



Dialogforum Schiene Nord

Dokumentation des achten Treffens des Dialogforums am 05.11.2015 in Celle

Dialogforum Schiene Nord

Dokumentation des achten Treffens des Dialogforums am 05.11.2015 in Celle

Die Veranstaltung fand im Tagungszentrum Congress Union Celle statt, begann um 10:15 Uhr und endete um 15:00 Uhr.

Vorbemerkungen

Hier lege ich als neutraler Moderator eine Dokumentation vor, die enthält, was mir durch die Video-Dokumentation zur Verfügung stand. Die darin präsentierten Aussagen habe ich gestrafft und gleichzeitig versucht, so nah am gesprochenen Wort zu bleiben wie möglich. Die Reden im zweiten Teil der Veranstaltung habe ich wortgetreu wiedergegeben. Die Videodokumentation können Sie hier einsehen: <http://www.dialogforum-schiene-nord.de/mediathek>

Fragen, Hinweise, Anregungen und Argumente habe ich teils thematisch geordnet, sofern ich es als hilfreich ansah. Die Äußerungen der Behördenvertreter habe ich immer als solche gekennzeichnet. Diese Äußerungen sind aus dem Video entnommen, von mir wiedergegeben und nicht ausdrücklich offiziell bestätigt. Bei Äußerungen aus dem Teilnehmerkreis habe ich nur dann den Namen notiert, wenn ich den Eindruck hatte, dass die Aussage zugeordnet werden muss. Sollte sich eine Teilnehmerin oder ein Teilnehmer nicht korrekt wiedergeben fühlen, lade ich ein, dies in Form einer Stellungnahme zum Protokoll zur Kenntnis zu geben.

Ausdrücke in eckigen Klammern sind Einfügungen, die ich nachträglich vorgenommen habe, um mehr Klarheit und Verständnis herzustellen.

Jens Stachowitz, Moderator des Dialogforums Schiene Nord

Dortmund am 01. Dezember 2015

Gliederung

	Seite
Zusammenfassung	3
Einführung und Organisatorisches	12
Stellungnahme der Bundesländer	17
Abweichende Meinungen	20
Von der Y-Trasse zur Alpha-Variante	25
Abschließendes Meinungsbild und Unterschriftensammlung	32
Übergabe des Ergebnisses und Redebeiträge	33
Gespräch zwischen Herrn Wyderka und dem Moderator	34
Erläuterung des Ergebnisses	36
Übergabe des Abschlussdokumentes	46
Stellungnahme des Landes Niedersachsen	47
Übergabe des Abschlussdokumentes an Dr. Kefer und Herrn Ferlemann	57
Stellungnahme des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur	58
Stellungnahme der deutschen Bahn AG	63
Dank des Moderators und der Geschäftsstelle	66
Schlusswort	67

Anhang

Die Vortrags-Charts sind als getrennte Downloads auf den Seiten des Dialogforum Schiene Nord zu finden: <http://www.dialogforum-schiene-nord.de/downloadcenter>

Die Fotos in diesem Dokument unterliegen dem Copyright von Amadeus Waldner, Hannover.

Ihr Ansprechpartner:

Daniel Hitschfeld | Dialogforum Schiene Nord | c/o vom Hoff Kommunikation GmbH

Prinz-Georg-Straße 104 | 40479 Düsseldorf

Tel.: +49 211 515805 25 | Fax: +49 211 515805 55

Zusammenfassung des achten Treffens des Dialogforums am 05.11.2015 in Celle

Diesem achten Treffen war ein Redaktionstreffen am 22.10.2015 vorausgegangen, das nicht eigens dokumentiert wurde. Dieses Redaktionstreffen diente dazu, das Abschlussdokument in seine Endfassung zu bringen. Nach der Korrektur von Fehlern lag das Abschlussdokument am Montag, 02.11.2015 endgültig vor. In diesem achten Treffen wurden das Abschlussdokument und auch die davon abweichenden Meinungen präsentiert. Die Länder Bremen und Hamburg bezogen zu dem Ergebnis des Dialogforums Stellung. Es schlossen sich Stellungnahmen des Ministers für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr des Landes Niedersachsen, Herrn Olaf Lies, des Parlamentarischen Staatssekretärs Enak Ferlemann aus dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, und des stellvertretenden Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG, Herrn Dr. Kefer, an.

Von einer überwältigenden Mehrheit wurde die sogenannte „Alpha-E“-Variante empfohlen. 60 Personen unterschrieben an diesem Tage das Abschlussdokument, weitere haben angekündigt, sich nach Zustimmung ihrer Gremien ebenfalls anzuschließen. Einige mehr konnten durch Handzeichen darstellen, dass sie mit dem Ergebnis „leben können“, da sie zwar nicht für diese Variante stimmen wollten, aber zugleich auch nicht dagegen sind, das Alpha-E umzusetzen. Die Alpha-E-Variante hat im Einzelnen folgende Bestandteile:

- zweigleisiger Ausbau Rotenburg-Verden,
- eingleisige Ertüchtigung und Elektrifizierung der Amerikalinie im Abschnitt Langwedel-Uelzen mit neun Begegnungsstellen,
- Blockverdichtung Nienburg-Wunstorf,
- Blockverdichtung Verden-Nienburg,
- Blockverdichtung Celle-Lehrte,
- geringfügiger Ausbau Nienburg-Minden,
- ein dreigleisiger Ausbau Lüneburg-Uelzen und
- Ausbau Uelzen-Halle, der teilweise schon im Bau ist.

Zusätzliche Kapazität kann die Alpha-E-Variante liefern, wenn folgende flankierende Baumaßnahmen umgesetzt werden:

- Verknüpfung des EVB- und des DB-Netzes im Raum Rotenburg sowie
- Überholungsbahnhöfe im Bereich Hamburg-Wittenberge

Zum Schutze und Wohle der Bevölkerung sind in dem Abschlusspapier folgende Bedingungen für einen Konsens in der Region formuliert:

- Bestmöglicher Gesundheitsschutz, insbesondere Vollschutz vor Bahnlärm, Lärmvorsorge für alle durch einen Verkehrszuwachs betroffenen Schienenstrecken entlang bewohnter Gebiete durch aktive Maßnahmen.
- Ein nachhaltig leistungsfähiges Verkehrssystem ist schnell aufzubauen. Dabei haben die Betriebsoptimierung und die Umsetzung einer Lösung für die Knotenproblematik Vorrang.
- Der Schienenpersonennahverkehr ist quantitativ und qualitativ zu verbessern.
- Der regionale Nutzen der Varianten muss vorhanden sein. Die regionale Belastung darf den regionalen Nutzen nicht übersteigen. Dies gilt insbesondere auch für die Sicherung der Tourismus- und Erholungsmöglichkeiten.
- Die kommunale Planungshoheit muss unangetastet bleiben.
- Ein Fonds zur Sicherung und Entwicklung hoher Siedlungsqualität in der Region ist einzurichten.
- Siedlungsbeziehungen sind zu sichern. Die vollständige Kostenübernahme im Sinne des Eisenbahnkreuzungsgesetzes bei Kreis- und Gemeindestraßen ist zu gewährleisten.
- Orts- und Landschaftsbilder sind zu wahren. Zerschneidungen sind zu vermeiden.
- Ein Projektbeirat ist einzurichten.

Zusätzlich ist zu betonen, dass für alle Trassenalternativen eine Lösung der Kapazitätsprobleme in den Bahnkonten Hamburg, Hannover und Bremen erforderlich ist.

Nur das Alpha-Konzept kommt ohne Neubaustrecken aus. Es gewährleistet, dass bereits spürbar vor dem Jahr 2030 nennenswerte Zusatzkapazitäten vor allem für den prognostisch zunehmenden

den Hafenhinterlandverkehr bereitgestellt werden können, so seine Befürworter, darunter auch das Land Bremen. Die Kritiker dieser Lösung, darunter das Land Hamburg, betonten zunächst, dass sie zu 80 % mit der Mehrheitsmeinung übereingehen. Insbesondere die Maßnahmen im Westen des Planungsgebietes und der Ausbau der Amerikalinie werden von ihnen als sinnvoll anerkannt. Zu dem Ausbau Lüneburg-Uelzen vertreten sie jedoch andere Ansichten. Da diese Ausbaumaßnahme nicht so viele neue Kapazitäten erbringt, wie von diesen Kritikern sowohl für den Schienengüterverkehr als auch für den Schienenpersonennahverkehr gefordert, regen diese an, stattdessen einen Neubau einer Eisenbahnstrecke entlang der A7 zu führen. Sie argumentieren, dass dieser Neubau mehr LKW-Fahrten einsparen und der verträglichste aller Neubau-Varianten sein könnte, vermutlich wirtschaftlicher sei und die Bevölkerung an den Bestandsstrecken besser gegen Schienenlärm schütze. [Gegen einen Neubau jedoch zeigte sich im Dialogforum generell ein breiter Widerstand, weswegen es nicht gelang, die Positionen hier zusammenzuführen.]

Bürgermeister Eberle als Vertreter aus der Region ließ seine persönliche Auseinandersetzung und die Auseinandersetzung der Akteure in der Region mit der Y-Trasse Revue passieren. Über mehr als 30 Jahre sei nun über einen Ausbau der Schienenstrecken diskutiert worden. Die Y-Trasse wurde von ihm und vielen Mitstreitern als die falsche Lösung angesehen. Sie haben durch jahrzehntelangen Widerstand und beharrliches Argumentieren erreicht, dass Alternativen in Betracht gezogen wurden. [Der Redner Im Originalton:] „Wir waren nie einfach nur Wutbürger oder Neinsager! Wir haben uns informiert, sachkundig hinterfragt, uns beteiligt, statt mit Steinen zu werfen. Wir haben unsere Argumente gesammelt und in die Öffentlichkeit getragen und auf diese Weise so manchen Politiker und so manchen Redakteur nachdenklich gemacht oder auch auf unsere Seite gezogen. Aus vielen der BI-Mitstreiter sind auf diesem Wege kleine Experten geworden.“ Das Angebot von Dr. Grube, dem Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG, gemeinsam in einen offenen Dialog einzutreten, habe im Jahr Juli 2012 die entscheidende Wende herbeigeführt. Mit dem Dialogforum Schiene Nord schließlich war der Raum geschaffen, Argumente auszutauschen. Spätestens seit dem Sommer 2015 sei die Arbeit im Dialogforum von gegenseitigem Vertrauen und Respekt aller Interessengruppen untereinander getragen worden und der Weg für eine gemeinsame Lösung frei geworden. Dieses gemeinsam erzielte Ergebnis sei „nicht verhandelbar, nicht auslegbar und auch nicht in seine Komponenten zerlegbar.“

Der Moderator beschrieb, dass in diesem Dialogforum „Politik als Kunst des Möglichen“ verstanden wurde. Die Beteiligten haben die Aufgabe angenommen und wollten eine Lösung finden. Es sei sehr intensiv daran gearbeitet worden, Konsens zu erzielen. Es sei immer wieder dafür gesorgt worden, dass abweichende Meinungen zum Ausdruck kommen. Diese sollten gehört und verstanden werden. Aktuelle Rückmeldungen von Teilnehmenden fasste er wie folgt zusammen: Es war sehr spannend, die vielen Aspekte wahrzunehmen. Ein jeder habe seinen Lieblingsaspekt und wolle diesen nach vorne bringen, aber es müssen alle Aspekte gewürdigt werden. Wir haben uns nach Kräften bemüht, alles in den Blick zu nehmen, kritisch zu würdigen und transparent nach außen darzustellen. Seinem Eindruck nach, so der Moderator, sei mit dem Dialogforum erreicht worden, dass die Beteiligten nicht als Konflikt-Gegner weiter agiert hätten, sondern zu Konflikt-Partnern geworden seien, die an einer gemeinsamen Lösung gearbeitet haben.

Verschiedene Redner hoben an diesem Tage auch die Bedeutung der Einbeziehung des externen Sachverständigen hervor und dankten Dr. Rössler (Hanseatic Transport Consultancy) und seinem Team, und auch anderen Experten, die mitwirkten, für ihre Unterstützung in diesen komplexen Themenfeld.

Landrat Dr. Blume stellte am Nachmittag im Auftrag der Mehrheit des Dialogforums die gefundene Lösung, die Alpha-E-Variante und die Bedingungen für den Konsens in der Region [beides oben aufgeführt], vor. Die Region sei sehr verantwortlich sowohl mit den Interessen der Häfen als auch mit den Interessen der Menschen in der Region umgegangen. Die Arbeit im Forum sei für viele mit einer großen zeitlichen und manchmal vielleicht auch psychischen Belastung verbunden gewesen. Das Forum habe immer konzentriert gearbeitet. Nur so konnte es dieses sehr breit getragene Ergebnis erzielen. Die Mitglieder des Dialogforums hätten insgesamt 10 Alternativen anhand selbst entwickelter Kriterien untersucht. Dabei habe sich die Alpha-E-Variante als die beste dargestellt. Sie wurde optimiert und habe anschließend auch die Bestätigung durch den Gutachter des Bundes dafür erfahren, dass sie wirtschaftlich sei. Herr Minister Lies habe im ersten Treffen des Dialogforums dazu aufgefordert, [Zitat] „dem Bund so detailliert wie möglich [zu] sagen, welchen Weg wir hier in Niedersachsen verbindlich gehen wollen. [...] im Idealfall einen Weg, eine Trasse, möglicherweise als Kombination verschiedener Lösungsansätze, zu erarbeiten. Das Ergebnis sollte dann auch für alle verbindlich stehen und es sollten anschließend keine erneu-

ten Debatten darüber geführt werden.“ [Zitat Ende] Die Region wende sich, so Dr. Blume, sehr deutlich gegen Neubautrassen, weil diese erhebliche Nachteile für die Region zur Folge hätten. Die gefundene Lösung sei praktisch, weil sie umgesetzt werden kann. Die Lösung, das betonte er ebenfalls, bringe auch Belastungen mit sich. Die Alpha-E-Variante, so Dr. Blume, „ist von den allermeisten Menschen in der Heide akzeptiert, mitgetragen und bestenfalls gewollt und gewünscht.“ Er dankte dem Minister für diesen Versuch, im Vorfeld einer so bedeutenden Infrastrukturmaßnahme das Votum dieser Region einzuholen. Das Forum habe seinen Job gemacht. Die Region habe nun die Erwartung, so Dr. Blume, dass „das Land, aber insbesondere auch der Bund und die Deutsche Bahn AG ihren Teil dazu beitragen, die ausgewählte Lösung einschließlich der in den Bedingung für die Akzeptanz in der Region formulierten Forderungen umzusetzen und zu gewährleisten.“ Die Region wolle diese Arbeit in einem Projektbeirat eng und aufmerksam begleiten.

Minister Lies bedankte sich bei allen Mitwirkenden im Dialogforums, bei den Rednern und bei denen, die im Hintergrund mitgewirkt haben, sehr herzlich für die Mitarbeit. Es sei sehr viel Arbeit und Kompetenz in dem Dialogforum eingeflossen. Minister Lies bedankte sich auch bei den Gästen im Saal, vor der Halle und an den Bildschirmen zu Hause, sehr herzlich für ihre interessierte Teilhabe. Minister Lies würdigte, dass nach einem schwierigen Prozess ein gemeinsam getragenes Ergebnis vorgelegt wurde. Er sagte den Kritikern der Lösung, dass er für ihre Stimme und ihre sachlichen Beiträge dankbar sei, und, dass ihre Argumente nicht verloren gehen werden. Ein solches Ergebnis sei am Ende ein Erfolg von allen Beteiligten.

Minister Lies wurde das Abschlussdokument übergeben. Er zeigte sich sichtlich erfreut darüber, dass eine Lösung gefunden wurde, die umsetzbar sei. Das sei erheblich mehr, als viele Menschen erwartet hätten. Das Alpha-E böte die im Rahmen der Güterverkehrsprognose geforderten Kapazitäten und erfülle die Zielsetzung bei der Qualitätssteigerung des Schienenpersonennahverkehrs und löse damit die Aufgabenstellung, die dem Forum gegeben wurde. Das Land Niedersachsen werde, so seine Zusage, sofort die Alpha-E-Variante zum Bundesverkehrswegeplan anmelden. Sein Ministerium werde nun auch die temporäre Zurückhaltung, die es sich gezielt und zu Gunsten der Förderung der Diskussion im Dialogforum auferlegt habe, aufgeben und diese Lösung

aktiv voranbringen. Minister Lies wörtlich: „Und damit schließen wir auch Diskussionen um weitere Varianten, die [...] am Ende ein Ergebnis konterkarieren und stören können, aus.“

Minister Lies betonte, dass das Alpha den Vorteil in sich berge, sofort umsetzbar zu sein. Zuvor hätte es keine Akzeptanz für den Ausbau der Schienenwege gegeben. Dies sei nun deutlich anders. Deswegen betrachte er das Dialogforum auch als Modell für einen vernünftigen Dialog über andere Infrastrukturmaßnahmen. Der Dialog zum Alpha-E würde aber mit diesem Tag nicht enden, so Minister Lies. Er begrüße den Projektbeirat und wolle zudem, dass die örtlich Betroffenen in den Dialog mit einbezogen werden. In dem Dialogforum seien bereits Repräsentanten betroffener Gemeinden und Bürgerinitiativen dabei gewesen, die der Lösung an sich zugestimmt hätten. Das honorierte er sehr. Nun müssten weitere Fragen, insbesondere der Lärmschutz, intensiv im Detail beraten werden.

Das Land werde, so die Zusage des Ministers, die Mittel, die die Kommunen bei der Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge dazu zahlen müssten, aus Entflechtungsmitteln ko-finanzieren. Zudem habe das Land ein großes Interesse daran, eine qualitative Verbesserung im Schienenpersonennahverkehr zu erzielen. Minister Lies sagte die sofortige Zahlung von 10 Mio. € Planungsmitteln für die Vorplanung des ersten Projektbausteins des Alpha-E, dem zweigleisigen Ausbau der Strecke Nienburg-Verden, zu. Dies sei ein Startsignal, aber auch ein Vertrauensbeweis.

Es sei für ihn der bevorzugte Weg, vertrauensvoll zusammen zu arbeiten, statt sich gegenseitig Vorwürfe zu präsentieren. Minister Lies dankte Herrn Minister Dobrindt [in Abwesenheit], Herrn Staatssekretär Ferlemann, dem Vorstandsvorsitzenden Herrn Dr. Grube [in Abwesenheit] und seinem Stellvertreter Herrn Dr. Kefer für das Vertrauen in die Federführung des Landes und für die Zusammenarbeit. Er forderte Herrn Staatssekretär Ferlemann und Herrn Dr. Kefer auf, nun das Signal folgen zu lassen: „Das machen wir gemeinsam! Wir bringen das Ergebnis dieses Forums auch auf den Weg!“

Herr Parlamentarischer Staatssekretär Enak Ferlemann aus dem BMVI verkündete, dass das Bundesverkehrsministerium das Ergebnis des Dialogforums Schiene Nord, die Alpha-E-Variante kom-

plett in den neuen Bundesverkehrswegeplan übernehmen werde. Damit sei, das betonte er ausdrücklich, das „Ypsilon“ tot.

Mit Minister Lies sei er vor längerer Zeit übereingekommen, Infrastrukturpolitik nicht mehr am grünen Tisch zu planen, sondern mit den Betroffenen selbst. Betroffene sollen zu Beteiligten werden. Das Dialogforum habe dazu gedient, den Dialog zu führen. Die Betroffenen hätten sich darauf eingelassen und er dankte sehr herzlich für das große Engagement aller Mitwirkenden. Die Teilnehmenden und die Kräfte im Hintergrund hätten einen guten Job gemacht, hätten dem BMVI nun eine Lösung dafür mitgegeben, wie der zunehmenden Verkehr auf der Schiene aus den deutschen Seehäfen in das Hinterland zu bringen und aus dem Hinterland zum Export die deutschen Seehäfen wieder zurück bringen sei. An die Adresse Hamburgs gerichtet formulierte Herr Ferlemann, dass die Kapazitäten für den Seehafen Hamburg nach den Berechnungen des BMVI ausreichend seien, um die erwarteten Gütermengen abzufahren. Zudem solle noch mehr auf den Transport mit dem Binnenschiff gesetzt werden, um auf der Schiene Spielräume zu erhalten.

Nach dem Dialogforum folge als nächster Schritt ein Kabinettsbeschluss und dann anschließend ein Dialogverfahren zum Bundesverkehrswegeplan als Ganzem. Er gehe davon aus, dass bis Ende des Jahres 2016 das Bundesschienenwegeausbaugesetz vom Bundesrat und Bundestag beschlossen sein werde. Er rechne nicht damit, dass es noch durch Parlamentarier verursachte Änderungen an der Alpha-E-Variante geben werde. Jedoch betonte er auch, dass die Region dabei mitwirken solle, dem Parlament aufzuzeigen, dass die Alpha-E-Variante eine gangbare Lösung sei, hinter der die Region gemeinsam stehe. Auch Herr Ferlemann begrüßte den Projektbeirat, der die Arbeit der Verantwortlichen begleiten soll. Er begrüße diesen Projektbeirat auch deswegen ausdrücklich, weil es auch Menschen und Institutionen geben werde, die mit der gefundenen Lösung nicht einverstanden sind. Er bat hier im Dialog mit diesen um Unterstützung.

