

Große Anfrage

**der Abgeordneten Eva Botzenhart, Rosa Domm, Olaf Duge, Sonja Lattwesen,
Dominik Lorenzen, Zohra Mojadeddi, Johannes Alexander Müller,
Andrea Nunne, Lisa Maria Otte, Dr. Miriam Putz, Ulrike Sparr (GRÜNE)
und Fraktion**

und

**der Abgeordneten Ole Thorben Buschhüter, Julia Barth-Dworzynski,
Matthias Czech, Clarissa Herbst, Martina Koeppen, Jörg Mehdau,
Lars Pochnicht, Frank Schmitt, Ali Simsek (SPD) und Fraktion vom 18.01.23**

und Antwort des Senats

**Betr.: Verkehrswende im Güterverkehr: Aktueller Sachstand zum Schienen-
güterverkehr in Hamburg**

Die Schiene im Güterverkehr zu stärken, ist wichtiger Bestandteil, um die Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen und die steigenden Transportmengen abzuwickeln. Fast ein Drittel der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor ist derzeit auf den Straßengüterverkehr zurückzuführen. Im Gegensatz zum Gütertransport auf der Straße ist der Schienengüterverkehr deutlich weniger energieintensiv. Durch die Elektrifizierung und zunehmende Nutzung von erneuerbaren Energien kann der Transport CO₂-neutral abgewickelt werden. Zur Bewältigung des steigenden Güterverkehrsaufkommens ist die Schiene zudem wichtiger Verkehrsträger.

Für das Ziel eines klimaneutralen Hamburgs braucht es auch im Güterverkehr eine starke Verlagerung von der Straße auf die Schiene. Der Hamburger Hafen nimmt diesbezüglich eine Vorreiterrolle ein: 50,7 Prozent der Hinterlandverkehre, also der Beförderung von Gütern vom und zum Hafen Hamburg, erfolgen bereits per Schiene (2020). Hingegen liegt der deutschlandweite Durchschnitt lediglich bei 18,0 Prozent (2020). Seit 2017 (19,6 Prozent) nimmt er sogar wieder ab. Österreich und die Schweiz transportierten 2019 25 Prozent beziehungsweise 40 Prozent per Schiene (alle Angaben bezogen auf Tonnenkilometer).

Die letzte und die aktuelle Bundesregierung haben sich zum Ziel gesetzt, den Schienenanteil im Güterverkehr bis 2030 auf 25 Prozent zu steigern. Mehr ist möglich und nötig: Für klimagerechten Güterverkehr können und sollten bis 2030 30 Prozent Anteil des Güterverkehrs auf der Schiene erreicht werden, langfristig müssen 40 Prozent das Ziel sein.

Allerdings stagnierte der Schienenanteil in den letzten Jahren. Auch die Bahnreformen haben kaum Veränderung gebracht. Vielmehr reduzierte sich durch die Marktorientierung die Anzahl der Gleisanschlüsse: Seit der Bahnreform 1994 und der Durchführung von MORA C 2004 („Marktorientiertes Angebot Cargo“) ist die Zahl der Gleisanschlüsse in Deutschland sogar von

rund 11.700 um etwa 80 Prozent auf rund 2.350 gesunken. Auch in Hamburg sind viele Gleisanschlüsse stillgelegt und teilweise rückgebaut worden (siehe beispielsweise Drs. 19/1014). Die verbleibenden Gleisanschlüsse bestehen überwiegend im Hafengebiet (Drs. 21/11583).

*Der Schienenverkehr ist im Vergleich zum Straßenverkehr benachteiligt, da mehr externe Kosten – also Folgekosten, die nicht durch die Verursacher*innen getragen werden – internalisiert sind, sie sind folglich nicht in der Unternehmenskalkulation enthalten. Dies verschafft dem Straßenverkehr einen signifikanten Wettbewerbsvorteil. Ein Beispiel dafür ist, dass im Gegensatz zur Erschließung durch Straßen Gleisanschlüsse privat finanziert werden. Die Bundesregierung unterhält seit 2004 ein Förderprogramm für Gleisanschlüsse, durch das auch in Hamburg Gleisanschlüsse gefördert wurden (Drs. 21/11583). Zudem ist eine Bundesförderung für Terminals des Kombinierten Verkehrs seit mehreren Jahren abrufbar, die Terminals für den Umschlag von Containern, Wechselbrücken und Aufliegern zwischen Schiene und Straße ermöglicht. Im Jahr 2017 hat das damalige BMVI (jetzt BMDV) den Masterplan Schienengüterverkehr vorgelegt. Daraufhin haben der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) und weitere Verbände ihre „Gleisanschluss-Charta“ aktualisiert.*

