



Zusammenfassung der Ergebnisse des Masterplans
**„HAFENBAHN HAMBURG 2015“
UND HANDLUNGSEMPFEHLUNG**

Hamburg, im September 2007



Sehr geehrte Damen und Herren,

die Hamburg Port Authority freut sich, Ihnen den Masterplan Hafenbahn 2015 vorstellen zu können. Der Masterplan ist unsere Reaktion auf die enormen Wachstumsprognosen für den Hamburger Hafen, nach denen bis 2015 insgesamt 18,1 Millionen TEU umgeschlagen und davon ein Viertel auf der Schiene weitertransportiert werden.

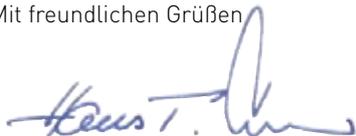
Die Herausforderungen für den größten Bahncontainer-Umschlagplatz Europas beschränken sich dabei nicht auf die Gleisinfrastruktur im Hafen. Wir haben daher alle Beteiligten eingebunden, um einen Entwicklungsplan vorzulegen, der von den Kapazitäten auf den Terminals, über die Brücken und Verbindungsgleise im Hafengebiet bis zu den wichtigen Hinterlandanbindungen einen integrierten Lösungsansatz bietet.

Eine besondere Herausforderung ist hierbei die begrenzte Fläche des Hamburger Hafens, die einen großzügigen Infrastrukturausbau unmöglich macht. Wir werden unser Ziel über die Optimierung der logistischen Prozesse, den Ausbau von Hafen- und Zulaufstrecken und eine Erhöhung der Kapazitäten der Containerumschlagbahnhöfe auf den Terminals erreichen.

Der Hamburger Hafen ist eine tragende Säule der wirtschaftlichen Entwicklung Europas. Der „Masterplan Hafenbahn Hamburg 2015“ leistet einen wichtigen Beitrag, die Dynamik der letzten Jahre fortzusetzen und die überregionale Bedeutung der Seehafen-hinterlandanbindung weiter auszubauen.

Die Hamburg Port Authority möchte sich bei allen Beteiligten, die an diesem ehrgeizigen Projekt beteiligt waren und sind, für die konstruktive Zusammenarbeit bedanken. Wir freuen uns, den Standort Hamburg gemeinsam entschieden gestärkt zu haben.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Hans P. Dücker
Geschäftsführer
Hamburg Port Authority

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Deutsche Bahn hat zusammen mit Hamburg mit dem Masterplan „Hafenbahn Hamburg 2015“ die Weichen für eine gemeinsame Zukunft von Schiene und Hafen gestellt.

Die rasante Entwicklung des Welthandels hat den deutschen Seehäfen einen spürbaren Aufschwung beschert. Nach zweistelligen Wachstumsraten in den vergangenen Jahren gehen die Prognosen bis 2015 von einer weiteren Verdoppelung des Transportaufkommens der Häfen aus. Die Schiene als leistungsfähiger Partner der Seehäfen partizipiert an diesen Mehrverkehren und konnte ihren Transportanteil im Seehafenhinterlandverkehr in den vergangenen Jahren stetig steigern. Das Schlagwort „Mehr Verkehr auf die Schiene“ haben wir erfolgreich umgesetzt.

Im Hamburger Hafen wird jeder dritte Container über die Schiene an- oder abgefahren. Bereits heute verbinden täglich über 200 Züge mit Containern und Massengut den Hafen mit dem deutschen und europäischen Hinterland. Bis 2015 verdoppelt sich nach aktueller Prognose die Transportnachfrage auf täglich mehr als 400 Züge.

Bei diesen Wachstumswerten werden die Hauptkorridore von und zu den Seehäfen in naher Zukunft ihre Kapazitätsgrenzen erreichen. Daher ist ein gezielter Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur erforderlich, um Engpässe im Produktionskonzept Seehäfen – Schiene zu vermeiden. Für diese Neu- und Ausbaumaßnahmen, die im direkten Umfeld des Hamburger Hafens sowie netzweit auf den Hauptkorridoren für die notwendige Anpassung der Kapazitäten an die Nachfrage erforderlich sind, wird bei der DB Netz AG mit einem Investitionsvolumen von rund 15 Mrd. Euro gerechnet. Die Realisierung der Projekte soll nachfrageorientiert in mehreren Umsetzungsstufen erfolgen.