Herr Ferlemann machte auch die Position des BMVI zum Schienenlärm deutlich. Er sei überzeugt davon, dass für die Akzeptanz von Schienenstrecken, über die mehr Güterverkehr fährt, auch der Schallschutz erforderlich ist. Der Bund arbeite an einer generellen Halbierung des Schienenlärms bis 2020. Beim Ausbau der Strecken sei der Lärmschutz entsprechend des neuen Bundesimmis-

sionsschutzgesetzes verbindlich. Für die Strecken, die keinen Ausbau, aber eine Verkehrszunahme erwarten, werde der Bund das freiwillige Lärmsanierungsprogramm einsetzen.

Nach Auffassung von Herrn Ferlemann sei mit der hier gefundenen Lösung ein Paradigmenwechsel in der Eisenbahnpolitik im Norden dieses Landes „weg von der Neubaustrasse hin zu dem Ausbau der Bestandsstrecken“ eingeleitet. Diesem sollten jetzt möglichst rasch Taten folgen. Er bedankte sich ausdrücklich für die sehr gute Zusammenarbeit mit dem Land und der Bahn AG und für die vom Land Niedersachsen zur Verfügung gestellten Planungsmittel. Der Ausbau des westlichen Astes von Hamburg nach Hannover sei an sich wichtig, aber besonders werde er auch als Ausweichstrecke während der Bauphase des dreigleisigen Ausbaus der Strecke Lüneburg-Uelzen gebraucht. Die Planungen dafür sollten ebenfalls so bald wie möglich beginnen. Die Bahn bat er, die Strecke Uelzen-Stendal so schnell es ginge, zweigleisig auszubauen. Dieser Ausbau sei ein ganz wesentlicher Faktor und die Finanzierungszusagen dafür habe die Deutsche Bahn vom BMVI bereits erhalten.

Auch Dr. Kefer begann mit dem Wichtigsten: „Wir von der Seite der Deutschen Bahn [...] akzeptieren dieses Ergebnis und werden es unterstützen!“ Die Bahn werde dafür sorgen, dass diese Lösung umgesetzt werde, sobald sie in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen sei. Es sei richtig, dass es eine Lösung gegeben habe, die mehr Kapazität erbracht hätte. Als „Realo“ sei für ihn jedoch „von höherer Bedeutung, zu wissen, was wir bis 2030 tun können, als möglicherweise für etwas zu kämpfen, was nach 2030 kommen kann.“ Dies insbesondere unter der Randbedingung, dass die Bahn selbstverständlich immer die Möglichkeit habe, falls sich ab 2025 eine exzellente wirtschaftliche Entwicklung einstelle und die Kapazitäten auf der Schiene knapp würden, entsprechende Maßnahmen umzusetzen, die zu weiteren Kapazitätserweiterungen führen werden, „und zwar Ausbau und nicht Neubau“, wie Dr. Kefer betonte.

Er halte diesen Dialog im Dialogforum Schiene Nord für wegweisend und nachahmenswert. Spätestens seit Stuttgart 21 machte sich bei allen Beteiligten die Einstellung breit, dass ein Infrastrukturausbau nicht gegen die, sondern nur mit der Bevölkerung funktionieren könne. Es stelle sich die Frage, wie ein solcher Prozess gestaltet werden könne, damit tatsächlich eine offene, transparente Auseinandersetzung mit widersprüchlichen Themen geschehe, und zugleich das Ziel ver-

folgt wird, Willensbildung in der Bevölkerung, in der Politik, bei allen zu erzeugen, die in irgendeiner Form davon betroffen sind.

Aber auch in der nachfolgenden Umsetzung, die die Bahn jetzt vorbereite, werden die Bahn und die Betroffenen „an einer ganzen Reihe von Stellen miteinander kämpfen müssen.“ Die Interessenslagen seien ausgesprochen divers. „Wir sollten möglichst viele Gewinner produzieren.“ Dazu gehöre eben auch, dass die Bahn sich um die kümmere, die im Moment das Gefühl haben, sie seien eher benachteiligt in dem Prozess, wie etwa beim Thema Lärm. Die Beteiligten wüssten sehr deutlich, dass die Bahn hier zusätzlichen Aufwand haben werde. Um die Mittel zu beschaffen, sei Überzeugungsarbeit erforderlich. Es werde, so Dr. Kefer, „durchaus an diversen anderen Stellen zu Verzweigungen und zu Verkneifungen kommen [...], aber das soll uns nicht davon abhalten,“ die gemeinsam gefundene und gemeinsam getragene Lösung umzusetzen.

Herr Dr. Kefer dankte allen Beteiligten sehr herzlich und betonte, dass alle Beteiligten mit der im Dialogforum gefundenen Lösung sehr gut beraten seien und sicherte die Unterstützung der Bahn AG bei deren Umsetzung zu.

Minister Lies dankte dem Parlamentarischen Staatssekretär Enak Ferlemann aus dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und dem stellvertretenden Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG, Herrn Dr. Kefer an für die „wirklich sehr klaren Worte von Bund und Bahn!“. Er wertschätzte, wie viel Zeit die Beteiligten im Dialogforum dafür neben der alltäglichen Arbeit und den sonstigen Dingen, die Sie beschäftigten, investiert haben. Er dankte auch dem Moderator und der Agentur vom Hoff für ihre engagierte Arbeit und schloss das Dialogforum.

Einführung und Organisatorisches

Der Moderator hieß die Gäste im Saal und die Zuschauenden an den Bildschirmen herzlich willkommen. Die Beteiligten hätten ungefähr ein Jahr lang sehr intensiv gearbeitet und viel erreicht. An diesem Tag würde die Ernte der Arbeit eingefahren.

Der Moderator erinnerte an seine Einleitung zum ersten Treffen des Dialogforums im Februar 2015. Er bezog sich auf einen Text aus einer Internetseite, der von einer Betroffenen aus dem Planungsraum formuliert wurde. Darin drückte die Autorin aus, dass sie durch einen Trassenneubau ihre Bewegungsfreiheit einbüßen würde. Sie monierte den Eingriff in den Naturhaushalt, befürchtete Einbußen im Tourismus, den Wertverlust von Häusern und Grundstücken aufgrund von Lärmbelästigung und die Zerschneidung der Landschaft. Die Beteiligten in diesem Dialogforum hatten Gelegenheit, diese Aspekte in den Dialog einzubringen, die für sie wichtig waren. Sie lernten dabei, dass auch die Planenden diese Aspekte im Blick haben, jedoch zunächst einmal die Wirtschaftlichkeit der Investitionen in den Vordergrund stellten. Im Dialogforum Schiene Nord waren Interessenvertreter(innen) aus Landkreisen, Kommunen und Bürgerinitiativen sowie Umwelt-, Verkehrs- und Wirtschaftsverbänden vertreten. Im Dialogforum wurden alle Aspekte des Infrastrukturausbaus beleuchtet und die Beteiligten haben sich nach Kräften bemüht, alle Trassenalternativen auf diese Kriterien hin zu untersuchen.

An diesem Tage soll eine Botschaft nach außen hin artikuliert werden: Das Dialogforum Schiene Nord hat eine Empfehlung erarbeitet und eine große Zahl von Teilnehmenden steht hinter dieser Empfehlung.

Ein Teilnehmer meldete sich [später im Verlauf] und vertrat die Ansicht, dass das Dialogforum keine Empfehlung abgebe, sondern eine Entscheidung [zum Trassenverlauf] treffe. Der Moderator widersprach: Das Dialogforum kann eine Empfehlung abgeben [, eine Entscheidung trafe der Bundestag].

Zum Ablauf der Veranstaltung

Am Nachmittag werden der Parlamentarische Staatssekretär Enak Ferlemann als Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, der Niedersächsische Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Herr Olaf Lies, und der stellv. Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG, Herr Dr. Volker Kefer auf Wunsch der Teilnehmenden zu dem Ergebnis des Dialogforums Stellung beziehen, so der Moderator.

Das Team von der Eskalationsforschung werde zum Mittag einen weiteren Fragebogen vorlegen. Der Moderator bat die Teilnehmenden darum, an der Befragung mitzuwirken.

Nach dem Mittagessen würde die Veranstaltung live auf den Vorplatz übertragen.



Später im Verlauf würden [beim Meinungsbild] Karten zum Einsatz kommen, die nur von den Teilnehmenden des Dialogforums benutzt werden dürfen. Der Moderator überprüfte, ob alle Teil-

nehmenden im Besitz einer solchen Karte sind. Er forderte die Teilnehmenden auf, später nur die von der Geschäftsstelle angefertigten Karten zu benutzen.

Am Vormittag würden die beteiligten Bundesländer zu dem Dialogforum Stellung beziehen und es würden abweichende Meinungen vorgetragen werden. Der Moderator erinnerte an die wichtige Spielregel, dass im Dialogforum abweichende Meinungen zum Ausdruck kommen. Er forderte die Beteiligten auf, dies mit Würde zu gestalten. Viele Beteiligte hätten bereits zum Ausdruck gebracht, dass sie die abweichende Meinung nicht teilen, insofern sei es nicht notwendig, dies in diesem Dialogforum erneut zum Ausdruck zu bringen. Er werde ein abschließendes Meinungsbild einholen und danach folgte die Unterzeichnung des Abschlussdokumentes. Die Geschäftsstelle bäte die Teilnehmenden darum, dass dieser Vorgang möglichst zügig und zugleich geordnet abliefe.

Bericht zur Bürgerbeteiligung

Der Moderator führte aus, dass die Bürgerbeteiligung ein wichtiger Bestandteil des gesamten



Dialogprozesses war. Herr Hitschfeld (Geschäftsstelle des Dialogforums, im Foto links) berichtete. Bürgerbeteiligung bedeutete in diesem Rahmen, dass sich Bürgerinnen und Bürgern mit ihren Anliegen an die Geschäftsstelle wenden konnten. Bürgerbeteiligung bedeutete aber auch, dass die Geschäftsstelle Bürgerinnen und Bürger über die Arbeit des Dialogforums informiert. Auf verschiedenen Wegen wurde

Transparenz hergestellt: die Sitzungen des Dialogforums konnten im Livestream verfolgt werden und die Videoaufzeichnungen sind weiterhin auf der Webseite [www.dialogforum-schiene-nord.de] und auf Youtube zu finden. Sämtliche Unterlagen zum Dialogforum sind im Downloadcenter der Webseite zu finden. Das Team der Geschäftsstelle stand während des gesamten Jahres über eine kostenlose Bürger-Hotline und über E-Mail für Rückfragen zur Verfügung. Dieser Service würde jedoch zum Ende des Monats November 2015 eingestellt, so Herr Hitschfeld. Die

Webseite jedoch bleibe erhalten und würde an das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr übergeben.

Zu Beginn des Prozesses war die Geschäftsstelle in mehr als 20 Terminen mit dem mobilen Info-Stand in der Region unterwegs, um über das Dialogforum zu informieren. Die Anliegen der Bürger(innen) konnten über Postkarte oder über ein Web-Formular eingegeben werden. Zusammen sind 2390 Anliegen vorgebracht worden. 7000 Postkarten wurden in der Region verteilt, 360 Anliegen wurden per Postkarte eingereicht. 2030 Anliegen erreichten die Geschäftsstelle über das Web-Formular. Dabei haben Menschen durchaus mehrere Fragen gestellt oder Aspekte angesprochen, sodass knapp 5000 eigenständige Anliegen entstanden sind, für die Referenzcodes vergeben wurden. [Mithilfe der Referenzcodes können die Stellen in den im Downloadcenter hinterlegten Unterlagen aufgefunden werden, wo diese Anliegen bearbeitet wurden.] Die vielen Anliegen wurden [übergeordneten] Leitfragen zugeordnet, welche die vielen Einzelfragen zusammenfassen. Die Leitfragen waren Gegenstand der Moderation von Herrn Stachowitz, selbst dann, wenn dies nicht immer ausdrücklich zum Ausdruck kam oder hervorgehoben wurde. Die Fragen [der Bürger(innen)] wurden [, darüber haben Moderation und Geschäftsstelle gewacht,] in den Vorträgen und Diskussionsbeiträgen der Beteiligten im Dialogforum aufgegriffen. Mit Stand vom Vorabend seien nunmehr an alle Bürger(innen), die ein Anliegen eingereicht haben, Rückmeldungen herausgegangen. Nicht jede Rückmeldung jedoch bedeute, dass die Menschen Antworten enthalten haben. Für etwas mehr als 80% aller Anliegen sind Stellen in den Protokollen markiert, an denen sich das Dialogform mit der Leitfrage beschäftigt hat. Bei den restlichen etwas weniger als 20% der Anliegen waren diese entweder zu detailliert, um in der Sitzungszeit des Dialogforums behandelt zu werden, oder zu früh im Planungsprozess gestellt. In den weiterhin folgenden Verfahrensschritten sind gesetzlich festgeschriebene Bürgerbeteiligungsprozesse vorgesehen, in denen diese Fragen gestellt werden können.

Bei der Beantwortung der Bürgeranliegen habe es [gegenüber dem ursprünglichen Plan] Verzögerungen gegeben. Diese sind, so Herr Hitschfeld, auf Verzögerungen im Diskussionsprozess des Dialogforums selber zurückzuführen. Im zweiten Treffen des Dialogforums wurde über die Unterstützung durch den externen Sachverstand diskutiert und die inhaltliche Diskussion zurückgestellt. Zudem habe die Bearbeitung der inhaltlichen Fragestellungen deutlich länger gedauert als

ursprünglich vorausgesehen. [Die inhaltliche Befassung mit allen Aspekten wurde im siebten Treffen beendet.] Somit sei er, so Herr Hitschfeld, zufrieden, dass die Rückmeldungen nunmehr [nach Vorliegen der Dokumentation des siebten Treffens] abschließend ausgesandt werden konnten.

Was ist seit dem letzten Dialogforum geschehen?

[Während des siebten Treffens des Dialogforums wurde verabredet, dass ein Redaktionstreffen aller Forumsmitglieder zum Abschlussdokument stattfindet.] Die AG Abschlussdokument hat dazu die Ergebnisse aus dem siebten Treffen zusammengetragen und vor dem Redaktionstreffen einen Entwurf des Abschlussdokumentes vorgelegt. Der Moderator dankte der Arbeitsgruppe Abschlussdokument. Am 22.10.2015 fand das Redaktionstreffen im selben Saal in Celle statt. An diesem Tage war das Abschlussdokument final abgestimmt. Es mussten noch Schreib- und Formulierungsfehler beseitigt werden. Auch der Anhang wurde noch auf Fehler überprüft. Seit dem 31. Oktober liegen allen Teilnehmern die Kapitel 1-6 und ab dem 2. November auch der Anhang (Kapitel 7) vor.

Das vollständige Dokument liegt im achten Treffen vor und kann unterschrieben werden. Einzelne Teilnehmer(innen) haben mitgeteilt, dass Ihre Unterschrift noch unter dem Gremiovorbehalt liegt. Die Frist zur Beteiligung der Räte war so knapp bemessen, dass nicht alle Bürgermeister(innen) vor dem heutigen Tage einen Beschluss herbeiführen konnten.

Dokumentation zum siebten Treffen

Die Dokumentation zum siebten Treffen liegt seit dem 04.11.15 vor. Der Moderator bat [zu einem späteren Zeitpunkt] um Verständnis für die späte Bereitstellung. Die Organisation des Redaktionstreffens sei jedoch dringlicher gewesen als diese Dokumentation.

Stellungnahme der Bundesländer

Niedersachsen



Frau Dr. Eickmann (Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr) wies darauf hin, dass die Würdigung des Ergebnisses durch das Land Niedersachsen durch Herrn Minister Lies am Nachmittag vorgebracht wird.

Sie beschränkte sich daher darauf, die Variante Alpha-E zu beschreiben, wie sie im Abschlussdokument dargestellt ist:

- zweigleisiger Ausbau zwischen Rothenburg und Verden,
- eingleisige Amerikalinie zwischen Lang Wedel und Uelzen, diese wird elektrifiziert und mit Ausweichstellen ausgerüstet,
- Blockverdichtungen (engere Signalabstände) zwecks Kapazitätserhöhungen auf den Strecken
 - zwischen Nienburg und Verden,
 - zwischen Wunstorf und Nienburg,
 - zwischen Lehrte und Celle,
- geringfügiger Ausbau zwischen Nienburg und Minden,
- dreigleisiger Ausbaus zwischen Lüneburg und Uelzen,
- mit einbezogen sind Maßnahmen zwischen Uelzen und Halle, die bereits teilweise in Bau sind.

Bremen



Herr Dr. Iven Krämer (Referatsleiter beim Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, Hansestadt Bremen; im Bild links) freute sich sehr, dass an diesem Tage ein langer, arbeitsintensiver Prozess zum Abschluss komme. Das Land Bremen begrüße es sehr, dass eine weitgehende Einigung zu Stande gekommen sei. Er freute sich auch, dass in diesem Kreise anerkannt wurde, dass der Güterverkehr weiter wächst und für diesen weitere Kapazitäten geschaffen werden müssen. Dieses Einverständnis schien zu Beginn des Dialogforums nicht breiter Konsens gewesen zu sein. Er habe anfangs großen Zweifel gehabt, ob ein Einvernehmen in diesem heterogen zusammengesetzten Kreis möglich sei. Wichtig für Bremen sei, dass Verkehrszuwächse auch Ausbauten erfordern. Das Land Bremen sehe, dass mit dem in dem Abschlussdokument beschriebenen Paket Kapazitätswachse bereits in absehbarer Zeit zu erwarten sind. Das freute ihn sehr. 20 Jahre lang seien Beteiligte hier im Norden einem großen Ziel namens „Y-Trasse“ hinterhergelaufen. Dabei seien sie nicht wirklich weit vorwärts gekommen. Dem Land Bremen sei es deutlich lieber, wenn absehbar zusätzliche Kapazitäten realisiert werden können. Dem Land Bremen sei auch wichtig, dass nicht nur Kapazitäten für die zukünftigen Zuwächse entstehen, sondern, dass auch bereits bestehende Güterverkehre auf die Schiene verlagert werden können. Das Land sehe darin eine wichtige verkehrspolitische Herausforderung.

In der mit dem Alpha-E beschriebenen Lösung seien in weiten Teilen Maßnahmen übernommen, die Bremen im BVWP angemeldet habe. Insofern freute sich Bremen über die Empfehlung des Dialogforums, habe aber auch die Erwartung an Bund und Bahn, dass diese vom Dialogforum erarbeitete Lösung auch zügig finanziert und umgesetzt werde.

Dr. Krämer dankte seinen Kolleg(inn)en in Bremen und den Beteiligten im Dialogforum für die intensive Mitarbeit. Die Diskussion verlief strittig. Es sei eine Lösung gefunden worden und die Lösung sei aus Bremer Sicht eine gute Lösung.

Hamburg

Herr Knögel (Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Hansestadt Hamburg; im Bild links) verlas sein Statement: „Sehr geehrte Damen und Herren, am heutigen Tag geht das Dialogforum Schiene Nord zu Ende. Im Namen Hamburgs möchte ich hier Danke sagen. Danke an Niedersachsen für die Organisation des Dialogforums, wobei wir alle wissen, dass dies nicht immer eine leichte Aufgabe war. Danke



auch an die Geschäftsstelle und den Moderator, für die dies ebenfalls zutrifft. Danke an Sie alle, dass sie sich die Zeit genommen haben hieran teilzunehmen. Besonders für die berufstätigen ehrenamtlichen Teilnehmer war dies bestimmt eine sehr große Herausforderung. Danke auch an alle Personen im Hintergrund und die weiteren, die ich bis jetzt noch nicht erwähnt habe. Ich denke, wir haben eine beachtliche Arbeit geleistet. Wenn man sich allein die Dokumente anschaut, die im Rahmen des Dialogforums erarbeitet wurden, dann ist sowohl in die Erstellung als auch in das Lesen der Dokumente sehr viel Zeit geflossen.

Unser Forum hatte die Aufgabe eine Lösung für den Seehafenhinterlandverkehr der deutschen Nordseehäfen zu finden, die die Leistungsmerkmale der ursprünglichen Y-Trasse hat und die für die Bevölkerung und den Raum machbar ist. Meine Wahrnehmung ist, dass wir für den westlichen Teil des Untersuchungsraumes dieses Ziel erreicht haben. Das ist ein großer Erfolg! Wir in Hamburg unterstützen vorbehaltlos die damit geplanten Verbesserungen.

Ob dieses Ziel auch für den östlichen Bereich erreicht ist, gibt es hier im Saal unterschiedliche Auffassungen. Aus der Hamburger Sicht muss ich die Frage verneinen. Von uns und anderen Forumsteilnehmern wurden für den östlichen Bereich des Planungsraums folgende Erwartungen formuliert. Es gibt die Erwartung, dass es Erweiterungsmöglichkeiten für den Schienenpersonennahverkehr gibt. Es gibt die Erwartung, dass Güter umweltfreundlich und bedarfsgerecht zu allen Tageszeiten transportiert werden können. Und es gibt die Erwartung, dass es spürbare Verbesserungen bei der Reisezeit im Schienenpersonenfernverkehr zwischen Hannover und Hamburg gibt.

