

# D & D

## Eisenbahngesellschaft mbH



D & D GmbH, Friedrich - List - Straße 13, 19230 Hagenow - Land

HPA  
Hamburg Port Authority  
Herrn Dr. Ing. Hans Peter Dücker  
Herrn Heinz - Walter Fuchs  
Neuer Wandrahm 4

20457 Hamburg

**Postanschrift:**  
Postfach 1152  
19221 Hagenow  
Telefon: (03883) 6101-0  
Fax: (03883) 6101-13  
eMail: dud-eisenbahn@t-online.de  
www.dud-eisenbahn.de

USt.-Ident.-Nr. DE 180 87 83 78

Ihre Zeichen

Ihre Nachricht

Unsere Zeichen

Hagenow-Land.

Herr Dehns

05.04.2008

### Tarifsystematik der Hafenbahninfrastruktur Trassenpreissystem

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Änderung der Tarifsystematik der Hafenbahninfrastruktur führt bei uns im Ergebnis zu einer Verdoppelung der Kosten für eine Zugwende im Hamburger Hafen, obwohl unsere Waggonaufenthaltszeiten im Gegensatz zu einigen Wettbewerbern i.d.R. deutlich unter 24 Stunden liegen.

Im Jahr 2007 kostete eine Zugwende im Hamburger Hafen durchschnittlich 759,79 Euro zzgl. MwSt. In diesem Betrag ist die Dateneingabe durch Railion sowie die Beauftragung eines Zollbüros für die Verzollung enthalten.

Nach Auswertung der Rechnungen von Januar und Februar 2008 kostet uns eine Zugwende nunmehr im Jahre 2008 durchschnittlich 1.427,33 Euro, somit bei durchschnittlich 2 x 45 Containern pro Zug (Eingangszug und Ausgangszug zu je 45 Container) 15,85 Euro zzgl. MwSt. pro Container, obwohl die Kosten für die Verzollung durch ein Zollbüro entfallen sind durch die Einführung von HABIS Zoll und somit auch die Dateneingabe durch Railion entfallen ist. Dies bedeutet Mehrkosten in Höhe von 759,79 Euro pro Zugwende, sprich pro Umlauf. Hinzu kommen mittlerweile erhebliche Personal - Mehrkosten für Rangierpersonal, da die Zähflüssigkeit in der Betriebsabwicklung immer schlimmer wird und somit für die gleiche Arbeit, also die Verteilung und Einsammlung der gleichen Menge Waggons auf der gleichen Menge Ladestellen mittlerweile gegenüber 2005 ein ca. 30 % höherer Personalaufwand anfällt. Seit Anfang des Jahres kommen noch Mehrkosten durch die Sperrung der Kattwykbrücke hinzu, die bislang in keiner Kalkulation vorgesehen waren.

Diese ganzen Mehrkosten, verbunden mit einer Erhöhung der Trassenpreise der DB Netz AG, führen dazu, dass im Bereich bis 400 km der Wettbewerbsvorteil der Eisenbahn, der durch die Einführung der LKW - Maut und den digitalen Tachographen stabil entstanden war, nicht mehr gegeben ist.

- 2 -

Für uns bedeutet dies, dass die Containerverkehre Hamburg – Berlin sowie Hamburg – Wismar zur Disposition stehen, für deren stabilen Aufbau wir mehr als 3 Jahre benötigt haben. Aktuell haben wir zum 01.04.2008 die Anzahl der Abfahrten Hamburg – Berlin von 5 auf 3 Stück pro Woche gekürzt. Von unseren Kollegen (bzw. Wettbewerbern), die ebenfalls Containerzüge aus dem Hamburger Hafen fahren, wissen wir aus Gesprächen, dass dort ebenfalls die Rentabilität in weiten Bereichen nicht mehr gegeben ist.

So ist uns bekannt, dass Zugsysteme nach Halle/ Saale und Elsterwerda sowie Dresden und Prag (!) sowie Bremen/ Bremerhaven zur Zeit auf dem Prüfstand stehen. Auch Göttingen, Frankfurt/ Oder und Beiseförth gehören dazu.

In allen o.g. Fällen hat sich der mühsam errungene Wettbewerbsvorsprung gegenüber dem LKW in Wohlgefallen aufgelöst.

Dies wird dazu führen, dass eine erhebliche Verlagerung von der Bahn auf die Straße zu erwarten ist und ganze Containerterminals im Hinterland, die in den letzten Jahren mit staatlicher Unterstützung gebaut und/ oder erweitert wurden, plötzlich arbeitslos als Invest – Ruinen herumstehen. Aus unserer Sicht fallen darunter als erstes die Terminals Halle Stadthafen, BEHALA Berlin Westhafen, Frankfurt/ Oder und Elsterwerda.

