

## **Mitteilung des Senats vom 2. Mai 2000**

### **Eisenbahnkapazitäten in Norddeutschland ausbauen**

Die Fraktionen der SPD und der CDU haben unter Drucksache 15/259 eine Große Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die Große Anfrage wie folgt:

1. Welche Gründe haben zu der gemeinsamen Erklärung der norddeutschen Ministerpräsidenten vom 18. Februar 2000 geführt, die für den Transrapid eingeplanten Bundesmittel insbesondere für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur in Norddeutschland einzufordern?

In den vergangenen acht Jahren sind im Hinblick auf die Transrapid-Planungen dringend erforderliche Investitionen insbesondere in die Schieneninfrastruktur zurückgestellt worden. Die Regierungsschefin und die Regierungschefs erwarten daher, dass dieser Nachholbedarf im norddeutschen Raum schnellstmöglich erfüllt wird.

2. Welche Gründe haben den Wirtschafts- und Hafensenator zu seiner Initiative an die Bundesregierung veranlasst, mit eingesparten Transrapidmitteln die Gütertransportkapazitäten auf schnelle Bahntrassen zu erhöhen, um somit die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen gegenüber den Westhäfen zu verbessern?

Die Bundesregierung hat im Rahmen der Konsolidierung des Bundeshaushaltes im Herbst 1999 durch das Investitionsprogramm 1999 bis 2002 die Investitionen des Bundes in die Bundesverkehrswege bis Ende 2002 festgelegt. Das Investitionsprogramm ist ein Abfinanzierungsprogramm und erfasst nur Vorhaben, mit deren Realisierung bereits begonnen worden ist. Bei den Schienenprojekten verändert das Investitionsprogramm den ursprünglichen Fünfjahresplan Schiene 1997 bis 2002. Dort war u. a. vorgesehen, die für die Anbindung der bremischen Häfen an die neuen Bundesländer und an die mittelosteuropäischen Staaten bedeutende Strecke Langwedel — Uelzen stufenweise auszubauen. Geplant war bis 2002 in einer ersten Baustufe die Streckenhöchstgeschwindigkeit von derzeit 80 km/h auf 120 km/h anzuheben. Ferner sollte in einer zweiten Ausbaustufe gleichfalls bis 2002 die veraltete mechanische Signaltechnik durch elektronische Signaltechnik ersetzt werden, um einen wirtschaftlichen 24-Stunden Betrieb zu ermöglichen. Heute ist die Strecke zwischen 21.30 Uhr und 5.00 Uhr geschlossen.

Aufgrund des Investitionsprogramms 1999 bis 2002 ist der Ausbau der Strecke Langwedel — Uelzen entgegen der ursprünglichen Planung zurückgestellt worden. Der Senator für Wirtschaft und Häfen hält es insbesondere im Interesse der Anbindung der bremischen Häfen an die Wirtschaftsregion Berlin/Brandenburg sowie Sachsen-Anhalt, Sachsen und Thüringen sowie an die mittelosteuropäischen Staaten als künftige EU-Mitgliedstaaten für erforderlich, dass die Strecke Langwedel — Uelzen nunmehr zügig ausgebaut wird, nachdem die teilungsbedingte Schienenlücke zwischen Uelzen und Salzwedel geschlossen und seit dem 19. Dezember 1999 ein durchgängiger Bahnbetrieb wieder möglich ist.

Ferner ist die Leistungsfähigkeit des für die bremischen Häfen wichtigen Nord-Süd-Schienenkorridors Bremerhaven-Bremen-Wunstorf-Hannover durch gezielte Ausbaumaßnahmen zu verbessern. Der zielgerichtete Ausbau beider Eisenbahnkorridore bietet zudem die Möglichkeit, Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

3. Wie beurteilt der Senat die Planungen einer leistungsfähigen schienen- gebundenen Schnellverbindung von Hamburg über Bremen ins nordwestliche Nie- dersachsen und bis in die Niederlande?

Die Deutsche Bahn Netz AG als Eigentümerin des Schienennetzes plant nach eigen- en Angaben keinen Bau einer schienenengebundenen Schnellverbindung von Hamburg über Bremen ins nordwestliche Niedersachsen und bis in die Niederlan- de.

4. Welchen Planungs- bzw. Realisierungsstand haben die für die bremischen Häfen wichtigen Eisenbahninfrastrukturvorhaben Ausbau des Streckenabschnittes Brem- en-Langwedel-Uelzen-Stendal („Amerikalinie“) und die geplante Hoch- geschwindigkeitsstrecke Hamburg/Bremen nach Hannover („Y-Trasse“)?

