

Mitteilung des Senats vom 11. Oktober 2022

Auslastung, Leistungsfähigkeit und Qualität der Bahninfrastruktur des Bahnknotens Bremen und der überregionalen Anbindung des Schienenpersonennahverkehrs und Schienenpersonenfernverkehrs

Die Fraktion der SPD hat unter Drucksache 20/1623 eine Kleine Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die vorgenannte Kleine Anfrage wie folgt:

1. Welchen Stellenwert bemisst der Senat einer gut ausgebauten und den Anforderungen entsprechenden Schieneninfrastruktur bei, insbesondere vor dem Hintergrund
 - a) der Berufspendlerverkehre (inklusive Schüler:innen, Auszubildenden, Studierenden),
 - b) der Anbindung und der Wettbewerbsfähigkeit der Seehäfen Bremens, Bremerhavens und des Jade-Weserports,
 - c) der Anbindung Bremens an das europäische Fern- und Hochgeschwindigkeitsnetz und
 - d) des Klimawandels, der erforderlichen Klimaanpassungen und der Mobilitätswende?

Der Schieneninfrastruktur wird eine insgesamt hohe Bedeutung beigegeben, da diese die Grundlage für ein nachhaltiges und klimafreundliches Verkehrsangebot im Umweltverbund für den Eisenbahnverkehr darstellt. Nur so kann die Mobilitätswende gelingen und die Herausforderungen des Klimawandels bewältigt werden. Für das Erreichen der gesetzten Klimaziele im Verkehrsbereich ist eine signifikante Verlagerung der Personen- und Güterverkehre von der Straße auf die Schiene zwingend erforderlich. Eine Verdopplung des Personenverkehrs und ein deutlicher Anstieg des Schienengüterverkehrsanteils setzen einen umfangreichen Ausbau der Schieneninfrastruktur voraus.

Vor diesem Hintergrund wird für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) derzeit der Infrastrukturausbau in Bremerhaven-Lehe und im Bremer Hauptbahnhof bis 2024 geplant, um Angebotsausweitungen in den Netzen der Regio-S-Bahn und des Expresskreuzes Bremen/Niedersachsen umsetzen zu können. Darüber hinaus soll der Zugang zum SPNV durch den Neubau von Stationen verbessert und dieser so für mehr Menschen verfügbar gemacht werden. Planungen und Untersuchungen für weitere Angebotsausweitungen im SPNV werden derzeit durchgeführt und in diesem Zusammenhang notwendige Infrastrukturmaßnahmen identifiziert. Dabei werden neben dem SPNV auch die Anforderungen des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) und des Schienengüterverkehrs berücksichtigt.

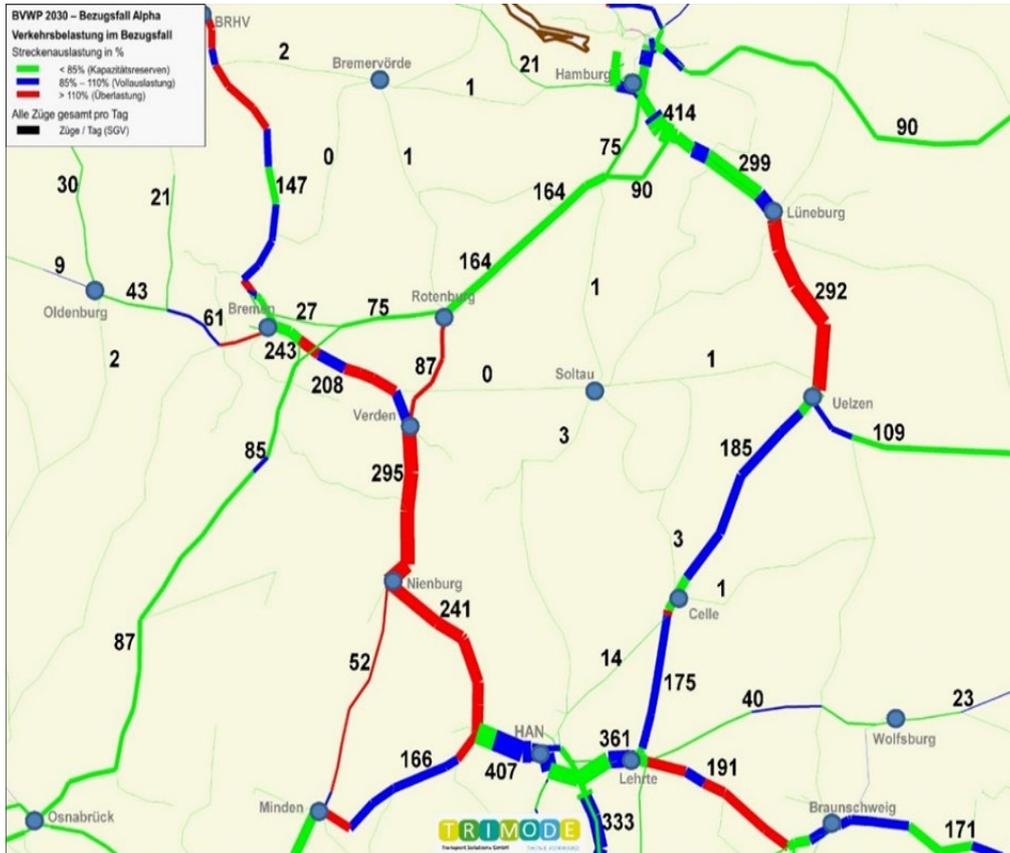
Die bremischen Häfen sind traditionell Eisenbahnhäfen. Im europäischen Vergleich nehmen sie Spitzenplätze in Bezug auf den Anteil des Schienenverkehrs im Hinterland ein. Sie wurden deshalb als Knotenpunkte auf

gleich drei europäischen Kernnetzkorridoren (Transeuropäische Netze [TEN]) definiert. Dieser hohen nationalen und europäischen Bedeutung wurde in den vergangenen Jahren innerbremisch durch Ausbaumaßnahmen der Bremischen Hafeneisenbahn insbesondere in den Bereichen Kaiserhafen und Imsumer Deich Rechnung getragen. Der Bund hat die Elektrifizierung der Strecke Oldenburg – Wilhelmshaven bis zum Jade-Weser-Port finanziert, welche zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 in Betrieb genommen wurde. Perspektivisch sollen sowohl die Kapazität als auch die betriebliche Qualität der Schienenverkehrsanbindung durch die Erweiterung in Bremerhaven-Speckenbüttel durch eine kontinuierliche Instandhaltung und Modernisierung sowie durch einen Ausbau der Umschlagkapazitäten vonseiten der Terminalbetreiber weiter gestärkt werden.

