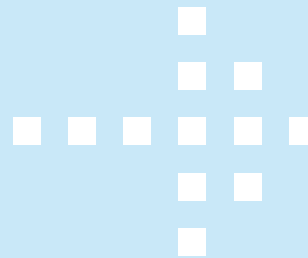


EUROGATE - WIR BEWEGEN WIRTSCHAFT

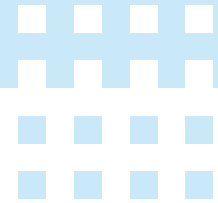


Die Ausrichtung der Seeterminalbetreiber

Benjamin Brügelmann, Leiter Binnenterminals / Projekte
EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG

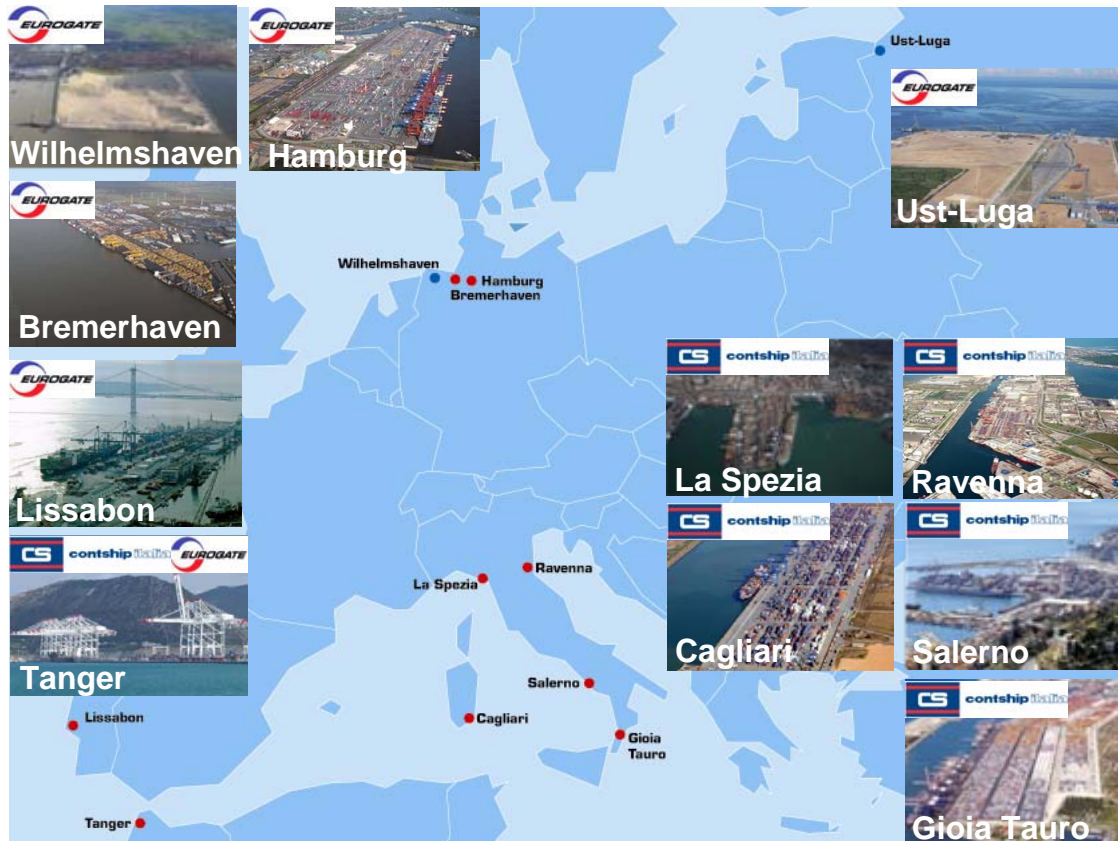
1. LOG BW-Expertenworkshop, Mannheim, 18.05.2011

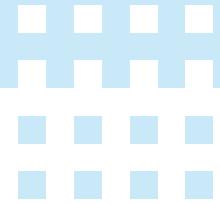




Führendes Containerterminal-Logistik-Netzwerk in Europa

- Betreiber von neun Containerterminals gemeinsam mit Contship Italia; zwei weitere Projekte in Bau (Wilhelmshaven, Ust-Luga)
- Umschlag 2010: 12,63 Mio. TEU
- Ergänzung durch intermodalen Transport und cargomodale Logistik





EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven (CTW)

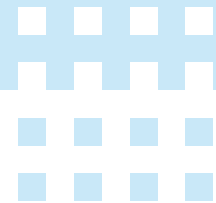
- Einziger Tiefwasserhafen Deutschlands direkt an der Nordsee (open-sea)
- Common-user terminal
- Betriebsbeginn August 2012

<i>Terminalfläche</i>	1,3 Mio. m ²
<i>Kailänge</i>	1.725 m
<i>Liegeplätze</i>	4
<i>Wassertiefe</i>	18 m
<i>Containerbrücken</i>	16
<i>Straddle Carrier</i>	68
<i>Bahnverladekräne</i>	5
<i>Umschlagskapazität</i>	2,7 Mio. TEU p.a.



