

Wege zur Stärkung der Bahn im Container-Hinterlandverkehr zwischen dem Hafen Hamburg und dem Freistaat Bayern

Stärken
Chancen
Entwicklungspotenziale



Ergebnisse eines bayerisch-hamburgischen
Kooperationsprojektes

Herausgeber:

Hafen Hamburg Marketing e.V.
 Pickhuben 6
 20457 Hamburg

LKZ Prien GmbH

Joseph-von-Fraunhofer-Straße 9
 83209 Prien am Chiemsee

Bayernhafen GmbH & Co. KG
 Linzer Straße 6
 93055 Regensburg

Gefördert durch:

Hamburg | Behörde für Wirtschaft,
Verkehr und Innovation

Bayerisches Staatsministerium für
Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie

**Projektleitung:**

Sebastian Doderer (Hafen Hamburg Marketing
e.V.), Karl Fischer (LKZ Prien GmbH)

Layout:

Breitengrad Marketing GmbH

Bildquellen:

Titel: Deutsche Bahn AG,
 Seite 3: Bayerisches Staatsministerium
für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und
Technologie, Hamburger Behörde für
Wirtschaft, Verkehr und Innovation,
 Seite 7: Hafen Hamburg Marketing
e. V. (HHM), Seite 8/9: HHM,
 Seite 10/11: Deutsche Bahn AG,
 Seite 12/13: Deutsche Bahn AG,
 Seite 14: bayernhafen Gruppe,
 Rückseite: HHM

Gedruckt auf: FSC Papier



Vorwort



Die in Deutschland beförderten Gütermengen sind in den vergangenen Jahren kontinuierlich gestiegen und stellen Infrastrukturbetreiber, Transportwirtschaft aber auch die Gesellschaft insgesamt vor neue Herausforderungen. Besonders dynamisch entwickelte sich der Seehafen-Hinterlandverkehr, der unmittelbar die starke internationale Verflechtung der Exportnation Deutschland widerspiegelt.

Als größter deutscher Seehafen spielt der Hamburger Hafen hier eine entscheidende Rolle.

Gegenüber anderen Europäischen Großhäfen zeichnet er sich durch die traditionell starken Schienenverbindungen in das Binnenland aus. Der Hamburger Hafen ist mit täglich mehr als 200 verkehrenden Güterzügen Europas führender Eisenbahnhafen.

In Deutschland ist der Freistaat Bayern mit einem jährlichen Aufkommen von rund 690.000 Standardcontainern (TEU) der wichtigste Partner im Container-Hinterlandverkehr des Hamburger Hafens. Starke Industriestandorte und eine Bevölkerung mit hoher Kaufkraft prägen die Bedeutung des größten deutschen Bundeslandes. Aufgrund der Transportweiten, die zwischen 500 und 900 km liegen, ist die Bahn der optimale Verkehrsträger zur wirtschaftlichen und umweltfreundlichen Organisation von Transporten zwischen Bayern und Hamburg. Dies zeigt auch der hohe Bahnanteil von aktuell bis zu 65%, während rund 35% der Container auf der Straße transportiert werden.

Im Rahmen eines bayerisch-hamburgischen Kooperationsprojektes haben sich 16 Partner mit der Frage beschäftigt, wie der Anteil der Eisenbahn am Container-Hinterlandverkehr des Hamburger Hafens mit Bayern auch im Hinblick auf den zu erwartenden Mengenzuwachs der kommenden Jahre weiter gesteigert werden kann. Zwischen Januar und Juni 2012 wurden dazu Verkehrsstatistiken ausgewertet, Ladungsströme analysiert und 48 Unternehmen der verladenden und transportierenden Wirtschaft befragt. Die vorliegende Broschüre soll über die logistischen Rahmenbedingungen einerseits und Marktanforderungen andererseits informieren. Sie zeigt die von den Projektpartnern gemeinschaftlich identifizierten Ansatzpunkte für eine weitere Stärkung der Schiene entlang der Transportkette auf. Die enthaltenen Informationen sollen Ansporn und Inspiration zu einer noch stärkeren Nutzung der Schiene im Seehafen-Hinterlandverkehr sein.