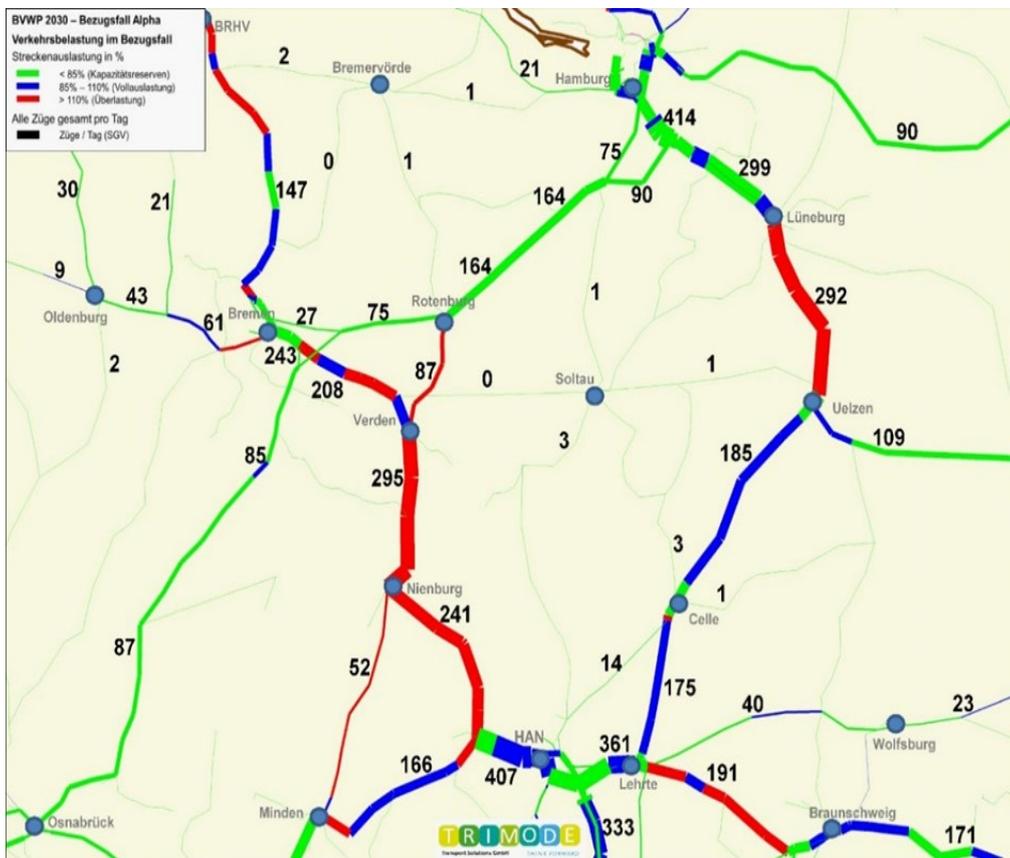
Die Verantwortung für Ausbaumaßnahmen des Schienennetzes in Deutschland liegt grundsätzlich beim Bund. Hierfür ist zuletzt 2013 bis 2016 der Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) erstellt worden. Mit den derzeitigen sehr langen Planungs- und Umsetzungsverfahren wird eine zügige Umsetzung der Maßnahmen und damit das Erreichen der oben genannten Klimaziele als nicht realistisch eingeschätzt.

2. Welche Daten und Verkehrssimulationen liegen dem Senat bezüglich der derzeitigen und zukünftigen Nutzung und Auslastung der Schienenverkehrswege vor? Aufgeschlüsselt in die Relationen und Bahnhöfe
 - a) Hamburg/Ruhrgebiet,
 - b) Bremerhaven,
 - c) Oldenburg/Hannover und
 - d) Hauptbahnhof Bremen.

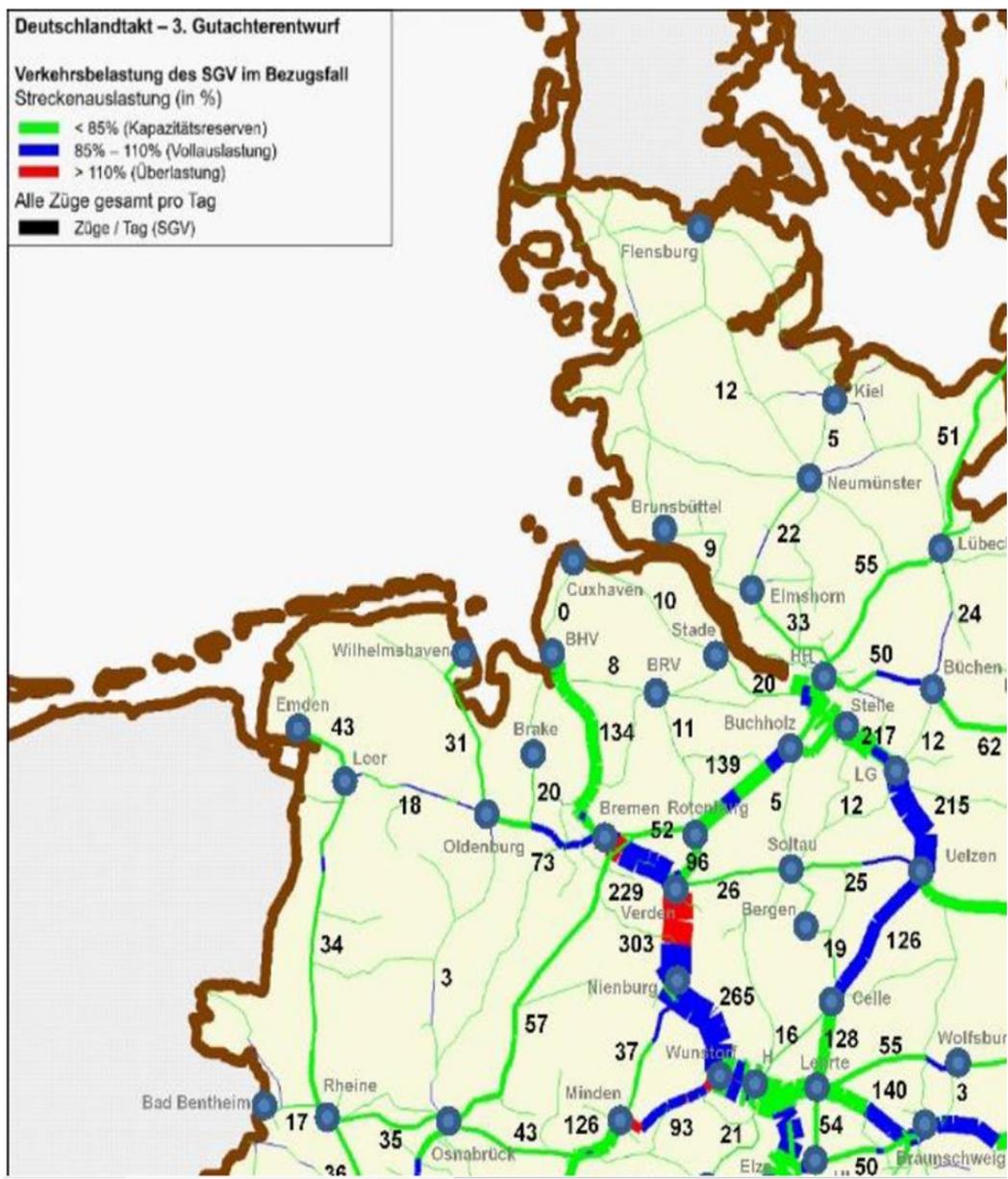
Daten zur Nutzung und Auslastung sind der Eigentümerin der Infrastruktur, der Deutschen Bahn AG, vorbehalten. Es kann lediglich auf die veröffentlichten Daten zurückgegriffen werden, wie zum Beispiel aus dem Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030 und dem Abschlussbericht des Deutschlandtaktes, welche jeweils in den folgenden Abbildungen dargestellt sind. Die Zahlen neben den Strecken geben die Anzahl der Güterzüge pro Tag an. Die Einfärbung der Streckenabschnitte zeigt die Auslastung der Strecke auch unter Berücksichtigung der Personenverkehre. Dargestellt sind jeweils Prognosewerte ohne weiteren Infrastrukturausbau („Bezugsfall“) und mit empfohlenen Infrastrukturerweiterungen („Planfall“).



