

Kleine Anfrage der Fraktion der SPD vom 21. November 2017**Ausbauoffensive für die Schiene – auch im Land Bremen?**

Der Bund hat im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) bis zum Jahr 2030 über 100 Mrd. € für wichtige Projekte zum Aus- und Neubau des Schienennetzes eingeplant.

Zusätzlich wurden 3,25 Mrd. € als „Platzhalter“ für Projekte des „potenziellen Bedarfs“ in die Planungen aufgenommen. Was zunächst erfreulich klingt, ist bei näherem Hinsehen jedoch – nach Auskunft des Bundesverkehrsministeriums – bereits weitgehend für fünf Projekte reserviert. So bleibt nur noch ca. 1 Mrd. € für andere Projekte deutschlandweit übrig.

Wir fragen den Senat:

1. Welche Ausbauplanungen für den Schienenverkehr im Land Bremen sind vom Senat beim Bund eingereicht worden?
2. Der immer stärker werdende Güterfernverkehr von und nach Bremerhaven macht ein drittes Gleis dringend notwendig. Hat der Senat dieses für die Hafenwirtschaft wichtige Projekt beim Bundesverkehrsministerium mit Vorrang angemeldet?
3. Wie hoch ist der Betrag, den der Bund im Land Bremen von 2018 bis 2030 in den Ausbau des Schienenverkehrs zu investieren beabsichtigt?

Bernd Ravens, Heike Sprehe,
Björn Tschöpe und Fraktion der SPD

D a z u

Antwort des Senats vom 9. Januar 2018

1. Welche Ausbauplanungen für den Schienenverkehr im Land Bremen sind vom Senat beim Bund eingereicht worden?
2. Der immer stärker werdende Güterfernverkehr von und nach Bremerhaven macht ein drittes Gleis dringend notwendig. Hat der Senat dieses für die Hafenwirtschaft wichtige Projekt beim Bundesverkehrsministerium mit Vorrang angemeldet?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund des Sachzusammenhangs zusammenhängend beantwortet.

Der Senat hat in seiner Sitzung am 30. April 2013 die Anmeldung des Landes Bremen für den Bundesverkehrswegeplan 2030 beschlossen. Am 8. Mai 2013 hat der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr diese Anmeldung an das für den Verkehr zuständige Bundesministerium weitergeleitet. Für den Bereich Schiene hatte das Schreiben den folgenden Wortlaut:

Maßnahme I: Ausbau des Netzes der Verkehrsbetriebe Elbe-Weser (EVB) zwischen Bremerhaven und Buxtehude sowie Bremervörde und Rotenburg (Wümme)

Das Streckennetz der nicht bundeseigenen Eisenbahn (NE) Elbe-Weser Verkehrsbetriebe (EVB) ist geeignet, zwei beson-

ders stark nachgefragte Relationen ohne räumliche Umwegfahrten aufzunehmen und dabei den hoch belasteten Bremer Hauptbahnhof großräumig zu umgehen: Bremerhaven–Hamburg sowie Bremerhaven–Ostkorridor/–Hannover.

Für die zweite Relation ist ein ergänzender, unter Maßnahme II dargestellter Ausbau erforderlich.

Um zusätzliche Kapazitäten für die heute über Bremen genutzte und bereits nahe der Vollaustlastung stehenden Route anbieten zu können, ist ein leistungsfähiger Ausbau der genannten EVB-Strecken notwendig. In den vergangenen Jahren sind hierzu erste Schritte bereits realisiert worden. Angesichts der prognostizierten Güterverkehrszunahme sollte eine Kapazität von rund 100 Zügen/Tag im kritischen Abschnitt zwischen Bremerhaven und Bremervörde Bemessungsgrundlage sein. Die Entwurfsgeschwindigkeit soll durchgehend 80 km/h betragen. Eine Elektrifizierung stellt eine gleichwertige Fahrzeit gegenüber der Nutzung der Hauptstrecken der Deutsche Bahn (DB) AG sicher.

