



Stand: September 2026

Positionspapier des ZDS

Leistungsfähige Schiene, wettbewerbsfähige Häfen: Forderungen der Seehafenwirtschaft zur Schienenverkehrspolitik

Seehäfen und Schiene: Lebensadern des Industriestandorts Deutschland

Deutschland ist als Industrie- und Exportnation in besonderem Maße auf leistungsfähige Seehäfen angewiesen. **Nahezu zwei Drittel des deutschen Warenhandels mit Staaten außerhalb der EU werden über den Seeweg abgewickelt.**¹ Damit sind die Seehäfen weit mehr als logistische Knotenpunkte an der Küste: Sie sind eine zentrale Säule für die Wettbewerbsfähigkeit des Industriestandorts Deutschland und für die Einbindung seiner Unternehmen in internationale Liefer- und Wertschöpfungsketten.

Über die Häfen erreichen Rohstoffe, Vorprodukte und Waren die deutschen Industrie- und Verbrauchszentren; zugleich bilden sie das Tor der exportorientierten Wirtschaft zu ihren internationalen Absatzmärkten. Ohne leistungsfähige Seehäfen könnten zentrale Lieferketten nicht aufrechterhalten werden. Produktion und Handel würden innerhalb kürzester Zeit erheblich beeinträchtigt. **Die Leistungsfähigkeit der Häfen ist deshalb eine gesamtwirtschaftliche und gesamtstaatliche Frage.**

Ihre Bedeutung reicht dabei längst über die klassische Funktion als Umschlagplätze für Im- und Exporte hinaus. Die Seehäfen sichern die Versorgung von Unternehmen und Bevölkerung, etwa mit Lebensmitteln, Rohstoffen und industriellen Vorprodukten. Gleichzeitig werden sie zu zentralen Knotenpunkten der Energieversorgung: Rohöl, Mineralölerzeugnisse, LNG und perspektivisch Wasserstoff, Wasserstoffderivate, CO₂ sowie Komponenten für den Ausbau der Offshore-Windenergie werden über die Häfen umgeschlagen und verteilt. Im Zuge der Zeitenwende wächst zudem ihre Bedeutung für die militärische Mobilität. Als Schnittstellen zwischen See- und Landtransport sind sie unverzichtbar für die Verlegung von Personal, Fahrzeugen und Material innerhalb Deutschlands und in Richtung der NATO-Ostflanke.

Ohne leistungsfähige Häfen würde Deutschland deshalb sehr schnell seine wirtschaftliche, logistische und sicherheitspolitische Handlungsfähigkeit verlieren.

¹ Destatis, 2024

Die Leistungsfähigkeit eines Hafens endet jedoch nicht an der Kaikante. Entscheidend ist, dass die dort ankommenden und abgehenden Gütermengen schnell, zuverlässig und wirtschaftlich zwischen den Hafenstandorten und den Industrie-, Logistik- und Verbrauchszentren im Binnenland transportiert werden können. **Eine leistungsfähige Hinterlandanbindung ist deshalb integraler Bestandteil eines funktionierenden Hafensystems.**

Dabei kommt der Schiene eine herausragende Bedeutung zu. Je nach Hafen und Ladungsart unterscheiden sich die Verkehrsträgeranteile erheblich; insbesondere bei den großen Containerhäfen übernimmt die Bahn einen sehr hohen Anteil des Hinterlandverkehrs. Im Hamburger Hafen und in den Bremischen Häfen werden bereits über die Hälfte der Container im Hinterlandverkehr auf der Schiene transportiert – deutlich mehr als über das Binnenschiff und auf vielen Relationen eine unverzichtbare Ergänzung zur Straße. Hamburg ist zugleich der größte Eisenbahnhafen Europas.² Die Hafenbahn verfügt über ein 290 Kilometer langes Gleisnetz mit rund 750 Weichen. Der Rangierbahnhof am Rostocker Seehafen ist der größte Güterrangierbahnhof Mecklenburg-Vorpommerns und rund ein Fünftel des gesamten Hafenumschlags wird dort über die Schiene abgewickelt.³ Auch Lübeck ist ein wichtiger Eisenbahnhafen. Die kommunale Hafenbahn umfasst rund 60 Kilometer Gleise und 260 Weichen. Hafenbahnen verbinden die verschiedenen Hafenterminals und privaten Gleisanschlüsse direkt mit dem Netz der DB InfraGO.⁴ **Insgesamt lassen sich rund 33 Prozent des deutschen Schienengüterverkehrs dem Hafenhinterlandverkehr zuordnen.**⁵

