



**Freie und Hansestadt Hamburg  
Behörde für Wirtschaft und Arbeit**

# **Konzeptstudie zur Verkehrsverlagerung vom Lkw auf Binnenschiffe und zur Stärkung der Hinterlandverkehre**

## **Kurzfassung**



# Konzeptstudie zur Verkehrsverlagerung vom Lkw auf Binnenschiffe und zur Stärkung der Hinterlandverkehre

## Kurzfassung

Diese Studie wurde erstellt von:

UNICONSULT Universal Transport Consulting GmbH

Container Terminal Burchardkai 1

21129 Hamburg

Tel.: (0 40) 33 62 16

Fax: (0 40) 32 27 64

E-Mail: [uniconsult@uniconsult-hamburg.de](mailto:uniconsult@uniconsult-hamburg.de)

Web: <http://www.uniconsult-hamburg.de>

Copyright © by UC

14. Januar 2009

## Inhaltsverzeichnis

	<u>Seite</u>
1. ZIELSETZUNG DER STUDIE UND VORGEHEN	2
2. IST-SITUATION	2
3. BEST-PRACTICE ANALYSE	6
4. HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN	7
5. FAZIT	11

## 1. ZIELSETZUNG DER STUDIE UND VORGEHEN

Vor dem Hintergrund der prognostizierten Wachstumsraten im Containerverkehr<sup>1</sup> sowie sich abzeichnender Engpässe bei der Verteilung der umgeschlagenen Güter, gewinnt die bestmögliche Einbindung aller Verkehrsträger in eine effiziente Hinterlandlogistik zunehmend an Bedeutung. Der Stärkung des Verkehrsträgers Binnenschifffahrt kommt hierbei besondere Aufmerksamkeit zu. Mit einem Anteil von etwa 2 % am Modal-Split<sup>2</sup> spielt das Binnenschiff im Nachlauf des Hamburger Hafens noch eine eher untergeordnete Rolle. Wachstumsraten von über 40 % im ersten Halbjahr 2008 unterstreichen allerdings ein wachsendes Interesse an der Binnenschifffahrt. Mittel- bis langfristig wird im Hinterlandverkehr ein Anstieg des Modal-Splits auf 5 % angestrebt. Basierend auf aktuellen Umschlagprognosen für den Hamburger Hafen entspricht dies einer Gesamtmenge von 500.000 TEU.<sup>3</sup>

Die Erarbeitung der vorliegenden Konzeptstudie erfolgte mit dem Ziel, Handlungsempfehlungen für eine Stärkung der Binnenschifffahrt im Hamburger Hafen und entlang der Elbe abzuleiten. Dies umfasst sowohl Maßnahmen für eine zunehmende Einbindung des Verkehrsträgers Binnenschiff in intermodale Transportketten im Seehafenhinterlandverkehr als auch Anknüpfungspunkte für eine Stärkung der wasserseitigen hafeninternen Umfuhren.

Die Studie untergliedert sich in eine zweiteilige Bestandsaufnahme, die neben einer Analyse des wirtschaftlichen, technischen und rechtlich/organisatorischen Ist-Zustands einen Best-Practice-Vergleich mit anderen Seehäfen hinsichtlich ihrer binnenschiffsrelevanten Erfolgsfaktoren umfasst. Die Ergebnisse der Bestandsanalyse bilden den Ausgangspunkt für die Ableitung konkreter Handlungsempfehlungen zur Stärkung der Binnenschifffahrt im Hamburger Hafen und entlang der Elbe. Im Zuge dieser Zusammenfassung soll dabei nur auf ausgewählte Teilaspekte eingegangen werden, die für die Erreichung der Zielvorgabe von 5 % Binnenschiffsanteil am Modal-Split von besonderer Relevanz sind.

## 2. IST-SITUATION

Mit Blick auf die marktspezifischen Umfeldbedingungen für Containerverkehre im Hamburger Hafen und entlang der Elbe ist grundsätzlich zwischen den Marktsegmenten Mittel-/Oberelbe und Kanalnetz (east-bound), Unterelbe (west-bound) sowie hafeninterne Umfuhren zu unterscheiden. Ausgehend von einer zunehmenden Diskussion um eine Verlagerung von Seehafenfunktionen ins Hinterland ist die Betrachtung um das Marktsegment „Hinterlandhub“ zu erweitern.

---

<sup>1</sup> Die vorliegende Studie betrachtet ausschließlich den Containerverkehr.

<sup>2</sup> Bezogen auf den Hinterlandcontainerverkehr 2007 (Quelle: HHM).

