

**Mitteilung des Senats vom 20. März 2001****Schnelle Zugverbindungen in Nordwestdeutschland erhalten und ausbauen**

Auf Antrag der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen, der SPD und der CDU vom 12. September 2000 (Drucksache 15/458) hat die Bürgerschaft (Landtag) in ihrer Sitzung am 11. Oktober 2000 folgenden Beschluss gefasst:

„Die Bürgerschaft (Landtag) fordert den Senat auf:

1. gemeinsam mit den anderen betroffenen Bundesländern erneut Initiativen zu ergreifen, durch die die komfortablen, umsteigefreien Fernverkehrsverbindungen im nordwestdeutschen Raum erhalten bleiben sowie perspektivisch ausgebaut werden können und die Deutsche Bahn AG von ihren derzeitigen Planungen Abstand nimmt.
2. der Bürgerschaft (Landtag) danach einen Bericht darüber vorzulegen, welche Ergebnisse diese Initiativen hatten. Außerdem wird der Senat gebeten, darzulegen, wie die Schienenanbindung Bremerhaven/Bremen bis zum Jahr 2003 konkret weiterentwickelt werden soll.
3. sich gegenüber der Bundesregierung dafür einzusetzen, dass die Zinersparnisse, die sich durch den Mobilfunk-Lizenzverkauf ergeben, in einer Höhe von 2 Milliarden DM jährlich für die Sanierung und Modernisierung des Schienennetzes verwendet werden.“

Der Senat berichtet wie folgt:

**A. Neue Unternehmenspolitik der DB AG**

1. Die unter dem Dach der Deutschen Bahn AG Holding (im Folgenden: DB AG Holding) zusammenfassten einzelnen Bahn-Aktiengesellschaften haben das Geschäftsjahr 1999 mit erheblichen defizitären Betriebsergebnissen abgeschlossen. Ohne eine Neuorientierung der Unternehmenspolitik wird nach Aussage des Vorstands der DB AG das Defizit bis zum Jahr 2003 auf über 20 Mrd. DM ansteigen. Vor diesem Hintergrund hat der Vorstand der DB AG beschlossen, seine Unternehmenspolitik mit drastischen Sparmaßnahmen zu ändern.

2. Beim vom konzernverbundenen Unternehmen Deutsche Bahn Reise&Touristik AG (im Folgenden: DB R&T) betriebenen Fernverkehr ist folgendes vorgesehen:

a) Die Produktivität soll durch Einsparung bei Personalkosten und Betriebsmitteln erhöht werden.

— Im Personalbereich soll die Anzahl von Lokführern und Zugbegleitpersonal reduziert und das verbleibende Personal konzentriert auf wenige Einsatzpunkte optimaler eingesetzt werden,

— Bei den Betriebsmitteln sollen ältere und kostenintensive Traktionsfahrzeuge und Reisezugwagen ausgemustert oder veräußert werden; über bereits bestellte Fahrzeuge hinaus sollen in nächster Zeit keine Neuanschaffungen erfolgen.

b) Fernzüge sollen besser ausgelastet und das Fahrplanangebot orientiert an der vorhandenen Marktnachfrage streng nach dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit ausgestaltet werden.

3. Gemäß diesen Leitlinien hat die DB R&T das Unternehmenskonzept „MORA P“ (Marktorientiertes Angebot Personenfernverkehr) entwickelt. Es soll ab Fahrplanwechsel 2001/2002 umgesetzt werden und 2003 abgeschlossen sein. Dieses Konzept sieht im Wesentlichen folgendes vor:

a) Fernverkehrszüge sollen ausschließlich Fernverkehrs-, keine Nahverkehrsleistungen erbringen. Bundesweit sollen flächenerschließende, nicht auf Ballungszentren konzentrierte Fernverkehre mit schwachen Verkehrsströmen reduziert werden.

b) Der Nahverkehr soll u. a. auch Zubringerfunktion für den Fernverkehr haben. Fortfallende Fernverkehrszüge sollen nach Vorstellungen der DB R&T durch Nahverkehrszüge ersetzt werden. Zusätzlich erforderlich werdende Nahverkehrszüge sollen die Länder als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr auf eigene Kosten und Risiko bestellen.

