

Schloss Sanssouci

Made in Brandenburg



Standortentwicklung im Land Brandenburg

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Arbeitsgemeinschaft Logistikzentrum Elbe – Elster wurde im Dezember 2012 nach Beauftragung der verladenden Wirtschaft gegründet. Ziele sind die Optimierung von Warenströmen, die Lokalisierung von Standortvorteilen und die Erarbeitung von Machbarkeitsstudien.

Bereits am 29.5. 2013 haben wir im Rathaus der Stadt Mühlberg das Vorhaben Logistikzentrum Elbe – Elster vorgestellt und auf die Erfordernisse zuverlässiger Transportmöglichkeiten aufmerksam gemacht. Es folgten weitere Präsentationen im Rathaus zu Bad Liebenwerda am 12.07.13 und beim Landrat in Herzberg am 22.7.13. Bei allen Veranstaltungen haben wir wohlwollendes Interesse der Verantwortlichen der Kommunen und des Landkreises feststellen können. Die Ihnen vorliegende Präsentation zeigt innovativ die Lösungen zum Ausbau der wirtschaftlichen Entwicklung in dem länderübergreifenden Ballungsgebiet auf.

Horst Hofmann

Sprecher der AG

Dr. Hendrik Gaitzsch

Mitglied der AG

Bahn und Schiffsterminal Riesa



Fotos: Matthias Hiekel (dpa-Zentralbild)

Der von der Elbe überflutete Hafen in Riesa (Sachsen) am 05.06.2013.



Verfasser :

Arbeitsgemeinschaft

GVZ Elbe - Elster

Standortentwicklung Region Elbe -Elster

Die Arbeitsgemeinschaft arbeitet im Auftrag eines weltweit agierenden Kompetenznetzwerkes aus verschiedenen Branchensektoren der regionalen und überregionalen Wirtschaft.

Der Standort bietet herausragende trimodale Bedingungen für eine europäische Warendrehscheibe

Der rasant steigende Güterumschlag erfordert effiziente Lösungen

Ein öffentlicher Logistikstandort ist ein kreativwirtschaftlicher Impulsgeber

Die Bundesrepublik Deutschland fördert Logistikstrukturen

Die Chancen nutzen



Grundhafte Sanierung der Hafenanlage im Jahr 2012 abgeschlossen

Warenströme vom Binnenland zum Seehafen



- Die erheblichen Zunahmen von Containerverkehren im Hinterlandhub veranlassen die Bundesländer, ihre infrastrukturellen Anlagen den Anforderungen der Wirtschaft anzupassen. Die in diesem Vortrag beigelegten **Gutachten** belegen den Bedarf an ***weiteren Logistikstandorten*** im Binnenland .

