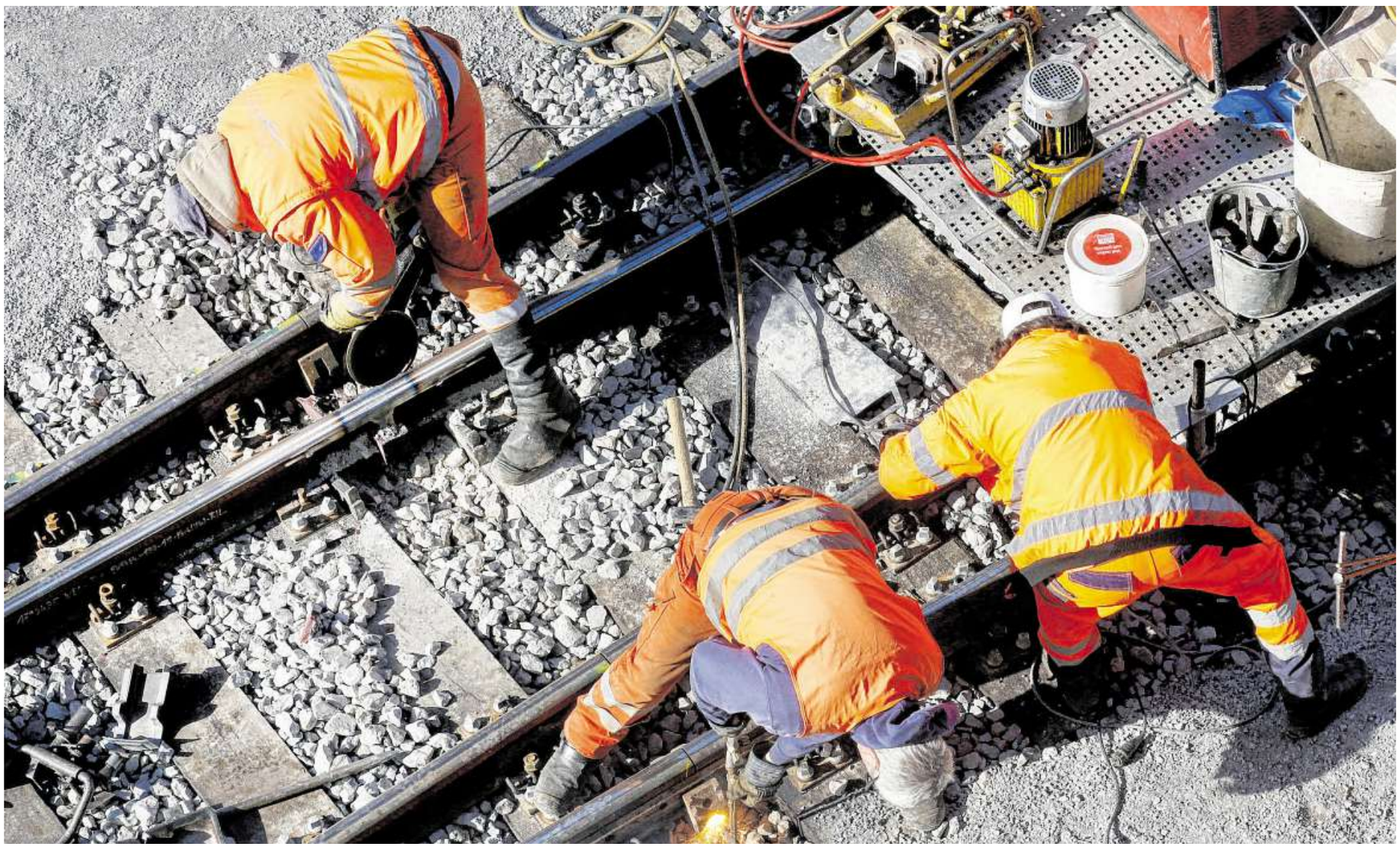
Welche Bremer Strecken betroffen sind

Wie und wann die Bahn ihr Sanierungsprogramm in der Region umsetzen will



Es gibt viel zu tun: Vier Streckenabschnitte, die Bremen betreffen, werden bis Ende des Jahrzehnts aufwendig saniert. FOTO: ROLAND WEIHRAUCH

VON MARC HAGEDORN

Bremen. Alessa Becker ist Bahn-Mitarbeiterin und das Gesicht einer neuen Kampagne des Unternehmens. Wenige Tage bevor die Bahn-Bosse Ende der vergangenen Woche mit den ersten Details zur Generalsanierung von 40 Streckenabschnitten in ganz Deutschland an die Öffentlichkeit gegangen sind, war Becker zum ersten Mal in einem TV-Spot zu sehen.

