

Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 18. Februar 2004**Chancen und Möglichkeiten für die Verlagerung von landseitigen Verkehren vom und zum Bremerhavener Hafen auf die Schiene**

Im Zuge der weltweit stark anwachsenden Warenströme und Seeverkehre wird der Bremerhavener Containerterminal Wilhelm Kaisen vermehrt Transporte Richtung Mitteleuropa abwickeln. Durch die Erschließung neuer Märkte in Osteuropa wird das Transportaufkommen nochmals deutlich steigen.

Diese Entwicklungen machen intelligente, integrierte Lösungen für den landseitigen Weitertransport dringend erforderlich.

Der Güterweitertransport per Schiene ist dabei ein wichtiges Element zukunfts-fähiger, multimodaler und ökologischer Transportlösungen.

Wir fragen den Senat:

1. Welche Güterverkehrsentwicklungen erwartet der Senat – aufgrund von Prognosen für den Zeitraum von 2005 bis 2020 für die landseitigen Transporte – zum/vom Bremerhavener Hafen?
2. Wie hoch ist dabei der Anteil der landseitigen Transporte, die auf der Schiene erfolgen werden (bitte absolute Zahlen und Prozentzahlen anführen)?
3. Mit welcher Entwicklung des Personenverkehrsaufkommens rechnet der Senat aufgrund von Prognosen auf Straße und Schiene für den Zeitraum von 2005 bis 2020 (unter Einschluss/Ausschluss der Einführung der Regio-S-Bahn/Regional-Stadt-Bahn)?
4. Mit welcher Entwicklung des Güterverkehrsaufkommens rechnet der Senat aufgrund von Prognosen auf Straße und Schiene für den Zeitraum von 2005 bis 2020 (unter Einschluss/Ausschluss der Einführung der Regio-S-Bahn/Regional-Stadt-Bahn)?
5. Welche Möglichkeiten sieht der Senat, die Güterverkehre vom und zum Bremerhavener Hafen in den kommenden Jahren vermehrt auf die Schiene zu lenken?
6. Wird für den Zeitraum von 2005 bis 2020 hinreichend Kapazität auf der Strecke Bremerhaven–Bremen für eine reibungslose Abwicklung des Eisenbahn-Güterverkehrs vorhanden sein?
7. Gibt es ein Verkehrskonzept des Senats, das den o. a. Entwicklungen im Personen- als auch im Güterverkehr auf der Bahnstrecke und der A 27 von Bremerhaven nach Bremen Rechnung trägt? Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja,

- a) wie plant der Senat, dieses Konzept umzusetzen?

- b) welche Rolle soll in einem solchen Konzept der Gütertransport über die Schiene spielen?
 - c) wird in einem solchen Konzept eine Kapazitätserhöhung der Eisenbahnstrecke Bremerhaven–Bremen mit dem Ausbau des Bremer Knotens berücksichtigt?
8. Welche Projekte wird der Senat im Jahre 2009 im Rahmen der Neujustierung des Bundesverkehrswegeplanes voraussichtlich melden?

Peter Lehmann, Karoline Linnert und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

D a z u

Antwort des Senats vom 6. April 2004

1. Welche Güterverkehrsentwicklungen erwartet der Senat – aufgrund von Prognosen für den Zeitraum von 2005 bis 2020 für die landseitigen Transporte – zum/vom Bremerhavener Hafen?

Eine Schätzung für die Entwicklung der landseitigen Transporte zu und von den Häfen in Bremerhaven besteht nur für den Containerverkehr, der im Jahr 2003 jedoch 90 % des Gesamtumschlags ausmachte.

Die Prognose des Containerumschlags ist aus der so genannten Potenzialprognose von Planco aus dem Jahr 2000 abgeleitet.

