

Freie Hansestadt Bremen, Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen

Klimakonferenz²⁰¹⁴ Klimaschutz und Mobilität

Bremen, 25. November 2014

Oberschule am Barkhof

Forum D: Wirtschaftsverkehre bewegen - Grüne Logistik in
Bremen und Bremerhaven?

Die Grenzen der Infrastruktur – das Wachstum der
Seehafenhinterlandverkehre
Iven Krämer



mit finanzieller Unterstützung durch:

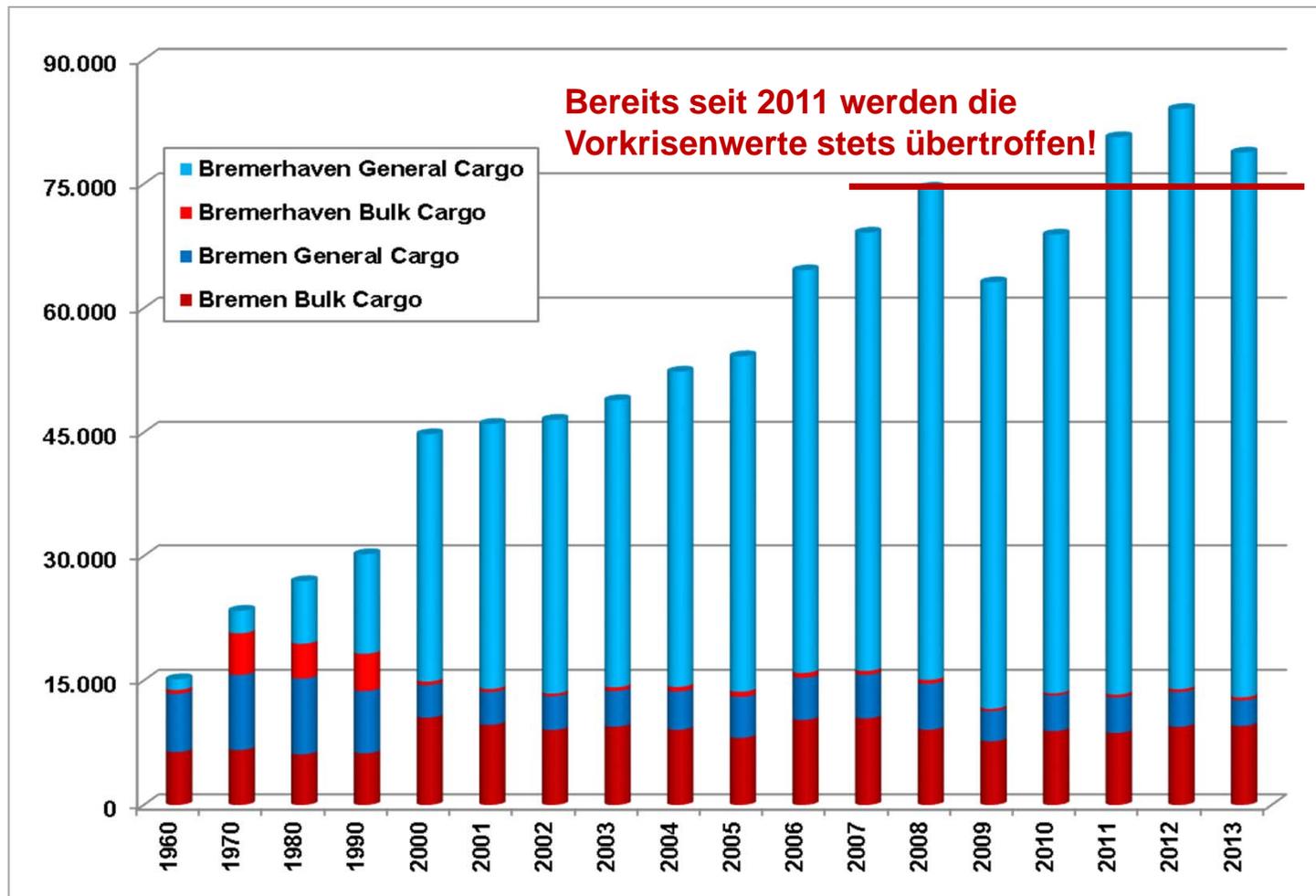


Folie 1 von 17

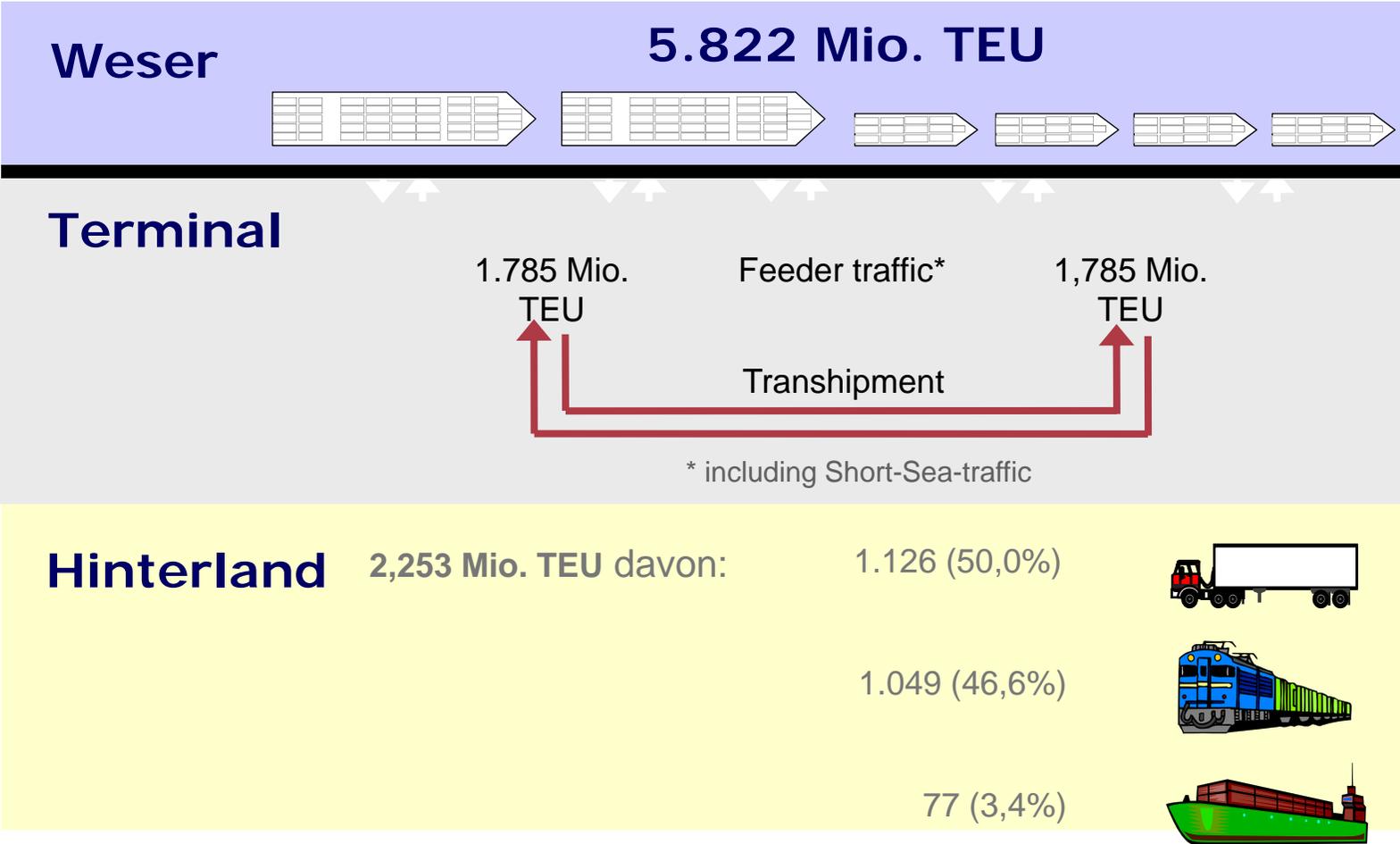
