

Bremische Hafeneisenbahn: Zuverlässiger Dienstleister im viertgrößten Containerhafen Europas

Mit rund einer Million TEU pro Jahr befördert die Bremische Hafeneisenbahn mehr Container auf der Schiene in das europäische Hinterland als der um ein vielfaches größere Hafen in Rotterdam (etwa 800.000 TEU/Jahr). Und treffen die Prognosen der aktuellen Studie des Konsortiums aus Hanseatic Transport Consultancy (HTC) und Rail Management Consultants (RMCon) zu, so wird sich dieser Anteil in den kommenden Jahren noch deutlich erhöhen: Demnach wird der Containerumschlag in Bremerhaven von 65 Mio. t (2012) auf wahrscheinlich 108 Mio. t (2030) steigen. Die Zahl der Güterzüge im Hinterlandverkehr beziffert die Studie auf jährlich rund 79.000 Züge.

Kein Wunder, dass sich der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen der Freien Hansestadt Bremen, Martin Günthner, für einen zügigen Ausbau der Eisenbahn-Infrastruktur rund um Bremen stark macht: „Im Hinterland der Häfen ist der Bund in der Verantwortung. Kaum eines der für Bremen relevanten Bundesverkehrswegeplan-Projekte ist realisiert worden. Die Optimierung der Anbindung Bremens, Bremerhavens und des Jade-Weser-Ports Richtung Osten müssen jetzt zügig umgesetzt werden!“

Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen vertritt die Stadtgemeinde Bremen in ihrer Eigenschaft als öffentliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen „Bremische Hafeneisenbahn“. Planung, Unterhaltung und Neubau der Infrastruktur werden im Auftrag Bremens durch die bremenports GmbH & Co. KG wahrgenommen. Die DB Netz AG ist mit der Betriebsführung der Serviceeinrichtungen betraut.

Die Leistungsfähigkeit der Schienenanbindung ist wesentlicher Bestandteil der Attraktivität des Hafen- und Logistikstandorts Bremen/Bremerhaven. Als traditionelle Eisenbahn-Häfen verfügen die bremischen

Häfen über eine gut ausgebaute Schieneninfrastruktur. Diese umfasst heute eine Gleislänge von insgesamt 229 km. Mit ihren Bahnhöfen in Bremerhaven, Bremen Grolland und Bremen Inlandshafen bildet die Bremische Hafeneisenbahn eine leistungsfähige Schnittstelle zwischen dem Hinterland und den wasserseitigen Umschlagterminals. Die Industriestammgleise Güterverkehrszentrum und Hemelingen verbinden darüber hinaus das Güterverkehrszentrum GVZ Bremen und den Gewerbepark Hansalinie Bremen mit dem überregionalen Schienennetz.

Die Hauptschwerpunkte der über die Schiene transportierten Güter liegen im Container- und Automobilverkehr. Durchschnittlich 570 Ein- und Ausgangszüge passieren wöchentlich die Hafenanlagen sowohl an der Küste als auch auf Bremer Stadtgebiet. 53 % von ihnen sind Containerzüge, 43 % Automobil- und 4 % sonstige Verkehre. Allein 2012 wurden in Bremerhaven mehr als 6 Mio. Container und 2,2 Mio. Fahrzeuge umgeschlagen. Zwar spiegelte sich der weltweite Konjunkturrückgang auch 2013 in den Zahlen der Bremischen Häfen und damit auch der Bremischen Hafeneisenbahn



▲ Im Modal-Split nimmt die Bahn fast 50 % der Hinterlandverkehre ein.

▲ Der Containerumschlag erreichte 2012 ein Rekordniveau.

▲ In Bremen-Inlandshafen werden Stahlprodukte umgeschlagen.

▲ In Bremen-Grolland gehen Lkw-Anhänger auf die Schiene.

„Im Modal-Split des Container-Hinterlandverkehrs beträgt der Anteil der Schiene fast 50 Prozent. Das ist inzwischen ein großer Wettbewerbsvorteil für unsere Häfen!“

Martin Günthner, Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen der Freien Hansestadt Bremen

negativ wider, aber der Rückgang war nicht so gravierend wie in anderen Branchen.

Die Anbindung des wichtigsten Bremischen Hafens, nämlich des Seehafens Bremerhaven, läuft schienenseitig fast ausschließlich über den Bahnknoten Bremen. Im Norden gibt es eine Anbindung an die Bahnlinie nach Hamburg, danach ist eine Umfahrung des Bremer Hauptbahnhofs lediglich über einen Abzweig über Rotenburg (W.) oder Richtung Oldenburg möglich. Alle Verkehre in südlicher oder südöstlicher Richtung müssen die Gleisanlagen des Hauptbahnhofs passieren.