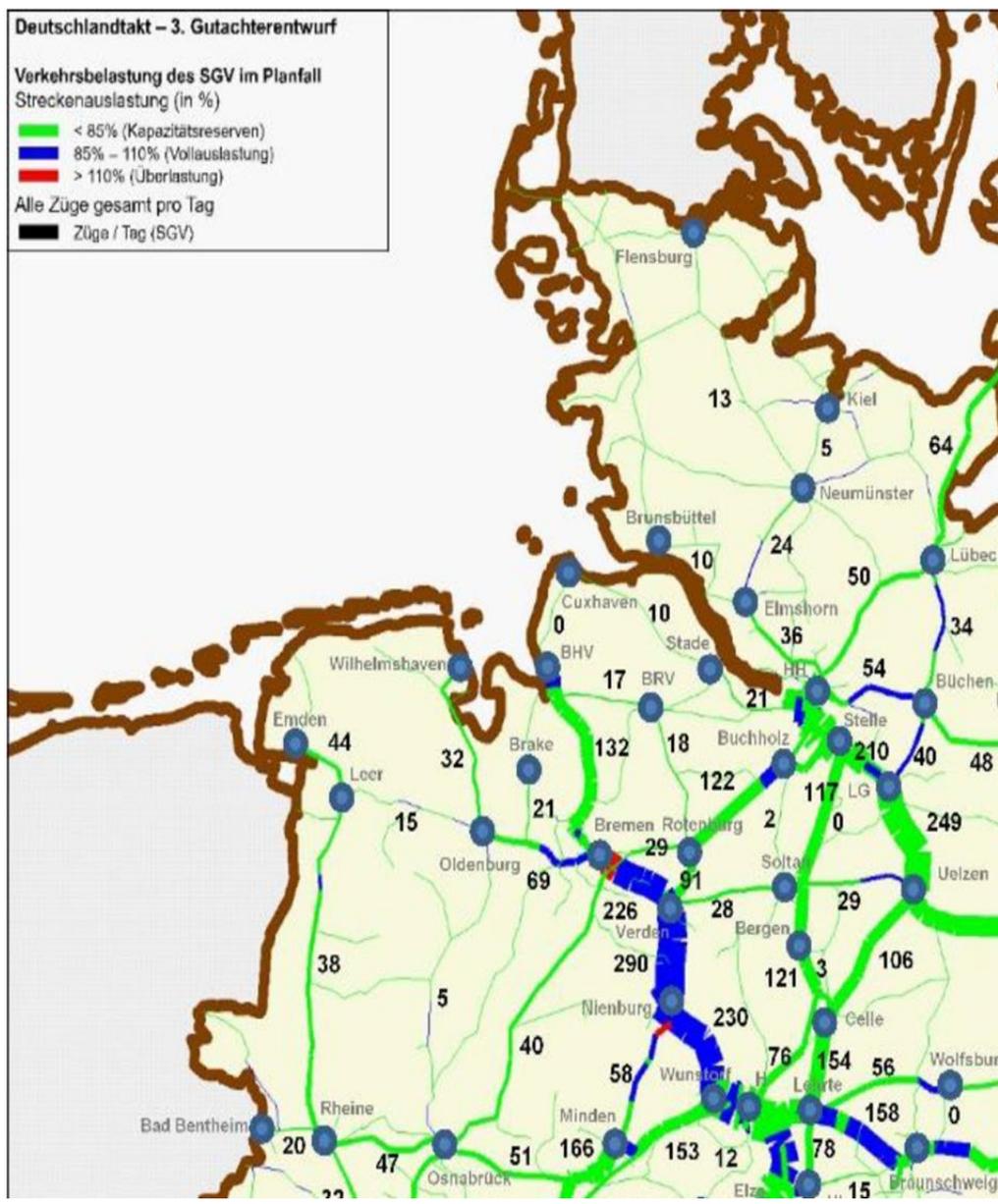
Verkehrsbelastung im Bezugsfall des BVWP 2030 (Quelle: https://www.bvwprojekte.de/schiene_2018/2-003-V03/2-003-V03.html, Stand: 10. Januar 2023)



Verkehrsbelastung im Bezugsfall des BVWP 2030 (Quelle: https://www.bvwprojekte.de/schiene_2018/2-003-V03/2-003-V03.html, Stand: 10. Januar 2023)



Verkehrsbelastung im Bezugsfall des Deutschlandtaktes (Quelle: Abschlussbericht Seite 162)



Verkehrsbelastung im Planfall des Deutschlandtaktes (Quelle: Abschlussbericht Seite 164)

3. In welchem Zustand befindet sich die vorhandene Bahninfrastruktur im Land Bremen und in der Metropolregion Nordwest?

Die betriebsbereit vorgehaltene Infrastruktur befindet sich in einem betriebs sicheren und regelwerkskonformen Zustand.

