



UPPER RHINE, A CONNECTED CORRIDOR

Projet RTE-T/ TEN-V-Projekt – 2011-EU-95029-S



Abschlussveranstaltung, Karlsruhe, 25/11/2014

Co-financé par l'Union européenne

Réseau transeuropéen de transport (TEN-T)



Von der Europäischen Union kofinanziert

Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V)

DAS TEN-V-PROJEKT

Manfred RAUSCH, Port autonome de Strasbourg

Das gemeinsame Projekt



TEN-V - Projekt
„Konsolidierung und Stärkung des Oberrhein-Korridors als
zentrales Drehkreuz für das TEN-V-Netz“
2011-EU-95029-S

angenommen im Juli 2012

Koordination : Port Autonome de Strasbourg (PAS)
Projektlaufzeit: 14. April 2012 bis 31. Dezember 2014
Budget: 1,7 Mio. € (50 % EU),
50 % finanziert durch die Häfen

Projektpartner und Ansatzpunkte



Die zentralen Ansatzpunkte bzw. Fragen für die Häfen am Oberrhein sind:

- die Bewältigung des steigenden Güterverkehrsaufkommens
- die Verkehrsverlagerung von der Straße auf Binnenschiff und Bahn
- die Erleichterung des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs
- die Schaffung von gemeinsamen Strukturen für die Häfen am Oberrhein
- der Aufbau einer langfristigen Strategie, um Investitionen effizient durchzuführen

Eingesetzte Mittel




2012

- 1. Ein großer Einsatz von Personal:** 50 Mitarbeiter der Häfen, 30 Personen aus 6 Studienbüros in 3 internationalen Konsortien
- 2. Ein intensiver Kooperationsprozess:** über 30 Meetings in allen 9 Hafenstandorten
- 3. Regelmäßige Kommunikation:** 5 Veranstaltungen für Vertreter aus Institutionen und Wirtschaft
- 4. Umfangreiche Arbeits-Ergebnisse:** 500 Seiten Studienberichte in zwei Sprachen mit 600 Seiten Anhängen


2014

Besonderheiten der Zusammenarbeit



- 
1. Erstmalige gemeinsame Durchführung von EU-Projekten
 2. Engagement für ein durchgängig zweisprachiges Arbeiten
 3. Ein enger Zeitplan, der eine hohe Mobilisierung erforderte

Aber auch durch:

- 
1. Den gemeinsamen Wunsch, sich kennenzulernen und zusammen Zukunft zu gestalten
 2. Das Entstehen gegenseitigen Vertrauens
 3. Die Bewusstwerdung kultureller Unterschiede

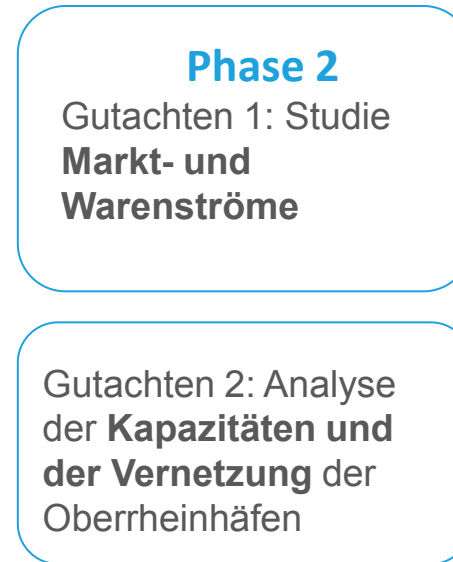
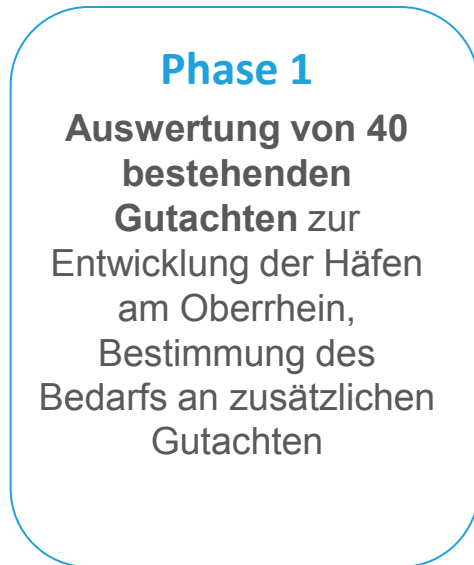
LES RESULTATS DES ETUDES