Gliederung / Themen

- 1 Entwicklung des seeseitigen Güterumschlags und des Seehafenhinterlandverkehrs in Bremen und Bremerhaven
- 2 Entwicklung des Modal-splits im Seehafenhinterlandverkehr
- 3 Aktivitäten Bremens zur Stärkung des Schienenverkehrs
- 4 Handlungsnotwendigkeiten an und durch den BVWP 2015
- 5 Kurzfristig erforderliche Maßnahmen – SHHV 2
- 6 Aspekte zum Bahnlärm

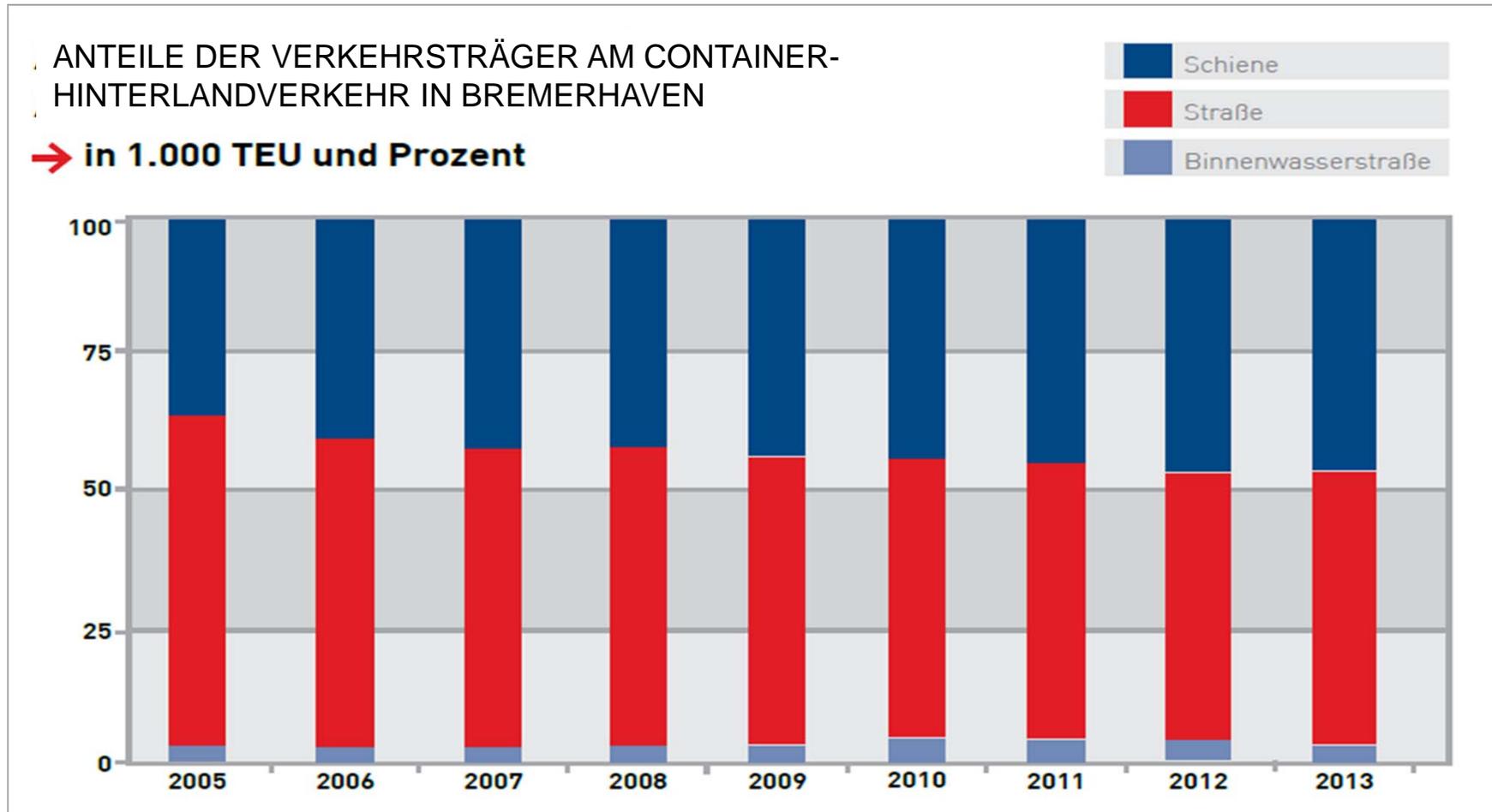
Entwicklung des seeseitigen Güterumschlags in Bremen und Bremerhaven (in Tausend t)



