaltet wurden. Bei allen Aktivitäten warb man für die Annahme folgender Ergebnisse, die als „Alpha E“ (siehe Karte oben) bezeichnet wurde:

- Blockverdichtung zwischen Verden/Aller – Wunstorf
- Blockverdichtung zwischen Celle – Lehrte
- Flankierende Maßnahmen zwischen Bremerhaven und Rotenburg und zwischen Hamburg und Wittenberge
- Zweigleisiger Ausbau der Strecke Rotenburg/Wümmen – Verden/Aller
- Optimierung der alten „Amerikalinie“ zwischen Langwedel bei Bremen über Soltau nach Uelzen (Elektrifizierung, möglichst Vmax 100 km/h, eingleisig, optimaler Lärmschutz und neun Kreuzungsbahnhöfe). Es wurde eine möglichst kostenneutrale Regelung für die Anlieger-

kommunen hinsichtlich des Eisenbahnkreuzungsgesetzes vereinbart.

- Vollständiger zweigleisiger Ausbau der Strecke von Uelzen – Stendal
- Geringfügige Optimierung zwischen Nienburg und Minden (Schaffung weiterer zusätzlicher Kreuzungsmöglichkeiten)
- Bau eines 3. Gleises zwischen Lüneburg und Uelzen

Auf der Abschlussveranstaltung am 5. November in Celle stimmten weit über 90 Prozent der Forumsteilnehmer für dieses Ergebnis. Dies war ein toller Erfolg.

Unter Beteiligung von Staatssekretär Enak Ferlemann (BMVI), von dem niedersächsischen Minister für Wirtschaft und Verkehr, Olaf Lies, und von Dr. Volker Kefer, Vorstandsmitglied der DB AG, zuständig für den Bereich Infrastruktur, wurde dieses Ergebnis zustimmend zur Kenntnis genommen.

Erfreulich war in diesem Zusammenhang auch, dass Minister Olaf Lies 10 Mio. Euro Planungskosten für den Ausbau der Strecke Rotenburg – Verden sofort zur Verfügung stellte.

In einen noch zu bildenden Projektbeirat wird die genaue Umsetzung dieses Projektes überwacht und ggf. auch eingegriffen.

Außerdem sollten im Beirat alleine schon aus Kapazitätsgründen von Bund und DB AG konkrete Aussagen zur Beseitigung von Engpässen in den drei genannten Bahnknoten eingefordert werden.

Da die Planungen und der Bau von Schieneninfrastrukturprojekten sehr langfristig eine große Bedeutung im deutschen Verkehrswesen haben, ist es auch notwendig, Teile der Alpha-E-Variante sinnvoll in EU-Projekte wie z. B. TEN-Korridore, ETCS-Korridore und Gz-Vorrangstrecken einzubinden.

Falls wider Erwarten weitere Engpässe auftreten sollten, sind gemeinsam weitere Überlegungen anzustellen, wie und welche Lösungen durch Bestandsnetzoptimierung gefunden werden können.

Abschließend bleibt festzustellen, dass hier erstmalig in Deutschland erfolgreich mit den Bürgern eine praktikable Eisenbahninfrastruktur geplant und beschlossen wurde. Dort, wo ähnliche Projekte anstehen, sollte man erkennen, dass nur durch die breite Einbindung aller beteiligten Gruppen, die zielorientiert und fachkompetent ihre Beiträge einbringen können, ein Projekt zum Erfolg geführt werden kann.

Zum Abschluss erlaubt sich der Autor dieses Artikels und Forumsteilnehmer ganz persönlich folgende Anmerkungen: Fast 20 Jahre habe ich gegen die geplante „Y-Trasse“ gekämpft. Nur mithilfe der Bürgerinitiativen, den entsprechenden Kommunen und der regionalen parteiübergreifenden Landes- und Bundespolitik war kein Neubau, sondern ein Bestandsnetzausbau erreichbar und möglich. Für dieses Ergebnis und die Unterstützung möchte ich mich hier ausdrücklich bedanken.

#### Danksagung:

- Ganz besonders danke ich:
- Staatssekretär Enak Ferlemann (BMVI) für seine Gesprächsbereitschaft mit Vertretern der BI'en (manchmal auch länger als geplant) und seine „kritische“ Unterstützung der Projektvorschläge
  - Minister Olaf Lies für Einberufung eines solchen Forums und deren finanzielle Ausstattung
  - Ulrich Bischopping (Konzernbevollmächtigter der DB AG für Niedersachsen und Bremen) für seine konstruktive und hilfreiche Unterstützung des Forums. Er hat in ausgezeichneter Weise die DB AG in der Öffentlichkeit repräsentiert.
  - Dr. Thomas Rössler für seine vielen hilfreichen Vorträge bei den BI'en und Kommunen. Ohne seine vielen Erläuterungen mit Worten und Chartsätzen wäre dieses Ergebnis nicht möglich gewesen.



Volker Thürk,  
BFBahnen  
Hamburg