

Leistungsstarke Alternative

EVB-Netz als Bypass für Bremerhavens Hinterland

Bremerhaven. EVB. Bremische Hafeneisenbahn, Hafenhinterland

Oberbau-, Oberleitungs- und Brückensanierungen: Wie die einerseits erforderlichen Unterhaltungsmaßnahmen auf den Strecken von und nach dem Seehafen Bremerhaven ausführen und andererseits den Schienengüterverkehr in gewohntem Maß aufrechterhalten? Die Lösung war die Nutzung der Infrastruktur der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser.

Iven Krämer, Holger Buse

An der Bahnstrecke zwischen Bremen und Bremerhaven erfolgten im Zeitraum von September bis Dezember 2014 in drei jeweils 10- bis 14-tägigen Aktionen dringend erforderliche Unterhaltungsmaßnahmen. Die verantwortliche DB Netz AG hatte die umfangreichen Sanierungen, die sich nicht nur auf den Oberbau und die Oberleitungen beschränkten, sondern auch komplette Brückensanierungen umfassten, im Vorfeld den potenziell betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie den Anbietern und Bestellern der Schienenpersonenfern- und -nahverkehrsdienstleistungen vorgestellt. Deutlich wurde dabei, dass in den Bauzeiten selbst bei vollständiger Aufgabe des Personenfernverkehrs erhebliche Kapazitätseinschränkungen des Güterverkehrs unausweichlich sein würden. Für den Seehafen Bremerhaven und die hier tätigen Terminalbetriebe insbesondere in den Segmenten des Container- und Automobilumschlags erschien dies im Hinblick auf das typisch sehr hohe Güterverkehrsaufkommen gerade zum Jahresende kaum tragbar. Zugleich bestand aber die allgemeine Ein-

sicht, dass Unterhaltungsarbeiten unausweichlich sind. Also mussten Lösungen gefunden werden, die trotzdem eine schienenseitige Erreichbarkeit des Seehafens Bremerhaven garantieren konnten.

In dieser Gemengelage rückte neben einer partiellen Verlagerung von Verkehren auf die Straße und die Führung von Ausweichverkehren von und nach Hamburg über Cuxhaven eine Schieneninfrastruktur in den Fokus, die vom Land Niedersachsen bereits vor einigen Jahren als möglicher Schlüssel zur Verbesserung der Hinterlandanbindung in Norddeutschland erkannt worden war: das Netz der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVB). Dieses Schienennetz, das Bremerhaven über Bremervörde in Richtung Süden mit Rotenburg und Tostedt sowie in Richtung Osten mit Stade und Buxtehude verbindet, konnte einen Bypass für die hoch belastete Strecke Bremen – Bremerhaven bilden. Unter Einbeziehung von niedersächsischen Landesmitteln, Geldern aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE), Mitteln aus dem Konjunkturprogramm II und weiteren Instrumenten wur-

de entsprechend dem Hafenhinterlandkonzept des Landes die Infrastruktur für die Streckenklasse D4 schon länger ertüchtigt. Insgesamt verfügt die EVB über 235 km Gleise.

Nachdem zwischen 2009 und 2014 der Oberbau der Route Bremerhaven-Wulsdorf – Bremervörde – Rotenburg in weiten Teilen verbessert, zusätzliche Kreuzungsbahnhöfe gebaut und die Strecke zwischen Bremerhaven und Bremervörde signaltechnisch aufgerüstet wurde, will die EVB bis 2017 die erforderlichen Brückenerneuerungen und die Installation einer leistungsfähigen Signaltechnik auf Basis von Ks-Signalen zwischen Bremervörde und Rotenburg abschließen. Dann ist die erste Stufe der ertüchtigung der EVB-Infrastruktur für den Hafenhinterlandverkehr beendet.