Um mehr Güter auf die Schiene zu verlagern, muss eine angebotsorientierte Infrastruktur geschaffen werden. Viele Hebel befinden sich auf Bundesebene, wie der Ausbau der Netzkapazität mit geeigneten Überholstrecken und mehrgleisigem Ausbau oder das Vorantreiben des European Train Control Systems (ETCS) und die europaweite Umstellung auf Digitale Automatische Kupplung (DAK). Die feingliedrige Verteilung an Gleisanschlüsse in den Start- und Zielorten ist ein weiteres Hemmnis. Die aktuelle Bundesregierung hat im Koalitionsvertrag vereinbart, dass „bei neuen Gewerbe- und Industriegebieten (...) die Schienenanbindung verpflichtend geprüft werden“ soll.

Auch auf Landesebene kann zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene beigetragen werden. Als wichtiger Start- und Zielpunkt von Gütern sind für Hamburg im Besonderen ausreichende und angebotsorientierte Gleisanschlüsse notwendig. Die bestehenden Gleisanschlüsse zu erhalten, alte zu reaktivieren und neue zu errichten, macht die Schiene für den Warentransport attraktiver. Terminals des Kombinierten Verkehrs bringen Waren gebündelt aufs Gleis. Insbesondere öffentliche Umschlaganlagen, die diskriminierungsfrei von verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen, Verladern und empfangendem und sendendem Gewerbe genutzt werden können, sieht das BMDV als Bestandteil der Verkehrswende im Güterverkehr. Auch der Erhalt von Schienenverkehrsflächen kann von Hamburg erreicht werden. Klar ist, eine Kehrtwende im (Schiene-)Güterverkehr braucht Zeit und eine strategische Ausrichtung.

Die Erste Fortschreibung des Hamburger Klimaplanes erkennt, dass mehr Güter auf der Schiene zu erwarten sind und daher „Terminals und Anlagen für den kombinierten Verkehr fortlaufend modernisiert und erweitert werden“ müssen (Drs. 21/19200, Seite 38).

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

Der Senat beantwortet die Fragen auf Grundlage von Auskünften der Deutschen Bahn AG und des Statistischen Bundesamtes wie folgt:

Zur Entwicklung der Transportleistung beziehungsweise des Modal Split

1. *Wie entwickelte sich die Beförderungsleistung (in Tonnenkilometern) des Schienengüterverkehrs in Deutschland und von/nach Hamburg seit 2010? Bitte nach Kombiniertem Verkehr und nicht kombiniertem Verkehr aufgliedern.*

Die Beförderungsleistungen entwickelten sich wie folgt:

Deutschland:

Jahr	kein KV	KV¹	Zusammen
2010	64.580.497.776	31.593.017.946	96.173.515.722
2011	68.727.926.761	34.254.909.495	102.982.836.256
2012	66.228.223.074	33.567.213.993	99.795.437.067
2013	66.397.553.769	34.760.626.906	101.158.180.675
2014	65.596.321.640	35.014.523.310	100.610.844.950
2015	66.915.974.727	36.671.467.112	103.587.441.839
2016	62.493.720.513	35.076.963.511	97.570.684.024
2017	59.985.735.314	34.118.578.319	94.104.313.633
2018	62.033.161.124	39.560.898.583	101.594.059.707
2019	61.037.802.366	42.804.791.943	103.842.594.309
2020	56.215.613.105	40.769.731.204	96.985.344.309
2021	65.262.642.669	45.555.999.039	110.818.641.708

Hamburg Versand:

	Versand		
Jahr	kein KV	KV¹	Zusammen
2010	4.134.165.133	6.014.287.978	10.148.453.111
2011	4.722.101.650	6.400.416.843	11.122.518.493
2012	4.158.403.172	6.170.331.935	10.328.735.107
2013	4.351.103.410	6.040.114.880	10.391.218.290
2014	4.373.989.189	6.010.593.743	10.384.582.932
2015	4.717.490.465	6.140.887.008	10.858.377.473
2016	4.632.251.239	6.474.225.871	11.106.477.110
2017	4.678.597.389	6.184.181.112	10.862.778.501
2018	5.043.527.641	6.761.266.979	11.804.794.620
2019	5.904.530.996	6.853.665.383	12.758.196.379
2020	5.161.222.272	6.633.750.782	11.794.973.054
2021	6.302.038.638	7.333.249.211	13.635.287.849

