

Schienerpolitische Vorschläge der deutschen See- und Binnenhäfen für eine erfolgreiche Verkehrswende

erstellt von der Arbeitsgemeinschaft Eisenbahnen öffentlicher Häfen (EÖH) im VDV



Impressum

Herausgeber

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV)
Kamekestraße 37–39 · 50672 Köln
T 0221 57979-0 · info@vdv.de · www.vdv.de

 @DieVerkehrsunternehmen

 @VDV_Verband

 die-verkehrsunternehmen

 app.vdv.de

Gesamtredaktion und Ansprechpartner

Georg Lennarz
T 0221 57979-146
lennarz@vdv.de

Bildquellen

Titel Hafen Stuttgart GmbH
Seite 4 bremenports
Seite 7 Stadtwerke Koblenz GmbH
Seite 8 duisport – Duisburger Hafen AG
Seite 9 HHM | M. Lindner
Seite 11 Hafen Krefeld GmbH & Co. KG
Seite 12 bayernhafen Regensburg | M. Ziegler
Seite 19 bayernhafen Aschaffenburg | M. Ziegler
Seite 21 Hafen Stuttgart GmbH
Seite 22 Stadtwerke Koblenz GmbH
Seite 23 Hamburger Hafen und Logistik AG

Inhalt

2	Impressum
3	Inhalt
5	Verkehrsverlagerung kann nur mit den See- und Binnenhäfen gelingen
9	Verkehrspolitische Vorschläge der Eisenbahnen öffentlicher Häfen (EöH)
9	Handlungsfeld 1 Förderung von Eisenbahninfrastrukturen der Häfen
11	Handlungsfeld 2 Finanzierungsinstrumente für kleinere und mittlere Maßnahmen bei der bundeseigenen vorgelagerten Eisenbahninfrastruktur schaffen
12	Handlungsfeld 3 Einführung des Deutschlandtaktes
13	Handlungsfeld 4 Förderung der Trassen- und Anlagenpreise bei allen EIU
14	Handlungsfeld 5 Wachstumskonzept für den kombinierten Verkehr (KV)
15	Handlungsfeld 6 Multimodale Verkehre über die Häfen stärken
16	Handlungsfeld 7 ETCS-Einführung bei DB Netz, NE-Betreiber der Schienenwege und EöH
17	Handlungsfeld 8 Elektronische und Digitale Stellwerke bei DB Netz
18	Handlungsfeld 9 Datenaustausch mit den Häfen
19	Handlungsfeld 10 Baumaßnahmen und Verkehrswachstum in Einklang bringen
20	Handlungsfeld 11 Zusatzkosten durch Lang-Lkw finanzieren
21	Handlungsfeld 12 Nachteile des neuen Anschlussrechtes für die EöH ausgleichen
23	Maßnahmen zur Optimierung der bundeseigenen Infrastrukturen mit Hafenbezug
24	Handlungsfeld 13 Schaffung eines gesetzlich festgelegten Verfahrens zur Anpassung vorgelagerter Infrastrukturen bei Aus- und Neubaumaßnahmen in Häfen
25	Handlungsfeld 14 Sonderprogramm „Beseitigung von Engpassstellen bei der Anbindung der Häfen an das Schienennetz“
26	Handlungsfeld 15 Schaffung eines gesetzlich festgelegten Verfahrens zur Übernahme vorgelagerter Infrastrukturen durch die Häfen (Regionalisierung von Infrastrukturen)
27	Handlungsfeld 16 Konkrete Maßnahmen zur Kapazitätserhöhung in den vorgelagerten Infrastrukturen
28	Konkrete Maßnahmenvorschläge der einzelnen EöH



Verkehrsverlagerung kann nur mit den See- und Binnenhäfen gelingen

Die 53 in der **VDV-Arbeitsgemeinschaft Eisenbahn öffentlicher Häfen (EöH)** organisierten See- und Binnenhäfen zählen zu den Umschlagsstärksten ihrer Branche.

Laut Marktuntersuchung 2020 der Bundesnetzagentur sind mehr als 130 Hafenstandorte an das deutsche Eisenbahnnetz angebunden.

Wenn man die zwei Millionen Güterwagen, die in den deutschen Häfen jährlich bewegt werden, hintereinander aufstellt, würde dieser gigantische Zug einmal um die Erde reichen.

Die gesamte Gleislänge in den Häfen liegt bei über 2000 km. Das entspricht in etwa der Distanz von der dänischen bis zur österreichischen Grenze und wieder zurück.

Die See- und Binnenhäfen erzeugen eine erhebliche Wertschöpfung für unsere Volkswirtschaft. In einer Studie, die das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) – gemeinsam mit Fraunhofer CML/IML, ETR und Prof. Holocher im Auftrag des „Bundesministerium Verkehr und Digitale Infrastruktur“ (BMVI) im Mai 2019 (https://www.isl.org/public/studienergebnisse/Beschaeftigungseffekte_BMVI_Endbericht5-Final.pdf) veröffentlicht hat, werden dazu folgende Zahlen pro Jahr ausgewiesen:

- Direkte hafenabhängige Wirtschaft: über 2,8 Mrd. Euro
- Erweiterte hafenabhängige Wirtschaft: über 9,7 Mrd. Euro
- Gesamtwirtschaftliche Effekte der erweiterten hafenabhängigen Wirtschaft: über 25,6 Mrd. Euro
- Wertschöpfung der hafenabhängigen Industrie: 127,7 Mrd. Euro

Die deutschen See- und Binnenhäfen planen, bauen und betreiben als Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) ihre Infrastrukturen, die sie allen Zugangsberechtigten diskriminierungsfrei

gegen Infrastrukturnutzungsentgelte zur Verfügung stellen. Darüber hinaus bieten viele Häfen auch eigene Leistungen als Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) in und außerhalb ihrer Hafengebiete an.

Häfen verstehen sich als **trimodale Logistikzentren**, die die Verkehrsträger Wasser, Schiene und Straße miteinander verknüpfen. Sie verfügen neben zahlreichen Umschlagterminals für Massen-/Stückgüter auch über klassische KV-Terminals. Alle Terminals sind über hafeneigene Gleisanlagen mit den Strecken der DB Netz AG national und international verbunden. Sie sind integrale Hubs für Entwicklung, Implementierung und Sicherung multimodaler und kombinierter Verkehre.

Zur Generierung weiterer Wachstumspotentiale **im multimodalen und kombinierten Verkehr** muss ihre Marktposition nachhaltig gestärkt werden, um zukünftig auch den Verkehrsträger Wasser deutlich mehr in die Transportketten einbinden zu können. See- und Binnenhäfen sind darüber hinaus wichtige Bündelungspunkte für die Schiene und bringen die Marktteilnehmer der Logistik auf engstem Raum zusammen. So kommt ein Gutachten aus dem Jahr 2021, welches die Beratungsgesellschaft Roland Berger im Auftrag des VDV zum Thema „Zukunft des Schienengüterverkehrs“ erstellt hat, zu dem Ergebnis, dass die notwendige Intermodalität nur über eine effiziente Anbindung der See- und Binnenhäfen sichergestellt werden kann.

Die EöH identifizieren sich mit dem Ziel der Verkehrspolitik zur Hebung weiterer **Wachstumspotenziale** sowie deren Umsetzung über eine nachhaltige **Verkehrsverlagerung auf die Schiene**. Konsequenter Weise haben die EöH miteinander vereinbart, bei den Bahnverkehren über ihre Häfen einen nachhaltigen Modal-Split zu erreichen, der deutlich über dem bundesweiten Verlagerungsziel von 25 Prozent bis 2030 liegt.

Um die gemeinsam definierten und ambitionierten Ziele der Politik und der EöH realisieren zu können, müssen die Verkehre über die See- und Binnenhäfen gezielt gestärkt werden, insbesondere durch

- Erhaltung, Ausbau, Neubau, Elektrifizierung, Reaktivierung, Modernisierung und Digitalisierung von Eisenbahninfrastrukturen,
- Bereitstellung und Bewirtschaftung von Flächen in den Häfen sowie
- Optimierung der Schnittstellen zum überregionalen Schienennetz.

Dies bedarf umfassender **Investitionen in leistungsfähigere und effizientere Eisenbahninfrastrukturen und Flächen** in den See- und Binnenhäfen sowie in den vorgelagerten (zumeist) bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturen.

