



Das Gleisbett bei Rastede (Kreis Ammerland) ist bereits erneuert worden. Bis 2022 soll die Bahnstrecke zum niedersächsischen Tiefwasserhafen komplett ausgebaut sein. FOTO: DPA

Bessere Bahn-Anbindung für den Jade-Weser-Port

VON MICHAEL EVERS

Wilhelmshaven.

Im Ringen um den Bahnausbau nach Wilhelmshaven haben Niedersachsen und die Deutsche Bahn sich auf ein Konzept verständigt, bei dem noch ausstehende Arbeiten Pendler und den Hafen nicht blockieren. Um den Jade-Weser-Port für Güterzüge erreichbar zu halten, soll die Strecke während der aufwendigen Sanierung zwischen Varel und Sande nur an den Wochenenden gesperrt werden, kündigten Bahnchef Rüdiger Grube und Niedersachsens Verkehrsminister Olaf Lies (SPD) an. Die Arbeiten sollen von 2017 bis 2019 dauern und sind eine letzte Etappe vor der Elektrifizierung, mit der der Ausbau bis 2022 beendet sein soll.

Nachdem die Strecke während des zweigleisigen Ausbaus von 2011 bis 2012 für mehr als ein Jahr unterbrochen worden war und es danach immer wieder Sperrungen gegeben hatte, hatten Pendler und die Tourismusbranche für die nun anstehende Sanierung ein besseres Konzept gefordert. Erst schienen erneut erhebliche Einschränkungen unausweichlich. Unter Leitung des Verkehrsministeriums wurde dann das Alternativkonzept erarbeitet. Er sei sehr erfreut darüber, dass es gelungen sei, die Erreichbarkeit des Jade-Weser-Ports während der gesamten Ausbauphase zu gewährleisten, sagte Lies.

Jahrelang hatte Niedersachsen auf einen Ausbau der teils eingleisigen, nicht-elektrifizierten Strecke nach Wilhelmshaven gepocht, um eine leistungsfähige Gleisanbindung des 2012 eröffneten Tiefwasserhafens zu gewährleisten. Nach Verzögerungen rollten 2011 die Bagger an. Insgesamt sind für die Modernisierung der 56 Kilometer langen Strecke 844 Millionen Euro veranschlagt. Die Arbeiten gestalten sich schwieriger als bei gewöhnlichen Ausbauten, da die Strecke über moorigen Untergrund verläuft. Während der 31 Monate dauernden Bauzeit werde der Verkehr von Freitagabend nach Betriebsschluss bis Montagfrüh unterbrochen, sagte der Geschäftsführer der auf der Strecke pendelnden Nordwestbahn, Rolf Erfurt.

Da der Umschlag im Jade-Weser-Port noch weit hinter den Erwartungen zurückbleibt, ist der Güterverkehr weiterhin bescheiden. Nach Angaben der Deutschen Bahn fahren täglich je nach Wochentag keiner bis 15 Güterzüge auf der Strecke, ohne dass es bisher einen Anstieg gegeben hat. Dennoch haben die Bahnplaner einen wachsenden Güterverkehr ab Wilhelmshaven bereits bei den

Planungen der Y-Trasse im Blick. Als Neu- oder Ausbaustrecke soll sie mehr Schienenkapazität aus dem Raum Bremen und Hamburg Richtung Hannover schaffen und Platz für zusätzliche Güterzüge aus den norddeutschen Häfen bieten. Welche Route die Züge künftig nehmen, erörtern Experten derzeit mit Kommunen und Bürgerinitiativen auf einem Dialogforum zur Y-Trasse, ein Kompromissvorschlag soll im November vorliegen.

■ Mehr als 20 Jahre nach der Bahn-Reform beklagt die Monopolkommission mangelnden Wettbewerb im Schienenverkehr und fordert eine Zerschlagung der Deutschen Bahn. In einem Sondergutachten kritisieren die Wettbewerbsexperten nun, dass die Deutsche Bahn AG weiter den Großteil des Schienenverkehrs kontrolliere. Sie verlangen erneut eine vollständige Trennung der Netz- und Transportsparte der Bahn AG. Das Logistik- und Schienengüter-Geschäft solle privatisiert werden. Damit bliebe letztlich der Personenverkehr weiter in der Hand der bundeseigenen Bahn AG, das Schienennetz befände sich in Staatsbesitz. Die Monopolkommission kritisierte schon seit längerem Defizite im Wettbewerb der Eisenbahnunternehmen. Am Montag will Bahn-Vorstandschef Rüdiger Grube im Aufsichtsrat seine Pläne zum Konzernumbau vorstellen. Die Deutsche Bahn wies die Vorwürfe zurück. Das Gutachten mit seiner Kritik am deutschen Bahn-Modell entspreche den hinlänglich bekannten Aussagen der Monopolkommission aus der Vergangenheit. „Der Befund einer unzureichenden Wettbewerbsentwicklung auf der Schiene in Deutschland ist nicht zutreffend“, sagte ein Konzernsprecher. Die Wettbewerber hätte auch 2014 ihre Marktanteile wieder deutlich ausbauen können. Im Nahverkehr, der über Ausschreibungen vergeben wird, habe ihr Anteil bei 27,2 Prozent gelegen – nach 26,4 Prozent im Jahr 2013. Im Schienengüterverkehr seien es 33,6 Prozent gewesen, 2013 waren es 33,2 Prozent, fügte der Deutsche-Bahn-Sprecher hinzu.