Hamburg Empfang:

Jahr	Empfang		
	kein KV	KV ¹	Zusammen
2010	3.735.536.043	5.813.275.252	9.548.811.295
2011	2.969.167.895	6.175.732.203	9.144.900.098
2012	2.801.088.695	6.215.139.664	9.016.228.359
2013	2.921.408.147	6.068.620.836	8.990.028.983
2014	2.915.674.014	5.802.816.789	8.718.490.803
2015	3.288.601.576	6.209.708.360	9.498.309.936
2016	3.294.368.875	6.381.799.246	9.676.168.121
2017	3.189.896.453	5.837.427.453	9.027.323.906
2018	3.010.411.435	6.307.191.153	9.317.602.588
2019	2.804.034.728	7.247.262.373	10.051.297.101
2020	3.342.903.363	7.136.154.404	10.479.057.767
2021	3.200.215.392	7.992.083.608	11.192.299.000

© Statistisches Bundesamt (Destatis) 2022

¹ KV: Kombiniertes Verkehr ist definiert als Transport von unter anderem Containern, Wechselbehältern oder Sattelauflegern beziehungsweise LKWs.

2. *Wie stellte sich der Anteil der verschiedenen Verkehrsträger am Güterverkehr (Straße, Schiene, Binnenschiff, weitere) in Deutschland in den Jahren seit 2010 dar?*

	Straßengüterverkehr	Eisenbahn	Binnenschifffahrt
2010	70,2%	17,1%	9,9%
2011	70,5%	18,0%	8,8%
2012	69,9%	17,8%	9,5%
2013	69,7%	17,7%	9,5%
2014	70,1%	17,8%	9,2%
2015	70,4%	18,3%	8,4%
2016	69,9%	19,0%	8,0%
2017	70,2%	18,9%	8,0%
2018	71,8%	18,8%	6,8%
2019	71,4%	18,5%	7,3%
2020*	72,4%	18,0%	6,9%

Quelle: Umweltbundesamt (<https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/fahrleistungen-verkehrsaufwand-modal-split#guterverkehr>)

* Angaben von 2020 zum Teil vorläufig. Fehlende Prozent zu 100: Rohrfernleitungen und Luftverkehr

3. *Wie stellt sich der Anteil der verschiedenen Verkehrsträger am Güterverkehr (Straße, Schiene, Binnenschiff) aus dem Hamburger Hafen ins Hinterland in den Jahren seit 2010 dar?*

Modal Split im Zu- und Ablaufverkehr des Hamburger Hafens

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Seewärtiger Containerumschlag gesamt (in 1.000 TEU)	7.896	9.014	8.864	9.257	9.729	8.821	8.907	8.815	8.726	9.258	8.519	8.708
abzgl. Transshipment am Großschiff	1.308	1.665	1.767	1.945	2.058	1.639	1.661	1.599	1.661	1.715	1.517	1.649
Hinterlandverkehr inkl. Feeder ohne Feeder	6.590	7.349	7.097	7.312	7.671	7.182	7.246	7.217	7.066	7.543	7.002	7.059
per:												
Feederschiff	1.308	1.665	1.767	1.945	2.058	1.639	1.661	1.599	1.661	1.715	1.517	1.649
Bahn	1.928	2.057	1.975	2.095	2.240	2.304	2.360	2.334	2.443	2.697	2.578	2.785
Binnenschiff	95	108	92	98	100	116	119	121	128	145	155	129
LKW	3.261	3.519	3.264	3.175	3.273	3.124	3.106	3.163	2.834	2.986	2.751	2.496

