

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
Ansgartorstraße 2 28195 Bremen

Bahnlärm-Initiative Bremen
c/o Walter Ruffler
Roonstraße 73
28203 Bremen

Auskunft erteilt
Christoph Lankowsky
Dienstgebäude:
Contrescarpe 73
Zimmer 5.10
T (04 21) 361 6465
F (04 21) 496 6465
E-mail
christoph.lankowsky@umwelt.bremen.de
Datum und Zeichen
Ihres Schreibens
31.10.2012
Mein Zeichen
(bitte bei Antwort angeben)
S/52
Bremen, 10. Dezember 2012


Ihr Schreiben vom 31.10.2012 – Alternativstrecke für Güterzüge über Osnabrück

Sehr geehrter Herr Ruffler,


vielen Dank für Ihr Schreiben vom 31.10.2012, in dem Sie auf die Umfahrungsmöglichkeit für Güterverkehre zum und aus dem JadeWeserPort hinweisen. Sie bitten mich, mit geeigneten politischen Maßnahmen den begonnen Ausbau des Bremer Knotens zu stoppen, um so weiter steigende Schienengüterverkehre und die damit verbundene Lärmbelastung zu vermeiden. Aus Ihrer Sicht sollte die Strecke Oldenburg-Cloppenburg-Osnabrück für die Güterzugverkehre zum und aus dem JadeWeserPort genutzt werden.

Ich stimme Ihnen zu, dass erhebliche Anstrengungen unternommen werden müssen, um die Lärmbelastung durch den Schienengüterverkehr in ihrem Anstieg zu begrenzen und perspektivisch gegenüber heute deutlich abzusenken. Auch teile ich Ihre Auffassung, dass einer Umfahrung des Knotens Bremen beim Erreichen dieses Zieles eine große Bedeutung zukommt. Sollte eine Nutzung der Strecke Oldenburg – Osnabrück im jetzigen Ausbauzustand durch den Schienengüterverkehr von und zum JadeWeserPort zweckmäßig sein, so spricht aus meiner Sicht nichts dagegen.

Allerdings halte ich die Strecke Oldenburg – Osnabrück für wenig geeignet, perspektivisch eine signifikante Verkehrsentlastung im Knoten Bremen zu erreichen. Vor diesem Hintergrund sehe ich auch Investitionen in die Infrastruktur dieser Strecke für den Schienengüterverkehr derzeit kritisch. Dies aus zwei Gründen: Die meisten Güterzüge, die den Bremer Hauptbahnhof durchfahren, haben ihre Quelle oder ihr Ziel in Bremerhaven. Dies wird sich auch nach der Inbetriebnahme des JadeWeserPort nicht ändern. Weiterhin hat nach den vorliegenden Prognosen die Mehrzahl der Züge -auch aus dem JadeWeserPort- Quelle oder Ziel im Süden bzw. Südosten. Eine Führung über Osnabrück und sich anschließende Strecken ist für diese Relationen keine interessante Alternative. Das bedeutet, eine Umgehungsstrecke, die einen möglichst großen Nutzen für Bremen bringen soll, muss die Relation Bremen – Bremerhaven berücksichtigen und sie muss für Fahrten in den Süden bzw. Südosten eine günstige Verbindung bieten.

 Dienstgebäude
Wegesende 23
28195 Bremen
Hochgarage Am Brill

 Eingang
Wegesende 23
28195 Bremen

 Bus / Straßenbahn
Haltestellen
Am Brill und
Am Wall

Poststelle:
T (0421) 361 2407
F (0421) 361 2050
E-mail office@bau.bremen.de

- Seite 1 von 2 -



Vor diesem Hintergrund begrüße ich, dass die Niedersächsische Landesregierung gemeinsam mit dem Bund und der EU rund 38 Mio. € in den Ausbau des Streckennetzes der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVB) investiert haben, um die Strecken zwischen Bremerhaven, Bremervörde und Rotenburg (Wümme) zu modernisieren. Auch diese Maßnahme ist in der in Ihrem Schreiben genannten Expertise zum Hafenhinterlandverkehr enthalten. Durch ihre Umsetzung wurden die Voraussetzungen dafür geschaffen, dass ein Teil der Hafenhinterlandverkehre aus Bremerhaven bereits heute um den Knoten Bremen herumgeführt werden kann. Die Strecke verfügt über eine Kapazität für rund 40 Güterzüge pro Tag; derzeit geht der Betreiber von einer Nachfrage nach rund 20 Güterzugtrassen pro Tag aus. Ein weiterer Ausbau dieser Verbindung bei Erreichen der Kapazitätsgrenzen ist grundsätzlich möglich und wäre aus den oben genannten Gründen dem der Strecke Oldenburg – Osnabrück vorzuziehen.

Eine abschließende Aussage über die für den Knoten Bremen am besten geeignete Umfahrungsstrategie, die ggf. auch einen Streckenneubau umfasst, kann erst nach Abschluss der Kapazitätsstudie zum Seehafenhinterlandverkehr gemacht werden, die ich gemeinsam mit dem Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen in Auftrag gegeben habe. In diesem Gutachten werden die kapazitive Leistungsfähigkeit der Hafeninfrastruktur, 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. In der Folge dieser Simulation werden Engpässe im bestehenden Eisenbahnnetz aufgezeigt und Ausbaubedarfe abgeleitet. Beide genannten Strecken werden in diese Untersuchung einbezogen.

Neben dem Ausbau bzw. dem Bau von Umgehungstrecken gibt es weitere Maßnahmen, die geeignet sind, die Lärmbelastung durch den Schienengüterverkehr zu verringern. So werden mit dem Fahrplanwechsel zum 9.12.2012 lärmabhängige Trassenpreise eingeführt, um einen Anreiz zur Güterwaggonumrüstung zu schaffen. Damit dieses Vorhaben bis 2020 erfolgreich sein kann, ist die Zulassung der sogenannten LL-Bremssohle erforderlich. Die UIC hat der Bundesregierung mitgeteilt, dass eine Zulassung im ersten Quartal 2013 möglich sei.

Aktuell hat der Verkehrsausschuss des Bundestages die Abschaffung des Schienenbonus beschlossen. Dem Bundestag wurde ein entsprechender Gesetzesentwurf vorgelegt (Drs. 17/10771), der auch von Bremen im Rahmen der bevorstehenden Bundesratsbefassung unterstützt werden wird.

Die Abschaffung des Schienenbonus soll dem Vernehmen nach auch für Maßnahmen der freiwilligen Lärmsanierung des Bundes gelten. Konkretisiert wurde diese Aussage bislang jedoch noch nicht. Im Rahmen dieses Programms werden auf dem Streckenabschnitt zwischen Bremen Huchting und Bremen Hauptbahnhof sowie in Bremen-Nord weitere aktive Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt. Derzeit wird noch geprüft, ob und wie Bremen sich an einem besseren Lärmschutz in diesen Bereichen beteiligen kann.

Abschließend weise ich darauf hin, dass 2013 die Stadtgemeinde Bremen den Lärmaktionsplan überarbeiten wird. Im Rahmen der kommunalen Möglichkeiten wird dieser auch den Eisenbahnlärm berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Joachim Lohse
Senator