Gutachten im Auftrag des Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung



3. Netzwerkkonferenz zum Aktionsplan Güterverkehr und Logistik

Berlin – 29. November 2012

Entwicklungskonzept 2025 für den Kombinierten Verkehr (KV) in Deutschland

Rainer Mertel – KombiConsult, Frankfurt am Main

Marian Gaidzik – HaCon, Hannover

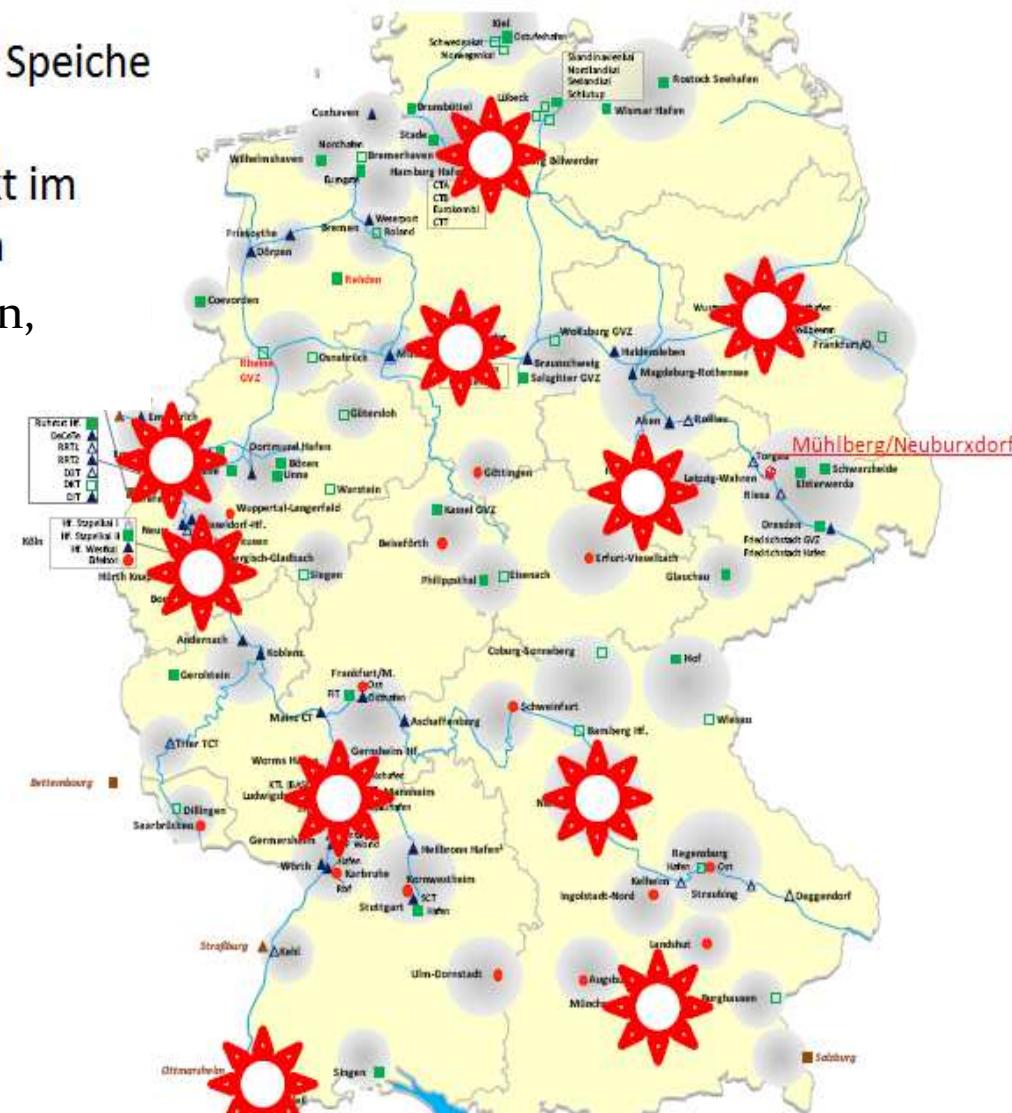
Ballungsgebiete

Hauptstandorträume für Gateway-/Hub-Verkehre

Hub & Spoke --- Narbe & Speiche

Gateway - Umschlagspunkt im
kombinierten Verkehr zum
Sammeln, Transportieren,
Verteilen

