

Nachhaltige Transportlösungen für Wachstum gemeinsam gestalten

HILDE Hamburg – Sachsen



Hamburg

Behörde für Wirtschaft,
Verkehr und Innovation

STAATSMINISTERIUM
FÜR WIRTSCHAFT
ARBEIT UND VERKEHR



Freistaat
SACHSEN

Das Projekt HILDE

Wie können wir das Verkehrswachstum in der Zukunft ressourcenschonend bewältigen und gleichzeitig eine gute Anbindung der expandierenden Wirtschaft Sachsens an die Weltmärkte gewährleisten?

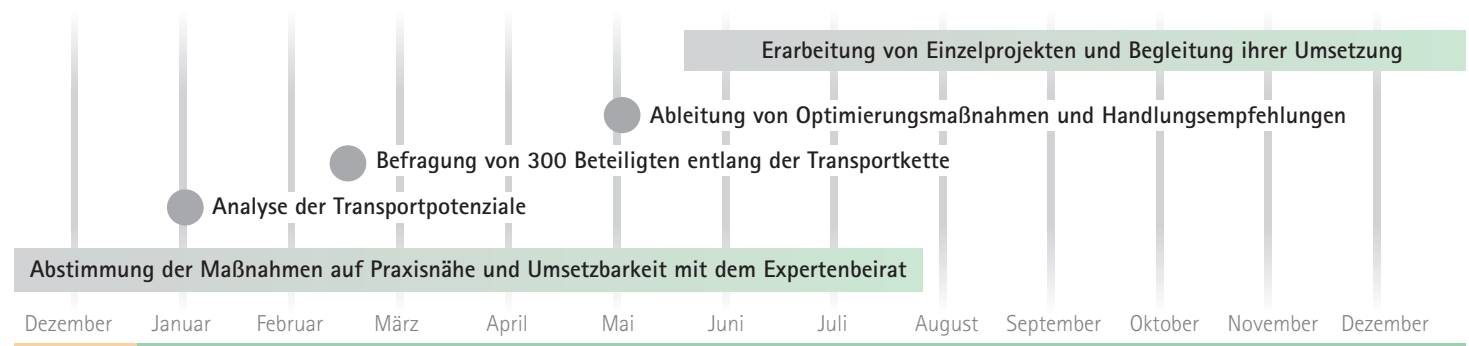
Diese zentrale Fragestellung untersuchen acht Projektpartner aus Behörden, Forschungseinrichtungen, Verbänden und Unternehmen unter Berücksichtigung der Möglichkeiten der Verkehrsmittel Bahn und Binnenschiff im Hinterlandverkehr zwischen dem Hamburger Hafen und Sachsen im Projekt **HILDE** (Hinterland Lösungen durch Effizienzsteigerungen zwischen Hamburg und Sachsen).

In der ersten Projektphase erfolgte zunächst eine Analyse der Transportdaten. Dabei wurde festgestellt, dass bereits heute die Bahn (70,1 %) und das Binnenschiff (4,5 %) gemeinsam einen großen Anteil am Transportaufkommen im Containerverkehr abwickeln. Vor dem Hintergrund einer punktuell stark ausgelasteten Infrastruktur stellte sich die Frage, ob und wie

dieser hohe Anteil auch bei starkem Verkehrswachstum beibehalten oder sogar noch gesteigert werden kann, um zusätzliche LKW-Transporte möglichst zu vermeiden.

Auf der Grundlage der Ergebnisse einer Befragung von Transportbeteiligten wurden im ersten Halbjahr 2014 über 80 Unternehmen aus Industrie-, Handel- und Logistikwirtschaft aktiv eingebunden. Darauf aufbauend konnten Optimierungsmaßnahmen abgeleitet und erste Handlungsempfehlungen erarbeitet werden. Ein Expertenbeirat sicherte deren Praxisnähe und Umsetzbarkeit.

In der zweiten Projekthälfte sollen bis Dezember 2014 erste Handlungsempfehlungen umgesetzt werden.



Projektlaufzeit: Dezember 2013 – Dezember 2014

Grüßworte



Der internationale Güterverkehr ist ein rasant wachsendes Segment – und wird das mittelfristig auch bleiben: Nach der Prognose für Sachsen wird auf den Autobahnen 2025 jedes zweite Fahrzeug ein LKW sein, der in der Regel im Transit verkehren wird. Die steigenden Gütermengen müssen schnell, kostengünstig und umweltschonend zu ihren Zielorten gelangen. Hier ergänzen sich die Interessen der Freien und Hansestadt Hamburg und des Freistaats Sachsen: Denn einer der wichtigsten Transportkorridore ist der Elbraum – ob per Bahn, per LKW oder per Binnenschiff.

Der Freistaat Sachsen kommt dabei zweifach in den Fokus: Zum einen als wirtschaftlich starkes Bundesland mit vergleichsweise hohen Im- und Exporten, zum anderen als Transportkorridor zwischen Deutschlands wichtigstem Seehafen und Südosteuropa. Auf diesem Korridor werden trotz gut organisierter Bahnverkehre immer noch große Güteranteile auf der Straße transportiert. Also sind Ideen gefragt, wie die Zu- und Abläufe des Seehafens und der so genannten „Hinterlandverkehre“ verbessert und gestärkt werden können. Definitionsgemäß ist Sachsen aufgrund der gemeinsamen Bundeswasserstraße Elbe das natürliche Hamburger „Hafenhinterland“. Mit 145.400 Containern ist der Freistaat unter den neuen Ländern bereits heute der aufkommensstärkste „Lieferant“ des Hamburger Hafens. In Zukunft wird es die wichtigste Aufgabe sein, die Güterverkehre auf diesem Korridor effizient und ohne „Nadelöhre“ zu sichern. Langfristig macht sich Sachsen daher für eine Tunnelquerung des Erzgebirges auf der TEN-Achse Dresden–Prag stark. Kurz- und mittelfristig gilt es, die bestehenden Güterwege noch effizienter zu nutzen – dafür steht HILDE als Abkürzung von „Hinterland-Lösungen durch Effizienzsteigerungen zwischen Hamburg und Sachsen“. HILDE gibt richtungsweisende Handlungsempfehlungen zur logistischen Stärkung der Elbschiene.

