

Kleine Anfrage der Fraktion der CDU vom 11. Juni 2014**Optimierung des verkehrlichen Anschlusses Bremerhavens**

Erhebliche finanzielle Mittel wurden in Bremerhaven in den Aufbau der Havenwelten gesteckt. Die Besucherströme sind ein Beleg dafür, dass sich der Aufwand gelohnt hat. Bremerhaven ist zu einem Tourismusmagneten geworden. Dieser Erfolg darf aber nicht durch eine sich verschlechternde Verkehrsanbindung kaputt gemacht werden. Auch aus entfernten Regionen muss eine unkomplizierte An- und Abreise in die Seestadt möglich sein. Bis zum Sommer 2001 bestand ein direkter Anschluss Bremerhavens an das nationale Fernbahnnetz der Deutschen Bahn. Diese Fahrplanänderung hat Bremerhaven schwer getroffen und bedeutete einen erheblichen Attraktivitätsverlust. Diese Entscheidung muss unbedingt rückgängig gemacht werden. Bremerhaven ist auf eine gute Verkehrsanbindung durch die Deutsche Bahn angewiesen.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

1. Führt der Senat Gespräche mit der Deutschen Bahn, um die Anbindung Bremerhavens, insbesondere in Bezug auf die Taktzeiten, zu optimieren?
2. Welche Möglichkeiten sieht der Senat, dass der durchgehende ICE 832 von Berlin nach Bremen (Ankunft 22.48 Uhr) um einen Halt in Bremerhaven-Hauptbahnhof verlängert wird?
3. Welche Möglichkeiten sieht der Senat, dass der durchgehende ICE 841 (Abfahrt 5.17 Uhr von Bremen) um einen Halt in Bremerhaven-Hauptbahnhof ergänzt wird?
4. Welche Möglichkeiten sieht der Senat, dass der bestehende durchgehende Fernverkehrsanschluss von und nach München (z. B. ICE 533, 535, 536) um einen Halt in Bremerhaven verlängert wird?
5. Welche Möglichkeiten sieht der Senat, die Anbindung Bremerhavens mit der Bahn zu verbessern?

Erwin Knäpper, Dr. Thomas vom Bruch,
Thomas Röwekamp und Fraktion der CDU

D a z u

Antwort des Senats vom 15. Juli 2014

Vorbemerkung

Der Senat hält es für falsch, dass Bremerhaven nicht mehr Bestandteil des Fernverkehrsnetzes der DB Fernverkehr AG ist. Damit der Seestadt aus dieser Entwicklung kein Nachteil entsteht, hat der Senat den in seiner Zuständigkeit liegenden Schienenpersonennahverkehr gemeinsam mit dem Land Niedersachsen in den vergangenen Jahren kontinuierlich erweitert. Die im Jahr 2001 weggefallenen Interregiozüge sind unmittelbar durch alle zwei Stunden verkehrende Regionalexpresszüge der Linie Bremerhaven–Osnabrück ersetzt worden. Bis heute ist dieses Angebot noch

erheblich erweitert worden. Seit dem Dezember 2013 verkehrt der Regionalexpress stündlich zwischen Bremerhaven und Bremen, die Linienendpunkte Hannover und Osnabrück werden im Wechsel angefahren.

Seitdem die Länder für den Schienenpersonennahverkehr zuständig sind, wurde das Zugangebot im Nahverkehr in Bremerhaven um mehr als 50 % ausgeweitet. Damit wird Bremerhaven derzeit von so vielen Personenzügen angefahren wie noch nie zuvor.

Die Verkehrsnachfrage im Schienenverkehr hat sich in Bremerhaven seitdem, auch aufgrund der positiven wirtschaftlichen und touristischen Entwicklung in Bremerhaven, mehr als verdoppelt.

1. Führt der Senat Gespräche mit der Deutschen Bahn, um die Anbindung Bremerhavens, insbesondere in Bezug auf die Taktzeiten, zu optimieren?

Der Senat setzt sich in den regelmäßig mit Entscheidungsträgern der Deutschen Bahn und des Bundes geführten Gesprächen für eine Fernverkehrsverbindung der Seestadt Bremerhaven ein, zuletzt in einem Gespräch mit dem Vorsitzenden der Deutschen Bahn AG aus Anlass der Sitzung des Senats im März 2014 in Berlin. Das Gespräch wird bei dem verabredeten Bahngipfel im Herbst 2014 fortgeführt.

2. Welche Möglichkeiten sieht der Senat, dass der durchgehende ICE 832 von Berlin nach Bremen (Ankunft 22.48 Uhr) um einen Halt in Bremerhaven-Hauptbahnhof verlängert wird?
3. Welche Möglichkeiten sieht der Senat, dass der durchgehende ICE 841 (Abfahrt 5.17 Uhr von Bremen) um einen Halt in Bremerhaven-Hauptbahnhof ergänzt wird?
4. Welche Möglichkeiten sieht der Senat, dass der bestehende durchgehende Fernverkehrsanschluss von und nach München (z.B. ICE 533, 535, 536) um einen Halt in Bremerhaven verlängert wird?

Die in den Fragen genannten Zugverbindungen werden von der DB Fernverkehr AG eigenwirtschaftlich betrieben. Vor diesem Hintergrund hat der Senat die DB AG gebeten, zu den gestellten Fragen Stellung zu nehmen.

Zu der Verlängerung des ICE-Zugpaares 841/832 in Tagesrandlage teilt die DB AG mit, dass diese keinen Fahrzeugmehrbedarf verursachen würde, jedoch erwartet die DB in ihren Prognosen aufgrund des parallelen Nahverkehrs und der frühen Abfahrt bzw. späten Ankunft in Bremerhaven eine sehr geringe Fahrgastzahl. Aus diesem Grund sei diese Verlängerung in Tagesrandlage nicht wirtschaftlich vertretbar.

Die aus Richtung München/Hannover kommenden ICE-Züge wenden tagsüber nach einem ca. 30-minütigen Aufenthalt in Bremen direkt auf die nächste Fahrt des ICE-Takts in der Gegenrichtung nach Hannover/München. Eine Verlängerung dieser Fahrten weiter von/nach Bremerhaven würde nach Aussage der DB AG daher tagsüber ein zusätzliches ICE-Fahrzeug binden. Dies sei nicht vorhanden. Zudem könne dieser zusätzliche Aufwand durch die prognostizierten Fahrgastzahlen nicht gerechtfertigt werden. Der verkehrliche Mehrwert eines zu den zahlreichen Nahverkehrsverbindungen parallelen Angebots an ICE-Direktverbindungen wäre aus Sicht der DB nicht gegeben und aufgrund der zu erwartenden geringen Nachfrage auch nicht vertretbar.

5. Welche Möglichkeiten sieht der Senat, die Anbindung Bremerhavens mit der Bahn zu verbessern?

Für die Zukunft beabsichtigt der Senat, weitere Angebotsverbesserungen auf der Achse Bremen–Bremerhaven. Im Handlungskonzept des Zielszenarios des Verkehrsentwicklungsplans, der derzeit vom Senator für Umwelt, Bau und Verkehr aufgestellt wird, ist eine Verdichtung der Regio-S-Bahn von/nach Bremerhaven auf einen 30-Minuten-Takt vorgesehen. Auf der Linie der Regio-S-Bahn Twistringen–Bremerhaven wird eine Veränderung der Zeitenlage angestrebt, um die Betriebsqualität zu erhöhen.