<sup>3</sup> Unter der Voraussetzung einer intensiven Unterhaltung bzw. des Ausbaus von Mittel und Oberelbe und der Aufstockung der Binnenschiffsflotte unter Nutzung aktueller technischer Entwicklungen halten einzelne Marktteilnehmer ein Marktvolumen von bis zu 800.000 TEU im Jahr 2015 für möglich.

Die verkehrsgeographische Lage der wichtigsten Wirtschaftszentren im Bereich Mittel-/Oberelbe und Kanalnetz verdeutlicht, dass sich die Standorte mit Schlüsselindustrien im produzierenden Gewerbe vorwiegend im Bereich des Mittellandkanals befinden, während weite Teile insbesondere entlang der Mittelelbe eher strukturschwach sind und über eine dünne Besiedlungsstruktur verfügen. Die Industrie im Unterelberaum wird maßgeblich durch wenige große Akteure aus dem Bereich der chemischen Industrie geprägt.

Im Bereich Mittel-/und Oberelbe verfügen lediglich die Häfen Magdeburg, Aken und Riesa über signifikante Containervolumina. Der Containertransport per Binnenschiff spielt dabei ausschließlich in Magdeburg eine wichtige Rolle, während der Modal-Split in Aken bzw. Riesa durch den Lkw bzw. die Bahn dominiert wird. Die aufkommensstärksten Häfen im Bereich des Mittellandkanals, Braunschweig und Hannover, werden dagegen verstärkt von regelmäßig verkehrenden Liniendiensten an die Seehäfen Hamburg und Bremerhaven angebunden und verfügen demzufolge über deutlich höhere Containervolumina im wasserseitigen Umschlag. Der Containerumschlag auf der Unterelbe wird in Folge des hohen Anteils an containerisierten Gefahrgütern und Chemikalien vom Standort Brunsbüttel dominiert. Insgesamt zeigt sich hier im Vergleich zu den anderen Marktsegmenten allerdings nur eine moderate Wachstumsdynamik.

Die Angebotsstruktur für Container-Binnenschiffsverkehre auf der Elbe und dem angrenzenden Kanalnetz kann durch eine oligopolistische Struktur mit lediglich drei Marktteilnehmern charakterisiert werden. Lediglich die DBR AG und BCF stehen in der Region Haldensleben/Magdeburg in gewissem Maße im Wettbewerb. Darüber hinaus herrscht in den einzelnen Marktbereichen kein Wettbewerb. Insofern stellt sich bei genauer Betrachtung das Oligopol dreier Anbieter als eine eher monopolistische Situation in drei Bereichen des Elbstromgebietes dar.

Die intermodale Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Binnenschiff im Nachlauf des Hamburger Hafens wird neben Aspekten wie Transportdauer und -verlässlichkeit maßgeblich durch die Kostenstruktur bestimmt. Eine beispielhafte Kostenkalkulation für einen Binnenschiffstransport auf der Relation Hamburg-Magdeburg/Haldensleben verdeutlicht dabei den signifikanten Einfluss der Abfertigungskosten im Seehafen, deren Anteil an den Gesamtkosten rund 40 % beträgt. Im intermodalen Vergleich liegen die Kosten für den beispielhaften Transport eines 40' Containers per Binnenschiff von Hamburg nach Magdeburg (inkl. Stadtgestellung und Rücklieferung ins Leerdepot) trotz deutlich geringerer Kosten im Hauptlauf damit über denen des Lkw.

Die genaue Anzahl der innerhalb der Gebietsgrenzen des Hamburger Hafens bzw. durch hafeninduzierte Logistikaktivitäten im direkten Hafenumfeld umgefahrenen Container ist auf Grund nicht existenter Statistiken nur schwer quantifizierbar. Nach vorliegenden Schätzungen ist davon auszugehen, dass der Anteil der Umfuhr-Container rund 4 % des Gesamtumschlags beträgt, der Anteil des Binnenschiffs an allen Umfahrten beträgt ca. 15 %. Während alle relevanten (Leer-)Containerdepots und Packbetriebe über einen Straßenanschluss verfügen, sind nur wenige Standorte bi- oder sogar trimodal erschlossen. Mit den geplanten Umstrukturierungen im Mittleren Freihafen ist tendenziell eher mit einem weiteren Rückgang der Anzahl trimodaler Standorte zu rechnen, so dass sich hafeninterne Umfuhren auf dem Wasser voraussichtlich in Zukunft noch stärker auf Verkehre zwischen den großen Containertermi-

nals von HHLA und Eurogate beschränken werden. Der Blick auf die verkehrsträger-spezifischen Umfuhrkosten verdeutlicht dabei, dass sich das Binnenschiff nahezu ausschließlich durch die Entlastungsfunktion der stark belasteten Straßeninfrastruktur sowie durch die hohe Massenleistungsfähigkeit<sup>4</sup> im intermodalen Wettbewerb behaupten kann.