Dies sind Erwartungen, die Folgen für die notwendige Kapazität haben. Aus unserer Sicht muss sich jede Lösung an der Erfüllung dieser Erwartungen messen lassen. Hamburg bittet deswegen den Bund bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes sehr genau zu prüfen, wie hier bei den Nord-Süd-Verkehren die notwendige Leistungsfähigkeit erreicht werden kann, und, ob nicht andere Maßnahmen statt der Dreigleisigkeit zwischen Lüneburg und Uelzen zur Verbindung der Räume Hamburg und Hannover sinnvoller und geeigneter sind. Aus unserer [Hamburger] Sicht dürfte selbst beim Ausbau nach der Alpha-E-Variante auf dieser Verbindung die Kapazität nicht ausreichen und eine zusätzliche Trasse erforderlich bleiben. Wenn auch für diese Nord-Süd-Verkehre noch eine Lösung gelingt, die die Anforderungen des Wirtschaftsstandortes Norddeutschland erfüllt und nachhaltig sicherstellt, dann haben wir einen umfassenden Erfolg erzielt. Vor diesem Hintergrund bitte ich Sie um Verständnis, dass Hamburg heute keines der vorliegenden Dokumente unterzeichnet und ich mich nicht an den Abstimmungen beteiligen werde. Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!“

Abweichende Meinungen



Herr Friedrichs (VCD) präsentierte die Haltung einer „kleinen Arbeitsgruppe von Abweichlern“. Herr Friedrichs betonte, dass diese Gruppe zu 80 bis 90 % mit den Aussagen der Mehrheit konform gehe, und kündigte an, dass er seine knappe Redezeit nur darauf verwenden werde, die Unterschiede zur Mehrheitsmeinung herauszuarbeiten. Er dankte für die Gelegenheit zum Vortrag, der Landesregierung für das Dialogforum, dem Ausrichter und dem Moderator. Für die Mitarbeit an dem vom VCD vorgelegten Papier bzw. den guten Gedankenaustausch dazu dankte er Dr. Rudolf Breimeier, der Bürgerinitiative Deutsch Evern 21, der Gemeinde Deutsch Evern, dem Forum pro Lebensqualität e. V., der Freien und Hansestadt Hamburg, der Hansestadt Lüneburg, dem Landkreis Lüneburg, der Interessenvertretung gegen den Ausbau der Bestandsstrecke, dem NABU und Pro Bahn. Besonders hob er die Arbeit von Dr. Rudolf Breimeier hervor, der sehr umfangreich und fachkundig mitgewirkt habe. Auch hob er die gelungene Arbeit des Landkreises Lüneburg mit dem regionalen Begleitgremium zum Dialogforum hervor.

Zum Alpha-E kommentierte Herr Friedrichs im Namen der AG wie folgt:

Alpha blockiert Entwicklung

1. Die Alpha-Variante erreicht keinen ausreichenden Verkehrsnutzen. Sie kann wesentliche Engpässe nicht auflösen.
2. Sie erfüllt damit nicht die Voraussetzung für eine Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan.
3. Die im Abschlussdokument manifestierte Entscheidung für das Alpha als alleinige Lösung blockiert eine nachhaltige Entwicklung.

Der Dialog muss weitergehen

1. Wir unterstützen die kleinteiligen Maßnahmen, die mit der Alpha-Variante umgesetzt werden sollen, mit Ausnahme des dreigleisigen Ausbaus der Strecke Lüneburg-Uelzen.
2. Wir stellen fest, dass zwischen Hamburg und dem Großraum Hannover zwei zusätzliche Gleise erforderlich sind.

Er sehe, so Herr Friedrichs, gerade in dem letzten Punkt eine Konformität mit der Haltung der Stadt Hamburg, der Seehäfen und der IHK.

Das Alpha berge einige Risiken. So sei das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) der Alpha-Variante knapp kalkuliert. Der Wert von nur 1,08 sei bei Teuerung kaum zu halten. Der VCD möchte, dass das Alpha ein voller Erfolg werde, und sehe diesen Punkt sehr kritisch. Die Finanzierung von zusätzlichem Lärmschutz und des Fonds zur Sicherung und Entwicklung der Siedlungsqualität sei völlig offen. Auch hielte das Alpha-E dem wirtschaftlichen Vergleich nicht stand. Mehrere Trassenalternativen hätten deutlich bessere Nutzen-Kosten-Verhältnisse. Herr Friedrichs zeigte eine Grafik mit den Nutzen-Kosten-Verhältnissen aus der BVU-Studie vom Mai und denen der aktuellen Studie zu den Alpha-Varianten. [Die beiden Studien gehen von unterschiedlichen Ausgangswerten aus (vgl. dazu die Dokumentation des siebten Treffens).]

Das Alpha böte zu wenig Kapazitäten insbesondere in Nord-Süd-Richtung von und nach Hamburg. Damit wären der Güterverkehr und der Personenverkehr betroffen und es seien aufgrund von Überlastungen Verspätungen auf der Strecke Hamburg-Hannover zu erwarten. Auch BVU habe in einem Schreiben an den Landkreis Lüneburg das Alpha „ohne Infrastrukturgänzungen, welche die Kapazität in Nord-Süd-Richtung erhöhen“ als nicht bedarfsgerecht eingestuft. Herr Friedrichs machte an verschiedenen Beispielen deutlich, in welchem geringem Umfang das Alpha zu Kapazitätserhöhungen im Schienennetz führt. So würde zum Beispiel auf der Strecke Lüneburg-Uelzen bei dreigleisigem Ausbau die Kapazität im Jahr 2030 um 25 Züge unter der Nachfrage von 475 Zügen liegen. Zwischen Stelle und Lüneburg könnten nach Berechnungen des VCD in 2030 ca. 100 Züge nicht gefahren werden. Auch auf der Strecke Verden-Nienburg-Wunstorf läge 2030 die Leistungsfähigkeit unterhalb der Nachfrage. Insbesondere in der Zeit zwischen 6:00 und 9:00 Uhr sei die Überlastung besonders hoch. BVU käme zu folgendem Schluss: „Es [das Alpha] schafft schon gar keine Kapazitätsreserven, die langfristige Nachfrageschwankungen bzw. sogar angenommene Erhöhung, oder im Jahresverlauf auftretende Spitzenbelastungen auffangen können.“

Das Alpha, so Herr Friedrichs, böte keine Verbesserung im Personenverkehr. Es schüfe keine zusätzlichen Kapazitäten für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und es seien keine Verbesserungen bei der Fahrzeit für den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) möglich. Dass der SPNV nicht ausgebaut werden könne, entspreche nicht den Zielen der Landesregierung. Der VCD als ökologischer Verkehrsclub wolle, dass Verkehre von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Für den SPNV und SPFV würden genauso wie für den Güterverkehr dringend Kapazitäten benötigt. Auch in diesem Punkt sah Herr Friedrichs sich durch das Schreiben von BVU bestätigt.

Das Alpha könne nicht zeitnah vollständig umgesetzt werden. Der Ausbau zwischen Lüneburg und Uelzen könne nicht gleichzeitig mit dem zweigleisigen Ausbau von Rotenburg bis Verden durchgeführt werden, denn über Rotenburg-Verden müsse man verkehrlich ausweichen können, wenn die Strecke Lüneburg-Uelzen ausgebaut werde.

Das Alpha führe zu hohen Belastungen der Bevölkerung in Siedlungsschwerpunkten, wo zudem die Wohnbebauung teils unmittelbar an die Gleisanlagen angrenze.

Das Alpha führte in zu geringem Umfang zu einer CO₂-Reduzierung im Klimawandel. Hohe Wachstumsraten im Hafenhinterlandverkehr ließen sich beim Alpha zum großen Teil nur auf der Straße abwickeln. Auch sei ein Wachstum des Schienenpersonenverkehrs nicht möglich. Somit führe dies zu Steigerungsraten bei Lkw- und Pkw-Fahrten und damit zu einer deutlich schlechteren Klimabilanz und zu neuem Bedarf im Straßenbau. Die Alpha-Variante versage als Mittel einer klimaschutzorientierten Politik. Mit dem Alpha würden zu wenige Lkw-Fahrten auf die Schiene verlagert.

Herr Friedrichs kritisierte auch, dass anders als bei der Alpha-Variante keine Optimierungen an anderen Trassenalternativen vorgenommen wurden. Es hätten eine Vielzahl von Vorschlägen dafür vorgelegen. Auch kritisierte er die vom Dialogforum durchgeführten Bewertungen der Trassenalternativen und das dafür verwendete Verfahren.

Der Lösungsansatz sei, so Herr Friedrichs, wegen der genannten Nachteile und Mängel auf den dreigleisigen Ausbau zwischen Lüneburg und Uelzen zu verzichten und stattdessen zwei zusätzliche Gleise, entweder über Neubautrassen oder entlang von Bestandstrecken im Nord-Süd-Korridor im Hinterland der Nordseehäfen Bremen/Bremerhaven und Hamburg zu konzipieren und den Dialog darüber fortzusetzen. Folgende Ziele sollen dabei erreicht werden:

- Schaffung ausreichender Netzkapazität, um den Ansprüchen des Güterverkehrs auch in der Zeit nach 2030 gerecht zu werden.
- Behebung verkehrsgeographischer und qualitativer Mängel des Streckennetzes.
- Erhöhung der Attraktivität der Eisenbahn auch im Personenverkehr.
- Verbesserung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses, um die Position des Projektes im BVWP zu sichern.

Herr Friedrichs verwies für weitere Details auf das Positionspapier des VCD [„ das im Downloadcenter des Dialogforums hinterlegt ist,] und bedankte sich für die Aufmerksamkeit. Er übergab dem Moderator drei Exemplare dieses Dokumentes. Der Moderator sagte zu, dass es im Original dem Abschlussbericht beigelegt werde.

Der Moderator bedankte sich für den Vortrag der abweichenden Meinung. Er erinnerte daran, dass von Beginn des Dialogforums an klar war, dass eine Lösung, wie auch immer sie aussehen mag, nicht alle Beteiligten zufriedenstellen wird. Er bat die Teilnehmenden darum, die abweichende Meinung stehen zu lassen und von weiteren Kommentaren abzusehen.

Stadt Lüneburg

Herr Dr. Rehbein (Stadt Lüneburg) formulierte einen Widerspruch. Die Stadt Lüneburg sei nicht Mit-Unterzeichner des eben präsentierten Papiers. Die Stadt Lüneburg würde zugleich aber auch nicht das Abschlussdokument der Mehrheitsgruppe unterzeichnen. Herr Dr. Rehbein stellte die Haltung Lüneburgs dar:

- Die Stadt Lüneburg trägt grundsätzlich das Alpha-E einschließlich des Ausbaus der Bestandsstrecke zwischen Lüneburg und Uelzen mit. – Aus Ratsprotokollen geht eindeutig hervor, dass die Stadt es begrüßt hätte, wenn der damalige Ausbau zwischen Stelle und Lüneburg bereits bis Uelzen fortgesetzt worden wäre. Diese Meinung hat sich nicht geändert.
- Die Stadt Lüneburg unterstützt auch die Bedingungen für den Konsens in der Region, die in dem Abschlussdokument niedergelegt sind. Vor allem der Lärmschutz sein großes Problem und die Stadt hoffe, dass dieses auch gelöst werden kann.
- Die Stadt Lüneburg fordere jedoch eine Begrenzung der Güterzugzahlen auf die Werte, die der Stadt benannt wurden, als sie dem Ausbau Stelle-Lüneburg zustimmte.
- Da weitere Zuwächse auf der Bestandsstrecke nicht möglich sind, fordert die Stadt Lüneburg auch eine Neubaustrecke entlang der A7. Dies scheint aus der Sicht der Stadt die plausibelste Lösung für die Abwicklung des wachsenden Güterverkehrs. Es müsse unmittelbar mit der Planung und Erörterung dieser Baumaßnahme begonnen werden.
- Wenn das Abschlussdokument so geändert würde, dass sich die Forderungen Lüneburgs wiederfinden, ist die Stadt Lüneburg bereit, das Abschlussdokument zu unterzeichnen.

Der Moderator bedankte sich für den Vortrag, erinnerte den Vertreter der Stadt Lüneburg jedoch daran, dass die Abschlussredaktion des Abschlussdokumentes am 22.10.15 abgeschlossen wurde.

Von der Y-Trasse zur Alpha-Variante

Herr Eberle (Bürgermeister der Samtgemeinde Bothel) spräche aus der Perspektive der Teilnehmenden [aus der Region], so der Moderator.



Herr Eberle begann seinen Vortrag mit einem Blick auf die „schier endlose Geschichte“ der klassischen Y-Trasse. Die ersten Ideen dazu stammten aus dem Ende der achtziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts. 1993 stellte die Deutsche Bundesbahn eine Machbarkeitsstudie vor und noch im gleichen Jahr wurde die Trasse Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans. Die wesentliche Zielsetzung dieser Trasse war die

Entmischung schneller und langsamer Verkehre. Güterverkehre sollten – dies rief er den Vertretern der Minderheitenmeinungen zu – vorrangig auf den Bestandsstrecken durch die Ortschaften geführt werden. Es sollte eine Fahrzeitverkürzung für den Schienenpersonenfernverkehr erreicht werden. Dieses Ziel sei dann sehr kompromisslos in der Auswahl verschiedener Streckenführungen sichtbar geworden. Die technische Vorgabe, dass Züge mit 300 km/h auf der Trasse verkehren sollten, führte zu Kurvenradien, die kaum noch als solche zu bezeichnen waren. Die Trassen durchschnitten bis dahin vollkommen unzerstörte Landschaften, sensible Naturschutzgebiete und nebenbei auch sein Heimatdorf. Auch wenn er weit weg von der dann bevorzugten Trasse wohnte, hätte er doch den beruflichen Hintergrund gehabt, sich eine Einschätzung der Wirkung dieser Planung erlauben zu können. Der Schaden und die Nachteile für die Regionen wären so massiv und irreparabel gewesen, dass ihm klar wurde, dass Aufklärung und Widerstand erforderlich seien. Wenn man ihm jedoch prophezeit hätte, dass der Weg bis zu diesem Tage so lang, so beschwerlich und mit soviel Höhen und Tiefen versehen sei, dann hätte er sicherlich zweimal überlegt, ob er sich dies antun wolle.

Am Anfang hätte bei den Menschen Entrüstung, Wut und hochmotivierter Aktionismus gestanden. Hunderte Menschen, ganze Dörfer seien zu den Informations- und Gründungsveranstaltungen gekommen, so Herr Eberle. Listen mit zigtausenden Unterschriften machten die Runde. Gegen die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung wurden 22.000 Einwendungen eingereicht.

Lichterketten an den damals drei verbliebenen Varianten mobilisierten Tausende in ganz Nord-Niedersachsen. Die Medien stürzten sich auf das Thema und machten aus der Y-Trasse die umstrittene Y-Trasse. Es folgten Demonstrationen in Lüneburg und Hannover, Besuche bei verantwortlichen Politikern in Hannover und Berlin, Plakate und Aktionen und Präsenz in den Medien. Die Zeit ging ins Land. Es gab zunächst keine Reaktionen [auf diese Proteste]. Über Jahre sei das Projekt Y-Trasse im Bundesverkehrswegeplan und in dem Raumordnungsverfahren am Leben gehalten und in Salamtaktik vorangetrieben worden. Besonders beeindruckend sei für ihn die sich ständig wandelnde Begründung für das Y gewesen. War es anfänglich zunächst um die Entmischung der Verkehre gegangen, so verlagerte sich die Argumentation in den zweitausender Jahren in Richtung einer Lösung für wachsende Güterverkehre. Die Planungsparameter und die daraus resultierende Trassenführung, auch das abgeschlossene Raumordnungsverfahren wurden jedoch nicht infrage gestellt. Bund, Land und Bahn AG hätten, so Herr Eberle, über Jahre keine Reaktion und keine Diskussionsbereitschaft gezeigt. [Die Betroffenen in der Region] hätten oft, sehr oft den Eindruck gehabt, dass es nur an den fehlenden Finanzmitteln lag, dass der Bau nicht begonnen wurde. Das Raumordnungsverfahren wurde in den Jahren 2000/2001 „durchgezogen“, dabei seien FFH-Gebiete, die kurz vor einer Ausweisung standen, ignoriert worden. Auch enthielt der Bescheid, die Durchführungsverordnung des Gesetzes ignorierend, eine Geltungsdauer von acht, statt für fünf Jahre. Nach Ablauf der acht Jahre folgte ohne die Beteiligung der betroffenen Kommunen eine Verlängerung um noch einmal acht Jahre. Es seien viele Jahre mit solchen Tiefpunkten vergangen. Minister Lies sei der siebte Wirtschafts- und Verkehrsminister des Landes, den er, Herr Eberle, im Rahmen dieses Verfahrens kennenlernen durfte. Er, Herr Eberle, erinnerte sich immer wieder im Laufe dieser Zeit an die Worte seines damaligen Ortsbürgermeisters, als er sich die Unterlagen zum Raumordnungsverfahren in dessen Büro abholte: „Da kannst du sowieso nichts machen. Wenn die da oben das wollen, dann machen die das.“ Er fragte sich, was in der Zwischenzeit passiert sei, was bewirkt habe, dass er an diesem Tage im Namen aller [Beteiligten aus der Region] hier vorn [im Dialogforum] stehen dürfe und sagen könne: “Nein, es hat sich gelohnt, für eine gerechte und wichtige Sache einzustehen und zu kämpfen!”

Es gäbe vermutlich mehrere Gründe, so Herr Eberle. Der erste und vielleicht wichtigste Grund sei wohl das Projekt „Stuttgart 21“. Dieses Projekt sei ein Wendepunkt im Umgang mit Großprojekten. Die Bilder von durch Wasserwerfer zerschossenen Augenlidern eines älteren Herrn, der Sturz

des Ministerpräsidenten, das erste, leider viel zu späte Schlichtungsverfahren durch Herrn Geißler seien Bilder, die sich in den Köpfen aller, auch in denen der Verantwortlichen in Politik und Unternehmen eingebrannt haben.

Ein weiterer entscheidender Faktor sei Rüdiger Grube. Die durch ihn eingeleitete Veränderung in Haltung und Umgang der DB AG mit den Bürgerinitiativen sei seiner Wahrnehmung nach der Auslöser für dieses derzeitige, erfolgreiche Dialogforum. Beeindruckt von den verheerenden Bildern zum Projekt Stuttgart 21 trafen sich die Vertreter der Bürgerinitiativen aus der Region [in Niedersachsen] im Juli 2012 erstmals mit Rüdiger Grube. Dies sei für diese zum ersten Mal gewesen, dass ein Bahn-Chef mit ihnen sprach. Er, Herr Eberle, hatte nach 15 Minuten Vortrag von Herrn Grube den Eindruck, dass den Bürgerinitiativen nicht viel zu fordern bliebe, wenn Herr Grube alles hielte, was er verspreche. In Auswertungsgesprächen hätte er, Herr Eberle, mit anderen Teilnehmern die Köpfe zusammengesteckt und das Haar in der Suppe gesucht. Sie konnten nicht glauben, dass sie auf Augenhöhe in einen Dialog einbezogen werden sollten, dass es eine neue, neutrale und unvoreingenommene Untersuchung der Lösungsmöglichkeiten für die Schienengüterverkehre im Hinterland der Häfen geben sollte. Der Eindruck, dass Herr Grube sein Versprechen ernst meinte, sei durch einen wenige Wochen später stattfindenden Besuch in der Region gestärkt worden. Die Bürgerinitiativen haben ihm die „traurigen Highlights“ entlang der Y-Trasse gezeigt und Rüdiger Grube wirkte sichtlich erschrocken zum Beispiel über die Eingriffe in dem FFH-Gebiet Wümme-Niederung. Auch habe Herrn Grube die Aussage einer jungen Frau, die den Hof der Eltern in Visselhövede übernehmen wollte, deren Vorhaben aber aufgrund der Y-Trasse nicht möglich gewesen wäre, tief beeindruckt. Er, Herr Eberle, habe eine Erklärung für diesen Sinneswandel, die ihm sehr plausibel erscheine, durch die folgende Aussage von Herrn Grube: „Ich leite ein umweltverträgliches, zukunftsorientiertes Unternehmen. Warum sollte ich mir diese Kritik, diese Rolle als Umweltzerstörer länger vorwerfen lassen? Stuttgart 21 passiert mir nicht noch einmal!“

Ein dritter Aspekt sei die Strategie der Bürgerinitiativenvertreter und deren Wahrnehmung in der Öffentlichkeit. [Im Originalton:] „Wir waren nie einfach nur Wutbürger oder Neinsager! Wir haben uns informiert, sachkundig hinterfragt, uns beteiligt, statt mit Steinen zu werfen. Wir haben unsere Argumente gesammelt und in die Öffentlichkeit getragen und auf diese Weise so manchen

Politiker und so manchen Redakteur nachdenklich gemacht oder auch auf unsere Seite gezogen. Aus vielen der BI-Mitstreiter sind auf diesem Wege kleine Experten geworden.“ Aus manchen aus dieser Bewegung seien auch Politiker geworden. Diese Sachlichkeit und faire Kommunikation zeichne die Beteiligten aus, sie sei zugleich das schärfste Schwert in der langen Diskussion um die Y-Trasse und ihre Alternativen.