Damit die Häfen ihre Rolle als trimodale Hubs noch stärker ausbauen können als bisher, müssen insbesondere vorhandene und bereits identifizierte Schwachstellen im Zu- und Ablauf zu/ von den Häfen, insbesondere über die bundeseigene Eisenbahninfrastruktur, behoben werden. Dazu sind Zulaufstrecken, Vorbahnhöfe und Zuführungsgleise auszubauen bzw. (auch durch Technik) zu optimieren sowie zusätzliche Kapazitäten bei den Aufstell- und Rangiergleisen zu schaffen. Die Anbindung der Häfen an das überregionale Eisenbahnnetz muss kurzfristig und nachhaltig verbessert werden. Dazu gehören natürlich auch Einzelmaßnahmen mit einem geringen Investitionsvolumen, die allerdings eine große kapazitätssteigernde Wirkung erzielen könnten.

Roland Berger stellt im bereits genannten Gutachten unter anderem fest „Die Zugangsinfrastruktur zum Schienengüterverkehr in Deutschland ist bereits heute stark ausgelastet und teilweise am Kapazitätslimit angelangt. Ohne eine weitere Kapazitätserweiterung, insbesondere im Bereich der wesentlichen Anlagen und Serviceeinrichtungen (z.B. Terminals, Vorbahnhöfe, Gleisanschlüsse) sowie eine verbesserte intermodale Anbindung u.a. an Häfen, wird eine weitere Verlagerung von Verkehr auf die Schiene in Richtung 25 Prozent nicht möglich sein. Der Ausbau von Zugangsinfrastruktur muss daher schnellstmöglich begonnen werden, da durch heute geltende Genehmigungs- und Planungsvorhaben sowie den Bauprozess selbst

viel Zeit benötigt wird. Wichtig ist bei der Erweiterung der Zugangsinfrastruktur die gesamte Logistikkette aus Sicht der Kunden inklusive Vor- und Nachlauf im Blick zu behalten. So werden auch Bedürfnisse wie z.B. Abstellkapazitäten im Hinterland großer Häfen berücksichtigt.“ Diese Vorschläge finden die volle Unterstützung der EöH.

In den Häfen sind **Industrie, Handel, Logistik, Bauwirtschaft und Entsorgung** angesiedelt. Sie sind deshalb per se bedeutende Wirtschaftsstandorte. Bei der **Ansiedlungspolitik** legen die Häfen den Fokus darauf, dass gleisnahe Grundstücke und Immobilien bevorzugt den potentiellen Kunden angeboten werden, die sich mit ihrer Logistik auf den Schienengüterverkehr ausgerichtet haben. Damit leisten die Häfen einen wichtigen Beitrag zur Stärkung der Schiene.

Aufgrund ihrer meist zentralen Lage in den Wirtschaftszentren sind Häfen prädestinierte Standorte für die **Versorgung der Städte**. Erst durch ihre hervorragende Anbindung an die überregionalen Streckennetze werden die Voraussetzungen geschaffen, die Waren im Hauptlauf über den Verkehrsträger Schiene abzuwickeln, um mit kurzen Vor- und Nachläufen und dem Einsatz von Fahrzeugen mit modernen Antrieben umweltfreundliche Logistikketten gestalten zu können.

Die EöH setzen sich – wie bereits beschrieben – für die Entwicklung, den Ausbau als auch für den Erhalt von Infrastrukturen ein. Dabei muss der Betrieb von Eisenbahninfrastrukturen wirtschaftlich darstellbar sein. Können Infrastrukturen nachweislich nicht eigenwirtschaftlich betrieben werden, bedarf es einer **Förderung durch die öffentliche Hand** im Sinne der Daseinsvorsorge.

Damit Verkehre zwischen Umschlagterminals und zwischen Kundengleisanschlüssen wettbewerbsfähig sind, sollten insbesondere die **Infrastrukturen der ersten/letzten Meile** (Gleise, Umschlagterminals und Gleisanschlüsse) gefördert werden. Da der LKW beim Transport zwischen den Ladestellen der Kunden ohne zusätzliche Handlings auskommt, können in multimodalen/ kombinierten Verkehren ohne Förderung erfahrungsgemäß

kaum wettbewerbsfähige Angebote am Markt platziert werden. Die zusätzlichen Umschläge und höheren Infrastrukturkosten für die erste/ letzte Meile wirken sich negativ auf die Preiskalkulation von Bahnverkehren aus.

Um eine Verkehrsverlagerung zu erreichen, muss daher auch der **gesamtwirtschaftliche Nutzen** von Eisenbahninfrastrukturen für den Güterverkehr verstärkt im Vordergrund stehen. So müssen bei den heute üblichen Bewertungsmethoden des Bundes zukünftig auch Fortschritte beim Klimaschutz, die flächen- und ressourcenschonende Mobilität der Güter und die Schaffung von Arbeitsplätzen zeitgemäß berücksichtigt werden.

Die See- und Binnenhäfen bekennen sich zum Wettbewerb auf der Schiene, denn dieser erhöht die Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit des Schienensystems auch in den Häfen.

Die **Vorschläge der deutschen See- und Binnenhäfen für eine erfolgreiche Verkehrswende** stellen eine **Konkretisierung des Masterplans Schienengüterverkehr** dar und unterbreiten konkrete Maßnahmvorschläge.





Verkehrspolitische Vorschläge der Eisenbahnen öffentlicher Häfen (EöH)

Handlungsfeld 1 | Förderung von Eisenbahninfrastrukturen der Häfen

Häfen benötigen wie alle anderen EIU staatliche Finanzierungsinstrumente für Neu-/Ausbau, Elektrifizierung, Reaktivierung und Erneuerung ihrer Eisenbahninfrastrukturen.

Multimodale/ kombinierte Transportketten stehen immer im Wettbewerb zum Transport über die Straße. Dabei werden solche Verkehre über die Kosten eines zusätzlichen Umschlagsvorganges zusätzlich belastet. Dieser systembedingte Nachteil muss durch geeignete Maßnahmen möglichst soweit ausgeglichen werden, so dass ein fairer Wettbewerb zur Straße möglich wird. Da die Infrastrukturnutzungsentgelte vieler EöH heute schon nicht kostendeckend sind, erhöht sich der wirtschaftliche Druck auf den Fortbestand einzelner Infrastrukturen in Häfen. Ohne geeignete Förderung wären Teile der Eisenbahninfrastrukturen in Häfen mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit schon stillgelegt worden. Dies wäre allerdings kontraproduktiv zu den verkehrspolitischen Zielen der Verkehrsverlagerung auf die Schiene.

Wesentliches Förderinstrument des Bundes für die Eisenbahninfrastrukturen in den Häfen ist das Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz

(SGFFG), dessen geänderte Fassung am 1. Juli 2021 in Kraft getreten ist. Von den Änderungen des SGFFG profitieren auch die EöH.

So wurde der Status quo der Förderung von Hafeneisenbahnen durch Aufnahme des Bezugs zur Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO) gesichert. Auch die Förderfähigkeit von Neu- und Ausbauprojekten findet die Zustimmung der EöH.

Dennoch gibt es Unklarheiten über die konkreten Auswirkungen der SGFFG-Änderungen auf die EöH.

Bei den Investitionen in die Erneuerung von Schieneninfrastrukturen werden neben den Serviceeinrichtungen der Anlage 2, Nummer 2 (c) und (d) des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) – das sind Rangierbahnhöfe und Zugbildungseinrichtungen einschließlich Rangiereinrichtungen sowie Abstellgleise – auch explizit Schienenwege in See- und Binnenhäfen als förderfähig aufgeführt.

Diese ausdrückliche Erwähnung fehlt unverständlicherweise bei Investitionen in Neu- und Ausbauten. Es stellt sich daher die Frage, ob somit



Investitionen in den Neu- und Ausbau von hafeneigenen Rangierbahnhöfen/ Zugbildungseinrichtungen und Abstellgleisen nicht gefördert werden sollen. Hier sollte der Gesetzgeber Klarheit schaffen, damit sich das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) und die EöH darauf einstellen können.

Einzelne Bundesländer fördern den Neu- und Ausbau von Eisenbahninfrastruktur in den Häfen, andere Bundesländer wiederum stellen keine oder nur unzureichende Mittel bereit. Auch die Co-Finanzierung nach SGFFG durch die Bundesländer ist ein wichtiges Instrument und muss beibehalten bzw. eingeführt werden.

Bei den Häfen ist zu berücksichtigen, dass zu den Eisenbahninfrastrukturen auch Kaimauern als Stützbauwerke der Eisenbahnanlagen dazugehören.

