

Mitteilung des Senats vom 19. Dezember 2000

Eisenbahnkapazitäten in Norddeutschland — Stehen Bremen, Bremerhaven und die Region künftig auf dem Abstellgleis?

Die Fraktionen der CDU und der SPD haben unter Drucksache 15/498 eine Große Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die Große Anfrage wie folgt:

Eine qualitativ hochwertige und attraktive Einbindung in das Verkehrssystem Schiene ist für den gesamten Nordwestraum mit den Oberzentren Bremen, Bremerhaven und Oldenburg unverzichtbar:

Diese Wirtschaftsregion weist mit ihren modernen, zukunftsorientierten Industrie- und Dienstleistungsbetrieben u. a. auch in den Häfen ein überdurchschnittliches Wirtschaftswachstum auf. Als neuer Wirtschaftszweig mit hohen Wachstums- und Umsatzquoten gewinnt der Städtetourismus zunehmend an Bedeutung. Diese positiven Entwicklungen sind zu verstärken. Dazu müssen Mobilität und Erreichbarkeit als grundlegende Voraussetzungen für die Funktionsfähigkeit aller Wirtschaftszweige verbessert werden.

In den letzten Wochen ist das Unternehmen Deutsche Bahn AG mit seinen wirtschaftlichen und strukturellen Problemen aber auch mit seinen Konzeptionen zur Neuorientierung des Bahnkonzerns wiederholt in den Blick der Öffentlichkeit gerückt:

- Die Deutsche Bahn AG will den Schienenpersonenfernverkehr ebenso wie den Schienengüterverkehr marktorientiert neu gestalten,
- die Deutsche Bahn AG und die Bundesländer fordern die Wahrnehmung der Verantwortung des Bundes für die Schieneninfrastruktur der Bundes-eisenbahnen nach Art. 87 e GG ein,
- der Bund als Eigentümer der Deutschen Bahn AG definiert sein finanzielles Engagement für die Bahn neu und kündigt erhebliche jährliche Investitionen insbesondere zur Erhaltung aber auch zum Ausbau des Schienennetzes an.

Im Rahmen der vom Vorstand der Deutschen Bahn AG jetzt eingeleiteten Neuorientierung des Unternehmens zeigen sich neue Probleme nicht nur bei der Anbindung von Regionen im Schienenpersonenverkehr, sondern auch im Schienengüterverkehr. Wesentliches Ziel der Deutschen Bahn AG ist es, im Schienengüterverkehr mit der Entwicklung neuer Produkte den Einzelwagenverkehr zu sanieren und ihn den Anforderungen moderner logistischer Bedürfnisse anzupassen. In diesem Zusammenhang bedarf es neuer Konzepte u. a. für Kleinkunden, die bislang ihre Transporte mit der Bahn abwickeln, um eine Verlagerung von Gütertransporten auf die Straße zu vermeiden.

1. Wie beurteilt der Senat die Meldungen, wonach die Deutsche Bahn AG angekündigt hat, ab 2001 über Bremen keine Inter-Regio-Züge mehr nach Bremerhaven/Cuxhaven einzusetzen?

Das Unternehmen für den Personenfernverkehr Deutsche Bahn Reise & Touristik AG will zum Fahrplanwechsel im Juni 2001 den Fernverkehr in die Region Bremerhaven/Cuxhaven wegen unzureichender Auslastung und damit fehlender Wirtschaftlichkeit einstellen. Künftig entfallen drei Interregio-Zugpaare sowie ein Intercity-Express-Zugpaar.

Der Senat bedauert diese ausschließlich auf betriebswirtschaftlichen Erwägungen beruhende Unternehmensentscheidung.

2. Ist diese Aufzählung vollständig und sind dem Senat weitergehende Planungen der DB für die Reduzierung weiterer Fernverbindungen für die Region bekannt?

Die Deutsche Bahn Reise & Touristik AG will ab 2001 den Lauf der Interregiozüge der Linie 14 zwischen Hannover und Norddeich bzw. Wilhelmshaven mangels Auslastung dieser Züge aus wirtschaftlichen Gründen auf Oldenburg als End- und Ausgangspunkt begrenzen. Ferner soll ab Fahrplanwechsel 2001 das heute in Tagesrandlage verkehrende Intercity-Express-Zugpaar zwischen Bremen und Berlin mangels ausreichender Auslastung entfallen.

