

Einbindung von Logistikknoten in Hinterlandverkehre durch „Dryports“

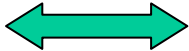
IAW-Colloquium 14. Februar 2012

Günter Warsewa, Jochen Tholen, Karsten Seidel, Manuel Kühn

Dryport – a modal shift in practice

⇒ Interreg IVB – Nordseeprogramm

⇒ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

- Belgien
 - Deutschland
 - Großbritannien
 - Niederlande
 - Schweden
- 
- Institut Arbeit und Wirtschaft
 - Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen
 - Eurogate
 - bremenports

Struktur

- **Wenn die Antwort “dryports” heißt, wie lautet die Frage?**
- Vier Fälle im Nordseeraum
- Integration von Dryports



Integration von Dryports in Hinterlandverkehre



FEEDER 400 – 1000 TEU



PANAMAX 5000 TEU



POST PANAMAX 8500 TEU



SUPER POST PANAMAX 14500 TEU

Integration von Dryports in Hinterlandverkehre



Wirtschaftliche und räumliche Konzentration durch

- ▶ Containerisierung
- ▶ Zunahme von Schiffsgrößen
- ▶ Wachsender Welthandel



Der Anteil der 5 „Top Häfen“ am Containerumschlag der Region beträgt 55%.

Der Anteil der „4 Nordrangehäfen“ beträgt 48%.

Containerumschlag in TEU:	Rotterdam	Antwerpen	Hamburg	Bremerhaven
2010	11,1 Mio	8,5 Mio	7.9 Mio	4,9 Mio
2011	11,9 Mio	8,6 Mio	9,0 Mio	5,9 Mio

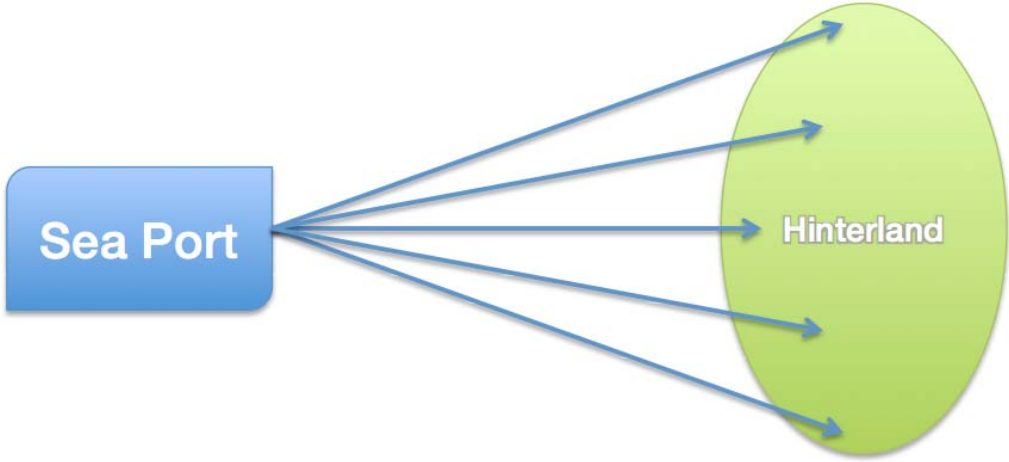
Güteraufkommen in den Mainports steigt weiter an.

Konsequenzen

- Drohende Überlastung der Kapazitäten in Häfen und Hinterlandverbindungen
- Fehlende Expansionsmöglichkeiten
- Restriktionen durch Raumordnung
- Belastung der Umwelt