Auch für Maßnahmen zur Modernisierung und Kapazitätssteigerung (z.B. durch moderne Bahntechnik, EOW-Technik, Digitalisierung etc.) stehen derzeit ebenfalls keine Bundesmittel zur Verfügung.

Vorschläge	Akteure
1.1 Bestehende Unklarheiten im Umgang mit SGFFG und Landesförderungen für Eisenbahninfrastrukturen der EöH müssen beseitigt werden. Evtl. Förderlücken bei den EöH sollten geschlossen werden.	Bund, EBA und Länder
1.2 Weiterentwicklung des SGFFG in den nächsten Jahren	Bund
1.3 Verbesserungen bei der administrativen/ operativen Abwicklung von Förderanträgen	Bund
1.4 Beibehaltung der Co-Finanzierung durch die Bundesländer bzw. Einführung der Co-Finanzierung durch die Bundesländer, die bisher noch nicht co-finanzieren	Länder

Handlungsfeld 2 | Finanzierungsinstrumente für kleinere und mittlere Maßnahmen bei der bundeseigenen vorgelagerten Eisenbahninfrastruktur schaffen

In den vorgelagerten Eisenbahninfrastrukturen der DB Netz AG existieren Hemmnisse/ Einschränkungen, die sich nachteilig auf die Bedienung der Häfen durch die EVU auswirken und Kapazitäten verringern. Diese könnten nach Einschätzung der EöH mit vergleichsweise geringem finanziellem Aufwand beseitigt werden. Beispiele dafür sind Gleiskontakte, eine fehlende Weichenverbindung, zu wenige oder zu kurze Gleise, fehlende Elektrifizierung (auch im erweiterten Hinterland der Häfen) oder ein ungünstiger Signalstandort. Für die Beseitigung solcher Hindernisse im Rahmen von sogenannten kleineren und mittleren Maßnahmen hat die DB Netz AG derzeit kein Finanzierungsinstrument, denn solche Maßnahmen können nicht über das „Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes“ (BSchWAG) und die „Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung“ (LuFV) finanziert werden. Da in aller Regel

die Nutzer von solchen Maßnahmen profitieren und die DB Netz daraus keine direkten Mehreinnahmen generiert, unterbleibt häufig die Umsetzung solcher für das Gesamtsystem sinnvoller Maßnahmen.

Das betrifft nicht nur die vorgelagerten Infrastrukturen des Bundes für die Bedienung der Häfen. Auch Gleisanschlüsse und Umschlagterminals an bimodalen Standorten sind davon betroffen. Die EöH unterstützen daher die Initiative der Gleisanschluss-Charta, die ebenfalls ein Finanzierungsinstrument für kleinere und mittlere Maßnahmen in der bundeseigenen vorgelagerten Infrastruktur vorschlägt.

Die Tabelle ab Seite 28 enthält zahlreiche Maßnahmenvorschläge, für die es derzeit keine Finanzierungsgrundlage gibt.

Vorschlag	Akteure
2.1 Bereitstellen von Fördermitteln für kleinere und mittlere Maßnahmen in der bundeseigenen vorgelagerten Infrastruktur mit besonderer Berücksichtigung der Hafenhinterlandverkehre	Bund



Handlungsfeld 3 | Einführung des Deutschlandtaktes

Die Häfen unterstützen die Einführung des Deutschlandtaktes. Allerdings sehen sie in der aktuellen Umsetzung das Risiko, dass ohne zielgerichtete Investitionen keine ausreichenden Kapazitäten für den Schienengüterverkehr (SGV) bereitgestellt werden können, wodurch das Ziel, deutlich mehr Verkehre über die Häfen abzuwickeln, gefährdet werden würde. Insofern fordern die Häfen bei der Vergabe von Trassenkapazitäten eine Gleichbehandlung des Personen- und Güterverkehrs. Eine Priorisierung des Personenverkehrs kann nicht im gesamtpolitischen Interesse zur Erreichung der gesetzten Klimaschutzziele sein.

Vorschläge	Akteure
3.1 Gleichberechtigte Berücksichtigung des SGV bei der Gestaltung der Taktfahrpläne	Bund
3.2 Gleichberechtigte Berücksichtigung des SGV bei der Bereitstellung von Kapazitäten bei Trassen und der Erreichbarkeit von Häfen und weiteren Serviceeinrichtungen	Bund
3.3 Ausbau der Infrastruktur für den SGV z. B. auch eigene Gleise für den SGV	Bund



Handlungsfeld 4 | Förderung der Trassen- und Anlagenpreise bei allen EIU

Die Häfen begrüßen die bereits geltende Trassenpreisförderung für die bundeseigene Infrastruktur. Wie der VDV fordern auch sie in der Konsequenz eine Ausweitung auf die nichtbundeseigenen Infrastrukturen. Dies würde auch den Zulaufstrecken von Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) zu den See- und Binnenhäfen zugutekommen und die vorhandenen Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Betreibern der Schienenwege beenden.

Auch die Förderung der Anlagenpreise insbesondere für den Einzelwagenverkehr wird von den Häfen grundsätzlich begrüßt. Sie machen den

Bund darauf aufmerksam, dass auch auf den Eisenbahninfrastrukturen der Häfen im großen Umfang Zugbildungen für den Einzelwagenverkehr – auch für Verkehre ohne Hafenbezug – stattfinden. Umso unverständlicher ist für die EöH, dass die aktuelle Richtlinie eine Förderung der Nutzung von Zugbildungsgleisen in den Häfen durch Dritte sowie der eigenen Zugbildungsgleise durch integrierte Unternehmen ausschließt.

Die EöH würden es begrüßen, wenn die bestehende Anlagenpreisförderung auf alle Anlagen der DB Netz und der NE inkl. der Hafeneisenbahnen auf alle Verkehrsarten ausgedehnt würde.

Vorschläge	Akteure
4.1 Ausweitung Trassenpreisförderung des Bundes auf alle EIU	Bund
4.2 Förderung von Anlagenpreisen aller EIU (für alle Verkehrsarten)	Bund

Handlungsfeld 5 | Wachstumskonzept für den kombinierten Verkehr (KV)

Der KV hat sich in den letzten Jahrzehnten zum Wachstumsmotor im SGV entwickelt. Die EöH gehen davon aus, dass der KV auch in Zukunft den Großteil der Verkehrsverlagerung auf die Schiene sicherstellen wird. Zu diesem Ergebnis kommt auch das Gutachten von Roland Berger, welches von einem starken Verlagerungseffekt, insbesondere im KV-Bereich ausgeht, soweit eine Kapazitätserweiterung bei Häfen und weiteren Zugangspunkten erreicht werden kann.

Die EöH halten es daher für unerlässlich, dass die Häfen bei der Gestaltung des künftigen KV eine zentrale Rolle einnehmen. Laut Marktuntersuchung der Bundesnetzagentur befinden sich immerhin ca. 50 Prozent der deutschen KV-Terminals in einem Hafen.

Neben der klassischen Förderung von KV-Terminals sind aus Sicht der EöH folgende Komponenten stärker in den Fokus zu nehmen:

1. Neben Containern haben sich im kontinentalen KV auch Sattelaufleger/ Trailer und swap bodies als immer wichtigere Ladungseinheiten etabliert. Sie benötigen zusätzliche Flächen in oder in der Nähe von Terminals (Depots und Pufferflächen). Für Trailer müssen Lösungen gefunden werden, diese entweder zu stapeln oder in spezielle Lagersysteme parken zu können.
2. Neben dem Neu- und Ausbau müssen auch Ersatzinvestitionen in die Terminals förderfähig sein.
3. Durch den Einsatz digitaler Techniken oder tools (z.B. OCR- Gate Systeme im Zusammenhang mit „Gate Operation System“ GOS, einem „Traffic Management System“ TMS, Systeme für die Disposition von Abstellplätzen, Optimierung

der „Terminal Operation Systems“ TOS, Automatisierung der Kranfahrten, Reduzierung von Ausfallzeiten der Terminalkräne mit Hilfe eines Predictive Maintenance Systems unter Einsatz von KI, slot- time - Management - Systemen unter Einsatz von verlässlichen „estimated time of arrival“ ETA Berechnungen etc.) können die Kapazitätsreserven bestehender Terminals gehoben werden. Simulationen haben gezeigt, dass eine Steigerung der aktuellen Kapazitäten eines Terminals von bis zu 25 Prozent erzielbar wäre. Eine Förderung solcher Investitionen wirkt sich prozessoptimierend und damit platzsparend aus. Digitale Technik kann helfen, das Problem fehlender Flächen vor allem in den Ballungsgebieten (teilweise) zu lösen. Für die Implementierung dieser (Teil-) Projekte hat der Bund die Programme IHATEC und DigiTest geschaffen, die mit der gezielten Förderung von digitalen Konzepten im KV verknüpft werden sollten.

