

**Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr  
Stadtentwicklung und Energie (L/S)**

**Bericht der Verwaltung**  
für die Sitzung  
der Deputation für Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (L/S)  
am 28.02.2013

**Sachstand zur laufenden Kapazitätsstudie  
zum Seehafenhinterlandverkehr auf der Schiene**

**Sachdarstellung:**

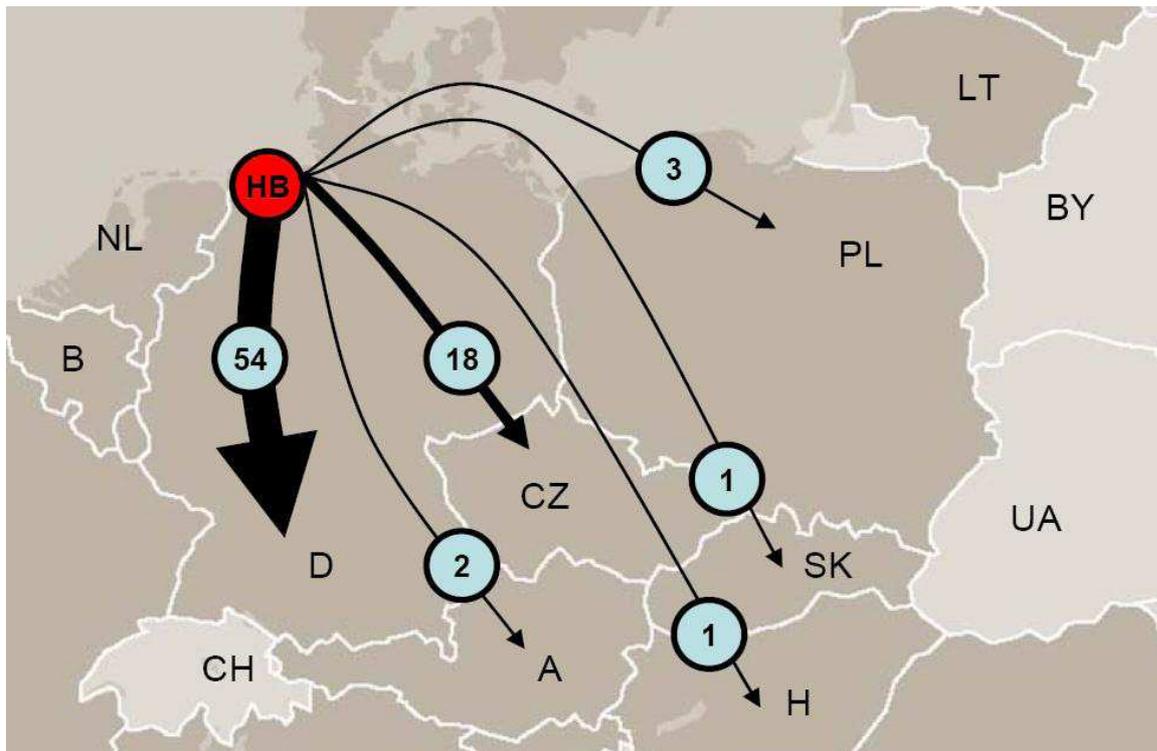
Der Abgeordnete Frank Imhoff hat in der Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) am 10.01.2013 um Informationen über den Sachstand zur Kapazitätsstudie zum Seehafenhinterlandverkehr auf der Schiene gebeten. Ferner hat er nachgefragt, ob die Eisenbahnstrecke Oldenburg – Cloppenburg – Osnabrück als Entlastungsstrecke für den Knoten Bremen in Frage kommen könnte.

Der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (L) wurde zuletzt in der Sitzung am 08. November 2012 auf Anfrage des Abgeordneten Jägers ein Bericht über den Arbeitsstand zur Kapazitätsstudie vorgelegt, sowie in der Sitzung am 10.1.2013 auf die Frage des Abgeordneten Imhoff hin mündlich berichtet.

Ergänzend zur Diskussion in der Deputationssitzung erfolgt dieser Bericht insbesondere zur Beantwortung offener Fragen hinsichtlich des Seehafenhinterlandverkehrs. Die Studie ist noch nicht abgeschlossen. Ein ausführlicher Bericht folgt nachdem die Ergebnisse vorliegen.

Die Hinterlandverkehre der Bremischen Häfen weisen eine starke Ausrichtung Richtung Süden und Südosten auf. In der nachfolgenden Abbildung wird zur Verdeutlichung die Anzahl planmäßig angemeldeter wöchentlicher Containerdirektzugverbindungen ab / nach Bremerhaven im Winter 2010/2011 (ohne Hamburg als Ziel) dargestellt. Dieser regelmäßige Containerverkehr wird ergänzt um Automobilverkehre, die ebenfalls hauptsächlich in Nord-Süd-Richtung durchgeführt werden.

