

Deutscher Bundestag

Verkehrsausschuss

Ausschussdrucksache

21(15)68-H

vom 24.04.2026

öff. Anhörung 20.04.2026



An den Vorsitzenden  
des Verkehrsausschusses  
Herrn Tarel Al-Wazir, MdB  
Deutscher Bundestag  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

Hamburg, 20.04.2026

III-3-200

**Öffentliche Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages  
zur Aus-/ Neubaustrecke Hamburg – Hannover am 20.04.2026  
Stellungnahme des Zentralverbandes der deutschen Seehafenbetriebe e. V. (ZDS)**

Sehr geehrter Herr Al-Wazir,  
sehr geehrte Damen und Herren,

haben Sie vielen Dank für die eingeräumte Möglichkeit, im Rahmen der öffentlichen Anhörung zur Aus-/ Neubaustrecke Hamburg – Hannover eine Stellungnahme abgeben zu können.

Der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e. V. (ZDS) ist der Bundesverband der 140 am Seegüterumschlag in den Häfen beteiligten Betriebe in Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein. Der ZDS vertritt die gemeinsamen wirtschafts-, gewerbe-, sozial- und tarifpolitischen Interessen der Unternehmen. Der ZDS setzt sich dafür ein, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen zu stärken und ihre Standortbedingungen zu sichern.

Die deutschen Seehäfen sind Dreh- und Angelpunkte für den Wirtschafts- und Industriestandort Deutschland. Mehr als zwei Drittel des deutschen Außenhandels werden über die Seehäfen abgewickelt. Dabei schlagen deutsche Seehafenbetriebe rund 285 Mio. Tonnen Container, Stück- oder Massengüter Güter um. Diese Güter haben ihren Ursprung vor allem im Binnenland bzw. sind für das Binnenland bestimmt. Der Güterumschlag in den Seehäfen hängt daher von leistungsfähigen Anbindungen des Binnenlandes an die Seehäfen ab. Der Verkehrsträger Schiene ist dabei von zentraler Bedeutung und dominiert insbesondere auf längeren Strecken.

**ZDS - Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V.**

**HAMBURG** Am Sandtorkai 2 | D-20457 Hamburg | Tel. +49 40 88 36 57 87 0 | Fax +49 40 88 36 57 88 8

**BERLIN** Leipziger Platz 8 | D-10117 Berlin | Tel. +49 30 22 01 25 69

info@zds-seehaefen.de | www.zds-seehafen.de | VR-Nr.: 6833 | Steuer-Nr.: 17/437/01093

Die Seegüterverkehrsprognose 2040 geht von einer insgesamt moderaten Steigerung der Ladungsmengen aus. Entscheidend dabei sind die Containerverkehre als Wachstumstreiber, die um 1,7 Prozent bis 2040 zulegen sollen. Insbesondere für die Container-Hinterlandverkehre wird eine Steigerung zwischen 2 und 4 Prozent vorausgesagt. Ein überdurchschnittliches Wachstum wird für den kombinierten Verkehr prognostiziert.

Die erst vor Kurzem veröffentlichte Eisenbahnverkehrsprognose 2040 des Bundes enthält bedenkliche Kernaussagen zum Hafenhinterland: Sie rechnet mit deutlich mehr und stärkeren Überlastungen als in der Basisprognose – besonders betroffen seien Ballungsräume und Hauptkorridore. Tagsüber entstünden zukünftig massive Einschränkungen durch Mitnutzung des Schienenpersonenverkehrs (SPV) – auf einzelnen Strecken sei deshalb gar kein Schienengüterverkehr (SGV) möglich. Rund 90.000 Züge pro Jahr seien nicht fahrbar, dies entspreche 44,1 Mio. Tonnen bzw. 63 Prozent des potenziellen Güterwachstums bis 2040. Rund ein Drittel der nicht fahrbaren Züge stehe mit den Seehäfen im norddeutschen Raum und ein weiteres Drittel mit den grenzüberschreitenden Verkehren im Süden in Verbindung.

Die Schienenstrecke Hamburg–Hannover ist deshalb strategisch betrachtet kein regionales, sondern ein Schlüsselprojekt im gesamten norddeutschen Hafen-Hinterland-System. Ihre Bedeutung ergibt sich daraus, dass sich hier mehrere Funktionen überlagern: Hauptachse für Containerverkehre aus Hamburg, Bremen/Bremerhaven und Wilhelmshaven, Teil europäischer Güterverkehrskorridore (Skandinavien–Mittelmeer) und zugleich hochbelastete Mischverkehrsstrecke mit dicht getaktetem Personenverkehr.

## **1. Strategische Rolle für die norddeutschen Seehäfen**

Die Strecke ist gewissermaßen die „Hauptschlagader“ der schienengebundenen Seehafenhinterlandverkehre. Als Zentralachse verbindet sie die deutschen Seehäfen mit den Industriezentren in Niedersachsen, NRW und Süddeutschland sowie den europäischen Wirtschaftsräumen (Schweiz, Österreich, Italien, Osteuropa). Die Strecke ist Teil mehrerer TEN-T-Korridore (europäische Hauptverkehrsachsen) und ein großer Teil der containerisierten Güter verlässt die Häfen über genau diesen Korridor Richtung Süden. Anders gesagt: Wenn über diese Strecke kein verlässlicher SGV möglich ist, funktioniert ein erheblicher Teil der deutschen Export- und Importlogistik nicht effizient.

