



Hafen Hamburg Marketing/Anne Thiesen

Perspektiven für die Bahn

Weniger finanzielle Mittel im Haushalt 2024 und Korridorsanierung. Was dies für die nationale Hafenstrategie und den Hinterlandverkehr auf der Schiene heißt, diskutierten Akteure auf der 7. Bahnkonferenz Schienengüterverkehr und Seehäfen in Hamburg.

SUT: Wie es aussieht, werden die Mittel im Bundeshaushalt 2024 deutlich gekürzt – mit großen Auswirkungen auf den Schienengüterverkehr. Herr Doderer, Sie sind Leiter Geschäftsbereich Logistik bei der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH und Leiter des Fachkreises Schiene der Logistik-Initiative Hamburg (LIHH). Wie kommentieren Sie das aktuelle Debakel um den Bundeshaushalt?

Sebastian Doderer: Natürlich sehen wir das mit großer Sorge. Denn zum einen werden finanzielle Mittel, die wir für dieses Jahr fest eingeplant haben, voraussichtlich wieder gestrichen, etwa für den Ausbau der nicht bundeseigenen Eisenbahnen oder die Förderung der Anlagenpreise, das sind zum Beispiel Abstellgleise. Am gravierendsten ist aber die Kürzung der Zuschüsse für die Trassenpreis-Förderung. Letztere sind ja bereits zum 9. Dezember 2023 durch die Haushalts-Sperre massiv gekürzt worden. Nach derzeitigem Stand reduziert sich diese Förderung in diesem Jahr von ursprünglich geplanten 377 Millionen Euro auf 229 Millionen Euro. das ist schon ein sehr schwerwiegender Eingriff. Hinzu kommt, dass wir heute (Stand Ende Januar 2024) immer noch keine vollständige Gewissheit haben und quasi wöchentlich neue Meldungen erhalten. Sorgen

bereitet uns auch, dass die DB InfraGO die Trassenpreise in den kommenden Jahren deutlich erhöhen will. Bislang stiegen diese jährlich um einige Prozentpunkte. Für das Jahr 2025 ist nun eine



Logistik-Initiative Hamburg/Hafen Hamburg Marketing/Anne Thiesen

Begrüßung zur Bahnkonferenz durch LIHH-Vorsitzende Kerstin Wendt-Heinrich und HHM-Vorstand Axel Mattern.



Erhöhung der Trassenpreise für Güterzüge um sage und schreibe 13,4 Prozent angekündigt. Das wäre natürlich eine Katastrophe! Denn das würde zu einer massiven Verteuerung und damit zu einer Verlagerung weg von der Schiene auf die Straße führen. Unter anderem darüber haben wir auf der 7. Bahnkonferenz für Schienengüterverkehr und Seehäfen in Hamburg am 11. Dezember 2023 mit wichtigen Branchenvertretern diskutiert.

SUT: Der Schienengüterverkehr in Deutschland steht also vor großen Herausforderungen. Lässt sich deshalb das Ziel der umweltfreundlichen Verkehrsverlagerung im Seehafen-Hinterlandverkehr noch halten, das die nationale Hafenstrategie definiert hat?

Sebastian Doderer: Das wird auf jeden Fall schwierig werden. Die Hafenstrategie verfolgt ja das Ziel, mehr Güter von der Straße auf die Schiene zu verlagern, indem die Häfen als Logistikkreisel für mehr Verkehrsverlagerung entwickelt werden. Wobei ich sagen muss, dass da heute schon viel erreicht wurde. So wickeln die drei Häfen Wilhelmshaven, Bremerhaven und Hamburg bereits über 50 Prozent ihres Landverkehrs auf der Schiene ab, über 20 Prozent des Aufkommens im innerdeutschen Schienengüterverkehr stammen allein von diesen drei Häfen. Und natürlich würden wir alle gerne noch mehr auf die Schiene verlagern. Allerdings macht uns dabei vor allem die Infrastruktur Probleme.

SUT: In welchen Bereichen hakt es da?

