

Mitteilung des Senats vom 15. April 2003**Verkehrsinfrastruktur im Nordwesten verbessern**

Die Fraktionen der SPD und der CDU haben unter Drucksache 15/1425 eine Große Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die Große Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung

In Bremen hat die bedarfsgerechte Verkehrsinfrastruktur in Zusammenhang mit der Wettbewerbsfähigkeit der Region und hier besonders der bremischen Häfen eine große Bedeutung. Auf gesamtwirtschaftlicher Ebene lässt sich der Zusammenhang von Wirtschaftswachstum und ausreichender Ausstattung mit Verkehrsinfrastruktur nachweisen. Für die privaten Unternehmen erhöht die gute Verkehrsinfrastruktur die Effizienz und wirkt deswegen kostensenkend. Damit ist die Verkehrsinfrastruktur ein entscheidender Standortfaktor beim Wettbewerb zwischen Regionen. In besonderem Maße gilt dies für den Hinterlandverkehr der bremischen Häfen und muss schließlich auch für den Betrieb des geplanten Tiefwasserhafens in Wilhelmshaven – wobei sich Bremen, aber mehr noch Bremerhaven und Wilhelmshaven in peripherer Lage in Deutschland befinden – rechtzeitig berücksichtigt werden. Daher setzt sich der Senat seit Jahren sowohl im Verhältnis zum Bund als auch gegenüber Niedersachsen und nicht zuletzt auf europäischer Ebene für eine weitere Optimierung der für Bremen und seine Häfen relevanten Verkehrsinfrastruktur ein. Die Entscheidung für den Bau eines Tiefwasserhafens war ein zusätzlicher Anlass für den Senat, die Verkehrsproblematik im Weser-Jade-Raum sowie die Anbindung der Häfen und ihre Vernetzung untereinander verstärkt anzugehen.

Dies vorausgeschickt beantwortet der Senat die Fragen im Einzelnen.

1. Was hat der Senat seit Beschlussfassung der Bürgerschaft (Landtag) im Herbst 2001 zur Erstellung eines solchen Konzeptes unternommen? Wie ist der Stand der Bundesverkehrswegeplanung, und welche vom Senat angemeldeten Projekte sind berücksichtigt bzw. sind nicht berücksichtigt?

Nach der Beschlussfassung der Bürgerschaft (Landtag) im Herbst 2001 hat der Senat mehrfach Kontakt mit dem Bundesland Niedersachsen aufgenommen, das schließlich unter dem 2. Mai 2002 schrieb, es sehe keinen Bedarf für eine interministerielle Arbeitsgruppe zur Vorbereitung eines Verkehrskonzeptes für den Nordwestraum.

Bremen hat das Thema dann auch für die Gemeinsame Kabinettsitzung Bremen-Niedersachsen am 4. Juni 2002 vorgeschlagen. Auf der Sitzung der Gemeinsamen Kabinettsitzung wurde folgender Beschluss gefasst:

„Die niedersächsische Landesregierung und der Senat der Freien Hansestadt Bremen beschließen, sich im Rahmen der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes für ein gemeinsam abgestimmtes Konzept über die Hinterlandverbindungen der Hafenstandorte im Weser-Jade-Raum und deren Vernetzung untereinander einzusetzen.“

Im Anschluss daran und auf der Basis des Beschlusses hat Bremen erneut Kontakt mit Niedersachsen aufgenommen und um Abstimmung im Rahmen der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes für ein gemeinsames Konzept über die Hinterlandverbindungen der Hafenstandorte im Weser-Jade-Raum und ihre Vernetzung untereinander und eine gemeinsame Strategie gegenüber dem Bund gebeten.

Dies geschah durch Vertreter der zuständigen Ressorts der Bundesländer Bremen und Niedersachsen im August 2002. Später wurden auch die bilateralen Ländergespräche des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (BMVWB) von beiden Ländern gemeinsam wahrgenommen. Dabei wurden gemeinsame Strategien zur Durchsetzung der wichtigen gemeinsamen Verkehrsprojekte im Nordwestraum entwickelt.

Der Stand des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) ist wie folgt:

Zunächst wird über die von der Freien Hansestadt Bremen (Land) an den Bund gemeldeten relevanten Verkehrsprojekte und anschließend ihre Berücksichtigung in dem genannten Entwurf für den BVWP berichtet.

1. Meldung Bremens 2000

Im Frühjahr 2000 wurden entsprechend dem vom Bund vorgesehenen Verfahren von Bremen folgende Verkehrsprojekte zur Aufnahme in den BVWP vorgeschlagen:

1.1 Bundesfernstraßen

1.1.1 Bundesautobahnen

- BAB A 1
 - 8-streifiger Ausbau zwischen dem Autobahnkreuz Bremen und Anschlussstelle Bremen-Hemelingen
 - 8-streifiger Ausbau zwischen der Anschlussstelle Bremen-Hemelingen und der Landesgrenze Bremen/Niedersachsen
- BAB A 27
 - 6-streifiger Ausbau zwischen den Anschlussstellen Bremen Burglesum und Bremen Freihäfen
 - 6-streifiger Ausbau zwischen Bremen Freihäfen und Autobahnkreuz Bremen
- BAB 281
 - Zweiter Bauabschnitt 2. Stufe Flughafendamm bis BAB-Zubringer Arsten
 - Dritter Bauabschnitt Bremen Strom bis Warturmer Heerstraße
 - Vierter Bauabschnitt Hafенrandstraße bis Bremen Strom (Weserquerung)

