



Kapazitive Leistungsfähigkeit des Eisenbahnnetzes im Großraum Bremen

Öffentliche Vorstellung der Ergebnisse

Teil 1: „Analyse und Prognose der Verkehre und Produktionsstrukturen“

Bremen, 04. November 2013

Dr. Thomas Rössler

Prof. Dr.-Ing. Thomas Siefer

Untersuchungsmethodik

Güterumschlag der Bremischen Häfen bis 2030

Entwicklung des Schienenverkehrs bis 2030

Erwartete Knotenbelastung Bremen in 2030

Empfehlungen für die Entwicklung der Schieneninfrastruktur

Grundlagen zur Hafententwicklung

„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



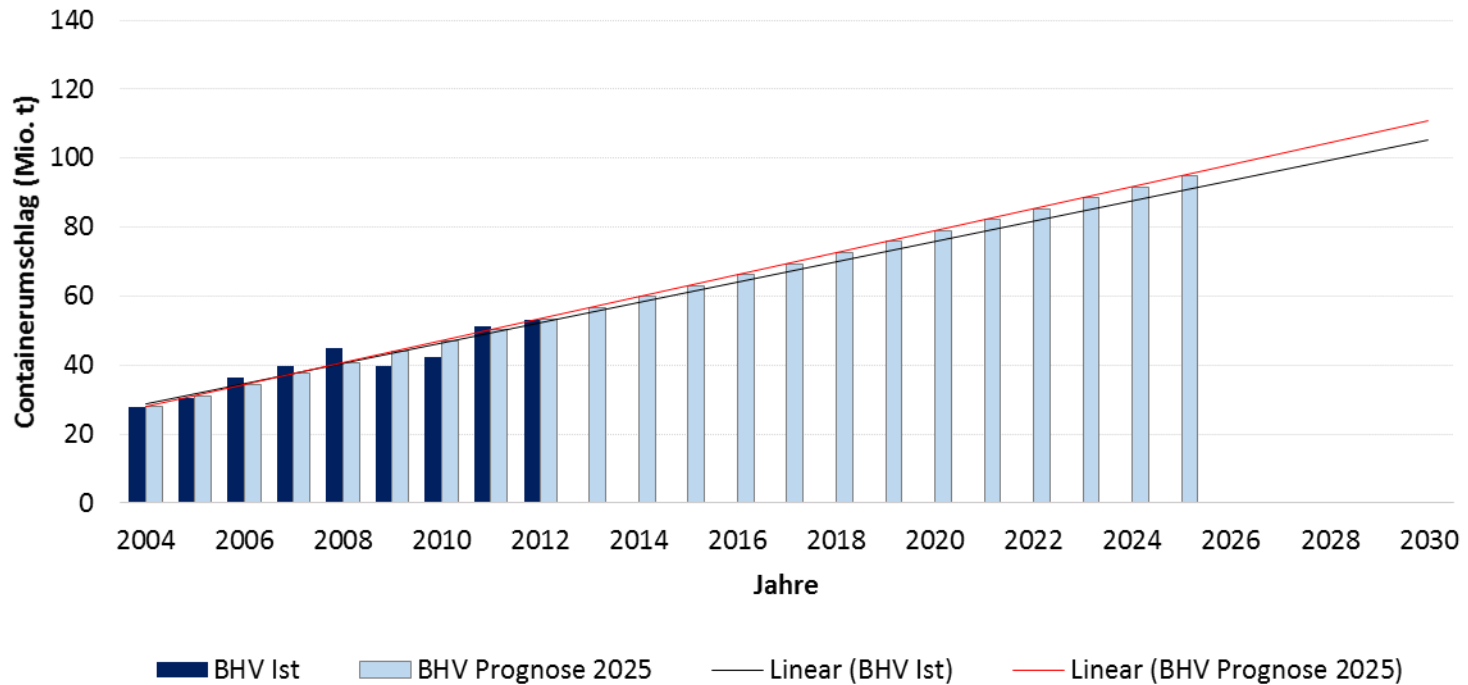
Infrastrukturbedarf

Vorschläge Aus- / Neubau im
Knoten und im Hinterland
Betriebliche Optimierungen

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

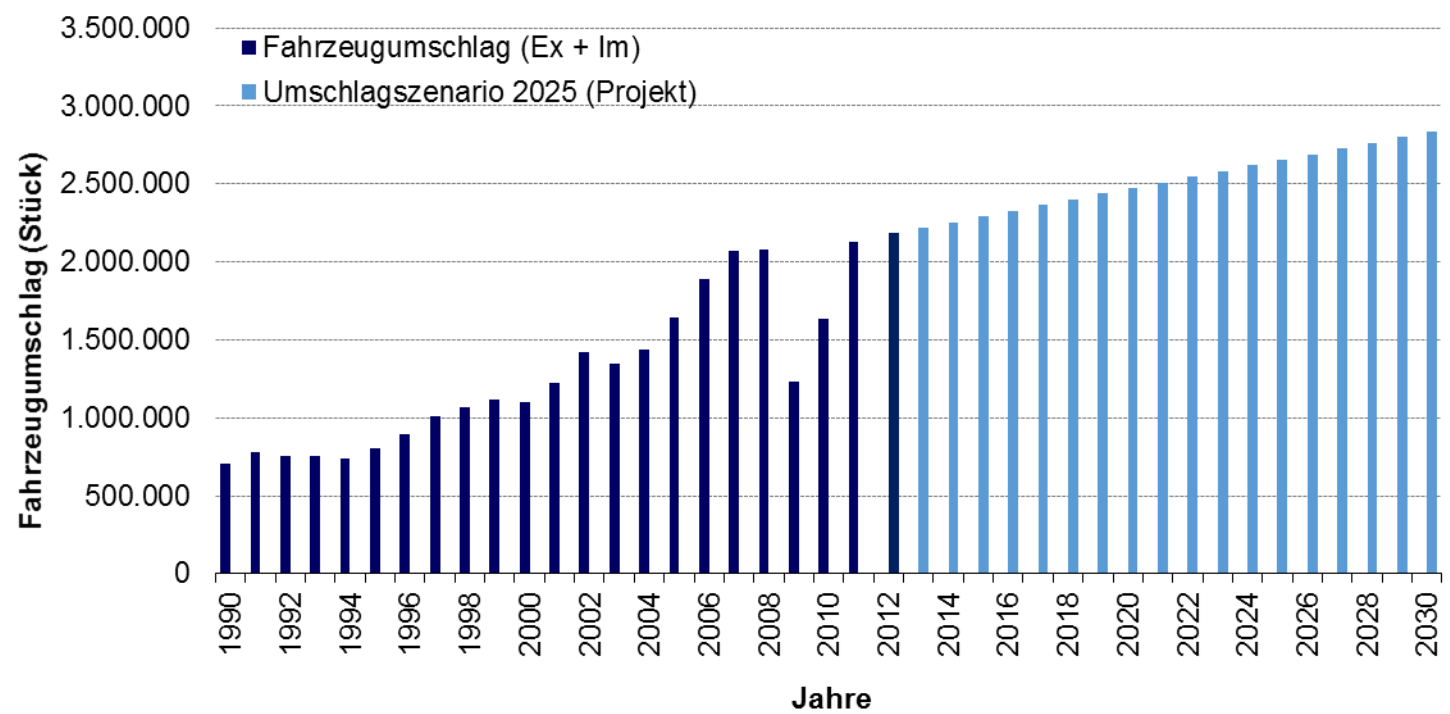
	Ist-Wert 2004 (in 1000 t)	Ist-Wert 2012 (in 1000 t)	Prognostiziertes Wachstum Seeverkehrsprognose 2004-2025 p.a.	tatsächliches Wachstum 2004-2012 p.a.
Hamburg	114.501	130.938	5,3%	1,69%
Bremen/Bremerhaven	52.319	84.028	5,0%	6,10%
Wilhelmshaven	45.042	26.276	3,4%	-6,52%
Brake	4.937	6.165	2,7%	2,68%
Nordenham	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%

- ▶ 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.



