

Mitteilung des Senats vom 24. Mai 2005**Stärkung des Fernverkehrs durch bessere Schieneninfrastruktur**

Die Bürgerschaft (Landtag) hat mit Beschluss vom 1. Juli 2004 an den Senat folgenden Antrag (Drs. 16/241) gestellt:

- „1. Die Bürgerschaft (Landtag) fordert den Senat auf, sich auf Bundes- wie auch auf EU-Ebene für eine erweiterte und verbesserte Schieneninfrastruktur auf der Ost-West-Relation der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN) einzusetzen.
2. Die Bürgerschaft (Landtag) bittet den Senat zu prüfen und darzulegen, welcher Nutzen durch die Einbeziehung Bremens bzw. der Nord-West-Region in Transeuropäische Verkehrsnetze für den Güterverkehr, für die Entlastung der Straßen sowie für die Wirtschaftskraft der Nord-West-Region entstehen könnte.
3. Die Bürgerschaft (Landtag) bittet den Senat, sich für die Realisierung einer Fernverkehrsstrecke des Transrapid einzusetzen, die die Stadt Bremen mit einbezieht.“

Der Senat der Freien Hansestadt Bremen berichtet zu den Beschlüssen der Bürgerschaft (Landtag) wie folgt:

Zu 1.

Die Idee der Transeuropäischen Netze (TEN) entstand Ende der 80er Jahre im Zusammenhang mit dem angestrebten EU-Binnenmarkt. Die TEN sollen als moderne und effiziente Infrastruktur die verschiedenen Regionen und nationalen Verkehrsnetze verbinden und so die Voraussetzung für einen freien Personen- und Warenverkehr innerhalb Europas schaffen. Bremen und die Nord-West-Region Deutschlands sind bereits in vielfältiger Weise in die TEN einbezogen. Das gilt für Straße, Hafen, Wasserstraße, Flughafen und Schiene. Auf der Schiene ist das Land Bremen über die Strecken Bremerhaven–Bremen–Hannover, Oldenburg–Bremen–Hannover, (Bremen–)Langwedel–Uelzen(–Berlin) und Hamburg–Bremen–Ruhrgebiet in die TEN eingebunden.

Dabei ergibt sich im Schienenpersonenfernverkehr eine gute bis sehr gute Verbindungsqualität zwischen der Region Bremen und den benachbarten Metropolregionen Hamburg und Rhein-Ruhr. Über den Verkehrsknoten Hannover sind weitere Metropolregionen wie z. B. Rhein-Main oder Berlin auf kurzem Wege zu erreichen. Lediglich die Verbindung in die Randstadt (Amsterdam/Rotterdam) weist nur eine befriedigende bis ausreichende Verbindungsqualität auf.

Auch für den Schienengüterverkehr sind die TEN von großer Bedeutung. Der Senat setzt sich seit Jahren nicht nur in der Region selbst, sondern auch auf Bundes- wie auf EU-Ebene für eine erweiterte und verbesserte Schieneninfrastruktur auch in der Ost-West-Relation der TEN ein. Insbesondere im Hinterlandverkehr der bremischen Häfen und hier ganz speziell zur Bewältigung des Containerverkehrs ist die ständige Optimierung des Verkehrsträgers Schiene für den Senat oberstes Gebot. Die prognostizierten Werte des Containerumschlags der bremischen Häfen, die bereits 2004 die für 2015 vorausgesagte Höhe erreichen, machen weitere Ausbaumaßnahmen sowohl regional als auch großräumig bei der Schiene erforderlich.

Seit der Wiedervereinigung Deutschlands und damit der Rückgewinnung des alten Hinterlands der bremischen Häfen setzt sich der Senat für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Richtung Südosten ein. Auf diese Weise sollen die ostdeutschen Länder sowie die osteuropäischen Nachbarstaaten besser an die bremischen Häfen angeschlossen werden. Dabei wurde der Schieneninfrastruktur wegen der Funktion der bremischen Häfen als Eisenbahnhäfen, d. h. mit einem dauerhaft hohen Anteil der Schiene im Hinterlandverkehr von geschätzten 36 % besonderes Augenmerk gewidmet. Bereits seit 1990 setzt sich der Senat ausdrücklich für die Wiederbelebung der historischen, von Bremen bezahlten „Amerikalinie“ von Bremen über Langwedel–Uelzen nach Berlin und darüber hinaus ein. Die von Bremen ebenfalls unterstützte Y-Trasse dient dem Ziel, langsame Güter- und schnelle Personenfernverkehre auf der Schiene zu entflechten, damit die Leistungsfähigkeit der Schiene zu erhöhen sowie die Straße zu entlasten.

