



Rund ein Drittel aller Container, die auf der deutschen Scheine transportiert werden, kommen aus oder nach Hamburg.

Horber Schienen-Tage

Hamburger Hafenbahn auf dem Sprung in die Zukunft

Erstmals fanden die Horber Schienen-Tage nicht als mehrtägige Konferenz statt. Dafür gab es in diesem Jahr eine eintägige bahnfokussierte Exkursion nach Hamburg. Bei einem Hafen liegt die Assoziation Wasser und Schiffe nahe. Doch ein Hafen ist mehr. Nicht zuletzt: Was wäre der Hafen Hamburg ohne seine Eisenbahn? Hafenbahnleiter Harald Kreft stellte Technik, Geschichte und moderne, auch politische, Herausforderungen vor. Die Teilnehmer nahmen viel mit, neben Informationen zur Hafenbahn auch die zu wenig beachteten Herausforderungen für die Bahnpolitik.

„Der Hafen Hamburg ist wirtschaftlicher Motor, für die Stadt, für ihr Umland und weit darüber hinaus. Als Drehkreuz für den weltweiten Handel verbindet er Deutschland, ja weite Teile Europas, buchstäblich mit der ganzen Welt. Die Hafenbahn, im Bild die Einfahrgruppe ‚Alte Süderelbe‘, trägt wesentlich zu dieser Stellung bei“, so begann Harald Kreft, Leiter der Hafenbahn bei der Hamburg Port Authority (HPA), seinen Vortrag zum Hafen Hamburg. Diesen hielt er anlässlich der Exkursion der Horber Schienen-Tage nach Hamburg und zeigte die Aufgaben der HPA auf.

Die betreffen sowohl die Infrastrukturbereitstellung als auch den Betrieb der wasser- und der landseitigen Infrastruktur. So ist zum Beispiel die Steuerung

auf der Elbe eine hoheitliche und die Lenkung des Verkehrs auf den Straßen innerhalb des Hafens eine öffentliche Aufgabe.

Nicht typisch ist die Einordnung der Infrastruktur und des Betriebes der Hafenbahn. Diese wird von der EU, weil sie nicht dem Bund gehört, als gewidmete Infrastruktur, also als Privatunternehmen angesehen. In der Konsequenz ist also der Betrieb der Hafenbahn eigenwirtschaftlich und Zahlungen der öffentlichen Hand werden als Subventionen eingeordnet. Auf Nachfrage bestätigte der Referent, dass dies ein grundsätzlicher Strickfehler sei, da die gleichen Funktionalitäten in den europäischen Wettbewerbshäfen wie Rotterdam und Antwerpen als öffentlich angesehen werden.

Zahlen zu Hamburgs Hafen

Mehr Verkehr auf die Schiene? Diese Forderung ist in aller Munde, doch was sagt die Praxis? Einige Güter und Container verlassen den Hafen gar nicht in Richtung Hinterland, sondern werden von Schiff zu Schiff verladen, das sogenannte Transshipment-Aufkommen. In der internationalen Zählweise gehen diese Güter doppelt in das Umschlagvolumen ein, also hier zum Beispiel als per Schiff ankommende und auf ein anderes Schiff verladene abgehende Container. In der Folge ist zwar jede Statistik korrekt, sie muss jedoch richtig gedeutet werden. Von dem, was in Hamburg angelandet wird, verbleiben bis zu 30 Prozent in der Metropolregion. Die Schiene spielt naturgemäß ihre physischen und logistischen Vorteile auf Mittel- und Langstrecken aus. Hier hat Hamburg eine herausragende Stellung mit seinen Bahntransporten. Von allen Landverkehren werden etwa 50 Prozent per Bahn transportiert. Mehr als 160 zugangsberechtigte Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) verkehren auf der Hamburger Hafenbahn. Das sind täglich etwa 200 Züge mit etwa

FOTOS: HAMBURG PORT AUTHORITY HPA

5500 bis 6000 Waggonen. Bezogen auf den Containertransport beginnt und endet etwas mehr als ein Drittel aller auf deutschen Schienen bestehenden Bahnvolumina im Hamburger Hafen. Bezüglich Bahncontainern sind dies etwa die gleichen Mengen wie die Häfen Antwerpen, Rotterdam und Bremerhaven zusammen über ihre Bahninfrastruktur abwickeln.

