

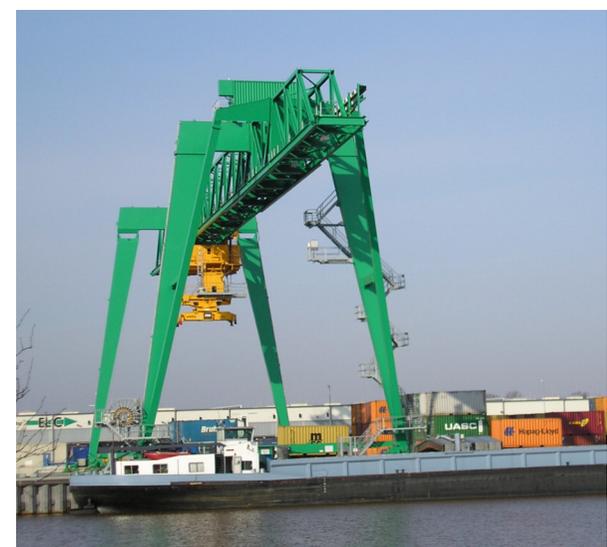


HOCHSCHULE OSNABRÜCK
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

„STELLUNGNAHME ZUR AUSGANGSSITUATION FÜR DEN CONTAINERHAFEN BOHMTE ANHAND WICHTIGER KRITERIEN AUS DER IVM-STUDIE VOM 20.03.2019 MIT DARSTELLUNG WEITERER, BEI DER BEWERTUNG EINES CONTAINERHAFENS BOHMTE ZU BERÜCKSICHTIGENDER ASPEKTE“

Stand: 10.10.2019

IVM = Institut für Verkehrswissenschaft Münster





HOCHSCHULE OSNABRÜCK
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

„STELLUNGNAHME ZUR AUSGANGSSITUATION FÜR DEN CONTAINERHAFEN BOHMTE ANHAND WICHTIGER KRITERIEN AUS DER IVM-STUDIE VOM 20.03.2019 MIT DARSTELLUNG WEITERER, BEI DER BEWERTUNG EINES CONTAINERHAFENS BOHMTE ZU BERÜCKSICHTIGENDER ASPEKTE“

AUTOR: PROF. DIPL.-ING. W. BODE, INTERNATIONAL SUPPLY CHAIN MANAGEMENT (ISCM)

INHALT

- PRÄAMBEL
- AUSGANGS-SITUATION LAGE BOHMTE (VON RAILISTICS / DR. KOCH BEFRAGTE UNTERNEHMEN)
- TECHNISCHE UND WIRTSCHAFTLICHE MACHBARKEIT VON CONTAINERVERKEHREN ÜBER EINEN HAFEN BOHMTE
- WETTBEWERBSUMFELD DES STANDORTES BOHMTE (KONKURRENZ-ANALYSE)
- MEGATRENDS ZUGUNSTEN EINES CONTAINERHAFENS BOHMTE
- FAZIT



PRÄAMBEL

1) VERKEHRSVERFLECHTUNGSPROGNOSE 2030 (VVP 2030) des BMVI (2014) als Basis für Abschätzungen des zu erwartenden Container-Umschlagsaufkommens in Bohmte

Die Verkehrsverflechtungsprognose aus dem BVWP 2030 stützt sich auf das Basisjahr 2010 und teilweise auch auf eher unsichere Daten aus früheren Jahren.

Sie dient überwiegend makro-strukturellen Betrachtungen und kann nur wenig mikro-strukturelle Spezifika in einem Umkreis von 30 – 40km (Wirtschaftlichkeitsgrenze für einen Container-Vorlauf per LKW) berücksichtigen, die aber an bestimmten Standorten letztlich real die tatsächliche Situation für einen Container-Umschlagsstandort bestimmen.

Tatsächlich entscheidend ist „vor Ort“ im genannten Umkreis die Art der Unternehmen und ihrer Versand- und Empfangsgüter, also Eigenschaften wie:

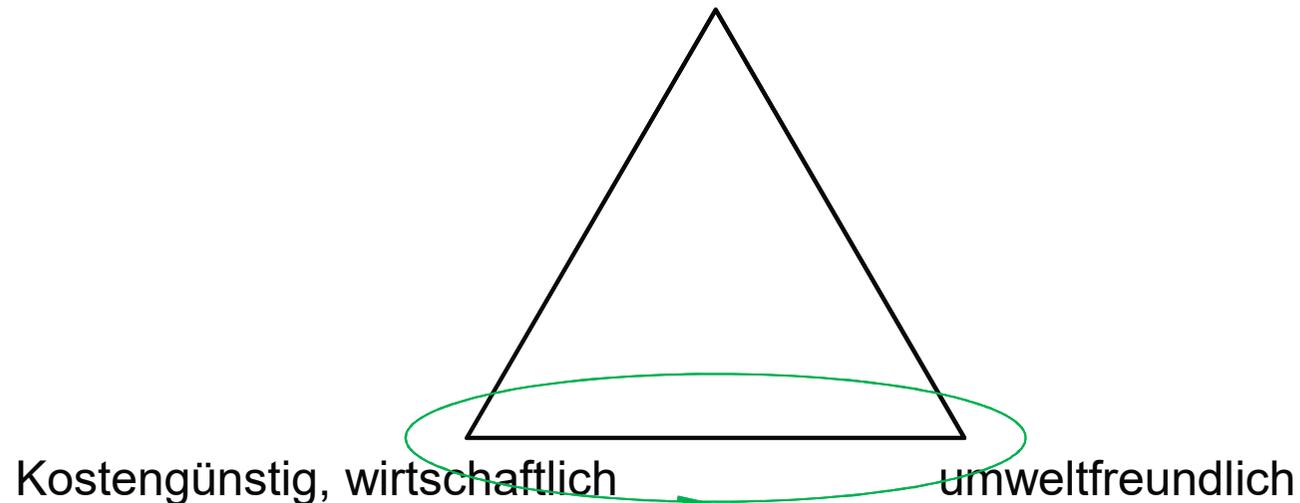
- Gewichte/Sperrigkeit der Güter
- deren Termingebundenheit (zeitkritisch/zeitunkritisch)
- Gefahrgutstufe, etc.

Daher gibt es in diversen Projekten bereits die Erfahrung mit stärkeren Abweichungen zwischen den Ist und Soll-Werten.

PRÄAMBEL

2) TRILEMMA DER TRANSPORT-ALTERNATIVEN

Schnelligkeit, Termintreue: LKW



z. B. Binnenschiff+Bahn (relativ gleichwertig)

Ein bestimmtes Transportsystem kann immer nur max. 2 Kriterien gleichzeitig erfüllen, aber niemals alle 3 gleichzeitig!



PRÄAMBEL

3) KONSEQUENZEN AUS DER KLIMAKRITISCHEN GESAMTSITUATION

Nach einer im Auftrag der EU-Kommission erstellten Studie des niederländischen Forschungsinstituts NEA [Lit. 2] wird das Volumen der an europäischen Seehäfen gehandelten Güter bis 2030 um 16,25 Prozent gegenüber heute anwachsen. **Der Container-Sektor wird seinen Umfang sogar verdoppeln.** Für die **Hinterlandverkehre**, dazu gehören alle Verkehre des Vor- und Nachlaufs von Seetransporten, sagen die Experten eine **Steigerung von 94 Prozent** voraus. Im Zuge dieser Entwicklung und aufgrund stetig wachsender Gütermengen, die in den europäischen Seehäfen umgeschlagen werden, gewinnt die Frage nach der Gestaltung des Seehafenhinterlandverkehrs zunehmend an Wichtigkeit.