Frühzeitige Vorbereitung möglich

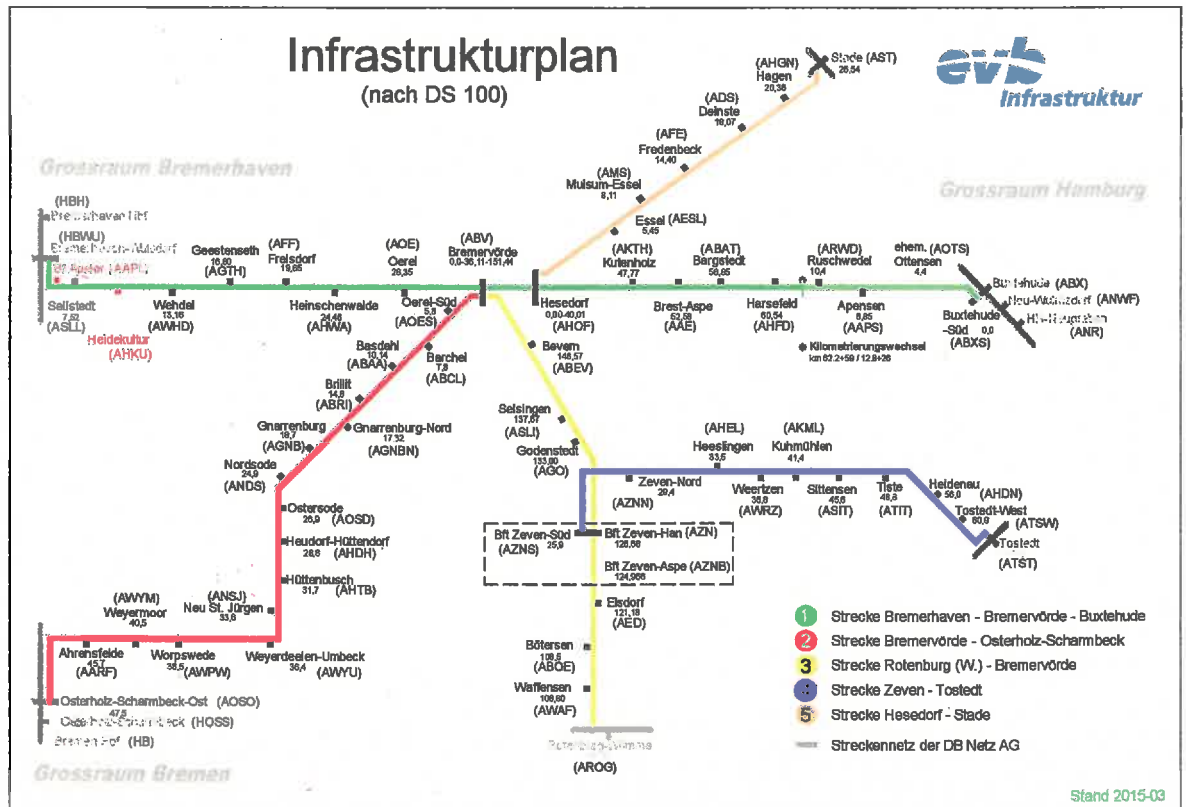
Für die intensive Nutzung des Ende 2014 bereits weitgehend modernisierten und erweiterten EVB-Netzes war unter anderem verantwortlich, dass die DB Netz AG die Baumaßnahmen frühzeitig angekündigt hat. So konnten Unternehmen wie die EVB, die Bremische Hafeneisenbahn und die Terminalbetreiber rechtzeitig für die Alternative werben. Alle gemeinsam verband der Wunsch, den Bahnverkehr auch während der Sanierungsarbeiten so flüssig wie möglich zu halten, die fest eingeplanten Umlauf- und Hafenslot-Zeiten der Regelverkehre nicht zu beeinträchtigen und so die Leistungsfähigkeit des europaweit führenden Eisenbahnhafens Bremerhaven aufrecht zu halten.

Zwischen dem 5. November und dem 18. Dezember 2014 waren 157 Züge auf dem Netz der EVB unterwegs. In der Spitze wur-



Ein umgeleiteter Zug auf der EVB-Strecke im Spätherbst 2014
Foto: EVB / Torsten Klose

Der Netzplan der EVB
Quelle: EVB



den täglich bis zu 15 zusätzliche Güterzüge gefahren. Da die EVB-Strecke Rotenburg – Bremervörde wegen Brückenerneuerungsarbeiten seit dem 1. Oktober 2014 zwischen Zeven und Bremervörde voll gesperrt war, blieben als Ausweichrouten nur die Strecken von Bremerhaven-Wulsdorf nach Buxtehude und Stade (126 Züge) und die Route von Osterholz-Scharmbeck über Bremervörde nach Bremerhaven-Wulsdorf (31 Züge). Die Ziel- und Startorte der Container, Auto- und Leerzüge von und nach Bremerhaven lagen insbesondere in den Regionen Bayern, Sachsen, Berlin, Tschechien

und der Slowakei aber auch in den anderen norddeutschen Seehäfen. Aufgrund des zu diesem Zeitpunkt schon weit fortgeschrittenen Ausbaus der EVB-Infrastruktur für den Hafenhinterlandverkehr konnten die Züge nicht nur in den vom öffentlichen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) freien Nachtstunden, sondern auch tagsüber im Netz der EVB geführt werden. Tagsüber wurde vor allem die Relation Bremerhaven-Wulsdorf nach Stade (72 Züge) und nachts die Relation nach Buxtehude (54 Züge) bedient. Aufgrund des dichten SPNV-Takts konnte tagsüber der Streckenabschnitt Hesedorf – Bux-

tehude nicht für den Güterverkehr genutzt werden.