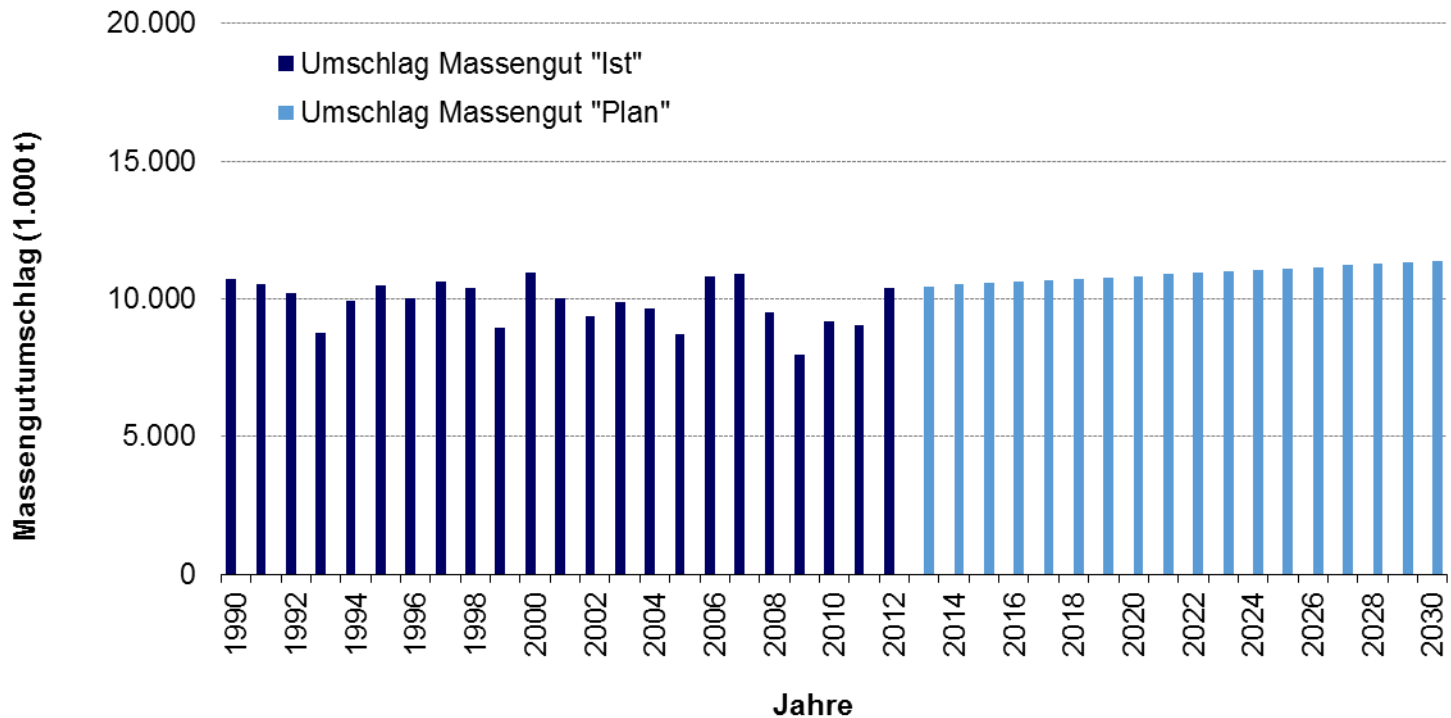
- ▶ Erwartungen der Marktteilnehmer deuten auf leicht abgeschwächtes Wachstum hin: Projekt erwartet für Bremerhaven ca. 4% Wachstum ggü. ~6% der „alten“ Prognose
- ▶ Entwicklung beeinflusst Hinterlandverkehr erheblich, etwa die Hälfte wird per Schiene abgewickelt (bei deutlicher Imbalance zwischen Export-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

