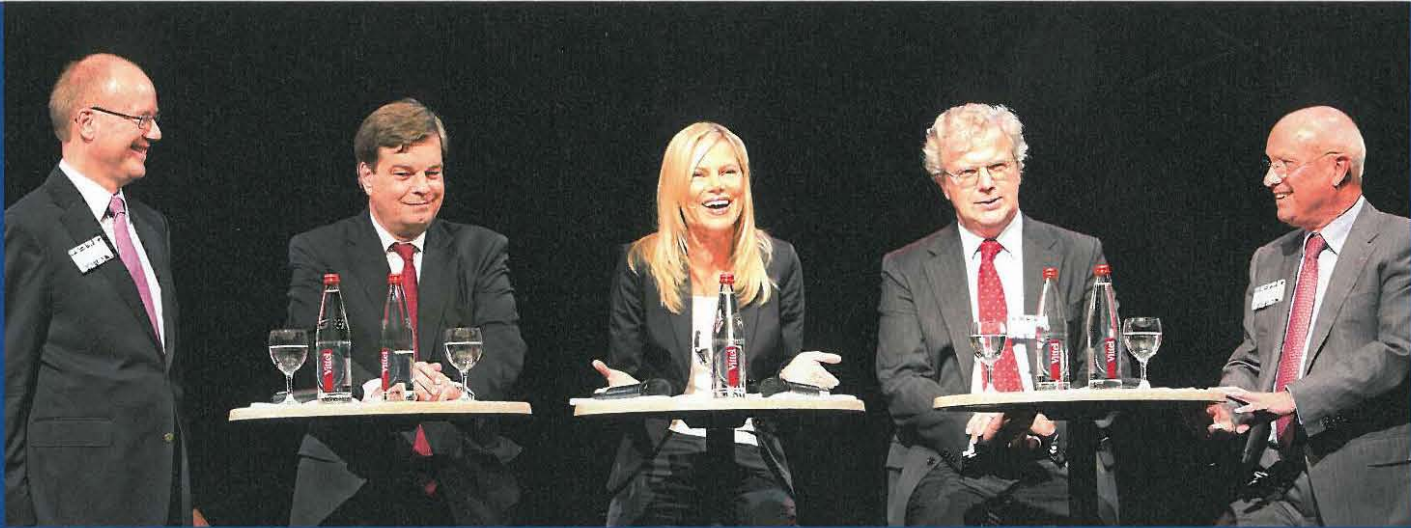


Nina Ruge leitete sachkundig und charmant die Podiumsdiskussion (v. l.): Prof. Dr.-Ing. Heinz Jörg Fuhrmann, Enak Ferlemann, Nina Ruge, Julius von Ingelheim und Dr. Wolf-Michael Schmid.



## »Berlin, wir haben ein Problem! – Die Infrastruktur hält nicht Schritt mit unserem Wachstum«

Werden drei für die Region Braunschweig-Wolfsburg bedeutsame Infrastrukturprojekte nun zügig umgesetzt? Enak Ferlemann sendete beim Parlamentarischen Abend in Berlin positive Signale. Der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium deutete an: Der Lückenschluss der A 39 zwischen Wolfsburg und Lüneburg, der zweigleisige Ausbau der Weddeler Schleife und der achtspurige Ausbau der A 2 werden in den Bundesverkehrswegeplan 2015 aufgenommen – mit der Priorität »Vordringlicher Bedarf Plus« (VB+). Zum vorgezogenen Neubau der Schleuse Scharnebeck sagte er: »Bei diesem Projekt muss ich mich richtig anstrengen, aber ich werde alles geben. Im günstigsten Fall werden wir 2025 das Ergebnis sehen.«

Direkt neben dem Kanzleramt, im TIPI, luden am 10. September die Allianz für die Region und die IHK Braunschweig zum Parlamentarischen Abend ein. Der Anlass: Aufmerksamkeit für dringliche Verkehrsinfrastrukturprojekte wecken. Unter den rund 300 Gästen waren auch 27 Bundestagsabgeordnete. »Wir sind zum zweiten Mal hier, um hörbar zu vermelden: Berlin, wir haben ein Problem«, sagte Julius von Ingelheim, Geschäftsführer der Allianz für die Region. »Unsere Region ist

einer der wichtigsten Wirtschafts- und Wissenschaftscluster Deutschlands und Europas, der Werte schafft und vielen nutzt. Aber die Infrastruktur hält nicht Schritt mit unserem Wachstum. Wir leiden unter den massiven Restriktionen durch eine provinzielle Verkehrsinfrastruktur und eine schwache digitale Vernetzung.« Durchatmen könne man erst, wenn die Region mit ihren Projekten in der obersten Prioritätsstufe im Bundesverkehrswegeplan platziert ist.

