

Hearing zur Hafenhinterlandanbindung

Hannover, 12. September 2008

Die Politik möchte (seit Jahren) den Verkehr auf der Schiene stärken

▶ Planungsgrundlagen

- Starkes Wachstum im Personenverkehr
- Neubauten für schnellen Personenverkehr
- Moderate Entwicklung des Schienengüterverkehrs
- Soweit möglich: Trennung Personen- und Güterverkehr

▶ Für Norddeutschland

- Soll-Fahrzeit Hamburg - Hannover < 60 Minuten
- Zunahme Personenfernverkehr Hamburg - Hannover
- Zunahme Personenfernverkehr Bremen – Hannover

▶ Sind diese Planungsgrundlagen eingetreten?

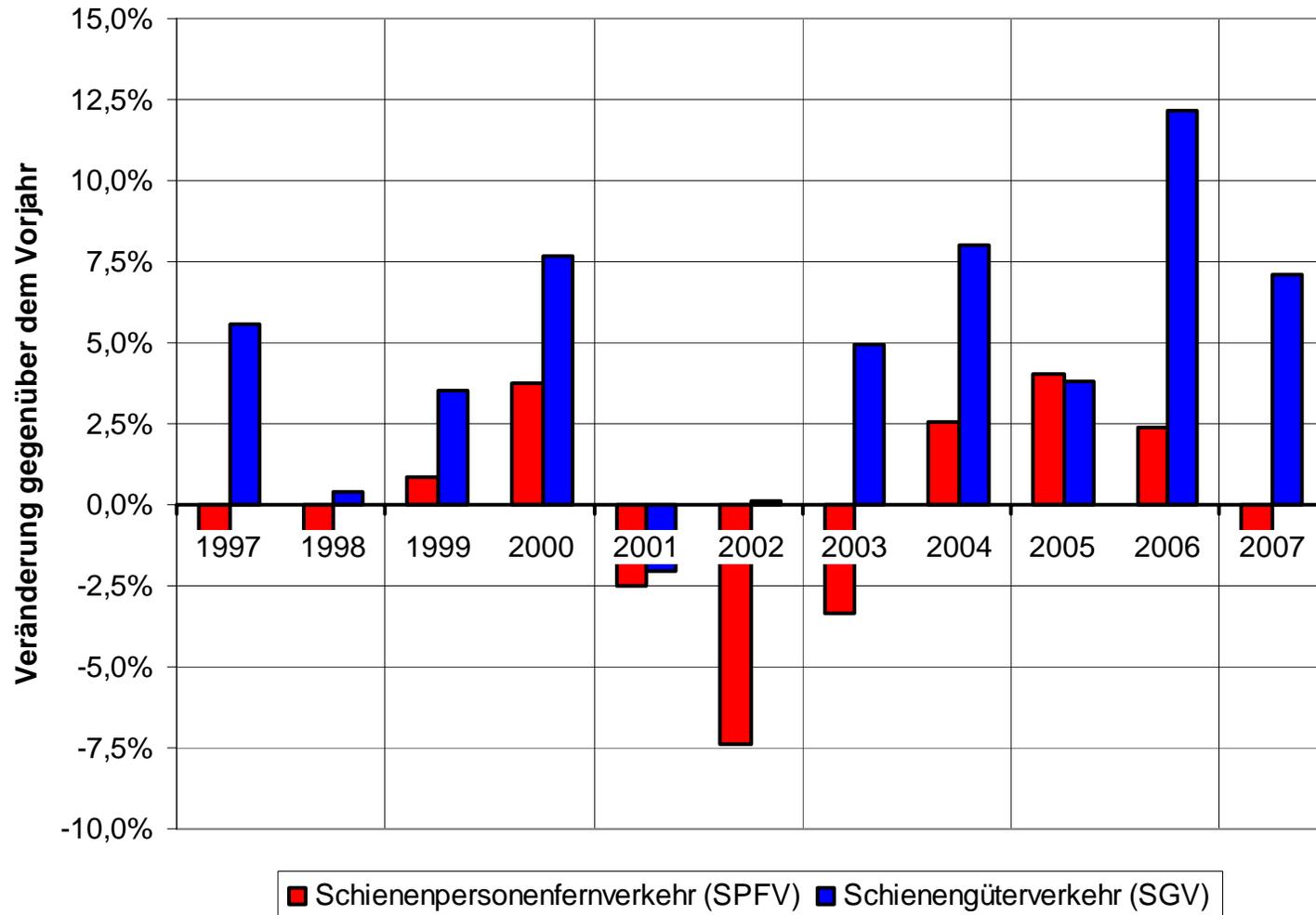
Die Entwicklung des Verkehrs ist in den letzten Jahren in Deutschland anders verlaufen als prognostiziert.

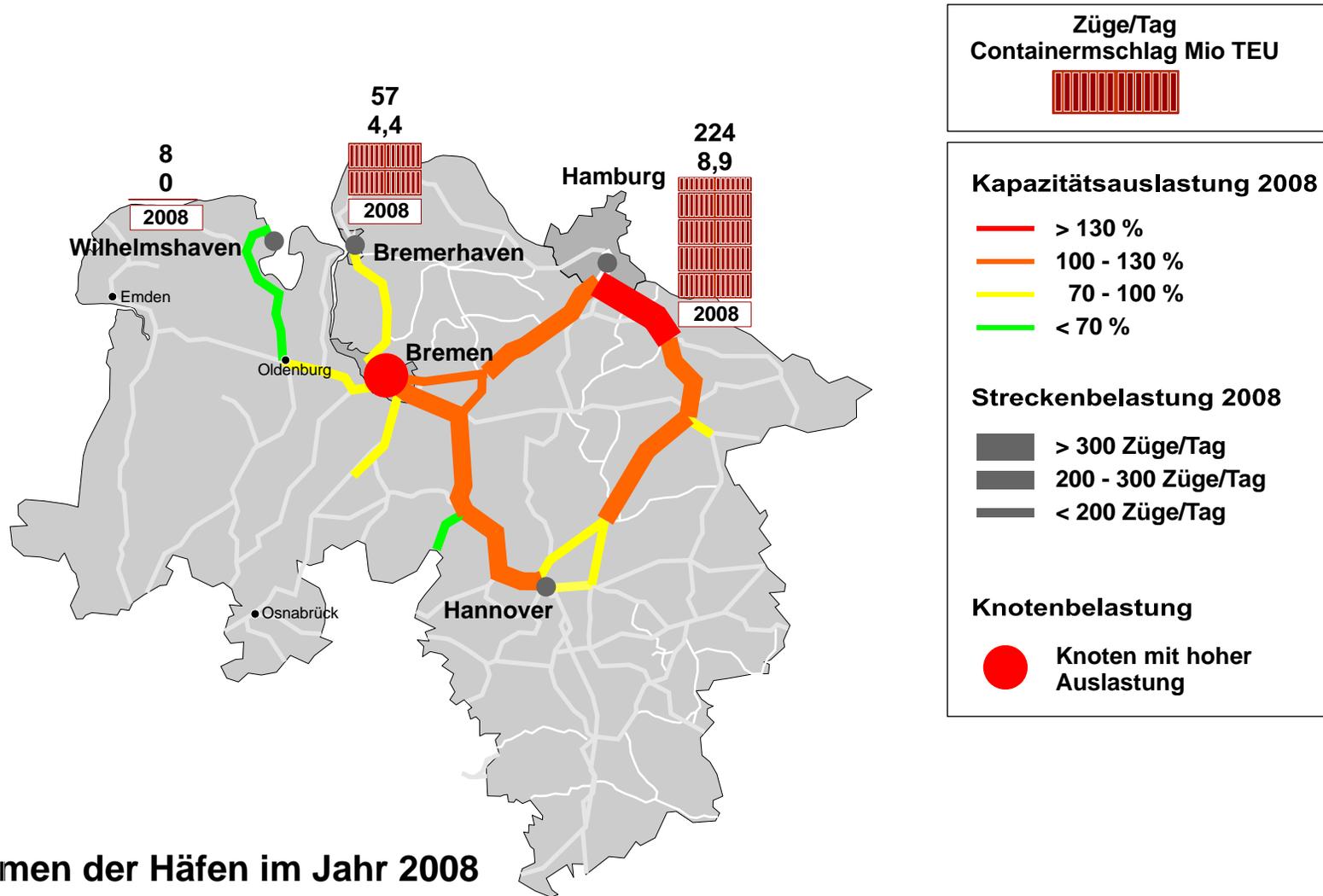
Für die Eisenbahn bedeutet dies:

- **Der Personenfernverkehr ist hinter den Erwartungen zurückgeblieben**
- **Der Personennahverkehr hat stark zugenommen**
- **Der Güterverkehr erlebt eine nicht erwartete Renaissance**

Norddeutschland ist von dieser Entwicklung durch den Hafenhinterlandverkehr besonders betroffen

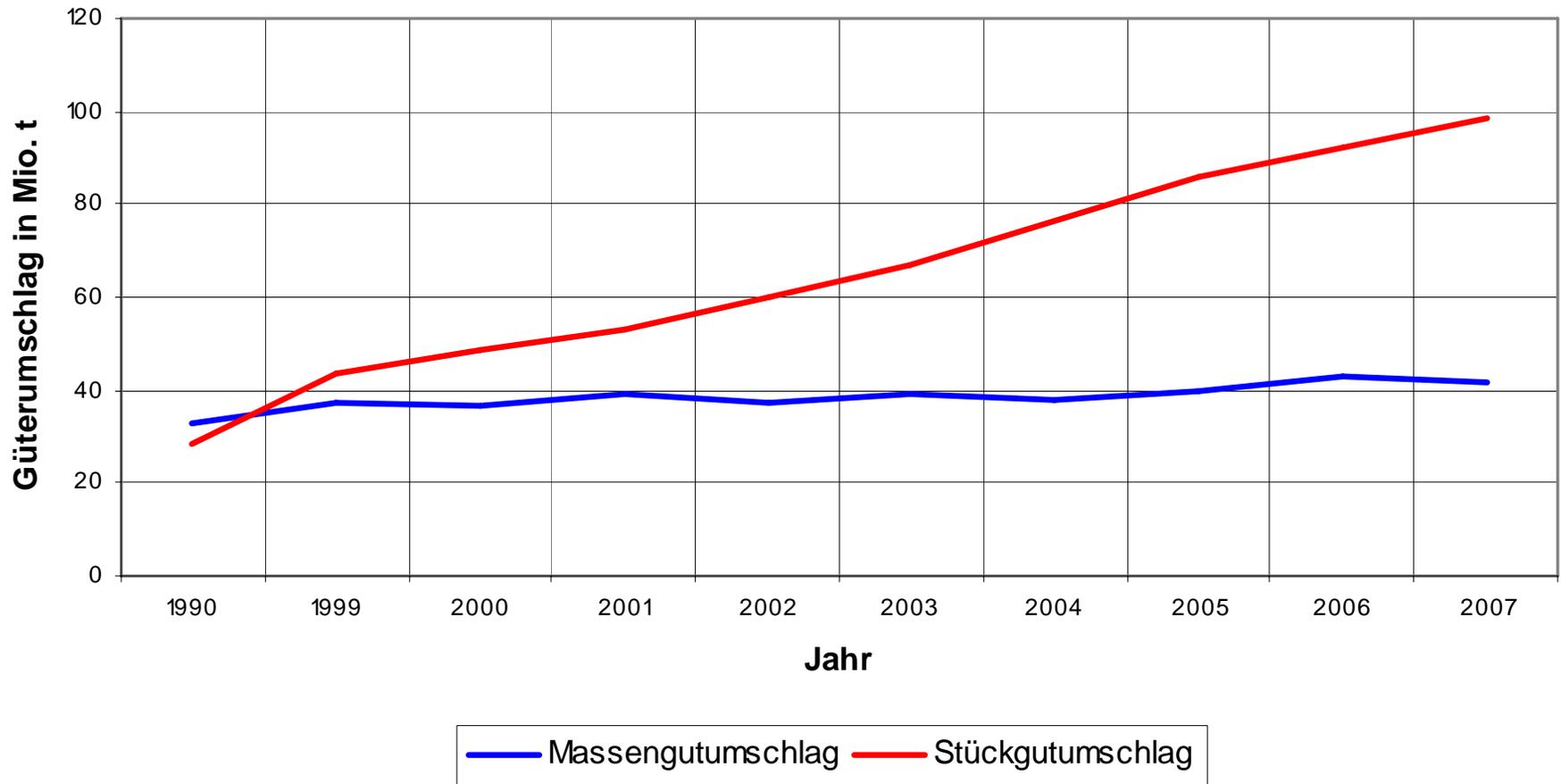
Entwicklung der Verkehrsleistung





- Aufkommen der Häfen im Jahr 2008
- gesamte Belastung der Eisenbahnstrecken

Entwicklung des Güterumschlags des Hamburger Hafens nach Güterarten

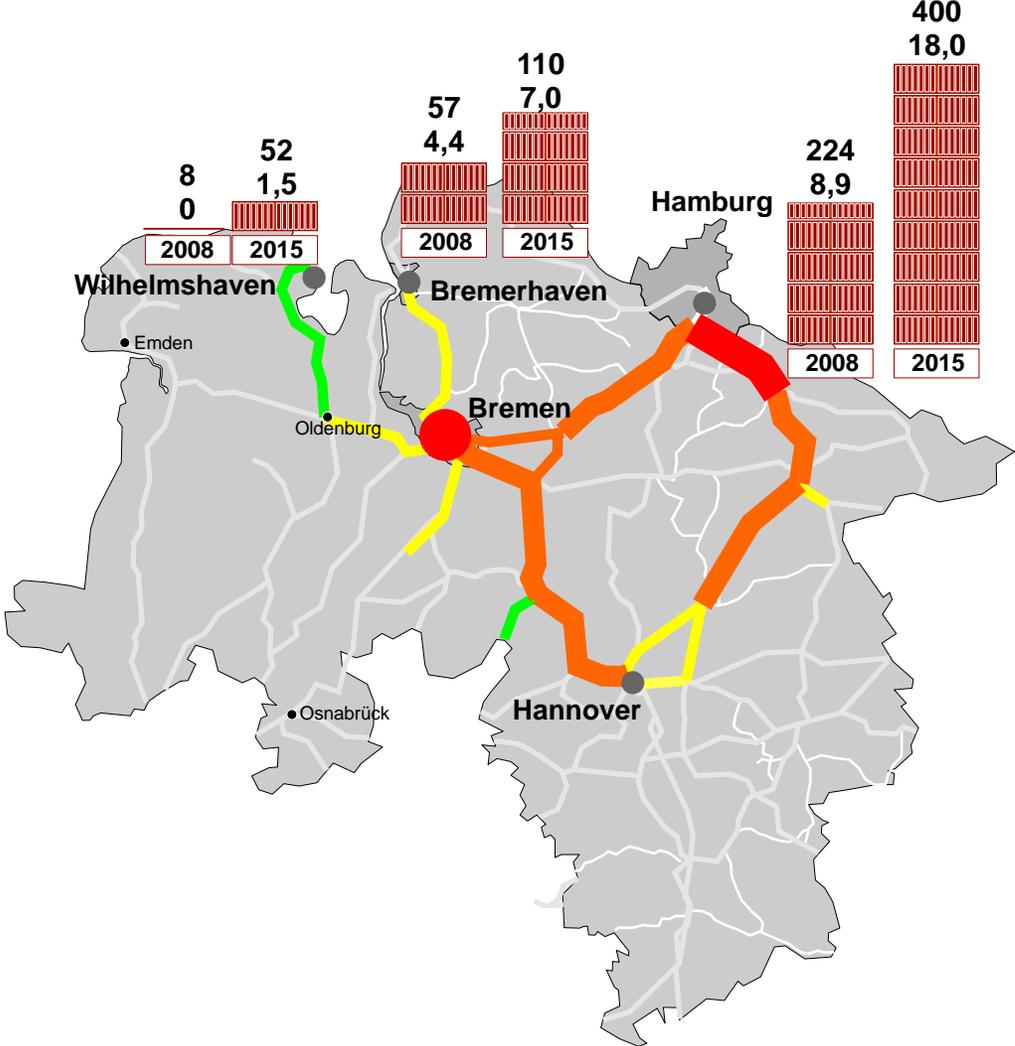


Von 100 Containern, die durch den Hafen Hamburg gehen, werden.....

- ▶ **10 Container im Hafen be- und entladen**