Herr Eberle dankte zusätzlich zu Herrn Grube und seinen, Herrn Eberles Mitstreitern, und Herrn Ulrich Bischooping (DB AG). Dieser hatte bereits in der Zeit vor dem Besuch des Bahnchefs die nicht immer einfache Aufgabe, die vielen Stimmen aus den verschiedenen Untergliederungen seines Konzerns unter einen Hut zu bringen, dann den [neuen] Anforderungen seines Chefs, und sowohl den Bürgerinitiativen als auch der Öffentlichkeit mit Erklärungen gerecht zu werden. Herr Eberle zeigte sich dankbar für die besonnene und zielführende Begleitung des Dialogforums durch Herrn Bischooping. An das Signal von Herrn Bischooping, dass Ausbaulösungen den geforderten Kapazitätssteigerungen gerecht werden, und den nachfolgenden Handschlag mit Herrn Niemann auf offener Bühne vor dem Dialogforum [während des sechsten Treffens] würden sich alle Beteiligte sicherlich zurückerinnern, wenn das Dialogforum lange vorbei sei. Herr Eberle dankte zusätzlich Herrn Hans-Peter Wyderka (Land Niedersachsen), der ebenso wie Herr Bischooping das nicht einfache und undankbare Thema Y-Trasse seit langen Jahren unermüdlich begleite. Dieser habe die Arbeitsgruppen sehr intensiv vorbereitet, die Fäden in der Hand gehalten und die Kommunikation der Protagonisten im Hintergrund und im Dialogforum aufrecht erhalten. Den Abschluss des Kapitels „Y-Trasse“ betrachte er, Herr Eberle, als wesentliches Element des beruflichen Lebenswerkes von Herrn Wyderka. Auch die Arbeit von Frau Dr. Eickmann würdigte er.

Herr Eberle fuhr fort, dass er besorgt gewesen sei, als die Kommunen ein solch großes Gewicht in der Teilnehmerzahl haben sollten. Er sorgte sich um das klare Ergebnis, fragte sich, wie die Landräte und Bürgermeister überzeugt werden könnten, zugunsten der besten gemeinsamen Lösung ihren Kirchturmblick zurückzustellen. Er befürchtete eine Lagerbildung zugunsten einzelner Trassenalternativen und somit ein unauflösbares Konfliktfeld. Er fürchtete ein Dialogforum, das nach einem Jahr voller Arbeit dem Vorhabenträger und den Ländern das Feld überlässt und die Bürgerinitiativen „mit eingezogenem Schwanz“ nach Hause entlässt. Dass dies nicht eingetreten sei, läge, so Herr Eberle, an der hervorragenden gemeinsamen Vorbereitung der Vertreter der Bürger-

initiativen auf das Dialogforum. Für ihn sei es ein Meilenstein gewesen, dass sich nahezu sämtliche Bürgerinitiativen zusammengesetzt hätten um einen Forderungskatalog zu formulieren und diesen an die Öffentlichkeit und die weiteren Forumsmitglieder zu adressieren, der von allen getragen werden konnte. Dieser Forderungskatalog habe sich als Leitfaden für die ersten Termine des Dialogforums bewährt. Auch als das erste BVU-Gutachten mit, so Herr Eberle, all seinen Provokationen, eigenmächtigen Änderungen und willkürlichen Neuerungen an den Varianten die Vorgaben des Dialogforums ignorierte, sei dieser Forderungskatalog der gemeinsame Leitfaden gewesen. Herr Eberle würdigte auch die Kolleginnen und Kollegen Bürgermeister und Landräte. Sowohl in der AG Mensch und Region als auch in der AG Alpha hätten diese, obwohl sie Verantwortung für ihre eigene Kommune oder Region hatten, immer auf ein gemeinsames Ergebnis hingewirkt. Der Wille zur Einigung, das konstruktive Ausarbeiten der Rahmenbedingungen [für den Konsens], das Streben nach einem echten Ergebnis hätten die Teilnehmenden geleitet. Darauf, so Herr Eberle, dürften alle stolz sein. Er habe während der Arbeit in diesem Dialogforum Kolleginnen und Kollegen, Fachleute und Verbandsvertreter kennen und schätzen gelernt, die er gerne in seinem persönlichen Netzwerk halten möchte. Spätestens seit dem Sommer [2015] sei die Arbeit im Dialogforum von gegenseitigem Vertrauen und Respekt aller Interessengruppen untereinander getragen worden. Wenn ihm jemand nach dem ersten chaotischen Forumstermin prophezeit hätte, dass die Teilnehmenden am Ende des Dialogforums mit einer so präzise umrissenen Lösung dastehen werden, die von so vielen mitgetragen würde, dann hätte der wohl milde lächelnd abgewunken. Herr Eberle dankte dem Team der Agentur vom Hoff, das vieles an Kritik und Schelte aushalten musste und für künftige Aufträge Erfahrungen mitnehmen werde. Es fiel dem Team manchmal schwer, die Neutralität aufrecht zu erhalten und zu akzeptieren, wenn die Teilnehmenden in manchen Punkten „klare Kante“ zeigten. Insbesondere für die Arbeit in den letzten Tagen [vor diesem achten Treffen], die weder an Schwierigkeit noch Zeitaufwand zu unterschätzen sei, dankte er herzlich.

Herr Eberle, dankte auch Herrn Dr. Rössler (Hanseatic Transport Consultancy), der einen hervorragenden professionellen Job geleistet und sein persönliches Herzblut investiert habe. Herr Dr. Rössler habe zusammen mit anderen Experten, allen voran Herrn Dr. Feldt (Umwelt-Media-Consult) und Herrn Dr. Below (DB AG), den fachlichen Kontext der Aufgabe übersetzt, und hinterfragt und an vielen Stellen geholfen, die Ergebnisse zu präzisieren.

Das Dialogforum habe, so Herr Eberle, von diesem Tage an ein Ergebnis, an dem niemand mehr vorbei käme. Dieses Ergebnis sei nicht verhandelbar, nicht auslegbar und auch nicht in seine Komponenten zerlegbar. Dieses müsse jedem Nachbarn, jedem Entscheidungsträger in Berlin und jedem Vorhabenträger klar sein. Dieses Forum habe nicht nur ein Ergebnis sondern auch ein Selbstbewusstsein hervorgebracht, dass die Teilnehmenden gemeinsam ein erhebliches politisches Gewicht haben, um ihre Lösung auch durchzusetzen. Das sei gut so [wie es ist]. Die Teilnehmenden werden sich geschlossen für das Ergebnis, ganz besonders aber für die Umsetzung der Bedingungen einsetzen. Alle Beteiligten hätten die Kommunen hoch zu achten, die in Zukunft den Verkehr für alle [in der Region], für das Land, für die Wirtschaft und den Wohlstand auf sich nehmen werden. Diese [Last zu schultern] sei keine Selbstverständlichkeit. Die Teilnehmenden hätten [gemeinsam] dafür zu sorgen, dass die mit dem Verkehr verbundenen Auswirkungen mit allen technisch verfügbaren Mitteln gemildert werden. Wo irgend möglich, seien auch die Nachteile, etwa durch Verbesserungen des Schienenpersonennahverkehrs oder durch Verbesserung bestehenden Lärmschutzes, zu kompensieren.

Seine Hochachtung, so Herr Eberle, und sein Respekt gälte den Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern [an den Bestandsstrecken], die so mutig seien, den gemeinsamen Weg mitzugehen und die Lösung mitzutragen. Alle Teilnehmenden werden ein Auge auf die künftige Entwicklung haben und der geforderte Beirat wird die Aufgabe haben, diesen Kommunen bei den weiteren Planungen zur Seite zu stehen, wenn es um die Gesundheit und das Wohl derer Bürger und die Durchsetzung der Forderungen des Dialogforums gehe.

Er verzichte bewusst darauf, so Herr Eberle, auf die im Minderheitenvotum ausgedrückten Befürchtungen und Forderungen einzugehen. Im Dialogforum hätten sich verantwortungsvolle und verantwortliche Menschen ein Jahr lang zusammengefunden und rücksichtsvoll gegenüber den Nachbarn und unter sehr demokratischen Spielregeln, intensiv und zielorientiert ein klares Ergebnis für eine komplexe Aufgabenstellung ausgearbeitet. Es seien vielen, sehr vielen Teilnehmenden schwerwiegende Kompromisse abverlangt worden. Diese Kompromisse führten zu einem Konsens, der für keine andere Lösungsvariante erreicht werden könne. Die Vertreter der Mehrheitsmeinung im Dialogforum hätten bis zuletzt unter großen Bauchschmerzen Formulierungen in das Abschlussdokument aufgenommen, die als Einladung an die Minderheit adressiert waren, das Ab-

schlussdokument zu unterzeichnen. Dieser Passus wurde sinnentstellend als „Öffnungsklausel“ ausgelegt, habe seinen Platz in dem Dokument aber behalten. Die Vertreter der Minderheitenmeinung hätten die Gelegenheit erhalten, ihre Ansichten einer breiten Öffentlichkeit zu präsentieren, und damit eine Gelegenheit erhalten, die sie ohne das Dialogforum niemals gehabt hätten. Herr Eberle appellierte [adressiert an die Vertreter der Minderheitenmeinung], nicht ausschließlich nach ihren eigenen Sachkriterien zu urteilen und sich dem Abschlussdokument anzuschließen. Er forderte auf, zugunsten eines noch stärkeren Signals auf den „Einsatz von Ellenbogen“ zu verzichten. Herr Eberle zeigte sich sicher, dass das Ergebnis des Dialogforums einen Wert habe, der weit über den wirtschaftlichen Wert hinausginge. Die Region Nord-Niedersachsen habe mit dem Dialogforum gemeinsam einen historisch bedeutsamen Schritt getan, der auch zum Nutzen [der Vertreter der Minderheitenmeinung] sei. Dies sei ein bundesweit bedeutsames Signal auf dem Weg in die Zukunft zur Entwicklung überregionaler Großprojekte. Die überwältigende Mehrheit der Teilnehmenden werde, so Herr Eberle, das Ergebnis des Dialogforums an diesem Tage und in Zukunft gemeinsam und nachdrücklich vertreten und verteidigen.

Der Moderator dankte Herrn Eberle herzlich. Herr Eberle habe beschreiben, wie er den Vorlauf und das Dialogforum wahrgenommen habe, und er, der Moderator stellte fest, dass der intensive Applaus zeigte, dass Herr Eberle vielen aus dem Herzen gesprochen habe. Der Moderator erwähnte, dass etwa zu der Zeit, als die Region begann, sich mit der Y-Trasse zu beschäftigen, Wissenschaftler den Gedanken des „verhandelnden Staates“ entwickelt hätten. Dieses hätte einen Prozess des Nachdenkens auch in dieser Sphäre eingeleitet. Somit säßen alle Teilnehmenden nunmehr in einem Dialogforum, in dem sie auf Augenhöhe miteinander ins Gespräch gekommen seien. Seinem Eindruck nach sei mit dem Dialogforum erreicht worden, dass die Beteiligten nicht als Konflikt-Gegner weiter agiert hätten, sondern zu Konflikt-Partnern geworden seien, die an einer gemeinsamen Lösung gearbeitet haben.

Abschließendes Meinungsbild und Unterschriftensammlung

Der Moderator begrüßte Herrn Minister Olaf Lies herzlich, der etwa zur Mittagzeit eintraf. Dieser sei von einer Reise mit einer Wirtschaftsdelegation aus der Türkei vorzeitig wiedergekehrt, um an diesem Tage dabei zu sein.

Das abschließende Meinungsbild werde, so der Moderator, mithilfe der vorbereiteten Karten hergestellt, die sämtliche Teilnehmende des Dialogforums erhalten haben. Alle wüssten aus den vergangenen Treffen, dass manche Bürgermeisterinnen und Bürgermeister noch nicht ihre Gremien beteiligen konnten und deswegen das Abschlusspapier nicht unterschreiben können. Er forderte diesen Personenkreis auf, dennoch vorbehaltlich des Gremienbeschlusses ihre Zustimmung mithilfe der vorbereiteten Karte zu signalisieren. Des Weiteren erklärte er den zweiten Halbsatz der gleich folgenden Frage, der da lautet „und mit ihr leben können“. Das meinte, dass auch all diejenigen die vorbereitete Karte heben sollten, die nicht aktiv für die Alpha-E-Variante eintreten, sich aber zugleich auch nicht gegen die Alpha-E-Variante aussprechen. Er wollte in diesem Moment sehen, wie viele „die Alternative Alpha-E mittragen bzw. mit ihr leben könnten“ und bat um das Hochhalten der Karten.



Eine überwältigend große Anzahl der Teilnehmenden sprach sich für die Alpha-E-Variante aus.

Nach diesem Meinungsbild folgte die Unterschriftensammlung unter dem Abschlussdokument. [Das Dokument wurde später einschließlich der Unterschriften gescannt und im Downloadcenter angeboten.]



Übergabe des Ergebnisses und Redebeiträge



Der Moderator begrüßte den Parlamentarischen Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Herrn Enak Ferlemann (links im Bild) und den stellvertretenden Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG, Herrn Dr. Volker Kefer (Bildmitte), die dazu gekommen waren. Es stehe nun der Moment bevor, den alle Teilnehmenden sehnlichst erhofft hätten, denn diese beiden Herren und Herr Mini-

ster Olaf Lies (rechst im Bild) würden zum Ergebnis des Dialogforums, konkret zu der Empfehlung und den Bedingungen für den Konsens in der Region, Stellung beziehen.

Der Moderator beschrieb, dass in diesem Dialogforum „Politik als Kunst des Möglichen“ verstanden wurde. Es sei sehr intensiv daran gearbeitet worden, Konsens zu erzielen. Manchen sei dieses [Streben nach Konsens] vielleicht auch ein wenig zu viel geworden. Es sei immer wieder dafür gesorgt worden, dass abweichende Meinungen zum Ausdruck kommen. Diese sollten gehört und verstanden werden. Aktuelle Rückmeldungen von Teilnehmenden möchte er wie folgt zusammenfassen: Es war sehr spannend die vielen Aspekte wahrzunehmen. Ein jeder habe seinen Lieblingsaspekt und wolle diesen nach vorne bringen, aber es müssen alle Aspekte gewürdigt werden. Wir haben uns nach Kräften bemüht, alles in den Blick zu nehmen, kritisch zu würdigen und transparent nach außen darzustellen. Alle Teilnehmenden, das ist besonders hervorzuheben, haben sich zur Aufgabe gemacht, eine Lösung zu finden.

Diese Lösung werde nun präsentiert, so der Moderator. Er habe zu denjenigen gehört, die eine große Skepsis hatten, ob zum Ende des Dialogforums mehr als eine Bewertung der Trassenalternativen als Ergebnis dastehe. Er habe auch immer wieder im Verlauf zum Ausdruck gebracht, dass das Dialogforum noch nicht soweit vorangekommen sei, eine Empfehlung abgeben zu können. Zum Ende des siebten Treffens im Oktober 2015 haben die Teilnehmenden zum Ausdruck

gebracht, dass sie eine Empfehlung aussprechen könnten und wollten. Diese Empfehlung werde gleich präsentiert.

Gespräch zwischen Herrn Wyderka und dem Moderator

Herr Wyderka (im Bild links) sei [in der Rede von Herrn Eberle] bereits lobend erwähnt worden, so



der Moderator (rechts im Bild). Er fragte, ab wann Herr Wyderka die Verantwortung für das Dialogforum übernommen und was ihn seither beschäftigt habe. Anfang 2014, so Herr Wyderka, habe das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr die Aufgabe angenommen, die ihm vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur angetragen wurde. Niedersachsen sei nach

Herrn Ferlemann [in der strittigen Sache] am meisten zuzustimmen. Herr Ferlemann sei für die Federführung des Dialogverfahrens geeignet. Nach kurzer, intensiver Überlegung habe das Land zugesagt. Es hätten [in dieser Aufgabenstellung] nicht nur Risiken, sondern auch eine Chance gelegen, zu einem Ergebnis zu kommen. Er freute sich, dass dies am Ende so gut gelungen sei.

Der Moderator fragte, welche Ziele [die Auslober] in der europaweiten Ausschreibung des Dialogforums formuliert haben. Es sei ihnen wichtig gewesen, so Herr Wyderka, dass ein echter Dialog stattfinde, dass die Teilnehmenden einander zuhören und miteinander diskutierten, dass die Dinge [Trassenalternativen und Studien], die vorlagen, betrachtet und kritisch gewürdigt werden. [Wichtig sei auch gewesen, dass das Dialogforum] eigene Kriterien entwickelte und wenn möglich auch zu Anwendung bringe. Die leise Hoffnung [der Auslober] war, dass sich auf diesem Wege die Zahl der ursprünglich sieben Trassenalternativen auf eine kleinere Auswahl verringern ließe. Dass nun die Empfehlung einer Trasse ausgesprochen würde, sei eine große Überraschung und ein großer Erfolg.

Der Moderator mutmaßte, dass sich der Arbeitsalltag von Herrn Wyderka durch die Übernahme der Verantwortung für das Dialogforum deutlich geändert habe. Er fragte, ob dieser froh sei, den

Staffelstab übergeben zu können. Herr Minister Lies würde den Staffelstab übergeben, so Herr Wyderka. Die Arbeit für das Dialogforum habe seinen Arbeitsalltag in den vergangenen eineinhalb Jahren sehr intensiv bestimmt. Er habe auch sehr viel Arbeit im Hintergrund investiert. Das Land habe zu Gunsten der Anzahl der Teilnehmenden aus der betroffenen Region nur mit sehr wenigen eigenen Teilnehmenden innerhalb des Dialogforums mitgewirkt, jedoch sei dafür eine umfangreiche Koordination mit allen betroffenen Landesressorts bis hin zur Information des zuständigen Landtagsausschusses erforderlich geworden. Auch sei [inhaltliche] Zuarbeit erforderlich geworden, die von Landesseite eingebracht wurde. Dies habe „viel Schweiß der Edlen“ [von den Mitarbeitenden] erfordert. Dieser Schweiß der Edlen sei auch an anderer Stelle geflossen, so der Moderator, etwa in Kommunen [, Landkreisen] und Bürgerinitiativen, auch bei der Deutschen Bahn AG und bei anderen [etwa dem BMVI und bei seinen Gutachtern]. Das was an diesem Tage vollendet würde, sei die Arbeit sehr vieler Menschen auch außerhalb des Dialogforums.

Herr Wyderka schloss sich an. Es sei für ihn eine sehr intensive Zusammenarbeit gewesen und es habe ihm sehr viel Spaß gemacht, in dieser großen Runde derart konstruktiv zusammenzuarbeiten und zu Ergebnissen zu kommen. Er dankte all denjenigen, die zum Erfolg und zum Ergebnis des Dialogforums beigetragen haben.

Erläuterung des Ergebnisses

Landrat Dr. Blume erläuterte die Empfehlung und die Bedingungen für den Konsens in der Region: „Sehr geehrter Herr Minister Lies, sehr geehrter Herr Staatssekretär Ferlemann, sehr geehrter Herr Dr. Kefer, sehr geehrte Mitglieder des Forums, liebe Mitstreiter auf dem Vorplatz, verehrte Gäste: Heute Vormittag hat eine breite, eine sehr breite Mehrheit dieses Forums die Alpha-Variante beschlossen. Ich bin gebeten worden, für die Mehrheit des Forums dieses Ergebnis vorzutragen, das will ich sehr gerne tun. Im Anschluss werden dann drei Vertreter des Forums Ihnen, sehr geehrter Herr Minister Lies, jeweils ein Exemplar des Abschlussdokuments übergeben.“



Sehr geehrte Damen und Herren, ich zitiere: „Nach den aktuellen Verkehrsprognosen wird der Güterumschlag der deutschen Seehäfen, insbesondere aber der bremischen Häfen, in Hamburg und Wilhelmshaven bis zum Jahr 2030 weiter zunehmen. Damit steigen die kapazitiven Anforderungen an den schienengebundenen Hafenhinterlandverkehr. Dieser wird als Wettbewerbsfaktor immer wichtiger.“ Soweit ein Zitat aus der Präambel des offiziellen Abschlussdokuments zum Dialogverfahren Schiene Nord.

Jahrzehntelang wurde keine umsetzungsfähige Lösung zur Verbesserung der schienenseitigen Kapazitäten zwischen Bremen, Hamburg und Hannover gefunden. Auch die sogenannte Y-Trasse nicht. Dies insbesondere auch wegen des entschiedenen Widerstandes der betroffenen Region gegen diesen Neubau. Aufgabe des Ende letzten Jahres vom Land Niedersachsen initiierten Dialogforums Schiene Nord war die kritische Würdigung und Beurteilung der sogenannten Y-Trasse und hierzu entwickelter Trassenvarianten. [Dies war die] Vorstufe späterer formaler Verfahren und mit dem Ziel, als Grundlage für den Bundesverkehrswegeplan gemeinsam eine Vorzugsvariante zu entwickeln und auszuwählen. Diese Vorzugsvariante soll dabei die schienenseitigen Bedarfe insbesondere des Güterverkehrs, aber auch des Personenverkehrs bis zum Jahre 2030 decken.

