

Positionspapier zum Thema „Ausbau der Schieneninfrastruktur“ für die Unterweserkonferenz am 14. August 2013

Stellungnahme der Unterweserkonferenz zum Ausbau der Schieneninfrastruktur

Im März und April 2013 hat das Eisenbahnbundesamt den Landkreis Cuxhaven im Zuge des Genehmigungsverfahrens für „Kapazitätssteigerungen im Güterverkehr, Neubau Kreuzungsbahnhof und ESTW-A (abgesetztes elektronische Stellwerk) Nordholz“ zwecks Benehmensherstellung beteiligt. Die Deutsche Bahn (DB Netz) beabsichtigt die folgenden Baumaßnahmen:

- Errichtung eines zweiten Gleises mit einer Mindestlänge von 750 m am Bahnhof Nordholz,
- Umrüstung der vorhandenen Signal- und Steuerungsanlagen (inkl. Errichtung eines elektronischen Stellwerkes, ESTW) und
- Umrüstung und bauliche Veränderungen an den Bahnübergängen Nordholzer Weg und Feuerweg.

Die Planungen der Deutschen Bahn sehen die Errichtung eines zweiten Gleises für das Kreuzen von Güterzügen bzw. von einem Güter- und einem Personenzug vor. Die Errichtung eines zweiten Bahnsteiges für den Bahnhof Nordholz ist nicht vorgesehen, sodass die Kreuzung zweier Nahverkehrszüge auch zukünftig nur in Dorum möglich sein wird. Die übrigen Maßnahmen dienen vor allem der verbesserten Sicherheits- und Steuerungstechnik und dem Anschluss der Schranken, Weichen und Signale an das zentrale Stellwerk in Cuxhaven.

Verbesserungen in der Technik und der Anschluss an das Stellwerk Cuxhaven sind auch am Bahnhof Dorum und auf der Strecke Cuxhaven–Stade an den Bahnhöfen Hemmoor, Hechthausen und Himmelpforten vorgesehen. Die entsprechenden Beteiligungen für die Benehmensherstellung wurden für Dorum Anfang Mai und für Hemmoor, Hechthausen und Himmelpforten Anfang Juni abgeschlossen.

Das Regionale Raumordnungsprogramm des Landkreises Cuxhaven (RROP) 2012 enthält zu den Hauptbahnstrecken Cuxhaven-Bremerhaven und Cuxhaven-Stade in Hinblick auf den Ausbauzustand folgende Ausführungen (Kapitel 4.1.2.1 Schienenverkehr, Ziffern 02 bis 05):

„Das Geschwindigkeitsniveau auf den Strecken Cuxhaven-Bremerhaven und Cuxhaven-Stade ist zu erhöhen. Die technische Sicherung aller notwendigen Bahnübergänge ist schnellstmöglich anzustreben.

Der vorhandene Güterverkehr auf den Eisenbahnstrecken des Planungsraumes ist zu erhalten und bedarfsgerecht zu gestalten. Insbesondere der Streckenabschnitt Cuxhaven-Bremerhaven der Haupteisenbahnstrecke Cuxhaven-Bremerhaven-Bremen ist so zu ertüchtigen, dass Personen- und Güterverkehr gleichzeitig durchgeführt werden können.

Die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene ist im Interesse des Umweltschutzes anzustreben; insbesondere im Interesse der Sicherheit sollte Gefahrgut möglichst auf der Schiene transportiert werden.

Der Ausbau der Schienenstrecken im Planungsraum ist so zu gestalten, dass Verkehre mit attraktiven Reisegeschwindigkeiten ermöglicht werden und sowohl Personenverkehr als auch Güterverkehr angemessene Berücksichtigung finden.

Die Wiederherstellung der Zweigleisigkeit zwischen Hechthausen und Himmelpforten im Zuge der Schienenstrecke Cuxhaven-Stade ist anzustreben. Des Weiteren ist der zweigleisige Ausbau des Streckenabschnitts Cuxhaven-Bremerhaven anzustreben.

Die Haupteisenbahnstrecken Cuxhaven-Bremerhaven und Cuxhaven-Stade sind zu elektrifizieren.“

Die Festlegungen des RROP enthalten, bezogen auf die beiden Haupteisenbahnstrecken Cuxhaven-Bremerhaven (Kursbuchstrecke KBS 125) und Cuxhaven-Stade (KBS 121), Forderungen nach

- einer durchgehenden Zweigleisigkeit,
- der Erhöhung der Geschwindigkeit,
- der Verbesserung der Sicherheit (insbesondere bei Bahnübergängen) und
- der Elektrifizierung.