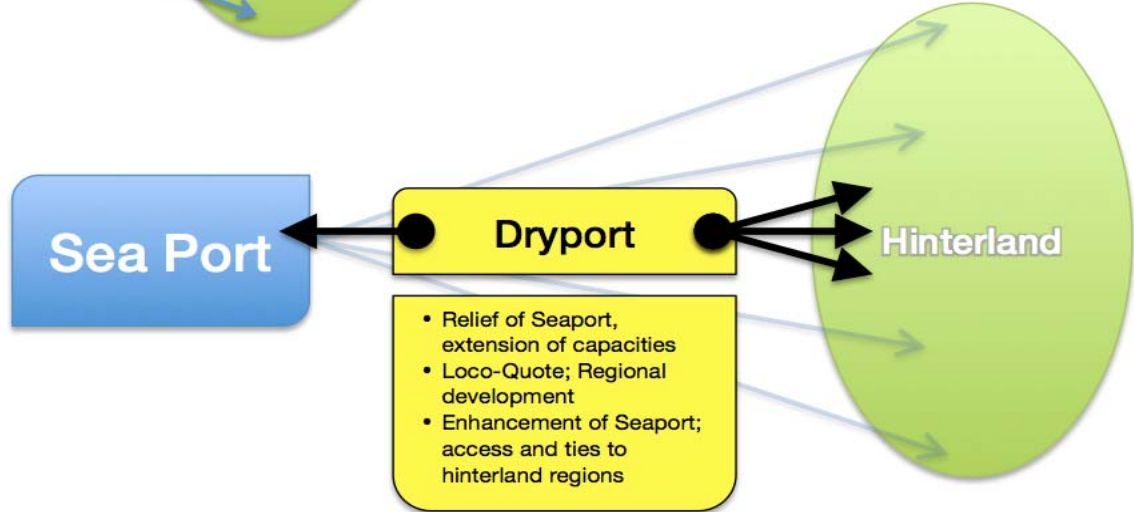


Seehafen – Hinterland-Verbindungen



Konventionelle Hinterlandverbindung

Hinterlandverbindung via Dryport





Dryports als Entlastung?

Straße-Schiene-Vergleich

Environmental impact factor	Difference between train and lorry*
Fuel, diesel	21,000 cubic meters
Carbon dioxide (CO ₂)	51,000 tons**
Nitric oxide (NO _x)	450 tons
Hydrocarbons (HC)	18 tons
Particles/dust (PM)	10 tons

* Calculations made by Sebastian Bäckström, WSP Analys & Strategi. The estimate is based on emission data for Swedish intermodal goods trains presented in the report: Environmental Estimates for Intermodal Transport Chains - Detailed Methods of Calculation and Relevant Standard Values, WSP report no. 2009:6. In 2009, 215,500 container units were transported by rail to and from the Port of Gothenburg. All figures 2009.

** Corresponds to emissions from a passenger car that runs fully 10,000 times around the globe. Reduces Sweden's total emissions with about a thousandth.



Erhoffte Funktionen von Dryports

- Entlastung (Seehäfen, Hinterlandverbindungen, Umwelt) durch Verlagerung und Optimierung der Verkehre
- Förderung der regionalen Wirtschaft
- Erleichterung des Marktzugangs in bestimmte Regionen

Unter welchen Bedingungen können Dryports effiziente Partner für Seehäfen und eine sinnvolle Option für nachhaltige Logistik sein?

Struktur

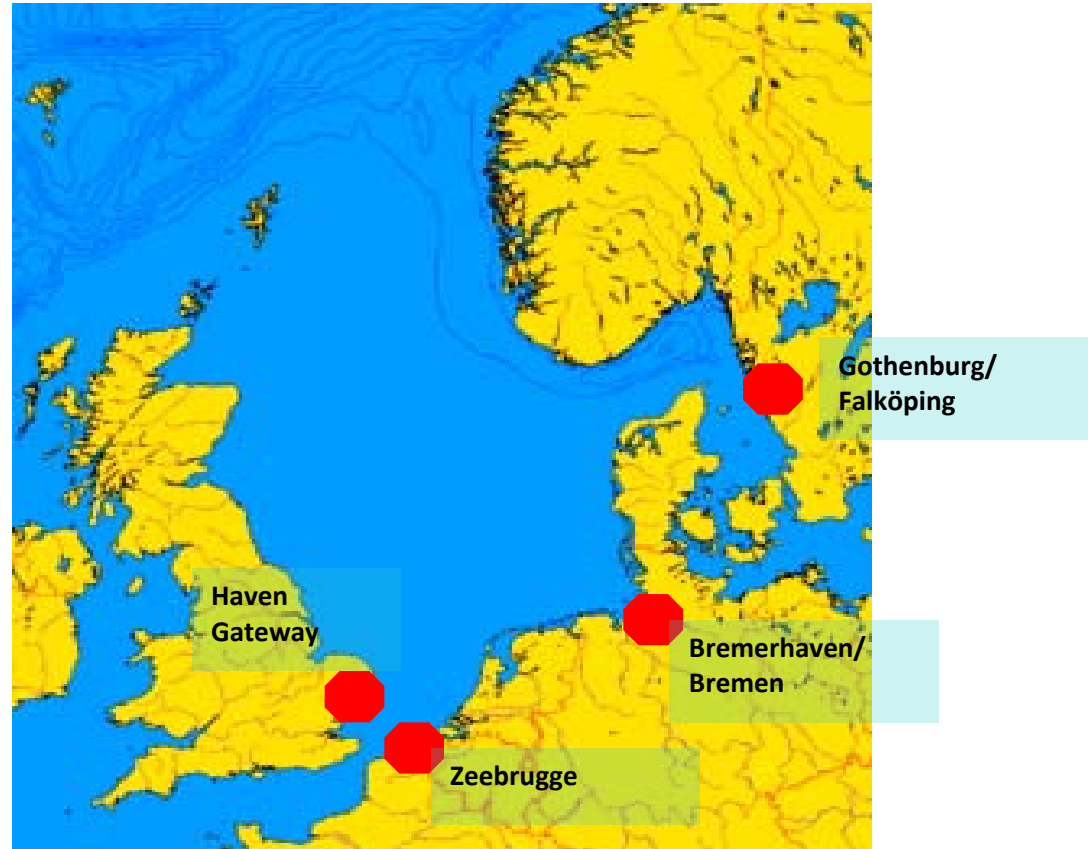
- Wenn die Antwort “dryports” heißt, wie lautet die Frage?
- **Vier Fälle im Nordseeraum**
- Integration von Dryports