- ▶ **30 Container ins und vom europäischen Hinterland transportiert**
 - **70% davon mit der Bahn über längere Strecken**
- ▶ **30 Container ins und vom Hamburger Umland transportiert**
 - **80% davon per LKW**
- ▶ **30 Container Transitfracht Ostsee/Skandinavien**
 - **80% davon per Feederschiff**

Welche Prognose gibt es für den Hafenhinterlandverkehr

Containerumschlag 2015



Züge/Tag
Containerumschlag Mio TEU

Kapazitätsauslastung 2008

- > 130 %
- 100 - 130 %
- 70 - 100 %
- < 70 %

Streckenbelastung 2008

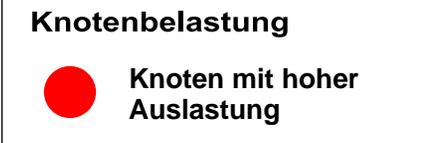
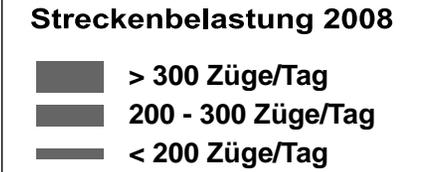
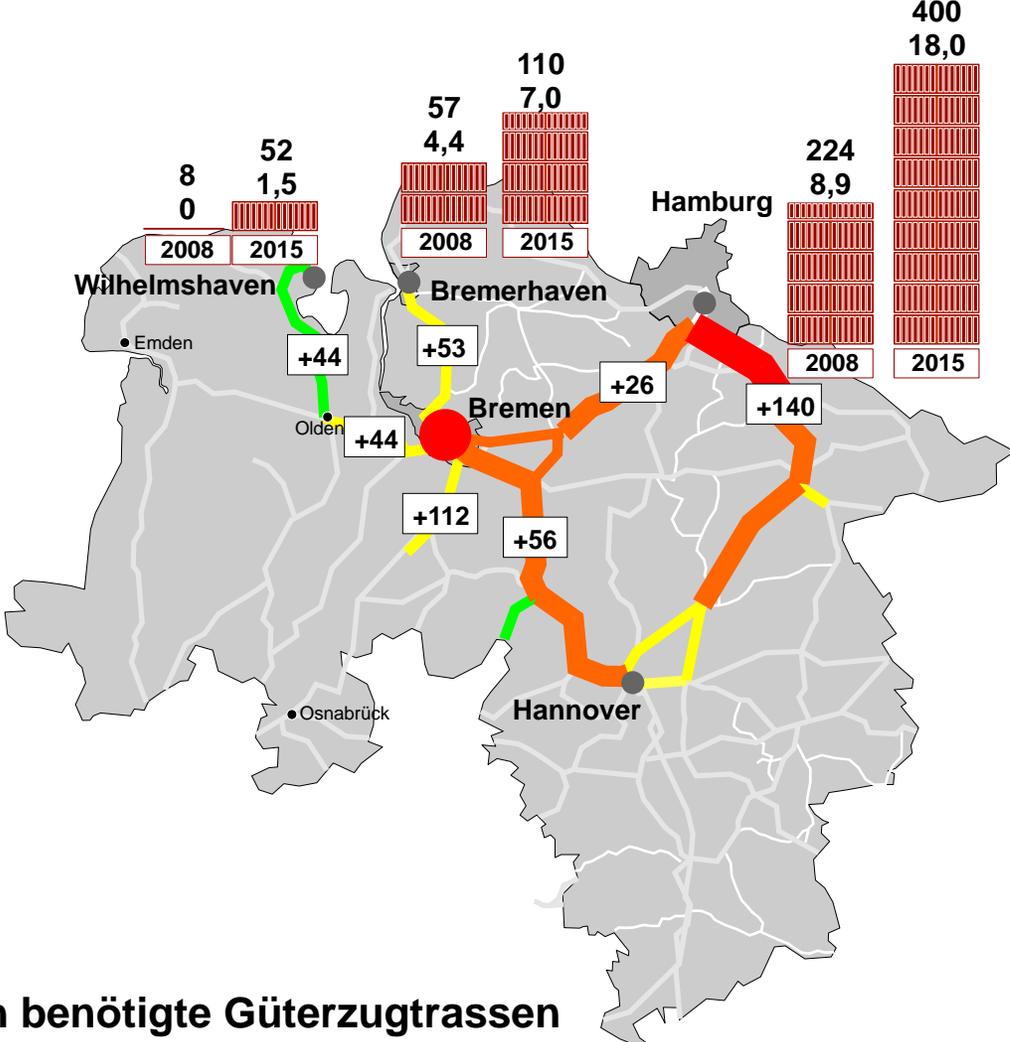
- > 300 Züge/Tag
- 200 - 300 Züge/Tag
- < 200 Züge/Tag