Für große Gütermengen und lange Distanzen ist die Bahn damit **eine wesentliche Lebensader der deutschen Seehäfen**. Ihre Leistungsfähigkeit entscheidet mit darüber, ob die Häfen ihre wachsenden Aufgaben für Industrie, Versorgung, Energiewende und militärische Mobilität erfüllen können.

Umgekehrt wirken sich Engpässe, Baustellen, Störungen und fehlende Kapazitäten im Schienennetz unmittelbar auf die Häfen und weit darüber hinaus aus. Wenn Güterzüge die Häfen nicht zuverlässig erreichen oder verlassen können, entstehen Rückstaus nicht nur auf den Terminals. Die Folgen ziehen sich durch komplette Lieferketten bis zu Produktionsstandorten und letztlich spüren das auch die Verbraucherinnen und Verbraucher. **Die Qualität des Schienennetzes ist deshalb auch ein wichtiger Standortfaktor für die deutsche Industrie.**

Aus Sicht der deutschen Seehafenwirtschaft besteht vor diesem Hintergrund deutlicher Handlungsbedarf: bei Infrastruktur und Kapazität, Finanzierung und Planung, Baustellenmanagement und Digitalisierung ebenso wie bei Regulierung, Wettbewerb und betrieblichen Rahmenbedingungen!

Eine leistungsfähige Schiene ist damit weit mehr als eine verkehrspolitische Aufgabe. Sie ist Voraussetzung dafür, dass Deutschlands Seehäfen ihre Funktion als Tor zur Welt und als strategische Infrastruktur für Wirtschaft, Versorgung, Energie und Sicherheit dauerhaft erfüllen können. Wer die Wettbewerbsfähigkeit und Resilienz des Industriestandorts Deutschland stärken will, muss deshalb Häfen und ihre Schienenanbindungen gemeinsam denken.

² Hafen Hamburg Marketing/HPA, 2024, und Bremischer Senat, 2023

³ DB InfraGO, 2023, und Rostock Port, 2021

⁴ Hansestadt Lübeck, 2026

⁵ Gutachten „Güter im Takt“, ZDS und IHK Nord, 2022

1. Korridore sanieren, Hafenverkehre zuverlässig sichern

Die grundlegende Erneuerung des überalterten und störanfälligen Schienennetzes ist für leistungsfähige Hafenhinterlandverkehre unverzichtbar. Dazu sollen laut Deutscher Bahn bis 2036 mehr als 40 hochbelastete Korridore umfassend modernisiert werden.

Die gebündelten Arbeiten erfordern mehrmonatige Vollsperrungen. **Anders als im Personenverkehr können Güterzüge nicht ohne weiteres durch Ersatzangebote aufgefangen werden.** Sie benötigen ausreichend leistungsfähige Ausweichrouten, ohne andere Teile des Netzes zusätzlich zu überlasten, oder müssen aufwendig auf LKW umgeladen und transportiert werden.

Welche Dimension die Einschränkungen erreichen können, zeigen frühere Planungen mit Umwegen von bis zu 320 Kilometern für täglich bis zu 80 Güterzüge. Während der Sanierung Hamburg–Berlin waren einschließlich mittelbar betroffener Strecken zeitweise 384 Kilometer Schienennetz außer Betrieb.⁶ Längere Fahrzeiten und ein höherer Personal- und Fahrzeugeinsatz verteuern die Transporte und gefährden die Zuverlässigkeit der Lieferketten.

