

Kleine Anfrage mit Antwort

Wortlaut der Kleinen Anfrage

der Abgeordneten Swantje Hartmann (SPD), eingegangen am 01.06.2007

Verkehrliche Auswirkungen des JadeWeserPorts auf die Metropolregion Oldenburg-Delmenhorst-Bremen

Durch die Inbetriebnahme des JadeWeserPorts ist auch auf der Bahnstrecke Oldenburg-Bremen eine Zunahme des Güterverkehrs zu erwarten. Zusätzlich wird der Mobilitätsbedarf der Bevölkerung in der Metropolregion Oldenburg-Delmenhorst-Bremen steigen und entsprechend die Nachfrage nach leistungsfähigem SPNV erhöhen.

Vor diesem Hintergrund frage ich die Landesregierung:

1. Geht sie von steigenden Güterverkehren auf der Strecke Oldenburg-Bremen aus? Und wenn ja, mit wie vielen zusätzlichen Güterzügen pro Tag und Strecke rechnet die Landesregierung nach Inbetriebnahme des JadeWeserPorts bis 2015 und voraussichtlich bis 2020?
2. Sind die Kapazitäten auf der Strecke Oldenburg-Bremen ausreichend für die steigenden Güterverkehre und das parallel laufende SPNV-Angebot?
3. Strebt die Landesregierung eine Kapazitätserweiterung auf der genannten Strecke an, und, wenn ja, wie sehen die geplanten Maßnahmen aus?
4. Wenn Investitionen in die Leistungsfähigkeit der Strecke Oldenburg-Bremen geplant sind, wie sieht der Zeitplan für die Maßnahmen aus?
5. Ist davon auszugehen, dass Güterverkehre auf der Strecke Wilhelmshaven bis Bremen zwischengeparkt werden, wenn das Nadelöhr Bahnhof Bremen an Kapazitätsgrenzen stößt?
6. Hält die Landesregierung es für möglich, dass der alte Rangierbahnhof kurz vor dem Bahnhof Heidkrug in Delmenhorst als Abstellgleis genutzt wird, um Containerzüge vor dem Flaschenhals Bahnhof Bremen zu parken?
7. Hat sie Kenntnis von Plänen, den alten Rangierbahnhof beim Bahnhof Heidkrug als zukünftige Parkmöglichkeit für Güterverkehre zu nutzen?
8. Wenn ja, wie beurteilt sie diese Pläne?
9. Hält sie es für notwendig, Lärmschutzmaßnahmen aufgrund steigender Güterverkehre entlang der Bahnstrecke im Stadtgebiet Delmenhorst zu errichten?
10. Wenn ja, welche Lärmschutzmaßnahmen im Stadtgebiet Delmenhorst sind das, und wann sollen diese errichtet werden?
11. Welche Initiativen in Richtung Lärmschutz an der Bahnstrecke für das Stadtgebiet Delmenhorst hat die Landesregierung bisher ergriffen?
12. Welche Auswirkungen werden die zunehmenden Verkehre auf der Bahnstrecke im Stadtgebiet Delmenhorst für den Kreuzungsbereich am Bahnhof Heidkrug haben?
13. Ist davon auszugehen, dass die Schranken am Bahnhof Heidkrug zukünftig nach Inbetriebnahme des JadeWeserPorts häufiger geschlossen sind? Wenn ja, wie verändert sich die Anzahl der Minuten pro Stunde, in denen die Schranken geschlossen sind gegenüber dem Istzustand?

14. Hält die Landesregierung es für angemessen, den Querungsbereich Bahnübergang Bahnhof Heidkrug gerade in Hinblick auf die zunehmenden Schienenverkehre näher dahingehend zu untersuchen, ein Zerschneiden des Stadtgebietes Delmenhorst an dieser Stelle zu verhindern? Und wenn ja, welche Initiativen hat die Landesregierung hier bisher ergriffen?
15. Ist im Bereich Bahnhof Heidkrug ein kreuzungsfreier Bahnverkehr geplant?
16. Wie könnte ein kreuzungsfreier Bahnverkehr im Bereich Bahnhof Heidkrug aussehen?
17. Gibt es Kostenberechnungen für einen kreuzungsfreien Bahnverkehr im Bereich Bahnhof Heidkrug, und wie sehen diese Kostenberechnungen aus?
18. Welche alternativen Modelle für einen kreuzungsfreien Bahnverkehr im Bereich Bahnhof Heidkrug sind möglich, und wie sehen diese aus?

