



## Verkehrswachstum aus Sicht einer Spedition - Erwartungen und Handlungsfelder -

Elbschiffahrtstag

Hamburg, 28. November 2008

---



---

## Zur Person - Reiner Heiken

- Ⓜ 46 Jahre alt, verheiratet, 3 Kinder, Beruf: Diplom Nautiker
- Ⓜ seit 2001: Regionalleiter K+N Norddeutschland (1600 MA)
- Ⓜ Hamburg, Bremen, Bielefeld, Hannover – See-/Land-/Luftfracht/Kontraktlogistik
- Ⓜ in Personalunion Niederlassungsleiter Hamburg (640 MA)

### Ehrenamtliche Tätigkeiten:

- Ⓜ Vorstandsmitglied Verein Hamburger Spediteure
- Ⓜ Fachausschussleiter Importspedition
- Ⓜ Verwaltungsratsmitglied der DHIS
- Ⓜ Mitglied im Komitee der deutschen Seehafenspediteure
- Ⓜ Handelskammer Hamburg – Mitglied im Ausschuss für Verkehr



## Transporte auf der Elbe

- Massengut (Erz, Getreide, etc.)
- Heavy Lifts / Projektladung
- Stahl / Langeisen, etc.
- **Container**



**aber nur 2,1% von ca. 5 Mio TEUS**

**- in 2008 = ca. 120.000 TEUS**

**- WARUM ein so geringer Anteil?**



## Hauptgründe hierfür:

- mangelhafte Schiffbarkeit der Elbe (Tiefe, Breite, Höhe)
- Struktur Hamburger Hafen – nicht „Bischi - freundlich“
- 4 Terminals = aufwendig und diverse Wartezeiten
- Öffnungszeiten Zoll - Ponton nur tagsüber
- LKW und Bahn hervorragend aufgestellt = starker Wettbewerb
- geringe Depotdichte der Carrier in Ostdeutschland
- schwaches Marketing der Anbieter
- grundsätzlich negative Einstellung der Kunden und Spediteure wegen Laufzeit und Zuverlässigkeit

