

## Thema des Monats

### Verkehrsminister Tiefensee zu Gast bei der Bauindustrie



Prof. Dr. Rolf Warmbold, Präsident des Bauindustrieverbandes Niedersachsen-Bremen, Wolfgang Tiefensee, Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Wolfgang Bayer, Hauptgeschäftsführer des Bauindustrieverbandes Niedersachsen-Bremen (v.r.n.l.).

(brb).-Das traditionelle Burggespräch des Bauindustrieverbandes Niedersachsen-Bremen mit Vertretern aus Politik und Wirtschaft fand Ende August in Bad Bederkesa statt. Gastredner war der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Wolfgang Tiefensee. Er referierte zum Thema: „Der norddeutsche Küstenraum – mehr als Küste und Hinterland“. Minister Tiefensee legte im Rahmen seiner Ausführungen ein klares Bekenntnis zur Küstenautobahn ab. Der Verkehrsminister wörtlich: „Bremerhaven und Hannover brauchen die Küstenautobahn A 22.“

Darüber hinaus gelte es im Zusammenhang mit dem Jade-Weser-Port die Hinterlandverbindung schnell zu verbessern, u.a. durch

den zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung der Bahnstrecke Wilhelmshaven – Oldenburg bis 2011. Ohne den Kapazitätsausbau auf Schiene, Straße und im Binnenschiffsverkehr sei die Verdoppelung des Güteraufkommens auf 770 Millionen Tonnen bis 2025 nicht zu bewältigen.

Weiter führte der Verkehrsminister aus, dass der Bund für den Ausbau der Hinterlandverbindungen erstmals in diesem Jahr 2,5 Milliarden Euro bereitgestellt habe. Diese Mittel seien wegen der nationalen Bedeutung der Projekte sogar noch um 500 Millionen Euro aufgestockt worden.

Tiefensee: „Dieses Geld soll vor allem dazu dienen, die Planungen voranzutreiben“. Er nannte als Beispiel die so genannte Y-Bahntrasse von Bremen/Hamburg nach Hannover. „Dafür soll die Planung in diesem Jahr fertig sein“, so Minister Tiefensee.

Im Zusammenhang mit öffentlich/privaten Partnerschaften empfahl er Mittelstandsunternehmen, künftig als Bietergemeinschaften aufzutreten.

In seiner Begrüßung hob Bauassessor Prof. Dr.-Ing. Rolf Warmbold, Präsident des Bauindustrieverbandes Niedersachsen-Bremen, darauf ab, dass trotz eines beachtlichen Anstieges der Einnahmen aus Steuern und Abgaben ein Anstieg der Investitionsquoten für Baumaßnahmen in den öffentlichen Haushalten nicht erkennbar sei. Prof. Warmbold reklamierte darüber hinaus, dass die Politik der Wirtschaft und den Nutzern bis heute ein tragfähiges und zukunftsgerichtetes Finanzierungssystem für die Straßeninfrastruktur schuldig geblieben sei. Die LKW-Maut habe die Erwartungen hinsichtlich einer bedarfsgerechten Ausgestaltung des Verkehrshaushaltes nicht erfüllt.

Im Zusammenhang mit dem Jade-Weser-Port betonte Warmbold, dass die Bewältigung der Güterströme der ganzen Republik zu Gute komme und daher eine nationale Aufgabe sei, die nicht über die zugewiesenen Länderquoten gelöst werden könne.



MdB Patrick Döring im Gespräch mit den Bauindustrie-Hauptgeschäftsführern Dr. Wolfgang Bayer und Prof. Michael Sommer (v.r.n.l.).

