



Hafen Hamburg Marketing



LIST Gesellschaft für Verkehrswesen
und ingenieurtechnische
Dienstleistungen mbH

HILDE HAMBURG-SACHSEN

**Hinterland Lösungen durch Effizienzsteigerungen zwischen Hamburg und
Sachsen**

Kooperationsprojekt

der

Freien und Hansestadt Hamburg

und des

Freistaates Sachsen

zur Optimierung des Seehafen – Hinterland - Verkehrs

- Projektskizze -

Vorgelegt von HAFEN HAMBURG Marketing e.V. und
LIST Gesellschaft für Verkehrswesen und verkehrstechnische Dienstleistungen mbH

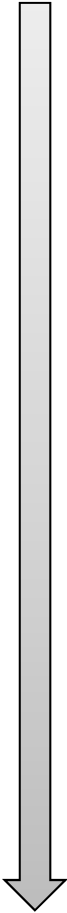
Hamburg / Dresden, 25. Oktober 2013

HILDE HAMBURG-SACHSEN

Anlass - Ausgangssituation

Projektidee - Zielstellung

Arbeitsinhalte - Ergebnisse



Projektorganisation

Zeit- und Kostenplan

Projektpartner

HILDE HAMBURG-SACHSEN

Anlass - Ausgangssituation

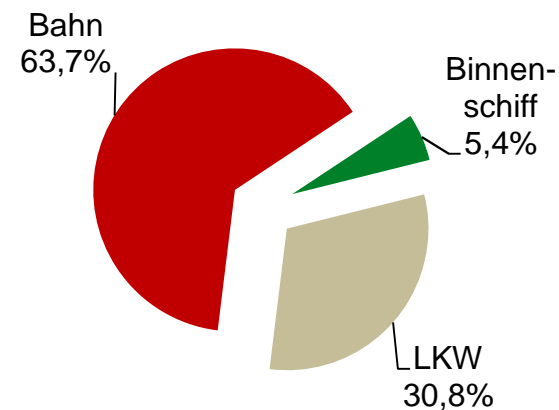
- Sachsen ist mit ca. 120.000 TEU das aufkommensstärkste Neue Bundesland im Container-Hinterland-Verkehr des Hamburger Hafens.
- Die Anbindung über ausgebaute (bzw. im Ausbau befindliche) Schienenverbindung und die natürliche Wasserstraße Elbe ermöglichen eine Versorgung über alle Verkehrsträger.
- Im Seehafen-Hinterland-Verkehr zwischen Nordsee und Mitteldeutschland und darüber hinaus Richtung Südosteuropa kommt es jedoch zunehmend zur Überlastung der deutschen und insbesondere der sächsischen Straßen.
- Das führt u. a. zu Beeinträchtigungen von Transport- und Produktionsprozessen und hat auch Auswirkungen auf die Standortwahl der Wirtschaft.
- Die Distanzen auf der Relation Sachsen-Hamburg liegen im Bereich 320-600 km und sollten einen höheren Anteil von Bahn und Binnenschiff ermöglichen.
- Im Bahnkorridor Hamburg – Berlin/Leipzig – Dresden sowie über die Elbe werden noch Kapazitätsreserven von Bahn und Binnenschiffahrt gesehen. Im Bahnkorridor Dresden – Tschechien sind die Reserven nahezu ausgeschöpft.

Anlass - Ausgangssituation

Das Gesamtvolumen des Containerverkehrs mit Sachsen betrug in 2012: 119.976 TEU

- Modal Split Container:
 - LKW: 37.000 TEU
 - Bahn: 76.480 TEU
 - Binnenschiff: 6496 TEU
- die Bahn bedient hauptsächlich Leipzig, Riesa, Dresden, Glauchau
- das Binnenschiff bedient nur Riesa
- Entfernungen liegen bei 320 - 600 km

- Für den Containerverkehr zwischen Sachsen und Hamburg ist für das Jahr 2012 folgender Modal-Split ermittelt worden:



Anlass - Ausgangssituation

- Eine Erhöhung des Modal-Split-Anteils der Bahn erscheint als realistisch. Dabei sind Transitverkehre auf der Straße mit Südeuropa, die eine erhebliche Belastung des deutschen und insbesondere sächsischen Straßennetzes zur Folge haben, einzubeziehen. Durch Nutzung sächsischer Terminals als HUB's wird hier ein deutliches Verlagerungspotential erwartet. Die Ermittlung der Verlagerungspotentiale erfolgt im Projektverlauf.
- Mit einem verbesserten Zugangebot werden außerdem neue Chancen für den Wagenladungsverkehr in Form von „Mischzügen“ gesehen, womit weitere Verlagerungspotenziale „Straße - Schiene“ erschlossen werden können.