Container-Hinterlandverkehr in Bremerhaven 2013

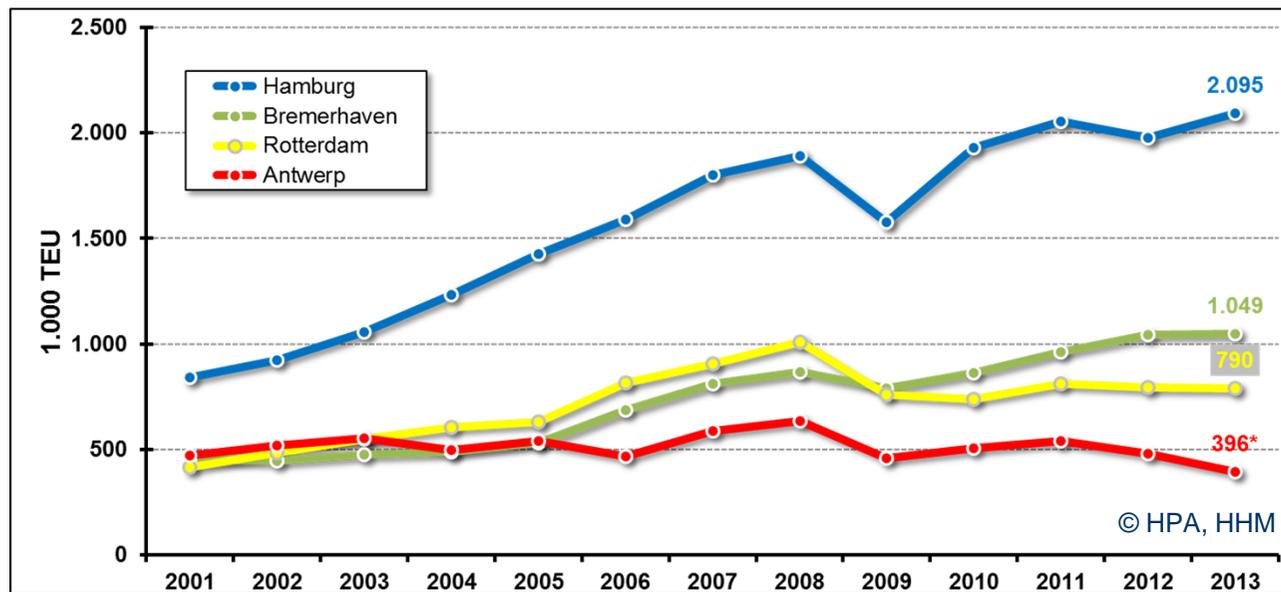


Entwicklung des Container-Hinterlandverkehrs in Bremerhaven von 2003 bis 2013 in 1.000 TEU und %



Entwicklung des Schienencontainer-Hinterlandverkehrs der Nordrange-Häfen

Mit 47 Prozent hat Bremerhaven den europaweit höchsten Bahnanteil im Container-Hinterlandverkehr!



Bremerhaven ist nach Hamburg der bedeutendste europäische Eisenbahnhafen!

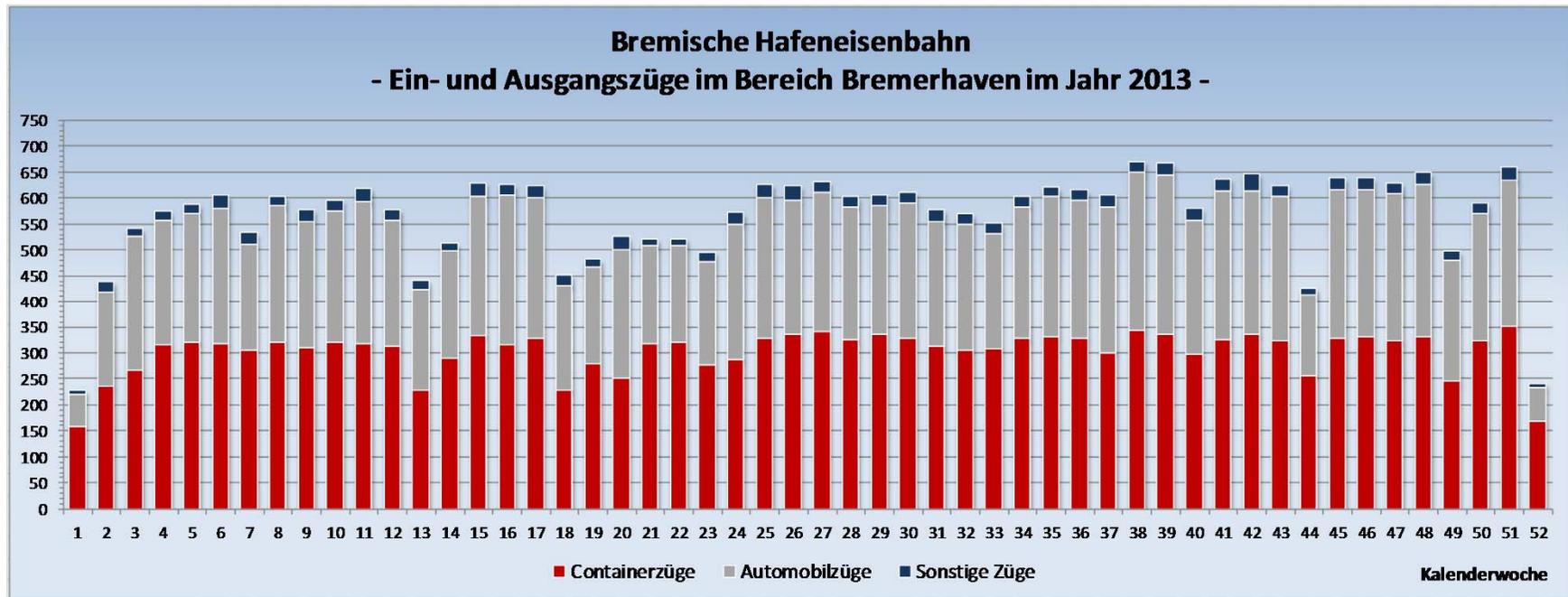


mit finanzieller Unterstützung durch:

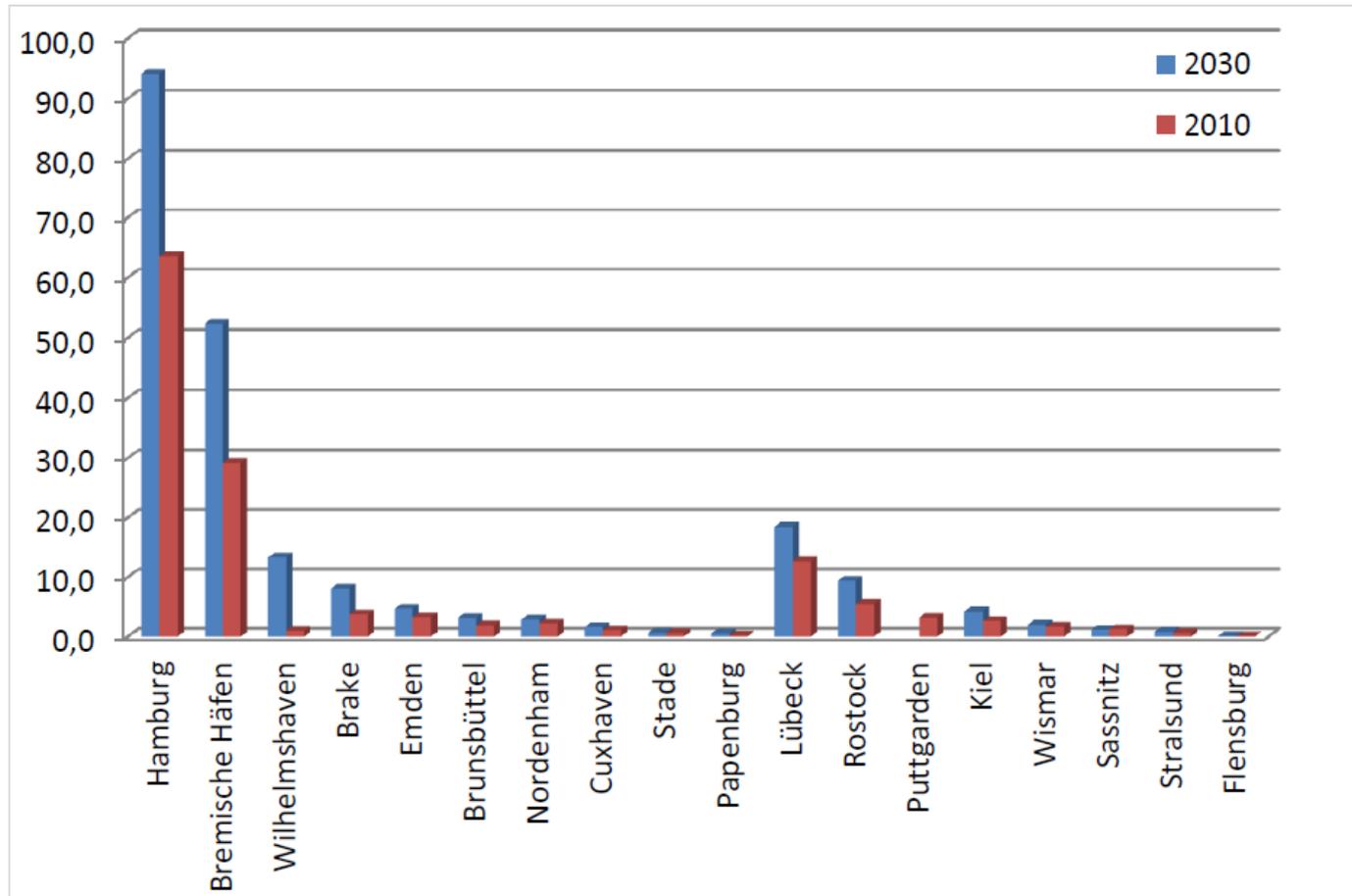


Schienenverkehrsmengen auf der Bremischen Hafeneisenbahn in Bremerhaven 2013

Bremerhaven ist der bedeutendste Automobilhafen Europas. Die Autozüge nutzen voll wie leer die Schieneninfrastruktur! Tonnenbezogene Analysen verzerren das Bild des Bahnverkehrs und sind für Prognosen von Zugverkehren nur bedingt geeignet.