Warendrehscheibe

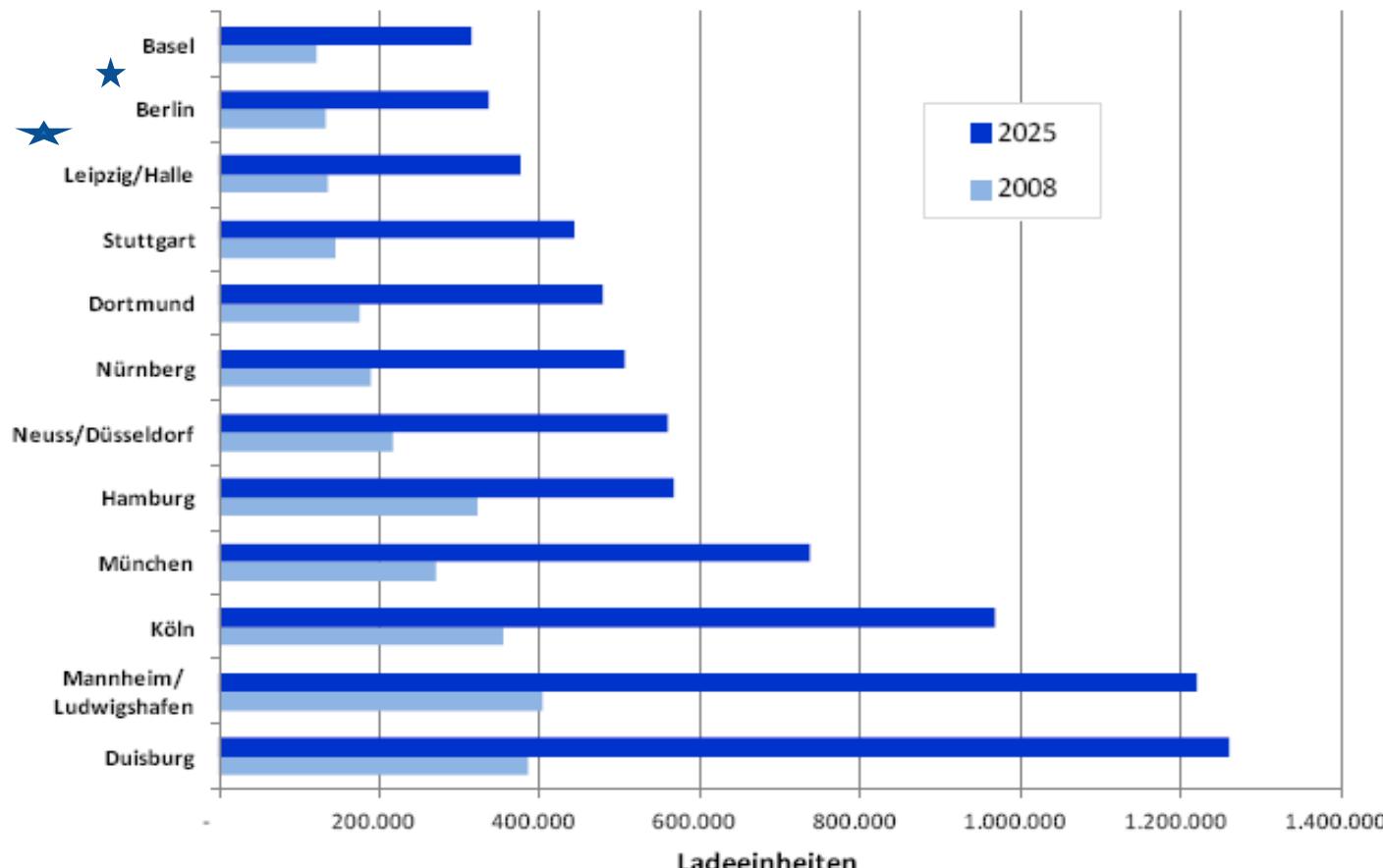


Quelle: HaCon/KombiConsult;

2012-11-29

Prognose für den KV Schiene-Straße 2025

Umschлагаufkommen Binnenstandorträume 2008/2025 (> 300.000 LE)



Quelle: HaCon/KombiConsult; Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025

2012-11-29
Chart 12

Ausbaubedarf an Umschlagkapazität bis 2025

- Ist-Umschlagkapazität: ca. 9,3 Mio. LE
(aktualisierter Wert Mitte 2012)
- Ausbaubedarf bis 2025: ca. 6,8 Mio. LE
 - Seehafennahe Standorträume: 2,20 Mio. LE
 - Fährhafennahe Standorträume: 0,15 Mio. LE
 - Binnenstandorträume: 4,45 Mio. LE
- Zusätzlicher Ausbaubedarf an Umschlagkapazität für Gateway- und Hub-Verkehre in Höhe von ca. 0,75 Mio. LE



Fazit: Verdopplung der Containerverkehre bis 2025
Kapazitätserweiterung bis 2018 notwendig

