

Trimodale Transporte im Elbstromgebiet

Peter Plewa, Vorsitzender des Vereins zur Förderung des Elbstromgebietes e.V. und
Geschäftsführer der HHLA Intermodal GmbH
Hamburg, 31. Januar 2012



AGENDA

- Verein zur Förderung des Elbstromgebietes e.V. - Kurzportrait
 - Derzeitige Mengen auf der Elbe
 - Mengenentwicklung in Hamburg
 - Heutige Potentiale bei Nutzung der Möglichkeiten
 - Zukünftige Potentiale
 - Fazit / Ausblick
-

Verein zur Förderung des Elbstromgebietes e.V.

- 1951 Gründung des Nord-Süd-Kanal-Vereins aus dem 1976 der Elbstromverein hervorgeht.
- Diversifizierte Mitgliederstruktur: Unterstützung der Vereinsarbeit durch Unternehmen aus der Wirtschaft, Landes- und Kommunalbehörden, regionale Industrie- und Handelskammern sowie Einzelmitgliedern beiderseits der Elbe einschließlich Tschechiens
- Steigerung des Verständnisses für den Wert und die Bedeutung eines leistungsfähigen Wasserstraßensystems durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit

**Ziel: Nachhaltige Verbesserung der Binnenschifffahrtsinfrastruktur im
Elbstromgebiet**

Die Wasserstraße Elbe



- Vor 100 Jahren: meistbefahrener Strom Europas
- Eine der 28 deutschen Bundeswasserstraßen
- Quelle im tschechischen Riesengebirge
- Länge: knapp 1.100 km (über 700 km in Deutschland)
- Mittel- und Oberelbe: Hafenhinterlandanbindung des Hamburger Hafens
- Erschließt 7 deutsche Bundesländer und die Tschechische Republik

Derzeitige Mengen auf der Elbe

- Im Jahr 2010 wurden 120.679 TEU auf der Elbe befördert, das bedeutet eine Steigerung um fast 5 % (5.637 TEU) im Vergleich zu 2009.
- Insgesamt wurden 15,744 Mio. t bei einer mittleren Transportweite von 145,1 km auf der Elbe befördert. Im Vergleich zu 2009 wurden ca. 7,6 % (1,298 Mio. t) weniger befördert.



Containervolumen auf der Elbe hat noch viel Potential!

Entlang der Elbe auf der Schiene

- Tägliche Bahn-Verbindungen vom Hamburg Hafen Richtung Elbstromgebiet bis nach Tschechien
- Dichtes Netz von Terminals durch verschiedene Operateure an den Hamburger Hafen angebunden.
- Kurze Transitzeiten ermöglichen schnelle und zuverlässige Anbindung an den Hafen.



Bahntransport hat sich als Alternative zum LKW etabliert.

Entlang der Elbe auf der Straße

- Straßen-Kapazitätsengpässe verursachen täglich Staus und somit Verzögerungen in der Lieferkette.
- Straßenkapazität ist für steigende Mengen des Hafenhinterlandes nicht geeignet.
- Schwerlast- und Projektladung kann nur unter erschwerten Bedingungen abgefertigt werden.