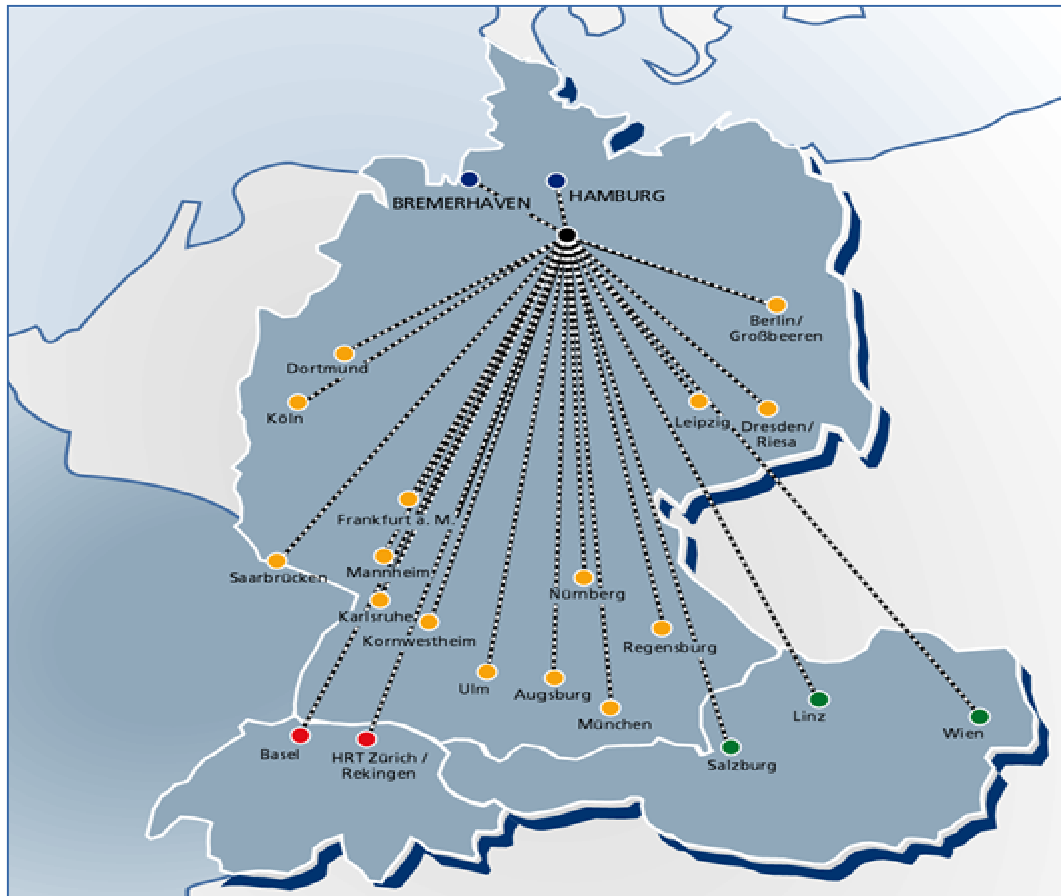


# Auswahlkriterien für Vor- und Nachläufe - aus Sicht des Spediteurs -





## Die Konkurrenz auf der Bahn



- planungssicher
- Abfahrtsdichte
- direkt
- schnell
- kostengünstig
- Depotangebot
- etabliert



# Angebotsvergleich Standardcontainer

## Hamburg – Magdeburg - Hamburg

	Binnenschifffahrt	LKW
<b>Laufzeit</b>	8 - 11 Tage HH - HH + Detention ab 4. Tag min. 5 x 25 € = 125 €	1 Tag HH – HH
<b>Kosten / TEU</b>	550€ + 125€ = 675€	650 €
<b>Abfahrtsfrequenz</b>	3 x wöchentlich	täglich

**Fazit: Bischi zu teuer, unflexibel und langsam**



---

## Schlussfolgerung

Allein aus dem Tagesgeschäft heraus  
wird die Binnenschifffahrt es nicht schaffen  
**attraktiv und konkurrenzfähig**  
zu werden.

**Aber es gibt bereits Erfolge und weitere Ansätze:**



---

## Das Kühne+Nagel Volumen 2008

- weltweit: ~ 2.800.000 TEUS
- davon Deutschland: ~ 535.000 TEUS

### Davon für Hafenhinterland-Transporte relevante Volumen:

- **ca. 405.000 TEUS**  **intermodalfähig**



## Was ist Intermodal?

### Intermodal ist die Kombination aller Verkehrsträger

- (LKW / BAHN / BISCHI) - oder Teile davon  
unter Ausnutzung der spezifischen Vorteile in Bezug auf:
  - Kosten und Service

### Zielsetzung

- Sicherung der Containergestellungen heute und zukünftig bei gleichzeitiger
  - Produktivitäts- und Qualitätssteigerung
  - Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit



## Warum Intermodal?

### Aus Gründen...

- der Kostenreduzierung / Effizienzsteigerung
- der Verkehrs- und Hafen- Verstopfung
- der wachsenden Märkte / Verkehre
- der ökologische Anforderungen

### Der intermodale Verkehr gewinnt mehr und mehr an Bedeutung, ...

- um Service und Kapazitäten zu garantieren
- um Service und Kapazitäten *zu einem angemessenen Preis* zu garantieren



## Zielstellung

Wie kommen wir gemeinsam zu:

- regelmäßigen Abfahrten
- guten Auslastungen
- konkurrenzfähigen Preisen
- geringen Wartezeiten
- minimalem Verwaltungsaufwand

+

mehr Planungssicherheit ?