Raphaël de Boisgrollier, Mensia Conseil,
Robert Gohla, Steinbeis Europa-Zentrum

Umsetzungsphasen

MÄRZ 2013

OKTOBER 2013



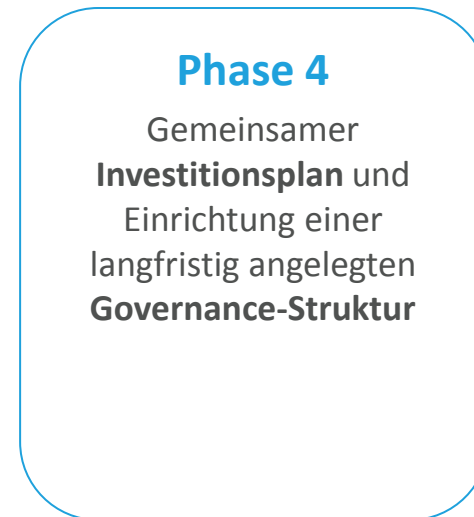
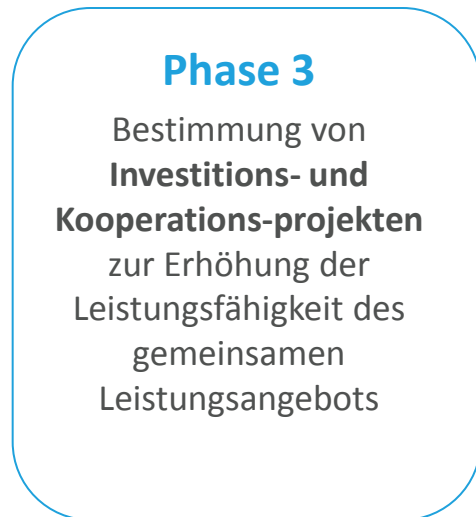
Während aller Projektphasen:

Einbeziehung von Partnern aus Wirtschaft, Institutionen und Politik

Umsetzungsphasen

JUNI 2014

DEZEMBER 2014

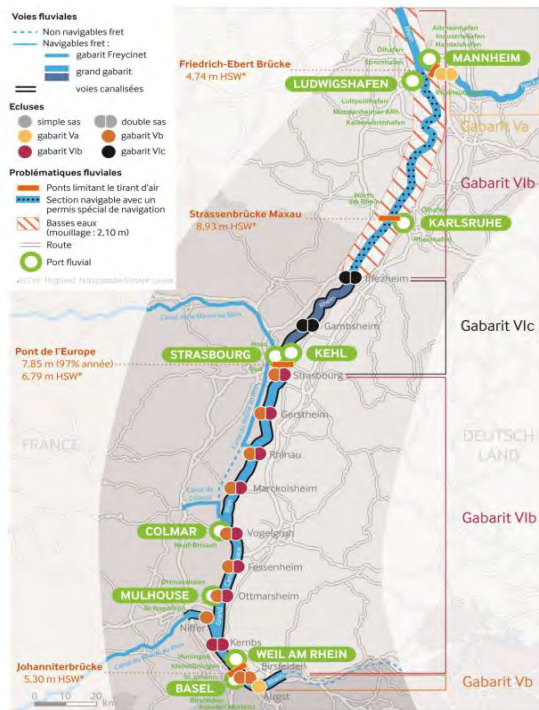


Während aller Projektphasen:

Einbeziehung von Partnern aus Wirtschaft, Institutionen und Politik

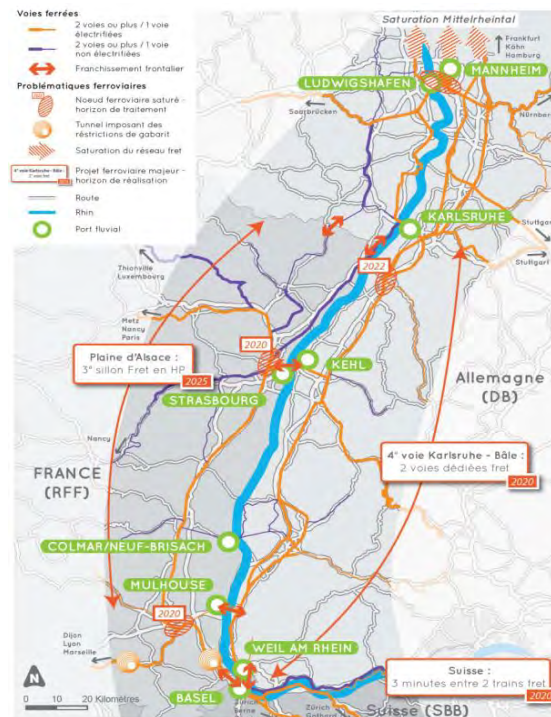
Die Netzwerke sind effizient, dennoch bestehen Engpässe in Straßen- und Eisenbahnnetz.

