

## 35 Millionen Euro für die Hafeneisenbahn

**Bremen muss Schienennetz und Bahnhöfe dringend ausbauen, um künftig Engpässe zu vermeiden**

VON KRISCHAN FÖRSTER

Bremen. Die bremischen Häfen sind auf dem besten Weg, ihre Krisenverluste wettzumachen. Mehr noch: Die Umschlagszahlen der ersten Monate machen sogar Hoffnung, dass nach 2011 (5,9 Millionen Container, zwei Millionen Autos) ein weiteres Rekordjahr zu erwarten ist. Damit tauchen aber auch altbekannte Probleme wieder auf: Die betagte Hafeneisenbahn kann in Spitzenzeiten gar nicht mehr so viel transportieren wie angeliefert wird. Das Land Bremen, Hafenunternehmen und die Deutsche Bahn wollen deshalb in den kommenden Jahren rund 35 Millionen Euro in den Ausbau des Schienennetzes investieren. Das wurde jüngst bei einem „Bahngipfel“ in Bremerhaven beschlossen.

Der Güterumschlag hat sich in den vergangenen 15 Jahren mal eben verdoppelt. Mittlerweile kommt fast jeder zweite Container über die Bahn nach Bremerhaven, ebenso vier von fünf Autos. Rund 500 Güterzüge rollen pro Woche in den Hafen, mit einer Transportleistung von 16,4 Millionen Tonnen gehört die Hafengruppe Bremen/Bremerhaven zu den Top Drei in Nordwesteuropa. Jede Verstopfung wirkt sich sofort massiv aus. Mitte Oktober wurde der Flaschenhals zu eng. Vier Tage lang stauten sich die Züge vor dem Hafen, wichtige Kunden wie die Autokonzerne intervenierten heftig in Bremen. Schon in der zurückliegenden Krise von 2009 waren die Hersteller eine harte Linie gefahren und hatten vom Hafen-Dienstleister BLG eine spürbare Kostensenkung verlangt. Mit anziehendem Export verlangen sie Garantien, dass ihre Autos auch künftig rechtzeitig und verlässlich über Bremerhaven ins Ausland verschifft werden können.

Bremen ist gewillt zu reagieren. Denn schon heute sind Verkehrsmengen auf der Schiene erreicht, die erst für das Jahr 2020 erwartet wurden. Bis 2025 könnte sich das Aufkommen auf 770 Güterzüge pro Woche nahezu verdoppeln. Bis 2015, davon geht die Hafengesellschaft Bremenports aus, dürfte es im Containerumschlag jährliche Zuwachsraten von durchschnittlich sechs Prozent geben, in den ersten Monaten dieses Jahres waren es sogar 16 Prozent. Der Umschlag von Fahrzeugen soll bis 2025 um 25 Prozent auf bis zu 2,5 Millionen Einheiten steigen. Ein „Masterplan“, Ende 2011 vorgelegt, soll Abhilfe schaffen.

Der Bahnhof Kaiserhafen soll künftig mehr Ganzzüge abfertigen können, elektrifiziert werden und zusätzliche Abstellplätze für Rangierloks erhalten. Kosten: etwa 8,2 Millionen Euro, fällig zwischen 2012 und 2015. Für weitere 3,2 Millionen Euro soll der Rangierfunk bis 2014 modernisiert werden. Die sogenannte Vorstellgruppe Imsumer Deich soll ebenso wie der Bahnhof Speckenbüttel in Bremerhaven ausgebaut werden. Das Logistikunternehmen BLG will noch in diesem Jahr Doppelstock-Rampen in Betrieb nehmen, um Autozüge schneller abzufertigen..

Neben Investitionen in die neue Infrastruktur müssten alle Akteure besser zusammenarbeiten, forderte Häfensenator Günthner. „Nur so lässt sich das komplexe System Bahn künftig noch verlässlich beherrschen.“ Zugumläufe sollen optimiert werden, um Standzeiten zu verkürzen. Die Verkehrsunternehmen sichern zu, dass sie rechtzeitig geplante Nutzungszeiten, Zuglängen und Wagenlisten melden und die Angaben auch einhalten. Und die Bahn als Betreiber will ihr Personal an den Stellwerken aufstocken. „Unsere Seehäfen sind beim Gütertransport auf der Schiene innerhalb Europas in einer Spitzenposition. So soll es auch bleiben“, so Günthner.

© Copyright Bremer Tageszeitungen AG Ausgabe: WESER-KURIER Seite: 24 Datum: 04.05.2012