

***Kleine Anfrage der Fraktion der CDU vom 18. September 2007******Zukunft der Hafeneisenbahn in den bremischen Häfen***

Die Bedeutung einer leistungsfähigen Infrastruktur für einen erfolgreich und effizient geführten Hafen erstreckt sich nicht nur in der Bereitstellung entsprechender Kajeinfrastruktur oder Hinterlandanbindungen, sondern auch die Strukturen und Abläufe in den jeweiligen Hafengruppen haben maßgeblichen Einfluss auf die Standort- und Wettbewerbsbedingungen. Für die bremischen Häfen spielt dabei die Leistungsfähigkeit der bremischen Hafeneisenbahn als öffentliches Infrastrukturunternehmen angesichts des hohen Bahnanteils der Transporte von und zu den bremischen Häfen eine besondere Rolle. Vor dem Hintergrund des auch für die kommenden Jahre prognostizierten rasanten Anstiegs des Warenumschlages muss die Infrastruktur und der Betrieb hierauf ausgerichtet werden.

Wir fragen den Senat:

1. Auf welche Höhe belaufen sich zurzeit die Betriebs- und Unterhaltungskosten der Hafeneisenbahn, wie haben sich diese in den vergangenen fünf Jahre entwickelt, und nach welchen Hauptkostenarten setzen sich diese zusammen?
2. Wie hoch ist der Investitions- und Sanierungsaufwand für die kommenden fünf Jahre, bezogen auf die jeweiligen Hafengruppen und Jahre?
3. Wie beurteilt der Senat den Betrieb der Hafeneisenbahn hinsichtlich Effizienz und Effektivität?
4. Welche Schnittstellen ergeben sich in Netz und Betrieb zur Bahn AG, und welche Verbesserungspotentiale sieht der Senat?
5. Welche Maßnahme plant der Senat zur weiteren Optimierung der Betriebsabläufe der Hafeneisenbahn, und ist beabsichtigt hierfür externen Sachverstand, z. B. Gutachter und Berater, hinzuzuziehen bzw. sind Aufträge diesbezüglich schon erteilt?

Paul Bödeker, Dr. Wolfgang Schrörs,  
Thomas Röwekamp und Fraktion der CDU

D a z u

***Antwort des Senats vom 16. Oktober 2007***

1. Auf welche Höhe belaufen sich zurzeit die Betriebs- und Unterhaltungskosten der Hafeneisenbahn, wie haben sich diese in den vergangenen fünf Jahre entwickelt, und nach welchen Hauptkostenarten setzen sich diese zusammen?

Die Betriebs- und Unterhaltungskosten der bremischen Hafeneisenbahn sind insgesamt von ca. 7,9 Mio. € in 2003 auf ca. 10,6 Mio. € in 2006 angestiegen (siehe Tabelle 1).

Die Hauptkostenarten für den Bereich Unterhaltung umfassen Oberbauanlagen (Weichen, Gleise, Bahnübergänge), Steuerungs- und Sicherungstechnik, Fahrleitungstechnik, Telekommunikation und Bahnfunk, Betriebsgebäude, Bahnbeleuchtung sowie Personalkosten der DB-Netz AG aus Hafeneisenbahnverträgen.

Die Betriebskosten setzen sich insbesondere aus der Vergütung für die von der Railion Deutschland AG auf der Grundlage der Hafeneisenbahnverträge durchgeführte Betriebsführung (Betriebsplanung, Disposition, Führen der Steuerungs- und Sicherungssysteme) und den Kosten für das Informations- und Dispositionssystem WADIS zusammen.

Tabelle 1: Unterhaltungs- und Betriebskosten der bremischen Hafeneisenbahn von 2003 bis September 2007 in Mio. €

	2003	2004	2005	2006	2007*
Unterhaltung	5,167	6,255	7,427	8,120	4,620
Betrieb	2,690	2,591	2,676	2,491	3,215
Gesamt	7,857	8,846	10,103	10,611	7,835

\* bis September 2007

Die Unterhaltungskosten für das Wirtschaftsjahr 2007 werden ungefähr den Wert des Vorjahres erreichen. Ursächlich für den Anstieg der Unterhaltungskosten im betrachteten Zeitraum sind die verstärkte Nutzung der Hafeneisenbahn und erhöhte Stoffkosten (z. B. Stahlpreis).