Das Dialogforum setzte sich aus 94 Vertreterinnen und Vertretern der Städte und Gemeinden, der Landkreise, der Region Hannover, der Umwelt- und Verkehrsverbände, der Bürgerinitiativen, der Hafengewirtschaft, sowie der Bundesländer Niedersachsen Bremen und Hamburg, des Bundes, der DB AG und der DB Netz AG als späterer Vorhabensträger zusammen. Das Forum ist vom 13. Februar bis heute neunmal hier in Celle zusammengekommen. Das Forum repräsentiert die Teile Niedersachsens, welche von einer Maßnahme am bestehenden Schienennetz oder von Neubau- strecken in diesem Dreieck Bremen-Hamburg-Hannover betroffen sein könnten. Wenn ich das mal sehr großzügigen umreißt, kann man sagen, es ist die Heide, und, wie man das in Bremen sagt, umzu. Bremen und Hamburg sind nicht Teil dieser Region, waren aber ebenso im Forum vertre- ten. Wenn man wie wir hier neun ganze Tage in Celle und in zahllosen weiteren Besprechungen und Telefonaten zusammengearbeitet hat, ist ein kurzes Wort zum Prozess angezeigt. An der Finanzierung beteiligten sich das Land Niedersachsen und die Deutsche Bahn AG. Vielen Dank für dieses finanzielle Engagement! [Vielen Dank] auch [dafür], dass das Land noch einmal weitere Mittel für einen neutralen Berater zur Verfügung stellte. An die Agentur vom Hoff und Herrn Sta- chowitz als Moderator hatte das Forum die feste und meines Erachtens berechnete Erwartung, für die Mitglieder des Forums als unabhängige Dienstleister da zu sein. Teilweise war der Eindruck jedoch ein anderer. Man konnte den Eindruck gewinnen, dass die Mitglieder des Forums den von der Agentur vorskizzierten Prozess unterstützen, jedenfalls aber seine Kreise nicht stören soll- ten. Und teilweise konnte man den Eindruck gewinnen, dass gerade in der Schlussphase des Fo- rums einzelne versuchten, unangemessen auf den Prozess Einfluss zu nehmen. Von beiden mög- lichen Eindrücken haben sich die Mitglieder des Forums jedenfalls nicht beeindrucken lassen, auch wenn die Arbeit im Forum für viele mit einer großen zeitlichen und manchmal vielleicht auch psy- chischen Belastung verbunden war. Im Gegenteil, diese Eindrücke haben den Zusammenhalt im Forum und in der Region eher gestärkt als geschwächt. Das Forum hat immer konzentriert gear- beitet. Nur so konnte es dieses sehr gute und sehr breit getragene Ergebnis erzielen.

Sehr geehrter Herr Minister Lies, am 13. Februar haben Sie ausgeführt [Zitat]: „Wir sollten dem Bund so detailliert wie möglich sagen, welchen Weg wir hier in Niedersachsen verbindlich gehen wollen. Ich ermutige alle Beteiligten in einem harten und kontroversen Dialog“ – das war er – „möglichst viele [Wege], im Idealfall einen Weg, eine Trasse, möglicherweise als Kombination

verschiedener Lösungsansätze zu erarbeiten. Das Ergebnis sollte dann auch für alle verbindlich stehen und es sollten anschließend keine erneuten Debatten darüber geführt werden.“ [Zitat Ende]

Aus meiner Sicht war es Aufgabe, eine vernünftige, Kapazität tragende Lösung zu finden, die auch praktisch ist, weil sie umgesetzt werden kann. Eine Lösung, die am Ende – das sei hier betont – auch Belastungen mit sich bringt. Und dennoch, die gefundene Lösung ist von den allermeisten Menschen in der Heide akzeptiert, mitgetragen und bestenfalls gewollt und gewünscht. Dazu dreierlei:

- Erstens, [sagen wir] Ihnen, sehr geehrter Minister, unseren Dank für diesen Versuch im Vorfeld einer so bedeutenden Infrastrukturmaßnahme das Votum dieser Region einzuholen.
- Zweitens: Das Forum hat seinen Job gemacht. Es hat einen Weg, die Alpha-Lösung erarbeitet. Diese wird von der Region ganz breit getragen.
- Drittens: Die Region verbindet dies mit der Erwartung, dass das Land aber insbesondere auch Bund und Deutsche Bahn AG ihren Teil dazu beitragen, die ausgewählte Lösung einschließlich der Bedingung für die Akzeptanz in der Region formulierten Forderungen umzusetzen und zu gewährleisten.

Die Menschen in den Kommunalparlamenten und in den Bürgerinitiativen differenzieren sehr wohl. Es gibt hier keine Verweigerung gegenüber großen Infrastrukturvorhaben. Diese werden jedoch bereits hinsichtlich des unterstellten Bedarfs und dann auch, was die Folgerung angeht, natürlich kritisch hinterfragt. Und es werden Bedingungen für den Konsens der Region für dieses Mittragen formuliert. Die Region ist hier sehr verantwortlich sowohl mit den Interessen der Häfen als auch der Menschen in der Region umgegangen. Kurz: Mit dieser Region kann man Staat machen! Meine Damen und Herren, dieses gilt jedoch nicht bedingungslos.

Es gilt vielmehr: Die Mitglieder Dialogforums erkennen den Bedarf einer Weiterentwicklung des Schienennetzes an. Die Region ist bereit, Lasten zu tragen. Sie akzeptiert das Alpha. Sie akzeptiert dies auch, obwohl mit seinen Maßnahmen – wie gesagt – nicht unerhebliche Belastungen für

einzelne Gruppen von Menschen verbunden sein werden, allen voran Lärm. Diese Akzeptanz in der Region ist davon abhängig, dass die folgenden Bedingungen erfüllt werden:

- Erstens: Bestmöglicher Gesundheitsschutz, insbesondere Vollschutz vor Bahnlärm, Lärmvorsorge für alle durch einen Verkehrszuwachs betroffenen Schienenstrecken entlang bewohnter Gebiete durch aktive Maßnahmen.
- Zweitens: Ein nachhaltig leistungsfähiges Verkehrssystem ist schnell aufzubauen. Dabei haben die Betriebsoptimierung und die Umsetzung einer Lösung für die Knotenproblematik Vorrang.
- Drittens: Der Schienenpersonennahverkehr ist quantitativ und qualitativ zu verbessern.
- Viertens: Der regionale Nutzen der Varianten muss vorhanden sein. Die regionale Belastung darf den regionalen Nutzen nicht übersteigen. Dies gilt insbesondere auch für die Sicherung der Tourismus- und Erholungsmöglichkeiten.
- Fünftens: Die kommunale Planungshoheit muss unangetastet bleiben.
- Sechstens: Ein Fonds zur Sicherung und Entwicklung hoher Siedlungsqualität in der Region ist einzurichten.
- Siebtens: Siedlungsbeziehungen sind zu sichern. Die vollständige Kostenübernahme im Sinne des Eisenbahnkreuzungsgesetzes bei Kreis- und Gemeindestraßen ist zu gewährleisten.
- Achters: Orts- und Landschaftsbilder sind zu wahren. Zerschneidungen sind zu vermeiden.
- Und neuntens: Ein Projektbeirat ist einzurichten. – Auf diesen Punkt werde ich später noch einmal zurückkommen. –

Diese Bedingungen wurden von der Arbeitsgruppe „Mensch und Region“ entwickelt. Sie sind im Anhang des Abschlussdokumentes im Detail dargestellt. Die Bedingungen stehen alle gleichrangig nebeneinander. Die Mitglieder des Forums erwarten von den verantwortlichen Entscheidungsträgern und politisch Verantwortlichen, dass die mit der Einhaltung dieser Bedingungen verbundenen Kosten ohne Einfluss auf den Nutzen-Kosten-Index finanziert werden. Und ich sage in aller Deutlichkeit: Wenn die Bedingungen nicht umgesetzt werden, wird nicht nur die Arbeit dieses Forums diskreditiert, nein, das würde direkt auf die Frage wirken, ob und inwieweit Menschen

auch künftig bereit sind, in solchen Prozessen, in solchen Foren, egal zu welchen Themen, mitzuwirken, und dies nicht nur in der Heide, sondern weit darüber hinaus.

Meine Damen und Herren, eines der Ziele dieses Beteiligungsverfahrens war es, für die Planung dieses Schienennetzausbaus, in Ergänzung zu den im Bundesverkehrswegeplan generell üblichen Standardkriterien, weitere Kriterien aus regionaler Sicht zu entwickeln, diese in der Variantenbewertung anzuwenden. Die Anzahl der berücksichtigten Trassenvarianten umfasste gegen Ende des Forums zehn Vorschläge. Zur vertieften Bearbeitung und Anwendung der Kriterien für diese Trassenvorschläge wurden neben der Arbeitsgruppe „Menschen und Region“ für das Themenfeld „Verkehr“ die Arbeitsgruppen „Verkehr“ und „Optimierung der Alpha-Variante“ und für die Themen „Lärm“ und „Natur und Umwelt“ je eine Arbeitsgruppe eingerichtet. Diese wurden durch Fachexperten unterstützt, allen voran durch Herrn Dr. Rössler von Hanseatic Transport Consultancy.

Vielen Dank an dieser Stelle [an Sie] und auch alle anderen, die sich in diesem Forum besonders eingebracht haben. Eine detaillierte Erläuterung der angewandten Kriterien, die sich alle eng an dem voraussichtlichen Marktbedarf orientieren, findet sich im Anhang des Abschlussdokuments. Hier nur ein Überblick über die gemeinsam angewendeten Kriterien:

- Verkehr: Realisationszeit, schrittweise Inbetriebnahme, Lösung für Bahnknoten und Verkehrsnutzen im Schienengüterverkehr sowie im Schienenpersonennah- und fernverkehr.
- Lärm: Lärmnachteil durch Neuverlärmung, Lärmnachteile an bisher gering belasteten Bestandsstrecken, Lärmvorteil an vorher stark belasteten Bestandsstrecken, Lärmnachteile durch kumulierende Lärmquellen und Anzahl der betroffenen Wohneinheiten.
- Natur und Umwelt: Natura 2000 (als Stichwort), Zerschneidungswirkung, Barrierewirkung und Flächenverbrauch.

Schon auf Ebene der Kriterien zeigte sich, was für eine ländlich geprägte Region wie die Heide mit ihren schönen, schienenseitig an den Personennah- wie fernverkehr angeschlossenen Städten wichtig ist. So hieß es bereits im Sommer 2014 in einer der ersten Resolutionen zum Dialogforum, ich zitiere: „Bei allen Alternativ-Untersuchungen gilt es, dass erstens die natürlichen Res-

sourcen möglichst zu schonen sind, zweitens bestmöglicher Lärmschutz zu gewährleisten ist, und drittens, sich die Anbindung insbesondere an den Schienenpersonenah- und fernverkehr nicht verschlechtern darf“ (Zitat Ende). Ich denke, das ist ein kurzer knackiger Befund, der von seinem Grundtenor – das muss jeder in einer stillen Stunde zugeben – letztlich für jeden Landkreis, für jede Teilregion genau so gilt.

Meine Damen und Herren, welche Lösung ergibt sich nun, wenn man die Kriterien dieses Forums anwendet? Lassen Sie mich an dieser Stelle zuvor noch einmal aus der bereits erwähnten Resolution aus dem Sommer 2014 zitieren: „Unter Berücksichtigung dieser Kriterien bedeutet das für jede Neubautrasse, dass erstens natürliche Ressourcen durch Flächenverbrauch und Flächenerschneidungen erheblichen Anspruch genommen werden ohne, dass dem nicht einmal unwesentliche Vorteile für die Menschen gegenüberstünden, sondern im Gegenteil, zweitens eine Verschlechterung der schienenseitigen Erschließung droht. Die geplanten Neubautrassen haben im Ergebnis Nachteile aber keine Vorteile. Sie schwächen die Funktion der Stadt als Bahnknoten, weil die Verkehre auf den potentiellen Neubaustrecken als Durchgangsverkehr ohne Verknüpfung mit den Bahnhöfen geführt werden. Insbesondere droht eine Verschlechterung zumindest des Schienenpersonenfernverkehrs, denn wegen der geplanten Reisegeschwindigkeiten auf die potentiellen Neubaustrecken ist zu befürchten, dass nicht nur ICE- sondern auch IC-Züge dort dann nicht mehr halten werden. Vor diesem Hintergrund spricht sich die Kommune gegen die Realisierung dieser neuen Bahnstrecken aus. Sie fordert stattdessen, die vorhandenen Bahnstrecken zu ertüchtigen und auszubauen“ (Zitat Ende).

Durch Anwendung der Kriterien im Forum konnten Vor- bzw. Nachteile der zu untersuchenden Varianten aufgezeigt werden. Dies geschah sehr konzentriert und gewissenhaft. Im Ergebnis zeigte sich bei den Kriterien „Verkehr“, „Lärm“ sowie „Natur und Umwelt“, dass die Alpha-Variante am besten abschneidet. Und nur diese Variante ermöglicht schnelle Lösungen. Die konkrete Ausgestaltung des Alpha erfolgte wesentlich durch den Gutachter des Bundes. Herr Kotzorgis war es, der das Alpha zu einer nutzenoptimierten Variante, der Variante E weiter entwickelte.

Woher kommt dieser Begriff „Alpha“ eigentlich? Rein räumlich gibt das große Alpha, sprich das große A die Teile der Lösung wieder: Die Spitze oben ist Hamburg, dann [ist der eine] Ast Hamburg-Lüneburg-Uelzen-Celle und der andere Ast [ist] Hamburg-Rotenburg-Verden-Minden sowie der Querbalken die Amerikalinie. Das griechische Zeichen Alpha geht auf den phönizischen Buchstaben Aleph zurück. Das Alpha ist der erste Buchstabe des griechischen Alphabets, daher steht Alpha gemeinhin auch für Anfang. Einige Forumsteilnehmer haben die Auffassung vertreten, dass die Kapazitätswirkungen des Alpha nicht ausreichen. Das Forum hat sich mit diesen Positionen intensiv auseinandergesetzt und schließt sich dieser Argumentation nicht an. Die DB AG weist darauf hin, dass sie für den Fall, dass das tatsächliche Verkehrsaufkommen die prognostizierten Wert übersteigt und damit die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur erreicht und überschritten wird, weitere Ausbaumaßnahmen beim Bund beantragen muss. Dem Wunsch der Bahn, diese [...] Selbstverständlichkeit aufzunehmen, ist das Forum nachgekommen. Ganz wichtig ist, dass die Bahn hier selber davon ausgeht und damit bis 2030 zusichert, dass auch weitere Kapazitäten über das Alpha hinaus dann über Ausbau zu erreichen sein werden. Eines Neubaus bedarf es dann nicht. Für diese klare Position der Deutschen Bahn [sage ich] in meinem und im Namen des Forums meinen herzlichen Dank!

Meine Damen und Herren, das Forum hat sich heute Vormittag, Sie sehen es hier [zeigte ein Foto] mit einer deutlichen Mehrheit [von] geschätzt ca. 90 % für die so genannte Alpha-E-Variante ausgesprochen. 60 Vertreterinnen und Vertreter des Forums haben im Anschluss das Dokument bereits unterzeichnet und sich damit seine Inhalte ausdrücklich zu eigen gemacht. [Das ist] ein ganz, ganz tolles Erlebnis. – Und wie ich gehört habe, wären es 61 gewesen, weil ein Teilnehmer dringend telefonieren musste. [...] Weitere Unterzeichner werden folgen. Teilweise besteht der Wunsch das Dokument vor Unterzeichnung noch in den kommunalen Gremien zu behandeln. Ich bin mir sicher, dass weitere Unterschriften folgen werden. Bitte reichen Sie diese dann weiter.

90 %, mit einem so starken Signal der Regionen hat zu Beginn des Prozesses kaum jemand gerechnet. Warum haben sich so viele für diese Lösung am Ende ausgesprochen? Was bedeutet die Alpha-Lösung? Sie bedeutet den bedarfsgerechten Ausbau von Bestandsstrecken im Dreieck Bremen-Hamburg-Hannover. Diese Lösung ist mit Unterstützung von Bahn, Bund und dem Land zu einer kapazitiv und wirtschaftlich tragfähigen Lösung entwickelt worden. Dafür sagen wir

herzlichen Dank! Und das möchte ich hier betonen: Die kapazitive und wirtschaftliche Tragfähigkeit wurde in Gutachten dokumentiert und bestätigt. Auch die DB AG hat ausdrücklich darauf hingewiesen, dass vom Gutachter des Bundes der Alpha-E-Variante am 6. Oktober eine ausreichende kapazitive Wirkung für die prognostizierte durchschnittliche Belastung [im Jahr] 2030 bestätigt wurde. Restkapazitäten für zusätzliche Verkehre seien auf alternativen Laufwegen teilweise verfügbar. Die Alpha-E-Variante hat im Einzelnen folgende Bestandteile – ich will sie nur einmal kurz aufrufen –:

- zweigleisiger Ausbau Rotenburg-Verden,
- eingleisige Ertüchtigung und Elektrifizierung der Amerikalinie im Abschnitt Langwedel-Uelzen mit neun Begegnungsstellen,
- Blockverdichtung Nienburg-Wunstorf,
- Blockverdichtung Verden-Nienburg,
- Blockverdichtung Celle-Lehrte,
- geringfügiger Ausbau Nienburg-Minden,
- ein dreigleisiger Ausbau Lüneburg-Uelzen und
- Ausbau Uelzen-Halle, der teilweise schon im Bau ist.

Zusätzliche Kapazität kann die Alpha-E-Varianten liefern, wenn folgende flankierende Baumaßnahmen umgesetzt werden:

- Verknüpfung des EVB- und des DB-Netzes im Raum Rotenburg sowie
- Überholungsbahnhöfe im Bereich Hamburg-Wittenberge

Das Alpha bedeutet: Nur das Alpha-Konzept kommt ohne Neubaustrecken aus. Es gewährleistet, dass bereits spürbar vor dem Jahr 2030 nennenswerte Zusatzkapazitäten vor allem für den prognostisch zunehmenden Hafenhinterlandverkehr bereitgestellt werden können, denn wesentliches Merkmal der Alpha-Variante ist einen Ausbau der Bestandsstrecken in Abhängigkeit von der tatsächlichen Nachfrageentwicklung zu ermöglichen, damit stufenweise [umgesetzt werden zu können]. Voraussetzung für die Nutzung zusätzlicher Kapazitäten – das würde letztlich für alle Varianten gelten – ist die Leistungsverbesserung in den drei Knoten Bremen, Hamburg und Hannover.

Hier sind Bahn und Bund gefordert. Es macht überhaupt keinen Sinn, bestehende Strecken außerhalb der Knoten zu ertüchtigen bzw. auszubauen, damit sich dann die Verkehre vor den Knoten etwas schneller oder etwas mehr stauen als heute schon. Ganz wichtig: Das Alpha ist umsetzbar, weil es von der Region mitgetragen wird. Das Forum hält es für wichtig, dass ergänzend zum Ausbau des Schienennetzes ein wirksames, differenzierendes Preismodell zur Aktivierung weiterer Kapazitäten entwickelt und künftig zur Anwendung gebracht wird. So kann auch künftig die Kapazitätsauslastung ökonomisch besser steuerbar gemacht werden.

Meine Damen und Herren, oben habe ich ausgeführt, dass die Akzeptanz in der Region davon abhängig ist, dass bestimmte Bedingungen erfüllt werden. Auf eine dieser Bedingungen, nämlich die Einrichtung eines Projektbeirates, möchte ich an dieser Stelle noch einmal eingehen: Nach Abschluss des Dialogforums bedarf es einer effizienten Sicherstellung der Umsetzung der Inhalte des Abschlussdokuments durch ein Monitoring. Dies gilt sowohl für die Umsetzung des Alpha als auch für die Erfüllung der Bedingungen selbst. Für dieses Monitoring ist mit der Deutschen Bahn AG unter Beteiligung des Landes und des Bundes ein Projektbeirat, so sagt es das Abschlussdokument, unbefristet einzusetzen. Dieser soll sich aus 16 Vertretern zusammensetzen. [Dabei stellen] Landkreise 4, Städte, Gemeinden, Samtgemeinden 4, Bürgerinitiativen 8 [Personen]. Dieser Projektbeirat ist finanziell so auszustatten, dass auch die notwendige Unterstützung durch Fachbüros gewährleistet wird. Zur Unterstützung des Beirats bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben informieren BMVI und DB AG regelmäßig aktiv über den weiteren Fortgang. Dabei stehen die Umsetzung im Bundesverkehrswegeplan, die Verankerung im Bundesschienenwegeausbaugesetz und die Realisierung im einzelnen im Vordergrund. Dieser Projektbeirat gibt sich eine Geschäftsordnung. In dieser Geschäftsordnung ist die kontinuierliche Einbindung des Beirates im Planungsprozess sicherzustellen.

Meine Damen und Herren, an den NABU [habe ich] die Bitte - und das interessiert mich einfach -, dass wir [uns] beim Kaffee besprechen und Sie mir erklären, warum sich der NABU vor den Karren einer Neubaustrecke spannen lässt. Ich stelle fest: Mit der Entscheidung des Forums für die Vorzugsvariante entfallen bis 2030 alle anderen Trassenvarianten und werden nicht weiterverfolgt! Dies gilt damit auch für alle Varianten mit Neubaustrecken! Ich bitte alle Abgeordneten des niedersächsischen Landtages und natürlich [auch] des Bundestages aus der Region, sich für die

Aufnahme der Alpha-Variante in den Bundesverkehrswegeplan kraftvoll einzusetzen. Bereits 18 unserer Abgeordneten haben [...] bestätigt, das zu tun. Ich appelliere dringend an den Bund, sehr geehrter Staatssekretär, dieses Votum ernst zu nehmen und umzusetzen. Wie respektvoll der Bund am Ende mit dem Ergebnis des Forums umgeht, stellt die Nagelprobe dar für weitere Beteiligungsprozesse wie diesen. Es geht im Forum hier nicht um ein Wunsch-Dir-Was, sondern um einen Kompromiss. Deshalb [geht] mein ebenso dringender Appell [...] deshalb auch an diejenigen unter Ihnen, die mit dem Alpha zurzeit hadern: Bitte setzen auch Sie sich ab morgen für seine Realisierung ein! Das Alpha ist die hier gefundene Lösungsvariante, keine andere. Deshalb sollte sie gerade von denen, die weiteren Bedarf angemeldet haben, nicht konterkariert, sondern in ihrer Realisierung vielmehr massiv unterstützt werden. Den Teilnehmern des Forums sage ich: Halten Sie Kurs! Lassen Sie sich, auch diejenigen, die noch Gremienbeschlüsse einholen werden, nicht irremachen. Die Umsetzung der Forumsergebnisse [...] ist [dann] noch ein weiterer Prozess, der übrigens ebenso sorgsam gestaltet sein will. Und, danke, dass das St.-Florians-Prinzip bei fast allen nicht zum Tragen gekommen ist, und, dass wir ein Teile-Und-Herrsche nicht zugelassen haben! Und auch Dank für das grenzüberschreitende Kennenlernen und Zusammenschweißen der Region in den vergangenen Monaten. Wenn vor dem Forum vielleicht eine Neubautrasse noch als irgendwie umsetzbar gegolten haben sollte, gilt das heute nicht mehr. [Das] Alpha ist heute und auch bis 2030 die Antwort auf die dem Forum gestellte Frage. In diesem Sinne ist das Alpha bis 2030 zugleich das Omega.