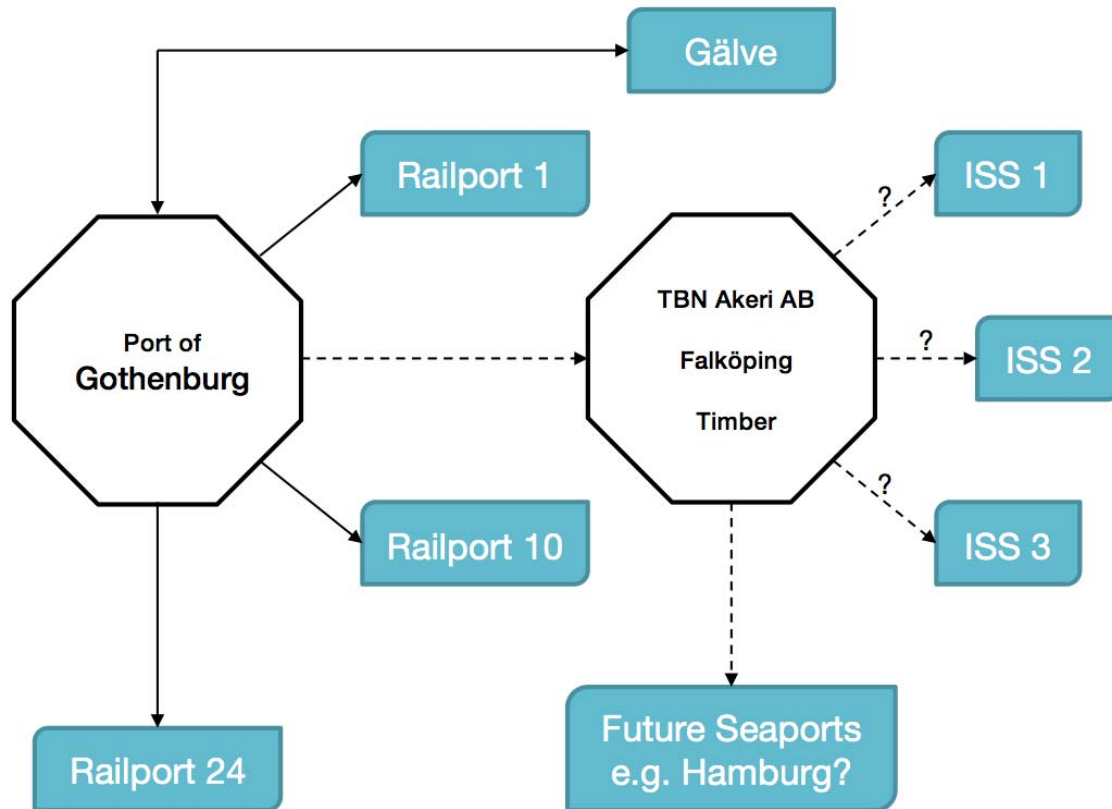


Vier Fälle in der Nordseeregion

- Göteborg/Falköping
- Haven Gateway
- Zeebrugge
- Bremen/Bremerhaven



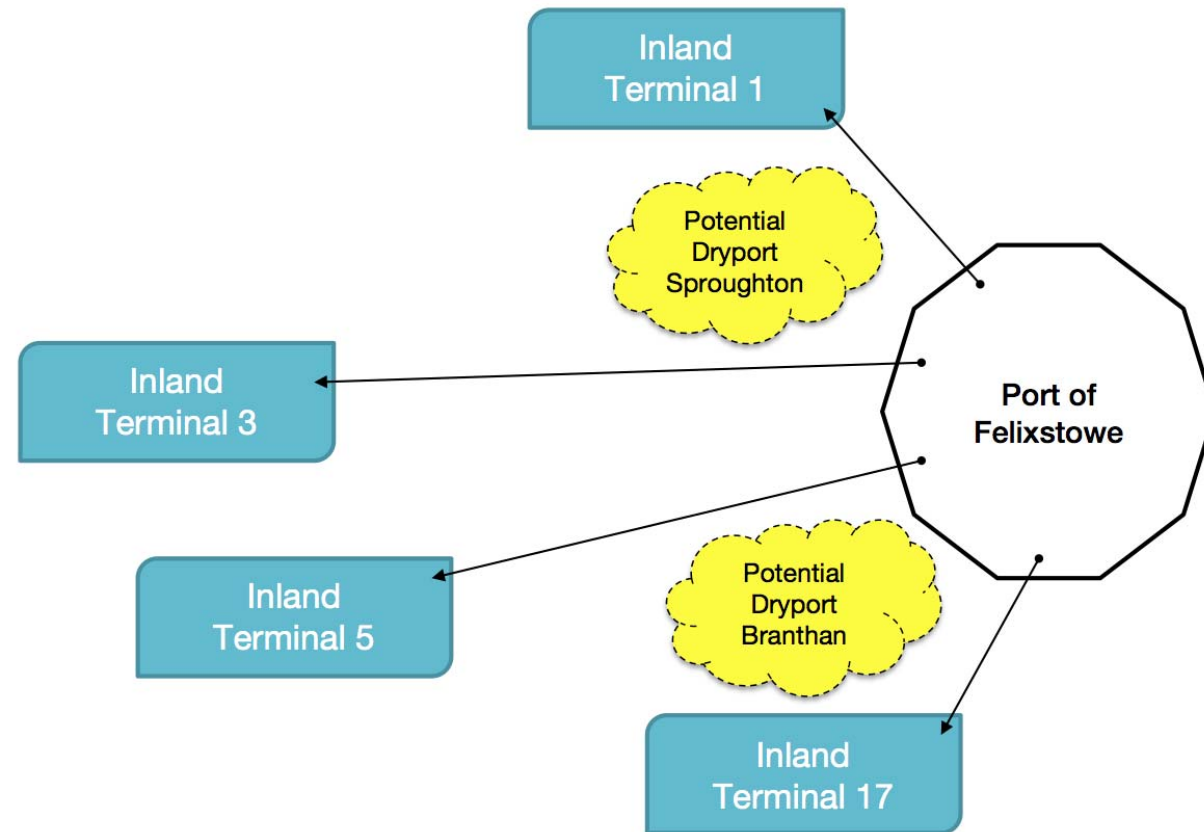
Gothenburg/Falköping



- Ca. 1 Mio TEU
- Terminalbetreiber: APMT
- Hafen hat wenig Interesse an Dryport
- Initiative für Dryport ging von Kommune aus