Korrespondierend zum hamburgischen Masterplan „Hafenbahn Hamburg 2015“ zeigt die Deutsche Bahn mit ihrem „Masterplan Schiene Seehafen-Hinterland-Verkehr“ in enger Zusammenarbeit mit den Häfen ein abgestimmtes Gesamtkonzept auf, das mittel- und langfristig den Herausforderungen eines global wachsenden Transportmarktes an eine leistungsfähige Infrastruktur gerecht wird.

In gemeinsamer Anstrengung mit der Politik und allen Beteiligten müssen in einem nächsten Schritt die planerischen und finanziellen Grundlagen für einen nachfragegerechten Neu- und Ausbau der Schieneninfrastruktur geschaffen werden.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Norbert Bensch
Deutsche Bahn AG
Vorstand Transport und Logistik



Oliver Kraft
Vorstand Produktion
der DB Netz AG

HAMBURGER HAFEN – GRÖSSTER BAHNCONTAINER-UMSCHLAGPLATZ EUROPAS

Hamburg nimmt als größter Bahncontainer-Umschlagplatz Europas eine bedeutende Stellung im weltweiten Güterverkehr ein. Das Streckennetz der Hafenbahn wird von 40 nationalen und internationalen Eisenbahnverkehrsunternehmen ge-

nutzt, und die Bahn bewältigt einen Großteil des Binnenlandtransports von und zum Hamburger Hafen. Rund 70 Prozent der Container im Fernverkehr werden per Bahn befördert.



AUSBAU MASSGESCHNEIDERTER SCHIENENINFRASTRUKTUR

Die für die Abwicklung des Schienengüterverkehrs im Hamburger Hafen und in seinem Umfeld im Bereich der Deutschen Bahn AG vorhandenen Infrastrukturen sind bereits beim derzeitigen Aufkommen gut ausgelastet. So sind die Kapazitätsreserven wichtiger Relationen zwischen Hafen und Binnenland bereits weitgehend ausgeschöpft. Ohne einen maßgeschneiderten Ausbau der Schieneninfrastruktur im Hafen sowie im Bereich der Deutschen Bahn wird sich die bestehende Situation aus Sicht der verschiedenen Beteiligten bei steigender Nachfrage verschärfen.

Um die Leistungsfähigkeit des Hinterlandverkehrs auf der Schiene von bzw. zum Hamburger

Hafen sowie in diesem Zusammenhang auch insbesondere die Wettbewerbsfähigkeit im Containerverkehr des Hamburger Hafens auszubauen und zu stärken, müssen geeignete Maßnahmen zur Anpassung der Infrastruktur entwickelt, geplant und zeitgerecht umgesetzt werden.

Den Handlungsrahmen und einen detaillierten Maßnahmenkatalog für die Schienengüterverkehrsentwicklung des Hamburger Hafens begründet jetzt der Masterplan „Hafenbahn Hamburg 2015“. Aus Hamburg spezifischer Sicht liegt damit auch ein Beitrag zum Masterplan „Güterverkehr und Logistik“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) vor.

BETEILIGUNG DER HAFEN- UND BAHNTRANSPORTWIRTSCHAFT

Vor diesem Hintergrund wurde die Firma HaCon von der Hamburg Port Authority (HPA) gemeinsam mit der Deutschen Bahn mit der Erarbeitung des Masterplans „Hafenbahn Hamburg 2015“ beauftragt. Der Masterplan wurde in Abstimmung mit den weiteren Beteiligten (Hamburger Hafen und Logistik AG, Eurogate GmbH & Co KG, A KG,

Unternehmensverband Hafen Hamburg, BoxXpress GmbH, Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt) entwickelt. Die Arbeiten begleitete ein Lenkungskreis, in dem alle maßgeblich Beteiligten vertreten waren.

ABGESTIMMTES FUNDIERTES ENTWICKLUNGSKONZEPT

Zielsetzung der Untersuchung war es, ein zwischen den Beteiligten abgestimmtes und in sich schlüssiges Gesamtkonzept für den zukünftigen Ausbau der erforderlichen Infrastrukturen für den Schienengüterverkehr im Hamburger Hafen (Anlagen der Hafenbahn und der Umschlagbetriebe) und dessen Umfeld (Anlagen der DB Netz AG) auf Basis der prognostizierten Aufkommensentwicklung abzuleiten. Dabei sind Verbesserungen in der Bahnproduktion und der Prozessabstimmung/Zusammenarbeit zwischen den Beteiligten berücksichtigt worden.

