

Mitteilung des Senats vom 6. September 2005

Die deutschen Häfen – Verkehrsdrehscheibe in der Transportkette

Die Fraktionen der CDU und der SPD haben unter Drucksache 16/701 eine Große Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die vorgenannte Große Anfrage wie folgt:

1. Wie bewertet der Senat die auf der 4. Maritimen Konferenz für das Bundesland Bremen festgehaltenen prioritären Maßnahmen für die bremischen Häfen?

Im Rahmen des Workshops 3 der 4. Nationalen Maritimen Konferenz am 25. Januar 2005 wurden 15 Maßnahmen aus dem Bundesverkehrswegeplan 2003 hervorgehoben, die von besonderer Bedeutung für die leistungsfähige Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen sind. Dazu gehören auch die in den Vorbemerkungen zur Fragestellung genannten Maßnahmen. Es wird bei der Beantwortung der Anfrage davon ausgegangen, dass unter Punkt 2.2 der Weiterbau der A 20 mit Elbquerung gemeint war. Der Neubau der A 22 wurde im Abschlussbericht des Workshops 3 nicht erwähnt.

Der gezielte Ausbau der land- und seeseitigen Verkehrsanbindungen ist für die bremischen Häfen von herausragender Bedeutung, um im harten Wettbewerb zwischen den Hafenstandorten der Nordrange bestehen zu können und weiterhin von den prognostizierten Wachstumsraten im Seeverkehr und in den damit verbundenen Transport- und Logistik-Dienstleistungsbranchen profitieren zu können. Nur durch einen entsprechenden Ausbau der Verkehrsinfrastruktur können die gewaltigen Investitionen der deutschen Seehäfen in ihre Hafenanlagen auch zu den erhofften Umschlag- und Effektivitätssteigerungen und damit zur Verbesserung der Standortfaktoren im Bundesland Bremen und für die gesamte außenhandelsorientierte Wirtschaft in Deutschland führen.

Der Senat setzt sich seit Jahren sowohl im Verhältnis zum Bund als auch gegenüber Niedersachsen und darüber hinaus auf europäischer Ebene für eine Optimierung der für Bremen und Bremerhaven sowie für den JadeWeserPort in Wilhelmshaven relevanten Verkehrsinfrastruktur ein. Dieses Engagement hat zur Aufnahme der genannten Projekte in den Bundesverkehrswegeplan 2003 geführt.

Die Wirtschafts- und Verkehrsminister/-senatoren der norddeutschen Küstländer haben auf ihrer Konferenz am 30. Juni 2005 ihren Beschluss vom 23. September 2004 zur Realisierung der wichtigsten norddeutschen Verkehrsprojekte auf Schienen-, Straßen- und Wasserwegen bekräftigt. Sie haben den Bund erneut aufgefordert, die erforderlichen Mittel zur Realisierung der Infrastrukturmaßnahmen ausreichend und zeitnah bereit zu stellen.

2. Wie sieht der Senat die Absicherung der oben genannten Maßnahmen im Bundesverkehrswegeplan?
3. Welche Planungskosten sind im bremischen Haushalt sowie im Bundeshaushalt für diese Maßnahmen eingestellt?
4. Wann ist die Realisierung der einzelnen Projekte angedacht?

Die in der Fragestellung genannten Maßnahmen sind im Bundesverkehrswegeplan in den „Vordringlichen Bedarf“ aufgenommen worden bzw. werden ana-

log behandelt. Der Neubau der A 22 ist als „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ genannt. Die Projekte des „Vordringlichen Bedarf“ sollen prioritär geplant und realisiert werden. Eine zügige Umsetzung der Projekte ist jedoch nur nach Abschluss der erforderlichen Genehmigungsverfahren und bei ausreichender Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln möglich. Aufgrund der bestehenden Finanzierungslücken im Bundeshaushalt kann nur ein Teil der Maßnahmen kurzfristig verwirklicht werden.

Nachfolgend werden für die einzelnen Projekte der Bearbeitungsstand, die im Bremer Landes- bzw. im Bundeshaushalt eingestellten Planungsmittel und der vorgesehene Realisierungszeitraum dargestellt.

1. Bundesschienenwege

1.1. Neubau-/Ausbaustrecke Hamburg–Bremen–Hannover („Y-Trasse“)

Sachstand: „Vordringlicher Bedarf“ des neuen Bedarfsplans für die Bundesschienenwege. In der am 15. Juli 2004 veröffentlichten Prioritätenliste der Bedarfsplanprojekte Schiene für den Zeitraum 2004 bis 2008 ist das Projekt nicht berücksichtigt.