1. Zur Strecke Bremen-Langwedel-Uelzen-Stendal

Der Streckenabschnitt Uelzen-Stendal ist im Rahmen des Programms Deutsche Einheit Nr. 3 fertiggestellt und seit dem 19. Dezember 1999 wieder durchgängig befahrbar. Zum Streckenabschnitt Langwedel-Uelzen wird auf die Antwort zu Fra- ge 2 Bezug genommen. Die Deutsche Bahn Netz AG plant den durch das Investiti- onsprogramm 1999 bis 2002 zurückgestellten Ausbau der Strecke nach 2002 stufen- weise zu realisieren.

2. Zur Hochgeschwindigkeitsstrecke Hamburg/Bremen-Hannover („Y-Trasse“)

Die Planungen zur Ausbaustrecke (ABS)/Neubaustrecke (NSB Hamburg/Bremen- Hannover [„Y-Trasse“]) befinden sich zurzeit im Stadium der Raumordnung. Auf Antrag der Deutschen Bahn Netz AG ist im Juni 1999 das Raumordnungsverfahren für drei Varianten durch die Bezirksregierung Lüneburg eingeleitet worden. Die Erörterungstermine in diesem Verfahren sind für den Frühsommer diesen Jahres anberaumt. Im Herbst 2000 ist mit dem Abschluss des Raumordnungsverfahrens durch die Bezirksregierung Lüneburg zu rechnen.

5. Wie sieht die weitere Planung bzw. Entwicklung für die Verbesserung der Eisenbahnanbindung Bremens und Bremerhavens aus?

Die Deutsche Bahn Netz AG untersucht derzeit im Rahmen ihrer Planung „Netz 21“ die Frage des Ausbaus des Eisenbahnkorridors Bremerhaven-Bremen- Wunstorf-Hannover. Die Untersuchungen sind noch nicht abgeschlossen. In diese Untersuchungen sind von Bremen die Ergebnisse eines im Auftrag von Bremen und der Deutschen Bahn AG veranlassten Gutachtens eingebracht, das sich u. a. mit dem Ausbau der Infrastruktur in der Region Bremen befasst. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass im Eisenbahnknoten Bremen und auf zum Eisenbahnknoten Zulaufstrecken die Netzkapazitäten ausgebaut werden müssen, um eine behinderungsfreie Abwicklung der Personennah- und Personenfern- verkehre sowie der Güterverkehre, insbesondere der Hafengüterverkehre zu er- möglichen.

6. Welche Maßnahmen wurden zum Bundesverkehrswegeplan angemeldet bzw. beabsichtigt der Senat anzumelden?

Zum Bundesverkehrswegeplan sind angemeldet:

1. Ausbau der Strecke Langwedel-Uelzen
2. Bau der Hochgeschwindigkeitsstrecke Hamburg/Bremen-Hannover (sog. „Y- Strecke“)
3. Ausbau des Eisenbahnknotens Bremen sowie von Zulaufstrecken. Hier handelt es sich um folgenden Einzelprojekte:
  - Im Westkopf des Hauptbahnhofs Verlegung der Gleise von/nach Oldenburg (Oldenburger Kurve).
  - Im Ostkopf des Hauptbahnhofs zweigleisige Einführung der Oldenburger Gleise in die Strecke Bremen-Hannover.
  - Mehrgleisiger Ausbau der Strecke Bremen/Vahr — Verdenund zwar:
  - viergleisiger Ausbau zwischen Bremen/Vahr und Bremen/Mahndorf
  - Bau einer eingleisigen Verbindungskurve zwischen der Strecke Bremen- Hannover und der Güterumgebungsbahn Gabelung Weserbrücke-Sagehorn in/aus Richtung Sagehorn

- Dreigleisiger Ausbau des Streckenabschnitts Bremen/Mahndorf — Verden
- Mehrgleisiger Ausbau des Streckenabschnitts Bremen/Burg- Bremen/Hauptbahnhof
- Dreigleisiger Ausbau des Streckenabschnitts Gabelung Weserbrücke-Twistringen.

Die unter Textziffer 3 gemeldeten Projekte beruhen auf den Empfehlungen des Eisenbahngutachtens.

7. Wie sieht der Planungs- und Realisierungsstand der unter Punkt 6 genannten Maßnahmen aus?

1. Zum Planungs- und Realisierungsstand wird zu den Projekten Ausbaustrecke Langwedel — Uelzen und Hochgeschwindigkeitsstrecke Hamburg/Bremen — Hannover („Y-Strecke“) auf die Antworten zu Frage 4 Bezug genommen.

2. Zu den Anmeldungen zum Ausbau des Eisenbahnknotens Bremen und von Zulaufstrecken wird zunächst auf die Antwort zu Frage 5 Bezug genommen. Im Übrigen ist davon auszugehen, dass konkrete Planungen der Deutschen Bahn AG zu diesen Projekten erst nach Verabschiedung des neuen Bundesverkehrswegeplans erfolgen werden. Die Bundesregierung hat den neuen Bundesverkehrswegeplan für Ende des Jahres 2002 angekündigt.