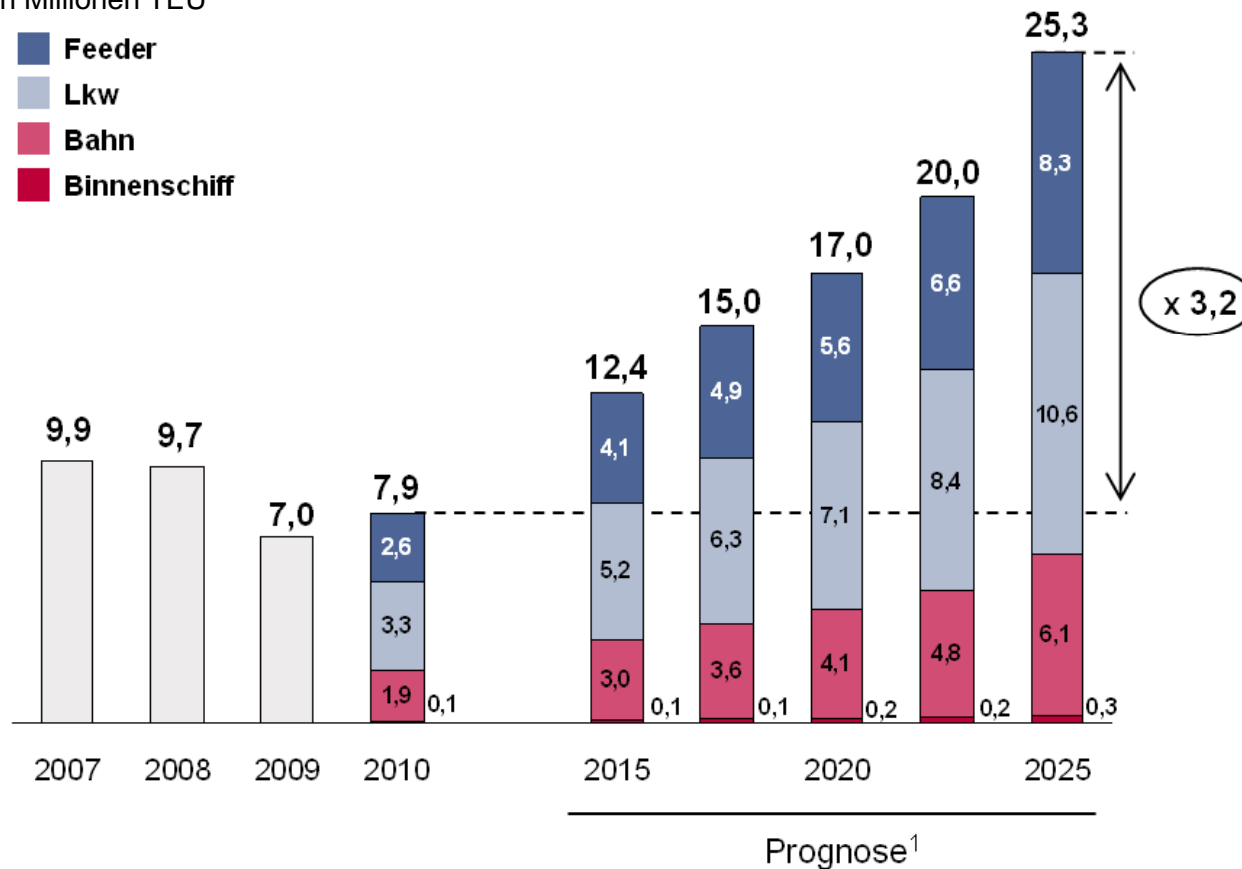


Straßenkapazität ist zur Bewältigung der steigenden Mengen nicht geeignet.

Das Verkehrsaufkommen im Hafenhinterland

Containerumschlag und Modal Split Hamburger Hafen

in Millionen TEU



Wachstumstreiber: Containerumschlag im Hafen

- Bis 2025 Verdreifachung des Containerumschlags im Hamburger Hafen erwartet
- Bestehende Terminals besitzen erhebliches Kapazitätsausbaupotenzial

Auswirkungen auf den Hinterlandverkehr:

- Proportionales Wachstum des Container-Hinterlandverkehrs (bei konstantem Modal Split²)
- Zusatzverkehr im Hamburger Hafen in 2025:
 - ca. 300 zusätzliche Containerzüge pro Tag³
 - ca. 15.000 zusätzliche Lkw pro Tag⁴