Dass der Binnenschifffahrt auch künftig eine herausragende Rolle gerade für den Seehafenhinterlandverkehr in Europa zukommen wird, beweist der Port of Rotterdam beispielhaft, so wird bis zum Jahr 2035 ein Modal Split angestrebt, bei dem die Binnenschifffahrt mit 45 Prozent (Schiene 20 Prozent, Straße 35 Prozent) den Löwenanteil zu bewältigen haben wird.

Hingewiesen werden soll an dieser Stelle auch auf das im Frühjahr 2011 erschienene Weißbuch der Europäischen Kommission „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und **ressourcenschonenden Verkehrssystem**“ [Lit.4], in dem der **Binnenschifffahrt im intermodalen Gütertransport eine bedeutende Rolle** zugemessen wird, um den Transport der auch künftig deutlich steigenden Gütermengen innerhalb der Europäischen Union bewältigen zu können (<https://www.vbw-ev.de/de/>).

Siehe auch IPCC-Sonderbericht **Welt-Klimarat** vom 08.08.2019 (<https://www.de-ipcc.de/>).

„STELLUNGNAHME ZUR AUSGANGSSITUATION FÜR DEN CONTAINERHAFEN BOHMTE ANHAND WICHTIGER KRITERIEN AUS DER IVM-STUDIE MIT DARSTELLUNG WEITERER, BEI DER BEWERTUNG EINES CONTAINERHAFENS BOHMTE ZU BERÜCKSICHTIGENDER ASPEKTE“

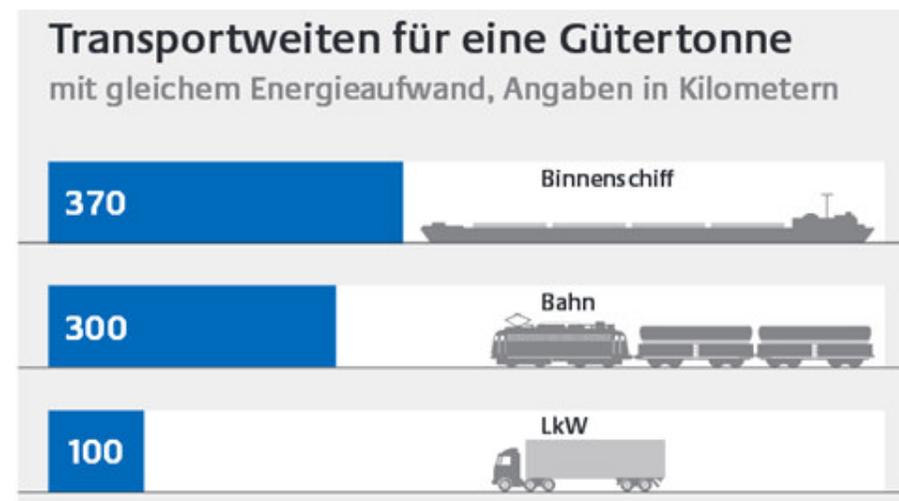
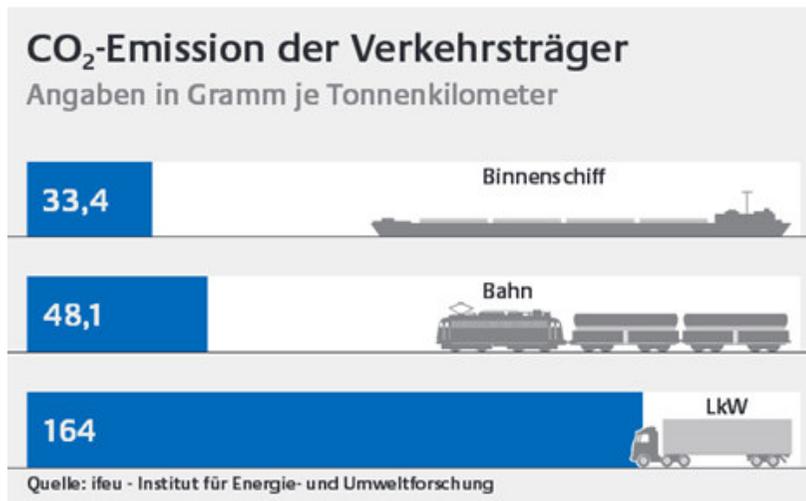


HOCHSCHULE OSNABRÜCK
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

PRÄAMBEL

4) NACHHALTIGKEIT IN DER SUPPLY CHAIN

VERGLEICH DER UMWELTBELASTUNG DURCH VERSCHIEDENE VERKEHRSTRÄGER



„STELLUNGNAHME ZUR AUSGANGSSITUATION FÜR DEN CONTAINERHAFEN BOHMTE ANHAND WICHTIGER KRITERIEN AUS DER IVM-STUDIE MIT DARSTELLUNG WEITERER, BEI DER BEWERTUNG EINES CONTAINERHAFENS BOHMTE ZU BERÜCKSICHTIGENDER ASPEKTE“



HOCHSCHULE OSNABRÜCK
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

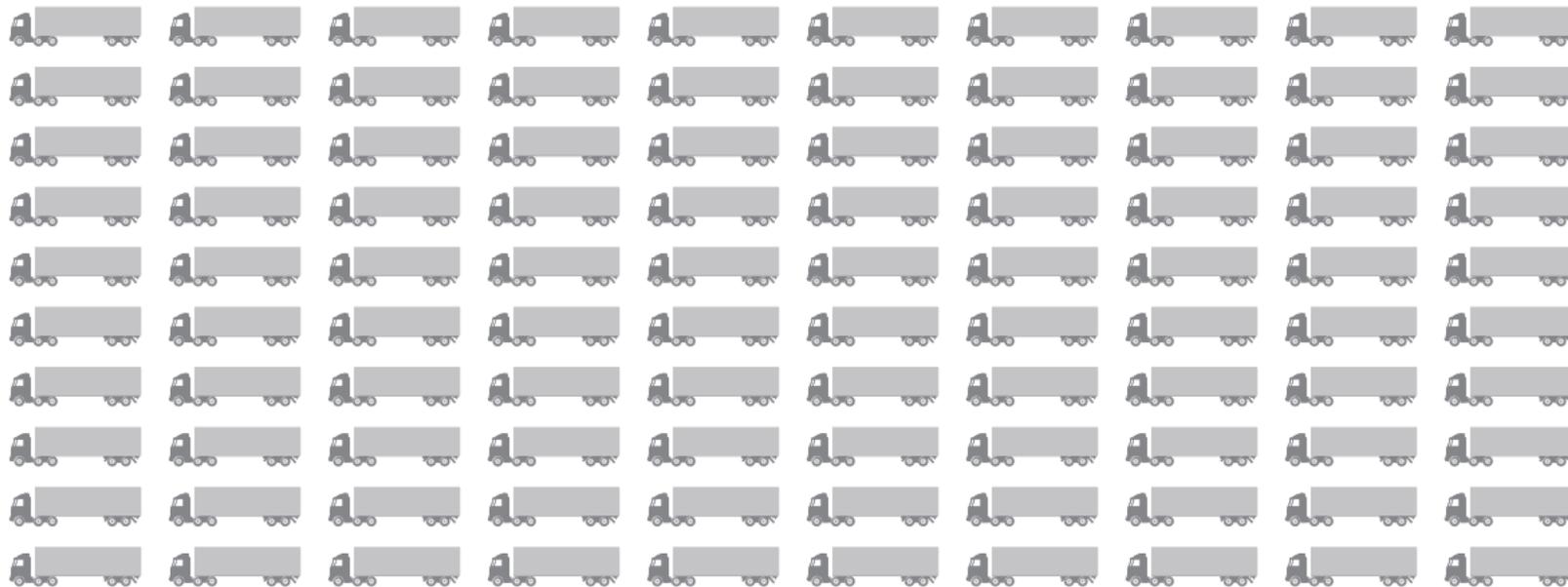
PRÄAMBEL

5) TRANSPORTMENGEN EINES BINNENSCHIFFES

(FLÜSSIGKEITEN ODER SCHÜTTGUT) IM VERGLEICH ZUM LKW (100 EINHEITEN)



Modernes Güterschiff mit 110 Metern Länge und Teilbeladung (ca. 2400 Tonnen Nutzlast) auf Kanälen oder Nebenflüssen des Rheins (2,8 Meter Tiefgang).

