

Mitteilung des Senats

Angebunden oder abgehängt? Wie bewertet der Senat die Auswirkungen der geplanten EBN-Bahnwerkstatt auf die Auslastung und Kapazitäten des Schienenknotens Bremen?

Große Anfrage
der Fraktion der FDP vom 23.10.2024
und Mitteilung des Senats vom 03.12.2024

Vorbemerkung der fragestellenden Fraktion:

Der Bau des sogenannten EBN-Servicecenters in Bremen-Oslebshausen stößt aktuell vor Ort auf Widerstand, u.a. aufgrund von Bedenken hinsichtlich der Lärmbelastung im Quartier. Daher sind Klagen wahrscheinlich, welche die ohnehin nicht mehr pünktliche Inbetriebnahme des dringend benötigten Servicecenters weiter verzögern könnten.

Ebenso bestehen Bedenken, dass durch die Standortwahl zusätzlich verursachte Verkehre das Schienennetz am Logistikstandort Bremen noch weiter überlasten würde. Die damalige Verkehrssenatorin erklärte am 26. Januar 2023 in der mündlichen Fragestunde im Landtag der Bremischen Bürgerschaft, dass auch die Schienenkapazitäten im Planfeststellungsverfahren abgeprüft würden. Inzwischen heißt es, dass der Nachweis der Leistungsfähigkeit des Bahnknotens Bremen nicht Teil der von der Firma Alstom vorzulegenden Unterlagen zur geplanten Bahnwerkstatt und insoweit auch nicht Gegenstand des Antrags auf Planfeststellung sei.

Nach Aussagen des Senats habe der Antragsteller für das Planfeststellungsverfahren über ein sogenanntes Testat der DB Netz AG vom April 2020 nachgewiesen, dass die für das EBN-Servicecenter prognostizierten zusätzlichen Verkehrsmengen von der vorhandenen Gleisinfrastruktur aufgenommen werden können. Ebenso wird auf eine aktuelle Fortschreibung des Testats von der DB InfraGO AG verwiesen, welche diese Aussage bestätige. An der Aussagekraft dieser nur wenigen Seiten umfassenden Erklärungen werden allerdings erhebliche Zweifel laut, insbesondere weil bis heute keinerlei Grundlage für die dort veröffentlichten Berechnungsergebnisse offengelegt wurde.

Angesichts der hohen Bedeutung des Schienenverkehrs für den Logistikstandort Bremen ist es notwendig, dass der Senat transparent darlegt, wie es um die Auslastung des Schienenknotens in Bremen bestellt ist, um die Bedenken gegen die Standortwahl in Bremens Bevölkerung und Wirtschaft auszuräumen.

Vorbemerkungen des Ressorts

Der Senat verfolgt das Ziel einer Verkehrsverlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf die Schiene. Dies bedeutet sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr einen zunehmenden Bedarf an verfügbaren Trassen auf verschiedenen Relationen im Eisenbahnknoten Bremen und den anschließenden Strecken. Der Senat achtet bei den von ihm initiierten Maßnahmen im Rahmen seiner Einflussmöglichkeiten auf eine angemessene, verträgliche Verkehrszunahme auf der Schiene ohne Überlastungen in Teilbereichen des Knotens oder angrenzenden Streckennetzes hervorzurufen. Überlastungen haben zunächst eine Verschlechterung der Betriebsqualität zur Folge und können im Extremfall auch zum Ausfall von Zügen führen. Beides zu vermeiden ist gemeinsames Ziel des Infrastrukturbetreibers DB InfraGO AG und des Senats.

Die Zuständigkeit für das Schienennetz der DB AG liegt nach Artikel 87e Grundgesetz vollumfänglich beim Bund. Dieser ist Eigentümer des Schienennetzes und für den Betrieb, den Unterhalt und den Ausbau des Netzes und damit auch für den Knoten Bremen zuständig. Mit der Aufgabe betraut ist die DB InfraGO AG. Vor diesem Hintergrund müssen alle Planungen des Senats, die den Schienenverkehr im Knoten Bremen betreffen, durch die zuständigen Stellen der DB AG durchgeführt oder freigegeben werden.

Fragen des Zugangs zum Schienennetz werden maßgeblich durch EU-Recht vorgegeben. Fragen der Kapazitätsbetrachtungen und das kapazitive Netzmanagement gehören zum Aufgabenumfang der DB InfraGO AG.