Meine Damen und Herren, lassen Sie mich abschließend auf das griechische Zeichen Alpha zurückkommen, das wiederum auf einen Stierkopf zurückgeht. Ich habe das auch erst vor kurzem gelernt. Wenn man ein großes Alpha auf den Kopf stellt und um 90° dreht, sieht man diesen phoenizischen Buchstaben, das Aleph [Bild]. Dieser erinnert zurecht an einen Stierkopf, denn das Aleph geht zurück auf den protosemitischen Stierkopf. Da sehen wir ihn [Bild]. In diesem Sinne rufe ich allen zu: Die Menschen in der Heide sind ja von Natur aus nett, aber wir können auch anders! - Vielen Dank!“

Übergabe des Abschlussdokumentes

Herr Bodin (zweiter von links), ein Vertreter aus dem Kreis der Bürgerinitiativen, Frau Schlüter



(links im Bild) als Vertreterin aus dem Kreis der Kommunen und Herr Rempe (dritter von links) als Vertreter für die beteiligten Landkreise einschließlich der Region Hannover traten nach vorn und übergaben Herrn Minister Lies (zweiter von rechts) das Abschlussdokument. (Herr Dr. Blume ist rechts im Bild, der Moderator in der Bildmitte).

Herr Landrat Rempe: „Ich darf zunächst das Original des Abschlussdokuments im Namen des Dialogforums Herrn Minister Lies überreichen. Ich könnte sagen: Es ist schweißgetränkt, in der Tat. Es ist – wie ich glaube – etwas, was keiner von uns so richtig für möglich gehalten hat, als wir diesen Prozess begonnen haben. Wir haben, wie Sie sehen, unseren Auftrag sehr ernst genommen. Herr Dr. Blume hat das ausgeführt. Und wir sind durchaus stolz darauf, dieses Ergebnis erreicht zu haben. Wir überreichen es zu Ihren treuen Händen, verbunden mit der Erwartung, dass der Auftrag den Land, Bund und Bahn haben, ebenso ernst genommen wird und unsere Forderungen hier mit einfließen. Herzlichen Dank, Herr Minister!“

Frau Bürgermeisterin Schlüter: „Ich brauche nicht extra noch etwas sagen. Dies ist das Exemplar für Herrn Ferlemann. – Wir sind ja eigentlich Schnucken in der Lüneburger Heide, aber, dass wir dickköpfig sein können und harte Hörner haben, das [gerichtet an Minister Lies] weißt du. Wir hoffen auf gute Zusammenarbeit beim Umsetzen dieses tollen Ergebnisses!“

Herr Bodin: „Herr Minister Lies, im Namen der Bürgerinitiativen darf ich Ihnen auch ein Exemplar überreichen, für das wir kräftig gestritten haben. – Es lief am Anfang nicht alles rund und wir sind Ihnen sehr dankbar, dass Sie uns den Dialog auf Augenhöhe ermöglicht haben, in dem wir eben einen fachlichen Begleiter an unsere Seite gestellt bekommen haben, [denn] so wurde der Dialog möglich. Dafür herzlichen Dank! Und wir vertrauen darauf, dass Sie jetzt Ihre Worte umsetzen.“

Stellungnahme des Landes Niedersachsen

Minister Lies nahm wie folgt Stellung: „Sehr geehrter Herr Parlamentarischer Staatssekretär, lieber Enak Ferlemann, sehr geehrter Herr Dr. Kefer als Vorstand der Deutschen Bahn. Vor allen Dingen: Verehrte Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Forums und verehrte Gäste, die auch immer zahlreich dabei waren, vor allen Dingen auch die, die sich draußen zusammengefunden haben, [und] das Ganze begleitet ha-

ben, [die] schon beim ersten Mal dabei waren, aber heute wieder da sind, und natürlich auch diejenigen die den Livestream am Fernsehen verfolgen. [Ihnen sage ich] besonders noch einmal [einen] herzlichen Dank!



Ich freue mich, dass die Übergabe [des Abschlussdokumentes] stattgefunden hat. Herrn Dr. Blume [sei Dank] für die hervorragende Beschreibung und Zusammenfassung eines nicht ganz einfachen Prozesses, der hier stattgefunden hat. [...] Ich freue mich sehr, dass wir heute in dieser Form zusammenkommen und sozusagen umgesetzt haben, was Herr Stachowitz eingangs beschrieben hat: Die Kunst des Möglichen. Das ist, glaube ich, kein schlechter Begriff, weil Wunschvorstellungen, was zu erwarten wäre, [sind] das eine, aber Menschen mitzunehmen, mit Menschen gemeinsam zu überlegen – mit Bürgern, mit Kommunen, mit Vertretern der Wirtschaft und der Politik –, was auch umsetzbar ist, das war die entscheidende Aufgabe, die dort eigentlich gestellt worden ist. Und deswegen [sage ich] nach der hervorragenden Zusammenfassung zunächst mal von meiner Seite [den] allerherzlichsten und allergrößten Dank an all diejenigen, die mitgewirkt haben, hier aktiv im Forum, und, ich glaube das wissen wir alle, [auch an] ganz viele auch im Hintergrund, die daran gearbeitet haben, zuzuarbeiten, Daten zu liefern! Ich finde: Das ist ein hohes Maß an Kompetenz, das hier zusammengekommen ist, ein hohes Maß an Engagement, und deswegen ganz herzlichen Dank an Sie alle für diese tolle Arbeit!

Es waren alle vertreten, ich habe das gesagt: die Bürgerinitiativen, die Kommunen, die Wirtschaft, die Umweltverbände und Verkehrsverbände, aber auch die Länder Niedersachsen, Hamburg und Bremen, natürlich auch Bund und Deutsche Bahn. Wobei ich schon sagen will, und das war auch richtig: Von Beginn an haben wir uns auch personell zurückgehalten. Wir wollten nicht und sollten auch nicht die Bestimmenden des Forums sein. Es sollte eben genau anders sein: [So nicht,] dass [...] Politik sagt „Das wollen wir und jetzt könnt ihr euch daran reiben ob es euch gefällt oder nicht!“, sondern, genau genommen haben wir eine viel schwierigere Aufgabe gestellt: [Es war ein] Sammelsurium der Varianten, am Ende zehn, [es war Aufgabe,] zu diskutieren „Wie müssen eigentlich Kriterien für eine Entscheidung aussehen?“, bis hin zur Tatsache, dass am Ende sogar eine Entscheidung für eine Variante auch hier im Forum getroffen wurde. Ich bin sehr froh, dass Sie vorhin auch darauf gewartet haben, dass ich auch [bei dem abschließenden Meinungsbild] dabei sein konnte, weil es auch für mich persönlich ein Eindruck war, den ich natürlich mitnehme, [davon,] wie es in einem schwierigen Prozess am Ende gelingen kann, mit intensiver Arbeit ein doch so breites, das muss man wirklich sagen, [ein so] breites Ergebnis zusammenzubringen. Aber ich will auch sagen, auch [an] die, die jetzt nicht mitstimmen konnten, deren Argumente nicht verloren gehen werden, deren Diskussionsbeiträge nicht verloren gehen, und die

auch jederzeit trotz eigener Diskussion immer sachlich diesen Prozess begleitet haben – auch das finde ich nicht selbstverständlich –: Das zeigt auch die hohe Kompetenz, den hohen Sachverstand und die hohe Souveränität wie hier miteinander umgegangen wurde und wie hier miteinander diskutiert wurde.

94 Vertreter – am Anfang waren es mal 80, Sie erinnern sich an die Diskussion, die wir hatten. Wir haben versucht, das nicht ausweiten zu lassen, aber auch nie so zu begrenzen, dass es Leute von vorn hinein ausschließt. Ich glaube, auch das ist kein einfacher Prozess, das muss man sagen, der, glaube ich, aber gelungen ist –, die in acht Forumssitzungen – Veranstaltungen mit langer, intensiver Diskussion und der Feststellung, sehr früh, „Das reicht eigentlich gar nicht an Zeit. Wir brauchen mehr Zeit!“, was auch nicht selbstverständlich ist [an] [...] Bereitschaft zur Diskussion – und in den Arbeitsgruppensitzungen ein Ergebnis erarbeitet haben. Das war zeitaufwendig, das war anstrengend und das hat auch Nerven gekostet, da bin ich mir ziemlich sicher. Alle Beteiligten hat das Nerven gekostet, bis zum Schluss, bis zur Ergebnisfindung, weil es natürlich ganz viel persönliches Engagement war, dass Sie hier tatsächlich an den Tag gelegt haben. Und das mit zehn Varianten, die dann am Ende diskutiert worden sind, und deswegen großer Respekt, große Anerkennung der Fähigkeiten, die da sind. Und auch große Anerkennung dafür, dass doch in ganz wesentlichen Teilen ein gemeinsames Vorgehen erreicht werden konnte. Sich darauf zu verständigen, ein gemeinsames Vorgehen zu finden ist gar nicht so leicht. Der Prozess war nicht strukturiert, [nicht] fest, er war nicht in Schienen – passend zum Thema – gelegt, sondern er war frei und Sie haben diesen Rahmen an Gestaltung genutzt, ohne aber ihn in der Form von Gutachterschlachten, die man auch hätte führen können, zu übertreiben. Der gesunde Weg [war, zu fragen] „Wo muss ich wirklich Information von außen [holen]?“ Wobei, das muss ich wirklich sagen: Viele qualifizierte Gutachter sitzen hier im Forum, denn das hat sich wohl gezeigt, dass die hohe Sachkompetenz vor allem entscheidend war.

Meine Damen und Herren, ein solches Ergebnis am Ende ist ein Erfolg von allen und damit ist es auch ein Erfolg derer, die diesen Prozess begleitet, organisiert und durchgeführt haben. Ich will an dieser Stelle sagen – ich habe sehr wohl die Hinweise von Dr. Blume wahrgenommen – und ich will das von meiner Seite vielleicht nochmal bewerten: Ich glaube, dass das eine äußerst schwierige Aufgabe war, ein solches Forum, nicht wissend, was am Ende denn rauskommen soll, bis zu

einer Entscheidung, die gar nicht vorgesehen war, zu moderieren und zu begleiten. Und deswegen möchte ich mich ganz herzlich, sehr geehrter Herr Stachowitz bei Ihnen und beim Team bedanken! Ich finde, das war eine sehr schwierige Aufgabe, und ich finde, Sie haben sie sehr gut gelöst. Und deswegen: Herzlichen Dank an Sie, herzlichen Dank an das Team für die Arbeit! – Das erfordert ein Höchstmaß an Neutralität, das ist gar nicht so leicht. Denn zu sagen, ich merke da etwas, eine Stimmung, die wollen etwas und ich füge mich sozusagen der Stimmung bis zu einem Weg der Entscheidung ist möglicherweise einfacher, als sich immer wieder zurückzunehmen und zu sagen „Ne, ne, so weit sind wir noch gar nicht.“ Damit setzt man sich oftmals der Kritik aus. Ich finde, das war ein kluges Vorgehen bei einer schwierigen Aufgabe, wo wir am Ende sagen können: Das hat funktioniert. Es ist gelungen. Und deswegen [...] [verdienen] alle Beteiligten und natürlich am Ende auch der, der das moderiert hat, vielleicht sogar oft die meiste Kritik einstecken musste und trotzdem seine Rolle bewahrt hat, was gar nicht so einfach ist [...] hohe Anerkennung dafür.

Erlauben Sie mir auch, dass ich den Vertretern meines Hauses nochmal ganz besonders danke. Das ist ein Maß an Engagement und Arbeit: Das ist nicht selbstverständlich und nicht die klassische Form. Das hat etwas damit zu tun, dass es Menschen waren, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, Kollegen waren, die ganz tief überzeugt von der Aufgabe waren: „Wir müssen etwas für das Thema Schiene tun, müssen es tun im Einklang mit den Beteiligten und den Menschen“. Deswegen, Herr Wyderka, Ihnen und dem Team, stellvertretend Frau Dr. Eickmann und Frau Begemann, herzlichen Dank! Das ist eine tolle Mannschaftsleistung, die sie gebracht haben, sich an den entscheidenden Stellen zurückzunehmen, aber immer wieder dafür zu sorgen, dass es voran geht, das nicht erst in Forum, sondern vorher auch. Und das endet auch nicht mit dem Forum. Es bleibt bei dem gleichen Engagement. Herzlichen Dank dafür!

Meine Damen und Herren, rausgekommen ist deutlich mehr als zu erwarten war. Denn, selbst wenn wir uns manchmal überlegt haben „Was könnte das optimale Ergebnis sein?“ Nicht im Sinne der Lösung, sondern im Sinne der Reduzierung der Varianten, dann waren doch viele [nicht] überzeugt davon [und fragten sich], ob das denn möglich sein wird? [...] – Das [Ergebnis] ist das Maximalziel, was ein Dialogform erreichen konnte, und das in einer zwar [...] [in der Zeitspanne] von etwas weniger als einem Jahr überschaubaren Zeit, aber mit den Stunden, die dort geleistet

wurden, glaube ich, mit einer intensiven Arbeit. Und deswegen will ich noch einmal wiederholen, Dr. Blume hat das gerade zurecht gesagt [meint das Zitat aus der Minister-Rede am 13.02.2015]: Welche Rolle habe ich [Minister Lies] denn eingenommen? Und das ist für Politiker gar nicht so einfach sich zurückzunehmen – Das war fast ein Lernprozess, den ich mitgemacht habe in diesem Forum –, weil man vielleicht auch eine Meinung hat, auch eine Überzeugung hat, [aber] genau weiß, dass es in die falsche Richtung geht, wenn man versucht, seine Meinung mit in die Diskussion einzubringen. Ich habe zu Beginn gesagt, dass es für mich wichtig ist, dass nicht ich mich einmische, sondern, dass jetzt die Region dran ist. Und Dr. Blume hat es beschrieben: Die Region mit allen Beteiligten hat diese Verantwortung sehr ernst genommen und wahrgenommen. Und ich glaube, es ist auch klug gewesen, sich nicht einzumischen und der Region auch diese Verantwortung zu überlassen. Das setzt aber auch voraus, meine Damen und Herren – ich komme am Ende auch nochmal darauf –, dass [...] dieses Ergebnis kein Vorschlag, sondern das Ergebnis auch der Umsetzung ist, worauf ich sehr viel Wert lege, worauf Sie eine hohe Erwartung haben und [wofür] wir mit Bund und Bahn gemeinsam [...] sorgen wollen. – Einmal habe ich mich dann doch eingemischt, aber das war, glaube ich, auch positiv, als es [...] um die externe Begleitung von Dr. Rössler ging. Und da waren schon eine Reihe von Gesprächen [...] [zu führen, in denen] man merkt: Ja, das ist so [wie folgt.] Ich glaube, dass, wenn man diskutieren will, wenn man ernst genommen werden will, dann muss man das auf Augenhöhe machen. Und die Fachkompetenz, die man vielleicht hat, ist dann doch eine andere als die, die derjenige hat, der mir gegenüber sitzt. Und das war, glaube ich, eine richtige Forderung die Sie gestellt haben, zu sagen “Wir brauchen diese Begleitung! Sie hilft uns für den Dialog, sie hilft uns am Ende auch, das Gefühl zu haben, die richtigen Fragen gestellt zu haben, auch, sie richtig gestellt zu haben und mit den Antworten auch umgehen zu können, etwas anfangen zu können.“ Ich hoffe also, dass diese Einmischungen dann in Ordnung waren. Das habe ich auch gehört, es ist auch [bei mir] so angekommen: [...] Das war richtig. Es war vor allem richtig, dass Sie diese Forderung gestellt und – das will ich an dieser Stelle nochmal betonen – auch mit Nachdruck vorgebracht haben, denn das hat am Ende nur dazu geführt, dass diese Unterstützung zustande gekommen ist. [Dies war] also Ihr Ergebnis Ihrer Arbeit [...] [, Ihrer] Bitte um Unterstützung. Und ich denke, dass das gemeinsam mit Herrn Dr. Rössler auch hervorragend geklappt hat.

Die Kraftanstrengungen aller haben sich gelohnt, das darf man sagen. Ja, mit immer ernst genommener Kritik derer, die auch nicht mitmachen. – Das [nicht alle mitgehen] ist so, das muss man sehr, sehr ernst nehmen. Es gibt auch Gründe dafür. – Das war aber selbst im besten [Fall, trotz] der besten Vorstellungskraft klar, dass wir in keiner Maßnahme, die wir irgendwie angehen, am Ende wirklich 100 % aller Beteiligten mitnehmen können. Ich finde, das Gesamtergebnis war so eindrucksvoll, dass wir schon sehr, sehr nahe an ein solches Ergebnis gekommen sind – das muss man, glaube ich, wirklich sagen – und das wirklich mit einer breiten Beteiligung im Vorfeld, die versucht hat, alle Regionen, alle Beteiligten auch mitzunehmen. Aber natürlich kann das nicht zu 100% gelingen, deswegen muss man sich kümmern, um die ganzen Fragestellungen kümmern, die sie da sind. Aber man darf es nicht reduzieren: Es bleibt ein wirklich – und da muss man lange zurückdenken – ein lange nicht mehr festzustellendes, einmaliges Ergebnis einer außerhalb der realen Politik, die normalerweise entscheidet in den Parlamenten, geführten Diskussion. Und ich will schon sagen: Das ist damit auch ein Modell, das wir hier erarbeitet haben, das an anderer Stelle sinnvoll umgesetzt werden kann. – Und es war auch notwendig: [Es war eine] jahrzehntelange Debatte um Trassen oder Trassenvarianten oder eine Trasse, [über] die wir nun lange diskutiert haben, die nicht gekommen ist, und [in der nun] eigentlich die nächste Generation schon die Schilder der Väter oder Mütter aufnehmen konnte und sich sozusagen schon um das gleiche Thema kümmern kann. Das hat zwei riesige Nachteile: Zum einen, [kommen wir] nicht zum Ausbau der Schieneninfrastruktur, die wir dringend brauchen. Der andere [Nachteil] ist: Es ist eine hohe Belastung, eine persönliche Belastung mit einem Thema, dass sich trotzdem nicht umsetzt, trotzdem nicht realisiert und dann trotzdem aber zur Belastung wird. Und deswegen war es richtig, etwas zu haben, was umsetzbar ist. Und zwar umsetzbar im Sinne des Auftrages. Und ich will noch einmal erinnern: Der Auftrag war, im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans mit der Güterverkehrsprognose und der [...] Gesamtverkehrsprognose für den Schienenpersonennahverkehr eine Lösung zu finden. Und diese Lösung ist jetzt gefunden. [Sie bietet] das, was Forderung im Rahmen der Güterverkehrsprognose war, das, was unsere Zielsetzung bei der Qualitätssteigerung des Schienenpersonennahverkehrs ist. Nicht unter dem wollten wir eine Lösung finden, sondern mit diesen Herausforderungen wollten wir eine Lösung finden. Es ist wichtig zu betonen, dass diese jetzt als Alpha-E erweiterte Alpha-Lösung diese Aufgaben auch erfüllt. Das ist kein Sparmodell. Es ist die Lösung [...] [für die] Aufgabenstellung, die dem Forum gegeben wurde! Ich glaube, [...] [es] ist wichtig, [dies] immer wieder zu betonen, meine Damen und Herren. – Und deswegen

gibt es zwei Dinge: Das Ergebnis ist Auftrag und Verpflichtung zugleich! Auftrag und Verpflichtung dieses Ergebnis natürlich Bund und Bahn gegenüber als Land zu vertreten. Wir melden sozusagen als Ziel das [Alpha-E] an. Da war bisher ein Platzhalter „Y-Alternativen“ [im Bundesverkehrswegeplan]. Da gibt es jetzt eine Lösung. Da gibt es diese Lösung „Alpha“. Aber, meine Damen und Herren, es ist auch eine zweite Verpflichtung, und auch das hatte Herr Dr. Blume deutlich gemacht: Ich kann nicht nur sagen was ich will, ich muss dann auch sagen, was nicht mehr kommt und was ich ausschließe. Auch darauf haben diejenigen, die hier mitgewirkt haben, Anspruch. Und deswegen gibt es nur diese Variante, die von uns angemeldet wird, weil wir genau damit die Herausforderung des Güterverkehrs erfüllen können. Und damit schließen wir auch Diskussionen um weitere Varianten, die auch sozusagen am Ende ein Ergebnis konterkarieren und stören können, aus. Auch das ist die klare Botschaft. – Warum sage ich das auch so vehement? Ohne dieses Forum und ohne Ihr Ergebnis gäbe es überhaupt keinen Ausbau der Schieneninfrastruktur. Ich glaube, das muss man allen Kritikern, die [sich] mehr als das Mögliche [...] wünschen, immer wieder mit auf den Weg geben. Wir hätten dann gar nichts. Weil [wir] vor dem Forum an der Stelle [...] waren: Es gibt keinen Schienenausbau in Niedersachsen, weil es keine Akzeptanz gibt. Jetzt haben wir eine Lösung, die alle Herausforderung erfüllt, mit einer extrem breiten Akzeptanz! Und ich finde, dieses Signal muss man auch denjenigen mitgeben, die am Ende sagen, es kann immer noch mehr sein. Das ist ein riesiger Erfolg und es ist bei weitem viel, viel mehr als das, was wir [...] vor diesem Forum [hatten], als wir eingestiegen sind, meine Damen und Herren. – Und ein großer Vorteil des Alphas, auch das ist genannt worden: Wir können auch anfangen.