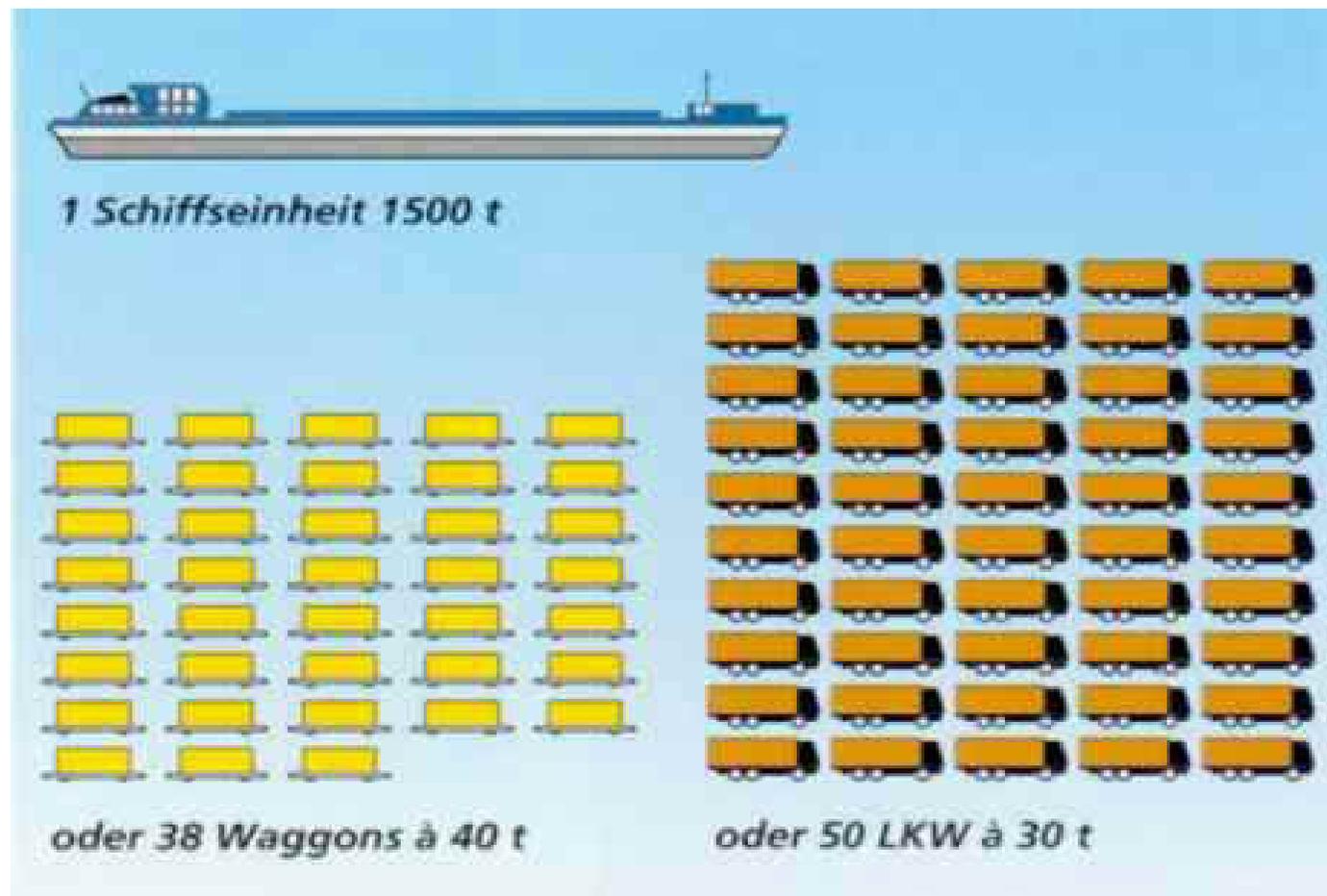


Quelle: GDWS-Ast. West

PRÄAMBEL

6) TRANSPORTMENGEN EINES GMS-BINNENSCHIFFES

(CONTAINER) IM VERGLEICH ZUR BAHN UND ZUM LKW





PRÄAMBEL

7) BERECHNUNG CO2-EINSPARUNG PRO JAHR (BEISPIEL)

LKW	Vorlauf Strecke Hafen Bohmte	15 km	
LKW	Vorlauf Strecke Hafen Hamburg	230 km	
BiSchi	Vorlauf Strecke Hafen Hamburg	400 km	
LKW	CO2 je Tonne und KM	169 Gramm	
BiSchi	CO2 je Tonne und KM	34 Gramm	
	Gewicht 1 TEU	30 Tonnen/TEU	
Beispiel	Umschlag pro Jahr	20.000 TEU	
	entsprechen	600.000 Tonnen	
CO2	LKW-Anfahrt Hafen Hamburg	23.322 Tonnen	
CO2	LKW+BiSchi Hafen Hamburg	9.681 Tonnen	
CO2	Einsparung pro Jahr	13.641 Tonnen	ca. 60%

„STELLUNGNAHME ZUR AUSGANGSSITUATION FÜR DEN CONTAINERHAFEN BOHMTE ANHAND WICHTIGER KRITERIEN AUS DER IVM-STUDIE MIT DARSTELLUNG WEITERER, BEI DER BEWERTUNG EINES CONTAINERHAFENS BOHMTE ZU BERÜCKSICHTIGENDER ASPEKTE“