1.1.2 Bundesstraßen

- B 6
 - Brücke über den Verteilerkreisel Bremen (2. Fahrbahn)
- B 6 (neu)/A 281, 5. Bauabschnitt
 - Die auf Bremer Gebiet liegende Teilstrecke zwischen der Neuenlander Straße und der A 1, Anschlussstelle Brinkum
- B 71
 - Verlegung von Borriesstraße (B 212) bis Fischereihafen
 - Verlegung von Fischereihafen bis nördliche Landesgrenze Bremen/Niedersachsen (B 6)

- B 74
Neubau von Kreinsloger bis Farger Straße
- B 212
 - Ausbau zwischen Hafenstraße (Freigebiet) und Autobahnan-
schlussstelle Bremerhaven-Mitte
 - Bau zwischen der Landesgrenze Niedersachsen/Bremen und der
A 281 (Eckverbindung Bremen)

1.2 Bundeseisenbahnen

- 1.2.1 Ausbau im Ostkopf des Hauptbahnhofs
Bau eines zweiten Gleises zur Einführung der Oldenburger Gleise in
die Strecke Bremen/Hannover
 - 1.2.2. Ausbau im Westkopf des Hauptbahnhofs
 - Verlegung der Gleise in/aus Richtung Oldenburg (Oldenburger
Kurve)
 - Anbindung des Bahnsteiges 5 an die Gleise in/aus Richtung Olden-
burg
 - 1.2.3. Strecke Bremen/Verden
 - 1.2.4. Abschnitt Bremen/Vahr – Bremen/Mahndorf
4-gleisiger Ausbau
 - 1.2.5. Abschnitt Bremen/Mahndorf bis Verden
3-gleisiger Ausbau für variable lastabhängige Betriebsführung
 - 1.2.6. Mahndorfer Kurve
Bau einer Verbindungskurve zwischen der Strecke Bremen/Hannover
und der Güterbahnabzweigung/Gabelung (an der Weserbrücke) bis
Sagehorn in/aus Richtung Sagehorn
 - 1.2.7 Strecke Bremen/Burg bis Bremen Hauptbahnhof
3- bzw. 4-gleisiger Ausbau
 - 1.2.8. Strecke Bremen/Osnabrück
3-gleisiger Ausbau zwischen Bremen/Abzweigung Gabelung (an der
Weserbrücke) und Twistringern
 - 1.2.9. Bau der Hochgeschwindigkeitsstrecke (Neubau und Ausbau)
Hamburg/Bremen bis Hannover (so genannte Y-Strecke)
 - 1.2.10 Ausbau der Strecke Langwedel – Uelzen
Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 120 km/h, Ersatz der veral-
teten mechanischen durch elektronische Stellwerkstechnik, Elektrifi-
zierung
- ## 1.3. Bundeswasserstraßen
- 1.3.1 Mittelweser
Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Mittelweser (Schiffsgefäße bis
139 m)
Verlängerung der Schleuse Dörverden auf 140 m
 - 1.3.2. Mittellandkanal
Neubau der Schleuse Minden als Übergangsbauwerk von der Mittel-
weser in den Mittellandkanal mit 190 m

1.3.3. Außenweser

Weitere Anpassung des Fahrwassers der Außenweser an das Regelfrachtschiff des Weltseeverkehrs (Containerschiffahrt)

2. Maritime Konferenz

Bremen hat mit den anderen Küstenländern im Zusammenhang mit der Maritimen Konferenz am 6. November 2001 eine Liste von bedeutenden Projekten der Verkehrsinfrastruktur mit dem Bund abgestimmt. Hierbei steht der Ausbau der land- und seeseitigen Zufahrten der Seehäfen an oberster Stelle. Dabei ragen für das Bundesland Bremen die folgenden Projekte heraus:

Bundesschienenwege:

Y-Trasse = Hamburg/Bremen bis Hannover
Strecke Wilhelmshaven bis Oldenburg/Langwedel bis Uelzen

Bundesfernstraßen:

A 281 = Eckverbindung in Bremen mit Weserquerung
A 1 Hamburg bis Bremen (und darüber hinaus) 6-streifig

Bundeswasserstraßen:

Weitere Vertiefung der seewärtigen Zufahrt nach Bremerhaven
Ausbau der Mittelweser.

Der Senat hat sich weiter intensiv und in jeder Hinsicht gegenüber dem BMVBW für die relevanten Verkehrsprojekte Bremens eingesetzt.

3. Stand des BVWP 2003

3.1 Allgemeines

Der BMVBW hat im März den Entwurf für den neuen BVWP 2003 vorgelegt. Es sind eine Reihe von Neuerungen und Veränderungen gegenüber dem letzten BVWP '92 festzustellen.

