

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Karin Evers-Meyer, Doris Barnett, Klaus Barthel, Dr. Hans-Peter Bartels, Sören Bartol, Martin Burkert, Martin Dörmann, Garrelt Duin, Petra Ernstberger, Peter Friedrich, Iris Gleicke, Ulrike Gottschalck, Michael Groß, Hans-Joachim Hacker, Bettina Hagedorn, Rolf Hempelmann, Gustav Herzog, Ute Kumpf, Kirsten Lühmann, Manfred Nink, Thomas Oppermann, Holger Ortel, Florian Pronold, Dr. Ernst Dieter Rossmann, Dr. Martin Schwanholz, Dr. Carsten Sieling, Sonja Steffen, Kerstin Tack, Wolfgang Tiefensee, Andrea Wicklein, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD

Sicherstellung der Schienen-Hinterlandanbindung des Tiefwasserhafens JadeWeserPort

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.

Wir fragen die Bundesregierung:

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?
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?
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?
6. Auf welcher Basis gründen diese Annahmen?
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?
8. Wie ist der derzeitige Planungsstand bei dem Schienenbauprojekt?
9. Wie wird die Bundesregierung gewährleisten, dass der zwischen Bund, den Ländern Bremen und Niedersachsen und der DB AG vereinbarte Zeitplan eingehalten wird?
10. Wie will die Bundesregierung sicherstellen, dass die DB AG ihren Verpflichtungen nachkommt?
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?
12. Wie weit ist die DB AG bei der Fertigstellung der Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren?
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)?
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?
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?

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

Berlin, den 19. Mai 2010

Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion

