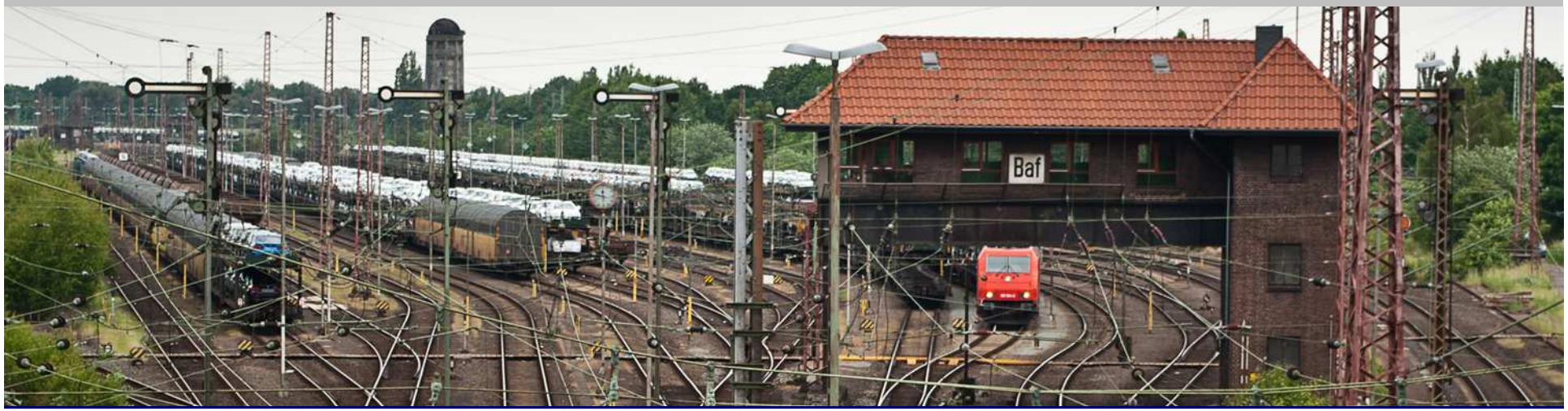


Kapazitive Leistungsfähigkeit des Eisenbahnnetzes im Großraum Bremen

Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen - Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

- Öffentliche Vorstellung des Gutachtens
„Analyse und Prognose der Verkehre und Produktionsstrukturen“

Ortsamt West, 28219 Bremen - Waller Heerstraße 99

25. November 2013

Dr. Thomas Rössler
Prof. Dr.-Ing. Thomas Siefer

Überblick

- Untersuchungsmethodik
- Güterumschlag der Bremischen Häfen bis 2030
- Entwicklung des Schienenverkehrs bis 2030
- Erwartete Knotenbelastung Bremen in 2030
- Empfehlungen für die Entwicklung der Schieneninfrastruktur

Untersuchungsmethodik

Grundlagen zur Hafenentwicklung

- „Seeverkehrsprognose 2025“ / 2030
- Umschlag-Ist 2004 bis 2012
- Abweichungsanalyse

+

Erwartungen am Standort Bremen

- Persönliche Interviews mit Experten
- Online-Interviews
- Inputs durch Projektteam

↓

Ergebnis der Potenzialbetrachtung

- Vergleich Prognose ↔ Ist-Verlauf
- Aktualisierte Einschätzung 2025/2030

→

Güterumschlag

- **Seeseitig:** Container, Fahrzeuge, Massengut
- **Landseitig:** GVZ Grolland, …

↓

Verkehr von/nach Bremen

- Schienengüterverkehr
- Personennahverkehr
- Personenfernverkehr

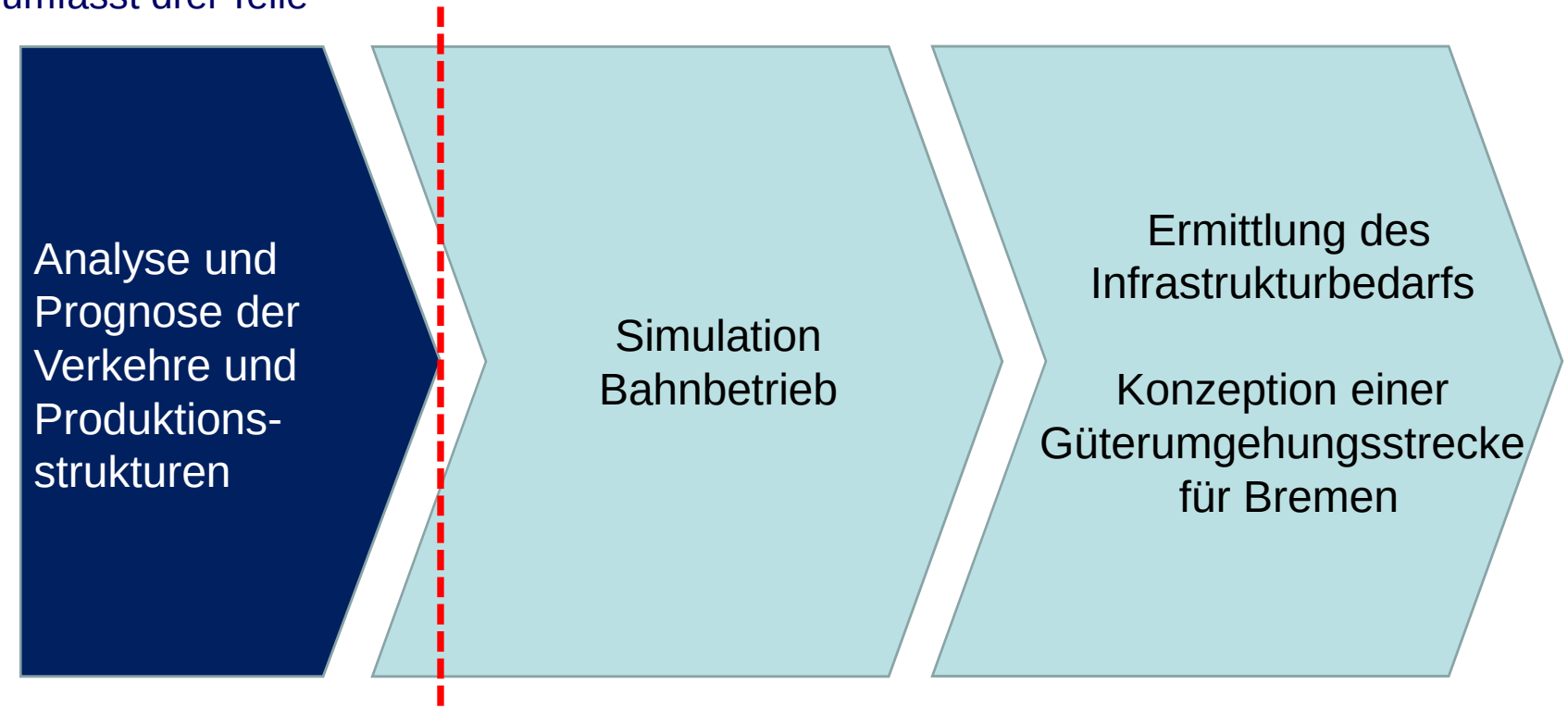
↓

Infrastrukturbedarf

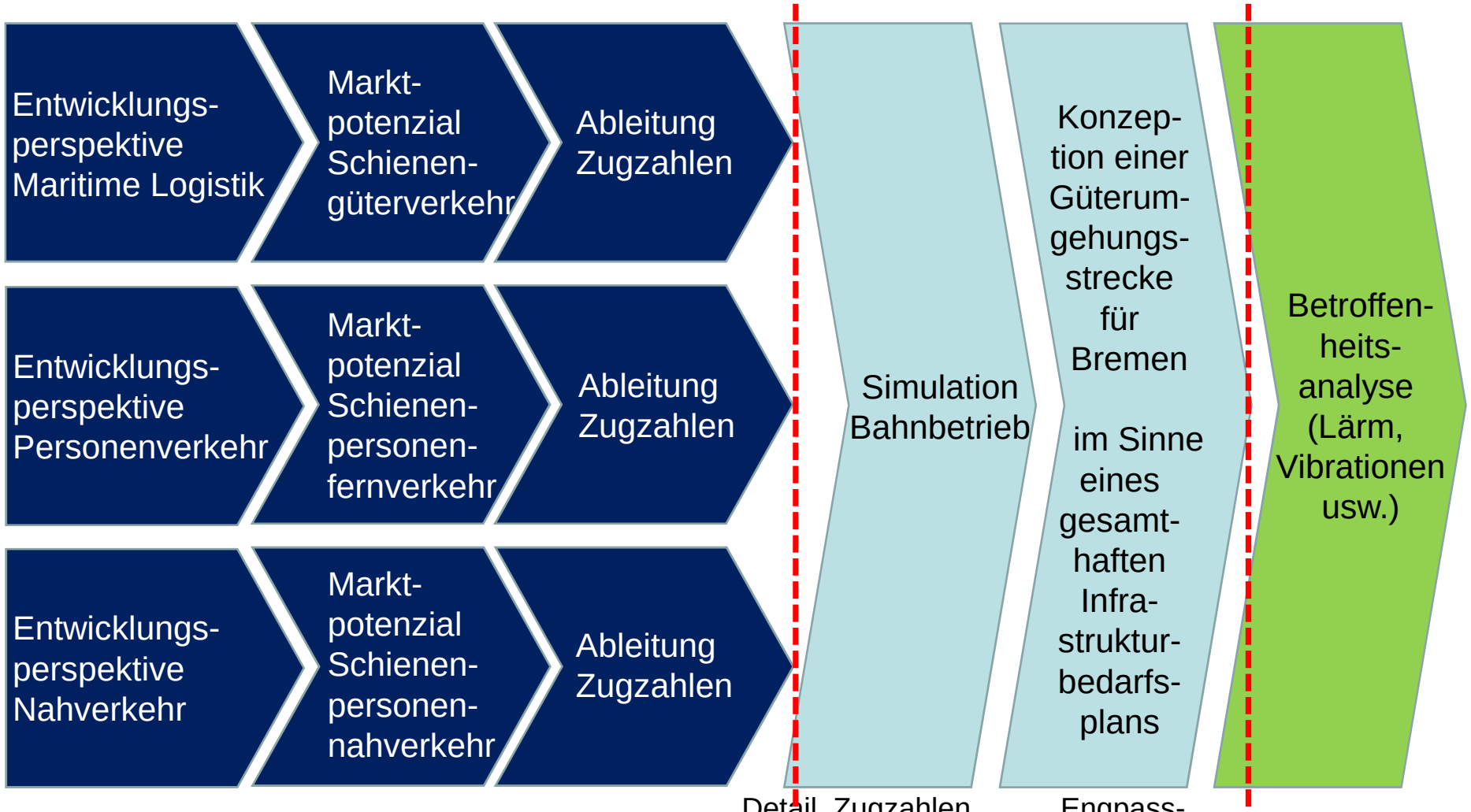
- Erste kapazitive Einschätzungen
- Ansätze zum Aus- / Neubau im Knoten und im Hinterland
- Betriebliche Optimierungen