Es hilft auch keine Lösung, die uns zwanzig oder fünfundzwanzig Jahre neue Diskussionen eröffnet. Aber es hilft dem nicht [weiter], was ja auch mein Ziel ist. Es ist ja für einen Wirtschafts- und Verkehrsminister nicht einfach. Ich möchte natürlich den Ausbau von Schieneninfrastruktur, weil wir davon ausgehen und daran fest arbeiten, dass der Umschlag gerade im Hafenhinterland [und] im Hafen weiter zunehmen. Wir wollen genau diesen Weg, aber wir wollen ihn sozusagen mit einer breiten [...] [Akzeptanz]. Und wir wollen ihn jetzt auch haben. Wir können jetzt vernünftig, schrittweise auch anfangen und diese Lösung auch umsetzen und zwar auch mit einem hohen Maß an Verlässlichkeit. Und dazu gehört natürlich auch ein hohes Maß an weiterer Beteiligung. Für mich endet der Prozess des Dialogs jetzt nicht. Sie haben den Punkt zu Recht ange-

sprochen, Herr Dr. Blume. Das Thema Projektbeirat ist wichtig. Wie nehme ich denn jetzt diejenigen, die vor Ort jetzt in die Betroffenheitssituation kommen, mit? Wir lösen uns jetzt davon: Im Forum haben viele mit diskutiert, die in Zukunft vielleicht nicht mehr betroffen sein werden. Und es bleiben die über, die die Betroffenheit jetzt haben. Die übrigens heute mit dabei waren, zuzustimmen. Das muss man auch noch einmal sagen: Es haben ja nicht die zugestimmt, die keine Betroffenheit haben, der größte Teil derer, die zugestimmt haben, haben eine eigene Betroffenheit. Aber sie setzen jetzt im starken Maße darauf, dass man gemeinsam eine Lösung findet. Das ist der große Erfolg dieses Forums und das muss man immer wieder betonen. Und deswegen brauchen wir genau diese Begleitung in Form des von Ihnen beschriebenen Projektbeirates, um die Fragestellungen aufzunehmen. Ich will ein spannendes Thema benennen: Das Thema Lärm spielt eine ganz wesentliche Rolle. Beim Thema Lärm wird es auch darum gehen: Wie können denn Lösungen aussehen? Und das haben wir am Rande nochmal diskutiert: Gibt es vielleicht auch intelligente Lösungsmodelle für Lärm, die nicht nur Lärmschutzwand bedeutenden, sondern [solche], wo man städtebauliche Entwicklung nutzen kann? Was ist mit der Frage – wir sind mitten im Bundesverkehrswegeplan. Wir reden nicht nur über Schiene, [sondern] wir reden [auch] über Straße. – : Gibt es Möglichkeiten, beide Dinge, die in der Planung sind, so zueinander zu führen, dass ein Mehrwert, ein Mehrnutzen entsteht auch im Sinne des Lärmschutzes und im Sinne des Schutzes der Menschen und der Natur. Das sind die Fragen, die wir jetzt intensiv beraten müssen, und dafür brauchen wir genau diese Form des Projektbeirates. Um nicht zu sagen “Jetzt haben wir eine Lösung und nun kann jeder mal gucken, was passiert.“, sondern um alle Beteiligten weiterhin mitzunehmen und natürlich auch das hohe Maß an Verlässlichkeit zu bewahren, dass die Zusagen, nämlich der Lärmschutz, auch wirklich kommt. Nicht irgendeiner, sondern der Lärmschutz, der auch den Schutz der Menschen wirklich sichert. Aber es muss auch dabei sein, dass wir die Aufgabenstellung lösen, die wir zum Teil in den Kommunen haben, und deswegen habe ich mit einigen Kommunen zusammengesessen. Das Thema [heißt] höhengleiche Bahnübergänge [bedeutet: Schiene und Straße sind auf gleicher Höhe]. Auch dafür brauchen wir eine Antwort. Das wird eine Belastung für den Bund, das wird eine Belastung für Bahn, das wird eine Belastung für das Land, aber das wird natürlich je nach Straßenbaulastträger[schaft] eine Belastung [auch] für die Kommunen. Deswegen habe ich gesagt: Wir werden unseren Teil über Entflechtungsmittel leisten, dass wir diese [Bau-]Aufgabe sicherstellen. Und ich werbe auch sehr dafür, dass wir das [...] auch miteinander vereinbaren, dass man diesen Topf im Bereich der Ent-

flechtungsmittel auch sieht, dass nicht [...] eine Zusage im Raum steht, aber die Sorge bleibt, wie verlässlich [...] diese in einigen einigen Jahren [ist], sondern, dass wir uns darauf verständigen. Wenn wir abschätzen können, welche Kosten entstehen, dann muss dieser Teil der Entflechtungsmittel gesichert sein, dass er als Co-Finanzierung den Teil abdeckt, den Kommunen haben, damit sie sicher sind, dass sie die Maßnahmen auch umsetzen können. Das muss auch das Ziel beim Thema höhengleicher Bahnübergänge sein.

Und es darf nicht nur die Frage nach mehr Güter und mehr Belastung [...], sondern es muss auch die Frage nach Qualität des schienengebundenen Personennahverkehrs [...] [gestellt werden]. Ich will das an dieser Stelle sagen: Dass wir großes Interesse an der Qualität und am Ausbau des schienengebundenen Personennahverkehrs haben, haben wir, glaube ich auch mit dem Projekt Reaktivierung beschrieben. Das heißt: Wir haben überhaupt kein Interesse, auf der einen Seite ein Projekt Reaktivierung zu starten, auf der anderen Seite bei Ausbau, der notwendig ist, nicht darauf zu achten, dass auch der Schienenpersonennahverkehr gewinnt. Wir wollen einen starken Personennahverkehr. Und auch das wollen wir mit Ihnen gemeinsam diskutieren: Wo lassen sich qualitative Verbesserungen erzielen? Wie kann man das weiter ausbauen? Auch da sehen wir, dass dafür auch die notwendige Luft vorhanden ist, die Qualität zu verbessern. Und auch da haben wir die dritte Aufgabe, nämlich die Knoten zu lösen in Bremen, Hamburg, aber auch in Hannover. Aber auch das schafft uns Raum, denn es ist das große Problem, auch den schienengebundenen Personennahverkehr in der Qualität zu erweitern. Der Knoten ist in der Regel ein großes Hemmnis, nicht nur die Strecke selber. Auch da bleiben wir eng dabei. Wir haben großes Interesse [daran], dass die, die an der Schiene wohnen, nicht nur erleben, was Schiene mit sich bringt, nämlich Belastung, sondern auch erleben, was Schiene mit sich bringt, nämlich Qualität im öffentlichen schienengebundenen Personennahverkehr, meine Damen und Herren.

Und wir wollen, dass es losgeht. Das ist wichtig: Wir können nicht immer nur planen und dann warten. Deswegen sind wir uns mit Bahn und Bund einig, dass wir natürlich ein sauberes Verfahren des Bundesverkehrswegeplans haben, aber, dass wir auch schon wissen, welche Maßnahmen notwendig sind. Und ich will [...] Rotenburg-Verden als eine der ersten Maßnahmen nennen. Wir werden 10 Millionen € bereitstellen, [...] [damit] wir mit der Planung des zweigleisigen Ausbau sofort beginnen können - das muss unser gemeinsames Ziel sein -, damit es auch vorangeht mit

den Maßnahmen und damit es auch vorangeht mit dem Ausbau. Das ist übrigens, und das möchte ich nochmal sagen, nicht nur ein Entgegenkommen oder ein Signal, [sondern] [...] auch ein Stück weit der Vertrauensbeweis unserer Zusammenarbeit. Und da spreche ich gerade auch Bahn und Bund an, weil ich [schon] glaube [...], dass sich zeigt, dass es vertrauensvoll besser geht, als wenn wir uns gegenseitig vorwerfen, was der andere eigentlich machen müsste, es aber nicht tut. Das hätten wir auch machen können, dann wären wir nicht soweit, aber [hätten] vielleicht noch mehr Medien generiert damit. Aber das ist nicht das Ziel. Deswegen möchte ich auch nochmal das Signal senden, auch ganz bewusst nochmal an Sie, Herr Dr. Kefer, einen Dank an Dr. Grube auszusprechen. Er war ja sehr früh dabei, auch gemeinsam mit dem Bundesverkehrsminister, Herrn Dobrindt. Deswegen, lieber Enak Ferlemann, meinen herzlichen Dank an Herrn Dobrindt. Die [beiden Herren] haben gesagt: Wir lassen uns darauf ein. Das finde ich eine gute Entscheidung, weil ich glaube [, dass wir] damit [...] bewiesen [haben], dass es doch im Miteinander deutlich besser funktioniert. Und ich glaube, dass beide auch bewiesen haben, wenn sie jeweils vor Ort sind, dass sie auch die Diskussion sehr ernst nehmen und sehr aufnehmen. Insofern, glaube ich, haben wir auch wirklich gemeinsam etwas auf den Weg gebracht, das uns hilft. Und das zeigt, dass es doch funktionieren kann, Infrastruktur in unserem Land auch wirklich auszubauen. Also, es ist eine ganze Menge getan. Ich kann nur sagen: Das Forum hat jetzt seine Arbeit gemacht. Wer jetzt die Idee hätte zu sagen, ja, ja, es ginge ja alles, wenn das Forum irgendetwas gemacht hätte [, aber ...]. Ne, Ne. Das Forum hat in kritischer, in langer, in schwieriger, aber konstruktiver Auseinandersetzung ein deutliches, breites Ergebnis erbracht. Mir haben Sie das Ergebnis übergeben. Ich stehe zu dem Ergebnis und vertrete es eindrucksvoll und nachdrücklich und ich möchte jetzt die Exemplare auch an Herrn Dr. Kefer und Herrn Enak Ferlemann übergeben mit dem Signal: Das machen wir gemeinsam! Wir bringen das Ergebnis dieses Forums auch auf den Weg! Herzlichen Dank für die Aufmerksamkeit, und, schön, dass Sie so intensiv mitgearbeitet haben, Danke!“

Übergabe des Abschlussdokumentes an Dr. Kefer und Herrn Ferlemann

„Herr Dr. Kefer, [ich übergeben Ihnen] [...] das Ergebnis in textlicher Zusammenfassung. Ich



glaube, dass Sie auch intensiv mitverfolgt haben, was sich hier ergibt. Insofern, glaube ich, liegt es auch Ihnen sehr am Herzen, dass das Ergebnis nicht nur zustandekommt, sondern auch umgesetzt wird.“ [Minister Lies übergab zudem ein in Glas graviertes Alpha als Aufsteller für den Schreibtisch.] (Im Bild von links die Herren Wyderka, Lies, Ferlemann und Dr. Kefer.)

“Lieber Enak Ferlemann, auch für dich ein Ergebnis [überreicht das Abschlussdokument]. Auch wir waren nicht sicher, was kommt, haben immer wieder gefragt: Was machen die da? Wie klappt das? Wie entwickelt sich das? – Das [Ergebnis] ist ein guter Beleg dafür, dass [...] alle drei Partner gemeinsam [wirklich] weiterkommen, wenn man es ein Stückweit auch in der Arbeit denen überlässt, die mit hohem Engagement, hoher Kompetenz und einer ganzen Menge Überzeugungskraft daran [heran]gehen. [Minister Lies übergab zudem ebenfalls ein in Glas graviertes Alpha als Aufsteller für den Schreibtisch mit den Worten,] um nicht zu vergessen, dass es ein Ergebnis gibt, was es nun [...] umzusetzen [gilt].“

Minister Lies: „Herr Stachowitz, das ist ja auch für Sie eine intensive Zeit gewesen, [in der] man sich wahrscheinlich mit kaum noch mit etwas anderem beschäftigen kann, gerade auch bei der Vielfalt der Diskussion, der [...] [Intensität]. Ich glaube, dass Sie uns alle hier, das Forum in guter Erinnerung behalten, [...] aber es gibt immer wieder neue Aufgaben, und da vergisst man. Deswegen haben wir für Sie einen Schlüsselanhänger mit dem Alpha, sodass Sie, [...] egal wo Sie sind, immer daran denken, was hier gemeinsam mit Ihnen als Ergebnis zustande gekommen ist. Herzlichen Dank ganz besonders an Sie und das Team für Ihre Arbeit!“

Herr Stachowitz an Minister Lies gerichtet: „Ganz herzlichen Dank. Vielen herzlichen Dank für die Anerkennung, für das Geschenk. Und im Namen des ganzen Teams sage ich ganz herzlich „Dan-

keschön“ an alle Beteiligten und [gerichtet an Herrn Ferlemann und Herrn Dr. Kefer und Herrn Lies, Herrn Wyderka, Frau Dr. Eickmann] Dankeschön an Sie hier vorne.“

Stellungnahme des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

Herr Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär aus dem BMVI nahm zu der Empfehlung und den Bedingungen für den Konsens in der Region wie folgt Stellung:

„Sehr geehrter Herr Minister, lieber Olaf Lies, sehr geschätzter DB-Vorstand, lieber Dr. Kefer,



meine sehr verehrten Damen und Herren im Saal, außerhalb des Saals, an den Fernsehern, verehrte Gäste: Ja, ich bin heute sehr, sehr gerne zu Ihnen gekommen, um Ihnen mitzuteilen, dass das Bundesverkehrsministerium das Ergebnis des Dialogforums Nord, die Alpha-E-Variante komplett in den neuen Bundesverkehrswegeplan übernehmen wird.

Wie ist es dazu gekommen? Wir sind ja in der Aufstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans, der eine Laufzeit von 2015 bis 2030 haben wird. Und wir haben uns im Vorfeld mit dem Land Niedersachsen, dem Kollegen Lies, zusammengesetzt und gesagt: Wollen wir uns das ernsthaft antun, noch einmal das Ypsilon aufzurufen, was ja schon in Bundesverkehrswegeplänen stand und steht und doch nie umgesetzt wurde? Die Bahn hat es nicht geschafft, in 25 Jahren ein Planfeststellungsverfahren, so glaube ich, Herr Dr. Kefer, anzufangen. Macht es eigentlich Sinn, über eine Variante zu diskutieren, die nur als ganze Variante da ist? Also: Man hat das Ypsilon oder man hat es nicht. Oder ist es nicht klüger, sich die Bestandsstrecken anzusehen und zu sagen: Jedes Investment in einen Teil einer Bestandsstrecke sorgt für eine zusätzliche Kapazität, die wir dringend brauchen. Wir haben dann überlegt: Was kann man machen? Wir haben gesagt: Das Klügste ist, in das Handbuch der Bürgerbeteiligung des Bundes zu gucken. Und, Infrastrukturpolitik, meine Damen und Herren, kann man heute nicht so vom grünen Tisch aus machen. Man muss Infrastrukturpolitik in unserm Lande, nach meiner festen Überzeugung, mit den Bürgerinnen und Bürgern gemeinsam machen. Man muss sie beteiligen, man muss Betroffene zu Beteiligten machen,

aber es setzt voraus, dass alle sich intensiv einem solchen Dialog unterwerfen. Und da haben wir das Land Niedersachsen gebeten, das [Dialogforum] zu organisieren. Und ich bin [dem Land] sehr dankbar [...], dass es das gemacht hat, und [dies] in so hervorragender Weise. Ein bisschen "Manschetten" hattet Ihr ehrlicherweise zu Beginn auch. Aber, ich glaube, am Ende sind alle froh, dass es so gekommen ist. Und ich möchte mich bei Ihnen allen, bei den Mitgliedern des Forums und denjenigen, die zugearbeitet haben, sehr, sehr herzlich bedanken für das große Engagement! Sie haben sich über ein Jahr mit Infrastrukturpolitik auf der Schiene auseinandergesetzt. Sie haben mal gemerkt: Das komplexe System im Verkehr ist die Schiene. [Sie fragten:] Welche Chancen welche Risiken sind da? Was muss man alles im Einzelnen bedenken? Und Sie haben eines geschafft, Sie haben uns eine Lösung [dafür] mitgegeben, wie wir den zunehmenden Verkehr auf der Schiene aus den deutschen Seehäfen in das Hinterland bringen und aus dem Hinterland zum Export in die deutschen Seehäfen wieder zurück. Und dafür sind wir Ihnen allen von Herzen dankbar. Sie haben einen guten Job gemacht, um es mal vereinfacht zu sagen. Herzlichen Dank dafür!

Natürlich gibt es bestimmte Bedingungen. Wie geht es jetzt weiter? Wir werden den neuen Bundesverkehrswegeplan auslegen. Wir werden dann ein Dialogverfahren haben. Wir werden, ich denke, im ersten Quartal 2016, einen Kabinettsbeschluss haben, dann die Ausbaugesetze machen. Wir gehen davon aus, dass bis Ende des Jahres 2016 die Ausbaugesetze, in Ihrem Fall das Bundesschienenwegeausbaugesetz dann vom Bundesrat und Bundestag beschlossen sind, sodass sie dann absolute Planungssicherheit haben. Um das noch einmal in ihre Sprache zu übersetzen: Das Ypsilon ist damit tot, mit der heutigen Zusage von mir! Dass muss man ja wissen, denn wir gehen mit dieser Alpha-E-Variante in das Verfahren hinein. Und ich denke nicht, dass noch irgendwo durch Parlamentarier hier Änderung vorgenommen werden, sondern es wird so dann auch im Bundesschienenwegeausbaugesetz stehen. Und natürlich bin ich meinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sehr dankbar, Herrn Papajewski, Herrn Böhm, Herrn Lanz, Frau Dr. Reineke, auch unsern Gutachtern, die manchmal vielleicht nicht immer zu Ihrer Freude auch manche Wahrheiten auf den Tisch legen mussten, manche Bedingungen schildern mussten. Aber auch die haben einen sehr guten Job gemacht und, ich glaube, Sie auch gut fachlich beraten. Und sie werden das auch weiterhin tun und Ihnen auch weiterhin zur Verfügung stehen.

Ich will Ihnen eines deutlich sagen für die Bremer Freunde unter Ihnen: Wir müssen natürlich neben dem Ausbau, den Sie vorgeschlagen haben, auch die Strecken der nicht bundeseigenen Eisenbahn [...] in Betracht ziehen, und, wir brauchen hier insbesondere die Strecken der EVB, um den Knoten Bremen umfahren zu können, um [ausreichend] Kapazitäten [...] für den Hinterlandverkehr hier im Norden bereitstellen zu können. Wir brauchen diese Kapazitäten aber auch für die Hamburger, damit genügend Trassen frei sind, um den Seehafenhinterlandverkehr aus dem großen Seehafen Hamburg abfahren zu können. Dazu ein Wort, weil die Frage war: Reichen die Kapazitäten aus? Nach unserer Berechnung [ist die Antwort]: Ja. Wenn sich andere Bedingungen ergeben sollten, werden wir miteinander wieder sprechen müssen. Aber ich darf einmal auf einen Punkt hinweisen: Ich glaube, und dabei ziehe ich meinen Kollegen Olaf Lies mit ein, dass wir im Seehafenhinterlandverkehr, auch insbesondere im Hamburger Hafen, noch deutlich mehr auf das Binnenschiff setzen müssen. Denn wir wollen ja Verkehr von der Straße auf die Schiene und die Wasserstraßen bringen. Und ich glaube, dass wir mit der Infrastruktur die wir naturgegeben im Norden haben, sprich, Elbe und Weser, die wir auch künstlich haben, sprich, Elbe-Seitenkanal und Mittellandkanal, eine hervorragende Infrastruktur haben um, diese Verkehr abfahren zu können. Wir werden auch die Frage des Schiffshebewerkes Scharnebeck lösen müssen. Und dabei kann uns natürlich eine Verlagerung auf diesen Verkehrsträger auch für dieses Projekt, was wir vorhaben, durchaus hilfreich sein. Und deswegen auch mein klarer Appell an die Hamburger Kolleginnen und Kollegen: Überlegt auch, ein bisschen mehr auf das Binnenschiff zu gehen. Auch, wenn ich weiß, dass Ihr der größte europäische Eisenbahnhafen seid. Aber der andere Verkehrsträger ist so schlecht nicht und er bietet viele Möglichkeiten auch die Mengen abzufahren, die wir alle erwarten im Hamburger Hafen.