Der Fragsteller benutzt in einigen Fragen die internen Streckenbezeichnungen der DB InfraGO AG. Zur besseren Verständlichkeit des nachfolgenden Textes hier die konkrete Zuordnung der Nummern zu den Strecken:

Strecke 1401: Bremen-Abzweig Vahr – Bremen Hbf – Bremen-Rangierbahnhof

Strecke 1412: Verbindung Strecke 1401 – 1500 (Bremen-Rangierbahnhof – Bremen Neustadt)

Strecke 1422: Bremen-Rangierbahnhof (Nordkopf) – Übergabe Bremen-Inlandshafen/Stahlwerke

Strecke 1500: Oldenburg Hbf – Bremen Hbf

Strecke 1740: (Wunstorf -) Verden – Bremen Hbf – Bremen-Burg (- Bremerhaven-Speckenbüttel)

Dies vorangestellt beantwortet der Senat die Fragen wie folgt:

Frage 1: Wie bewertet der Senat die aktuelle und zukünftige Leistungsfähigkeit des Bremer Bahnknotens angesichts der prognostizierten Verkehrszunahme im Güter- und Personenverkehr bis 2051 laut Verkehrsprognose des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV)?

Die Leistungsfähigkeit des Eisenbahnknotens Bremen ist bezogen auf die Verkehre im Status Quo als ausreichend zu bewerten. Aktuelle, in die Zukunft gerichtete Kapazitätsbetrachtungen im bundesdeutschen Eisenbahnnetz basieren auf den umgelegten Zugzahlen aus der Verkehrsprognose 2030, die auch dem aktuell gültigen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 zugrunde liegen. Aus diesen Zahlen hat der Bund laufende Maßnahmen für den Großraum Bremen, wie z.B. den dreigleisigen Ausbau zwischen Langwedel und Bremen-Burg, abgeleitet. Die Verkehrsprognose 2040, die auch den Zeithorizont ab 2050 betrachtet, ist erst jüngst mit den Rahmendaten vorgestellt worden. Detaillierte Zahlen je Verkehrsträger auf einzelne Strecken oder den Knoten Bremen bezogen liegen noch nicht vor.

Frage 2: Welche konkreten Maßnahmen planen der Senat sowie der Bund und die DB InfraGo, um die Resilienz und Effizienz des Bahnknotens Bremen zu erhöhen und dabei unnötige Komplexitäten zu vermeiden, und welchen Umsetzungsstand haben diese Maßnahmen?

Zur Steigerung der Betriebsqualität und Leistungsfähigkeit werden derzeit durch die DB InfraGO AG bis zum Jahr 2025 zusätzliche Weichenverbindungen und verbesserte Signalisierungsmöglichkeiten im Bremer Hauptbahnhof sowie ein modernes elektronisches Stellwerk für den Bereich Bremen-Burg bis Osterholz-Scharmbeck bzw. Bremen-Vegesack umgesetzt. Positive Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Bahnknotens Bremen wird auch der dreigleisige Ausbau zwischen Langwedel und Bremen-Sebaldsbrück sowie Bremen Rangierbahnhof und Bremen-Burg haben, welcher sich derzeit in der Planung befindet und in den 2030er Jahre umgesetzt werden soll. Darüber hinaus wird im Zuge der aktuell laufenden Fortschreibung des Deutschlandtaktes der Knoten Bremen durch den Gutachter des Bundes untersucht. Dieser ermittelt, inwieweit weitere Infrastrukturmaßnahmen für den Knoten Bremen zur Abwicklung der zukünftigen Verkehre erforderlich sind.

Frage 3: Warum wurde die Betrachtung des Bremer Bahnknotens (insbesondere der Strecken 1401 und 1740 als europäische Güterverkehrskorridore sowie der Annex-Strecke 1422) trotz der am 26.01.2023 im Landtag gegebenen Zusage der ehemaligen Verkehrssenatorin Dr. Maike Schaefer nicht im Planfeststellungsverfahren des EBN-Servicecenters berücksichtigt?

Es ist nicht die Aufgabe des Vorhabenträgers im Rahmen der eingereichten Planfeststellungsunterlagen Nachweise zu Themen zu erbringen, die sich außerhalb der Grenzen der beantragten Planfeststellung bewegen. Allerdings wurden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens mehrere Einwendungen im Zusammenhang mit der Leistungsfähigkeit des Bahnknotens vorgebracht. Diese werden bei der Erstellung des Planfeststellungsbeschlusses gewürdigt.

