

Hintergrundinformation zum „Knotengutachten, Teil I“

Die Durchführung eines Knotengutachtens ist im Koalitionsvertrag vereinbart. Sie erfolgt gemeinsam durch den SUBV, den SWAH und die DB Netz AG. Die benachbarten Länder Niedersachsen und Hamburg werden über den Untersuchungsstand informiert.

Ziel der Untersuchung ist es,

- das voraussichtliche Schienenverkehrsaufkommen im Großraum Bremen für den Zeithorizont 2025/2030 zu ermitteln,
- daraus Inputdaten für eine nachfolgende Betriebssimulation des Eisenbahnverkehrs abzuleiten und schließlich aus deren Ergebnissen
- den infrastrukturellen Entwicklungsbedarf herauszuarbeiten.

Randbedingungen für diese Infrastrukturentwicklung sind:

1. Erreichbarkeit der Häfen sicherstellen
2. Entwicklungsmöglichkeiten für den SPNV sichern
3. Entlastung der Bevölkerung in Bremen von den negativen Auswirkungen des Schienenverkehrs.

Bestandteile der Untersuchung

Das sog. „Knotengutachten“ (ausführlich: Kapazitive Leistungsfähigkeit des Eisenbahnnetzes im Großraum Bremen) ist dreiteilig angelegt:

Im ersten Teil „Analyse und Prognose der Verkehre und Produktionsstrukturen“, der jetzt fertiggestellt ist, sind im wesentlichen die Grundlagen bzw. Eingangsdaten für die weitere eisenbahntechnische Betriebssimulation aufbereitet worden. Die Hafententwicklung, das daraus resultierende Verkehrsaufkommen und die Produktionsstrukturen wurden analysiert sowie künftige Entwicklungen bis zum Jahr 2025/2030 prognostiziert. Neben statistischen Auswertungen dienten umfangreiche Experten- und Entscheiderinterviews (Hafen- und Transportwirtschaft) als Prognosegrundlage.

Diese Ergebnisse sind Eingangswerte für die anstehende Betriebssimulation.

Im Eisenbahnbereich sind alle Randbedingungen aufbereitet und prognostiziert worden, die neben dem Güterverkehrsaufkommen der Häfen ebenfalls für eine Netzprognose des Jahres 2030 von Bedeutung sind.

Strecken- oder abschnittsscharfe Aussagen zum Ausbaubedarf werden im zweiten Gutachtenteil erarbeitet.

Im zweiten Teil der Untersuchung, der Anfang 2014 beginnen soll, werden die aus dem ersten Teil generierten Eingangswerte (Anzahl Züge nach Quelle und Ziel) fahrplanscharf auf das heutige Schienennetz umgelegt. Dabei werden auf Grundlage der gegebenen Schienenkapazitäten, Engpässe anhand der konkreten betrieblichen Abläufe (Vorstellgruppen, Rangierbahnhöfe etc.) ermittelt.

Dabei werden neben den relevanten Strecken der DB AG (im Bremer Knoten und im Hinterland) auch die Strecken der Nichtbundeseigener Eisenbahnen, die für den Hafenhinterlandverkehr relevant sind, für den Prognosezustand 2025/2030 simuliert.

Aus dieser detaillierten Engpassanalyse können dann konkrete Ausbaunotwendigkeiten im bestehenden Bahnnetz abgeleitet werden.

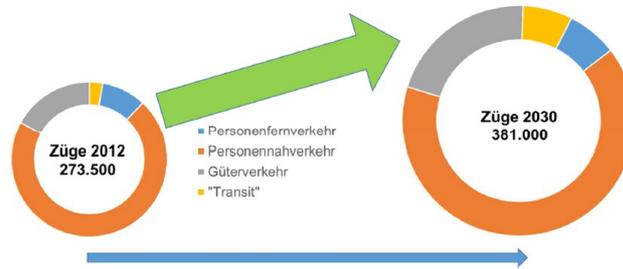
Im dritten Teil der Untersuchung wird schließlich auf Grundlage der im zweiten Teil ermittelten Ausbaunotwendigkeiten die Möglichkeit einer Güterumgehungsstrecke für den Eisenbahnverkehr zur Entlastung des Stadtgebietes von Bremen dezidiert untersucht.

=> Unabhängig von dieser noch ausstehenden Untersuchung hat Bremen bereits im Frühjahr diesen Jahres beim BMVBS eine großräumige Alternativstrecke für die Verkehre aus Bremerhaven zum neuen Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet. Ergebnisse der dortigen Prüfung liegen noch nicht vor.

Wesentliche Erkenntnisse aus dem ersten Teil der Knotenuntersuchung

- Die Bremischen Häfen sind zwischen 2004 und 2012 mit einer Umschlagsteigerung von durchschnittlich + 6,1% pro Jahr gewachsen bezogen auf den Umschlag in Tonnen. Dieser Wert liegt deutlich über dem von Vergleichshäfen.
- Das Aufkommen der Bremischen Häfen wird weiter deutlich zunehmen, wenn auch im Vergleich zu den vergangenen 10 Jahren mit etwas geringeren Wachstumsraten.
- Der Containerumschlag in Bremerhaven ist die treibende Kraft des Wachstums und generiert die größten Mengen.
- Der Bremen Rangierbahnhof in Gröpelingen spielt eine entscheidende Rolle in Bezug auf die Produktionsstrukturen der Automobilverkehre.
- Erheblicher Schienengüterverkehr findet auch über die Roland-Umschlaganlage im Güterverkehrszentrum statt.
- Der „Schienenanteil“ im Containerhinterlandverkehr Bremerhavens hat in der Vergangenheit deutlich zugenommen. Er stieg von 35,9% für die Schiene in 2004 auf 47,3% in 2012.
- Bei den Autotransporten liegt der Anteil der Schiene im Exportbereich bei annähernd 100%.
- Für das Zielkonzept des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) wird bis 2030 eine Zunahme des SPNV von rund 30% durch den weiteren Ausbau der Regio-S-Bahn unterstellt.

- Insgesamt steigt die Zahl der Züge im Knoten Bremen von rund 270.000 im Jahr 2012 auf rund 380.000 im Jahr 2030



Quelle: Tabelle 15.

Tabelle 15 Schienenverkehr im Großraum Bremen 2012 und 2030

Verkehr / Jahre	2012	2030	Veränderung
Personenfernverkehr	25.300	26.800	+ 6 Prozent
Personennahverkehr	193.600	248.500	+ 28 Prozent
Güterverkehr*	47.100	79.300	+ 68 Prozent
„Transit“	7.500	26.400	+ 252 Prozent
Summe	273.500	381.000	+ 39 Prozent

Quelle: Projekt.

Anm.: Alle Angaben gerundet. Angaben auf Basis hochgerechneter Durchschnittswerte für einen durchschnittlichen Verkehrstakt auf ein Kalenderjahr. *: Güterverkehr mit Quelle oder Ziel Bremische Häfen.

- Die Kombination aus wachsendem Güterverkehr und Ausbau des SPNV-Angebots werden die Infrastruktur im Knoten Bremen und auf wesentlichen Hinterlandkorridoren überfordern;
- Um die prognostizierten Steigerungen über die Schiene abwickeln zu können, muss die Infrastruktur im Großraum Bremen ausgebaut und zugleich die Effizienz des Bahnbetriebs gesteigert werden.

Mit der Bearbeitung des zweiten Teils des Gutachtens wird im Anschluß begonnen.