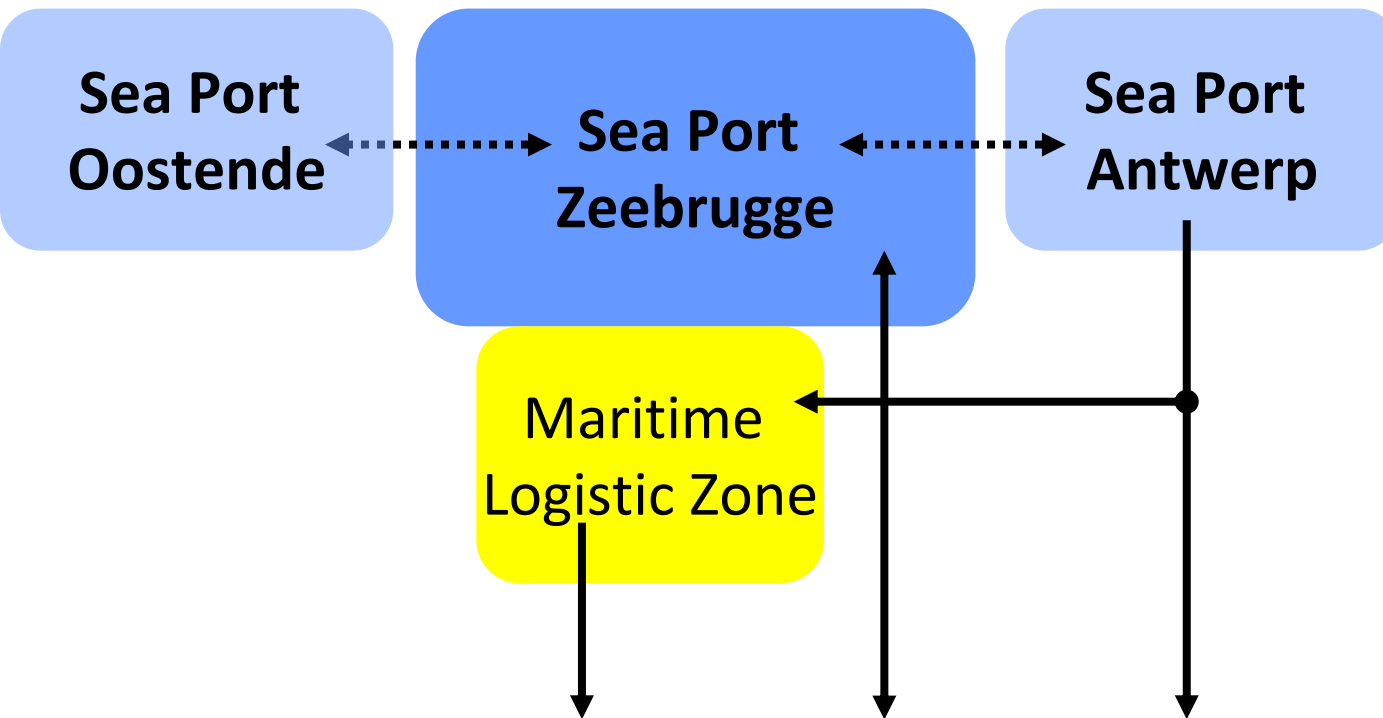
Haven Gateway/Felixstowe



- Ca. 3,5 Mio TEU
- Hutchison als rein privater Hafen- und Terminalbetreiber
- Hutchison besorgt nur Hafenumschlag
- Initiative für Dryport geht von Kommune aus
- Dryport nicht existent



Zeebrugge/Maritime Logistic Zone

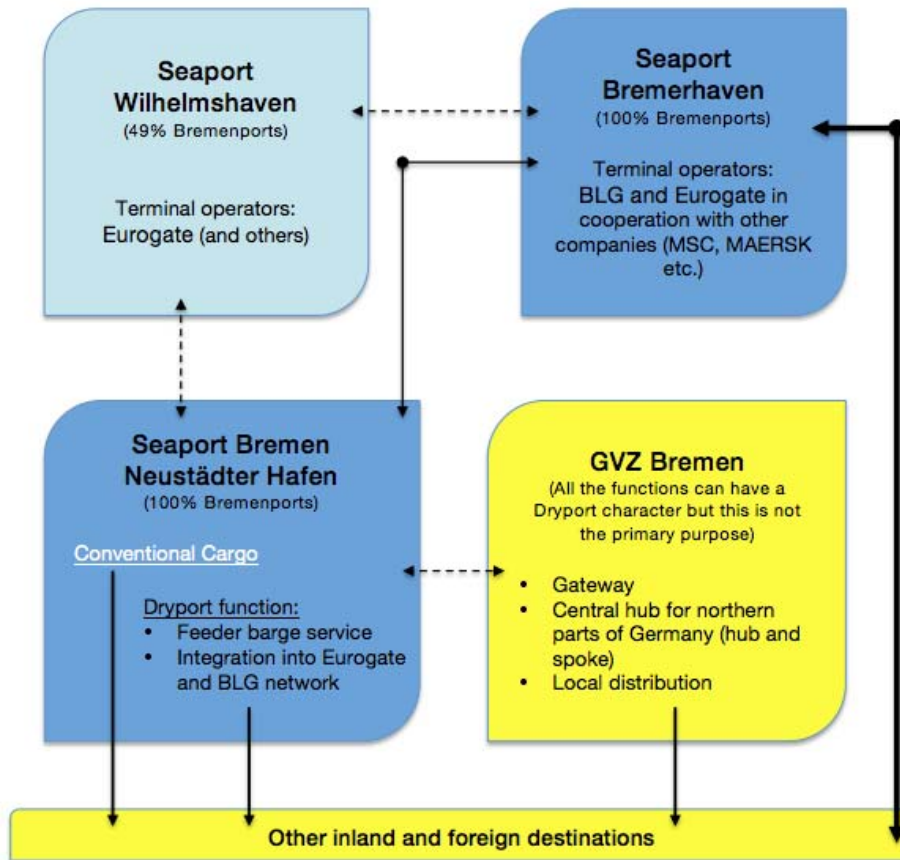


Inland and foreign hinterland destinations incl. regular shuttle services (e.g. to inland port of Neuss)

- Ca. 2,5 Mio TEU
- Initiative vom Hafenbetreiber
- Dryport nahe Seehafen, auch für Antwerpen
- “Green Port Initiative”
- “feste” Verbindungen ins Hinterland