Kapazität der Schifffahrt im Korridor



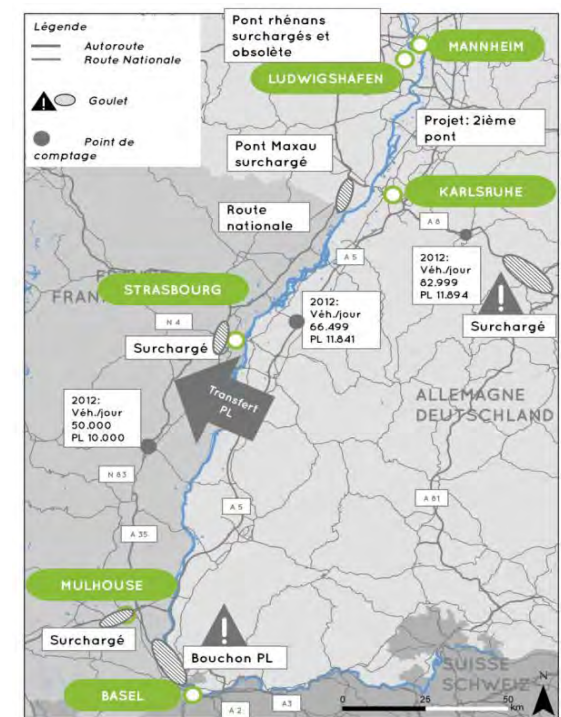
→ **Wesentliche Restkapazität**

Eisenbahnkapazität im Korridor



→ **einige Begrenzung der Kapazität**

Straßenkapazität im Korridor



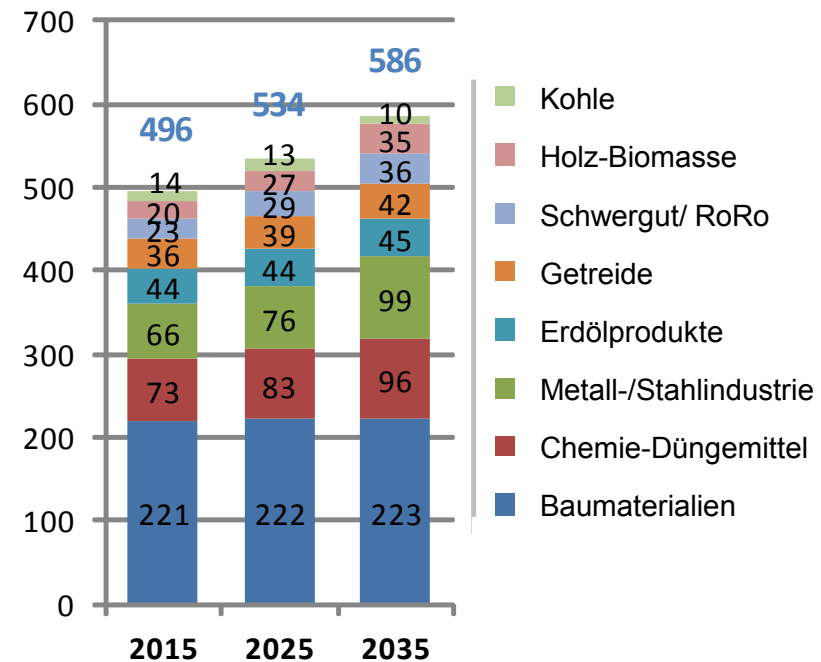
→ **entscheidende Engpässe**

Eine Region des Warenaustauschs im Herzen der EU



- **Geschätzte Warenströme 2015 :**
 - 496 Mio T Massengut
 - 4,8 Mio TEU Container
- **Erwartetes bedeutendes Wachstum der Warenströme für die Periode 2025-2035 :**
 - + 13% zwischen 2015 und 2025
 - + 31% zwischen 2015 und 2035
- **Hafenplattformen, bedeutende Verkehrsknoten :**
 - + 50 Mt wasserseitiger Umschlag,
 - Wichtigste Industrie- und Logistikstandorte der Hafengebiete, über die wichtige Straßen- und Eisenbahnverkehre abgewickelt werden

