

Kleine Anfrage der Fraktion der FDP vom 17. November 2017**Streckensperrungen von Bremen nach Bremerhaven – Auswirkungen auf Mensch und Wirtschaft**

Die Geduld von Pendlerinnen und Pendlern auf der Strecke Bremen–Bremerhaven ist in den vergangenen Monaten auf eine harte Probe gestellt worden. Neben einer zweimonatigen Baustelle von August bis Oktober haben auch besondere Wetterereignisse zu Problemen auf der Strecke geführt. Sturm „Herwart“ hat aktuell schwere Schäden an der Bahnstrecke Bremen–Bremerhaven verursacht. Ein durch den Sturm bedingtes Naturphänomen, sogenannter Salznebel, hat die Isolatoren an der Bahnstrecke schwer beschädigt. Dies hat zu tagelangen Zugausfällen geführt, die sowohl den Personen- als auch den Güterverkehr getroffen haben. Besonders sichtbar wurde das Problem aber im Personenverkehr, wo die Pendlerinnen und Pendlern durch unzuverlässige Schienenersatzverkehre betroffen waren.

Bereits im Oktober hatte Sturm „Xaver“ zu Beeinträchtigungen im Bahnverkehr geführt. Dies zeigt, dass auch zukünftig mit wiederholenden besonderen Wetterereignissen in kürzeren Abständen zu rechnen ist. Dies betrifft im besonderen Maß die Erreichbarkeit der Häfen in Bremerhaven. Diese sind auf eine zuverlässige und leistungsfähige Bahnanbindung angewiesen. Es besteht die Gefahr, dass Ladungen entweder aus den Häfen abgezogen oder auf die Straße verlagert werden.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

1. Welche Schäden wurden durch welche besonderen Wetterereignisse in den vergangenen vier Jahren an der Bahnstrecke Bremen–Bremerhaven verursacht?
2. Wie hoch waren jeweils die volkswirtschaftlichen Schäden im Land Bremen durch den Ausfall der Bahnstrecke?
3. Inwieweit ist in diesen Fällen Ladung über andere Häfen oder andere Transportwege abgewickelt worden?
4. Inwieweit ist in diesen Fällen Ladung auf die Straße verlegt worden, und welche Auswirkungen auf die Umwelt hatte dies?
5. Wie wichtig ist die Bahnstrecke Bremen–Bremerhaven nach Ansicht des Senats für die Anbindung der Häfen in Bremerhaven an den Hafenhinterlandverkehr?
6. Wie viel Prozent der Ladung jeweils zu und weg von den Häfen in Bremerhaven wird über die Bahn, die Straße bzw. das Wasser transportiert?
7. Welche Maßnahmen hält der Senat für sinnvoll, um zukünftig Unterbrechungen auf der Strecke Bremen–Bremerhaven zu verhindern?
8. Inwieweit ist der Baumbestand auf dieser Strecke ein Thema, und sind in den vergangenen vier Jahren Bäume auf die Oberleitungen gefallen?
9. Hält der Senat die derzeitigen Abstandsregelungen für Bäume an der Bahnstrecke für sinnvoll, oder setzt er sich für eine Veränderung hin zu mehr Abstand ein?
10. Sind in den kommenden fünf Jahren weitere Baustellen geplant, die zu Sperren länger als eine Woche führen?
11. Wie viele Fahrgäste sind von Bahn auf Schienenersatzverkehr umgestiegen, und wie viele Fahrgäste sind auf das Auto ausgewichen?

12. Wie haben sich die Fahrgastzahlen in den letzten 24 Monaten entwickelt?

Prof. Dr. Hauke Hilz,
Lencke Steiner und Fraktion der FDP

D a z u

Antwort des Senats vom 9. Januar 2018

1. Welche Schäden wurden durch welche besonderen Wetterereignisse in den vergangenen vier Jahren an der Bahnstrecke Bremen–Bremerhaven verursacht?

Die Deutsche Bahn (DB) AG konnte in der zur Verfügung stehenden Zeit die geforderten Informationen nicht bereitstellen.

2. Wie hoch waren jeweils die volkswirtschaftlichen Schäden im Land Bremen durch den Ausfall der Bahnstrecke?

Es liegen keine Daten zu volkswirtschaftlichen Schäden im Land Bremen durch den wetterbedingten Ausfall von Bahnstrecken vor.

3. Inwieweit ist in diesen Fällen Ladung über andere Häfen oder andere Transportwege abgewickelt worden?

Dem Senat sind aufgrund von Meldungen der Hafenwirtschaft einzelne Fälle der Verlagerung von Ladung auf andere Transportwege und/oder Transportmittel bekannt. Eine umfassende Aussage hierzu ist wegen fehlender Daten und Statistiken jedoch nicht möglich.