- Die Struktur der Investitionsschwerpunkte stellt sich im Wesentlichen folgendermaßen dar:
 - Verkehrsengpässe sollen beseitigt werden,
 - die Hinterlandanbindungen sollen – an dritter Stelle der gesamten Liste der Schwerpunkte dargestellt – die Standortqualität maritimer Standorte verbessern,
 - Aufbau Ost durch Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur,
 - die Einführung moderner Verkehrstechnologien erhält einen neuen Akzent.
- Der Bund ist gemäß Art. 87 e ff. GG zwar für Bau und Erhaltung der Bundesverkehrswege verantwortlich. Aber gleichzeitig folgt aus dem Gemeinwohlinteresse auch, dass dies aufgrund angemessener Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen erfolgt.
- Der BVWP stellt einen Investitionsrahmen dar, der später durch die Ausbaugesetze konkretisiert wird. Im Allgemeinen erfolgt eine fünfjährige Überprüfung und Anpassung des BVWP. Der BVWP '92 musste jetzt neu konzipiert werden wegen
 - des erweiterten Geltungsbereiches nach der Wiedervereinigung, rund 60 % der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit VDE sind in der Zwischenzeit realisiert worden;
 - der Öffnung nach Osteuropa und der gleichzeitigen Vollendung des europäischen Binnenmarktes: dies führt zu einer Änderung der Richtungen der Verkehrsströme;

- nicht nur bei dem Personenverkehr gibt es eine erhebliche zusätzliche Verkehrsnachfrage gegenüber den früheren Prognosen, sondern besonders beim Güterverkehr erhöht sich die Verkehrsnachfrage bis 2015 um 64 % gegenüber der früheren Prognose. Hierzu trägt die außenhandelsorientierte Wirtschaft Deutschlands nicht unerheblich bei, was sich an den aktuellen wieder sehr positiven Steigerungen des Umschlages in den bremischen Häfen zeigt.

Für Bremen von großer Bedeutung ist die neue Zielsetzung des BVWP, die maritimen Standorte zu stärken. Auf diese Art und Weise werden die Bemühungen Bremens, die eigene Wettbewerbsfähigkeit in der Konkurrenz der europäischen Seehäfen zu steigern unterstützt.

Positiv ist auch herauszustellen, dass Bremen mit seiner Weserquerung der A 281 unter das neue F-Modell des Bundesfernstraßenfinanzierungsgesetzes fällt. Danach ist es möglich, für einen neu zu errichtenden Tunnel Bau, Erhaltung, Betrieb und Finanzierung an Private zu übertragen, die selber das Recht zur Erhebung von Mautgebühren bekommen.

Der BVWP ordnet die Projekte nach Prioritäten ein, nachdem Bauwürdigkeit und Dringlichkeit bewertet wurden. Die höchste Stufe ist der Vordringliche Bedarf, der grundsätzlich aus den laufenden und fest disponierten Vorhaben sowie aus den wichtigsten neuen Vorhaben besteht. Hierfür besteht ein uneingeschränkter Planungsauftrag. Die zweite Stufe, der weitere Bedarf des BVWP enthält Vorhaben, die ebenfalls positiv beurteilt werden, deren Investition jedoch bis 2015 nicht geleistet werden kann. Lediglich in Ausnahmefällen kann bei derartigen Projekten des weiteren Bedarfs nach Einwilligung des Bundesverkehrsministeriums die Planung aufgenommen werden. Wesentlich für die Einordnung ist das Nutzen-Kosten-Verhältnis. Dabei stehen die bremischen Projekte in Konkurrenz zu den von den anderen Bundesländern angemeldeten Maßnahmen, insgesamt rund 2000. Die Einstufung der Verkehrsinfrastrukturprojekte in die Kategorien des BVWP ist aber nicht in allen Fällen aussagekräftig, da teilweise alte Projekte aus dem BVWP 1992 noch zu Ende geführt werden müssen und nur deshalb im Entwurf 2003 genannt werden. Andere Projekte werden lediglich für den weiteren Bedarf genannt, können aber durch besonderen Planungsauftrag des Bundes und das Entfallen höherwertiger Projekte doch noch im BVWP 2003 zur Umsetzung kommen. Schließlich werden einige Projekte überhaupt nicht im BVWP 2003 genannt, die aber außerhalb von Bremen weiter verfolgt werden und für die eine relativ gute Chance besteht, dass sie noch während des BVWP 2003 verwirklicht werden können.

Für Bremen ist insgesamt positiv herauszustellen, dass der prozentuale Länderanteil gestiegen ist. Dies ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass die Verkehrspolitik in der Sanierungs- und Strukturpolitik des Landes Bremen eine herausgehobene Rolle spielt und daher der Senat seine Projekte engagiert beim Bund vertritt.

3.2. Die Projekte Straße – Schiene – Wasserstraße im Einzelnen:

Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass die von Bremen angemeldeten und im BVWP jetzt berücksichtigten Verkehrsinfrastrukturprojekte sich in ihrer Benennung und auch in ihrer Zuordnung unterscheiden, sodass keine Nebeneinanderstellung möglich ist. Darüber hinaus gibt es teilweise irreführende Bezeichnungen oder auch Nennungen, die lediglich aus dem BVWP 1992 übernommen wurden. Daher werden die Maßnahmen im Gesamtzusammenhang dargestellt.

3.2.1 Straße:

Vordringlicher Bedarf:

- die A 281 mit allen Bauabschnitten,
- die B 71 von der Landesgrenze bis zur Anschlussstelle Bremerhaven/Wulsdorf (B 6) ist zwar in der obersten Stufe des BVWP enthalten, die beiden beantragten Abschnitte allerdings nicht. Hier muss mit dem Bund unter dem Aspekt der Seehafenanbindung nachverhandelt werden,

- A 27 zwischen Autobahnkreuz bis Vahr und der Abschnitt zwischen Bremen-Nord bis Bremen Freihafen,
- die B 74 in Bremen Nord,
- die B 212 in Bremerhaven zwischen Hafenstraße und Mitte,
- Anschluss der A 281 zur B 212n bis über die niedersächsische Landesgrenze hinaus,
- der 6 spurige Ausbau der A 1, beginnend ab Hamburg.