Frage 4: Inwieweit sieht sich der Senat in Verantwortung, im Zuge von Beteiligungsverfahren übergeordneter Ebenen oder in eigener Planungs- und Genehmigungshoheit dafür Sorge zu tragen, dass der Bahnknoten nicht durch zusätzlichen Verkehr überlastet wird?

Zur Verantwortung für das bundeseigene Schienennetz wurden bereits in den Vorbemerkungen zur vorliegenden Großen Anfrage Ausführungen gemacht. Soweit die Zuständigkeit des Landes als SPNV-Aufgabenträger betroffen ist, werden z.B. die Fahrpläne des SPNV im Rahmen der Erstellung der Jahresfahrpläne bei der DB InfraGO AG angemeldet und bei Vorliegen der Voraussetzungen von dieser genehmigt. Infrastrukturmaßnahmen, die für die Weiterentwicklung des SPNV aus Sicht des Landes erforderlich sind, werden in enger Abstimmung mit der DB AG entwickelt, geplant und umgesetzt. In diesem Zusammenhang liegt es in der Zuständigkeit der DB AG zu beurteilen, ob Maßnahmen den Knoten überlasten bzw. welche Maßnahmen erforderlich sind, um eine Überlastung zu vermeiden.

Frage 5: Vor dem Hintergrund der gewünschten Transformation der Stahlwerke hin zu einer dekarbonisierten Produktion und einer erwarteten Zunahme auf 40 und mehr tägliche Fahrten: Wie gedenkt der Senat, den zusätzlichen Verkehr auf der bereits jetzt stark belasteten eingleisigen Strecke 1422 zu bewältigen, um Rückstaus im Bahnknoten Bremen, insbesondere auf den Strecken 1401 und 1740, zu vermeiden?

Frage 6: Die Hafentbahn rechnet bis 2034 mit einer Verdoppelung ihrer Zugverkehre. Welche Auswirkungen hat das auf die Gesamtbelastung des Bahnknotens? Wie will

der Senat sicherstellen, dass diese Zuwächse ohne negative Folgen für den bestehenden Verkehr abgewickelt werden können?

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 5 und 6 gemeinsam beantwortet.

Die vom Fragesteller angesprochene Strecke 1422 verläuft eingleisig und elektrifiziert zwischen dem Rangierbahnhof Bremen und dem Abzweig zum Bahnhof Bremen Inlandshafen der Bremischen Hafeneisenbahn und zum Gleisnetz der Stahlwerke.

Wie in den Vorbemerkungen zur Großen Anfrage dargestellt, liegt die Zuständigkeit für den Bahnverkehr im Knoten Bremen bei der DB AG. Diese hat über die Konzernbevollmächtigte für das Land Bremen im Juni dieses Jahres festgestellt: „Eine kapazitive Betrachtung des Laufweges Bremen Hbf - Bremen Rbf (Westseite) - Bremen Inlandshafen und Gegenrichtung kommt zum Ergebnis, dass freie Trassen für ein perspektivisches Aufwachsen des Schienengüterverkehrs zur Verfügung stehen. Die Basis der Betrachtungen bildet der Jahresfahrplan 2024 mit den Bestandsgüterverkehren und der entsprechend dem Fahrzeughersteller angegebenen Anzahl der Leerfahrten bei voller Auslastung der neuen Werkstatt im Bereich Bremen-Inland. Im Ergebnis ergeben sich bei dieser indikativen Bewertung noch ca. 32 freie tägliche Slots für den Schienengüterverkehr.“

Dem Senat liegt mit Blick auf die Leistungsfähigkeit der Strecke 1422 ferner eine Stellungnahme der Geschäftsführung der Hansebahn Bremen GmbH aus dem April 2024 vor. Das Unternehmen betreibt die Gleisinfrastuktur des Stahlwerks und organisiert deren Schienengüterverkehr. Man prognostiziert dort einen Zuwachs der Bahnverkehre für die Ver- und Entsorgung des Stahlwerks von derzeit ca. 30 auf zukünftig ca. 40 Zugfahrten pro Tag.