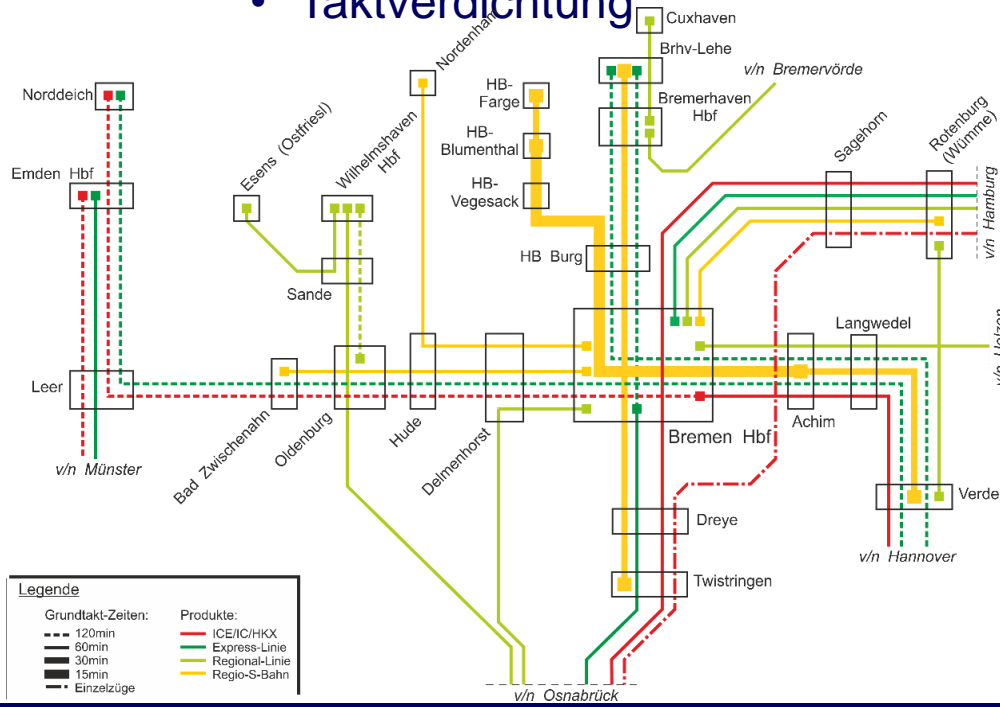


Güterverkehr

- ▶ Deutschland allgemein 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

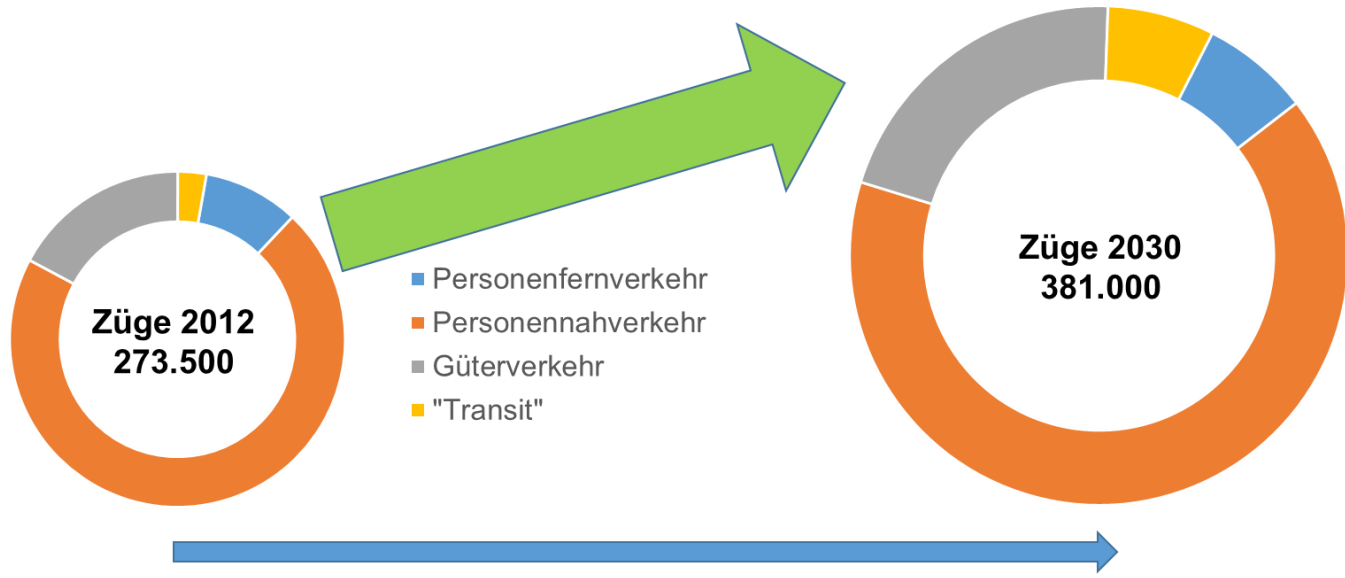
Personenverkehr

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

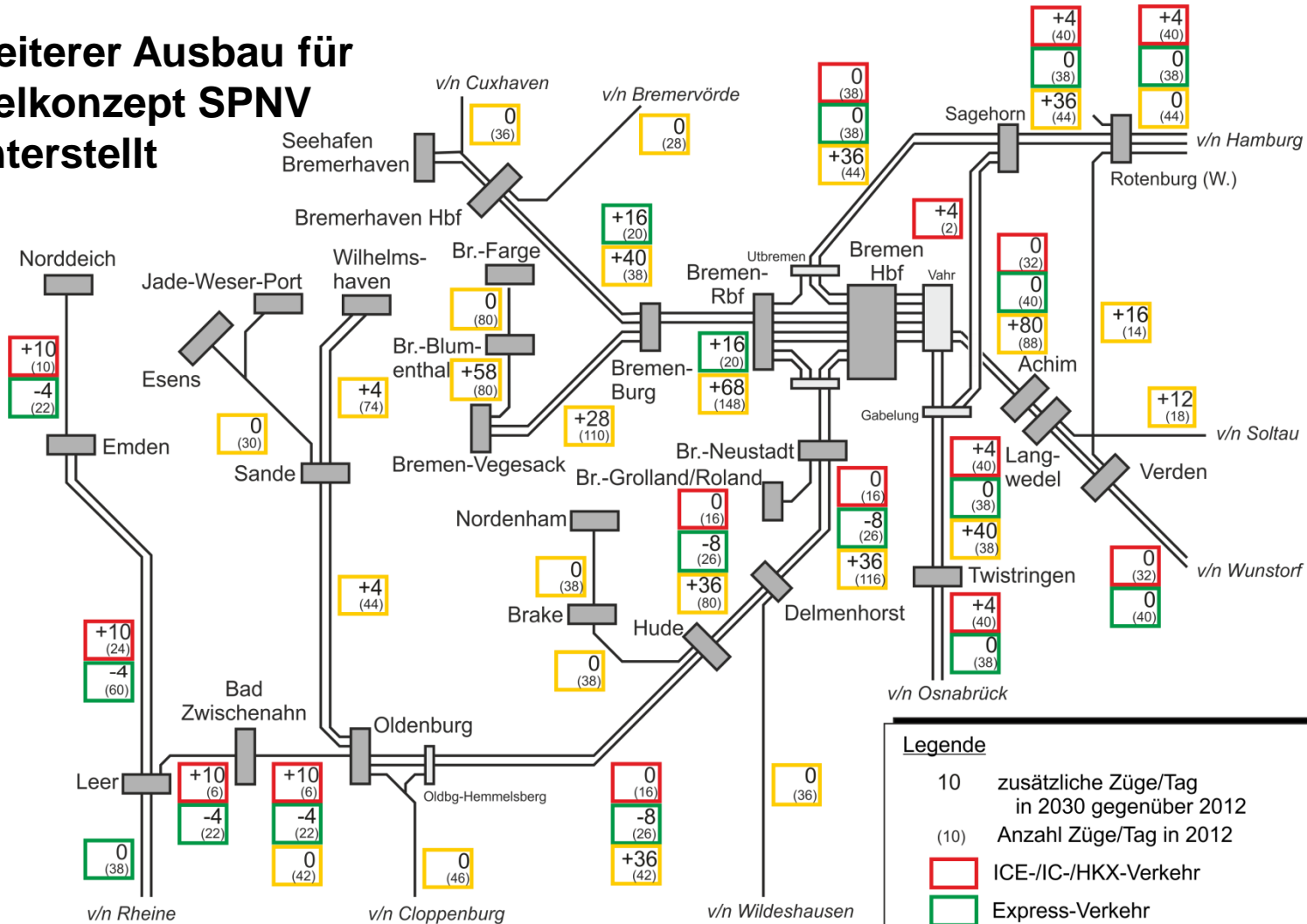


► Zugzahlen im Bahnknoten Bremen 2012 bis 2030

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

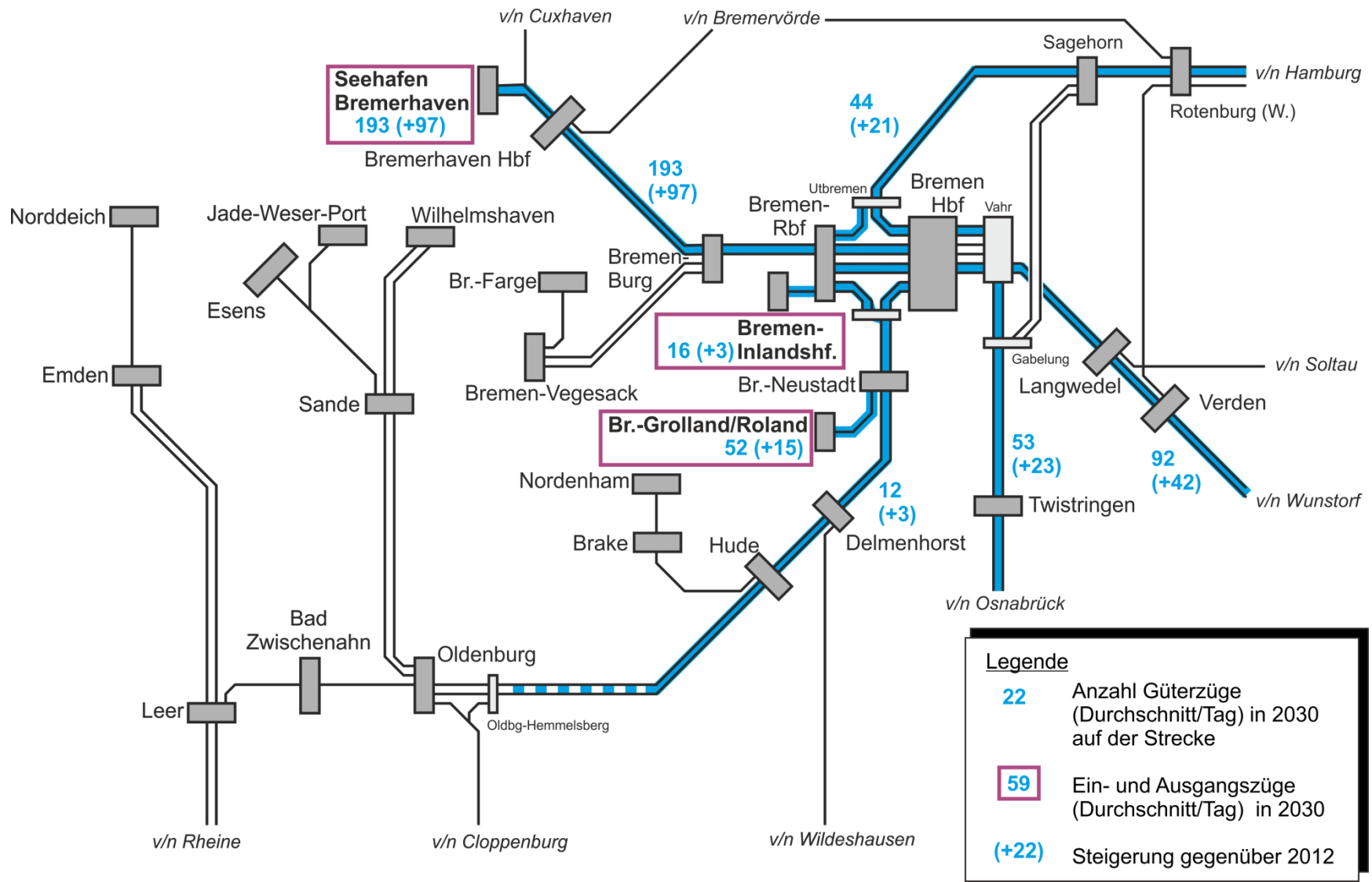