Warenströme intra & extra-korridor pro Branche
Mt ; 2015-2035 ; Modélisation CTS-Prograns



Containerumschlag des Korridors nach Branche
MioTEU, Quelle: Modellierung CTS-Prograns

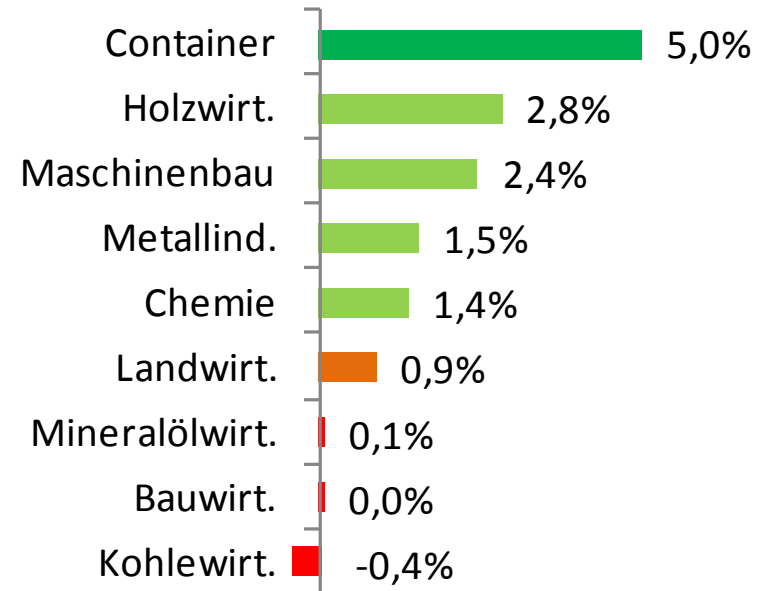
	2015	2025	2035
Mio TEU	4,8	8,0	12,5

Erheblicher Zuwachs der Warenströme des Containerverkehrs und der industriellen Verkehre

- ▶ **Anhaltendes Wachstum des Containers**
- ▶ **Mäßiges aber nachhaltiges Wachstum für die Industrie**
- ▶ **Schwerfracht und energetisches Schüttgut mit geringeren Perspektiven**

