

## Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft

### „Masterplan Hafenbahn 2015“

#### 1. Anlass

In der Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft „Investitionsprogramm für neue Arbeitsplätze“ vom 19. September 2006 (Drucksache 18/5012) hatte der Senat angekündigt, die Bürgerschaft über den „Masterplan zur Schienengüterverkehrsentwicklung des Hamburger Hafens für 2015 und darüber hinaus“ (im Folgenden: „Masterplan Hafenbahn 2015“) zu informieren. In der Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft „Ertüchtigung und Weiterentwicklung der Hafenbahn“ vom 8. Mai 2007 (Drucksache 18/6208) hat der Senat ein beschleunigt durchzuführendes Instandsetzungs- und Erneuerungsprogramm sowie die „Roadmap“ (Zeitplan) für ein wachstumsorientiertes und wirtschaftliches Hafenbahnkonzept angekündigt. Außerdem wurde der Fortgang der Arbeiten am „Masterplan Hafenbahn 2015“ angekündigt. Erstmals haben mit diesem Konzept die Deutsche Bahn AG und die Freie und Hansestadt Hamburg, unter Federführung der HPA und Beteiligung der Hafen- und Verkehrswirtschaft ein gemeinsames Maßnahmenpaket vereinbart, um die wachsenden Güterströme auf der Schiene zu bewältigen.

Mit der vorliegenden Drucksache legt der Senat die Ergebnisse des „Masterplans Hafenbahn 2015“ vor. Gleichzeitig berichtet der Senat auch über Einzelheiten der Optimierung der Betriebsabläufe, über eine Verbesserung im Zusammenwirken der an der Transportkette Beteiligten sowie über mit dem neuen Entgeltsystem verbundene Anreize zur effizienten Nutzung der Hafenbahninfrastruktur. Außerdem wird über den Sachstand der „Roadmap“ (Zeitplan) informiert.

Im Hamburger Hafen wurden 2007 etwa 10 Mio. Twenty-foot Equivalent Units (TEU, Maßeinheit für einen 20-Fuß-Standardcontainer) umgeschlagen; davon werden etwa 1,8 Mio. TEU mit der Bahn vom und zum Hinterland befördert. Dies entspricht einem Zuwachs von rund 16% gegenüber dem Vorjahr. Basierend auf der Gesamtumschlagsprognose für den Hamburger Hafen, die für das Jahr 2015 einen Containerumschlag von 18,1 Mio. TEU erwartet, wird die Hafenbahn im Jahr 2015 ein mit der

Hafen- und Verkehrswirtschaft abgestimmtes prognostiziertes Transportvolumen von 4,5 Mio. TEU zu bewältigen haben.

Angesichts der Herausforderungen sowie sich abzeichnender Kapazitätsengpässe im Hafenbahnnetz und im Netz der DB Netz AG wurden zur Ermittlung von Aus- und Neubaubedarfen im Eisenbahnknoten Hamburg in jüngerer Vergangenheit mehrere Studien durchgeführt bzw. beauftragt:

Eisenbahnknotenuntersuchung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), Eisenbahnknotenuntersuchung der Freien und Hansestadt Hamburg (Teil 1 und 2) und Untersuchungen im Rahmen des „Masterplans Hafenbahn 2015“.

Diese Untersuchungen beleuchten unterschiedliche Aspekte und weisen unterschiedliche Detaillierungsgrade auf. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen zusammen betrachtet werden eine belastbare Basis für die Bedarfe an Neu- und Ausbauerfordernissen im Eisenbahnknoten Hamburg und Umland schaffen. Die maßgebenden Ergebnisse des „Masterplans Hafenbahn 2015“, der von der Hamburg Port Authority (HPA) gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG unter Beteiligung der Hafen- und Verkehrswirtschaft, der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt und des Unternehmensverbandes Hafen Hamburg e.V. erarbeitet wurde, liegen in einem stufigen Ausbau- und Optimierungsprogramm für einen umweltschonenden, sicheren und verlässlichen Schienengüterverkehr mit dem Hamburger Hafen für den Zeithorizont bis 2015.

#### 2. Ergebnisse des „Masterplans Hafenbahn 2015“

##### 2.1 Abgestimmtes fundiertes Entwicklungskonzept

Die für die Abwicklung des Schienengüterverkehrs im Hamburger Hafen sowie auf den Bahnknoten und Hinterlandstrecken im Netz der DB Netz AG vorhandene Infrastruktur stößt beim derzeitigen Aufkommen an ihre Kapazitätsgrenzen. Teilweise sind die Kapazitätsreserven wichtiger Relationen zwischen Hafen und Binnenland bereits

heute weitgehend ausgeschöpft. Ohne einen maßgeschneiderten Ausbau der Schieneninfrastruktur im Hafen sowie im Netz der DB Netz AG wird sich die bestehende Situation aus Sicht der verschiedenen Beteiligten bei steigender Nachfrage weiter verschärfen.

Der „Masterplan Hafenbahn 2015“ wurde unter Beauftragung eines Beratungsunternehmens in Abstimmung mit den Beteiligten der Hafen- und Verkehrswirtschaft (Umschlagbetriebe einschließlich der Containerterminalbetreiber, Eisenbahnunternehmen, intermodale Operateure im Containerverkehr) sowie dem Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V. und der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt entwickelt. Das Bezirksamt Harburg ist über den in der Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft „Ertüchtigung und Weiterentwicklung der Hafenbahn“ vom 8. Mai 2007 (Drucksache 18/6208) vom Senat vorgesehenen sogenannten kommunikativen Planungsprozess in die laufenden Planungen zum Ausbau des Hafennetzes einbezogen.

Grundlage der Untersuchung bilden Befragungen mit Umschlagbetrieben, Betreiber der Containerterminals einschließlich der Eisenbahnunternehmen über ihre Ausbau- und Entwicklungsperspektiven. Prognosen zum Hafenumschlag, Konzeptstudien zur Optimierung und dem Ausbau des Hafennetzes wurden ebenso wie eine Untersuchung der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt analysiert, bewertet und abgeglichen. Interne Konzeptplanungen und Daten von Hafenbahn und DB Netz AG wurden ebenfalls einbezogen. Außerdem wurden die Ergebnisse des Arbeitskreises der Hafen- und Verkehrswirtschaft „Bahnabwicklung im Hamburger Hafen/Bahnproduktion“ integriert. Abgerundet wurde die Untersuchung durch das Know-how und die eigenen Netzwerke der beauftragten Sachverständigen. Die Arbeitsschritte begleitete ein Lenkungskreis, in dem alle maßgeblich Beteiligten vertreten waren.

Ergebnis der Untersuchung ist ein zwischen den Beteiligten abgestimmtes und in sich schlüssiges Gesamtkonzept für den zukünftigen Ausbau der erforderlichen Infrastruktur für den Schienengüterverkehr im Hamburger Hafen (Anlagen der Hafenbahn sowie der Umschlagbetriebe, Container- und Massengüterterminals) und dessen Umfeld (Anlagen der DB Netz AG) auf Basis der prognostizierten Aufkommensentwicklung. Dabei sind Verbesserungen in der Bahnproduktion und der Prozessabstimmung/Zusammenarbeit zwischen den Beteiligten berücksichtigt worden.

Die Ergebnisse des „Masterplans Hafenbahn 2015“ und seine gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG festgelegten Eckpunkte sind auf der Internetseite der HPA unter der folgenden Adresse abrufbar:

[http://www.hamburg-port-authority.de/images/stories/download/zusammenfassung\\_ergebnisse\\_masterplan.pdf](http://www.hamburg-port-authority.de/images/stories/download/zusammenfassung_ergebnisse_masterplan.pdf).

## 2.2 Aufkommensentwicklung

Der Anteil des Bahntransports (2006: 38,9 Mio. t) von und zum Hamburger Hafen bezogen auf dem Gesamtumschlag (2006: 134,9 Mio. t) liegt bei knapp 30 %. Damit verfügt der Hamburger Hafen im Vergleich der europäischen Seehäfen über die höchste Rate des Eisenbahnhinterlandtransportes. Den Ergebnissen des „Masterplans Hafenbahn 2015“ zufolge wird sich – gemessen an dem prognostizierten Umschlagaufkommen von 18,1 Mio. TEU im Jahr 2015 – im seeseitigen Containerumschlag, von dem ein Viertel künftig mit der Bahn transportiert werden wird sowie auf

der Basis eines moderaten Wachstums im Massengüterverkehr, die Zahl der täglichen Güterzüge von und zum Hafen bis zum Jahr 2015 verdoppeln. Dabei befördert die Bahn im Massengüterverkehr mehr als 50 % der Tonnage des gesamten Hafennetzes, mit relativ wenigen, aber schweren Massengüterzügen – im Gegensatz zum Containerverkehr, wo viele leichte Züge erforderlich sind. Im Einzelnen prognostiziert der „Masterplan Hafenbahn 2015“ folgende Güterzugentwicklung:

- Im Containerverkehr steigt die Zahl von heute 122 auf 296 Züge pro Tag (hauptsächliches Wachstum bis zum Jahr 2015 im westlichen Hafen).
- Im Wagenladungsverkehr, das heißt im Bereich nicht in Container verladener Stückgüter und Massengüter erhöht sich die Zahl von heute 86 auf 98 Züge pro Tag (Wachstum ausschließlich im Massengüterverkehr: Ganzzüge via Hansaport und Hohe Schaar).
- In der Summe steigt die Zahl von heute 208 Züge auf 394 Züge pro Tag (Summe eingehende und ausgehende Züge); mit anderen Worten verdoppelt sich die Zahl der täglich im Hafen verkehrenden Züge bis zum Jahr 2015. Somit führt trotz effizienterer Betriebskonzepte der Hafen- und Verkehrswirtschaft eine ungefähre Verdreifachung der per Bahn beförderten Containermenge zu einer Verdoppelung der Zugzahlen im Jahr 2015. Greifen diese effizienteren Betriebskonzepte nicht im maßgeblichen Umfang, muss mit mehr als 400 Zügen pro Tag gerechnet werden.

Für den Zeithorizont nach dem Jahr 2015 (Inbetriebnahme Containerterminal Steinwerder) wird der Güterzugverkehr voraussichtlich auf täglich ca. 460 Züge ansteigen. Das erwartete Wachstum im Schienengüterverkehr erfordert erhebliche Ausbau- und Anpassungsmaßnahmen in der Kapazität der Umschlaganlagen im Hafen, der Hafenbahn, der Verknüpfung der Hafenbahn mit dem Netz der DB Netz AG (Knoten Hamburg und Zu-/Ablaufstrecken).