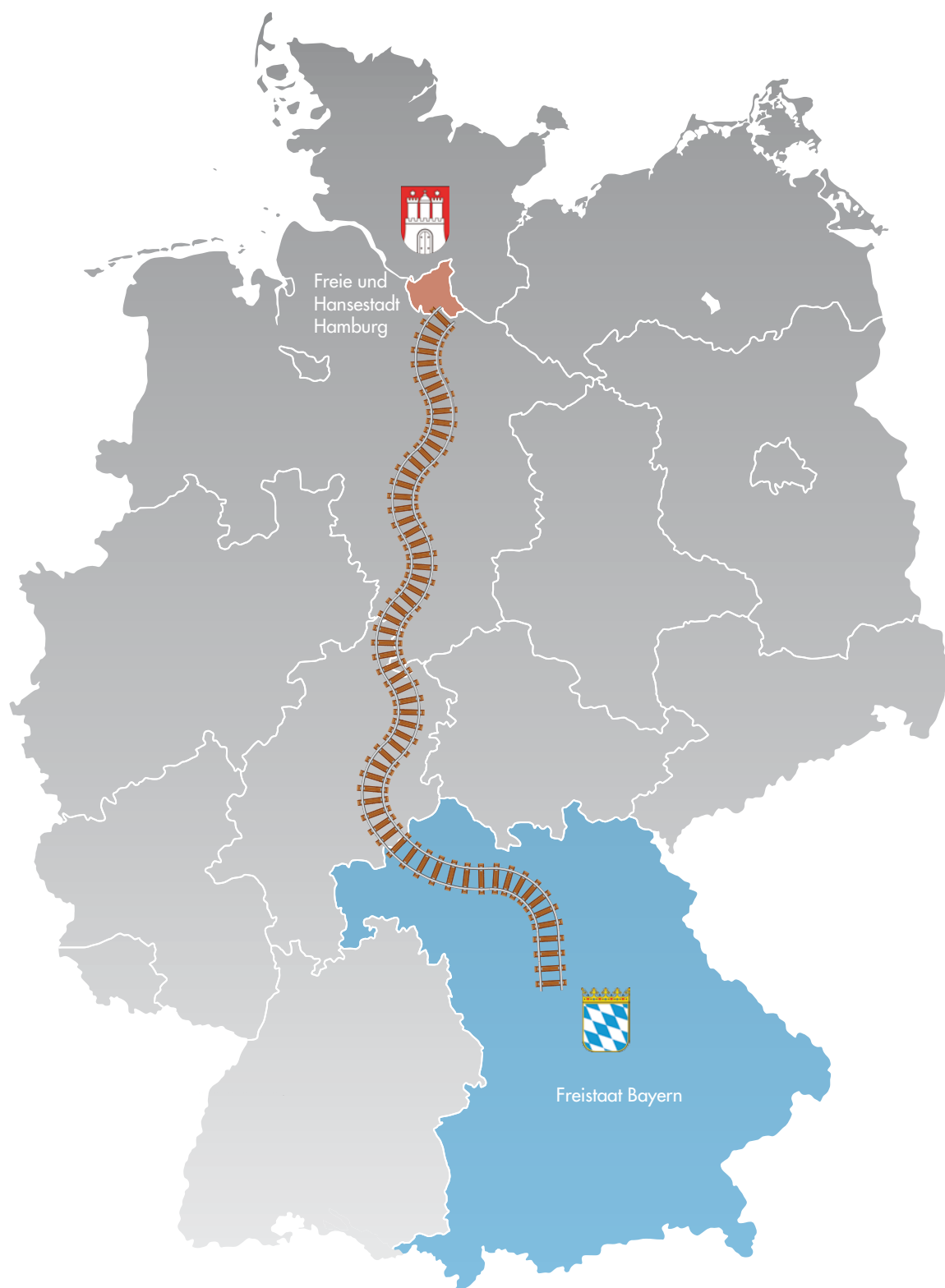
München / Hamburg im Juni 2012

Katja Hessel

Staatssekretärin im Bayerischen
Staatsministerium für Wirtschaft,
Infrastruktur, Verkehr und Technologie

Andreas Rieckhof

Staatsrat der Hamburger Behörde für
Wirtschaft, Verkehr und Innovation
(Bereich Verkehr)



6

Der Markt für Containertransporte

8

Der Hafen Hamburg

10

Die Verbindungen

12

Der Freistaat Bayern

14

Empfehlungen

16

Das Projekt „Hafen Hamburg 62+“

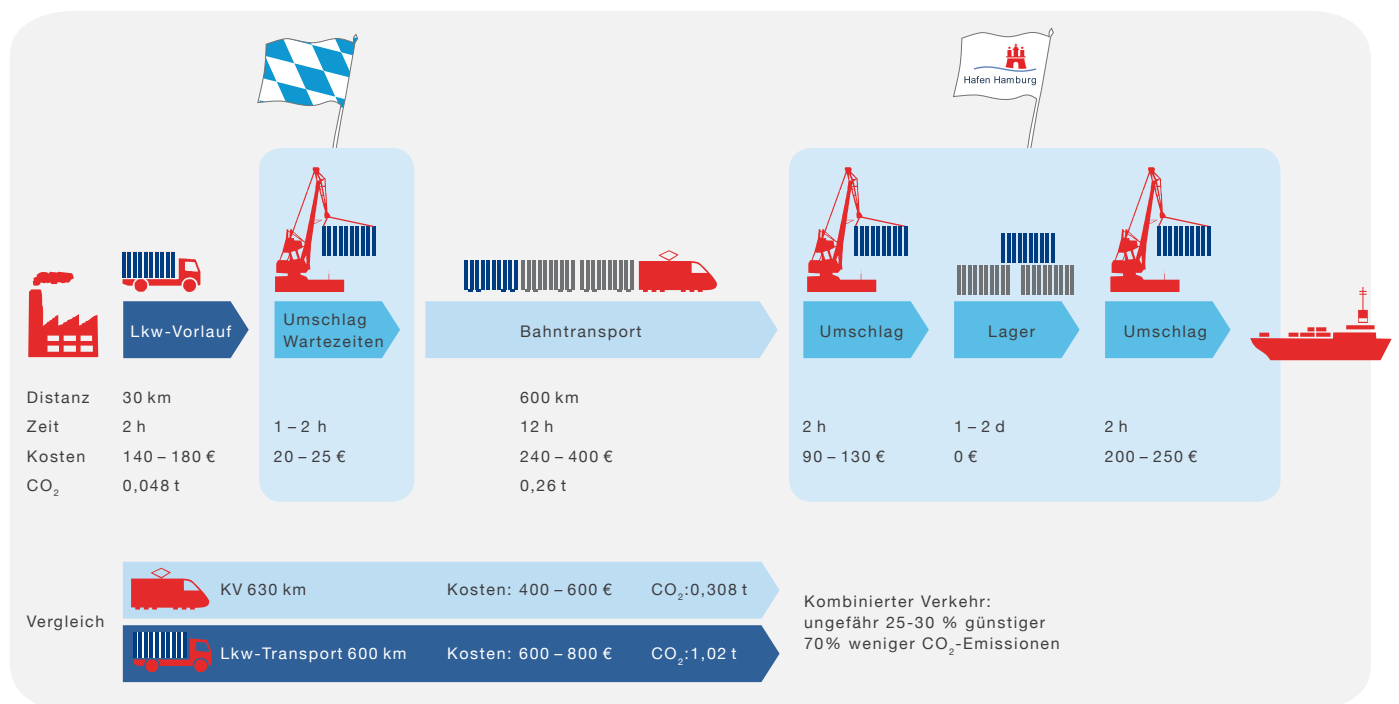


Der Markt für Containertransporte

Der deutsche Außenhandel findet zu einem großen Teil über Seehäfen statt. Die landseitige Anbindung an die Häfen ist dabei von zentraler Bedeutung, weil viele Transportkunden im Landesinneren, zum Beispiel in Bayern sitzen. Die Organisation der Transporte obliegt in der Regel Speditionen oder Überseereedereien. Die Entscheidung über die Wahl des Verkehrsträgers fallen dabei meist die Speditionen und deren Kunden, die Verloader.