Tabelle 1: Schätzung des Hinterlandverkehrs mit Containern
in Bremerhaven 2005 bis 2020 in TEU

Art des Verkehrs	2000 #	2005	2010	2015	2020
Containerumschlag gesamt	2.751.793	3.466.700	4.377.000	5.138.000	5.950.000
davon Hinterlandverkehr	1.367.611	1.630.975	1.945.055	2.209.828	2.473.420
Seefeeder Hamburg	129.508	154.448	184.190	209.263	234.224
Binnenschiff	25.318	30.194	36.008	40.910	45.789
Schiene	446.106	532.014	634.465	720.832	806.814
Straße inkl. LCL *	766.679	914.320	1.090.392	1.238.824	1.386.592

einschließlich Bremen-Stadt.

* LCL = Less than Container Load = Container wird im Verschiffungshafen gepackt/entpackt.

Quellen: See- und Binnenschiffahrtsstatistik des Statistischen Landesamtes Bremen sowie Angaben der Eisenbahnverkehrsunternehmen und Umschlagbetriebe für 2000.

Prognosen BAW/ISL 2002 und 2003, eigene Berechnungen.

Die Zahlen für Seefeeder Bremerhaven von und nach Hamburg werden aufgeführt, weil diese Verkehre in starkem Wettbewerb zum Hinterlandverkehr zu Lande, also zu den Schienen- und Straßentransporten von und nach Hamburg stehen.

Verwertbare Statistiken für den Straßengüterverkehr mit Bremerhaven existieren nicht.

Lediglich die Zahl der Container, die von und nach den Terminals auf der Straße befördert wurden, ist aus Angaben der Umschlagsbetriebe bekannt, nicht jedoch Quelle oder Ziel der Fahrt.

2. Wie hoch ist dabei der Anteil der landseitigen Transporte, die auf der Schiene erfolgen werden (bitte absolute Zahlen und Prozentzahlen anführen)?

Tabelle 2: Schätzung des Schienenanteils am Hinterlandverkehr mit Containern in Bremerhaven 2005 bis 2020 in TEU

Art des Verkehrs	2000 #	2005	2010	2015	2020
Binnenschiff	25.318	30.194	36.008	40.910	45.789
Schiene	446.106	532.014	634.465	720.832	806.814
Straße inkl. LCL *	766.679	914.320	1.090.392	1.238.824	1.386.592
Hinterlandverkehr (ohne Seefeeder)	1.238.103	1.476.528	1.760.865	2.000.565	2.239.196
Schienenanteil in v. H.	36,0 %	36,0 %	36,0 %	36,0 %	36,0 %

einschließlich Bremen-Stadt.

* LCL = Less than Container Load = Container wird im Verschiffungshafen gepackt/entpackt.

Quellen: See- und Binnenschiffahrtsstatistik des Statistischen Landesamtes Bremen sowie Angaben der Eisenbahnverkehrsunternehmen und Umschlagbetriebe für 2000.

Prognosen BAW/ISL 2002 und 2003, eigene Berechnungen.

Der künftige Anteil der Schienenverkehre darf lediglich als Schätzung verstanden werden, da er nicht verlässlich prognostiziert werden kann. Denn die Preispolitik der Eisenbahnen ist infolge der Liberalisierung nicht kontinuierlich und damit nicht seriös kalkulierbar. Auch könnte die Einführung eines neuen oder die Aufgabe eines bestehenden Zugsystems zu einer deutlichen Verschiebung im Modal Split im Hinterlandverkehr führen.

Die in der Tabelle 2 aufgeführten Straßenverkehre enthalten in großem Umfang auch Fahrten nur von oder nach Bremen oder innerhalb Bremerhavens. Der Marktanteil der Schiene im Fernverkehr über 150 km wird nach grober Schätzung nach wie vor etwa zwei Drittel betragen.

3. Mit welcher Entwicklung des Personenverkehrsaufkommens rechnet der Senat aufgrund von Prognosen auf Straße und Schiene für den Zeitraum von 2005 bis 2020 (unter Einschluss/Ausschluss der Einführung der Regio-S-Bahn/Regional-Stadt-Bahn)?