Sven Morlok

Staatsminister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr



Senator Frank Horch

Präsident der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation



Der Hamburger Hafen ist das Tor zur Welt und verknüpft die exportabhängige deutsche Wirtschaft mit den Weltmärkten. In der Metropolregion Hamburg hängen mehr als 150.000 Arbeitsplätze vom Hafen ab, bundesweit sind es mehr als 260.000 Arbeitsplätze. Der Hafen erzielt jährlich eine Bruttowertschöpfung von mehr als 11 Mrd. Euro. In diesem Jahr werden voraussichtlich 10 Mio. TEU umgeschlagen und alle Prognosen beschreiben weiteres Umschlagwachstum. Wir arbeiten daher mit aller Kraft daran, die Position des Hamburger Hafens weiter zu stärken. Dazu gehören die seewärtige Erreichbarkeit, die stetige Optimierung der Terminalabläufe und die Verbesserung der Hinterlandlogistik. Gegenüber anderen europäischen Großhäfen zeichnet sich der Hamburger Hafen durch leistungsfähige Schienenverbindungen und – vor allem für Verkehre Richtung Sachsen – durch eine stabile Binnenschiffahrt aus. Diese Qualität wollen wir erhalten und ausbauen, denn wir benötigen nicht nur effiziente, sondern zugleich umweltverträgliche Hinterlandtransporte. Dies wird Investitionsanstrengungen in die Verkehrsinfrastruktur erfordern. Es geht aber auch darum, bestehende Kapazitäten effizienter zu nutzen. Die Entwicklung innovativer Transportkonzepte hat Tradition zwischen Sachsen und Hamburg – denkt man beispielsweise an die Etablierung der Kettenschiffahrt auf der Elbe zur Bewältigung des massiv wachsenden Güterverkehrs zu Zeiten der Industrialisierung. Diesen Innovationsgeist wollen wir pflegen. Mit dem Projekt HILDE haben in enger Abstimmung Politik, Wissenschaft und vor allem Marktteilnehmer Maßnahmen erarbeitet, um die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße zwischen unseren Ländern zu stärken. Diese Maßnahmen werden wir in den nächsten Monaten weiter detaillieren und umsetzen. Innovationen leben von der Marktakzeptanz und dem Mitmachen. Lassen Sie uns gemeinsam an der Optimierung des Hinterlandverkehrs zwischen Hamburg und Sachsen arbeiten.



Hamburg und Sachsen ...

Der Hamburger Hafen ist der größte und bedeutendste Hafen Deutschlands und der zweitgrößte Containerhafen Europas. Seine geografisch günstige Lage und seine hohe Leistungsfähigkeit machen ihn zur führenden Drehscheibe im Außenhandel der Bundesrepublik Deutschland.

Als moderne und leistungsfähige Verkehrsdrehscheibe für Mittel-, Nord- und Osteuropa sorgt der Hamburger Hafen für einen reibungslosen internationalen Warenaustausch. Mehr als 120 Überseedienste verbinden den Hamburger Hafen jede Woche im Containerverkehr mit fast allen Seehäfen der Welt. Zudem bestehen wöchentlich rund 160 Feederverbindungen in die Nord- und Ostsee. Im Jahr 2013 machten fast 10.000 Seeschiffe und über 10.000 Binnenschiffe an den Hamburger Terminals fest.

Neben dem Umschlag von Massengütern und konventionellem Stückgut ist der Containerumschlag mit einem Anteil von 68,2 % an der Gesamtmenge das stärkste Segment im Leistungsprofil des Universalhafens Hamburg. Die Erreichbarkeit des im Landesinneren gelegenen Hafens durch Seeschiffe bringt enorme wirtschaftliche Vorteile, da es erheblich günstiger ist, Waren auf dem 130 km langen See- als auf dem Landweg zu transportieren. Jede Seemeile, die ein Schiff näher an Konsumentenmärkte heranfahren kann, reduziert die Transportkosten und entlastet die Umwelt.

Durch bestens geschulte Lotsen ist die Erreichbarkeit des Hamburger Hafens durch die zunehmend eingesetzten Großcontainerschiffe mit einer Kapazität von inzwischen bis zu 16.000 TEU* sichergestellt. Über die Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße ist der Hafen hervorragend an sein Hinterland angebunden. Mittels hocheffektiver Anlagen können sich die Umschlagunternehmen an veränderte Transportabläufe bedarfsgerecht anpassen. Ein Paradebeispiel dafür ist der Container, für

dessen Umschlag in Hamburg vier spezialisierte hochmoderne Terminals mit einem hohen Automatisierungsgrad zur Verfügung stehen. Das Containerterminal Altenwerder zählt neben dem Massengutterminal Hansaport zu den weltweit wegweisenden Terminals, was automatisierte Abläufe, Produktivität und höchste Flächenausnutzung angeht.

Hamburg ist nicht nur Drehscheibe für Waren aus dem Hinterland, sondern gleichzeitig ein wichtiger Wirtschaftsstandort. Etwa 20 % der seeseitig umgeschlagenen Güter haben Quelle oder Ziel in der Metropolregion Hamburg.