Weiterer Ausbau für Zielkonzept SPNV unterstellt

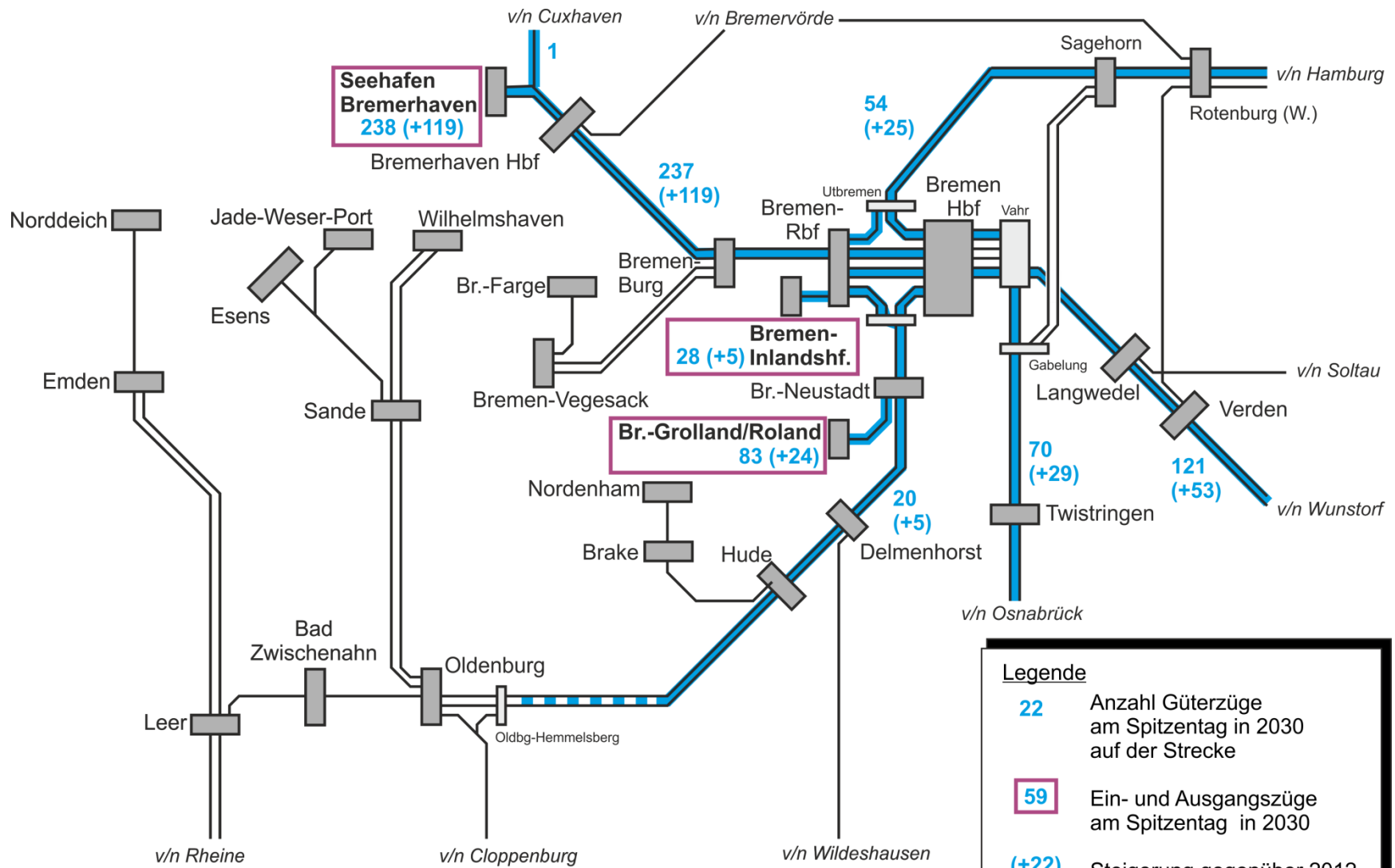


Legende	
10	zusätzliche Züge/Tag in 2030 gegenüber 2012
(10)	Anzahl Züge/Tag in 2012
[Red Box]	ICE-/IC-/HKX-Verkehr
[Green Box]	Express-Verkehr
[Yellow Box]	Regio-S-Bahn-/Regional-Verkehr

➔ Erheblicher Mehrverkehr durch zusätzliche Nahverkehrszüge



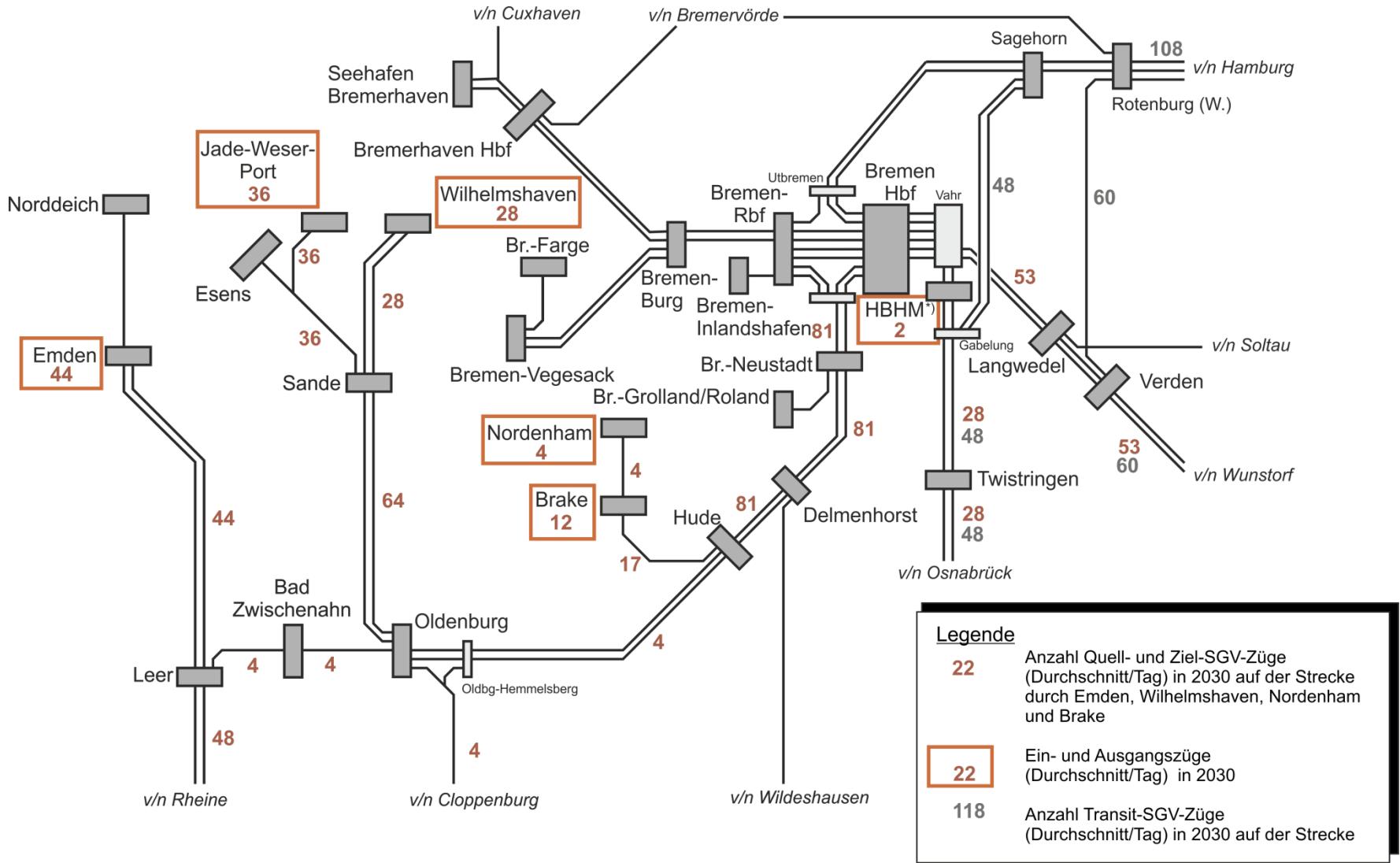
➔ Verdopplung im SGV bis 2030 auf der Achse Bremerhaven - Wunstorf