Durchgeführt hat die Güterverkehre überwiegend EVB Logistik mit ihren 80 Loks, wobei einzelne Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ihre Hafenhinterlandverkehre auch selbst über das Netz der EVB führten. Neben den eigenen Verkehren hat EVB Logistik als Traktionsdienstleister auf dem Netz der EVB für insgesamt 14 andere private EVU agiert. Einzig DB Schenker als weiteres bedeutendes EVU für die Bedienung des Hafens Bremerhaven führte keine Züge über das Netz der EVB.

Die einmalige Situation während der Bauphase auf der Strecke Bremerhaven – Bremen stellt eine Ausnahme dar. Für den normalen, störungsfreien Betrieb soll die EVB-Strecke lediglich als Ergänzung zum DB-Netz dienen. Dementsprechend ist die Infrastruktur auf zwanzig Güterzüge pro Tag und Richtung ausgelegt.

Schienengüterverkehr in Bremerhaven

Nahezu 50 % der in Bremerhaven umgeschlagenen TEU erreichen oder verlassen den Hafen auf der Schiene, mehr als 1 Mio. TEU in 2014. Dazu kommen noch fast 2 Mio. Automobile, die per Bahn nach Bremerhaven transportiert und von hier aus in alle Welt verschifft werden. Die Serviceeinrichtungen der Bremischen Hafeneisenbahn in Bremerhaven verzeichneten im Jahr 2014 bei insgesamt 30 200 Zügen durchschnittlich 581 Ein- und Ausgangszüge pro Woche. Dieser Wert liegt trotz leicht rückläufiger Seegüterumschlagmengen rund 2,5 % über dem Niveau des Vorjahrs. Der Anteil der Containerverkehre betrug etwa 53%, rund 43 % waren Automobilverkehre und auf die sonstigen Verkehre entfielen 4 %.

Die Bremische Hafeneisenbahn und die vor Ort tätigen Umschlagbetriebe haben ein Slot-System für sämtliche Container- und Automobilzüge eingeführt, um die Planbarkeit an den Terminals zu verbessern. Auch die Hafenpolitik des Landes Bremen legt einen besonderen Schwerpunkt auf die schienenseitige Erreichbarkeit und die Bahn-Leistungsfähigkeit Bremerhavens. Bis Ende 2016 soll die Kapazität durch zusätzliche Vorstellgleise, Elektrifizierungen, neue Verbindungen und die Verlängerung älterer Gleisbereiche auf moderne Ganzzuglänge im Hafen für mehr als 30 Mio. EUR erheblich erweitert werden.

Die Bremische Hafeneisenbahn verfügt über 233 km Gleise in Bremen und Bremerhaven. Eigentümer ist die Stadt Bremen, vertreten durch den Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen. Betreiber des Netzes ist DB Netz, Unterhalt und Neubau unterliegen Bremerports. Das neue Bremische Hafenkonzept 2020/25 (abzurufen unter www.bremenports.de) gibt nähere Auskünfte zu den im Einzelnen geplanten und den bereits in Bau befindlichen Maßnahmen.



Holger Buse
Geschäftsbereichsleiter Infrastruktur und Eisenbahnbetriebsleiter Infrastruktur der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH, Zeven
holger.buse@evb-elbe-weser.de



Iven Krämer
Leiter Referat 31 – Hafenwirtschaft, Logistik, Hafeninfrastruktur im Haus des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, Bremen
iven.kraemer@wuh.bremen.de

evb-Netz als Bypass für Bremerhaven

Um Auswirkungen von umfangreichen Baumaßnahmen auf dem regulären Bahnnetz nach Bremerhaven aufzufangen, rückt eine Alternative immer mehr in den Fokus, die zum Jahreswechsel erstmals genutzt wurde: das Netz der Verkehrsbetriebe (evb). Von Iven Krämer und Holger Buse