(An die Staatskanzlei übersandt am 06.06.2007 - II/721 - 723)

Antwort der Landesregierung

Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
- Z3-01424/0020/0723 -

Hannover, den 24.07.2007

Zuständig für den Ausbau der Schienenstrecken im Zulauf auf den JadeWeserPort sind nach Artikel 87 e GG allein der Bund und die Deutsche Bahn AG. Das Land Niedersachsen hat sich in der Vergangenheit in zahlreichen Gesprächen und im Schriftwechsel sowohl mit dem Bund als auch mit der Deutschen Bahn AG erfolgreich für die Ertüchtigung der Schienenanbindung eingesetzt.

Das Angebot im Schienenpersonennahverkehr, für den das Land verantwortlich zeichnet, befindet sich auf hohem Niveau und soll durch den Aufbau eines Regio-S-Bahn-Systems in der Metropolregion weiter verbessert werden; in der konzeptionellen Entwicklung dieses Regio-S-Bahn-Systems sind die Anforderungen der Güterverkehre aus dem JadeWeserPort berücksichtigt worden.

Dieses vorausgeschickt, beantworte ich die Fragen namens der Landesregierung wie folgt:

Zu 1:

Die Landesregierung geht gemeinsam mit der JadeWeserPort-Realisierungsgesellschaft und der Deutschen Bahn AG von 18 zusätzlichen Zügen je Richtung bezogen auf den JadeWeserPort aus. Diese Zugzahl wird bis zum Jahre 2015, dem Zeitpunkt der geplanten Vollauslastung des JadeWeserPorts, erreicht. Eine weitere Steigerung der Zugzahl bis 2020 ergibt sich daher nicht.

Zu 2 bis 8:

Nach Aussage der Deutschen Bahn AG, die von einem Gutachten der JadeWeserPort-Entwicklungsgesellschaft gestützt wird, reicht die Kapazität der Strecke Oldenburg–Bremen aus, um den Verkehrszuwachs aus dem JadeWeserPort aufnehmen zu können. Deswegen plant die Deutsche Bahn AG im Streckenbereich keine Ausbaumaßnahmen. Dies gilt auch für den ehemaligen Rangierbahnhof Heidkrug. Für den als Engpass identifizierten Eisenbahnknoten Bremen sind dagegen die notwendigen Planungen angelaufen.

Die Maßnahmen werden so rechtzeitig realisiert, dass die Leistungsfähigkeit des Knotens Bremen für den vom JadeWeserPort ausgehenden Güterverkehr gewährleistet ist und das vom Fragesteller vermutete „Zwischenparken“ von Güterzügen zwischen Oldenburg und Bremen nicht stattfindet.

Zu 9 bis 11:

Gesetzliche Grundlage für Lärmschutzmaßnahmen sind das Bundes-Emissionsschutzgesetz sowie die Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Emissionsschutzgesetzes. Danach be-

steht Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen nur, wenn eine wesentliche bauliche Änderung vorliegt. Entlang von Schienenstrecken, die baulich nicht verändert werden, besteht somit trotz erhöhter Verkehrsbelastung kein Anspruch auf Lärmschutz.

Es besteht jedoch die Möglichkeit, bei entsprechend starker Lärmbelastung Mittel aus dem freiwilligen Lärmsanierungsprogramm des Bundes zu beantragen. Die Landesregierung wird sich dafür einsetzen, dass die Lärmentwicklung entlang der Strecke Oldenburg–Bremen analysiert wird und erforderliche Maßnahmen in die Prioritätenliste des Lärmsanierungsprogramms des Bundes aufgenommen werden.

Zu 12 und 18:

Es ist davon auszugehen, dass durch den prognostizierten Zugverkehr die Schranken im Bahnhof Heidkrug häufiger und länger geschlossen sein werden. Eine Zuordnung der Schließzeiten auf bestimmte Stunden oder Tageszeiten ist zurzeit nicht möglich. Sollte aus Gründen der Sicherheit und der Verkehrsabwicklung der Bau einer Eisenbahnüber- oder -unterführung erforderlich sein, kommt das Eisenbahnkreuzungsgesetz zum Tragen. Danach teilen sich die Bahn, der Bund und der Straßenbaulastträger die Kosten zu je 1/3.

Für kommunale Straßenbaulastträger besteht die Möglichkeit, für ihren Finanzierungsanteil Zuschüsse des Landes nach dem Entflechtungsgesetz (vormals Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) zu erhalten.

Die Bahn wird im Bereich des Bahnhofs Heidkrug von einer Kreisstraße gekreuzt.

Über die Notwendigkeit einer Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs entscheiden die Deutsche Bahn AG und der Straßenbaulastträger. Diese sollen auch über Art, Umfang und Durchführung der Maßnahme entscheiden.

In Vertretung

Joachim Werren