

**Antwort  
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Karin Evers-Meyer,  
Doris Barnett, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD  
– Drucksache 17/1793 –**

**Sicherstellung der Schienen-Hinterlandanbindung des Tiefwasserhafens  
JadeWeserPort**

**Vorbemerkung der Fragesteller**

Der JadeWeserPort in Wilhelmshaven ist ein zentrales Zukunftsprojekt für den Nordwesten Deutschlands. Als Container-Tiefwasserhafen ist das Bauvorhaben von überragender nationaler Bedeutung.

Eine leistungsfähige Verkehrsanbindung in das Hinterland ist die Grundvoraussetzung dafür, dass der JadeWeserPort zum Erfolg wird. Nach der Fertigstellung des Hafens sollen dort zunächst 2,7 Millionen Container pro Jahr umgeschlagen werden. Der zusätzliche Güterverkehr aus dem neuen Containerhafen wird nur zu bewältigen sein, wenn der vollständige Ausbau der Schienenstrecke Wilhelmshaven–Oldenburg einschließlich Elektrifizierung gewährleistet ist.

Nach bisheriger Planung soll die Trasse bis spätestens 2012 zweigleisig ausgebaut sein, die Elektrifizierung soll ein Jahr später erfolgen und damit rechtzeitig zur Inbetriebnahme des JadeWeserPort. Bei einem verzögerten Ausbau der Trasse sind Engpässe am Hafen zu erwarten.

Für den Tiefwasserhafen sind Investitionen in Höhe von ca. 950 Mio. Euro geplant, davon rund 600 Mio. Euro aus Steuermitteln für den Bereich Infrastruktur.

Vor diesem Hintergrund haben die Vorgängerregierungen keinen Zweifel an der nationalen Bedeutung des Bauprojektes aufkommen lassen. Aktuelle Medienberichte, wonach die Finanzierung der Bauarbeiten zum Ausbau der Bahnstrecke Wilhelmshaven–Oldenburg noch nicht endgültig gesichert sei, lassen jedoch Zweifel an der Entschlossenheit der jetzigen Bundesregierung aufkommen, die Schienenanbindung pünktlich fertigzustellen.

1. Wie sieht aus Sicht der Bundesregierung der Zeitplan für den zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung der Schienenstrecke Wilhelmshaven–Oldenburg aus?
2. Wie beurteilt die Bundesregierung in den Medien verbreitete Berichte, wonach der zweigleisige Ausbau und die Elektrifizierung der Schienenstrecke Wilhelmshaven–Oldenburg finanziell nicht abgesichert und damit bis zum bisher geplanten Termin 2012 bzw. 2013 nicht realisierbar sind (vgl. DIE WELT vom 26. April 2010)?
3. Treffen Medienberichte zu, wonach Bund und Deutsche Bahn AG (DB AG) davon ausgehen, dass sich der Ausbau der Schienenstrecke wegen der Finanzierungsprobleme im Bundeshaushalt um zwei bis drei Jahre auf 2014 bzw. 2017 verschieben könnte?

Die Fragen 1, 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Planung für diese dritte Baustufe wird unverändert bis zum Erreichen der Planfeststellungsbeschlüsse weiter vorangetrieben. Eine Ausnahme gilt für den Abschnitt „Bahnübergang Alexanderstraße“ im Stadtgebiet Oldenburg i. O. Der tatsächliche Baubeginn und damit auch die Fertigstellung hängt u. a. von der Höhe der zukünftig vom Deutschen Bundestag für Schieneninvestitionsprojekte bereitgestellten Haushaltsmittel und dem Zeitpunkt, zu dem das Baurecht durchgängig erreicht wird, ab.

4. Wie will die Bundesregierung sicherstellen, dass ab 2012 ein Großteil des Zu- und Abbringerverkehrs des Tiefwasser-Containerhafens auf der Schiene ins Binnenland transportiert wird?

Die Bauarbeiten für die sog. Nordstrecke zwischen dem sog. Abzweig Weißer Floh und dem Übergabepunkt zu den Gleisanlagen der JadeWeserPort GmbH werden bis Jahresende 2010 planmäßig beendet werden. Ab diesem Zeitpunkt können Zugfahrten zum und vom JadeWeserPort durchgeführt werden.

5. Wie viele Güterzüge erwartet die Bundesregierung im Verkehr vom und zum derzeit im Bau befindlichen Tiefwasserhafen JadeWeserPort in den ersten fünf Jahren nach der Inbetriebnahme?

Nach einer Prognose für den Zielhorizont 2015 wird es auf der Strecke eine Steigerung des Güterverkehrs von 27 um 67 auf dann 94 Güterzüge (also 47 Güterzüge je Tag und Richtung) geben. Nach den bereits vorliegenden Erkenntnissen der Prognose für das Jahr 2025 wird bis dahin keine signifikante Änderung dieser Zahlen erwartet.