Sie steht vor einer riesigen Tunneleinfahrt, trägt einen weißen Schutzhelm und eine orange Warnjacke. Sie sagt: „Unser Schienennetz kommt an seine Grenzen. Daher gibt es Verspätungen und vollere Züge. Klar! Das ärgert euch. Wir ärgern uns auch. Deshalb modernisieren und bauen wir wie noch nie.“ Dann folgt die Kernbotschaft: „Es wird gut, aber es wird dauern.“

Mit der Kampagne „Mehr Bahn für alle“ will die Deutsche Bahn über die Baumaßnahmen informieren und hofft gleichzeitig, dass die Kunden die damit verbundenen Einschränkungen akzeptieren. „Es wird viel Wehklagen geben“, sagt Susanne Henckel, Staatssekretärin im Verkehrsministerium, „aber wir brauchen die Hochleistungsstrecken.“ Welche Bremer Strecken wie und wann betroffen sind:

Bremerhaven-Bremen (92 Kilometer): Die Sanierung ist für das zweite Halbjahr 2027 geplant. Die Strecke zwischen Bremerhaven und Bremen gilt als wichtige Verbindung im Personen- und Güterverkehr. Menschen pendeln zwischen diesen Städten zur Arbeit. Container und Autos werden über diesen Abschnitt von und zu den Bremer Seehäfen transportiert. Auch Kreuzfahrtpassagiere gelangen über die Strecke zum Columbus Cruise Center Bremerhaven, einem der modernsten Passagierterminals in Europa.

Während der Generalsanierung setzt die DB eine Reihe von Arbeiten um, die für mehr Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit der Strecke sorgen. Dazu gehören unter anderem die Erneuerung von Leit- und Sicherheitstechnik, Weichen, Gleisen, Oberleitung und Brücken und Bahnübergängen. Zudem plant die Bahn die Aufwertung mehrerer Bahnhöfe. Welche, will sie noch nicht verraten. „Bitte haben Sie Verständnis dafür, dass die Planungen noch in einer frühen Phase sind“, sagte ein Bahnsprecher dem WESER-KURIER.

Bremen-Hamburg (181 Kilometer): Im ersten Halbjahr 2028 soll diese von Pendlern und dem Güterverkehr stark genutzte Strecke saniert werden. Sie gilt als wichtige nationale und internationale Nord-West-Verbindung und liegt auf der Verkehrsachse, die von Skandinavien über Norddeutschland bis ins Ruhrgebiet und die Beneluxstaaten führt. Besonders wichtig ist sie für den Güterverkehr, denn sie verbindet die großen norddeutschen Seehäfen mit dem größten Rangierbahnhof Europas in Maschen.

Bremen/Rotenburg-Wunstorf (129 Kilometer): Dieser Abschnitt, über den täglich Tausende Pendler auf dem Weg von Bremen nach Hannover unterwegs sind, soll 2029 generalsaniert werden. Nah- und Fernverkehr sowie Güterzüge verkehren hier im dichten Takt. Die Bahn stuft die Strecke als eine Hauptmagistrale für den Seehafen-Hinterland-Verkehr aus Bremerhaven, dem Jade-Weser-Port, Emden, Cuxhaven und Nordenham ein. Außerdem wird über den Abschnitt auch der Rangierbahnhof Seelze angebunden. „Durch die hohe Auslastung der Strecke ist die Infrastruktur stark beansprucht“, teilt die Bahn mit. Entsprechend umfangreich wird die Sanierung ausfallen.

Bremen-Osnabrück (117 Kilometer): Die Sanierung des vierten und letzten Abschnitts, der Bremen und das Umland betrifft, soll im ersten Halbjahr 2030 beginnen. Pendler aus Weyhe, Syke, Bassum und Twistringen nutzen diese Verbindung Tag für Tag intensiv. Die Strecke liegt auf der wichtigen Verkehrsachse von den skandinavischen Staaten über Hamburg bis ins Ruhrgebiet und die Beneluxstaaten. Auch hier ist die Modernisierung von Bahnhöfen und die Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik geplant.

Bericht Seite 1/Kommentar Seite 2

Deutschland-Takt in Gefahr?

Alle halbe Stunde ein Fernzug, der die großen Metropolen in Deutschland miteinander verbindet, das ist das große Ziel. Deutschlandtakt hat die Politik das ambitionierte Projekt getauft. Aus Sicht der Bahn eine entscheidende Voraussetzung dafür: der Neubau der Strecke Hamburg-Hannover. Nach einem Bericht der Frankfurter Allgemeinen Zeitung ist damit aber vorerst nicht zu rechnen. Stattdessen hätten sich der Bund, das Land Niedersachsen und die Deutsche Bahn darauf geeinigt, die bestehende, aber langsame Strecke über Lüneburg auszubauen.