Knotenbelastung

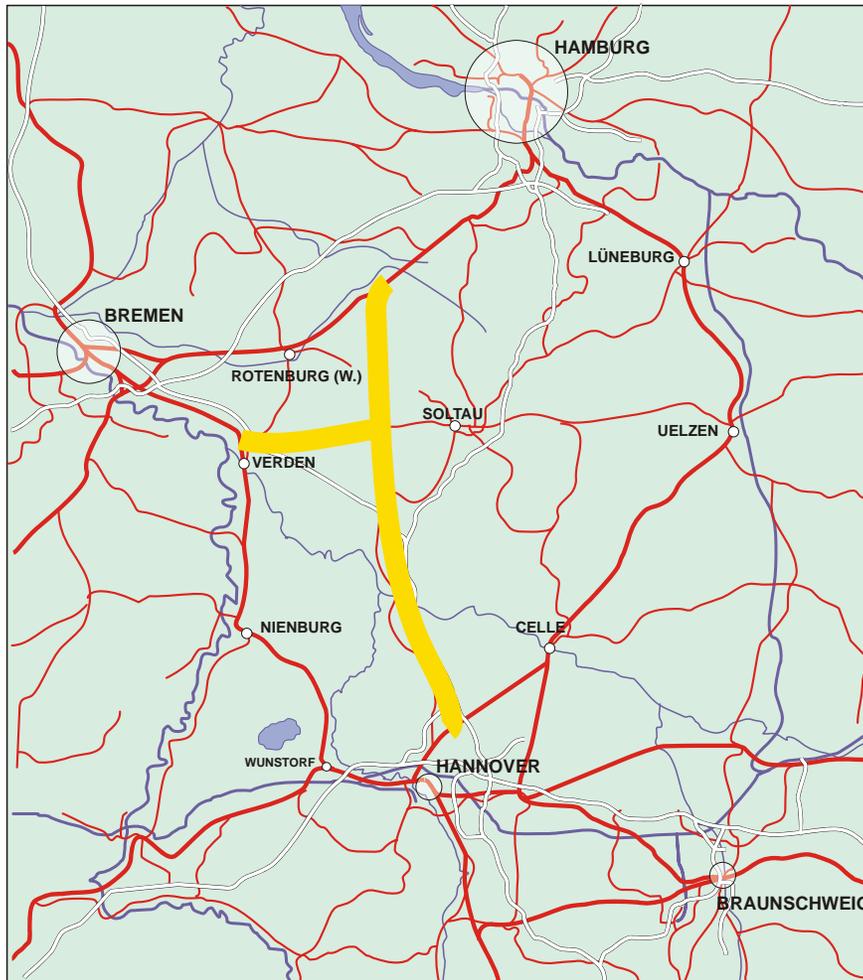
- Knoten mit hoher Auslastung

• prognostiziertes Aufkommen der Häfen

Containerumschlag 2015



zusätzlich benötigte Güterzugtrassen
=> Es wird zusätzliche Infrastruktur benötigt



Trasse für 300 km/h im SPFV

Ziel: Fahrzeitverkürzung

Keine Verbindung zwischen Knoten

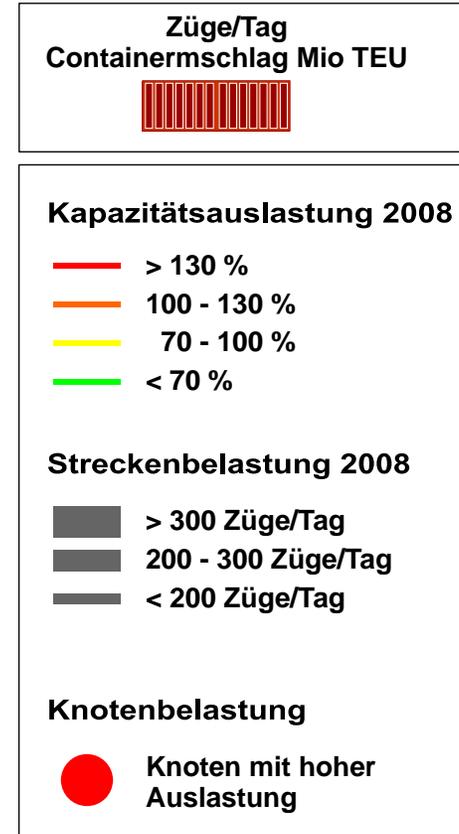
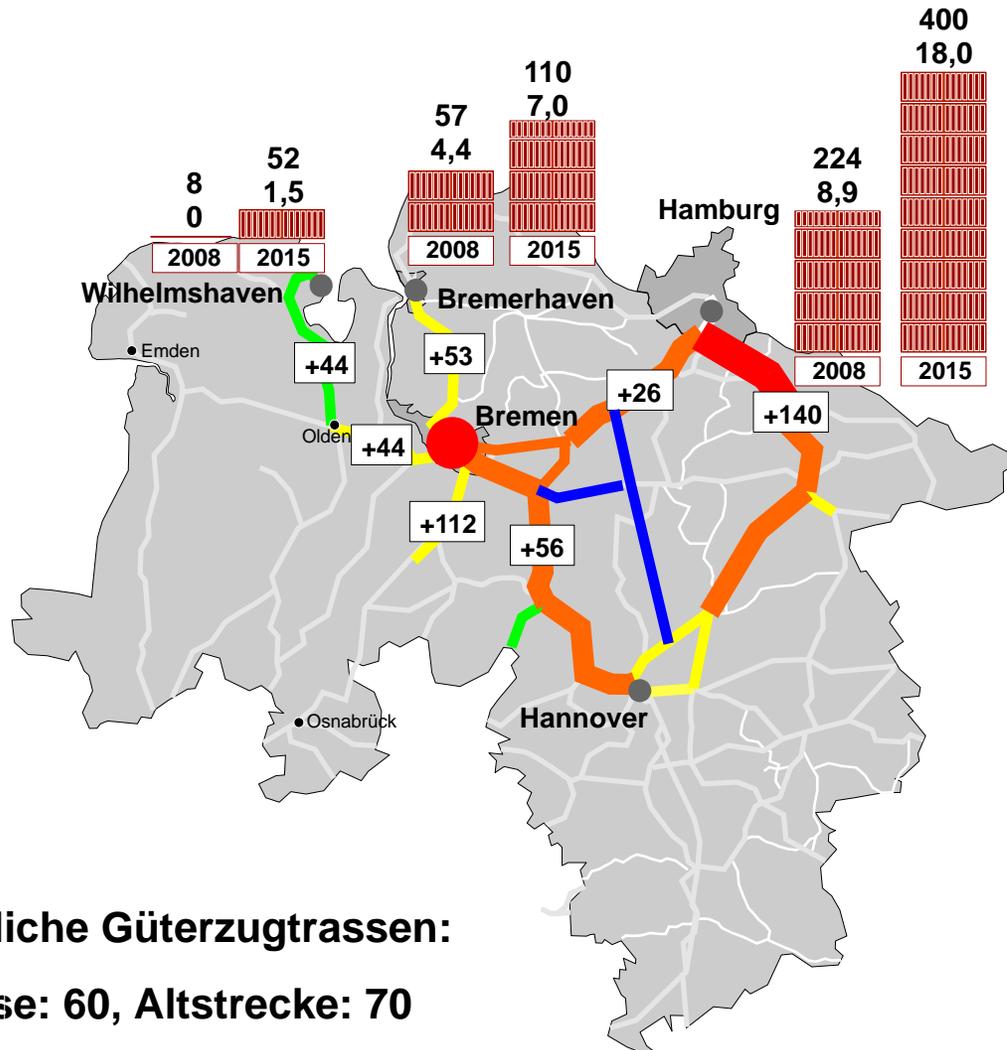
NBS: Isernhagen – Lauenbrück 92 km