## 2.3 Erforderlicher Infrastrukturausbau im Bereich der DB Netz AG

Im Netz der DB Netz AG ist der Infrastrukturausbau zur Erhöhung der Kapazität maßgeblich im Streckenkorridor Hausbruch – Harburg – Maschen/Stelle – Lüneburg – Uelzen – Stendal/Hannover erforderlich, über den ein Großteil der Güterzüge Richtung Süddeutschland und Osteuropa verkehrt. Außerdem müssen die Ausweichstrecken, zum Beispiel Hamburg – Büchen – Berlin, für den Güterverkehr angepasst werden. Aus diesen Forderungen leitet sich ein dreistufiges Realisierungsprogramm ab.

In einer ersten zeitnahen Umsetzungsstufe, im Realisierungszeitraum 2009 bis 2012, empfiehlt der „Masterplan Hafenbahn 2015“, folgende Vorhaben auszuführen:

- Zweigleisige Anbindung der Hafenbahn in Hausbruch und Blockverdichtung Hausbruch – Harburg (d. h. durch Signaltechnik Schaffung eines zusätzlichen gesicherten Abschnittes (Block), in dem somit ein zusätzlicher Zug fahren kann).
- Dreigleisiger Ausbau Stelle – Lüneburg.
- Kreuzungsfreie Einfädeler der Strecke Stendal–Uelzen in Uelzen.
- Verbesserung der Überholmöglichkeiten auf der Strecke Hamburg – Berlin für den Güterverkehr.
- Herstellung eines Puffergleises in Rothenburgsort für Züge via Abzweig Wilhelmsburg in den Hafen.

- Drei neue Weichenverbindungen und teilweise Umnutzung der Gleise im Bahnhof Harburg.
- Direkte Anbindung der Güterzugstrecke im Bahnhof Harburg an die Strecke in Richtung Buchholz–Bremen.
- Herstellung eines zusätzlichen Umfahrgleises in Maschen (Süd-Nord-Richtung).

In einer zweiten Umsetzungsstufe sollten gemäß „Masterplan Hafenbahn 2015“ bis zum Jahr 2015 folgende Maßnahmen realisiert werden:

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

Für den Zeitraum nach 2015 empfiehlt der „Masterplan Hafenbahn 2015“, in einer dritten Umsetzungsstufe folgende Projekte vorzusehen:

- Möglichkeit einer stärkeren Nutzung der „Y-Trasse“ auch für den Güterverkehr, gegebenenfalls mit erforderlichem weiterem Ausbau der Strecke Hamburg–Bremen zwischen Harburg und Lauenbrück (Anschluss der „Y-Trasse“).
- Bei Bedarf weiterer Ausbau der Strecken zwischen Hamburg und Hannover.
- Weiterhin soll geprüft werden, inwieweit eine weitere Verkehrs- und Hafenenwicklung im westlichen Hafen zusätzliche Kapazitäten im Raum Harburg erforderlich machen.

Zudem werden Möglichkeiten geprüft, für eine Kapazitätserhöhung des Hinterlandnetzes die Strecken nicht-bundeseigener Bahnen im Norden Niedersachsens einzubeziehen. Allerdings müssen dort die infrastrukturellen Voraussetzungen für hohe Zugzahlen nachgerüstet werden.

## 2.4 Erforderliche Prozessoptimierung und notwendiger Infrastrukturausbau im Bereich der Hafenbahn und der Umschlagterminals

Unter den spezifischen Bedingungen des Hamburger Hafens im Stadtstaat kann die Infrastruktur typischerweise nicht unter hohem Flächenverbrauch erweitert werden. Daher sind parallel zu den nachfolgend dargestellten vorrangigen Ausbaumaßnahmen des Hafenbahnnetzes Effizienzsteigerungen durch eine Optimierung der Prozesse und Schnittstellen zwischen allen Beteiligten erforderlich. Nur so kann eine optimal ausgebaute und ausgenutzte Infrastruktur das zukünftige Aufkommen im Hafen überhaupt bewältigen. Als erster Schritt des Infrastrukturausbaus ist der Bahnhof Alte Süderelbe bereits zum zentralen Hafenbahnhof im Vorfeld der westlichen Containerterminals erweitert worden.

### 2.4.1 Optimierung der Produktionsabläufe

Ein wichtiges Ziel ist es, mit Effizienz steigernden Maßnahmen und Anreizen bei der Nutzung der Infrastruktur die Wagenaufenthaltszeiten besonders im Containerverkehr annähernd zu halbieren. Dies ist ein komplexer Prozess, in den alle Beteiligten der Bahntransportkette einbezogen werden müssen. Der im Zusammenhang mit dem „Masterplan Hafenbahn 2015“ gegründete Arbeitskreis

der Hafener- und Verkehrswirtschaft „Bahnabwicklung im Hamburger Hafen/Bahnproduktion“ wird zur weiteren Optimierung der Produktionsabläufe seine fachliche Arbeit fortsetzen. Er wird sich unter anderem mit der weiteren Optimierung des sogenannten Slotverfahrens (Slots sind Zeitfenster, bei denen die Fahrpläne der Züge von der Hinterlandstrecke über das Hafenbahnnetz bis in die Umschlagterminals durchgängig geplant werden) sowie der Vormeldesysteme und der Verbesserung des Datenflusses in der Bahntelematik befassen. Im Rahmen des „Masterplan Hafenbahn 2015“ sind folgende Optimierungen vorgeschlagen worden:

- Die Leistungsfähigkeit wird durch Effizienzsteigerung des bereits eingeführten Slotverfahrens erhöht. Mit den Slots werden die Wagenaufenthaltszeiten im Containerverkehr reduziert, damit die Gleise früher wieder für den nächsten Zug frei werden. Slots sind in einer ersten Stufe in Kooperation aller am Bahntransport Beteiligten bereits eingeführt worden.
- Für eine Dämpfung der Verkehrsspitzen und damit für gleichmäßige Auslastungen sorgt die auf den großen Containerterminals bereits eingeführte Arbeit im Dreischichtbetrieb. Ebenso führt eine Entwicklung zu einer Glättung der Wochenganglinie, so dass dienstags bis donnerstags und teilweise auch noch freitags die Zugzahlen auf nahezu gleichem Spitzenlevel liegen. Das bedeutet, dass die Bahnanlagen im Hafen gleichmäßiger auf hohem Niveau ausgelastet werden. Dies gilt auch für die Containerzüge, deren durchschnittliche Auslastung auch unter Berücksichtigung eines Leerwagenanteils bis zum Jahr 2015 von ca. 55 TEU auf 68 TEU ansteigen wird.
- Die Einrichtung von Lokabstellmöglichkeiten und einer Lokdispositionsstelle vorrangig im westlichen Hafen, aber auch im östlichen Hafen, wird die Strecken und Knoten zwischen Hafen und Maschen von Lokleerfahrten entlasten.
- Ein für das Jahr 2008 geplantes neues Entgeltssystem basiert auf einer Struktur, die zunächst ein Grundentgelt je Zugfahrt vorsieht und darauf leistungsabhängig zusätzlich anlagenspezifische Nutzungsentgelte je Wagen erhebt. Ein Anreiz zur Kostensenkung bietet sich für den Nutzer der Hafenbahn im Einhalten von Standardaufenthaltszeiten, um Gleisressourcen schneller wieder frei zu machen.
- Das EDV-System „Hafenbahn-Informations- und Betriebssystem“ (HABIS) soll zu einem Kommunikationsknoten entwickelt werden, der die Datenübertragung zwischen allen an der Bahntransportkette Beteiligten leistet. Dabei liegen die einzelnen nutzerspezifischen Komponenten in der Federführung der Hafener- und Verkehrswirtschaft.
- Eine Verbesserung der Zollabfertigung in Kooperation mit der Oberfinanzdirektion wird durch in den Kommunikationsknoten HABIS integrierte Zollmodule und entsprechende Nutzerkomponenten erreicht, wodurch die Zollverfahren schneller und verlässlicher werden.

### 2.4.2 Ausbau der Hafenbahninfrastruktur

Deutliche Kapazitätsengpässe in der Hafenbahninfrastruktur lassen sich nicht allein durch Optimierungen der Produktionsabläufe beseitigen, sondern müssen auch durch Ausbau der Infrastruktur entschärft werden. Der „Masterplan Hafenbahn 2015“ gibt hierzu folgende Empfehlungen:

- Ausbau der bestehenden Bahnnumschlaganlagen Eurokombi/Containerterminal Burchardkai/Containerterminal Altenwerder (Umschlaggleise, Gleiskapazitäten, Krankkapazitäten). Neubau einer Bahnnumschlaganlage auf den Containerterminal Tollerort sowie Bau entsprechender Bahnnumschlaganlagen bei neuen Terminals (zum Beispiel Steinwerder). Jeweils zweigleisige Anbindung der Bahnnumschlaganlagen an die Hafensbahn, beispielsweise beim Containerterminal Altenwerder, und Herstellung zweigleisiger Verbindungen zwischen dem Hafensbahnhof Alte Süderelbe und den Bahnhöfen bzw. Vorstellgruppen (Bahn-Gates) im westlichen Hafen.
- Erweiterung der Bahnhöfe bzw. Vorstellgruppen (Bahn-Gates) als Pufferfunktion von Zügen unmittelbar vor den Containerterminals durch Umbau bzw. Ausbaumaßnahmen im Bereich Waltershof, Mühlenwerder, Altenwerder und Tollerort.
- Umbau und Modernisierung des Hafensbahnhofs Hamburg Süd vorrangig für den Verkehr mit nicht in Containern verladenem Stückgut des östlichen Hafens und als Pufferfunktion für die Containerterminals Tollerort und zukünftig auch Steinwerder.
- Umbau und Modernisierung des zentral gelegenen Hafensbahnhofs Hohe Schaar vorrangig für Massengutverkehre und deren Kampagnen sowie für Verkehrsspitzen im Containerverkehr.
- Durchgehende zweigleisige Anbindung des Seehafensbahnhofs in Harburg an die Containerschwerpunkte in Waltershof und Altenwerder einschließlich Ertüchtigung des Seehafensbahnhofs.
- Ersatz der Bahnnutzung bei der von Bahn und Straße in einer Fahrbahn genutzten Kattwykbrücke durch eine neue zweigleisige Eisenbahnbrücke im Raum Süderelbe/Harburg.

### 3. Umsetzungskonzepte

#### 3.1 Hafensbahnnetz

Die Behörde für Wirtschaft und Arbeit hat die HPA beauftragt, auf Grundlage der Ergebnisse des „Masterplans Hafensbahn 2015“ Trassenvarianten für einen Ersatz der Kattwykbrücke, die die prognostizierten Zugzahlen nicht mehr aufnehmen können, in einem transparenten und durch externe Unterstützung moderierten kommunikativen Planungsprozess aufzubereiten. Dieser Planungsprozess im Raum Süderelbe/Harburg, der Varianten zwischen der Kattwykbrücke und den bestehenden Süderelbbrücken umfasst, soll den vielfältigen Betroffenheiten und Interessen, insbesondere auch im Stadtbereich Harburg gerecht werden.