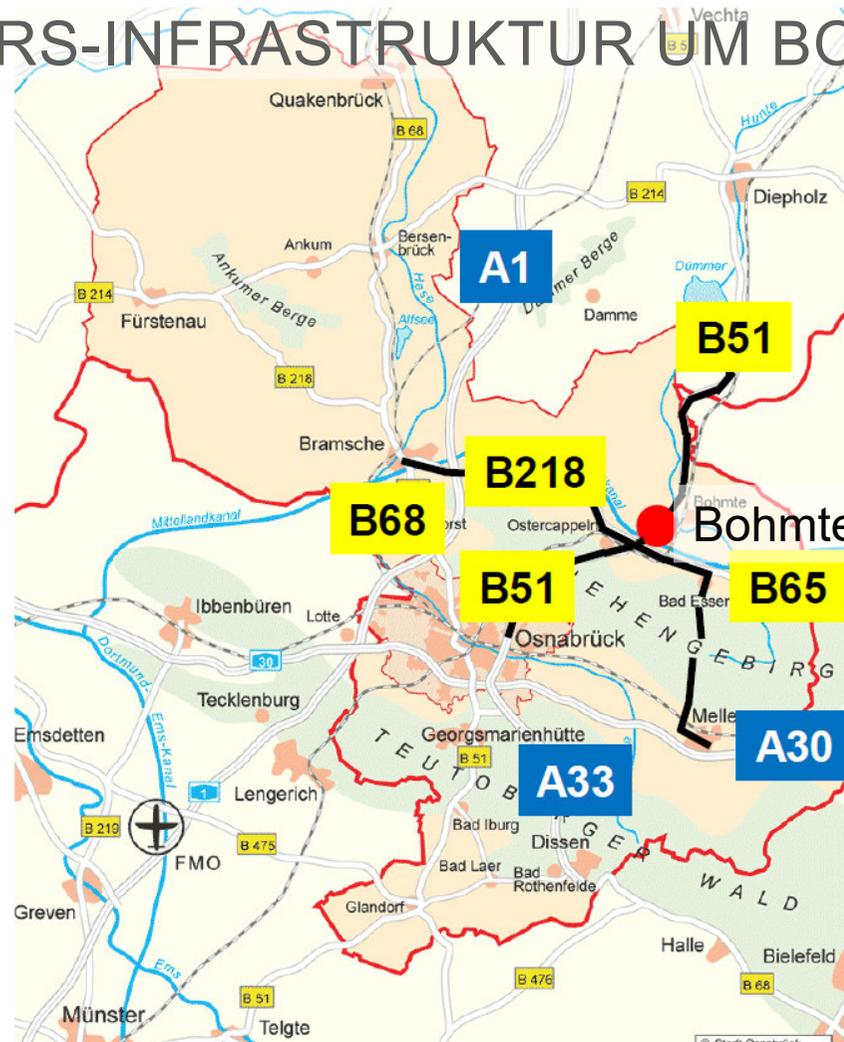


HOCHSCHULE OSNABRÜCK
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

PRÄAMBEL

8) SITUATION VERKEHRS-INFRASTRUKTUR UM BOHMTE

**STRAßEN-NETZ (GUT AUSGEBAUT,
WICHTIG FÜR VOR- UND NACHLAUF
PER LKW ZUM/VOM HAFEN BOHMTE)**



„STELLUNGNAHME ZUR AUSGANGSSITUATION FÜR DEN CONTAINERHAFEN BOHMTE ANHAND WICHTIGER KRITERIEN AUS DER IVM-STUDIE MIT DARSTELLUNG WEITERER, BEI DER BEWERTUNG EINES CONTAINERHAFENS BOHMTE ZU BERÜCKSICHTIGENDER ASPEKTE“

