

**Kleine Anfrage der Fraktion der SPD****Auslastung, Leistungsfähigkeit und Qualität der Bahninfrastruktur des Bahnknotens Bremen und der überregionalen Anbindung des Schienenpersonennahverkehrs und Schienenpersonenfernverkehrs**

Die Erfahrungen mit dem 9-Euro-Ticket haben deutlich gezeigt, dass es einen großen Investitionsbedarf in den deutschen Schienenverkehr gibt. Neben dem rollenden Material stellt die Schieneninfrastruktur einen gewichtigen Faktor für einen reibungslosen Betriebsablauf von Schienenverkehren dar.

Der Bahnknoten Bremen ist die zentrale Drehscheibe für den Schienenverkehr Nordwestdeutschlands insbesondere der Metropolregion Nordwest. Hier kreuzen sich sowohl Personennah- und Personenfernverkehr als auch Güterverkehr der Verkehrsachsen Ruhrgebiet/Hamburg und Hannover/Oldenburg.

Die Leistungsfähigkeit des Bahnknotens Bremen und seine Anbindung an das überregionale und transeuropäische Eisenbahnnetz ist nicht nur ein wichtiger Standortfaktor, sondern hat auch Einfluss auf die Wahrnehmung der Aufgaben Bremens und Bremerhavens als Oberzentren im nordwestdeutschen Raum.

Das Verkehrsaufkommen wird sich vor dem Hintergrund der Verkehrswende und der damit einhergehenden Einführung des Deutschlandtakts perspektivisch vervielfachen. Hinzu kommen mit dem Ausbau der Regio-S-Bahn neue Bahnhöfe und Stationen, wie die Föhrenstraße, Steubenstraße, Uni/Technologiepark, Achterdiek, Mittelshuchting, Arbergen, Marßel und Grambke sowie eine höhere Taktung hinzu. Ein weiterer wichtiger und schwer kalkulierbarer Faktor sind die Schienengüterverkehre der Seehäfen Bremen, Bremerhaven, Wilhelmshaven und Hamburg. Gerade den bremischen Häfen kommt wegen ihrer Lage und der Verschlickung und Kapazitätsgrenzen der Elbe zukünftig eine noch bedeutendere Rolle zu. Die Leistungsfähigkeit des Bahnknotens und der Trassen in der Region hat also nicht nur Auswirkungen auf die Qualität des Öffentlichen Personennahverkehrs der Stadt Bremen, sondern trägt im Wesentlichen zu einer wettbewerbsfähigen deutschen Import-/Export-Wirtschaft bei.

Die durch den Mischverkehr auf den Trassen vorzufindenden Zuggattungen weisen unterschiedliche Eigenschaften wie Beschleunigungspotenziale und Höchstgeschwindigkeiten auf, die die Konkurrenz auf den gemeinsam genutzten Schienentrassen zusätzlich verschärfen.

Der Umfang, der zum großen Teil im 19. Jahrhundert errichteten Schieneninfrastruktur inklusive des Hauptbahnhofs, scheint diesen Kapazitätssteigerungen bereits heute nicht mehr gewachsen, stellt aber das Rückgrat für die beschriebenen Schienenverkehre dar. Die Bedeutung wird im besonderen Maße durch die Abwesenheit eines autonomen S-Bahn- respektive U-Bahn-Systems der Großstadt Bremens und durch die langgezogene Stadtmorphologie entlang der Weser verstärkt.

Schon jetzt sind Verspätungen und Störungen im Betriebsablauf an der Tagesordnung. Diese resultieren nicht selten aus mangelnden Alternativtrassen. Seit Jahren ist das dritte Gleis zwischen Bremen-Burg und Langwedel in den Planungen sowie einige weitere Maßnahmen im Kontext des optimierten Alpha-E

plus Bremen. Doch ob diese den heutigen und zukünftigen Anforderungen genügen, ist mehr als fraglich.

Wir fragen den Senat:

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?
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.
3. In welchem Zustand befindet sich die vorhandene Bahninfrastruktur im Land Bremen und in der Metropolregion Nordwest?
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?
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?
6. Welche Entwicklung gibt es bezüglich des Raumanteils der Schienenverkehrswege im Bundesland Bremen in den letzten 15 Jahren?
7. In welchem Umfang wurden Schienenverkehrswege seitens der Deutschen Bahn oder weiterer Bahnbetreiber umgewidmet und veräußert?
8. Wie bewertet der Senat die entsprechende Entwicklung vor dem Hintergrund der Verkehrswende?
9. Wie weit sind die Planungen und Machbarkeitsstudien bezüglich der Haltepunkte Überseestadt, Steubenstraße und Mittelshuchting vorangeschritten, und welche Erkenntnisse liegen diesbezüglich bereits vor?
10. Wie bewertet der Senat die Möglichkeit einer Errichtung von Haltepunkten der Regio-S-Bahn in Findorff und Gröpelingen?
11. Wie bewertet der Senat die Umsetzung und ersten Erfahrungen zum optimierten Alpha-E plus Bremen vor dem Hintergrund steigender Schienenverkehre?
12. Wie bewertet der Senat die Bedeutung von alternativer Schieneninfrastruktur/Schienentrassen vor dem Hintergrund eines reibungslosen und flexiblen Betriebsablaufs von Schienenverkehren?

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?
14. Wie setzt sich der Senat bezüglich steigender Schienenverkehrsbedarfe für die Wiederaufnahme der Planungen für die Y-Trasse zwischen Bremen, Hamburg und Hannover ein?
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?
17. Wie bewertet der Senat Möglichkeiten, den Verkehr im Bahnknoten Bremen (insbesondere mit Blick auf die Güter- und Regionalverkehre) durch die Einrichtung weiterer Bahnhaltepunkte 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?
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?
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?
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?
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?
23. Wie bewertet der Senat die Möglichkeit der Lösung der Schienenverkehrsprobleme durch zusätzliche Mittel und Investitionen aus der nationalen Hafenstrategie?
24. Inwieweit konnte und kann der Vorsitz der Verkehrsministerkonferenz dazu genutzt werden, auf die Probleme im nordwestdeutschen Schienenverkehr hinzuweisen?
25. Wie bewertet der Senat den Vorstoß Bayerns für einen Masterplan Schiene?

Anja Schiemann, Jörg Zager, Mustafa Güngör und  
Fraktion der SPD