Beispielsweise sind mit Strecken wie Bremen–Bremerhaven, Lübeck–Hamburg, Hamburg–Hannover, Bremen–Hamburg, Bremen–Osnabrück und Flensburg–Hamburg zahlreiche Hafennachsen betroffen. Hält man sich vor Augen, dass bis 2040 aus ganz Deutschland jährlich fast 60 Millionen Tonnen Güter auf der Schiene von und zu den deutschen Seehäfen transportiert werden, wird klar: **Die Bedeutung der Korridorsanierungen für die Häfen reicht weit über Norddeutschland hinaus.**⁷

Ziel muss sein, nach einer mehrmonatigen Vollsperrung ein leistungsfähigeres und für mehrere Jahre baufreies Netz zur Verfügung zu haben.

Deshalb fordert die deutsche Seehafenwirtschaft:

- **Regelmäßige Konsultationen**, um gemeinsame Lösungen im Sinne des **gemeinwohlorientierten Auftrags der DB InfraGO** zu entwickeln,
- begleitende Konzepte zur Sanierung hochbelasteter Strecken **konsequent auf die Bedarfe des Güterverkehrs auszurichten**,
- **Umleitungsstrecken vor Beginn einer Korridorsperrung** zu ertüchtigen und währenddessen von vermeidbaren parallelen Baumaßnahmen freizuhalten, um einen zeitweisen Zusammenbruch des Schienengütersystems wie Anfang Juni 2026 in Norddeutschland zu verhindern,
- **Trassenkapazitäten für den Güterverkehr frühzeitig und verbindlich** zu sichern, Bauzeiten und Maßnahmen verlässlich einzuhalten und die betroffenen Unternehmen frühzeitig in die Planung einzubeziehen,
- die **Sanierung nicht nur zum Austausch bestehender Anlagen** zu nutzen, sondern zusätzliche Kapazitäten, Überholgleise, leistungsfähigere Knoten und Engpassbeseitigungen (wie z. B. zwischen Lüneburg und Stelle) mitzudenken und
- eine **bessere technische Ausstattung** zu verbauen (European Train Control System; ETCS).

⁶ Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e. V. – Die Güterbahnen, 2024 und 2025

⁷ Seeverkehrsprognose 2040 der IHK Nord, 2025

2. Das deutsche Bahnnetz bedarfsgerecht ausbauen

Die Sanierung der Korridore schafft ein verlässlicheres Bestandsnetz. Strukturelle Kapazitätsengpässe kann sie jedoch nicht beseitigen. Wo Strecken und Knoten im Hafenhinterland bereits heute überlastet sind, muss die Erneuerung deshalb durch gezielten Aus- und Neubau ergänzt werden.

Das gilt besonders für die Hafenhinterlandkorridore. **Wachsende Gütermengen können nur dann auf der Schiene transportiert werden, wenn hierfür ausreichend Trassen zur Verfügung stehen.**

Die Schienenstrecke Hamburg–Hannover ist ein Schlüsselprojekt im gesamten norddeutschen System der Hafenhinterlandanbindung. Deshalb begrüßt die deutsche Seehafenwirtschaft die im Deutschen Bundestag erzielte und überfällige Einigung über diese Neu- und Ausbaustrecke. Seit vielen Jahren wird an dieser zentralen Verbindung geplant. Die Bedeutung dieser Strecke 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.

Die Strecke ist eine „Hauptschlagader“ der schienengebundenen Seehafenhinterlandverkehre. Die bestehende Verbindung zählt mit einer Auslastung von bis zu 147 Prozent zu den am stärksten beanspruchten Strecken Deutschlands.⁸ Fern-, Nah- und Güterverkehr konkurrieren dort um knappe Kapazitäten. In der gesamtwirtschaftlichen Bewertung wirkt der Streckenengpass daher wie ein Flaschenhals mit Multiplikatoreffekt.