Das Ziel, bis 2015 500.000 TEU bzw. 5% des Hamburger Hafenhinterlandverkehrs mit dem Binnenschiff abzuwickeln, ist erreichbar. Die angestrebte Menge setzt sich zusammen aus dem „organischen“ Wachstumspotenzial, das ein jährliches Wachstum von 5-7% impliziert und zusätzlichen Wachstumspotenzialen, die für die Binnenschifffahrt auf der Elbe durch konzeptionelle Neuerungen im Hafenhinterland aktiviert werden können, also beispielsweise durch die Bildung zentraler Konsolidierungs- und Verteilpunkten im direkten oder indirekten Hafenumfeld.

Die infrastrukturellen Rahmenbedingungen auf der Unterelbe werden vorrangig durch die See- und Feederschifffahrt determiniert. Hinsichtlich der für die Binnenschifffahrt relevanten Solltiefen, Wasserstände und Fahrrinnenbreiten bestehen auf der Unterelbe grundsätzlich keine Einschränkungen, allerdings sind technische und operative Einschränkungen in Folge von Schlechtwetter und Dünung zeitweise möglich. Im Bereich der Mittelelbe gelten für die Strecke zwischen Hamburg und Geesthacht grundsätzlich keinerlei Einschränkungen hinsichtlich Tiefgang, Wasserstand und Fahrrinnenbreite. Dagegen stellen die weiter elbaufwärts gelegenen Abschnitte E8 (Wittenberge) und E9 (Dömitz) einen nennenswerten Engpass dar. Eine benötigte Fahrrinntiefe von 1,60 m konnte im Jahr 2007 lediglich an 313 Tagen erreicht werden. Deutlich gravierender ist allerdings die Situation südlich von Magdeburg. Teilweise starke Gefällestrecken, Fahrrinneneinengungen und Sandablagerungen in den Streichlinien der Krümmungswechsel schränken die Abladetiefe der Binnenschifffahrt deutlich ein und reduzieren im Vergleich zum Bereich Mittelelbe die Anzahl der einsetzbaren Schiffstypen.

Während der Bereich der Mittelelbe gemäß Klassifizierung der Binnenwasserstraßen für Schiffstypen mit einer Breite von 2 x 11,4 m zugelassen ist und somit den Einsatz von Strom-Schubschiffen mit 6 Schubleichtern (Kapazität 2-lagig 144 TEU) ermöglicht, sind auf der Oberelbe und dem Kanalnetz nur kleinere, einreihige Schubverbände mit einer Kapazität von maximal 96 TEU einsetzbar. Außerdem sind im Kanalnetz zusätzliche Einschränkungen durch Schleusenfahrten zu berücksichtigen. Dies betrifft insbesondere das Schiffshebewerk (SHW) Scharnebeck, das mit einer Troglänge von 100 m und einer Breite von 12 m nicht die maximale Verbandsgröße, die im ESK zugelassen ist, aufnehmen kann. Auch wenn das SHW Scharnebeck noch über relevante Restkapazitäten verfügt, schränken Sperrungen einzelner Tröge zwecks Reparatur- und Wartungsarbeiten den Betrieb zunehmend ein und führen insbesondere zu Peak-Zeiten zu erheblichen Verzögerungen.

Die Beschaffenheit und Kapazität der im Hamburger Hafen bestehenden Infra- und Suprastruktur orientiert sich traditionell an den Anforderungen großer Seeschiffe. Eine feste Liegeplatzzuordnung für Binnenschiffe besteht nicht, was zum Teil um-

---

<sup>4</sup> Massenleistungsfähigkeit meint hier die Möglichkeit, größere Containermengen (meist Leercontainer) in einem Los bereitzustellen bzw. abzufahren.