3. Welche Folgen hätten diese Beschränkungen für die touristisch attraktiven Standorte Bremen und Bremerhaven?

a) Zum Standort Bremen

Die Fernzugesverbindungen des Bahnknotens Bremen in und aus Richtung West- und Norddeutschland sowie über Hannover in und aus Richtung Süd-, Südwest- und Ostdeutschland bleiben trotz der ab 2001 für den Nordwestraum vorgesehenen Reduzierungen nach den Erklärungen der DB Reise & Touristik auch für die kommenden Jahre im Kern erhalten. Negative Auswirkungen auf den touristischen Standort Bremen sind nicht zu erwarten.

b) Zum Standort Bremerhaven

Nach Feststellungen der Tourismusbranche reisen Städtetouristen derzeit fast überwiegend mit dem Pkw oder mit Veranstaltern von Busreisen nach Bremerhaven. Mit dem von der DB Reise & Touristik AG geplanten Rückzug des Fernverkehrs aus der Region Bremerhaven entfallen bislang noch bestehende Möglichkeiten für Touristen, mit schnellen Fernzügen umsteigefrei Bremerhaven und die angrenzende Urlaubsregion zu erreichen. Dies ist für die weitere Entwicklung des Standortes negativ. Die in Bremerhaven in nächster Zeit neu entstehenden touristischen Anlagen, insbesondere der Ocean-Park, erweitern nicht nur das bisherige Freizeitangebot, sondern wenden sich mit Attraktionen von hohem Rang und Qualität an neue Zielgruppen im Städtetourismus. Hier bietet sich für das Bahnunternehmen DB Reise & Touristik die Möglichkeit, in Kooperation mit der regionalen Tourismusbranche gemeinsam neue Marktpotentiale zu erschließen.

Erforderlich ist der Ausbau des Leistungsangebots mit ansprechendem und bequemen Equipment, um neue Kunden auf die Bahn und auf Bremerhaven zu lenken. Vor diesem Hintergrund bemüht sich der Senat unter regionalwirtschaftlichen und touristischen Aspekten um eine künftig attraktive Fernverkehrsanbindung Bremerhavens und seines Umlandes.

4. Ist nach Auffassung des Senats zu befürchten, dass die derzeitigen Entwicklungen bei der Deutschen Bahn einen für Bremen, Bremerhaven und die Anbindung der bremischen Häfen negativen Einfluss auf das Investitionsprogramm 1999 bis 2002 des Bundes hat?

Das Investitionsprogramm 1999 bis 2002 ist ein Abfinanzierungsprogramm. Wegen der angespannten Haushaltslage ist der Bund nicht in der Lage, sämtliche im laufenden Bundesverkehrswegeplan 1992 enthaltenen Verkehrsprojekte zu finanzieren. Das Investitionsprogramm legt für den Rest der laufenden Legislaturperiode des Deutschen Bundestags fest, in welcher Höhe die für den Aus- und Neubau von Bundesverkehrswegen vorhandenen Haushaltsmittel des Bundes in baureife Projekte des Bundesverkehrswegeplans 1992 verteilt werden.

Im Investitionsprogramm 1999 bis 2002 sind keine Schieneninfrastrukturprojekte für den Nordwestraum enthalten.

5. Wie beurteilt der Senat die Tatsache, dass im Auftrag von Eurogate und ERS die KEP-Logistik GmbH Güterverkehre von und zu den bremischen Häfen betreibt?

Das von der KEP-Logistik seit dem 26. Juni 2000 betriebene Zugsystem „boXXpress“ ist Folge der Öffnung des Schienengüterverkehrsmarktes für den Wettbewerb im Rahmen der Bahnreform:

Mit der 1994 in Kraft getretenen Bahnreform ist auf der Basis verbindlich vorgegebenen EU-Rechts im Rahmen der Liberalisierung der Verkehrsmärkte für nicht-bundeseigene Eisenbahnverkehrsunternehmen der Anspruch auf diskrimi-

nierungsfreien Zugang zum Netz der Deutschen Bahn AG und der nichtbundes-eigenen Eisenbahnen geschaffen worden. Mit Eröffnung des Wettbewerbs auf der Schiene ist den Verladern als Nachfrager von Verkehrsleistungen im Rahmen der Vertragsfreiheit die Möglichkeit gegeben worden, darüber zu entscheiden, von welchem am Markt tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen sie Transportleistungen im Rahmen geltenden Rechts erbringen lassen.