Abbildung 1: Anzahl planmäßig angemeldeter wöchentlicher Containerdirektzugverbindungen ab/ nach Bremerhaven im Winter 2010/11



Quelle: [Masterplan Hafeneisenbahn Bremerhaven].

Nach ersten Ergebnissen der aktuell in der Bearbeitung befindlichen Kapazitätsstudie konzentrieren sich die innerdeutschen Verkehre des kombinierten Verkehrs, die Quelle oder Ziel in Bremen und Bremerhaven haben, mit rund 35% auf die angrenzenden Bundesländer Niedersachsen und Hamburg sowie auf Bremen selbst. Weitere rund 35% der Verkehre haben ihre Quelle oder ihr Ziel in Bayern und Baden-Württemberg, rund 7% in den ostdeutschen Bundesländern. Auf alle anderen Bundesländer verteilen sich 23% der Verkehre. Es wird davon ausgegangen, dass auch der JadeWeserPort im Hafenhinterlandverkehr eine ähnliche Quelle-Ziel-Struktur wie die Bremischen Häfen aufweisen wird. Dies führt dazu, dass auch die Verkehre des JadeWeserPort hauptsächlich über den Schienenknoten Bremen abgewickelt werden.

Einen Überblick über das Schienennetz in Niedersachsen und Bremen gibt **Anlage 1**.

Im Gegensatz zu den Bremischen Häfen und absehbar auch dem JadeWeserPort bedienen die so genannten Westhäfen Antwerpen, Amsterdam und Rotterdam in Deutschland schwerpunktmäßig den Westen und Südwesten mit den Bundesländern Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz.

Auf dieser Grundlage lassen sich folgende Aussagen treffen: Um eine größtmögliche Entlastung für den Knoten Bremen zu erreichen, ist es daher erforderlich, dass eine Umgehungsstrecke so konzipiert wird, dass sie für eine möglichst große Anzahl von Verkehren verkehrsgünstig gelegen ist. Dies ist bei der Strecke Oldenburg – Cloppenburg – Osnabrück nicht der Fall, da die wesentlich größeren Verkehrsströme Richtung Bremerhaven laufen. Eine Führung der JadeWeserPort-Verkehre über Osnabrück, soweit dies möglich ist, würde zudem einen Umweg bedeuten und wäre daher voraussichtlich für die überwiegende Mehrzahl der Transporte unwirtschaftlich.

Darüber hinaus bestehen auf dieser Relation nach Aussage der DB Netz AG weitere Engpässe, die ebenfalls beseitigt werden müssten.

Generell deuten sich zukünftig enorme Kapazitätsprobleme aufgrund der starken Zuwächse im Schienenverkehr und im Seehafenhinterlandverkehr an. Für diese Entwicklung ist neben einer reinen Mengensteigerung auch die Verlagerung von Transporten vom LKW auf die Schiene verantwortlich. Zwischen 2004 und 2010 haben sich die Containerverkehre von und nach Bremerhaven, die über die Schiene laufen, verdoppelt. Bremerhaven erreichte beim Container- und auch beim Automobilumschlag 2011 Werte, die bereits über denen des vorherigen Rekordjahres 2008 liegen. 2012 konnte erneut ein Zuwachs verzeichnet werden. Die Exportverkehre des Bremerhavener Automobilumschlags haben sich, von 2004 ausgehend betrachtet, zu fast 100% auf die Schiene verlagert. Weitere überproportionale Anstiege im schienengebundenen Automobilverkehr ergeben sich durch stärkere Exporte über Bremerhaven und Leerfahrten der Ganzzüge zurück zu den Automobilwerken. Einen Überblick über die Entwicklung des Güteraufkommens gibt **Anlage 2**.

Um Probleme bei Abwicklung des Güter- und Personenverkehrs auf der Schiene zu vermeiden, müssen die Kapazitäten im Schienenverkehr erweitert werden. Ziel ist es, sowohl einen attraktiven, angebotsorientierten SPNV mit entsprechenden Taktverdichtungen als auch einen leistungsfähigen Schienengüterverkehr von und zu den Seehäfen sicher zu stellen. Dies soll möglichst umwelt- und ressourcenschonend erfolgen, dem Lärmschutz für die Anwohner von Schienenstrecken kommt dabei eine sehr große Bedeutung zu. Da für den damit verbundenen Infrastrukturausbau nur sehr begrenzt Bundesmittel zur Verfügung stehen, ist es im Interesse Bremens, dass diese Mittel so wirkungsvoll wie möglich eingesetzt werden. Maßnahmen hierzu werden in der Kapazitätsstudie erarbeitet. Ein Zwischenbericht zu den Ergebnissen der Studie wird der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (L/S) nach der Sommerpause vorgelegt.

