

# *ISETEC II*

## **Schlussbericht**

**Projekt: „SHUBSS“**

<b>ALLGEMEINE INFORMATIONEN</b>	
<b>Zuwendungsempfänger</b>	EUROGATE Intermodal GmbH Kurt-Eckelmann-Str. 1 21129 Hamburg
<b>Förderkennzeichen</b>	19 G 8016 D
<b>Projektleiter</b>	Thomas Meyer
<b>Laufzeit des Vorhabens</b>	01.07.2008 - 31.03.2011
<b>Erstellungsdatum</b>	25.01.2012



## Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis .....	- 2 -
Schlussbericht .....	- 3 -
1. Motivation .....	- 3 -
1.1. Aufgabenstellung.....	- 3 -
1.2. Voraussetzungen unter denen das Vorhaben durchgeführt wurde .....	- 4 -
1.3. Planung und Ablauf des Vorhabens .....	- 4 -
1.4. Wissenschaftlich- und technische Ausgangssituation .....	- 5 -
2. Zusammenarbeit mit anderen Stellen.....	- 5 -
3. Eingehende Darstellung .....	- 5 -
3.1. Verwendung der Zuwendung .....	- 5 -
3.1.1. Erzielte Ergebnisse .....	- 5 -
3.1.2. Gegenüberstellung der erzielten- mit den vorgegebenen Zielen.....	- 7 -
3.2. Wichtige Positionen des zahlenmäßigen Nachweises .....	- 7 -
3.3. Verwertbarkeit der Projektergebnisse .....	- 7 -
3.4. Fortschritt auf dem Gebiet des Vorhabens bei anderen Stellen .....	- 7 -

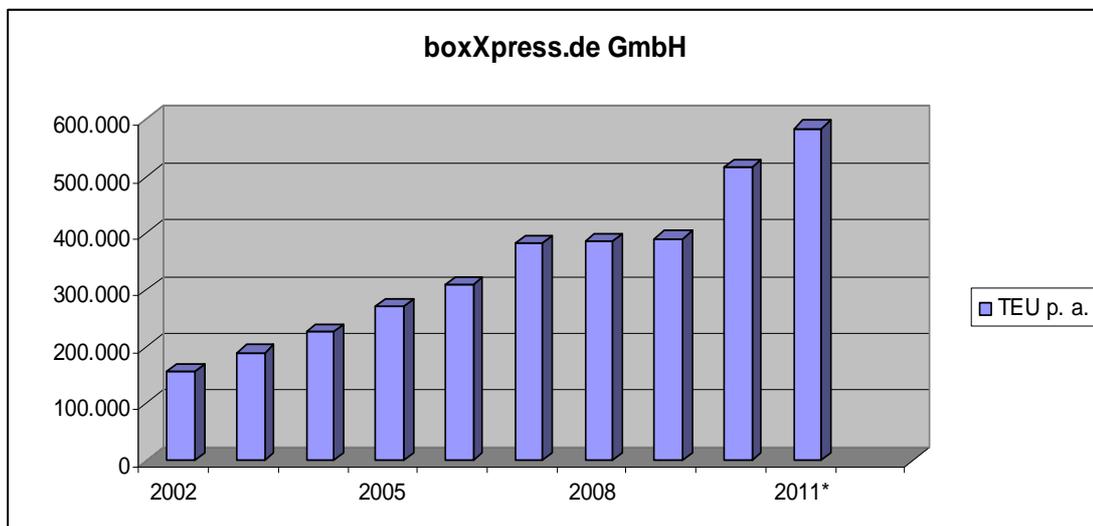


## Schlussbericht

### 1. Motivation

#### 1.1. Aufgabenstellung

*Bis zum Ende des Jahres 2008 konnten die Umschlagsmengen der deutschen Seehafencontainerterminals einen außerordentlich starken Anstieg verzeichnen; auch die Transportzahlen des maritimen Bahncontainerverkehrs konnten sich bis dahin überproportional entwickeln.*