Die HPA hat die Struktur des kommunikativen Planungsprozesses gemeinsam mit der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt bereits im September 2007 im Stadtplanungsausschuss der Bezirksversammlung Harburg vorgestellt. Erste Workshops mit den beteiligten Gruppen haben stattgefunden und die Information über den Planungsstand in Form von Bürgerbriefen ist geplant. Der komplexe Planungsprozess ist so strukturiert, dass der Senat in der zweiten Hälfte des Jahres 2009 Ergebnisse vorlegen können.

Kernstück der Kapazitätserweiterungen im Raum Süderelbe/Harburg im Vorfeld des westlichen Hafensbereiches ist eine zweite Verbindungsstrecke in Verlängerung des Harburger Seehafensbahnhofs nach Westen bis zur Hafensbahnstrecke zum Bahnhof Alte Süderelbe. Diese neue Verbindungsstrecke erhält auch einen direkten südlichen

Anschluss an das Container- und Massengutzentrum Altenwerder. So können Containerfernzüge von Altenwerder direkt ins Hinterland starten bzw. Altenwerder direkt erreichen, ohne hoch belastete Weichenkreuzungen im Raum Alte Süderelbe/Waltershof zu nutzen.

Für eine erste kurzfristige Kapazitätserweiterung werden Hafensbahn und DB Netz AG einen eingeleisigen Abschnitt in Hausbruch, der Schnittstelle zwischen Hafensbahn und DB Netz AG, durch ein zusätzliches Gleis erweitern.

Eine grobe Abschätzung der erforderlichen finanziellen Mittel kann frühestens nach Abschluss des kommunikativen Planungsprozesses erfolgen. Die notwendigen Planungsmittel sind in der Budgetplanung der HPA bereits enthalten.

Der „Masterplan Hafensbahn 2015“ zeigt den beschriebenen dringlichen Erweiterungsbedarf im bestehenden Hafensbahnnetz auf. Die Planungen basieren auf dem einschlägigen Planungsrecht, in dessen Rahmen auch alle rechtlich notwendigen Belange berücksichtigt werden. Für folgende Maßnahmen hat die HPA die Planungen auf Basis der Masterplanergebnisse bereits aufgenommen:

- Umbau des Bahnhofs Waltershof: Der Bahnhof Waltershof ist in seiner Bahn-Gate-Funktion großflächig umzubauen, um für das dynamische Wachstum der beiden Containerterminals Eurogate und Burchardkai ausreichende Pufferkapazität vorhalten zu können. Außerdem müssen dort Abstellgleise für Lokomotiven geschaffen werden.
- Kapazitätserhöhung der Verbindungsgleise in Waltershof: Für die Verdoppelung der Fahrten zwischen den Bahnhöfen Mühlenwerder/Burchardkai und Waltershof bzw. Alte Süderelbe sind abschnittsweise zusätzliche Gleise erforderlich.
- Gleisanschluss Altenwerder 4. Stufe: Der Containerterminal Altenwerder erhöht bereits in einer 4. Stufe seine Umschlagkapazität. Die Hafensbahninfrastruktur einschließlich technischer Ausrüstung (Oberleitung, Signaltechnik) muss entsprechend für höhere Zugzahlen und mehr direkte Fernzüge weiter ausgebaut werden.
- Umgestaltung der Bahnanlagen im östlichen Hafen: Einhergehend mit dem Ausbau des Containerterminals Tollerort müssen in einer ersten Stufe Bahnanlagen am Roeloffsufer und eine Verbindungskurve in Neuhof Richtung Bahnhof Hohe Schaar ausgebaut werden. Dabei müssen Bahnkonzepte für den künftigen Containerterminal Steinwerder, einhergehend mit einem Umbau des Bahnhofs Hamburg Süd, berücksichtigt werden.

Alle in dieser Drucksache beschriebenen Maßnahmen werden im Rahmen der Ermächtigung des Titels 7350.891.19 „Maßnahmen der Hafensbahn“ umgesetzt. Der künftige Finanzbedarf zur weiteren Realisierung wird mit der Anmeldung zum Haushaltsplan 2009/2010 und der Fortschreibung des Finanzplans konkretisiert.

#### 3.2 Netz der DB Netz AG

Für die Umsetzung der Maßnahmen zur Kapazitätserhöhung im Bereich des Netzes der DB Netz AG ist kennzeichnend, dass dort steigende Güterzugzahlen des Hamburger Hafens auf einen insgesamt steigenden norddeutschen Schienengüterverkehr, unter anderem auch der anderen Seehäfen, treffen. Außerdem teilen sich dort Güterzüge und ebenso wachsender Personenfernverkehr und Personennahverkehr ein und dasselbe Gleis im Netz



der Hinterlandstrecken. Daher wird sich dort das Umsetzungskonzept eng an der Leistungsfähigkeitsgrenze vieler einzelner Streckenabschnitte und Weichenkreuzungen (Knoten) orientieren.