## Überblick

### 1 Thema des Monats:

[Verkehrsminister Tiefensee zu Gast bei der Bauindustrie](#)

### 2 Kommentar:

[Andere schaffen es](#)

[Auszüge aus dem Statement des Niedersächsischen Ministerpräsidenten](#)

[ifo aktuell](#)

### 3 Forum Nord:

**Interview**

**Gute Aussichten für die Bahn**

Im Gespräch mit Dipl.-Ing. Hans-Jürgen Meyer, Konzernbevollmächtigter der Deutsche Bahn AG für die Region Nord und die Länder Niedersachsen und Bremen

### 4 Trends und Märkte:

[„Traurige“ Antwort der Landesregierung auf eine Kleine Anfrage zum Baubedarf an den Hochschulen](#)

[Impressum](#)



## Kommentar:

### Andere schaffen es

(brb).-Denn es wird viel zu viel angekündigt in der Politik, es wird viel zu wenig getan, und es wird viel zu selten Neues gewagt. Was nützt es beispielsweise, ständig die Notwendigkeit einer wirksamen Modernisierung und Vereinfachung der Verwaltung zu beschwören, und diese zugegeben ausgesprochen schwierige Aufgabe nur überaus zögerlich anzugehen. Wenn eine Reform als unumgänglich und richtig betrachtet wird, dann muss sie auch verwirklicht werden. Man weiß, eine Privatisierung der Straßenmeistereien würde ebenso Geld bringen wie die konsequente Umsetzung aller Möglichkeiten des in Sonntagsreden gern erwähnten Gesetzes zur Planungsbeschleunigung. Doch das eine wird unterlassen, und das andere wird ungenügend genutzt.

Mit Bedenkenträgern und Schlafmützen ist gute Standortpolitik jedoch nicht zu machen. Und der europaweite, der weltweite Wettbewerb, in dem Niedersachsen durchaus gute Chancen hat, ist hart geworden. Wer seine Infrastruktur, von der Autobahn- anbindung über ein differenziertes Schulsystem bis hin zur modernsten Verkabelungstechniken, nicht auf dem jeweils neuesten Stand hat, der ist in diesem Wettbewerb bald hoffnungslos abgehängt.

Wie schaffen es manche Bundesländer nur, dass ihre Infrastrukturprojekte offensichtlich rascher verwirklicht werden als die der anderen. Vielleicht liegen bedeutsame niedersächsische Vorhaben nur deshalb auf der langen Bank, weil zu wenig politischer Druck gemacht wird, weniger jedenfalls als die Bayern und die Baden-Württemberger ausüben. Und dabei steht doch derart viel Wichtiges im Forderungskatalog Niedersachsens: Schaffung zureichender Autobahn- und Schienenverbindungen im Hinterland der Seehäfen mit ihrem wachsenden Umschlag, der Lückenschluss der A 39 zwischen Wolfsburg und Lüneburg oder, auf keinen Fall zu vergessen, die Stichworte Y-Trasse und Bremer Knoten, und anderes mehr.

Alles hängt mit allem zusammen in der Infrastrukturpolitik. Qualifizierte Arbeitskräfte gehen erfahrungsgemäß nicht in Gegenden, in denen es zu wenig guten Schulen gibt. Betriebe wandern ab, wenn sie mit ihrer Logistik am bisherigen Standort nicht länger zurechtkommen. Und Unternehmen siedeln sich dort an, wo die Genehmigungsbehörden schnell und verlässlich entscheiden. Eine Landesregierung, die mithalten will im Standortwettbewerb, hat an dieser Aufgabe zu arbeiten, zielstrebig, unablässig und auch mit dem Mut zu Wagnis und Neuem.

### Aus dem Landtag

Auszüge aus dem Statement des Niedersächsischen Ministerpräsidenten  
Im Anschluss an die Klausurtagung des Niedersächsischen Kabinetts am 2. September 2008 in Hannover

(brb).-Ministerpräsident Christian Wulff:

„Wir müssen die Möglichkeiten prüfen, wie wir bei den Gebäuden des Landes in kurzer Zeit die Finanzierung für die energetische Sanierung sicherstellen. Dies schont die Umwelt und spart Steuergelder. Hier wird dem Bürger gezeigt, wie sich Klimaschutz auch im eigenen Haus bezahlt macht.“

...

„Vor allem unsere Häfen werden überdurchschnittlich stark wachsen. Niedersachsen berücksichtigt das durch erhebliche Steigerungen der Investitionen. Der Boom in den Häfen und die zentrale Lage haben Norddeutschland zur Verkehrsdrehscheibe im Herzen Europas gemacht. Wir sind das Tor zur Welt. Der Ausbau der Hafenhinterlandanbindungen ist vordringlich.“

...