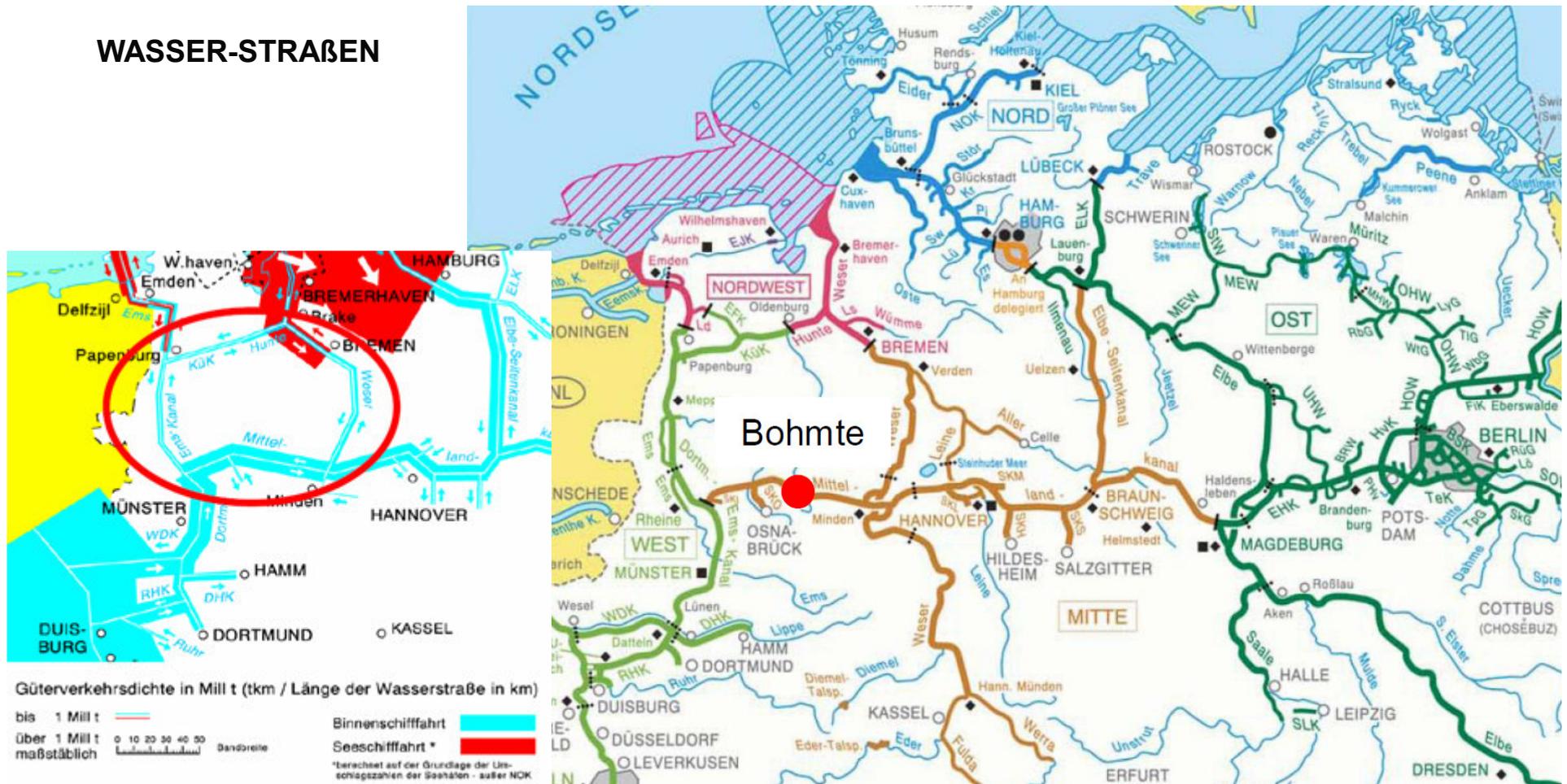


HOCHSCHULE OSNABRÜCK
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

PRÄAMBEL

9) SITUATION VERKEHRS-INFRASTRUKTUR UM BOHMTE

WASSER-STRÄßEN

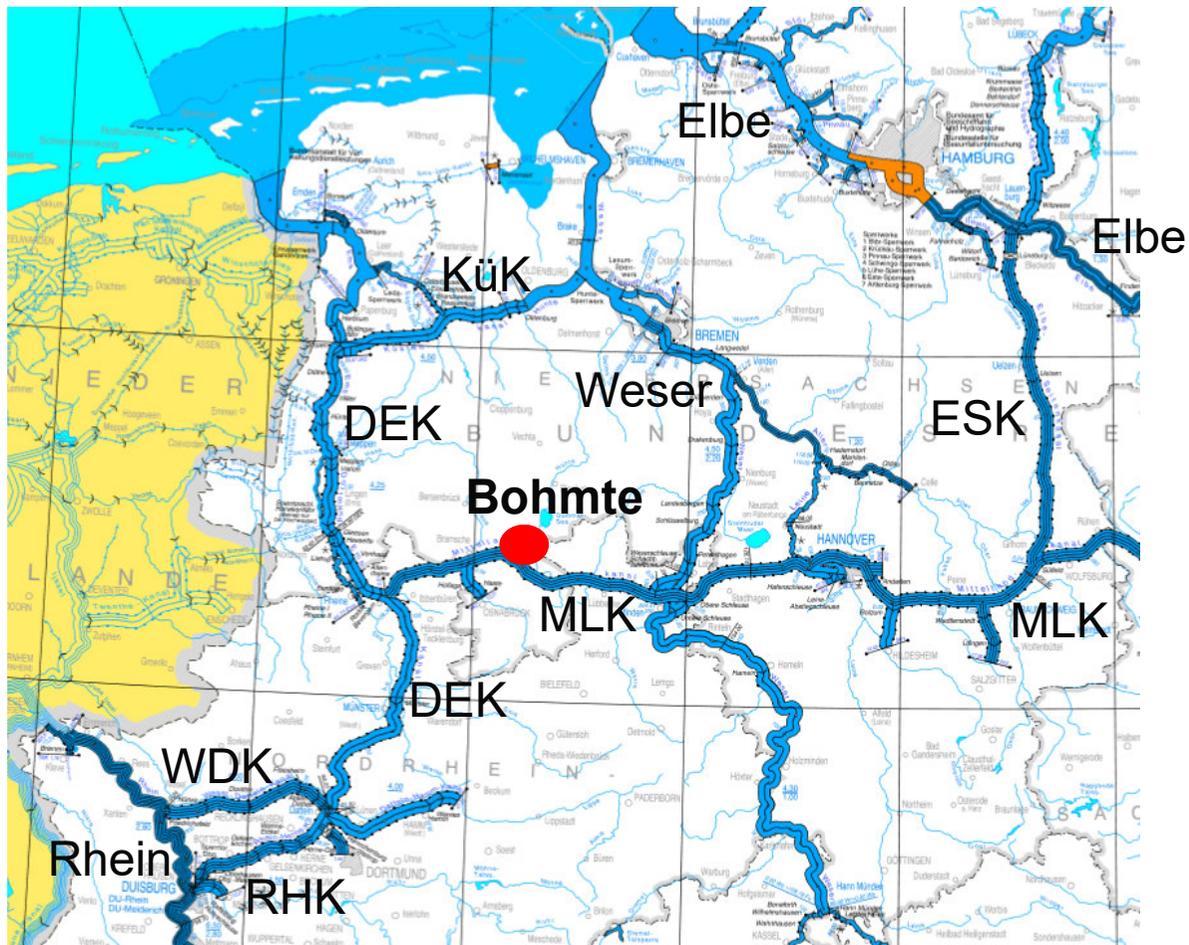


„STELLUNGNAHME ZUR AUSGANGSSITUATION FÜR DEN CONTAINERHAFEN BOHMTE ANHAND WICHTIGER KRITERIEN AUS DER IVM-STUDIE MIT DARSTELLUNG WEITERER, BEI DER BEWERTUNG EINES CONTAINERHAFENS BOHMTE ZU BERÜCKSICHTIGENDER ASPEKTE“



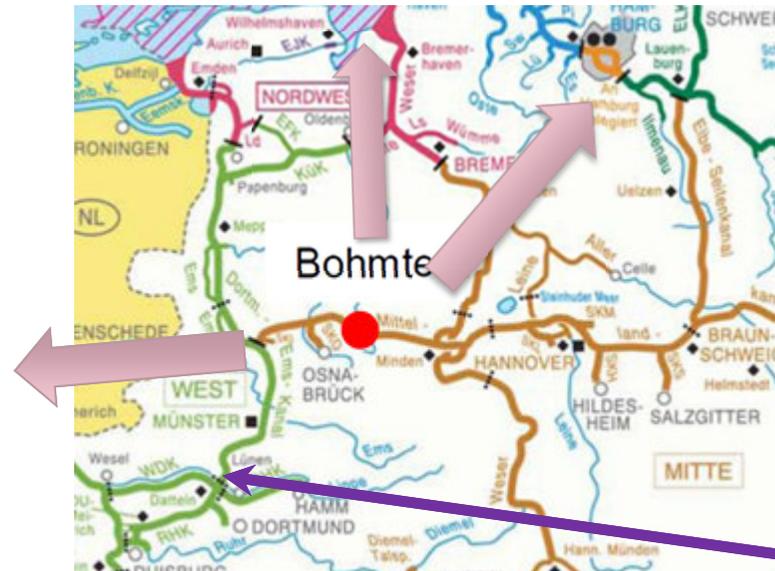
HOCHSCHULE OSNABRÜCK
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

VON BOHMTE AUS ERREICHBARE WASSERSTRAßEN UND BINNENHÄFEN



TECHNISCHE UND WIRTSCHAFTLICHE MACHBARKEIT VON CONTAINERVERKEHREN ÜBER DIE BINNENSCHIFF-UMSCHLAGSTELLE AM STANDORT BOHMTE

2) Relation ZARA-Häfen **ca. 34%**



1) Relation Hamburg, Bremerhaven **ca. 66%**



Bewertungen:

Zu 1) Die technische und wirtschaftliche Machbarkeit ist gegeben (da durchgängiger 2-lagiger Container-Transport möglich)

Zu 2) Die technische und wirtschaftliche Machbarkeit ist für die aktuelle Situation nur eingeschränkt gegeben (da einige Brückenhöhen < 5,25m) aber höhere Gewichte der Güter bzw. Container, ballastierbare Binnenschiffe und Zuladungsmöglichkeiten ab Emmerich machen die Relation schon jetzt zumindest im Einzelfall akzeptabel!



RELEVANTE BEGRIFFLICHKEITEN

Uneingeschränkte 2-lagige Befahrbarkeit mit Containern meint das barrierefreie Befahren einer Wasserstraße mit 2 Lagen Leer-Containern. Dazu müssen die Brücken eine lichte Mindest-Durchfahrthöhe von 5,25 m inklusive 30 cm Sicherheitsabstand haben

Durchgängige 2-lagige Befahrbarkeit mit Containern meint das mögliche Befahren einer Wasserstraße mit 2 Lagen Containern, wobei der Leercontainer-Anteil der Beladung kleiner als 50% ist. Dazu reichen in der Regel Brücken mit einer lichten Höhe von 4,60m aus, was z. B. bei dem WDK gegeben ist.