Bremen/Bremerhaven

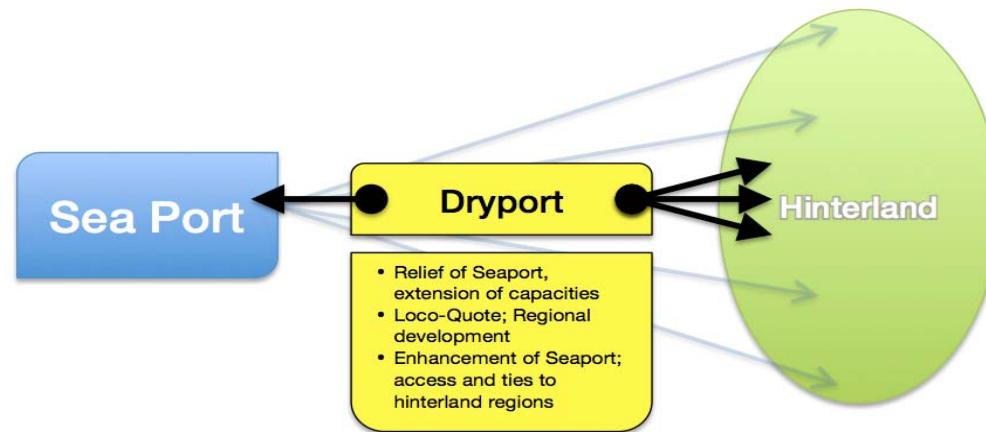


- Ca. 6 Mio TEU
- Terminalbetreiber Eurogate, Maersk, MSC
- GVZ und Neustädter Hafen als Dryport
- “Dryport”-Netz im Hinterland



Funktion von Dryports für Seehäfen

- *Extended Gateway*: Zeebrugge, Bremen/Bremerhaven
- *Funktionale Satelliten*: z.B. Duisburg für Rotterdam/Antwerpen; BLG/Eurogate-Netz
- *Inland Hub*: GVZ im Inland (z.B. die Destinationen, die von Felixstowe aus angesteuert werden)
- *Multimodales Terminal*: z.B. Falköping (ohne Dryport-Funktion)



Struktur

- Wenn die Antwort “dryports” heißt, wie lautet die Frage?
- Vier Fälle im Nordseeraum
- **Integration von Dryports**



