

## „Es ist fünf nach zwölf“

Hamburg sollte seine Chancen im Schienengüterverkehr besser nutzen.

Von Arthur Iren Martini

Im Hafen Hamburg stieg der Umschlag von Seegütern bis 2006 im Vergleich zu 1990 um mehr als 100 Prozent. Der Umschlag von Containern wuchs im gleichen Zeitraum sogar um 350 Prozent. Bis 2015 soll die Menge noch einmal um rund 100 Prozent zulegen.

### Verkauf · Vermietung · Service



Telefon 040-300 898 0  
Telefax 040-300 898 10

E-mail: info@UNITAINER.de  
www.UNITAINER.de

Die Rolle der Bahn war und ist in Hamburg bedeutend. Innerhalb der vergangenen rund 15 Jahre verdreifachte sich das Volumen per Schiene ins Hinterland beförderter Container auf rund 1,6 Mio. TEU. Jedes Jahr legt die Schiene um rund 200 000 TEU zu. Dennoch ist es ihr bislang nicht gelungen, mit dem Markt zu wachsen. 2006 wurde knapp jede fünfte Box

zwischen Hamburg und dem Hinterland auf der Schiene bewegt.

Hamburg hat eine hohe Attraktivität für den Schienengüterverkehr. Hier treten große und stark wachsende Volumina konzentriert an einem Ort die Weiterreise ins Hinterland beziehungsweise nach Übersee an. Heute sind über 40 Bahnen registriert, die das Netz der Hafenbahn benutzen dürfen. Der Anteil von DB-AG-Bahnen liegt bei etwas mehr als einem Drittel aller erfassten Zugfahrten.

Für private EVU ist es geradezu eine „Pflicht“, in Hamburg präsent zu sein. Das Güteraufkommen ist stark gebündelt und expandiert stärker als im Rest der Republik. Der Anteil des Standortes Hamburg am gesamten Güteraufkommen ist in den vergangenen Jahren auf über 11 Prozent gestiegen. Damit hat der Hamburger Hafen eine Schlüsselstellung für den Schienengüterverkehr.

Die bereits erwähnte Hafenprognose bedeutet für den Schienengüterverkehr, dass bei dem heutigen Marktanteil von knapp 18 Prozent rund 3,2 Mio. TEU befördert werden müssten. Das sind rund doppelt so viele Container wie heute. Hamburg bräuhete demnach innerhalb von acht Jahren eine Verdopplung der Kapazität der Schieneninfrastruktur. Wenn es gelingt, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen und ihr Marktanteil auf 25 Prozent

steigt, dann müssten sogar 4,5 Mio. TEU bewegt werden – das ist etwa das Dreifache des derzeitigen Volumens.

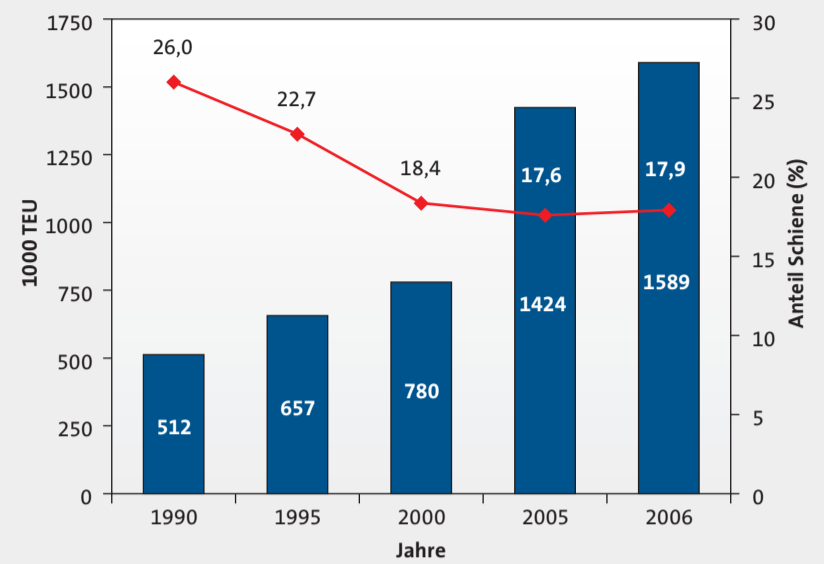
Bereits heute ist die Schieneninfrastrukturkapazität in Hamburg weitestgehend ausgereizt. Eine kurzfristige Abhilfe ist nicht in Sicht. Vielmehr zeigte man sich vor Ort noch 2006 überrascht von der überbordenden Nachfrage, obwohl der positive Trend bereits seit mehreren Jahren andauerte.