Für den Linienast Bremen–Bremerhaven ist eine umfassende Modernisierung der Bahnstationen und des Wagenmaterials vorgesehen (Nahverkehrsplan 2 für den SPNV im Land Bremen, beschlossen am 25. März 2003). Das Fahrtenangebot bleibt gegenüber dem Status quo im Wesentlichen unverändert (nach Bundesverkehrswegeplan 2003 64 Züge im Schienenpersonenverkehr im Jahr 2015). Als darüber hinaus gehende Infrastrukturmaßnahme wird für die Relation Bremen–Bremerhaven mit der Einführung der Regio-S-Bahn die Verlängerung nach Norden bis Bremerhaven-Speckenbüttel/Langen geprüft.

Durch diese Modernisierung wird eine Steigerung der Status-quo-Nachfrage (Analysejahr 2000/2001) von 9.900 Fahrgästen pro durchschnittlichem Werktag (Stadt Express + Regional Express + InterRegio) auf etwa 12.300 Fahrgäste (Regio-S-Bahn + Regional Express) im Jahr 2015 prognostiziert (Quelle: Intraplan 2004, Standardisierte Bewertung der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen).

4. Mit welcher Entwicklung des Güterverkehrsaufkommens rechnet der Senat aufgrund von Prognosen auf Straße und Schiene für den Zeitraum von 2005 bis 2020 (unter Einschluss/Ausschluss der Einführung der Regio-S-Bahn/Regional-Stadt-Bahn)?

Prognosen für den Güterverkehr allgemein sind im Bundesverkehrswegeplan 2003 enthalten.

Tabelle 3: Verkehrsleistung im Güterverkehr

	1997		Prognose 2015		Änderung Verkehrs-nachfrage
	Mrd. tkm	Anteil (%)	Mrd. tkm	Anteil (%)	2015/1997 (%)
Eisenbahnverkehr	73	19,7	148	24,3	+ 103
Straßengüterfernverkehr	236	63,6	374	61,5	+ 58
Binnenschifffahrt	62	16,7	86	14,1	+ 39
Insgesamt	371	100,0	608	100,0	+ 64

Quelle: Bundesverkehrswegeplan 2003

Diese generelle Prognose für den Güterverkehr lässt sich nicht auf eine bestimmte Relation herunterbrechen. Außerdem ist festzuhalten, dass die Strecke Bremen–Bremerhaven auch die niedersächsische Region nördlich von Bremen erschließt. Schließlich ist darauf hinzuweisen, dass Schienenverkehr in der Relation Hamburg–Bremerhaven auch über Bremen oder über Bremervörde laufen kann.

Bezüglich Wilhelmshaven ist folgende Aussage möglich:

Wenn die erste Ausbaustufe des Containerterminals in Wilhelmshaven voll ausgelastet sein wird, ist mit täglich etwa 20 bis 25 Zügen zu rechnen, die zusätzlich durch den Eisenbahnknoten Bremen fahren werden.

Der Güterverkehr entwickelt sich unabhängig von einer Regio-S-Bahn-Umsetzung. Negative Auswirkungen der Regio-S-Bahn in der Schienenverbindung Bremerhaven–Bremen auf den Güterverkehr können nicht belegt werden.

5. Welche Möglichkeiten sieht der Senat, die Güterverkehre vom und zum Bremerhavener Hafen in den kommenden Jahren vermehrt auf die Schiene zu lenken?

Grundsätzlich ist Folgendes vorzuschicken: Die bremischen Häfen stellen eine wichtige Schnittstelle im Weltseeverkehr mit dem Landverkehr dar. Diese Verkehre lassen sich durch lokales Handeln nur in begrenztem Maße steuern, da sie sich entsprechend den globalen ökonomischen Bedingungen entwickeln. Die Möglichkeiten zur Beeinflussung des Modal Split im Hinterlandverkehr der bremischen Häfen sowie im darüber hinaus gehenden Güterverkehr durch den Senat sind daher eher indirekt und werden im Folgenden dargestellt:

a) Infrastruktur

Der Senat kann eine Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene begünstigen, indem auf der Angebotsseite hervorragende infrastrukturelle und technische Voraussetzungen geschaffen werden.