„Die Qualität der Infrastruktur in Niedersachsen muss durchgreifend verbessert

Fortsetzung auf Seite 4

## ifo aktuell

### August 2008: alte Bundesländer

- Die Beurteilung der Geschäftslage blieb im August 2008 negativ, die pessimistischen Erwartungen für die nächsten 6 Monate haben sich im Vergleich zum Vorjahr weiter verschlechtert.
- Der Anteil der Firmen mit nichtkostendeckenden Preisen lag im August 2008 bei 36 Prozent (August 2007: 32 Prozent).
- Die Reichweite der Auftragsbestände sank im August 2008 mit 2,7 Monate nach 2,8 Monate im Juli 2008 (August 2007: 2,9).
- 15 Prozent der Firmen planen, in den nächsten 3 Monaten Arbeitsplätze abzubauen. Im Vorjahresmonat waren es 12 Prozent.

### August 2008: neue Bundesländer

- Die Beurteilung der aktuellen Geschäftslage und die Erwartungen für die nächsten 6 Monate haben sich im Vergleich zum Vorjahr deutlich verschlechtert.
- Nichtkostendeckende Preise haben im August 2008 32 Prozent der Firmen gemeldet (August 2007: 29 Prozent).
- Die Reichweite der Auftragsbestände betrug im August 2008 2,2 Monate (Juli 2008: 2,4 / August 2007: 2,2).
- 13 Prozent der Firmen planen in den nächsten 3 Monaten einen Stellenabbau (August 2007: 12 Prozent).



## Forum Nord



### Gute Aussichten für die Bahn

**(brb).-Im Gespräch mit Dipl.-Ing. Hans-Jürgen Meyer, Konzernbevollmächtigter der Deutsche Bahn AG für die Region Nord und die Länder Niedersachsen und Bremen**

**Baurundblick:** Die Bundesrepublik Deutschland und die Deutsche Bahn AG haben vor kurzem eine so genannte Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) abgeschlossen. Damit stellt der Bund den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) – namentlich DB Netz AG, DB Station und Service AG und DB Energie GmbH – langfristig einen jährlichen Infrastrukturfinanzierungsbeitrag von 2,5 Milliarden Euro zur Verfügung. Welche Auswirkungen wird die Verstärkung der Mittelzuweisung für



Investitionen auf die DB AG haben?

**Hans-Jürgen Meyer:**

Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen der DB AG und dem

Bund ist noch nicht abgeschlossen. Die Gespräche werden aber intensiv geführt. Mit dem Abschluss werden mehrere Ziele verfolgt. Erstes ist der Bürokratieabbau: Mit der LuFV ersetzt ein einmaliger Prozessdurchlauf eine Vielzahl von Prozessen für einzelne Finanzierungsvereinbarungen des Bestandsnetzes.

Darüber hinaus gewinnt die DB AG Planungssicherheit. Die Vereinbarung stellt eine belastbare Zusage von Finanzmitteln des Bundes für die Infrastruktur dar, es müssen nicht wie bisher jährlich wiederkehrende Finanzierungsfragen mit dem Bund für das Bestandsnetz geführt werden. Zusammen mit den von der DB AG zugesagten Eigenmitteln ermöglicht dieses eine effiziente Planung und Abwicklung von Investitionen.

Ein weiterer Vorteil liegt darin, dass eine Output- statt einer Inputkontrolle durchgeführt wird: Das Qualitätsversprechen der Bahn ersetzt die heutige Antrags- und Verwendungsprüfung.

**Baurundblick:** Der Hafenhinterlandverkehr für die norddeutschen Seehäfen über die Schiene wird in den nächsten Jahren weiter an Bedeutung gewinnen. Der Bundesverkehrsminister hat in seinem Masterplan „Güterverkehr und Logistik“ daraus Konsequenzen gezogen. Die DB AG hat aus ihrer Sicht einen eigenen Masterplan entwickelt. Wie konkret sind die Planungsüberlegungen gediehen, um den engen Zeitplan einzuhalten?