**Bahn vernachlässigt.** In Hamburg wurde stets bezogen auf die Kaikante „gedacht und gehandelt“. Und das, obwohl die Stadt von der Qualität ihrer Hinterlandbindungen lebt: So wurde die geplante Transrapid-Verbindung nach Berlin lebhaft beklatscht, später ei-

ner extrem „schlanken“ ICE-Trasse in die neue Hauptstadt das Wort geredet. Für den Güterverkehr ist diese Trasse mit wenigen Ausweich- und Wartegleisen ungeeignet. Der Hamburger Hafen ist damit für den ostgehenden Verkehr in sehr mäßiger Qualität erreichbar. Man vermisst Stimmen, die sich heute in gleicher Weise für einen leistungsfähigen Schienengüterverkehr stark machen: Einen Bypass für Hamburg!

Heute frequentieren über 50 000 Züge pro Jahr allein den Hamburger Hafen. 2015 müssten es nach den Prognosen und bei gleicher Prozesseffizienz je nach Szenario 100 000 bis zu

### Der Anteil der Schiene am Hinterlandverkehr stagniert



200 000 Züge sein. Auf der bestehenden Infrastruktur ist dies nicht möglich. Abgesehen davon: Wie sollen die Anrainer in Harburg diesen Verkehrsanstieg bewältigen? Nicht zu vergessen sind all die anderen Zugverkehre des Fern- und Nahverkehrs sowie Güterverkehre, die Hamburg nur passieren.

**Riesige Investitionen nötig.** Über die Gründe für die infrastrukturellen Versäumnisse kann man nur spekulieren. Jahre lang waren Reserven vorhanden, die eine Steigerung des Schienenverkehrs erlaubten. Heute treffen weiter wachsende Verkehre auf eine überalterte und überlastete Infrastruktur. Zum Teil sind die Probleme von der DB Netz selbst verursacht, indem die Infrastruktur konsequent zurückgebaut wurde. Die Hamburger Hafenbahn dürfte in den kommenden Jahren rund 500 Mio. EUR für die Instandsetzung benötigen. Für den Kapazitätsausbau um 100 Prozent müsste voraussichtlich der gleiche Betrag angesetzt werden.

Im Hinterland sieht es ähnlich tröstlos aus. Der Ausbau der für Hamburg strategisch wichtigsten Korridore in Richtung Süden (Hannover) und Osten (Uelzen–Stendal) verzögerte sich wiederholt. Notwendig wäre der vier- oder dreigleisige Ausbau bis Uelzen. Die Planungsunterlagen zeigen jedoch noch nicht einmal eine konsequente dreigleisige Durchfahrung Lüneburgs. Der eigentlich benötigte Kapazitätseffekt fällt damit aus. Damit kann wiederum die „Y-Trasse“ von Hannover nach Hamburg und Bremen durch die Lüneburger Heide leichter begründet werden.

Ein weiterer Vorschlag ist, das neuralgische Unterelbekreuz im Bahnhof Harburg „angemessen“ zu erweitern. Dies könnte die Kapazität um 100 Prozent erhöhen. Eine stärkere Berücksichtigung der regionalen Netze (im Süden die OHE, im Westen die EVB) würde vergleichsweise rasch und kostengünstig dem Markt neue Kapazitäten bereitstellen. Auch hier würde man sich mehr Rationalität in der Netzentwicklung wünschen.

Stattdessen wird politisch der Y-Trasse durch die Lüneburger Heide von Hannover nach Hamburg und Bremen das Wort geredet. Zu deren Rechtfertigung werden eine (teure) Mitnutzung des Güterverkehrs (im „Nachtsprung“) sowie Kapazitätsgewinne auf der Strecke Hamburg–Hannover konstruiert.

Beides entspricht nicht einmal annähernd dem Bedarf des Güterverkehrs. Der Hafen benötigt kontinuierlichen Abfluss auf der Schiene nach Maßgabe des Transportanfalls, nicht nach Maßgabe der Streckenplaner. Außerdem sind die jetzt geplanten Trassen zu teuer. Auch wäre der Güterverkehrsknoten Lehrte östlich von Hannover mit der Y-Trasse faktisch nicht mehr zu erreichen.

