

Einwohnerfragen an den Fachausschuss für Bahnangelegenheiten

Sehr geehrter Herr Ausschussvorsitzender,
sehr verehrte Damen und sehr geehrte Herren des Fachausschusses.

In der letzten Ausschusssitzung wurde von der Verwaltung darüber informiert, dass man das prognostizierte Zugmengengerüst, das in den Unterlagen zum PFA 1 mit 77 Güterzügen aufgeführt ist, von Seiten des BMVI auf nunmehr 39 Güterzüge herabgesetzt hat.

Frage 1:

Verständlicherweise ist davon auszugehen, dass die Verwaltung eine Begründung für diese unerklärliche Halbierung der prognostizierten Zugmengen inzwischen hinterfragt hat, zumal sich von dieser Prognoseangabe erhebliche Auswirkungen auf andere Parameter, wie zum Beispiel Lärm, Erschütterungen, Schrankenschließzeiten, bis hin zur generellen Infragestellung des Hafenerfolges ableiten.

Wie hat die Verwaltung bei ihrem Bemühen zur Ursachenklärung für die völlig verwirrende Änderung der Zugmengen bei der DB sowie dem BMVI verdeutlichen können, dass die Bürger eine auf nachvollziehbaren Fakten fußende Darlegung für die offensichtlich erst jetzt erkannte Notwendigkeit zu einer drastischen Korrektur der prognostizierten Zugzahlen erwarten und legitim fordern.

- Noch vor wenigen Wochen nannten Vertreter der Bahn anlässlich einer Vorstellung von Sanierungslärmschutz in Wüstring als Berechnungsgrundlage 270 Züge.
- In der Machbarkeitsstudie zur zweiten Ausbaustufe des Jade-Weser-Ports, geht das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik von einer Anlandung in 2026 von 3,3 Million TEU/a aus, also bereits einem Erreichen der Hafenkapazitätsgrenze. Die Vorausschau der IHK-Bremen sowie die veröffentlichten Wachstumserwartungen der Bundesregierung für den Güterverkehr, etliche Fachgremien und die relativ steigenden Umschlagzahlen führen zu erheblichen Zweifeln an dem Gebrauchswert der nun halbierten Zugzahlprognose.

- Auch in der Projektbeschreibung der DB wird u. a. ausgeführt, dass für die Strecke Oldenburg-Wilhelmshaven ein *deutlich* höheres Güterzugaufkommen prognostiziert wird.

Frage 2:

Bei dieser Frage geht es um Beantwortung zur Eindeutigkeit einiger Grunddaten.

In den Unterlagen für den PFA 1 wird bei den angegebenen Zugzahlen ein Prognosehorizont 2025 genannt.

Ist diese Angabe weiterhin gültige Basis für den beantragten Planfeststellungsbeschluss?

Bei Gesprächen mit Bahnvertretern wurde erwähnt, dass es sich bei den Zugmengenangaben jeweils um Zugpaare handeln würde.

Bedeutet das eine Verdopplung der auf der Strecke fahrenden Züge?

Wie definiert sich überhaupt ein Güterzug, der ja eine maximale Zuglänge von 740 m haben kann? Beispielsweise würde eine Aufteilung der Gesamttransportmenge auf mehrere Züge kleinerer Länge, wiederum Auswirkungen auf die Schrankenschließzeiten oder die Öffnungszeiten der Hunteklappbrücke sowie für die Lärmbelastung haben.

Welche Zuglänge liegt den Zugmengenangaben im PFA 1 zugrunde?

Frage 3:

Das Projekt zur Ertüchtigung der Schienenhinterlandanbindung wird mit Mitteln aus dem CEF-Förderprogramm (Connecting Europe Facility) durch die EU kofinanziert.

Von welchen Projektkosten ist man bei der Antragstellung ausgegangen, ist die Förderung bereits bewilligt, bzw. in welcher Höhe wird diese erwartet, zumal laut einer Bundesdrucksache bereits heute im Vergleich zur anfänglichen Kostenkalkulation von €100 Millionen mehr als €850 Millionen verbaut worden sind. Dabei sind der Ausbau Oldenburg und die Umfahrung Sande noch nicht einmal darin enthalten.

Schön wäre es, wenn Sie, Herr Ausschussvorsitzender, auch den anwesenden Bahnfachleuten die Gelegenheit zu einer ergänzenden Beantwortung erlauben würden, worum ich Sie hiermit ersuche.

Für eine schriftliche Beantwortung meiner Fragen bedanke ich mich im Voraus.