Unter Berücksichtigung der auch bereits in der Fragestellung genannten Prognosen der Hansebahn Bremen GmbH als Schienenverkehrsdienstleister der Stahlwerke verbleibt für Verkehre in den bzw. aus dem Bahnhof Bremen Inlandshafen über die Strecke 1422 ein Potenzial von rund 20 zusätzlichen täglichen Zugtrassen. Diese würden, jeweils verteilt auf sechs Wochentage, ein Volumen von rund 6.200 zusätzlichen Zugfahrten pro Jahr ermöglichen und damit etwa eine Vervierfachung der heutigen Schienengüterverkehre vom und zum Inlandshafen erlauben.

Der Senat erkennt die vom Fragesteller unterstellte „bereits jetzt starke“ Belastung der Strecke 1422 nicht und sieht die von der DB AG testierten Kapazitäten als ausreichend an, um die für Hafen, Stahlwerke und Bahnwerkstatt prognostizierten Entwicklungen abzubilden und darüber hinaus einen ausreichenden Puffer vorzuhalten.

Frage 7: Welche Brückenbauwerke der Strecken 1401 und 1740 sowie der Strecke 1422 gibt es im Land Bremen und welche Zustandskategorien haben diese gemäß der Typisierungssystematik der DBInfraGoAG?

- a. Welche Planungen für Sanierungen, Ertüchtigungen oder Ersatzbauwerke bei diesen Brücken hat die DBInfraGoAG?**
- b. Welche Auswirkungen hätten diese Maßnahmen auf den Bremer Bahnknoten und konkret auf die Anbindung der Stahlwerke ArcelorMittal, der Unternehmen und Häfen in Bremen und Bremerhaven sowie des geplanten EBN-Service-Centers?**

Im Bundesland Bremen gibt es nach Aussage der DB InfraGO AG auf den genannten Strecken etwa 50 Eisenbahnbrücken. Brücken in Bremerhaven sind dabei nicht enthalten. Die Zustandskategorie ist eine Beschreibung, die die DB InfraGO AG für die Brücken in Abstimmung mit dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) vergibt. Die Zustandskategorisierung legt fest, ob perspektivisch weiter in die Instandhaltung einer Brücke investiert oder stattdessen ein Ersatzneubau geplant wird. Sie trifft keine Aussage über die Betriebssicherheit. Die Betriebssicherheit der Brückenbauwerke wird durch regelmäßige Inspektionen sichergestellt. Selbst Brücken der schlechtesten Zustandskategorie sind für die Nutzung des Eisenbahnbetriebs

sicher, sonst wäre ein Betrieb nicht zugelassen. Im betroffenen Bereich gibt es Bauwerke mit allen vier bekannten Zustandskategorien.

Jeweils aktuelle Informationen zum Bestand der Eisenbahnbrücken und ihren jeweils zugeordneten Zustandsklassen sind in folgendem Portal abrufbar: <https://bruecken.deutschebahn.com>.

zu a.

Die DB AG saniert nach eigenen Angaben ihre Brücken ständig in dem erforderlichen Umfang und setzt diese instand, um einen sicheren Eisenbahnbetrieb zu gewährleisten. Die Erneuerung von Eisenbahnbrücken richtet sich nach den technischen Erfordernissen und den zur Verfügung stehenden Mitteln des Bundes. Für die nächsten 8 Jahre sind nach Aussage der DB InfraGO AG mit Baubeginn folgende 6 Brücken („Eisenbahnüberführungen“ = EÜ) zur Erneuerung vorgesehen:

- Kreuzungsbauwerk Walle (Str. 1740, innerhalb Bremen Rbf)
- EÜ Coburger Straße (Str. 2200, bei Abzweig Utbremen)
- EÜ Steubenstraße (Str. 1401, südlich Bremen Hbf)
- EÜ Mählandsweg (Str. 1401, innerhalb Bremen Rbf)
- EÜ Mählandsweg (Str. 1740, innerhalb Bremen Rbf)
- EÜ Waller Straße (Str. 1740, innerhalb Bremen Rbf)

zu b.

Die betrieblichen Auswirkungen von Instandsetzungs- und Erneuerungsmaßnahmen an Brückenbauwerken sind nach Angaben der DB InfraGO AG je Bauwerk und Bauphase höchst individuell und können daher nicht pauschal eingeschätzt werden. Je nach Auswirkungsschwere wird daher auch über zeitweise alternative Fahrwege (Bauweichen oder temporäre Trassierungsänderungen) entschieden. Somit bleibt stets ein Grundmaß an Verfügbarkeit und Anbindung wichtiger Ziele erhalten.