Ich bin dann noch gebeten worden, etwas [...] zu der Frage „Schienenlärm“ [zu sagen], weil das ja eine Frage ist, die der Bund bewegen muss. Und da gibt es die ganz klare Zusage: Alle Neu- und Ausbaustrecken, und die Betonung liegt ja hier bei Ihnen ganz klar auf Ausbaustrecken, unterfallen dem jeweils gültigen neuen Bundesimmissionsschutzgesetz. Das heißt: Da gibt es den ausreichenden Schutz, da gibt es keine Diskussionen. Das steht Ihnen sogar mit Rechtsanspruch zu. Die Frage ist: Was wird aus dem Teil, wo eben [ohne Baumaßnahmen] zusätzliche Lärmbelastung kommt und die Lärmbelastung hoch geht? Wir haben das Ziel, gemeinsam mit der DB den Schienenlärm auch in dieser Region bis 2020 zu halbieren. Sie hören richtig: Zu halbieren. Und wir

gehen davon aus, dass wir dieses Ziel 2020 auch werden einhalten können durch eine Fülle von Maßnahmen. Aber wir werden hier auch das sogenannte freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes nutzen, und viele Maßnahmen, einige hat Olaf Lies angesprochen, dann auch in die Tat um[...]setzen. Weil ich glaube: Das gehört zur Akzeptanz von Schiene [dazu], dass, wo mehr Güterverkehr ist, auch der Schallschutz die Menschen schützt, um den Schienenpersonenfernverkehr und vor allem den Nahverkehr und auch den lauten Güterverkehr, den wir leiser machen wollen, ordnungsgemäß abwickeln zu können. Auch dazu haben Sie unsere Unterstützung. Und ich will [...] zu der Frage höhenungleicher Bahnübergänge, wie der Terminus technicus heißt, [eines sagen]: [...] Da, wo wir durch die Ausbaumaßnahmen dazu kommen müssen, auch Kreisstraßen, Gemeindestraßen unter der Bahn [hindurch], über die Bahn [hinweg] rüberzubringen, auch dort wird der Bund sein Drittel zahlen. Fest zugesagt. Auch die Bahn wird ihr Drittel dazu zahlen. Und das Drittel, was die Kommunen entrichten müssten, dafür wird das Land Niedersachsen sorgen. Das hat der Minister zugesagt, da vernünftig die Entflechtungsmittel, die übrigens auch vom Bund kommen, dafür einzusetzen. Und insofern, denke ich, ist das eine gute Lösung. Meine sehr verehrten Damen und Herren, ich glaube, das sind die wesentlichen Kernpunkte, die wir brauchen, neben der Planung [mit der Frage:] Wie geht es jetzt weiter in der Realisierung?

Ich möchte mich erst einmal ganz herzlich, lieber Olaf Lies, bei dir für die exzellente Zusammenarbeit auch zwischen uns beiden persönlich, aber auch bei der Bahn mit Herrn Dr. Kefer bedanken. Ich finde es toll, dass du [gerichtet an Minister Lies] mir 10 Millionen [Euro] gibst. Wann gibt ein Land mal dem Bund Geld? Eigentlich ist das immer der umgedrehte Weg: Ihr wollt ja immer so viel von uns haben. Aber ich finde es sehr gut, das Angebot, zu sagen: Wir wollen jetzt nicht irgendwie nur so reden und Pläne machen, sondern wir wollen jetzt, wenn wir den Paradigmenwechsel – und es ist ein Paradigmenwechsel – in der Eisenbahnpolitik im Norden dieses Landes weg von der Neubautrasse, dem Ypsilon, hin zu dem Ausbau der Bestandsstrecken [vollziehen wollen], dann [...] [müssen wir] das auch jetzt konkret umsetzen. Weil, wir brauchen kein Raumordnungsverfahren, wir brauchen viele aufwändige Verfahrensschritte nicht, das macht es für uns auch etwas leichter. Und deswegen bin ich sehr dankbar, lieber Olaf Lies, dass du gesagt hast: Es gibt erstmal Geld für die Ausbauplanung der Strecke Rotenburg-Verden. Ich nehme das sehr gerne im Namen des Bundesverkehrsministeriums an und freue mich! - Vielleicht findest du ja mehr [Geld] in deinem Etat. Das würde ich auch nehmen.

Ich will auf der anderen Seite auch deutlich sagen: Was wir dazu beitragen, ist, die Bahn noch einmal am heutigen Tage deutlich zu bitten, so schnell es irgend geht, die Strecke Uelzen-Stendal zweigleisig auszubauen. Das ist ein ganz wesentlicher Faktor, den wir brauchen. Die Finanzierungszusagen dafür habt Ihr [gerichtet an Dr. Kefer] von uns. Und da gilt: Baut so schnell wie Ihr irgend könnt, weil wir diese Kapazitäten brauchen. Und wir werden [jetzt] sehr schnell [...] den dreigleisigen Ausbau in Lüneburg [vorantreiben]. Das ist nämlich auch so ein Nadelöhr, das wir jetzt sehr schnell aufmachen müssen. Und ich will das deutlich sagen: Das ist etwas, was bei mir ganz oben auf der Agenda steht. Und auf der andern Seite brauchen wir sehr schnell die Kapazitätssteigerung in der Strecke von Bremen nach Wunstorf. Und auch hier werden wir diese Kapazitätssteigerung jetzt sehr schnell angehen müssen, um die zusätzlich laufenden Verkehre abbilden zu können. Vor allem auch dann, wenn in einer späteren Phase dann die eigentlichen richtig großen Baumaßnahmen kommen, müssen wir Umfahrungsmöglichkeiten haben. Und deswegen müssen wir erstmal diese Kapazität hochschrauben, um dann mit den nächsten Schritten zu beginnen. Sie sehen: Wir sind schon mitten in der Umsetzungsphase, im Denken, wie wir es jetzt machen. Und insofern begrüße ich es sehr, dass Sie einen weiteren Beraterstab um uns herum bilden wollen, dass Sie weiter sagen: Wir wollen doch gucken, ob die das richtig können, ob die das richtig machen, und, ob wir denen auch vertrauen können. Es ist auch eine große Frage des Vertrauens. Wir haben Ihnen vertraut, dass sie eine gute Lösung bringen. Das haben Sie gebracht. Jetzt müssen Sie uns vertrauen, dass wir die [Lösung] auch vernünftig umsetzen. Und deswegen finde ich es gut, dass Sie so einen Projektbeirat bilden, und dass der uns begleiten soll. Ich begrüße es ausdrücklich, weil es [...] auch Menschen geben [wird], die mit der vorgefunden Lösung nicht einverstanden sind. Es wird auch Institutionen geben, die uns dann demnächst schreiben werden, das sei alles zu wenig und das ginge doch auch anders. Nein, wenn wir uns jetzt heute darauf verständigen, das, was Sie beschlossen haben – Alpha-E mit den Ergänzung der privaten Strecken – wird von uns so umgesetzt – kein Ypsilon mehr, keine Neubaustrecken, sondern es sind Ausbaustrecken, und dabei muss es bleiben –, dabei müssen Sie uns begleiten. Da bitte ich Sie ausdrücklich drum, denn diese Debatte werden wir im Deutschen Bundestag bekommen, auch im Bundesrat der Olaf Lies. Und da müssen Sie uns auch ein Stückweit zur Seite stehen, wie wir es Ihnen ja jetzt auch angedeihen lassen. Und wenn wir da zusammenhalten, zumal – und das sage ich mal im Nebensatz – als Niedersachsen, müssten wir das doch bewegen können. – Ich darf mich herzlich bedanken! Lassen Sie uns weiter so machen.“

Stellungnahme der deutschen Bahn AG

Dr. Kefer nimmt für die Deutsche Bahn AG zu dieser Empfehlung des Dialogforums und auch zu den Forderungen Stellung:

„Sehr geehrte Damen und Herren, ich habe jetzt die angenehme oder unangenehme Aufgabe nach drei sehr guten, emotionalen und irgendwie aufwühlenden Reden eine vierte Rede hinten anzuschließen, [bei der] ich einmal Gefahr laufe, so ein bisschen nach dem Motto zu agieren „Es ist zwar schon alles gesagt, aber noch nicht von jeden“ oder auf der anderen Seite im Prinzip einfach nichts neues



mehr beifüge und das Ganze sehr kurz mache. Ich möchte aber trotzdem, meine Damen und Herren, ein paar Gedanken, ein paar Botschaften von unserer Seite anfügen, wohl gemerkt, als Techniker und weniger als Politiker, die ich trotzdem für bedenkenswert halte. Und, Herr Dr. Blume, ich würde mich ein Stück weit an dem orientieren, was Sie uns vorhin allen ins Gebetbuch geschrieben haben. [...] Ich fand es sehr beeindruckend, was sie vorgetragen haben, wie hier gearbeitet worden ist und was die Ergebnisse sind.

Zunächst mal – ich will es top down machen, das heißt also, mit dem Wichtigsten beginnen – auch wir von der Seite der Deutschen Bahn [...] akzeptieren dieses Ergebnis und werden es unterstützen! Das ist eine ganz klare Aussage und das ist ein Commitment von unserer Seite, dass die Dinge, die Sie hier erarbeitet haben, auch in der Tat im Anschluss in die Umsetzung kommen. Es gibt aber einen zweiten Punkt, den ich hinzufügen möchte, weil ich glaube, dass das, was hier passiert ist in den letzten Monaten oder in den letzten eineinhalb Jahren, in einer gewissen Weise wegweisend war oder wegweisend ist für das, was in Deutschland in Zukunft weiterhin passieren wird. Sie können sich vorstellen, dass ich ein Stück weit beeindruckt bin von dem, was insgesamt in Deutschland mit Infrastrukturprojekten, insbesondere mit sehr großen Infrastrukturprojekten so alles passiert. Und spätestens seit Stuttgart 21 machte sich, glaube ich, bei allen Beteiligten

die Einstellung breit, dass es nicht gegen [die], sondern nur mit der Bevölkerung geht, und darüber hinaus immer wieder die Frage gestellt wurde und beantwortet werden muss, und zwar schlüssig beantwortet werden muss: Wie orchestriert man eigentlich einen Dialog zu Anfang in einem solchen Prozess in einer Art und Weise, dass tatsächlich eine offene, transparente, auch widersprüchliche Auseinandersetzung mit solchen Themen passiert, mit dem Ziel, mit dem klaren Ziel, Willensbildung in der Bevölkerung, in der Politik, bei allen zu erzeugen, die in irgendeiner Form damit zu tun haben und die betroffen sind. Und es hat, Herr Ferlemann, das ist in dankenswerter Weise bei Ihnen im Hause passiert, auch eine schriftliche Niederlegung [...] eines solchen Prozesses [gegeben]. Nur: Er nutzt rein gar nichts, wenn er in einer Schublade verschwindet und anschließend keine Anwendung findet. Und das Herausragende hier ist, dass er [der Prozess] hier Anwendung gefunden hat, in einer absolut beispielhaften, nachahmenswerten Weise. Deswegen glaube ich, meine Damen und Herren, – und hier greife ich mal bewusst ein bisschen höher – dass Sie schon, mit dem, was Sie gemacht haben in der jüngeren Vergangenheit, ein Stück Geschichte geschrieben haben. Und, Herr Lies, dieses Vorgehen wird hoffentlich Schule machen auch in anderen Bereichen in Deutschland. Dafür Ihnen allen einen ganz, ganz herzlichen Dank! Ich finde das einen herausragenden Einsatz und ich glaube auch, dass er sich gelohnt hat.

Der zweite Punkt ist eigentlich ein mindestens ebenso wichtiger, wenn nicht, wenn man die heutigen Status betrachtet, ein immer wichtiger werdender. Nämlich: Wie kriegen wir das Ganze jetzt in die Umsetzung? Es ist ein ausgesprochen gutes Signal, Herr Ferlemann, dass Sie signalisiert haben, dass diese Lösung ohne Wenn und Aber die Aufnahme findet in den Bundesverkehrswegeplan. Das, meine Damen und Herren, alleine ist schon sehr hoch einzuschätzen, weil – sind wir mal ehrlich – das, was nicht im Bundesverkehrswegeplan steht, hat auch keine Chance zur Realisierung. Das ist Faktum. Und insofern ist es wichtig, dass diese Lösung in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen wird. Der nächste Punkt, der mindestens genauso wichtig ist, ist, dass anschließend auch tatsächlich eine Finanzierung dieser Lösung erfolgt. Dies ist weitere Voraussetzung für die Umsetzung all dessen, was Sie vorgeschlagen haben. Und, Herr Lies, hier bin ich Ihnen dankbar, dass Sie angeboten haben, Teile der Vorplanung mit zu finanzieren. Wir haben uns vorhin unterhalten, auch mit Herrn Ferlemann. Wir gehen alle miteinander davon aus, dass es nicht nur bei dem einen Teil [Nienburg-Verden] bleiben wird, sondern, dass es auch in

Kürze, in Bälde zu weiteren Vorplanungen kommen wird, die ebenfalls notwendig sind, für die ganzen anderen Maßnahmen die Dr. Blume vorhin vorgestellt hat.

Der dritte Punkt, der ebenso wichtig ist, meine Damen und Herrn, – machen wir uns nichts vor – : Wir werden in der anschließenden Umsetzung an einer ganzen Reihe von Stellen miteinander kämpfen müssen. Die Interessenslagen sind ausgesprochen divers. Das muss man so sehen. Ich bin massiv dafür, dass wir in dem Prozess möglichst wenig Verlierer hinterlassen. Wir sollten möglichst viele Gewinner produzieren. Und dazu gehört eben auch, dass wir uns um die kümmern, die im Moment das Gefühl haben, sie sind eher benachteiligt in dem Prozess. Und die wesentlichen Themen dazu sind bereits angesprochen worden. Das ist beispielsweise Lärm, das sind aber auch andere Themen. Herr Dr. Blume, Sie haben die Liste aufgeführt, die Konditionen, die Bedingungen die mit diesem Vorschlag verknüpft werden. Und da sind einige dabei, die es eben erfordern, dass wir in der Umsetzung zusätzlichen Aufwand betreiben, zusätzliche Überzeugungsarbeit unternehmen. Und ebenfalls ein Novum in diesem ganzen Prozess ist aber – deswegen bin ich ganz optimistisch, dass es auch gelingen wird – , [dass] hier zumindest im Raum, vielleicht auch draußen oder wahrscheinlich auch draußen vor der Halle, viele Menschen stehen, die sagen: Jawohl, das ist unsere Lösung und wir verschaffen dieser Lösung Gehör! Und, dass darüber hinaus hier in diesem Raum drei Personen sitzen, die hier gerade gesprochen haben, Herr Lies, Herr Ferlemann und ich, die hier kundgetan haben, dass sie diese Lösung aufnehmen werden, sie vertreten werden und sie voranbringen, das hat der Prozess ebenfalls bewirkt. Das bedeutet: Wir werden gemeinsam dafür kämpfen und dafür streiten, dass auch genau diese Lösung umgesetzt wird, wohlwissend – ich sage es nochmal –, dass es durchaus an diversen anderen Stellen zu Verzweigungen und zu Verkneifungen kommen wird. Das muss man einfach so realistisch sehen, aber das soll uns nicht davon abhalten, dass dieses hier passiert. Weil eines gilt auch, meine Damen und Herren: Wenn man neu gebaut hätte, hätte man möglicherweise ab 2030 mehr Kapazität gehabt als jetzt [mit dieser hier gefunden Lösung]. Wenn man das aber gemacht hätte, ist auch die Wahrheit, dass man bis 2030 erheblich weniger Kapazität hat als jetzt. Und mal ganz ehrlich, als Realo – ich bezeichne mich durchaus mal so – als Realo ist es für mich von höherer Bedeutung, zu wissen, was wir bis 2030 tun können, als möglicherweise für etwas zu kämpfen, was nach 2030 kommen kann. Insbesondere unter der Randbedingung, dass wir selbstverständlich immer die Möglichkeit haben, wenn ab 2025 sich [...] eine exzellente wirt-

schaftliche Entwicklung, die wir uns ja alle erhoffen, [abzeichnet] und die Kapazitäten auf der Schiene knapp werden. Und ich bin mir ganz sicher, meine Damen und Herren, das uns dann auch entsprechend Maßnahmen einfallen werden, und zwar Ausbau und nicht Neubau, ich nehme auch das auf, die zu weiteren Kapazitätserweiterungen führen werden.

Insgesamt, wenn man sich das anschaut, muss man konstatieren, dass wir insgesamt in der Frage „Wie schaffen wir in überschaubarer und in kurzer Zeit weitere Kapazität auf der Schiene?“ mit dem Vorgehen hier, [mit dem,] was hier erarbeitet worden ist, sehr gut beraten sind. Also insofern haben wir jetzt eine Aufgabenstellung. Vorher haben Sie, Herr Lies, eine Aufgabenstellung im Dialogforum eingespeist. Jetzt speisen Sie, meine Damen und Herren, eine Aufgabenstellung an uns ein. Und jetzt liegt es an uns, dies weiter umzusetzen. Wir – und ich spreche jetzt hier insbesondere für die Bahn – stehen dahinter. Wir machen das mit. Wir werden es weiter vorantreiben und wir nehmen auch mit – das ist, was ich eingangs ausgeführt habe –, dass der Prozess ein beispielgebender war und ist für hoffentlich noch für viele weitere Infrastrukturprojekte.

In diesem Sinne wünsche ich uns allen dabei jetzt viel Erfolg. Meinen herzlichen Dank an alle, die da mitgewirkt haben! Und: Glück auf für das neue Vorhaben! - Vielen Dank!“

Dank des Moderators und der Geschäftsstelle

Herr Stachowitz, der Moderator, bedankte sich jeweils nach den Reden herzlich und resümierte an dieser Stelle: „Wie Sie alle den Reden entnehmen konnten, hat sich die Arbeit in diesem Dialogforum gelohnt. Das Team von [der Agentur] vom Hoff, also die Geschäftsstelle, und ich bedanken uns herzlich für die Zusammenarbeit! Wir schreiben [nun] noch einen Bericht [...]. Wir bedanken uns ganz herzlich für die Zusammenarbeit. Den großen Teil der Arbeit haben Sie gemacht! Vielen herzlichen Dank dafür und auf Wiedersehen!“

Schlusswort

Herr Minister Lies (rechts im Bild, Frau Dr. Eickmann links im Bild) sprach das Schlusswort:



„Meine Damen und Herren, erst noch ein großer Dank für die wirklich sehr klaren Worte von Bund und Bahn! Ich glaube, das sind auch genau die klaren Worte, die wir hier hören wollten, aber ich glaube – wir erinnern uns alle an den Februar [2015] –, wir hätten sie alle vielleicht zu diesem Zeitpunkt nicht erwartet. Insofern also herzlichen Dank dafür. Das waren mehr als klare Worte und das macht, glaube ich, deutlich, dass wir alle gemeinsam am gleichen Strang in die gleiche Richtung ziehen. Danke dafür.

Dr. Blume, noch einmal Danke für die Zusammenfassung. Das, was ich jetzt zu Herrn Dr. Blume sage, gilt vielleicht für den Rest auch: Was machen Sie mit der ganzen Zeit, die Sie jetzt nicht mehr im Forum investieren? – Ich glaube, darüber muss ich mir keine Sorgen machen! Das soll auch nur umgekehrt [...] zeigen und wertschätzen, wie viel Zeit Sie dafür neben dem [...] alltäglichen Geschäft, ihrer Arbeit, den sonstigen Dingen, die Sie machen, investiert haben. Der Dank kann gar nicht groß genug sein. Ich glaube aber, dass der größte Dank oder das größte Geschenk, das man für seine Arbeit bekommen kann, auch ist, dass das umgesetzt wird, was man erarbeitet hat. Und das wird jetzt unsere Verpflichtung sein. Und trotzdem noch einmal einen Riesen-Dank an Sie alle für diese tolle Arbeit, für dieses Engagement, für die Fachkunde, die Sie an jeder Stelle mit eingebracht haben!

Ja, und bedanken möchte ich mich jetzt auch noch einmal beim Moderationsteam und der Agentur vom Hoff [...]: Das ist eine Aufgabe, die man sich im Vorfeld vielleicht vorstellt, aber doch nicht ausmalen kann, denn man weiß gar nicht, was einen erwartet. Wenn ich ehrlich bin, wussten wir auch gar nicht, was uns mit einem Forum erwartet. Deswegen ganz besonderer Dank noch

einmal an Sie beide stellvertretend für die Agentur, aber natürlich auch ganz persönlich an Sie, Herr Stachowitz, für die Arbeit. Ich finde, es ist ein gemeinsamer Erfolg aller die daran mitgewirkt haben, deswegen herzlichen Dank für Engagement, herzlichen Dank für Ihre Arbeit, Herr Stachowitz [übergibt Blumen]. Und, Herr Hirschfeld, auch für Sie: Ohne Organisation läuft das nicht, – und das will ich noch einmal sagen: Wir haben uns ja auch viel vorgenommen. Man sollte das online verfolgen können, die Protokolle sollten sichtbar sein, die Akten abzurufen [sein], ... –. Ich glaube, dass dies auch eine Frage der Qualität des Forums ist, neben der inhaltlichen Arbeit der Forumsteilnehmer auch die notwendige Infrastruktur zur Verfügung zu stellen. Das hat wirklich gut funktioniert. Herzlichen Dank dafür auch Ihnen noch einmal alle Grüße und besten Dank von allen! Dankeschön [übergibt Blumen].

Und meine Mitarbeiter kriegen jetzt hier keine Blumen. Das machen wir an anderer Stelle. Also Ihnen allen noch einmal einen herzlichen Dank! Auch Danke, dass Sie heute dabei waren. Ich wünsche Ihnen jetzt einen guten Nachhauseweg. Ich weiß, dass das Thema uns gemeinsam beschäftigen wird, aber mit einem gemeinsamen Ziel. Und das treibt uns weiter voran. Danke dafür!“