Dies betrifft zum einen die überregionale Verkehrsinfrastruktur. Der Senat hat sich erfolgreich dafür eingesetzt, dass im Bundesverkehrswegeplan 2003 die bedeutenden Projekte zur Schienenanbindung Bremens und Bremerhavens

- Y-Trasse,
- Strecke Langwedel–Uelzen

im Vordringlichen Bedarf enthalten sind, und er setzt sich weiter ein für den Ausbau des

- Bahnknotens Bremen mit seinen Zulaufstrecken

und seine Aufnahme in das Knotenausbauprogramm des Bundesverkehrswegeplans.

Zusätzlich investiert Bremen selbst: Neben den laufenden Anpassungen in den bremischen Häfen in den letzten Jahren wird besonders auf das herausragende Projekt CT IV verwiesen. Die Ausbauplanungen sehen Gleisinvesti-

tionen in Höhe von 13 Mio. Euro vor. Neben den sechs neuen Gleisen auf dem Terminal ist eine Anpassung der Vorstellgruppe „Weddewarder Tief“ der bremischen Hafeneisenbahn sowie die Herstellung einer zweigleisigen Verbindung zwischen dem Bahnhof Speckenbüttel und der Vorstellgruppe geplant. Der Zuwachs im Containerverkehr hat gezeigt, dass es einen Engpass zwischen dem DB-Gleis 262 und den Hafenbahngleisen 651 und 450 gibt. Eine entsprechende Weichenumgestaltung und die Herstellung der Zweigleisigkeit bewirkt eine enorme Verbesserung der Fahrbeziehungen und damit eine höhere Kapazität.

Erfolge hinsichtlich Verlagerung auf die Schiene sind durch neue Verkehre anderer Eisenbahnunternehmen als DB Railion (so genannte Privatbahnen) sichtbar, deren Anteil bereits ca. 25 % der Zugfahrten ausmacht. Die hierfür notwendigen Voraussetzungen hat der Senat früher als alle anderen Seehäfen geschaffen. Die flexible, unbürokratische Bearbeitung von Zugangsanträgen hat zu einer verstärkten Wettbewerbssituation der Bahnen zum Vorteil der Hafenkunden geführt.

Bremen unterstützt die Förderung privater Gleisanschlüsse auf Bundesebene, die in eine Förderrichtlinie für Neubau und Reaktivierung von Gleisanschlüssen mündete. Naturgemäß gibt es in den Häfen als Schnittstelle der Verkehrsströme besonders viele Gleisanschließer. Diese können mit Hilfe des Förderprogramms eher dem Schienenverkehr Vorrang einräumen.

Eine Entlastung des Gesamtknotens Bremen wird aus Sicht des Senats die Elektrifizierung der Zufahrt zum GVZ bis zur Einfahrgruppe des Hafenbahnhofes Grolland bringen. Die Umspannvorgänge bei Zügen des Hafenverkehrs, die derzeit noch im DB-Bahnhof Neustadt stattfinden und damit die Durchlassfähigkeit des Knotens beschränken, können dann in der Einfahrgruppe vorgenommen werden. Dies erhöht letztlich die Kapazität im Hinblick auf den Schienenverkehr in oder aus Richtung Bremerhaven.

b) Ordnungspolitik

Der Senat setzt sich auf europäischer und auf nationaler Ebene dafür ein, dass die den Wettbewerb zu den Westhäfen verzerrenden Trassenpreise der Eisenbahnen korrigiert werden. Das bedeutet insbesondere, dass die deutschen Trassenpreise des Seehafenhinterlandverkehrs auf eine wettbewerbsgerechte Höhe abgesenkt werden.