Die folgende Abbildung zeigt beispielhaft den Transportprozess im Kombinierten Verkehr (KV) Schiene/Straße von Bayern zum Hafen Hamburg bei einem Vorlauf von 30 km und einer Schienendistanz von 600 km. Die Angaben gelten für den üblichen Transport eines 40-Fuß Containers. Im Vergleich zum reinen Straßentransport weist der KV ungefähr 25-30 % niedrigere Kosten und einen um 70 % geringeren CO₂-Ausstoß auf.

Beispielhafter Transportprozess eines 40-Fuß Containers von Bayern zum Hafen Hamburg



Quelle: Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik

Die Angaben zu der Umschlag- und Wartezeit im KV-Terminal und der Lagerdauer im Hafen Hamburg basieren auf dem Anlieferschluss für einen Container. Der Anlieferschluss ist in der Regel im KV-Terminal 1-2 Stunden vor Abfahrt des Zuges und im Hafen Hamburg 1-2 Tage vor Abfahrt des Schiffes. Die Container werden jedoch auch häufig früher angeliefert. Durchschnittlich verweilt ein Container circa 4 Tage im Hafen Hamburg. Die lagergeldfreie Zeit beträgt im KV-Terminal 1-2 Tage und im Hafen Hamburg 5 Tage beim Export und 3 Tage beim Import (exkl. Anliefertag). Um Containertransporte auf die Bahn zu verlagern, sind marktgerechte Angebote notwendig. Um diese zu identifizieren wurden 48 Akteure entlang der Transportkette interviewt.

Hierbei wurden die wesentlichen Einflussfaktoren für die Wahl des Verkehrsträgers deutlich:

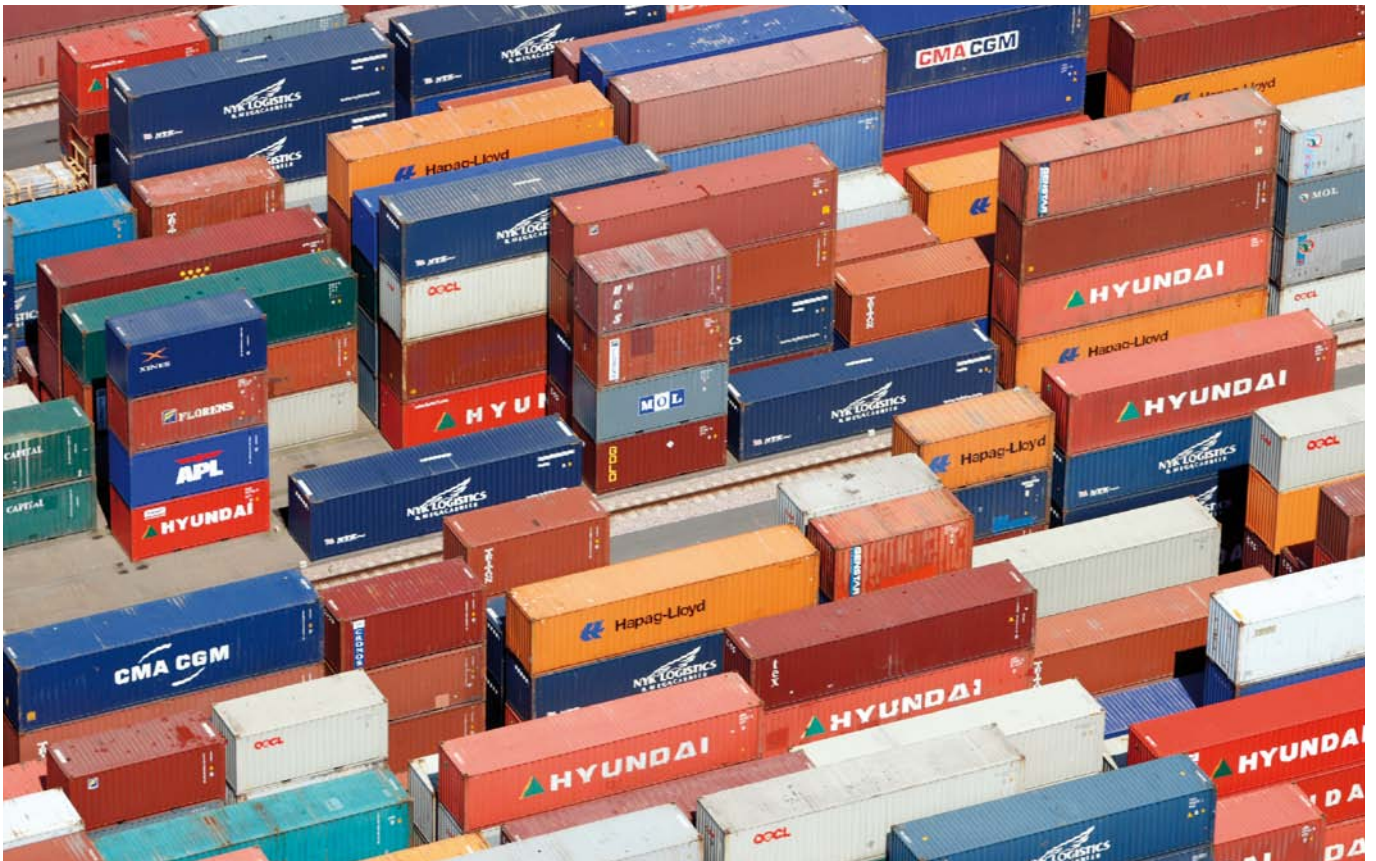
- Systembedingt ist die Bahn nicht so flexibel und kurzfristig einsetzbar wie der LKW. Bezogen auf die Gesamtdauer der Transportorganisation (inkl. Bestellung, Buchungsfristen etc.) ist der LKW-Transport ca. zwei Tage schneller.
- Schwankungen in Angebot und Nachfrage führen zu Schwierigkeiten bei der gleichmäßigen Auslastung von Zügen, die meist langfristig geplant werden müssen. Die Schwankungen haben in den vergangenen Jahren zugenommen und führen zu sprungfixen Kosten bei Schienentransporten.