Der Rückgang der Betriebskosten in 2006 und der Anstieg in 2007 sind insbesondere auf eine Verschiebung der Abrechnungszeiträume für das EDV-System WADIS zurückzuführen. Die aufgeführten Betriebskosten für 2007 stellen bereits die voraussichtliche Endsumme für das Wirtschaftsjahr dar, da die vollständigen Abschlagzahlungen enthalten sind.

2. Wie hoch ist der Investitions- und Sanierungsaufwand für die kommenden fünf Jahre, bezogen auf die jeweiligen Hafengruppen und Jahre?

Zur Steigerung der Leistungsfähigkeit der bremischen Hafeneisenbahn bestehen insbesondere vor dem Hintergrund der in Bremerhaven zu erwartenden Zuwachsraten im Container- und Automobilumschlag in den kommenden Jahren erhebliche Investitionsbedarfe. Die wichtigsten Projekte für die Hafeneisenbahninfrastruktur in Bremerhaven umfassen

- die Erweiterung der Vorstellgruppe Imsumer Deich um acht Gleise,
- die Modernisierung der Leit- und Sicherheitstechnik im Bahnhof Kaiserhafen sowie
- Elektrifizierungsmaßnahmen in den Bahnhöfen Kaiserhafen und Nordhafen.

In Bremen sind die Maßnahmen

- Elektrifizierung der Einfahr- und Ausfahrgruppe Bremen-Grolland (siehe auch Antwort zu Frage 4),
- die Zusammenlegung der Steuerungs- und Sicherungssysteme im Bereich des Bahnhofs Bremen-Inlandshafen sowie
- die Umrüstung auf wartungsärmere Weichen

von zentraler Bedeutung.

Der Senator für Wirtschaft und Häfen wird die Neubau- und Ersatzmaßnahmen gemäß ihrer Priorität im Rahmen des Haushaltsaufstellungsverfahrens 2008/2009 bzw. der weiteren Investitionsplanung anmelden.

3. Wie beurteilt der Senat den Betrieb der Hafeneisenbahn hinsichtlich Effizienz und Effektivität?

Die auf der bremischen Hafeneisenbahn in Bremen und Bremerhaven beförderten Gütermengen haben sich von 1999 bis 2006 von 6,2 auf 13,0 Mio. t erhöht. Im gleichen Zeitraum stieg das Volumen der Schienenverkehre mit den Containerterminals in Bremerhaven von 370.000 auf 688.000 TEU (Steigerung von 86 %). Eine weitere wichtige Veränderung der vergangenen Jahre war die zunehmende

Nutzung der Hafeneisenbahn durch nichtbundeseigene Eisenbahnverkehrsunternehmen mit neuen Betriebskonzepten.

Diese Steigerungsraten und neuen Anforderungen an die Betriebsführung konnten nur durch eine stetige Ausweitung der Betriebszeiten der Hafeneisenbahn und durch einen verstärkten Einsatz von Personal und Rangierloks im Bereich der Betriebsführung umgesetzt werden.

Im Jahr 2006 erfolgte mit der Slotvergabe für Containertransporte in Bremerhaven die Einführung eines neuen Betriebsplanungssystems, wodurch einer Überlastung der Hafeneisenbahninfrastruktur in Spitzenzeiten wirkungsvoll begegnet wurde. Mit diesen Maßnahmen konnten massive Infrastrukturengpässe bisher vermieden werden, was sich in einer hohen Zufriedenheit der Nutzer der bremischen Hafeneisenbahn niederschlägt.