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Seegüterumschlag gesamt (in Mio. Tonnen)	121,2	132,3	130,9	139,0	145,7	137,8	138,2	136,5	135,1	136,6	126,3	128,7
abzgl. Transshipment am Großschiff	13,8	19,9	17,4	20,4	23,5	19,0	19,2	19,4	19,2	19,6	17,1	18,4
Hinterlandverkehr inkl. Feeder ohne Feeder	107,3	112,4	113,5	118,7	122,2	118,9	118,9	117,1	115,9	117,1	109,1	110,3
per:												
Feederschiff	13,8	19,9	17,4	20,4	23,5	19,0	19,2	19,4	19,2	19,6	17,1	18,4
Bahn	40,1	40,9	39,6	41,5	44,4	45,8	46,4	45,5	46,8	48,2	46,6	48,5
Binnenschiff	9,9	10,0	10,4	10,8	11,6	12,1	11,5	10,7	9,9	8,9	8,4	7,0
LKW	43,5	41,6	46,1	46,0	42,7	42,1	41,8	41,5	40,0	40,4	37,0	36,4

© Hafen Hamburg Marketing

Für das Jahr 2022 liegen noch keine abschließenden Daten vor.

4. *Welche Bundesländer und Staaten sind derzeit die wichtigsten Quell- und Zielländer für die Hinterlandverkehre des Hamburger Hafens? Bitte Straße und Schiene getrennt betrachten.*

Schiene:

- Die fünf wichtigsten Länder im Containerverkehr sind Bayern, Baden-Württemberg, Brandenburg, Hessen sowie Sachsen.
- Die fünf wichtigsten Länder im konventionellen, das heißt nicht containerisierten, Verkehr sind Niedersachsen, Brandenburg, Sachsen-Anhalt, Hessen sowie Sachsen.
- Die fünf wichtigsten Staaten im Containerverkehr sind die Bundesrepublik Deutschland, die Tschechische Republik, die Republik Österreich, die Republik Polen sowie die Slowakische Republik.
- Die fünf wichtigsten Staaten im konventionellen Verkehr sind die Bundesrepublik Deutschland, die Republik Österreich, die Schweizerische Eidgenossenschaft, die Tschechische Republik sowie das Königreich Schweden.

Straße:

- Die fünf wichtigsten Länder im Containerverkehr sind Hamburg, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Bremen sowie Schleswig-Holstein.
- Die fünf wichtigsten Staaten im Containerverkehr sind die Bundesrepublik Deutschland, das Königreich Dänemark, die Republik Polen, Tschechische Republik sowie die Republik Österreich.

5. *Wie schätzt der Senat die Entwicklung/den Trend des Schienengüterverkehrs und des Güter-Modal-Split von/nach Hamburg ein? Welche Herausforderungen und Veränderungen sind absehbar? Bitte auf Einzelwagenverkehr, Ganzzugverkehr und Kombinierten Verkehr eingehen.*

Nach Auffassung des Senats wird der Schienengüterverkehr (SGV) von/nach Hamburg auch in Zukunft eine maßgebliche Rolle beim Transport von Waren insbesondere rund um den Hamburger Hafen einnehmen. Der klimafreundliche SGV ist ein wichtiger Baustein zur Verlagerung von Waren von der Straße auf die Schiene. In diesem Zusammenhang ist insbesondere der KV ein relevanter Bestandteil, dieses Ziel zu erreichen. Hamburg setzt sich zudem intensiv für einen Ausbau der infrastrukturellen Kapazitäten im hochbelasteten Eisenbahnknoten Hamburg ein. Durch die Einführung der digitalen automatischen Kupplung (DAK) in Europa werden zudem insbesondere Einzelwagenverkehre wettbewerbsfähiger, da Kuppelvorgänge entfallen, Personal anderweitig eingesetzt werden kann und Effizienzsteigerungen möglich werden.

6. *Hat der Senat eigene Ziele für den Ausbau des Anteils am Schienengüterverkehr bis 2030 formuliert (zum Beispiel +25 Prozent)?*

Nein, es bestehen keine gesonderten Ziele mit Fokus auf den SGV. Der Senat hat sich dazu bekannt, die Deutsche Bahn zu unterstützen und die Ziele des Deutschlandtaktes 2030 umzusetzen. Hamburg setzt sich für eine leistungsfähige Infrastruktur ein, die auch die Interessen des SGV berücksichtigt, um die durch den Bund formulierten Ziele eines Modal Split von 25 Prozent zu erreichen.