Projekt-Sachstand „Kapazitätsanalyse“ der Senatoren für „Wirtschaft, Arbeit und Häfen“ u. „Umwelt, Bau und Verkehr“

- Das Projekt „Kapazitive Leistungsfähigkeit des Eisenbahnnetzes im Großraum Bremen“ umfasst drei Teile



Eine mögliche Betroffenheitsanalyse muss auf die Klärung notwendiger Verkehrs- und Infrastrukturdaten aufsetzen



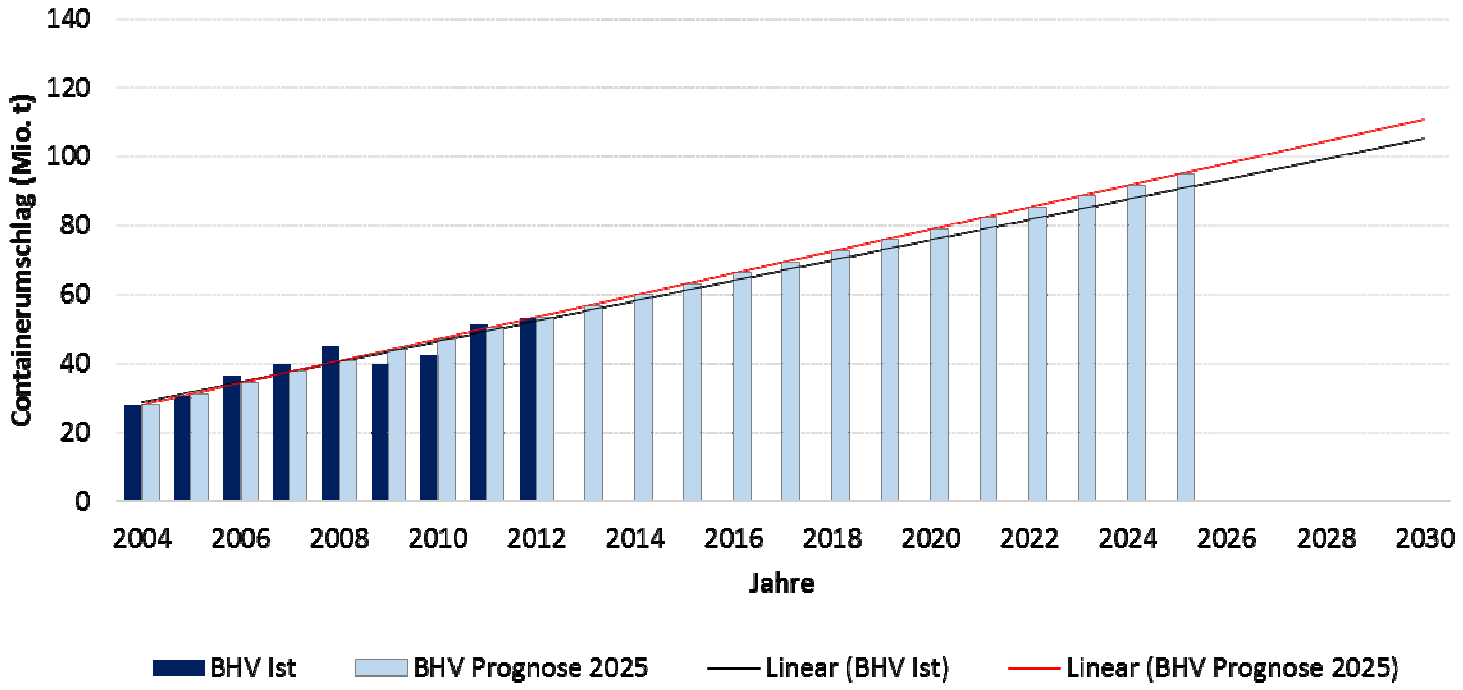
Vergleich der Ist-Entwicklung mit den Erwartungen der Seeverkehrsprognose 2004-2012

- Neben Cuxhaven ist **Bremerhaven der einzige deutsche Hafen mit positiver Abweichung** zwischen realisiertem und dem 2007 geplanten Umschlagwachstum der bekanntlich sehr optimistischen „Seeverkehrsprognose 2025“

	Ist-Wert 2004 (in 1000 t)	Ist-Wert 2012 (in 1000 t)	Prognostiziertes Wachstum Seeverkehrsprognose 2004-2025 p.a.	tatsächliches Wachstum 2004-2012 p.a.
Hamburg	114.501	130.938	5,3%	1,69%
Bremen/Bremerhaven	52.319	84.028	5,0%	6,10%
Wilhelmshaven	45.042	26.276	3,4%	-6,52%
Brake	4.937	6.165	2,7%	2,68%
Nordenham	3.643	3.213	2,2%	-1,56%
Emden	3.772	4.472	2,7%	2,15%
Cuxhaven	1.845	2.788	3,6%	5,30%
Rotterdam	352.760	441.527	2,6%	2,85%
Antwerpen	152.327	184.136	3,9%	2,40%

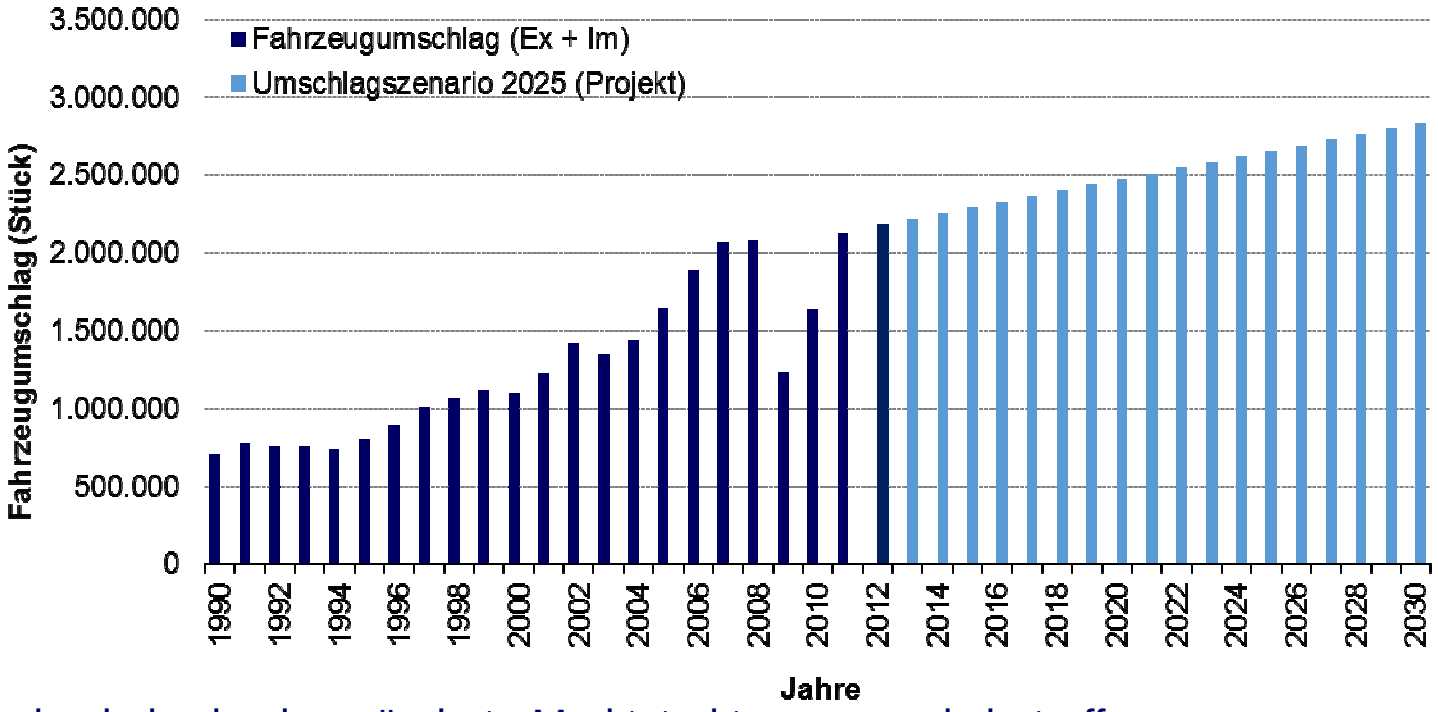
Abschätzung des Güterumschlags der Bremischen Häfen bis 2025 (2030) – Segment Container

- Containerumschlag in Bremerhaven faktisch auf Prognosepfad 2025
- Bei anhaltender Dynamik der Jahre 2004-2012 wird der Güterumschlag der „Seeverkehrsprognose 2025“ vsl. nur leicht verspätet erreicht.