Begründet werden diese Forderungen besonders mit Kapazitätserhöhungen und Attraktivitätssteigerungen für den Güterverkehr. In Zukunft ist mit einem steigenden Güterverkehrsaufkommen zu rechnen. Zudem sollte im Interesse von Natur- und Klimaschutz Güterverkehr verstärkt auf die Schiene verlagert werden. Für den Hafenstandort Cuxhaven ist zusätzlich zum allgemeinen Trend des steigenden Güterverkehrsaufkommens auch die Entwicklung in der Offshore-Windindustrie von Bedeutung. Für die Wirtschaft im gesamten Landkreis, den Hafenstandort Cuxhaven und die Offshore-Windbranche ist daher eine verlässliche und zeitgemäße Schieneninfrastruktur zur Abwicklung des Güterverkehrs von existenzieller Bedeutung.

Aber auch schnellere und qualitativ hochwertigere Angebote im Personenverkehr spielen eine sehr wichtige Rolle. Weite Teile des Landkreises Cuxhaven leben vom Tourismus. Für diesen ist die Erreichbarkeit ein zentrales Qualitätsmerkmal. Gerade im Bereich Schiene sind dabei massive Defizite zu finden. Vom fehlenden unmittelbaren Anschluss an den Fernverkehr ganz abgesehen, beträgt die Reisezeit zu den nächstgelegenen Fernverkehrsbahnhöfen in Harburg und Bremen ab Cuxhaven etwa 90 Minuten; in Richtung Bremen ist nicht einmal ein umsteigefreies Nahverkehrsangebot zu finden. Etwaige Verbesserungen im Personenverkehr scheitern jedoch schon an der unzureichenden Schieneninfrastruktur. Die Strecken sind nicht elektrifiziert, für höhere Geschwindigkeiten technisch nicht ausreichend gesichert und durch eingleisige Abschnitte bereits heute an ihren Kapazitätsgrenzen. Durch das steigende Güterverkehrsaufkommen sind in Zukunft massive Engpässe und eine Konkurrenzsituation zwischen Güter- und Personenverkehr zu erwarten.

Ähnliches gilt für den Abschnitt Bremen-Bremerhaven (KBS 125), der bereits heute nahezu seine Kapazitätsgrenze erreicht hat. Weitere Zuwächse werden auch auf dieser Strecke erwartet. Für eine leistungsfähige Abwicklung der Verkehre kann der Ausbau der EVB-Strecke Bremerhaven-Wulsdorf-Bremervörde-Rotenburg sorgen. Allein diese Strecke ist absehbar geeignet, einen Teil der Verkehre von und nach Bremerhaven zu übernehmen.

Zudem schmälern auch auf diesem Abschnitt die sehr lange Reisezeiten und teilweise nicht einmal umsteigefrei erreichbare Fernverkehrsbahnhöfe die Attraktivität für den Tourismus.

Die durch die DB Netz angestoßenen Maßnahmen sind damit aus Sicht der Unterweserkonferenz nur ein erster Baustein in einer Reihe von vielen erforderlichen Schritten, um die Bahnstrecken Cuxhaven-Bremerhaven und Cuxhaven-Stade sowie Bremen-Bremen-Burg-Bremerhaven sowohl für den Güter- als auch den Personenverkehr zukunftsfähig aufzustellen.

Aus diesem Grund setzt sich die Unterweserkonferenz mit der folgenden Resolution massiv für den Ausbau der Schieneninfrastruktur auf den genannten Bahnstrecken ein.

Die Unterweserkonferenz fordert:

eine möglichst baldige Realisierung der geplanten Wiederherstellung des Ausweichgleises in Nordholz. Dies gilt auch für die anderen aktuell durch die DB Netz geplanten Maßnahmen im Zuge der Bahnstrecken Cuxhaven – Bremerhaven und Cuxhaven – Stade.

Mittelfristig erwartet die Unterweserkonferenz die Umsetzung zusätzlicher technischer Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit, insbesondere in Bezug auf Bahnübergänge, und zur Erhöhung der Geschwindigkeit auf den beiden genannten Bahnstrecken. Im Zuge der Kursbuchstrecke 125 Cuxhaven – Bremerhaven ist zudem schnellstmöglich im Bahnhof Wremen ein Ausweichgleis mit zusätzlichem Bahnsteig vorzusehen, um die Kapazität der Bahnstrecke zu erhöhen und den Personenverkehr flexibler gestalten zu können.

Langfristig gilt es, die im Regionalen Raumordnungsprogramm geforderten Ausbaustandards auszuführen. Dazu wird die Deutsche Bahn aufgefordert, die beiden Haupteisenbahnstrecken Cuxhaven – Bremerhaven (KBS 125) und Cuxhaven – Stade (KBS 121) durchgehend zweigleisig auszubauen und zu elektrifizieren.

Weiterhin fordert die Unterweserkonferenz den Ausbau der im Besitz der EVB befindlichen Eisenbahnstrecke von Bremerhaven über Bremervörde nach Rotenburg. Insbesondere das Land Niedersachsen, aber auch der Bund werden aufgefordert, den Ausbau dieser Strecke finanziell abzusichern.