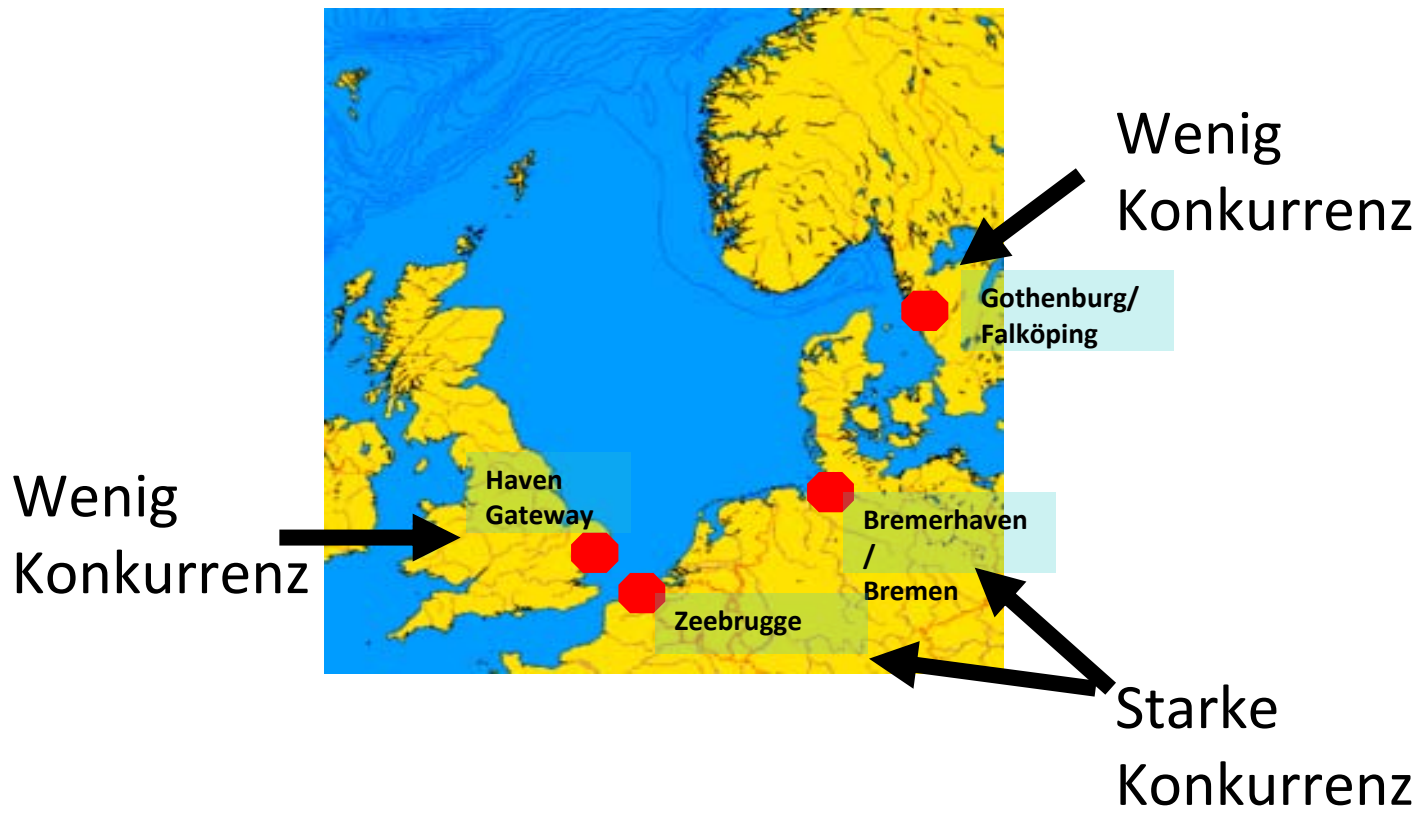


Hauptakteure der Dryportentwicklung

	BHV/ Bremen	Göteborg/ Falköping	Haven Gateway/ Felixstowe	Zeebrugge
Hafenbetreiber				X
Terminalbetreiber/ Seehafen	X			
Terminalbetreiber/ Inland		X		
Kommunen	X	X	X	X
Logistik- unternehmen	X	(X)		X

