

15.07.2019

Bessere Planbarkeit, höhere Zuverlässigkeit, mehr Qualität: Anforderungen der deutschen Seehafenbetriebe an die Eisenbahn

Kurzinformation zur Position der deutschen Hafenwirtschaft

Die deutsche Hafenwirtschaft ist äußerst leistungsstark und eines ihrer Alleinstellungsmerkmale ist der hohe Anteil der Eisenbahn am Verkehr zwischen den deutschen Seehäfen und den Wirtschaftszentren im Binnenland, der bei bis zu 80 Prozent¹ liegt. Logistisch, wirtschaftlich und ökologisch liegen deutsche Seehäfen damit weit vorne.

Die deutschen Seehäfen sind Dreh- und Angelpunkte für den Wirtschaftsstandort Deutschland. Ob Container, Stück- oder Massengut: Mehr als zwei Drittel des deutschen Außenhandels werden über die Seehäfen abgewickelt. Dabei bedienen deutsche Seehafenbetriebe mehr als 120.000 Schiffe pro Jahr und schlagen hierbei rund 300 Mio. Tonnen Güter aller Art um. Zu einem großen Anteil stammen die Güter aus dem Binnenland bzw. sind für das Binnenland bestimmt. Anders als bei den Konkurrenzhäfen im europäischen Ausland spielt in Deutschland dabei die Eisenbahn eine entscheidende Rolle.

Allein im Hamburger Hafen werden täglich rund 200 Güterzüge mit mehr als 5.000 Waggons abgewickelt.² Vielfach werden deutsche Seehäfen als „Eisenbahnhäfen“ charakterisiert und besitzen durch die guten Eisenbahnanbindungen einen enormen Wettbewerbsvorteil. Deutsche Seehafenbetriebe betreiben teilweise eigene Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), die in ganz Europa tätig sind und mit Umsätzen in dreistelliger Millionenhöhe zum Teil ganz wesentlich zu den Betriebsergebnissen der Hafenlogistiker beitragen.

Dabei besteht eine gegenseitige Abhängigkeit, denn auch die Seehäfen generieren wesentliche Transportmengen für den Schienengüterverkehr. Prognosen zufolge wird das Güteraufkommen auch in Zukunft weiter steigen³ - um dies weiterhin erfolgreich transportieren zu können, ist eine Vielzahl von Maßnahmen zu bewältigen. Ziel muss es dabei sein, die Qualität der Leistung zu verbessern, die Zuverlässigkeit zu erhöhen und somit die Planbarkeit für Gütertransporte von und zu den Seehäfen zu steigern.

¹ <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/63397/>, zuletzt abgerufen: 15.07.2019.

² <https://www.hafen-hamburg.de/de/europas-groesster-eisenbahnhafen>, zuletzt abgerufen: 15.07.2019.

³ http://www.ihk-nord.de/blob/ihknord/downloads/2764272/3b717f16c59aa62ef1e92bb67ccdb159/Seehaefen_Flyer_Bundesrep-data.pdf, zuletzt abgerufen: 15.07.2019.

Der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) hat in seinem Positionspapier [„Bessere Planbarkeit, höhere Zuverlässigkeit, mehr Qualität: Anforderungen der deutschen Seehafenbetriebe an die Eisenbahn“](#) eine umfassende Analyse in den Bereichen Netz, Betrieb sowie sonstiger Standortfaktoren durchgeführt und dabei die für die Hafenwirtschaft größten Problemfelder skizziert.

Auf Basis dieser Ergebnisse fordert der ZDS:

Netz

- die Infrastrukturen erhalten und weiter ausbauen,
- die Kapazitäten und Durchlässigkeiten optimieren,
- das Notfallmanagement in Sondersituationen verbessern,
- den Ausbau von Gleisanschlüssen vorantreiben,
- die Elektrifizierung des Schienennetzes beschleunigen,
- weitere Kapazitäten für 740-m-Züge schaffen
- sowie Personen- und Güterverkehr zeitlich differenzierten Vorrang einräumen.

Betrieb

- den Mangel an einsatzfähigen Lokomotiven und Waggons beheben,
- um neues Fahrpersonal und Triebfahrzeugführer werben,
- das automatisierte und autonome Fahren vorantreiben,
- das European Train Control System (ETCS) weiter ausbauen,
- sowie den Wagenladungsverkehr in einer seiner hohen Bedeutung für verschiedene Standorte und Güterarten angemessenen Weise in das Gesamtsystem Bahn einbinden.

Sonstige Standortfaktoren - Hinweise an die Politik

- die Preisstrukturen wettbewerbsfähig halten,
- die Investitionen in die Bundesschienenwege auch in Zukunft verstetigen sowie
- Vorteilsregelungen des Kombinierten Verkehrs auf alle Ladungsträger ausweiten.

Prognosen zufolge wird das Güterverkehrsaufkommen in Mitteleuropa in den kommenden Jahren weiter steigen. Schienennetzbetreiber und Eisenbahnunternehmen müssen das System auf Wachstum auslegen und bestehende Flaschenhälse zielstrebig beseitigen. Die Europäische Union und der Bund müssen mit ordnungspolitischen Maßnahmen dazu beitragen, den Schienengüterverkehr insgesamt zuverlässiger und besser planbar zu machen. Engpässe im Eisenbahnsystem schaden der Hafenwirtschaft und sie schaden dem europäischen Wirtschafts- und Logistikstandort Deutschland.

Ihr Ansprechpartner beim ZDS: Daniel Hosseus (+49 40 366203)