Zur Schieneninfrastruktur in Hamburg

7. *Welche Schieneninfrastruktur besteht speziell für den Schienengüterverkehr derzeit in Hamburg?*

Es existiert Schieneninfrastruktur von drei Eisenbahninfrastrukturunternehmen, der Hamburg Port Authority (HPA), der AKN Eisenbahn GmbH (AKN) sowie der DB Netz AG (DB Netz):

Das Gleisnetz der HPA dient ausschließlich dem Güterverkehr. Es umfasst mehrere Gleisgruppen zur Wagenabstellung und Zugbehandlung. Die Gleislänge beträgt insgesamt circa 289 km. Zudem bietet die HPA einzelne Ladegleise für die Be-/Entladung von Gütern an (vergleiche auch hier: <https://www.hamburg-port-authority.de/de/schiene>). Eine Übersicht des Gleisnetzes und eine nachrichtliche Auswahl der wesentlichen Gleisanschlüsse kann im Internet eingesehen werden: www.hamburg-port-authority.de/fileadmin/system/download/hafenbahn/de/Downloads_Hafenbahn/Vertriebsthemen-Kombi_April2022.pdf.

Die AKN betreibt im Industriegebiet Billbrook ein Gleisnetz von 23,78 km Länge, das in Höhe Rothenburgsort an die Infrastruktur der DB Netz angeschlossen ist. Im Bahnhof Billbrook befindet sich ein Freiladegleis. Ebenfalls befindet sich ein Gleisnetz von 5,180 km Länge zwischen Bergedorf – Geesthacht, das (mit Ausnahme weniger Museumszüge jährlich) nur dem SGV zur Verfügung steht.

Ebenfalls betreibt die DB Netz als Infrastrukturbetreiberin öffentliche Infrastruktur, welche von jeder Verkehrsart genutzt werden kann, wenngleich bestimmte Betriebsstellen aufgrund ihrer verkehrlich-betrieblichen Lage vermehrt oder ausschließlich nur vom Güterverkehr genutzt werden. Hierzu zählen zum Beispiel die Betriebsstellen Hamburg Unterelbe Seehafen und Hamburg-Billwerder sowie die Zuführungsstrecken in den Hamburger Hafen unter anderem über Hamburg-Hausbruch, Hamburg Hohe Schaar und Hamburg Süd.

8. *Welche Terminals für den Kombinierten Verkehr gibt es in Hamburg, wo befinden sie sich und wer betreibt sie?*

Container-Terminals:

Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) Container-Terminal Altenwerder GmbH;
Am Ballinkai 1, 21129 Hamburg

HHLA Container Terminal Burchardkai GmbH; Waltershofer Damm, 21129 Hamburg

HHLA Container Terminal Tollerort GmbH; Am Vulkanhafen 30, 20457 Hamburg

Eurogate Container Terminal Hamburg GmbH; Kurt-Eckelmann-Straße 1, 21129 Hamburg

Container-Depots mit Bahnanschluss:

HCS Hamburger Container Service GmbH; Neuhöfer Brückenstraße 47 bis 49, 21107 Hamburg

HCCR Hamburger Container- und Chassis-Reparatur-Gesellschaft mbH; Altenwerder Damm 22, 21129 Hamburg

REMAIN GmbH Container-Depot and Repair; Dradenauer Deichweg 1, 21129 Hamburg

CMR Container Maintenance Repair Hamburg GmbH; Witts Weide 9, 21107 Hamburg

PROGECO Deutschland GmbH; Ellerholzdamm 36, 20457 Hamburg

Zugehörig zum DB-Konzern betreibt die Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße (DUSS) in Hamburg-Billwerder eine Umschlagsanlage.

9. *Wie hat sich die Anzahl der Gleisanschlüsse und der Gleiskilometer in den vergangenen 15 Jahren in Hamburg verändert? Bitte Anzahl pro Jahr angeben.*

Entwicklung der Gleisanschlüsse und Gleiskilometer im Zeitraum 2007 bis 2022:

Jahr	Anzahl der Gleisanschlüsse	Gleiskilometer
2007	214	193
2008	214	193
2009	203	185
2010	195	182
2011	181	177
2012	156	159
2013	150	156
2014	137	154
2015	130	152
2016	115	148
2017	112	143
2018	107	138
2019	103	135
2020	101	133
2021	92	114
2022	90	111

10. *Wie viele Gleisanschlüsse bestehen aktuell in Hamburg und jeweils wo?*

Die aktuelle Anzahl der Gleisanschlüsse nicht bundeseigener Eisenbahnen in Hamburg:

Es existieren zurzeit 90 Gleisanschlüsse: 69 davon liegen im Hafengebiet, 14 im Gewerbegebiet Billbrook und sieben Gleisanschlüsse im restlichen Stadtgebiet.

