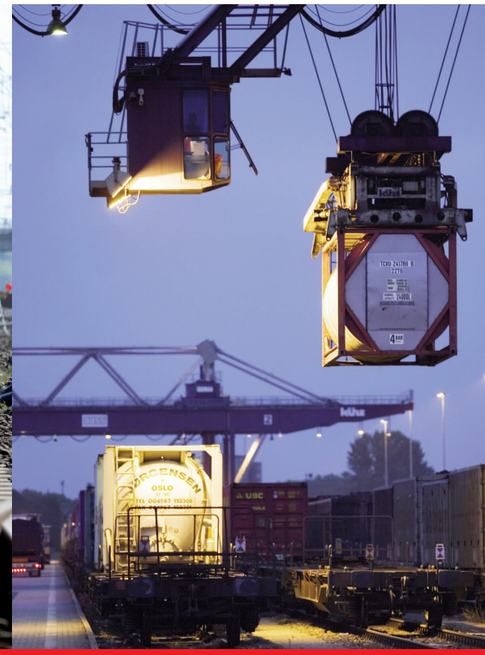
DB NETZE



Sofortprogramm Seehafen-Hinterland-Verkehr: **Eine gute Investition in die Zukunft.**

Die Basis der Zukunft. DB Netze.

Kontakt

Hans-Georg Zimmermann
Sprecher Netz
Tel. +49 (0) 69 265-32000
Fax +49 (0) 69 265-32007
medienbetreuung@bahn.de
www.db.de/presse

Marlene Kißler
Projektleiterin Sofortprogramm
Seehafen-Hinterland-Verkehr
Tel. +49 (0) 69 265-47130
Fax +49 (0) 69 265-47135
marlene.kissler@bahn.de

Änderungen vorbehalten
Einzelangaben ohne Gewähr
Stand Oktober 2008

www.db.de

Die rasante Entwicklung im Welthandel und der anhaltende Exportboom bereiten den deutschen Seehäfen einen außergewöhnlichen Aufschwung. Immer mehr Frachtcontainer, die den weltweiten Handel in diesem Ausmaß erst möglich gemacht haben, werden dort täglich umgeschlagen. Dabei betrifft das Wachstum in der Containerschifffahrt nicht nur die großen Seehäfen, sondern in zunehmendem Maße auch die Binnenhäfen am Wirtschaftsstandort Deutschland. In der gesamten Transport- und Logistikkette spielt die Schiene dabei eine wichtige Rolle: Das Schienengüterverkehrsaufkommen aus den und in die Häfen soll sich Prognosen zufolge bis 2015 nahezu verdoppeln.

Bahn und Häfen entwickeln Masterplan

Die Deutsche Bahn AG partizipiert schon heute an diesem Wachstum und möchte auch in Zukunft mehr Verkehr auf die Schiene holen. Um sich dafür zu rüsten und Kapazitätsengpässen entgegenzuwirken, hat die DB unter Mitwirkung der Seehäfen einen „Masterplan Schiene Seehafen-Hinterland-Verkehr“ (SHHV) entwickelt. In Form eines Gesamtkonzepts sind hierbei neben den unmittelbaren Hafenanbindungen auch die wichtigen Verkehrsachsen im Binnenland, insbesondere in Nord-Süd-Richtung berücksichtigt. Der Abschlussbericht des Projekts ist als Beitrag der DB zum Masterplan Güterverkehr und Logistik des Bundes beim Bundesverkehrsministerium (BMVBS) eingeflossen.

Der Masterplan Seehafen-Hinterland-Verkehr enthält vor allem Infrastrukturmaßnahmen wie den Aus- und Neubau von Bahnstrecken oder die Ertüchtigung bestehender Anlagen. Viele Maßnahmen müssen hierbei langfristig angegangen werden, etwa wenn es um den Neubau von Strecken geht, andere sind kurzfristig zu realisieren. Dieses kurzfristig zu realisierende Maßnahmenpaket wurde im so genannten Sofortprogramm Seehafen-Hinterland-Verkehr gebündelt.

Erste Maßnahmen schnell umsetzen

Ein wesentliches Ziel des Sofortprogramms ist die Schaffung ausreichender Streckenkapazität, um die prognostizierten Mehrverkehre bis etwa 2015 bewältigen zu können. Für das Sofortprogramm wurden 305 Millionen Euro überwiegend aus Mitteln des Bundes bereitgestellt, womit zwischen 2008 und 2011 insgesamt mehr als 20 kleininvestive Maßnahmenbündel umgesetzt werden sollen, wie die Optimierung der Leit- und Sicherungstechnik (Blockoptimierung), zusätzliche Weichenverbindungen, Erweiterung von Verbindungskurven oder Verlängerung von Überholgleisen. Hinzu kommen vertriebliche Maßnahmen der Infrastruktur, die eine maximale Ausnutzung vorhandener Kapazitäten in Knoten und auf der Strecke vorsehen, die Nutzung von Alternativrouten sowie Preisoffensiven, um die Nutzung von oftmals längeren Alternativstrecken attraktiver zu machen.

Im Jahr 2008 startete das Sofortprogramm, wobei die Schwerpunkte im Jahr 2008 in Duisburg und Hamburg liegen.

Duisburg als Zentrum europäischer Handelswege

Als zentrale Handels- und Verkehrsdrehscheibe der Rhein-Ruhr-Region ist der Duisburger Hafen zugleich der größte Binnenhafen Europas. Zudem gilt er als der wichtigste Hinterlandumschlagplatz der ARA-Häfen (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen).