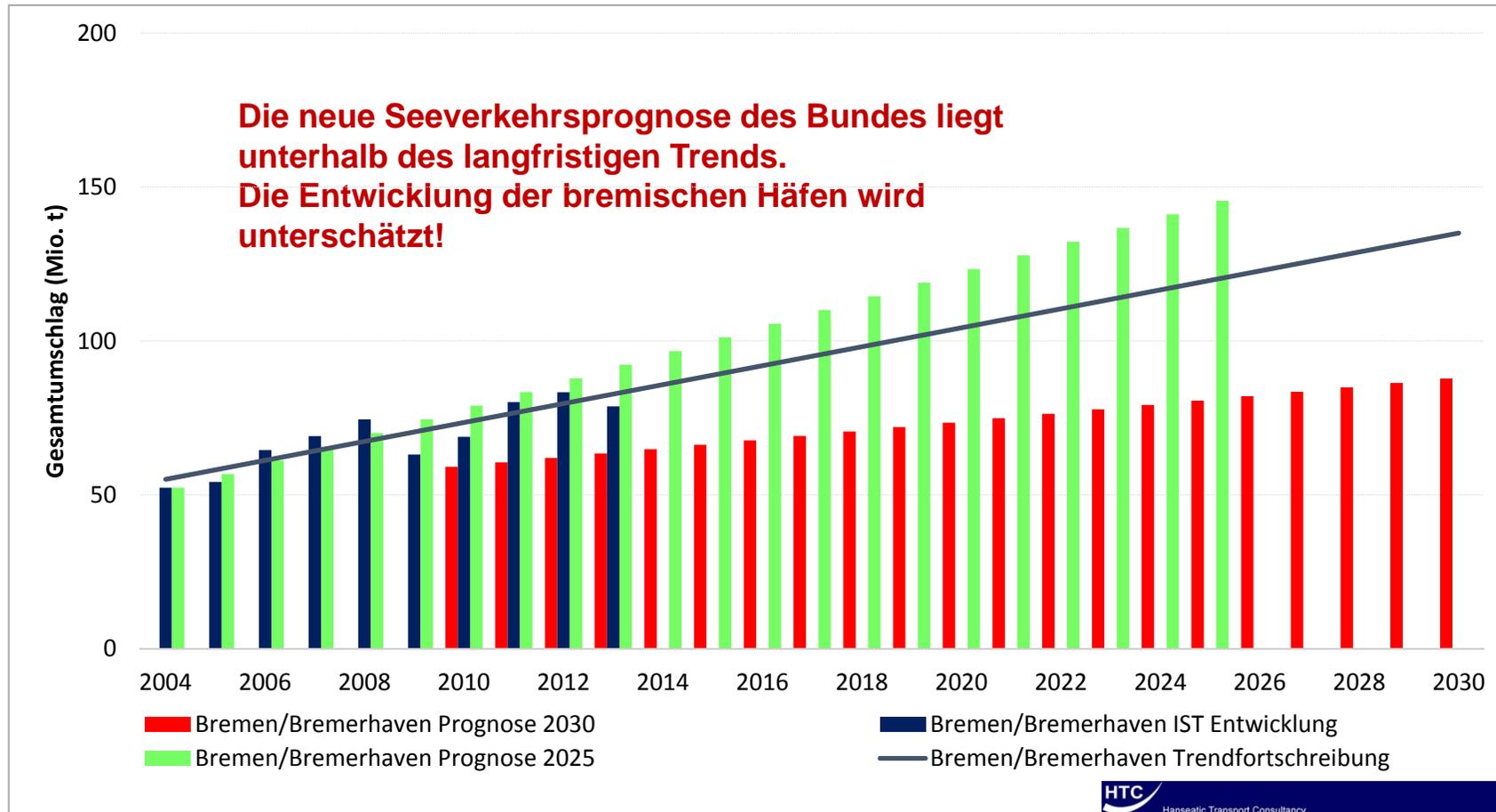


Prognose des Seehafen-Hinterlandverkehrs in Millionen t

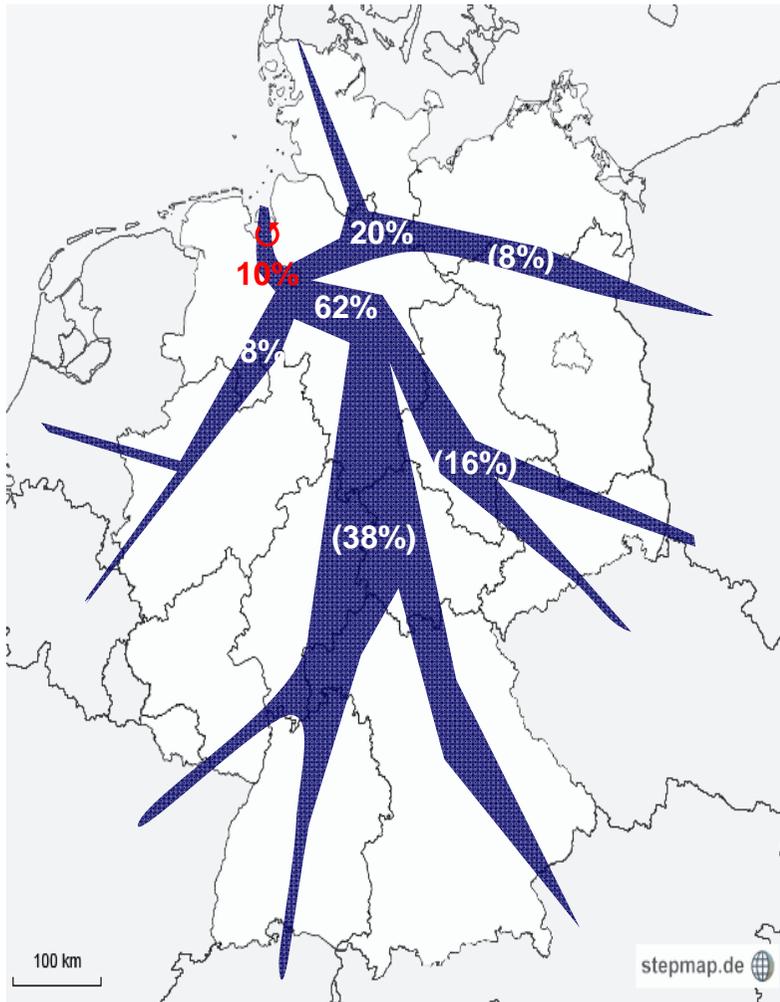


Quelle: Seeverkehrsprognose 2030 (Los 2), MWP et. al., Hamburg & Frankfurt a. M., im Auftrag des BMVI, 2014

Prognosen zur Umschlagentwicklung – Vergleich neuer und alter Seeverkehrsprognose mit Ist-Werten



