

Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 3. April 2000

Investitionen in Straße und Schiene in Bremen

Wir fragen den Senat:

1. Welche bremischen Projekte
 - a) des Schienenverkehrs
 - b) des Straßenverkehrshat der Senat dem Bundesverkehrsministerium zur Aufnahme in den neuen Bundesverkehrswegeplan gemeldet?
2. Welche der
 - a) im vordringlichen oder
 - b) im weiteren Bedarfdes alten Bundesverkehrswegeplanes enthaltenen Projekte werden nun nicht mehr zur Aufnahme empfohlen, welche der unter 1. aufgeführten Projekte sind neu?
3. Welche geschätzten voraussichtlichen Gesamtkosten werden die einzelnen Projekte verursachen, wie ist der Planungsstand der einzelnen Projekte und welche Planungsmittel sind für die einzelnen Projekte bereits ausgegeben worden?
4. Wie hoch ist der bremische Anteil an den jeweiligen Gesamtkosten des jeweiligen Vorhabens?
5. Welche Großprojekte gemäß § 6 Abs. 1 GVFG wurden von Bremen angemeldet oder sollen noch angemeldet werden?

Mützelburg,
Zachau und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

D a z u

Antwort des Senats vom 2. Mai 2000

Die o. a. Anfrage beantwortet der Senat wie folgt:

Zu Frage 1.: Welche bremischen Projekte

- a) des Schienenverkehrs
- b) des Straßenverkehrs

hat der Senat dem Bundesverkehrsministerium zur Aufnahme in den neuen Bundesverkehrswegeplan gemeldet?

Zu 1 a) Projekte auf bremischem Landesgebiet

- 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,
- Viergleisiger Ausbau zwischen Bremen/Vahr und Bremen/Mahndorf,
- Bau einer eingleisigen Verbindungskurve zwischen der Strecke Bremen — Hannover und der Güterumgehungsbahn Gabelung Weserbrücke — Sagehorn in/aus Richtung Sagehorn („Mahndorfer Kurve“),
- Mehrgleisiger Ausbau des Streckenabschnitts Bremen/Burg — Bremen/ Hauptbahnhof.

Projekte jenseits der Landesgrenze

- Dreigleisiger Ausbau des Streckenabschnitts Bremen/Mahndorf — Verden,
- Dreigleisiger Ausbau des Streckenabschnitts Gabelung Weserbrücke — Twistringen,
- Ausbau der Strecke Langwedel — Uelzen,
- Bau der Hochgeschwindigkeitsstrecke Hamburg/Bremen — Hannover (sog. Y-Strecke).

Zu 1 b) Folgende bremische Projekte des Straßenverkehrs wurden zur Aufnahme in den neuen Bundesverkehrswegeplan gemeldet:

- A 1, AK Bremen (A 27) bis AS Bremen-Hemelingen,
- A 1, AS Bremen-Hemelingen bis L-GR HB/NI,
- A 27, AS Bremen-Burglesum bis AS Bremen-Freihafen,
- A 27, AS Bremen-Freihafen bis AK Bremen (A 1),
- A 281, Hafenrandstraße — Bremen/Strom (Weserquerung) (4. BA),
- A 281, Bremen/Strom — Wärturmer Heerstraße (3. BA),
- A 281, Wärturmer Heerstraße — Neuenlander Straße (2. BA) Stufe 2,
- B 6, Brücke über den Verteilerkreis Utbremen (2. Fahrbahn),
- B 6n, A 281 (Neuenlander Straße) bis A 1 (AS Bremen/Brinkum) Teilstrecke Bremen,
- B 71 (6), Verlegung von Fischereihafen bis ndl. L-GR HB/NI (B 6),
- B 71 (6), Verlegung von Borriesstraße (B 212) bis Fischereihafen,
- B 74, Ausbau und Verlegung von Farger Straße bis Kreinsloger,
- B 212, Ausbau zwischen Hafenstraße (Freigebiet) und AS Bremerhaven-Mitte,
- B 212, L-GR NI/HB — A 281 (Eckverbindung).

Zu Frage 2.: Welche der

- a) im vordringlichen oder
- b) im weiteren Bedarf

des alten Bundesverkehrswegeplanes enthaltenen Projekte werden nun nicht mehr zur Aufnahme empfohlen, welche der unter 1. aufgeführten Projekte sind neu?