4. Inwieweit ist in diesen Fällen Ladung auf die Straße verlegt worden, und welche Auswirkungen auf die Umwelt hatte dies?

Im Jahresvergleich der Zugzahlen von und nach Bremerhaven ist ein signifikanter Rückgang der Zugzahlen lediglich in der 40. Kalenderwoche zu verzeichnen. Ob sich die Güter witterungsbedingt auf andere Verkehrsträger, andere Destinationen oder lediglich zeitlich verlagert haben, wird statistisch nicht erfasst. Dem Senat ist daher nicht bekannt, in welchem Umfang eine witterungsbedingte Verlagerung von Verkehren von der Schiene auf die Straße erfolgt ist. Es liegen daher auch keine Erkenntnisse über messbare Umweltauswirkungen einer derartigen Verlagerung vor.

5. Wie wichtig ist die Bahnstrecke Bremen–Bremerhaven nach Ansicht des Senats für die Anbindung der Häfen in Bremerhaven an den Hafenhinterlandverkehr?

Die Bahnstrecke 1740 der DB AG von Bremen nach Bremerhaven ist als eine der am stärksten genutzten Strecken im Bundesgebiet die zentrale Schienenverbindung für den Hafen in Bremerhaven. Kommt es dort zu Störungen, so ist der Hafenumschlag davon direkt betroffen.

Die DB-Strecke Bremerhaven–Cuxhaven und die EVB-Strecke (Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser) Bremerhaven–Bremervörde–Rotenburg (Wümme) spielen aufgrund der fehlenden Elektrifizierung, ihrer Eingleisigkeit und anderer infrastruktureller Einschränkungen derzeit nur eine untergeordnete Rolle und können die Bahnstrecke 1740 nicht ersetzen.

6. Wieviel Prozent der Ladung jeweils zu und weg von den Häfen in Bremerhaven wird über die Bahn, die Straße bzw. das Wasser transportiert?

Im Jahr 2016 erfolgte der Containerhinterlandverkehr von Bremerhaven zu 50,7 % auf der Straße, zu 46,6 % auf der Schiene und zu 2,7 % mit dem Binnenschiff. Der Automobilhinterlandverkehr erfolgte zu über 70 % auf der Schiene. Weitere Informationen dazu können dem Hafenspiegel für die bremischen Häfen entnommen werden (<http://bremenports.de/statistiken/>).

7. Welche Maßnahmen hält der Senat für sinnvoll, um zukünftig Unterbrechungen auf der Strecke Bremen–Bremerhaven zu verhindern?

Sturmbedingte Streckensperrungen durch auf die Gleise oder in Oberleitungen fallende Bäume oder Baumteile könnten durch ein erweitertes Vegetationsprogramm der DB Netz AG deutlich reduziert werden. Dies kann durch Anpassung von Mindestabständen von Bäumen zum Gleisbereich und verstärkte Rückschnitte erfolgen. Der Senat wird gegenüber der DB Netz AG und der Landesregierung in Niedersachsen für die zügige Umsetzung dieser Schutzmaßnahmen eintreten. Darüber hinaus hat der Senat den Ausbau des Netzes der Verkehrsbetriebe Elbe-Weser (EVB) zwischen Bremerhaven und Rotenburg (Wümme) für den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 angemeldet, um zusätzliche Kapazitäten für Schienenhinterlandverkehre und Redundanzen im Falle von Baustellen und Streckenstörungen zu schaffen. Diese Strecke wurde in den potenziellen Bedarf des BVWP aufgenommen.

8. Inwieweit ist der Baumbestand auf dieser Strecke ein Thema, und sind in den vergangenen vier Jahren Bäume auf die Oberleitungen gefallen?

Die DB AG konnte in der zur Verfügung stehenden Zeit die geforderten Informationen nicht bereitstellen.

9. Hält der Senat die derzeitigen Abstandsregelungen für Bäume an der Bahnstrecke für sinnvoll, oder setzt er sich für eine Veränderung hin zu mehr Abstand ein?

Derzeit gelten bei der DB AG folgende Abstandsregelungen, die entlang der Gleisanlagen zwischen der Rückschnitt- und der Stabilisierungszone unterschieden werden:

In der Rückschnittzone ist in beide Richtungen ein mindestens 6 m breiter Streifen gemessen von der Gleisachse des außen liegenden Gleises von gehölzartigem Aufwuchs freizuhalten. Dieser Bereich ist für die unmittelbare betriebliche Sicherheit relevant (Lichttraumprofil, Signalsichten, Abstände zu Ober- und Freileitungen, Sicherheitsräume etc.). Ein zugehöriges Präventionsprogramm der DB AG sorgt dafür, dass aus diesem Bereich keine vegetationsbedingten Gefahren drohen.