Unstrittig ist, dass die Ware die Infrastruktur finanzieren muß. Unstrittig ist auch, dass Möglichkeiten gefunden werden müssen, um den Missbrauch der Hafenbahn – Infrastruktur als Dauer - Parkplatz zu verhindern, um die Durchlassfähigkeit zu erhöhen.

Zu hinterfragen ist aber, warum ausgerechnet und nur beim Bahntransport die Ware 2 x zur Kasse gebeten wird. Das 1. Mal muß die Ware bezahlen, wenn das Schiff an der Kaikante die Liegegebühren zahlen muß. Das 2. Mal muß die Ware bezahlen, wenn sie per Bahn den Hafen verlässt, da HPA für die Nutzung der Eisenbahn – Infrastruktur kassiert (in umgekehrter Richtung natürlich genauso). Nur der LKW fährt kostenlos in den Hamburger Hafen hinein und wieder heraus. Und wenn der Disponent einen guten Tag hat, schafft er zwischendurch sogar noch eine Umfuhr zwischen 2 Terminals, z.B. Ekom und KTH oder zwischen Bukai und SWT u.s.w..

Hieraus folgt, dass der Modal Split zumindest im Bereich bis 400 km wesentlich durch HPA beeinflusst wird. Durch die im Zuge der Umstellung der Tarifsystematik der Hafenbahn – Infrastruktur erfolgte Verdoppelung der Wendekosten kontakariert die HPA alle Versuche der Bundesregierung, den Modal Split zugunsten der Schiene zu verändern. Ganz im Gegenteil – die Container werden durch HPA im Seehafen – Hinterlandverkehr geradezu auf den LKW gedrängt !!

Wir bezweifeln, dass es im Sinne des Hamburger Senats und der Hafenwirtschaft ist, wenn tausende von Containern, die bisher Bahn gefahren sind, plötzlich mit dem LKW v.u.n. Hamburg gefahren werden. Im übrigen könnte dann der Fall eintreten, dass die Feinstaubbelastung endgültig sämtliche Grenzwerte übersteigt und der LKW – Verkehr durch dirigistische Maßnahmen eingedämmt werden müßte.

- 3 -

Im Seehafen – Umfuhrverkehr zwischen Hamburg und Bremerhaven wäre hiervon neben der jetzt schon geplagten Region im Elbe – Weser - Dreieck auch die Stadt Bremerhaven wesentlich betroffen.

Uns stellt sich die Frage, warum die Benutzung der Straßen – Infrastruktur im Hamburger Hafen kostenlos ist, während für die Nutzung der Schienen – Infrastruktur Geld zu bezahlen ist. Von der Straßen – Infrastruktur ist man offensichtlich gewohnt, dass sie vom Steuerzahler subventioniert wird, von der Schienen – Infrastruktur wird erwartet, dass sie einen wie auch immer gearteten Kostendeckungsbeitrag erwirtschaftet. Dabei hat die Straßen – Infrastruktur im Hafen ebenfalls Millionenbeträge verschlungen (und nicht nur die Hafentram – wie man aus den HPA – Berichten fälschlicherweise schließen könnte). Man denke nur an die vielen Brücken, allen voran die Köhlbrandbrücke, von denen ein Großteil in den nächsten Jahren zur Erneuerung oder Großreparatur ansteht, ganz zu schweigen von der neu zu bauenden Hafen – Querspange.

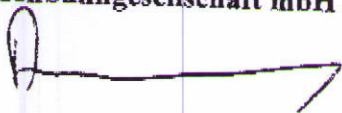
Fazit: Die Ware finanziert die Infrastruktur. Zur diskriminierungsfreien Benutzung der Hafen – Infrastruktur für alle Verkehrsträger, also LKW und Eisenbahn, muß die Belastung für die einzelnen Verkehrsträger gleich sein.

Also entweder wird eine LKW – Maut in Höhe von 16,00 Euro zzgl. MwSt. pro LKW bei der Einfahrt in den Hafen kassiert werden, oder die Benutzung der Hafentram- Infrastruktur muß kostenlos sein.

Die derzeitige Regelung ist weder unseren Kunden zu vermitteln (die nicht bereit sind, die Mehrkosten zu tragen), noch politisch zu vertreten.

Mit freundlichen Grüßen

**D & D**  
**Eisenbahngesellschaft mbH**



**Kopie:**

**Erster Bürgermeister Ole van Beust**  
**Wirtschaftssenator Gunnar Uldall**  
**SPD Bürgerschaftsfraktion**  
**GAL Bürgerschaftsfraktion**  
**Netzwerk Privatbahnen, Arthur – Iren Martini**  
**VDV Verband deutscher Verkehrsunternehmen, Herrn Henke**  
**Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee**  
**Verkehrspolitische Sprecher der CDU, Dirk Fischer**  
**Verkehrspolitische Sprecher der FDP, Horst Friedrich**  
**Verkehrspolitische Sprecher der SPD, Uwe Beckmeyer**  
**Verkehrspolitische Sprecher der Grünen, Winfried Hermann**