AUSZUG AUS PLANCO-GUTACHTEN:

- **Die Qualität der wasserseitigen Anbindung Dortmunds als Kanalhafen an die Westhäfen ist abhängig von den Befahrbarkeitsstandards von Teilen der Südstrecke des Dortmund-Ems-Kanals (DEK) sowie des Rhein-Herne-Kanals (RHK) bzw. Wesel-Datteln-Kanals (WDK). Vom DEK aus erfolgt die Anbindung zum Rhein entweder über den RHK oder den WDK. Problematisch ist auf allen drei Kanälen die Brückendurchfahrtshöhe, die jeweils nur zwei Containerlagen zulässt (DEK 4,60 m, WDK 4,60 m, RHK mit Einschränkungen durch die Binnenschiffverkehrsstraßenordnung (BinSchStrO) 4,20 m bzw. 4,40 m). Für einen dreilagigen Containertransport sind Brückenanhebungen nötig. Es wird empfohlen, die erforderlichen Brückenanhebungen zu prüfen. Der Ausbauzustand der drei Kanäle lässt hingegen bereits jetzt Schiffsabmessungen von maximal 135 m Länge und maximal 11,45 m Breite (Einzelfahrer) bzw. maximal 186,50 m Länge und 11,45 m Breite (Verbände) zu.**



PLANCO Consulting GmbH

Aus: Planco-Gutachten „Wasserstraßenverkehrskonzept Nordrhein-Westfalen, System Wasser, Wasserstraßen in NRW“ Januar 2013, Seiten 33 und 164

„STELLUNGNAHME ZUR AUSGANGSSITUATION FÜR DEN CONTAINERHAFEN BOHMTE ANHAND WICHTIGER KRITERIEN AUS DER IVM-STUDIE MIT DARSTELLUNG WEITERER, BEI DER BEWERTUNG EINES CONTAINERHAFENS BOHMTE ZU BERÜCKSICHTIGENDER ASPEKTE“



HOCHSCHULE OSNABRÜCK
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

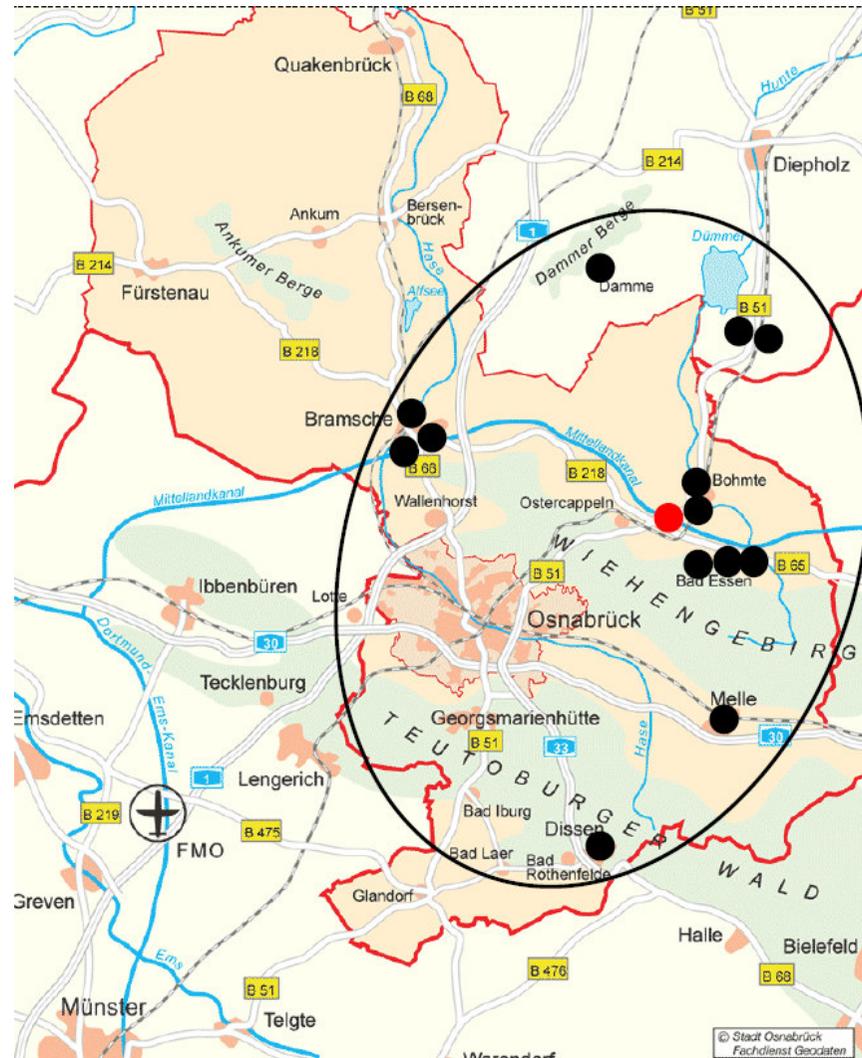
POTENZIAL-SITUATION FÜR BOHMTE

STANDORTE, DER VON RAILISTICS / DR. KOCH BEFRAGTER UNTERNEHMEN (UMKREIS 30 – 40 KM)

Im Ergebnis wurden insgesamt rund 40 – 50 tTEU Container-Umschlagspotenzial p. a. für zwei Relationen ermittelt, eine in Richtung Hamburg/Bremerhaven, (ca. 66%) somit zur deutschen Küste, um die Container auf die Seeschiffe zu verladen. Eine zweite Relation ergab sich in Richtung ZARA-Häfen, somit zu westlich gelegenen Nordseehäfen (ca. 34%). Die Ergebnisse der Untersuchung wurden in den Folgejahren mehrfach persönlich und telefonisch aktualisiert. **Unternehmen aus dem Stadtgebiet Osnabrück wurden dabei nicht berücksichtigt!**

Eine derartige methodische Vorgehensweise ist ausdrücklich bei den Fördermittelgebern erwünscht.

Die Zahlen-Basis aus der VVP 2030 ist dagegen hierfür deutlich weniger geeignet.



„STELLUNGNAHME ZUR AUSGANGSSITUATION FÜR DEN CONTAINERHAFEN BOHMTE ANHAND WICHTIGER KRITERIEN AUS DER IVM-STUDIE MIT DARSTELLUNG WEITERER, BEI DER BEWERTUNG EINES CONTAINERHAFENS BOHMTE ZU BERÜCKSICHTIGENDER ASPEKTE“



HOCHSCHULE OSNABRÜCK
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Diesen Artikel finden Sie unter: <http://www.noz.de/artikel/1790154>

Veröffentlicht am: 29.06.2019 um 08:17 Uhr

Beispiel für Klimaschutz

Argelith sieht den Hafen Bohmte "sehr positiv"

von Andreas Schnabel



Wehrendorf. Für die Firma Argelith wäre der geplante Hafen in Bohmte ein Gewinn. Warum, das erklärte Geschäftsführer Markus Reineke bei einem Ortstermin.

„Ich sehe den geplanten Hafen in Bohmte sehr positiv. Aus unternehmerischer Sicht können wir sowohl bei der Anlieferung von Rohstoffen, die per Schiff erfolgt und die wir für unsere Qualitätsprodukte benötigen, als auch beim Versenden unserer Fliesen mit Containern die Wasserstraße nutzen. Denn der Transport auf der Straße wird immer problematischer.“

„STELLUNGNAHME ZUR AUSGANGSSITUATION FÜR DEN CONTAINERHAFEN BOHMTE ANHAND WICHTIGER KRITERIEN AUS DER IVM-STUDIE MIT DARSTELLUNG WEITERER, BEI DER BEWERTUNG EINES CONTAINERHAFENS BOHMTE ZU BERÜCKSICHTIGENDER ASPEKTE“



WIRTSCHAFTLICHKEIT CONTAINER-HAFEN BOHMTE

Transportkosten-Vergleich:

Ein Kostenvergleich zwischen einem Containertransport per Binnenschiff von Bohmte zu den ZARA-Häfen und einer gleich langen Strecke auf dem Rhein, ergibt ein Ergebnis, das sicherlich auch für einen Laien nicht überraschend ist, indem die Transportkosten auf dem Rhein vergleichsweise deutlich günstiger sind. Dieser Vergleich und sein Ergebnis können aber zur Bewertung der Wirtschaftlichkeit eines Containerhafens Bohmte leider keinen zielführenden Beitrag leisten.

