

Eisenbahnknoten Bremen

Kapazitätsstudie Teile 2 und 3 – Einschätzung

1. Generelles Fazit

Für einen lärmgeplagten Bahnanwohner sind die Teile 2 und 3 der Kapazitätsstudie eine Enttäuschung, da die Zahl der Güterzüge durch Bremer Wohngebiete weiter zunehmen wird und damit Lärm und Erschütterungen.

2. Keine Güterumgehungsbahn

In Teil 1 der Kapazitätsstudie von 2013 war die „Konzeption einer „Güterumgehungsstrecke“ für Teil 3 in Aussicht gestellt worden (S. 9), und es wurde davon gesprochen, sich mit „der technischen Notwendigkeit einer 'Güterumgehungsbahn Bremen' und deren Potenzial hinsichtlich Lärmschutz und Raumordnung“ zu befassen (S. 27).

Die Idee einer Güterumgehungsbahn, die auch von der Handelskammer Bremen wiederholt gefordert wurde, weckte die Hoffnung, dass ein Großteil des Schienengüterverkehrs um Bremen herumgeleitet würde und so eine reale Entlastung der Wohnbevölkerung von Lärm und Erschütterungen erfolgen könne. Doch eine Güterumgehungsbahn wird es nicht geben, statt dessen soll lediglich das Netz der EVB im Bereich Bremerhaven - Bremervörde - Rotenburg auf eine Kapazität von 40 Güterzügen pro Tag ausgebaut werden, um den erwarteten Zuwachs an Güterzügen aufzunehmen, der aus betriebstechnischen Gründen nicht mehr durch Bremen gleitet werden kann (Seite 4 der Vorlage Nr. 19/137 L vom 12.05.2016).

3. Mehr Güterzüge durch Bremen

Der Studie zufolge könnten „auf der Relation Bremen – Bremerhaven“ täglich 20 zusätzliche Güterzüge fahren (2015: 125 Güterzüge/Tag), auf der Relation Wilhelmshaven – Bremen könnten zusätzlich 38 Güterzüge pro Tag fahren (2015: 27 Güterzüge/Tag) (S. 4). Daraus folgt, dass die Belastung Richtung Hannover / Osnabrück von 152 Güterzügen pro Tag um 38% auf 210 Güterzüge/Tag steigen wird.

4. Alternativstrecke Oldenburg – Osnabrück wurde nicht untersucht

Die von den Ländern Bremen und Niedersachsen und der Bahnlärm-Initiative Bremen als Alternative für die Jade-Weser-Port-Verkehre für den BVWP 2030 vorgeschlagene Strecke Oldenburg – Osnabrück wurde weder in Teil 2 noch in Teil 3 der Studie berücksichtigt.

Bereits im Jahre 2008 wurde diese Strecke in dem Bericht „Hafenhinterlandanbindung“ des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt Braunschweig (DLR) als geeignet vorgeschlagen (S. 56/57). Sie hat ohne Ausbaumaßnahme eine Streckenkapazität von 15 Güterzügen pro Tag, die durch die simple „Verlängerung der Gleise in den Kreuzungsbahnhöfen“ auf 58 Güterzüge pro Tag gesteigert werden könnte (S. 57). Die notwendigen Investitionskosten wurden damals mit 26 Mio. € kalkuliert, was unter den Kosten für die „Ertüchtigung des Knotens Bremen“ in den Jahren 2011-2013 liegt.

5. Die Kapazitätsstudie wird von der Wirklichkeit überholt

Der BVWP 2030 erwartet eine Steigerung des Hafenumschlags von 80% in den norddeutschen Häfen. Steigt der Transport der Güter durch die Bahn um die gleiche Marge, dann bedeutet das einen zusätzlichen Bedarf von 122 Güterzügen pro Tag (bezogen auf das Jahr 2015 = 152 Güterzüge).

Fährt man durch Bremen wie geplant zusätzlich 58 Güterzüge ab und über die EVB- Strecke weitere 40 Güterzüge (zusammen 98), so bleibt ein zusätzlicher Streckenbedarf für 24 Güterzüge.

Diese Perspektive spricht sehr dafür, umgehend mit der Planung einer richtigen Güterumgehungsbahn zu beginnen, die diese Bezeichnung verdient und nicht nur den Zuwachs an Güterzügen aufnimmt, sondern auch bremische Wohngebiete wirksam entlasten kann.