Das Hinterland der Bremischen Häfen



Hinterlandverkehr „Schiene“ der Bremischen Häfen

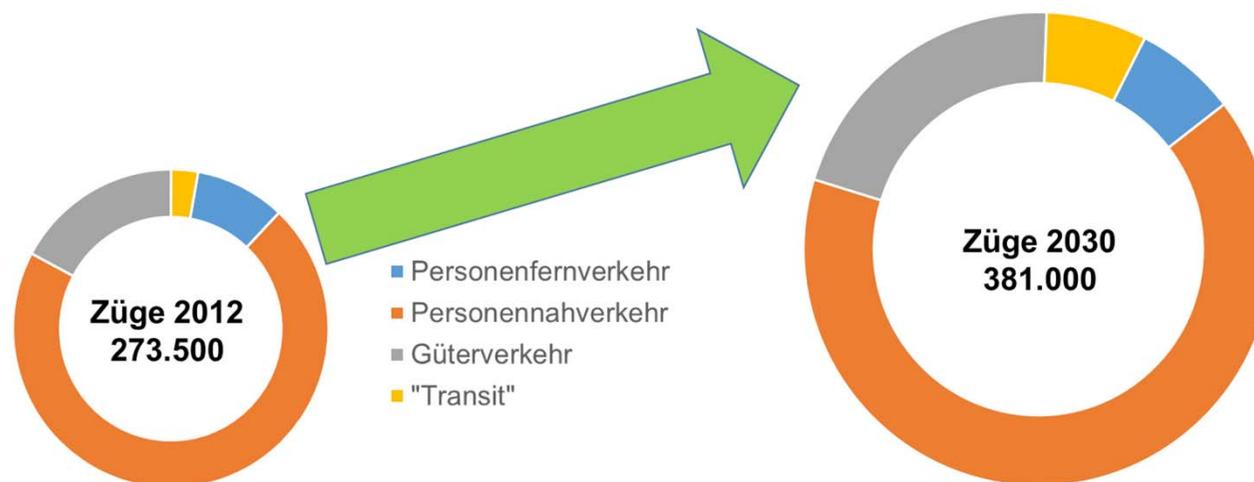
Verteilung der Züge im Hinterlandverkehr

- Binnenverkehr Land Bremen 10 %
- Korridor Bremen – Hamburg 20 %
- Korridor Bremen – Hannover 62 %
- Korridor Bremen – Osnabrück 8 %

Fokus auf Süddeutschland sowie Ost- u. Südost-Europa-Korridoren. (Eine vergleichbare Ausrichtung wird auch für den Jade-Weser-Port erwartet.)

Erwartete Entwicklung der Zugzahlen im Knoten Bremen bis zum Jahr 2030 (Quelle: HTC und RM Con)

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



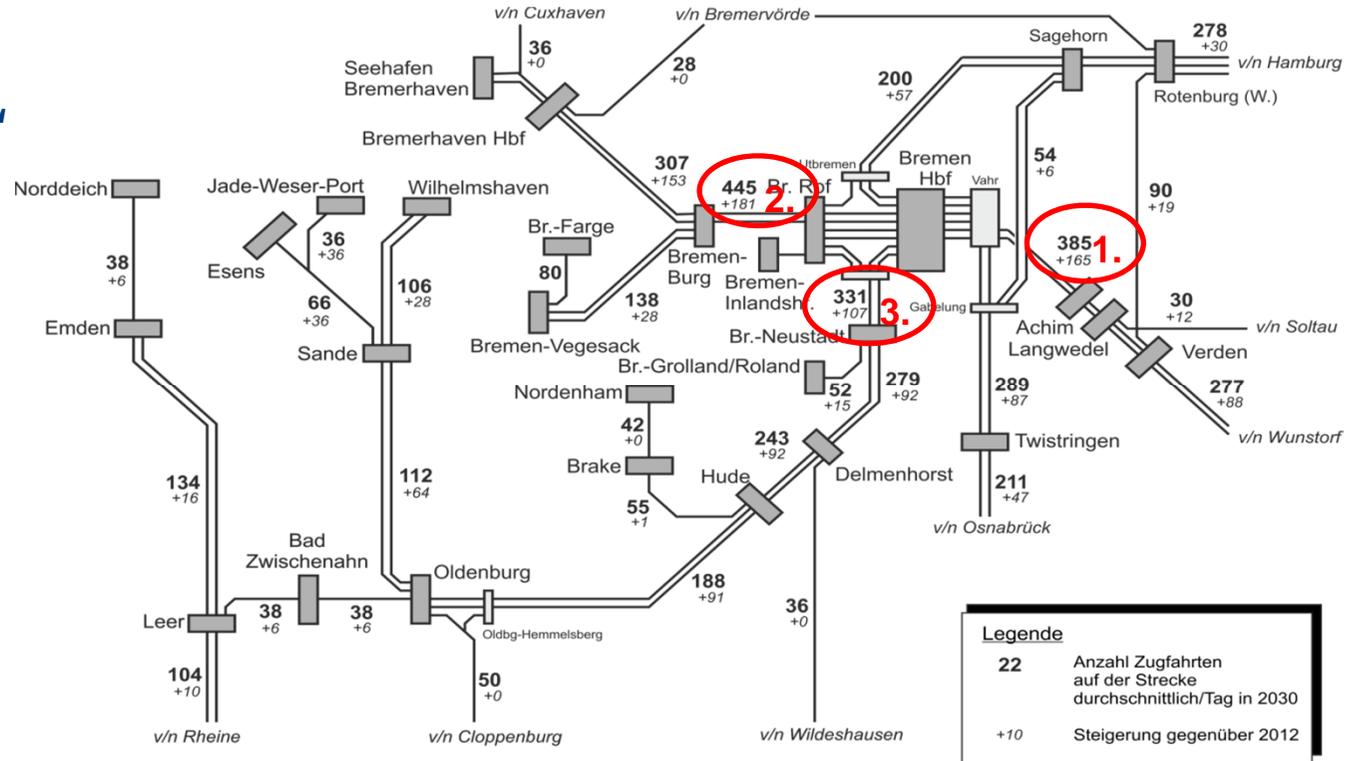
Wachsende Zugzahlen (Durchschnittstag) 2030 im Knoten Bremen

Drei „Hot Spots“

HB Hbf - HB-Achim
(+ 132%)

HB-Burg- HB Rbf
(+ 69%)

