

**Rede
des Fraktionssprechers für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr**

Stefan Klein, MdL

zu TOP Nr. 31

Erste Beratung

**Bahnverkehr voranbringen, Bürgerbeteiligung
gewährleisten, Lärmschutz stärken**

Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion der CDU - Drs. 18/2901

während der Plenarsitzung vom 28.02.2019
im Niedersächsischen Landtag

Es gilt das gesprochene Wort.

Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen!

Herr Kollege Heineking hat zu unserem Antrag sehr detailliert und fachlich fundiert vorgetragen, sodass ich mir meine eigenen Bemerkungen dazu ersparen kann. Stattdessen möchte ich auf die Beiträge meiner Vorredner eingehen.

Ich habe den Beiträgen der Kollegen der Opposition vernommen, dass wir im Grunde eine sehr große Einmütigkeit haben, was die Linien betrifft: Wir wollen mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagern. Dafür brauchen wir eine vernünftige, gut ausgebaute und zukunftsfähige Verkehrsinfrastruktur. Wir wissen alle, dass die aktuellen Trassenkapazitäten erschöpft sind.

Die Verfahren dauern so lange, weil es keine Ausweichstrecken gibt, auf denen die Züge fahren können. Also brauchen wir deutlich mehr Kapazitäten auf der Schiene, um das Umsteigen zu ermöglichen. Unser Hauptproblem besteht darin, diese Möglichkeiten im täglichen Betrieb anzubieten.

Ein weiterer Punkt. Wir alle wollen die Bürgerbeteiligung, trotz der kritischen Anmerkungen, die gemacht worden sind. Wir müssen die Menschen frühzeitig an solchen Verfahren beteiligen. Es ist sinnvoll, dass die Betroffenen - die Kommunen, die Träger öffentlicher Belange, die Bürgerinitiativen und andere - frühzeitig ihre Bedenken, ihre Kritik, aber auch ihre Verbesserungsvorschläge einbringen können. Dabei ist unsere feste Überzeugung, dass die Verfahren durch eine frühzeitige Bürger-beteiligung nicht länger dauern. Im Gegenteil, sie gehen schneller und können einvernehmlicher vollzogen werden. Daher sind wir uns da auch relativ einig.

Das gilt gleichermaßen für den Lärmschutz. Solche großen Bauprojekte erzeugen immer wieder sofort Kritik, und zwar zumeist von denjenigen, die sich öffentlich gut artikulieren können. Ich glaube aber nicht, dass die große Mehrheit in der Regel gegen solche Bauvorhaben ist, auch wenn diejenigen, die in der Öffentlichkeit präsenter sind, diesen Eindruck erwecken. Durch einen guten Lärmschutz kann man schon im Vorfeld viel an Kritik eindämmen. Man muss den

Menschen sagen, dass sie durch solche Bauvorhaben nicht allzu stark belastet werden.

Von daher meine ich, dass hinsichtlich der zentralen Aussagen unseres Antrags große Einigkeit zwischen den Fraktionen dieses Hauses besteht.

Nun noch einige Anmerkungen zu den kritischen Worten meines geschätzten Kollegen Schulz-Hendel. Ich verstehe Ihre Logik nicht. Sie meinen, wir müssten zuerst sagen, wofür wir stehen, und dann könnten wir ins Verfahren gehen. Ich sehe das völlig anders: Wir müssen die Bevölkerung einbeziehen und fragen, welche Problemlagen bei ihnen bestehen. Und dann müssen wir uns aus dem, was an uns herangetragen wird, unsere Meinung bilden. Es macht doch keinen Sinn, mit einer vorgefertigten Positionierung in ein solches Verfahren zu gehen und darauf zu bestehen. Wir wollen ein ergebnisoffenes Verfahren; alles andere wäre kontraproduktiv.

Dann haben Sie gesagt, dass wir uns im Koalitionsvertrag schon auf eine Ausbauvariante festgelegt hätten. Dazu will ich Ihnen einmal vorlesen, was dort tatsächlich steht - dazu muss ich jetzt auf mein Handy schauen; ich habe es leider nicht auf Papier präsent -: „Die Koalition will sich für die Beseitigung des Engpasses auf der wichtigen Ost-West-Verbindung Hannover–Bielefeld–Dortmund einsetzen.“ Ich finde, das ist eine sehr klare, aber immer noch offene Aussage bezüglich dieser Schienenverkehrsverbindung.

Ich stelle abschließend fest: Der Antrag, der Ihnen hier vorliegt, ist ein guter Antrag. Er enthält wichtige Facetten, die wir im Ausschuss intensiv diskutieren sollten.

Wir alle wissen, dass gerade die beiden angesprochenen Bauvorhaben zu großen Beeinträchtigungen führen werden, z. B. im Hauptbahnhof Hanno-ver. Er war im Oktober letzten Jahres aufgrund von Brückenarbeiten 14 Tage lang gesperrt, und Sie erinnern sich, was dort los war und zu welchen Beeinträchtigungen das geführt hat. Ich selbst war am ersten Advent letzten Jahres Leidtragender, als ich

nach Brüssel wollte und wegen eines Kabelbrandes der Bahnhof drei Stunden lang stillstand.

Da konnte man ungefähr ermessen, was für ein Fahrgastvolumen am hannoverschen Hauptbahnhof existiert. Denn alle waren in den Gängen präsent. 260.000 Fahrgäste am Tag, über 750 Züge am Tag - die Zahlen zeigen, dass dieser Bahnhof einer der wichtigsten Knoten in Deutschland und Europa ist.

Sein Umbau kann aus unserer Sicht nur vollzogen werden, wenn er mit einer Kapazitätserweiterung einhergeht. Das heißt, die zwei weiteren Gleise müssen in das Verfahren eingebunden werden. Wir erleben bereits jetzt, dass die Kapazitäten dieses Bahnhofs eigentlich ausgeschöpft sind. Wir brauchen aber mehr Regional- und S-Bahn-Verbindungen nach Hannover Hauptbahnhof. Von daher ist die Ausbauvariante mit den zusätzlichen Gleisen aus unserer Sicht zwingend erforderlich, um mehr Möglichkeiten zu schaffen.

Ein zweites Ausbauvorhaben - Herr Bode hat es gesagt - löst in den betroffenen Kommunen momentan massive Debatten aus. Zu der trassennahen Ausbaustrecke war ein regionaler Konsens gegeben. Ob es angesichts der im Rahmen des Deutschlandtakts geänderten Planung der Bundesregierung bei diesem Konsens bleibt, weiß ich nicht. Er ist mindestens beschädigt; da teile ich Ihre Auffassung. Wir müssen aber versuchen, die Beteiligten mit ins Boot zu holen und zu einer gemeinsamen Lösung zu kommen.

Wir werden im Rahmen der Debatten, auf die ich mich freue, vielleicht zu Veränderungen kommen. Das ist auf jeden Fall eine gute Grundlage für die weiteren Beratungen.

In diesem Sinne: Herzlichen Dank fürs Zuhören.