

Gleisbau wird zur Geduldsprobe

Bei Arbeiten an der Strecke zwischen Oldenburg und Wilhelmshaven drohen 18 Vollsperrungen

VON MARTIN WEIN

Wilhelmshaven. Das Projekt könnte sich zur wirtschaftlichen Belastungsprobe für die Metropolregion ausweiten: Am 5. August kommenden Jahres sollen nach Aussage der DB Netz AG endlich die lange verschleppten Gleisbauarbeiten an der Bahnstrecke zwischen Oldenburg und Wilhelmshaven beginnen. Zwischen Varel und Jaderberg sowie zwischen Hahn und Rastede war in den vergangenen Jahrzehnten das zweite Gleis abmontiert worden. Nun sollen die insgesamt 13 Kilometer langen Teilstücke für etwa 150 Millionen Euro wieder zweigleisig ausgebaut werden, um den Containertransport vom und zum Jade-Weser-Port zu ermöglichen. Zur Eröffnung des Hafens exakt ein Jahr später werden die Arbeiten nicht abgeschlossen sein. Sie werden sich nach jetzigem Stand mindestens bis Ende 2012 hinziehen.

Damit wird ein Abtransport von Containern ins Binnenland zunächst kaum möglich, und der Hafen mithin nur eingeschränkt einsatzfähig sein. Im Vollastbetrieb sollen rund 540 000 Container jährlich per Bahn verladen werden. Zudem ist die Strecke auch für anderen Güterverkehr relevant. 82 Züge mit 1650 Kesselwagen im Jahr lässt etwa der Chlor-Chemie-Konzern Ineos aus Wilhelmshaven über die Strecke rollen. Das Dienstleistungsunternehmen Rhenus Midgard schickt vor allem Stein-

kohle ins Binnenland. Bislang werden in Wilhelmshaven rund 1,3 Millionen Tonnen im Jahr angelandet. Bald sollen es bis zu acht Millionen sein: Bis Mitte 2011 lässt Rhenus die landeseigene Niedersachsenbrücke zum ersten Tiefwasserterminal für Kohle in Deutschland ausbauen. Künftig können dann im tideunabhängig 18,5 Meter tiefen Wasser Frachter mit bis zu 210 000 Tonnen Ladevolumen anlanden. Damit die auch bei Niedrigwasser in der Jade liegen können, wird direkt neben dem Jade-Weser-Port eine Liegewanne für die Tanker gegraben.

Nutzen wird dem Unternehmen seine 100-Millionen-Euro-Investition allerdings erstmal wenig, denn die Gleisbaustelle wird den Abtransport massiv behindern. Kohlezüge, die häufig nachts unterwegs sind, werden während der 18 Monate dauernden Bauarbeiten gar nicht fahren können. Zudem soll die Strecke vier Stunden am Tag gesperrt werden sowie 18-mal jeweils zehn Tage am Stück. Das bereite „gehöriges Kopfzerbrechen“, sagt Rhenus-Geschäftsführer Matthias Schrell. Statt richtig durchzustarten, müsse das Unternehmen jetzt einen Großteil der Ladung nach Nordenham umleiten. Hätte der damalige Bahnchef Hartmut Mehdorn sein Versprechen von 2006 umgesetzt, den

zweigleisigen Ausbau für eine Geschwindigkeit bis 120 km/h samt Elektrifizierung bis 2010, wäre es nicht zu dieser Lage gekommen. Auch im Bundesverkehrswegeplan von 2003 stand das Vorhaben als „vordringlicher Bedarf“. Passiert ist jedoch nichts. Jetzt kommt der Ausbau für Rhenus zu spät, zudem er nur für Tempo 100 ausgelegt ist. An die geplante Elektrifizierung ist offenbar vor 2018 gar nicht zu denken.

Auch umfangreicher Lärmschutz bleibt auf der Strecke.

Erheblicher Ärger kommt mit dem Vorhaben auch auf die rund 12 000 Fahrgäste zu, die Tag für Tag mit der Nordwestbahn zwischen Wilhelmshaven, Oldenburg und Osnabrück unterwegs sind. „Wir arbeiten an Konzepten für den Ersatzverkehr“, erklärt Katrin Hofmann, Pressesprecherin der Nordwestbahn. Für konkrete Angaben sei es zu früh. Die ohnehin lange

Fahrzeit zwischen Wilhelmshaven und Oldenburg werde sich bei einem Busverkehr deutlich verlängern. Ein mehrfaches Umsteigen vom Zug auf den Bus solle jedoch vermieden werden. Auch Urlauber, die über Sande weiter nach Esens reisen, müssen sich in den nächsten beiden Jahren auf erhebliche Unannehmlichkeiten einstellen – und das, obwohl gerade erst die Fahrpreise im Nahverkehr angehoben wurden.



Zugfahren wird zur Geduldsprobe. FOTO: MWE