¹ HPA/ISL (2010): Prognose des Umschlagpotenzials des Hamburger Hafens („wahrscheinlichstes Szenario“) ² 2010: 33% Feeder, 24% Bahn, 42% Lkw, 1% Binnenschiff
2012 © Verein zur Förderung des Elbstromgebietes e.V. ³ bei konstanter Zugauslastung (HHLA-Analysen auf Basis DB Netzdaten) ⁴ 1,6 TEU pro Lkw

Kapazitätsreserven der Elbe

HH bergwärts limitiert durch **Schleuse Geesthacht**
→ Kapazität von ca. 35.000 Schiffen/a
→ bei 70 % Auslastung = 24.500 Schiffe/a

24.500 Schiffe pro Jahr bedeutet etwa:
→ **1 Schiff alle 13 km Elbe**

Kapazitätsreserve



Ladungspotential für die Elbe

Schiffsauslastung 2010 (= 576 t/Schiff):
→ **4,3 Millionen Tonnen**

Schiffsauslastung bei verbesserten
Abladebedingungen + 10 %:
→ **5,7 Millionen Tonnen**

Analysen (LUB Consulting, Planco, HPA): Bis
2025 ca. 5,8 Millionen t gesamt ./.. ca. 25 %
Wechselverkehr Elbe – MLK (2010 ca. 35 %),
damit für Passage Geesthacht:
→ **4,3 Millionen Tonnen Potential**

Es ist noch genug Platz für Ihre Ladung!

Maßnahmen zur Nutzung vorhandener Potentiale

- Intensivierung des Vertriebs zur Stärkung der Integration des Binnenschiffs in die Strukturen moderner Logistikdienstleister
- Erhöhung der Angebotsmenge in der Binnenschifffahrt um der Kundennachfrage gerecht zu werden, mind. 3 Abfahrten pro Woche
- Bildung strategischer, trimodaler Partnerschaften zur Schaffung wirkungsvoller Kooperationen
- Intensivierung des Marketings für den Beruf „Binnenschiffer“ zur Deckung des Fachkräftebedarfs



Schaffung von trimodalen Logistikangeboten vom Seehafen bis zum Empfänger

Maßnahmen zur Schaffung weiterer Potentiale

- Auflösung des Freihafens 2013
- Ausbau der Wasserstraßeninfrastruktur
- Forcierung des ökologisch, ökonomisch und sozial sinnvollen Unterhaltsziels Elbe 2010
- Fahrrinntiefe von 1,60m an 345 Tagen im Jahr
→ durchgängiger, dreilagiger Containertransport
- Verbesserung der Schleusenanlagen (z.B. SHW Scharnebeck, NOK)
- Stärkung der Komodalität



Berücksichtigung des Binnenschiffs im Transportdenken aller Beteiligten

Aktuelle Nutzung / Potentiale

Containerverkehre

- nach Kundenbefragung und diversen Potentialanalysen (LUB Consulting, Planco) zwischen 200.000 – 250.000 TEU binnenschiffsaffine Container im Bereich Oberelbe
→ **Ohne Depotausgleich von Reedern!**

Tonnage

- Insgesamt wird mit einem zusätzlichen Potential von ca. 5,8 Millionen Tonnen für die Elbe gerechnet. Voraussetzungen:
 - Umsetzung des Unterhaltungszieles (1,60 m Fahrrinne an 345 Tagen)
 - Entwicklung Saaleverkehre (Einbindung durch Elbe-Saale-Kanal notwendig)

Fazit

- Mit dem aktuellen Modal Split wird das künftige Ladungsaufkommen im Hinterland des Hamburger Hafens kaum zu bewältigen sein.
- Das Potential der internationalen Wasserstraße Elbe ist noch lange nicht ausgereizt .
- Die Schaffung trimodaler Logistikangebote stärkt die Position des Binnenschiffs.
- Das Binnenschiff ist das ideale Transportmittel für Massengut- und Projektlogistik.



Die Elbe besitzt als Wassertransportstraße enormes Potential zur Entlastung der übrigen Verkehrsträger.

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT

Hamburg, 31. Januar 2012