### **Beschlussvorschlag**

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (L/S) nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Anlage 1: Schienennetz in Niedersachsen und Bremen

Anlage 2: Entwicklung des Güteraufkommens der Bremischen Häfen

## Anlage 1

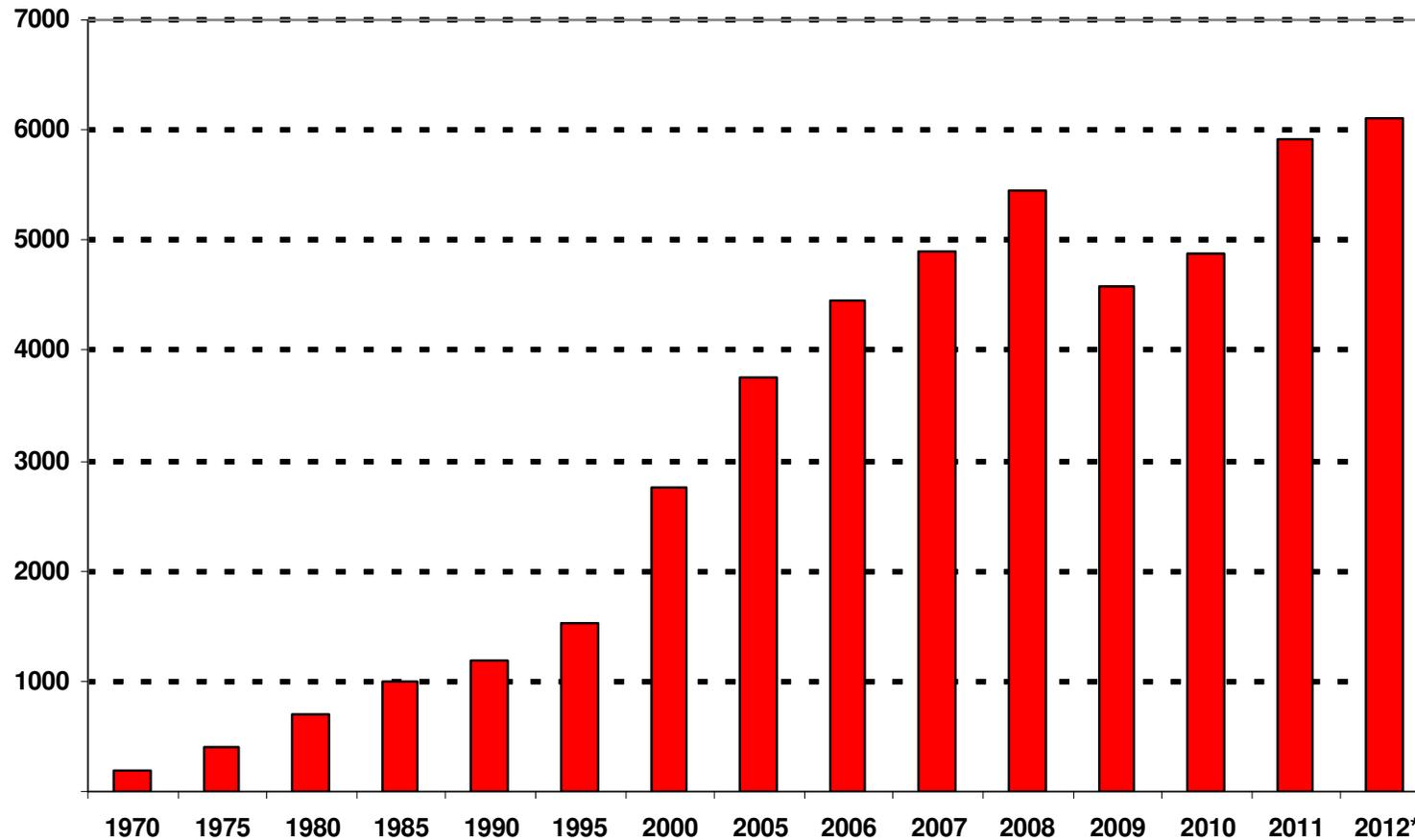


### Schienernetz in Niedersachsen und Bremen

[aus: Studie Hafenhinterlandanbindung, DLR, 2008]

