

Positionspapier zum Thema „Stellungnahme schienengebundene Güterverkehrsinfrastruktur“ für die Unterweserkonferenz am 28. April 2008

## **Positionspapier zum Thema „Schienengebundene Güterverkehrsinfrastruktur“**

Die Sicherung der bremischen und niedersächsischen Hafenstandorte in Bremerhaven, Cuxhaven, Nordenham und Brake besitzt für die wirtschaftliche Entwicklung der gesamte Unterweserregion eine besondere Bedeutung. Allein in Bremerhaven wurden im Jahr 2006 insgesamt rd. 50 Mio. t Seegüter abgefertigt.

Berücksichtigt man die neuesten Hafenumschlagsprognosen, so wird sich der Seegüterumschlag allein bis zum Jahr 2015 knapp verdoppeln. Hiermit verbunden sind sprunghafte Anstiege der Ganzzugzahlen, insbesondere nach Fertigstellung des CT 4 in Bremerhaven ab dem Jahr 2009.

Um dieses Wachstum zu ermöglichen, haben die Bundesländer Bremen und Niedersachsen große Investitionsprogramme aufgelegt, um die Häfen an der Wesermündung gezielt auf die Umschlagentwicklungen der kommenden Jahre vorzubereiten.

Für Zulauf und Abfuhr der erwarteten Gütervolumina sind sowohl die Ertüchtigung als auch der Ausbau aller Hinterlandverkehrsträger, d. h. Straße, Schiene und Wasserstraße unumgänglich.

Der Schiene kommt hierbei eine besondere Bedeutung und strategische Funktion zu. So besitzt sie gegenüber dem Verkehrsträger Straße eindeutige ökologische und klimarelevante Vorteile und birgt noch unerschlossene Kapazitätspotenziale.

Diese stehen jedoch nicht abrufbereit und aus dem Stand erschließbar zur Verfügung, sondern müssen in der nahen Zukunft schrittweise ertüchtigt werden. Bis zur Inbetriebnahme der großen hafenseitigen Erweiterungsflächen mit ihren entsprechenden Umschlagskapazitäten in Bremerhaven, Cuxhaven und Brake, sind erforderliche Baumaßnahmen und Modernisierungen des Netzes dringend umzusetzen, soll nicht später unter laufenden Betrieb mit entsprechenden Einschränkungen gebaut werden.

Dies umfasst die zügige Umsetzung eines ganzen Bündels von sich ergänzenden Einzelmaßnahmen in der Elbe-Weser-Region und im Anschlussbereich nach Bremen unter gleichzeitiger Nichtaußerachtlassung von Maßnahmen zur Lärminderung:

- Beseitigung der ungesicherten Mittelbahnsteige auf der Kursbuchstrecke (KBS) 125 zwischen Bremerhaven und Bremen um die Streckenleistungsfähigkeit zu erhöhen.
- Verbesserung der Güterverkehrsdurchleitung am Bahnknoten Bremen.
- Ertüchtigung der für Containerverkehre geeigneten Strecken der EVB mit der Möglichkeit der Umfahrung von Engstellen im bundeseigenen Netz.
- Elektrifizierung des Streckenabschnitts Stade - Cuxhaven der Kursbuchstrecke (KBS) 121 sowie Herstellung der durchgängigen

Zweigleisigkeit, d. h. auch die zweigleisige Ostequerung zwischen Himmelpforten und Hechthausen.

- Elektrifizierung des Streckenabschnitts Bremerhaven-Cuxhaven der Kursbuchstrecke (KBS) 125 sowie Erhöhung der Streckengeschwindigkeit durch Sicherung und Reduzierung von Bahnübergängen sowie Schaffung einer Möglichkeit der Begegnung mit einem Ganzzug.
- Sicherung der modalen Hinterlandanbindung für die Hafenwirtschaft im Landkreis Wesermarsch auf der Strecke Nordenham - Bremen

**Die Unterweserkonferenz stellt fest:**

**Die Unterweserkonferenz fordert den Bund und die Länder Niedersachsen und Bremen auf, ihre Zusagen zur Optimierung der Hinterlandanbindungen der bremischen und niedersächsischen Häfen insbesondere auch in der Unterweserregion voranzutreiben. Im Fokus des Elbe-Weserraumes stehen dabei auch der Ausbau privater Angebote beim Schienenverkehr sowie die Ertüchtigung nichtbundeseigener Eisenbahnen.**