Maßnahme II: Zweigleisiger Ausbau der Strecke Rotenburg/Wümme–Verden einschließlich zweier Verbindungskurven

Die Strecke Rotenburg–Verden wird heute primär genutzt, um die überlastete Strecke Stelle–Uelzen und auch den Eisenbahnknoten Hannover aus Richtung Hamburg zu umfahren. Schon für die bisherigen Anforderungen ist diese Strecke unterdimensioniert. Bei gelegentlichen baustellenbedingten Umleitungsverkehren des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) musste der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in den zurückliegenden Jahren größtenteils auf Busverkehr umgestellt werden.

Diese Strecke stellt das Verbindungselement zwischen dem als Maßnahme I dargestellten Ausbau des EVB-Netzes und der Anbindung an den als Maßnahme V angemeldeten Ostkorridor bzw. an die Strecke in Richtung Hannover dar. Hierzu ist zwingend eine Zweigleisigkeit zwischen Rotenburg und Verden herzustellen.

Des Weiteren ist zur Vermeidung des Richtungswechsels der Züge von/nach Bremerhaven in Rotenburg eine Verbindungskurve zur Strecke Bremervörde–Rotenburg neu zu erstellen. Diese ist durch eine relativ kurze Verbindung westlich des DB Netz-Bahnhofs Rotenburg/Wümme realisierbar. Zur direkten Anbindung an die weiter unten als Maßnahme V dargestellten Strecke Langwedel–Uelzen ist in dem Bereich der höhenfreien Kreuzung beider Strecken eine weitere Verbindungskurve vorzusehen.

Die Maßnahme ist ohne die beiden Kurvenergänzungen bereits im BVWP 2003 enthalten (vordringlicher Bedarf/neue Vorhaben).

Maßnahme III: Mehrgleisiger Ausbau der Strecke Bremen-Burg–Verden

Neben der erwarteten allgemeinen Zunahme der Güterverkehrsströme auf der Schiene werden im Abschnitt südlich Bremens zusätzlich neue Verkehre aus dem Jade-Weser-Port aufzunehmen sein. Im gesamten Streckenverlauf ist bereits heute eine Überbelastung festzustellen, die sich derzeit in einer dauerhaft mangelhaften Betriebsqualität ausdrückt.

Kern der Maßnahme III ist ein durchgehend mehrgleisiger Ausbau zwischen Bremen-Burg und Verden. Im inneren Stadtgebiet Bremens wurde dies über die sogenannte Güterbahn zwischen Bremen-Oslebshausen und Bremen-Hastedt bereits beim Bau des Bremer Hauptbahnhofs realisiert. Dieser Abschnitt wird derzeit modernisiert und wird danach über

eine ausreichende Leistungsfähigkeit verfügen. Zur durchgehenden Nutzung dieser erhöhten Kapazitäten sind auch die in beide Richtungen anschließenden Streckenabschnitte auszubauen.

Auf dem zweigleisigen Abschnitt Bremen-Burg-Bremen-Oslebshausen werden heute neben dem gesamten Güterverkehr aus den Häfen Bremerhavens auch der Personenverkehr zwischen Bremerhaven und Bremen (bis zu drei Zugpaare je Stunde) sowie ein 15-Minuten-Takt der innerbremischen Regio-S-Bahn-Verbindung nach Bremen-Vegesack abgewickelt. Dieser Abschnitt stellt heute den größten Kapazitätsengpass auf der gesamten Relation Bremerhaven-Hannover dar. Hier soll ein drittes Gleis zu einer teilweisen Entmischung der Personen- und Güterverkehre führen und eine akzeptable Betriebsqualität sowie Kapazitäten für prognostizierte Verkehrszuwächse schaffen.

Ebenfalls hoch belastet ist bereits heute der Abschnitt Bremen-Verden. Bei einem steigenden Zulauf aus dem Jade-Weser-Port und den Unterweserhäfen sowie einer angemessenen Ausweitung des SPNV-Angebotes ist auf dieser Strecke bis nach Verden ein sich weiter verschärfender Engpass absehbar. Hier ist die Ergänzung eines dritten Gleises erforderlich. In Bremen und auch im Landkreis Verden werden seit rund 15 Jahren raumordnerische Verfahren im unmittelbaren Umfeld der Strecke so gelenkt, dass eine ausreichende Fläche parallel zur Strecke verbleibt, die die Verlegung mindestens eines zusätzlichen Gleises erlaubt.