**Hans-Jürgen Meyer:** Der Masterplan der DB AG enthält sowohl kurz- als auch längerfristig zu realisierende Maßnahmen. Die kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen wurden in einem Paket gebündelt und werden auf Basis einer gesonderten Finanzierungsvereinbarung bis zum Jahr 2011 realisiert. Mit ca. 300 Mio. € Bundes- und DB-eigenen Mitteln kann der zunehmende Güterverkehr noch einige Jahre lang auf der vorhandenen Infrastruktur abgewickelt werden. Für die Zeit danach müssen weitere Ausbaumaßnahmen und Großmaßnahmen wie die Y-Trasse zur Verfügung stehen. Auch der Ausbau der Schienenknoten in Bremen und Hamburg muss zur Abwicklung der Verkehre zeitnah erfolgen.

**Baurundblick:** Die Länder Niedersachsen und Bremen haben für den dortigen S-Bahn-Verkehr ein neues Betriebsprogramm entwickelt und auf dieser Basis den Zuschlag erteilt. Welche Konsequenzen ergeben sich daraus für den Güterzugverkehr vom JadeWeserPort aus Wilhelmshaven und aus Bremerhaven?

**Hans-Jürgen Meyer:** Wir haben den Knoten Bremen eisenbahnbetriebswissenschaftlich untersucht. Das Ergebnis war, dass das neue S-Bahn-Konzept mit einem 15-Minuten-Takt in einer eng begrenzten Hauptverkehrszeit und die derzeit prognostizierten Güterzugmengen abgewickelt werden können, wenn die Infrastruktur in Bremen sowohl im Hauptbahnhof als auch im Rangierbahnhof umgebaut wird.

Im Sofortprogramm des Seehafen-Hinterland-Verkehrs ist die Ertüchtigung der Anlagen entsprechend vorgesehen, so dass ich zuversichtlich bin, dass die Mehrverkehre abgewickelt werden können.

**Baurundblick:** Herr Meyer, zum Jahresende werden Sie aus Ihrem Amt als Konzernbevollmächtigter der DB AG für Niedersachsen und Bremen ausscheiden. Welche Entwicklung hat die DB AG während Ihrer Dienstzeit seit 2000 in dieser Region genommen? Welches Ereignis aus den letzten Jahren Ihres Berufslebens möchten Sie besonders hervorheben?

**Hans-Jürgen Meyer:** Besonders hervorheben möchte ich zuerst die Entwicklung des Nahverkehrs im Raum Hannover. Das zur EXPO fertig gestellte S-Bahn-Netz hat zu deutlichen Fahrgaststeigerungen geführt. Es ist schön, dass im Jahr 2006 der neue S-Bahnhof Hannover-Linden als Verknüpfungspunkt zwischen S-Bahn und Stadtbahn fertig gestellt werden konnte. Der Erfolg bei den Fahrgästen hat dazu geführt, dass zum Fahrplanwechsel 2008 jetzt auch Hildesheim mit zwei Linien über Lehrte und Sarstedt in das Netz eingebunden wird.

Im Bereich der Stationen freut es mich, dass mit wesentlicher Unterstützung der Landesnahverkehrsgesellschaft – besonders durch das Programm „Niedersachsen ist am Zug“ – inzwischen ungefähr zwei Drittel aller Stationen in Niedersachsen modernisiert werden konnten.

Zuletzt möchte ich die steigende Bedeutung der Region für wachsenden Güterverkehr erwähnen, der sich im Norden – wegen der Hafenverkehre – überproportional auswirkt. Es konnte im Jahr 2006 der Rangierbahnhof Seelze komplett modernisiert werden. Er ist damit der modernste in Deutschland. Erfreulich ist es, dass für die weiter zunehmenden Güterverkehre auf der Schiene die Infrastrukturkapazität jetzt kurzfristig erweitert wird und die Diskussion um die Y-Trasse neuen Schwung bekommt.