Mit dem sogenannten Ostkorridor hat Hamburg zusätzlich zu der stark genutzten Nord-Süd-Achse einen weiteren Bypass, sowohl in Richtung Osten als auch in Richtung Süden. Nach vollständiger Elektrifizierung der Streckenabschnitte Reichenbach–Hof–Regensburg wird diese auch noch leistungsfähiger. Stark in Diskussion sind derzeit die Ausbauplanvarianten des Bestandskorridors in Niedersachsen (Stichwort Alpha-E und Y-Trasse).

Neue Wege gegangen ist die Hamburger Hafenbahn auch bei der Logistik und den Serviceeinrichtungen um den eigentlichen Bahntransport herum. Ein Beispiel ist die im Bild unten gezeigte Lokservicestelle. Hier werden 34 Plät-



Die Lokservicestelle der Hafenbahn erfreut sich starker Nachfrage.

ze für die Zwischenabstellung von Streckenloks angeboten, während Rangierloks die Zu- und Abführung zu den fast 70 Ladestellen im Hafen übernehmen. Vom ersten Tag an waren diese Stellplätze stark nachgefragt. Innerhalb der Lokservicestelle gibt es auch eine Dieseltankstelle, eine Besandungsanlage und eine Werkstatt für Lokomotiven.

Die Hafenbahn – Gegenwart und Zukunft

Der Vortrag am Vormittag schuf eine Basis für den praktischen Teil der Exkursion, die Besichtigung am Nachmittag. Diese begann nach einer Busfahrt vorbei an der neuen Rethedoppelklappbrücke und der neuen Bahnhubbrücke Kattwyk am Tower des Stellwerkes „Alte Süderelbe“. Hier ist nicht nur das Stellwerk für die entsprechende Hafenregion, sondern auch die Dispositionszentrale für den gesamten Hafen integriert. Von einer Dachterrasse aus bietet sich ein Blick über die Ein- und Ausfahrgruppe mit der Silhouette des Hafens und der Stadt Hamburg im Hintergrund. Die Gleisbremsen im Vordergrund (siehe linke Seite) wecken Assoziationen an einen regen Ablaufbetrieb. Tatsächlich werden heute Züge in der Regel als Ganz- oder Gruppenzüge realisiert, werden also, wenn überhaupt, fast ausschließlich flach rangiert.

In den nächsten Jahren stehen nicht nur für den Hamburger Hafen, sondern für die Branche viele Änderungen an, die mittelfristig den Verkehrsträger Bahn

maßgeblich stärken. So soll die Digitale Automatische Kupplung (DAK) eingeführt werden. Für die Personalbestellung bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen eine ganz maßgebliche Chance, für die Infrastruktur, wenn ausgerollt, weitestgehend neutral. Herausforderung wird aber für Infrastruktur und EVU die Migrationsphase sein. Während auf der Hinterlandstrecke ein mit einem Kupplungssystem gebildeter Zug weitestgehend unabhängig unterwegs ist, sind an der Start- und Endstation solcher Verkehre die unterschiedlichen Kupplungssysteme zu berücksichtigen. Die Kombinationsmöglichkeiten der Loks mit den Fahrzeugen und der Lokomotiven mit den Waggonen und der Waggonen untereinander sind stark eingeschränkt und gehen zudem mit Kapazitätseinschränkungen infolge von Sortenzuordnung, zusätzlichen Pufferwagen und erhöhtem Dispositionsaufwand einher. Hier sollte Europa, wie auch in anderen Teilen der Welt üblich, eine verbindliche Regelung für ein Kupplungssystem am Ende der Migrationsphase haben.

Ganz nebenbei müssen auch die Gleisabschlüsse vor der Migrationsphase umgebaut sein. Diese und alle weiteren in der Infrastruktur anfallenden Kosten durch die DAK-Einführung sollten, wie bei den Fahrzeugen, übernommen oder zumindest gefördert werden.

Eine weitere Herausforderung wird die Einführung von ETCS. Grundsätzlich ist der Übergang auf ein europäisches

ANZEIGE

- ✓ Zukunftsorientiert und nachhaltig
- ✓ Kundenorientierte Lösungen
- ✓ Innovativ und digitalisiert
- ✓ Vielfältiges Leistungs- und Serviceportfolio
- ✓ Umfassende Marktvernetzung