Die hier zum kapazitiven Ausbau angemeldete Relation bildet die Hauptsiedlungsachse Bremens ab. Damit besteht hier eine starke Konkurrenz um verbleibende freie Resttrassen zwischen dem Regionalen Schienenpersonenverkehr („Regio-S-Bahn“) und dem Güterverkehr. Gerade in diesem siedlungsstrukturellen Umfeld entfaltet sich der Nutzen des schienengebundenen Nahverkehrs in besonderem Maße. Durch die angemeldete Mehrgleisigkeit und der damit möglichen Entmischung profitieren beide Verkehrsarten durch eine höhere Zuverlässigkeit und perspektivisch eine größere Fahrplanflexibilität.

Maßnahme IV: Ertüchtigung der Strecke Delmenhorst-Bremen

Die Strecke Delmenhorst-Bremen gehört bereits heute zu den am stärksten belasteten Schienenstrecken der Region. Durch den anlaufenden Verkehr vom Jade-Weser-Port (JWP) in Wilhelmshaven wird ein weiterer Anstieg, insbesondere auf dieser Strecke, erwartet.

Um die Kapazität der Strecke Delmenhorst-Bremen entsprechend der prognostizierten Anforderungen zu erhöhen, ist die Anlage eines dritten Gleises vorzusehen. Sollte das Ergebnis der derzeit vom Bund in Erarbeitung befindlichen Seeverkehrsprognose und der Umlegung im Netz aufzeigen, dass auch ein nennenswerter Anteil der Verkehre in Richtung Nordrhein-Westfalen (NRW) zu erwarten ist, wäre zusätzlich der Ausbau der Strecke Oldenburg-Osnabrück näher zu untersuchen.

Ebenfalls an der Strecke Delmenhorst-Bremen gelegen ist das Güterverkehrszentrum (GVZ) Bremen. Bereits heute werden die Anlagen des GVZ teilweise als „Hinterlandhub“ der Seehäfen genutzt. Insbesondere aus dem JWP wird diese Funktion als besonders interessant im Bremer GVZ eingeschätzt. Zur Vermeidung umwegbehafteter Zugfahrten, die gerade im engeren Knoten Bremen zu zusätzlichen Engpässen führen würden, erscheint eine direkte Kurvenverbindung

aus Richtung Delmenhorst an das Anschlussgleis des GVZ (Hafeneisenbahn Bremen) zweckmäßig.

