

Nutzungsabhängige Preise helfen aus der Klemme

Eisenbahnen Erfahrungen mit neuem Hafenbahn-Entgeltsystem in Lübeck



Durch neue Hafenbahntgelte rollt der Eisenbahnverkehr im Lübecker Hafen besser.

Von Timon Heinrici

Mit einem nutzungsabhängigen Entgeltsystem für die Gleisbelegung lässt sich die Kapazität von Hafenbahnen erheblich steigern. Diese Beobachtung macht nach der Hamburger nun auch die Lübecker Hafenbahn.

Lübeck hat im Dezember 2011 ein nutzungsabhängiges Infrastruktur-Nutzungsentgelt eingeführt. Zunächst überzogen die Hafenbahnnutzer die kostenlose Abstellzeit noch deutlich. Seitdem ihnen dafür aber die Rechnung präsentiert wird, weichen sie auf kostengünstigere Abstellmöglichkeiten aus. Dabei handelt es sich um Gleise, die für längere Standzeiten reserviert sind. Damit wird – wie beabsichtigt – Kapazität an den neuralgischen Punkten frei.

Wenige blockieren viele. Beobachtungen des Beratungshauses TransCare, Wiesbaden, haben ergeben, dass 10 bis 20 Prozent der Wagen zwischen 30 und 50 Prozent der Standzeiten verursachen und damit viel Kapazität binden. Die Consultants waren die Partner von Hamburg und Lübeck bei der Entwicklung des Hafenbahnpreissystems.

Viele Hafenbahntgeltsysteme enthalten keinen Anreiz zur effizienten Nutzung der Gleisanlagen. Ungerechtfertigterweise, wie TransCare meint. Zum einen muss ein Entgeltsystem nach der deutschen Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung Anreize zur effizienten Nutzung setzen. Zum anderen kann ein solches System dazu beitragen, Investitionsmittel zu sparen und damit die Gesamtwirtschaftlichkeit der Hafenbahn zu steigern. Der Kostendeckungsgrad der Hafenbahnen liegt nach Beobachtung der Berater oft unter 20 Prozent.

Eine eingehende Bestandsaufnahme war Voraussetzung für die Entwicklung des kapazitätssteuernden Preissystems. Unter anderem wegen der räumlich auseinander liegenden Hafengebiete konnte TransCare für Hamburg entwickelte Lösungen nicht einfach übertragen. Die notwendigen Informationen über Waggonbewegungen auf den Hafenbahngleisen lieferte das Dispositionssystem „LübeckRail“, das die Hafenverwaltung zu diesem Zweck hatte entwickeln lassen.

Auf dieser Basis konnten Hafenverwaltung und Berater Gleiskatego-

rien definieren und diesen sämtliche Gleise der Hafenbahn zuordnen. Außerdem legten sie Entgeltkomponenten fest. Mit Daten aus der Testphase von LübeckRail ließen sich die Waggonstandzeiten ermitteln und Erlöse unter verschiedenen Szenarien prognostizieren.

Im letzten Schritt folgten die Beschreibung des Entgeltsystems und die Entgeltliste. Gemeinsam mit der auf Eisenbahnrecht spezialisierten Kanzlei BBG und Partner besorgte

TransCare die Entwicklung und Anpassung der Nutzungsbedingungen NBS AT/BT sowie des Infrastrukturnutzungsvertrags. Die Zugangsbedingungen wurden mit der Bundesnetzagentur abgestimmt.

Nicht nur Zufriedenheit. Bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen ist zumindest das Hamburger Hafenbahnpreissystem nicht auf ungeteilte Begeisterung gestoßen. Die gestaffelte Bepreisung der Gleise führte zu vermehrten Leerwagenbewegungen aus dem und in den Hafen, die ebenfalls Kapazität banden und Mehrkosten verursachten.

10 bis 20 Prozent der Wagen verursachen 30 bis 50 Prozent der Standzeiten

KURZ NOTIERT

Broekman baut Schwergutanlage aus

Seehäfen Der Hafenbetriebe und die Broekman Group in das „Heavy Lift Centre“ ven. Geplant ist, die Halle mit bis zu 700 t tragenden auszustatten. An dem 3. Kai (10,5 m Wassertiefe) man von 2014 an Schweren 1800 t umschlagen. Direkt den dann 4000 m² Lagerfläche fügen stehen.



SGKV informiert über Terminalstrukturen

Kombinierter Verkehr Terminalstrukturen im Kombiverkehr interessiert, sollte sie vormerken: Dann lädt die Gesellschaft für den Kombiverkehr (SGKV) zum Meinung ein. Die Veranstaltung ist bis 15.30 Uhr und findet im serPort InfoCenter in W statt. Die Teilnahme ist Plätze sind begrenzt.

Wir lieben Ziele
www.alpensped.de

Alpen
Internat

Hamburg zahlt für des Stichkanals Salz

Binnenschifffahrt Beim 2018 zugesagten Ausbaustichkanal Salzgitter sitzt auf der Stadt Hamburg finanziell. An den Kosten von 14 Millionen Hamburg zusammen mit dem Bund. Das Drittel trägt der Bund. Die Regelung Hamburgs regelt den Staatsvertrag über den Mittellandkanal.