Initiatoren des Projektes sind das **Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr des Freistaates Sachsen** (SMWA) sowie die **Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation Hamburg** (BWVI).

Projektidee - Zielstellung

- Durch HILDE HAMBURG-SACHSEN soll der Anteil von Bahn und Binnenschiff im Hinterland-Verkehr des Hafens Hamburg mit Sachsen nachhaltig gesteigert werden. Neben der Definition von Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur sollen in Projektform durch die beteiligten Partner gemeinschaftlich strukturelle Rahmenbedingungen und Möglichkeiten der operativen Optimierung definiert werden, um den Transport per Bahn und Binnenschiff insgesamt zu stärken.
- Durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit soll zudem hervorgehoben werden, dass die Partner sich dabei gemeinschaftlich für die Verwirklichung der verkehrspolitischen Ziele des „Nationalen Hafenkonzeptes“ und des „Aktionsplans Güterverkehr und Logistik“ der Bundesregierung sowie des „EU-Weißbuch Verkehr“ einsetzen (z.B. Effizienzsteigerung und Verkehrsverlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsträger).

Projektidee - Zielstellung

- Durch neue Angebote im Containerverkehr kann die Effizienz der Wirtschaft erhöht werden und die durch die zentrale geografische Lage vorhandenen Standortvorteile des Freistaates Sachsen verstärkt zur Geltung gebracht werden.
- Ein weiteres wichtiges Ziel besteht darin, durch die gemeinsame Arbeit das Bewusstsein für die Bedeutung des Hamburger Hafens für Sachsen und umgekehrt zu verdeutlichen.

Das Projekt dient auch der Umsetzung folgender Projekte:

- Güterverkehrskonzeption des Freistaates Sachsen gem. Beschluss des Sächsischen Landtages vom 27.09.2012 (Drucksache 5/10/7121) im Interesse der Wirtschaft zur weiteren Entwicklung des Logistikstandortes Sachsen und der Realisierung einer Neubaustrecke Dresden – Prag (Anmeldung BVWP 2015).
- Hafenentwicklungsplan bis 2025 gem. Beschluss des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg vom 09.10.2012, Umsetzung der Projekte der Ahrensburger Liste

Arbeitsinhalte - Ergebnisse

Die Projektarbeit erfolgt in fünf Arbeitspaketen:

Arbeitspaket 1 (11/13 – 12/14)
Projektorganisation

- Organisation der Zusammenarbeit
- Außendarstellung des Projektes
- Sicherstellung des reibungslosen Projektablaufs
- Bildung eines Expertenbeirates
- Durchführung von Workshops

Arbeitspaket 2 (12/13 - 03/14)
Analyse und Bewertung

- Überprüfung der vorliegenden Verkehrsdaten des Quell-, Ziel- und Transitverkehrs
- Identifizierung der Haupt-Nachfrageregionen
- Detaillierte Transportmarktanalyse Straße, Schiene und Wasserstraße inkl. Zielgruppen und Schwachstellen
- Aufstellung und Bewertung der vorhandenen Transportinfrastruktur

Arbeitsinhalte - Ergebnisse

Arbeitspaket 3 01/14 – 04/14
Verlagerungspotenziale

- Befragung von Transport- und Logistikunternehmen
- Befragung von Verladern
- Identifikation von Schwachstellen in Transport und Umschlag per Bahn und Binnenschiff
- Erarbeitung von umsetzungsfähigen Verbesserungsvorschlägen

Arbeitspaket 4 05/14 – 12/14
Auswertung und Dokumentation

- Präsentationen bei diversen Fachveranstaltungen (mit Flyer und Broschüren)
- Erstellung von Informationsmaterial für die Zielgruppen
- Öffentlichkeitsarbeit
- Ergebnisdokumentation

Arbeitsinhalte - Ergebnisse

Arbeitspaket 5 06/14 – 12/14
Umsetzung - Einzelprojekte

- Auswahl geeigneter Maßnahmen
- Auswahl der Operator
- Einbeziehung von Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen
- Umsetzungsanstoß und -begleitung
- Abschlussveranstaltung für Fachpublikum