ABS: Langwedel – Visselhövede 22 km

Notwendige Anschlussbauwerke

Gesamtkosten 1.284 Mio. € (1991)

Y-Trasse mit Nutzung durch Güterverkehr



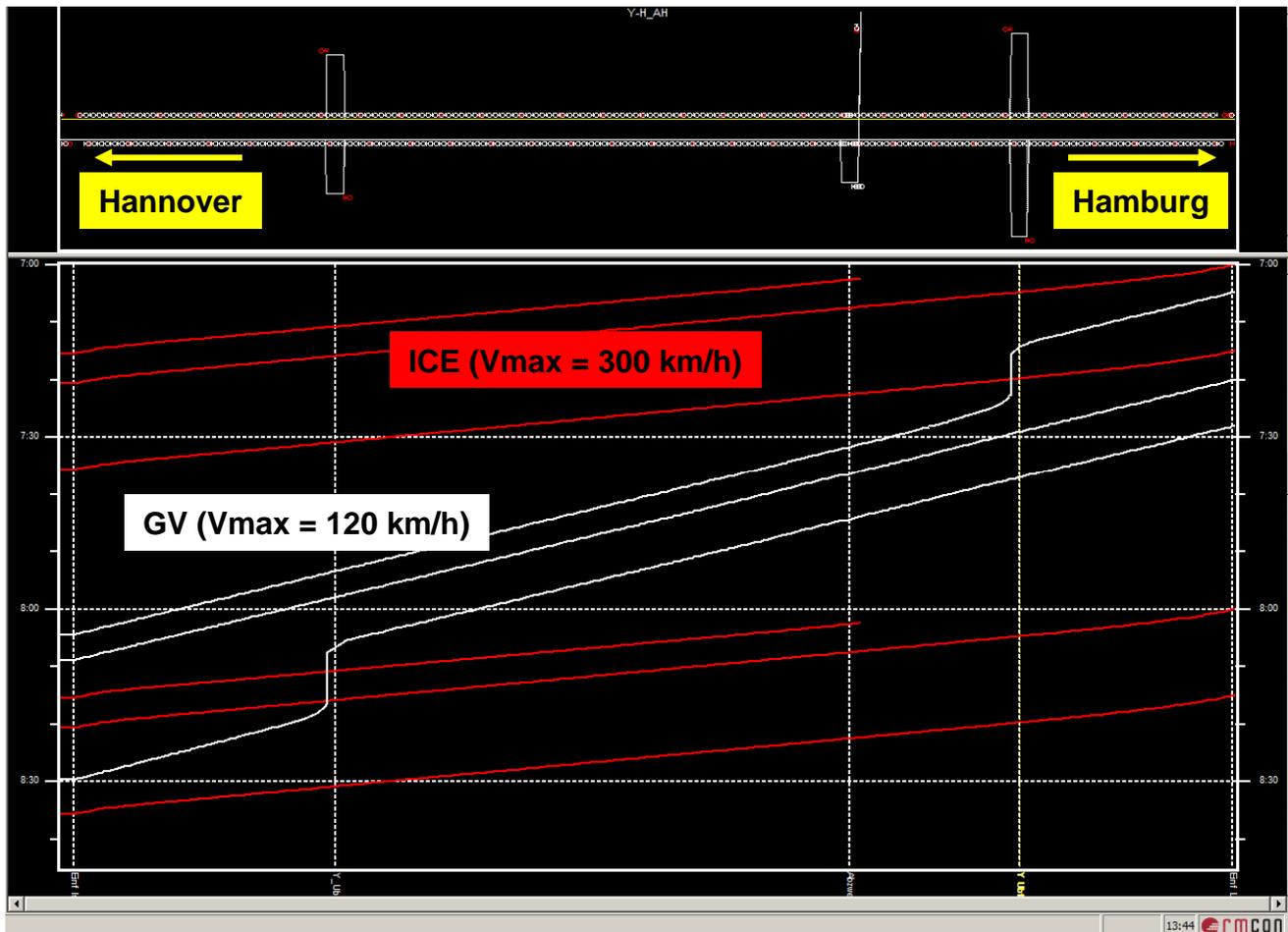
Zusätzliche Güterzugtrassen:

Y-Trasse: 60, Altstrecke: 70

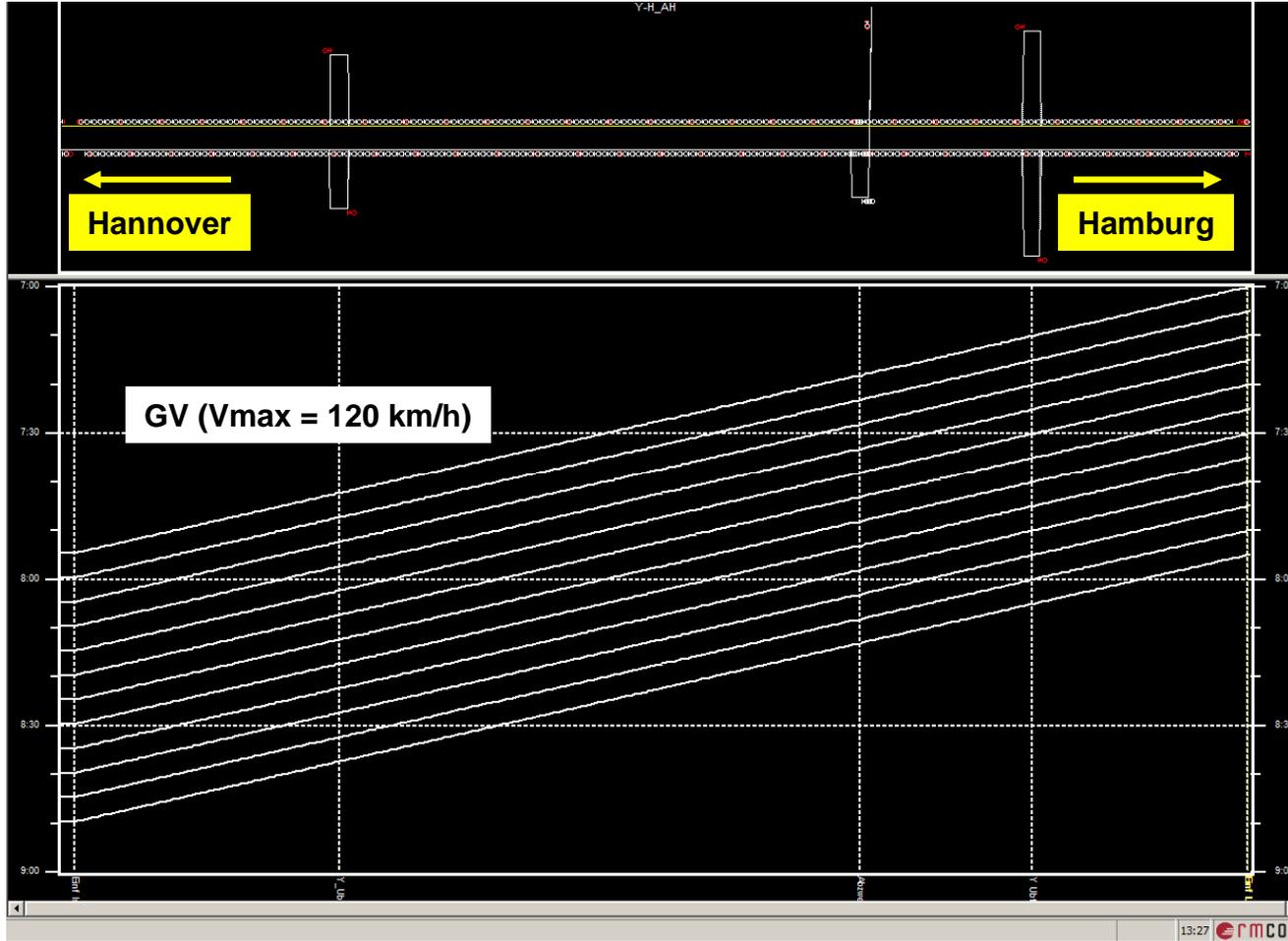
Kapazitätssteigerung: **130**

Trasse mit Nutzung durch Personen- und Güterverkehr

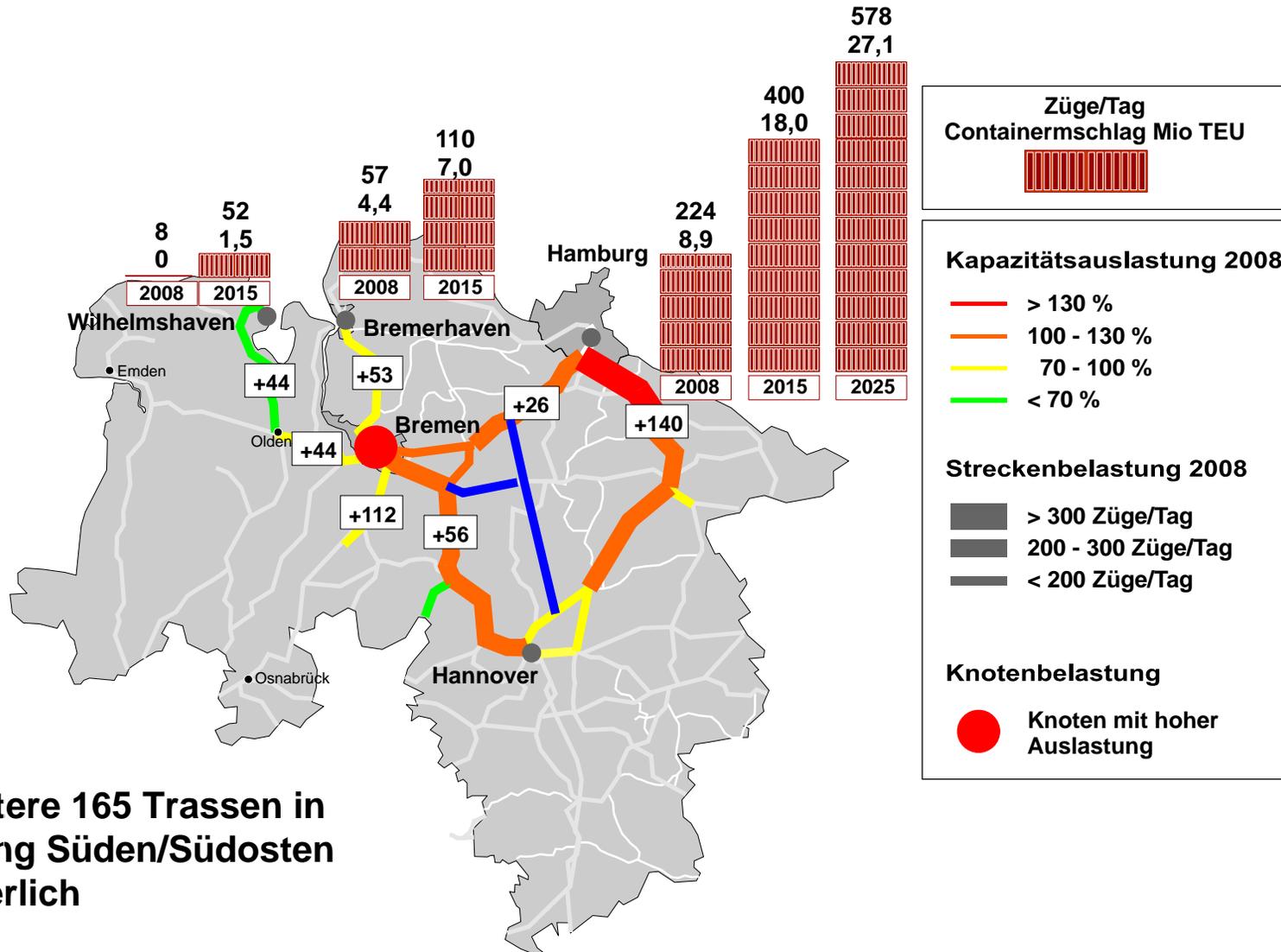
Modell Strecke analog Raumordnung 92 km



Modell Strecke analog Raumordnung 92 km



Masterplan Hamburger Hafen



Ca weitere 165 Trassen in Richtung Süden/Südosten erforderlich

- ▶ **Ohne Ausbau der Schiene ist Entwicklung des Hafens und die wirtschaftliche Entwicklung der Region gefährdet**
- ▶ **Aufnahmefähigkeit der Straße**
 - Erschöpft, heute ca. 6.500 LKW-Fahrten mit Containern
 - 2015 ca. 14.000 LKW-Fahrten bei prognostizierter Entwicklung
- ▶ **Was passiert ohne Ausbau der Schienenkapazität**
 - Zunahme des Straßenverkehrs um weitere 10.000 LKW-Fahrten
- ▶ **Zeitschiene für Realisierung zur Kapazitätssteigerung der Schiene**
 - Kleinere Maßnahmen sofort
 - Großräumige Maßnahmen müssen ab 2015 wirksam werden
- ▶ **Alternativen zum Ausbau der Schiene**
 - Abwanderung zu den ARA - Häfen?