Erwartetes Wachstum nach Branche 2015-2025

CAGR ; Modélisation CTS-Protrans

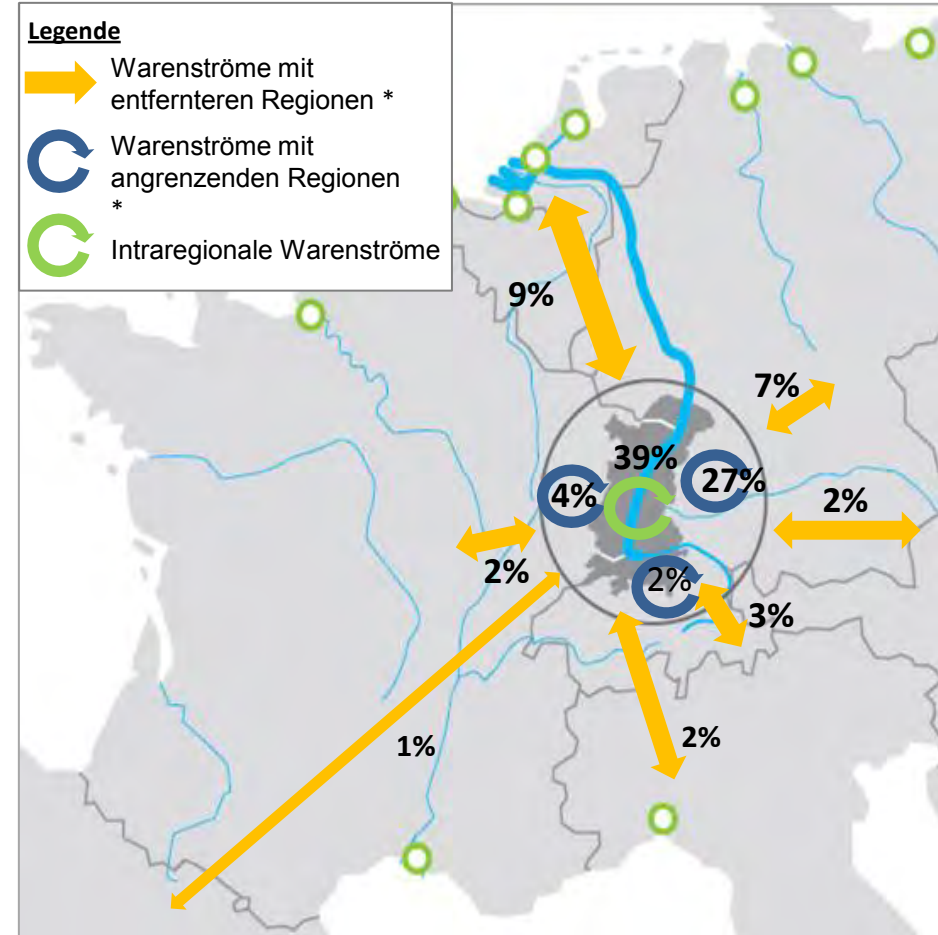


Eine starke Ausrichtung zu den nahe gelegenen Gebieten und den Häfen der Nordrange

- **72% der Warenströme, inkl. alle Modi, auf kurze Entfernung, mit Deutschland, Frankreich oder der Schweiz:**
 - 39% intraregionale Warenströme
 - 33% mit angrenzenden Regionen
 - Aber sehr geringe grenzüberschreitende Warenströme.
- ▶ **19% der gesamten Warenströme mit den Nordhäfen**
- ▶ **Geringe Warenströme nach Osteuropa, Italien und Spanien**

Kartographie der Warenströme je nach Herkunft/Ziel

% ; Studien CTS-Prograns ; ETIS+ 2010

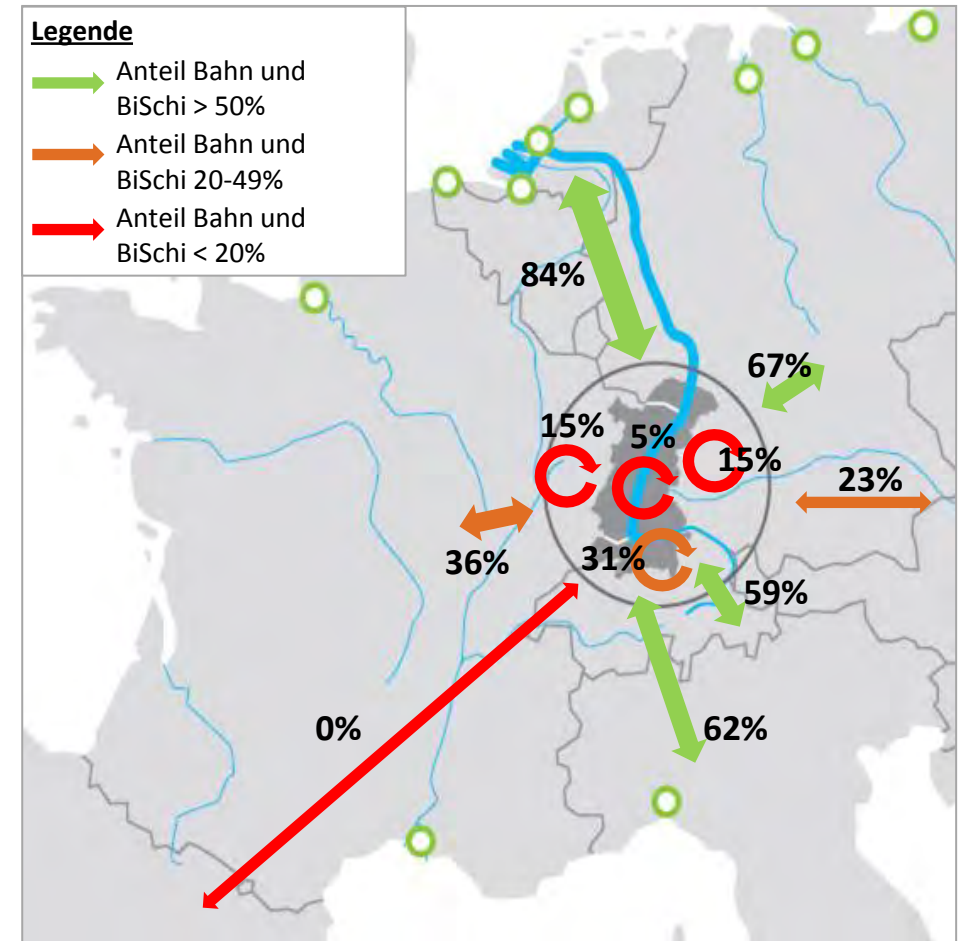


* Andere nicht dargestellte Warenströme : 2%

Perspektiven für die Verlagerung von Verkehren

- **Bahn- und Schiffstransporte** stellen 5% der regionalen Verkehre und im Durchschnitt über 36% der überregionalen Verkehre dar
- **Signifikanter Anteil von Bahn und Binnenschiff für einige Fernverkehre** (Nord-Häfen, Deutschland, Italien, Schweiz)
- **Chancen für Verlagerungen in Ost- und Südeuropa, Frankreich**
- **Der Anteil von Bahn und Schiff wird bis 2025 leicht wachsen:**
 - Von 11% bis 12% für den Fluss
 - Von 7 % bis 11% für die Bahn