fangreiche Wartezeiten nach sich zieht. Zusätzliche Kapazitäten für Binnenschiffsliegeplätze spielen auch in den zukünftigen Ausbauplanungen der Terminalbetreiber grundsätzlich keine Rolle. Hinsichtlich der erforderlichen Terminalkapazitäten für Binnenschiffe wird nach einer ersten Abschätzung davon ausgegangen, dass bei einem angestrebten Binnenschiffsvolumen von 500.000 TEU ein Liegeplatz je Terminal für 9,6 bzw. 18 Stunden für den Binnenschiffsumschlag vorzuhalten ist. Vor dem Hintergrund der heutigen Erfahrungen ist die Kapazitätssituation somit kritisch. Ferner erscheint die Suprastruktur im Hamburger Hafen nur bedingt für den Binnenschiffsumschlag geeignet. Aus den für den Einsatz an Seeschiffen ausgelegten Containerbrücken resultieren umfangreiche operative Probleme sowie betriebliche Ineffizienzen, die sich im Vergleich zu Lkw und Bahn wesentlich höheren Umschlagkosten niederschlagen.

Die Binnenhäfen entlang der Elbe und der angrenzenden Kanälen verfügen grundsätzlich über ausreichend Kapazitäten bzw. Ausbaureserven, um das prognostizierte organische Wachstum in Höhe von 5 bis 7 % abzudecken. Derzeit entwickeln neben den bislang im Containergeschäft aktiven Häfen eine Reihe weiterer Standorte an Mittel- und Oberelbe sowie der angrenzenden Kanälen u.a. für das darüber hinaus gehende Wachstum mehr oder weniger intensive Ambitionen, sich als Standorte für Seehafenhinterlandverkehre und damit den Containerumschlag zu positionieren. Hierunter fallen u. a. die Standorte Geesthacht, Lauenburg und Wittenberge, Lüneburg, Uelzen und Wittingen.

Administrative Hürden der Binnenschifffahrt betreffen vornehmlich die Bereiche Veterinär- und Hygienerecht, phytosanitäre Kontrollen und Zoll. Hinsichtlich der veterinär- und hygienerechtlichen sowie phytosanitären Kontrollanforderungen bestehen für das Binnenschiff gegenüber anderen Verkehrsträgern grundsätzlich keine Sonderregelungen.

Einschränkungen der Binnenschifffahrt durch zolltechnische Vorgaben resultieren vornehmlich aus dem Freihafenstatus. Grundsätzlich besteht für alle Container mit Quelle bzw. Ziel im Hamburger Freihafen eine Gestellungspflicht am Zollkommissariat Hafen (Zollponton Überseebrücke). Die geringen Volumina rechtfertigen dabei keine 24-Stunden-Öffnung, wobei Abweichungen von den festgelegten Abfertigungszeiten bei rechtzeitiger Voranmeldung möglich sind. Zeitliche Disparitäten zwischen Abfertigungszeitfenstern an Zoll und Terminals sowie Tidefenstern zur Unterquerung der Elbrücken beeinträchtigen die operativen Abläufe der Binnenschifffahrt. Diese würden sich mit einer bis 2010 möglichen Aufhebung des Freihafen-Status relativieren.

Zusammengefasst tangieren die Entwicklungshemmnisse der Binnenschifffahrt im Hamburger Hafen und entlang der Elbe im Wesentlichen die Bereiche

- Marktstruktur/Marktvolumen,
- Intramodale Wettbewerbssituation,
- Transportqualität und Einbindung des Binnenschiffs in die logistische Kette,
- Image/Bekanntheit bei den Verladern,
- Umschlagkosten und Effizienz der betrieblichen Abläufe,
- Intermodale Wettbewerbsfähigkeit,
- Terminalkapazitäten,
- Verfügbarkeit von Schiffsraum,
- Personalverfügbarkeit, Personalqualität, Bemannungsvorschriften,
- Einbindung in IT-Umfeld,
- Zoll-Abwicklung,
- KV<sup>5</sup> -Förderrichtlinie und Anwendbarkeit auf Binnenschiffsterminals in Seehäfen.

### **3. BEST-PRACTICE ANALYSE**

In dieser Kurzfassung wurden identifizierte hafenspezifische Besonderheiten der Best-Practice Analyse nicht berücksichtigt, die Kurzdarstellung beschränkt sich vielmehr auf die Aufzählung der wichtigsten Erfolgsfaktoren: Diese betreffen vornehmlich die infrastrukturellen Rahmenbedingungen im Hafen sowie im Hafenumfeld. Hierzu zählen neben infrastrukturellen Anpassungen zur Schaffung separater Abfertigungsmöglichkeiten für Binnenschiffe auch konzeptionelle Veränderungen im hafennahen Bereich in Form von Konsolidierungspunkten oder Gateways. Ferner sorgt eine verstärkte vertikale Integration entlang der Transportkette vielerorts für deutliche Effizienzgewinne. Ergänzend hierzu ist auch der Einsatz spezieller Schiffstypen zum Teil induziert/unterstützt durch öffentliche Fördermittel oder vereinfachte ordnungspolitische Regularien als zusätzlicher Erfolgsfaktor zu nennen.