Weiterer Bedarf:

- Erweiterung der A 1 von 6 auf 8 Spuren im Bremer Bereich,
- A 27 Abschnitt zwischen Bremen Freihafen und Bremen Vahr (nicht wie von Bremen gewünscht im vordringlichen Bedarf),
- B 6 Erweiterung für den Verteilerkreis Utbremen (Bremen hatte vordringlichen Bedarf angemeldet. Die Einstufung in den weiteren Bedarf kann jedoch hingenommen werden, wenn die A 281 mit entsprechendem Hochdruck weiter vorwärts gebracht wird.),
- die Küstenautobahn, (von Niedersachsen für den BVWP angemeldet worden) betrifft zum einen die Verbindung zwischen der A 1 bis zur Landesgrenze Niedersachsen/Schleswig-Holstein zur A 20 und zum anderen die Verbindung der A 22 von Westerstede, also der A 28 ebenfalls bis zur Landesgrenze Niedersachsen/Schleswig-Holstein, wieder als Verbindung zur Ostseeküstenautobahn. Die beiden alternativen Teilstrecken der Küstenautobahn sind (zum Vorteil Niedersachsens und besonders auch Bremerhavens) gleichgestellt, obwohl die Ostsee-Küstenautobahn mit direktem Anschluss an die A 1, dem so genannten Krausebogen planerisch bereits weiter ist. Nun aber besteht trotz der nachgeordneten Kategorie des BVWP für die A 22 ein besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag, sodass bei Vorliegen weiterer Bedingungen das Projekt doch noch im BVWP 2003 verwirklicht werden könnte.

3.2.2 Schiene:

- Die Strecken Wilhelmshaven/Oldenburg und Langwedel/Uelzen sollen vordringlich ausgebaut werden.
- Die Hochgeschwindigkeitsstrecke Hamburg/Bremen bis Hannover Y-Trasse wird ebenfalls vordringlich in Angriff genommen.
- Die Strecke Uelzen bis Stendal wird vordringlich für 160 km/h Verkehre ausgebaut.
- Bremen hatte Infrastrukturverbesserungen für den Bereich des Hauptbahnhofs Bremen sowie für Zulaufstrecken angemeldet mit der strategischen Zielsetzung, die Aufnahme des Bahnknotens Bremen (das sind der Hauptbahnhof und die Zulaufstrecken Bremerhaven-Bremen, Verden-Bremen, Oldenburg-Bremen, Twistringen-Bremen und Rotenburg-Bremen) in das Knotenausbauprogramm des BVWP zu erreichen. Leider ist der Knoten Hauptbahnhof Bremen mit Zulaufstrecken nicht ausdrücklich im BVWP erwähnt, sondern lediglich die Investitionssumme für das Knotenausbauprogramm von insgesamt von 1 Mrd. € genannt. Hier muss der BVWP noch weiter konkretisiert und nachgebessert werden.

3.2.3 Bundeswasserstraße:

- Die Außenweservertiefung auf 14 m wird zwar bei den laufenden und fest disponierten Vorhaben des vordringlichen Bedarfs genannt, dies betrifft aber lediglich die Restarbeiten, d. h. für den von Bremen beantragten zukünftigen Ausbaubedarf laufen noch die Begutachtungen. Es steht aber die Zusage des Bundes, dass bei einer entsprechenden positiven Bewertung das Projekt durchgeführt wird.

- Bei der Mittelweser wird lediglich die Vertiefung im neuen BVWP als vordringlich festgehalten. Nicht enthalten ist hier die Verbreiterung und der Übergang in den Mittellandkanal, der erst den entscheidenden wirtschaftlichen Vorteil für den Binnenschiffsverkehr im Hinterland der bremischen Häfen bringen würde sowie die beantragte weitere Anpassung, die ebenfalls zurzeit neu begutachtet wird. Auch hierfür gibt es bei entsprechender Bewertung prinzipiell eine Ausbauzusage des BMVBW.
- Das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 17, die auch für Bremen wichtige Verbindung vom Mittellandkanal bis Berlin ist im BVWP vordringlich enthalten.
- Auch die Vertiefung der Unterweser ist im vordringlichen Bedarf.

Bei einer Gesamtbetrachtung kann man sagen, dass Bremen die absolut vorrangigen Projekte gut im BVWP absichern konnte und zusammen mit den anderen Küstenländern erfolgreich agiert hat. Der Senat wird nunmehr darauf hinwirken, dass der BVWP beim Knotenausbauprogramm Schiene weiter konkretisiert wird, dass weiter einige Korrekturen des BVWP in den bilateralen Ländergesprächen erfolgen und darüber hinaus die konkrete Planung und Umsetzung der wichtigen bremischen Verkehrsprojekte umgehend in Angriff genommen werden können. Dazu muss zunächst der BVWP dringend vom Bundeskabinett beschlossen und danach die Ausbaugesetze geschaffen werden.

2. a) Welche Vorstellungen hat der Senat entwickelt zur Stärkung der Bahninfrastruktur, zum Ausbau der Eisenbahnstrecken (insbesondere Nienburg bis Bremerhaven) und zur Realisierung der Regionalstadtbahn?