Zu 2 a) Schienenverkehr:

Die im Bundesverkehrswegeplan 1992 enthaltene und die Interessen Bremens berührenden Projekte, nämlich Ausbau der Strecke Langwedel — Uelzen und Bau der Hochgeschwindigkeitsstrecke Bremen/Hamburg — Hannover sind wiederum zum künftigen Bundesverkehrswegeplan angemeldet worden. Bei den übrigen in der Antwort zu Frage 1 a aufgeführten Projekte handelt es sich um neue Projekte.

Zu 2 b) Straßenverkehr:

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen wird Vorhaben des Bundesverkehrswegeplanes nicht neu bewerten, wie

- Maßnahmen, die in Bau sind,

- Maßnahmen in Liste 1 des Investitionsprogramms für den Ausbau der Bundes-schienenwege, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen in den Jahren 1999 bis 2002,
- Verkehrsprojekte Deutsche Einheit,
- Maßnahmen, die für das EFRE-Programm vorgesehen sind,
- Maßnahmen der nachlaufenden Lärmvorsorge,
- Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs (VB), für die am 31. Dezember 1999 ein Planfeststellungsbeschluss oder ein vergleichbarer Beschluss vorliegt.

Darunter fallen in Bremen:

A 281, Warturmer Heerstraße — Neuenlander Straße (2. BA) Stufe 1,

A 27, LS im Bereich Bremerhaven AS Debstedt bis AS Bremerhaven-Wulsdorf,

A 27, LS im Bereich AS Bremen-Burglesum bis Bremer Kreuz,

B 6, LS im Bereich „Vor Stephanitor“,

B 71, Verl. ndl. L-GR HB/NI (B 6) — AS Bremerhaven-Wulsdorf.

Die B 74, OU Ritterhude (Teilstrecke Bremen) aus dem vordringlichen Bedarf des alten Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wurde nicht wieder angemeldet. Die Straße ist vorhanden und die dringliche Erneuerung der Wümmebrücke erfolgt gemeinsam mit Niedersachsen. Der desolate Zustand der Brücke lässt ein Warten auf die Verabschiedung des Bedarfsplans nicht zu.

Ferner wurde der 5. BA der A 281 nicht wieder angemeldet; dafür die B 6n.

Folgende Projekte werden neu angemeldet:

B 6, Brücke über den Verteilerkreis Utbremen (2. Fahrbahn),

B 6n, A 281 (Neuenlander Straße) bis A 1 (AS Bremen/Brinkum) Teilstrecke Bremen (für 5. BA — A 281),

B 71 (6), Verlegung von Borriesstraße (B 212) bis Fischereihafen,

B 212, Ausbau zw. Hafenstraße (Freigebiet) und AS Bremerhaven-Mitte.

Zu Frage 3.: Welche geschätzten voraussichtlichen Gesamtkosten werden die einzelnen Projekte verursachen, wie ist der Planungsstand der einzelnen Projekte und welche Planungsmittel sind für die einzelnen Projekte bereits ausgegeben worden?

Schienenverkehr:

1.1 Projekte auf bremischem Landesgebiet:

- Ausbau Im Westkopf des Hauptbahnhofs: ca. 26,8 Mio. DM,
- Ausbau im Ostkopf des Hauptbahnhofs: Betrag derzeit nicht bekannt (von der DB AG noch nicht berechnet),
- viergleisiger Ausbau zwischen Bremen/Vahr und Bremen/Mahndorf: ca. 111 Mio. DM,
- Bau der „Mahndorfer Kurve“: ca. 20 Mio DM,
- Mehrgleisiger Ausbau des Streckenabschnitts Bremen/Burg — Bremen/Hauptbahnhof: ca. 99 Mio. DM.

1.2 Projekte jenseits der Landesgrenze:

- Dreigleisiger Ausbau des Streckenabschnitts Bremen/Mahndorf — Verden: ca. 177 Mio. DM,
- Dreigleisiger Ausbau des Streckenabschnitts Gabelung Weserbrücke-Twistringen: ca. 308 Mio. DM,
- Ausbau der Strecke Langwedel — Uelzen: ca. 203 Mio. DM,
- Bau der Hochgeschwindigkeitsstrecke Hamburg/Bremen — Hannover (sog. Y-Strecke): ca. 2.500 Mio. DM.

2. Zum Planungsstand:

2.1 Ausbaustrecke Langwedel — Uelzen

Die Deutsche Bahn Netz AG plant, den Ausbau in drei Baustufen zu realisieren, und zwar

1. Baustufe: Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit von 80 km/h auf 120 km/h,

2. Baustufe: Ersatz der mechanischen durch elektronische Stellwerkstechnik,

3. Baustufe: Elektrifizierung.

2.2 Hochgeschwindigkeitsstrecke Hamburg/Bremen — Hannover („Y-Strecke“)

Das Projekt befindet sich derzeit im Raumordnungsverfahren. Detaillierte Planungen wird die Deutsche Bahn Netz AG erst nach Abschluss des Raumordnungsverfahrens durchführen.