11. *Wie viele der derzeit bestehenden Gleisanschlüsse werden aktuell für den Transport von Ladungen per Bahn genutzt?*

12. *Wie haben sich die Anzahl und der Anteil der tatsächlich genutzten Gleisanschlüsse in den vergangenen 15 Jahren in Hamburg verändert? Bitte in fünf Jahresabschnitten angeben.*

Vorausgeschickt ist darauf hinzuweisen, dass ein Gleisanschluss mit einer Bau- und Betriebserlaubnis nicht zwingend genutzt werden muss.

Gleisanschlüsse an das Netz der HPA:

Jahr	Anz. Gleisanschlüsse	Anz. Gleisanschlüsse mit Ladung	Anteil
2007	140	80	57,1 %
2012	118	59	50,0 %
2017	86	56	65,1 %
2022	69	45	65,2 %

Der AKN sowie der DB Netz liegen keine konkreten Statistiken über die Bedienung von Gleisanschlüssen vor.

13. *Sind neue Gleisanschlüsse seit 2010 errichtet oder reaktiviert worden?*

Wenn ja, wo?

Seit 2010 wurde ein stillgelegter Gleisanschluss reaktiviert (Peutestraße) und ein neuer Gleisanschluss errichtet (Hohe-Schaar-Straße/Blumensand).

Der DB Netz liegen keine Daten in dieser Form vor.

14. *Wie viele Entwidmungs- beziehungsweise Freistellungsverfahren wurden seit 2010 bezogen auf Flächen von Gleisanschlüssen und -infrastruktur in Hamburg durchgeführt?*

Seit 2010 wurden in Hamburg 141 Freistellungsverfahren durchgeführt. Diese teilen sich auf in 101 Verfahren zu Bahnflächen ehemaliger Gleisanschlüsse, 27 Verfahren zu Bahnflächen der Hafensbahn sowie 13 Verfahren zu Bahnflächen der AKN.

15. *Wie häufig und in welcher Höhe wurde die Bundesförderung für Gleisanschlüsse seit Einführung 2004 in Hamburg in Anspruch genommen? Falls möglich nach Neubau/Sanierung/Reaktivierung aufschlüsseln.*

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) hat seit 2004 in Hamburg insgesamt zehn Anschlussvorhaben mit zusammen rund 6,650 Millionen Euro gefördert. Diese verteilen sich wie folgt auf

Neubau:	1 Vorhaben mit	1.634,0 TEUR
Ausbau:	7 Vorhaben mit insgesamt	4.601,6 TEUR
Reaktivierung:	1 Vorhaben mit	250,5 TEUR
Ersatz:	1 Vorhaben mit	164,0 TEUR

16. *Wurde die Bundesförderung für Terminals des Kombinierten Verkehrs in Hamburg in Anspruch genommen?*

Wenn ja, wie oft und in welcher Höhe?

Seit dem Bestehen der Bundesförderung im Jahr 1998, wurden Zuschüsse an private Unternehmen für Investitionen in den Kombinierten Verkehr in Bezug auf vier Terminals in Hamburg gewährt. Insgesamt wurden für den Neu- und Ausbau dieser Terminals bisher Zuwendungen in Höhe von rund 98,4 Millionen Euro geleistet.

17. *Werden Gleisanschlüsse, Zuführungsgleise und Terminals für den Kombinierten Verkehr kartiert und/oder sind diese Daten öffentlich zum Beispiel in einer Online-Karte einsehbar?*

Wenn ja, wie?

Informationen zur vorstehenden Schieneninfrastruktur finden sich im FHH-Atlas: Hamburger Straßen- und Gebietsauskunft (www.geoportal-hamburg.de).

18. *Welche Stadtteile/Gewerbe- und Industriegebiete außerhalb des Hafens kommen aus Sicht Hamburgs für Reaktivierung, Neubau von Gleisanschlüssen oder Terminals des Kombinierten Verkehr oder andere Umschlaganlagen infrage?*

Für die Reaktivierung und den Neubau von Gleisanschlüssen sind Flächen erforderlich, zudem muss ein Anschluss an das übergeordnete Gleisnetz gegeben sein. Soweit entsprechende Flächen verfügbar sind, setzt ein Ausbau eine entsprechende Nachfrage der Unternehmen voraus.