4. Neben dem vertikalen Umschlag werden aktuell auch Lösungen für den Horizontalumschlag entwickelt. Diese könnten der Realisierung kleinerer/dezentraler Terminals zu Gute kommen. In diesem Zusammenhang muss auch die Frage zulässig sein, ob die öffentliche Hand die Neuananschaffung von KV-fähigen Trailern fördern sollte. Eine solche Förderung würde die Anschaffung kranbarer Trailer stimulieren und damit das Bekenntnis von Unternehmen zur nachhaltigen Nutzung des KV stärken. Allerdings sollten lediglich die Mehrkosten zwischen nicht kranbaren und kranbaren Trailern gefördert werden.
5. Um den Lärmschutz zu verbessern, sollten auch Gegenschallstrategien förderfähig werden, z.B. Lautsprecher Systeme in Terminals, die mit Hilfe von Schallwellen Lärm neutralisieren (Noise-Cancelling).

Vorschlag	Akteure
5.1 Berücksichtigung der Ziffern 1-5 in der neuen KV-Förderrichtlinie	Bund

Handlungsfeld 6 | Multimodale Verkehre über die Häfen stärken

Die See- und Binnenhäfen sind trimodale Logistikzentren. Neben kombinierten Verkehren werden in den Häfen auch konventionelle Wagenladungsverkehre im großen Umfang umgeschlagen, z.B. in öffentlich zugänglichen Ladebereichen, in (multifunktionalen) Umschlagterminals und privaten Gleisanschlüssen. Die EöH sind also wesentliche Zugangsstellen zum SGV oder schließen diese an ihre Infrastruktur an. Um die systemspezifischen Vorteile des Wagenladungsverkehrs (z.B. hohe Ladungsgewichte, große Ladevolumen und auf das Transportgut zugeschnittener Laderaum) auch Kunden ohne eigenen Gleisanschluss verfügbar zu machen, sollten die Rahmenbedingungen für multimodale Verkehre verbessert werden.

Eine Maßnahme wäre die Erhöhung des zulässigen LKW-Gesamtgewichtes auf 44 Tonnen für Vor-/Nachläufe in multimodalen Verkehren über die Häfen oder andere multimodale Bahnterminals. Damit könnten neben der Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit gegenüber der Straße auch LKW-Verkehre zwischen Terminals und Kunden reduziert werden.

Die EöH begrüßen die ab 1. März 2021 in Kraft getretene Gleisanschlussförderrichtlinie des Bundes, denn die damit verbundenen Verbesserungen werden auch den Hafenanliegern zugutekommen. Sie sehen auch Verbesserungspotenzial bei der Förderung multifunktionaler Anlagen, die sich auch in großer Zahl in Häfen befinden. Die EöH befürchten eine Förderlücke zwischen den Förderrichtlinien Gleisanschluss und KV, wenn der Anteil des Umschlages von KV-Ladeeinheiten über 50 Prozent liegt und auch konventionelle Güter über eine solche Anlage umgeschlagen werden. Die Multifunktionalität solcher Anlagen sollte sich auch in der Gestaltung der bestehenden Förderprogramme wiederfinden.

Vorschläge	Akteure
6.1 Erhöhung des zulässigen LKW-Gesamtgewichtes auf 44 Tonnen für Vor-/Nachläufe in multimodalen Verkehren über die Häfen oder andere multimodale Bahnterminals	Bund
6.2 Schließen einer drohenden Förderlücke für multifunktionale Umschlagterminals mit einem hohen Umschlagsanteil von KV-Ladeeinheiten	Bund

Handlungsfeld 7 | ETCS-Einführung bei DB Netz, NE-Betreiber der Schienenwege und EöH

Die EöH sehen in European Train Control System (ETCS) eine Schlüsseltechnologie für die Digitalisierung und Automatisierung des SGV. Dabei muss verstärkt an die gesamte Transportkette gedacht werden und nicht nur an die bundeseigene Infrastruktur. Güterverkehre auf der Schiene überschreiten in der Regel immer eine Infrastrukturgrenze, entweder an einer Staatsgrenze oder an einer innerdeutschen Infrastrukturgrenze.

Bei vielen Häfen erfolgen die Ein- und Ausfahrten über die Infrastrukturgrenze als Zugfahrten. Ebenso können Züge innerhalb von Häfen verkehren. Dies steigert die Kapazitäten gegenüber den deutlich langsameren und Kapazität beanspruchenden Rangierfahrten.

Der Bund berücksichtigt die Finanzierung von ETCS bei den EöH derzeit nicht, da es sich nicht um bundeseigene Infrastruktur handelt. Wenn die See- und Binnenhäfen aber für Teile ihrer Eisenbahninfrastruktur, in denen Zugfahrten stattfinden, die Einführung von ETCS aus Eigenmittel zu finanzieren haben, hätte dies fatale Folgen für die Bahnverkehre über die Häfen.

Im schlimmsten Fall unterbleiben ETCS-Investitionen in diesen Häfen. Dann bleibt einem Hafen

und den EVU nichts anderes übrig als betrieblich auf Rangierfahrten abzurüsten und die Kapazitäten für Ein- und Ausfahrten in die Häfen deutlich zu reduzieren.

Selbst wenn größere Häfen über die notwendigen Finanzmittel verfügen würden, müssten diese dann getätigten Investitionen durch eine möglicherweise drastische Erhöhung der von den EVU zu zahlenden Nutzungsentgelten wieder refinanziert und kapitalisiert werden. Beide Konsequenzen können nicht im Sinne der europäischen Interoperabilität sein und würden auch den europäischen Korridorgedanken zuwiderlaufen.

In den Korridoren der Eisenbahnen des Bundes, welche als erste im Rahmen des Starterpaketes mit ETCS ausgerüstet werden, soll die Anbindung der Häfen innovativ mit ETCS erfolgen und öffentlich gefördert werden. Dies gilt auch für Schienenwege von NE außerhalb der Häfen.

Erfolgen die Ein- und Ausfahrten in/ aus einem Hafen als Rangierfahrt, muss untersucht werden, ob eine Ausrüstung mit ETCS sinnvoll ist oder mindestens die Nachrüstung konventioneller Sicherungsanlagen die Leistung des Rangierbetriebs steigert.

Vorschläge	Akteure
7.1 Gemeinsame Migrationsstrategie unter Einbeziehung aller Betreiber der Schienenwegen und der Häfen, Beachtung der Belange der Häfen bei der ETCS-Einführung und Verfolgung eines ganzheitlichen Ansatzes	Bund
7.2 Die Finanzierung der technische Ausstattungen z. B. Leit- und Sicherungstechnik, Stellwerkstechnik im Hafen sind zwingend durch Bund zu fördern	Bund
7.3 Notwendige Blockverdichtungen dürfen wegen ETCS-Planungen nicht verschoben werden (z. B. Anbindung der Bremischen Häfen an ETCS erst vsl. 2040)	Bund

Handlungsfeld 8 | Elektronische und Digitale Stellwerke bei DB Netz

Die EöH begrüßen Kapazitätssteigerungen auf den Strecken der DB Netz AG, die durch die Implementierung von Elektronischen Stellwerken (ESTW) und Digitalen Stellwerken (DSTW) erreicht werden können. Sie fordern

- eine frühzeitige Einbindung in die Planungen der DB Netz AG, soweit sie als Häfen direkt betroffen sind,
- eine vollumfängliche Kostenübernahme durch die DB Netz AG und
- eine Vermeidung von Kapazitätseinschränkungen des Infrastrukturanschlusses und der Vorbahnhöfe der DB Netz AG.

Auch ist sicherzustellen, dass das Betriebspersonal in hafenerfernen Stellwerken ausreichend in die örtlichen Verhältnisse eingearbeitet ist und die besonderen Anforderungen der Hafenhinterlandverkehre kennt.

Vorschlag	Akteure
8.1 Berücksichtigung der EöH-Forderungen bei der Inbetriebnahme Elektronischer und Digitaler Stellwerke	DB Netz, EöH

Handlungsfeld 9 | Datenaustausch mit den Häfen

Die Häfen sind aktive Partner in den Prozessen von supply-chains auf der Schiene. Diese müssen weiter digitalisiert werden, z.B. bei der Umsetzung der Regularien der europäischen TAF TSI- Verordnung von August 2005.