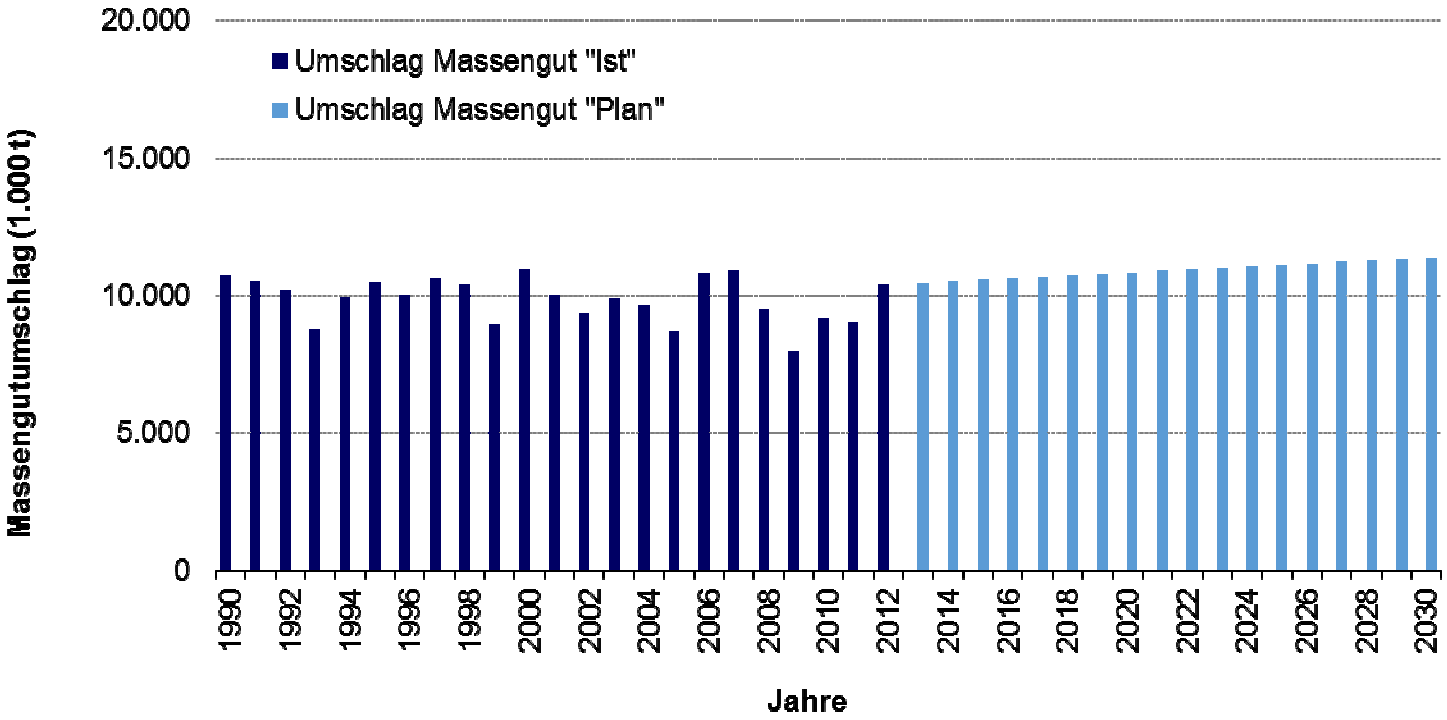
- Erwartungen der Marktteilnehmer deuten auf leicht abgeschwächtes Wachstum hin: Projekt erwartet für Bremerhaven ca. 4% Wachstum ggü. ~6% der „alten“ Prognose
- Entwicklung beeinflusst Hinterlandverkehr erheblich, etwa die Hälfte wird per Schiene abgewickelt (bei deutlicher Imbalance zwischen Export- und Importvolumen)

- Pkw-Umschlag 2004-2012 über dem Prognosepfad der (alten) Seeverkehrsprognose (Nichtcontainerverkehr 3,8%)
- Interviews mit Branchenexperten : Künftige Erwartungen bei +30% bis 2030 (= +1,3 Prozent p.a.) entsprechend 2,8 Mio. Fahrzeuge.
  - Exporte mit zunehmender Bedeutung: 2012 ~1,7 Mio. Fahrzeuge
  - Importe nach 2009 stagnierend: 2012 ~0,5 Fahrzeuge



- Hinterlandverkehr durch veränderte Marktstrukturen massiv betroffen (Fahrzeugexporte im Prinzip per Bahn, Importe prinzipiell per Lkw)

- Massengutumschlag derzeit unter Prognosepfad (Seeverkehrsprognose 1,4% p.a.)
- Aktualisierte Wachstumsrate +0,5 Prozent p.a. für Massengüter in Bremen Stadt
- Bei hohem „Loco“-Anteil (Verarbeitung, Veredelung vor Ort) relativ geringe Relevanz für Hinterlandverkehr



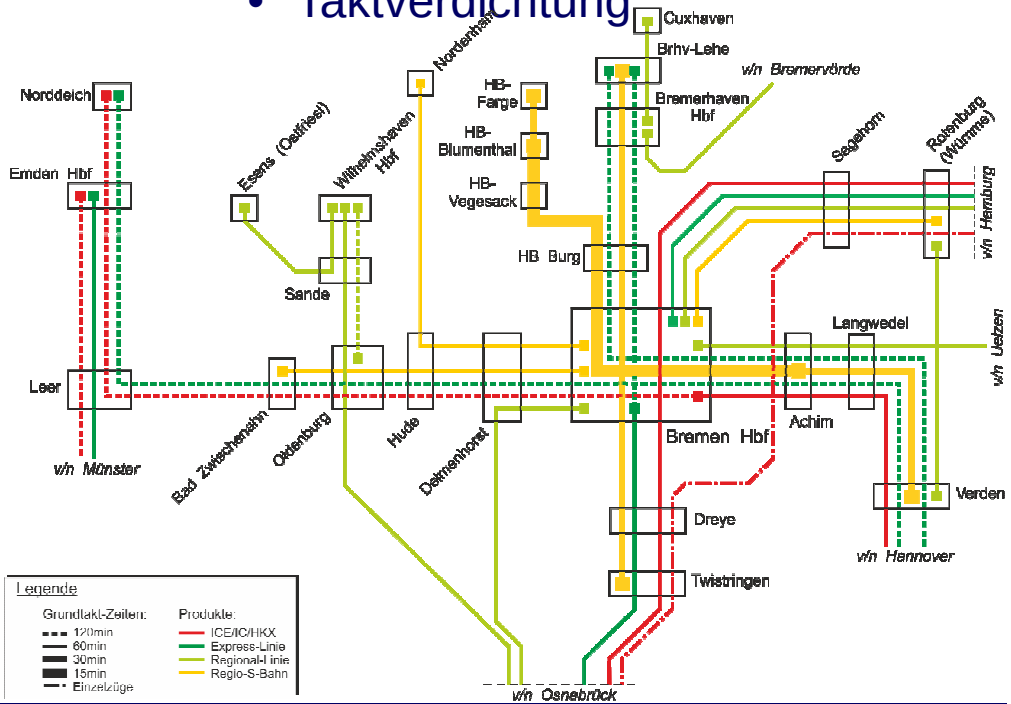
Prinzipielle Wachstumstreiber der erwarteten Knotenbelastung 2030: Güter- und Personenverkehr

Güterverkehr

- Deutschland allgemein: Positive Marktentwicklung und –prognose für den Schienengüterverkehr
  - „Transit“-Güterzüge via Knoten Bremen
  - Hinterlandverkehr anderer Häfen
- Wachstum seeseitiger Umschlag
  - Containerverkehr
  - Pkw-Verkehr
  - Wagenladungsverkehr
- Wachstum landseitiges Aufkommen
  - GVZ / Grolland
  - ISG Hemelingen
- Verkehrsverlagerung „pro Schiene“ im Hinterlandverkehr Bremerhavens

Personenverkehr

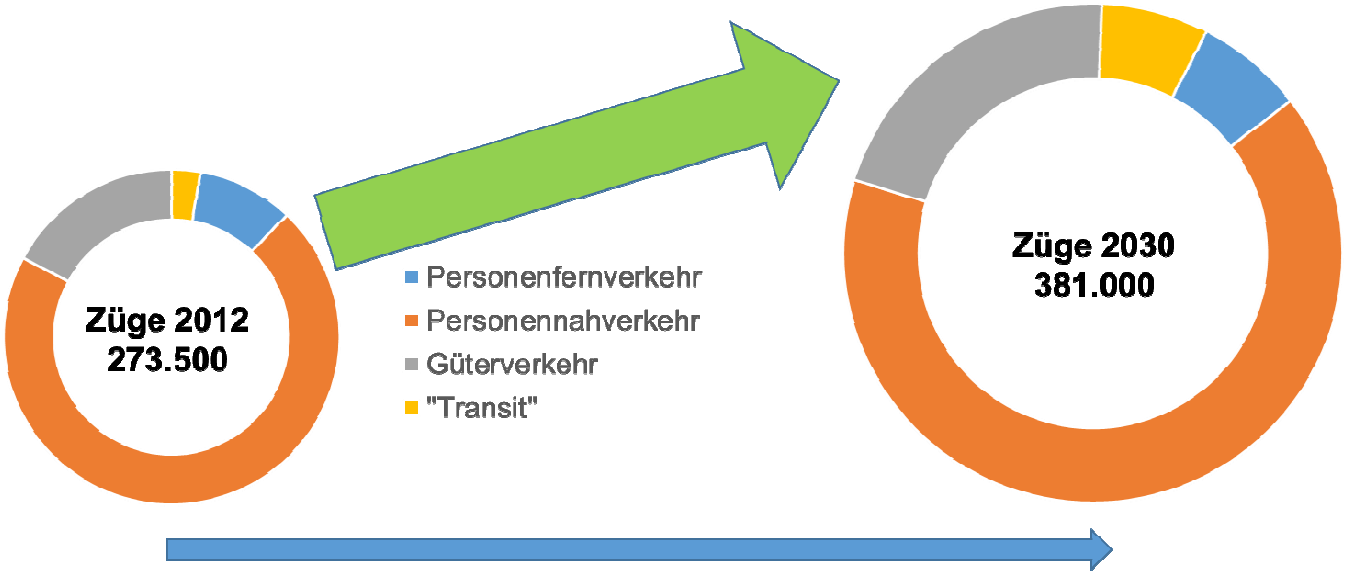
- Wachstum im Fernverkehr via Bremen „moderat“
- Wachstum im Nahverkehr u.a. durch Angebotsverdichtung
  - Neue Linien/-verlängerungen
  - Taktverdichtung