Im Ergebnis einer stetigen Abstimmung mit Vertretern der Hafen- und Bahntransportwirtschaft sowie der DB AG liegt mit dem Masterplan „Hafenbahn Hamburg 2015“ eine fundierte Einschätzung der künftigen Entwicklungen des Schienengüterverkehrs des Hamburger Hafens und daraus resultierender Anforderungen an einen bedarfsgerechten Ausbau der Infrastrukturen vor.



ERGEBNISSE DES MASTERPLANS „HAFENBAHN HAMBURG 2015“

AUFKOMMENSENTWICKLUNG

Auf Basis des prognostizierten Umschlagaufkommens von 18,1 Mio TEU in 2015 im seeseitigen Containerumschlag, einem zukünftig verbesserten Bahnanteil im Hinterlandverkehr (25% im Vergleich zu derzeit 18%) sowie einem moderaten

Wachstum im Massengüterverkehr wird sich das Schienengüterverkehrsaufkommen bis 2015 fast verdoppeln:

- Im Containerverkehr von heute 122 auf 296 Züge pro Tag (hauptsächliches Wachstum bis 2015 vorrangig im Westhafen).
- Im Wagenladungsverkehr von heute 86 auf 98 Züge pro Tag (Wachstum nur im Massengüterverkehr – Ganzzüge via Hansaport und Hohe Schaar).
- In der Summe von heute 208 Züge auf 394 Züge pro Tag (Summe Versand und Empfang); gerundet von heute 200 Züge auf 400 Züge pro Tag.

Aufgrund der Entwicklung bis 2025 (aktuelle „Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtung – Seeverkehrsprognose“ (BMVBS) für die Entwicklung des Seehafenumschlags) wird das erwartete Zugaufkommen für den Zeithorizont 2015+ (Inbetriebnahme Containerterminal Steinwerder/Osthafen) auf ca. 460 Züge ansteigen.

Das erwartete Wachstum im Schienengüterverkehr erfordert erhebliche Anpassungsmaßnahmen in der Kapazität der Umschlagterminals im Hafen, der Hafenbahn, der Verknüpfung der Hafenbahn mit dem Netz der DB AG und im Bereich der DB AG (Knoten Hamburg und Zu-/Ablaufstrecken). Darüber hinaus sollte die Möglichkeit geprüft werden, Privatnetze einzubeziehen.

Die wesentlichen Eckpunkte erforderlicher Infrastrukturmaßnahmen sind nachfolgend zusammenfassend aufgeführt.

ERFORDERLICHER INFRASTRUKTURAUSBAU IM BEREICH DER DB NETZ AG

1. Umsetzungsstufe (kurzfristig bzw. zeitnah)

- 2-gleisige Anbindung der Hafenbahn in Hausbruch und Blockverdichtung Hausbruch – Harburg.
- 3-gleisiger Ausbau Stelle – Lüneburg.
- Niveaufreie Einfädelung der Strecke Stendal – Uelzen in Uelzen.
- Verbesserung der Überholungsmöglichkeiten auf der Strecke Hamburg – Berlin für den Güterverkehr.
- Herstellung eines Puffergleises in Rothenburgsort für Züge via Abzweig Wilhelmsburg in den Hafen.
- Drei neue Weichenverbindungen und teilweise Umnutzung der Gleise im Bahnhof Harburg.

- Direkte Anbindung der Güterzugstrecke im Bahnhof Harburg an die Strecke in Richtung Buchholz.
- Herstellung eines zusätzlichen Umfahrgleises in Maschen (Süd-Nord-Richtung).

2. Umsetzungsstufe (Realisierung bis 2015 erforderlich)

- Neubaustrecke (NBS) / Ausbaustrecke (ABS) Hamburg/Bremen – Hannover („Y-Trasse“).
- Durchgehend zweigleisiger Ausbau der Strecke Uelzen – Stendal.
- Entwicklung und Realisierung einer umfassenden Gesamtlösung zur Entflechtung der Verkehre im Knoten Harburg (sog. „Unterelbkreuz“) unter Einbeziehung des „Nordkopfs“ des Rangierbahnhofs Maschen.