An der Bahnstrecke Bremen–Bremerhaven erfolgten zwischen September und Dezember 2014 dringend erforderliche Unterhaltungsarbeiten. Die verantwortliche DB Netz AG hatte die umfangreichen Maßnahmen, die sich nicht nur auf die Bereiche des Oberbaus und der Oberleitungen beschränkten, sondern auch komplette Brückensanierungen umfassten, im Vorfeld den potenziell betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie den Anbietern und Bestellern der Schienenpersonenfern- und Nahverkehrsdienstleistungen vorgestellt. Deutlich wurde dabei, dass in den Bauzeiten selbst bei vollständiger Aufgabe des Personenfernverkehrs erhebliche Kapazitätseinschränkungen des Güterverkehrs unausweichlich werden würden.

Für den Hafen Bremerhaven und die Terminalbetriebe, insbesondere in den Segmenten des Container- und Automobilumschlags, erschien dies im Hinblick auf die typische Güterverkehrs-Rallye zum Jahresende kaum tragbar. Zugleich bestand aber die allgemeine Einsicht, dass Unterhaltungsarbeiten unausweichlich sind, und auch, dass Lösungen gefunden werden mussten, die trotzdem eine schienenseitige Erreichbarkeit des Hafens garantieren konnten. In dieser Gemengelage rückte neben einer partiellen Verlagerung von Verkehren auf die Straße und die Führung von Ausweichverkehren von und nach Hamburg über Cuxhaven eine Schieneninfrastruktur in den Fokus, die vom Land Niedersachsen bereits vor einigen Jahren als möglicher Schlüssel zur Verbesserung der Hinterlandanbindung in Norddeutschland erkannt worden ist: das Netz der Eisenbahnen und Verkehrsbetrie-



Eine evb-Lok in Bremerhaven im Bereich des Container Terminals 4

be Elbe-Weser (evb). Es verbindet Bremerhaven über Bremervörde in Richtung Süden mit Rotenburg und Tostedt sowie in Richtung Osten mit Stade und Buxtehude und kann einen Bypass für die hoch belastete Strecke Bremen–Bremerhaven bilden. Unter Einbeziehung öffentlicher Fördermittel wurde entsprechend dem Hafenhinterland-Konzept des Landes die Strecke für die Streckenklasse D4 ertüchtigt. Bis dato konnte dieses Netz aber seine Möglichkeiten noch nicht unter Beweis stellen.

Mit den baubetrieblichen Einschränkungen 2014 aber wurde die Not in Bremerhaven so groß, dass ernsthaft über Ausweichverkehre über diese nahezu fertig ertüchtigte Strecke nachgedacht wurde. Dies ist deshalb erstaunlich, als dass nur ein Jahr zuvor keine Nutzung erfolgte. Ende 2013 nämlich war

in Folge des Sturmtiefs »Christian« der Seehafen Bremerhaven für zwei volle Tage vom Bahnverkehr abgeschnitten und nur ein einziges Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) hatte damals die Streckennutzungsoption der evb in Betracht gezogen. Damals waren die Ertüchtigungsmaßnahmen noch nicht so weit fortgeschritten.

Im Vergleich der großen europäischen Seehäfen weist Bremerhaven im Modal Split des Containerhinterland-Verkehrs mit nahezu 50% den mit Abstand höchsten Wert aus. Über 1 Mio. TEU, und damit wesentlich mehr als in den ansonsten größeren Häfen Rotterdam oder Antwerpen, erreichen oder verlassen den Hafen jährlich auf der Schiene. Dazu kommen noch fast 2 Mio. Automobile, die per Bahn nach Bremerhaven transportiert und von hier aus in alle Welt verschifft werden. Konkret verzeichneten die Serviceeinrichtungen der Bremischen Hafeneisenbahn in Bremerhaven im Jahr 2014 bei insgesamt 30.200 Zügen durchschnittlich 581 Ein- und Ausgangszüge pro Woche. Dieser Wert liegt trotz leicht rückläufiger Seeuumschlagmengen rund 2,5% über dem Niveau des Vorjahres. Der Anteil der Container-Verkehre betrug rund 53%, der Automobil-Verkehre rund 43% und der sonstigen Verkehre rund 4%.

Auch die Hafenpolitik des Landes Bremen setzt einen besonderen Schwerpunkt

evb network as a bypass for Bremerhaven:

In order to compensate extensive construction work on the regular rail network to Bremerhaven, an alternative is increasingly focused which was used for the first time at the turn of the year: the network of rail and logistics service provider EVB. Iven Kramer and Holger Buse report on steps to guarantee railway access to the maritime port during the period of profound maintenance. From 5 November to 18 December 2014 a total of 157 trains has been using the EVB railway network already. The EVB bypass with a capacity of 20 freight trains per day should be communicated to as many companies as possible.