Mit dem Rail Freight Data Hub (RFDH) stellt sich auch der VDV den Herausforderungen eines zunehmend digitalisierten SGV.

Die EöH haben mit ihrer Datenschnittstelle „Standardisierter Datenaustausch zwischen EVU und EöH (als EIU) bei Vormeldungen von Zügen und Rangierfahrten in/aus See- und Binnenhäfen (EöH-IT-Schnittstelle) –EIS“ eine erste Grundlage geschaffen, die Informationsschnittstelle zwischen EVU und EöH TAF TSI-konform digital zu gestalten und beabsichtigen, sich in RFDH einzubringen.

In einem nächsten Schritt ist auch der Datenaustausch der EöH mit der DB Netz AG insbesondere zur Verbesserung der Kapazitätsplanung (Fahrplan-, Betriebs- und Prognosedaten) auf beiden Seiten voranzubringen. Auch ist eine höhere Transparenz über die Gleisbelegung in vorgelagerten Bahnhöfen der DB Netz anzustreben. Übergeordnetes Ziel muss es sein, die betriebliche Schnittstelle zwischen DB Netz AG, EVU und EöH weiter zu verbessern.

Vorschlag	Akteure
9.1 Die EöH müssen auch bei der Implementierung von IT-Systemen als zentrales Element begriffen und in die künftige IT-Welt der Eisenbahnen vollumfänglich integriert werden	EöH, DB Netz, EVU, TAF-Joint Sector Group

Handlungsfeld 10 | Baumaßnahmen und Verkehrswachstum in Einklang bringen

Die EöH betreiben selbst Eisenbahninfrastrukturen und haben Erfahrung mit zahlreichen eigenen Baumaßnahmen. Deshalb haben sie Verständnis für die besonderen Herausforderungen der DB Netz AG zur Realisierung eines modernen Eisenbahnnetzes mit ausreichender Kapazität für die Verkehrsverlagerung im Personen- und Güterverkehr.

Da sie und ihre Hafenanlieger immer wieder massiv von Baumaßnahmen der DB Netz AG betroffen sind, stellen sie folgende Forderungen an die DB Netz AG und den Bund:

- Frühzeitige Einbindung der Häfen in die Planungen der DB Netz AG. In den Infrastrukturanschlussverträgen existieren dazu bereits vertragliche Regelungen, die von der DB Netz AG im Sinne einer Partnerschaft auf Augenhöhe auch umzusetzen sind.

- Während der einzelnen Baumaßnahmen darf es nicht zu großen Kapazitätseinschränkungen durch (zeitweises) Abnabeln von Infrastrukturanschlüssen und überlasteten Umleitungsstrecken kommen, in deren Folge Züge ausfallen oder verweigert werden müssen. Vielmehr sind Zusatz- oder Ersatzkapazitäten im Umfeld von Baumaßnahmen auch in den Bahnhöfen zu schaffen. Die für eine Baumaßnahme geschaffenen Zusatzkapazitäten könnten nach Abschluss der Baumaßnahme durchaus zu Gunsten des SGV dauerhaft beibehalten werden.

Die EöH erinnern an den Abschlussbericht des Runden Tisches Baustellenmanagement, in dem zahlreiche Vorschläge für ein kundengerechtes Bauen unterbreitet wurden. Siehe: https://www.vdv.de/positionensuche.aspx?id=3fab5787-1add-4305-93ff-711164b56ae5&mode=detail&coriander=V3_91f8bda3-403f-daed-5e48-c90014f897c4

Vorschlag

10.1 | Umsetzung der Bausteine des Runden Tisches Baustellenmanagement mit besonderer Berücksichtigung der Hafenhinterlandverkehre

Akteure

Bund, DB Netz, EöH



Handlungsfeld 11 | Zusatzkosten durch Lang-Lkw finanzieren

Die EöH sehen Anpassungsbedarfe bei der EöH-Infrastruktur durch den verstärkten **Einsatz von Lang-Lkw** (z.B. bei Bahnübergängen), die durch den Verursacher zu finanzieren sind. Die EöH stehen dem Einsatz von Lang-Lkw bei reinen Straßenverkehren kritisch gegenüber, sehen aber Vorteile beim Einsatz dieser Fahrzeuge in multimodalen/kombinierten Verkehren.

Vorschlag	Akteure
11.1 Evtl. Anpassungsbedarfe bei der EöH-Infrastruktur durch den verstärkten Einsatz von Lang-Lkw (z. B. bei Bahnübergängen) sind durch den Verursacher zu finanzieren	Bund

Handlungsfeld 12 | Nachteile des neuen Anschlussrechtes für die EöH ausgleichen

Der Gesetzgeber hat das **Anschlussrecht nach § 13 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)** neu geregelt. Während der klassische Gleisanschließer durch den Gesetzgeber erheblich von Kosten entlastet wurde, sind die Betreiber der erforderlichen Anschlusseinrichtungen nun mit erheblichen Mehrkosten belastet. Diese Benachteiligung trifft die meist öffentlichen Infrastrukturbetreiber, wie die EöH als netzbildende Infrastrukturen mit

vielen Hinteranliegern, in vielen Fällen erheblich. Die EöH schließen sich dem Vorschlag der Gleisanschluss-Charta an, wonach sich Bund und Länder viel stärker an den Kosten der Infrastrukturanschlüsse beteiligen sollten. Diese sind systembedingt deutlich höher als im Straßenverkehr. Eine Förderung könnte z.B. über eine Aufnahme ins SGFFG, in die LuFV oder in Landesförderungen erfolgen.

Vorschlag

12.1 | Stärkere Beteiligung von Bund und Ländern an den Kosten der Infrastrukturanschlüsse

Akteure

Bund und Länder





Maßnahmen zur Optimierung der bundes-eigenen Infrastrukturen mit Hafenbezug

Die EöH haben in den letzten Jahren massiv in die eigene Eisenbahninfrastruktur investiert. Die zunehmenden Bahnverkehre über die Häfen haben die Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit dieser Investitionen in der Praxis bestätigt. Eine gut ausgebaute Hafenbahninfrastruktur kann ihre Wirkung nur dann entfalten, wenn auch die Schnittstellen zum überregionalen Schienennetz entsprechend ausgestattet sind und mitwachsen können. Dies ist in zahlreichen Fällen allerdings nicht gegeben, weshalb sich verstärkt Engpassstellen zwischen überregionalen Streckennetz und dem Hafenbahnnetz gebildet haben. Diese Engpassstellen bremsen/verhindern Projekte zur Verkehrsverlagerung, weil sie kapazitätseinschränkend wirken und/oder die Bedienungskosten für die EVU so in die Höhe treiben, dass

die intermodale Wettbewerbsfähigkeit zur Straße nicht erreicht werden kann. Die EöH halten es daher für zwingend erforderlich, dass gemeinsame Kraftanstrengungen von Politik, DB Netz AG und den EöH gestartet werden, um die vorhandenen Engpassstellen sukzessive abzubauen. Dazu könnte der Gesetzgeber ein Verfahren festlegen, das die Bildung von Engpassstellen durch Neu-/ Ausbau vorgelagerter Eisenbahninfrastruktur verhindert. Er könnte sich auch finanziell engagieren z.B. durch das Auflegen eines Sonderprogramms „Beseitigung von Engpassstellen bei der Anbindung der Häfen an das Schienennetz“. Und er könnte den Häfen ein Recht auf Übernahme vorgelagerter Eisenbahninfrastrukturen inkl. eines gesetzlichen Verfahrens einräumen.