Daneben hat der Senat sowohl das Gleisanschlussprogramm als auch das nationale PACT(Pilot-Actions for Combined Transport)-Programm des Bundes angeregt, da gerade in Bremen als Hafenstandort mit großen Ladungsvolumina Gleisanschlüsse und Schienentransporte ökonomisch wie ökologisch sinnvoll sind.

c) Strategische Konzepte: Logistik

Der Senat verstärkt seine Anstrengungen, die vorhandene logistische Kompetenz in Wissenschaft und Wirtschaft in Bremen zusammenzuführen und im internationalen Maßstab zu verankern. Neben technischen und betriebswirtschaftlichen Vorteilen strebt der Senat dabei u. a. auch Bündelungseffekte bei der Ladung, Synergie- und Optimierungseffekte bei der Intermodalität am Hafenstandort und schließlich bei der Hinterlandanbindung auch zusätzlichen Nutzen bei der Erschließung der Märkte in den EU-Beitrittsstaaten im Osten an. Besonderer Kernpunkt ist, zusätzliche Wertschöpfungen in Bremen durch logistische Dienstleistungen zu erzielen.

d) Pilot-Relationen

Der Senat fördert punktuell Versuche, in pilothaften Relationen zu Verlagerungen von der Straße auf die Schiene zu kommen. So hat er zusammen mit dem Bund den Schienenkorridor Bremerhaven–Bremen–Berlin untersuchen lassen. Die Studie hat zwar ergeben, dass genügend Ladungspotenzial in dieser Relation vorhanden ist, um Schienenverkehr wirtschaftlich durchzuführen, aber ein Betreiber hat sich für die operationelle Umsetzung des Konzepts noch nicht ergeben, da offensichtlich die Deutsche Bahn den Wettbewerb auf dieser Strecke aufgenommen hat.

6. Wird für den Zeitraum von 2005 bis 2020 hinreichend Kapazität auf der Strecke Bremerhaven–Bremen für eine reibungslose Abwicklung des Eisenbahn-Güterverkehrs vorhanden sein?

Zwischen Bremerhaven und Bremen besteht nach Ansicht des Senats aller Voraussicht nach ausreichend Streckenkapazität, um die künftig zu erwartenden Güterverkehre abzuwickeln.

7. Gibt es ein Verkehrskonzept des Senats, das den o. a. Entwicklungen im Personen- als auch im Güterverkehr auf der Bahnstrecke und der A 27 von Bremerhaven nach Bremen Rechnung trägt? Wenn nein, warum nicht?

Für den Schienengebundenen Personennahverkehr hat Bremen 2002 ein Nahverkehrskonzept entwickelt, das die Einführung der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen auf der Strecke Bremerhaven–Bremen vorsieht. Damit sollen die Erreichbarkeit Bremens verbessert, die verkehrlichen Belastungen reduziert und umweltgerechte Verkehrsmittel gefördert werden.

Im Januar 2003 wurde vom Senator für Wirtschaft und Häfen ein Wirtschaftsverkehrskonzept für das Land Bremen vorgelegt, das die Stärkung des Güterverkehrs auf der Schiene als Ziel beschreibt und das die Grundlage für das politische Handeln Bremens auch für den intermodalen Verkehr darstellt. Der Senat hatte bereits das Güterverkehrszentrum (GVZ) und in Verbindung damit die Roland-Umschlagsanlage auf der linken Weserseite in Bremen angesiedelt, um den kombinierten Ladungsverkehr (KLV) zu entwickeln. Die verkehrswirtschaftliche Bedeutung des KLV liegt in der Förderung des Gütertransports mit der Bahn auf großen und mittleren Entfernungen. Seit 1985 siedeln sich immer mehr Firmen dort an, so dass die Gesamtanlage von GVZ und Roland-Umschlag erfolgreich und bundesweit zum Vorbild aller weiteren Güterverkehrszentren in Deutschland geworden ist.

- a) Wenn ja, wie plant der Senat, dieses Konzept umzusetzen?

An der Umsetzung des Nahverkehrskonzepts für den Personenverkehr wird gearbeitet. Für den Güterverkehr lässt der Senat neben den bereits erwähnten Maßnahmen weitere Vorhaben wie die Elektrifizierung der Hafeneisenbahn als Zufahrt zum GVZ einschließlich der Schienenanbindung des Neustädter Hafens gutachtlich untersuchen. Auch die technische Verbesserung der Schienenanbindung des geplanten Tiefwasserhafens in Wilhelmshaven wird dabei einbezogen, um die Wirtschaftlichkeit des Schienenverkehrs zu erhöhen, indem zusätzliche Ladungspotenziale in Bremen gebündelt und zügig abgewickelt werden können.