Sebastian Doderer: Ein großes Problem ist, dass die Haupttrassen im deutschen Seehafen-Hinterlandverkehr, also Nord-Süd, schon stark ausgelastet sind. Zudem wird auch die Bahn-Infrastruktur in den Häfen selbst nicht so schnell ausgebaut, wie dies aus unserer Sicht erforderlich wäre. Ein Grund dafür ist sicher die Finanzierung: Die Schienen in den deutschen Häfen liegen nicht in der Hand des Bundes, sondern gehören in der Regel dem jeweiligen Bundesland. Und natürlich ist es für die Länder eine teure Angelegenheit, Häfen mit Schienen vorzuhalten, deren Nutznießer dann die gesamtdeutsche Wirtschaft aller Bundesländer ist. In Rotterdam dagegen, um ein Beispiel aus dem Nachbarland zu

nennen, wird die gesamte Schieneninfrastruktur vom nationalen Infrastrukturbetreiber gebaut und betrieben. Das ist da alles staatliche Infrastruktur.

SUT: Nun kann sich ja der Bund nicht an allen Häfen direkt beteiligen ...

Sebastian Doderer: Das ist völlig richtig. Aber schließlich wird ein sehr großer Teil unseres Außenhandels in Deutschland über die Häfen abgewickelt. Deshalb kann es, meine ich, nicht allein die Aufgabe der Küstenländer sein, in deren Infrastruktur zu

Anzeige

20% WENIGER VERBRAUCH!

VOLLE LEISTUNG!



CVS Ferrari Deutschland GmbH
Im Taubental 9 – 41468 Neuss
+49 2131 405 372 0
www.cvs-ferrari.de



7. Bahnkonferenz Schienengüterverkehr und Seehäfen

Ein leistungsfähiges Schienennetz ist für norddeutsche Seehäfen von zentraler Bedeutung. Es soll für sie das Transportmittel der Zukunft werden. Wie das gelingen kann, trotz nahezu ausgeschöpfter Kapazitäten und knapper werdender Mittel – darüber diskutierten am 11. Dezember 2023 namhafte Vertreter aus Wirtschaft, Logistik und Politik auf der 7. Bahnkonferenz Schienengüterverkehr und Seehäfen in Hamburg, zu der Hafen Hamburg Marketing und die Logistik-Initiative Hamburg (LIHH) geladen hatten.

Experten waren unter anderem Sebastian Doderer, Leiter des Fachkreises Schiene der Logistik-Initiative Hamburg (siehe Interview), Daniel Küster, heute Unternehmensberater, bis Ende Dezember 2023 Supply Chain Leiter bei Warsteiner, Wibke Mellwig, Leiterin der Abteilung Wasserstraßen und Schifffahrt im Bundesverkehrsministerium (BMDV), Ute Plambeck, Konzernbevollmächtigte der Deutschen Bahn für die norddeutschen Länder, Kai Stührenberg, Bremens Staatsrat für Häfen, sowie Dr. Antjes Tjarks, Senator und Präses der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende der Freien Hansestadt Hamburg. eh

investieren, nur weil sich ein Hafen zufällig in ihrem Bundesland befindet. Deshalb ist es ja auch so wichtig, dass zwischen Bund und Ländern ein enger Austausch über die Entwicklung der Häfen stattfindet, wie es durch die nationale Hafenstrategie geschieht.

SUT: Erklärtes politisches Ziel war und ist ja auch die Korridorsanierung des deutschen Schienennetzes bis zum Jahr 2030. Für wie wahrscheinlich halten Sie es, dass diese Sanierung so kommt wie geplant?

Sebastian Doderer: Entscheidend ist zum einen, dass das Geld für die geplante Sanierung der Kern-Korridore auch tatsächlich bereitgestellt wird. Nach den eingangs genannten Entwicklungen kann man darauf nur hoffen. Daneben sind das natürlich Großbaustellen, die die Bauunternehmen in der Umsetzung auch erst einmal stemmen müssen. Hier wurden bereits erste Zweifel angemeldet, ob das im geplanten Zeitrahmen kapazitiv möglich ist. Unbestritten ist: wir brauchen ein saniertes Hochleistungsnetz!

SUT: Die Bundesregierung will nun aufgrund der angespannten Haushalts-Situation in Deutschland unter anderem auch Privatisierungserlöse aus dem Verkauf ihrer Anteile an Schenker und Deutsche Post DHL nutzen, um die Schiene in Deutschland zu sanieren. Ist das der richtige Schritt? Kritiker werfen der Politik ja vor, sie verkaufe das Tafelsilber Deutschlands.

