

INFRASTRUKTUR IN NIEDERSACHSEN

• Sonnabend, 14. Februar 2015

Es knirscht und bröckelt

In Verkehrswege und ÖPNV ist in der Vergangenheit zu wenig investiert worden. Die Folgen sind längst sichtbar

Im Mai 2013 mussten zwei Fahrspuren der Südschnellwegbrücke in Hannover gesperrt werden, weil das Bauwerk die Lasten des täglichen Verkehrs nicht mehr tragen konnte. Kurze Zeit später fiel Stadtbahnfahren auf, dass die Wagen auf der Kanalbrücke der Vahrenwalder Straße auf Tempo zehn abbremsen – die Brücke hat ihre Lebenserwartung erreicht und darf nur noch begrenzt belastet werden. Das sind nur zwei Beispiele aus Niedersachsen. Dort ist der Verkehr ja immer gerollt, auch wenn Autofahrer über Schlaglochpisten schimpften oder Züge im Schneekettentempo durch sogenannte Langsamfahrstellen schleichen mussten. Mittlerweile sind die Folgen des Sanierungsstaus bei der Verkehrsinfrastruktur jedoch deutlich sichtbar geworden, wie die Beispiele aus Hannover zeigen.

Niedersachsen ist Flächenland, Transitland und Verkehrsdrehscheibe. Wichtige Autobahnen und Schienenstrecken führen durch das Land, dazu mit dem Mittellandkanal eine der bedeutendsten Wasserstraßen der Republik. Niedersachsen ist das Land, durch das die an den Terminals der Seehäfen angelandeten Waren aus aller Welt in alle Himmelsrichtungen verteilt werden – mit dem Lkw genauso wie dem Güterzug oder dem Schiff. Gleichzeitig gibt es dünn besiedelte und wirtschaftlich schwächere Regionen, die aber natürlich trotzdem auf gute Verkehrsbindungen pochen dürfen. Die vor drei Jahren vom Bund eingesetzten sogenannten Daehe-Kommission hat ermittelt, dass jährlich 7,2 Milliarden Euro erforderlich wären, um die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland in Schuss zu bringen – und zwar zusätzlich zu dem, was ohnehin schon aufgewendet wird. Weil vieles kaputt ist, gilt längst die Prämisse „Erhalt vor Neubau“.

Niedersachsen bleibt davon nicht verschont. Einer Aufstellung aus dem Ver-

kehrsministerium zufolge sind von 1400 Autobahnkilometern im Land zwar gut 50 Prozent in gutem Zustand, aber eben auch 7,7 Prozent in einem sehr schlechten. Bei den Bundes- und den Landesstraßen stuft das Ministerium je ein Drittel des Gesamtnetzes als schlecht ein. Das Wirtschaftsministerium lässt derzeit den aktuellen Investitionsstau überprüfen; früher wurde er auf 250 Millionen Euro beziffert. Dazu kommt der jährliche Bedarf von 125 Millionen Euro, der aber im Landshaushalt nach Angaben von Ministeriumssprecher Stefan Wittke nicht deckt ist.

Die Bahn hat in der Vergangenheit an der stark befahrenen Achse Hannover-Hamburg gearbeitet, wird dies in diesem Jahr auf der Schnellfahrtstrecke Hannover-Göttingen und 2016 auch zwischen Hannover und Bremen tun. Nachdem in der Vergangenheit Strecken in der Provinz stillgelegt worden sind, will die Landesregierung jetzt wieder welche reaktivieren – in der Grafschaft Bentheim beispielsweise und in Ostfriesland. Andererseits sind aber rund 500 Eisenbahnbrücken sanierungsreif. Daraunter befinden sich drei auf der Güterumgehungsbaahn im Stadtgebiet Hannovers – „eine Achillesferse für den Verkehr im gesamten Bundesgebiet“, wie die Bahn selbst sagt. Sie werden deshalb im kommenden Jahr abgerissen und erneuert. Selbst Vorzeigebauwerke sind betroffen. Für den Hauptbahnhof Hannover, der nach Passagieraufkommen und Zughalten zu den sechs größten im Bundesgebiet zählt, muss die Bahn die umfangreichste Sanierung seit dem Zweiten Weltkrieg planen.