- b) Welche Rolle soll in einem solchen Konzept der Gütertransport über die Schiene spielen?

Vergleiche Antworten zu Fragen 7 und 7 a): Es ist Ziel des Senats, die gute Aufstellung Bremens im Schienenverkehr insbesondere im Hinterlandverkehr der bremischen Häfen weiter auszubauen in Richtung intermodaler Verkehr zur Bewältigung des zunehmenden Güterverkehrs insgesamt.

- c) Wird in einem solchen Konzept eine Kapazitätserhöhung der Eisenbahnstrecke Bremerhaven–Bremen mit dem Ausbau des Bremer Knotens berücksichtigt?

Der Senat sieht den Bahnknoten Bremen im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung als ausbaubedürftig zur Abwicklung der zu erwartenden Güterverkehre an und hat deswegen Verhandlungen mit der Deutschen Bahn begonnen und plant weitere Verhandlungen mit dem Bundesministerium für Bau, Verkehr und Wohnungswesen, um den Ausbau des Bahnknotens Bremen in das Knotenausbauprogramm des Bundesverkehrswegeplans aufzunehmen.

8. Welche Projekte wird der Senat im Jahre 2009 im Rahmen der Neujustierung des Bundesverkehrswegeplanes voraussichtlich melden?

Aufgrund gutachtlicher Untersuchung werden gegenwärtig folgende Infrastrukturverbesserungen vom Senat für erforderlich gehalten:

a) Primär:

- Ausbau des Westkopfes des Bremer Hauptbahnhofs im Bereich der Oldenburger Bahn (zweigleisige Ein-/Ausfädelung der Güterverkehre aus den Gütergleisen in/aus Richtung Bremen-Neustadt anstelle der heute eingleisigen Ein-/Ausfädelung).
- Ausbau des Ostkopfes des Bremer Hauptbahnhofs (zweigleisige Ein-/Ausfädelung der Oldenburger Personengleise in die/aus der Strecke Bremen-Hannover anstelle der heute eingleisigen Ein-/Ausfädelung).
- Drittes Gleis zwischen dem Westkopf des Bahnhofs Bremen-Neustadt (Richtung Oldenburg) und der Aus-/Einmündung der Hafenbahn in/aus Richtung GVZ/Neustädter Häfen.
- Mehrgleisiger (drei- oder viergleisiger) Ausbau der Strecke Bremen-Hannover zwischen Bremen/Abzweigung Vahr (hier endet in Richtung Hannover der viergleisige Ausbau) und Verden.

b) Sekundär:

- Darüber hinaus wird auf der Strecke Bremen-Oldenburg nach gutachtlicher Feststellung – nicht näher spezifizierter – Ausbaubedarf zwischen Bremen-Neustadt und Hude bestehen (Grund/Ziel: konfliktfreie Abwicklung der Güterverkehre von/zum Jade-Weser-Port nach Aufnahme des Hafenbetriebs in Wilhelmshaven).
- Ausbau des Streckenabschnitts Verden-Nienburg der Strecke Bremen-Hannover.
- Nach den Planungen der DB AG (Programm Netz 21) sollen Güterverkehre zwischen Hamburg und Westdeutschland künftig vermehrt über die Strecke Rotenburg-Verden-Nienburg-Minden geführt werden, um die Strecke Bremen-Osnabrück von Güterverkehren zu entlasten. Damit wird der Abschnitt Verden-Nienburg, über den auch im Wesentlichen die Güterverkehre zu den Unterweserhäfen abgewickelt werden, besonders stark belastet.

Der Senat wird voraussichtlich die genannten Maßnahmen bei der nach fünf Jahren anstehenden Überprüfung und Aktualisierung des Bundesverkehrswegeplans 2003 anmelden. Weitere Projekte können hinzu kommen.