Quelle: JadeWeserPort Realisierungs GmbH & Co. KG, Stand 6. November 2010

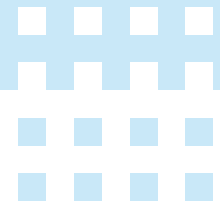
EUROGATE: Europäisches Transport-Netzwerk



- Transport-Netzwerk auf Straße und Schiene in alle europäischen Wirtschaftsregionen
- 2010: 1,36 Mio. TEU
- Ziele in Baden-Württemberg: Kornwestheim, Mannheim, Ulm / Dornstadt, Stuttgart-Hafen

	BoxXpress.de	
	BoxXpress.hu	
	EGIM Regular Services	
	NTT	
	Sogemar	
	Hannibal European GateRail	
	Seeterminals	
	Binnenterminals	

Seehäfen: Treiber Schiffsgroößen



Enorme Herausforderungen für die Seehafen- und Hinterlandlogistik – Einsatz aller Verkehrsträger notwendig

►5



Quelle: Maersk

Triple E-Klasse Maersk: ca. 18.000 TEU ab 2013

- Zunehmende Großschiffsanläufe
- ca. 70 Schiffe > 10.000 TEU im Dienst (Orderbook: 152)
- Deutlicher Anstieg „Moves per call“