Planungsmittel: Im bremischen und im Bundeshaushalt sind keine projektbezogenen Mittel eingestellt. Hintergrund: Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen EIU des Bundes (DB Netz AG etc.) erhalten die Bundesmittel für die Finanzierung von Planungsleistungen über eine Planungskostenpauschale von derzeit 13 % der laufenden Baukosten. Die Planungsmittel für zukünftige Projekte werden aus dem Finanzvolumen im Bau befindlicher Projekte generiert. Der Einsatz der pauschalen Planungsmittel erfolgt durch die EIU unternehmerisch eigenständig.

Realisierung: Auf Basis der aktuellen Finanzplanung mittelfristig nicht möglich.

1.2. Ausbaustrecke Oldenburg–Wilhelmshaven–Langwedel–Uelzen

Sachstand: „Vordringlicher Bedarf“ des neuen Bedarfsplans für die Bundesschienenwege. In der am 15. Juli 2004 veröffentlichten Prioritätenliste der Bedarfsplanprojekte Schiene für den Zeitraum 2004 bis 2008 wurde das Projekt nicht berücksichtigt.

Planungsmittel: Im bremischen und im Bundeshaushalt sind keine projektbezogenen Mittel eingestellt.

Realisierung: Auf Basis der aktuellen Finanzplanung mittelfristig nicht möglich. In 2003 hat die DB Netz AG in einem ersten Schritt mit Mitteln aus dem Zukunftsinvestitionsprogramm (ZIP = UMTS-Mittel) in Höhe von 10 Mio. € die Langsamfahrstellen beseitigt, so dass die Strecke mit 100 km/h befahrbar ist.

2. Bundesfernstraßen

2.1. Sechsstreifiger Ausbau A 1 und A 7

a) A 1 Abschnitt Buchholzer Dreieck–Bremer Kreuz

Sachstand: „Vordringlicher Bedarf“ im Bundesverkehrswegeplan 2003. Die ersten Planfeststellungsverfahren wurden durchgeführt, die restlichen laufen. Im Jahr 2005 sollen die Verfahren für alle Abschnitte abgeschlossen sein.

Planungsmittel: Im bremischen und im Bundeshaushalt sind keine Planungsmittel eingestellt. Die Planung ist Aufgabe des Landes Niedersachsen.

Realisierung: Die Realisierung erfolgt nach dem Betreibermodell. Der Teilnahmewettbewerb für diese Maßnahme soll noch in diesem Jahr gestartet werden. Fertigstellung geplant bis 2015.

b) A 1 Abschnitt Ahlhorner Heide–Kreuz Lotte/Osnabrück

Sachstand: „Vordringlicher Bedarf“ im Bundesverkehrswegeplan 2003. Für den Abschnitt Autobahndreieck Ahlhorner Heide bis Anschlussstelle Lohne-Dinklage ist der Planfeststellungsbeschluss vom November 1999 seit Februar 2005 unanfechtbar. Für den Abschnitt

Anschlussstelle Bramsche bis Osnabrück-Nord ist der Planfeststellungsbeschluss im Juni 2005 erfolgt. Die Brücke über den Mittellandkanal befindet sich bereits im Bau.

Planungsmittel: Im bremischen und im Bundeshaushalt sind keine Planungsmittel eingestellt. Die Planung ist Aufgabe des Landes Niedersachsen.

Realisierung: Fertigstellung geplant bis 2015.

c) A 1 Abschnitt Bremer Kreuz–Bremen/Brinkum (achtstreifiger Ausbau)

Sachstand: „Weiterer Bedarf“ im Bundesverkehrswegeplan 2003.

Planungsmittel: Im bremischen und im Bundeshaushalt sind keine Planungsmittel eingestellt. Die Planung ist Aufgabe des Landes Bremen.

Realisierung: Realisierungszeitraum nicht bekannt.

d) A 1 Abschnitt Bremen/Brinkum bis Ahlhorner Heide

Sachstand: „Weiterer Bedarf“ im Bundesverkehrswegeplan 2003.

Planungsmittel: Im bremischen und im Bundeshaushalt sind keine Planungsmittel eingestellt. Die Planung ist Aufgabe des Landes Niedersachsen.

Realisierung: Realisierungszeitraum nicht bekannt.

e) A 7 Abschnitt Soltau-Ost bis Autobahndreieck Hannover-Nord

Sachstand: „Weiterer Bedarf (teilweise mit Planungsrecht)“ im Bundesverkehrswegeplan 2003.