* Twenty foot equivalent unit (20 Fuß Container)

Liniendienste nach Fahrtgebieten

Anzahl 2013 via Hamburg



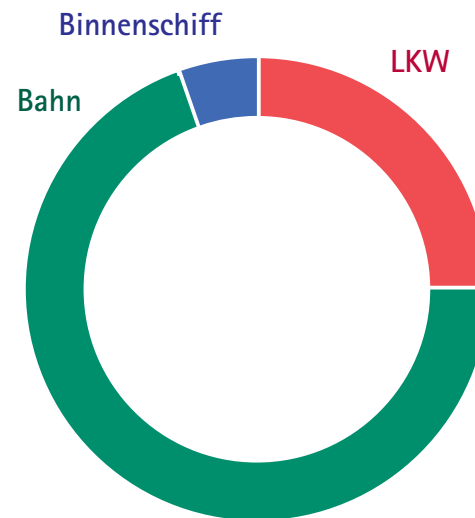
traditionell verbunden!

Die Zusammenarbeit zwischen Sachsen und Hamburg hat eine lange Tradition. Bereits im 18. und 19. Jahrhundert bestanden über den Verkehrsweg Elbe intensive Handelsbeziehungen.

2012 exportierte die sächsische Wirtschaft Waren im Wert von 31,6 Mrd. EUR, die Exportquote betrug 35,7 %. Waren im Wert von 19,4 Mrd. EUR wurden im gleichen Jahr importiert. Hierbei werden rund 42 % des sächsischen Außenhandels mit Ländern abgewickelt, die primär über den Seeweg zu erreichen sind. Hierfür bildet der Hamburger Hafen die entscheidende Schnittstelle zwischen den Land- und Seeverkehren.

Im gleichen Jahr wurden rund 145.400 TEU zwischen den beiden Bundesländern transportiert, 70,1 % davon auf der Schiene. Weitere 4,5 % werden über die Wasserstraße Elbe befördert.

Die Herausforderung für die Zukunft besteht darin, den Bahnanteil bei insgesamt wachsenden Mengen mindestens zu halten und den Anteil des Binnenschiffs zu steigern. Aufgrund der bereits heute bestehenden Engpässe im Schienengüterverkehr und Einschränkungen der Nutzbarkeit der Wasserstraße droht andernfalls, dass das Verkehrswachstum auf der Straße stattfindet.



Modal Split im Containerverkehr zwischen Hamburg und Sachsen

Für die verladende Wirtschaft Sachsens ist der Hamburger Hafen die wichtigste Drehscheibe im Außenhandel – für den Hamburger Hafen ist der Freistaat das Bundesland mit dem höchsten Transportaufkommen im Osten Deutschlands.

Bahn und Binnenschiff ...

Mehr als 20 Züge täglich sowie zwei Binnenschiffe pro Woche verbinden Sachsen und Hamburg im Linienverkehr. Dazu kommen zahlreiche Transitverkehre nach Südosteuropa.

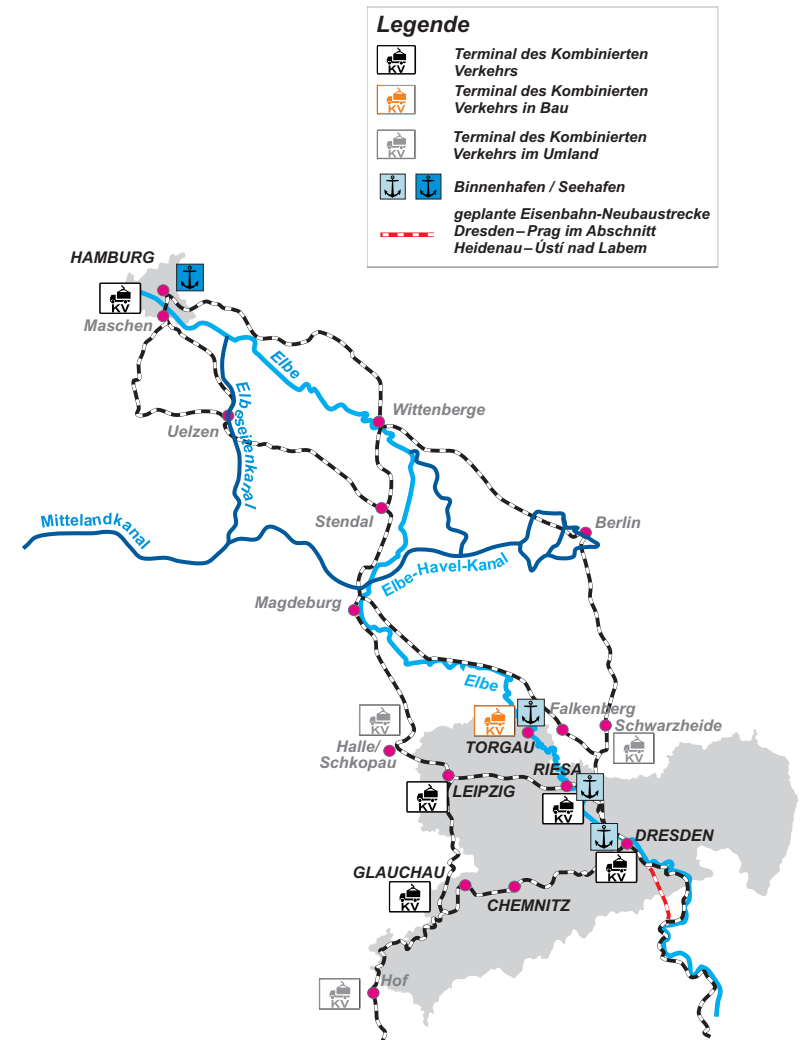
Die sächsischen Terminals werden durch verschiedene Bahn- und Binnenschiffsoperatoren bedient. Diese stellen im Wettbewerb Transportangebote – inklusive Straßenzustellung – bereit. Der Kunde hat so die Möglichkeit, das für ihn passende Angebot per Bahn oder Binnenschiff zu buchen. Vor den Toren Hamburgs, in Europas größtem Rangierbahnhof Maschen, werden Güterzüge zwischen dem Hinterland und den Seehäfen zusammengestellt. Auf diese Weise sind auch die Terminals in Leipzig, Riesa, Dresden und Glauchau/Chemnitz mit dem Hamburger Hafen verbunden.