*Die Entwicklung des Transportvolumens bei gleichzeitiger zusätzlicher Nachfrage nach Verkehrsflächen an der Schnittstelle zwischen Seehafenterminal und Inland durch die sich neben der DB seit dem Jahre 2000 zusätzlich gründenden privaten Eisenbahnunternehmen führt in dem beschriebenen Zeitraum vor der großen Wirtschaftskrise zu erheblichen Engpässen beim Zu- und Ablauf der auf der Schiene abzufertigenden Ladung.*

*Projektziel war es, eine Entlastung der bestehenden Hafenbahninfrastruktur bei gleichzeitig effizienterer Bedienung der einzelnen Containerumschlagsanlagen in den Häfen zu erreichen. Entwickelt werden sollte eine Waggongruppenbildungsanlage (Rangierhub) als Knoten zwischen mehreren Containerhäfen bzw. Containerterminals und den Ladungszentren im deutschen Inland.*



*Zielsetzung für EUROGATE Intermodal im Rahmen dieses Projektes:*

- *Erhöhung der Paarigkeit ein- und ausgehender Zugprodukte*
- *Erhöhung der Produktivität durch höher ausgelastete und terminalreine Containerzüge*
- *Steigerung der Zuverlässigkeit in der Umlaufsituation zwischen Seehafen und Inlandterminal*
- *Erhöhung der Trassenproduktivität, insbesondere zwischen Rangierhub und Seehafen und somit Produktivitätserhöhung der Hafeninfrastruktur*

## **1.2. Voraussetzungen unter denen das Vorhaben durchgeführt wurde**

*Die Notwendigkeit, ein solches Projekt durchzuführen, entstand vor dem Hintergrund der oben beschriebenen Mengen- und Verkehrsentwicklung. Trotz des zwischenzeitlich wirtschaftskrisenbedingten Ladungsrückganges wird langfristig von außerordentlich hoher Verkehrsentwicklung für die Jahre bis 2020 und darüber hinaus ausgegangen.*

## **1.3. Planung und Ablauf des Vorhabens**

*Die Projektlaufzeit belief sich auf circa drei Jahre.*

*Mit Meilenstein 1 sollte die Tragfähigkeit des Lösungsansatzes überprüft werden.*

*Mit Meilenstein 2 sollten Konzeption und Maßnahmenkatalog beschrieben sein.*

*Mit Meilenstein 3 sollte der Demonstrationsbetrieb abgeschlossen sein und entsprechende Entwicklungspotentiale bestimmt werden.*

*Ergebnisse sollten kontinuierlich bewertet werden und eine Eigenevaluation vorgenommen werden.*



## **1.4. Wissenschaftlich- und technische Ausgangssituation**

*Im Rahmen des Projektes wurden Prozesse an der Schnittstelle zwischen Kombiverkehrsanbietern (Speditionen), Eisenbahnverkehrsunternehmen und Containerterminals detailliert untersucht. In Hinsicht auf aktuelle Transportmengen und zukünftigen Mengenentwicklungen wurden interne Datenbanken und Erkenntnisse aus dem Marktumfeld herangezogen und detailliert auf die einzelnen Transportstrecken ins Inland heruntergebrochen, um die Lage eines potenziellen Rangierhubs wirtschaftlich einschätzen zu können.*

## **2. Zusammenarbeit mit anderen Stellen**

*Die am Projekt beteiligten Unternehmen generierten sich aus den Bereichen Spedition, Reederei, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Hafenumschlagbetriebe. Insbesondere für die Vorbereitung eines Demonstrationsbetriebes auf dem Gelände des Rangierbahnhofes Bremen wurden intensive Gespräche mit dem Eisenbahn Bundesamt / Hannover geführt.*

## **3. Eingehende Darstellung**

### **3.1. Verwendung der Zuwendung**

#### **3.1.1. Erzielte Ergebnisse**

*Es bleibt festzuhalten, dass die Bedienung der Seehafencontainerterminals mit Ganzzügen in einer marktfähigen Frequenz nur unter Einbeziehung aller deutschen Seehafenstandorte sinnvoll erscheint. Zu diesen Seehafenstandorten gehören Hamburg und Bremerhaven, jedoch in Zukunft auch der Standort Wilhelmshaven.*