---

<sup>5</sup> KV beschreibt den Kombinierten Verkehr.



#### 4. HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

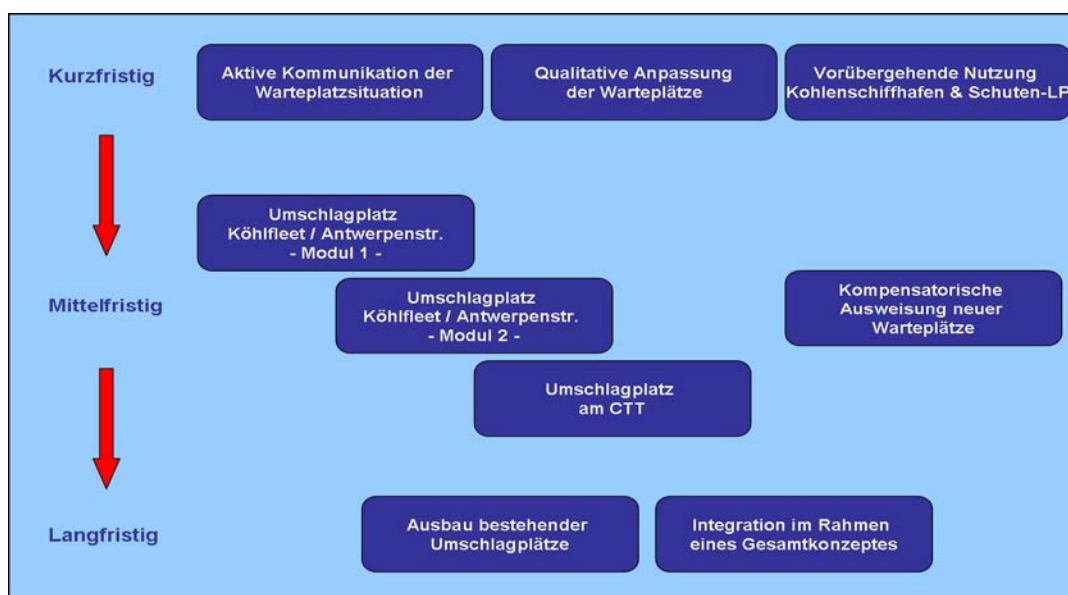
Die Ableitung konkreter Handlungsempfehlungen erfolgt in abgestufter Form und beinhaltet neben einer Identifikation möglicher Handlungsoptionen verbunden mit einer eingehenden Bewertung auch die qualitative Einordnung u. a. hinsichtlich der Akzeptanz der Umsetzung, der Akteure, des Umsetzungszeitraums, des Aufwands und der Wirkung. Die Diskussion und Bewertung der Handlungsoptionen erfolgt dabei zunächst nach unterschiedlichen Themenschwerpunkten. Insgesamt konnten mehr als 50 mögliche Ansätze zur Stärkung der Binnenschifffahrt zusammengetragen werden. In dieser Kurzfassung werden allerdings nur ausgewählte Handlungsoptionen beleuchtet.

Im Zuge der Bestandsanalyse wurde nachgewiesen, dass sowohl die infra- und suprastrukturelle Ausstattung der Seehafenterminals als auch die Gestaltung von betrieblichen Abläufen und Informationsflüssen als wesentliche Hemmnisse für die Entwicklung der Binnenschifffahrt im Hamburger Hafen angesehen werden können. Vor diesem Hintergrund erfolgt eine Abgrenzung der möglichen Handlungsfelder zur Modifikation der umschlagrelevanten Rahmenbedingungen in die Teilbereiche Infrastruktur, Suprastruktur sowie betriebliche Abläufe und Informationsflüsse.

Auf Basis einer kritischen Überprüfung einer Reihe möglicher Handlungsoptionen ergeben sich für den Bereich Infrastruktur konkrete Handlungsempfehlungen hinsichtlich

- der Verfügbarkeit und Nutzung von Warteplätzen sowie
- der Errichtung von Binnenschiffsumschlagplätzen.

Die Etablierung eines Binnenschiffsterminals wird dagegen als ungeeignet für eine gesamthafte Optimierung der Binnenschiffsabfertigung angesehen. Die einzelnen Maßnahmen können wie folgt zusammengefasst werden:



Quelle: Uniconsult.