Über den Neubau wird seit Jahren gestritten. Die rot-grüne Landesregierung, Bürgerinitiativen und Verbände in der Region sind gegen den Neubau. Der Nabu begrüßt den Ausbau der bestehenden Strecke: „Dies ist ein vernünftiger Schritt“, sagt Holger Buschmann, Landesvorsitzender des Nabu Niedersachsen, „es braucht keine Naturzerstörung, nur um ein paar Minuten mehr Zeitgewinn zu realisieren.“

Anders beurteilt die Allianz pro Schiene die Lage. Mit einer bloßen Sanierung der Bahnstrecke Hamburg-Hannover ist es aus Sicht des bundesweit aktiven Interessenverbands nicht getan. „Klar ist: Der Ausbau der Bestandsstrecke kann die Kapazitätsengpässe nur mildern, aber nicht auflösen“, sagt Verbandsgeschäftsführer Dirk Flege. „Jede weitere Verzögerung beim Neubau der Strecke Hannover-Hamburg wäre also Gift nicht nur für den Deutschlandtakt, sondern auch für den wachsenden Güterverkehr zum Hamburger Hafen.“ Es gehe nicht um ein Entweder-oder, so Flege. „Wir brauchen vielmehr beides: einen raschen Ausbau der Bestandsstrecke und schnell eine Neubau-Strecke.“ MHD

Kein Baustopp für LNG-Terminal

Nabu scheitert vor Gericht

Leipzig/Lubmin. Auch der Naturschutzbund (Nabu) hat im Streit um das Rügener Terminal für Flüssigerdgas (LNG) sein Ziel eines Baustopps vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig verfehlt. Das Gericht bestätigte am Mittwoch eine entsprechende Entscheidung. Vergangene Woche hatte es schon einen entsprechenden Antrag auf Rechtsschutz der Deutschen Umwelthilfe (DUH) abgelehnt.

Die Begründung der jüngsten Entscheidung entspricht laut Gericht in wesentlichen Teilen der Begründung der Entscheidung zum DUH-Antrag. Das Gericht hatte darin nach summarischer Prüfung mitgeteilt, die beklagte Genehmigung gehe mit Blick auf die kommenden Heizperioden zu Recht davon aus, dass die Gasversorgungskrise anhält. Das Gericht berief sich auch auf die Einschätzung der Bundesnetzagentur, die einen zusätzlichen Bedarf an Einspeisemöglichkeiten für LNG sehe.

Der Nabu reagierte enttäuscht. Der Landesverband von Mecklenburg-Vorpommern hatte nach eigenen Angaben einen Baustopp beantragt, um insbesondere Baggerarbeiten an gesetzlich geschützten Riffen zu verhindern. Laut Nabu sei eine Schädigung nicht zweifelsfrei ausgeschlossen worden.

Landesgeschäftsführerin Rica Münchberger kritisierte: „Insgesamt führt die Entscheidung zu einer Niederlage für die Natur. Der Beschleunigungsrausch der Bundesregierung wirkt sich in Verfahren wie dem vorliegenden in gravierender Weise auf den Rechtsschutz aus.“ Die Klage richtete sich gegen die Genehmigung des ersten Seeabschnitts der Anbindungspipeline. DPA

ANZEIGE

AboCard-Treueaktion

Jede Woche verlosen wir ein 3-Gänge-Menü für zwei Personen im Park Restaurant im Bürgerpark.

SEIT 1872
PARKHOTEL
BREMEN

0421 / 36 71 66 77
abonnentenservice@weser-kurier.de

Ist das Ihre Abo-Nummer?
30007679
Ihre Abo-Nummer finden Sie auf Ihrer AboCard.

WESER KURIER

Postbank-Probleme sollen bis Mitte Oktober gelöst werden

Deutsche-Bank-Chef Christian Sewing entschuldigt sich bei den Kunden der Konzerntochter

VON JÖRN BENDER

Frankfurt/Main. Die Deutsche Bank arbeitet nach einer Rüge der Finanzaufsicht Bafin mit Hochdruck an der Lösung der Probleme bei der Tochter Postbank und will im Oktober einen Großteil behoben haben. Er erwarte, dass bei kritischen Themen wie Pfändungsschutzkonten im Laufe des Oktobers wieder Normalbetrieb erreicht sein werde, sagte Deutsche-Bank-Chef Christian Sewing am Mittwoch auf einer Bankenkonferenz in Frankfurt. Einen ähnlichen Trend sehe er bei Darlehensauszahlungen. „Insgesamt, um alle Rückstände abzubauen, brauchen wir nicht nur das dritte Quartal, sondern auch das vierte Quartal“, sagte der Konzernchef.