**»Nina Ruge: Welche dringende Bitte haben Sie in Richtung Berlin?«**

Dieses Rahmenprogramm gilt in der Regel für 15 Jahre. Es gibt Leitlinien für die Erhaltung, Entwicklung und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur vor – als Grundlage für den Gesetzentwurf der Bundesregierung zur

Das TIPI am Kanzleramt in Berlin stand ganz im Zeichen aktueller Verkehrsprojekte der Region Braunschweig. Unter den 300 Gästen waren 27 Bundestagsabgeordnete. *Fotos: Jörg Scheibe*



Änderung der Ausbaugesetze. Der Bundestag wiederum beschließt die Ausbaugesetze. »1864 Projekte wurden als Bedarf angemeldet. In der ersten Bundestagssitzung im November möchten wir den Plan vorstellen«, erläuterte Enak Ferlemann. Beim Parlamentarischen Abend stellten drei Repräsentanten unserer Region die aus ihrer Sicht wichtigsten Projekte vor. »Welche dringende Bitte haben Sie in Richtung Berlin?«, fragte Moderatorin Nina Ruge. Ferlemann kommentierte direkt im Anschluss, wie realistisch eine schnelle Umsetzung ist.

### »Dr. Schmid: Unsere klare Präferenz ist der Lückenschluss der A 39«

Dr. Wolf-Michael Schmid nannte als seine klare Präferenz den Lückenschluss der A 39 zwischen Wolfsburg und Lüneburg. »Das Projekt ist bereits seit den 60er-Jahren in Pla-

### »Ferlemann: Die A 39 ist dabei. Da braucht man sich keine Sorgen zu machen«

nung. Es muss nun endlich realisiert werden«, so der IHK-Präsident. »Die Autobahn würde Verkehr von der völlig überlasteten und sehr unfallträchtigen A 2 ableiten – und ebenso von der A 7. Sie würde den größten Industrieraum und den zweitgrößten Wirtschaftsraum Niedersachsens nach Norden erschließen, das größte Automobilwerk anbinden und dem Mittelstand ermöglichen, direkt und schnell nach Hamburg zu kommen.« Der gesamte Lückenschluss umfasse 105 Kilometer. Nötige Investition: 1,2 Milliarden Euro.

Enak Ferlemann kommentierte: »Die Priorität im neuen Bundesverkehrswegeplan ist Erhalt vor Aus- und Neubau. Über 50 Prozent der Mittel werden in den Erhalt fließen. Beim Aus- und Neubau haben wir die Prioritäten: Lückenschlüsse, Engpässe beseitigen, internatio-

nale Verkehre sicherstellen sowie die Seehafen-Hinterlandanbindung. Werden diese Kriterien abgedeckt, hat man eine Riesenchance, sein Projekt in den nächsten 15 Jahren zu erleben. Bei der A 39 haben wir den Lückenschluss zwischen Lüneburg und Wolfsburg, wir haben eine Seehafen-Hinterlandanbindung, wir haben es mit einer europäischen Magistrale zu tun, und wir entlasten die A 2 und die A 7. Wir brauchen die A 39 auch, um den Großraum Hannover umfahren zu können, falls es dort einen Unfall oder eine große Baustelle gibt. Also: Die A 39 ist drin. Da braucht man sich keine Sorgen zu machen.«

### »Julius von Ingelheim zum Projekt Weddeler Schleife«

Julius von Ingelheim nannte als Herzensanliegen den zweigleisigen Ausbau der Weddeler Schleife, einer der wichtigsten Pendlerstrecken zwischen den Oberzentren Braunschweig und Wolfsburg. »Ich bin einer der Oberpendler



**Dr. Jochen Stöbich und MdB Carola Reimann mit der Bundestagsabgeordneten Jutta Krellmann aus Hameln.** Fotos: Jörg Scheibe

der Region. Ich wohne in Braunschweig und arbeite in Wolfsburg. Steht man dann auf der A 39 im Stau, kann das zermürbend sein. Mit der Eisenbahn zu fahren, habe ich erst einmal versucht. Einmal und nie wieder. Die Taktzeiten sind eingeschränkt, weil der Güter- und Fernverkehr Vorrang hat.« Besonders ärgerlich sei, so von Ingelheim, dass das Projekt bereits seit vielen Jahren angedacht ist. »Es war im Paket deutsche Einheit, wurde aber 2004 rausgenommen. Alle Vorbereitungen waren bereits getroffen. Das Gleisbett liegt schon, und die entsprechenden Einrichtungen sind geschaffen. Es wäre eigentlich ein Leichtes, den 19 Kilometer langen Lückenschluss zu