Erwartete Entwicklung im Bahnknoten Bremen (SGV und SPNV) auf der Basis ermittelter Marktpotenziale

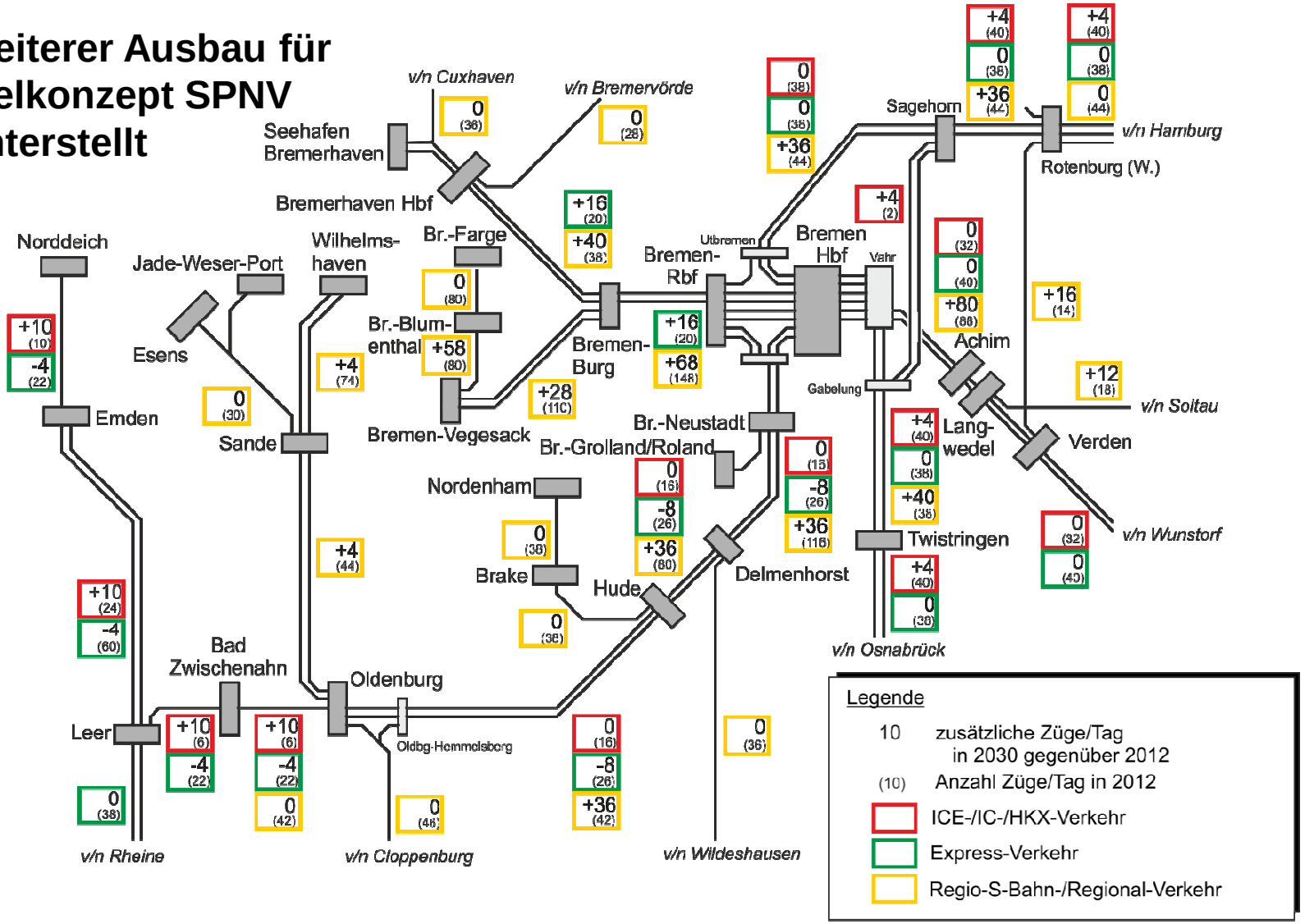
▶ Zugzahlen im Bahnknoten Bremen 2012 bis 2030

Kategorie	2012	2030	Veränderung (%)
Alle Züge	273.500	381.000	+39
Güterverkehr	47.100	79.300	+ 68
Personennahverkehr	193.600	248.500	+28
Personenfernverkehr	25.300	26.800	+6
Güterverkehr „Transit“	7.500	26.400	+252



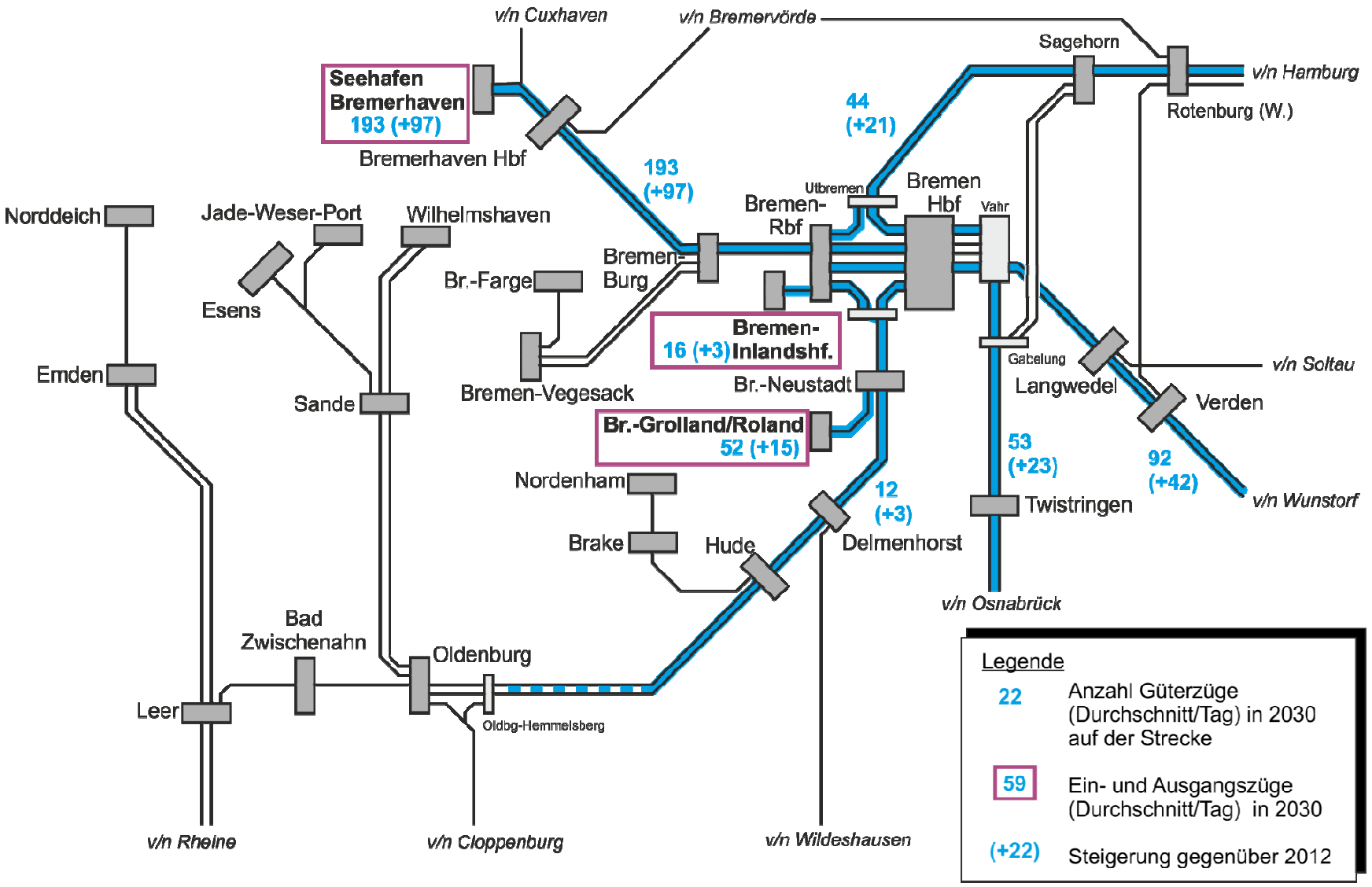
Streckenmehrbelastungen durch Schienenpersonenverkehr 2030 gegenüber 2012 (Mo-Fr)