Das Schienengüterverkehrsaufkommen wird durch die Hafengruppe Duisburg (duisport-Gruppe) sowie durch sieben weitere Privathäfen erfolgreich bewältigt. Hauptumschlagsgüter sind Eisenerze, Steinkohle, Eisen, Stahl, Baustoffe und Mineralölprodukte. In stark wachsendem Umfang werden auch hier Container für den globalen Handel umgeschlagen. Innerhalb des Sofortprogramms Seehafen-Hinterland-Verkehr sollen am Standort westliche Ruhr bis 2011 Investitionen in Höhe von rund 60 Millionen Euro für Baumaßnahmen aufgebracht werden. Am Bahnhof Duisburg-Ruhrort Hafen sollen im Einzelnen die Zugbildungsgleise neu gebaut, die Einfahrgleise verschwenkt und die Gleisgruppe neu angebunden werden. Allein im Jahre 2008 sollen hierfür rund 18 Millionen Euro investiert werden. Durch den nachhaltigen Ausbau der Schieneninfrastruktur am Standort Duisburg kann der reibungslose Zu- und Abfluss des gesteigerten Güterumschlags per Schiff und Bahn sichergestellt werden.

Hamburg verzeichnet Transportrekord

In Hamburg werden mehr Container auf die Bahn umgeschlagen als in jedem anderen europäischen Hafen. Die Hamburger Hafenbahn unterhält ein Schienennetz von 330 Kilometern und verzeichnet im Güteraufkommen einen Rekordzuwachs. Zur Verbesserung der Rahmenbedingungen des Hamburger Hafens wird daher eine Effizienzsteigerung des gesamten Güterverkehrssystems angestrebt.

Die verkehrliche Zielsetzung ist die Steigerung der Durchlassfähigkeit des Großknotens Hamburg. Geplante Maßnahmen im Rahmen des Sofortprogramms sehen folgendes vor: Mit einer Gesamtinvestition von rund 48 Millionen Euro sollen bis 2011 verschiedene Weichenverbindungen, eine Verbindungskurve Richtung Buchholz/Bremen, eine Blockverdichtung, zuglange Abstellgleise von 750 Metern sowie in Maschen ein zweites Umfahrungsgleis Süd-Nord geschaffen werden. Zur Erhöhung der Kapazität und Verbesserung der Betriebsqualität im Güterverkehr sollen bereits im Jahre 2008 nahezu 6 Millionen Euro investiert werden.

Gerüstet für die Zukunft

Nur ein leistungsfähiges Netz kann dafür garantieren, dass die wachsenden Güterströme im Containerverkehr zuverlässig zu Kunden im Hinterland gelangen. Mit den bündelungsfähigen Seehafen-Hinterland-Verkehren kann die Deutsche Bahn als Motor der Globalisierung dienen und mehr Verkehr auf die umweltfreundliche Schiene bringen.

Maßnahmenübersicht aus dem Sofortpaket

1	Knoten Bremen	Geänderte Anbindung der Gleise 1 bis 3 im Süd-Ost-Kopf Bremen Hbf
2	Knoten Bremen	Spurplanoptimierung Bremen Hbf für Mehrverkehr aus Richtung Vegesack
3	Bremerhaven-Bremen	Beseitigung höhengleicher Bahnsteigzugänge, Gv, Blockverdichtung
4	Knoten Hamburg	Zusätzliche Gleise, Blockverdichtung, parall. Fahrmöglichkeiten, Vk
5	Uelzen	Niveaufreie Einfädelung aus Richtung Stendal
6	Bremen-Hannover	Beseitigung schienengleicher Bahnsteigzugänge Bahnhof Eystrup
7	Bremen-Osnabrück	Zusätzliche Weichenverbindung Bahnhof Twistringen
8	Bebra-Fulda	Blockverdichtung, Verlängerung Überholungsgleise
9	Hamm-Kassel-Halle	Verbindungskurve, Spurplanverbesserung
10	Gießen-Friedberg	Verlängerung Überholungsgleise
11	Knoten Mainz	Kapazitive Optimierung Mainzer Tunnel und Mainz Hauptbahnhof
12	Knoten Wiesbaden	Verbindungskurve Wiesbaden Ost – Mainz Kostheim
13	Hamm	Ertüchtigung Knoten Hamm
14	Konzept. Westl. Ruhr I	Ertüchtigung Fahrstraßen, Neuanbindung Häfen
15	Hamburg-Berlin	Blockoptimierung, Verlängerung/Neubau 5 Überholungsgleise
16	Knoten Nürnberg	Anpassung Nürnberg-Stein
17	Nürnberg-Passau	Blockverdichtung Regensburg-Passau
18	Nürnberg-Passau	Bahnhöfe Parsberg und Undorf, Bau von seitenrichtigen Überholungsgleisen
19	München-Rosenheim	Erweiterung Überholungsbahnhof Ostermünchen
20	Nürnberg-Passau	Erhöhung Durchfahrtsgeschwindigkeit Hbf Regensburg > 40 km/h
21	Flieden-Gemünden	Errichtung einer zweiten Bahnsteigkante im Bahnhof Rieneck

22-24* Ubf Mannheimer Hafen, Ubf Kornwestheim, Ubf Ulm/Dornstadt in der Auflistung nicht berücksichtigt
Hbf = Hauptbahnhof, Gv = Gleisverlängerung, Vk = Verbindungskurve, Ubf = Umschlagbahnhof