For further information please contact HANSA: redaktion@hansa-online.de

in der schienenseitigen Erreichbarkeit und der Bahn-Leistungsfähigkeit Bremerhavens. So werden aktuell erhebliche Kapazitätserweiterungen durch zusätzliche Vorstellgleise, Elektrifizierungen, neue Verbindungen und durch die Verlängerung älterer Gleisbereiche auf moderne Ganzzuglänge vorgenommen. Das Gesamtinvestitionsvolumen in diesem Bereich liegt bis Ende 2016 bei über 30 Mio. €.

Um während der von der DB Netz AG vorgesehenen Arbeiten an der Hauptstrecke Bremen-Bremerhaven die Erreichbarkeit des Hafens Bremerhaven weiter in ausreichendem Maße sicherzustellen, wurden zwischen dem 5. November und dem 18. Dezember 2014 insgesamt 157 Züge über das Netz der evb geführt. In der Spitze wurden täglich bis zu 15 zusätzliche Güterzüge gefahren. Die Verkehre mussten dabei mit der Schwierigkeit zurechtkommen, dass die evb-Strecke Rotenburg-Bremervörde wegen Brückenerneuerungsarbeiten seit dem 1. Oktober zwischen Zeven und Bremervörde vollgesperrt war. Damit blieben als Ausweichrouten nur die Strecken von Bremerhaven-Wulsdorf nach Buxtehude bzw. Stade (126 Züge) und die Strecke von Osterholz-Scharmbeck über Bremervörde nach Bremerhaven-Wulsdorf (31 Züge) übrig.

Aufgrund des schon weit fortgeschrittenen Ausbaus der evb-Infrastruktur für den Hafenhinterlandverkehr konnte die Züge nicht nur in den SPNV-freien Nachtstunden

sondern auch tagsüber geführt werden. Tagsüber wurde dabei im Wesentlichen die Relation Bremerhaven-Wulsdorf nach Stade (72 Züge) und nachts die Relation nach Buxtehude (54 Züge) bedient.

Durchgeführt wurden die Verkehre überwiegend von der evb Logistik, wobei einzelne EVU ihre Hafen-Hinterlandverkehre auch selber über das evb-Netz führten. Neben der Durchführung der eigenen Verkehre fungierte die evb Logistik als Traktionsdienstleister auf dem Netz der evb für insgesamt 14 andere private Eisenbahnverkehrsunternehmen, deren Trassen von der DB Netz AG zwischen Bremen und Bremerhaven ausgelegt wurden. Einzig DB Schenker als weiteres bedeutendes Eisenbahnverkehrsunternehmen führte keine Züge über das Netz der evb.

Nachdem zwischen 2009 und 2014 der Oberbau der Strecke Bremerhaven-Wulsdorf-Bremervörde-Rotenburg in weiten Teilen ertüchtigt, zusätzliche Kreuzungsbahnhöfe gebaut und die Strecke zwischen Bremerhaven und Bremervörde signaltechnisch aufgerüstet wurden, wird die evb in den Jahren 2015 bis 2017 durch den Abschluss der Brückenerneuerungen sowie der Installation einer leistungsfähigen Signaltechnik auf Basis von Ks-Signalen zwischen Bremervörde und Rotenburg die erste Stufe der Ertüchtigung der evb-Infrastruktur beenden. Ab dem Jahresfahrplan 2018 steht den EVU dann eine noch leistungsfähigere

Infrastruktur für den Hafenhinterlandverkehr zur Umfahrung des Knotens Bremen zur Verfügung.