Zu den aktuellen und geplanten Infrastrukturprojekten

19. *Welche aktuellen und geplanten Infrastrukturprojekte in Hamburg und im Hinterland haben einen konkreten Bezug zum Schienengüterverkehr und fördern die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene?*

Im Eisenbahnknoten Hamburg werden aktuell und auch künftig zahlreiche Aus- und Neubaumaßnahmen durchgeführt. Die einzelnen Maßnahmen fördern den SGV entweder direkt oder indirekt, denn Maßnahmen, die vorwiegend dem Schienenpersonenverkehr (SPV) dienen, führen regelhaft dazu, dass mehr Kapazitäten für den SGV zur Verfügung stehen. Die Maßnahmen lassen sich dem Bundesverkehrswegeplan (bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf (bmvi.de) und dem Abschlussbericht beziehungsweise der Infrastrukturliste zum Deutschlandtakt (Abschlussbericht zum Zielfahrplan Deutschlandtakt Grundlagen, Konzeptionierung und wirtschaftliche Bewertung (ctfassets.net), Stand 1. September 2022, entnehmen.

20. *Ist aus Hamburger Sicht der Schienengüterverkehr im Hamburger Eisenbahnknoten im Deutschlandtakt ausreichend berücksichtigt?*

Wenn ja, bitte kurz erläutern.

Wenn nein, warum nicht?

Ja, mit den in Frage 19 beschriebenen Maßnahmen wird eine Zielinfrastruktur dargestellt, mit der die verkehrspolitischen Ziele im SGV – eine Steigerung des Modal Splits auf 25 Prozent – erreicht werden können.

Zu den Anstrengungen der Stadt Hamburg, den Schienengüterverkehr zu fördern

21. *Welche Behörden, Institutionen und städtischen Unternehmen sind in Hamburg Ansprechpartner und Förderer für Belange im Schienengüterverkehr und für Unternehmen mit Interesse am Schienentransport? Bitte Aufgabenbereiche/Zuständigkeiten auflisten.*

Die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) als zuständige Fachbehörde für den Schienengüterverkehr sowie die HPA mit der Hafenbahn und die AKN als Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind Hauptansprechpartner in Belangen des SGV in Hamburg.

Weitere Institutionen und Unternehmen stehen in Hamburg für weitere, spezifische Fragestellungen zur Verfügung.

22. *Gibt es eine zentrale Anlaufstelle für Unternehmen für Belange des Schienengüterverkehrs in Hamburg oder der Metropolregion?*

Wenn ja, welche?

Ebenso wie bei anderen Verkehrsarten existiert keine zentrale Anlaufstelle.

23. *Welche Maßnahmen unternimmt Hamburg, um den Schienengüterverkehr zu stärken?*

Hamburg setzt sich intensiv für die Umsetzung von Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplans sowie des Deutschlandtakts ein, die die Schieneninfrastruktur nicht nur auf dem Gebiet Hamburgs, sondern auch in der Metropolregion und auf Ausweich- und Umfahungsstrecken des SGV stärken. Darüber hinaus setzt sich Hamburg auch im Rahmen politischer Abstimmungen auf Bundesebene für die Belange des SGV ein. Im Übrigen, siehe Antwort zu 19.

24. Welche Anreize und Möglichkeiten gibt es aus Sicht des Senats, um schienengebundene Güterverkehre innerhalb Hamburgs zu intensivieren?

Vorausgeschickt ist darauf hinzuweisen, dass als Voraussetzung für wirtschaftlich tragfähige Bahntransporte eine ausreichende Bündelungsfähigkeit von Ladungen, um die im Vergleich zum Straßenverkehr höheren Fixkosten für Lokomotive, Wagen und Trasse auf eine möglichst große Ladungsmenge umlegen zu können, notwendig ist. Die Vorteile des Bahnverkehrs zeigen sich daher vor allem bei Transporten auf mittleren und längeren Distanzen sowie bei sehr schweren Gütern.