Handlungsfeld 13 | Schaffung eines gesetzlich festgelegten Verfahrens zur Anpassung vorgelagerter Infrastrukturen bei Aus- und Neubaumaßnahmen in Häfen

Die EöH haben in der Vergangenheit in Neu- und Ausbau ihrer Eisenbahninfrastrukturen investiert. Wenn die Kapazitäten benachbarter Infrastrukturen nicht entsprechend gesteigert werden, entstehen neue Engpassstellen, die sich negativ auf das Verkehrswachstum in den Häfen auswirken. In der Vergangenheit mussten die EöH in zahlreichen Fällen feststellen, dass es keine rechtliche Handhabe gibt, das benachbarte EIU zu notwendigen Aus- und Neubaumaßnahmen zu verpflichten. Ohne einen Kooperationswillen des Nachbarn werden notwendige Maßnahmen unterlassen, verhindert oder verzögert. Die EöH rufen daher den Gesetzgeber auf, EIU zur Anpassung der eigenen Infrastruktur zu verpflichten, wenn das benachbarte EIU nachweisen kann, dass ein Verkehrswachstum nur dann erreicht werden kann,

wenn neben der eigenen Infrastruktur auch die vorgelagerte Infrastruktur aus-/neugebaut wird. Eine solche Verpflichtung könnte z.B. im Anschlussrecht verankert werden und durch staatliche Finanzierungsinstrumente flankiert werden. Grundgedanke einer solchen Regelung ist es, dass derjenige, der durch Aus-/Neubau wachsen kann, nicht vom benachbarten EIU daran gehindert wird, indem Investitionen in der vorgelagerten Infrastruktur trotz Nachweis der Notwendigkeit unterbleiben. Darüber hinaus sollten die EIU durch Festlegung eines Verfahrens verpflichtet werden, eine gesamthafte Planung inkl. einem gezielten Dialog gleichberechtigt durchzuführen. Das EBA sollte dabei eine überwachende Funktion – und soweit notwendig auch eine als Mediator – übertragen bekommen.

Vorschläge	Akteure
13.1 Schaffung einer gesetzlichen Regelung z. B. im Anschlussrecht, wonach ein EIU im Rahmen eines festgelegten Verfahrens verpflichtet wird, die eigene Infrastruktur so anzupassen, dass ein nachweisbares Verkehrswachstum durch Neu-/Ausbauten des benachbarten EIU nicht behindert wird. Bei Verweigerung ist die Übergabe der Infrastruktur verpflichtend vorzusehen	Bund
13.2 Flankierung entsprechender Maßnahmen durch staatliche Finanzierungsinstrumente zum Ausgleich von Mehrkosten, die einem EIU wegen der gesetzlichen Verpflichtung entstehen	Bund

Handlungsfeld 14 | Sonderprogramm „Beseitigung von Engpassstellen bei der Anbindung der Häfen an das Schienennetz“

Die EöH unterstützen das verkehrspolitische Ziel der Verkehrsverlagerung auf die Schiene. Bereits seit vielen Jahrzehnten wird über eine Beseitigung von Engpassstellen an den Verkehrsträgerschnittstellen diskutiert. Die Anbindung der Häfen als trimodale Schnittstellen an das überregionale Schienennetz wurde bisher in der Infrastrukturpolitik nicht ausreichend berücksichtigt. Die EöH können nachvollziehen, dass die internationalen

Streckenkorridore eine hohe Priorität bei den Investitionsmaßnahmen haben. Damit sich die Strecken auch mit Zügen füllen, bedarf es zusätzlich auch einer infrastrukturellen Optimierung der Anbindung der See- und Binnenhäfen, damit auch die Terminals und Gleisanschlüsse ihre Ladeeinheiten und Güter über die Schiene in wettbewerbsgerechten Transportsystemen versenden und empfangen können.

Vorschlag	Akteure
14.1 Auflegen eines Sonderprogramms „Beseitigung von Engpassstellen bei der Anbindung der Häfen an das Schienennetz“	Bund

Handlungsfeld 15 | Schaffung eines gesetzlich festgelegten Verfahrens zur Übernahme vorgelagerter Infrastrukturen durch die Häfen (Regionalisierung von Infrastrukturen)

Zahlreiche EöH haben Interesse an einer Übernahme von Bahnanlagen in Vorbahnhöfen und von Zuführungsgleisen/-strecken. Diese gestalten sich häufig als schwierig in Bezug auf viel zu lange Verhandlungszeiträume und unattraktive Übernahmebedingungen.

Daher regen die EöH an, dass der Gesetzgeber Regelungen mit einem festgelegten Übernahmeverfahren inkl. der Übernahmebedingungen schafft.

Die Kosten für Kauf und Verpachtung sollten nach den Bestimmungen des § 11 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) ermittelt werden. Danach ist im Angebot die Bestimmung der abzugebenden Grundstücke und Infrastruktureinrichtungen für Eisenbahnzwecke und deren Ertragswert bei der Preisbildung angemessen zu berücksichtigen. Bei der Bemessung des Pachtzinses ist maßgeblich der Ertragswert zu berücksichtigen.

Es bedarf eines standardisierten Berechnungs- und Abgabemodells, das Grundstückspreise, Zustand der Infrastruktur und die Bodenbelastungen aus der vorherigen Betreiberschaft berücksichtigt. Des Weiteren sind Übergangszeiten insbesondere in Bezug auf den Erhalt des Zustandes durch den Altbetreiber während des Verhandlungsprozesses zu regeln. Die EöH sind gegenüber der DB Netz AG hinsichtlich öffentlicher Förderung für Neu- und Ausbau inkl. Abstellgleise von vorgelagerten Infrastrukturen gleichzustellen.

Auch könnte der Gesetzgeber darüber nachdenken, den Häfen ein Recht auf Übernahme vorgelagerter bundeseigener Eisenbahninfrastrukturen inkl. eines gesetzlichen Verfahrens einzuräumen. Eine solche Regionalisierung vorgelagerter Infrastrukturen könnte helfen, notwendige Investitionen in diese Infrastrukturen zu stimulieren.

Vorschläge	Akteure
15.1 Schaffung einer gesetzlichen Regelung, in dem ein Verfahren und die Bedingungen für die Übernahme von vorgelagerten bundeseigener Infrastrukturen durch einen Hafen festgelegt wird	Bund
15.2 Verankerung eines Rechtes zur Übernahme vorgelagerter Infrastrukturen durch einen Hafen	Bund

Handlungsfeld 16 | Konkrete Maßnahmen zur Kapazitätserhöhung in den vorgelagerten Infrastrukturen

Teil 1 | Allgemeine Beschreibung der Maßnahmen

Die folgende Aufzählung enthält eine allgemeine Beschreibung möglicher Maßnahmen zur Kapazitätssteigerungen in vorgelagerten Infrastrukturen in Stichworten.

Vorgelagerte Strecken (DB Netz und NE)

- Elektrifizierung
 - Auf die VDV-Elektrifizierungsliste wird hingewiesen.
- Reaktivierung/ Lückenschlüsse von/bei Strecken
 - Auf die VDV-Reaktivierungsliste wird hingewiesen.
- Zusätzliche Weichenverbindungen
- Ausbau von Knoten
- Redundanz in Notsituationen z.B. Erfahrungen von Rastatt
 - Umleitungen über NE-Strecken (Beispiel EVB)
 - Umleitungen über ausländische Strecken (z. B. linke Rheinseite über Frankreich)
- Reaktivierung von Überholgleisen und Bahnhöfen zur Steigerung von Streckenkapazitäten
- Erhöhung der Zuverlässigkeit von Strecken durch Reduzierung von Bahnübergängen

Vorbahnhöfe der DB Netz

- Sinnvollere Nutzung einzelner Gleise (Abstellen, Durchfahren, Zugbildung, ...) inkl. Mitspracherecht der Häfen
- Längere Gleise im Bahnhof (z. B. 740 Meter Netz)
- Längere Ausziehgleise für Fahrtrichtungswechsel

- Zusätzliche Gleise (Rangieren und Abstellen)
- Lokabstellungen und Ermöglichen von Services (Technik und Personal), „Rastplätze an Bahnhöfen“ als integrierte Lösungen für das Gesamtsystem
- Zusätzliche Weichen
- Gleisverbindungen optimieren
- Einführen zeitgemäßer Leit- und Sicherungstechnik z. B. EOW Technik, digitale Stellwerkstechnik inkl. Mitspracherecht der Häfen
- Elektrifizierung
- Zweiseitige Anbindung von Bahnhöfen
- Beleuchtungskonzepte für Rangierbereiche im Vorbahnhof

Strecken/Gleise mit Anschlussgrenzen zum Hafen

- Zweigleisiger Ausbau
- Technische Ausstattung verbessern, z. B. schlüsselabhängige Weichen durch ferngestellte Weichen ersetzen
- Einschaltpunkte von Bahnübergängen optimieren um z. B. längere Zug-/Rangiereinheiten zu ermöglichen

Teil 2 | Konkrete Maßnahmenvorschläge der einzelnen EöH

Die nachfolgende Tabelle enthält eine „EöH-Maßnahmenliste zur Anbindung der Häfen an das Schienennetz“ mit Maßnahmenvorschlägen einzelner EöH. Diese können als Grundlagen für konkrete Projekte genutzt werden.