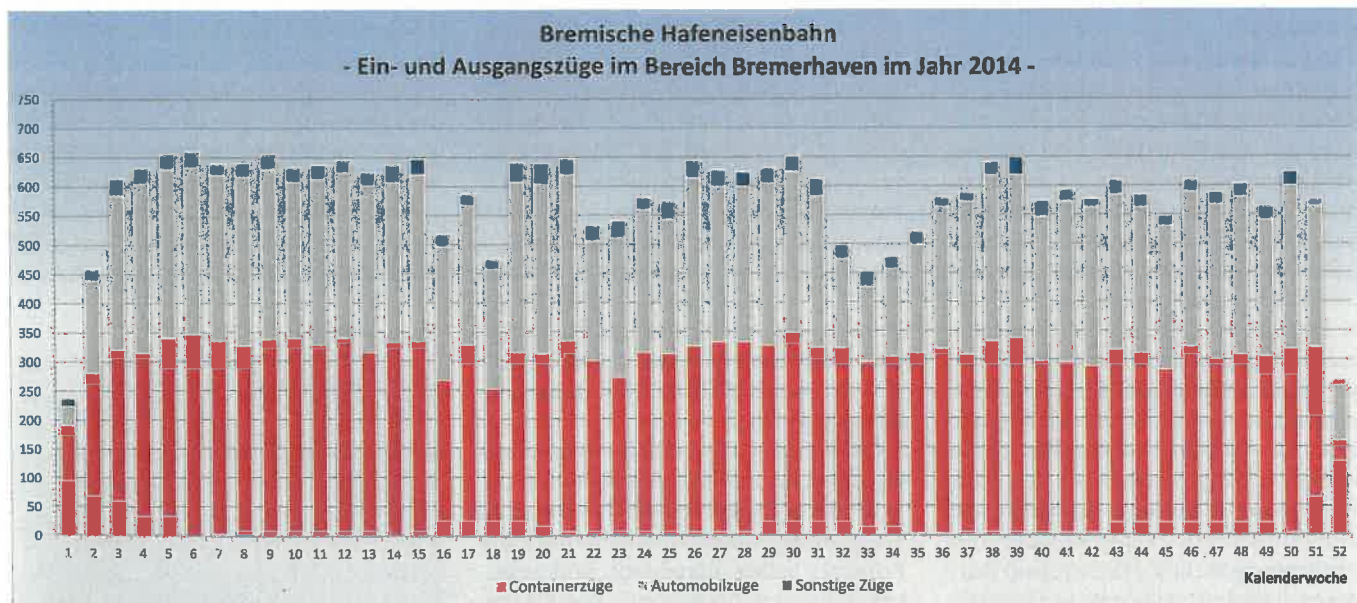
Dieses Konzept belegt auch für Sonder-situationen wie Unfälle oder Baustellen die Notwendigkeit zur Aufrechterhaltung einer qualitativ hochwertigen und dauerhaft verlässlichen Bahn-Anbindung. Dem Schienennetz der evb kommt in diesem Zusammenhang für den Eisenbahnhof Bremerhaven eine besondere Rolle zu, was Ende 2014 erstmals unter Beweis gestellt werden konnte. Für die Zukunft wird es darauf ankommen, die Leistungsfähigkeit des evb-Netzes mit Augenmaß weiter zu steigern, vor allem aber den Eisenbahnverkehrsunternehmen diese Bypass-Lösung bekannt zu machen. Die einmalige Situation während der Bauphase auf der Strecke Bremerhaven-Bremen stellt eine Ausnahme dar. Für den normalen, störungsfreien Betrieb soll die evb-Strecke lediglich als Ergänzung zum DB-Netz dienen. Dementsprechend ist die Strecke auf 20 Güterzüge pro Tag und Richtung ausgelegt.

Autoren:

Iven Krämer, Referat Hafenwirtschaft und -infrastruktur, Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, Bremen
Iven.kraemer@wuh.bremen.de

Holger Buse, Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (evb)

Holger.Buse@evb-elbe-weser.de



	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52		
Containerzüge	180	158	280	320	314	340	334	326	337	339	327	339	314	331	333	333	327	314	314	312	333	270	270	313	311	324	328	331	325	325	347	347	320	286	305	311	319	309	332	337	297	295	288	316	310	282	322	308	305	318	321	160		
Automobilzüge	33	33	284	290	289	287	287	290	292	288	285	284	287	275	287	286	240	207	207	291	291	208	240	231	288	288	287	287	277	277	281	281	154	130	152	167	244	283	301	286	249	249	277	274	248	248	287	272	272	272	235	281	242	96
Sonstige Züge	13	13	28	26	25	27	19	23	24	26	24	21	22	30	26	19	16	16	34	34	26	29	24	31	28	29	29	26	26	26	26	23	26	20	23	16	16	16	22	26	20	20	14	17	17	20	23	23	11	11	9	10		
Gesamt	226	190	466	612	630	654	658	656	664	631	636	644	623	636	648	596	517	586	474	640	637	648	539	579	678	642	627	623	630	650	487	452	477	621	679	586	648	872	692	876	668	683	647	609	602	563	622	574	285					

Quelle: Der Senator für Wirtschaft und Häfen, Bremen