realisieren. Das ist ein Aufholprojekt, das man jetzt realisieren muss.«

Enak Ferlemann entgegnete, dass im bestehenden Bundesverkehrswegeplan der Abschnitt Hildesheim-Groß Gleidingen im vordringlichen Bedarf war. »Der wurde in einer Top-Qualität fertiggestellt.« Der Abschnitt Weddeler Schleife war indes nur im weiteren Bedarf. »Deshalb können wir ihn nicht realisieren, obwohl wir das eine Gleis bereits mit Brücken ausgestattet haben, die breit genug für zwei Gleise sind. Das müssen wir nun möglichst schnell nachholen. In der Bewertung sieht das recht gut aus. Wenn mir VW sagt, dass sie eine bestimmte Zahl an

Güterzügen bringen und wenn die Region mehr Nahverkehr bestellt, dann motiviert uns das, weil wir dann mehr Gleise brauchen. Beides wurde ja angekündigt.«

Überzeugungsarbeit, so Ferlemann, gelte es indes noch in der Region Hameln-Pyrmont zu leisten. »Diese Achse ist eine Umfahrung des Großraums Hannover. Die Züge, die bei Ihnen durchgehen, kommen dort wieder raus. Dort sagt man: Bleibt uns mit den Zügen weg. So unterschiedlich sind die Interessen einer Region in Niedersachsen. Wir haben eine bundesweite Verantwortung. Ich sage denen, dass wir noch Alternativstrecken prüfen. Diese sind aber auch nicht gewünscht. Deswegen wird es für die Kollegen aus der Region Braunschweig-Wolfsburg in den Landesgruppen darum gehen, den Kollegen nach der Vorlage unseres Planes zu erklären: Wenn wir die Weddeler Schleife wollen, so hat das möglicherweise Folgen. Wir brauchen sie aber, wenn wir als Niedersachsen einen so großen Arbeitgeber wie VW mit einer vernünftigen Infrastruktur ausstatten wollen.« Der endgültige Bundesverkehrswegeplan werde erst nach Auswertung aller Stellungnahmen erstellt. Erst dann steht fest, ob die Weddeler Schleife die Priorität VB+ erhält.

## »Fuhrmann: Neubau des Schiffshebewerks Scharnebeck wäre für viele Unternehmen ein Segen«

Prof. Heinz Jörg Fuhrmann nannte als sein wichtigstes Anliegen die Modernisierung oder den Neubau des Schiffshebewerks Scharnebeck im Elbe-Seitenkanal Richtung Hamburger Hafen. »Die Binnenschifffahrt bewahrt uns vor dem Verkehrsinfarkt auf den Straßen. Die Schiffe sind größer geworden. Die Schleusenbauwerke haben da nicht ganz mitgehalten. Die meisten sind 80 bis 100 Jahre alt. Für diesen

**Moderatorin Nina Ruge mit den Gastgebern Dr. Wolf-Michael Schmid und Julius von Ingelheim.**



## Weitere Bilder unter [www.ihk-wirtschaft-online.de](http://www.ihk-wirtschaft-online.de)



**Bild oben: Adalbert Wandt und MdB Barbara Woltmann aus Oldenburg; darunter (v. l.): Christoph Schulz, Manfred Günterberg, Matthias Wunderling-Weilbier und Michael Doering.**



**Bild oben: Hubertus Heil, stellvertretender Vorsitzender der SPD-Bundestagsfraktion; Mitte: MdB Carsten Müller und MdB Michael Donth aus Reutlingen; Bild unten: Paolo Dell'Antonio.**

sehr wichtigen Wasserweg wäre es für viele Unternehmen ein Segen, wenn die Realisierung in Scharnebeck nicht bis 2052 – der heutigen Lebensdauerschätzung – dauern würde«, erläuterte der Vorstandsvorsitzende der Salzgitter AG. »Auch die Hansestadt Hamburg ist daran interessiert, dass Güter nicht nur bei ihr angelandet werden, sondern auch ins Hinterland transportiert werden. Hafenstädte wie Rotterdam machen unseren Häfen erheblich Konkurrenz.«

Ein Geschenk habe Heinz Jörg Fuhrmann bereits erhalten, kommentierte Enak Ferlemann: den Ausbau »seines« Stichkanals. »Wir haben das als ersten Schritt gesehen, damit ein Großkunde für ein Ladungsaufkommen auf der Wasserstraße sorgen kann, das hilft, das Nadelöhr in Scharnebeck zu beseitigen.« Die beiden Tröge im Schiffshebewerk seien jeweils 100 Meter lang, führte er aus. Die größeren