Sebastian Doderer: Nein, damit verkauft die Politik nicht das Tafelsilber Deutschlands. Das Tafelsilber ist das deutsche Schienennetz. Die Infrastruktur ist nun einmal der Kern der staatlichen Aufgabe. Und deshalb würde ich es sehr begrüßen, wenn diese Verkaufserlöse auch tatsächlich in den Schienen-Ausbau fließen. Denn die Korridorsanierung ist ein ganz wesentlicher Baustein für mehr Bahn-Verkehre in Zukunft.

SUT: Gleichwohl wird die Korridorsanierung allen Akteuren in der Logistik und Wirtschaft in den kommenden Jahren viel abverlangen. Wie rüsten Sie sich dafür als Eisenbahnunternehmen EVB Logistik Bremen und als Necoss, das sich auf Container-Transporte auf der Schiene im Hinterlandverkehr spezialisiert hat?

Sebastian Doderer: Wie alle betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen sind wir im Austausch mit den Infrastrukturbetreibern, um Alternativkonzepte für die Aufrechterhaltung des Betriebes in den Bauphasen zu erstellen. In unserer Heimatregion rund um Elbe und Weser bereiten wir aktiv Umleitungsverkehre über die verschiedenen nicht bundeseigenen Bahninfrastrukturen vor, unter anderem natürlich auch über das Schienennetz der EVB. Dabei spielt der Einsatz von Dualmode-Lokomotiven eine wichtige Rolle.

SUT: Was dürfte da aus Ihrer Sicht die größte Herausforderung sein, auf die sich die Akteure in Logistik und Wirtschaft während der Korridor-Sanierung einstellen müssen?

Sebastian Doderer: Es wird nicht ohne längere Fahrzeiten und höhere Kosten gehen.

SUT: Im Koalitionsvertrag steht es und in der nationalen Hafenstrategie: Der Anteil des Schienengüterverkehrs am Modal Split soll von zuletzt gut 18 Prozent auf 25 Prozent im Jahr 2030 steigen. Für wie wahrscheinlich erachten Sie es, dass wir das in Deutschland schaffen – trotz der anstehenden Korridorsanierung.

Sebastian Doderer: Das wird natürlich eine große Herausforderung. Zentraler Punkt sind faire Wettbewerbsbedingungen für die Eisenbahn, die es den Unternehmen erlauben, attraktive Angebote auf den Markt zu bringen. Und da sehe ich noch Luft nach oben. Die Erhöhung der Lkw-Maut war ein richtiger Schritt. Wenn aber wie zu Beginn besprochen die Kosten für den Bahnverkehr genauso steigen, verpufft der Effekt. Mit der Folge, dass dann keine Verlagerung stattfindet. Denn die Kostenbelastung im Schienengüterverkehr ist für die Anbieter wirklich sehr hoch. Ein Lkw-Transportunternehmen muss zum Beispiel keine Hafengebühren oder Abstellkosten für Parkplätze bezahlen. Wir Bahnunternehmen dagegen schon, und das gerade im Hafen in beträchtlicher Höhe. Hinzu kommen hohe Energiepreise. Gar nicht zu reden von dem massiven Fachkräftemangel. Uns fehlen Tausende von Lokführern! Und das alles vor dem Hintergrund, dass das Transportvolumen im Schienengüterverkehr in Deutschland 2023 voraussichtlich wie schon 2022 zurückgegangen ist. Lediglich der Durchgangsverkehr ist gestiegen, was ich zwar begrüße, zufrieden können wir mit dieser Entwicklung aber nicht sein.

SUT: Was wäre schlussendlich also Ihr wichtigster Appell an die deutsche Politik, um der Verlagerung auf die Schiene einen Schub zu geben?

Sebastian Doderer: Wie gesagt, es braucht faire Wettbewerbsbedingungen. Dazu gehören für mich die Aufrechterhaltung der Trassenpreisförderung, eine kalkulierbare Entwicklung der Trassenpreise, eine leistungsfähige Infrastruktur und eine gerechte Bepreisung der Lkw-Transporte.

Eva Hassa