Mit einem 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. Ohne signifikanten Kapazitätsausbau ist die Leistungsfähigkeit der deutschen Seehäfen langfristig beeinträchtigt.

Deshalb fordert die deutsche Seehafenwirtschaft:

- neben der Sanierung des Bestandsnetzes durch den Bund **dauerhaft ausreichende Mittel für den kapazitätssteigernden Aus- und Neubau** der Schieneninfrastruktur bereitzustellen und diese Projekte prioritär zu planen und umzusetzen,
- bei der Bewertung von Infrastrukturprojekten den **Nutzen für den Schienengüterverkehr von und zu den Seehäfen** zu berücksichtigen,
- auch **kleinere kapazitätssteigernde Maßnahmen** konsequent umzusetzen, wie zusätzliche Überholgleise, Überleitstellen und Kreuzungsmöglichkeiten und
- kurzfristig die **Ertüchtigung und Optimierung der Bestandsstrecke Hamburg–Hannover** sowie perspektivisch den zügigen zweigleisigen **Neubau zur Engpassbeseitigung** zu realisieren.

⁸ Deutsche Bahn, 2026, und Bundesministerium für Verkehr, 2025

3. Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs dauerhaft sichern

Leistungsfähige Infrastruktur allein verlagert noch keine Güter auf die Schiene im Hafenhinterland. Entscheidend ist, dass Bahntransporte von und zu den Seehäfen auch weiterhin wirtschaftlich mit der Straße konkurrieren können. Dafür braucht der Schienengüterverkehr verlässliche Rahmenbedingungen und höhere Produktivität.

Eine zentrale Stellschraube sind die Trassenpreise, die in Deutschland zu den höchsten in Europa zählen. Nachdem für 2026 zeitweise Steigerungen von bis zu 35 Prozent drohten, wurde der Anstieg politisch abgefedert.⁹ Das strukturelle Problem bleibt: Das heutige System ist komplex, schwankungsanfällig und bietet den Unternehmen zu wenig Planungssicherheit. Zusätzlich werden die Preise durch die Eigenkapitalverzinsung des DB-Konzerns verteuert.

Für 2026 stehen 265 Millionen Euro zur Trassenpreisförderung im Güterverkehr bereit, im Regierungsentwurf für 2027 nur noch 200 Millionen Euro.¹⁰ Statt die Belastungen jährlich durch wechselnde Fördermittel abzufedern, müssen die **Trassenpreise grundlegend hin zu einem Grenzkostensystem reformiert, dauerhaft wettbewerbsfähig und über mehrere Jahre planbar** werden.

Gezielte Förderung benötigt vor allem der Kombinierte Verkehr. Für die Seehafenwirtschaft spielt er die überragende Rolle. Er verbindet die Stärken der Verkehrsträger und ist insbesondere für den Containerverkehr der Seehäfen unverzichtbar. Die Förderung nicht bundeseigener KV-Umschlaganlagen muss deshalb verlässlich fortgeführt und die entsprechenden Töpfe ambitioniert ausgestattet werden. Besonders bei KV-Anlagen, die für den Hafenhinterlandverkehr von Bedeutung sind, muss bei der Förderung auf eine ausreichende Dimensionierung geachtet werden, die weiteres Entwicklungspotenzial zulässt, selbst wenn diese weit im Binnenland liegen.

Der Einzelwagenverkehr erschließt mehr als 2.000 Güterverkehrsstellen und erbringt etwa 18 Prozent des Schienengüterverkehrs.¹¹ **Damit sichert der Einzelwagenverkehr industrielle Lieferketten und bindet mittelständische Unternehmen in ländlichen Regionen an die Seehäfen an.** Aufwendige Rangier-, Zugbildungs- und Bedienprozesse machen diese Netzwerkleistung strukturell kostenintensiv. Während der Bund 2026 hierfür 300 Millionen Euro bereitstellt, sind für 2027 nur noch 274 Millionen Euro vorgesehen.¹² Eine schrittweise Kürzung gefährdet die Stabilität und Reichweite des gesamten Systems.