- Bayern ist in Bezug auf den seeseitigen Außenhandel unterschiedlich geprägt: Während der südliche Landesteil höhere Exportvolumen aufweist, ist im Norden ein höherer Anteil der Importe vorhanden. Diese Ungleichheit erfordert besondere logistische Konzepte, z.B. bereits bei der Gestellung von Leercontainern.
- In den nördlichen Landesteilen Bayerns ist der Anteil an LKW-Transporten höher als im Süden. Die Region Franken eignet sich daher besonders für Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung.
- Steigende Schiffgrößen führen zu größeren Schwankungen im Hafenumschlag und erschweren die gleichmäßige Auslastung von Hinterlandverkehren, die für Blockzugverbindungen notwendig ist.
- Zahlreiche Unternehmen sind bislang noch nicht ausreichend über das breite Angebot an Containerzugverbindungen informiert und bleiben deshalb oft bei den eingespielten Straßentransporten.
- Die noch unzureichende Vernetzung der Terminalstandorte in Bayern führt dazu, dass Bündelungspotenziale heute noch nicht optimal ausgeschöpft werden.
- Intensivierung der Kontakte von Unternehmen aus dem Hamburger Hafen mit bayerischen Verladern.
- Weitere enge Zusammenarbeit unter den Teilnehmern der Transportkette zwischen dem Hamburger Hafen und Bayern mit dem Ziel, das Bahnangebot den Marktanforderungen noch optimaler anzupassen (z. B. bei Buchungsfristen und Zuverlässigkeit).

Konkrete Ansätze, die weiter verfolgt werden:

Erarbeitete Lösungsvorschläge:

- Bessere und umfangreichere Information der Transportkunden über die Möglichkeiten des Kombinierten Verkehrs.
- Mehr Transparenz des Angebots an Bahnverkehren durch verstärkte Information im Internet, in Printmedien und auf Veranstaltungen. Gleichzeitig gezielte Kommunikation von Entwicklungen in Hafen und Schifffahrt, die die Hinterlandtransporte beeinflussen (z. B. Schiffgrößenentwicklung, Geschwindigkeitsreduzierung oder Aufhebung der Zollfreizone in Hamburg). Hierzu wird Hafen Hamburg Marketing mit Partnern eine Informationskampagne vorbereiten und durchführen.
- Fortsetzung des bundesländerübergreifenden Dialogs, um die operative Abwicklung der Bahnverkehre noch schlanker und effizienter zu gestalten.
- Vernetzung der verladenden Wirtschaft in Bayern mit dem Hamburger Hafen durch Veranstaltungen von Hafen Hamburg Marketing.



Der Hafen Hamburg

Der Hafen Hamburg ist Deutschlands größter Seehafen und gleichzeitig der wichtigste Hafen für die bayerische Wirtschaft. Regelmäßige Schiffliniendienste in 178 Länder sowie ein engmaschiges Netz an Hinterlandverbindungen mit Zentral- und Osteuropa zeigen die besondere logistische Drehscheibenfunktion.





Kundengerechte Angebote an logistischen Dienstleistungen und Transportmöglichkeiten erfordern ein reibungsloses Zusammenspiel der verschiedenen Akteure entlang der Transportkette. Die enge Zusammenarbeit mit Partnern aus allen angeschlossenen Märkten hat im Hafen Hamburg Tradition und spiegelt sich auch im Kooperationsprojekt wider.

Den ständig wachsenden Umschlagsmengen, speziell im Containerbereich, stehen begrenzte Flächen im Hamburger Hafengebiet gegenüber. Die dadurch resultierende kontinuierliche Anpassung und Optimierung der Transport-, Umschlag- und Lagerprozesse führt zu immer neuen Herausforderungen im Hafen. Aus Sicht der Kunden sind dies aktuell:

- Schaffung von zusätzlichen Abstellmöglichkeiten für Container zur Pufferung der schwankenden Umschlagsmengen, um eine optimale Lösung zwischen Lagerung im Hafen und im Binnenland zu finden.
- Optimierung der landseitigen Verknüpfung aller Containerterminals im Hamburger Hafen.
- Effizienzsteigerung in der administrativen Abwicklung der Containerzüge.
- Land- und seeseitige infrastrukturelle Anpassung an die Schiffsgrößentwicklung und das erwartete Mengenwachstum im Containerumschlag sowie dazu notwendige Erarbeitung von logistischen Gesamtkonzepten.

Erarbeitete Lösungsvorschläge:

- Erhöhung der Kundenbindung durch eine stärkere Transparenz und Automatisierung der Informationskette.
- Optimierung der administrativen Abwicklung der Containerzüge im Hafen (v.a. Zollabwicklung).
- Allgemeine Flexibilitätssteigerung im Bahntransport durch bessere IT-Vernetzung entlang der Transportkette.