Konkrete Maßnahmenvorschläge der einzelnen EÖH

Hafenstandort	Beschreibung Engpässe und vorgeschlagene Maßnahmen
Andernach	Bahnhof Andernach: Schaffung weiterer Abstellgleise und Ausziehgleis auf 740 Meter verlängern.
Berlin-Spandau	Berlin Ruhleben: Erweiterung der Kapazitäten auf 740 Meter Gleise.
Berlin-Spandau	Berlin Ruhleben: Erweiterung für Lokabstellung und Optimierung der Infrastruktur in Bezug auf Gleislänge.
Berlin Westhafen	Berlin-Hamburg und Lehrter Bahnhof: Erweiterung auf 2 x 740 Meter Gleise, inkl. Elektrifizierung.
Berlin Westhafen	Berlin-Moabit: Gleislängenverlängerung auf mindestens 3 x 740 Meter Gleise.
Brake	Kapazitätserweiterung des Bahnhofs Brake (Vorstellgruppe für den Hafen Brake).
Braunschweig	KBS 1722: Automatisierung der vorhandenen Bahnübergänge.
Braunschweig	KBS 1722: Elektrifizierung der Strecke zwischen Braunschweig Rbf und Übf Braunschweig-Hafen.
Bremerhaven	Bahnhof Bremerhaven Speckenbüttel: DB Netz hat einen Großteil ihrer Ein- und Ausfahrgruppe sowie eine Richtungsgruppe dauerhaft vermietet. Die zuglängen und vollelektrifizierten Gleisanlagen sollten nicht mehr vermietet, sondern im Rahmen einer betrieblichen Disposition für hafenbezogene Verkehre zur Verfügung gestellt werden.
Bremerhaven	verschiedene an Zulaufstrecke zum Seehafen: Optimierung des Angebots an elektrifizierten Abstellplätzen für Streckenloks in den Bahnhöfen in Bremerhaven und an der Zulaufstrecke zum Seehafen Bremerhaven.
Bremerhaven	Strecke Bremerhaven-Hannover: Beseitigung störanfälliger Bahnübergänge gemäß DB Liste der LU-Treiber.
Bremerhaven	Strecke 1740: Bau eines 750 Meter Überholgleises (Nord-Süd-Richtung) in Osterholz Scharmbeck.
Bremerhaven	Vorbereitung der Anbindung einer elektrifizierten EVB-Strecke Bremerhaven und Rotenburg zur Sicherung eines redundanten Fahrwegs von/nach Bremerhaven Richtung Hannover/Ostkorridor.
Bremerhaven	Strecken 1745 und 1960: Bau zweier Verbindungskurven zwischen der EVB-Strecke und der Strecke 1745 (Rotenburg-Verden) sowie der 1745 und der Strecke 1960 Langwedel-Uelzen (Amerikalinie) zur Sicherung eines redundanten Fahrwegs von/nach Bremerhaven über den Ostkorridor.
Brunsbüttel	Zweigleisiger Ausbau der Bahntrasse Itzehoe/Wilster – Brunsbüttel.
Brunsbüttel	Elektrifizierung der Bahntrasse Itzehoe/Wilster – Brunsbüttel.
Brunsbüttel	Verlegung der Bahntrasse um das Werk der TotalEnergies Bitumen Deutschland GmbH herum.
Brunsbüttel	Neubau bzw. Sanierung des Güterbahnhofs Brunsbüttel.
Brunsbüttel	Ertüchtigung der Eisenbahnbrücke Hochdonn.
Cuxhaven	Elektrifizierung der Strecke Stade – Cuxhaven.
Cuxhaven	Ausbau der Gleisgruppe Fischversandbahnhof mit 3 zusätzlichen Gleisen als Ein- und Ausfahrtgleis sowie Stumpfgleise zur Kapazitätserweiterung.
Cuxhaven	Elektrifizierung von Ein- und Ausfahrgleisen der Gleisgruppe Fischversandbahnhof.
Dresden	Dresden: Übernahme der vorgelagerten Infrastruktur (11 Abstellgleise der DB) durch die SBO GmbH.
Duisburg	verschiedene Bahnhöfe in Duisburg: Ausbau der Kapazitäten der umliegenden, DB Netz-eigenen Vorbahnhöfe.
Düsseldorf	Düsseldorf-Derendorf Rbf: Erhöhung der Gleislänge und Anzahl Gleise zur Bedienung des Hafens Düsseldorf.
Düsseldorf	Zuführungsgleis zum NDH-Hafenbahnhof Düsseldorf: Lückenschluss im Gleis 5 und Anpassung der Gleisverbindung (Gleis 4/5) – Verlängerung nach Osten über die Völklinger-, Volmerswerther- und Martinsstraße.
Frankfurt/M.	Frankfurt Ost Güterbahnhof: mangelnde Übergabekapazitäten (Abstellgleise und Rangierkapazitäten) für Bedienung des Hafens Frankfurts.
Frankfurt/M.	Bahnhof Frankfurt Griesheim: mangelnde Übergabekapazitäten (Abstellgleise und Rangierkapazitäten) für Bedienung des Hafens Frankfurts.
Gelsenkirchen	Bahnhof Gelsenkirchen: Mehr elektrifizierte Gleise und Reaktivierung stillgelegter Gleise.
Hamburg	Um bestehende Kapazitätsbegrenzungen durch kreuzende Züge aufzulösen, soll im Bereich Hamburg-Wilhelmsburg ein Kreuzungsbauwerk errichtet werden. Somit können Güterzüge vom/zum Hamburger Hafen unabhängig vom weiter steigenden Personenverkehr auf der Strecke 2200 (Hamburg-Harburg - Hamburg Hbf) die Güterverkehrsstrecke 1280 (in Richtung Rotenburgsort – Büchen) erreichen. Durch die entfallenden Fahrwegausschlüsse wird zusätzlicher SGV ermöglicht. Auch der Personenverkehr profitiert von steigenden Kapazitäten und einem flüssigeren Betriebsablauf.
Hamburg	Wegen stark steigender Zugzahlen und bestehender Fahrstraßenausschlüsse sind im Bereich Hamburg-Harburg weitere Infrastrukturmaßnahmen notwendig. Eine zentrale Maßnahme sind zwei Überwerfungsbauwerke südlich von Hamburg-Harburg. Neben der Höhenfreiheit werden auch parallele Fahrmöglichkeiten zwischen Maschen und Hamburg-Harburg sowie weiter in Richtung Hamburger Hafen geschaffen, da die entstehende Viergleisigkeit an das im Bau befindliche Überwerfungsbauwerk Meckelfeld angeschlossen werden kann. Die Überwerfungsbauwerke in Hamburg-Harburg ermöglichen eine deutliche Kapazitätserweiterung für den SGV im Bereich Hamburg-Harburg – Maschen.
Hamburg	Strecke Hamburg-Büchen-Wittenberge-Berlin: Um bei wachsendem Angebot im Personenverkehr auch zukünftig eine ausreichende Anzahl von Güterzugtrassen auf der für die Anbindung des Hamburger Hafens bedeutenden Strecke Hamburg-Büchen-Wittenberge-Berlin gewährleisten zu können, sind gezielte Ausbauten erforderlich. Neben Überwerfungsbauwerken in Büchen und Ludwigslust ist hierfür v. a. die Schaffung von drei- oder viergleisigen Abschnitten für fliegende Überholungen zwischen Personen- und Güterverkehr von großer Wichtigkeit. Die optimale Lage dieser Abschnitte ist fahrplanbasiert zu ermitteln.
Hamburg	Strecke Bremen-Hannover und Hamburg-Hannover: Für die bedarfsgerechte Abwicklung der Hafenhinterlandverkehre ist ein zukunftsfester Ausbau der Schieneninfrastruktur im Raum Bremen/Hamburg – Hannover für Personen- und Güterverkehr von größter Wichtigkeit. Dieses ist in der Ausgestaltung des BVWP-Projekts „Optimiertes Alpha E plus Bremen“ zu berücksichtigen.