Frage 8: Was ist der Sachstand des erhofften Baus eines dritten Gleises zwischen Bremen Rangierbahnhof und Bremen Burg?

a. Wann wird der Bau des dritten Gleises zwischen Bremen Rangierbahnhof und Bremen-Burg nach aktuellem Stand beginnen?

b. Welche Auswirkungen wird dieser während des Baus auf den Schienenverkehr haben?

c. Wie wird sich der Engpass innerhalb des Bahnknotens Bremen qualitativ verschieben, sobald das Gleis in Betrieb ist?

Nach Informationen der DB InfraGO AG befinden sich die Planungen zum dreigleisigen Ausbau zwischen Bremen Rangierbahnhof und Bremen-Burg gerade in der Vorentwurfsplanung (HOAI-Leistungsphase 2).

zu a.

Derzeit ist ein Baubeginn für die zweite Hälfte der 2030er Jahre vorgesehen.

zu b.

Aufgrund der geringen Planungstiefe können zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch keine genauen Aussagen zu Auswirkungen der Baumaßnahmen auf den Schienenverkehr getroffen werden. Die Bahn ist jedoch bestrebt, die Bauabwicklung und den Bahnbetrieb bestmöglich aufeinander abzustimmen, um während der gesamten Baumaßnahme den Schienenverkehr weitestgehend aufrecht erhalten zu können.

zu c.

Ziel des Gesamtprojekts Hamburg/Bremen – Hannover, zu dem auch der hier betrachtete Projektabschnitt zählt, ist es, Engpässe aufzulösen und damit zusätzliche Kapazitäten für

den Seehafenhinterlandverkehr zu schaffen. Der Planungsauftrag des Bundesverkehrsministeriums an die DB InfraGO AG bzgl. dieses Projektabschnitts beinhaltet derzeit keine Änderungen am Bremer Hauptbahnhof. Auf der Grundlage der gültigen Verkehrsprognose 2030 sind damit alle dort aufgezeigten Engpässe im Knoten Bremen aufgelöst.

Frage 9: Inwiefern wurden die ansässigen Unternehmen in den Industriehäfen sowie Holz- und Fabrikenhafen und die Handelskammer Bremen proaktiv in die Planungen einbezogen und über mögliche Konsequenzen für die Betriebe informiert?

a. Haben diese Unternehmen Bedenken oder Einwendungen geäußert, insbesondere was mögliche Einschränkungen ihrer schienengebundenen Erreichbarkeit und daraus resultierende wirtschaftliche Auswirkungen betrifft?

b. War dem Senat und den Unternehmen klar, dass sowohl die Industriehäfen als auch der Holz- und Fabrikenhafen nur noch über die eingleisige Strecke 1422 erreicht werden können?

Frage 10: Warum wurde der östliche Schienenanschluss der Holz- und Fabrikenhafen (Anbindung an die Strecken 1412 und 1500, Hauptgleis Hafensbahn und sogenanntes Kellogg´s-Gleis) abgebunden und zurückgebaut?

a. Welche Entscheidungsprozesse und Gremien waren daran beteiligt und wurden dabei die Folgen für die Verkehrsinfrastruktur und die Unternehmen ausreichend berücksichtigt?

b. Wie bewertet der Senat den aktuellen Zustand, dass nun alle Verkehre über die Strecke 1422 laufen müssen und ein redundanter Schienenanschluss fehlt, gerade hinsichtlich der Resilienz der Lieferketten und der strategischen Bedeutung dieser Schienenverkehre?

Die Fragen 10, 10 a. und 10 b. werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der historische und ursprüngliche Anschluss der Bremischen Hafeneisenbahn an die Strecken 1412 und 1500 („Oldenburger Gleis“) im Südosten der Überseestadt wurde im Jahr 1999 im Rahmen der Umrüstung des Stellwerks Bremen Hbf der Deutsche Bahn AG auf elektronische Stellwerkstechnik zurückgebaut. Bremen hätte zu diesem Zeitpunkt erhebliche Kosten für die technische Anpassung der Anschlussweiche übernehmen müssen. Dies schien angesichts der für diesen Bereich vorgesehenen eisenbahnbetrieblichen Entwicklung weder erforderlich noch angemessen.