Railistics-Analyse bzw. Wirtschaftlichkeits-Berechnung:

Sie wurde strukturell und methodisch nach den strengen Vorgaben des Fördermittelgebers durchgeführt und von diesem so als plausibel akzeptiert, was für einen positiven Förderbescheid Voraussetzung ist.

	ohne Förderung													
	Summe Antrag ohne PKP	Summe Folgeinvestitionen ohne PKP	Gesamtinvestition ohne PKP	2019	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038
1. Umschlaggeräte / Ausrüstung														
1.1 Containerkran (ohne Kranbahn) Investition				1.500.000,00										
1.2 Reachstacker Investition														
1.3 mobile Leckagewanne Investition														
Summe Investitionsausgaben p.a.														
2. Infrastruktur														
2.1 Bau (einschl. Baustelleneinrichtung) Investition				1.500.000,00										
2.2 Grunderwerb Investition														
Summe Investitionsausgaben p.a.														
Summe Investitionsausgaben p. a.														

	2019	2020	2021	2026	2036	2037	2038
3. Betriebskosten							
3.1 Instandhaltung Anlage u. Umschlaggeräte	204.141,80	204.141,80	204.141,80	204.141,80	204.141,80	204.141,80	204.141,80
3.2 Personal	400.000,00	400.000,00	410.000,00	400.000,00	400.000,00	400.000,00	410.000,00
3.3 Betriebsstoffe	10.000,00	10.000,00	11.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	11.000,00
3.4 Verwaltung u. Versicherung	10.000,00	10.000,00	11.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	11.000,00
3.5 Miete, Pacht	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3.6 Sonstiger Betriebsaufwand	104.137,70	104.137,70	104.137,70	104.137,70	104.137,70	104.137,70	104.137,70
Summe Betriebsausgaben p. a.							
4. Einnahmen							
4.1 Umsatzerlöse	100.000,00	100.000,00	100.000,00	1.000.000,00	1.000.000,00	1.000.000,00	1.000.000,00
4.2 sonstige Einnahmen							
Summe der Einnahmen p. a.							



WETTBEWERBSUMFELD DES STANDORTES BOHMTE ALS CONTAINERHAFEN (KONKURRENZ-ANALYSE)

Mögliche Konkurrenz-Häfen:

Häfen, die in einem Umkreis von mehr als 40km Entfernung per Straße zu den verladenden Unternehmen liegen, können nicht als Konkurrenz- oder Wettbewerbsstandorte zu Bohmte angesehen werden, da bei größeren Entfernungen der LKW-Vorlauf zum Hafen mit seinen Kosten die Gesamtkosten des Containertransports für die Verloader/Empfänger in einen unwirtschaftlichen Bereich bringen würde.

Eine Annahme, dass in einem Umkreis von 60km zu Bohmte vorhandene Hafenstandorte diesen überflüssig machen würden, ist daher nicht nachvollziehbar.

Die Wettbewerbsfähigkeit eines Containerhafens Bohmte wird durch diese Standorte nicht eingeschränkt.

Hafen	ca. Straßen- Entfernung km	Kommentar 1	Kommentar 2	Kommentar 3
Minden CT IH II	50	zu weit entfernt	Kapazitätsgrenzen bereits erreicht	Mehrkosten ca. 150€/Container
Minden RPW	55	zu weit entfernt		Mehrkosten ca. 170€/Container
West-Ladbergen	60	zu weit entfernt	sehr begrenzte Umschlags- und Lagerkapazität	Mehrkosten ca. 180€/Container
C-Port	80	zu weit entfernt	sehr begrenzte Umschlags- und Lagerkapazität	Mehrkosten ca. 200€/Container
Bremen	120	zu weit entfernt		Mehrkosten ca. 250€/Container
Dortmund CT I	130	zu weit entfernt		Mehrkosten ca. 250€/Container

„STELLUNGNAHME ZUR AUSGANGSSITUATION FÜR DEN CONTAINERHAFEN BOHMTE ANHAND WICHTIGER KRITERIEN AUS DER IVM-STUDIE MIT DARSTELLUNG WEITERER, BEI DER BEWERTUNG EINES CONTAINERHAFENS BOHMTE ZU BERÜCKSICHTIGENDER ASPEKTE“



HOCHSCHULE OSNABRÜCK
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

ANSICHT REGIOPORT WESER FERTIG AUSGEBAUT

Inbetriebnahme:

01.09.2019





MEGATRENDS ZUGUNSTEN EINES CONTAINERHAFENS BOHMTE

1. **Binnenschiffe** weisen vergleichsweise zu alternativen Verkehrsträgern die bessere Umweltverträglichkeit und Klima-Bilanz auf
2. **Binnenschiffe** werden in Zukunft auch vermehrt elektrisch oder mit anderen alternativen Motoren (LNG, Wasserstoff, etc.) betrieben , wobei deren Tank-Infrastruktur und Energiespeicher für Binnenschiffe viel leichter zu realisieren sind als beispielsweise im Straßen-Gütertransport
3. Neue **Binnenschiffe** werden konstruktiv auf bessere Beladungskapazitäten ausgelegt
4. Die **Binnenschifffahrt** organisiert sich immer mehr digital, um verfügbare Brückenhöhen besser auszunutzen und um mit Hilfe von mehr Zuladungen in Kooperationen die Wirtschaftlichkeit eines Container-Transports zu verbessern (Ladungs-Konsolidierung)
5. Die **Binnenschifffahrt** wird durch verschiedene umweltpolitische Maßnahmen in Zukunft noch mehr gefördert werden
6. **Der Wettbewerber LKW-Transport** wird sich durch verschiedene umweltpolitische Maßnahmen und auch durch akutem Fahrermangel kostenmäßig im Vergleich immer schlechter stellen
7. **Der Wettbewerber Bahn-Transport** weist schon jetzt partielle Engpässe auf bestimmten Strecken oder in bestimmten Zeitfenstern auf
8. **Der Wettbewerber Bahn-Transport** wird vermutlich in Zukunft noch seltener eine praktische Alternative sein können, da der Cargo-Betrieb der Bahn ernsthaft darüber nachdenkt, die Einzelverkehre (EV) aufgrund ihrer hohen Unrentabilität aus dem Dienstleistungsangebot herauszunehmen, so dass nur noch Ganzzüge verkehren können

„STELLUNGNAHME ZUR AUSGANGSSITUATION FÜR DEN CONTAINERHAFEN BOHMTE ANHAND WICHTIGER KRITERIEN AUS DER IVM-STUDIE MIT DARSTELLUNG WEITERER, BEI DER BEWERTUNG EINES CONTAINERHAFENS BOHMTE ZU BERÜCKSICHTIGENDER ASPEKTE“



HOCHSCHULE OSNABRÜCK
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

UM DIE KLIMAZIELE ZU ERREICHEN:

trans aktuell

DIE ZEITUNG FÜR TRANSPORT, LOGISTIK UND MANAGEMENT

Nr. 19 · 27. September 2019

www.eurotransport.de

6035 Euro 2,90

Ohne drastische CO₂-Einsparungen im Verkehr wird Deutschland seine Klimaziele nicht erreichen, da kann die Regierung noch so viele Milliarden ausgeben. Wie schwierig eine **Mobilitätswende** jedoch ist, zeigt Hamburg: Die Stadt inszeniert sich als Modellstadt. Der Erfolg? Findet vor allem im Konjunktiv statt.

TEXT VOLKER TER HASEBORG



Individuelle
News

Bleiben
Sie immer
topaktuell



CO₂-Zuschlag kommt

Klimaschutzprogramm beschlossen – Verbände begrüßen Weichenstellung

Flickenteppich: Bundesweit sind Fahrverbote an Feiertagen uneinheitlich.