Die Beschwerden von Postbank-Kunden hatten sich in den vergangenen Monaten gehäuft, vor allem im Zusammenhang mit einer IT-Umstellung. Bei dieser waren seit Ostern 2022 Daten von zwölf Millionen Kundinnen und Kunden der Postbank sowie sieben Millionen Deutsche-Bank-Kunden in Deutschland auf einer gemeinsamen Plattform zusammengeführt worden. Probleme gab es zuletzt auch bei Konten, auf denen verschuldete Menschen Guthaben vor der Pfändung schützen können, sowie der Auszahlung von Baufinanzierungen bei der Tochter DSL.

Die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (Bafin) prüft nach eigenen Angaben, ob aufsichtlich relevante Mängel bestehen. Möglich wäre, dass die Bafin eine Sonderprüfung anordnet oder einen Sonderbeauftragten ernennt, um den weiteren Fortgang zu überwachen. In einem Interview sprach Bafin-Präsident Mark Branson Anfang dieser Woche von tiefgreifenden Störungen im Kundenservice bei der Postbank, das sei „inakzeptabel“. Bei der Frankfurter Bankenkonferenz am Mittwoch wollte sich Branson nicht zu möglichen weiteren Schritten der Bafin äußern. Die Bafin habe zum Thema Postbank Stellung bezogen: „Jetzt sehen wir, wie sich das entwickelt“, so Branson.

Um die inzwischen aufgelaufenen Kundenanfragen in den Griff zu bekommen, hat die Bank nach eigenen Angaben 400 bis 500 zusätzliche Kräfte mobilisiert. ARCHIVFOTO: DPA

Deutsche-Bank-Chef Sewing räumte bei der Konferenz ein: „Wir haben einen Fehler gemacht.“ Die Bank sei ihrer Verantwortung nicht gerecht geworden und habe Kunden sehr enttäuscht. Daran gebe es nichts zu beschönigen. „Das ist insgesamt eine Situation, für die wir uns nur entschuldigen können.“ Er „glaube allerdings, dass wir diese Situation sehr, sehr zügig in den Griff bekommen werden“.

Die Bank habe 400 bis 500 zusätzliche Kräfte mobilisiert, um den Rückstau an Kundenanfragen abzuarbeiten, führte Sewing aus. „Ich sehe seit vier Wochen eine deutliche Verbesserung der Situation.“ Bei den Pfändungsschutzkonten etwa seien 70 Prozent der aufgelaufenen Anfragen inzwischen erledigt. Die Bank befinde sich nun auf dem richtigen Weg, sagte Sewing.

Wie teuer die Behebung der Probleme den Konzern voraussichtlich zu stehen kommen wird, bezifferte der Manager nicht. „Bei diesem Punkt geht es nicht um Kosten“, betonte Sewing: „Wir müssen alles, was wir haben, daransetzen, dass wir die Kunden wieder zufriedenstellen.“ Auf die Frage, ob es individuelle Entschädigungen für Kunden geben werde, antwortete er, dass sich die Bank die einzelnen Fälle sehr genau ansehen werde.

CUM-EX-PROZESS

Olearius’ Anwalt zeigt sich von Unschuld überzeugt

Bonn. Im Cum-Ex-Prozess gegen den Hamburger Bankier Christian Olearius hat sein Verteidiger die Vorwürfe der besonders schweren Steuerhinterziehung zurückgewiesen. Olearius habe von den Leerverkäufen nichts gewusst und hätte deren Einsatz auch nicht gebilligt, sagte sein Anwalt Klaus Landry am Mittwoch vor dem Bonner Landgericht. Leerverkäufe sind ein zentrales Element der Cum-Ex-Geschäfte, bei denen nicht gezahlte Kapitalertragssteuern (KESt) erstattet wurden und der Staat dadurch um einen zweistelligen Milliardenbetrag geprellt wurde. Landry stellte den 81-Jährigen als honorigen Mann dar. DPA

BELGIEN

Steuervergünstigungen für Konzerne rechtswidrig

Luxemburg. Internationalen Konzernen mit Niederlassungen in Belgien drohen nach einem Gerichtsurteil Steuernachzahlungen. Belgien gewährleistet seit 2005 Steuererleichterungen für belgische Unternehmen, die zu multinationalen Konzernen gehören, wenn sie dort zum Beispiel Arbeitsplätze schaffen. Das ist allerdings eine rechtswidrige Beihilfe, wie das Gericht der EU am Mittwoch in Luxemburg entschied. Hintergrund ist ein Beschluss der Wettbewerbshüter der EU-Kommission. Sie entschieden 2016, dass systematische Steuerbefreiungen für sogenannte Gewinnüberschüsse rechtswidrige Beihilfen sind. DPA