Die aufgezeigten Mängel haben leider System. Der Bundesverkehrswegeplan betrifft ausschließlich Bundes-schiene. Seine Prioritäten entsprechen kaum dem Marktbedarf. Es

dominieren auch in der heutigen strategischen Netzplanung (siehe Investitionsrahmenplan) Strecken für ICE-beziehungsweise Personenfernverkehr. Der Netzbeirat hat erst unlängst sehr hilfreiche Empfehlungen für eine marktbezogene Infrastrukturentwicklung vorgelegt, um mit minimalem Mitteleinsatz ein Maximum an Kapazität zu erreichen.

**Einseitige Verkehrsplanung.** Jedoch ist ein messbarer Einfluss des Netzbeirates auf die Entwicklung der Bundes-schiene leider nicht festzustellen. Zu kritisieren ist ferner, dass der Bund sich ausschließlich um die Weiterentwicklung der überregionalen Verbindungen kümmert, während bisher stark vernachlässigte regionale Infrastrukturen ignoriert werden. Ihr Ausbau zu leistungsfähigen Bypass-Korridoren (Beispiele: OHE/EVB-Netze) wäre wegen geringerer Planungsanforderungen und Streckenstandards deutlich schneller und preiswerter herbeizuführen.

Um die Chancen der Schiene abzusichern, wäre wünschenswert, dass Hamburg mehr als ein lokales Standortinteresse entwickelt. Amsterdam und Rotterdam zeigen mit der Betuwe-Linie, wie ein standortübergreifendes Interesse bezogen auf neuzeitliche Infrastrukturentwicklung aussehen könnte.

Die Netzentwicklung darf sich nicht allein an Unternehmenszielen der DB AG orientieren. Dies lässt sich nur erreichen, wenn alle Marktteilnehmer gleich behandelt werden. Hierfür ist eine Trennung von Infrastruktur- und Transportgeschäften bei der DB AG unabdingbar. Der Luft-hansa gehören auch nicht die Flughäfen, und sie kontrolliert auch nicht die Luftüberwachung. Diese Verhältnisse haben wir aber heute auf der Schiene.

Der Gütertransport ist der eigentliche Wachstumsmotor des Schienenverkehrs. Zu den Randbedingungen zählen eine durchgehende Produktion („24/7“) und leistungsfähige Schienenwege mit angemessenen Trassenpreisen. Die früher gern praktizierte zeitliche Entmischung („Nachtsprung“) entspricht nicht dem Bedarf.

Die Tarifpolitik der Hafenbahn muss einen nachhaltigen Beitrag dazu leisten, mit der gegebenen Infrastruktur kurzfristig eine höhere Effizienz und Effektivität des Zugbetriebes zu erreichen.

Der Seehafen Hamburg hat sich in den vergangenen Jahrzehnten eine exzellente Marktposition erarbeitet. Dass dies so bleibt, hat die Stadt zu einem großen Teil selbst in der Hand. Die privaten Güterbahnen werden die Hansestadt Hamburg und alle anderen Häfen dabei nach besten Kräften unterstützen.

DVZ 13.11.2007  
www.privatbahnen.com



Arthur Iren Martini, Rechtsanwalt und Geschäftsführer des 25 Mitglieder umfassenden Netzwerks Privatbahnen e.V.

## TCO Transcargo GmbH

Ihr Partner für Umschlagstechnologie, Lagerung und Logistik

**IHR PARTNER FÜR PROFESSIONELLE SEEMÄSSIGE TRANSPORTVERPACKUNGEN IN HAMBURG**

### Unsere Value Added Services

Container-Trucking · Container-Handling · Transport-Logistik · Container-Depot · Container-Packstation · LKW-Schnellspur · Schwerguthandling bis 50 to. · Lagerung von Gütern aller Art · Palettieren · Sortieren · Kommissionieren und Verteilen · Konfektionieren · Um- und Neuverpacken · Reparieren · Markieren · Wiegen und Trieren · Qualitäts- und Quantitätskontrolle · Labeln und Etikettieren · Eigene Zollabfertigung via IT-Verfahren Atlas · Zolllager C und D · Gestellungsbefreiung Freihafenlager · Ladungsbefestigung ... und mehr!

Wir freuen uns, Ihr Interesse geweckt zu haben.  
Rufen Sie uns an. Unser kompetentes Team berät Sie gern.

TCO Transcargo GmbH – Terminal I – Auf der Hohen Schaar 3 – 21107 Hamburg  
TCO Transcargo GmbH – Terminal II – Eversween 25 – 21107 Hamburg  
Telefon 040 75 24 76-11 – Fax: 040 75 24 76-66  
Email: info@tco-transcargo.de – http://www.tco-transcargo.de