Hafenstandort	Beschreibung Engpässe und vorgeschlagene Maßnahmen
Hanau	Züge mit über 550 Meter Zuglänge (E-Traktion) mit Ziel Hanau Hafen können derzeit nur in den Hauptgleisen in Hanau Hbf einfahren. Wenn diese nicht sofort von einer Hafen-Lok übernommen werden können, müssen diese entweder auf die Nordseite des HBF gefahren werden oder sogar in Großkrotzenburg stehen bleiben. Die Überführung der Züge in den Hafen (Südseite) ist dann extrem aufwändig (bis zu 3 Stunden), da alle Hauptgleise mehrfach gekreuzt werden müssen. Um einen reibungslosen Ablauf zu gewährleisten, müssten die Züge direkt in die Aufstellgleise für den Hafen (Odenwald /Südseite) gestellt werden. Die Aufstellgleise auf der Südseite sind für die betroffenen Züge (E-Traktion, Zuglänge >550 Meter) derzeit nicht geeignet. Die Gleise 105 – 111 sind zwar teilweise über 750 Meter lang, aber mit Ausnahme des Gleises 107 nicht elektrifiziert. Gleis 107 ist jedoch nur 475 Meter lang und nur zur Hälfte elektrifiziert, dahinter liegt eine Gleissperre und anschließend das Gleis 122 als Stumpfgleis über 350 Meter. Lösung: Zusammenfassung der Gleise 107 und 122 zu einem durchgehenden Gleis und komplette Elektrifizierung des Gleises.
Herne	Strecke KBS 2231: am Ende von Gleis IV eine Weichenverbindung zum Streckengleis schaffen; Vorteile in der Betriebsabwicklung.
Herne	ehemalige Strecken reaktivieren und punktuell erweitern um Kopfmachen von Zügen in Richtung Osten zu vermeiden, z. B. KBS 2232, 2154, ehemalige Erzbahn oder KBS 2209.
Herne	Gelsenkirchen Hbf: Reaktivierung und Umbau der zwei südlichsten Gleise in Höhe der Bahnsteige, der westlich anschließenden Abstellgruppe (3 Gleise) und zwei der östlich anschließenden Gleise, um durchgehend zwei bis drei 700-Meter-Züge mit E-Traktion für die Fahrt nach Wanne-Eickel puffern zu können oder für die Abholung durch D-Traktion vorzubereiten.
Herne	Bahnhof Herne-Horsthausen: Zweiseitiger Anschluß der Gleise 206 bis 209, Reaktivierung der Gleise 203 bis 205, Reaktivierung der Gleise 302 bis 304, Wiederaufbau der Gleise 311 bis 313; jeweils für die Aufnahme von 700-Meter-Zügen mit E-Traktion.
Kehl	Rangierbahnhof Kehl: Durch Rückbau von 6,5 Kilometer Ausziehgleise erhebliche Erschwernisse bei der Zugbildung; Ausweichen auf Offenburg und Mannheim notwendig; Schaffung ausreichender Gleiskapazitäten.
Kehl	Bahnhof Hafen Kehl (DB Netz): Rückbau der Elektrifizierung von DB Netz-Gleisen im Hafen rückgängig machen. Zugbildung kann im Hafen nicht mehr erfolgen. Diesellok muss den Ganzzug zum Rangierbahnhof bringen, dort wird gewechselt auf E-Lok (doppelte Arbeit).
Kehl	Rangierbahnhof Kehl: Rückbau Gleiswaage macht Verwiegung in Mannheim erforderlich.
Kehl	Rangierbahnhof Kehl: Separates Ausziehgleis dringend erforderlich, damit die Ganzzüge nicht über die Personenzuggleise rangiert werden müssen. Der Handlungsspielraum durch die Sperrpausen für Personenzüge wird immer kürzer.
Kehl	Rangierbahnhof Kehl: Rückbau der öffentlichen Dieseltankstelle von DB Energie geplant. Die vor Ort stationierten Rangierloks müssten aufwändig über Offenburg betankt werden.
Kehl	GSMR – Lokfunk muss im gesamten Hafengebiet vollumfänglich und diskriminierungsfrei zur Verfügung gestellt werden. Die Ausleuchtung wurde geprüft, eine einwandfreie Qualität des Empfangs wurde bescheinigt.
Koblenz	Bahnhof Koblenz-Lützel: Gleis 36A bis zum Abschluss instandsetzen. Gleis endet heute ca. 320 m hinter der Weiche 2 (Anschlussweiche) mit einem Schwellenkreuz.
Koblenz	Bahnhof Koblenz-Lützel: Weiche 2 (Anschlussweiche) steht in Schlüsselabhängigkeit mit einer Gleissperre. Der Schlüssel kann ausschließlich über den Fahrdienstleiter „Knf“ freigegeben werden. Es sollte der Einbau einer ferngestellten Weiche erfolgen.
Krefeld	Krefeld-Linn: Gleisverlängerung des Übergabegleises zwischen Krefeld-Linn und Krefeld Ost Hafen. Derzeitige maximale Gleislänge beträgt 530 Meter, längere Züge müssen zeitlich koordiniert werden.
Lübeck	Strecke: Lübeck – Büchen – Lüneburg: Ausbau für SGV und Elektrifizierung zur Umfahrung des überlasteten Eisenbahnknotens Hamburg, über den der gesamte SGV für den Hafen Lübeck heute läuft.
Lübeck	Strecke Lübeck – Bad Kleinen – Schwerin: Umsetzung der lange geplanten Ausbaumaßnahmen in Richtung Schwerin mit Einrichtung der Kurve in Bad Kleinen damit Güterzüge aus weiter östlich gelegenen Destination mit E-Traktion und ohne Fahrtrichtungswechsel Lübeck erreichen könnten.
Lübeck	Nordkurve Lübeck – Bad Schwartau: direkte Anbindung der KV-Anlagen des Lübecker Hafens in Travemünde und Dänischburg an die FFBQ-Trasse Bad Schwartau – Fehmarn ohne Fahrtrichtungswechsel.
Ludwigshafen	maximale Zuglänge 390 Meter wegen Zufahrtsgleis und Einschaltpunkt BÜ „Keßler Weg“; bei Änderung des Einschaltpunktes bis ca. 580 Meter Nutzlänge möglich.
Magdeburg	Bahnhof Magdeburg – Rothensee: Verlängerung der Übergabegleise zum Hafen Magdeburg für Zugfahrten über 700 Meter.
Mannheim-Handels-hafen	Mannheim Handelshafen: Die Infrastruktur der DB Netz ist entlang der Fruchtbahnhofstraße an mehreren, kurz hintereinander liegenden Weichen an die Infrastruktur des Hafens angebunden. Mit der Übernahme von 120 Meter des DB-Gleises durch die Hafengesellschaft könnte die Bedienung der Anlieger weiterhin gewährleistet werden, wobei vier Weichen durch Lückenschluss ersetzt werden könnten, zwei weitere könnten gänzlich entfallen. Die Betriebsgrenze läge nach dieser Maßnahme im freien Gleis.
Neuss	Verbindungsgleis Neuss Gbf (DB) nach Bhf Neuss-Hessentor (NDH): Alternative Verbindung zwischen DB-Netz und Bhf Neuss-Hessentor oder zweigleisiger Ausbau des Bestandsgleises.
Plochingen	Bahnhof Plochingen: nicht ausreichende Abstellmöglichkeiten insbesondere bei erhöhtem Bedarf. Folgen: Engpässe bei der Anlieferung.
Riesa	Bahnhof Riesa: Ausbau der möglichen Zuglängen und Abstellkapazitäten.
Stralsund	Beseitigung des Defizits an Vorstellkapazitäten und Herstellung einer direkten Anbindung des Betriebsteils Südhafen an das Streckengleis der DB Netz AG.

Konkrete Maßnahmevorschläge der einzelnen EÖH

Hafenstandort	Beschreibung Engpässe und vorgeschlagene Maßnahmen
Stuttgart	Bahnhof Stuttgart Hafen: Vereinfachung der Betriebsführung (z. B. EOW-Anlagen anstelle des Stellwerks Stuttgart Hafen).
Stuttgart	Bahnhof Stuttgart Hafen: Optimierung bzw. Umbau der Infrastruktur für 740 Meter lange Güterzüge.
Stuttgart	Bahnhof Stuttgart Hafen: Herstellung einer zweiten bzw. alternativen Anbindung zur Hafeninfrastruktur aus südlicher Richtung.
Wörth am Rhein	Bahnhof Wörth am Rhein: Reaktivierung und Teilelektrifizierung einer Vorstellgruppe.
Wörth am Rhein	Elektrifizierung des Zufahrtgleises zum Hafen Wörth.
Wörth am Rhein	Bahnhof Wörth am Rhein: Rückgebaute Weichen wieder einbauen, Gleise Instandsetzen, Teilelektrifizierung bis zum Ende dieser Vorstellgruppe (Rangiergleise).

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV)
Kamekestraße 37-39 · 50672 Köln
T 0221 57979-0 · info@vdv.de · www.vdv.de

PARTNER DER INITIATIVE
Zeit für neues Denken und Handeln.



deutschland-mobil-2030.de