Anteil von Bahn und BiSchi im Warenaustausch der Region
% ; Studie CTS-Prograns ; ETIS+ 2010



Ein Angebot im kombinierten Verkehr mit Schwerpunkt Nordrange-Häfen

- **Das Angebot im kombinierten Verkehr ist besonders groß in Richtung Nordrange-Häfen**
- **Es ist sehr begrenzt in Richtung:**
 - südeuropäische Häfen
 - Osteuropa
- **Potential für Entwicklung nach Süd- und Osteuropa durch**
 - Die Verbesserung der Anbindung
 - Möglichkeiten der Bündelung

Angebot im kombinierten Verkehr

Anzahl der Verbindungen; 2014 ; Studie CTS-Prograns



Erwartungen an das Dienstleistungsangebot, um die logistische Leistungsfähigkeit des Korridors zu verbessern

- über 100 Interviews und 2 Workshops mit Wirtschaftsakteuren wurden durchgeführt
- 6 Themen wurden herausgearbeitet, um auf die Erwartungen der Akteure zu antworten



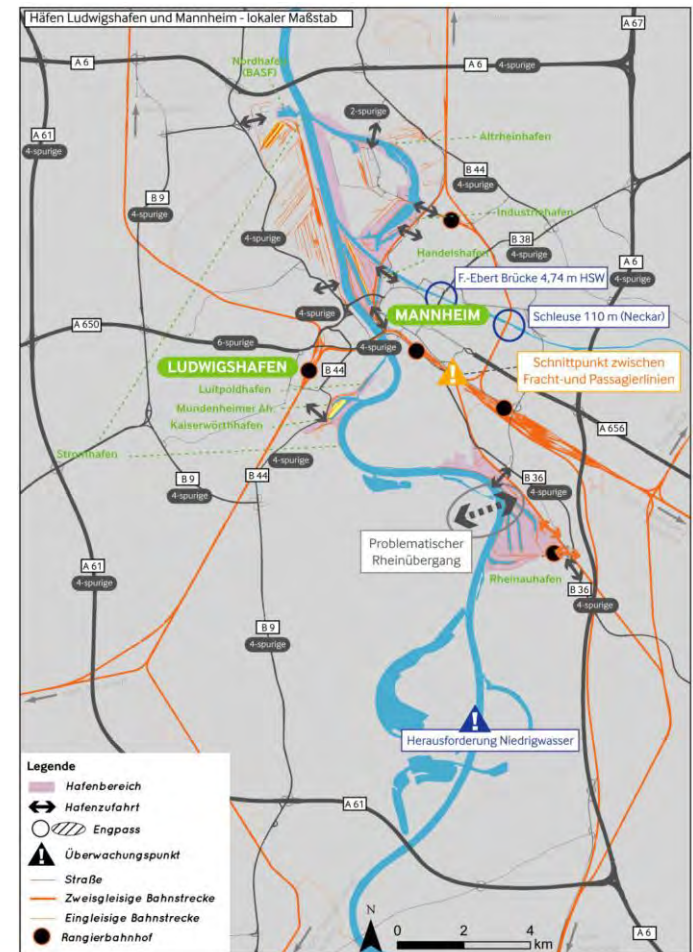
Ein effizientes Infrastruktur-Angebot der Häfen aber mit Optimierungspotential

► Qualitativ hochwertige Hafenplattformen Identifizierung von mehreren Spannungsverhältnissen:

- **Wasserstraßenanbindung** (Basel, Straßburg, Karlsruhe, Colmar, Weil)
- **Umschlagskapazität für einige Güter**(besonders Container)
- **Eisenbahnanbindung** (Straßburg, Basel, Wörth, Kehl, Karlsruhe, Mulhouse...)
- **Straßenanbindung** (Straßburg, Basel, Ludwigshafen, Mannheim)

Hieraus leitet sich die Notwendigkeit eines Masterplans ab.

