

Vorerst kein drittes Gleis nach Bremen-Burg

Engpass im Bremer Schienennetz bleibt bis 2030 bestehen

Senat rechnet nicht mit zügigem Bau des dringend benötigten dritten Gleises zwischen Hauptbahnhof und Burg



ES IST ENG AUF DEN GLEISEN IM LAND BREMEN. BESONDERS DER STRECKENABSCHNITT ZWISCHEN HAUPTBAHNHOF UND BURG GILT ALS NOTORISCH ÜBERLASTET.

Bremen. In Bremen wird es vor dem Jahr 2030 voraussichtlich nicht zu einem nennenswerten Ausbau des Eisenbahnnetzes kommen. Insbesondere ist vor diesem Zeitpunkt nicht mit einer Fertigstellung des dringend erforderlichen dritten Gleises zwischen dem Hauptbahnhof und Burg zu rechnen. Diese ernüchternde Antwort wird die SPD-Bürgerschaftsfraktion auf eine entsprechende Anfrage vom Verkehrsressort des Senats bekommen. Ein Entwurf, der die Landesregierung am Dienstag beschäftigen soll, liegt dem WESER-KURIER vor.

Die Sozialdemokraten hatten sich den aktuellen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) vorgenommen, der die Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenprojekte des Bundes bis 2030 zusammenfasst und mit abgestuften Prioritäten versieht. Für die Schiene sind darin deutschlandweit Investitionen in Höhe von über 100 Milliarden Euro vorgesehen. Was davon passiert in Bremen, wollten die Verkehrspolitiker der SPD-Bürgerschaftsfraktion vom Fachressort des Senats wissen.

Die gute Nachricht: Die Bremer Region wird vom Bund im BVWP grundsätzlich gut bedient. Mehrere Vorhaben, die der Senat im Jahr 2013 angemeldet hatte, finden sich in der 2017 beschlossenen Neufassung des BVWP wieder. Im sogenannten "vordringlichen Bedarf" aufgelistet sind zum Beispiel ein drittes Gleis zwischen Langwedel (Kreis Verden) und Bremen-Sebaldsbrück, die technische Ertüchtigung der Eisenbahn zwischen Stubben und Bremerhaven-Speckenbüttel und das besagte dritte Gleis zwischen Hauptbahnhof und Burg. Dieses Projekt ist besonders wichtig. Der Streckenabschnitt gilt als die ärgste Engstelle auf der Nord-Süd-Verbindung zwischen Bremerhaven und Hannover. Zwischen Hauptbahnhof und Burg drängt sich der gesamte Seehafen-Verkehr von und nach Bremerhaven, der Personenverkehr zwischen Bremen und Bremerhaven und die Regio-S-Bahn zwischen Hauptbahnhof und Vegesack, die im 15-Minuten-Takt verkehrt. "Hier soll ein drittes Gleis zu einer teilweisen Entmischung der Personen- und Güterverkehre führen und eine akzeptable Betriebsqualität sowie Kapazitäten für prognostizierte Verkehrszuwächse schaffen", heißt es in der Antwort des Verkehrsressorts auf die SPD-Anfrage.

Doch "vordringlicher Bedarf" ist eben nicht mit baldiger Realisierung zu verwechseln. Der entscheidende Satz in dem Senatspapier lautet: "Aufgrund der bisherigen Erfahrungen mit Planungs- und Genehmigungsvorläufen von Großprojekten wird derzeit davon ausgegangen, dass der Bund im Zeitraum 2018 bis 2030 keine Maßnahmen aus dem BVWP 2030 in Bremen abschließen wird." Anders gesagt: Noch mindestens zwölf Jahre lang wird die Engstelle fortbestehen. Und: Für die prognostizierten Verkehrszuwächse ist eigentlich kein Platz.

Außerhalb des Bundesverkehrswegeplans hat die Bahn in den nächsten Jahren für das Land Bremen nur vergleichsweise kleine Projekte in der Pipeline. Zu nennen ist dabei vor allem eine Aufrüstung der Leit- und Sicherungstechnik in den Bahnhöfen Burg und Vegesack. Durch eine neue Unterzentrale in Burg soll die Steuerung des Bahnverkehrs im Bremer Raum ab etwa 2025 durch die Betriebszentrale in Hannover erfolgen. In die neue Leittechnik fließen rund 63 Millionen Euro. Geplant ist außerdem eine Ertüchtigung des Gleises 3 im Bremer Rangierbahnhof. Kostenpunkt: rund 4 Millionen Euro. Die Fertigstellung ist für 2019 angepeilt.