Im Zuge der beginnenden Neustrukturierung der Alten Hafenreviere zur heutigen Überseestadt wurden ab dem Jahr 2000 die im südöstlichen Hafenareal vorhandenen Bahnanlagen einhergehend mit einer weitgehenden Aufgabe der Hafenwirtschaft in diesen Teilbereichen und dem deutlichen Bedeutungsverlust der vorhandenen Schienenanbindung in erheblichem Umfang reduziert und zurückgebaut. Damit entfiel an dieser Stelle ein eigenständiger Bahnhof mit eigenem Stellwerk und diversen für den Zug- und Rangierbetrieb verfügbaren Gleisgruppen.

Dieser Rückbau von Bahnkapazität entsprach der verfolgten städtebaulichen Entwicklung der Überseestadt, der bis dahin über Jahre verzeichneten Nutzungsintensität der Bahnanlagen sowie der darauf basierenden damaligen Bewertung zukünftig zu erwartender Bahnverkehre im Bereich des Holz- und Fabrikenhafens und den zunächst noch an der Weser verbliebenen Umschlagbetrieben. Die entfallenen Bahnflächen wurden entsprechend des Masterplans und des späteren Entwicklungskonzepts Überseestadt einer anderen Nutzung zugeführt. Die Neustrukturierung der Hafenreviere zur Überseestadt war fortlaufend Gegenstand der Befassung parlamentarischer Gremien.

Aktuell hat die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation im Zusammenhang mit der weiteren Qualifizierung des Holz- und Fabrikenhafens ein Entwicklungskonzept für die

Weiterentwicklung der Eisenbahninfrastruktur beauftragt, das im Sinne eines Masterplans eine mittel- bis langfristig ausgelegte Planungsempfehlung treffen soll. Die im Holz- und Fabrikhafen ansässigen Umschlagunternehmen bekunden heute sehr konkrete Absichten, das Volumen ihres Bahnumschlags nachhaltig zu steigern, und ihr Interesse, die Prozesse hierfür effizienter zu gestalten.

Das Entwicklungskonzept betrachtet, wie dies durch bedarfsgerechte Optimierungen der öffentlichen Gleisinfrastruktur flankiert werden kann. Hierbei wird auch eine Anbindung der Gleisinfrastruktur der Überseestadt an die beiden genannten Strecken der DB betrachtet. Die erforderliche Gleistrasse ist noch für Zwecke der Eisenbahn gewidmet.

Die Ergebnisse des Entwicklungskonzepts liegen noch nicht abschließend vor. Nach Abschluss ist vorgesehen, das Entwicklungskonzept und sich hieraus ergebende Empfehlungen der Deputation für Wirtschaft und Häfen zur Beratung vorzulegen.

Hochbelastete eingleisige Eisenbahnstrecken finden sich an vielen Stellen im deutschen Eisenbahnnetz, z.B. zwischen Münster und Dortmund ohne dass diese durch überdurchschnittlich zahlreiche Betriebsunterbrechungen oder -störungen auffallen würden. Vor diesem Hintergrund und aufgrund der Tatsache, dass es sich im Verlauf der Strecke 1422 lediglich um ein 2,1 km langes eingleisiges Teilstück handelt, ist aus Sicht des Senates und der DB InfraGO AG die vorhandene eingleisige Anbindung für die geplante Nutzung angemessen.

Frage 11: Hat der Senat das Stahlwerk ArcelorMittal, welches mit 1,1 Mrd. Euro staatlicher Subventionen bei der Transformation unterstützt werden soll, aktiv in die Planungen zum EBN-Service-Center einbezogen und sich transparent zu möglichen Konsequenzen für den Schienenanschluss der Stahlwerke ausgetauscht? Gibt es seitens ArcelorMittal Einwendungen gegen die Vorhaben aufgrund befürchteter negativer betrieblicher und ökonomischer Auswirkungen?

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 9 und 11 gemeinsam beantwortet.