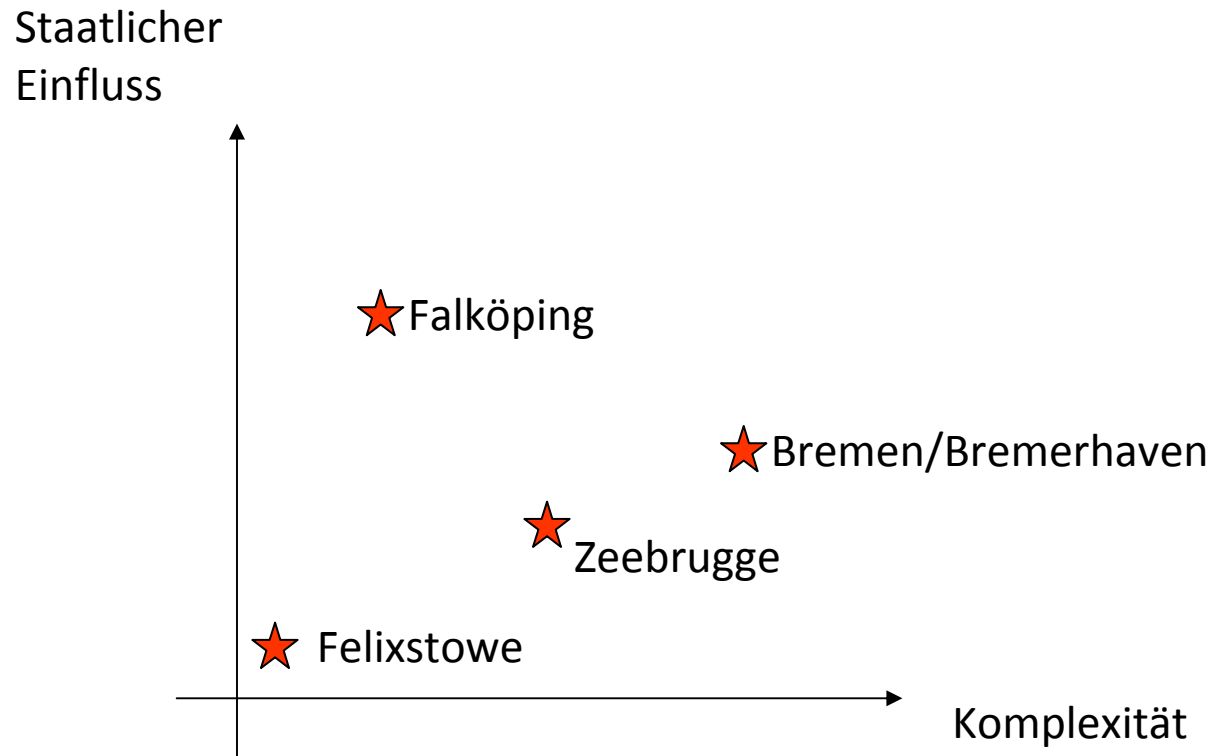


Wettbewerbssituation der Seehäfen





Staatlicher Einfluss und Komplexität



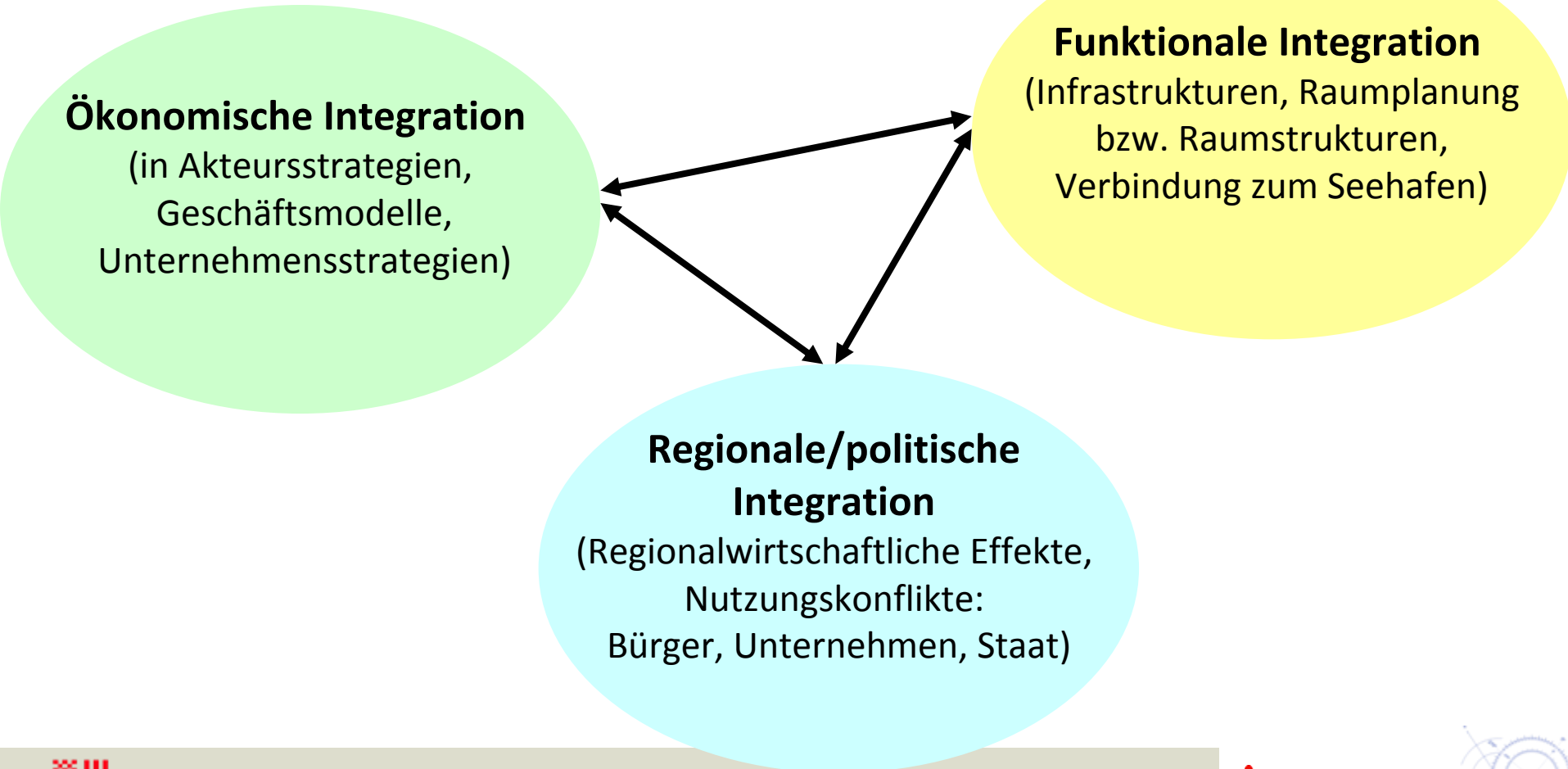


Governance als Prozess: verschiedene Bedingungen (Akteure, Logistikkette, Geschäftsinteressen, Kooperationen etc.) erfordern unterschiedliche Lösungen

- Übertragung von Zuständigkeiten für gemeinsame Interesse an einen der beteiligten Partner (Beispiel Zeebrugge)
- Gründung einer neuen Institution (Dachorganisation; Beispiel ViaBremen oder GVZ-Entwicklungsgesellschaft)
- Personen oder Behörden als Antreiber (Beispiel Falköping)
- Marktorientierte Lösung für die Koordination (unabhängiger Richter; Beispiel Suffolk)



Dryports als Vervielfältigung der Optionen der relevanten Akteure:





Fazit:

1. Häfenkonkurrenz verlagert sich ins Hinterland
2. Vermehrung von Handlungsoptionen als generelles Ziel
3. Einrichtung und Betrieb von Dryports ist eine komplexe (3-fache) Integrationsaufgabe
4. Management von Kooperation (Governance) wird zur wichtigen Aufgabe



Vielen Dank!

Weitere Informationen: www.dryport.org und
www.iaw.uni-bremen.de

Projekt Team

Günter Warsewa

gwarsewa@iaw.uni-bremen.de

Jochen Tholen

jtholen@uni-bremen.de

Karsten Seidel

karsten.seidel@ikerconsulting.com

Manuel Kühn

mkuehn@iaw.uni-bremen.de