Alternativ werden bei ausreichenden Mengen Ganzzüge von den Hamburger Terminals direkt in das Binnenland eingesetzt. Dadurch können Rangierkosten und Transportzeiten deutlich reduziert werden. Über die Elbe sind die trimodal ausgebauten Häfen Dresden, Riesa und Torgau mit Hamburg verbunden.

Multimodale Verbindungen in die Seehäfen erhöhen die Flexibilität und verbessern die Wirtschaftlichkeit. Voraussetzung für innovative Lösungen sind ausreichende Transportmengen. Hier muss der Freistaat noch stärker zur Drehscheibe nach Hamburg werden.



**Andreas Scharf, Leiter kaufm. Dienste
Wacker Chemie AG, Werk Nünchritz**



verbinden die Länder

Am Beispiel des Containertransportes zwischen Riesa und Hamburg werden die Kostenvorteile von Bahn und Binnenschiff deutlich:

Vorlauf	Lastlauf	Strecke	Dauer	Co ₂	Kostenindex
Lkw	Lkw	490 km	6 – 8 Stunden	0,36 t	100%
Lkw	Bahn	440 km	10 – 12 Stunden	0,10 t	83%
Lkw	Binnenschiff	555 km	4 – 5 Tage	0,32 t	71%

Variantenvergleich für einen Containertransport Riesa – Hamburg

Im Containerverkehr kann ein Zug je nach Strecke bis zu 90 Lkw-Transporte ersetzen, bei einem Binnenschiff sind es bis zu 108 Lkw-Transporte. Dies spiegelt sich in Kostenvorteilen bis zu einem Drittel gegenüber dem Lkw wieder.

Der preisgünstige Transport zum Seehafen beeinflusst direkt die Marktfähigkeit von Produkten, da von den gesamten Transportkosten bis zum Ziel in Fernost der Anteil des relativ kurzen Stücks zwischen Sachsen und Hamburg bereits 50% ausmacht.

Im Linienverkehr eingesetzte Binnenschiffe und Bahnen zwischen den sächsischen Terminals und Hamburg machen solche Transporte für die Kunden attraktiv.

Abgestimmte Transportlösungen der sächsischen Elbhäfen bieten eine flexibel gestaltbare Nutzung der Verkehrsmittel Bahn und Binnenschiff, so dass sich

Spediteure und Verlager keine Gedanken über Hoch- und Niedrigwasser oder andere Behinderungen der Wasserstraße machen müssen. Durch Verlagerung schwerer Container auf die Bahn kann bei Bedarf die Stellplatzkapazität eines Binnenschiffs auch bei Niedrigwasser voll genutzt werden.

Neben den Containerlinediensten gibt es zahlreiche Möglichkeiten für den Gütertransport in kompletten Schiffs-ladungen auf der Elbe. Dem Flusssystem angepasste Schiffstypen ermöglichen einen ganzjährigen Transport auf der Elbe – bei Niedrigwasser allerdings mit Einschränkungen der Tragfähigkeit.

44 Tonnen als zulässiges Lkw-Gesamtgewicht im Vorlauf zu Bahn und Binnenschiff sollten für alle Güter gelten. So könnten erhebliche Verlagerungspotentiale erschlossen werden.



Jes-Christian Hansen, Prokurist
HaBeMa Futtermittel GmbH & Co KG

Bahn und Binnenschiff ermöglichen durch Mengenbündelung kostengünstige und umweltverträgliche Gütertransporte.

- Durch die hohe Massenleistungsfähigkeit bei geringeren Emissionen bieten Binnenschiff und Bahn Kostenvorteile und Umweltfreundlichkeit.
- Da die Relation Hamburg-Sachsen im sogenannten Nachtsprung bedient wird, bietet die Bahn kurze Transportzeiten.
- Für weniger zeitkritische Güter bietet das Binnenschiff wettbewerbsfähige Transportkosten. Durch eine Optimierung der Logistikkette und bessere Abstimmung mit den Kunden kann der Anteil dieser Güter deutlich gesteigert werden.

Hamburg und Sachsen ...

Die Infrastruktur der Hamburger Hafenbahn ist ein wichtiges Bindeglied zwischen dem Seehafen, dem Hinterland und den Terminals des kombinierten Verkehrs. Etwa 11 % des deutschen Schienengüterverkehrs haben Quelle oder Ziel im Hamburger Hafen.