Konkrete Ansätze, die weiter verfolgt werden:

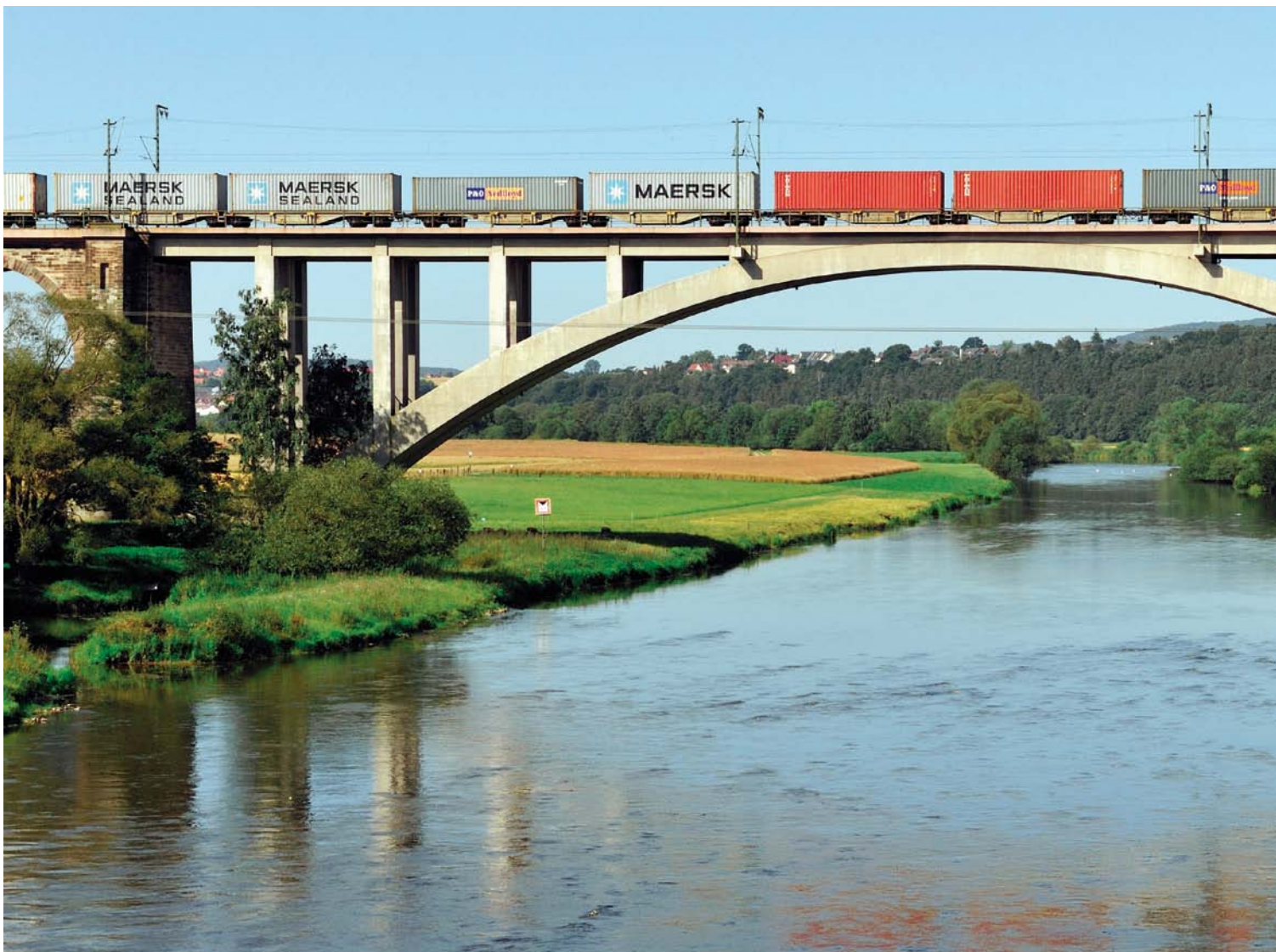
- Weitere Investitionen in die Schieneninfrastruktur des Hamburger Hafens durch die Hamburg Port Authority.
- Fortsetzung der Optimierung des Betriebsablaufs der Hamburger Hafenbahn.
- Schaffung von Anreizen zur Effektivitätssteigerung des Bahnverkehrs im Hafen durch die Hamburger Hafenbahn.
- Bereitstellung von aktuellen Transportdaten zur Unterstützung eines effizienten Transportkettenmanagements (rail-Port-direct Service der Hamburger Hafenbahn).
- Prüfung der Einrichtung von Gateways im Hinterland, die hafenauffne Dienstleistungen übernehmen können.

Die Verbindungen

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist die Grundvoraussetzung für effiziente und zuverlässige Güterverkehre. Die Hauptschienenwege zwischen Hamburg und Bayern gelten schon heute als stark belastet, eine weitere deutliche Zunahme des Verkehrsaufkommens ist prognostiziert.

Die rund 690.000 TEU, die 2010 zwischen Hamburg und Bayern transportiert wurden, verteilen sich zu rund 35% auf die Straße und zu 65% auf die Schiene. Mehr als 120 wöchentliche Zugabfahrten sowie zahllose LKW-Verbindungen bestehen heute zwischen dem Hamburger Hafen und Bayern. Die meisten Containerzüge nutzen dabei die Haupt-

strecke Hamburg–Hannover–Kassel–Würzburg zur Anbindung an die bayerischen Terminals. Im Rahmen des Kooperationsprojektes haben sich die Bahnoperatoren und Infrastrukturbetreiber mit der Frage beschäftigt, wie auf der wichtigen Nord-Süd-Achse die benötigten Kapazitäten weiterhin zur Verfügung gestellt werden können.



Für die kommenden Jahre werden noch zusätzliche Herausforderungen erwartet:

- Prognostizierte deutliche Zunahme des Schienengüterverkehrs, insbesondere des Seehafen-Hinterlandverkehrs, um 130%¹ bis 2025, auf einzelnen Strecken sogar noch höher.
- Zusätzliche Transitverkehre auf den Nord-Süd-Achsen durch die feste Fehmarn-Belt-Querung ab 2020.
- Lange Planungs- und Genehmigungsfristen.
- Gestiegene Lärmschutzanforderungen.