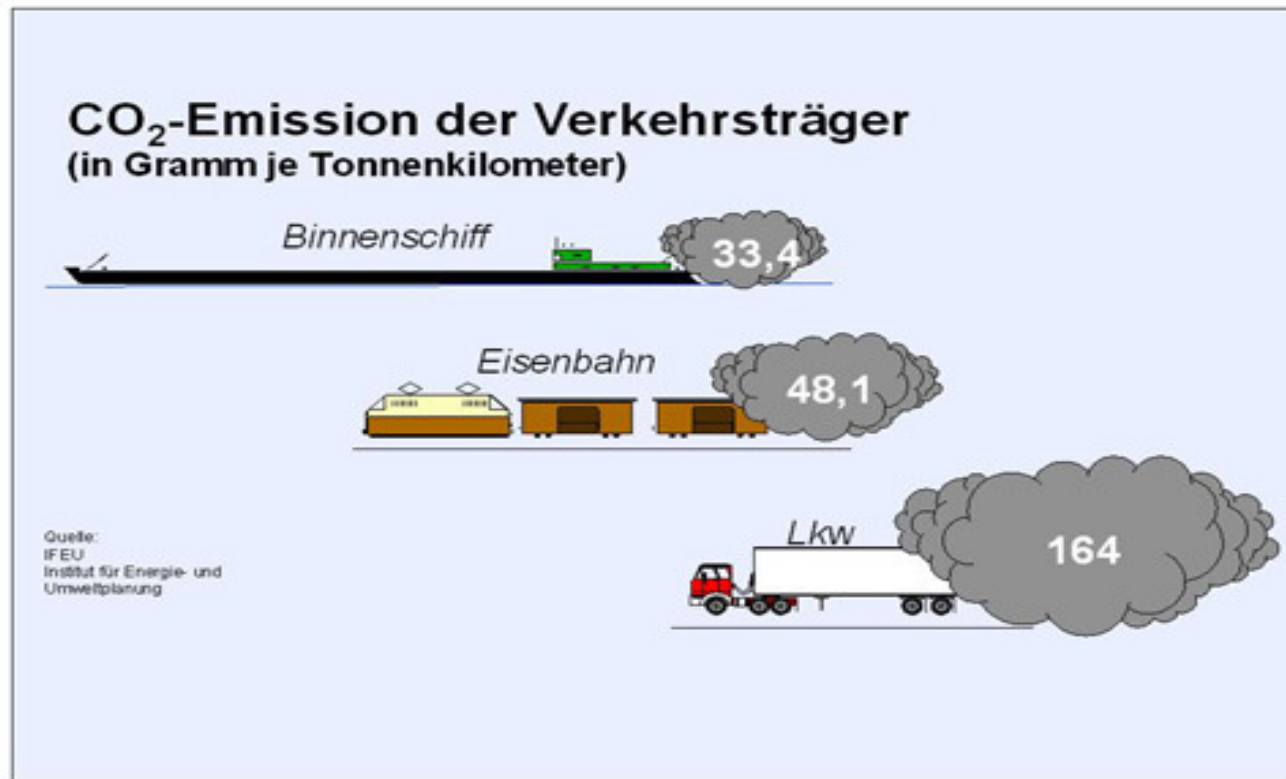
## Handlungsfelder

- Infrastrukturausbau (Strom, Schleusen, Häfen)
- Akzeptanz des Binnenschiffs am Terminal
- Optimierung des Abfertigungszeiten Zoll
- Abschaffung des Freihafens
- Einsatz optimaler Tonnage
- Optimiertes Marketing der Anbieter
- Intensive Zusammenarbeit zwischen  
Anbieter / Reeder / Spediteur / Großkunden





## Wenn wir das umsetzen, erreichen wir die Umweltziele automatisch





Verkehrswachstum ist möglich!  
Aber nicht nur durch Masterplan und Mauterhöhungen!

Elbschiffahrtstag

Hamburg, 28. November 2008

---