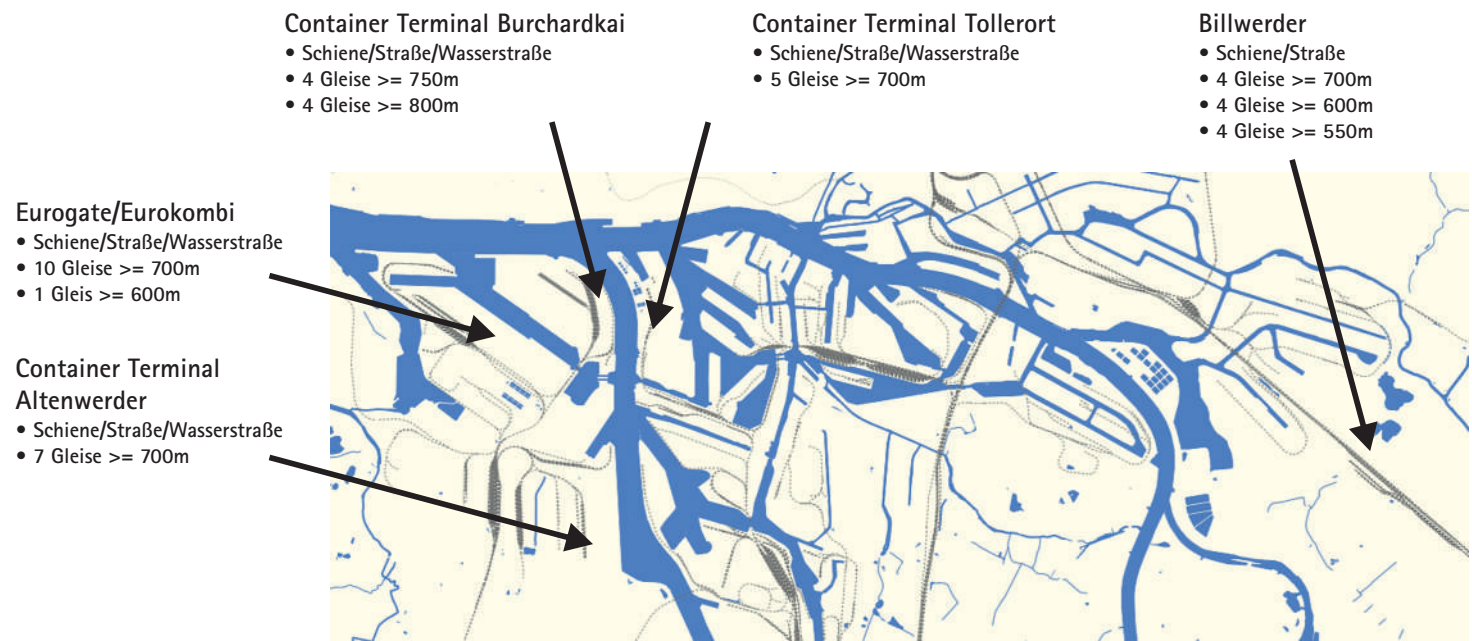
Dank der guten Anbindungen an das nationale und das europäische Schienennetz konnte sich der Hamburger Hafen zum größten europäischen Eisenbahnhafen entwickeln. Mittlerweile werden im Hafengebiet jeden Tag rund 200 Züge mit 5.000 Waggons abgefertigt. Pro Jahr werden damit auf dem Hafennetz rund 41 Mio. Tonnen bzw. 2,1 Mio. TEU bewegt.

Eine wichtige Schnittstelle stellen die Terminals des kombinierten Verkehrs im und um das Hafengebiet dar, die einen diskriminierungsfreien Zugang zu den Verladestellen bieten.

Der Hamburger Hafen als größter europäischer Eisenbahnhafen bietet bereits heute eine hervorragende Anbindung an die ostdeutschen und tschechischen Wachstumsregionen. Um die steigenden Mengen auch in Zukunft mit hoher Qualität abwickeln zu können, unterstützen wir den Ausbau der Schienenverbindungen mit diesen Relationen ausdrücklich.



Harald Kreft, Leiter Hafenbahn
Hamburg Port Authority AöR



Terminals verknüpfen Transportketten

Sachsen verfügt über eine leistungsfähige Güterverkehrsinfrastruktur. Neben dem gut ausgebauten Eisenbahn- (2.500 km) und Autobahnnetz (530 km) und der natürlichen Wasserstraße Elbe zählen dazu die Güterverkehrszentren (GVZ) in Dresden, Leipzig und Glauchau/Chemnitz sowie die Binnenhäfen Dresden, Riesa und Torgau. Alle Standorte bieten Schnittstellen für den intermodalen Verkehr.