Nach den Vorstellungen des Senats besteht bereits heute ein Kapazitätsproblem auf der Schieneninfrastruktur der Nord-Süd-Strecke von Bremerhaven bis Nienburg und Hannover. Diese Strecke ist sowohl für den Hinterlandverkehr der bremischen Häfen als auch für die Planungen des Container-Tiefwasserhafens in Wilhelmshaven von größter Bedeutung. Daher hat der Senat eine Reihe von Teilmaßnahmen wie in der Antwort zu Frage 1 dargestellt für den BVWP angemeldet, um Entflechtungen von langsamen und schnellen Verkehren sowie Kapazitätssteigerungen im Interesse der Hinterlandverbindungen der bremischen Häfen zu erreichen. Dazu sind Trassenkonflikte auf der vorhandenen Infrastruktur durch Beseitigung von Langsamfahrstellen, durch Einbau von elektronischer Signal- und Sicherungstechnik und zusätzliche Gleiskapazität zu vermeiden. So kann den Anforderungen auf dieser Strecke, die für Personenverkehr im Nah- und Fernverkehr und für Güterverkehr gleichzeitig genutzt wird, also schnelle und langsame Verkehre, in Zukunft entsprochen werden. Die Steigerung der Leistungsfähigkeit und Verbesserung der Betriebsabläufe ist nur durch Viergleisigkeit südlich von Bremen, eine zusätzliche Mahndorfer Kurve und durchgehende Verbesserung der Elektronik zu erreichen.

Aber auch die Verbesserung der Schieneninfrastruktur im Ost-West-Korridor ist für die Verbindung des Unterweserraums besonders mit Berlin, Ostdeutschland und den Beitrittsstaaten in Mittel- und Osteuropa vordringlich. Besonders die Trasse von den bremischen Häfen über die Teilstrecke Langwedel-Uelzen stellt eine kurze und damit attraktive Schienenverbindung mit den genannten Wirtschaftsräumen dar, die mit dem Beitritt ab 2004 eine Steigerung im Verkehrsbedarf erfahren wird. Daher hat der Senat auch diese Strecke für den BVWP 2003 angemeldet.

Zu den angemeldeten Schienenprojekten zählt auch der Hauptbahnhof Bremen als Bahnknoten, über den sämtliche Verkehre aus Bremerhaven und Wilhelmshaven nach Süden führen, da hier dringend eine Kapazitätssteigerung durch den Bau eines zusätzlichen Gleises erforderlich ist.

Zur Regionalstadtbahn:

Das zentrale Projekt zur Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in der Region Bremen/Oldenburg/Bremerhaven ist der Aufbau eines regionalen S-Bahn-Systems. Die „Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen“ wird gemeinsam vom Senator für Bau und Umwelt und der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) entwickelt und soll die Mobilität in der Region verbessern. Das

Vorhaben ist Bestandteil des SPNV-Nahverkehrsplans 2003 bis 2007 des Landes Bremen und fügt sich in die niedersächsische SPNV-Strategie 2001 bis 2005 „Niedersachsen ist am Zug“ ein.

Für die Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen werden die heute auf den elektrifizierten Hauptstrecken verkehrenden Nahverkehrszüge, die an allen Bahnhöfen halten, durch beschleunigungsstarke, komfortable und behindertengerecht ausgestattete Elektrotriebwagen ersetzt.

Im Eisenbahnknoten Bremen werden mehr Linien als heute zu Durchmesserlinien, die die Stadt durchqueren, verknüpft. Damit kann die Regio-S-Bahn mehr Ziele als die heutigen Nahverkehrszüge direkt und mit kurzen Reisezeiten bedienen. Die vorhandenen Fahrgastpotenziale können so besser ausgeschöpft werden. Zusätzliche Verknüpfungspunkte mit dem lokalen ÖPNV vergrößern darüber hinaus die Zahl möglicher, attraktiver Fahrtbeziehungen.

Die bereits begonnene Sanierung der Bahnhöfe wird fortgesetzt: Bahnsteige werden barrierefrei erreichbar, erhalten ein Blindenleitsystem und werden auf die Einstiegshöhe der Fahrzeuge abgestimmt. Transparente, gut einsehbare und entsprechend beleuchtete Wartebereiche steigern die Aufenthaltsqualität. Ein Anschluss an eine so genannte 3-S-Zentrale mit Notrufsäulen und Videoüberwachung sorgt für Sicherheit, Sauberkeit und Service.

Die Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen umfasst drei Linien:

- Linie S 1: Verden – Bremen Hauptbahnhof – Bremen-Vegesack. Zwischen Bremen Hauptbahnhof und Bremen-Vegesack soll das Angebot zu den Hauptverkehrszeiten auf einen 15-Minuten-Takt verdichtet werden. Eine Verlängerung der Linie bis Bremen-Farge wird geprüft.
- Linie S 2: Bremerhaven-Lehe – Bremen Hauptbahnhof – Twistringen.
- Derzeit noch von den Ländern Niedersachsen und Bremen auf ihre Wirtschaftlichkeit hin überprüft wird die Linie S 3: Nordenham/Oldenburg – Bremen Hauptbahnhof – Bremen-Tenever/Rotenburg (Wümmen). Als Alternative zu einem modernisierten Eisenbahnverkehr wird in diesem Zusammenhang der Einsatz einer Regionalstadtbahn (RSB) untersucht. Der große Vorteil einer RSB liegt darin, dass sie sowohl das Eisenbahnnetz als auch das Straßennetz befahren und damit umsteigefreie Direktverbindungen zwischen dem Umland und der Bremer Innenstadt herstellen kann. Auch eine RSB wäre integraler Bestandteil des Regio-S-Bahn-Systems.