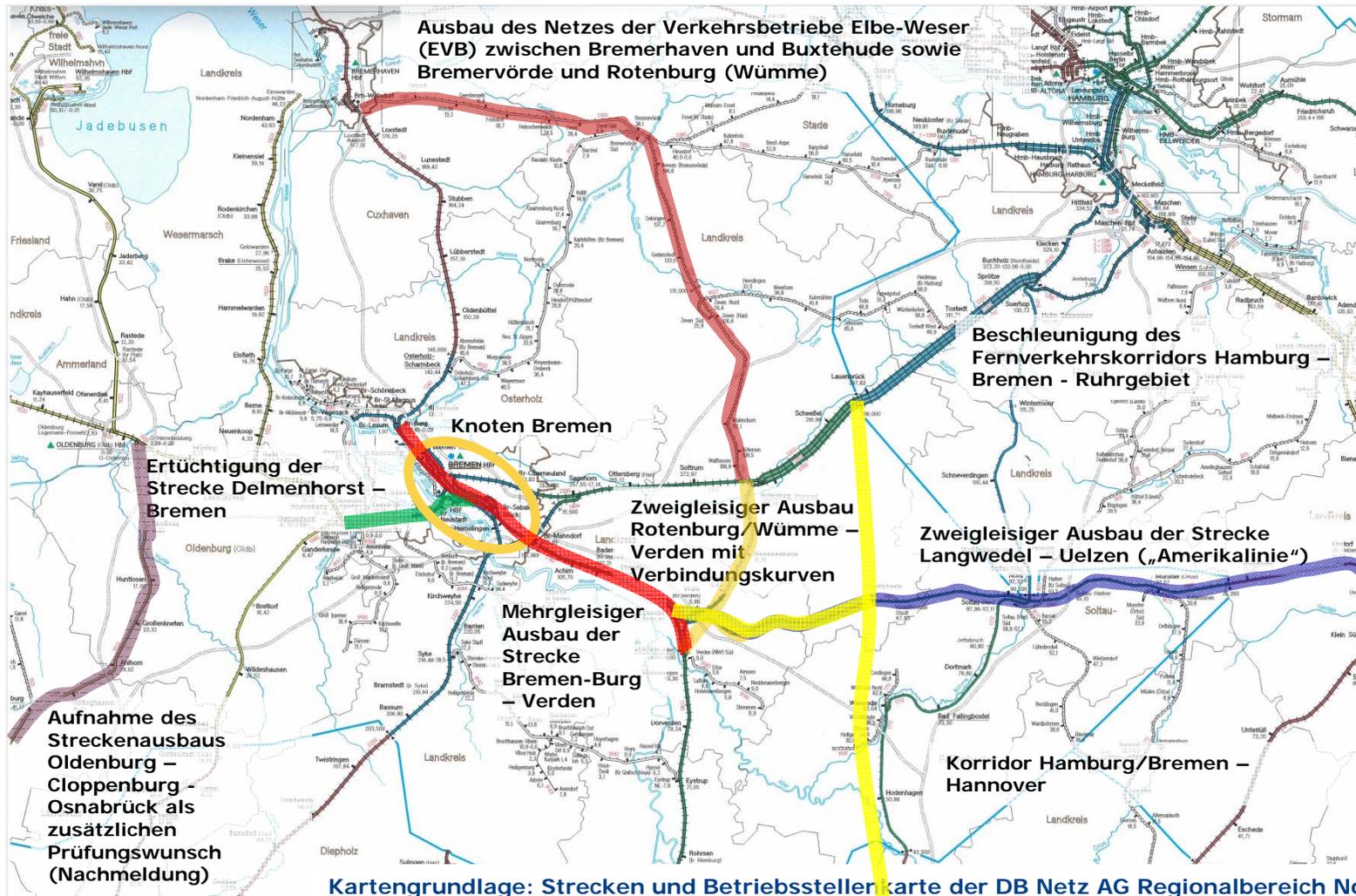
HB Hbf - HB-Neustadt
(+ 33%)



mit finanzieller Unterstützung durch:



Von Bremen gemeldete Schienenprojekte zum BVWP 2015



mit finanzieller Unterstützung durch:



Bremer Meldungen zum SHHV 2 - Programm



a Erneuerung des Steuerrechners im Bahnhof Bremerhaven-Speckenbüttel

b Elektrifizierung der DB-Bestandsgleise im Bahnhof Bremerhaven-Speckenbüttel (40-er Harfe)

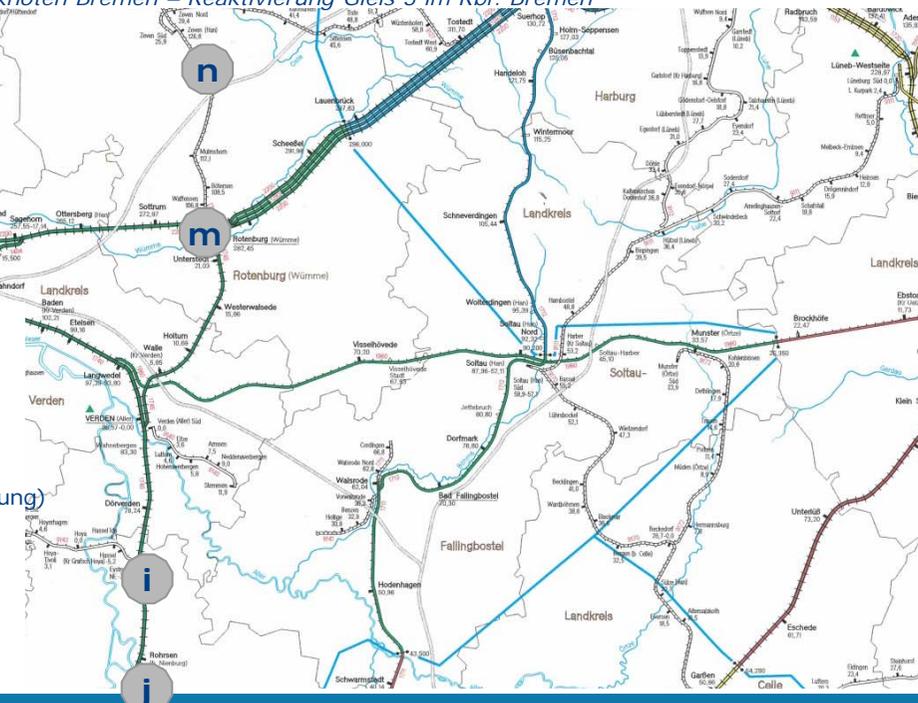
c Erneuerung der Gleiskreuzung in Bremerhaven-Wulsdorf