Die bezüglich der Warteplätze vorgeschlagenen Maßnahmen sind ohne großen organisatorischen und monetären Aufwand kurzfristig realisierbar. Für die Errichtung der o. g. terminalnahen Binnenschiffsumschlagplätze konnten Investitionskosten von 19,1 Millionen Euro (Bereich Köhlfleet/Antwerpenstraße) bzw. 6,325 Millionen Euro (CTT) ermittelt werden.

Von der Errichtung exklusiver Binnenschiffsumschlagplätze sind darüber hinaus positive Rückwirkungen auf die Binnenschifffahrt im Hamburger Hafen in Folge verbesserter suprastruktureller Rahmenbedingungen zu erwarten. Eine speziell auf das Binnenschiff abgestimmte Suprastruktur in Form angepasster Containerbrücken und Fender liefert dabei einen wichtigen Beitrag, die Umschlagkosten zu senken und das Binnenschiff intermodal wettbewerbsfähiger zu machen. Im Raum steht dabei eine Reduzierung der Umschlagkosten auf das Niveau der Umschlagkosten im Hinterland.

Kurz- bis mittelfristig bzw. für den Fall, dass eine binnenschiffsspezifische Umschlaglösung nicht zur Umsetzung kommt, besteht trotz einiger betrieblicher Herausforderungen die Möglichkeit einer Mobilkran-Lösung. Eine solche Lösung kann dazu beitragen, die Abfertigungs-Kapazität am Terminal signifikant zu verbessern und gleichzeitig die Kosten für den Containerumschlag auf das Binnenschiff zu reduzieren. Hinsichtlich der geschätzten Investitionskosten von ca. 2,4 Millionen Euro ist ferner zu prüfen, inwieweit eine öffentliche Förderung für einen Mobilkran möglich ist. Eine wasserseitige Lösung in Form eines Schwimmkrans ist dagegen auf Grund der deutlich höheren Investitionskosten (geschätzt ca. 10 Millionen Euro) nicht weiter zu verfolgen. Auch weitere Lösungsansätze wie ein schwimmendes Terminal oder Mid-Stream-Operations sind insbesondere auf Grund operativer Schwierigkeiten kaum realistisch.

Zur Verbesserung der betrieblichen Abläufe und Informationsflüsse werden darüber hinaus Maßnahmen wie

- die Einführung eines Slot-Managements,
- die Organisation der Terminalanläufe von Binnenschiffen über die Feeder Logistik Zentrale sowie
- eine Verbesserung der Datenqualität

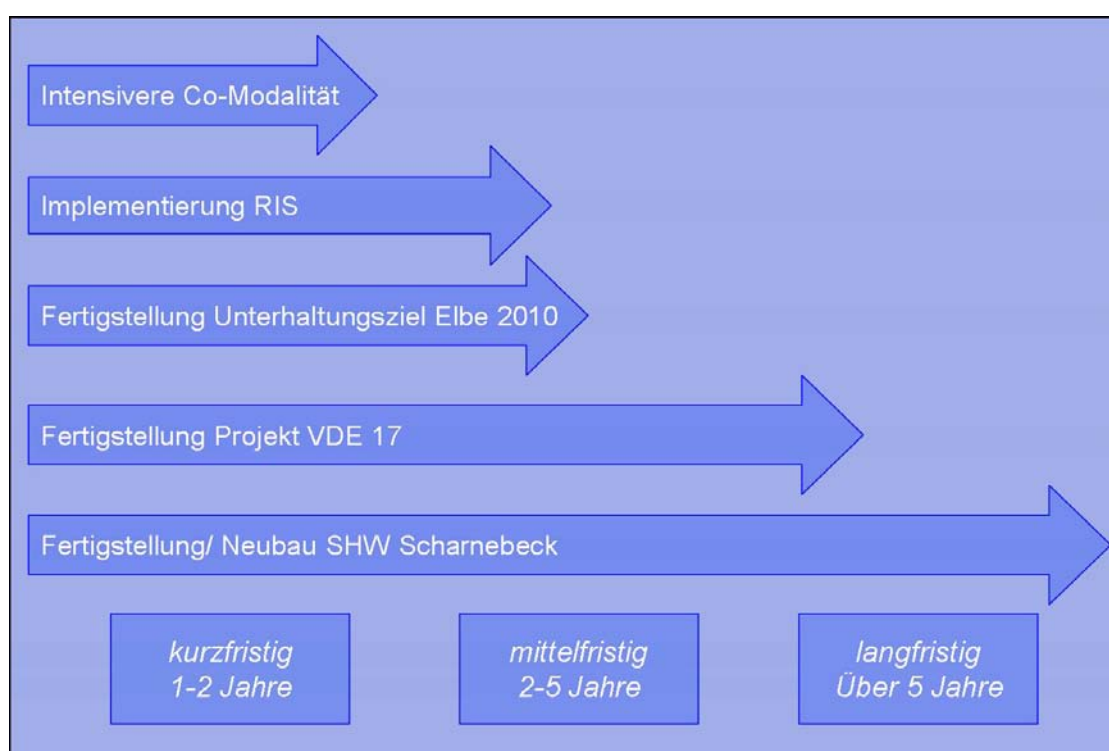
empfohlen. Ergänzend dazu kann auch die verstärkte Einbindung eines mobilen wassergebundenen Umschlagsystems (analog zum Port Feeder Barge-Konzept) zu einer Stärkung der Binnenschifffahrt im Hamburger Hafen beitragen. Grundvoraussetzung hierfür bildet allerdings die aktive Beteiligung der Terminalbetreiber sowie eine intelligente Integration dieser Lösung in die Betriebskonzepte der Terminals.