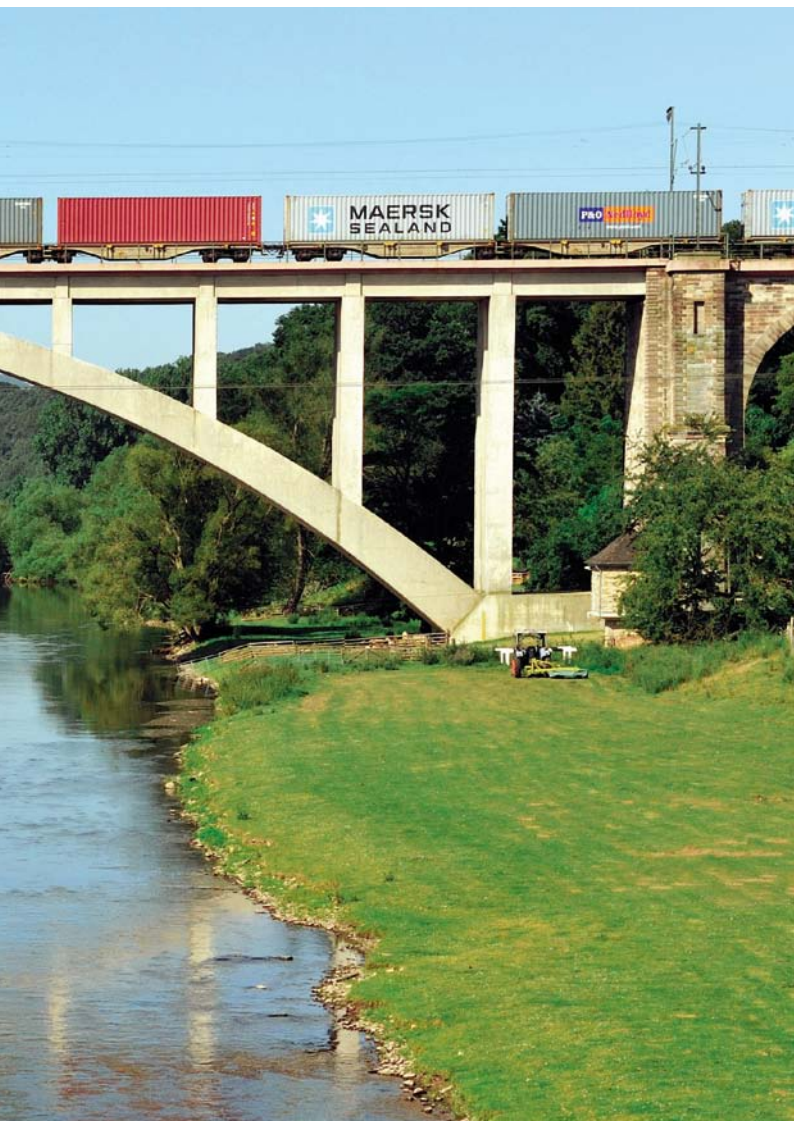
Erarbeitete Lösungsvorschläge:

Um Engpässe zu vermeiden, ist mittelfristig die Einrichtung einer wirtschaftlichen Alternativstrecke für den Schienengüterverkehr unumgänglich. Hierfür eignet sich aus Sicht der Projektpartner besonders die Streckenführung entlang des so genannten „Ostkorridors“ zwischen Hamburg und Bayern via Uelzen – Stendal – Magdeburg – Leipzig – Reichenbach – Hof mit Weiterführung über Regensburg – Landshut – Mühldorf nach Salzburg. Die Schieneninfrastruktur ist bereits vorhanden und muss lediglich in Teilen ausgebaut und erweitert bzw. elektrifiziert werden. Allerdings sind nur Teilstrecken des Korridors im aktuellen Investitionsrahmenplan der Bundesregierung berücksichtigt. Auf teilweise nicht elektrifizierten Nebenstrecken ist zudem der Einsatz von modernen Hybridlokomotiven, die sowohl elektrisch als auch mit Diesel betrieben werden können, zu prüfen.

Darüber hinaus kann eine bessere Verknüpfung der Inlandterminals auch über die Grenzen der Bundesländer hinweg helfen, Unpaarigkeiten auszugleichen und die Auslastung von Zügen und Infrastruktur zu verbessern. Hinsichtlich der schienenbezogenen Infrastrukturnutzungsgebühr und den entsprechenden Förderungen ist eine Gleichbehandlung von bundeseigenen und nicht bundeseigenen Anlagen erforderlich.

Konkrete Ansätze, die weiter verfolgt werden:

- Unterstützung bei der Planung und Konzeption des Ostkorridors, der als absolut unverzichtbar angesehen wird.
- Prüfung des Einsatzes von Hybridlokomotiven als Ergänzung zu Infrastruktureubauten und zur Überbrückung der „letzten Meile“.
- Vernetzung von Inland-Terminals über verschiedene Produktionskonzepte (ggf. auch grenznahe Standorte außerhalb Bayerns).
- Werben für die Förderung von nicht bundeseigener Gleisinfrastruktur (z.B. Hafenbahnen).



¹Intraplan/BVU (Verflechtungsprognose) 2007.

Der Freistaat Bayern

Bayern trägt als besonders wirtschaftsstarkes Bundesland einen bedeutenden Anteil zum deutschen Außenwirtschaftshandel bei. Automobilindustrie, Maschinen- und Anlagenbau, IT und Chemiekonzerne sorgen für umfangreiche Ladungsströme vom bzw. zum Hamburger Hafen, für den Bayern das volumenstärkste Bundesland im Container-Hinterlandverkehr ist. Moderne Binnenhäfen und KV-Terminals stellen im Freistaat die Anbindung an die Seehäfen sicher.