In Verbindung mit der Linie S 3 wird in Bremen der Bau neuer Bahnhöfe für die Standorte Brockhuchting, Huchting, Föhrenstraße, Arbergen und Weserpark untersucht. In der Prüfung befinden sich weiterhin umfangreiche Sanierungs- und Ausbaumaßnahmen der Schieneninfrastruktur, die für die Einrichtung der Linie S 3 erforderlich sind:

- Bau der Mahndorfer Kurve als Verbindungskurve zwischen der Strecke Bremen – Hannover und der Güterumgehungsbahn Sagehorn – Dreye.
- Viergleisiger Ausbau der Eisenbahnstrecke Bremen – Hannover zwischen Bremen-Föhrenstraße und der Mahndorfer Kurve, um die Streckenkapazität für die Aufnahme der zusätzlichen S-Bahn-Züge auf diesem Streckenabschnitt zu erhöhen.
- Nur für eine RSB, Bau von Verknüpfungsbauwerken: Bremen-Neustadt, Rembertitunnel (Nähe Hauptbahnhof), Thalenhorststraße (Nähe Bremen-Weserpark).

Schließlich ist im Rahmen der „standardisierten Bewertung“ die Frage zu klären, wie die Anforderungen des SPNV an die Gleiskapazität der vorhandenen Infrastruktur auf der Strecke der S 3 mit den bereits vorhandenen wirtschaftlichen Bedarfen und zusätzlich auch mit den zukünftigen Entwicklungen des Güterverkehrs, insbesondere des geplanten Tiefwasserhafens, in Einklang zu bringen sind.

2. b) Welche Vorstellungen hat der Senat entwickelt zum acht- bzw. sechsspurigen Ausbau der A 1 und A 27, zum Ausbau der A 281 und B 212 sowie zum Bau der A 22?

Die bremischen Bundesfernstraßenprojekte wurden vom Senat für den BVWP 2003 angemeldet, um die überregionale Verkehrsanbindung Bremens zu verbessern, gleichzeitig wichtige Wirtschaftsstandorte besser anzuschließen, das innerstädtische Straßennetz von unnötigen Verkehren zu entlasten und schließlich bedeutende Logistikstandorte direkt an die Autobahn anzuschließen.

Von allen Fernstraßenprojekten steht die Autobahneckverbindung A 281 in Verbindung mit der Zulaufstrecke B 212 in der Priorität an höchster Stelle, um den Autobahnring um Bremen zu schließen und die Wirtschaftsräume auf beiden Weserseiten direkt zu verbinden. Der Senat hat eine Erklärung zum Bau der Eckverbindung zwischen der A 27 und der A 1 zusammen mit dem Bund am 19. September 2002 unterzeichnet, die die wesentlichen Vorstellungen des Senats wiedergibt:

- Es wird einvernehmlich ein Tunnel vereinbart.
- Die Realisierung erfolgt als privates Betreibermodell.
- Der Bund beteiligt sich an der Anschubfinanzierung in Höhe von 207 Mio. € in Höhe von 35 Mio. €, während Bremen 6 Mio. € übernimmt.
- Die A 281 wird einschließlich der B 212 als Zulaufstrecke als Gesamtlösung betrachtet.
- Als Realisierungsziel wird das Jahr 2010 angestrebt.

Mit der Absicherung dieses Projekts im BVWP 2003 im Vordringlichen Bedarf hat der Senat einen großen Erfolg errungen.

Der sechsspurige Ausbau der A 27 wurde vom Senat für den BVWP 2003 angemeldet, weil der Abschnitt zwischen Bremer Kreuz und Anschlussstelle Burglesum bereits sehr stark belastet ist und ein weiterer starker Anstieg besonders des Containerverkehrs infolge des Wachstums des Containerumschlags in Bremerhaven gerade auf dieser Strecke zu erwarten ist. Auch der Berufs- und Pendlerverkehr trägt zu der hohen Belastung der A 27 bei. Insgesamt kann die unzureichende Kapazität auf der Strecke nur durch die Erweiterung auf sechs Spuren zwischen Bremer Kreuz und Burglesum verbessert werden.

Die Verkehrslage auf der A 1, die als Projekt bereits im BVWP 1992 enthalten und teilweise sogar im vordringlichen Bedarf, aber nicht umgesetzt worden war, hat sich in den letzten Jahren erheblich verschlechtert, sodass der Senat das Projekt für den BVWP 2003 zum achtspurigen Ausbau im Bremer Bereich angemeldet hat. Die Verbesserung dieser Situation ist nur durch eine Sechsspurigkeit der A 1 im gesamten Bundesland Niedersachsen und Achtspurigkeit in Bremer Bereich zu erzielen. Diese zusätzliche Kapazität im Bremer Bereich, die besonders im Interesse der bremischen Wirtschaft liegt, ist jedoch noch nicht als vordringlich anerkannt worden und wird im bilateralen Ländergespräch von Bremen mit Hochdruck weiter verfolgt.