Für die Planung dieser überregionalen Verkehrsinfrastruktur, die sich im Eigentum der DB Netz AG befindet, ist nach der Verfassungsrechtslage die Bundesregierung zuständig. Diese hat nach Beteiligung der Bundesländer 2003 den Bundesverkehrswegeplan 2003 (BVWP) und im Jahr 2004 die Ausbaugesetze für Schiene und Straße vorgelegt. Diese Projekte sind mittlerweile in den vordringlichen Bedarf des BVWP eingestellt worden, sind aber nicht Bestandteil der „66-Projektliste“ der Deutschen Bahn AG, die vorrangig umzusetzende Vorhaben enthält. Wann eine Umsetzung der genannten Maßnahmen erfolgen wird, hängt vor allem von der zukünftigen finanziellen Ausstattung des BVWP ab.

Darüber hinaus ist aus Sicht des Senats der Ausbau des Bahnknotens Bremen unter Einbeziehung der Zulaufstrecken u. a. aus Bremerhaven, Verden, Oldenburg erforderlich. Die nach dem BVWP für 2015 prognostizierten Güterverkehrsmengen, zu denen ab 2010 noch die Mengen aus dem Tiefwasserhafen Wilhelmshaven hinzuzufügen sind, können mit der vorhandenen Infrastruktur ohne einen Ausbau voraussichtlich nicht mehr bewältigt werden. Dieses Projekt ist bisher noch nicht vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen anerkannt worden. Der Senat verhandelt seit einigen Monaten intensiv mit dem Bund über die Aufnahme des Bahnknotens Bremen in das Knotenausbauprogramm. Derzeit wird die für eine Aufnahme erforderliche Wirtschaftlichkeitsuntersuchung durchgeführt.

Zu 2.

Grundsätzlich verbessern Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur nach Ansicht des Senats die Chancen, die Logistikkompetenz im Nordwesten weiter zu erhöhen und den Standort im bundesweiten Wettbewerb sowie in der europäischen Konkurrenz aufzuwerten. Darüber hinaus werden durch Ausbau der Verkehrsinfrastruktur Neuansiedlungen von Unternehmen begünstigt sowie Arbeitsplätze nicht nur während der Bauzeit, sondern auch langfristig in der Region geschaffen bzw. gesichert. Daher verfolgt der Senat die Strategie, den Ausbau von Verkehrsinfrastruktur sowohl in der Region wie auch in Bundesverkehrswege in diesem ökonomischen Sinne zu initiieren. Sind die Verkehrswege Bestandteil der TEN, so besteht grundsätzlich die Möglichkeit, Fördermittel der EU für den Ausbau dieser Verkehrswege zu erhalten.

Bei der so genannten kleinen Revision der TEN von 2001 waren neben der Aktualisierung der gemeinschaftlichen Leitlinien für die TEN die Beseitigung von Engpässen auf den großen Verkehrsachsen, der Ausbau von wichtigen Großprojekten, die Einbeziehung des Umweltschutzes sowie der Ausbau von grenzüberschreitenden Eisenbahnprojekten zu den Beitrittsstaaten im Osten das Ziel. Der Bundesrat hat sich in seinem Beschluss vom 30. November 2001 mit Unterstützung Bremens dafür ausgesprochen, bereits bei dieser Revision Infrastrukturmaßnahmen mit Ausrichtung insbesondere auf die Beitrittsstaaten in die Liste der spezifischen Projekte aufzunehmen. So sind Schienenmaßnahmen von Deutschland nach Breslau, Krakau, Kiew, Prag, Bratislava, Budapest und Warschau gefordert worden. Darüber hinaus hat sich der Senat für die Verankerung der Magnetschwebbahntechnologie als zukunftsweisende Technologie für internationale Verbindungen eingesetzt. Schließlich hat Bremen angesichts der anstehenden niederländischen Entscheidung über eine Eurorapid-Verbindung die Verlängerung von Amsterdam nach Hamburg als Korridor in der Kartendarstellung der TEN verlangt. Diese Änderungen sind nur zum kleinen Teil von der EU übernommen worden.