- Maßnahme V: Zweigleisiger Ausbau der Strecke Langwedel–Uelzen („Amerikalinie“)
- Die Maßnahme ist im BVWP 2003 bereits als vordringlicher Bedarf/neue Vorhaben enthalten. Sie ist jedoch bei der Bedarfsplanüberprüfung 2010 in der seinerzeitigen Netzkonzepktion als unwirtschaftlich bewertet worden.
- Die heute eingleisig zurückgebaute Strecke muss in ihrer Leistungsfähigkeit deutlich erweitert werden. Dazu gehören zweigleisige Abschnitte, das Anheben auf ein Mindestgeschwindigkeitsniveau von 120 km/h sowie die Elektrifizierung. In Langwedel ist ein höhenfreies Ausfädeln aus der Strecke Bremen–Hannover anzustreben.
- Bei der Bewertung dieses Streckenausbaus für den BVWP ist der neue Aspekt der Anbindung der Region Bremen mit den Häfen Bremerhaven, Wilhelmshaven und Unterweser (Brake, Nordenham) sowie auch Cuxhaven an den „Ostkorridor“ Stendal–Magdeburg–Nürnberg–Regensburg zu berücksichtigen. Dieser „Ostkorridor“ stellt für den Güterverkehr eine leistungsfähige Alternative zu den stark durch Schienenpersonenfernverkehr belasteten Strecken über den Knoten Hannover dar. Perspektivisch kann der Knoten Hannover keine zusätzlichen Güterverkehre mehr aufnehmen und muss umfahren werden.
- Maßnahme VI: Korridor Hamburg/Bremen–Hannover
- Zur Reduzierung der Fahrzeiten im Personenverkehr zwischen Hamburg bzw. Bremen und Hannover, zur Gewährleistung und Erweiterung von Kapazitäten für den Regionalverkehr auf den vorhandenen Strecken sowie zur Erhöhung von Kapazitäten und Beschleunigung des Güterverkehrs plant die DB AG den Bau einer Hochgeschwindigkeitstrasse für den Bahnverkehr von Hamburg/Bremen nach Hannover (sogenannte Y-Trasse).
- Die Maßnahme ist bereits im BVWP 2003 enthalten (vordringlicher Bedarf/neue Vorhaben). Derzeit prüft die DB AG im Auftrag des Bundes drei Alternativen zur ursprünglich konzipierten Y-Trasse; eine Entscheidung des Bundes wird Mitte des Jahres erwartet.
- Maßnahme VII: Knoten Bremen
- Über die zuvor genannten Ausbaunotwendigkeiten hinaus sind weitere punktuelle Maßnahmen erforderlich, um Engpässe auf den Bremen zulaufenden Strecken sowie im engeren Knotenbereich zu beseitigen. Es handelt sich hierbei um kleinräumige Maßnahmen, z. B. zur Anbindung oder Dimensionierung von Vorstellgruppen in den Häfen oder um zusätzliche Blockteilungen auf insbesondere vom SPNV genutzten Strecken.
- Zur genauen Identifizierung solcher Maßnahmen wird derzeit das Knotengutachten gemeinsam mit der DB Netz erarbeitet. Auch die NE-Infrastruktur (Nichtbundeseigene Eisenbahnen) der bremischen Hafeneisenbahn wird dabei genau betrachtet. Die Anlagen der Hafeneisenbahn in Bremen und Bremerhaven sind kontinuierlich den Anforderungen wachsender Güterverkehrstransporte anzupassen. So sind u. a. zusätzliche Vorstellkapazitäten zu schaffen, bestehende Gleisanlagen zu verlängern und zu elektrifizieren sowie die Steuerungs- und die Leit- und Sicherungstechnik zu erneuern. Die Maßnahmen der Hafeneisenbahn sind in das NE-Finanzierungskonzept des Bundes bzw. des BVWP aufzunehmen.

Ziel der Maßnahmen ist es, die Leistungsfähigkeit und Betriebsqualität des Schienennetzes möglichst kurzfristig zu erhöhen. Dazu sind die Maßnahmen zeitnah umzusetzen, z. B. in Form eines neu aufgelegten Sofortprogramms Seehafen-hinterlandverkehr II.

Maßnahme VIII: Beschleunigung des Fernverkehrskorridors Hamburg–Bremen–Ruhrgebiet

Die Bedeutung des Schienenverkehrs im innerdeutschen Personenverkehr hat in den vergangenen Jahren kontinuierlich zugenommen. Die Achse Hamburg–Bremen–Ruhrgebiet ist vom Potenzial her betrachtet von herausragender Bedeutung; der bislang erfolgte Ausbau entspricht dem nicht.

Inhalt der Maßnahme ist der Ausbau der Strecken Hamburg–Bremen sowie Bremen–Osnabrück auf Höchstgeschwindigkeiten von bis zu 230 km/h analog dem Ausbau der Strecke Berlin–Hamburg.

Aus dem Zusammenwirken der zuvor dargestellten Maßnahmen I, II und III ergibt sich eine optimale Anbindung des Hafens in Bremerhaven. Die Maßnahmen I und II entlasten den Knoten Bremen vom Schienenlärm und schaffen zusätzliche Kapazitäten im Seehafenhinterlandverkehr von und nach Bremerhaven. Es entsteht eine zweite, leistungsfähige Anbindung des Hafens auf der Schiene, die Güterverkehre aufnehmen kann und auch im Störfall auf einer der beiden Strecken eine Erreichbarkeit gewährleistet. Auf dem bereits heute etwa 50 % stärker belasteten Abschnitt Bremen–Burg–Verden, der auch die zukünftigen Verkehre zum Jade-Weser-Port aufnehmen muss, schafft die Maßnahme III die erforderlichen Kapazitäten und gewährleistet den weiteren Ausbau der Regio-S-Bahn auf ihrer Hauptachse.