Die Küstenautobahn A 22 hat nach den Vorstellungen des Senats mit der Planung des Tiefwasserhafens in Wilhelmshaven eine neue Qualität erhalten, insbesondere um die Hafestandorte links und rechts der Weser zu vernetzen, aber auch aus wirtschaftstrukturellen Gründen zum Vorteil des Unterweserraums und hier besonders für Bremerhaven. Daher ist die Aufwertung des Wesertunnels bei Dededorf mit den Verbindungen zu den Autobahnen A 27 und A 29 als erster Abschnitt der Küstenautobahn anzusehen, der vom Senat verfolgt wird und der sinnvollerweise mit der Elbquerung der Ostseeküstenautobahn A 20 zu verknüpfen ist. Daran arbeitet der Senat in einer gemeinsamen Strategie mit Niedersachsen.

2. c) Welche Vorstellungen hat der Senat entwickelt zum leistungsgerechten Ausbau der Wasserwege (insbesondere Ausbau der Mittelweser)?

Die Vorstellungen des Senats zum leistungsgerechten Ausbau der Wasserwege (insbesondere Ausbau der Mittelweser) umfassen die zügige Umsetzung der be-

reits beschlossenen Anpassungsmaßnahmen für das Europaschiff (ES) und das Großmotorgüterschiff (GMS) gemäß Planfeststellungsbeschluss vom November 2002, die Sicherung eines kontinuierlichen und zukunftsorientierten weiteren Ausbaus sowie die Etablierung von Containerdiensten auf der Mittelweser.

Nachdem der Planfeststellungsbeschluss (PFB) zum Ausbau der Mittelweser 2002 vorgelegt wurde, hat sich Bremen mit Nachdruck für die zügige Umsetzung dieser Maßnahmen eingesetzt. Der PFB ist jedoch noch nicht rechtskräftig, da die von der Bundesregierung geforderten Hochwassertestate für sämtliche Flussausbaumaßnahmen (hier sind u. a. politisch hochbrisante Maßnahmen enthalten wie der Donau-, Elbe- und Saale-Ausbau) zunächst erstellt werden müssen. Auch wenn das Hochwassertestat für die Mittelweser mit dem positiven Ergebnis, dass keine negative Auswirkungen auf die Hochwassersituation zu erwarten sind, abgeschlossen ist und bereits dem BMVBW vorliegt, ist von weiteren Verzögerungen auszugehen. Diese resultieren daraus, dass alle Hochwassertestate im Paket an das Bundesumweltministerium zur Erstellung des Einvernehmens übermittelt und hier begutachtet werden. Es ist zu befürchten, dass mit diesem Procedere trotz des genannten positiven Ergebnisses mit dem beschlossenen Ausbau der Mittelweser konkret nicht begonnen werden kann. Daher wurde das BMVBW zunächst auf Arbeitsebene gebeten, die Verhandlungen mit dem Umweltministerium für die Mittelwesermaßnahmen unabhängig von den sonstigen Ausbaumaßnahmen zu führen und vorzuziehen.

Aufbauend auf dem planfestgestellten Ausbaustandard, der einem mittelfristigen Bedarf entspricht, strebt Bremen langfristig weitere Ausbaumaßnahmen an, mit denen die verkehrliche Funktion der Mittelweser als umweltfreundliche Alternative zur Straße kontinuierlich und zukunftsorientiert gesichert werden kann. Aus diesem Grund hat Bremen parallel zur laufenden Fortschreibung der BVWP und im Zusammenhang mit dem diskutierten vorzeitigen Ausbau der Schleusenkammer in Dörverden die Durchführung einer erneuten Überprüfung des weiteren wirtschaftlichen Ausbaus der Mittelweser durchgesetzt. Dabei wird die Schachtschleuse in Minden als Übergangsbauwerk zum Mittellandkanal mitbetrachtet, weil erst durch einen adäquaten Ausbau dieser Schleuse die volle verkehrliche Wirksamkeit der Ausbaumaßnahmen erreicht werden kann. Die Untersuchung wird gegenwärtig durchgeführt und steht kurz vor seinem Abschluss. Dabei werden Ausbaumaßnahmen über das Ausmaß des bislang planfestgestellten Ausbaus für ES und GMS und über die Annahmen des BVWP hinaus berücksichtigt. Insbesondere ist darauf hinzuweisen, dass die Auswirkungen des neuen Tiefwasserhafens bei Wilhelmshaven betrachtet werden, während dessen der BVWP die Verkehre des neuen Hafens noch nicht berechnet. Die vorläufigen Ergebnisse korrigieren in weiten Teilen die Aussagen des BVWP hinsichtlich der Kostenstruktur, der Verlagerungswirkungen zu Gunsten der Wasserstraße und des Aufkommens auf der Mittelweser. Obwohl im Entwurf des BVWP diese Ergebnisse noch nicht berücksichtigt werden, wurde seitens des BMVBW zugesagt, dass eine Aufnahme von weiteren Ausbaumaßnahmen für die Mittelweser auch außerhalb des Bedarfsplanes möglich ist. Als Bedingung dafür werden seitens des BMVBW entsprechende Voraussetzungen genannt, d. h. im Rahmen der Untersuchung ist der Nachweis der Wirtschaftlichkeit zu erbringen. Bremen hat auf einer zügigen Bearbeitung bestanden und aktiv an der Untersuchung mitgewirkt, sodass Ende April wesentliche Ergebnisse vorgelegt werden können. Anschließend kann eine Entscheidung hinsichtlich des weiteren Ausbaus der Mittelweser getroffen werden.

