

HPA Hafenbahn

Neue Kapazitätsbewirtschaftung aus Sicht eines Serviceeinrichtungsbetreibers

01

Kurzvorstellung Hamburger Hafenbahn

02

Betriebliche Abläufe

03

Anmeldeverfahren und Planung

04

Kapazitätsmanagement von Trassen und
Vorrangregeln

05

Kapazitätsmanagement: Disposition und
Steuerung

06

Management von betrieblichen
Herausforderungen

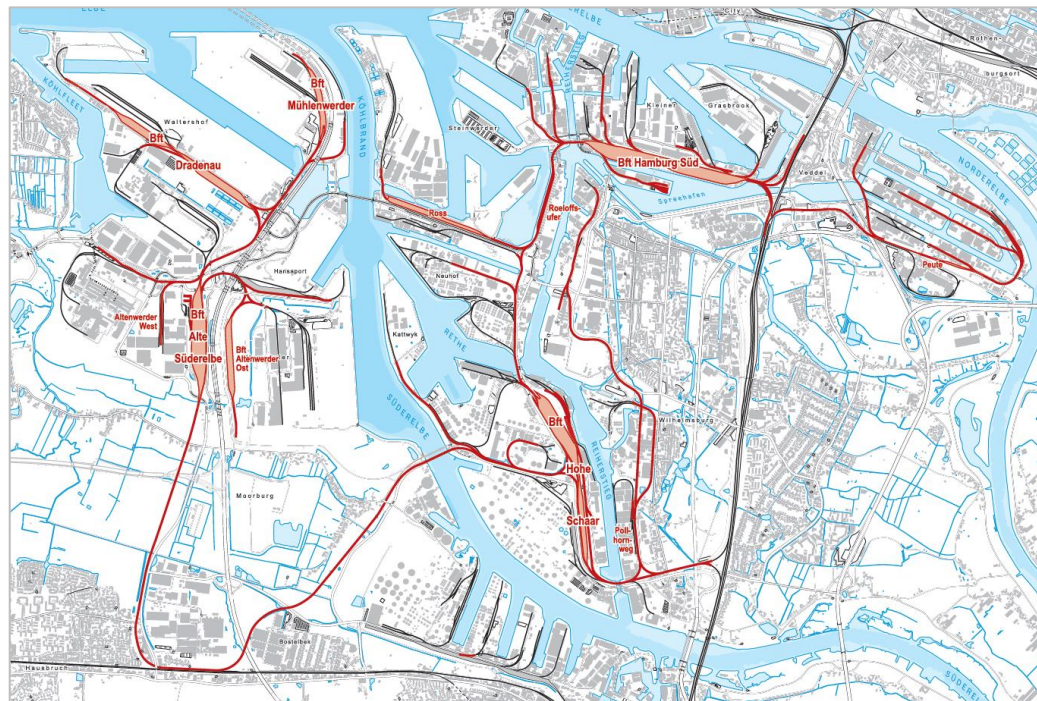
07

Kapazitätsmanagement: Anreize

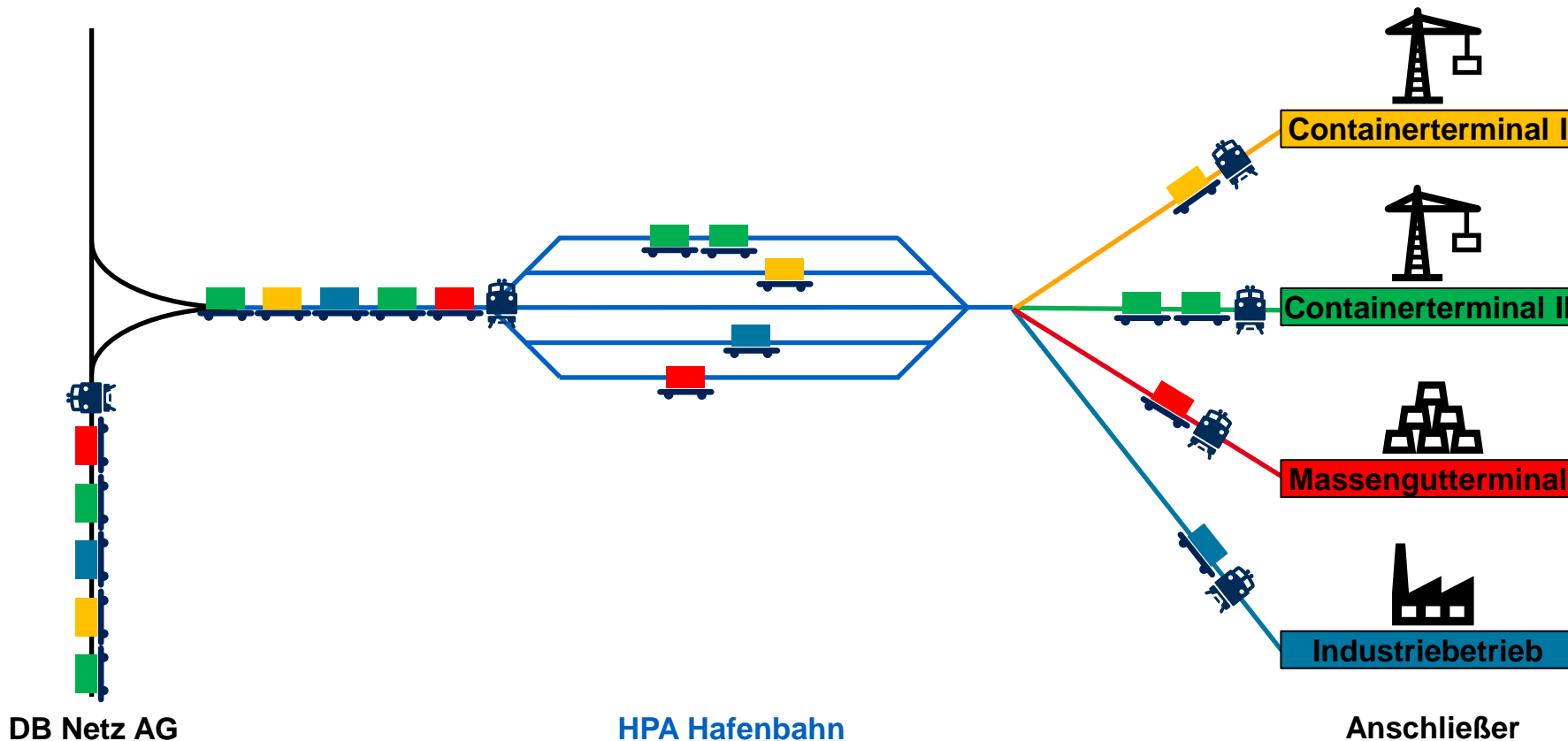
08

Ausblick und Fazit

- Öffentliches EIU und Betreiber einer Serviceeinrichtung
- rund **300 km Gleis**
- **755 Weichen** und **8 Stellwerke**
- rund **70 Gleisanschließer / Terminals**
- **167 registrierte EVU**
- **205 Züge / 5.500 Wagen** pro Tag
- **Ladungsaufkommen 2020:** 46,6 Mio. t
2,58 Mio. TEU
- **32%** aller in Deutschland per Bahn transportierten Container haben Quelle oder Senke im Hamburger Hafen. Der Bahnanteil des modal split im Hamburger Hafens lag 2020 bei **46,9%**.