## **2. Engpasscharakter der vorhandenen Infrastruktur**

Die Strecke ist bereits heute strukturell überlastet – und das nicht nur punktuell. In der verkehrswissenschaftlichen Praxis gelten mehr als 100 % Auslastung als kritisch, mehr als 115 % als überlastet. Die Kapazitätsgrenzen sind überschritten: Für die Strecke Hamburg–Hannover werden Werte von deutlich über 130 bis zu 150 Prozent genannt. Das bedeutet: Die Fahrpläne sind extrem dicht – kleine Störungen führen zu Kettenreaktionen.

Die Strecke wird gleichzeitig genutzt von Hochgeschwindigkeits- und Fernverkehren (ICE), Regionalverkehren sowie schweren Güterzügen mit langsamer, unterschiedlicher Beschleunigung. Die Folgen sind Trassenkonflikte: Güterzüge müssen häufig warten, überholt werden und /oder Umwege fahren. Das reduziert die effektive Streckenkapazität deutlich.

Für den Seehafenhinterlandverkehr bedeutet das konkret: Unzuverlässige Transportzeiten, Verlust an Planbarkeit (kritisch für Wirtschaft und Industrie), geringere Umlaufgeschwindigkeit der Züge sowie ineffiziente Nutzung von Lokomotiven, Waggons und Personal. Wichtig ist dabei: Nicht die absolute Kapazität allein ist das Problem, sondern die fehlende Robustheit des Systems. Zusätzliche Effekte sind eingeschränkte Flexibilität bei Bahnverkehren, eine höhere Abhängigkeit vom Lkw und eine geringere Attraktivität für neue Industrieansiedlungen. Besonders kritisch erscheint dies im Kontext der Energiewende (z. B. Offshore, Wasserstoff) sowie der Transformation der Industrie.

### 3. Strategische Folgen für die Seehäfen

Die norddeutschen Häfen sind stark auf die Bahn angewiesen (systemische Abhängigkeit): Der Hamburger Hafen hat einen besonders hohen Bahnanteil im Containerhinterlandverkehr (rund 60 Prozent), Bremen/Bremerhaven sind ebenfalls stark schienenorientiert (über 50 Prozent) und Wilhelmshaven ist strategisch auf Wachstum über Schiene angewiesen. Ergo: Wenn die Schiene nicht liefert, entsteht ein Systemlimit für Seehafenwachstum.

Die Seegüterverkehrsprognose prognostiziert zusätzliche Hinterland-Containerverkehre in den Jahren 2019–2040 von 3,9 Mio. TEU. Bei einem angenommenen Schienenanteil von 45–55 Prozent bedeutet dies 1,8 bis 2,2 Mio. TEU pro Jahr auf der Schiene.

Übersetzung in Güterzüge: Für eine konservative Infrastrukturrechnung kann man mit 80–90 TEU je Ganzzug arbeiten. Das ist eine nüchterne Planungsannahme; die tatsächliche Auslastung schwankt je nach Relation, Behältermix und Zuglänge. Damit ergeben sich rund 19.500 bis 26.900 zusätzliche Containerzüge pro Jahr.

Umgerechnet auf den Tag: Selbst bei vorsichtiger Annahme landet man bei einer Größenordnung von 50 bis 75 zusätzliche Züge pro Tag im gesamten Nordseehafen-Hinterlandssystem der drei großen Containerhäfen.

Die Strecke Hamburg–Hannover ist heute bereits massiv angespannt. Während das BMV für die Strecke eine Auslastung von 147 % nennt, beschreibt ein DB-Projektbrief die Lage noch anschaulicher: rund 245 Züge pro Tag treffen auf eine Infrastruktur, die nur für etwa 185 Züge ausgelegt ist. Das ist schon heute ein Defizit von ungefähr 60 Zügen pro Tag.

Legt man die hergeleiteten 50–75 zusätzlichen Containerzüge pro Tag daneben, wird klar: Ein erheblicher Teil dieses Zusatzbedarfs läuft über den Korridor Hamburg–Hannover oder seine eng verbundenen Zuläufe. Schon ohne neues Wachstum fehlt dort heute Größenordnung 60 Züge/Tag an robuster Kapazität. Mit Wachstum braucht das System nicht nur „ein bisschen Optimierung“, sondern eine echte Kapazitätserweiterung.

Im Wettbewerb untereinander konkurrieren Häfen nicht nur über Kaikapazität, sondern über Hinterlandanbindungen, Zuverlässigkeit und Gesamtkosten der Lieferkette. Konkurrenzhäfen (wie z. B. Danzig, Rotterdam oder Antwerpen) investieren massiv in Güterverkehrskorridore und leistungsfähige Hinterlandterminals. Engpässe im deutschen Schienennetz wirken daher für deutsche Seehäfen direkt als Wettbewerbsnachteil im internationalen Maßstab.