4. Als Folge des Konzepts MORA soll das jährliche Fernverkehrsangebot nach dem Stand Jahresfahrplan 2000/2001 von bundesweit jährlich 180 Mio. Zugkilometern ab Fahrplanwechsel 2001 um 18 Mio. Zugkilometer reduziert werden.

Im nordwestdeutschen Raum sind hiervon folgende Fernverkehrsverbindungen betroffen:

- Die drei Zugpaare der Interregiolinie 15 Saarbrücken – Köln – Münster – Bremen – Bremerhaven/Cuxhaven werden ab Fahrplanwechsel im Juni 2001 auf Münster als Ausgangs- und Endpunkt beschränkt. Sie entfallen nach der Unternehmensentscheidung künftig nördlich von Münster in Richtung Bremerhaven/Cuxhaven wegen fehlender Wirtschaftlichkeit auf diesem Streckenabschnitt.
- Die ICE-Tagesrandverbindung am Morgen von und am Abend bis Bremerhaven entfällt zwischen Bremen und Bremerhaven.
- Die Interregiozüge der Linie 14 Cottbus – Berlin – Hannover – Bremen – Oldenburg – Norddeich/Wilhelmshaven verkehren ab Juni 2001 nur noch bis und ab Oldenburg. Lediglich zwei Zugpaare sollen unter touristischen Aspekten und wegen vorhandener Nachfrage bis Norddeich verkehren. Die Strecke Oldenburg-Wilhelmshaven wird die Deutsche Bahn R&T mangels Auslastung aus wirtschaftlichen Gründen ab Fahrplanwechsel 2001/2002 mit Interregiozügen nicht mehr bedienen.

Die übrigen Fernverkehrsansbindungen des Bahnknotens Bremen/Hbf. bleiben unberührt.

## **B. Verhandlungen und Gespräche**

I. Zu den Verhandlungen und Gesprächen mit der DB AG Holding und der konzernverbundenen DB R&T sowie mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen wird wie folgt berichtet:

1. Die Gespräche der Länder auf Minister- sowie auf Sachbearbeitungsebene mit der DB AG Holding/DB R&T haben zu keinem Verzicht des Unternehmens auf die angekündigten Streichungen im Fernverkehr geführt. Das Unternehmen DB R&T lehnt es aus wirtschaftlichen Gründen ab, sein Fernverkehrsangebot im bisherigen Umfang dort weiter aufrechtzuerhalten, wo Fernverkehrszüge mangels ausreichender Nachfrage nicht ausgelastet sind und Verluste erbringen. Dies ist nach Erklärung des Unternehmens bei allen Fernverkehrsverbindungen der Fall, die ab Fahrplanwechsel 2001 entfallen. Die damit entfallende Anbindung Bremerhavens/Cuxhavens an den Fernverkehr führt zu einer schlechteren Erreichbarkeit der Region für Touristen und erschwert damit gerade auch die touristische Entwicklung des Standortes.

### **2. Bremen**

Für die im Land Bremen insbesondere betroffene Relation Bremerhaven – Bremen, die im Fernverkehr derzeit von drei Interregiozügen der Linie 15 sowie einem ICE-Zugpaar in Tagesrandlage bedient wird, hat die DB R&T im Einzelnen dargelegt:

a) Zum ICE-Zugpaar

Die Auslastung des ICE-Zugpaars liegt nach Angaben der DB R&T trotz Einsatzes von ICE-Halbzügen mit einem gegenüber Vollzügen verringertem Platzangebot im

Wochendurchschnitt unter 20 %. Das zwischen Bremerhaven – Bremen jährlich eingefahrene Defizit beträgt 2,7 Mio. DM.

b) Interregiolinie 15

Zu den Zügen dieser Linie verweist DB R&T zunächst darauf, dass hier die Mehrzahl der Benutzer der Interregiozüge zwischen Bremerhaven und Bremen keine Fernverkehrsreisende, sondern Nahverkehrspendler sind, die mit ihren in Interregiozügen geltenden Fahrausweisen der ZVBN die gegenüber Stadtexpresszügen schnelleren Interregiozüge nutzen.