3. Umsetzungsstufe (langfristig – nach 2015)

- Möglichkeit einer umfangreicheren Nutzung der „Y-Trasse“ für den Güterverkehr gegebenenfalls mit erforderlichem weiteren Ausbau der Strecke zwischen Harburg und Lauenbrück (Anschluss der „Y-Trasse“ an die Strecke Harburg – Rotenburg – Bremen).
- Bei Bedarf weiterer Ausbau der „Y-Trasse“.
- Weiterhin sollte geprüft werden, inwieweit eine weitere Verkehrs- und Hafenenwicklung im westlichen Hafen zusätzliche Kapazitäten im Raum Harburg erforderlich machen.

ERFORDERLICHER INFRASTRUKTURAUSBAU UND NOTWENDIGE PROZESSOPTIMIERUNG IM BEREICH DER HAFENBAHN UND DER UMSCHLAGTERMINALS

Die Fläche des Hamburger Hafens ist nicht beliebig ausdehnbar, so dass der Ausbau der Hafeninfrastruktur begrenzt ist. Daher sind parallel zu den nachfolgend dargestellten, vorrangigen Ausbaumaßnahmen des Hafenbahnnetzes Effizienzsteigerungen durch eine Optimierung und Abstimmung der Prozesse und Schnittstellen zwischen allen Beteiligten erforderlich. Nur so kann eine optimal ausgebaute und ausgenutzte Infrastruktur das zukünftige Aufkommen im Hafen bewältigen.

- Erhöhung der Leistungsfähigkeit durch Effizienzsteigerung des bereits eingeführten Slotverfahrens (Slots sind Zeitfenster, bei denen die Fahrpläne der Züge von der Hinterlandstrecke über das Hafenbahnnetz bis in die Umschlagterminals durchgängig geplant werden).
- Ausbau der bestehenden Bahnumschlaganlagen Eurokombi/CTB /CTA (Umschlaggleise, Gleiskapazitäten, Krankapazitäten).
- Neubau einer Umschlaganlage auf den Containerterminal Tollerort sowie Bau entsprechender Umschlaganlagen bei den neuen Terminals (u. a. Steinwerder).
- Jeweils zweigleisige Anbindung der Bahnumschlaganlagen an die Hafenbahn und Herstellung zweigleisiger Verbindungen zwischen dem Hafenbahnhof Alte Süderelbe und den Bahnhöfen bzw. Vorstellgruppen im Westhafen.
- Erweiterung der Vorbahnhofskapazitäten (Puffergleise) durch Umbau bzw. Ausbaumaßnahmen im Bereich Waltershof, Mühlenwerder, Altenwerder und Tollerort.
- Durchgehende zweigleisige Anbindung des Seehafenbahnhofs in Harburg an die Containerschwerpunkte in Waltershof und Altenwerder einschließlich Ertüchtigung des Seehafenbahnhofs.
- Bereits fertig gestellte Erweiterung des Bahnhofs Alte Süderelbe zum zentralen Hafenbahnhof im Vorfeld der westlichen Containerterminals.
- Ersatz der bimodal genutzten Kattwykbrücke durch eine neue zweigleisige Eisenbahnbrücke im Raum Süderelbe/Harburg.
- Umbau und Modernisierung des Hafenbahnhofs Hamburg Süd (Nutzung vorrangig für Einzelwagenverkehr und Pufferfunktion für Containerverkehr des Terminals Tollerort, zukünftig auch Steinwerder).
- Umbau und Modernisierung des Hafenbahnhofs Hohe Schaar (vorrangige Nutzung für Ganzzugverkehre des Massenguts).
- Einrichtung von Lokabstellmöglichkeiten und einer Lokdispositionsstelle vorrangig im Westhafen, aber auch im Osthafen zur Vermeidung von Lokleerfahrten zwischen dem Hafen und dem Rangierbahnhof Maschen (Entlastung von Strecken und Knoten).

HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Um die Leistungsfähigkeit des Hinterlandverkehrs auf der Schiene von und zum Hamburger Hafen im Hinblick auf die schon bestehenden Engpässe und zukünftig steigenden Anforderungen anzupassen, sind die in diesem Masterplan abgeleiteten Anforderungen an den Ausbau der Infrastruktur und die Optimierung der Prozessabläufe umzusetzen. Der Masterplan bietet die Voraussetzungen für ein koordiniertes Umsetzungskonzept im Wechselspiel zwischen Umschlagbetrieben, HPA und der DB AG.