Auch zukünftig werden alle Beteiligten weiterhin an einer Intensivierung der Nutzung der vorhandenen Infrastruktur mitwirken und eine Optimierung der Betriebsführungskonzepte anstreben.

Trotzdem werden sich die für die Zukunft prognostizierten Gütermengen auf der Schiene insbesondere im Containerbereich (1,0 Mio. TEU in 2010 und 1,4 Mio. TEU in 2015) nicht allein durch betriebliche Effizienzsteigerungen sondern nur durch gleichzeitigen Ausbau der Hafeneisenbahninfrastruktur (siehe Antwort zu Frage 2) bewältigen lassen.

4. Welche Schnittstellen ergeben sich in Netz und Betrieb zur Bahn AG, und welche Verbesserungspotentiale sieht der Senat?

Die Eisenbahninfrastrukturen der DB Netz AG und der bremischen Hafeneisenbahn müssen hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit und der betrieblichen Abläufe intensiv aufeinander abgestimmt werden, um das Verkehrsaufkommen störungsfrei abwickeln zu können. In regelmäßigen Routinegesprächen und durch projektbezogene Abstimmungen werden ein intensiver Informationsaustausch zwischen SWH, der bremenports, der Railion Deutschland AG als Betriebsführerin der bremischen Hafeneisenbahn und der DB Netz AG sowie die Einleitung erforderlicher Maßnahmen sichergestellt.

Dazu gehören auf Seiten der Infrastruktur beispielhaft folgende Ausbaumaßnahmen im Bereich der Schnittstellen zwischen dem Eisenbahnnetz der DB Netz AG und der Hafeneisenbahn.

- In Bremen-Stadt erfolgt der Anschluss der den Neustädter Hafen und das GVZ erschließenden Gleisanlagen der Hafeneisenbahn im Bahnhof Bremen-Neustadt. Da die Hafeneisenbahnanlagen nicht elektrifiziert sind, ist hier ein Umspannen von Elektroloks auf dieselgetriebene Rangierloks bzw. bei der Ausfahrt umgekehrt erforderlich. Dieser Traktionswechsel im Bereich der stark frequentierten Strecke Bremen–Oldenburg führt zu Konflikten zwischen den aus- bzw. einfädelnden Hafeneisenbahnverkehren und den durchgehenden Zugfahrten. Die Elektrifizierung der Hafeneisenbahn bis zur Ein- und Ausfahrgruppe Grolland wird den Traktionswechsel auf die Hafeneisenbahn verlagern und damit die Hauptstrecke entlasten. Erste Umbaumaßnahmen der Ein- und Ausfahrgruppe der Hafeneisenbahn wurden bereits begonnen. Die Gesamtmaßnahme soll bis 2010 abgeschlossen sein.
- Für die Schienentransporte im Hinterlandverkehr der Container- und Automobilterminals in Bremerhaven erfüllt der Bahnhof Speckenbüttel der DB Netz AG zentrale Aufgaben der Zugbildung und der Pufferung der zu- und ablaufenden Verkehre. Ein von bremenports beauftragtes Gutachten der Rail Management Consultants GmbH („Betriebliche Untersuchung zur Entwicklung des Schienenverkehrs mit dem Seehafen Bremerhaven“, rmcon, Hannover, Juni 2007) hat ergeben, dass die für den Prognosehorizont 2015 erwarteten Verkehrsmengen nur durch eine Anpassung der Gleisanlagen erfolgen kann, zu der insbesondere die Erweiterung des Bahnhofs Speckenbüttel gehört. Entsprechende Gespräche zur Einleitung der Planungen durch die DB Netz AG wurden von SWH und bremenports aufgenommen.
- Der von der DB Netz AG geplante Ausbau des Knotens Bremen im Bereich des Hauptbahnhofs Bremen muss umgehend realisiert werden. Welche Maßnahmen darüber hinaus in der Region Bremen erforderlich sind, um die stei-

genden Zugzahlen im Güter- und Personenverkehr auf den Eisenbahnstrecken bewältigen zu können, wird derzeit von der DB Netz AG in Abstimmung mit dem Land Bremen untersucht.

