

Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen -31-

Bremen, 28.02.2012  
Frau Bierwirth  
Tel: 361-10496

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr -52-

Herr Lankowsky  
Tel: 361-6465

**Vorlage Nr. 18/130-L**  
**für die Sitzung der staatlichen Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen**  
**am 07. März 2012**

**Vorlage Nr. 18/106 (L)**  
**für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung**  
**und Energie (L) am 08. März 2012**

**Kapazitätsstudie zum Seehafenhinterlandverkehr auf der Schiene**  
**hier: Teil 1: „Analyse der Verkehre und Produktionsstrukturen“**

**A. Problem / Ausgangslage**

Durch kontinuierliche Investitionen in die Containerterminals CT 3a und CT 4 sowie die Kaiserschleuse hat Bremen die Wettbewerbsfähigkeit des Hafenstandortes Bremerhaven deutlich erhöht. Im Jahr 2011 wurden knapp 6 Mio. TEU (Twenty-foot Equivalent Unit, 20-Fuß Standardcontainer) und über 2 Mio. Fahrzeuge über Bremerhaven umgeschlagen. Die bremischen Häfen erfüllen damit eine wichtige Rolle für die deutsche und europäische Volkswirtschaft und leisten einen erheblichen Beitrag für die Beschäftigung im Land Bremen. Zwischen 1998 und 2010 hat die Zahl der hafenabhängigen Beschäftigten in der Kernbranche „Seeverkehrswirtschaft“ um 40% zugenommen.

Umschlagzuwächse in den Häfen gehen dabei Hand in Hand mit Mehrverkehren von und zu den Häfen. Intensive Bemühungen, den Hinterlandverkehr von der Straße auf umweltfreundlichere Verkehrsträger zu verlagern, haben dazu geführt, dass der Anteil des Schienengüterverkehrs kontinuierlich von 35,9% (2004) auf 45% im Jahr 2010 gesteigert werden konnte. In absoluten Zahlen ist

die Anzahl der auf der Schiene transportierten Container zwischen 2004 und 2010 um 77% auf rund 863.000 TEU angestiegen. Diese grundsätzlich positiv zu bewertende Verlagerung des Güterverkehrs wird in jüngster Zeit durch die deutlich gestiegene Lärmbelastung öffentlich in Frage gestellt.

Auf dem Bremer Bahngipfel im Juli 2010 haben die Freie Hansestadt Bremen und die DB AG die gemeinsame Durchführung einer Kapazitätsstudie beschlossen, um ein tragfähiges Zukunftskonzept für den Schienenverkehr in Nordwestdeutschland zu erarbeiten. Dabei soll auch die Möglichkeit einer Güterumgehungsstrecke für den Knoten Bremen untersucht werden. Die Durchführung der Untersuchung ist nachfolgend im Koalitionsvertrag 2011-2015 festgeschrieben worden. In mehreren Vorgesprächen haben sich SWAH, SUBV, SK und die DB Netz AG auf folgendes Vorgehen verständigt:

- Aufteilung des Projektes in drei Teilbereiche:
  - Arbeitspaket 1: Das Verkehrsaufkommen und die Produktionsstrukturen werden analysiert sowie künftige Entwicklungen bis zum Jahr 2025/2030 prognostiziert.
  - Arbeitspaket 2: Auf der Grundlage der Ergebnisse des Arbeitspaketes 1 wird die kapazitive Leistungsfähigkeit der Anlagen (Vorstellgruppen, Rangierbahnhöfe etc.) sowie der relevanten Strecken der DB AG (im Bremer Knoten und im Hinterland) und der Strecken Nichtbundeseigener Eisenbahnen, die für den Hafenhinterlandverkehr relevant sind, für den Prognosezustand 2025/2030 simuliert. Ausbaunotwendigkeiten im bestehenden Eisenbahnnetz werden aufgezeigt.
  - Arbeitspaket 3: Auf der Basis des Arbeitspaketes 2 wird die Machbarkeit einer Güterumgebungsbahn um Bremen geprüft.
- Die Durchführung der Untersuchung wird von Vertretern Bremens und der DB Netz AG unter Hinzuziehung von Vertretern des Landes Niedersachsen sowie der von der Untersuchung betroffenen weiteren Eisenbahninfrastrukturunternehmen begleitet.
- Zwischen der DB Netz AG und Bremen wird eine Kostenteilung angestrebt. Hiernach ist geplant, dass Bremen die Arbeitspakete 1 und 3, die DB Netz AG das Arbeitspaket 2 verantwortlich durchführt und finanziert.

## **B. Lösung / Weiteres Vorgehen**

Eine unverbindliche Abfrage einer Marktpreiseinschätzung durch den SWAH bei sechs potentiell geeigneten Unternehmen hat für das Arbeitspaket 1 eine sehr breite Schwankung bei der Preiseinschätzung, zwischen 72.000€ und 250.000€, ergeben. Diese Schwankungsbreite ist dem allgemeinen Detaillierungsgrad der Anfrage geschuldet. Dieser wurde gewählt, damit der unverbindliche Charakter einer Marktpreiseinschätzung gewährleistet bleibt. Der Schwerpunkt der Einschätzungen liegt in einer Größenordnung zwischen 150.000 und 190.000€.

Über die Bereitstellung des Anteils bremischer Mittel kann erst nach Beschluss der Haushalte entschieden werden. Die endgültigen Kosten des Arbeitspaketes 1 können erst nach detaillierter Angebotseinholung ermittelt werden. Bezüglich dieser Kosten ist eine Kostenteilung im Verhältnis 50:50 zwischen SWAH und SUBV geplant.

## **C. Gender-Prüfung**

Die Kapazitätsstudie zum Seehafenhinterlandverkehr auf der Schiene ist gleichermaßen für Frauen und Männer von Interesse, so dass sie keine spezifische Gender-Relevanz hat.

## **D. Negative Mittelstandsbetroffenheit**

Die Prüfung nach dem Mittelstandsförderungsgesetz hat keine qualifizierte (negative) Betroffenheit für kleinste, kleine und mittlere Unternehmen ergeben.

## **E. Beschlussvorschlag**

1. Die Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen (L) nimmt die Vorlage des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen und des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr zur Kenntnis.
2. Die Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen (L) bittet den Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen und den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn AG die Arbeiten

an der Kapazitätsstudie zum Seehafenhinterlandverkehr auf der Schiene fortzusetzen und ein Angebot für das Arbeitspaket 1 „Analyse der Verkehre und Produktionsstrukturen“ einzuholen.

3. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (L) nimmt die Vorlage des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen und des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr zur Kenntnis.
4. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (L) bittet den Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen und den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn AG die Arbeiten an der Kapazitätsstudie zum Seehafenhinterlandverkehr auf der Schiene fortzusetzen und ein Angebot für das Arbeitspaket 1 „Analyse der Verkehre und Produktionsstrukturen“ einzuholen.