An die Rückschnittzone schließt sich unmittelbar die Stabilisierungszone an. Sie ist ein mit Bäumen bestandener Bereich, der jährlich inspiziert wird. Erkannte Gefahrenbäume (z. B. kranke und tote Bäume), die beim Umstürzen die Strecke erreichen können, werden zeitnah entnommen.

Vor dem Hintergrund der bei den letzten Extremwetterereignissen eingetretenen Schäden sieht der Senat die Notwendigkeit, sowohl die Anwendung des bestehenden Regelwerks als auch die Regelungen als solche einer Überprüfung durch die DB AG und das Eisenbahnbundesamt zu unterziehen. In diese Überprüfung ist auch die Herstellung eines sogenannten V-Profiles einzubeziehen. Das V-Profil sieht einen gegenüber der derzeitigen Regelung erweiterten Freischnitt der Strecke vor, sodass umstürzende Bäume den Gleisbereich nicht mehr erreichen.

Ziel muss es sein, die Eisenbahn wieder in die Lage zu versetzen, auch bei widrigen Witterungsverhältnissen zuverlässig zu verkehren.

10. Sind in den kommenden fünf Jahren weitere Baustellen geplant, die zu Sperrungen länger als eine Woche führen?

Für die Strecke Bremen–Bremerhaven sind dem Senat für die kommenden Jahre folgende größere Baumaßnahmen der DB AG bekannt:

Abschnitt Stubben–Lübberstedt, vom 29. Juli 2018 bis zum 24. September 2018, Arbeiten an Lärmschutzanlagen. Durchschnittlich 18 Nahverkehrszüge/Tag sollen an 16 Tagen ausfallen.

Abschnitt Stubben–Bremen–Burg, vom 30. Mai 2019 bis zum 15. Juli 2019, Weichenerneuerung. Durchschnittlich 35 Nahverkehrszüge/Tag sollen an 24 Tagen ausfallen, durchschnittlich 13 Güterzüge/Tag sollen an 24 Tagen ausfallen und durchschnittlich fünf Güterzüge/Tag sollen an 15 Tagen umgeleitet werden.

Darüber hinaus ist davon auszugehen, dass es in den kommenden Jahren aufgrund von Instandhaltungsarbeiten, Brückenbaumaßnahmen, durch die Sanierung von Stationen und durch den Bau von Lärmschutzwänden auf allen Strecken zu weiteren Einschränkungen im Schienenverkehr kommen wird.

11. Wie viele Fahrgäste sind von Bahn auf Schienenersatzverkehr umgestiegen, und wie viele Fahrgäste sind auf das Auto ausgewichen?

Die im August und September 2017 zwischen Bremen und Bremerhaven durchgeführten Schienenersatzverkehre waren, je nach Zeitlage, zwischen ca. 70 % bis 110 % ausgelastet. Fahrgastzählungen sind nicht durchgeführt worden.

Erfahrungsgemäß ist bei geplanten Ersatzverkehren, für die im Vorfeld entsprechende Ersatzfahrpläne kommuniziert sind, ein deutlicher Fahrgastrückgang gegenüber dem planmäßigen Verkehr mit Zügen bemerkbar. Die Fahrgäste steigen auf das eigene Auto um, Fahrgemeinschaften werden gebildet oder andere Alternativen gewählt.

Bei Busnotverkehr, der bei ungeplanten Störungen eingerichtet wird, ist ebenfalls ein Fahrgastrückgang bemerkbar, sobald die Störung über eine breite Kommunikation bekannt gemacht wird.

12. Wie haben sich die Fahrgastzahlen in den letzten 24 Monaten entwickelt?

Auf dem Streckenabschnitt Bremen–Bremerhaven verkehren die Linien RE8, RE9 und RS2. Nach Angaben der Verkehrsunternehmen beförderten diese zwischen Montag und Freitag im Durchschnitt die folgende Anzahl von Fahrgästen pro Tag:

2014 rund 12 100 Fahrgäste/Tag,

2015 rund 12 100 Fahrgäste/Tag,

2016 rund 12 300 Fahrgäste/Tag.

Von Januar bis Juli 2017 ist die Zahl der Fahrgäste zwischen Bremen und Bremerhaven weiter gestiegen.

Diese Entwicklung ist dann aber aufgrund der baubedingten Streckensperrungen im August und September unterbrochen worden und lag auch im Oktober noch unter Vorjahresniveau. In diesem Monat war der Verkehr auf der Schiene durch die Stürme „Xavier“ und „Herwart“ wieder einige Tage unterbrochen.