Schiffe, die heute fahren, sind 110 Meter lang, die ganz großen 135 Meter. »Wir haben probiert, die Tröge um zehn Meter zu verlängern. Das war technisch nicht möglich. Derzeit sanieren wir nun die Tröge. Einer ist fertig, der zweite folgt im nächsten Jahr. Das ist schon mal die gute Nachricht.«

Der Neubau einer Schleuse sei indes »nicht trivial und nicht günstig«. Die bevorstehende Aufgabe sei deshalb, den Nutzen so hochzurechnen, dass das Bauwerk realisiert werden kann. »Dafür brauchen wir mehr Ladungsaufkommen von Niedersachsen nach Hamburg und vor allem mehr im Hinterlandverkehr von Hamburg nach Niedersachsen. Wir sind dabei, das zu evaluieren.« Fuhrmann signalisierte, dass die Salzgitter AG sehr daran interessiert ist, mehr Rohstoffe mit Binnenschiffen zu transportieren. Selbst im günstigsten Fall sei jedoch frühestens 2025 mit der Fertigstellung

der Schleuse zu rechnen, berichtete Ferlemann. »Sieben Jahre benötigen wir allein für den Bau. Dazu kommt die Planungs- und Genehmigungsphase.« Aber wir haben noch andere Wege, auf denen die Schiffe unterwegs sein können: über den ausgebauten Mittellandkanal, die Elbe, die Weser und den Rhein.«

Bei der Diskussion charakterisierte Enak Ferlemann unsere Region als einen Wachstumsmotor für ganz Deutschland. »Ich bin ja selbst Niedersachse, ich kenne die Region. Wir sind



**Armin Maus und Prof. Dr. Joachim H. Ullrich.**

Fotos: Jörg Schei

stolz auf VW und auf die Salzgitter AG. Die Region liegt nach der Wiedervereinigung im Herzen Europas. Deswegen brauchen die auch eine angemessene Infrastruktur.«

Angesichts der vielen erfreulichen Statements fragte Nina Ruge: »Welchen Einfluss haben Sie

### »Ein ganz wichtiges Projekt: Der 8-spurige Ausbau der A 2«

bei der Bewertung?« Dazu der Parlamentarische Staatssekretär deutlich: »So viele Entscheider gibt es da nicht. Der Bundesverkehrsminister ist

ein Bayer. Die interessieren sich in erster Linie für Bayern, dann für den weiteren Süden. Da sind sie heilfroh, dass es einen im Ministerium gibt, der den Norden wie seine Westentasche kennt und ihnen sagt, was wir hier brauchen. Und das kommt da rein. So einfach ist das.«

### »A 39: Wir warten händelringend auf das Baurecht«

Ferlemann nannte auch selbst ein dringliches Infrastrukturprojekt: den achtspurigen Ausbau der A 2. »Von Berlin nach Niedersachsen fahre ich in der Regel auf der A 2. Nach der Wende haben wir die Autobahn von vier auf sechs Spuren erweitert, aber sie ist ja schon wieder voll.

Wir müssen uns also über einen achtstreifigen Ausbau unterhalten, zumindest in der Region Braunschweig-Wolfsburg und der Region Hannover. Das wäre ein ganz wichtiges Projekt.«

Blieb noch die Frage nach dem Zeitplan. Wann fragte Nina Ruge, ist der Lückenschluss der A 39 konkret zu erwarten? Enak Ferlemann erläuterte, dass der Bund zwar Prioritäten setzt und die Projekte finanziert; geplant, gebaut und betrieben werden die Bundesfernstraßen jedoch durch die Länder. »Die Niedersachsen müssen uns das Baurecht bringen. Wir warten händelringend darauf. Ich hätte den südlichen Abschnitt gern als ersten gebaut, mit Blick auf VW. Aber die Lüneburger sind schneller. Beim nördlichen Abschnitt kommt die Planung zügiger voran. Deshalb werden wir wohl im Norden beginnen. Sobald wir dann in Niedersachsen Baurecht haben, folgt die Finanzierungsfreigabe.«

Dr. Wolf-Michael Schmid entgegnete: Auch Ministerpräsident Stephan Weil und Verkehrsminister Olaf Lies bezeichneten den Lückenschluss als dringlich. »Wir könnten uns eigentlich zurücklehnen. Dennoch befürchten wir

