

Überlastet das künftige EBN-Servicecenter den Bahnknoten Bremen?

Anfrage der Abgeordneten Fynn Voigt, Thore Schäck und Fraktion der FDP

Wir fragen den Senat:

1. Warum ist bislang die Kapazitätsbetrachtung des Bahnknotens Bremen zu den Häfen und den Stahlwerken nicht Gegenstand der Planfeststellungsunterlagen des EBN-Servicecenters und wird anscheinend entgegen der festen Zusage der damaligen Verkehrsministerin am 26. Januar 2023 in der mündlichen Fragestunde im Landtag nicht im laufenden Planfeststellungsverfahren abgeprüft?
2. Wie wurden die Unternehmen in den Industriehäfen sowie im Holz- und Fabrikenhafen aktiv in die Planungen eingebunden und wie wurde sichergestellt, dass deren zukünftige trimodale Erreichbarkeit mit Bahn, Schiff und Lkw auch eine Wachstumsperspektive umfasst?
3. Welche Überlegungen gibt es und welche Maßnahmen werden in den Planungen ergriffen, um den Bahnknoten Bremen für das nicht präzise zu beziffernde Verkehrsaufkommen der Zukunft maximal resilient zu halten?

Zu Frage 1:

Im Planfeststellungsverfahren zum EBN-Servicecenter wird der Antrag der Firma Alstom auf seine Genehmigungsfähigkeit hin überprüft und bei Vorliegen der Voraussetzungen genehmigt. Der Antragsteller hat im Rahmen dieses Verfahrens über ein Testat der DB Netz AG vom April 2020 nachgewiesen, dass die für das EBN-Servicecenter prognostizierten zusätzlichen Verkehrsmengen von der vorhandenen Gleisinfrastruktur aufgenommen werden können. Diese Aussage wird durch eine aktuelle Fortschreibung des Testats von der DB InfraGO AG bestätigt.

Der Nachweis der Leistungsfähigkeit des Bahnknotens Bremen ist nicht Teil der von der Firma Alstom vorzulegenden Unterlagen zur geplanten Bahnwerkstatt und ist insoweit auch nicht Gegenstand ihres Antrags auf Planfeststellung.

Zu Frage 2:

Das zu Frage 1 angesprochene Testat gibt keinerlei Hinweis darauf, dass die für das EBN-Servicecenter prognostizierten zusätzlichen Verkehrsmengen kritische Auswirkungen auf die Bahnanbindung des Hafens haben werden.

Der Senat ist fortlaufend im allgemeinen Kontakt mit der Hafenwirtschaft wie auch den benachbarten Stahlwerken. Das Häfenressort hat im Rahmen einer Studie zur Perspektive des Schienengüterverkehrs in der Überseestadt zudem Interviews mit

den dortigen Umschlagunternehmen geführt. Das absehbare Plus an Bahnverkehr entspricht den verkehrs- und klimapolitischen Zielen des Senats. Die aktuelle Stellungnahme der DB bestätigt, dass dafür genügend Kapazität verfügbar ist.

Zu Frage 3:

Basis für die Dimensionierung der Bahnstrecken im Knoten Bremen sind die Prognosen der Bundesverkehrswegeplanung und des Deutschlandtakts. Hier wurden alle Anforderungen des Bundes und der Länder im Schienengüterverkehr, Schienenpersonennah- und –fernverkehr zusammengeführt und die daraus abzuleitenden Maßnahmen definiert. Die Konkretisierung der Maßnahmen für den Bahnknoten Bremen sind Bestandteil der aktuellen Ausbauplanungen der DB InfraGO AG zwischen Hamburg, Bremen und Hannover.

In diesem Zusammenhang wurden unter anderem die Planungen für den 3-gleisigen Ausbau des Streckenabschnittes von Bremen-Rangierbahnhof bis Bremen-Burg gestartet. Durch vorherige betriebliche Untersuchungen der DB wurde der konkrete Maßnahmenumfang so definiert, dass die vom Bund prognostizierten Verkehrsmengen aller Verkehrsarten mit guter Betriebsqualität fahrbar sind.

Darauf aufbauend wurden geplante Angebotsausweitungen aus dem SPNV-Plan 2015, die noch nicht umgesetzt sind, sowie neue Verkehrsstationen in Bremen im Auftrag des Landes Bremen von der DB betrieblich untersucht. Im Ergebnis sind weitere Infrastrukturmaßnahmen, wie zum Beispiel ein zusätzlicher Begegnungsabschnitt für die RS1 zwischen Mahndorf und Arbergen, abgeleitet worden. Dieser zusätzliche Abschnitt findet Eingang in die laufenden Planungen und stellt die zukünftige Leistungsfähigkeit auf der Strecke sicher.