Um die Umsetzung der im „Masterplan Hafenbahn 2015“ erarbeiteten notwendigen Ausbauschritte sowohl im Netz der Hinterlandstrecken des Hamburger Hafens, als auch im Netz der Hafenbahn aufeinander abstimmen zu können, haben HPA und Deutsche Bahn AG vereinbart, gemeinsam einen Zeitplan zu erarbeiten. Als Ergebnis der Untersuchung soll in einem Stufenplan dargestellt werden, wann genau die einzelnen Maßnahmen begonnen und fertig gestellt sein müssen, um die mit steigenden Verkehren erreichten Leistungsfähigkeitsgrenzen der vorhandenen Streckenabschnitte auszugleichen. Hiermit wird eine Nachhaltigkeit des „Masterplans Hafenbahn 2015“ über die Hafeninfrastruktur hinaus erzielt. Die Ergebnisse der unter 1. genannten Untersuchungen zusammen betrachtet werden eine belastbare Basis für die Bedarfe an Neu- und Ausbaurfordernissen im Eisenbahnknoten Hamburg und Umland schaffen. Der Senat befindet sich kontinuierlich in Abstimmungsgesprächen auch zu Fragen der Umsetzung des Ausbaus des Eisenbahnknotens Hamburg mit dem BMVBS, der Deutschen Bahn AG und den anderen Bundesländern, insbesondere den norddeutschen Küstenländern.

### 3.3 Wachstumsorientiertes und wirtschaftliches Hafenbahnkonzept – Sachstand strategische „Roadmap“ (Zeitplan)

In der Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft „Ertüchtigung und Weiterentwicklung der Hafenbahn“ vom 8. Mai 2007 (Drucksache 18/6208) hat der Senat unter Berücksichtigung der rechtlichen, finanziellen, ökonomischen und wettbewerblichen Rahmenbedingungen die Entwicklung einer strategischen „Roadmap“ (Zeitplan) für ein wachstumsorientiertes und wirtschaftliches Hafenbahnkonzept angekündigt. Die mit dem „Masterplan Hafenbahn 2015“ dargestellte Ausbaukonzeption ist ein Teilstück dieser Strategie.

Die HPA hat eine Unternehmensberatung mit dem „Monitoring des Umsetzungsstands der Roadmap-Aktivitäten“ beauftragt. Die Umsetzung bzw. fortgeschrittene Bearbeitung maßgebender Meilensteine kann heute bereits dargestellt werden:

- Instandsetzungsmaßnahmen: Nachdem die Behörde für Inneres die Auflagen der Kampfmittelräumung für den Einsatz von Bahnbaumaschinen modifiziert hat, sind unverzüglich notwendige Instandsetzungsmaßnahmen umgesetzt worden.

Im Übrigen werden zurzeit die Instandsetzungs- bzw. Erneuerungsmaßnahmen von besonders stark beanspruchten und abgenutzten Bahninfrastrukturanlagen vorbereitet und in Abhängigkeit der Genehmigungsverfahren zügig umgesetzt. Gegenstand der Maßnahmen sind jene Anlagen, die heute und in der Zukunft eine tragende Rolle bei der Bewältigung der Verkehre spielen:

- Grundinstandsetzung des Bahnhofs Hohe Schaar,
- Gleiserneuerungen in Hausbruch als zentrale Ein- und Ausfahrt des westlichen Hafens,
- Gleiserneuerungen in den Bahnhöfen Mühlenwerder, Waltershof und Hamburg Süd,
- Erneuerung der Grevenhof-Schleusenbrücke in der Zufahrt eines großen Werftbetriebes.

Außerdem werden im gesamten Hafenbahnnetz im Jahr 2008 ca. 70 Weichen erneuert.

- Anlagenkataster und Ersatzinvestitionsbedarf: Die Daten über den Zustand der Gleise und Weichen werden elektronisch vor Ort erfasst und mit einer Anlagenkataster-Software verknüpft. Aus diesen Inspektionsergebnissen, verbunden mit der dokumentierten Entwicklung der jeweiligen Gleise unter ihrer Belastung durch Güterzüge, wird eine mittel- bis langfristige Instandhaltungsstrategie hergeleitet. Dieser Strategie soll in Stufen bis Ende des Jahres 2008 abgeschlossen werden.
- Wirtschaftlichkeit der Gleisanschlüsse: Eine Unternehmensberatung ist mit der Entwicklung einer strategischen Ausrichtung bei Gleisanschlüssen beauftragt. Fertigstellungsziel ist das III. Quartal 2008.
- Das Genehmigungsverfahren vor der Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen und Erörterungen mit den Nutzern laufen bzw. werden durchgeführt. Die HPA hat die Komponenten eines neuen Entgeltsystems so weit wie möglich den Vorstellungen der Verkehrswirtschaft angepasst, ohne dabei die Grundstruktur eines Leistungsbezuges in Frage zu stellen.
- Netzzugang: Die Betriebsführung (Stellwerksdienst) ist am 1. Oktober 2007 auf das neutrale Dienstleistungsunternehmen DB Netz AG übergegangen.

### 4. „Masterplan Hafenbahn 2015“ und Bundesverkehrswegeplanung

Mit dem „Masterplan Hafenbahn 2015“ liegt zugleich ein Beitrag Hamburgs zum Masterplan „Güterverkehr und Logistik“ des BMVBS vor, der zurzeit erarbeitet wird und im Jahr 2008 vorgelegt werden soll.