Schematischer Ablauf des Bahnbetriebs im Hafen



Jahresfahrplananmeldung:

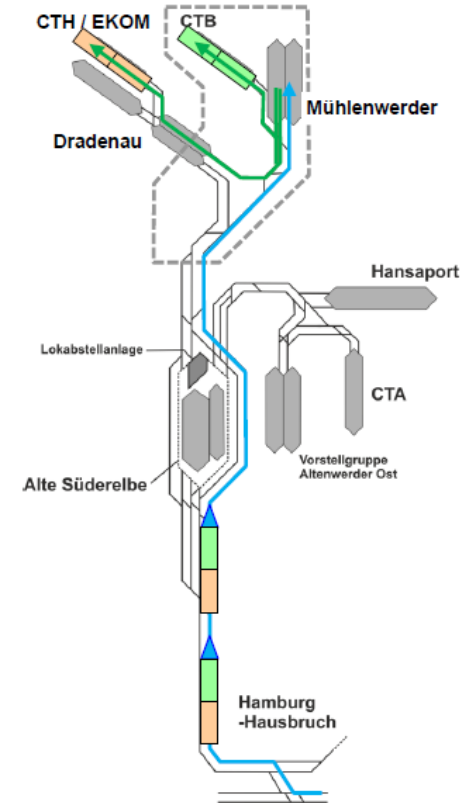
- EVU bei DB Netz: März bis April Trassenanmeldefrist
erste Phase der Netzfahrplanerstellung ← → **deutlich vor**
- Slotanmeldung bei den Terminals: August bis September

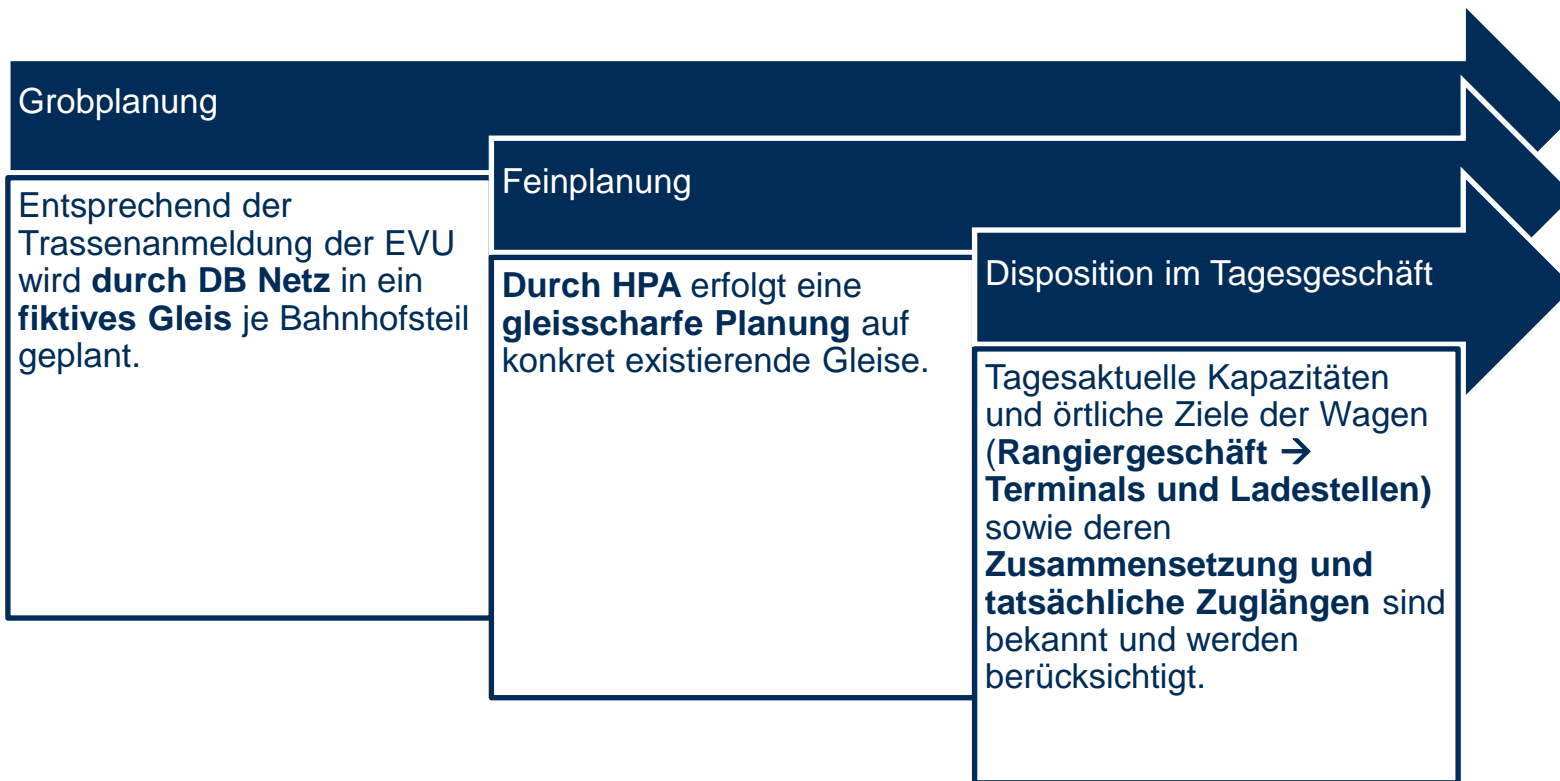
Ziele für die Jahresfahrplananmeldung:

- Westhafen: ASE, AWO, MUE, DRA und HPT
- Osthafen: HBS und HOS

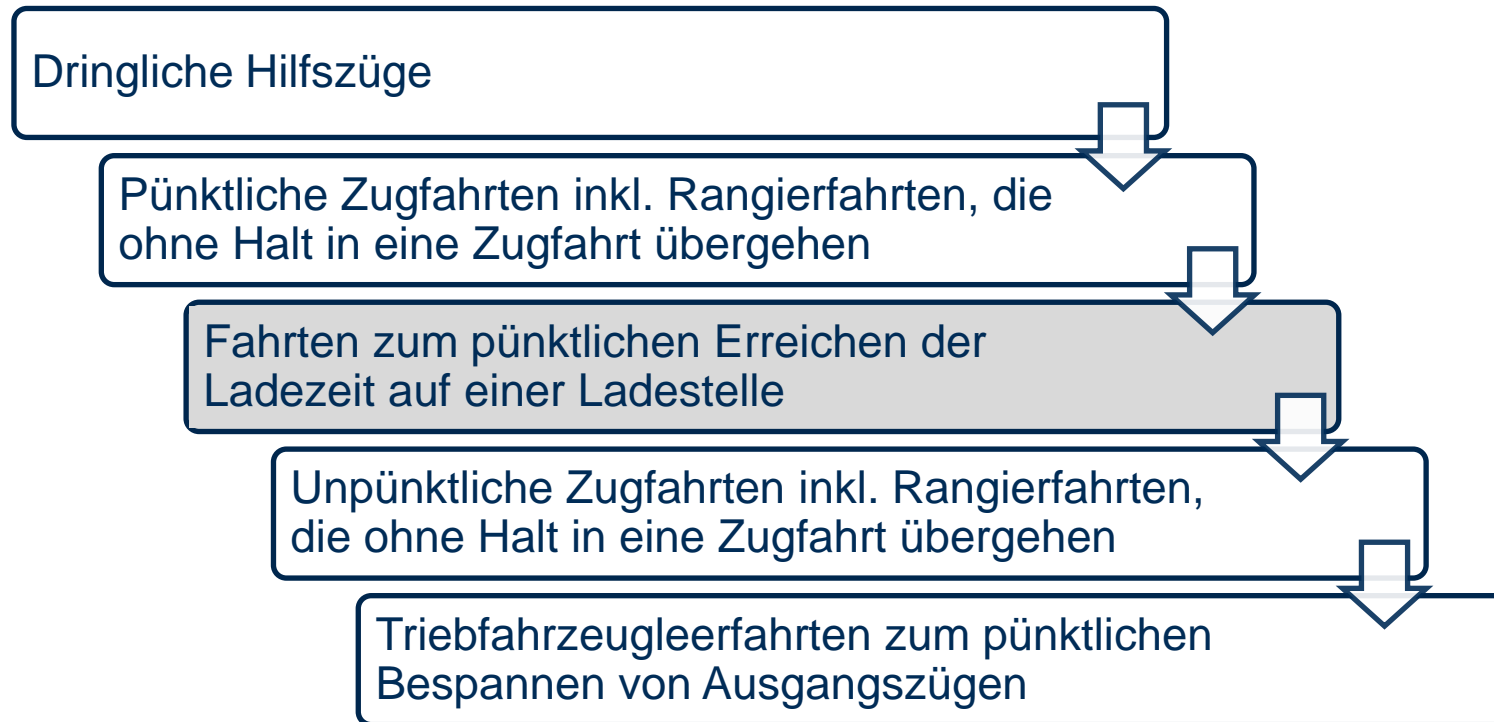
Kennzahlen:

- Der Anteil der Direktzüge im Westhafen beträgt ca. 50 %.
- Die restlichen Züge sind **Mehrgruppenzüge** mit größerem **Rangieraufwand**.
- Bezogen auf den gesamten Hafen verkehren ca. 75 % der Fahrten im Jahresfahrplan (Westhafen: 85%) und 25% im Gelegenheitsverkehr.





Vorrangregeln gemäß HPA – NBS – BT, Ziffer 20.1 Dispositionsregeln für den Netzbetrieb



Betriebliche Herausforderungen:

Nationaler Netzfahrplan berücksichtigt die Kapazitäten im Hafen aktuell nicht

(Stichwort: Grobplanung, Deutschlandtakt)

Schifffahrt hat Vorrang vor Eisenbahnverkehr
(bewegliche Brücken)

Hoher Rangieraufwand auf engem Raum
(z.B. viele Mehrgruppenzüge, Zugzerlegung/-bildung, Ausrangieren von Schadwagen)

Hohe Verweildauer von Zügen im Hafen
(keine Übereinstimmung von Fahr- und Slotplänen)

Züge mit hafenfremden Verkehren
(„Durchläufer“)

Anreize im Entgeltsystem der Hafenbahn:



Effiziente Nutzung:

Kategorisierung und Preisgestaltung entsprechend der technischen Wertigkeit der Gleise (→ Gleiskategorien)



Klimaschutz:

Reduzierung der nutzungsabhängigen Entgelte bei Verwendung von schadstoffreduzierenden Antrieben.



Infrastrukturverfügbarkeit:

Reduzierung des Grundentgeltes bei Ausfahrt des kompletten Zuges innerhalb von 60 Minuten (je Verkehrsrichtung) aus Gleisen der Kat. I.

Anbindung ans Hinterland

- Elementar für **Wettbewerbsfähigkeit** des Hamburger Hafens
- Bedarfsgerechte **Anzahl und Qualität** der Güterverkehrstrassen, ansonsten droht **steigende Konkurrenz zwischen Personen- und Güterverkehr**

Bedarfe und Kapazitäten von Serviceeinrichtungen sind zu berücksichtigen.

Infrastrukturausbau

- **Konsequente Umsetzung** der notwendigen Ausbaumaßnahmen
- **Finanzierung der NE-Hafenbahnen sicherstellen**

Erst Infrastrukturausbau, dann Angebotsausweitungen im Schienenverkehr.



© HPA, Andreas Schmidt-Wiethoff

Hamburg Port Authority AöR

Neuer Wandrahm 4
20457 Hamburg
Tel.: +49 40 42847-0

Anne-Kathrin Scholz
Railway Infrastructure
Tel.: +49 40 42847 5497