In der gesamtwirtschaftlichen Bewertung wirkt der Streckenengpass wie ein Flaschenhals mit Multiplikatoreffekt.

Ohne Aus- oder Neubau: werden die Wachstumspotenziale der Häfen begrenzt, nimmt die Verkehrsverlagerung auf die Straße zu, steigen die (Hafen)Logistikkosten systemisch und verliert die Industrie Standortvorteile.

Mit Aus- bzw. Neubau: findet eine Entkoppelung von Personen- und Güterverkehren statt, gelingt ein deutlicher Kapazitätssprung, werden die Lieferketten stabiler und erfolgt eine bessere Integration in die europäischen Kernnetzkorridore.

In der strategischen Einordnung ist die Strecke Hamburg–Hannover daher kein isoliertes und regionales Infrastrukturprojekt, sondern ein kritischer Engpass im Gesamtsystem der deutschen Außenwirtschaft.

### 4. Volkswirtschaftliche Effekte

Mit einem signifikanten Kapazitätsausbau sind für die deutsche Seehafenwirtschaft vor allem vier Effekte zu erwarten:

- bei mehr Kapazität und höherer Betriebsstabilität sinken die indirekten Logistikkosten: weniger Wartezeiten, weniger Puffer, weniger Umleitungen, geringere Unzuverlässigkeit in der Lieferkette.
- die Fähigkeit der Häfen steigt, zusätzliche Mengen klimafreundlich über die Schiene abzuwickeln; das ist besonders wichtig, weil der Bund die Schienenanbindung ausdrücklich als entscheidenden Wettbewerbsvorteil der deutschen Seehäfen bezeichnet.
- die Resilienz der Häfen erhöht sich gegenüber Störungen und Krisen.
- die Position im Wettbewerb mit Rotterdam, Antwerpen-Brügge und Danzig verbessert sich: diese haben im vergangenen Jahrzehnt Marktanteile gewonnen, während die deutschen Containerhäfen Marktanteile verloren haben.

Für die Industrie im Hinterland liegt der Nutzen vor allem in höherer Planungssicherheit. Deutschland ist stark export- und importabhängig; Häfen sind die Schnittstelle für Vorprodukte, Energie, Rohstoffe und Containerverkehre. Wenn die Hinterlandsschiene verengt ist, wird daraus für Industrie und Handel kein lokales, sondern ein nationales Kostenproblem: längere und volatilere Lieferzeiten, höhere Sicherheitsbestände zur Vorhaltung, mehr Lkw-Ausweichverkehre und eine schwächere Standortattraktivität für schienenaffine Produktion und Logistik.

Bezogen auf Beschäftigung und Wertschöpfung sollte man zwischen drei Ebenen unterscheiden: Kurzfristig erzeugt der Bau selbst Nachfrage in Planung, Bau, Ausrüstung und Zulieferung. Mittel- und langfristig sind die wichtigeren Effekte jedoch indirekt: bessere Erreichbarkeit stärkt den Hafenumschlag, Logistik, Umschlagnahe Dienstleistungen sowie industrielle Ansiedlungen im Hinterland. Das ist relevant, weil die hafenaffine Wirtschaft rund 1,35 Millionen Beschäftigte und die Häfen direkt und indirekt sogar bis zu 5,6 Millionen Arbeitsplätze sichern. Der volkswirtschaftliche Hebel liegt also vor allem in der Absicherung und Erweiterung bestehender Wertschöpfungsketten.

Ohne signifikanten Kapazitätsausbau ist die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen langfristig gefährdet. Gefährdet deshalb, weil diese ihre Stärke traditionell gerade in der leistungsfähigen Hinterlandanbindung haben; wenn diese Stärke erodiert, verlieren sie einen ihrer wichtigsten relativen Vorteile. Nicht automatisch vernichtet, weil Wettbewerbsfähigkeit zusätzlich von Terminalproduktivität, seewärtiger Zufahrt, Gebühren, Digitalisierung, Energieinfrastruktur und verlässlichen Rahmenbedingungen abhängt. Die Schiene ist also nicht der einzige Hebel, aber ein zentraler und im norddeutschen Hafensystem ein besonders systemrelevanter.

**Neben der kurzfristig dringend notwendigen Ertüchtigung und Optimierung der Bestandsstrecke mit Kapazitätserweiterung führt aus den dargelegten Gründen an einem zweigleisigen Neubau zur Engpassbeseitigung perspektivisch kein Weg vorbei.**

Für weitere Rückfragen stehen wir Ihnen jederzeit gern zur Verfügung.

Mit einer Veröffentlichung unserer Stellungnahme erklären wir uns einverstanden. Der ZDS ist im Lobbyregister unter der Registernummer R004160 für die Interessenvertretung gegenüber dem Deutschen Bundestag und der Bundesregierung eingetragen.

Mit freundlichen Grüßen

Lutz Könner  
Geschäftsführer