2.3 Für die übrigen zum Bundesverkehrswegeplan gemeldeten neuen Projekte liegen keine Planungen der Deutschen Bahn Netz AG vor.

3. Zur Höhe ausgegebener Planungsmittel:

Ob und in welcher Höhe das Unternehmen Deutsche Bahn Netz AG für die zuvor genannten Projekte Planungsmittel ausgegeben hat, ist dem Senat nicht bekannt.

Straßenverkehr:

Die geschätzten voraussichtlichen Gesamtkosten der einzelnen für die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans angemeldeten Projekte betragen:

a) A 1	AK Bremen (A 27) bis AS Bremen-Hemelingen	130,0 Mio. DM
b) A 1	AS Bremen-Hemelingen bis L-GR HB/NI	160,0 Mio. DM
c) A 27	AS Bremen-Burglesum bis AS Bremen-Freihafen	106,0 Mio. DM
d) A 27	AS Bremen-Freihafen bis AK Bremen (A 1)	240,0 Mio. DM
e) A 281	Hafenrandstraße — Bremen/Strom (Weserquerung) (4. BA)	350,0 Mio. DM
f) A 281	Bremen/Strom — Warturmer Heerstr. (3. BA)	140,0 Mio. DM
g) A 281	Warturmer Heerstr. — Neuenlander Str. (2. BA) Stufe 2	124,5 Mio. DM
h) B 6	Brücke über den Verteilerkreis Utbremen (2. Fahrbahn)	31,5 Mio. DM
i) B 6 n	A 281 (Neuenlander Str.) bis A 1 (AS Bremen/Brinkum) Teilstrecke Bremen	116,6 Mio. DM
j) B 71 (6)	Verlegung von Fischereihafen bis ndl. L-GR HB/NI (B 6)	145,2 Mio. DM
k) B 71 (6)	Verlegung von Borriesstraße (B 212) bis Fischereihafen	87,5 Mio. DM
l) B 212	Ausbau zw. Hafenstraße (Freigebiet) und AS Bremerhaven-Mitte	36,5 Mio. DM
m) B 212	L-GR NI/HB — A 281 (Eckverbindung)	18,4 Mio. DM
n) B 74	Ausbau und Verlängerung von Farger Straße bis Kreinsloger	34,6 Mio. DM

Erläuterungen zu den einzelnen Vorhaben:

a. Verbreiterung von 6 auf 8 Fahrspuren

b. Verbreiterung von 6 auf 8 Fahrspuren.

Die weiteren Abschnitte von Landesgrenze HB/NI bis AS Bremen-Brinkum bzw. bis AS Delmenhorst-Ost werden von Niedersachsen angemeldet.

- c. Verbreiterung von 4 auf 6 Fahrspuren.
Maßnahme ist zurzeit im „Vordringlichen Bedarf“.
- d. Verbreiterung von 4 auf 6 Fahrspuren.
- e. Für den vierstreifigen Neubau wird zur Zeit auch eine Privatfinanzierung (Maut) geprüft.
- f. Vierstreifiger Neubau. Für eine Herstellung der verkehrlich erforderlichen 1. Baustufe des 3. Bauabschnittes zur Anbindung des GVZ zwischen der Nieder- vieler Straße/Anbindung des Neustädter Hafens und dem sogenannten Kocksknoten ergeben sich Kosten von ca. 68 Mio. DM.
- g. Die 2. Baustufe des 2. Bauabschnittes umfasst den vierstreifigen Ausbau zwischen Neuenlander Straße/Neuenlander Ring und B 6 n (BAB-Zubringer Arsten). Hier gibt es zwei Varianten, Ausbau der Neuenlander Straße oder vom Ende der 1. Baustufe parallel zur Neuenlander Straße mit Netzschluss über die B 6 n.

