

Antwort auf eine Kleine Anfrage
— Drucksache 12/5898 —

Wortlaut der Kleinen Anfrage des Abg. Bruns (SPD) — Drs 12/5898

Betr.: Schienen-Containerverkehr zwischen Hamburg und Bremerhaven

Bei einem Besuch der Städte bzw. Gemeinden Buxtehude, Sittensen und Zeven bin ich von Kommunalpolitikerinnen und Kommunalpolitikern sowie Vertreterinnen und Vertretern der Presse auf das Problem von Containerumfuhren zwischen Hamburg und Bremerhaven angesprochen worden, die zu großen Teilen per LKW geschehen und dabei erhebliche Verkehrs- und Umweltprobleme (z. B. bei Ortsdurchfahrten) bereiten. Nach Auskunft der vor Ort kommunalpolitisch Verantwortlichen sollen bereits Verhandlungen zwischen den Bundesländern Bremen, Hamburg und Niedersachsen im Gange sein mit dem Ziel einer Verlagerung des Containerverkehrs von der Straße auf die Schiene. Die dafür notwendige Vereinbarung über ein Schienen-Container-Verkehrskonzept werde allerdings vom Senat der Hansestadt Hamburg blockiert.

Vor diesem Hintergrund frage ich die Landesregierung:

1. Wie stellt sich der derzeitige Stand der Verhandlungen zwischen den beteiligten Bundesländern Bremen, Hamburg und Niedersachsen dar, und welche Schritte sind seitens der Niedersächsischen Landesregierung in dieser Sache bisher unternommen worden?
2. Warum ist es bisher nicht zu einer Vereinbarung zwischen den beteiligten Landesregierungen bzw. Senaten gekommen?
3. Welche weiteren Schritte sind von der Niedersächsischen Landesregierung geplant, um möglichst bald zu einer Vereinbarung zwischen den beteiligten Ländern zu kommen?

Antwort der Landesregierung

Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Technologie und Verkehr
— 17 — 57.00 —

Hannover, den 8. 2. 1994

Container-Reeder, die Bremerhaven als einzigen deutschen Hafen anlaufen, müssen auch den Wirtschaftsraum Hamburg im Im- und Export bedienen. Hieraus ergibt sich die Notwendigkeit von Container-Umfuhren zwischen Bremerhaven und Hamburg.

Die Jahresmenge beläuft sich z. Z. in Richtung Hamburg (Import) auf ca. 60 000 Container, aus Hamburg (Export) auf ca. 40 000 Container.

Die Transporte erfolgen bisher zu 25 % auf der Schiene (Deutsche Bahn AG) und zu 75 % per LKW. Die Schienenumfuhren laufen über die hoch ausgelastete DB-Strecke Bremerhaven — Bremen — Hamburg. Der LKW-Verkehr wird über die Bundes- und Landesstraßen im Elbe-Weser-Dreieck abgewickelt. Dies hat zu immensen Verkehrsproblemen, insbesondere bei den Ortsdurchfahrten, geführt.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Zu 1:

Das Konzept zur Verlagerung der Container-Verkehre auf die Schiene ist projektiert als ein Gemeinschaftsprojekt mehrerer Unternehmen. Die Verträge der einzelnen Partner untereinander sind abgeschlossen. Die Genehmigungen der Deutschen Bahn AG zum Mitbefahren der betroffenen Strecken wurden erteilt. Allein noch ausstehend ist die Genehmigung des Hamburger Senats zum Befahren der Hafenbahnstrecke zwischen Hamburg-Wilhelmsburg und dem Bezirkshafenbahnhof Hamburg-Süd (Länge dieser Strecke: 1800 m). Ein entsprechender Antrag wurde am 22. April 1993 beim Hamburger Senat eingereicht. Eine offizielle Entscheidung ist bisher nicht erfolgt. Zwischen den beteiligten Bundesländern ist über diesen Antrag auf Arbeitsebene sowie auf Minister- bzw. Senatorebene mehrfach und intensiv verhandelt worden. Der zuständige Hamburger Senator Prof. Dr. Rittershaus hat kürzlich gegenüber Minister Dr. Fischer grundsätzliches Verständnis für das Konzept sowie eine gewisse Kompromißbereitschaft zu erkennen gegeben.

Zu 2:

Ziel der Niedersächsischen Landesregierung ist es dazu beizutragen, daß zwischen den beteiligten Unternehmen und dem Hamburger Senat möglichst bald Einvernehmen über das Verlagerungsprojekt erzielt wird. Bisher konnte eine Einigung nicht erreicht werden, weil Hamburg befürchtet, daß das Ziel des Bahnpendels letztendlich nicht die Verlagerung der Transporte von der Straße auf die Schiene, sondern die Verlagerung vom Wasserweg auf den Landweg zu Lasten des Hafens Hamburg sein könnte.

Diese Befürchtungen sind fachinhaltlich unbegründet.

Zum einen reicht die Kapazität der Eisenbahnstrecke nicht aus, um auch nur die bestehenden Verkehre zu 100 % auf die geplante Verbindung zu verlagern. Eine Verstärkung des Zugangebotes auf der eingleisigen Strecke ist auf Grund des Taktfahrplans im Personenverkehr nicht realisierbar.

Zum anderen konnte nachgewiesen werden, daß der geplante Bahnpendel weder zeitlich noch ökonomisch den Direktanlauf eines Schiffes in Hamburg ersetzen kann.

Leistungsfähige Verbindungen im Elbe-Weser-Dreieck müßten auch im Interesse Hamburgs liegen. So fahren auch regelmäßig Containerzüge von Hamburg nach Bremen unter diskriminierungsfreier Benutzung der Bremer Hafenbahn.

Zu 3:

Nach Auffassung der Niedersächsischen Landesregierung verzerrt das vorgeschlagene Konzept mit der begrenzten und kontrollierbaren Verlagerung der Containertransporte von der Straße auf die Schiene nicht die Wettbewerbssituation zwischen den beiden Hansestädten. Sie geht davon aus, daß sich der Hamburger Senat vor dem Hintergrund

der eindeutigen Tonnagebegrenzung den umwelt- und verkehrspolitischen Argumenten Niedersachsens letztendlich nicht verschließen wird. Die Niedersächsische Landesregierung wird alles daransetzen, im Rahmen ihrer Möglichkeiten diese verkehrspolitisch vernünftige Konzeption auf dem Verhandlungswege durchzusetzen.

Dr. Fischer