Prozessuale Auswirkungen auf

- Seehafen- und Hinterlandlogistik
- Sourcing und Distribution der Industrie

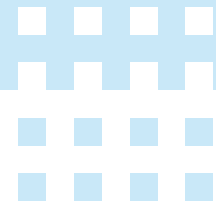


Impulsgeber für Hinterlandaktivitäten

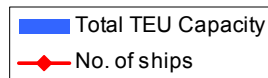


Fokus auf hochproduktive und nachhaltige Logistik

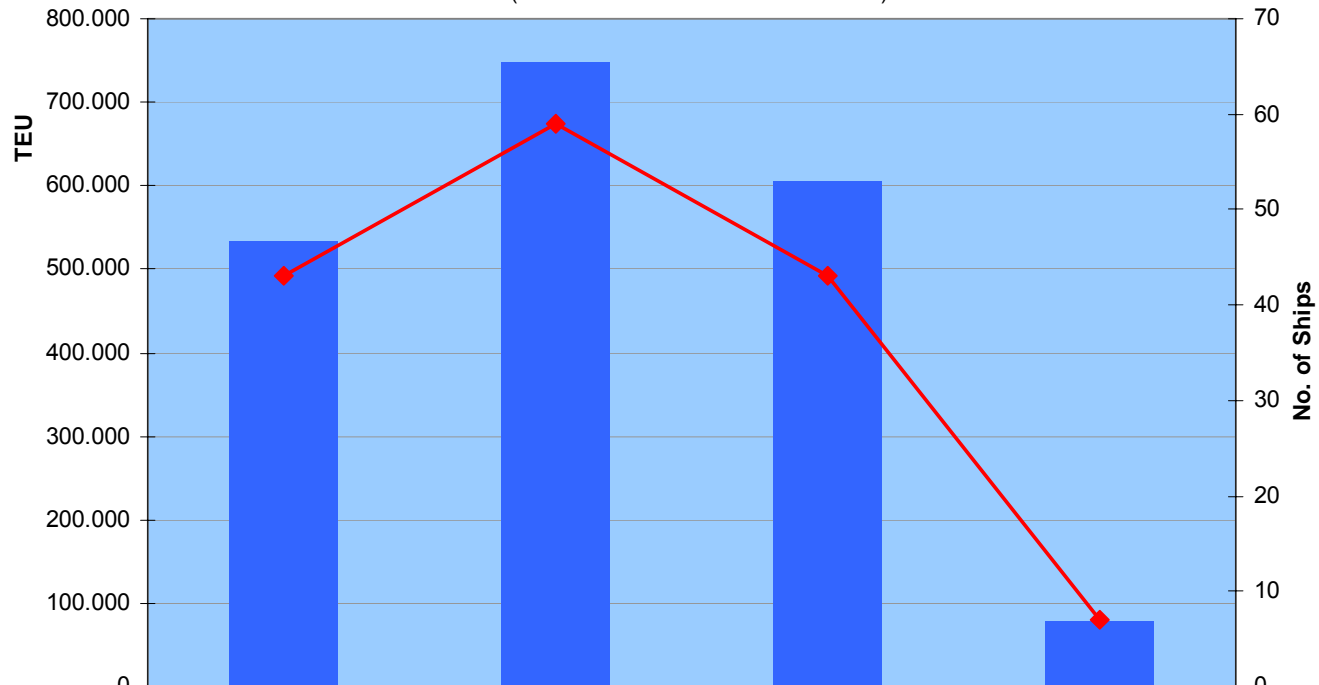
Seehäfen: Treiber Schiffgrößen



Aktueller Auftragsbestand neuer Containerschiffe 10.000 TEU +



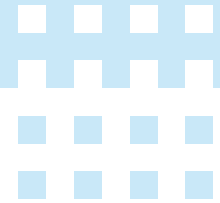
Auftragsbestand 10.000 TEU+ Schiffe nach Auslieferungsdatum
Auslieferung zwischen 2011 und 2014
 (inkl. bestellter 18.000 TEU-Einheiten)



Total TEU Capacity	533.844	747.590	605.950	77.500
No. of ships	43	59	43	7

= 1.964.884 TEU
= 152 Einheiten

Quelle: PR News Service, April 2011



Intermodaler Verkehr muss Vorteile des LKW überholen

Anforderungen der Kunden an Sourcing- und Distribution

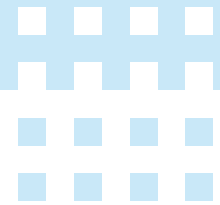
Nachhaltigkeit
(Infrastruktur und Betrieb)

**Wettbewerbsfähigkeit in
Preis und Leistung**

Flexibilität
(Bedarfsgerechte Verfügbarkeit, mengenmäßige
Skalierbarkeit sowie Freiheit hinsichtlich der Wahl
des Verkehrsträgers)

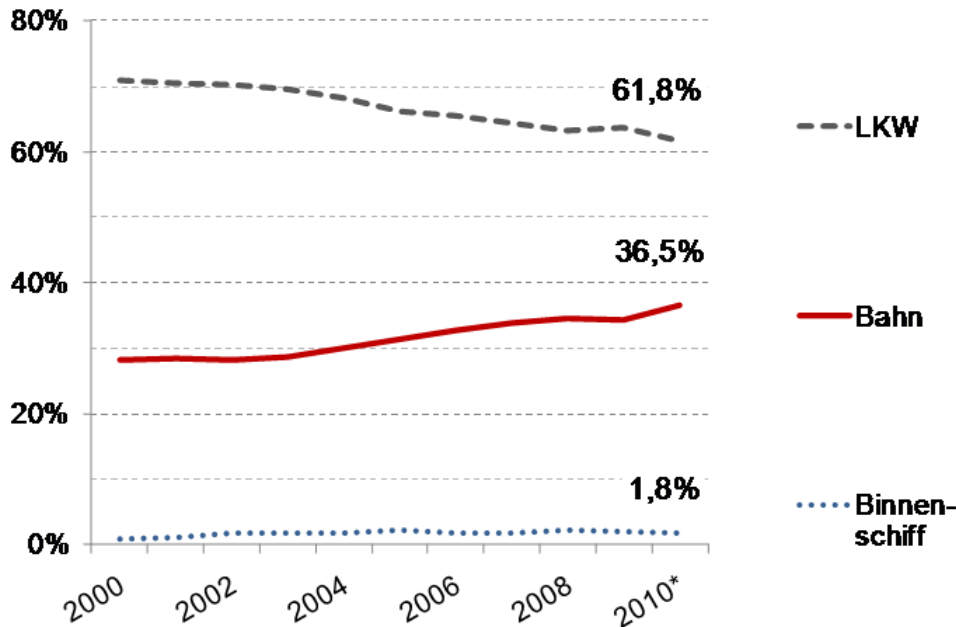
Planbarkeit und Zuverlässigkeit
(Kapazität, Pünktlichkeit, Sicherheit,
Beschädigungsfreiheit, Information)