Weiterer Ausbau für Zielkonzept SPNV unterstellt



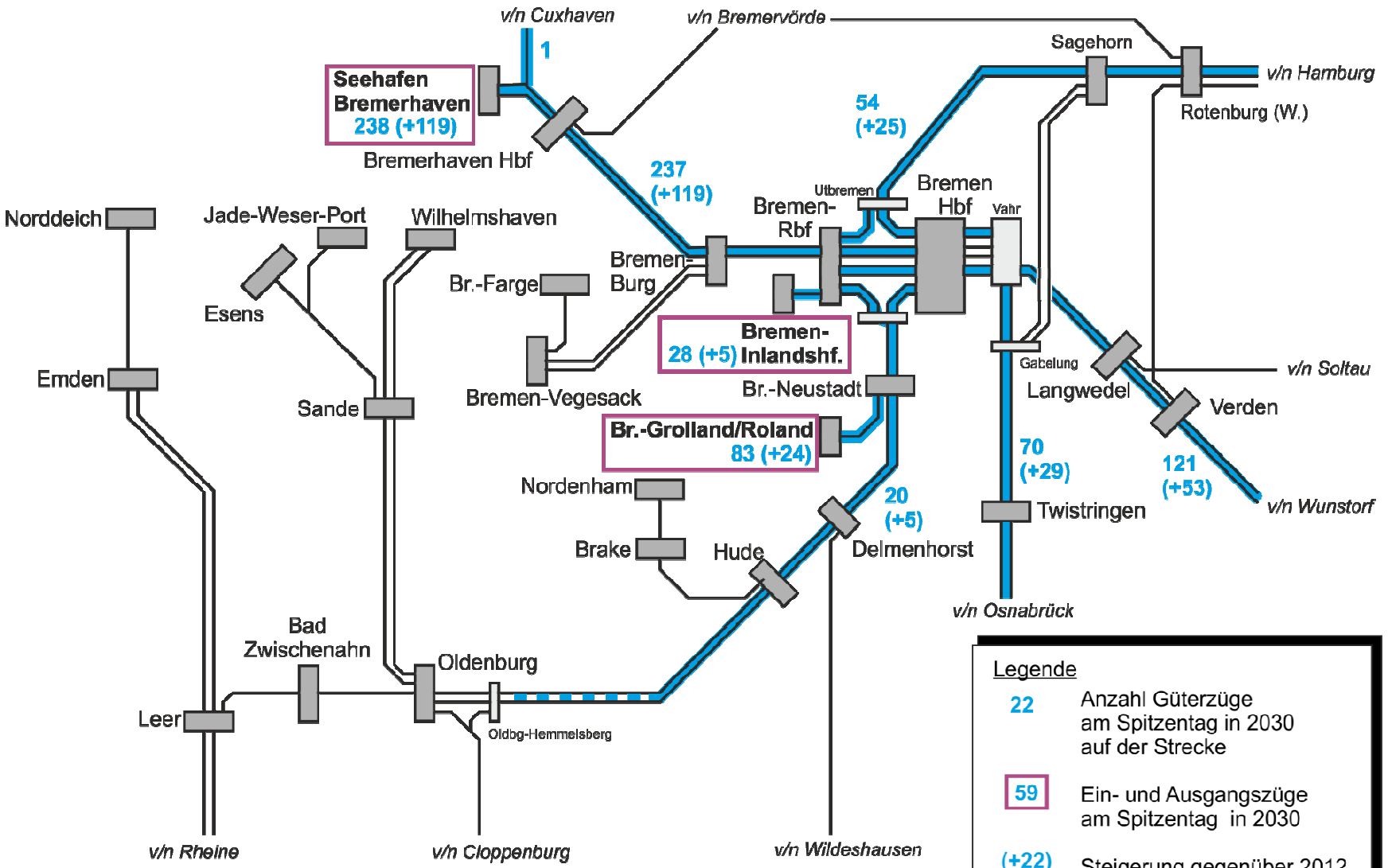
➔ **Erheblicher Mehrverkehr durch zusätzliche Nahverkehrszüge**

Durchschnittliche Streckenbelastungen pro Tag durch SGV in 2030 (wesentliche Standorte des SGV)



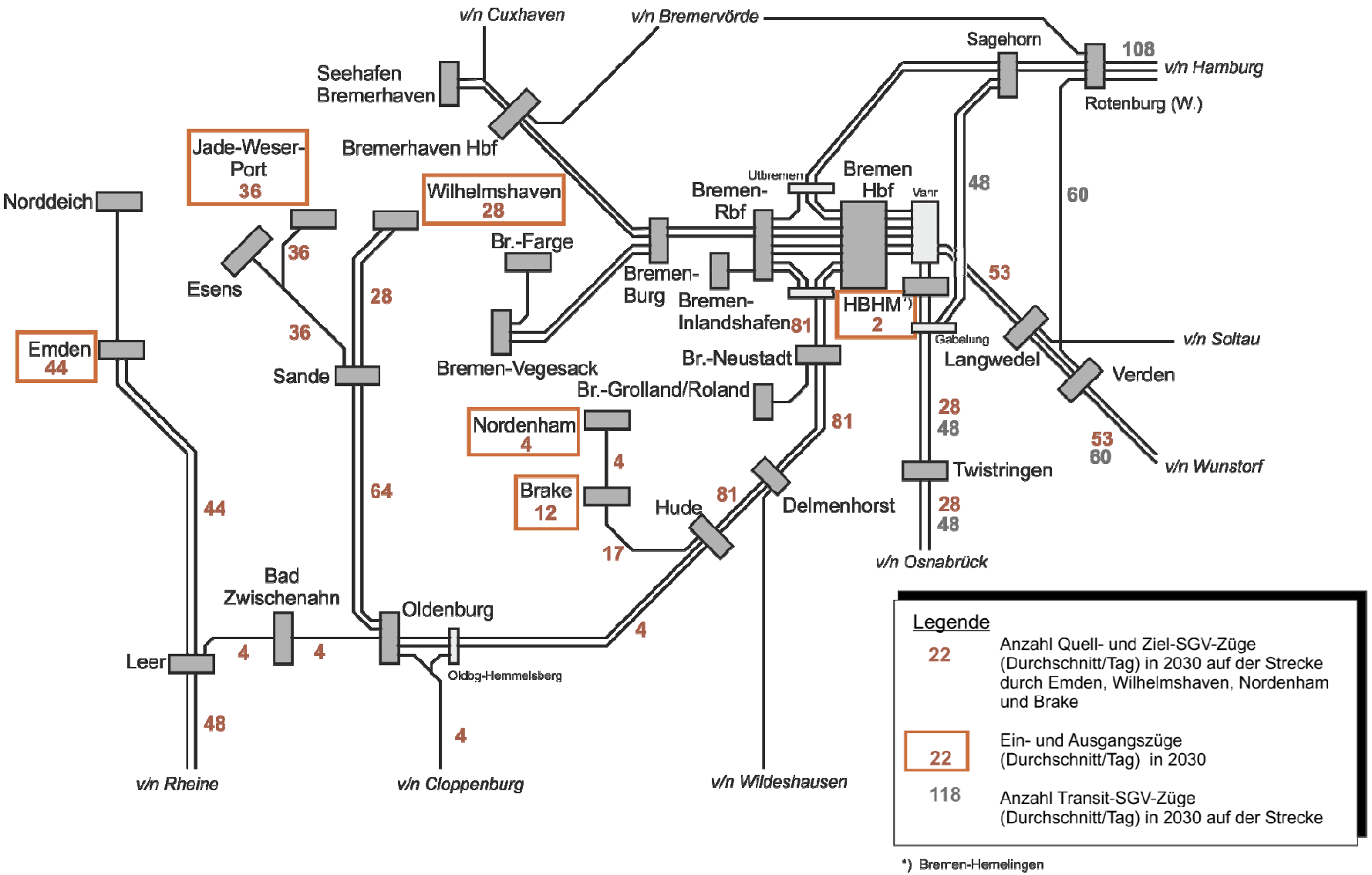
➔ **Verdopplung im SGV bis 2030 auf der Achse Bremerhaven - Wunstorf**

Streckenbelastungen am Spitzentag durch SGV in 2030 (wesentliche Standorte des SGV)



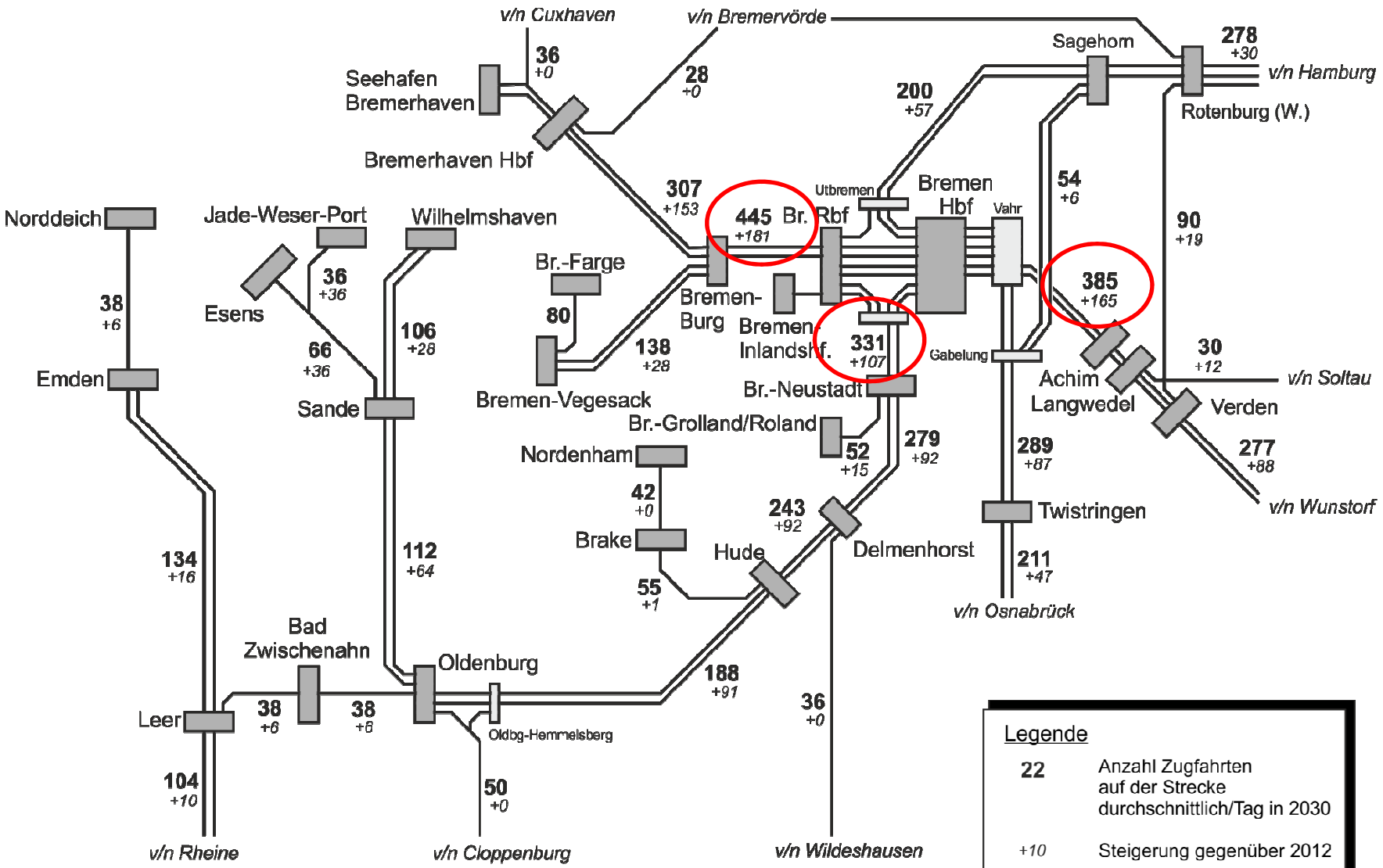
➔ **Spitzenbelastung im SGV bis zu 25% über Durchschnittstag auf der Achse Bremerhaven - Wunstorf**