Beim Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gibt es ebenfalls Handlungsbedarf. Während Hannover wie andere niedersächsische Städte steigende Fahrgärtzahlen verzeichnet und noch heute von vielen Infrastrukturmaßnahmen im Vorfeld der

3 FRAGEN AN ...
... Oliver Wolff, Geschäftsführer der INFRA Dialog Deutschland GmbH

Herr Wolff, die Initiative „Damit Deutschland vorne bleibt“ macht sich für eine zukunftsfähige Verkehrsinfrastruktur stark. Warum ist das so wichtig?

„Wir alle sind auf eine funktionierende Infrastruktur angewiesen. Gut ausgebauten Verkehrswege sind die Voraussetzung dafür, dass wir jeden Tag mobil sind und unsere Wirtschaft funktioniert. Es wird aber in Deutschland seit Jahren zuwenig in Erhalt und Ausbau investiert. Daher ist 2013 die Initiative als Zusammenschluss von Spartenverbänden, Institutionen und Unternehmen an den Start gegangen und hat den Sanierungsbedarf in den Blickpunkt von Politik, Medien und einer breiten Öffentlichkeit gerückt.“



Mittlerweile scheint das Problem der Unterfinanzierung bei den Menschen angekommen zu sein. Eine positive Entwicklung?

„Ich habe in der Tat den Eindruck, dass die Bürgerinnen und Bürger sowie die Politik realisiert haben, dass mehr in unsere Straßen, Schienen und Wasserwege investiert werden muss. Mit dieser Erkenntnis allein ist aber noch nichts gewonnen, es müssen auch Taten folgen. Hier sehe ich den Bund in der Pflicht, endlich konkrete Konzepte für eine nachhaltige Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur auf den Weg zu bringen. Vorschläge hierfür gibt es reichlich – nur müssen sie auch umgesetzt werden.“

Wie sind Ihre Erwartungen an die Länderkonferenz in Niedersachsen?

„Ich freue mich auf die Veranstaltung in Hannover. Niedersachsen ist nicht nur das flächenmäßig zweitgrößte Bundesland, sondern auch von zentraler Bedeutung für die Logistikwirtschaft in Deutschland. Das stellt hohe Anforderungen an den Erhalt und Ausbau der Verkehrswege. Ich hoffe daher, dass der Austausch bei der Länderkonferenz wichtige Impulse liefert, wie die Mobilität der Menschen und die Leistungsfähigkeit der Wirtschaft nachhaltig gesichert werden können.“



Die Südschnellwegbrücke konnte die Verkehrsbelastung nicht mehr tragen, deshalb wurden zwei Fahrspuren gesperrt.

Treblin

EXPO 2000 profitiert, ist es in den ländlichen Regionen angesichts des demografischen Wandels und rückläufiger Schülerzahlen zunehmend schwierig, ein ausreichendes Nahverkehrsangebot zu gewährleisten. Das Land Niedersachsen hat darum Anfang 2015 ein Förderprogramm aufgelegt, mit dem 143 Einzelprojekte im ÖPNV mit rund 40 Millionen Euro gefördert werden. Sie sollen insbesondere dazu beitragen, die Mobilität der Bürger auf dem Land zu verbessern. Neben solchen Förderprogrammen sind die Verkehrs-

unternehmen und -verbände aber auch auf eine sichere Basisfinanzierung angewiesen. Nachfolgeregelungen des Bundes für wichtige Instrumente wie das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und die Entflechtungsmittel lassen indes nach wie vor auf sich warten. Das macht die Umsetzung neuer Vorhaben gerade angesichts der langen Vorlaufzeiten bei öffentlichen Projekten zunehmend schwierig.

Auch beim Schiffsverkehr gibt es Probleme. Das betrifft vor allem die Schleu-

sen. Schlagzeilen machte das Schiffshebewerk in Lüneburg-Scharnebeck im stark befahrenen Elbe-Seitenkanal, das teilweise gesperrt werden musste. Ein Neubau kostet 250 Millionen Euro. Wirtschaftsverbände fordern den Ausbau von Seitenkanälen des Mittellandkanals wie etwa den nach Salzgitter mit seinem Stahlwerk.