Dokumentation

Rahmengliederung

- Datenquellen, -analyse und -bewertung
- Terminallandschaft in Sachsen
- Schienengüterverkehr im Hafen Hamburg
- Transportsituation
- Infrastrukturentwicklung
- Verkehrskorridore und -trassen
- Marktsicht – Ergebnisse der Experteninterviews
- Projekterkenntnisse
- Empfehlungen zur Umsetzung der Ergebnisse (kurz-, mittel-, langfristig)
- Anforderungen an Bundes- und Landespolitik (u.a. für BVWP 2015)

Projektorganisation

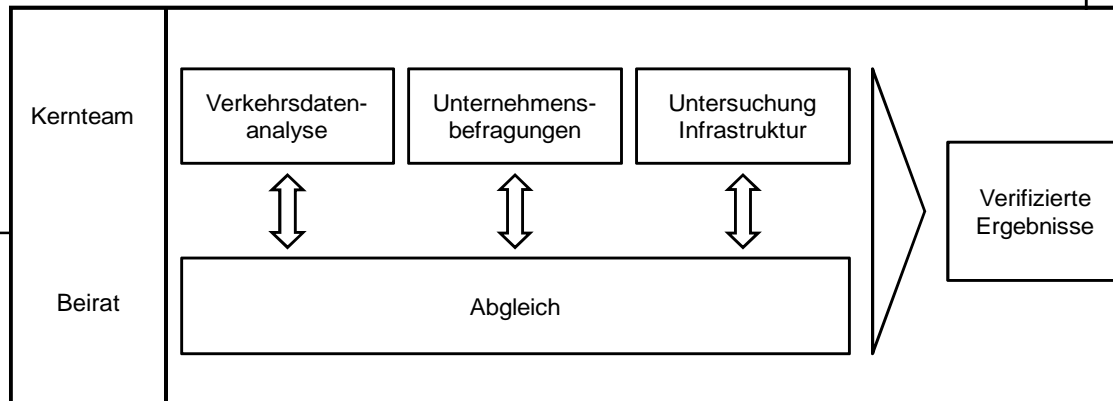
- Das Projekt wird von der
 - LIST Gesellschaft für Verkehrswesen und verkehrstechnische Dienstleistungen mbH und
 - HAFEN HAMBURG Marketing e.V. (HHM)verantwortlich geführt.

- Zur effizienten Projektarbeit und -steuerung wird ein Kernteam eingerichtet, das die einzelnen Projektschritte plant und steuert sowie für den planmäßigen Projektverlauf verantwortlich ist. Mitglieder des Kernteams sind neben den Projektinitiatoren und Projektführern
 - Hamburg Port Authority (HPA)
 - Fraunhofer-Center für Maritime Logistik und Dienstleistungen (CML),
Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO)
 - LUB Consulting GmbH im Verkehrswesen (LUB)

Projektorganisation

- Zur Unterstützung des Projektes wird ein Beirat aus Experten gebildet. Er prüft und sichert die Projekterkenntnisse durch zusätzliches Fachwissen ab. Ziel ist die Sicherstellung von praktikablen Lösungsansätzen.
- Für den Beirat sollen folgende Firmen/Organisationen gewonnen werden:
 - BWVI/SMWA
 - Industrie- und Handelskammern (Leipzig, Dresden, Hamburg)
 - Unternehmerverband Hamburg
 - Vereinigung der Sächsischen Wirtschaft
 - Logistik-Initiative Hamburg e.V.
 - Netzwerk Logistik Leipzig-Halle e.V.
 - Konzernbeauftragte der DB AG (Hamburg, Sachsen)
 - Interessengemeinschaft der Bahnspediteure (IBS)