Die Hochlage im Bereich des Großmarktes ist in der 1. Baustufe des 2. Bauabschnittes enthalten.
- h. Erweiterung von 2 auf 4 Fahrspuren.
- i. Neubau einer 2-streifigen Verbindung (bis Landesgrenze). Der Abschnitt Landesgrenze HB/NI bis AS Bremen-Brinkum wurde von Niedersachsen angemeldet. Der 5. Bauabschnitt A 281 ist damit entfallen.
- j. Verlegung der jetzigen Ortsdurchfahrt der B 6 (2-streifig).
- k. Verlegung der jetzigen Ortsdurchfahrt der B 6 (2-streifig).
- l. Erweiterung von 2 auf 4 Fahrstreifen und gleichzeitiger Aufgabe der Standstreifen.
- m. Bremischer Teil der Verbindung Umgehung Berne mit der A 281. Die übrigen Teile der Umgebung Berne werden von Niedersachsen angemeldet.
- n. 2-streifiger Ausbau, Netzschluss.

Es ist folgender Planungsstand erreicht und folgende Planungsmittel wurden bereits verausgabt:

zu a)	Keine Planung	zzt. keine Planungskosten angefallen
zu b)	Keine Planung	zzt. keine Planungskosten angefallen
zu c)	Genehmigter RE-Entwurf liegt vor, Planfeststellung wird vorbereitet	0,7 Mio. DM
zu d)	Keine Planung	zzt. keine Planungskosten angefallen
zu e)	Voruntersuchung zur Maut liegt in Kürze vor	500.000,00 DM (vom Bund getragen) sonst im Rahmen der gesamten Planung A 281 (10,3 Mio. DM)
zu f)	Vorplanung	Im Rahmen der gesamten Planung A 281
zu g)	Voruntersuchung	Im Rahmen der gesamten Planung A 281
zu h)	Vorplanung	zzt. keine Planungskosten angefallen
zu i)	Voruntersuchung	Im Rahmen der gesamten Planung A 281
zu j)	Voruntersuchung	zzt. keine Planungskosten angefallen
zu k)	Voruntersuchung	zzt. keine Planungskosten angefallen
zu l)	Voruntersuchung	zzt. keine Planungskosten angefallen
zu m)	Voruntersuchung	zzt. keine Planungskosten angefallen

zu n) Genehmigter RE-Entwurf liegt vor,
Planfeststellung wird vorbereitet 0,7 Mio. DM

Zu Frage 4.: Wie hoch ist der bremische Anteil an den jeweiligen Gesamtkosten des jeweiligen Vorhabens?

Schienenverkehr:

Die Finanzierung der Infrastruktur erfolgt grundsätzlich durch den Eigentümer. Dies ist bei den Bundeseisenbahnen die Deutsche Bahn Netz AG. Dritte können vertraglich die Finanzierung von Schieneninfrastruktur übernehmen oder sich hieran beteiligen. Zwischen der Freien Hansestadt Bremen und der Deutschen Bahn AG bestehen keine vertraglichen Vereinbarungen zur Mitfinanzierung der oben genannten Projekte.

Straßenverkehr:

Die Bau- und Grunderwerbskosten für Fernstraßenmaßnahmen sind grundsätzlich vom Bund zu tragen.

Die 1. Baustufe des 2. Bauabschnittes der A 281 wird von Bremen mitfinanziert. Ob bei weiteren, jetzt angemeldeten Fernstraßenmaßnahmen eine Kostenbeteiligung oder Vorfinanzierung erforderlich wird, ist offen.

Folgemaßnahmen, die sich aus der Durchführung von Fernstraßenvorhaben im untergeordneten Netz (z. B. Rückbau) ergeben, sind von Bremen bzw. Bremerhaven zu tragen.

Die Planungskosten für die angemeldeten Vorhaben sind vom Land zu tragen.

Zu Frage 5.: Welche Großprojekte gemäß § 6 Abs. 1 GVFG wurden von Bremen angemeldet oder sollen noch angemeldet werden?

Von Bremen wurde die Linie 4 von Hollerallee bis Borgfeld und Weiterführung bis Lilienthal für das Großvorhabenprogramm des Bundes nach § 6 Abs. 1 GVFG angemeldet.

Über die Aufnahme weiterer Vorhaben in das GVFG-Programm muss noch mit dem Bund verhandelt werden. Voraussetzung ist die Überschreitung von 100 Mio. DM zuwendungsfähige Kosten und ein positives Ergebnis einer standardisierten Bewertung.

Der Bau der Linie muss weitgehend abgeschlossen sein, um ein neues Vorhaben in das Bundesprogramm nach GVFG einstellen zu können.

Es wird angestrebt, die Regionalstadtbahn bzw. Streckenverlängerungen der Straßenbahn (auch gemeinsam mit Niedersachsen) bei gegebener Wirtschaftlichkeit in das GVFG-Programm einzustellen.