Mit Schreiben vom 18. Juli 2013 hat der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr den Bund darum gebeten, über die zuvor genannten Maßnahmen hinaus auch den Ausbau der Strecke Oldenburg–Cloppenburg–Osnabrück in die Maßnahmenprüfung aufzunehmen. Begründet wurde dies mit einer besseren Verteilung der Güterströme aus dem Jade-Weser-Port und einer damit verbundenen Entlastung des Knotens Bremen vom Schienenlärm.

Die eingegangenen Maßnahmenvorschläge hat der Bund einer Nutzen-Kosten-Analyse unterzogen und zusätzlich umwelt- und naturschutzfachlich, raumordnerisch und städtebaulich beurteilt. Auf dieser Basis wurden sie in verschiedene Dringlichkeitskategorien eingruppiert. Im März 2016 wurden die Ergebnisse im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 zusammengefasst, der die von Bremen angemeldeten Maßnahmen umfänglich berücksichtigte. In seiner Stellungnahme vom 3. Mai 2016 hat der Senat noch einmal die aus seiner Sicht erforderlichen Schwerpunktsetzungen gegenüber dem Bund dargelegt. Diese liegen auf Ausbauten der Infrastruktur für den Seehafenhinterlandverkehr und auf einer Beseitigung bestehender Engpässe im Knoten Bremen durch die im Bundesverkehrswegeplan 2030 enthaltene Maßnahme „Optimiertes Alpha-E + Bremen“.

3. Wie hoch ist der Betrag, den der Bund im Land Bremen von 2018 bis 2030 in den Ausbau des Schienenverkehrs zu investieren beabsichtigt?

BVWP 2030: Wesentliche Maßnahme für den zukünftigen Ausbau der Schieneninfrastruktur im Land Bremen ist das Projekt mit der Nummer 2-003-V03 „Optimiertes Alpha-E + Bremen“, das sich im vordringlichen Bedarf befindet. Dieses Projekt umfasst u. a. ein drittes Gleis auf den Abschnitten Langwedel–Bremen-Sebaldsbrück sowie Bremen Rangierbahnhof–Bremen-Burg, eine

Blockverdichtung zwischen Stubben und Bremerhaven-Speckenbüttel sowie den Ausbau der Strecke Langwedel–Uelzen (Amerikalinie). Die geplante Umsetzung dieser Maßnahme wird von regelmäßigen Gesprächen des Senats mit der DB AG und dem Bund begleitet. Aufgrund der bisherigen Erfahrungen mit Planungs- und Genehmigungsvorläufen von Großprojekten wird derzeit davon ausgegangen, dass der Bund im Zeitraum 2018 bis 2030 keine Maßnahmen aus dem BVWP 2030 in Bremen abschließen wird.

Aus anderen Programmen sind in den kommenden Jahren folgende Investitionen in den Ausbau der Schieneninfrastruktur im Land Bremen geplant:

Sofortprogramm Seehafenhinterlandverkehr II

- Ausbau der Stellwerkstechnik in Bremerhaven-Speckenbüttel, Elektrifizierung der Bestandsgleise und Einrichtung eines Gleiswechselbetriebs zwischen Bremerhaven-Speckenbüttel und Bremerhaven-Wulsdorf, Kosten ca. 14 Mio. €. Diese Maßnahmen sollen bis 2020 abgeschlossen sein.
- Ertüchtigung des Gleises 3 (Strecke 1424) im Bremer Rangierbahnhof, Kosten ca. 4 Mio. €. Diese Maßnahme soll bis 2019 abgeschlossen sein.

Sonstiger Ausbau

- Um Altanlagen zu ersetzen und gleichzeitig eine betriebliche Leistungssteigerung zu erzielen, ist eine Erweiterung des Elektronischen Stellwerks (ESTW) Bremen vorgesehen. Diese soll durch eine Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik in den Bahnhöfen Bremen-Burg, Osterholz-Scharmbeck und Bremen-Vegesack realisiert werden. Durch eine neue Unterzentrale in Bremen-Burg (Standort Bremen-Burg) soll die Steuerung aus der Betriebszentrale Hannover erfolgen. Die Kosten liegen bei ca. 63 Mio. €, das Vorhaben soll bis 2025 abgeschlossen sein.