Die im Hafen ansässigen Unternehmen wie auch die Handelskammer Bremen wurden nicht proaktiv in die Ansiedlungsplanungen einbezogen. Hierfür gab und gibt es keine Notwendigkeit, weil keine relevanten Auswirkungen auf den Bahnbetrieb innerhalb des Hafenbahnhofs und der Zulaufstrecke zu erwarten sind. Einbezogen wurde die Hansebahn Bremen GmbH, als Infrastrukturdienstleister der Stahlwerke, da sie neben der Bremischen Hafeneisenbahn Anschließter an die Strecke 1422 ist.

Zu 9 a. und 11:

Aufgrund des laufenden Planfeststellungsverfahrens scheidet eine Antwort auf diese Fragen zu diesem Zeitpunkt aus. Die im Verfahrenen vorgebrachten Einwendungen werden im Planfeststellungsbeschluss dokumentiert. Im Beschluss werden dann alle von dem Bauvorhaben betroffenen öffentlichen und privaten Belange in angemessener Weise gegeneinander abgewogen und ggf. widerstrebende Interessen ausgeglichen.

Zu 9 b.:

Ja. Der Bahnhof Bremen Inlandshafen einschließlich des Bereichs der heutigen Überseestadt ist bereits seit dem Jahr 1999 ausschließlich über die eingleisige Strecke 1422 angebunden. Dieser Umstand dürfte allen ansässigen Unternehmen, für die es von Belang ist, bekannt sein.

Frage 12: Genügen die sogenannten „Testate“ der DB Netz AG vom 27.04.2020 („Einschätzung Werkstattfahrten Bremen Hbf - Bremen Inlandshafen / Reitbrake“) und der Deutschen Bahn AG vom 04.06.2024 („Werkstattstandort RE-Kreuz Niedersachsen“)

den Anforderungen an eine sorgfältige und umfassende Prüfung der Auswirkungen auf die Belastbarkeit und Resilienz des Bahnknotens Bremen?

a. Was genau besagen diese Dokumente?

b. Wie wurden sie – auch formal – in die Entscheidungsfindung einbezogen und dokumentiert?

c. Auf welchen Zahlen und Berechnungsgrundlagen beruhen diese Testate, liegen dem Senat diese Grundlagen vor und inwieweit ist beabsichtigt, diese Grundlagen offen zu legen?

zu a.

Im Rahmen einer Untersuchung der DB AG wurde auf Basis der Ist-Infrastruktur geprüft, inwiefern die zusätzlichen Zu- und Abführungsfahrten von/zum Werkstattstandort Reitbrake unter Berücksichtigung des Ist-Betriebsprogramms durchführbar sind. Das Ergebnis ist, dass die Fahrten in das bestehende Betriebsprogramm integrierbar sind und darüber hinaus auch bei Vollausslastung des Werkes zusätzlich noch 32 freie Slots für Zugfahrten pro Tag zur Verfügung stehen.

zu b.

Die Entscheidung der Firma Alstom, am Standort Reitbrake eine Werkstatt zu bauen, hängt maßgebend mit der Lage im Netz des Expresskreuzes Bremen/Niedersachsen und mit der guten Erreichbarkeit dieses Standorts auf der Schiene zusammen. Ob das Testat in den Planfeststellungsbeschluss Eingang findet, entscheidet die Planfeststellungsbehörde mit der Fertigung des Planfeststellungsbeschlusses.

zu c.

Grundlagen für das Testat sind nach Aussage der DB AG der Infrastrukturzustand und das Betriebsprogramm aus dem Jahr 2020, welche auch gegenwärtig noch repräsentativ sind. Diese detaillierten Grundlagen liegen dem Senat als Betriebsinterna der DB AG nicht vor.

Frage 13: Wie hoch ist die aktuelle Verspätungsquote im Bahnknoten Bremen? Bitte differenziert nach Güterzügen mit Verspätungen über 15 Minuten, Personenzügen mit Verspätungen über 5 Minuten und nicht pünktlichen Bereitstellungen von Personenzügen im Bremer Hauptbahnhof, jeweils absolut und prozentual pro Jahr?

Dem Senat liegen nur Angaben zum SPNV vor, da nur dieser im Zuständigkeitsbereich des Landes liegt. Folgende übergreifende Zahlen stammen von der DB InfraGO AG: In den Sommermonaten 2024 ergab sich folgende Pünktlichkeitsverteilung im Knoten Bremen:

- Schienenpersonenfernverkehr (SPFV): 63%
- Schienenpersonennahverkehr (SPNV): 85%
- Schienengüterverkehr (SGV): 43%

Eine gesonderte Ausweisung der Bereitstellungspünktlichkeit kann nicht vorgenommen werden.