Legende

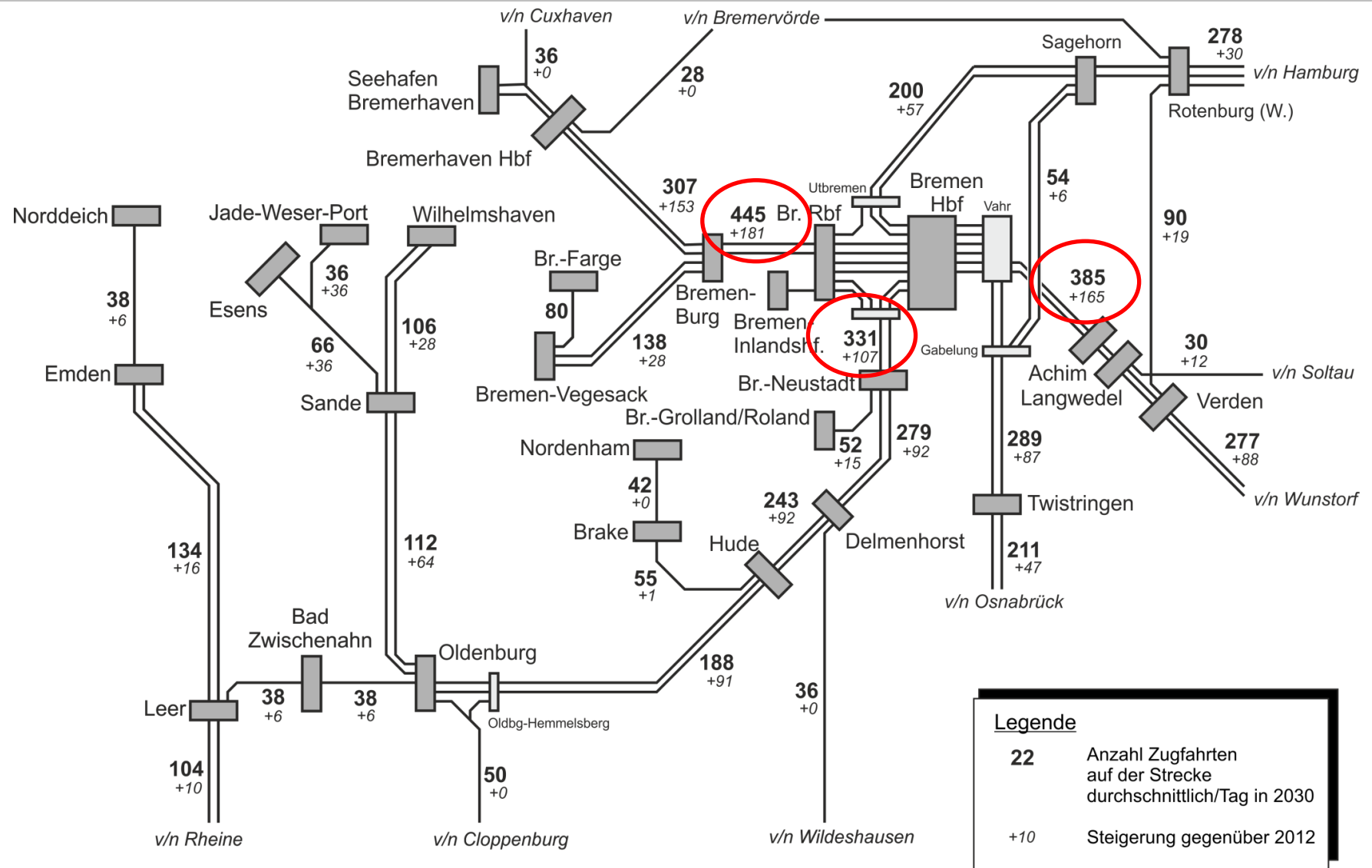
- 22** Anzahl Güterzüge am Spitzentag in 2030 auf der Strecke
- 59** Ein- und Ausgangszüge am Spitzentag in 2030
- (+22)** Steigerung gegenüber 2012

