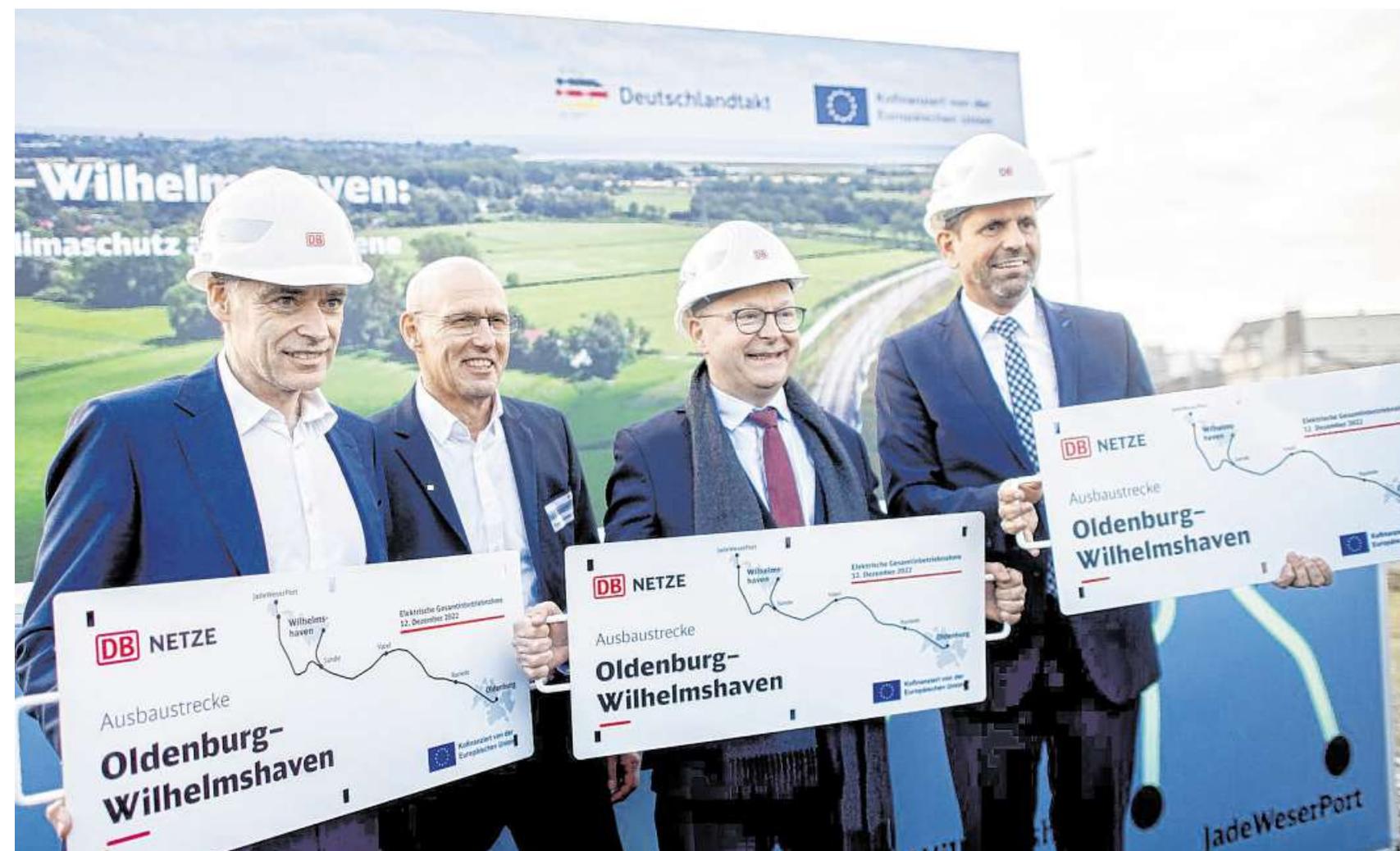


# Neue Gleise zum Jade-Weser-Port

70 Kilometer lange Bahnstrecke von Oldenburg nach Wilhelmshaven für 1,36 Milliarden Euro modernisiert



Bahnvorstand Berthold Huber (von links nach rechts), Gesamtprojektleiter Frank Heuermann, Staatssekretär Michael Theurer und Niedersachsens Verkehrsminister Olaf Lies (SPD) eröffneten am Montag symbolisch die modernisierte Bahnstrecke zwischen Oldenburg und Wilhelmshaven.

FOTO: DITTRICH/DPA

VON FRIEDEMANN KOHLER  
UND PETER HANUSCHKE

**Oldenburg/Wilhelmshaven.** Es ist eins der größten Infrastrukturprojekte im Nordwesten: Der Tiefwasserhafen Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven ist nun doppelgleisig und elektrifiziert an das Bahnnetz angebunden. Dafür wurden 70 Kilometer Bahnstrecke nach Oldenburg ausgebaut und modernisiert. Am Montag wurde die Strecke offiziell in Betrieb genommen.

Elf Jahre lang dauerten die anspruchsvollen Bauarbeiten über den früheren Wattboden am Jadebusen. Die Deutsche Bahn gab mit dem Bund, dem Land Niedersachsen, der Region und der EU 1,36 Milliarden Euro aus. Der Güterverkehr von und zum drittgrößten Containerhafen Deutschlands profitiert sofort von der Anbindung. Beim Personenverkehr Richtung Nordseeküste lassen große Verbesserungen auf sich warten.