Darüber hinaus bestehen bei der Betriebsplanung und der Betriebsdurchführung Schnittstellen zwischen der Hafeneisenbahn und der DB Netz AG.

- Bei der Aufstellung der Slotplanung der Containerverkehre in Bremerhaven für den Jahresfahrplan 2008 wurde im Frühjahr 2007 ein neuer Weg beschritten. Die Nutzer der Hafeneisenbahn haben zunächst ihre Anfragen für den Zugang zu den Umschlagterminals an die Hafeneisenbahn gerichtet und bekamen kurzfristig nach Abschluss der Betriebsplanung entsprechende Zeitfenster zugeteilt. Auf dieser Grundlage konnten die Nutzer anschließend die passenden Zugtrassen bei der DB Netz AG bestellen. Dieses Verfahren, das eine verbesserte Koordination zwischen der Sloteinteilung auf der Hafeneisenbahn und der Trassenvergabe der DB Netz AG gewährleisten soll, stieß auf hohe Akzeptanz bei allen Beteiligten.
- Abweichungen der auf Bremerhaven zulaufenden Züge vom Fahrplan führen auf der Hafeneisenbahn häufig zu Unregelmäßigkeiten, denen durch kurzfristige dispositive Maßnahmen begegnet werden muss. Derzeit wird ein EDV-System eingeführt, aus dem sich frühzeitig verspätete Zugankünfte erkennen lassen und das somit ein rechtzeitiges Eingreifen der Betriebsführung der Hafeneisenbahn ermöglicht.

Diese Beispiele zeigen, dass eine ständige Abstimmung der Infrastrukturentwicklung und der Betriebsabläufe zwischen der bremischen Hafeneisenbahn und der DB Netz AG erfolgt und auch zukünftig erforderlich ist, um den Anforderungen aus dem steigenden Verkehrsaufkommen zu begegnen.

5. Welche Maßnahme plant der Senat zur weiteren Optimierung der Betriebsabläufe der Hafeneisenbahn, und ist beabsichtigt hierfür externen Sachverstand, z. B. Gutachter und Berater, hinzuzuziehen bzw. sind Aufträge diesbezüglich schon erteilt?

Im Rahmen einer Arbeitsgruppe unter dem Titel „Effizientere Nutzung der Infrastruktur für weiteres Wachstum im Hafen Bremerhaven“ erarbeiten der Betriebsführer der Hafeneisenbahn, das Umschlagunternehmen Eurogate sowie weitere Prozessbeteiligte Optimierungspotenziale bei der Betriebsplanung und -durchführung der Containertransporte in Bremerhaven. Eine Zwischenpräsentation der ersten Ergebnisse hat im September 2007 stattgefunden.

Das erfolgreiche System der Slotvergabe wird auf dieser Grundlage ständig weiterentwickelt und den geänderten Anforderungen angepasst. Soweit steigende Verkehrsmengen dies erforderlich machen, kann es kurzfristig auch für andere Gütersegmente (z. B. Automobile) und andere Bereiche der bremischen Hafeneisenbahn eingeführt werden.

Um die Effektivität der Betriebsabläufe auf der Hafeneisenbahn kontinuierlich zu erhöhen, erfolgen eine intensive Zusammenarbeit und ein offener Dialog zwischen allen Aufgabenträgern auf Seiten des Eisenbahninfrastrukturunternehmens bremische Hafeneisenbahn sowie mit den Nutzern, den Umschlagunternehmen und anderen Infrastrukturbetreibern.

Auch die in der Antwort zur Frage 2 genannten Projekte haben die Verbesserung der Betriebsabläufe zum Ziel. Das Gutachten der Rail Management Consultants (siehe Antwort zu Frage 4) hat die Erfordernis zur zeitnahen Umsetzung der geplanten Infrastrukturmaßnahmen im Bereich der bremischen Hafeneisenbahn bestätigt.