Durchschnittliche Streckenbelastungen pro Tag in 2030 durch SGV im Transit und sonstige Schwerpunkte



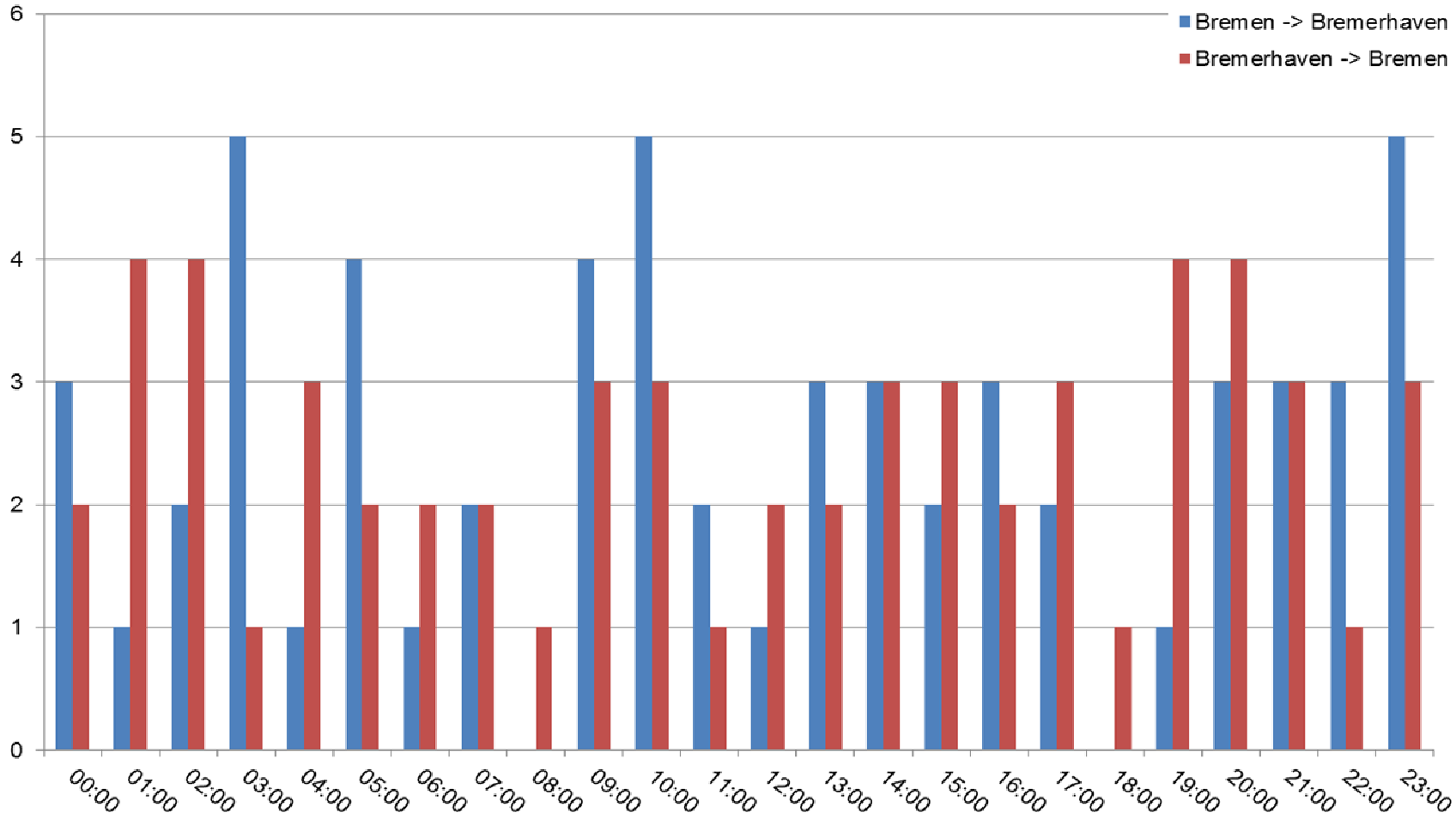
➔ **Knoten durch SGV im Transit und sonstige Schwerpunkte zusätzlich belastet**

Durchschnittliche Streckenbelastungen aus Markt-potenzial 2030 (SPV- und SGV-Zugfahrten pro Tag)



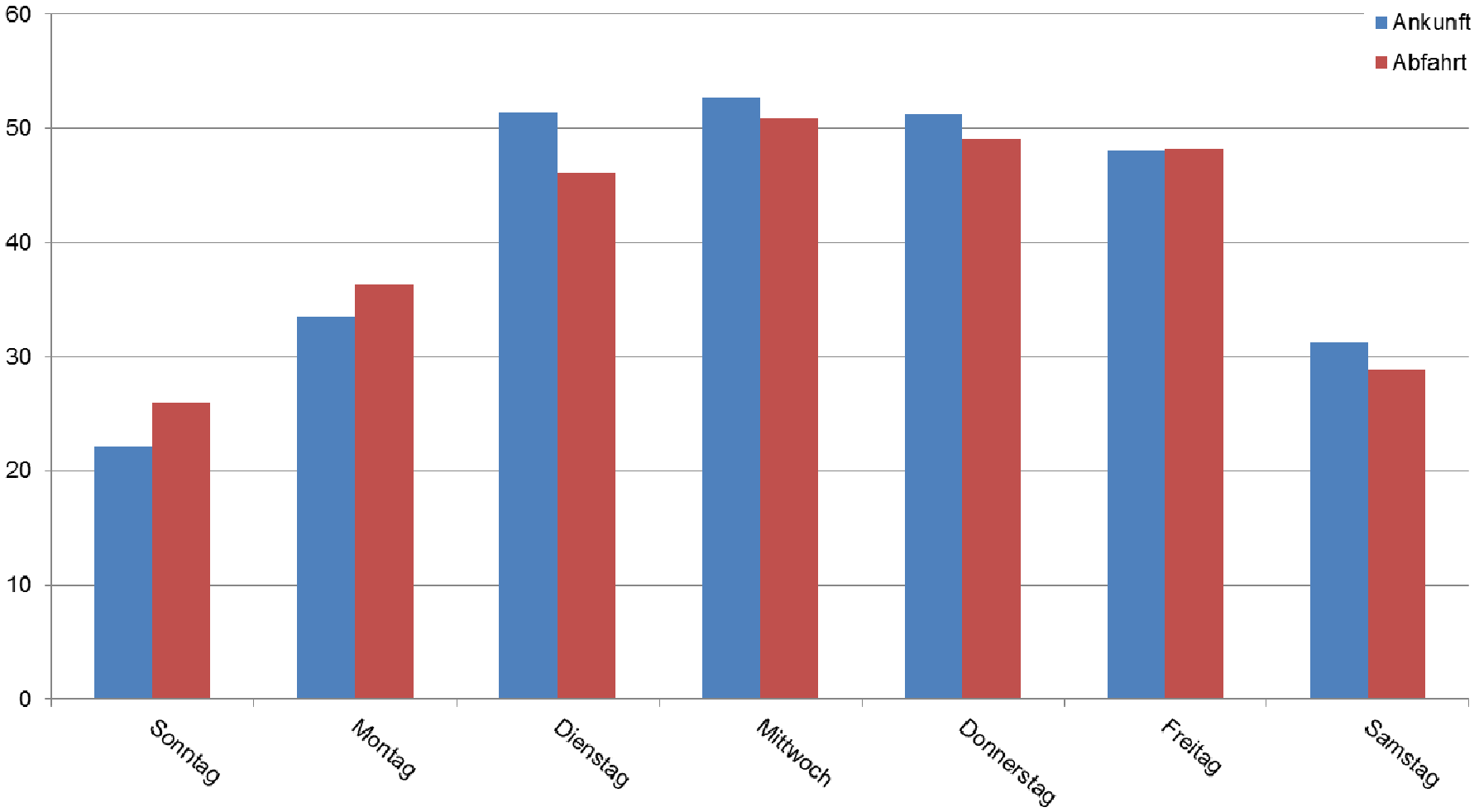
➔ **Knoten Bremen wäre ohne weitere Maßnahmen punktuell überlastet**

Zeitl. Verteilung der Ein- und Ausgangszüge im Seehafen Bremerhaven (Ø Mittwoch 2012)