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

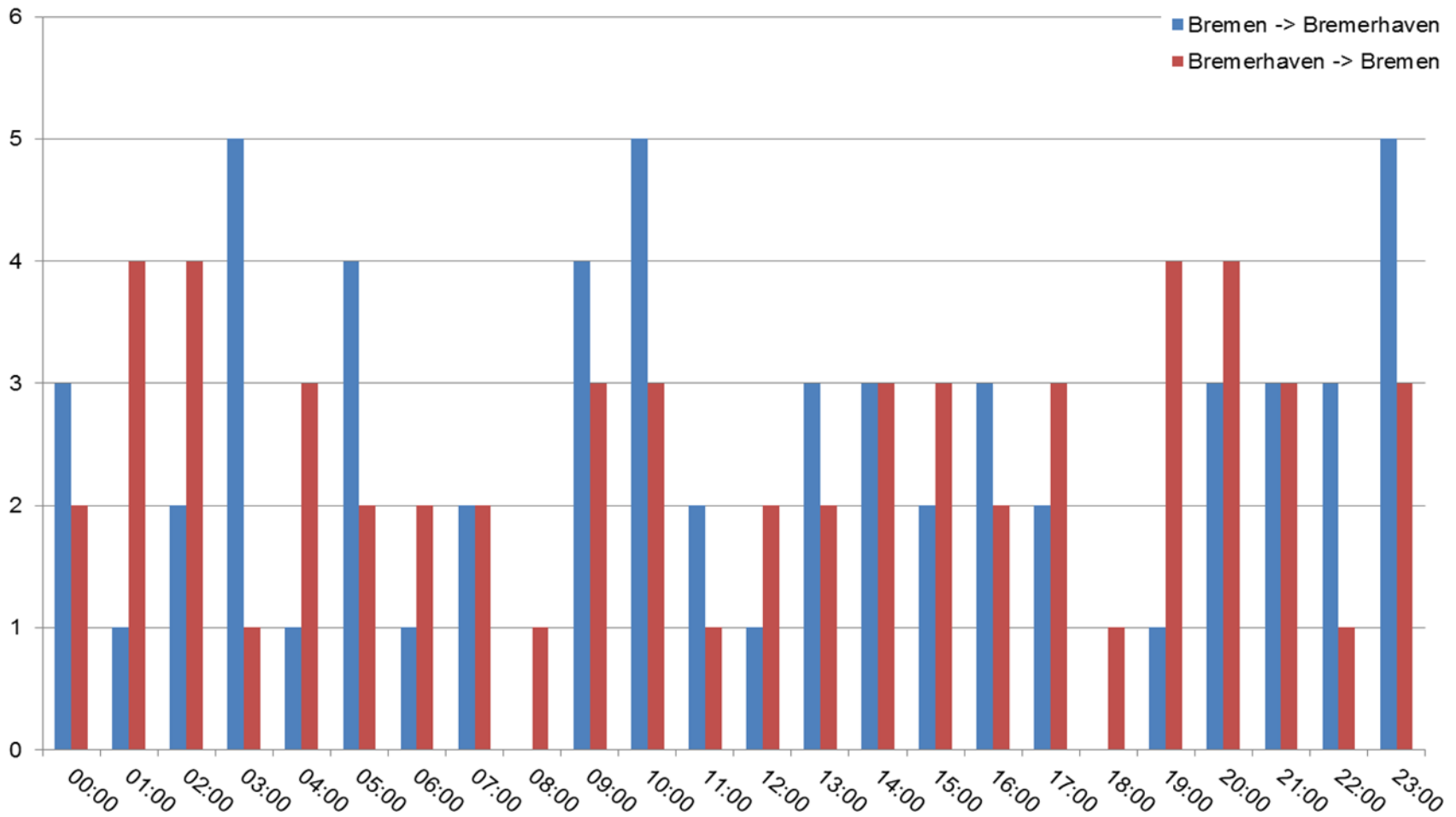


*) Bremen-Hemelingen

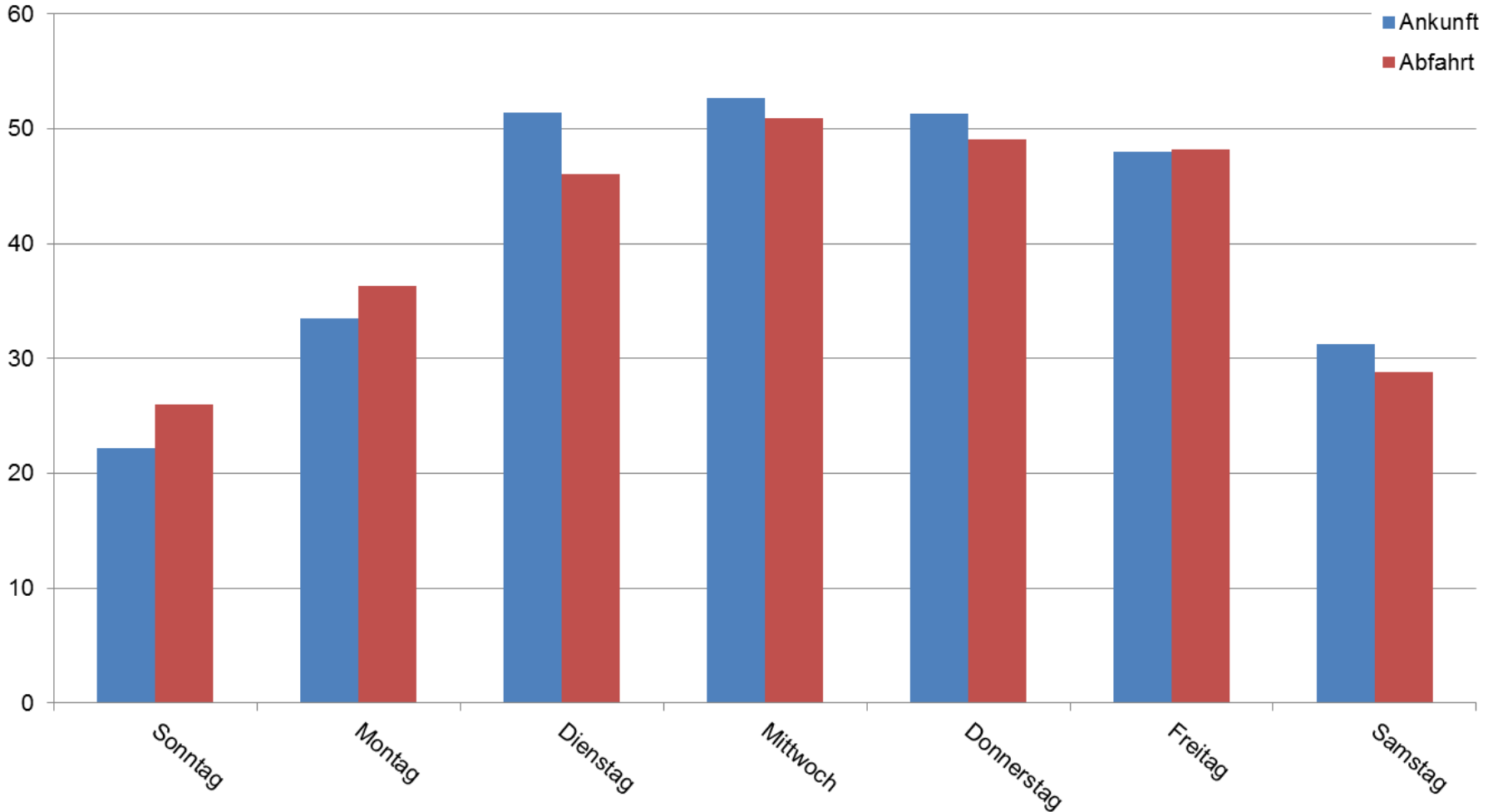
➔ Knoten durch SGV im Transit und sonstige Schwerpunkte zusätzlich belastet



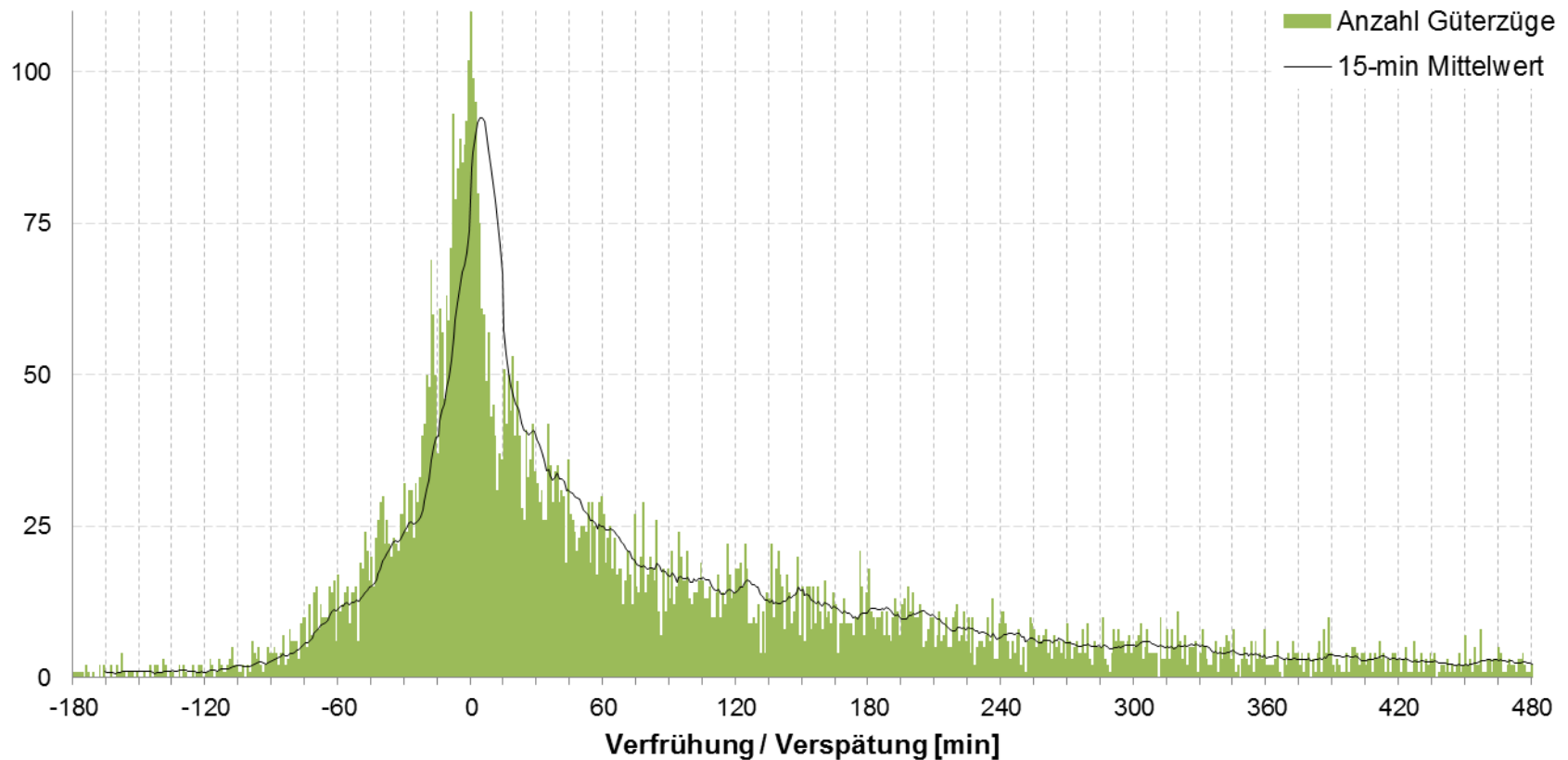
➔ **Knoten Bremen ohne weitere Maßnahmen überlastet**