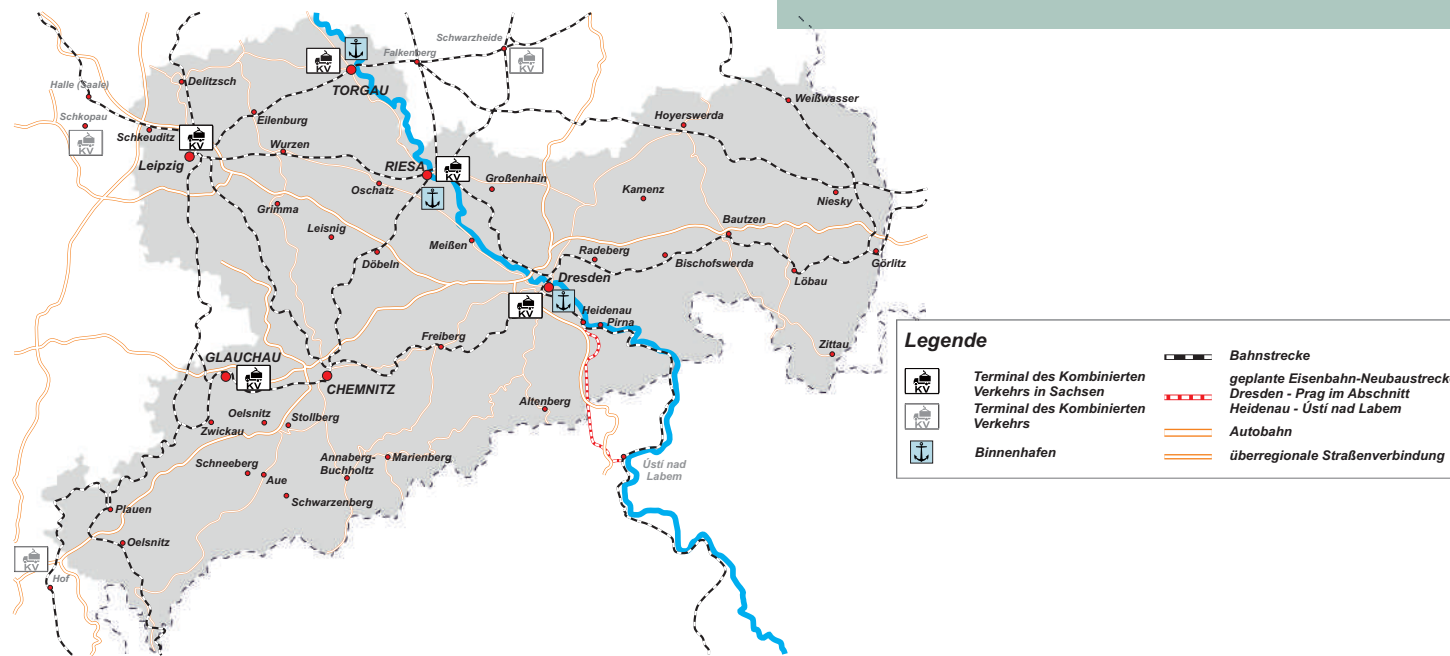
Sachsen ist zugleich ein wichtiges Transitland für die Verbindungen des Hamburger Hafens mit Südosteuropa. Diese sind Bestandteil der Transeuropäischen Netze und haben damit eine wichtige Funktion innerhalb des europäischen Verkehrsnetzes. Das beinhaltet besondere Anforderungen an die weitere Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur zwischen Hamburg, Sachsen und Südosteuropa.

In Vorbereitung auf die wachsenden Gütermengen werden der Universalhafen Torgau bis 2015 ertüchtigt und das Containerterminal im Hafen Riesa bis voraussichtlich 2017 ausgebaut.

Binnenhäfen sind ein „GVZplus“. Als trimodale Standorte verknüpfen Häfen bestmöglich Wasserstraße, Schiene und Straße für Verlagerer und Transporteure. Deshalb ist auch in Zukunft ein bedarfsgerechter Ausbau der Häfen und Wasserstraßen sowie der Hinterlandverbindungen zu den Seehäfen unerlässlich.



Heiko Loroff, Geschäftsführer
Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH



Die sächsischen Binnenhäfen und Güterverkehrszentren sowie deren Verkehrsanbindung sind an das steigende Gütertransportaufkommen der nächsten Jahre anzupassen.

Torgau



Riesa



Dresden



Glauchau



9

Leipzig

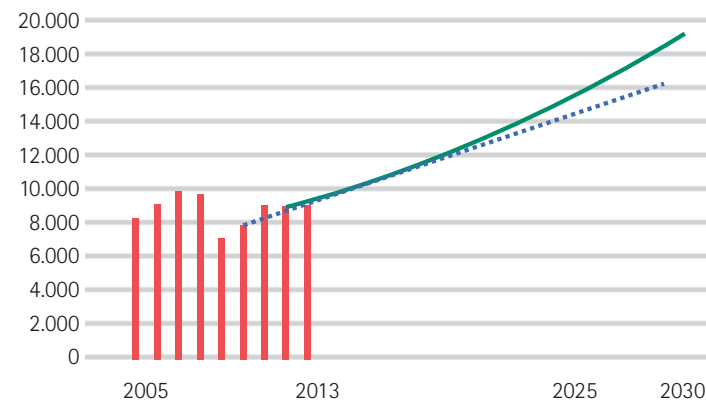


Bahn und Binnenschiff ...

Bis zum Jahr 2030 wird sich das Umschlagsvolumen des Hafens Hamburg voraussichtlich verdoppeln. Mit intelligenten Verkehrskonzepten kann vorhandene Infrastruktur besser genutzt werden.



Die aktuelle Seeverkehrsprognose des Bundesverkehrsministeriums (Basisjahr 2010) zur Umschlagsentwicklung des Hamburger Hafens geht von einer Verdoppelung des Umschlages von 7,9 auf 16,4 Mio. TEU bis 2030 aus.



■ Ist — ISL —••• Eckwerte der Seeverkehrsprognose BMVI 2013

ISL 2013: Prognose Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik Bremen
BMVI: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Ausgehend von der allgemeinwirtschaftlichen Entwicklung von heute dürfte sich der Güteraustausch zwischen Hamburg und Sachsen ähnlich entwickeln, das hieße von heute rund 145.000 TEU auf rund 290.000 TEU. Zur Bewältigung dieser enorm steigenden Transportmengen bedarf es neben der baulichen Ertüchtigung von Autobahnen und Schienen auch intelligenter Konzepte zur Verkehrsoptimierung, um die vorhandene Infrastruktur effizienter nutzen zu können. In diesem Zusammen-

hang gilt es, auch die Wasserstraße Elbe besser zu nutzen, um Transportverlagerungen von der Straße zu ermöglichen.

Eine Möglichkeit bieten telematische Systeme. So kann auf hochbelasteten Bahnstrecken durch elektronische Steuerungssysteme eine engere Zugfrequenz ermöglicht und damit die vorhandene Kapazität effektiver genutzt werden.

