

35 Millionen Euro für die Hafeneisenbahn

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

VON KRISTIAN FÖRSTER

Bremen. Die bremschen Häfen sind auf dem besten Weg, ihre Krisenverluste wettzumachen. Mehr noch: Die Umschlagzahlen 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 „Bahngeplät“ 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 wie von fünf Autos. Rund 500 Güterzüge rollen pro Woche in den Hafen, mit einer Transportleistung von 18,4 Millionen Tonnen gehört die Hafengruppe Bremen/Bremerhaven zu den Top Drei in Nordwesteuropa. Jede Verstopfung wirkt sich

sofort massiv aus. Mitte Oktober wurde der Frachtenbasis zu eng. Vier Tage lang stauten sich die Züge vor dem Hafen, wichtige Kunden wie die Autokonzerne isolierten sich häufig in Bremen. Schon in der zurückliegenden Krise von 2009 waren die Häfen für eine harte Lücke gefährdet und hatten vom Hafen-Dienstleister HLG eine spürbare Kostensenkung verlangt. Mit unüblichen 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 Verkehrsengpässe auf der Schiene ersicht, die erst für das Jahr 2029 erwartet wurden. Bis 2025 könnte sich das Aufkommen auf 770 Güterzüge pro Woche nahezu verdoppeln. Bis 2015, davon geht die Hafengesellschaft Bremerports 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 1,5 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 einhalten. Kosten: etwa 8,2 Millionen Euro, fertig zwischen 2012 und 2015. Für weitere 3,1 Millionen Euro soll der Rangierfunk bis 2014 modernisiert werden. Die sogenannte Vorstellgruppe Insular Deich soll ebenso wie der Bahnhof Speckenbüttel in Bremerhaven ausgebaut werden. Das Logistikunternehmen B.G. will noch in diesem Jahr Doppelstock-Rampen in Betrieb nehmen, um Autos zügiger schneller abfertigen.

Neben Investitionen in die neue Infrastruktur müssen alle Akteure besser zusammenarbeiten, fordert Hafensenator Günther. „Nur so lässt sich das komplexe System Bahn künftig noch verlässlich betreiben.“ Zugumfälle sollen optimiert werden, um Stauzeiten zu verkürzen. Die Verkehrsunternehmen sichern zu, dass sie rechtzeitig geeignete Nutzungszeiten, Zugängen und Wagenkästen mitteilen und die Angaben auch einhalten. Und die Bahn als Betreiber will ihr Personal an den Stellwerken aufstocken. „Unsere Seefahrer sind beim Gütertransport auf der Schiene innerhalb Europas in einer Spitzenposition. So soll es auch bleiben“, so Günther.

Bremische Hafeneisenbahn

Die Hafeneisenbahn ist ein öffentliches Unternehmen, das der Stadt Bremen gehört. Betrieben wird das insgesamt 229 Kilometer lange Schienennetz durch die Bahn-Tochter DB Netz. Diese bildet die Wirtschaftsunternehmen für die erbrachte Transportleistung zur Kasse. Insgesamt sind 47 einzelne Eisenbahnunternehmen in den Häfen unterwegs. Ein- und Ausfahrt eines Zuges kosten je 39 statt früher 75 Euro, zusätzlich gibt es seit Jahresbeginn eine Stundengebühr als Anreiz, das Hafengebiet möglichst schnell zu verlassen. Die Unterhaltungskosten für Bremen liegen bei jährlich rund neun Millionen Euro.



Um den stetig wachsenden Güterumschlag zu bewältigen und Engpässe zu vermeiden, sollen in den kommenden Jahren insgesamt 35 Millionen Euro in die Bremische Hafeneisenbahn investiert werden.

FOTO: BGR