### Anlage 2 - Entwicklung des Güteraufkommens der Bremischen Häfen

# Entwicklung Containerumschlag bremische Häfen (in 1.000 TEU)



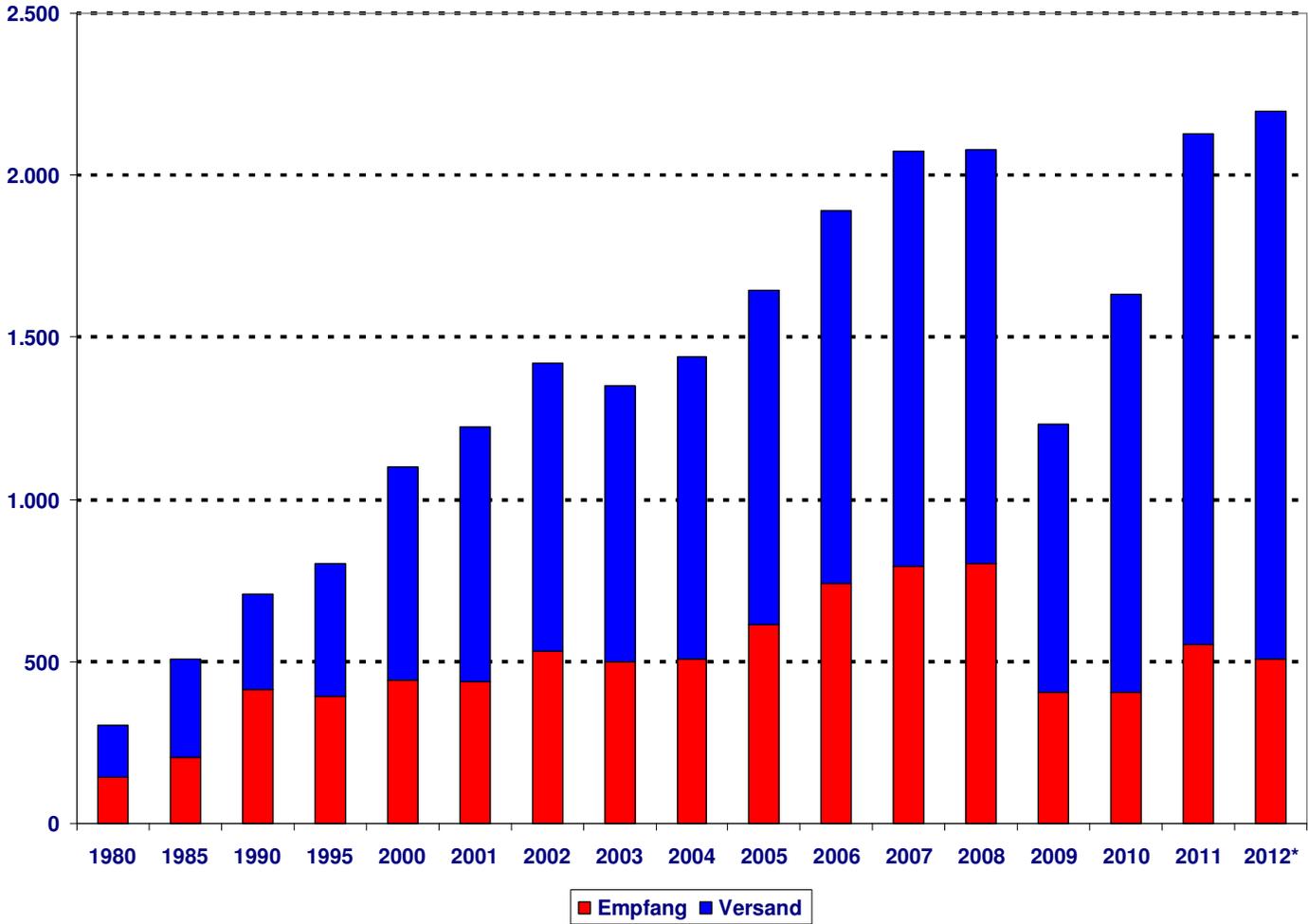
\*vorläufige Zahlen

Der Senator für Wirtschaft,  
Arbeit und Häfen



Freie  
Hansestadt  
Bremen

# Entwicklung Automobilumschlag bremische Häfen (in 1.000 Einheiten)



\*vorläufige Zahlen

Der Senator für Wirtschaft,  
Arbeit und Häfen



# Entwicklung des Containerhinterlandverkehr

[in TEU und %], nur Bremerhaven



Jahr	Binnen- schiff- fahrt	Straße	Schiene	Insgesamt
2004	41.427	831.859	488.982	1.362.268
%	3,0	61,1	35,9	100
2006	44.856	932.288	688.436	1.665.580
%	2,7	56,0	41,3	100
2008	55.657	1.105.188	866.892	2.027.737
%	2,7	54,5	42,8	100
2010	85.355	970.014	862.969	1.918.338
%	4,4	50,6	45,0	100
2011	87.051	1.057.186	963.667	2.107.904
%	4,1	50,2	45,7	100

Der Senator für Wirtschaft,  
Arbeit und Häfen



Freie  
Hansestadt  
Bremen