Planungsmittel: Im bremischen und im Bundeshaushalt sind keine Planungsmittel eingestellt. Die Planung ist Aufgabe des Landes Niedersachsen.

Realisierung: Realisierungszeitraum nicht bekannt.

2.2. A 20 Nordwestumfahrung Hamburg zwischen der K 28 bei Stade in Niedersachsen und der A 1 Lübeck mit Elbquerung

Sachstand: „Vordringlicher Bedarf“ im Bundesverkehrswegeplan 2003.

Planungsmittel: Im bremischen und im Bundeshaushalt sind keine Planungsmittel eingestellt.

Realisierung: Realisierungszeitraum nicht bekannt.

2.3. A-281-Eckverbindung in Bremen

Sachstand: „Vordringlicher Bedarf“ im Bundesverkehrswegeplan 2003.

Planungsmittel: Im bremischen Haushalt (ISP/AIP) sind durch WFA-Beschluss vom 5. Dezember 2001 insgesamt 84,2 Mio. € Planungsmittel bis zum Jahr 2008 abgesichert. Für die Folgejahre (ab 2008) sind weitere Haushaltsmittel im AIP vorgesehen.

Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Wohnungswesen hat eine weitgehende Bundesfinanzierung für den Ersatz der ursprünglichen Landesbeteiligung an der Bundesfinanzierung in Aussicht gestellt.

Realisierung: Fertigstellung geplant bis 2011.

2.4. A 22 Küstenautobahn

Sachstand: „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht und besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag“ im Bundesverkehrswegeplan 2003.

Planungsmittel: Bremen stellt 300.000 € Planungsmittel im Rahmen der Regionalen Arbeitsgemeinschaft (RAG) bereit.

Realisierung: Fertigstellung nach 2015.

3. Bundeswasserstraßen

3.1. Weitere Vertiefung der Außenweser

Sachstand: Das Projekt wurde im Zuge der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans nachträglich angemeldet und konnte nicht zur Bewertungsreife entwickelt werden. Daher erfolgte keine Zuordnung zum „Vordringlichen Bedarf“. Nach Vorliegen der ausstehenden Untersuchungsergebnisse, wurde nach Beschluss des Bundeskabinetts vom 15. September 2004 durch das BMVBW am 16. September 2004 der uneingeschränkte Planungsauftrag an die WSD Nordwest erteilt. Derzeit wird das Planfeststellungsverfahren vorbereitet.

Planungsmittel: Laufende Planung erfolgt aus Bundesmitteln.

Realisierung: Realisierungszeitraum ist abhängig vom Verlauf des Planfeststellungsverfahrens und der Einstellung von Investitionsmitteln im Bundeshaushalt.

3.2. Ausbau der Mittelweser

Sachstand: Der 1. Bauabschnitt zwischen Minden und Landesbergen ist weitgehend hergestellt. Der 2. Bauabschnitt zwischen Landesbergen und Bremen sowie der Neubau der Schleusen in Dörverden und Minden wurden im Bundesverkehrswegeplan 2003 als „Vordringlicher Bedarf“ eingestuft. Der Planfeststellungsbeschluss für den 2. Bauabschnitt wurde am 15. November 2002 erteilt, ist jedoch aufgrund von laufenden Klageverfahren noch nicht rechtskräftig.

Planungsmittel: Im Haushalt des Senators für Wirtschaft und Häfen sind für das Vorhaben „Anpassung der Mittelweser“ Finanzmittel veranschlagt, wobei nicht nach Planungs- und Realisierungskosten unterschieden wird. Sie betragen für das Jahr 2005 2.300.000 € und für die Jahre 2006 und 2007 jeweils 800.000 €. Das Land Bremen beteiligt sich auf der Grundlage des Verwaltungsabkommens von 1988 mit ein Drittel der Gesamtkosten. Die im Bundeshaushalt eingestellten Planungsmittel sind nicht bekannt.

Realisierung: Realisierungszeitraum für den 2. Bauabschnitt ist abhängig vom Verlauf der Klageverfahren und der Einstellung von Investitionsmitteln im Bundeshaushalt. Für die Schleusenneubauten sind keine konkreten Realisierungszeiträume bekannt.

Die Angaben entstammen Beiträgen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen des Senators für Bau, Umwelt und Verkehr und des Senators für Wirtschaft und Häfen.