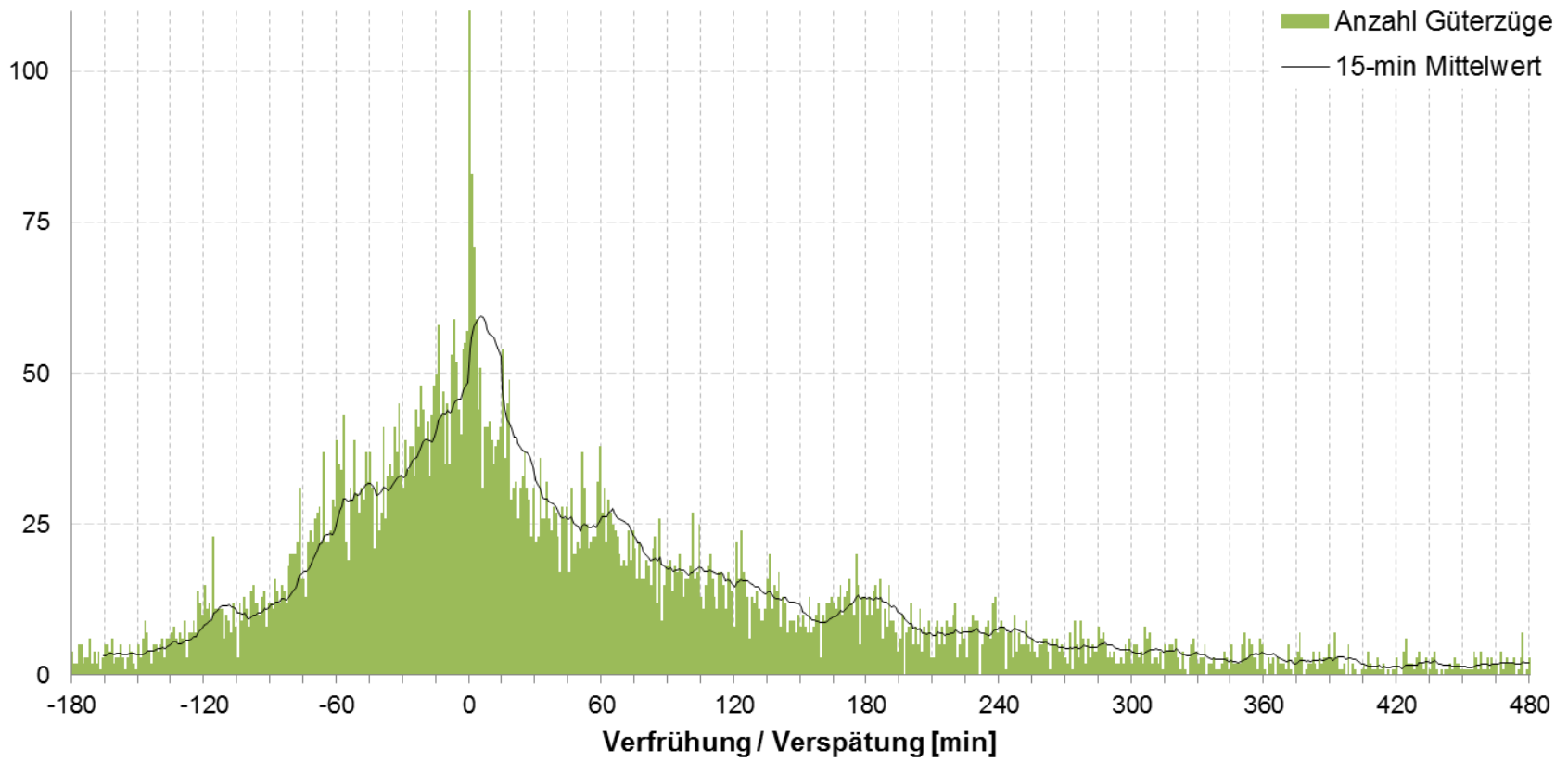
➔ Zu- und Abfuhr von Güterzügen über den ganzen Tag „gleichmäßig“ verteilt



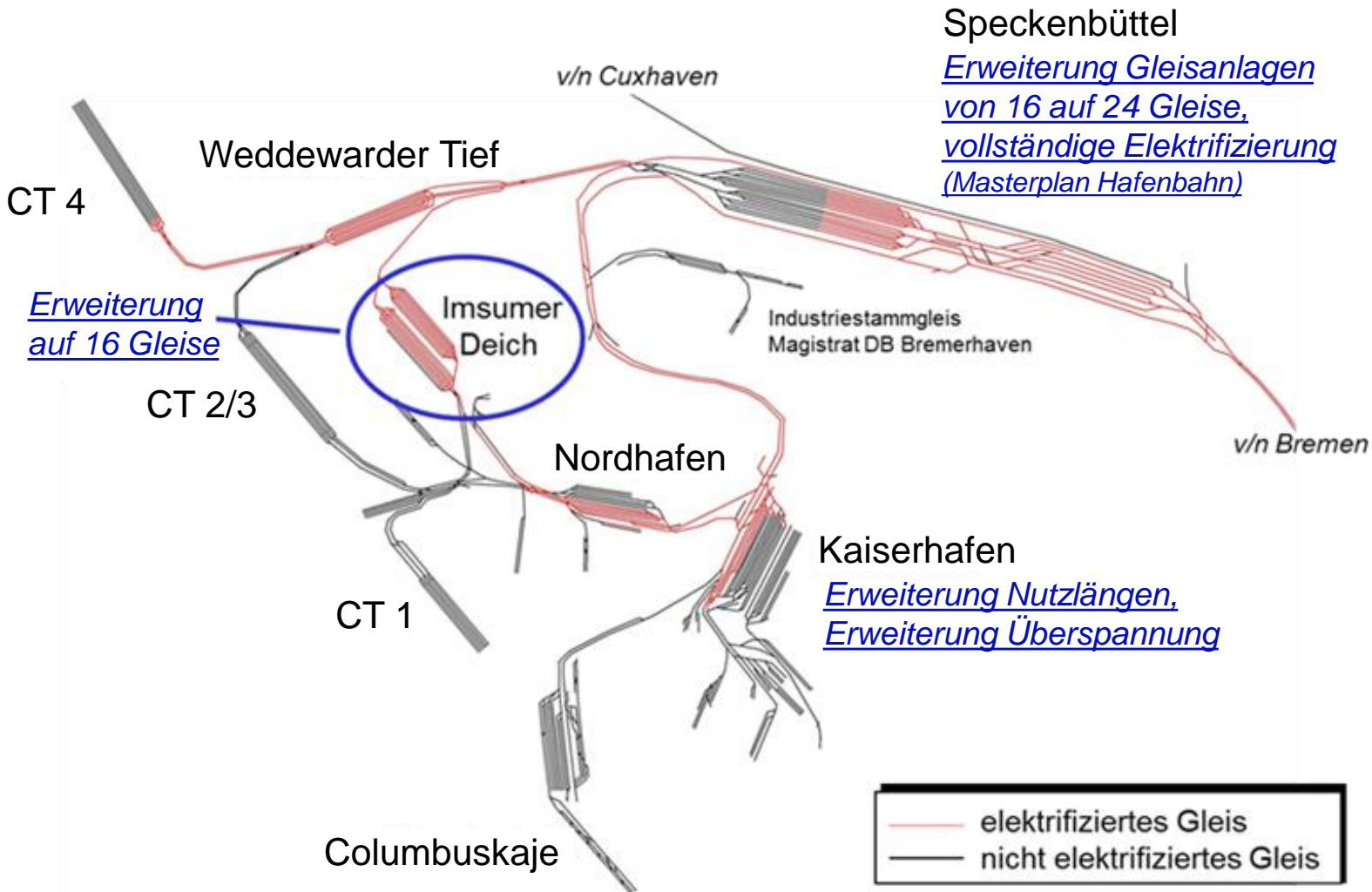
➔ Reserven für weiteren Hinterlandverkehr bestehen nur noch an den Wochenenden