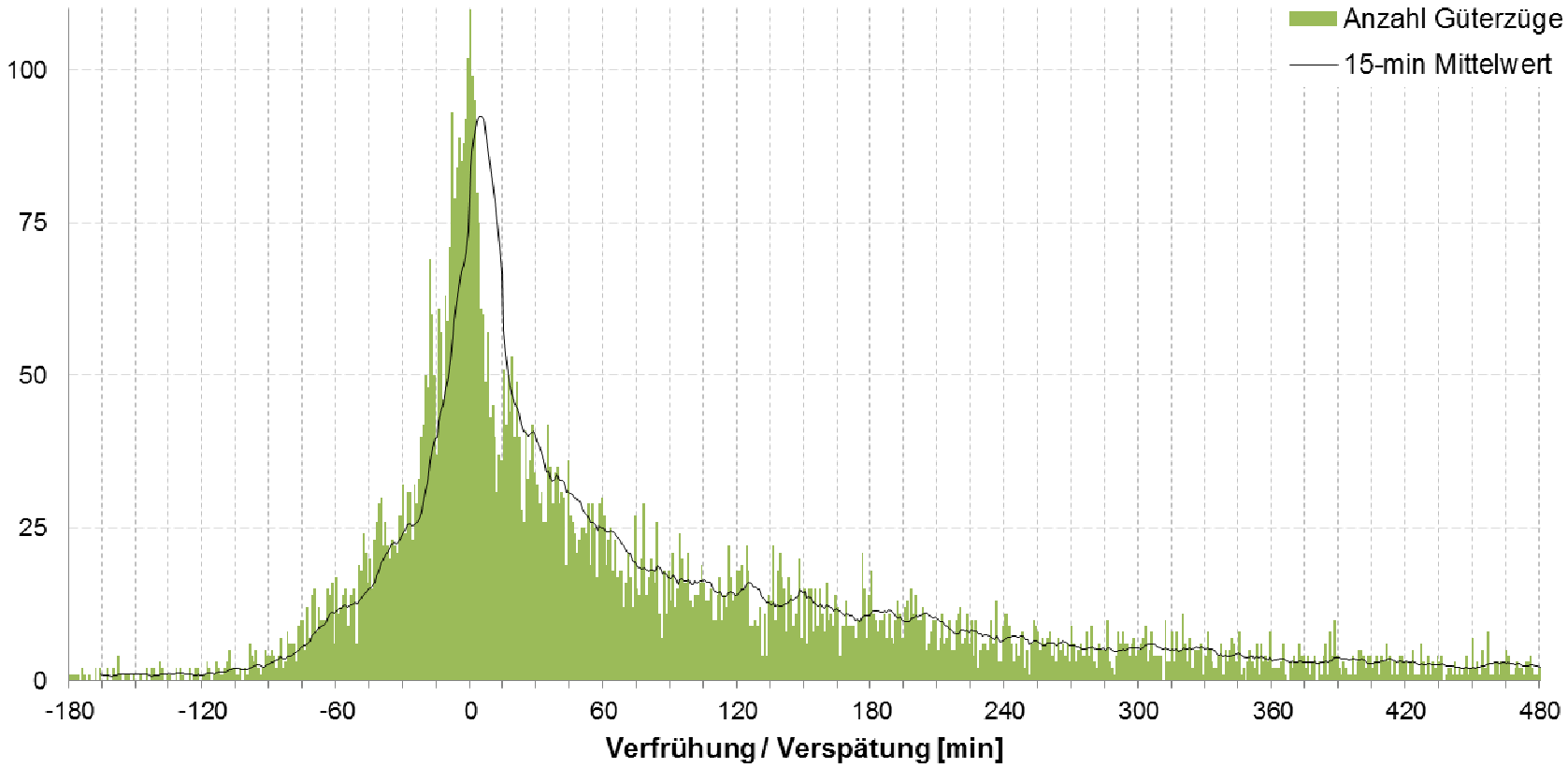
➔ **Zu- und Abfuhr von Güterzügen über den ganzen Tag „gleichmäßig“ verteilt**

Zeitliche Verteilung der Ein- und Ausgangszüge im Seehafen Bremerhaven (Ø Woche 2012)



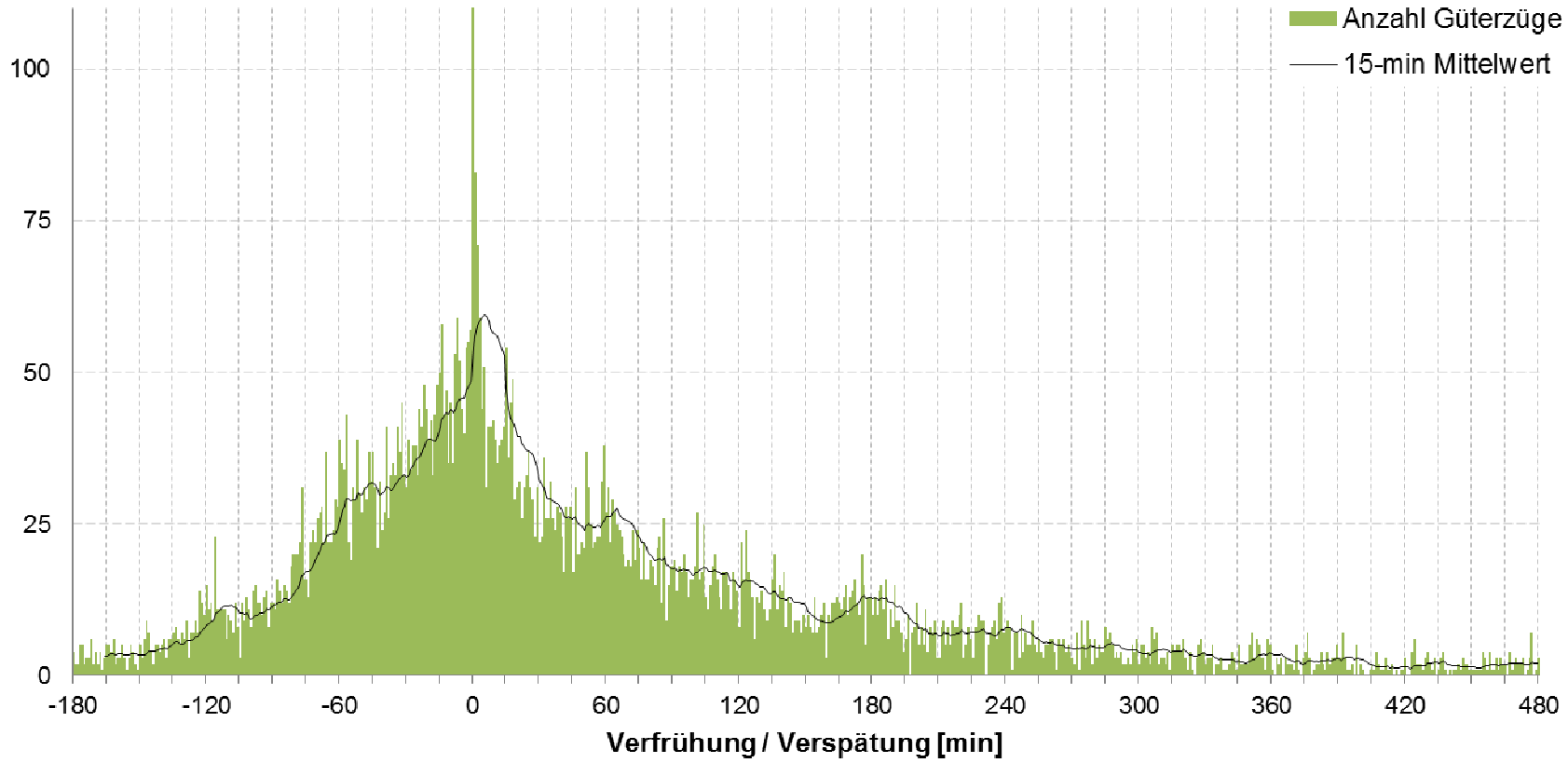
➔ **Reserven für weiteren Hinterlandverkehr bestehen nur noch an den Wochenenden**

Verfrühungen/Verspätungen der GZ in Richtung Bremen gemessen in OHZ (03-09/2012)



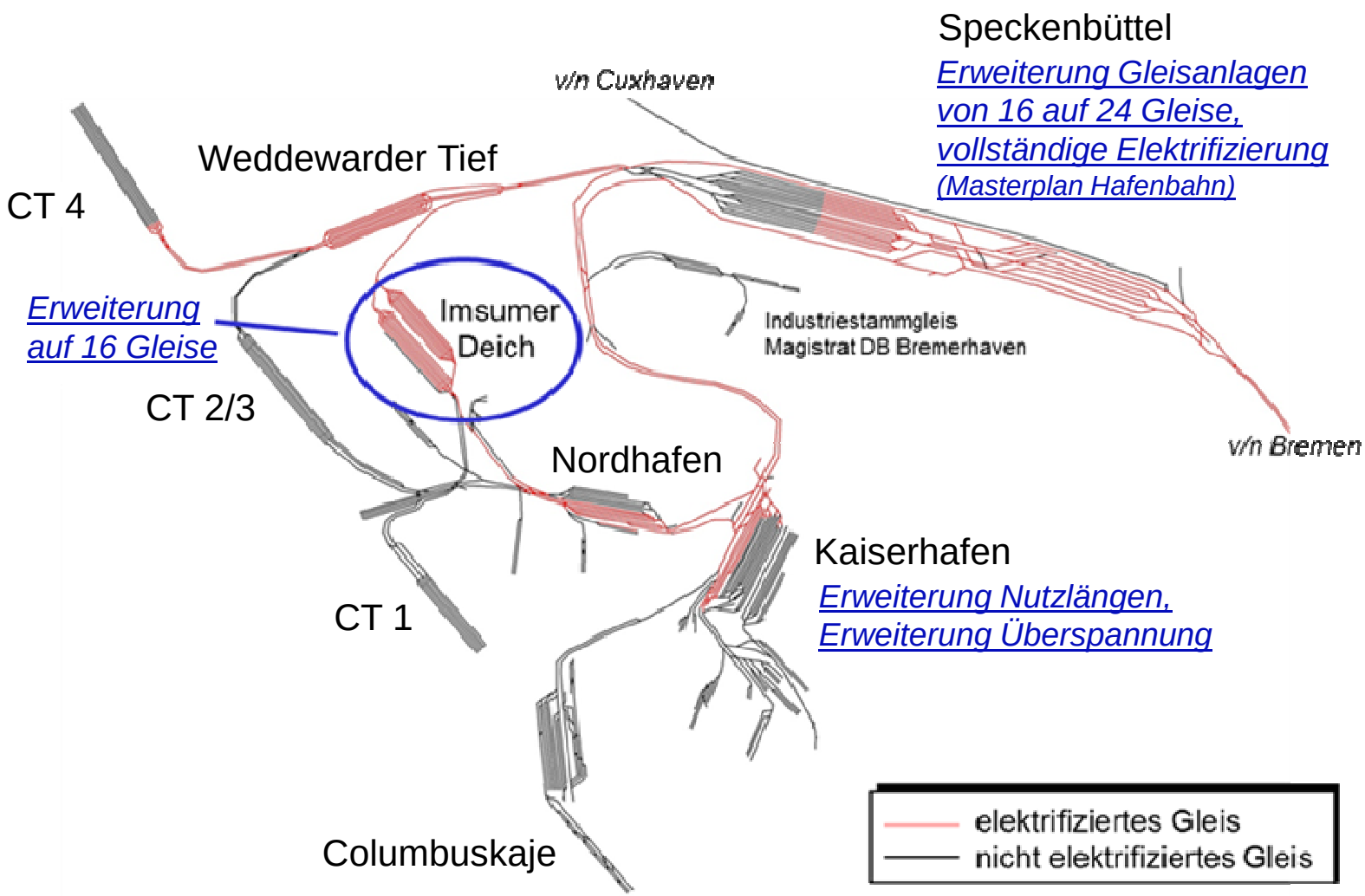
➔ **Auch Güterzüge in der Abfahrt aus Bremerhaven weisen Verspätungen auf**