4. Wie bewertet der Senat auf Grundlage dieser Daten die derzeitige und (nach aktuellem Planungsstand) zukünftige Leistungsfähigkeit der Schienentrassen aufgeschlüsselt nach den in Frage 2. genannten Relationen und Bahnhöfen?

Ein Handlungsbedarf zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit lässt sich mit Blick auf die unter der Antwort auf Frage 2. dargestellten Auslastungen gemäß des Bundesverkehrswegeplans 2030 und des Deutschlandtakts auf der Strecke Bremen – Hannover sowie dem Knoten Bremen erkennen. Darüber hinaus ist es aus Sicht des Senats erforderlich, die Kapazität zur Anbindung des Seehafens Bremerhaven zu erhöhen und eine Redundanz über eine elektrifizierte evb-Strecke (evb – Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH) zu gewährleisten, um die politisch formulierten Zielsetzungen einer Mobilitätswende zu erreichen.

Die Fragen 5. und 12. werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

5. Welche infrastrukturellen Alternativen und Maßnahmen sieht der Senat bezüglich des kurz-, mittel- und langfristigen Ausbaus der Schienenverkehrswege und Stationen im Raum Bremen und Bremerhaven sowie der Metropolregion Nordwest, und wie verfolgt der Senat diese?
12. Wie bewertet der Senat die Bedeutung von alternativer Schieneninfrastruktur/Schientrassen vor dem Hintergrund eines reibungslosen und flexiblen Betriebsablaufs von Schienenverkehren?

Für die Strategie zum Ausbau der bundeseigenen Schieneninfrastruktur sind der Bund und das bundeseigene Unternehmen Deutsche Bahn AG zuständig. Die durch den Bund in Planung und Umsetzung befindlichen Maßnahmen werden ausdrücklich begrüßt. Eine aus Sicht des Senats wichtige ergänzende Maßnahme für den Schienengüterverkehr, insbesondere zur Schaffung von Resilienzen, ist die Elektrifizierung der Strecke Bremerhaven – Bremervörde – Rotenburg als Alternativenbindung des Seehafens Bremerhaven. Darüber hinaus werden durch den Senat ergänzende Maßnahmen zur Umsetzung weiterer Angebotsverbesserungen im SPNV unter Berücksichtigung ausreichender Kapazität für den Schienenpersonenfern- und Schienengüterverkehr geprüft. Hierfür wird derzeit eine umfangreiche betriebliche Untersuchung zu Angebotsausweitungen im SPNV durchgeführt, welche dafür erforderliche Infrastrukturmaßnahmen identifiziert.

6. Welche Entwicklung gibt es bezüglich des Raumanteils der Schienenverkehrswege im Bundesland Bremen in den letzten 15 Jahren?

Insbesondere im Rahmen der beiden bisherigen Seehafenhinterland-Sofortprogramme des Bundes sind unter anderem zwischen Bremerhaven-Wulsdorf und Bremerhaven-Speckenbüttel sowie im Knoten Bremen Infrastrukturergänzungen im größeren Umfang umgesetzt worden. So wurde zum Beispiel die Herstellung von Gleiswechselbetrieb zwischen Bremerhaven-Lehe und Bremerhaven-Speckenbüttel sowie die Einrichtung von linksseitigen Zugfahrstraßen zwischen Bremerhaven-Lehe und Bremerhaven-Wulsdorf vorgenommen. Auch wurde in Bremerhaven-Speckenbüttel die vierziger Gleisgruppe vollständig mit Oberleitungen ausgerüstet. Grundsätzlich konnte zwischen Bremerhaven-Speckenbüttel und Bremen die Betriebsqualität und Kapazität erhöht werden. Im Knoten Bremen wurde außerdem mit der neuen Oldenburger Kurve eine zusätzliche Fahrmöglichkeit in beziehungsweise aus Richtung Oldenburg geschaffen.

Im Bereich der Bremischen Hafeneisenbahn werden seit 2010 die im Masterplan Hafeneisenbahn identifizierten Maßnahmen sukzessive umgesetzt. Die Verlängerung der Gleisnutzlängen und die Elektrifizierung im Bereich Kaiserhafen ist abgeschlossen. Hierdurch konnte die Effizienz in der Abwicklung der Automobilverkehre erheblich gesteigert werden. Im Bereich Insumer Deich wurden die Kapazitäten der Vorstauplätze insbesondere für den Containerverkehr zu und von den Containerterminals durch den Bau der neuen Vorstellgruppe deutlich erhöht. Der Zugfunk wurde modernisiert und ein vollständig neues IT-System der Hafeneisenbahn befindet sich aktuell in der Erprobungsphase.

Mit der Wiederinbetriebnahme der Farge-Vegesacker Eisenbahn für den SPNV im Jahr 2007 wurde eine bedeutende Angebotsausweitung im SPNV des Landes Bremen erreicht. Durch die Elektrifizierung der Strecke im Jahr 2011 konnte der 30-Minuten-Takt der Regio-S-Bahn-Linie 1 von Bremen Hauptbahnhof bis nach Bremen-Farge durchgebunden werden. Die Schieneninfrastruktur war grundsätzlich bereits vorher vorhanden, musste aber insbesondere im Bereich der Personenzugänge und Nebenanlagen an den Stationen erweitert werden.

7. In welchem Umfang wurden Schienenverkehrswege seitens der Deutschen Bahn AG oder weiterer Bahnbetreiber umgewidmet und veräußert?

Bei den Infrastrukturanlagen der DB Netz AG, welche für die Schienenverkehrswege zuständig ist, sind nach Kenntnis des Senats keine Umwidmungen oder Veräußerungen an Dritte im Bundesland Bremen vorgenommen worden. Bezogen auf die Farge-Vegesacker Eisenbahn wurde im Zuge der Auffassung des ehemaligen IVG-Tanklagers eine kleine Abstellgruppe in Farge-Ost bestehend aus drei Gleisen von der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben übernommen. Von den nicht öffentlichen Gleisanschlüssen wurden zwischen 2011 und 2022 drei Anschlüsse entwidmet, weil eine anderweitige Nutzung vorgesehen war.