Bereits in den 90er Jahren wurde ein eigenes Hafenbahn-Betriebs- und Informationssystem eingeführt, das in den letzten Jahren komplett erneuert wurde. transPORT rail ist das neue IT-System der Hamburger Hafenbahn. Es regelt alle Zugfahrten, Gleisbelegungen und Ladevorgänge von Eisenbahnen im Hamburger Hafen und stellt den transparenten und effizienten Datenaustausch zwischen den Beteiligten sicher.

Die Containerterminals der HHLA arbeiten mit einem sehr hohen Automatisierungsgrad. Wir arbeiten permanent an der weiteren Verbesserung unserer Effektivität. Das und die hervorragende Anbindung an das Hinterland macht uns zum idealen Partner für Sachsen.



Thomas Lütje, Geschäftsführer
HHLA Container Terminal GmbH

bewältigen Wachstum

Das Binnenschiff bietet die Möglichkeit, verschiedene Güter in einem Schiff oder Schubverband zu transportieren. Neben Containerlinienverkehren wurden erstmalig mit der „ETS Elbe“ Massengüter nach einem festen Fahrplan befördert. Dieses Konzept kann auf andere Güter erweitert werden.

Somit ergeben sich zusätzliche Verlagerungspotentiale. Das Binnenschiff ist in der Lage, Güter ohne wesentliche Beschränkungen bezüglich Abmessung und Gewicht zu transportieren. Das Standard-Elbschiff kann Güter mit einer Breite bis zu 7,50 m, einer Länge bis zu 54 m und einer Höhe bis zu 7,50 m von Sachsen bis Hamburg – auch bei niedrigem Wasserstand – befördern.

Im Gegensatz zum Kanalsystem ist auf der Elbe auch ein dreilagiger Containerverkehr zwischen Hamburg und Riesa möglich. Aufgrund häufiger Wasserstands-

schwankungen ergibt sich die Gelegenheit dazu jedoch nicht regelmäßig und dauerhaft.

In Sachsen wurden die landeseigenen Binnenhäfen als leistungsfähige trimodale Universalhäfen ausgebaut. Entsprechend dem jeweiligen wirtschaftlichen Umfeld fand dabei eine Spezialisierung statt:

Dresden ist heute das Zentrum für den Umschlag großvolumiger und besonders schwerer Güter wie Maschinen und Anlagen.

Riesa ist der zentrale Umschlagsplatz für Containerverkehre zwischen Schiene, Straße und Wasserstraße, dessen Kapazität von heute 40.000 TEU auf 100.000 TEU bis voraussichtlich 2017 erweitert wird.

Gleichzeitig fungieren die Häfen als Güterbahnhöfe, so dass die Verlagerer die jeweils günstige Transportvariante wählen können.

Die Elbe bietet enorme Kapazitätsreserven für umweltverträgliche Transporte, besonders für Container sowie schwere und großvolumige Güter, zwischen Hamburg und Sachsen.



Von einer regelmäßigen Binnenschiffslinie für Projektladungen und Massengüter profitieren Verlagerer aus Sachsen und Tschechien, deren Sendungen kein komplettes Schiff füllen. Die Kombination schwerer und großvolumiger Güter ermöglicht ebenfalls eine optimierte Schiffsauslastung.

Annett Hütter, Vertriebsmanagerin
Imperial Baris GmbH, NL Dresden



Auf Basis der Kundenbefragungen, Interviews und eigener Analysen konnten praktische Untersuchungs- und Lösungsansätze abgeleitet werden.

Mit rund 75 % haben Bahn und Binnenschiff bereits heute einen hohen Anteil am Hinterlandverkehr zwischen Hamburg und Sachsen. Aufgrund der prognostizierten Mengenentwicklung in Verbindung mit der vorhandenen Strecken- und Terminalauslastung sind weitere Anstrengungen notwendig, um diesen hohen Anteil zu halten bzw. weiter zu steigern. Auf Basis der zahlreichen Kundenbefragungen, Experteninterviews und eigener Untersuchungen im Rahmen des Projektes HILDE konnte eine Reihe von Untersuchungs- und Lösungsansätzen abgeleitet werden. Diese stellen sich entsprechend des Zeithorizontes und nach Umsetzbarkeit wie folgt dar:



Kurzfristige Umsetzung durch die Projektpartner

- Erstellung eines Konzeptes zum Aufbau einer webbasierten Informationsplattform zu den Nutzungsmöglichkeiten von Bahn und Binnenschiff (Häfen, Gleisanschlussstellen, Leistungsprofile) unter Nutzung bestehender online-Formate (z.B. www.hafen-hamburg.de, www.elbpro.com)
- Unterstützung (Marketing, Beratung) interessierter Binnenschiffsreederei bei der geplanten Einführung eines Liniendienstes auf der Elbe für Projektladungen und Massengüter
- Informationsveranstaltungen zu ausgewählten Themen des Hinterlandverkehrs
- Verstärktes Marketing zur Vermittlung der bestehenden Transportangebote auf der gesamten „Elbschiene“ bei der verladenden Wirtschaft und Logistikunternehmen
- Moderation von Kooperationsmodellen für Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Optimierung der Nutzung der Schieneninfrastruktur (z.B. zur flexibleren Nutzung von Trassenzeitfenstern)
- Reduzierung der Verweildauer von Importcontainern durch bessere Nutzung der Datenkommunikation am Beispiel eines Pilotprojektes zwischen einem Seeterminal und einem Importeur
- Unterstützung der besseren Vernetzung der IT-Systeme zwischen Binnenhäfen, Binnenschiffverkehrsunternehmen und Seeterminals