Der Senat unterstützt und fördert pilothafte Binnenschiffsdienste auf der Weser. Hier ist es einem Konsortium gelungen, seit Mai 2002 einen Verkehrsdienst für Container von Bremerhaven über Minden nach Hannover und Braunschweig zu installieren. Die Kooperation der Unternehmen und Häfen in dieser Relation funktioniert bereits gut, die Wirtschaftlichkeit des Dienstes ist jedoch trotz des hohen Auslastungsgrades des betreffenden Binnenschiffs noch nicht in ausreichendem Maße gegeben.

Der Ausbau der Unterweser wurde vom Senat und Niedersachsen in gleicher Weise verfolgt und für den BVWP 2003 beantragt, um die Erreichbarkeit der bremischen Häfen der Hafengruppe Bremen für größere Schiffe zu ermöglichen. Damit kann die Wirtschaftlichkeit besonders der Schiffe im Massengutverkehr erheblich verbessert werden, da größere Schiffe Bremen anlaufen, die mehr Ladung transportieren, sodass die Frachtraten gesenkt werden können.

Da der Containerverkehr weltweit sich weiter dynamisch entwickelt und das Land Bremen den Containerterminal Bremerhaven ausbaut, da darüber hinaus die Größe der Containerschiffe und vor allem der Tiefgang laufend zunimmt, ist es für die Weiterentwicklung der Hafengruppe Bremerhaven entscheidend, die seewärtige Zufahrt bedarfsgerecht auszubauen. Um die Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit der bremischen Häfen im Verhältnis zu den Häfen der Nordrange zu erhalten und zu verbessern, ist es erforderlich, die Außenweser weiter zu vertiefen. Daher hat der Senat dieses Projekt für den BVWP 2003 angemeldet und verfolgt es auf der fachlichen Ebene, um dieses für Bremen existentielle Projekt nach der Methodik der Bundesverkehrswegeplanung untersuchen und bewerten zu lassen und den Ausbau entsprechend der Zusage des Bundes so bald wie möglich auch außerhalb des BVWP zu erreichen.

3. Wie weit hat der Senat seine Vorschläge mit der niedersächsischen Landesregierung ausverhandelt? Welche Finanzierungswege werden für die Maßnahmen vorgeschlagen?

Bei den bremischen Maßnahmen handelt es sich um Bundesverkehrswege, für deren Finanzierung wie oben dargelegt grundsätzlich der Bund zuständig ist. Eine Ausnahme bilden dabei die Binnenwasserstraßen, bei denen die Länder aus regionalwirtschaftlichen Gründen die Maßnahmen mitfinanzieren wie Bremen auch bei der Mittelweser. Der weitere Ausbau der Mittelweser wird zurzeit untersucht. Über die denkbare Mitfinanzierung von anderen auf niedersächsischem Boden liegenden Verkehrsinfrastrukturprojekten von Bundesverkehrswegen durch das Land Niedersachsen liegen dem Senat keine näheren Erkenntnisse vor.

Umsetzungsschritte, Kosten und Finanzierung der mit der Einführung der Regio-S-Bahn verbundenen Einzelmaßnahmen werden derzeit von den Ländern Bremen und Niedersachsen unter Hinzuziehung von Gutachtern konkretisiert und mit dem Bund und den Eisenbahnunternehmen abgestimmt. Die Maßnahmen sollen grundsätzlich durch Finanzhilfen der Länder Bremen und Niedersachsen, des Bundes und aus Eigenmitteln der Eisenbahnunternehmen finanziert werden. Dabei ist für die Infrastrukturmaßnahmen der Linien S 1 und S 3 eine Anmeldung für das Großvorhabenprogramm des Bundes nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) § 6 Abs. 1 vorgesehen. Im Auftrag der Länder Bremen und Niedersachsen wird derzeit die hierzu vom Bund geforderte „Standardisierte Bewertung“ durchgeführt. Der Umfang der übrigen Finanzhilfen (GVFG- und Regionalisierungsmittel) ist im Rahmen der gesetzlichen Regelungen und der Förderbestimmungen projektbezogen zwischen den Verkehrsunternehmen und den Zuwendungsgebern zu verhandeln, ebenso die von den Eisenbahnunternehmen aufzubringenden Eigenmittel.

Bis zum Ende des Jahres wollen die Länder Niedersachsen und Bremen die Prüfung und Bewertung der technischen, betrieblichen, wirtschaftlichen und finanziellen Aspekte so weit abgeschlossen haben, dass eine Entscheidungsgrundlage für weitere Umsetzungsschritte der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen vorgelegt werden kann.

4. Wann wird der Senat der Bürgerschaft (Landtag) das „Zukunftskonzept Verkehr Nordwest 2015“ vorlegen?

Ein Zukunftskonzept für den Verkehr Nordwest 2015 würde nach Ansicht des Senats weiterhin Sinn machen. Im ersten Schritt kooperiert er erfolgreich mit der niedersächsischen Landesregierung zur Durchsetzung der gemeinsamen Interessen im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung beim Bund. Im nächsten Schritt verfolgt er das Ziel eines gemeinsamen Konzepts für den Nordwesten.