Diese Werte entsprechen damit in den Bereichen Fernverkehr und Güterverkehr etwa den bundesdeutschen Durchschnittswerten. Der Wert des SPNV hebt sich hingegen positiv von anderen Regionen ab, beispielsweise liegt die Pünktlichkeit in NRW (2023) bei 78,1%.

Frage 14: Wie viele Fahrten von Güterzügen nach Bremerhaven werden im Jahr von der Leitstelle der DB InfraGoAG abgelehnt, da eine Trassenzuweisung u.a. aus der sogenannten Reserve Capacity(RC) nicht möglich ist?

Nach Aussagen der DB InfraGO konnten für das Jahr 2024 bisher alle Trassenanmeldungen umgesetzt werden. Im Rahmen von Baumaßnahmen ist es grundsätzlich allerdings nicht auszuschließen, dass es zu temporären Verfügbarkeitseinschränkungen kommen kann.

Frage 15: Wie viele Züge passieren täglich den Bahnknoten Bremen, aufgeteilt nach Güterzügen, Zügen des Schienenpersonennahverkehrs und des Fernverkehrs sowie nach den Strecken 1401 und 1740 sowie 1422?

Nach Angaben der DB AG liegen folgende Zugzahlen vor:

	<u>SPFV</u>	<u>SPNV</u>	<u>SGV</u>
<u>Strecke 1401</u>			
<i>aus/in Ri. Vahr</i>	20 Züge	26 Züge	168 Züge
<i>aus/in Ri. Rbf</i>	0	0	139 Züge
<u>Strecke 1422</u>			
<i>Abschnitt Rbf – Inlandshafen</i>	0	0	59 Züge
<u>Strecke 1740</u>			
<i>aus/in Ri. Sebaldsbrück</i>	17 Züge	113 Züge	16 Züge
<i>aus/in Ri. Walle</i>	4 Züge	202 Züge	13 Züge

Frage 16: Mit welchen zusätzlichen Zugzahlen wird durch die Transformation der Stahlwerke und den Betrieb des EBN-Service-Centers gerechnet, sowohl bei geplanter als auch bei maximal möglicher Auslastung der Anlagen?

Die Hansebahn Bremen GmbH geht perspektivisch für das Stahlwerk von einer Steigerung von derzeit ca. 30 auf zukünftig ca. 40 Zugfahrten pro Tag aus. Dabei wird nicht zwischen geplanter und maximal möglicher Auslastung unterschieden.

Für das EBN-Service-Center wird mit einem Aufkommen von regulär bis zu 18 Fahrten pro Tag, bei optionaler Beschaffung weiterer Fahrzeuge durch die LNVG mit weiteren bis zu 17 Fahrten pro Tag gerechnet. Diese Zahlen sind Gegenstand der zu Frage 5 zitierten Kapazitätsbewertung der DB InfraGO AG („Testat“).

Frage 17: Bis wann wird nach Prognose des Senats die großräumige Umfahrung Bremens für den Schienengüterverkehr möglich sein, um den Schienenknoten Bremen zu entlasten?

Mit der Ertüchtigung und Elektrifizierung des Strecke Bremerhaven – Bremervörde – Rotenburg der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser (evb) kann für Verkehre aus dem Bremerhavener Seehafen eine großräumige Umfahrung des Knoten Bremens ermöglicht werden. Die Maßnahme ist Bestandteil des Bundesschienenwegeausbaugesetzes. Da das Land Niedersachsen sowie der Bund die entscheidenden Akteure zur Umsetzung der Maßnahme sind, kann der Senat keine Prognose zur vollständigen Umsetzung eines Ausbaus geben. In einem ersten Schritt plant die evb, bereits ab Ende 2026 ein neues Betriebsleitsystem auf ihrem Streckennetz in Betrieb zu nehmen, das die Abwicklung von bis zu 40 Güterzugfahrten täglich auf der Relation Bremerhaven – Rotenburg – (Hamburg/-Verden) ermöglicht. Dies bedeutet bereits eine erste Entlastung des Schienenknotens Bremen.

Beschlussempfehlung:

Die Bürgerschaft (Landtag) nimmt von der Antwort des Senats auf die Große Anfrage Kenntnis.