8. Wie bewertet der Senat die entsprechende Entwicklung vor dem Hintergrund der Verkehrswende?

Trotz des insgesamt nicht zufriedenstellenden Ausbaus der Schieneninfrastruktur durch den Bund und seiner Gesellschaften im Deutsche Bahn-Konzern kann für den SPNV eine sehr positive Entwicklung konstatiert werden. Das Angebot konnte seit der Übernahme der Verantwortung der Aufgabenträgerschaft für den SPNV durch das Land Bremen im Jahr 1996 um rund 60 Prozent der bestellten Zugkilometer erweitert werden. Die Nachfrage hat sich zeitgleich mehr als verdoppelt. Unabhängig der finanziellen Rahmenbedingungen und Möglichkeiten muss allerdings festgestellt werden, dass eine weitere Steigerung im bisherigen Maße auf der heutigen Infrastruktur aufgrund der begrenzten Kapazitäten im Mischverkehr (Güterverkehr, Fernverkehr, Nahverkehr) nicht möglich sein wird. Für die Umsetzung weiterer Angebotssteigerungen, insbesondere des Ziels der Verdoppelung der Verkehrsleistung im Personenverkehr, ist daher zukünftig grundsätzlich ein Ausbau der Infrastruktur erforderlich. Dieser ist entweder in Programmen des Bundes (zum Beispiel Bundesverkehrswegeplan 2030, Deutschlandtakt) enthalten und wird durch Bremen begleitet und forciert oder er wird durch Bremen direkt initiiert.

Im Bereich der Bremischen Hafeneisenbahn haben sich die Zugzahlen in der vergangenen Dekade zwischenzeitlich von rund 23 000 Güterzügen in 2010 auf 30 400 Güterzüge in 2018 erhöht. Zugrundeliegende Prognosen haben für 2030 einen Anstieg über 40 000 Züge gezeigt. Im Kontext der Wirtschaftskrise, Coronapandemie und des aktuellen Ukraine Krieges folgt die Entwicklung derzeit nicht dem prognostizierten Pfad, denn krisenbedingt waren die Umschlagzahlen und Zugzahlen zuletzt rückläufig. Die Anpassung der Infrastruktur wird dennoch positiv bewertet. Durch die Ausweitung der Kapazitäten konnten die Betriebsqualität und die Flexibilität der Güterverkehre deutlich erhöht werden. Angesichts der klimapolitischen Zielsetzung der Verkehrsverlagerung auf die Schiene (Anstieg des Schienengüterverkehrsanteils auf 25 Prozent) hält der Senat den bereits abgeschlossenen und geplanten Ausbau der Schieneninfrastruktur im Bereich der Bremischen Hafeneisenbahn (insbesondere Erweiterung der Vorstellkapazität im Bahnhofsteil Speckenbüttel) weiter für dringend geboten. Aktuell werden insbesondere die Engpässe im Schienennetz des Bundes als Risiko einer fortgesetzten Verkehrswende im Seehafen hinterland bewertet. Die Ausschöpfung der Potenziale der Hafeninfrastruktur wird durch diese Engpässe signifikant eingeschränkt.

9. Wie weit sind die Planungen und Machbarkeitsstudien bezüglich der Haltepunkte Überseestadt, Steubenstraße und Mittelshuchting vorangeschritten, und welche Erkenntnisse liegen diesbezüglich bereits vor?

Zum Haltepunkt Überseestadt wurde in einer Machbarkeitsstudie die grundsätzliche bauliche Machbarkeit von Bahnsteigen an der Strecke im Bereich Hans-Böckler-Straße und Eduard-Schopf-Allee nachgewiesen. In einer derzeit laufenden Untersuchung wird die betriebliche Machbarkeit durch die DB Netz AG geprüft und gegebenenfalls notwendige Anpassun-

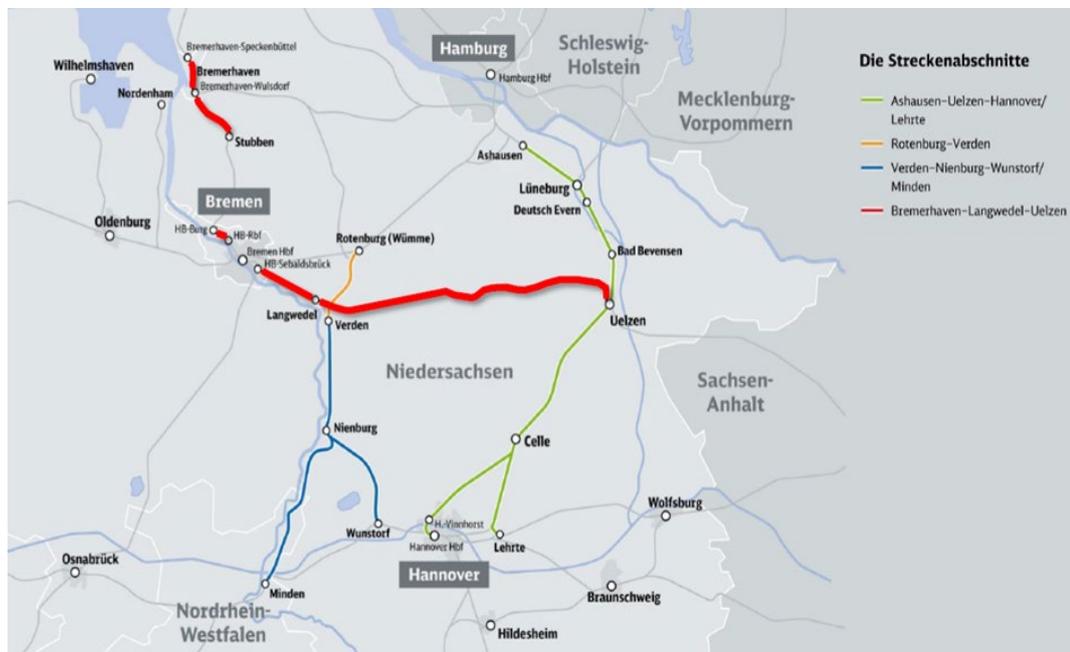
gen der Infrastruktur identifiziert. Diese Untersuchung betrachtet in gleicher Hinsicht den Haltepunkt in Huchting. Dabei wird der in einer Untersuchung von 2017 empfohlene Standort westlich des Bahnübergangs „Am Wardamm“ unterstellt. Der Haltepunkt Steubenstraße wurde aufgrund der Nähe zum neuen Haltepunkt Föhrenstraße (oben) und dem baulich schwierigen Umfeld in einer hohen Dammlage zwischen den bestehenden Bahnstrecken zunächst in der weiteren Planung zurückgestellt.

