



26.01.2013

## Lärm Kohle-Züge donnern durch die Stadt

### Kraftwerk Farge will von Schiff auf Bahn wechseln – 3.30 Uhr erster Transport nach Petershagen

Wilhelmshaven ist für große Kohleschiffe interessant. Von dort geht es nur mit der Bahn weiter.

[Thorsten Kuchta](#)

**Oldenburg** Mehr Kohle-Züge durch Oldenburg: Das Kraftwerk Bremen-Farge des Konzerns GDF Suez lässt sich 3000 Tonnen Kohle, die dort täglich verfeuert werden, künftig von Wilhelmshaven aus per Bahn liefern. Das berichtete am Freitag der Bremer „Weser-Kurier“. Bislang war die Kohle per Binnenschiff an die Kaje des am Weserufer liegenden Kraftwerks geliefert worden. „Ja, wir prüfen derzeit die Umstellung der Kohlelogistik im Kraftwerk Farge auf die Bahn“, bestätigte GDF-Suez-Sprecherin Alexa Schröder am Freitag der NWZ.

Dem Bericht zufolge werden täglich vier Kohlenzüge mit je elf Waggons zusätzlich durch Oldenburg rollen. Beginnen sollen die Kohlelieferungen Anfang April. Die Entscheidung zugunsten der Lieferung per Zug soll auf die Möglichkeit zurückgehen, den Tiefwasserhafen Jade-Weser-Port mit größeren Kohleschiffen anzulaufen als den bisherigen Importhafen Nordenham.

Bislang war die Importkohle an der Wesermündung von den Überseefrachtern auf Binnenschiffe umgeladen und nach Farge transportiert worden. Da der Tiefwasserhafen Wilhelmshaven nicht von Binnenschiffen angelaufen werden kann, wird die Kohle dort künftig auf Waggons verladen und via Oldenburg und Bremen nach Farge gebracht. Das Management des Stromerzeugers verspricht sich davon offenbar Kostenvorteile.

Christian Röhlig, Vorsitzender der Bahnlärm-Initiative IBO, sagte, dass die Bahn in den Planungen für den Ausbau von acht bis zehn Kohlezügen pro Tag ausgehe. Schon heute werde das Kohlekraftwerk in Petershagen (Oberweser) per Zug mit Importkohle beliefert. Der bis zu 580 Meter lange Zug fahre morgens um 3.30 Uhr leer durch Oldenburg gen Wilhelmshaven und gegen 10.30 Uhr voll beladen zurück. Die IBO befürchtet, dass die Kohlezüge stets zu den Randzeiten durch Oldenburg fahren, weil das Anfahren nach einem Stopp (um Personenzügen Vorfahrt zu gewähren) sehr viel Energie koste. Röhlig: „Die Bahnanlieger werden sich noch wundern. Das ist erst der Anfang.“



Bahnlärm provoziert  
Eiszeit



Elektronisches  
Stellwerk errichtet



DPDHL Dualer  
Studiengang



Aktuell, 9. Juni 2010

### Leserkommentare (0)

© NWZonline [2012]

Alle Rechte vorbehalten

Vervielfältigung nur mit Genehmigung der Nordwest-Zeitung Verlagsgesellschaft mbH & Co. KG