d Einrichtung von zusätzlichen Fahrstraßen in Bremerhaven

e Erneuerung von acht Bahnübergängen auf der Strecke Bremen-Bremerhaven

f 750 m Überholgleis Osterholz-Scharmbeck (Nord-Süd-Richtung)

g Knoten Bremen – Reaktivierung Gleis 3 im Rbf. Bremen



h Knoten Bremen - Erneuerung einer Ausfahrgruppe im Rbf

i Blockverdichtung zwischen Bremen Hbf. und Wunstorf

j 750 m Überholgleis Rohrsen (Süd-Nord-Richtung)

k Direktverbindung zwischen GVZ und Oldenburg/Wilhelmshaven (Planung)

l Direktverbindung zwischen GVZ und Hamburg (Planung)

m Direktverbindung EVB-Strecke in/aus Richtung Verden

n Signalisierung der EVB-Strecke



mit finanzieller Unterstützung durch:



Einige Aspekte zum Bahnlärm

Das Thema des Schienenlärms ist bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen, der DB AG, den Hafenbahnen und allen sonstigen Beteiligten „angekommen“.

Es wird gehandelt → EVU verfolgen Umrüstprogramme. Bremen/Bremerhaven haben eigene Programme aufgelegt. Lärmschutz wird gebaut.

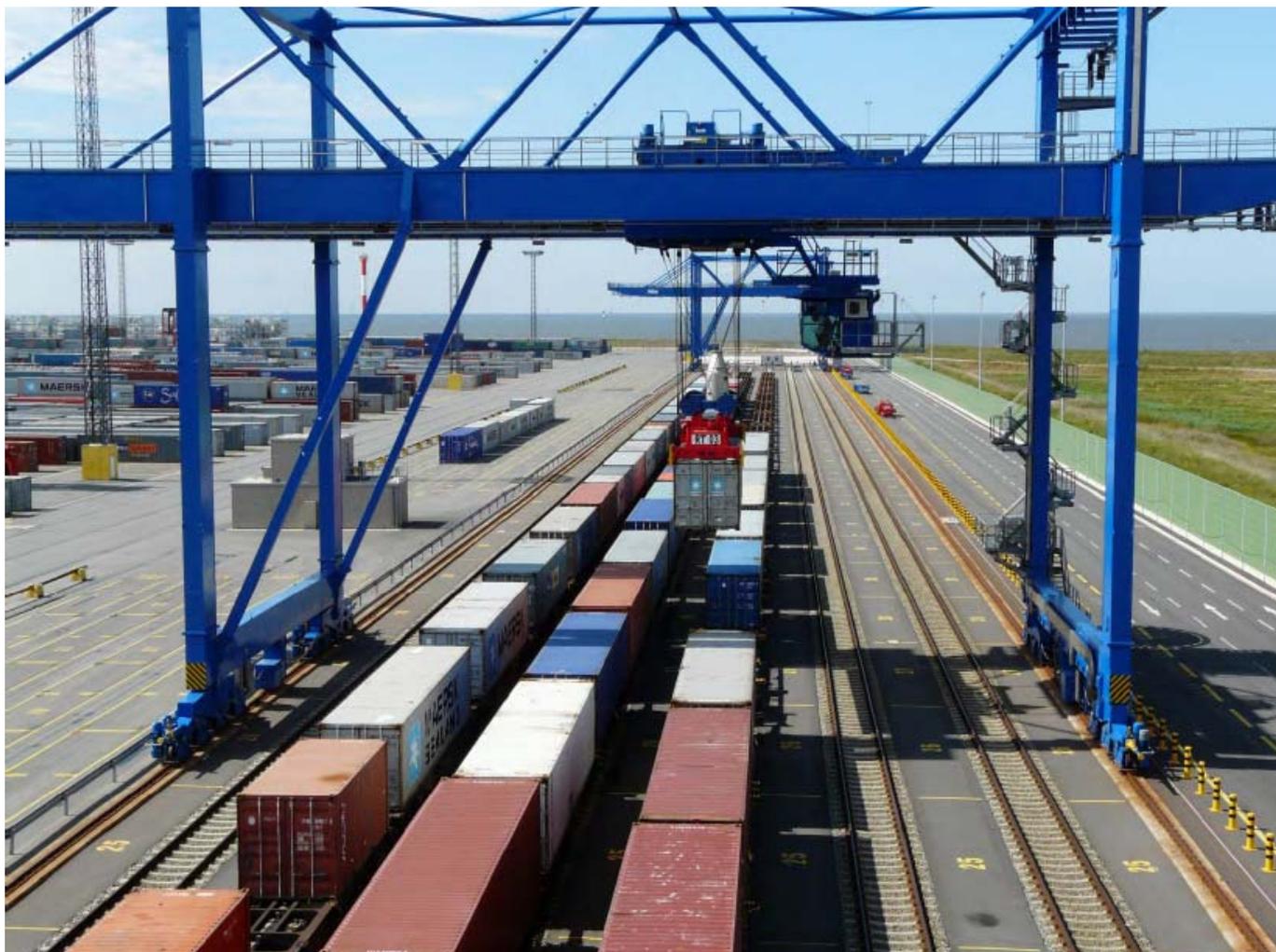
Die erwartete Zunahme der Bahnverkehre wird mit einer geringen, Abnahme in Bremen und Bremerhaven einhergehen.

Die eingeleiteten und begonnenen Maßnahmen sind noch nicht ausreichend.

Das Messen von Bahnlärm kann und wird nach einer Erprobungsphase eine Maßnahme sein, um Lärmentwicklungen verlässlich nachweisen zu können.

Die erfolgreiche Rolle Bremerhavens als führender europäischer Eisenbahnhafen wird ohne verlässlichen Lärmschutz nicht zu halten sein.

Herzlichen Dank!



mit finanzieller Unterstützung durch:



Folie 17 von 17