10. Wie bewertet der Senat die Möglichkeit einer Errichtung von Haltepunkten der Regio-S-Bahn in Findorff und Gröpelingen?

Das Fahrgastpotenzial für einen Haltepunkt in Findorff und Gröpelingen wurde im Rahmen der Verkehrsmodellierungen in der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans 2025 mit weniger als täglich 750 Ein- und Ausstiegen als sehr gering berechnet. In Verbindung mit dem hohen Aufwand zur Errichtung einer neuen Verkehrsstation und den betrieblichen Auswirkungen auf den übrigen Schienenverkehr werden beide Haltepunkte – wie in den Zwischenberichten zur Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans 2025 erläutert – nicht weiterverfolgt.

11. Wie bewertet der Senat die Umsetzung und ersten Erfahrungen zum optimierten Alpha-E plus Bremen vor dem Hintergrund steigender Schienenverkehre?

Das Bundesverkehrswegeplan-Vorhaben Alpha-E plus Bremen, wird durch die DB Netz AG im Großprojekt Hamburg/Bremen – Hannover geplant. Das Projekt ist in vier Abschnitte aufgeteilt. Abschnitt 1 umfasst die Strecke zwischen Ashausen und Hannover beziehungsweise Lehrte, Abschnitt 2 die Strecke von Rotenburg nach Verden, Abschnitt 3 die Strecke zwischen Verden und Wunstorf beziehungsweise Minden und Abschnitt 4 den Großteil der Strecke von Uelzen über Langwedel und Bremen nach Bremerhaven. Alle Streckenabschnitte sind in folgender Übersichtskarte dargestellt:



Die vier Abschnitte des Deutsche Bahn-Großprojektes Hamburg/Bremen – Hannover (Quelle: DB Netz AG)

Alle Streckenabschnitte, die sich im Land Bremen befinden, sind Bestandteil von Abschnitt 4. Es besteht ein regelmäßiger und konstruktiver Austausch zum verantwortlichen Projektteam für diesen Abschnitt. Für Bremen hat der Ausbau, insbesondere des Abschnitts 4, höchste Priorität, um eine zukunftsfähige Schieneninfrastruktur für alle Schienenverkehrsarten zu schaffen.

Alle vier Projektabschnitte sind nach Aussage des Bundes in ihrer Umsetzung abhängig voneinander, es gibt keine Umsetzungsgarantie für einen singulären Abschnitt. Aufgrund des sehr langsamen Projektfortschritts im östlichen Abschnitt 1 (Hamburg – Hannover) aufgrund unterschiedlicher Auffassungen von Bund, Land Niedersachsen und der Deutschen Bahn AG zur Trassenführung sowie der Unsicherheit, ob alle Abschnitte ein ausreichendes Nutzen-Kosten-Verhältnis für die parlamentarische Befassung im Bundestag nach Abschluss der Vorplanung aufweisen, besteht derzeit ein hohes Risiko, dass auch der Ausbau in Abschnitt 4 nicht zeitgerecht erfolgen kann.

13. Wie bewertet der Senat im speziellen eine mögliche Wiederaufnahme der Planung einer Y-Trasse auch vor dem Hintergrund der überlasteten Bahnknoten Hamburg, Bremen und Hannover und der Verbindungen zwischen diesen Metropolregionen?

Im Rahmen der Vorplanungen zur möglichen Streckenführung des östlichen Abschnittes 1 (Hamburg – Hannover) des Bundesverkehrswegeplan-Projektes Alpha-E plus Bremen sind neben dem reinen Ausbau der Bestandsstrecken und der bestandsnahen Variante mit ortsnahen Umfahrungen auch zwei bestandsferne Alternativen entlang der Bundesautobahn 7 beziehungsweise Bundesstraße 3 untersucht worden. Wichtig ist aus Sicht des Senats, dass kapazitätssteigernde Maßnahmen umgesetzt werden, die die Knoten wie Bremen, Hamburg und Hannover entlasten. Die Verantwortung für den Ausbau der Bundeseisenbahninfrastruktur liegt beim Bund als Eigentümer.

14. Wie setzt sich der Senat bezüglich steigender Schienenverkehrsbedarfe für die Wiederaufnahme der Planungen für die Y-Trasse zwischen Bremen, Hamburg und Hannover ein?

Der Senat verfolgt die Umsetzung der für Bremen wichtigen Teile des Alpha-E plus Bremen und bringt aktuelle Anforderungen direkt in den Planungsprozess ein. Hierbei sind die Maßnahmen im Abschnitt 4 als unmittelbare Hinterlandanbindung des Seehafens Bremerhaven sowie als maßgebliche Hauptstrecken des SPNV in Bremen von zentraler Bedeutung. Wichtig aus Sicht des Senats ist der Abschluss der Trassenfindung im Verlauf des Abschnitts 1 (Hamburg – Hannover), um das Gesamtprojekt Alpha-E plus Bremen schnellstmöglich realisieren zu können. Eine zeitnahe sach- und fachgerechte Lösung liegt hier im Interesse des Bundes, der Länder und der Deutschen Bahn AG.

Die Fragen 15. und 16. werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

15. Wie bewertet der Senat die Möglichkeit einer Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit von 200 Stundenkilometer auf 230 Stundenkilometer auf der Bahnstrecke Bremen – Münster und weiterer Maßnahmen wie der Beseitigung von Bahnübergängen zwischen Bremen und dem Ruhrgebiet?
16. Wie setzt sich der Senat für eine Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit auf der Bahnstrecke Bremen – Münster sowie für weitere Maßnahmen zur Optimierung ein?

Vor dem Hintergrund der hohen Bedeutung sowohl für den Personen- als auch den Güterverkehr im Korridor Ruhrgebiet – Bremen – Hamburg spricht sich der Senat grundsätzlich für eine Beschleunigung auf der Bahnstrecke Bremen – Münster aus. Dazu wurde für den Bundesverkehrswegeplan 2030 durch den Senat seinerzeit eine entsprechende Anmeldung vorgenommen, welche jedoch nicht in den vordringlichen Bedarf aufgenommen wurde. Als Alternative beziehungsweise Ergänzung zur Erhöhung der Streckengeschwindigkeit über 200 Stundenkilometer hinaus ist ein Tunnel nördlich und südlich von Osnabrück zu prüfen. Dort bricht die Streckengeschwindigkeit auf deutlich unter 160 Stundenkilometer ein, so dass ein deutlicher Fahrzeiteffekt für den SPNV gegebenenfalls auch für