Die KEP-Logistik bietet als erstes nichtbundeseigenes Eisenbahnverkehrsunternehmen ein Zugsystem zur Beförderung von Containern an. Zwischen den Seehäfen Bremerhaven und Hamburg einerseits und den Containerterminals Stuttgart-Hafen, Nürnberg-Hafen und München-Riem andererseits werden miteinander korrespondierende Flügelzüge gefahren, die in beiden Fahrtrichtungen in Gemünden am Main verknüpft werden.

6. Wie bewertet der Senat vor dem oben dargelegten Hintergrund den Ausbau der Strecke Langwedel – Uelzen?

7. Wie ist der Planungsstand bzgl. des für die bremischen Häfen wichtigen Nord-Süd-Schienenkorridors Bremerhaven – Bremen – Wunstorf – Hannover?

8. Gibt es durch die beschriebenen Entwicklungen Änderungen hinsichtlich des Planungs- und Realisierungsstandes der für die bremischen Häfen wichtigen Eisenbahninfrastrukturvorhaben Ausbau des Streckenabschnitts Bremen – Langwedel – Uelzen – Stendal („Amerikalinie“) und die geplante Hochgeschwindigkeitstrasse Hamburg/Bremen nach Hannover („Y-Trasse“) verglichen mit der o. g. Senatsmitteilung?

Die in den Fragen 6 bis 8 genannten Bahnstrecken sind Inhalt des Konzepts „Netz 21“ der Deutschen Bahn Netz AG:

Das Unternehmen will mit diesem Konzept angesichts knapper finanzieller Mittel für den Erhalt und Ausbau der Schieneninfrastruktur primär die vorhandenen Möglichkeiten des bestehenden Netzes betrieblich und wirtschaftlich optimal nutzen. Durch Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen soll die Leistungsfähigkeit des Bestandsnetzes erhöht werden, um nachfragegerecht Schienenverkehre abwickeln zu können. Ferner sollen die Produktionskosten gesenkt werden.

Sekundär soll im Rahmen des finanziell Möglichen dort in den Aus- und Neubau von Strecken investiert werden, wo eine hohe Netzwirkung für die gesamte Infrastruktur erreicht wird.

Zum aktuellen Sach- und Planungsstand der in den Fragen 6 bis 8 genannten Strecken hat die DB Netz AG folgendes mitgeteilt:

a) Zur Strecke Langwedel – Uelzen

Obwohl der im Bundesverkehrswegeplan 1992 vorgesehene Ausbau dieser Strecke durch das Investitionsprogramm 1999 bis 2002 zunächst zurückgestellt worden ist, wird die DB Netz AG noch vor 2002 mit dem Streckenausbau beginnen. Die derzeit lediglich von Zügen des Schienenpersonennahverkehrs genutzte Strecke soll saniert, die Streckenhöchstgeschwindigkeit von derzeit 80 Km/h auf 120 Km/h erhöht werden. Hierfür werden etwa 40 Mio. DM investiert. Die erforderlichen Planungen will die Bahn Anfang 2001 abschließen. Der weitere Ausbau der Strecke ist Gegenstand der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans. Der Umfang des Ausbaues wird davon abhängen, mit welcher Sicherheit künftig weitere Verkehre, insbesondere Güterverkehre von und zu den Unterweserhäfen auf dieser Strecke zu erwarten sind. Von wesentlicher Bedeutung hierfür wird u. a. auch die im Frühjahr 2001 erwartete Entscheidung sein, ob in Wilhelmshaven ein Tiefwasserhafen gebaut wird.