Zugleich muss der Schienengüterverkehr von und zu den Seehäfen effizienter werden. Eine Schlüsseltechnologie ist die Digitale Automatische Kupplung, die das manuelle Kuppeln automatisiert und die technische Grundlage für weitere digitale Anwendungen im Güterzug schafft. Damit die Technologie ihre Wirkung entfalten kann, braucht es eine verlässlich finanzierte und europäisch koordinierte Migration.

Deshalb fordert die deutsche Seehafenwirtschaft:

- das **Trassenpreissystem** grundlegend zu reformieren und auf das **Grenzkostensystem** umzustellen, sodass dauerhaft wettbewerbsfähige, transparente und über mehrere Jahre planbare Trassenpreise gewährleistet sind,

⁹ DB InfraGO, 2025, und Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, 2025

¹⁰ Entwurf des Bundeshaushalts 2027, Bundesministerium der Finanzen, 2026

¹¹ Bundesministerium für Verkehr, 2026

¹² Entwurf des Bundeshaushalts 2027, Bundesministerium der Finanzen, 2026

- bis eine solche Reform greift, starke Preissprünge durch eine ausreichend ausgestattete **Trassenpreisförderung** verbindlich zu verhindern,
- die **Förderung von KV-Umschlaganlagen** langfristig zu sichern und bedarfsgerecht zu finanzieren, ebenso wie ihre Modernisierung, Digitalisierung und Automatisierung,
- die **Betriebskostenförderung des Einzelwagenverkehrs** langfristig und auf auskömmlichem Niveau fortzuführen, um Verkehrsrückverlagerungen zu verhindern und
- die **Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung** gemeinsam mit der EU voranzutreiben und eine verlässliche Finanzierung der Migration sicherzustellen, damit die Umrüstung insbesondere kleinere und mittlere Unternehmen sowie Wagenhalter nicht finanziell überfordert.

4. Elektrifizierungslücken schließen und das Netz europäisch digitalisieren

Moderne Güterwagen auf den Hafenhinterlandverbindungen benötigen eine digitalisierte und möglichst durchgehend elektrifizierte Infrastruktur. Noch immer sind weniger als zwei Drittel des bundeseigenen Schienennetzes elektrifiziert.¹³

Lücken auf Güter- und Umleitungsstrecken von und zu den Seehäfen erzwingen Lokwechsel, erhöhen den Fahrzeugbedarf und verteuern den Betrieb. **Die Elektrifizierung muss daher beschleunigt und an der betrieblichen Bedeutung der Strecken ausgerichtet werden.**

Der durch das Infrastrukturkukunftsgesetz eingeführte Verzicht auf eine Umweltverträglichkeitsprüfung bei Elektrifizierungsmaßnahmen bis 180 Kilometer Länge ist dafür ein wichtiger Schritt.

Auch die Digitalisierung muss schneller vorankommen. ERTMS mit dem Zugsicherungssystem ETCS und dem künftigen Bahnfunk FRMCS schafft einen europäischen Standard, erleichtert grenzüberschreitende Verkehre und kann zusätzliche Kapazitäten erschließen.

Davon profitieren insbesondere die Verbindungen zwischen den deutschen Seehäfen und den europäischen Wirtschaftsräumen. Voraussetzung ist ein synchroner Rollout auf Netz und Fahrzeugen, der Planungssicherheit schafft und teure Doppelausrüstungen vermeidet.

Deshalb fordert die deutsche Seehafenwirtschaft:

- **Elektrifizierungsmaßnahmen** schneller umzusetzen,
- den **ERTMS-Rollout** langfristig zu finanzieren und die DB InfraGO zu verpflichten, diesen konsequent umzusetzen,
- die **ERTMS-Ausrüstung von Infrastruktur und Fahrzeugen** als ein zusammenhängendes System aufeinander abzustimmen,
- die **ETCS-Fahrzeugausrüstung** dauerhaft und bürokratiearm zu fördern und
- auf Serienlösungen ausgerichtete **Zulassungsverfahren für digitale Fahrzeugausrüstung** zu vereinfachen sowie die **europäische Serienzulassung** wieder zu ermöglichen.