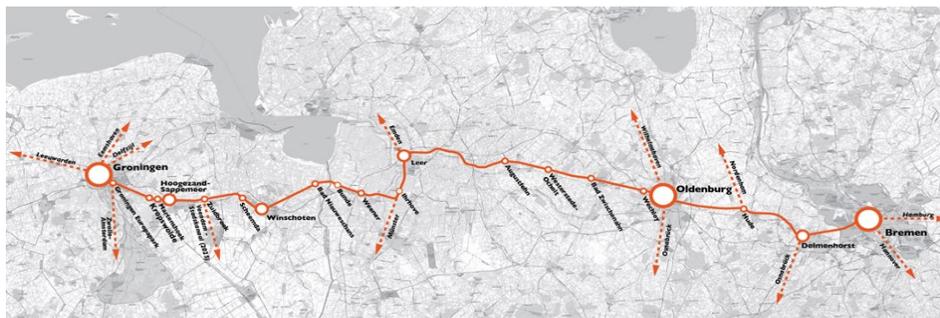
den Schienenpersonennahverkehr erreicht werden kann. Für eine Beschleunigung des gesamten Korridors sind darüber hinaus die Strecke Münster – Lünen von einem Gleis auf zwei Gleise zu erweitern, alle verbleibenden Bahnübergänge zu beseitigen sowie insbesondere die Knoten als größte Engpässe entlang des Korridors auszubauen. Entsprechende Forderungen werden von Bremen gegenüber dem Bund fortlaufend gestellt. Eine Untersuchung zur Entwicklung des Korridors stellt auch die Studie „Schienenmagistrale Nord-West“ der Handelskammer dar, welche ebenfalls entsprechenden Handlungsbedarf identifiziert.

17. Wie bewertet der Senat Möglichkeiten, den Verkehr im Bahnknoten Bremen (insbesondere mit Blick auf die Güter- und Regionalverkehre) durch die Einrichtung weiterer Bahnhaltdepunkte für den Personennah- und Fernverkehr im Land Bremen zu entlasten, und welche Anpassungen anderer Konzepte – zum Beispiel für den Ausbau des Regio-S-Bahn-Netzes – wären dafür erforderlich?

Die Kapazität des Bahnknotens wird weniger durch die ein- und aussteigenden Fahrgäste begrenzt, sondern vielmehr durch schienenseitige Rahmenbedingungen. Jeder zusätzliche Haltepunkt führt ohne Infrastrukturausbau zunächst einmal zu einer Reduzierung der Leistungsfähigkeit und damit nicht zu einer Entlastung des Schienennetzes beziehungsweise des Bahnknotens Bremen. Durch begleitenden zusätzlichen Ausbau der Streckenkapazität kann der Verlust kompensiert werden. In enger Kooperation mit dem Projektteam des Großprojektes Hamburg/Bremen – Hannover (Abschnitt 4) bei der DB Netz AG werden aktuell Ausbaupläne zur Regio-S-Bahn in die Planungen integriert.

18. Welchen Stellenwert misst der Senat der Verbindung zwischen der Metropolregion Bremen und dem Norden der Niederlande über die Strecke von Bremen nach Groningen bei, wie bewertet der Senat vor diesem Hintergrund die bisherigen Ausbauplanungen und –fortschritte, und welche Auswirkungen auf den Bahnknoten Bremen erwartet der Senat dadurch?

Unter dem Titel „Wunderline“ wird derzeit der stufenweise Ausbau der Strecke zwischen Bremen und Groningen unter Mitwirkung des Landes Bremen vorangetrieben (siehe Abbildung unten). Insbesondere vor dem Hintergrund des europäischen Gedankens und der länderübergreifenden Zusammenarbeit wird dem Projekt eine hohe Bedeutung beigemessen. Zentraler Baustein ist der Wiederaufbau der infolge eines Unfalls zerstörten Friesenbrücke über die Ems, welcher für 2024 vorgesehen ist, sodass anschließend wieder ein grenzüberschreitender Schienenverkehr erfolgen kann. Ob das Ziel einer umsteigefreien Direktverbindung zwischen Bremen und Groningen mit dieser Ausbaustufe bereits frühzeitig umgesetzt werden kann, wird derzeit in einer Studie untersucht. Perspektivisch wäre aus Sicht des Senats eine Verlängerung der seit Dezember 2022 stündlich verkehrenden Regio-S-Bahn Linie RS 30 (Bremen – Oldenburg – Bad Zwischenahn) bis nach Groningen denkbar. Eine Verlängerung dieser bestehenden Linie hätte keine Auswirkungen auf die Kapazitäten im Bahnknoten Bremen.



Strecke der „Wunderline“ zwischen Groningen – Bremen (Quelle: Durchführungsprogramm Anschlussmobilität der Provinz Groningen, 2021)

19. Wie bewertet der Senat die föderale, länderübergreifende und institutionelle Zusammenarbeit mit Akteur:innen wie dem Bund, den Ländern Hamburg und Niedersachsen, der Metropolregion Nordwest und der Deutschen Bahn AG?

Die länderübergreifende Zusammenarbeit sowie der Austausch mit dem Bund und der Deutschen Bahn erfolgt regelmäßig auf verschiedenen Ebenen und in unterschiedlichen Gremien offen und konstruktiv. Darüber hinaus gibt es anlassbezogene Austauschformate um spezifische Themen gemeinsam abzustimmen. Hervorzuheben ist das gemeinsame Projekt der Deutschen Bahn AG und der fünf norddeutschen Länder „Zukunft Schiene Nord“, in welchem länderübergreifend wichtige Abstimmungen zu Projekten und Prioritäten erfolgen.

Die Fragen 20. und 21. werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

20. Inwieweit hat sich der Senat in den vergangenen Jahren für die Aufnahme bremischer Interessen im Bundesverkehrswegeplan eingesetzt?
21. Für welche konkreten Bremer Ziele und Ausbaumaßnahmen bezüglich der Optimierung der Schienenverkehrswege und der überregionalen Anbindung Bremens setzt sich der Senat wie auf der Bundesebene ein?