Masterplan zeigt die Optimierungspotenziale auf

„Wir haben unsere Hausaufgaben gemacht“, sagt der Senator. Bereits 2010 hatte die mit der Planung, Unterhaltung und Neubau der Infrastruktur beauftragte Stadttochter bremenports im Auftrag des Senats einen Masterplan erstellt, in welchem die dringendsten Anpassungsmaßnahmen der Schieneninfrastruktur aufgeführt sind. Mit diesem Masterplan sind die Zielvorgaben für die Weiterentwicklung der Organisationsstrukturen sowie der Infrastrukturanlagen für den Planungshorizont 2025 aufgestellt worden. Der Masterplan ist in enger Abstimmung mit den lokalen Umschlagunternehmen, den Eisenbahnverkehrsunternehmen

(EVU) sowie weiteren Beteiligten erarbeitet worden.

In einem ersten Schritt wurden die Gleise am Bahnhof Kaiserhafen verlängert und weiter elektrifiziert sowie der Rangierfunk auf eine zeitgemäße Technik umgestellt. Bis zum Jahr 2016 werden in der Vorstellgruppe Imsumer Deich acht neue voll elektrifizierte und mit einer Bremsprobeanlage ausgestattete Vorstellgleise mit Nutzlängen von jeweils 750 Metern realisiert. Die Vorstellgruppe hat insbesondere Bedeutung für die Ein- und Ausfahrt von Container- und Automobilzügen. In diesen Umbau investiert die Stadt Bremen mehr als 24 Mio. Euro.

Nach einem mehrmonatigen Probebetrieb wurde im September 2013 das TETRA-Funknetz der AMV Funktechnik GmbH verbindlich als neues Rangierfunksystem der Bremischen Hafeneisenbahn eingeführt. Triebfahrzeugführer, die Rangierfahrten auf der Bremischen Hafeneisenbahn durchführen, sind seitdem verpflichtet, diesen Funk für die Kommunikation mit den Fahrdienstleitern der Hafeneisenbahn zu verwenden. Der TETRA-Funk kann auch für die interne Kommunikation der Eisenbahnverkehrsunternehmen (z.B. Schiebefunk) genutzt werden.

In weiteren Maßnahmen soll beispielsweise der Bahnhof Speckenbüttel umorganisiert und modernisiert werden. Angedacht ist eine

Ausweitung um eine Richtungsgruppe mit acht neuen Gleisen sowie eine mögliche vollständige Elektrifizierung.

Die Bremische Hafeneisenbahn stellt sich also gut gerüstet auf das prognostizierte Wachstum im Seeverkehr ein. Die eingangs erwähnte Studie von HTC und RMCon mit dem Titel „Kapazitive Leistungsfähigkeit des Eisenbahnnetzes im Großraum Bremen“ zählt die Bremischen Häfen zu den Ausnahmestandorten, die den optimistischen Erwartungen der „Seeverkehrsprognose 2025“ im Bereich „Container“ bisher entsprechen können. Auf der Basis der u.a. durchgeführten Experteninterviews wird für das Jahr 2030 – trotz eines seit 2012 insgesamt ungünstigeren konjunkturellen Umfelds – davon ausgegangen, dass folgende Marktpotenziale für die Bremischen Logistik- und Umschlagunternehmen mit Zeithorizont 2030 bestehen:

- Containerumschlag Bremerhaven: Anstieg auf rund 108 Mio. t (Ø +4% p.a.) (entsprechend rund 12,4 Mio. TEU);
- Pkw-Umschlag Bremerhaven: Anstieg auf rund 2,8 Mio. Stück (Ø +1,3% p.a.);
- Massengutumschlag Bremen: Anstieg auf rund 11 Mio. t (Ø +0,5% p.a.);
- Güterumschlag Bremen Grolland (Roland Umschlaggesellschaft): Anstieg auf rund 3 Mio. t (Ø +3% p.a.).

Im so genannten Modal-Split werden sich die Hafenhinterlandverkehre zu fast 50 % auf der Schiene abspielen. Damit entwickelt sich die Hansestadt mit ihren Häfen in Bremerhaven und Bremen selbst zum zweitgrößten Seehafen Europas, der die Güter umweltfreundlich mit der Bahn an- und abtransportieren lässt.

„Angesichts der von unseren Kunden immer stärker nachgefragten Nachhaltigkeit und Umweltfreundlichkeit ist dies für unseren Standort ein wichtiger Wettbewerbsvorteil“, sagt Häfen-Senator Martin Günthner. Die Attraktivität des Standorts Bremen als nachhaltige Güterverkehrs-Drehkreuz für die Warenströme nach Süd- und Osteuropa soll künftig auch stärker auf Logistikmessen und in entsprechenden Fachmagazinen dargestellt und vermarktet werden. ■

Weitere Informationen:
www.bremenports.de/standort/bremische-hafeneisenbahn/unternehmen

Infos zur HTC/RMCon-Studie:
www.bremenports.de/standort/bremische-hafeneisenbahn/aktuelles/kapazitive-leistungsfahigkeit-des-eisenbahnnetzes-im-grossraum-bremen

Christian Laufkötter
Journalist für Verkehr, Transport und Logistik, Recklinghausen

media@laufkoetter.com