b) Zur Strecke Bremerhaven – Bremen – Wunstorf – Hannover

Die Zentrale der DB Netz AG hat im April d. J. betriebsintern einen so genannten Vorplanungsauftrag für diese Strecke erteilt. Auftragnehmer ist die Niederlassung Nord der DB Netz AG in Hannover. Im Rahmen der Vorplanungen ist inzwischen ein Betriebsprogramm als Grundlage für weitere Untersuchungen erarbeitet worden. Die Untersuchungen dieses Verkehrskorridors sollen laut Mitteilung der DB Netz AG Mitte 2001 abgeschlossen werden. Anschließend muss die Finanzierung von Ausbau- und Modernisierungsmaßnahmen u. a. im Zusammenhang mit der Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans geklärt werden.

c) Zur „Y-Strecke“

Die Deutsche Bahn AG hält den Bau der „Y-Strecke“ grundsätzlich für sinnvoll und betreibt deshalb gegenwärtig den baldigen Abschluss des bei der Bezirksregierung Lüneburg anhängigen Raumordnungsverfahrens. Weitere, über das Raumordnungsverfahren hinausgehende planerische Maßnahmen sind erst nach Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans ab dem Jahr 2003 und der Sicherstellung der Finanzierung des Projekts möglich. Ein Zeitpunkt für die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens ist derzeit nicht absehbar.

9. Ergeben sich durch die beschriebenen Entwicklungen Änderungen der Planung bzw. Entwicklungen für die Eisenbahnanbindung Bremens und Bremerhavens? Wenn ja, wie sehen diese aus?

a) Zur Schieneninfrastruktur:

Zu den derzeit erkennbaren Planungen und Entwicklungen der infrastrukturellen Eisenbahnanbindung Bremens und Bremerhavens wird auf die Antworten zu den Fragen 6 bis 8 verwiesen.

b) Zum Schienenpersonenfernverkehr

Nach Mitteilung des Fernverkehrsunternehmens DB Reise & Touristik bestehen folgende Planungen zur Einbindung des Bahnknotens Bremen in den Fernverkehr:

- Bremen bleibt mit Hamburg und dem Rhein-Ruhr-Raum mit einer im Stundentakt verkehrenden Intercityzug-Linie verbunden.
- In Richtung Süddeutschland verkehren über Hannover auch künftig Intercity-Express-Züge im Zweistundentakt. Alternierend zu dieser ICE-Linie sollen wie bisher zwischen Bremen und Hannover die heutigen Interregiozüge der Linie 14 im Zweistundentakt mit Anschluss in Richtung Süd- und Südwestdeutschland sowie in Richtung Berlin verkehren. Sie werden künftig ab Hannover einen neuen Laufweg über Magdeburg und Leipzig mit dem Endziel Dresden erhalten. Die DB Reise & Touristik plant, die Interregiozuglinie 14 in eine Intercityzuglinie umzuwandeln.
- Die DB Reise & Touristik beabsichtigt nach derzeitigem Sachstand nicht, künftig Fernzüge von und nach Bremerhaven zu fahren.

c) Zum Schienenpersonennahverkehr

Im Schienenpersonennahverkehr zwischen Bremen und Bremerhaven wird von der Deutschen Bahn Regio AG im Auftrag der dafür zuständigen Länder Bremen und Niedersachsen folgendes Zugangebot erbracht:

- StadtExpress-Züge, die stündlich verkehren und zwischen Bremen-Burg und Bremerhaven-Lehe an jedem Bahnhof halten,
- RegionalExpress-Züge, die zweistündlich verkehren und zwischen Bremen und Bremerhaven-Lehe in Osterholz-Scharmbeck und Bremerhaven-Hauptbahnhof halten.

Zu den morgendlichen und abendlichen Hauptverkehrszeiten wird dieses Angebot durch Verstärkerzüge ergänzt.

Der Senat beabsichtigt, den derzeitigen Nahverkehrsfahrplan in der Fahrplanperiode 2001/2002 weiterzuentwickeln und hierbei auch die von der Deutschen Bahn Reise & Touristik AG vorgesehenen Veränderungen zu berücksichtigen. Die Weiterentwicklung des Nahverkehrsfahrplans bedarf der Abstimmung mit dem Land Niedersachsen.

10. Welche Erkenntnisse liegen dem Senat über die von der Bundesregierung angekündigten Milliardenbeträge aus dem Verkauf der UMTS-Lizenzen für Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen, insbesondere den norddeutschen Schienenverkehr, vor?