Der Masterplan „Güterverkehr und Logistik“ bietet erstmals einen integrativen Lösungsansatz für die Herausforderungen, denen Deutschland zur Schaffung einer effizienten und zukunftsgerechten Verkehrspolitik gegenüber steht. Hier sollen abgestimmte Handlungsempfehlungen für alle Verkehrsträger gegeben werden, und zwar in den Bereichen Infrastruktur, Technologie, Umwelt, Beschäftigung und Ausbildung. Darüber hinaus steht der „Masterplan Hafenbahn 2015“ in einer Reihe von Masterplänen und Untersuchungen der norddeutschen Länder und Seehäfen, um das Schwerpunktvorhaben der Bundesregierung zu untermauern, neben dem Ausbau der seewärtigen Zufahrten auch die Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen auszubauen und im Bundesverkehrswegeplan bzw. im Investitionsrahmenplan entsprechend zu verankern. Der „Masterplan Hafenbahn 2015“ liegt damit auch auf einer Linie mit der auf der Konferenz der norddeutschen Wirtschafts- und Verkehrsminister/-senatoren zwischen den norddeutschen Ländern und der Bundesregierung vereinbarten „Gemeinsamen Seehafenplattform“, wenn gleich spezielle Aspekte der Schienenverkehrsanbindung des Hamburger Hafens dort noch konkreter eingehen sollten.

Die Finanzierung der bereits im Bundesverkehrswegeplan bzw. im Investitionsrahmenplan zum Schwerpunkt „Gezielter Ausbau der land- und seeseitigen Zufahrt zu den Seehäfen sowie deren Verbindung zu den Wirtschaftszentren“ aufgenommenen Maßnahmen ist zudem noch nicht vollständig umgesetzt. Auch hierzu sind gemeinsame Anstrengungen Hamburgs mit den anderen norddeutschen Ländern erforderlich.

## 5. Bahninvestitionen – effektiver Umweltschutz

### 5.1 Investitionen in den Klimaschutz

Die globalen Transportketten lassen sich umso umweltfreundlicher gestalten, je länger Seeschiffe große Containermengen auf gut ausgebauten Wasserstraßen zu weit im Binnenland liegenden Seehäfen wie Hamburg transportieren. Dieser positive Effekt für den Klimaschutz wird in Hamburg noch verstärkt, denn knapp 30 % der Umschlaggüter werden über ein gut ausgebautes Eisenbahnnetz von und zum europäischen Hinterland transportiert.

Im Transport der Güter von und zum Hamburger Hafen kommt den Bahninvestitionen eine besondere Bedeutung für den Klimaschutz zu. Verglichen mit dem Lkw hat die Bahn beispielsweise auf der Relation Seehafen – Süddeutschland eine vorteilhaftere Ökobilanz: Zwei Drittel geringerer Energieverbrauch und drei Viertel weniger Kohlendioxid ausstoß ( $\text{CO}_2/\text{Tonnenkilometer}$ ). Damit bietet sich die Bahn an, den Ausstoß von Treibhausgasen im Transportsektor zu verringern und dort, wo es sinnvoll ist, wie beispielsweise im Containerfernverkehr oder regional zwischen besonders starken Aufkommenspunkten, den Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

Die Grundlage dafür ist die im Prinzip bedingte Energieeffizienz des Rad-Schiene-Systems. Weiterhin werden neue leistungsfähige und energieeffiziente Elektrolokomotiven für den Güterverkehr in der Lage sein, beim Bremsen Strom zurück zu gewinnen und wieder ins Netz einzuspeisen. Verbesserungen an vorhandenen Fahrzeugen, zum Beispiel die Umrüstung älterer Diesellokomotiven auf neue, schadstoffarme Motoren, sorgen zusätzlich dafür, dass sich der Stickoxidausstoß um über 30 % reduziert und somit die für Sommersmog, Ozonbelastung und Feinstaub verantwortlichen Emissionen an Kohlenmonoxid und Ruß erheblich gesenkt werden.

Der Senat stärkt den Effekt der Bahn für den Klimaschutz in der Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft „Klimaschutzkonzept Hamburg 2007–2012“ vom 21. August 2007 (Drucksache 18/6803) mit der Forderung an die Bundesregierung, die Infrastrukturkapazitäten der südlichen und östlichen Schienenkorridore für den Seehafenhinterlandverkehr sowie für den Bahnknoten Hamburg zu erhöhen. Außerdem sind die ordnungspolitischen Rahmenbedingungen so zu gestalten, dass der positive Beitrag des Schienenhinterlandverkehrs zum Klimaschutz weiter gesteigert werden kann.

### 5.2 Menschen am Gleis – Lärmschutz aktivieren

Lärm trägt in hohem Maße zur Umweltbelastung und zur besonderen Belastung der am Gleis wohnenden und arbeitenden Menschen bei. Aktiv zum Schutz vor Lärmemissionen, die von den Zügen ausgehen, beizutragen, steht dabei im Vordergrund, zum Beispiel bei der Deutschen Bahn AG, die anstrebt, bis 2020 den von Zügen ausgehenden Lärm zu halbieren. Einen Beitrag werden dabei Bremssohlen von Güterzügen aus einem neuartigen Werkstoff liefern, die das Aufrauen der Laufflächen der Räder verhindern und so den Lärm des Zuges um bis zu 10 Dezibel (dBA) reduzieren können. Der Mensch empfindet diesen Unterschied als Lärmhalbierung. Seit dem Jahr 2001 werden Neuwagen von den Eisenbahnverkehrsunternehmen im Konzern der Deutschen Bahn AG ausschließlich mit diesem umweltfreundlichen System beschafft.

Während bei Neu- und Ausbaustrecken Lärmschutz obligatorisch ist, existiert an bestehenden Strecken kein

gesetzlicher Anspruch auf die Einhaltung bestimmter Immissionswerte, das heißt die Schallpegel, welche die Anwohner erreichen. Bei den für Neu- und Ausbaustrecken obligatorischen Planfeststellungsverfahren werden in jedem Fall die Lärmsituationen ausführlich bewertet.