Am maritimen Außenhandel nehmen in Bayern Unternehmen aller Größenordnungen teil. Dies wurde auch bei der Auswahl der befragten Unternehmen berücksichtigt. Um eine hohe Praxisnähe zu gewährleisten, wurde der überwiegende Teil der Unternehmensbefragungen mit Unterstützung durch das regionale Know-How der bayerischen Projektpartner vor Ort durchgeführt.

Optimierungsbedarf besteht nach Aussage der befragten Unternehmen hauptsächlich bei den Abstellflächen für Voll- und Leercontainer und bei der Organisation des Kombinierten Verkehrs. Viele KV-Terminals sind auf den direkten Umschlag Straße/Schiene (kranbare Sattelaufleger und Wechselbrücken) ausgelegt und verfügen nur über begrenzte Lagerflächen für beladene oder leere Container. Spezialcontainer werden in den Inlandterminals nicht vorgehalten. Darüber hinaus bestehen an einigen Standorten rechtliche Hindernisse für eine Kapazitätserweiterung durch die Verlängerung der Öffnungszeiten. Die Verschärfung der EU-Sozialvorschriften führt zudem zu einem verstärkten Bedarf an LKW-Abstellplätzen zur Einhaltung von gesetzlichen Ruhepausen.

Erarbeitete Lösungsvorschläge:

- Zusätzliche Lagerkapazitäten für Voll- und Leercontainer (Depots) müssen geschaffen werden und sollten in die Entwicklungskonzeption 2025 der Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs aufgenommen werden.
- Die Öffnungszeiten an den bestehenden Anlagen müssen auch in besiedelten Gebieten ausgeweitet werden können, wenn mehr Volumen umgeschlagen werden soll. Hierfür sind schnellere Genehmigungsverfahren und marktfähige Angebote erforderlich.
- Das Informationsangebot für Verlager und Spediteure muss vor Ort vergrößert werden, um die Möglichkeiten des Transports auf der Schiene deutlicher aufzuzeigen und die Akquisition für Schienenangebote zu verstärken.
- Eine bessere Vernetzung von Standorten unterschiedlicher Größe kann die Produktivität insgesamt steigern.
- Genehmigung und Bau neuer Terminals in Bayern sind notwendig, um die Attraktivität des Kombinierten Verkehrs durch die Verladung nahe dem Frachtaufkommen zu erhöhen.

Konkrete Ansätze, die die Projektpartner weiter verfolgen:

- Eine enge Zusammenarbeit der Projektpartner im Sinne kundengerechter Angebote.
- Intensivierung der Kundeninformation und -sensibilisierung: Konzepterstellung für einen „Green Logistics Coach“ und Prüfung der Finanzierbarkeit.
- Weitergehende marktgerechte Ausbau- und Ertüchtigungsmaßnahmen der Infrastruktur an bayerischen Standorten.
- Erhöhung der Präsenz von Akteuren aus den Seehäfen in Bayern.



Praxiskommentar:

Das Thema „Green Logistics“, bzw. die Auswirkungen auf die Umwelt nehmen wir ernst. Letztlich sind es auch die Verlager, welche mit der Wahl des Verkehrsmittels die Entlastung der Umwelt mit beeinflussen können. Mit der Verlagerung des Vorlaufs zu den deutschen Seehäfen – von der Straße auf die Schiene – konnten wir sowohl auf der ökologischen, als auch auf der ökonomischen Seite Optimierungen bei den Projekt- und Anlagentransporten erzielen. Sehr hilfreich für unsere Entscheidung war, dass wir über die Möglichkeiten des Bahntransports detailliert informiert worden sind.



Joachim Sauer
Director
Head of Logistics
Banknote Processing Division
Giesecke & Devrient GmbH, München



Empfehlungen

Der aktuelle Bahnanteil im Container-Hinterlandverkehr zwischen dem Hamburger Hafen und Bayern von bis zu 65 % ist – auch im Vergleich mit anderen Häfen – bereits heute sehr hoch. Auf kaum einer anderen Relation werden so viele Containerzüge unterschiedlicher Anbietern gefahren und zahlreiche Unternehmen sind bereits treue und zufriedene Bahnkunden.

Aus volkswirtschaftlicher und betriebswirtschaftlicher Sicht sind Containerverkehre auf längeren Strecken besonders für die Verlagerung auf die Schiene geeignet. Die zahlreichen Experteninterviews haben gezeigt, dass es durchaus noch Optimierungsmöglichkeiten im Bahntransport gibt. Außerdem wurde darauf hingewiesen, dass der Schienentransport auch aus umweltpolitischer Sicht ständig an Bedeutung gewinnt und die Bahntransporte die Standorte Bayern und Hamburg insgesamt stärken.

Weitere Anstrengungen sind also notwendig, damit der hohe Bahnanteil bei den prognostizierten steigenden Mengen gehalten und möglichst noch gesteigert werden kann.

Aus Sicht der Projektpartner lassen sich die erarbeiteten Erkenntnisse für die marktgerechte Umsetzung in kurzfristige und mittel-/langfristige Empfehlungen unterteilen:



Empfehlungen zur kurzfristigen Umsetzung durch die Projektpartner:

- Mehr Transparenz und Informationsangebote zum Kombinierten Verkehr herstellen.
- Fortsetzung des bundesländerübergreifenden Dialogs zur administrativen und operativen Optimierung der Bahntransporte und stärkeren Vernetzung von Unternehmen.
- Aufklärung über die Entwicklungen des globalen Schifffahrtsmarktes und deren Konsequenzen, damit sich die verladenden Unternehmen besser auf entstehende Veränderungen einstellen können.
- Fortsetzung der Optimierung des Betriebsablaufs der Hamburger Hafenbahn.
- Schaffung von Anreizen zur Effektivitätssteigerung des Bahnverkehrs im Hafen.
- Bereitstellung von aktuellen Transportdaten zur Unterstützung eines effizienten Transportkettenmanagements.
- Intensivierung der Kundeninformation und -sensibilisierung: Konzepterstellung für einen „Green Logistics Coach“ und Prüfung der Finanzierbarkeit.
- Vernetzung von Inland-Terminals über verschiedene Produktionskonzepte.
- Weitergehende marktgerechte Ausbau- und Ertüchtigungsmaßnahmen an bayerischen Standorten.
- Werben für die Förderung von nicht bundeseigener Gleisinfrasturktur (z. B. Hafenbahnen).