 - Abwanderung zu Häfen im Mittelmeer?



1990 16 Mio. t
2008 50 Mio. t
2020 100 Mio. t

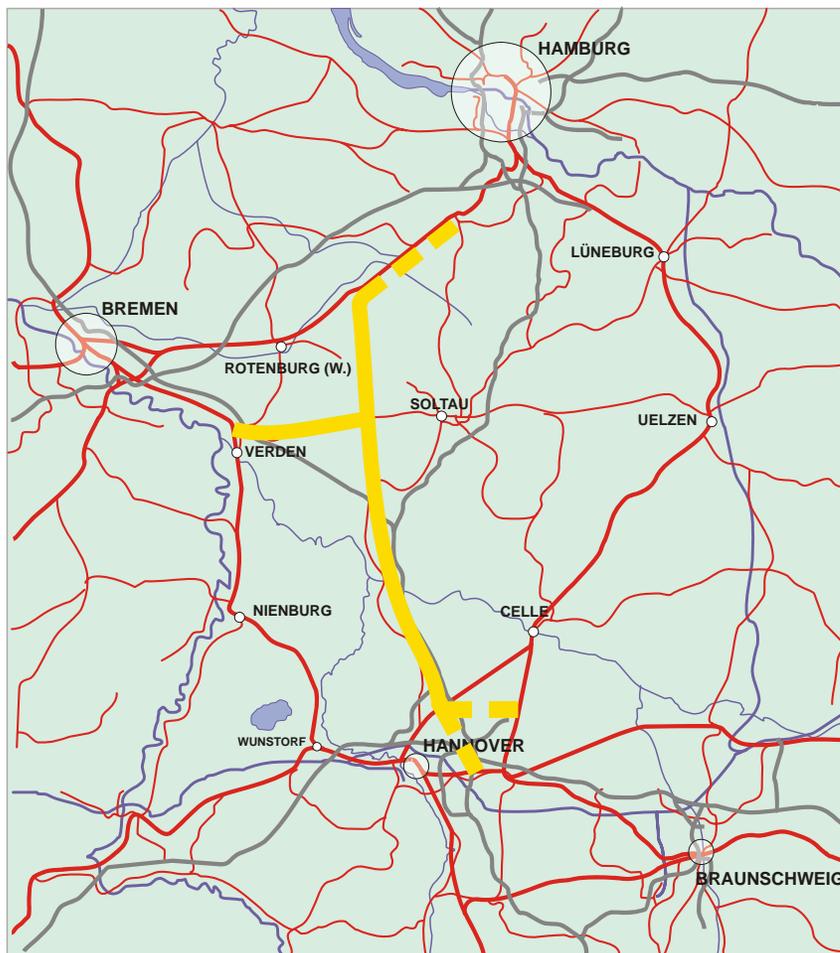
Randbedingungen für den Infrastrukturausbau:

- ▶ **Entwicklung des Güterverkehrs, nicht der Personenfernverkehr erfordert Ausbau des Schienennetzes!**
- ▶ **Randbedingungen für Planungen aus den 80er Jahren sind nicht mehr gültig.**
- ▶ **Realisierung für den Güterverkehr muss kurzfristig erfolgen**

Fragen zur Planung:

- ▶ **Hat eine Raumordnung Bestand, wenn sich die Randbedingungen entscheidend geändert haben?**
- ▶ **Ist das Planfeststellungsverfahren ein kalkulierbares Risiko ?**
- ▶ **Ist die Y-Strecke für Aufgaben des Güterverkehrs zu nutzen ?**
- ▶ **Die Straße stellt keine Rückfallebene dar**

Y-Trasse mit Optimierungsmöglichkeiten im Bereich der Zulaufstrecken



**Viergleisiger Ausbau Buchholz -
Lauenbrück (26 km)**

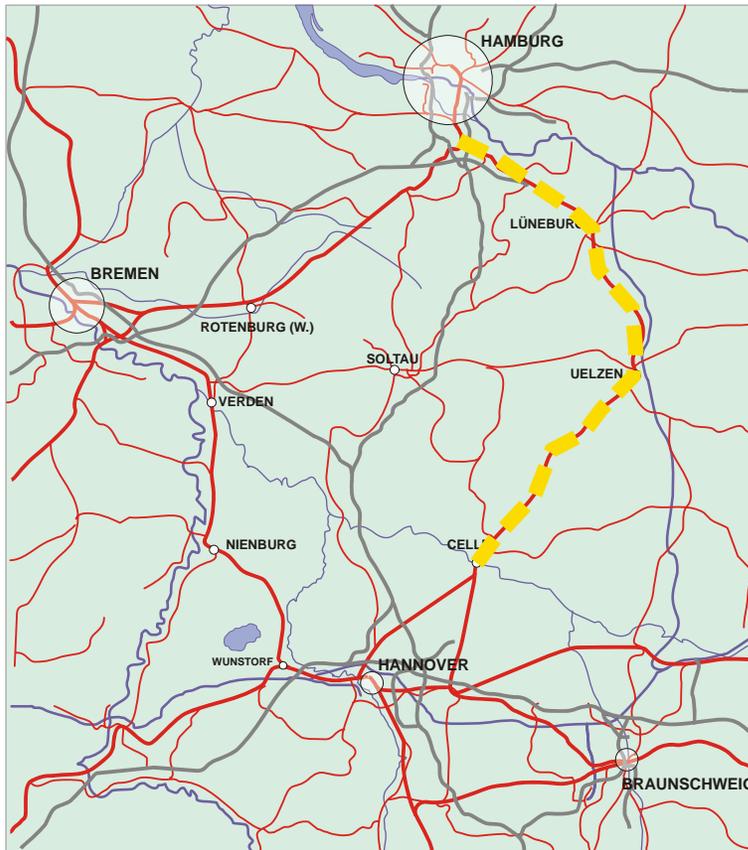
**Anbindung an Strecke Celle –
Lehrte zur Umfahrung Hannover
Hbf (~16 km)**