Zusätzlich wurden andere Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen im Nordwesten Deutschlands daraufhin untersucht, ob sie für eine Aufnahme in die TEN geeignet

sind. Da die EU lediglich Zuschüsse zur Realisierung von Projekten gibt, die Verantwortung und die finanzielle Hauptlast für die Bundesverkehrswege jedoch beim Bund verbleibt, kamen dafür nur Vorhaben in Frage, die einer Bewertung nach dem Verfahren der standardisierten Bewertung der Bundesverkehrswegeplanung standhalten. Es wird zwar angestrebt, die beiden Planungsinstrumente TEN und BVWP für Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen deckungsgleich zu machen. Dem sind aber Grenzen gesetzt, weil sich Planungsansatz, Ziele und Kriterien auf europäischer und nationaler Ebene unterscheiden. Die nach der Methodik der Bundesverkehrswegeplanung prioritären Projekte in Deutschland entsprechen nicht unbedingt den geplanten Infrastrukturmaßnahmen in den TEN, die aus europäischer Perspektive insbesondere grenzüberschreitende, Staaten verbindende und Lücken in Europa schließende Verkehrsverbindungen enthalten. Vice versa bedeutet dies auch, dass überregionale Verkehrsinfrastruktur, im vorliegenden Fall Schiene oder Transrapid, in Deutschland lediglich dann ausgebaut wird, wenn die standardisierte Bewertung nach den Kriterien der Bundesverkehrswegeplanung ergibt, dass dieser Ausbau ökonomisch vorteilhaft ist und im Nutzen-Kosten-Verhältnis einen mehrfachen Nutzen ergibt.

Die Berechnungen haben ergeben, dass neben den oben genannten Schienenausbaumaßnahmen zurzeit keine weiteren Projekte im Nordwesten im Rahmen des BVWP wirtschaftlich tragfähig sind, so dass auch keine weiteren Finanzmittel des Bundes dafür zur Verfügung stehen.

Für den Eurorapid sind andere Maßstäbe als die des BVWP denkbar, wenn der industriepolitische Vorteil des Projekts in den Vordergrund gestellt wird und nicht der verkehrswirtschaftliche Nutzen ausschlaggebend ist.

Eine weitere Fördermöglichkeit im Rahmen der TEN, die derzeit vom Senat in Gesprächen mit der EU-Kommission erörtert wird, ist eine Förderung von Verkehrsinfrastruktur im Zusammenhang mit dem Bau des Tiefwasserhafens Wilhelmshaven. Das setzt voraus, dass es gelingt, diesen Tiefwasserhafen als Schnittpunkt des Verkehrs im Rahmen der TEN zu verankern. Erste Finanzhilfen zum Bau des Hafens sind von der EU bereits getätigt worden. Eine Förderung der Schienenanbindung im TEN-Netz ist grundsätzlich dann denkbar, wenn z. B. durch eine verbesserte Anbindung im Hinterlandverkehr Verlagerungseffekte von der Straße auf die Schiene oder die Verbesserung des intermodalen Verkehrs nachgewiesen werden können. Ob und in welchem Umfang diese Kriterien auf das Projekt Tiefwasserhafen Wilhelmshaven zutreffen, wird derzeit vom Senator für Wirtschaft und Häfen mit der EU-Kommission erörtert. Auch die JadeWeserPort Realisierungsgesellschaft untersucht diese Fragestellung.

Zu 3.

Der Senat engagiert sich zusammen mit den norddeutschen Bundesländern Hamburg und Niedersachsen für die Realisierung einer europäischen Fernverkehrsstrecke des Transrapid unter Einbeziehung Bremens von den Niederlanden bis nach Skandinavien bzw. nach Osteuropa.