und Lösungsansätze

Mittelfristige Umsetzung durch die Projektpartner

- Unterstützung der Nutzung vorhandener und in Realisierung befindlicher Schienenwege-Kapazitäten (z.B. Ausbau Knappenrode–Horka)
- Abstimmung von Schwerlaststrouten für den Vorlauf zu sächsischen Binnenhäfen
- Einbeziehung von Abstellflächen für Leer- und Last-container in die Planung von KV-Terminals
- Prüfung der Anbindung von Wagengruppen an bestehende Fernverkehre zwischen Hamburg und Sachsen, um Terminals/Verladern mit mittlerem Aufkommen den Zugang zu Bahnverkehren zu ermöglichen
- Erstellung eines Anforderungsprofils zur Vermittlung von Kenntnissen im Bahn- und Binnenschiffs-transport – Grundlage für neue Lehrpläne für Logistiker und speziell Speditionskaufleute sowie für Industrie- und Großhandelskaufleute, die potentiellen Kunden für Logistikdienstleistungen



Anforderungen an die Landes- und Bundespolitik

- Beseitigung von Kapazitätsengpässen im Schienekorridor Hamburg-Magdeburg-Leipzig zur stärkeren Anbindung der sächsischen Wirtschaftszentren an die Nordseehäfen
- Kapazitätsoptimierungen und -ausweitungen der Schieneninfrastruktur im Elbtal
- Fortsetzung der Terminalerweiterungen im Hafen Riesa und im Terminal Leipzig-Wahren, deren Kapazitätsgrenzen bereits erreicht sind
- Erweiterung der Richtlinie zur Förderung von KV-Umschlagsanlagen um Abstellflächen und Serviceeinrichtungen
- Entwicklung und Umsetzung eines sächsischen Railportkonzepts
- Berücksichtigung überregionaler Belange bei regionalen Verkehrsbauten, insbesondere bei kommunalen Planungen für Zulaufstrecken zu den Terminals des kombinierten Verkehrs und zu den Häfen
- Zuverlässige Kategorisierung der Elbe als Bundeswasserstraße sowie dauerhafte Umsetzung des Unterhaltungsziels: 1,60 m Fahrrinntiefe zwischen Hamburg und Dresden an durchschnittlich 345 Tagen eines Jahres
- Fortführung der Planungen des Freistaates für eine mögliche Eisenbahn-Neubaustrecke Dresden–Prag, um die wachsenden Transitverkehre zwischen den deutschen Seehäfen und Südosteuropa bewältigen zu können

Die Lösungsansätze sind die Grundlage zur Festlegung von Einzelzielen, die während der zweiten Halbzeit von den HILDE-Projektpartnern vertiefend bearbeitet werden.

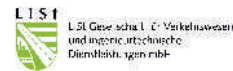
Projektbeteiligte

Bildquellen

■ Titelseite: Peter Glaubitt, Hamburg; Jürgen Müller, Rathmannsdorf ■ Seite 3: Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit; Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation Hamburg ■ Seite 6: Wacker Chemie AG ■ Seite 7: HaBeMa Futtermittel GmbH & Co KG ■ Seite 8: Hamburg Port Authority AöR ■ Seite 9: Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH (3 Fotos); LUB Consulting GmbH; LISt GmbH, Mann; Deutsche Bahn AG ■ Seite 10: Hafen Hamburg Marketing, Breitenbach; HHLA AG ■ Seite 11: Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH; Imperial Baris GmbH; Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH ■ Seite 12: Hafen Hamburg Marketing, Hasenpusch ■ Seite 13: Hafen Hamburg Marketing, Breitenbach ■ Titel Rückseite: Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH (2 Fotos)

Die Projektpartner

- Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg
- Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr des Freistaates Sachsen
- Hafen Hamburg Marketing e.V.
- LISt Gesellschaft für Verkehrswesen und ingenieurtechnische Dienstleistungen mbH
- Hamburg Port Authority AöR
- Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH
- Fraunhofer-Center für Maritime Logistik und Dienstleistungen CML
- LUB Consulting GmbH



Der Expertenbeirat

- Industrie- und Handelskammer zu Leipzig
- Handelskammer Hamburg
- Industrie- und Handelskammer Dresden
- DB Netz AG
- DB Mobility Network Logistics AG
- Technische Universität Hamburg-Harburg
- Elbe Allianz e.V.
- Vereinigung der sächsischen Wirtschaft e.V.
- Interessengemeinschaft der Bahnspediteure e.V.
- Netzwerk Logistik Leipzig-Halle e.V.



Impressum

Gefördert durch



Herausgeber

Hafen Hamburg Marketing e.V. (HHM)
Pickhuben 6
20457 Hamburg

Projektleitung: Stefan Kunze (HHM)

LISt Gesellschaft für Verkehrswesen und
ingenieurtechnische Dienstleistungen mbH
Seminarstraße 4
09306 Rochlitz

Projektleitung: Gerald Mann (LISt)

Satz und Layout:

MDesign
www.mdesign-dresden.de

Druck:

Lößnitz-Druck
www.loessnitzdruck.de

Verteilerhinweis

Diese Informationsschrift wird von dem Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr des Freistaates Sachsen und der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg gefördert.

Sie darf weder von politischen Parteien noch von deren Kandidaten oder Helfern zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für alle Wahlen.

Missbräuchlich ist insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel. Untersagt ist auch die Weitergabe an Dritte zur Verwendung bei der Wahlwerbung.

Copyright

Diese Veröffentlichung ist urheberrechtlich geschützt. Alle Rechte, auch die des Nachdruckes von Auszügen und der fotomechanischen Wiedergabe, sind dem Herausgeber vorbehalten.