Auf Grundlage einer umfassenden Analyse der kapazitiven Leistungsfähigkeit des Eisenbahnnetzes im Großraum Bremens wurde im Jahr 2013 durch den Senat die bremische Anmeldung zum im Jahr 2016 beschlossenen Bundesverkehrswegeplan 2030 in Kooperation des Verkehrs- mit dem Hafenessort erarbeitet, um die wettbewerbsfähige Schienenanbindung langfristig sicherzustellen. Diese Anmeldung wurde 2016 in großen Teilen in den vorrangigen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 übernommen. Neben den Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplan-Projekts „Alpha-E plus Bremen“ fordert Bremen unter anderem die Elektrifizierung der nicht bundeseigenen Strecke der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (evb) von Bremerhaven nach Rotenburg ein, um die Resilienz der Hauptstrecke zu erhöhen und zusätzliche Kapazitäten für die Anbindung des Seehafens Bremerhaven auf der Schiene zu gewinnen. Seither steht Bremen in kontinuierlichem Austausch mit der Deutschen Bahn, dem Land Niedersachsen und dem Bund und drängt auf die Umsetzung der Maßnahmen. Im Rahmen des geplanten Klimaschutzprogrammes will der Senat Mittel bereitstellen, um die erforderlichen Ausbaumaßnahmen bei Bedarf seinerseits finanziell zu unterstützen.

Bremen erwartet vom Bund, dass dieser seine Zusagen aus dem Koalitionsvertrag einhält. Hierzu gehört parallel zur laufenden Bedarfsplanüberprüfung ein Dialogprozess mit Verkehrs-, Umwelt-, Wirtschafts- und Verbraucherschutzverbänden mit dem Ziel einer Verständigung über die Prioritäten bei der Umsetzung des geltenden Bundesverkehrswegeplan. Wir werden. Auf Basis neuer Kriterien soll einen neuer Bundesverkehrswege- und -mobilitätsplan 2040 auf den Weg gebracht werden.

22. Wie gestaltet sich das Projekt „Zukunft Schiene Nord“, welche Ergebnisse liegen dem Senat bis zum heutigen Tage vor, und wie bewertet der Senat diese?

Unter dem Titel „Zukunft Schiene Nord“ versammeln sich die norddeutschen Bundesländer (Bremen, Hamburg, Niedersachsen, Mecklenburg-Vorpommern, Schleswig-Holstein) und die Deutsche Bahn AG, um den Schienenverkehr gemeinsam weiterzuentwickeln und zu stärken sowie die dazu notwendigen Ertüchtigungen und Erweiterungen der Eisenbahninfrastruktur zu fördern und zu unterstützen. Dazu haben sich Arbeitsgruppen für die verschiedenen Betrachtungsräume gefunden, darunter eine Arbeitsgruppe für den Bereich Bremen und Nordwest-Niedersachsen. Diese Arbeitsgruppe führt derzeit eine Bestandsanalyse zu laufenden Pro-

jekten und Untersuchungen zu möglichen Infrastruktur- und Angebotsausweitungen durch. Erste Ergebnisse sind im kommenden Jahr zu erwarten. Der Senat begrüßt diesen Zusammenschluss, um gemeinsam Forderungen entwickeln zu können und Projekte und deren Umsetzung zu forcieren.

23. Wie bewertet der Senat die Möglichkeit der Lösung der Schienenverkehrsprobleme durch zusätzliche Mittel und Investitionen aus der nationalen Hafenstrategie?

Der Bund hat sich auf der Grundlage des Koalitionsvertrages das Ziel gestellt, erstmalig eine Nationale Hafenstrategie zu entwickeln. Die bislang identifizierten Themenfelder beziehungsweise Schwerpunkte sind die folgenden: Wettbewerbsfähigkeit, Infrastrukturen, Digitalisierung und Innovation sowie zukunftsfähige Beschäftigung. Die Federführung bei der Erarbeitung der Strategie obliegt dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur als zuständigem Bundesministerium. Die Länder, aber auch diverse Verbände und Interessengruppen, sind in diesen Prozess aktiv eingebunden und es zeichnet sich bereits in der derzeitigen, noch frühen Bearbeitungsphase ab, dass sich die aktuell gegebenen großen Herausforderungen der Häfen nur durch die Bereitstellung zusätzlicher finanzieller Mittel werden erreichen lassen. Dies gilt ohne Frage auch für den Schienengüterverkehr, denn die Leistungsfähigkeit der Häfen steht in einem unmittelbaren Zusammenhang zur Leistungsfähigkeit der Anbindung auf der Schiene. Es ist derzeit nicht zu erwarten, dass über die Nationale Hafenstrategie direkt zusätzliche Mittel für Schienenverkehrsprojekte des Bundes mobilisiert werden können. Es ist aber anzustreben, dass über die Strategie einerseits die Bedeutung leistungsfähiger Anbindungen in geeigneter Weise hervorgehoben werden kann und andererseits, dass Rahmenbedingungen für landeseigene Hafeneisenbahnen verbessert und Fördermöglichkeiten geschaffen werden. Hierfür wird sich das Hafenressort im Bearbeitungsprozess aktiv einsetzen.

24. Inwieweit konnte und kann der Vorsitz der Verkehrsministerkonferenz dazu genutzt werden, auf die Probleme im nordwestdeutschen Schienenverkehr hinzuweisen?

Unter dem Vorsitz der Freien Hansestadt Bremen in der Verkehrsministerkonferenz hatten die Verkehrsministerkonferenzen vor allem die Pandemiebewältigung im ÖPNV und die Finanzierung des Ausbaus des SPNV zur Erreichung der Klimaziele des Bundes bis 2030 zum Inhalt. Bremen hat letztendlich die Aufstockung der Regionalisierungsmittel ab 2022 durchgesetzt und den Ausbau- und Modernisierungspakts für den ÖPNV in der Leitung einer Bund-Länder AG federführend vorbereitet sowie die Umsetzung der Deutschlandtickets koordiniert. Als Vorsitzland hat Bremen zudem verschiedene Beschlussvorschläge, unter anderem für ein weiteres Seehafenhinterland-Sofortprogramm und zur Überprüfung der Bewertung von Schienenstrecken, die überwiegend dem Güterverkehr dienen, eingebracht. Weiterhin hat der Arbeitskreis Bahnpolitik der Verkehrsministerkonferenz schwerpunktmäßig bahnpolitische Fragestellungen erarbeitet und auf dieser Grundlage Berichte und Beschlussvorschläge für die Verkehrsministerkonferenz vorgelegt. Bremen ist ständiges Mitglied in diesem Arbeitskreis und bringt dort, gestützt durch seine Expertise, Vorschläge zur Verbesserung des Schienenverkehrs, insbesondere in Nordwestdeutschland, ein. Ein besonderer Fokus liegt dabei auf dem Seehafenhinterlandverkehr sowie der Anbindung an das Netz des SPNV.

25. Wie bewertet der Senat den Vorstoß Bayerns für einen Masterplan Schiene?

Dem Senat ist der Ansatz Bayerns für einen Masterplan Schiene nicht bekannt.