

Vor diesem Hintergrund begrüße ich, dass die Niedersächsische Landesregierung gemeinsam mit dem Bund und der EU rund 38 Mio. € in den Ausbau des Streckennetzes der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVB) investiert haben, um die Strecken zwischen Bremerhaven, Bremervörde und Rotenburg (Wümme) zu modernisieren. Auch diese Maßnahme ist in der in Ihrem Schreiben genannten Expertise zum Hafenhinterlandverkehr enthalten. Durch ihre Umsetzung wurden die Voraussetzungen dafür geschaffen, dass ein Teil der Hafenhinterlandverkehre aus Bremerhaven bereits heute um den Knoten Bremen herumgeführt werden kann. Die Strecke verfügt über eine Kapazität für rund 40 Güterzüge pro Tag; derzeit geht der Betreiber von einer Nachfrage nach rund 20 Güterzugtrassen pro Tag aus. Ein weiterer Ausbau dieser Verbindung bei Erreichen der Kapazitätsgrenzen ist grundsätzlich möglich und wäre aus den oben genannten Gründen dem der Strecke Oldenburg – Osnabrück vorzuziehen.

Eine abschließende Aussage über die für den Knoten Bremen am besten geeignete Umfahrungsstrategie, die ggf. auch einen Streckenneubau umfasst, kann erst nach Abschluss der Kapazitätsstudie zum Seehafenhinterlandverkehr gemacht werden, die ich gemeinsam mit dem Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen in Auftrag gegeben habe. In diesem Gutachten werden die kapazitive Leistungsfähigkeit der Hafeninfrastuktur, der relevanten Strecken der DB AG (im Bremer Knoten und im Hinterland) und der Strecken nichtbundeseigener Eisenbahnen, die für den Hafenhinterlandverkehr relevant sind, für den Prognosezustand 2025/2030 simuliert. In der Folge dieser Simulation werden Engpässe im bestehenden Eisenbahnnetz aufgezeigt und Ausbaubedarfe abgeleitet. Beide genannten Strecken werden in diese Untersuchung einbezogen.

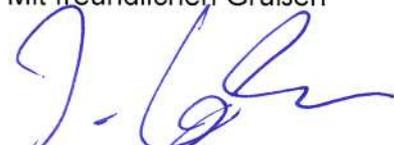
Neben dem Ausbau bzw. dem Bau von Umgehungsstrecken gibt es weitere Maßnahmen, die geeignet sind, die Lärmbelastung durch den Schienengüterverkehr zu verringern. So werden mit dem Fahrplanwechsel zum 9.12.2012 lärmabhängige Trassenpreise eingeführt, um einen Anreiz zur Güterwaggonumrüstung zu schaffen. Damit dieses Vorhaben bis 2020 erfolgreich sein kann, ist die Zulassung der sogenannten LL-Bremssohle erforderlich. Die UIC hat der Bundesregierung mitgeteilt, dass eine Zulassung im ersten Quartal 2013 möglich sei.

Aktuell hat der Verkehrsausschuss des Bundestages die Abschaffung des Schienenbonus beschlossen. Dem Bundestag wurde ein entsprechender Gesetzesentwurf vorgelegt (Drs. 17/10771), der auch von Bremen im Rahmen der bevorstehenden Bundesratsbefassung unterstützt werden wird.

Die Abschaffung des Schienenbonus soll dem Vernehmen nach auch für Maßnahmen der freiwilligen Lärmsanierung des Bundes gelten. Konkretisiert wurde diese Aussage bislang jedoch noch nicht. Im Rahmen dieses Programms werden auf dem Streckenabschnitt zwischen Bremen Huchting und Bremen Hauptbahnhof sowie in Bremen-Nord weitere aktive Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt. Derzeit wird noch geprüft, ob und wie Bremen sich an einem besseren Lärmschutz in diesen Bereichen beteiligen kann.

Abschließend weise ich darauf hin, dass 2013 die Stadtgemeinde Bremen den Lärmaktionsplan überarbeiten wird. Im Rahmen der kommunalen Möglichkeiten wird dieser auch den Eisenbahnlärm berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Joachim Lohse
Senator