Ausgehend von dem prognostizierten Wachstum für Containerverkehre auf der Elbe und den angrenzenden Kanälen ist davon auszugehen, dass eine Steigerung der Transportvolumina nur durch zusätzlichen Schiffsraum erfolgen kann. Dabei scheint offenkundig, dass dieser Schiffsraum durch Investitionen in neue Einheiten generiert werden muss. Als wichtigste Handlungsempfehlungen konnten in diesem Zusammenhang

- die Entwicklung von Investitionskooperationsmodellen sowie
- die Überprüfung von Möglichkeiten spezifischer Investitionsprogramme

identifiziert werden. Ferner bilden Staatsbürgschaften und Zinszuschüsse in Zusammenarbeit mit staatlichen Institutionen weitere Handlungsoptionen.

Die Handlungsempfehlungen im Bereich Wasserstraße und Transportqualität konzentrieren sich vorwiegend auf infrastrukturelle Maßnahmen. Insbesondere die Umsetzung der Erhaltungsmaßnahmen auf der Elbe – Ziel ab 2010 ist eine Fahrwassertiefe von mindestens 1,60 m an 345 Tagen im Jahr – ist eine wesentliche Voraussetzung für die Binnenschifffahrt. Darüber hinausgehende Maßnahmen betreffen die Entwicklung eines River-Information-Systems (RIS) für die Elbe sowie die Förderung einer intensiveren Einbindung der Binnenschifffahrt in das Gesamtsystem Hinterlandverkehr. Nachfolgende Abbildung gibt einen Überblick über die wichtigsten Handlungsfelder.



Quelle: Uniconsult.

Hinsichtlich der weiteren Steigerung der Akzeptanz des Binnenschiffs betreffen weitere Handlungsempfehlungen u. a.

- die Ausweitung der Trimodalität in den Binnenhäfen,
- die Diversifikation durch Ausweitung des Verloaderpotenzials sowie
- die vertikale Integration des Binnenschiffs innerhalb der logistischen Kette.

Neue Marktpotenziale ergeben sich für die Binnenschifffahrt im Hinterlandverkehr des Hamburger Hafens sowohl durch die wasserseitige Erschließung neuer Wirtschaftsräume im Zuge verbesserter Erreichbarkeitsverhältnisse als auch durch veränderte Logistikkonzepte im Hinterlandverkehr. Um diese grundsätzlich bestehenden Potenziale insbesondere für eine Dynamisierung der Binnenschiffsverkehre im Hafenhinterlandverkehr zu nutzen, existieren verschiedene Handlungsoptionen. Die-

se betreffen insbesondere die Identifikation geeigneter trimodaler Gateway- bzw. Hubstandorte. In diesem Zusammenhang wird empfohlen, die Rolle der HPA als Katalysator im weiteren Prozess der Entwicklung und Umsetzung der Hub-Strategie zu stärken. Die Entwicklung eines Hinterlandkonzeptes wurde seitens der HPA bereits beauftragt. Darüber hinaus ist eine intensive Einbindung der Hub-Strategie in den derzeit in der Entwicklung befindlichen Masterplan Wasserstraßen sowie eine Verankerung der standortspezifischen Interessen Hamburgs in das Nationale Hafenkonzept des Bundes von wichtiger Bedeutung.