**Ergebnis : Deutlich bessere
Nutzung für den Güterverkehr**

Aber:

**Mischverkehr mit eisenbahn-
technologischen Nachteilen**

Realisierung nicht zeitgerecht



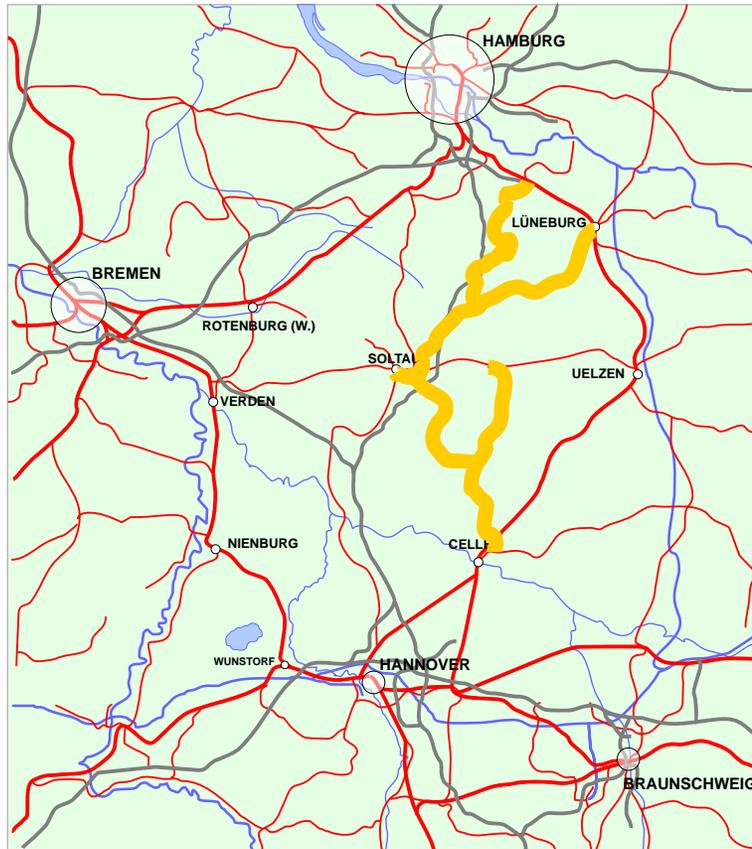
Ausbau Lüneburg – Stelle (bis 2012 realisiert)

Ertüchtigung Signaltechnik

Geschwindigkeitsangleichung

Einsatz längerer Züge

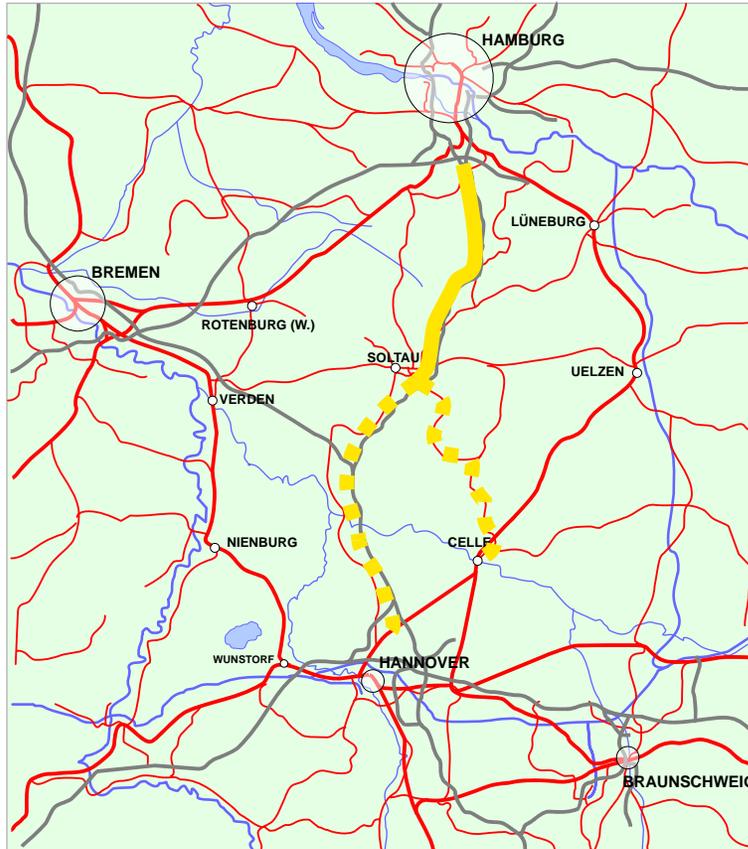
Aber: Konzeption trägt nur Hamburger Hafen Rechnung



**Nutzung vorhandener Nebenstrecken:
Aber:
derzeit nur eingleisig
nicht elektrifiziert
geringe Kapazität**

**Interessant weil:
Ausbau weitgehend ohne
Raumordnungsverfahren möglich
Schrittweiser Ausbau, damit
stufenweiser Kapazitätsgewinn**

**Entsprechende Überlegungen zu
Bremerhaven über das Netz der EVB**



**Autobahnparallele Trassierung:
Keine neue Zerschneidung der
Landschaft**

**Ab Soltau getrennte Führung von
Personen- (Richtung Hannover) und
Güterverkehr (Richtung Uelzen, Celle)**

**Ab Soltau ggf. hochwertiger
Nahverkehr Richtung Hannover**

Es kann festgestellt werden:

- ▶ Für die Y-Trasse gibt es ein Raumordnungsverfahren, für die Fertigstellung gibt es kein verbindliches Datum

Fragen:

- ▶ Was passiert, wenn das Planfeststellungsverfahren scheitert?
- ▶ Wie haben sich die Kosten entwickelt? Wie hoch sind die beim Bau (in x Jahren) zu erwartenden Kosten?
- ▶ Stimmen die Kosten-Nutzen Betrachtungen noch?
- ▶ Sollte die Zeit nicht genutzt werden, um eine den heutigen Anforderungen besser gerecht werdende Trasse zu finden?
- ▶ Würde nicht eine Güterzugstrecke einen deutlich höheren Kosten-Nutzenfaktor erreichen?

Hearing zur Hafen hinterlandanbindung

Hannover, 12. September 2008