- TU Hamburg-Harburg
- TU Dresden
- Elbe Allianz
- DB Netz AG



Zeit- und Kostenplan

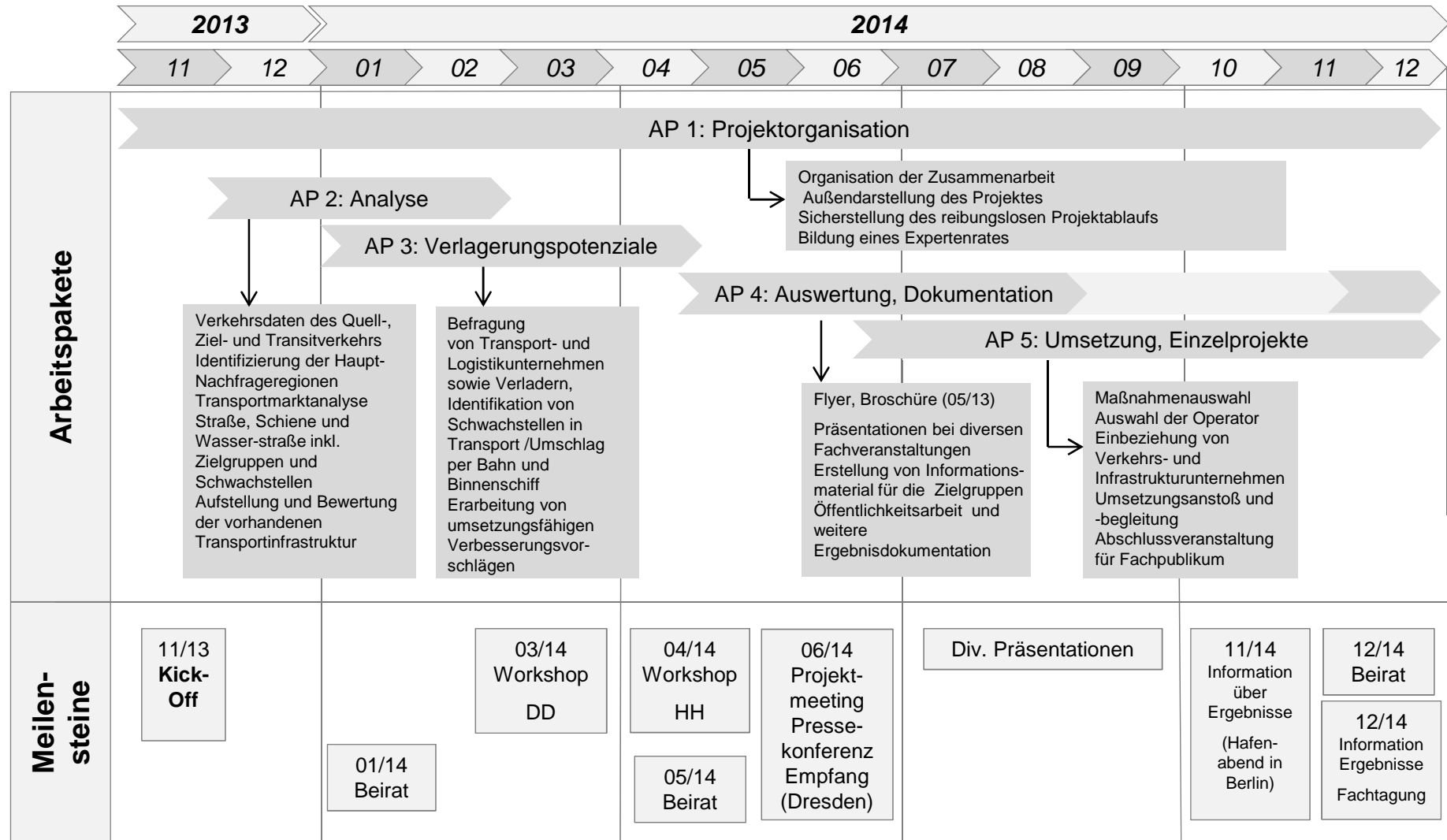
Zeitplan	Aktivitäten - Projektfortschritt
Nov 2013	Kick-off Meeting
Jan – Feb 2014	Beiratssitzung, Unternehmensbefragung
Mär 2014	Workshop in Dresden
Apr 2014	Workshop in Hamburg
Mai 2014	Dokumentation (Flyer, Broschüre), Beiratssitzung
Jun 2014	Projektmeeting und Pressekonferenz in Dresden
Juli – Nov 2014	Weitere Teiluntersuchungen, Einzelprojekte, Evaluation
Dez 2014	Dokumentation, Beiratssitzung, Ergebnispräsentation

Der Leistungsumfang des Projektes beträgt 160 TEUR.

Die Finanzierung erfolgt jeweils zu 50% durch die Freie Hansestadt Hamburg sowie den Freistaat Sachsen unter Einbeziehung von Eigenmitteln der Projektpartner.