Die Bundesregierung will fünf Milliarden Euro zusätzlich in bundesweite Verkehrsprojekte pumpen, verteilt auf vier Jahre. Die Bahn hat Ende vergangenen Jahres mit dem

Bund eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen, die allein für 2015 Ausgaben in Höhe von 5,3 Milliarden Euro ins bestehende Netz vorsieht. Gemessen am ermittelten Finanzierungsbedarf reicht das nicht aus, wie unter anderem der Bundesverband der Deutschen Industrie und das Kölner Institut der deutschen Wirtschaft beklagen. Die Rheinländer taxieren den Investitionsbedarf in den kommenden zehn Jahren sogar auf 120 Milliarden Euro – ansonsten drohten Wettbewerbsnachteile.

Politik und Bürger im Dialog

Länderkonferenz Niedersachsen in Hannover

In die Verkehrswege in Deutschland wird seit Jahren zu wenig investiert. Die Folgen sind allgegenwärtig: Staus auf der Straße, Verspätungen auf der Schiene, Lärm und unnötige Umweltverschmutzung. Zwar will die Bundespolitik künftig mehr Geld für Erhalt und Ausbau von Straßen, Schienenwegen und Wasserstraßen bereitstellen, aber die versprochenen Mittel reichen bei Weitem nicht aus, um die Versäumnisse der Vergangenheit zu beseitigen. Auch in Niedersachsen sind verstärkte Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur erforderlich, damit das Land seiner Rolle als wichtigem Verteilknoten für den internationalen Warenaustausch auch künftig gerecht wird und die Mobilität der Menschen gesichert bleibt. Über den konkreten Handlungsbedarf und mögliche Lösungen will die bundesweite Infrastrukturinitiative „Damit Deutschland vorne bleibt“ im Rahmen einer Länderkonferenz für Niedersachsen mit Bürgern, Fachleuten und der Politik diskutieren.



des Landes Niedersachsen, hat ebenso zugesagt wie Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und Digitale Infrastruktur, wie die Bundestagsabgeordneten Dr. André Berghegger (CDU), Sven-Christian Kindler (B'90/Grüne) und Herbert Behrens (Die Linke) sowie Gabriela König (FDP) aus dem niedersächsischen Landtag. Die Runde wird ergänzt durch Prof. Dr. Stephan Rolfs, Vorsitzender der VDV-Landesgruppe Niedersachsen/Bremen, Ingulf Leuschel, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn für das Land Berlin, Dr. Andreas Schmidt, Sprecher der Arbeitsgemeinschaft Niedersächsischer Seehäfen, Dr. Marco Trips, Präsident des Niedersächsischen Städte- und Gemeindebundes, und Oliver Wolff, Hauptgeschäftsführer des VDV und Geschäftsführer von INFRA Dialog Deutschland als Organisator der Länderkonferenz.

www.damit-deutschland-vorne-bleibt.de

DAMIT DEUTSCHLAND VORNE BLEIBT.

Initiative für eine zukunftsfähige Infrastruktur.

Jetzt mitmachen und Ideen einreichen!

Im Vorfeld der Länderkonferenz sind Sie, liebe Leserinnen und Leser, aufgerufen, Ihre Ideen und Vorschläge für eine bessere Infrastruktur einzubringen. Wo sind Ihrer Meinung nach die Probleme im Alltag besonders spürbar, welche Lösungsvorschläge haben Sie? Und so einfach funktioniert die Teilnahme: Geben Sie Ihre Vorschläge und Ideen für eine bessere Infrastruktur in Niedersachsen in das vorbereitet





SAGEN SIE UNS, WAS BESSER WERDEN MUSS!

WWW.INFRA-DIALOG.DE/NIEDERSACHSEN

DAMIT DEUTSCHLAND VORNE BLEIBT.
Initiative für eine zukunftsfähige Infrastruktur.

Partner für eine bessere Infrastruktur in Niedersachsen



VDV Niedersachsen
Bremen



IHK Niedersächsischer Industrie- und Handelskammertag



Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr



metronom



Üstra



UVN
Unternehmerverbände
Niedersachsen e.V.