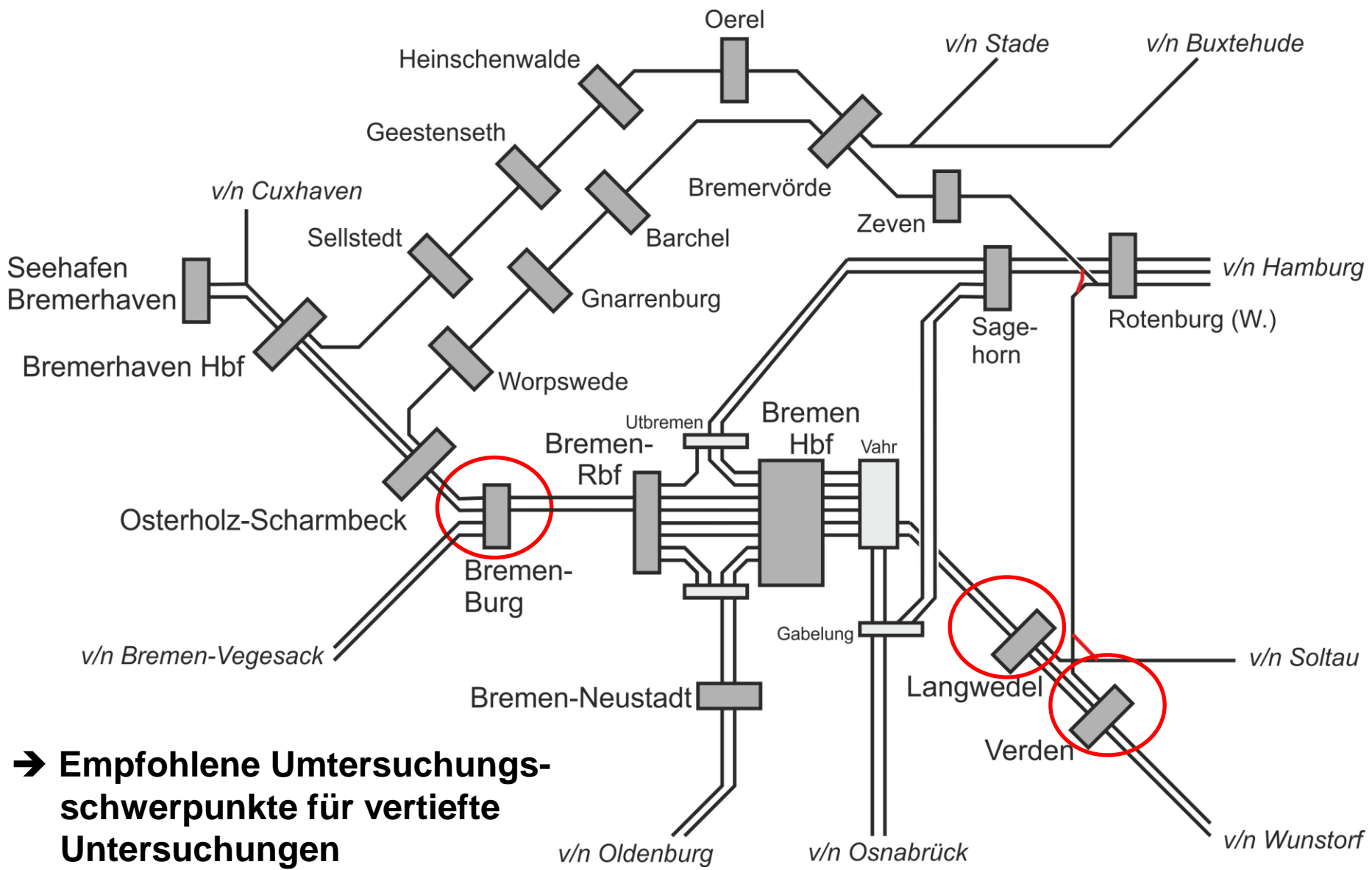
→ Auch Güterzüge in der Abfahrt aus Bremerhaven weisen Verspätungen auf



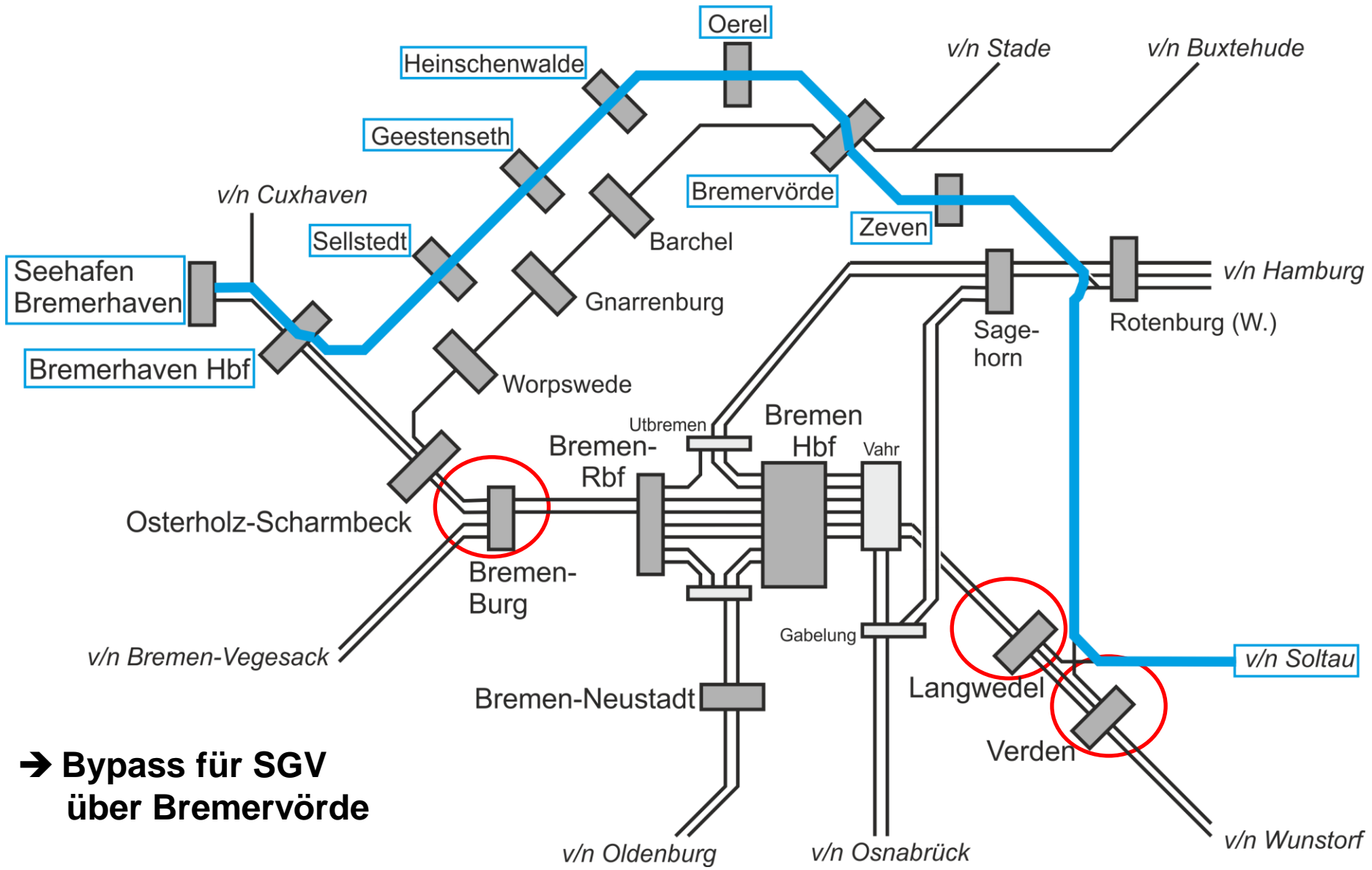
→ Güterzüge in der Ankunft in Bremerhaven weisen relativ höhere Verspätungen auf



➔ Leistungssteigerung in Bremerhaven primär über Ausbaumaßnahmen



➔ **Empfohlene Untersuchungsschwerpunkte für vertiefte Untersuchungen**



→ **Bypass für SGV über Bremervörde**



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>



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