Nach Informationen der Deutschen Bahn AG sollen die Mittel für Investitionen in das Bestandsnetz im Zeitraum 2001 bis 2003 durch Einnahmen des Bundes aus dem Verkauf von UMTS-Lizenzen um 6 Mrd. DM auf etwa 15 Mrd. DM angehoben werden. Für den Nordwestraum sind nach Planungen der Deutschen Bahn Netz AG Investitionen zur Beseitigung von Langsamfahrstellen im Hauptbahnhof Bremen in Höhe von 4,5 Mio. DM, zur Sanierung der Allerbrücke in Verden in Höhe von 48 Mio. DM sowie zur Sanierung der Strecke Nordenham – Hude in Höhe von

160 Mio.DM vorgesehen. Ferner soll eine Langsamfahrstelle auf der Strecke Bremen/Burg – Bremen/Vegesack beseitigt werden. Der geplante Einsatz dieser Mittel für Netzinvestitionen bedarf noch der Zustimmung der Bundesministerien für Verkehr, Bau und Wohnungswesen sowie für Finanzen.

11. Welche Strukturveränderungen im Bahnbereich (u. a. Aufgabe von Niederlassungen und Dienststellen) wird es im Zuge der Bahnreform in

- a) Bremen und
- b) Bremerhaven

noch geben?

Die erste Stufe der Bahnreform, die Umwandlung der Sondervermögen Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn in die Deutsche Bahn AG, ist in den Jahren 1994 und 1995 realisiert worden. Die zweite Stufe der Bahnreform wurde Anfang 1999 mit der Umwandlung der Deutschen Bahn AG in eine Holding und der Gründung der mit ihr verbundenen Unternehmen DB Netz AG, DB Stationen & Service AG und den drei Verkehrsunternehmen DB Reise & Touristik AG, DB Regio AG sowie DB Cargo AG abgeschlossen. Eine Umsetzung der ursprünglich geplanten dritten Stufe der Bahnreform, nämlich die Auflösung der Deutschen Bahn Holding AG und die Verselbständigung der heute in ihr verbundenen fünf Unternehmen ist derzeit nicht erkennbar.

Nach Mitteilung der Deutschen Bahn AG wird es innerhalb der jetzigen Strukturen bei den in der DB Holding AG zusammengeschlossenen Unternehmen insbesondere auch vor dem Hintergrund der Sanierung der Bundeseisenbahnen auch künftig weitere organisatorische Anpassungen geben. Derzeit liegen neben der Änderung des so genannten Werkekonzepts für die Eisenbahnausbesserungswerke keine weiteren konkreten Änderungskonzepte vor.

Das Ausbesserungswerk Bremen ist laut Mitteilung der Deutschen Bahn AG von den im Werkekonzept vorgesehenen Veränderungen nicht betroffen.

12. Welche Auswirkungen werden diese Strukturveränderungen auf die Bahnarbeitsplätze in

- a) Bremen und
- b) Bremerhaven

noch haben?

Nach aktueller Mitteilung der Deutschen Bahn AG sind im Bereich von Bremen und Bremerhaven derzeit keine Arbeitsplätze von Strukturveränderungen betroffen.

Die Gewerkschaft TRANSNET — GdED hat demgegenüber den Senat darüber informiert, dass in der Nordwestregion/Bremen ab Ende 2000 bis zum Fahrplanwechsel 2003 beim Fernverkehrsunternehmen DB Reise & Touristik AG mit dem Abbau von etwa 279 Arbeitsplätzen zu rechnen ist. Ferner wird in der Region bei DB Reise & Touristik AG eine Reduzierung der Ausbildungsplätze von 30 im Jahr 1999 auf drei im Jahr 2001 erwartet. Eine Differenzierung der Auswirkungen auf Bremen, Bremerhaven und die übrige Nordwestregion ist derzeit nicht möglich.

Dem Senat liegen derzeit keine weiteren Erkenntnisse zu Auswirkungen der vom Vorstand der Deutschen Bahn AG angekündigten Sanierungen auf Arbeits- und Ausbildungsplätze in der Nordwestregion bei den konzernverbundenen Unternehmen DB Netz AG, DB Regio AG, DB Cargo AG und DB Stationen & Service AG vor.