Zukunftsfähigkeit einer logistischen Kette



Fokus der deutschen Häfen im Hinterlandverkehr auf der Schiene

**Modal Split 2010: Starke Bahn,
Potenzial beim Binnenschiff**



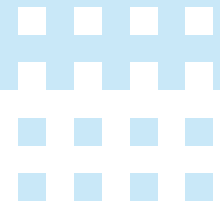
BHV: Modal Split Bahn ca. 45%

Entwicklung Schiene (2010)

- Hamburg: + 22%
(Gesamt: +10%)
- Rotterdam: - 2%
(Gesamt: +14%)

Modal Split Containerverkehr Hafen Hamburg (landseitig):
Anteiliges Verkehrsaufkommen je Verkehrsträger am gesamten
landseitigen Container-Hinterlandverkehr (ohne Feederverkehr).

Industrialisierung des maritimen KV



Stärken stärken: Kombination bewährter Produktionsfaktoren zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit

► 9



Leistungsfähiges, neutrales Terminal mit Depot und Logistik-Anbindung

- Zuglange Gleise, elektrifizierte Ein-/Ausfahrt, Anbindung an Hauptstrecke
- Ausreichend Abstellfläche für Last- und Leer-Container zu marktfähigen Entgelten
- Gute Anbindung an übergeordnetes Straßennetz
- Modulare Erweiterbarkeit



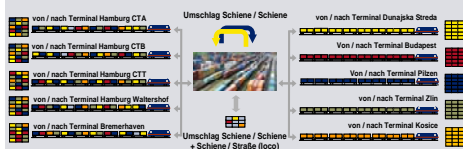
Hochfrequente Shuttle-Züge

- Durch Mengenbündelung tägliche Mehrfachabfahrten möglich (Ziel: Taktverkehr 3 – 4 Abfahrten pro Tag und Richtung je Hafen)
- Kai-reine Shuttle-Züge mit konstanten Wagen-Garnituren, planbare Kapazität
- Kein unnötiges Rangieren: hohe Zuverlässigkeit, kurze Laufzeit



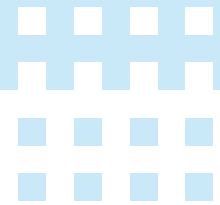
Eigenentwicklung: Längen- und Nutzlast-optimiertes Waggon-Equipment

- Höhere Wirtschaftlichkeit für maritime Shuttle-Züge: > 100 TEU



Übergreifende Netzwerk-Steuerung

- Synchronisierte Container-Disposition zwischen Seehafen- und Hinterland-Terminal
- Optimierung der Zugauslastung, schnellere Reaktionen, sicherere Logistik



Gleichgerichtete strategische Ziele machen Bündelung der Kräfte im Binnenland sinnvoll

▶ 10



50 %



50 %



DIE ZIELSETZUNGEN

Terminalnetz

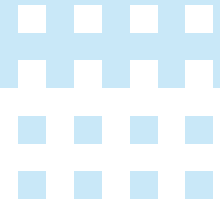
Aufbau öffentlicher, neutraler KV-Terminals, die den Anforderungen der Kunden in der maritimen Container-Logistik genügen.

Servicekonzept

Full-Service-Konzept mit bedarfsgerechten Leistungen wie Depot, Reparatur, Trucking-Dispo, ggf. Werklogistik.

Hafenkonzept

Entwicklung und Umsetzung einer integrierten Strategie für maritime Hinterland-Terminals gem. dem nationalen Hafenkonzept (BMVBS).



Schrittweise Umsetzung einer integrierten Gesamtstrategie für die maritime Logistik

▶ 11

Standort

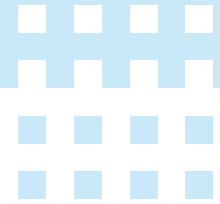
- Evaluierung von Regionen: Kapazität, Service-Ausrichtung, Mengen
- Ermittlung von Standortoptionen
- Vorbereitung Umsetzung: Baurecht- und Planverfahren Infrastruktur (!)