Verfrühungen/Verspätungen der Güterzüge in Richtung Bremerhaven gemessen in OHZ (03-09/2012)



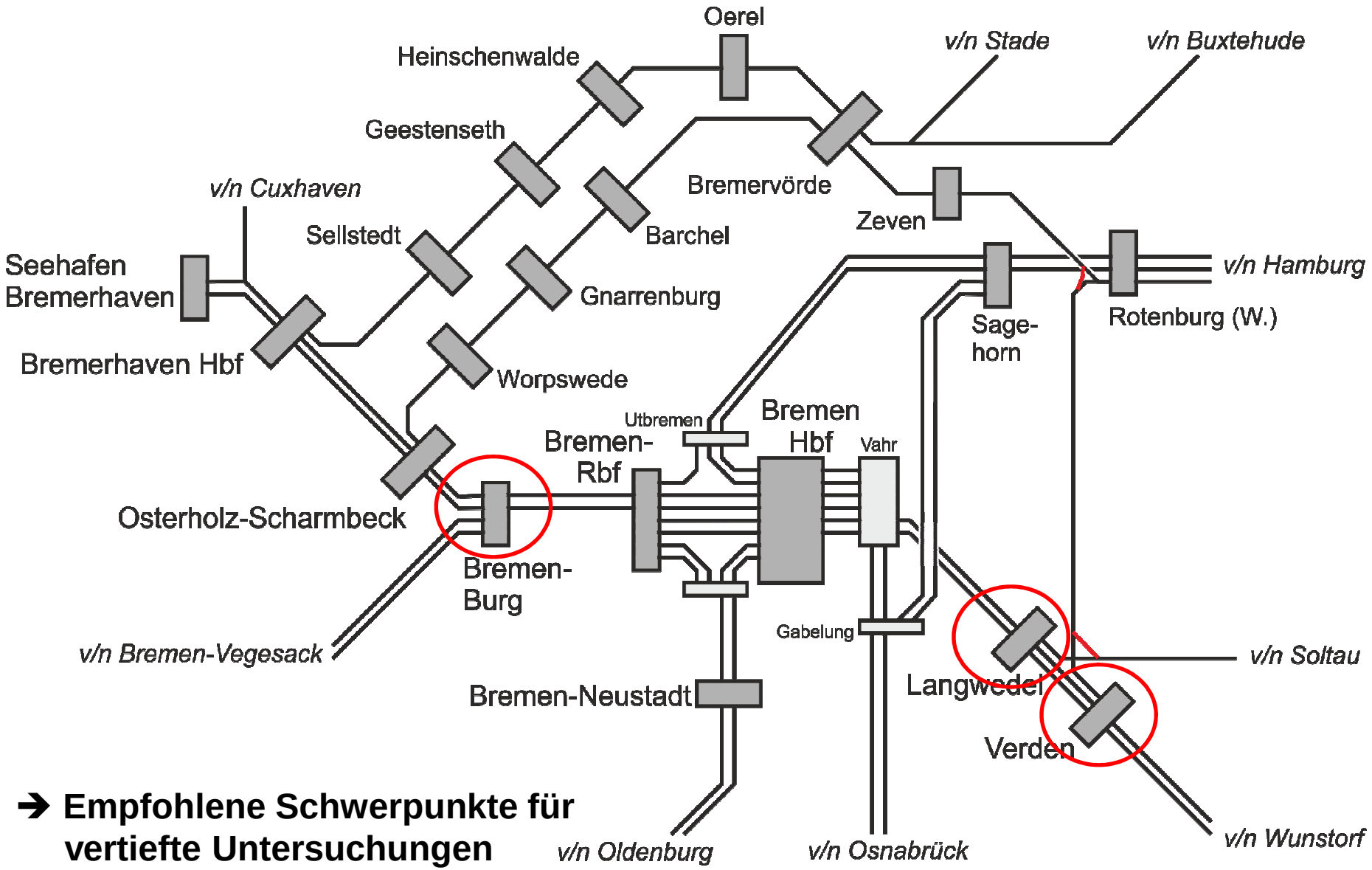
➔ **Güterzüge in der Ankunft in Bremerhaven weisen relativ höhere Verspätungen auf**

Ausbau Seehafen Bremerhaven



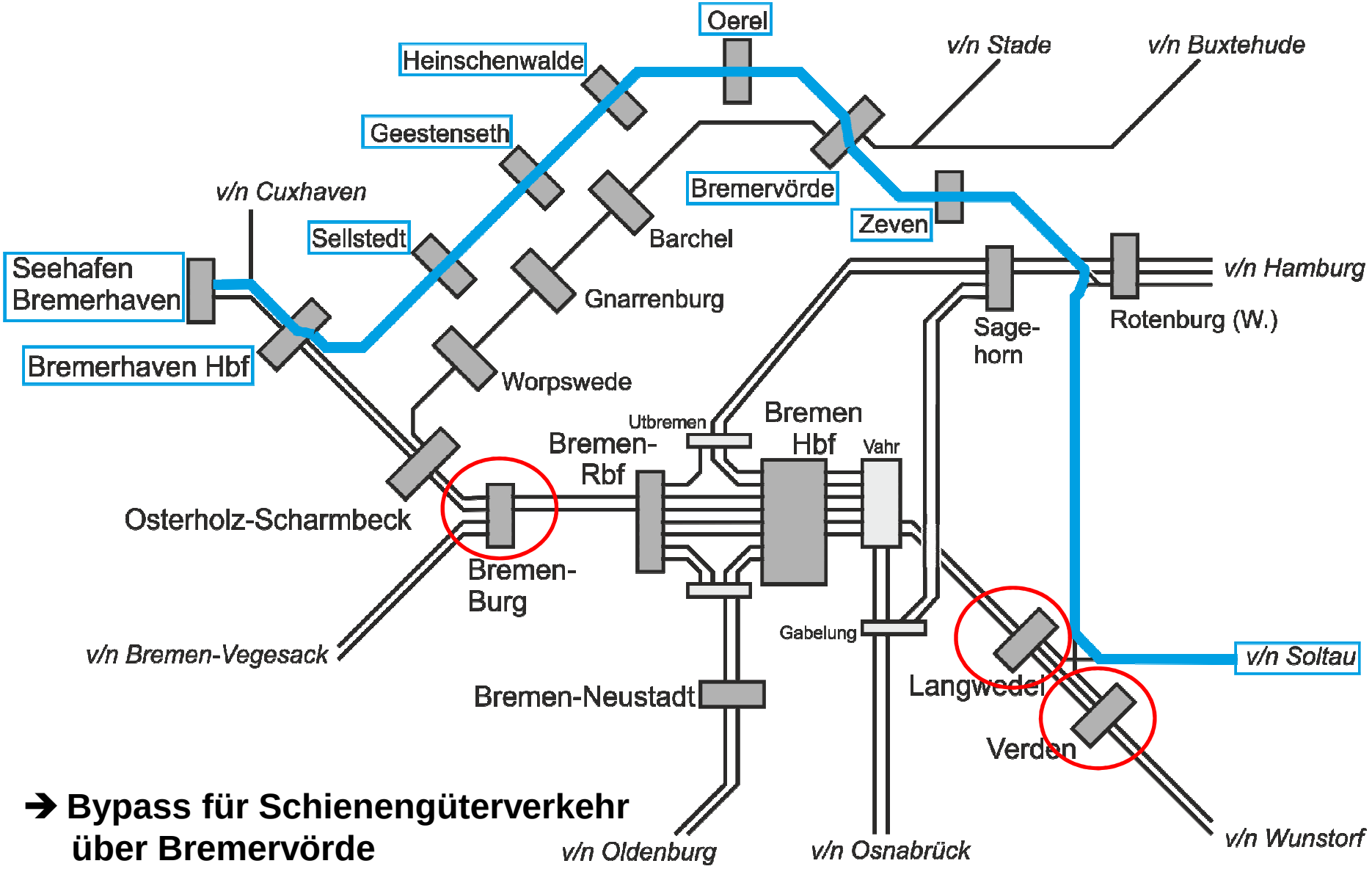
➔ **Leistungssteigerung in Bremerhaven primär über Ausbaumaßnahmen**

EVB-Strecke Bremerhaven – Bremervörde – Rotenburg (W.) 2030



➔ **Empfohlene Schwerpunkte für vertiefte Untersuchungen**

EVB-Strecke Bremerhaven – Bremervörde – Rotenburg (W.) 2030



➔ **Bypass für Schienengüterverkehr über Bremervörde**

Vielen Dank für Ihr Interesse!

HTC Hanseatic Transport Consultancy

HTC • Hanseatic Transport Consultancy
Dr. Ninnemann & Dr. Rössler GbR

Schopenstehl 15 (Miramar Haus)
D-20095 Hamburg

Tel: +49 (0)40 1817 54-06/07/08
Fax: +49 (0)40 1817 54-09

Gründung: 2008
Geschäftsführende Gesellschafter: Prof. Dr. Jan Ninnemann
Dr. Thomas Rössler

E-Mail: info@htc-consultancy.de
Internet: http://www.htc-consultancy.de

rmcon Rail Management Consultants

Rail Management Consultants RMCon
Lützerodestr. 10, 30161 Hannover
Gründung: 1999
E-Mail: info@rmcon.de
Internet: http://www.rmcon.de