www.dettmer-rail.com

Bahnsystem, wenn es denn so kommen würde, eine richtige und wegweisende Entwicklung. Natürlich muss ETCS auch in den maßgeblichen Quellen und Zielen der Zugfahrten, also dem Hamburger Hafen, mitgedacht werden. Es wird künftig nicht unüblich sein, dass ETCS-only-Loks den Hafen erreichen. Konzepte, wie ETCS bis zum oder in den Hafen hereingeführt werden soll und wie eine möglichst effiziente Ein- und Ausfahrt sowie das interne Rangieren künftig ablaufen werden, sind noch gemeinsam zu erarbeiten. Zudem gibt es für diese europäische Aufgabe zwar Geld für die bundeseigene Eisenbahn, aber noch nicht für NE-Bahnen, wie die Hamburger Hafenbahn. Auch dieser „Strickfehler“, also die Lastenverteilung zwischen bundeseigenen und nicht-bundeseigenen Eisenbahnen, muss noch gelöst werden. Denn maßgebliche Quelle und Ziel der Güterverkehre sind die nichtbundeseigenen Infrastrukturen. Das System funktioniert aber nur als Ganzes.

Nicht mehr marktgerecht sind die langen Anmeldefristen für Fahrplastrassen. So sind im April des Vorjahres bereits Verkehre anzumelden, die im November des Folgejahres gefahren werden sollen. Da der Güterverkehrsmarkt unter anderem wegen der Liberalisierung wesentlich volatil geworden ist, passt dieses noch aus Staatsbahnzeiten herrührende Regime nicht mehr in die aktuelle Logistik.

In der Folge gibt es im Güterverkehr einen hohen und ständig größer werdenden Anteil von Bedarfstrassen bei gleichzeitig nicht genutzten Regeltrassen. Hier soll die Verbindlichkeit erhöht werden, wobei gleichzeitig hinreichende Kapazitäten im Netz für den Güterverkehr im Gesamtsystem reserviert werden. Dies ist eine Branchenaufgabe unter Einbeziehung der Politik. Der Güterverkehr ist neben der Produktion Grundlage für einen wichtigen Teil unseres Wohlstandes und gleichzeitig Treiber und Potenzial für Nachhaltigkeit und Klimaschutz.

Eine Anekdote am Rande ließ aufhören. Das Stellwerk „Alte Süderelbe“ ist in den 80er-Jahren als eines der damals modernsten errichtet worden.



Das Stellwerk „Alte Süderelbe“ glänzt mit seinem besonderen Design. Es steht heute unter Denkmalschutz.

Zwischenzeitlich wurde es wohl wegen der deutlich erkennbaren Ästhetik unter Denkmalschutz gestellt. So wichtig der Schutz wesentlicher Kulturgüter auch der Industriearchitektur sein mag, es ist ebenso zu berücksichtigen, dass solche Maßnahmen Mehraufwände und vor allem zeitliche Herausforderungen verursachen, die aktuellen Anforderungen der Bahnbranche wie Planungsbeschleunigung und Vereinfachung von Planungsverfahren zur Erreichung der Verkehrswende zuwiderlaufen. Würde man heute eine Entscheidung für ein Bauwerk treffen, wäre es wahrscheinlich eine optisch nicht ansprechende Containerlösung. Dies kann nicht im Sinne einer lebendigen Gesellschaft sein.

Resümee

Zum Abschluss hat sich Herr Kreft ausdrücklich für die anregende Diskussion bedankt. Ein Dank, dem sich die Veranstalter der Horber Schienen-Tage nur anschließen können. Die kurzfristig angesetzte Exkursion zum Hafen Hamburg hat eine Lücke geschlossen, die das virtuelle Format der letzten Schienen-Tage geschaffen hatte. Das persön-

liche Treffen hat gefehlt. Doch das Verhalten der Teilnehmer hat sich geändert. Es ist zweifelhaft, ob eine lange Tagung vor Ort noch den notwendigen Zuspruch findet.

Die kurze Tagung in Hamburg konnte naturgemäß nicht die Bandbreite einer mehrtägigen Tagung bieten, aber sie hat Einzelthemen ins Blickfeld gerückt und sie hat es erlaubt, auch übergreifende Zusammenhänge anzusprechen. Gerade Letzteres fehlt vielen Fachtagungen, die sich an eine begrenzte Zielgruppe richten. Dieses traditionelle Anliegen, das Gesamtsystem Schiene mit allen Facetten im Auge zu behalten, soll fortgesetzt werden.

Die in den Berichten zur Exkursion nach Hamburg aufgeworfenen Fragen sollen weiter diskutiert werden. Zusätzlich laden die Veranstalter ein, aktuelle Themen zu benennen. Sie freuen sich auch, wenn potenzielle Gastgeber mit ihren konkreten Anliegen und Lösungen sich am Gedankenaustausch beteiligen wollen.

Rudolf Barth

Weitere Details online unter: www.horber.schienen-tage.de