### »Schmid: Wir haben noch kein Baurecht, weil die Grünen es bisher verhindert haben«

ein Ping-Pong-Spiel, das zu dem Ergebnis führt, dass es keine A 39 geben wird. Warum? Weil wir eine rotgrüne Landesregierung haben. Die Grünen nennen die A 39 bundesweit ein milliarden schweres Luftschloss. In Niedersachsen halten sie sich dagegen eher zurück. Aber der Landwirtschaftsminister ist eben für die Raumordnung und den Naturschutz zuständig und der Umweltminister für den Umweltschutz. Beide sind in solch einem Planungsverfahren äußerst wichtig. Die Planungsmittel haben sie schon mal reduziert. Wir haben bisher leider kein Baurecht, weil die Grünen es verhindern. Ich hoffe, dass Herr Weil eine Entscheidung treffen wird.«

**Dr. Ralf Utermöhlen und MdB Uwe Lagowsky**



»... ohne A 39 fehlt uns was«, sagen (v. l.)  
Dr. Bernd Meier, Dr. Wolf-Michael Schmid  
und der niedersächsische Wirtschaftsminister  
Olaf Lies. *Fotos: Kruschinski*

**BRUNSCHWEIG**  
OHNE A 39 FEHLT UNS WAS.



**NKOMMEN**  
OHNE A 39 FEHLT UNS WAS.



## A 39-Kampagne der IHK'n

Mit einer breiten Kampagne machen die IHK'n Lüneburg-Wolfsburg und Braunschweig auf den aus Sicht der Wirtschaft dringend notwendigen Lückenschluss der A 39 zwischen Wolfsburg und Lüneburg aufmerksam. Das Motto: »Ohne A fehlt uns was«.

Warum der Lückenschluss unbedingt kommen muss, sagen Präsident Dr. Wolf-Michael Schmid und Hauptgeschäftsführer Dr. Bernd Meier mit deutlichen Worten und räumen mit einigen Irrtümern auf.

### Irrtum Nr. 1: Verkehrsverlagerung möglich

»Die Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene ist eine Legende«, sagen sie. »Wir rechnen bei allen Verkehrsträgern mit Wachstumsraten und haben schon viel gewonnen, wenn wir Teile des künftig erwarteten Verkehrszuwachses von der Straße auf die Schiene bringen können.«

### Irrtum Nr. 2: falsche Signale

»Eine gute Verkehrsinfrastruktur zieht Verkehr an.« Auch dieses Argument, so Dr. Schmid und Dr. Meier, gehöre in die Rangliste der

Märchen. »Verkehr ist kein Selbstzweck. Wenn eine gute Verkehrsinfrastruktur, z. B. durch den Lückenschluss der A 39, entsteht, verbessern sich die Standortfaktoren für Unternehmen entlang der A 39 spürbar. Mehr Verkehr entsteht nur dann, wenn die Wirtschaft wächst, wenn wir prosperieren. Und dies sollten wir nicht als Nachteil hinnehmen, sondern als Segen!«

### Irrtum Nr. 3: geringe Entlastungswirkungen

»Die Entlastungswirkungen sind gering.« Dr. Schmid und Dr. Meier verweisen dazu auf die aktuelle Situation: »Auf der Bundesautobahn A 2 zwischen Braunschweig und Hannover fahren täglich mehr als 100 000 Fahrzeuge, darunter ca. 19 000 Lkw – jeden Tag! Diese Strecke ist bekannt durch eine hohe Unfallhäufigkeit mit häufigen Teil- oder Ganzsperrungen mit erheblichen Auswirkungen auf die Region.«

Der Lückenschluss der A 39 ist zur Entlastung der A 2 daher unbedingt erforderlich, genauso wie der 8-streifige Ausbau der A 2. Es könnten erhebliche Umweltbelastungen durch Umwegverkehre und zig Kilometer Stau vermieden werden.

### Irrtum Nr. 4: keine Finanzierung durch den Bund

»Der Bund hat ohnehin kein Geld«, behaupten die Grünen in der Landesregierung. »Falsch«, sagen Dr. Schmid und Dr. Meier. »Es gibt bereits grundsätzliche Zusagen des Bundes, die nötigen finanziellen Mittel bereitzustellen, wenn das Land Niedersachsen Projekte zur Baureife entwickelt. Mit dem bedauerlichen Ping-Pong-Spiel muss endlich Schluss sein.« Präsident und Hauptgeschäftsführer appellieren an die Grünen in der Niedersächsischen Landesregierung, die Verkehrsplanungen nicht mehr zu behindern und die Baureife herbeizuführen, damit die Mittel aus Berlin auch abgerufen werden können.