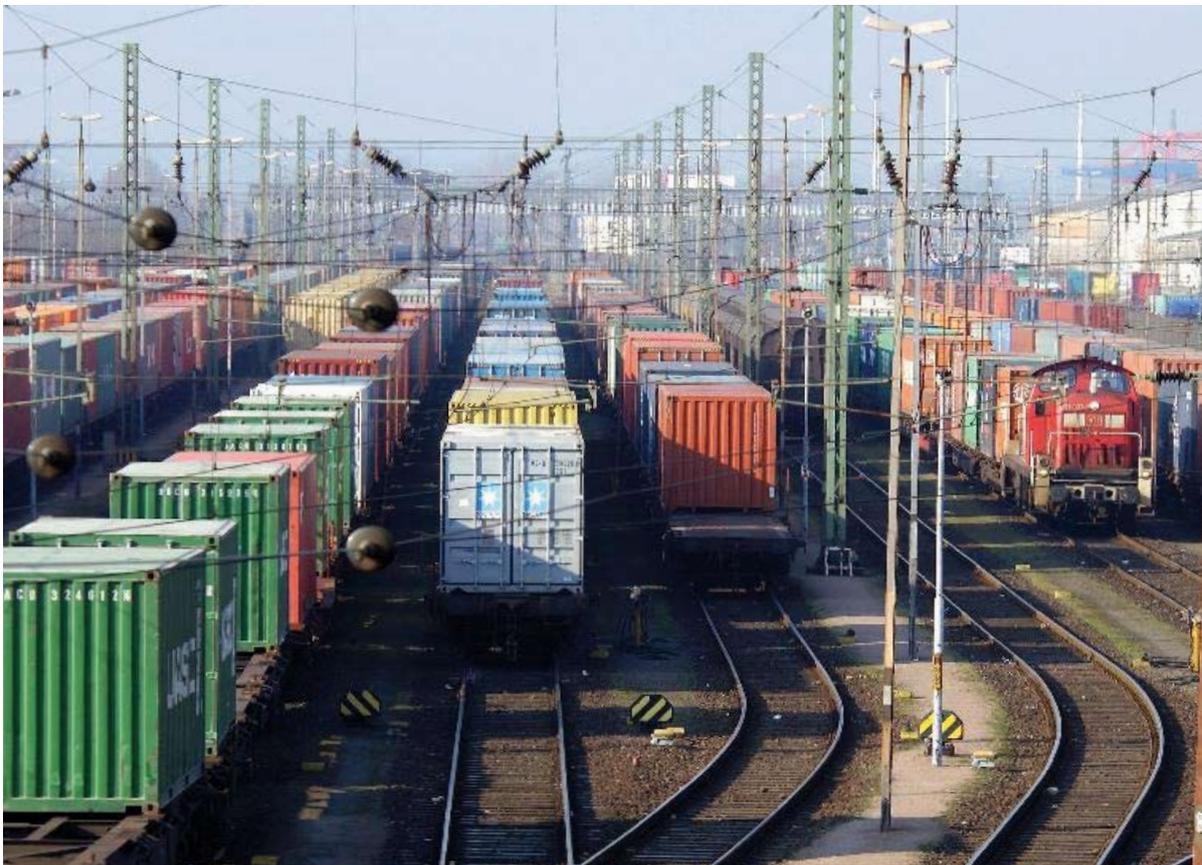
Neben dem erforderlichen Ausbau der Infrastruktur kommt der effizienten Bahnproduktion eine wichtige Rolle zu. Dies betrifft eine noch konsequentere Koordinierung und Optimierung der Prozessabläufe zwischen den Beteiligten im Bereich des Hafens und eine weitere Optimierung der Schienenproduktion im Fernbereich. Neben der Optimierung der Produktionsverfahren – verstärkte Abfuhr in Ganz- und Shuttlezügen in Anpassung an die Aufkommensentwicklung – ist