HILDE HAMBURG-SACHSEN

Arbeitsprogramm



Projektpartner Hamburg

- Zu den Aufgaben der **Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation Hamburg** (BWVI) gehört die Unterhaltung und Entwicklung der Verkehrswege und -flächen der Freien und Hansestadt Hamburg. Als größter deutscher Überseehafen ist Hamburg mit seinem Hinterland über Straßen, Schienen und Wasserwege verbunden. Die BWVI übernimmt die politische Kommunikation der Projektergebnisse in Hamburg und flankiert die Präsentation der Projektergebnisse politisch mit dem SMWA.
- **Hafen Hamburg Marketing e.V.** (HHM) trägt seit 1985 durch kompetentes Standortmarketing zur Stärkung der Wettbewerbsposition des Hamburger Hafens sowie der Häfen der Metropolregion bei. Gemeinsam mit der Marktbetreuung Deutschland-Ost bringen die Mitarbeiter der HHM Projektentwicklung ihre Kenntnisse des Seehafen-Hinterlandverkehrs in das Projekt ein. Als Gesamtverantwortlicher koordiniert HHM die Aktivitäten der Hamburger Partner und ist für die Projektdokumentation verantwortlich.
- **Hamburg Port Authority** (HPA) tritt gemeinsam mit HHM in den Kontakt zu den entlang der Transportkette Hamburg-Sachsen ansässigen Unternehmen. HPA bringt Informationen und Anforderungen zu den Rahmenbedingungen der maritimen Transportkette ein und unterstützt bei der Bewertung der gewonnenen Erkenntnisse im Hinblick auf Möglichkeiten der Verlagerung von Verkehren auf die Schiene.
- Die wissenschaftliche Betreuung des Projektes erfolgt durch das **Fraunhofer-Center für Maritime Logistik und Dienstleistungen** (CML). CML beteiligt sich an der Mitorganisation des Gesamtprojektes, wertet Verkehrsdaten und Studien aus und nimmt an der Erarbeitung von Lösungsansätzen und deren Umsetzung teil. Daneben bringt sich das CML bei der Durchführung von Interviews ein.

Projektpartner Sachsen

- Zu den Aufgaben des **Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA)** gehört es, die Straßen, Binnen- und Flughäfen im Interesse der wirtschaftlichen Entwicklung des Freistaates Sachsen zu pflegen, zu erhalten und weiter zu entwickeln sowie von den Eigentümern der Verkehrsinfrastruktur den Erhalt und die Entwicklung zu fordern. Sachsen liegt im Schnittpunkt national und europäisch wichtiger Verkehrsachsen – auf der Straße ebenso wie auf der Schiene. Das SMWA übernimmt die politische Kommunikation der Projektergebnisse in Sachsen und flankiert die Präsentation der Projektergebnisse politisch mit der BWVI.
- Die **LIST Gesellschaft für Verkehrswesen und ingenieurtechnische Dienstleistungen mbH (LIST)** erarbeitet im Auftrag des SMWA grundlegende Analysen für die Verkehrswegeplanung und war maßgeblich an der Entwicklung des „Landesverkehrsplanes des Sachsen 2025“ beteiligt. LIST koordiniert die Aktivitäten der Sächsischen Partner und ist direkter Ansprechpartner für HHM.
- Das Unternehmen **Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO)** ist ein landeseigenes Infrastrukturunternehmen und betreibt mit den Häfen Dresden, Riesa und Torgau trimodale Umschlagsstandorte. Mit der Einbeziehung der Tochterunternehmen in Sachsen-Anhalt (Dessau-Roßlau) und der Tschechischen Republik (Děčín und Lovosice) wird auch eine länderübergreifende Sichtweise gewahrt. Durch die Erfahrungen der SBO bei der Gestaltung trimodaler Logistikketten können Ableitungen für weitere Warenströme gewonnen werden .
- Wissenschaftliche Unterstützung des Projektes erfolgt durch die Einbeziehung **der LUB Consulting GmbH (LUB)**. Die LUB hat sich bereits mehrfach mit der Erarbeitung von Lösungsansätzen zur Verkehrsverlagerung im Elbstromgebiet, Potentialanalysen und Studien zur Optimierung von Bahnverkehren auf Landes- und Bundesebene beschäftigt.