Auf kurzen Distanzen wird die Bahn aktuell nur in Einzelfällen genutzt. Innerhalb des Hafens finden beispielsweise Verkehre zwischen den Containerterminals und den Containerdepots statt. Mittel- und langfristig könnte eine zunehmende Automatisierung im Bahnverkehr durch eine höhere Flexibilität zu einer Verbesserung der Wettbewerbsposition der Schiene auch auf kürzeren Distanzen führen. Voraussetzung wäre, dass die Infrastruktur für eine geänderte – kleinteiligere – Produktionsweise erweitert wird, um zu verhindern, dass Kapazitäten für langlaufende Verkehre, die einen entsprechend größeren Beitrag zur Emissionsminderung leisten, unter der Ausweitung innerstädtischer Schienenverkehre leiden.

Es erscheint möglich, dass die wirtschaftliche Tragfähigkeit von Bahntransporten auf kurzen Distanzen zukünftig steigen wird, sodass fortlaufend geprüft wird, ob Optionen bestehen, innerhalb Hamburgs schienengebundenen Güterverkehr zu intensivieren.

25. Wie realistisch werden die Umsetzungschancen zu den Anreizen und Möglichkeiten aus Frage 23. bis 2030 gesehen? Bitte auch auf Projekte wie Container-Magnetschwebbahnen oder Hyperloops eingehen.

Ein intensiver Ausbau von Kapazitäten im Eisenbahnknoten Hamburg, in den kommenden zwei Jahrzehnten, bietet mehr Möglichkeiten zukünftig schienengebundene Verkehre innerhalb Hamburgs zu ermöglichen. Im Übrigen, siehe Antwort zu 23. und 24.

Eine Magnetschwebbahn für Container wie das Transport System Bögl (TSB) Cargo der Firmengruppe Max Bögl kann grundsätzlich dazu beitragen, Güterverkehre von der Straße zu verlagern. Allerdings sind die Trassenführung im hochverdichteten Hamburger Raum, die Implementierung des Umschlags in die bestehenden Hafenterminals sowie die Konzipierung von Hinterlandterminals vertieft zu untersuchen. Die Wirtschaftlichkeit des Einsatzes des TSB Cargo muss ortsdefiniert geprüft werden.

Die Machbarkeitsstudie zum Transportsystem Hyperloop und dort insbesondere zu einer Containerverladestation („Hyperport“) wurde von der HHLA zusammen mit Hyperloop Transportation Technologies durchgeführt und zwischenzeitlich abgeschlossen. Die technische Machbarkeit ist gegeben. Aufgrund der hohen Transportgeschwindigkeit von bis zu circa 600 km/h eignet sich das System wirtschaftlich und technisch eher auf Fernstrecken (siehe auch <https://hlla.de/innovation/hyperport>).

26. Welche Rolle spielen die Belange des Schienengüterverkehrs bei der Auswahl von Flächen für neue Gewerbe- und Industriegebiete und in Flächennutzungs- und Bebauungsplänen in Hamburg? Bitte ausführen.

Bei der Entwicklung neuer Flächen im Hafengebiet liegt ein Schwerpunkt darauf, dass diese Flächen mit leistungsfähigen Bahnanschlüssen ausgestattet werden können. Ziel einer anschließenden Flächenvergabe ist auch, bahnaffine Unternehmen für eine Ansiedlung auf diesen neuen Flächen vorzusehen. Sofern ein Grundstück im Hafen prioritär einer bahnseitigen Nutzung zugeführt werden soll, kann dieses Kriterium als Mindestanforderung deklariert werden. Weiterhin wird bei Bestandsgrundstücken, die einen Bahnanschluss haben oder bei denen ein solcher hergestellt werden kann, das Ziel verfolgt, Ansiedlungen zu realisieren, bei denen die Bahninfrastruktur genutzt wird. Interessenten werden aufgefordert, entsprechende Bedarfe darzulegen. Sofern Interessenten diese nachweisen können, erhalten sie bei der Vergabe von Grundstücken dafür Vorteile (das heißt zusätzliche Bewertungspunkte) im Gegensatz zu Unternehmen, die keine bahnseitigen Tätigkeiten planen.

27. Welche Bestrebungen in der Metropolregion zur Stärkung des Schienengüterverkehrs sind Hamburg bekannt?

Die Metropolregion hat keine eigene Zuständigkeit im SGV. Sie teilt das Ziel, die Verlagerung von Verkehren von der Straße auf die Schiene zu erreichen.