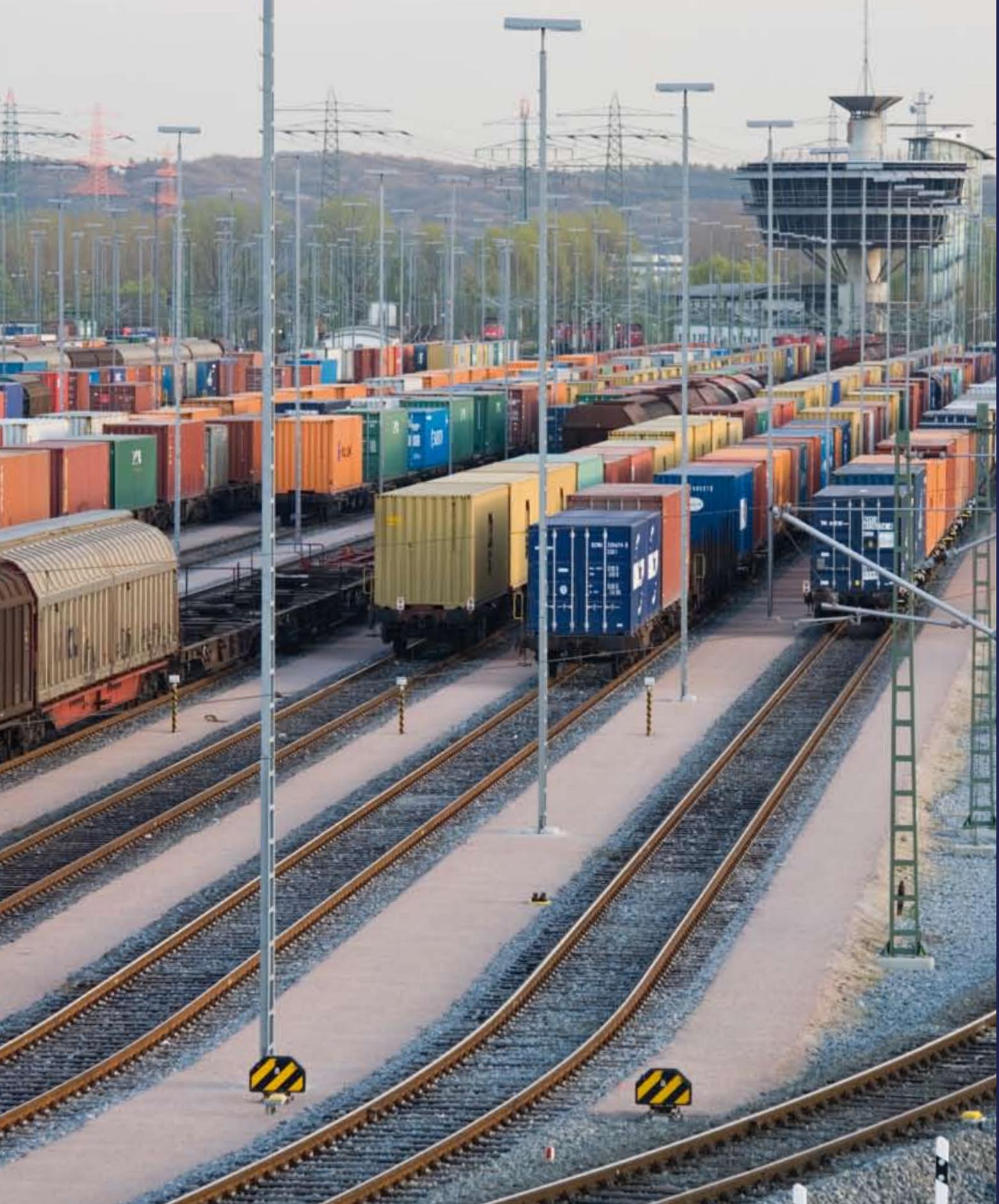
auch die deutliche Steigerung der durchschnittlichen Zugauslastung im Schienencontainerverkehr ein entscheidender Hebel für eine zukünftig noch effizientere Nutzung der Infrastruktur.

Im Rahmen eines Ausblicks zeigt der Masterplan weiterführende Planungs- bzw. Prüfschritte auf:

- Prüfung innovativer Technologien oder Produktionskonzepte.
- Analyse der aktuellen „Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtung – Seeverkehrsprognose“ des BMVBS für den Zeithorizont 2025 und Ableitung weiterer Handlungserfordernisse.

Insofern ist es erforderlich, in einem nächsten Schritt, aufbauend auf diesen Ergebnissen im Sinn einer Fortschreibung mit Zielrichtung 2025, die Arbeiten in geeigneter Form fortzusetzen.





Hamburg Port Authority

Hamburg Port Authority
Neuer Wandrahm 4
20457 Hamburg

www.hamburg-port-authority.de



Mobility Networks Logistics

Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

www.db.de



Traffic • Software • Service

HaCon Ingenieurgesellschaft mbH
Lister Straße 15
D-30163 Hannover

www.hacon.de