Terminal

- Entwicklung Terminallayouts
- Entwicklung Terminalbetriebskonzepte
- Anpassung an die einzelnen Standorte

Investition und Betrieb

- Gründung einzelner Standortgesellschaften
- Option für die Einbindung weiterer Gesellschafter i.d. Standortgesellschaften
- Standortbezogene Betriebskonzepte
- Offen auch für Anbindung kontinentaler Verkehre




Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010

- „Nicht alle Terminalstandorte im Land sind derzeit in der Lage, ihren Flächenbedarf langfristig zu decken.“
- „Oft fehlt es an perspektivischen Entwicklungskonzepten, ... -flächen, um einen am (künftigen) Bedarf ausgerichteten, wirtschaftlichen Terminalbetrieb zu sichern.“
- „Kommunalpolitik und Bevölkerung stehen der Ansiedlung von logistischen Betrieben teilweise skeptisch gegenüber.“
- „Insbesondere in den logistischen Kernregionen des Landes bzw. bei den zentralen Terminals stehen kaum noch Flächen für die Ansiedelung logistischer Dienstleistungen zur Verfügung.“
- „Die verfügbaren Flächen sind zudem für eine logistische Nutzung regelmäßig zu teuer.“

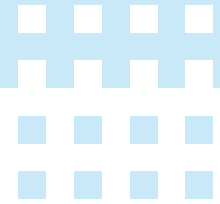
Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010



 Nachhaltige Verkehrsentwicklung –
Mobilität sichern



Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR UMWELT, NATURSCHUTZ UND VERKEHR



Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010

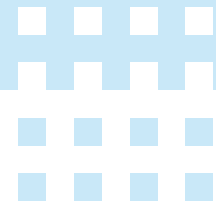
- „Grundsätzlich besteht im KV noch ungenutztes Potenzial in erheblicher Höhe.“
- „Bedingung für die Erschließung der Transportreserven ... im KV ist allerdings eine ausreichend leistungsfähige Terminal- und Verkehrsinfrastruktur.“

Sicht IPN:

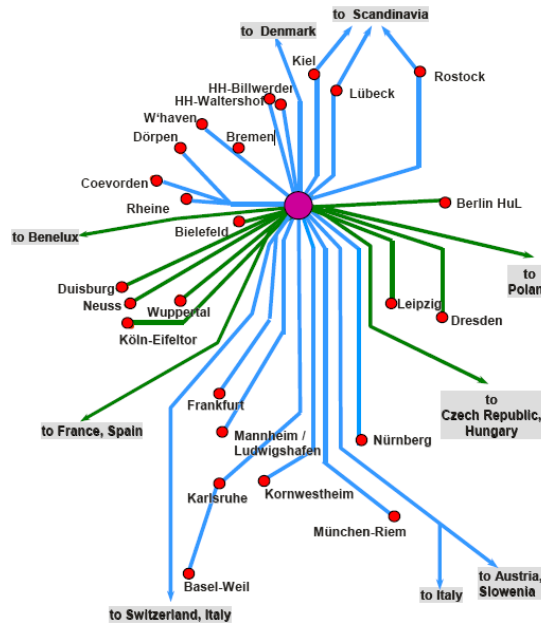
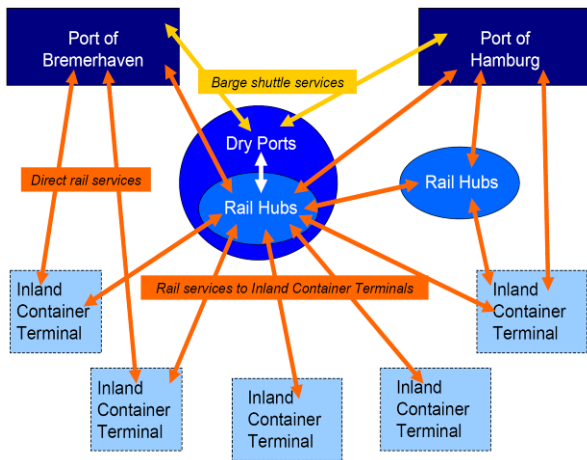
- Defizite in Qualität und Kapazität der Hinterlandanbindungen ein Engpassfaktor
- Außenhandelsorientierte Wirtschaft ist auf leistungsfähige und umweltschonende Transportangebote in die Seehäfen angewiesen
- Erhebliche Potenziale für den Containerverkehr auf der Schiene

- Ableitung einer KV-Umsetzungsstrategie aus dem GVP 2010
- Infrastrukturprojekte: Zeitlicher Planungsvorlauf zu berücksichtigen
- Interesse diesen Prozess aus Sicht der Seehäfen aktiv zu begleiten

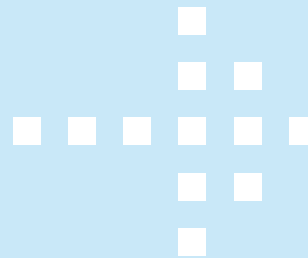
EU-Projekt TIGER



Transit via Innovative Gateways concepts solving European intermodal Rail needs



EUROGATE - WIR BEWEGEN WIRTSCHAFT



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!