## Trends und Märkte

### „Traurige“ Antwort der Landesregierung auf eine Kleine Anfrage zum Baubedarf an den Hochschulen

(brb).-Auf eine Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Gabriele Andretta, Daniela Krause-Behrens, Dr. Silke Lesemann, Matthias Möhle, Jutta Rübke, Stefan Schostok, Wolfgang Wulf (SPD), vom 18.06.2008 antwortete die Landesregierung durch das zuständige Niedersächsische Ministerium für Wissenschaft und Kultur:

„Die Landesregierung ist der Auffassung, dass eine erhebliche Aufstockung der Bauunterhaltungsmittel bei den Hochschulen dringend wünschenswert ist. Angesichts der gegenwärtigen hauhaltswirtschaftlichen Rahmenbedingungen und der verfassungsgemäß gebotenen Begrenzung der Neuverschuldung war es bislang nicht möglich, die für die Bauunterhaltung der

Hochschulen als notwendig erachteten Ausgaben im Landeshaushalt bereitzustellen. Der Werterhalt der Bausubstanz kann daher seit geraumer Zeit nicht mehr in dem erforderlichen Umfang gewährleistet werden.“

„Der Werterhalt der Bausubstanz ist bei den derzeit zur Verfügung stehenden Mitteln nicht im erforderlichen Umfang möglich, zumal angesichts der unzureichenden Finanzierung des Hochschulbaus durch frühere Landesregierungen (bis 2003) in der Gemeinschaftsaufgabe Hochschulbau die Kompensationsmittel für den Wegfall der Gemeinschaftsaufgabe Hochschulbau nach Art. 143 c GG deutlich unterhalb des Königsteiner Schlüssels liegen!“

#### Kommentar:

Eigentlich können die Bürger des Landes es nicht zulassen, dass einerseits von der Politik davon gesprochen wird, dass die Bundesrepublik Deutschland ihren Lebensstandard zukünftig nur dann erhalten kann, wenn sie der Entwicklung des Humankapitals höchste Priorität einräumt, gleichzeitig aber die dafür erforderliche Bildungsinfrastruktur völlig unzureichend ist.

Das müssten auch die Volksvertreter im Landtag wissen.

#### Fortsetzung von Seite 2

und der Bau unserer zentralen Infrastrukturprojekte beschleunigt werden. Eine gut ausgebaute Infrastruktur wird in Zukunft stärker denn je ein wichtiger Standortfaktor im globalen Wettbewerb sein.“

...

„Der Bund muss die Mittelausstattung für den Bau von Verkehrsinfrastruktur erhöhen. Die LKW-Maut sollte ursprünglich zusätzliche Gelder für die Verkehrsinfrastruktur bereitstellen. Heute stellen wir fest, dass der Etat mit Mauteinnahmen geringer ist, als vor drei Jahren ohne die Maut. Dies kann nicht akzeptiert werden.

Deshalb wollen wir

– den ersten Teil des Jade-Weser-Ports im Jahr 2011 in Betrieb nehmen; der gesamte Hafen soll deutlich früher als geplant in Betrieb gehen,



– die Planung für eine zweite Ausbaustufe des Jade-Weser-Ports bis Mitte dieser Legislaturperiode beginnen,

– für die Häfen müssen wir künftig privates Kapital gewinnen, um die notwendigen Investitionen auch in die Infrastruktur zügig zu ermöglichen,

– den sechsstreifigen Ausbau der A 1 zwischen Bramsche und Osnabrück-Nord bis zum Sommer 2011 abschließen,

– bei der A 39 (Wolfsburg bis Lüneburg) Mitte 2013 das Baurecht und für die A 22 (Küstenautobahn) die Baureife bis Ende 2013 erlangen. Wir prüfen dabei, wie eine Beschleunigung möglich ist.

– die Zweigleisigkeit der Bahnstrecke Oldenburg-Wilhelmshaven bis Ende 2011 und die Elektrifizierung bis 2012 erreicht haben,

– den Offshore-Basishafen in Cuxhaven bis 2009 in Betrieb nehmen,

– den Baubeginn der Y-Trasse bis zum Jahr 2015 erreichen, damit die Strecke bis 2019 in Betrieb gehen kann.“

#### Impressum

Druckerei Gebrüder Höltje GmbH  
Escherstraße 22, 30159 Hannover  
Telefon (05 11) 70 08 60  
Telefax (05 11) 7 00 86 86  
ISDN (05 11) 7 00 86 71

Norddeutsche Landesbank  
Girozentrale  
Konto 101020 964, BLZ 250 500 00

Sparkasse Hannover  
Konto 547 646, BLZ 250 501 80  
Verantwortlich: Dr. Hans-Peter Sattler

Nachdruck, auch auszugsweise  
gestattet. Quellenangabe und  
Belegexemplare erbeten.