c) Ferner begründet das Unternehmen seine Entscheidung zum künftigen Fortfall der Interregiozüge zwischen Münster und Cuxhaven damit,

- dass diese Züge im Abschnitt Bremen – Osnabrück – Münster nur unzureichend ausgelastet sind,
- im Fernverkehr mit den parallel laufenden Intercityzügen der Linie 1 (Hamburg – Westdeutschland) konkurrieren und ihnen Fahrgastpotenziale entziehen,
- für den nicht elektrifizierten Streckenabschnitt Bremerhaven – Cuxhaven ist ferner — abgesehen von der nur geringen durchschnittlichen Auslastung — zusätzlich ein kostenaufwendiger Traktionswechsel in Bremerhaven erforderlich.

d) Die DB R&T war in den Gesprächen aus wirtschaftlichen Erwägungen auch nicht bereit, im künftigen Jahresfahrplan 2001/2002 einen Fernzug unter touristischen Aspekten nach Bremerhaven und Cuxhaven zu fahren. Sie verweist auf die seit Jahren beobachtete geringe Auslastung der Züge in Richtung Bremerhaven und Cuxhaven mit touristischen Reisenden.

e) In den Gesprächen mit dem Vorstand der DB R&T wurde vereinbart, dass in einem Arbeitskreis mit der DB R&T erörtert und geklärt werden soll, wie die Region Bremerhaven/Cuxhaven u. a. unter touristischen Aspekten künftig in das Fernverkehrsangebot der DB R&T eingefügt werden könnte. In diesem Arbeitskreis nehmen außer den mit Fragen des Schienenpersonenfernverkehrs befassten Verkehrsressorts aus Bremen und Niedersachsen die Vertreter der Kommunalverwaltungen der Städte Bremerhaven und Cuxhaven und des Landkreises Cuxhaven sowie der regionalen Wirtschaft, insbesondere der Touristikwirtschaft teil. Der Arbeitskreis hat seine Tätigkeit Ende Februar 2001 aufgenommen.

3. Im Gegensatz zu den früheren als Sondervermögen geführten Staatsbahnen Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn sieht sich das Unternehmen DB R&T u. a. vor dem Hintergrund der ihm vom Aktiengesetz verbindlich vorgegebenen Verpflichtung zu wirtschaftlichem Handeln auch künftig nicht in der Lage, aus regional- oder strukturpolitischen Gründen für das Unternehmen unwirtschaftliche Fernverkehrsleistungen zu erbringen.

## II. Verhandlungen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

1. Die Verkehrsminister der Länder haben den Bund aufgefordert, seine mit der Bahnreform im Jahr 1994 übernommene Verpflichtung aus Art. 87 e Abs. 4 GG zu erfüllen.

a) Nach Art. 87 e Abs. 4 Satz 1 GG „gewährleistet der Bund, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, bei Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangebot auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird.“

Nach Art. 87 e Abs. 4 Satz 2 GG soll das Nähere durch Bundesgesetz geregelt werden. Ein entsprechendes Bundesgesetz ist bislang nicht ergangen.

b) Die Länderverkehrsministerkonferenz sowie die Ministerpräsidentenkonferenz haben die Bundesregierung unter Hinweis auf Art. 87 e Abs. 4 GG aufgefordert, die erforderlichen Finanzmittel bereitzustellen, um das Fernverkehrsangebot des derzeit geltenden Fahrplans 2000/2001 auch künftig zu erhalten und damit die von der DB R&T angekündigten Streichungen zu vermeiden.

2. Der Bund hat die geforderten Finanzmittel mit im Wesentlichen folgender Begründung abgelehnt:

a) Das Wohl der Allgemeinheit ist nicht tangiert, wenn die Nachfrage nach Fernverkehrsleistungen so gering ist, dass das Verkehrsbedürfnis vertretbar und besser anders befriedigt werden kann. Der Einsatz von Steuermitteln ist unter Beachtung von Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit nur dann gerechtfertigt, wenn er unvermeidbar ist.

b) Der Bund sieht seine Verpflichtung aus Art. 87 e Abs. 4 GG dadurch erfüllt, dass er seine Verantwortung auf das Schienennetz der Bundeseisenbahnen konzentriert und hierfür auch künftig Investitionshilfen bereitstellt. Damit schafft der Bund seiner Meinung nach die Basis dafür, dass die DB AG das nach dem Grundgesetz erforderliche Angebot realisieren kann. Darüber hinaus sieht der Bund im Rahmen der grundgesetzlichen Regelung keine Notwendigkeit und keinen Spielraum, finanzielle Mittel zur Bestellung von Fernverkehrsleistungen zur Verfügung zu stellen.