Seite 5

Lebensmittel: Maintrans managt die Logistik von Erfurter Teigwaren.



Seite 8

E-Mobilität: Logistik Schmitt entwickelt Ladungssicherung für Batterie Transporte.

Seite 10

Digitalisierung: Damir Dulovic sagt mit Swarm

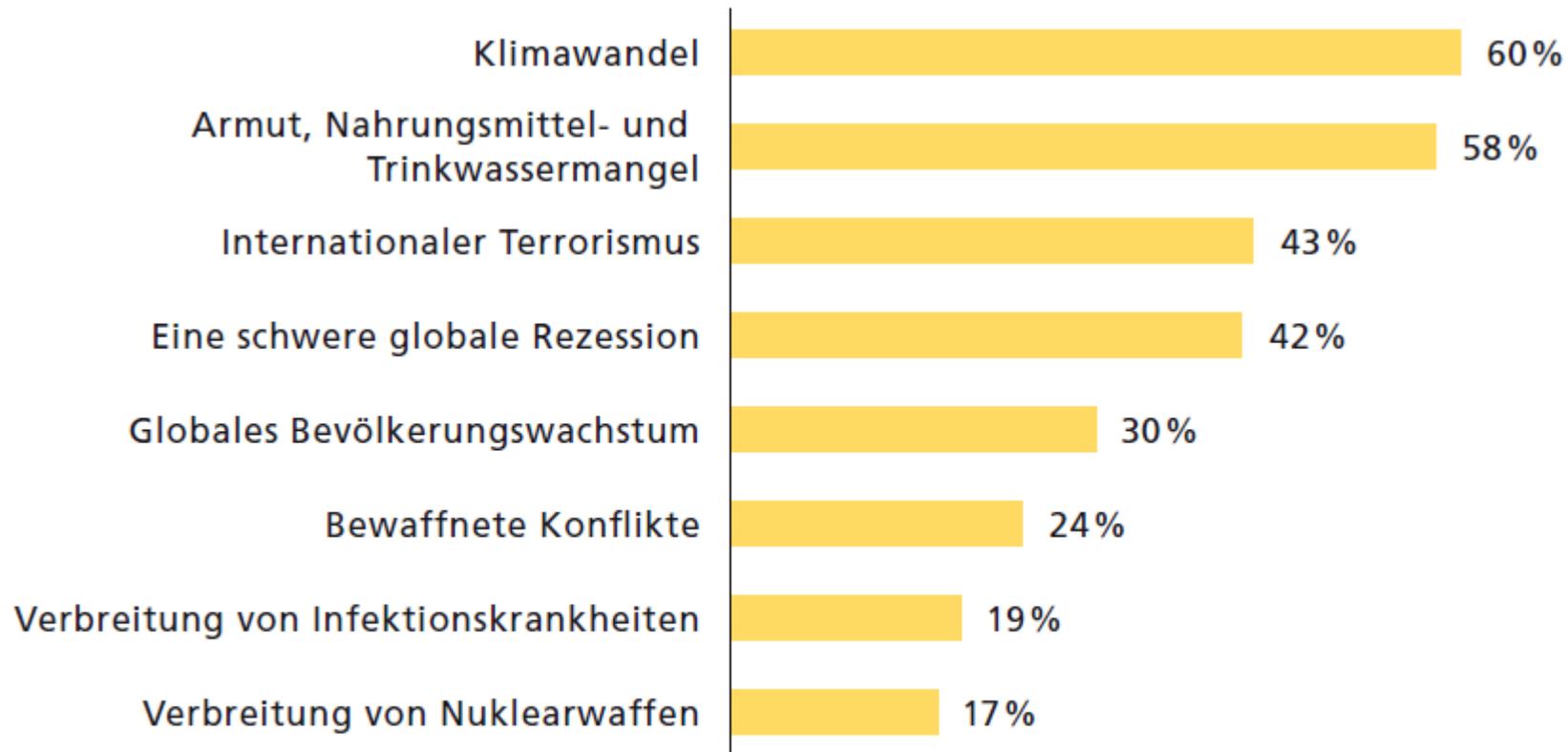


FAZIT ZUR AUSGANGSSITUATION

1. Die Annahmen und Angaben von railistics zum zu erwartenden Container-Umschlagsaufkommen im möglichen Bohmter Hafen basieren methodisch im Wesentlichen **nicht** auf die VVP 2030, sondern auf konkrete Angaben von den betreffenden Unternehmen aus dem relevanten Umkreis von 30 – 40km zum Hafenstandort in Verbindung mit LOI-Bestätigungen, was auch vom Fördermittelgeber für die geplante Container-Umschlagsanlage dringend empfohlen wird und sollten daher als realistisch angenommen werden
2. Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen, die lediglich eine Kostenvergleichsrechnung eines Containertransports auf der Strecke Bohmte-<>ZARA zu einer gleich langen Strecke auf dem Rhein durchführen, können keine Aussage über die Wirtschaftlichkeit eines Containerhafens Bohmte machen
3. Eine Betrachtung von anderen Häfen als Konkurrenzhäfen, die eine größere Entfernung als ca. 30 – 40 km zum verladenden Unternehmen aufweisen, ist unrealistisch, da sie nicht die Transportkosten-Steigerung durch LKW-Vorlaufkosten für Anfahrten zum Container-Umschlagpunkt (Hafen) berücksichtigen
4. Die grundsätzliche Wirtschaftlichkeit von 2-lagigen Containertransporten sowie deren technische Machbarkeit von/nach Bohmte in Relation zu den Seehäfen Bremerhaven und Hamburg ist nicht zu bezweifeln, wobei diese auch voraussichtlich ca. 66% des zu erwartenden Containerumschlags-Aufkommen von ca. 40 – 50 tTEU p. a. ausmachen würde
5. Eine Annahme/Aussage, dass der Container-Verkehr in der Süd-West-Relation **nur einlagig** möglich ist, entspricht nicht der Realität, da schon jetzt zumindest ein **eingeschränkter zweilagiger** Transport möglich ist
6. Es müssen unbedingt insgesamt auch die aktuellen Langzeit-Megatrends, nach denen der Containertransport per Binnenschiff und ein Umschlag über Bohmte zukünftig einerseits technisch/wirtschaftlich immer tragbarer/machbarer wird und andererseits ökologisch auch immer notwendiger wird, berücksichtigt werden, so wie es in den diversen Studien (u. a. auch von Planco, Essen) auch immer wieder betont wird



Rangliste der größten Probleme aus Sicht der Bevölkerung



Rangliste der größten Probleme, vor denen die Welt laut *Green Trends Survey* derzeit steht (Mehrfachantworten erlaubt; k. A. 2%, N = 1.800)

“There are no passengers on Spaceship Earth. We are all crew.”

Marshall McLuhan, 1911–1980

Kanadischer Philosoph und Kommunikationswissenschaftler



„Man kann die Zukunft
nicht kennen, es sei
denn, man gestaltet sie“

(sinngemäß)

Peter F. Drucker (1909 - 2005)

„STELLUNGNAHME ZUR AUSGANGSSITUATION FÜR DEN CONTAINERHAFEN
BOHMTE ANHAND WICHTIGER KRITERIEN AUS DER IVM-STUDIE MIT
DARSTELLUNG WEITERER, BEI DER BEWERTUNG EINES CONTAINERHAFENS
BOHMTE ZU BERÜCKSICHTIGENDER ASPEKTE“



HOCHSCHULE OSNABRÜCK
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

HERZLICHEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT!