Abbildung der Kapazitätsanalyse



Quelle: Setec – Stratec – Protrans

PERSPEKTIVEN DER KOOPERATION

Didier DIEUDONNE, Port autonome de Strasbourg

Erster Vorschlag für eine Struktur des Investitionsmasterplans



Masterplan

Programm mit Projekten zur Verbesserung der Zugänglichkeit und des Kapazitätsangebotes der Region

(pro Hafen oder Hafenzentren)

- Ausbau der Zugänglichkeit auf der Schiene
- Ausbau der Zugänglichkeit auf der Wasserstraße
- Ausbau der Zugänglichkeit auf der Straße
- Entwicklung der Schienenvernetzungen
- Entwicklung Umschlagskapazität

Gemeinsame Projekte zur Nutzung von Synergien und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit

- Bewerbung, Konsolidierung des Logistikangebots der Häfen
- Entwicklung eines gemeinsamen Community Systems
- Gezielte Maßnahmen zur Verlagerung von Verkehren und Erhöhung der Attraktivität der Hafenstandorte

Projekte außerhalb des TEN-T-Programms, die zu der logistischen Leistung des Territoriums beitragen

- Hafenprojekte außerhalb des TEN-T
- Projekte, die von anderen Auftraggebern getragen werden

Vorteil =

- Gemeinsamer Ansatz = Gewinn durch Zusammenschluss
- Möglichkeit, auf Projektauftrufe der Europäischen Kommission zu antworten (CEF-Programm)

Vorteil =

- Stärkerer Effekt von Investitionen
- Attraktivitätsgewinn durch Hafen-Netzwerk

Vorteil =

- Lobbyingmaßnahmen zur Unterstützung der Projekte

Erster Vorschlag für eine Struktur des Investitionsmasterplans



Mode	Port	Action			Planification des investissements	
		Intitulé	Horizon	Coût (M€)	Phase 1 2015-2020	Phase 2 2020-2025
Verbesserung der Schnittstelle Wasser - Land						
Fleuve	Bâle	Erhöhung der Durchfahrtshöhe unter einer Eisenbahnbrücke		10 M€		
Fleuve	Colmar	Errichtung eines senkrechten Kais an einer Anlegestelle		2 M€		
Fleuve	Karlsruhe	Umbau auf Spundwände in den Becken IV und V		30 M€		
Fleuve	Strasbourg	Verlängerung der Schleusenammer		4 M€		
Sicherung der Hinterlandanbindung auf der Straße						
Route	Bâle	Neue Strassenzufahrt	2020	45 M€		
Route	Weil	Autobahnanschluss an die A5/A98	2015-2017	10M€		
Route	Ludwigshafen	Neue Zufahrtsstrasse zum Containerhafen	2015-2020	15 M€		
Route	Ludwigshafen	Bau eines Parkplatzes	2015-2020	4 M€		
Route	Mannheim	Neue Fahrspur auf der Werfthallenstraße	2015-2020	7 M€		
Route	Strasbourg	Strassenzugang Nord zum Hafen Strasbourg	2015-2020	10 M€		
Route	Wörth	Verlängerung der Hafenzufahrt K25 in Wörth am Rhein	2015-2020	2 M€		
Sicherung der Hinterlandanbindung auf der Schiene						
Fer	Bâle	Neue Schienenverbindung zwischen dem Bahnhof Birsfelden und der Industriezone Schweizerhalle	2015-2020	15 M€		
Fer	Bâle	Neues Stellwerk im Hafenbahnhof von Kleinnünningen	2015-2020	8 M€		
Fer	Bâle	Neues Stellwerk im Hafenbahnhof von Birsfelden	2015-2020	10 M€		
Fer	Strasbourg	Kapazitätsausweitung der Einfahrgruppe des Hafenbahnhofs	2020-2025	12 M€		
Fer	Wörth	Zweites Zufahrtsgleis zum Hafen Wörth am Rhein (Gleis Daimler)	2015-2020	3 M€		→ ?
Entwicklung der Schienenkapazität im Hafen						
Fer	Colmar	Einrichtung eines Verladeplatzes für Stammholz	2016-2020	1 M€		
Fer	Karlsruhe	Verlängerung des Gleises n°57 im Rheinhafen	ab 2014	1 M€		
Fer	Karlsruhe	Sanierung der Schieneninfrastruktur	2015-2020	10 M€		
Fer	Kehl	Umbau der Kais	2015-2020	20 M€		→ ?
Fer	Mulhouse	Verbesserung der Schienenanbindung (Ottmarsheim)	2015-2020	1 M€		→ ?
Fer	Strasbourg	Elektrifizierung des Schienenzugangs zum Containerterminal Nord in Strasbourg		5 M€		