5. Wettbewerb stärken: Netz und Betrieb unabhängiger organisieren

Ein modernes Schienennetz entfaltet seinen Nutzen für die Seehäfen nur, wenn alle Anbieter im Schienengüterverkehr unter fairen Bedingungen darauf zugreifen können. **Für die Seehäfen sind unterschiedliche Anbieter, die unter fairen Bedingungen konkurrieren, wettbewerbsfähige Preise und verlässliche Transportangebote von besonderer Bedeutung.**

¹³ Marktuntersuchung Eisenbahnen der Bundesnetzagentur, 2025

Mit der DB InfraGO befinden sich Netz und Infrastruktureinrichtungen weiter im selben Konzern wie die DB-eigenen Verkehrsunternehmen. **Die Gründung der gemeinwohlorientierten DB InfraGO war ein erster Schritt. Eine wirkliche Unabhängigkeit vom übrigen Konzern ist jedoch noch nicht erreicht.**

Die Infrastruktur muss sich am Gesamtsystem und den Bedürfnissen aller Nutzer orientieren. Davon profitieren die Hafenwirtschaft und alle Unternehmen, die auf leistungsfähige Schienentransporte angewiesen sind.

Deshalb fordert die deutsche Seehafenwirtschaft:

- die deutlich stärkere organisatorische, personelle und finanzielle **Trennung der Schieneninfrastruktur von den Verkehrsunternehmen des DB-Konzerns**,
- die DB InfraGO konsequent auf das **Gemeinwohl und die Interessen aller Netznutzer** auszurichten,
- **Entscheidungen über Investitionen, Kapazitätsverteilung und Netzzugang** transparent und unabhängig von den wirtschaftlichen Interessen einzelner DB-Eisenbahnverkehrsunternehmen zu treffen und
- die **Steuerung der DB InfraGO durch den Bund** an klar messbaren Zielvorgaben der Politik für Qualität, Kapazität und Verfügbarkeit des Netzes zu orientieren sowie die **Bedürfnisse des Schienengüterverkehrs auf den Hafenhinterlandverbindungen** angemessen zu berücksichtigen.

6. Fazit: Schiene stärken, Häfen und Europa verbinden

Ein leistungsfähiger Hafenhinterlandverkehr braucht ein Schienensystem, das auf ganzer Länge funktioniert: mit zuverlässigen Korridoren, ausreichenden Kapazitäten, wettbewerbsfähigen Preisen, moderner Technik und fairem Wettbewerb.

Für die deutschen Seehäfen endet dieses System weder an der Kaikante noch an der Staatsgrenze. Ihre Verbindungen reichen zu Produktionsstandorten, Absatzmärkten und Logistikzentren in ganz Europa. Engpässe im deutschen Netz beeinträchtigen deshalb grenzüberschreitende Lieferketten und den europäischen Binnenmarkt.

Als zentral gelegenes Transitland und Standort bedeutender Seehäfen trägt Deutschland besondere Verantwortung. **Investitionen, Kapazitäten und Baustellen müssen mit den europäischen Verkehrskorridoren und den Nachbarstaaten abgestimmt werden.** Auch ERTMS und die Digitale Automatische Kupplung können nur auf Grundlage gemeinsamer Standards und eines koordinierten Hochlaufs erfolgreich eingeführt werden.

Eine starke Schiene sichert die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen und stärkt zugleich Wirtschaft, Versorgung und Verteidigungsfähigkeit in Europa. Bahnpolitik ist damit immer auch Hafenpolitik.

Ihr Ansprechpartner beim ZDS: Andre Lehmann (+49 152 22 534 886)