III. Zur Verwendung von Zinsersparnissen, die sich aus dem Verkauf von UMTS-Mobilfunk-Lizenzen ergeben, hat die Bundesregierung inzwischen entschieden, ab dem Jahr 2001 jährlich 2 Milliarden DM für den Ausbau der Schieneninfrastruktur der Bundeseisenbahnen zusätzlich zu investieren. Für die Region Bremen sind vorgesehen:

- zur Beseitigung von Langsamfahrstellen im Hauptbahnhof Bremen 4,8 Mio. DM,
- zur Beseitigung von Langsamfahrstellen auf der Strecke Bremen/Burg – Bremen/Vegesack 6,6 Mio. DM,
- zur Sanierung der Allerbrücke in Verden auf der Strecke Bremen – Hannover 48 Mio. DM,
- sowie zur Sanierung der Strecke Nordenham – Hude 160 Mio. DM.

### **C. Schienenanbindung von Bremerhaven und Bremen bis zum Jahr 2003**

#### **I. Anbindung im Schienenpersonenfernverkehr**

Nach Auskunft der DB R&T bestehen für die Fernverkehrsanbindung ab Jahresfahrplan 2001/2002 (ab 10. Juni 2001) folgende Planungen:

##### **1. Bahnknoten Bremen/Hbf.**

Bremen/Hbf. ist Knotenbahnhof für den Nordwestraum und damit wichtiger Haltepunkt oder Ausgangs- und Endpunkt von Fernzuglinien. Im Einzelnen:

##### **a) Richtung Westdeutschland und Richtung Hamburg**

In der Nord-West-Relation Hamburg – Bremen – Rhein/Ruhr wird auch künftig die heutige Intercitylinie 1 im Stundentakt verkehren.

##### **b) Richtung Nürnberg/München**

Das bisherige Fernzugangebot bleibt bestehen. In der Nord-Süd-Relation Norddeutschland – Hannover – Würzburg – Nürnberg – München werden die ICE-Züge der heutigen Linie 4 weiterhin im Zwei-Stundentakt verkehren. Die Zugteile Bremen – Hannover und Hamburg – Hannover werden in Nord-Süd-Richtung in Hannover miteinander gekoppelt, in der Gegenrichtung getrennt.

##### **c) Richtung Rhein/Main (Frankfurt) – Südwestdeutschland (Mannheim/Stuttgart/Basel)**

Das bisherige Fernzugangebot bleibt bestehen: Einige ICE-Züge werden auch künftig über Hannover umsteigefrei in den Rhein/Main-Raum und Südwestdeutschland laufen und umgekehrt.

Im Übrigen bestehen Umsteigeverbindungen in Hannover von Fernzügen aus und in Richtung Bremen in bzw. aus Fernzügen in und aus Richtung Frankfurt. Die DB AG ist bestrebt, den heute umsteigebedingten Übergang in Hannover in die Fernzüge in und aus Richtung Frankfurt von ca. 25 Minuten künftig erheblich zu verkürzen. Dies wird netzbedingt voraussichtlich erst zum Jahresfahrplan 2003 möglich sein.

##### **d) Richtung Leipzig/Dresden**

Die heutige Interregiolinie 14 (Norddeich – Oldenburg – Bremen – Hannover – Magdeburg – Berlin – Cottbus) wird ab Jahresfahrplan 2001/2002 den neuen Lauf-

weg Oldenburg – Bremen – Hannover – Magdeburg – Leipzig – Dresden erhalten. Sie verkehrt im 2-Stundentakt (Abfahrt in Bremen/Hbf. zur ungeraden Stunde). Die Interregiolinie 14 wird voraussichtlich zum Jahresfahrplan 2003 in eine Intercitylinie umgewandelt; sobald der DB R&T das hierfür erforderliche Wagenmaterial zur Verfügung steht.