6. Auf welcher Basis gründen diese Annahmen?

Die Zahlen für die Strecke sind das Ergebnis einer im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung durchgeföhrten Sensitivitätsanalyse der Beratergruppe Verkehr + Umwelt GmbH bzw. Ergebnisse der laufenden Überprüfung des Bedarfsplans. Die Zugzahlen werden auf Basis der „Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtung 2025“ ermittelt.

7. Wie bewertet die Bundesregierung das Gutachten des Hochschul-Instituts Logistik (HILOG), wonach es nach der Fertigstellung des Tiefwasserhafens bereits nach den bisherigen Planungen vor allem an den Schnittstellen zwischen Straße und Schiene zu Engpässen kommen wird?

Das Gutachten ist der Bundesregierung nicht bekannt.

8. Wie ist der derzeitige Planungsstand bei dem Schienenbauprojekt?

Die Vorentwurfsplanung durch die DB Netz AG ist abgeschlossen. Zwischen 2010 und 2011 sollen alle Planfeststellungsverfahren (voraussichtlich ausgenommen im Bereich der Stadt Oldenburg i. O.) eingeleitet werden.

9. Wie wird die Bundesregierung gewährleisten, dass der zwischen Bund, den Ländern Bremen und Niedersachsen und der DB AG vereinbarte Zeitplan eingehalten wird?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

10. Wie will die Bundesregierung sicherstellen, dass die DB AG ihren Verpflichtungen nachkommt?

Grundsätzlich werden die Verpflichtungen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes in einer Vereinbarung nach § 9 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) geregelt.

11. Wie ist der Stand der Vorbereitungen für die Finanzierungsvereinbarungen zwischen Bund und DB AG, die Voraussetzung dafür sind, dass der Baubeginn planmäßig im Sommer 2011 erfolgen kann?

Vereinbarungen nach § 9 BSWAG werden in aller Regel in zeitlicher Nähe bzw. erst nach Abschluss der Planfeststellungsverfahren geschlossen, da erst zu diesem Zeitpunkt der genaue Umfang der Baumaßnahmen absehbar ist und somit vertraglich festgeschrieben werden kann.

12. Wie weit ist die DB AG bei der Fertigstellung der Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren?

Es wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

13. Wie bewertet die Bundesregierung Medienberichte, wonach zu vielen Punkten der Bahn-Anschlussstrecke zum JadeWeserPort keine schriftlichen Vereinbarungen getroffen wurden (vgl. Nordwest-Zeitung vom 4. Juni 2009)?

Zur zweiten Baustufe der Ausbaustrecke Oldenburg–Wilhelmshaven wurde am 4. März 2009 eine Vereinbarung nach § 9 BSWAG abgeschlossen. Im Rahmen des Abschlusses einer Vereinbarung für die dritten Baustufe werden weitere Baumaßnahmen an der sog. Nordstrecke vertraglich geregelt werden.

14. Aus welchen Mitteln wird der zweigleisige Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke finanziert, nachdem die ursprünglich vorgesehenen Mittel aus dem Konjunkturpaket II des Bundes durch den in 2010 nicht realisierten Baubeginn nicht mehr genutzt werden können?

Die Realisierung der zweiten Baustufe und die Planung der dritten Baustufe werden aus Mitteln des Konjunkturprogramms I finanziert. Die Realisierung der dritten Baustufe wird aus den regulären Bundesmitteln für Schienenwegeinvestitionen finanziert werden.

15. Ist angesichts der drohenden Verzögerungen mit Kostensteigerungen bei dem Bauprojekt zu rechnen, und wie werden sich diese entwickeln?
16. Ist aus technischen Gründen mit Kostensteigerungen bei dem Bauprojekt zu rechnen?

Die Fragen 15 und 16 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Abschluss der Vorentwurfsplanung hat die DB Netz AG Kosten für die dritte Baustufe von rd. 500 Mio. Euro ermittelt. Gegenüber ersten Kostenschätzungen ergeben sich damit deutliche Kostensteigerungen wegen der schwierigen Untergrundverhältnisse, die besondere Bauverfahren erforderlich machen.

17. Sind die Finanzmittel für den Ausbau der Bahnstrecke Oldenburg–Wilhelmshaven vorhanden, und wenn ja, welche Jahresaufteilung ist vorgesehen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

18. Kann das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sicherstellen, dass nach einer Finanzierungsvereinbarung das Projekt von der DB AG mit oberster Priorität realisiert wird?

Die DB Netz AG treibt die Planungen derzeit mit oberster Priorität voran. Die Bundesregierung hat keinen Zweifel daran, dass dies auch für die Bauausführung gelten wird, nachdem eine Vereinbarung nach § 9 BSWAG für die dritte Baustufe abgeschlossen sein wird.