

Möglichkeiten zur Nutzung der Elbe als Transportweg – Potentiale heute und zukünftig

Peter Plewa, Vorsitzender des Vereins zur Förderung des Elbstromgebietes e.V. und
Geschäftsführer HHLA Intermodal GmbH
Magdeburg, 08. November 2011



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-Verein 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

Aktuelle 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.

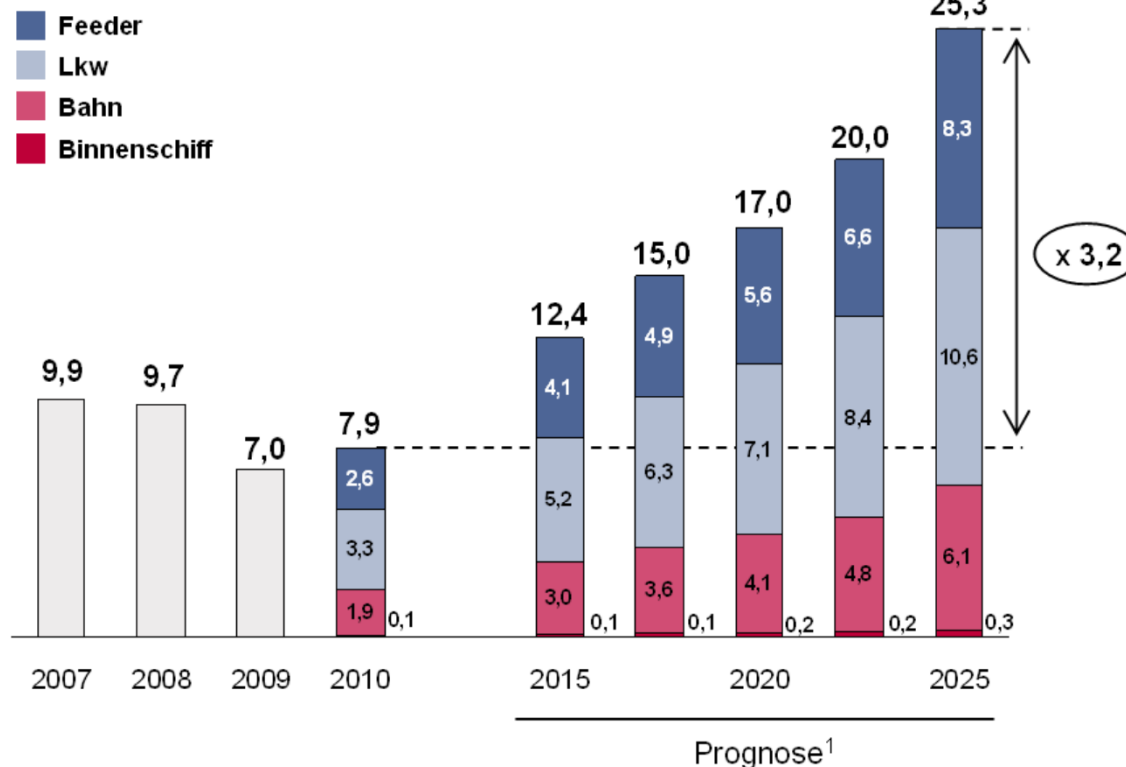


Containervolumen auf der Elbe hat noch viel Potential!

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
2011 © 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 Schiffen/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 245 Tagen bis DD)
- Entwicklung der Containerverkehre (in Realisierung)
- Entwicklung Saaleverkehre (Einbindung durch Elbe-Saale-Kanal notwendig)

Nutzung der aller Kapazitätsreserven ist notwendig

Bereits heute hohe Auslastung von Schiene und Straße:

→ Engpässe wie Rangierpunkt Maschen, Elbtal, „Y-Trasse“ bestimmen die Durchlassfähigkeit

Wachstum im Containeraufkommen HH bis 2025 auf 22-25 Millionen TEU p.a., davon ca. 1/3 Transshipment, 1/3 Loco-Aufkommen, 1/3 Hinterlandverkehr



Steigerung im Hinterlandverkehr von ca. 3 Millionen TEU auf 8 Millionen TEU p.a.

8 Mio. TEU p.a. = 5 Millionen Lkw (13.700 Lkw/Tag)

= 106.000 Ganzzüge (290 Züge/Tag)

= 37.000 Bische (100 Schiffe/Tag) bzw. 25.000 Bische 3lagig

Große Kapazitätsreserven zur Sicherung des Wachstums

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 Projektladungslogistik.



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

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT

Magdeburg, 08. November 2011