Die Bundesregierung hat ein freiwilliges Lärmsanierungsprogramm ins Leben gerufen. Im Rahmen der Umsetzung dieser Maßnahmen wurde im Jahr 2005 eine Gesamtkonzeption für die Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Netzes der DB Netz AG erstellt. Bei dem besonders belasteten Streckenabschnitt zwischen dem Harburger Bahnhof und der Zufahrt zum Hafen in Hausbruch handelt es sich um eine Bahnanlage der DB Netz AG. Die Verantwortung für den Lärmschutz liegt ausschließlich beim Bund bzw. der DB Netz AG als Betreiberin. Zuständige Aufsichts- und Genehmigungsbehörde ist das Eisenbahn-Bundesamt. Die Freie und Hansestadt Hamburg hat keine Zuständigkeiten oder direkte Einflussmöglichkeiten. Gleichwohl konnte der Senat beim Bund erreichen, dass der Streckenabschnitt von Harburg bis zur Zufahrt zum Hafen in Hausbruch, welcher teilweise durch dicht besiedelte Stadtteile verläuft, in der Prioritätenliste dieses Lärmsanierungsprogramms vorgezogen wurde.

Zurzeit wird im Auftrag der Deutschen Bahn AG ein schalltechnisches Gutachten erstellt. Gegenstand des Gutachtens ist die detaillierte Erfassung, Analyse und Prognose der bestehenden und zu erwartenden Lärmbelastungen im Bereich der Bahntrasse vom Harburger S- und Fernbahnhof bis zur so genannten „Hausbrucher Kurve“. Auf Grundlage des Gutachtens sollen die aus dem Lärmsanierungsprogramm zu finanzierenden Lärmschutzmaßnahmen bemessen werden.

### 5.3 Gefahrgüter sicher transportieren

Mineralölprodukte, Chemikalien, aber auch bei bestimmten Produktionen entstehende giftige Abfälle sind Bestandteile hoch entwickelter Volkswirtschaften, so dass ein besonders sicherer Transport für die Umwelt wichtig ist. Transporte gefährlicher Güter sind ab einer bestimmten Menge wegen des geringeren Unfallrisikos grundsätzlich von der Straße auf das Binnenschiff oder die Bahn zu verlagern.

Die Vorteile der Bahn kommen hier besonders zum Tragen: der spurgeführte Verkehrsweg, die zentrale Betriebssteuerung und -überwachung, Zugbahnfunk sowie das Fahren nach Fahrplan sind die Hauptvorteile. Darüber hinaus tragen eine Vielzahl von Vorschriften und Überwachungsmaßnahmen zur Sicherheit bei. So wird jede Gefahrgutsendung bei der Annahme überprüft. Für besonders kritische Transporte erfolgt eine zentrale Laufwegüberwachung. Es fährt kein Zug ab, ohne dass zuvor die Funktion der Bremsen genau überprüft wurde.

## 6. Ausblick/Weiterer Handlungsbedarf

Neben dem erforderlichen Ausbau der Infrastruktur kommt der effizienten Bahnproduktion für die Zukunft eine wichtige Rolle zu. Dies betrifft eine noch konsequentere Koordinierung und Optimierung der Prozessabläufe zwischen den Beteiligten im Bereich des Hafens und eine weitere Optimierung der Schienenproduktion im Fernbereich.

Neben der Optimierung der Betriebsabläufe – verstärkte Abfuhr in Ganz- und Pendelzügen in Anpassung an die Aufkommensentwicklung – ist auch die deutliche Steigerung der durchschnittlichen Zugauslastung im Schienen-

containerverkehr ein entscheidender Hebel, um zukünftig den Anstieg der Güterzugzahlen in einem gewissen Umfang dämpfen zu können. Hier kann die HPA als Eisenbahninfrastrukturunternehmen allenfalls stimulierende Impulse geben. Im Rahmen eines Ausblicks zeigt der „Masterplan Hafenbahn 2015“ weiterführende Planungs- bzw. Prüfschritte auf:

- Prüfung innovativer Technologien oder Betriebskonzepte beispielsweise unter welchen Voraussetzungen können längere Güterzüge eingesetzt werden bzw. reine Güterzugnetze aufgebaut werden oder Prüfung von Hinterlandknoten im Umland, wo Container von und zum Hafen per Kran von und zum Fernzug „umsteigen“.
- „Innovative Seehafentechnologien II“ (ISETEC II) ist eine neue Förderinitiative des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie auf dem Gebiet der Verkehrsforschung. Die HPA hat gemeinsam mit der Hafengewirtschaft die Förderung eines Projektes zur Verbesserung des Datenflusses für alle an der Transport-

kette Beteiligten beantragt. Das Projekt hat eine Prüfungsphase im Rahmen des Förderungsverfahrens bestanden.

Nach der vom BMVBS vorgelegten „Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtung – Seeverkehrsprognose“ hat der Hamburger Hafen die Chance, für den Zeithorizont 2025 einen Containerumschlag in der Größenordnung von bis zu 30 Mio. TEU zu erreichen.

Vor diesem Hintergrund ist der vorgelegte „Masterplan Hafenbahn 2015“ ein wichtiger Meilenstein zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens. Gleichwohl ist eine rechtzeitige Fortschreibung durch den Senat erforderlich, um den künftigen Herausforderungen des Hafenhinterlandverkehrs entsprechen zu können.

#### 7. **Petition**

Der Senat beantragt, die Bürgerschaft wolle von den Ausführungen dieser Drucksache Kenntnis nehmen.