Mit Blick auf die administrativen und rechtlichen Rahmenbedingungen ergeben sich für eine Stärkung der Binnenschifffahrt im Hamburger Hafen und entlang der Elbe u. a. Handlungsoptionen, die auf

- eine Festlegung von Modal-Split-Quoten in der Vergabe neuer Terminal-Konzessionen sowie
- die Anwendung der KV-Förderung zur Unterstützung der Errichtung von Binnenschiffsumschlagplätzen im Hamburger Hafen

reflektieren. Ferner bestehen Ansatzpunkte hinsichtlich einer besseren Vernetzung der Binnenschifffahrt, der Terminalbetreiber und der Zollstelle sowie einer Erhöhung der Qualitätsstandards zollrelevanter Daten. Diese Maßnahmen werden flankiert durch die Forderung nach einer sukzessiven Ausdehnung der Zollöffnungszeiten, wenn der Nachweis eines Binnenschiffsaufkommens außerhalb der jetzigen Zeiten erbracht wird. Zusätzliche positive Rückwirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt könnten u.a. durch die Etablierung flexiblerer Besatzungsvorschriften sowie die Senkung der Transportkosten für Binnenschiffstransporte durch kürzere Umlaufzeiten, fixe Abfertigungszeitfenster im Seehafen und 24-stündige Fahrt der Binnenschiffer entstehen.

Im Zuge einer Zusammenfassung und Priorisierung der wichtigsten Handlungsempfehlungen konnte ermittelt werden, dass vorrangig Maßnahmen mit direktem Hafenbezug einen wichtigen Beitrag zur Stärkung der Binnenschifffahrt im Hamburger Hafen und entlang der Elbe leisten können. Der Errichtung binnenschiffsspezifischer Umschlagkapazitäten kommt hierbei eine besondere Rolle zu. Auch wenn die Realisierung zusätzlicher Infrastrukturkapazitäten eher mittelfristigen Charakter besitzt, wird mit der Einführung eines Slotmanagements an den bestehenden Anlagen, der Nutzung mobiler Kraneinrichtungen sowie der Verbesserung der Warteplatzsituation im Hamburger Hafen auch eher kurzfristig realisierbaren Handlungsempfehlungen eine wichtige Bedeutung zugesprochen.

## 5. FAZIT

Zusammenfassend wird deutlich, dass eine Vielzahl der identifizierten Maßnahmen außerhalb des direkten Einflussbereichs Hamburgs liegt. Den Hamburger Akteuren kommt somit in vielen Fällen vorrangig eine moderierende oder vermittelnde Rolle zu, deren Bedeutung allerdings nicht zu unterschätzen ist. Weitere Handlungsempfehlungen betreffen u. a. den bundespolitischen Rahmen sowie nationale Förderprogramme, die eine verstärkte politische Lobbyarbeit durch Hamburger Akteure oder gemeinsame Initiativen mit anderen Behörden oder Verbänden erfordern, um standortspezifische Interessen noch stärker in bundespolitischen Gremien zu verankern. Konkrete Handlungsempfehlungen finden sich vornehmlich im hafennahen Bereich. Die vorliegende Studie leistet auch einen Beitrag für den zu erstellenden Masterplan Wasserstraße, indem konkrete Handlungsempfehlungen dieser Studie direkt in die Hafenplanung einfließen können.

Im Zuge einer abschließenden Bemerkung sollen aktuelle Veränderungen des Marktumfeldes kurz reflektiert werden. Die Halbjahreszahlen für den Containerumschlag in Hamburg sowie zu erwartende Rückwirkungen der Kapitalmarktkrise auf die Realwirtschaft lassen derzeit eine Abschwächung der Wachstumsdynamik im Containerverkehr vermuten. In größerem Umfang dürften hiervon auch die für den Binnenschiffsverkehr im Hinterland des Hamburger Hafens relevanten Märkte betroffen sein. Die in Teilen angekündigten Produktionsdrosselungen in der Automobilindustrie könnten sich zumindest kurzfristig auch auf die per Binnenschiff transportierten Volumina aus dem Raum Wolfsburg/Hannover auswirken. Ähnliches gilt in abgeschwächter Form auch für andere Branchen speziell im Konsumgüterbereich. Gleichwohl wird an dem prognostizierten Wachstum und den 18,1 Millionen TEU in 2015 festgehalten. Nach einer Phase überdurchschnittlichen Aufschwungs im Containerverkehr ist für 2009 ein abgeschwächtes Wachstum zu erwarten. Die langfristige durchschnittliche Wachstumsrate bleibt bestehen.