Von einer „technischen Meisterleistung für den Klimaschutz“ sprach Bahn-Vorstand Berthold Huber bei einem Festakt in Oldenburg. Der Ausbau erlaube es, die Fracht von etwa 2000 Lastwagen täglich von der Straße auf die Schiene zu holen. „Das spart massiv CO<sub>2</sub> und entlastet Straßen und Umwelt.“

„Die Elektrifizierung der Bahnstrecke zwischen Oldenburg und dem Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven ist für den einzigen Tiefwasserhafen in Deutschland ein weiterer und letzter Meilenstein, um die bahnsseitige Anbindung an den Hafen zu stärken“, sagte Holger Banik, Geschäftsführer der Niedersachsen Ports GmbH sowie der Jade-Weser-

Port-Realisierungs-GmbH, auf Nachfrage des WESER-KURIER. Eine leistungsstarke Schienenanbindung an das Hafenhinterland sei ein wesentlicher Erfolgsfaktor im internationalen Wettbewerb und werde die Position des Jade-Weser-Ports dauerhaft stärken. „Der Hafen ist nunmehr ein modernes Gesamtpaket mit hervorragenden Anbindungen, Perspektiven und nachhaltigen Angeboten für unsere Kunden und die Region.“ Der Hafen werde für Transporteure attraktiver, wenn nicht mehr zwischen Diesel- und Elektroloks umgespannt werden müsse. Die

„Im Grunde genommen  
befinden wir uns  
im Watt.“

Berthold Huber, Bahn-Vorstand

16 Gleise des hafeneigenen Güterbahnhofs seien elektrifiziert worden.

Bei dem Ausbau wurde auch der Bahnhof Wilhelmshaven elektrifiziert. Am Montag ließ die Bahn die Regio-S-Bahn erstmals mit Strom zwischen Oldenburg und Wilhelmshaven fahren. Doch eine große Baustelle gibt es noch: Die Bahnbrücke über die Alexanderstraße in Oldenburg muss erneuert werden. Das schafft Probleme im Fahrplan und führt nach Angaben des Fahrgastverbandes Pro Bahn dazu, dass es für ein Jahr keine durchgehende Verbindung zwischen Bremen und

Wilhelmshaven gibt.

Ab dem Winterfahrplan 2023 werde es auf dieser Strecke wieder ohne Umsteigen gehen, verspricht die Bahn. Auch Pro-Bahn-Landesvorstand Malte Diehl erwartet erst dann wirklich spürbare Veränderungen. „Das Wichtigste ist für uns die verbesserte Verbindung nach Bremen und Hannover.“ Dann sollen Regionalexpress-Züge von Wilhelmshaven direkt in die Landeshauptstadt fahren.

Beim Ausbau der Strecke auf weichem Untergrund mussten sich die Ingenieure an vielen Stellen etwas einfallen lassen. Selbst 250 Jahre alte Seekarten kamen bei der Planung zum Einsatz, weil sie etwas über die Bodenbeschaffenheit aussagten, berichtete Huber. „Im Grunde genommen befinden wir uns im Watt.“

Zwischen Varel und Sande wurde eine 1500 Meter lange, unterirdische Brücke auf Pfählen gebaut, die 20 Meter tief reichen. Bei Sande im Kreis Friesland wurde die Strecke zum Containerhafen abgezweigt – einschließlich einer neuen Brücke über den Ems-Jade-Kanal. 45,5 Kilometer der Strecke wurden mit Lärmschutzwänden versehen.

Für den Jade-Weser-Port ist die Bahnbindung in die deutschen Industriezentren wichtig. Das Containerterminal könne „jetzt richtig Fahrt aufnehmen“, sagte Niedersachsens Verkehrsminister Olaf Lies.

Die Elektrifizierung sei vor allem besonders gut für den Fernverkehr, sagte Christoph Holtkemper, Geschäftsführer von Roland Umschlag. Das Umschlagunternehmen mit Sitz im Bremer Güterverkehrszentrum, an dem 16 mittelständische Speditionen, Bahn-

operatore und Logistikfirmen als Kommanditisten beteiligt sind, hat es sich zur Aufgabe gemacht, Container per Zug in die Häfen zu bringen oder von dort zu bekommen. „In Wilhelmshaven sind wir der größte Bahnoperator“, so Holtkemper. Für sein Unternehmen, das vornehmlich im Norden aktiv sei, sei es jetzt nicht so entscheidend, dass die Strecke elektrifiziert sei. „Die größere Leistungsfähigkeit durch Züge, die mit Strom statt mit Diesel fahren, macht sich erst auf längeren Strecken bemerkbar.“ Dennoch sei die Elektrifizierung wichtig und müsse in Deutschland vom Bund noch umfangreicher ausgebaut werden, weil dieses System klimaschonender sei.

„Ich hoffe, dass der Hafen dadurch noch mehr in Schwung komme“, so Holtkemper. Noch fehle eine dauerhafte Paarigkeit: „Es gibt immer noch Leerfahrten – mal zum Jade-Weser-Port, mal auf dem Rückweg.“ Das Verhältnis von Export und Import sei oftmals sehr ungleich. „Ich denke, da können die Reedereien jetzt sinnvoll nachsteuern.“

Seit Inbetriebnahme 2012 hatte der Jade-Weser-Port bislang nie die Kapazität von 2,7 Millionen Standardcontainern (TEU) im Jahr ausgeschöpft. Doch als die globalen Fahrpläne der Containerschiffe wegen der Pandemie durcheinandergerieten, profitierte Wilhelmshaven: Viele Frachter konnten hier kurzfristig anlegen. 2021 wurden 713.000 TEU umgeschlagen – ein Höchstwert für den Hafen. In Zukunft soll Wilhelmshaven wichtiger werden, weil auch die größten Containerschiffe unabhängig von Ebbe und Flut das Terminal erreichen können.