Alternierend bestehen in der anderen Stunde (geraden Stunde), in der die Interregiolinie nicht verkehrt, in Hannover Umsteigemöglichkeiten von und in die ICE-Züge von und nach Bremen in Intercityzügen der Linie 5 (Köln – Hannover – Magdeburg – Leipzig) nach und von Leipzig.

#### e) Richtung Berlin

- Wie bereits im geltenden Fahrplan bestehen auch künftig alle zwei Stunden in und aus Richtung Berlin in Hannover/Hbf. direkte Umsteigeverbindungen aus/in Züge der künftigen Interregiolinie 14 (Oldenburg – Bremen – Hannover – Leipzig – Dresden) in und aus Zügen der Interregiolinie 16 (Amsterdam – Hannover – Berlin). Die Interregiolinie 16 verkehrt zwischen Hannover und Berlin mit kurzen Fahrzeiten über die Hochgeschwindigkeitsstrecke. Sie soll ab 2003 gleichfalls in eine Intercitylinie umgewandelt werden.
- In der alternierenden Stunde besteht alle zwei Stunden über Hannover/Hbf. in beiden Richtungen eine Umsteige Verbindung zwischen ICE-Zügen der Linie 4 (Bremen-Hannover-München) und ICE-Zügen der Linie 10 (Köln – Hannover – Berlin). Die DB R&T ist bemüht, die derzeit lange Umsteigzeit in Hannover von ca. 45 Minuten erheblich zu verkürzen. Voraussetzung hierfür ist der Ausbau der Schieneninfrastruktur auf der Strecke Köln – Hannover sowie im Bereich Berlin. Eine Verbesserung der Umsteige Verbindung wird deshalb frühestens ab Jahresfahrplan 2003 möglich sein.
- Das schon heute in Tagesrandlage am frühen Morgen von Bremen (Abfahrt: 05.57 Uhr) nach Berlin (Ankunft Bahnhof Zoo: 08.35 Uhr) und am Abend von Berlin (Abfahrt Bahnhof Zoo: 21.17 Uhr) nach Bremen (Ankunft: 23.58 Uhr) verkehrende ICE-Zugpaar bleibt — entgegen ursprünglichen Streichungsabsichten der DB R&T — erhalten.

#### 2. Bremerhaven

Die DB R&T plant für Bremerhaven derzeit keine direkte Anbindung mit Fernverkehrszügen.

#### II. Anbindung im Schienenpersonennahverkehr

1. Seit dem Fahrplanwechsel 1997/1998 haben die Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV), das Land Bremen und die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG), das Angebot im Schienenpersonennahverkehr zwischen Bremen und Bremerhaven schrittweise verbessert. Der Schwerpunkt lag in der Einführung von RegionalExpress-Zügen (RE) mit nur einem Zwischenhalt in Osterholz-Scharmbeck und Fahrzeiten, die denen der Fernverkehrszüge entsprechen. Hierdurch wurde insgesamt das Angebot an RE-Zügen auf der Strecke Bremen – Bremerhaven seit Beginn der Regionalisierung im Jahre 1996 von 0 auf heute 15 RE-Züge ausgebaut.

2. Zum Fahrplan 2001/2002 wird das Angebot mit RE-Zügen zwischen Bremen und Bremerhaven nochmals erweitert: Mit vier zusätzlichen Zügen werden zukünftig insgesamt 19 RE-Züge werktäglich zwischen Bremen und Bremerhaven verkehren. Dies bedeutet gegenüber dem Fahrplan 1997/1998 eine Angebotsausweitung im Nahverkehr um rund 30 %. Um auch den Komfort für die Fahrgäste zu steigern, sollen in den Zügen des zweistündigen Grundtaktes moderne Doppelstockwagen eingesetzt werden.

3. Die zwischen Bremen und Bremerhaven verkehrenden RE-Züge haben Anschluss an die ICE-Züge in und aus Richtung Hannover sowie an die IC-Züge in und aus Richtung Hamburg.