Empfehlungen zur mittel- und langfristigen Umsetzung durch die Projektpartner:

- Weitere Investitionen in die Schieneninfrastruktur des Hamburger Hafens.
- Prüfung der Errichtung von Hinterland-Gateways, die hafenauffine Dienstleistungen übernehmen können (z.B. Verzollung).
- Einsatzes von Hybridlokomotiven als Ergänzungen zu Infrastruktureneubauten und zur Überbrückung der „letzten Meile“.
- Ertüchtigung (Finanzierung und Umsetzung) des Ost-Korridors.
- Erhöhung der Präsenz von Akteuren aus den Seehäfen in Bayern.

Anforderungen an Bundes- und Landespolitik:

- Fortsetzung des länderübergreifenden Dialogs zur administrativen und operativen Optimierung der Bahntransporte.
- Zeitnahe Planung und Umsetzung des Ausbaus des Ostkorridors.
- Schaffung zusätzlicher Lagerkapazität für Voll- und Leercontainer (Depots). Aufnahme in die Entwicklungskonzeption 2025 der Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nichtbundeseigener Unternehmen.
- Die Öffnungszeiten für die Anlieferung und Abholung an den bestehenden KV-Terminals müssen auch in besiedelten Gebieten leichter ausgeweitet werden können, wenn mehr Volumen umgeschlagen werden soll. Hierfür sind rasche Genehmigungsverfahren erforderlich.

Die genannten Empfehlungen stehen im Einklang mit den von der Bundesregierung 2009 verabschiedeten Zielen des „Nationalen Hafenkonzeptes für See- und Binnenhäfen“ sowie des „Aktionsplans Güterverkehr und Logistik – Logistikinitiative für Deutschland“.

Wenn es gelingt, den Bahnanteil um wenige Prozentpunkte zu steigern, hätte das signifikante Auswirkungen auf den Straßenverkehr und die entstehenden Emissionen im Seehafen-Hinterlandverkehr:

Steigerung des Bahnanteils	Verlagerung von TEU / Jahr	Zusätzliche Züge / Jahr	Eingesparte LKW-Fahrten / Jahr	CO ₂ -Einsparung / Jahr ¹
1 %	6.900	100	4.600	3.000 t
2 %	13.800	200	9.200	6.000 t
5 %	34.500	500	23.000	15.000 t

¹Quelle: TFG Transfracht CO₂-Ersparnisrechner

Der hohe Anteil der Schiene ist ein Beleg für die Leistungsfähigkeit und Attraktivität des Container-Hinterlandverkehrs per Bahn zwischen Bayern und dem Hamburger Hafen. Im Projektverlauf wurde deutlich, dass schon um diesen Anteil zukünftig halten zu können. Anstrengungen

aller Beteiligten an der Transportkette nötig sind. Dennoch halten die Projektpartner bei Umsetzung der genannten Empfehlungen eine weitere Verlagerung von Verkehren auf die Schiene für möglich und werden hierzu auch ihren Teil beitragen.

Das Projekt „Hafen Hamburg 62+“



„Wie können wir den Bahnanteil von 62 % (so der Kenntnisstand zu Projektbeginn) im Container-Hinterlandverkehr zwischen dem Hamburger Hafen und Bayern steigern und noch mehr Verkehre von der Straße auf die Schiene verlagern?“ Mit dieser Frage haben sich insgesamt 16 Projektpartner aus Behörden, Verbänden und Unternehmen entlang der Transportkette im Kooperationsprojekt „Hafen Hamburg 62+“ beschäftigt.

Während der Projektlaufzeit (Jan.–Jun. 2012) wurden zunächst die vorhandenen Transportdaten überprüft und eine detaillierte Marktanalyse durchgeführt. Hierbei wurde deutlich, dass der tatsächliche Anteil der Schiene nach Erkenntnissen des Fraunhofer Centers für Maritime Logistik – je nach Modellannahmen – sogar zwischen 62 und 65 % liegt. In einem zweiten Schritt erarbeiteten die Projektpartner Optimierungspotenziale im Container-Bahntransport und Ansatzpunkte für eine Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene. Hierzu wurden mit 48 Unternehmen aus Industrie, Handel und Transportwirtschaft Expertengespräche anhand eines standardisierten Interviewleitfadens geführt.

Aufbauend auf den Ergebnissen dieser Befragungen konnten dann Optimierungsmaßnahmen abgeleitet und deren Umsetzung angestoßen werden. Durch die Einbeziehung vieler wichtiger Marktteilnehmer, Interessenvertreter und Verwaltungsstellen ist eine hohe Qualität, Akzeptanz und Praxisnähe der Projektergebnisse sichergestellt.

Das Projekt wurde finanziell unterstützt durch die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Hamburg und das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie.

LOGISTIK
KOMPETENZ
ZENTRUM

HPA
Hamburg Port Authority

BOMBARDIER

Hamburg | Behörde für Wirtschaft,
Verkehr und Innovation

DB NETZE

Bayern Innovativ

Hafen Hamburg Marketing e.V.

Logistik-Initiative
Hamburg

TFG
TRANSFRACHT

Bayerisches Staatsministerium für
Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie

Fraunhofer
IML

Fraunhofer
CML

LBT
LANDVERKEHR
BAYERISCHER TRANSPORT- UND
LOGISTIKUNTERNEHMEN

bayernhafen
Gruppe

IPN
INLAND PORT NETWORK

LBS
LANDESVERBAND
BAYERISCHER SPEDITEURE E.V.