Gemeinsame Vorhaben zur Nutzung von Synergieeffekten und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit

Kooperations-Schwerpunkt N°1 : Bewerbung und Konsolidierung des Logistikangebots der Oberrheinhäfen

Wie? : Durch die Einrichtung einer Management-Struktur für ein hafenübergreifenden Netzwerks

Welcher Inhalt? :

- Strukturierung gesammelten Wissens über einen Webauftritt
- Gemeinsame Marketingmassnahmen der 9 Häfen (Fachmessen,...)
- Kommunikationsmaßnahmen gegenüber der Zivilgesellschaft und Meinungsführern
- Gezielte Marketingaktionen (nach Branche)
- Förderung des Austauschs hafenaffiner Unternehmen der 9 Standorte zur Konsolidierung des Logistikangebots

Erwartete Ergebnisse:

- Bewerbung eines leistungsfähigen multimodalen Logistikangebots der Häfen
- Verstärkung der Rolle der Häfen in der Wirtschaftsentwicklung
- Erleichterter Zugang zu Informationen über multimodale Logistiklösungen für europaweite Warenströme

Gemeinsame Vorhaben zur Nutzung von Synergieeffekten und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit

Kooperations-Schwerpunkt N°2

Entwicklung eines Hafen Community Systems auf der Ebene des Oberrheins

Wie? : durch Nutzung der Erfahrung von RheinPorts, die bereits seit über 2 Jahren an einer IT-Plattform arbeiten

Welcher Inhalt? :

- Verbesserung der Leistungsfähigkeit des multimodalen Transports durch gezielte Informationsflüsse. Diese ermöglichen es den 9 Häfen, ihre Dienstleistungen optimal zu strukturieren (Belegung von Anlegestellen, Slots für Be- und Entladen der Schiffe/ Züge,)
- Eine offene Plattform für die gesamten Leistungen, auch solche von privaten Betreibern
- Eine Plattform, die mit anderen Informationssystemen vernetzt ist, insbesondere :
 - Den River Information Systems
 - Den Informationssystemen der Seehäfen

Erwartete Ergebnisse:

- Höhere Effizienz der Dienstleistungen der Häfen und der gesamten Transportkette
- Höhere Wirtschaftlichkeit der bestehenden Anlagen und zukünftiger Investitionen
- Leichter Zugang zu den Leistungen der gesamten Transportkette bis zu den Seehäfen

Gemeinsame Vorhaben zur Nutzung von Synergieeffekten und Erhöhung der Leistungsfähigkeit

Kooperations-Schwerpunkt N°3 :

Gezielte gemeinsame Maßnahmen zur Verlagerung von Verkehren und zur Steigerung der Attraktivität der Häfen

Wie? : Die 9 Häfen werden gemeinsam initiativ, um die von der Marktstudie herausgearbeiteten Verlagerungspotentiale durch Verkehrsbündelung auf den Verkehrskorridoren im Oberrhein zu verwirklichen

Welcher Inhalt? :

- Gezielte Untersuchungen und Vorhaben einiger der 9 Häfen unter Einbeziehung von interessierten Unternehmen mit dem Ziel, neue Verkehrsbündelungen zu ermöglichen.
- Beispiel: Verkehre zwischen dem Oberrhein und Osteuropa oder der Seine oder Richtung Mittelmeer und Südeuropa
- Entwicklung von Partnerschaften mit den Seehäfen und wichtigen Wirtschaftsregionen

Erwartete Ergebnisse:

- Größere Attraktivität des Netzwerks der Oberrhein-Häfen
- Neue Verkehre auf Schiff oder Schiene zum Nutzen der wirtschaftlichen Entwicklung des Oberrheins

Vorschlag für eine Management-Struktur

Strategische Ebene

Steuerungs-Komitee

Operative Ebene

**Netzwerk-
Management**

**Governance
Projekt-
management**

**Logistik-
Angebot**

**Port
Community
System**

**Strategische
Partnerschaften**

Lobbyarbeit



Plus d'informations sur le site internet :
www.upper-rhine-ports.eu

Co-financé par l'Union européenne
Réseau transeuropéen de transport (TEN-T)



Von der Europäischen Union kofinanziert
Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V)