

Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung mit Antwort

Anfrage der Abgeordneten Bernd-Carsten Hiebing und Karsten Heineking (CDU), eingegangen am 04.07.2014

Hafenhinterlandverkehr: Zweifelt Verkehrsminister Lies an einem nachhaltigen Erfolg des JadeWeserPorts?

Das Wirtschaftsministerium hat mit Pressemitteilung vom 20. Juni 2014 bekannt gegeben, dass sich Niedersachsen und Bremen darauf verständigt hätten, neben einer weiteren Ertüchtigung des Knotens Bremen auch die Führung von Güterverkehr über das Netz der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser (EVB) zu prüfen. So heißt es in der Presseinformation, dass aus niedersächsischer Sicht zunächst die weitere Steigerung der Leistungsfähigkeit des Schienenknotens Bremen Priorität habe. Daneben setze man jedoch auch auf eine Nutzung der vorhandenen eingleisigen Bahnstrecke der EVB. Zusätzlich zu Investitionen aus dem vergangenen Jahren von über 37 Mio. Euro in die Verbesserung der Gleise und Brücken und 11 Mio. Euro in die Leit- und Sicherheitstechnik werde das Land Niedersachsen bis Ende nächsten Jahres weitere Maßnahmen zur Ertüchtigung und Kapazitätssteigerung unterstützen.

Ferner wird Minister Lies mit den Worten zitiert: „Für die Zukunft erwarten wir bei weiteren Ausbaumaßnahmen auch finanzielles Engagement des Bundes.“

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Landesregierung:

1. Welche Kapazitätssteigerungen und Ertüchtigungen plant die Landesregierung konkret in dem oben genannten Streckenabschnitt?
2. Welche Haushaltsmittel stehen dafür zur Verfügung?
3. Welche Erkenntnisse bzw. Erwartungen hat die Landesregierung hinsichtlich eines nach den Äußerungen des Wirtschaftsministers zu erwartenden finanziellen Engagements des Bundes?
4. Sind Aussagen, wonach die Steigerung der Leistungsfähigkeit des Schienenknotenpunktes Bremen für die Landesregierung Priorität genießt, so zu verstehen, dass die Landesregierung die Erfolgchancen einer Realisierung der Y-Trasse nur noch als gering einschätzt?
5. Hält die Landesregierung die Steigerung der Leistungsfähigkeit des Schienenknotenpunktes Bremen auch deshalb für ausreichend, weil sie selbst nicht mehr mit einem nachhaltigen Erfolg des JadeWeserPorts und einer damit verbundenen Steigerung des Güterverkehrs auf der Schiene rechnet?

(An die Staatskanzlei übersandt am 11.07.2014 - II/725 - 831)

Antwort der Landesregierung

Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
- Z3-01424/0020/831/
Hafenhinterlandverkehr -

Hannover, den 04.08.2014

Das Land Niedersachsen unterstützt seit mehreren Jahren die Sanierung der EVB-Strecke von Bremerhaven über Bremervörde nach Rotenburg, damit künftig in vertretbarem Umfang Hafenhin-

terlandverkehre von Bremerhaven den überlasteten Knoten Bremen im Bedarfsfall umfahren können. Niedersachsen hatte sich in diesem Zusammenhang auf Bundesebene erfolgreich für den Einstieg in eine Bundesfinanzierung für nichtbundeseigene Eisenbahnen eingesetzt. Der hierfür geschaffene gesetzliche Rahmen des Bundes sieht bislang jedoch nur Bundeshilfen für die Sanierung vorhandener Schienen vor. Ausbaumaßnahmen sind nicht erfasst.

Dies vorausgeschickt beantworte ich namens der Landesregierung die Fragen wie folgt:

Zu 1:

Die Ertüchtigung der Strecke ist weitgehend abgeschlossen. Im kommenden Jahr steht insbesondere noch die Sanierung von drei Brücken an. Kapazitätssteigerungen sind auf der eingleisigen Strecke nur in begrenztem Umfang z. B. durch zusätzliche Begegnungsgleise in Bahnhöfen oder Verbindungskurven zu benachbarten Strecken möglich. Wie der o. g. Pressemitteilung zu entnehmen ist, sollen mögliche sinnvolle und verträgliche Kapazitätssteigerungen und die dazu erforderlichen Maßnahmen in einer gemeinsamen Studie mit Bremen entwickelt werden.

Zu 2:

Für die Sanierungsmaßnahmen sind Bundesmittel nach dem Schienengüterfernverkehrsfinanzierungsgesetz beantragt. Für die Kofinanzierung des Landes stehen die Mittel aus dem Landeshaushalt, 08 03 Titelgruppe 92 zur Verfügung. Daneben ist der Einsatz von EU-Mitteln aus dem EFRE-Programm möglich.

Zu 3:

Neben den unter Frage 2 genannten Bundesmitteln ist das Land bestrebt, Bundesmittel künftig auch für Ausbaumaßnahmen nutzen zu können.

Zu 4 und 5:

Zu unterscheiden ist die Situation in den Knoten und auf den freien Strecken. Beide Probleme sind nebeneinander zu lösen. Zusätzlich der Bearbeitung der Knotenproblematik ist daher auch weiterhin die Streckenkapazität zu verbessern. Dazu ist eine Lösung im Sinne der Y-Strecke bzw. deren Alternativen notwendig. Die von den Fragestellern vorgebrachte Alternative besteht somit nicht.

In Vertretung

Daniela Behrens