Bremen hat sich im Vorfeld zur Beschlussfassung im Bundesrat zur TEN-Revision 2003 dafür eingesetzt, dass der Eurorapid mit Magnetschwebbahntechnik nicht als prioritäres Verkehrsprojekt der TEN genannt wird, da die zu erwartenden Verkehrsmengen auch auf längere Sicht die Wirtschaftlichkeit des Projektes voraussichtlich nicht begründen können. Stattdessen wurde auf Betreiben Bremens in dem Beschluss des Bundesrates vom 19. Dezember 2003 die Aufnahme der Magnetschwebbahntechnologie analog zur Aufnahme des Satellitensystems GALILEO als innovatives und industriepolitisch bedeutsames Zukunftssystem verlangt. Der Grund dafür ist, dass dies die Chancen der Realisierung des Projekts erhöhen würde, da der Innovationsgehalt und der industriepolitische Vorteil unabhängig von der Methodik der Bundesverkehrswegeplanung zu beurteilen ist. Dies ist aber von der EU bisher nicht übernommen worden.

Es soll nicht unerwähnt bleiben, dass Bremen auch im Rahmen der Neuen Hanse Interregio zusammen mit Niedersachsen und den nordniederländischen Provinzen das Projekt Eurorapid fördert.

Eine Vorentscheidung über die Umsetzung des Projekts Eurorapid erfolgt voraussichtlich 2005 in den Niederlanden im Zusammenhang mit der Entscheidung über die Technologie der geplanten schnellen Verbindung Amsterdam–Groningen. Der-

zeit wird für diese Strecke ein so genanntes Preisausschreiben begonnen, mit dem die Wirtschaft aufgefordert wird, Angebote für den Bau der Hochgeschwindigkeitsstrecke in Rad-Schiene- oder Magnetbahntechnik abzugeben. Diese Angebote müssen sich in einem vorgegebenen finanziellen Rahmen bewegen, und bestimmte funktionelle Anforderungen erfüllen. Ziel des Ausschreibungsverfahrens ist es, die private Machbarkeit zu testen. Falls die vorgelegten Angebote die Bedingungen nicht erfüllen, wird die Ausschreibung beendet. Als Rückfallposition kommt dann eine IC-Verbindung zwischen Amsterdam und Groningen zum Tragen.

Sofern die Magnetschnellbahnvariante und die Hochgeschwindigkeitsstrecke die Ausschreibung als erste Phase überstehen, ist mit einer endgültigen Entscheidung der Niederlande über die Technik frühestens Ende 2006/Anfang 2007 zu rechnen. Diese ungewöhnliche Zeitdauer liegt darin begründet, dass die Rad-Schiene-Technik und die Magnetschnellbahntechnik zwischen Amsterdam und Groningen parallel bis zur Baureife durchgeplant werden und erst dann das obsiegende Konzept ausgewählt wird. Eine entscheidende Frage bei der Entscheidungsfindung wird sein, ob die Niederlande die Finanzierung des Eurorapid sichern können. Denn auch bei einem bisher nach Kenntnis des Senats weder dem Grunde noch der Höhe nach feststehenden europäischen Zuschuss für die Magnetschwebbahntechnologie bleiben Beträge in Milliardenhöhe, die zu finanzieren sind.

Unter der Voraussetzung, dass sich die Niederlande für die Magnetschnellbahntechnik entscheiden, wird sich der Senat mit allem Nachdruck dafür einsetzen, dass der Eurorapid unter Einbeziehung Bremens als schnelle, europäische Personenfernverkehrsverbindung mit größter Bedeutung für Innovation und Industriepolitik in Europa realisiert wird.

Alternativ wird sich der Senat dafür einsetzen, eine schnelle Verbindung von Groningen in der Rad-Schiene-Technik herzustellen, um im Fall einer konventionellen Anbindung einen Anschluss des Nordwestens an das europäische Schienenschnellverkehrsnetz in Richtung der Beneluxstaaten sicherzustellen.