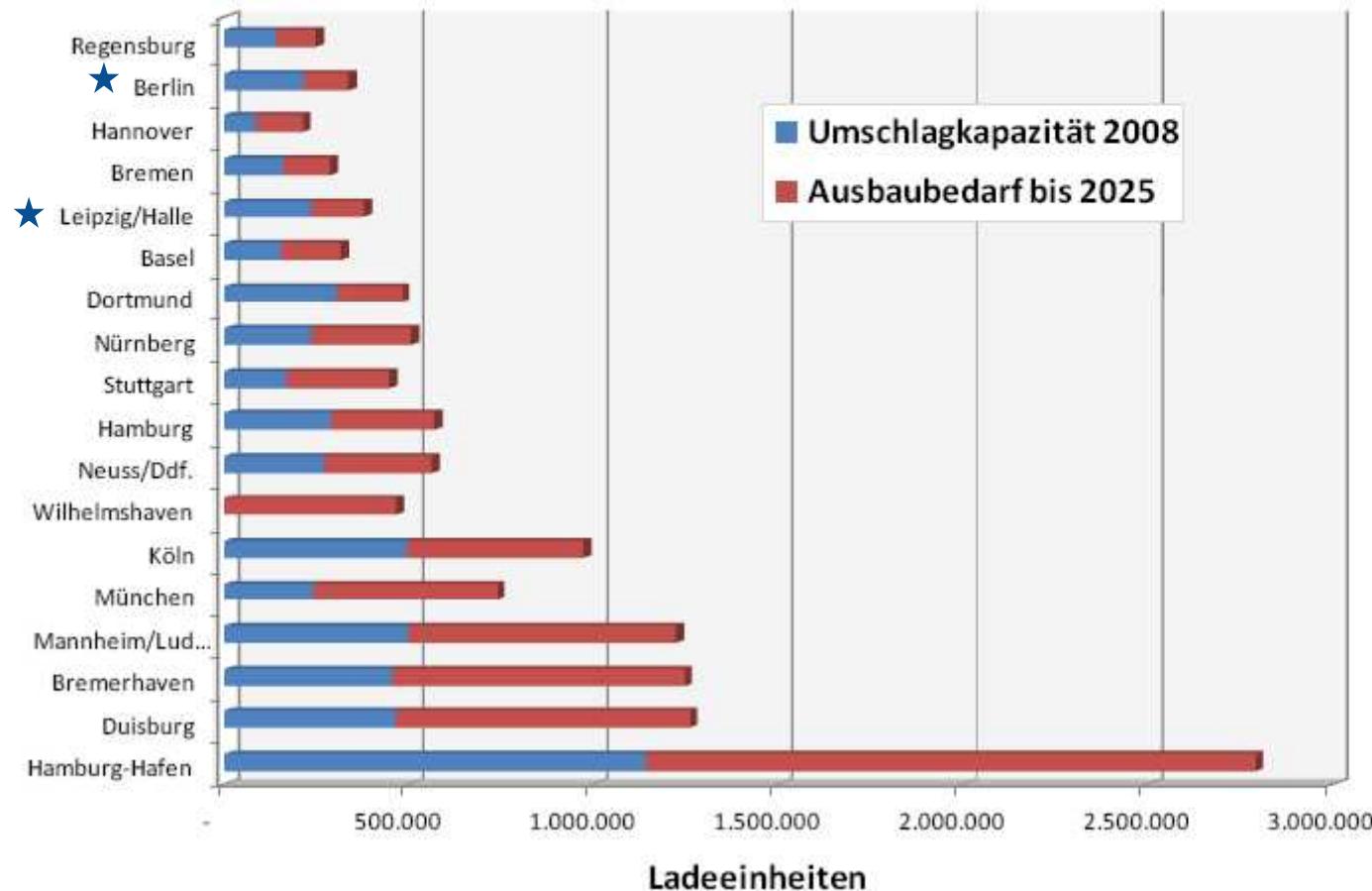
Quelle: HaCon/KombiConsult,

Prognose für den KV Schiene-Straße 2025

KombiConsult
beraten planen umsetzen

 HaCon

Ausbaubedarf an Umschlagkapazität bis 2025: Bedarf > 100.000 LE



Quelle: HaCon/KombiConsult:

2012-11-29

Güterverkehrszentrum Elbe-Elster

Trimodaler Verkehrsknoten

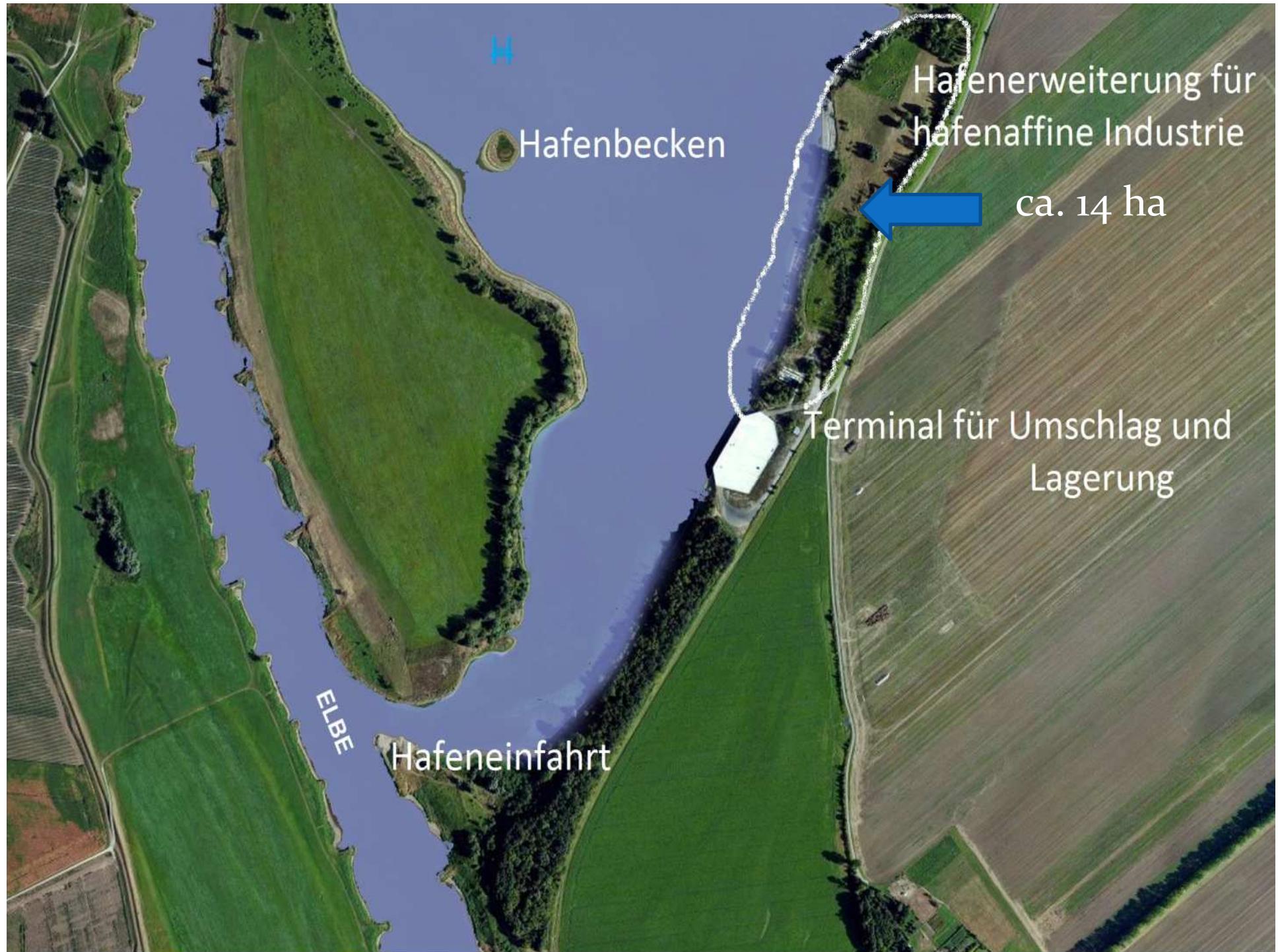


Projektziel

Güterverkehrszentrum Elbe-Elster

die Güterautobahn zu
den Märkten





Hafen Mühlberg

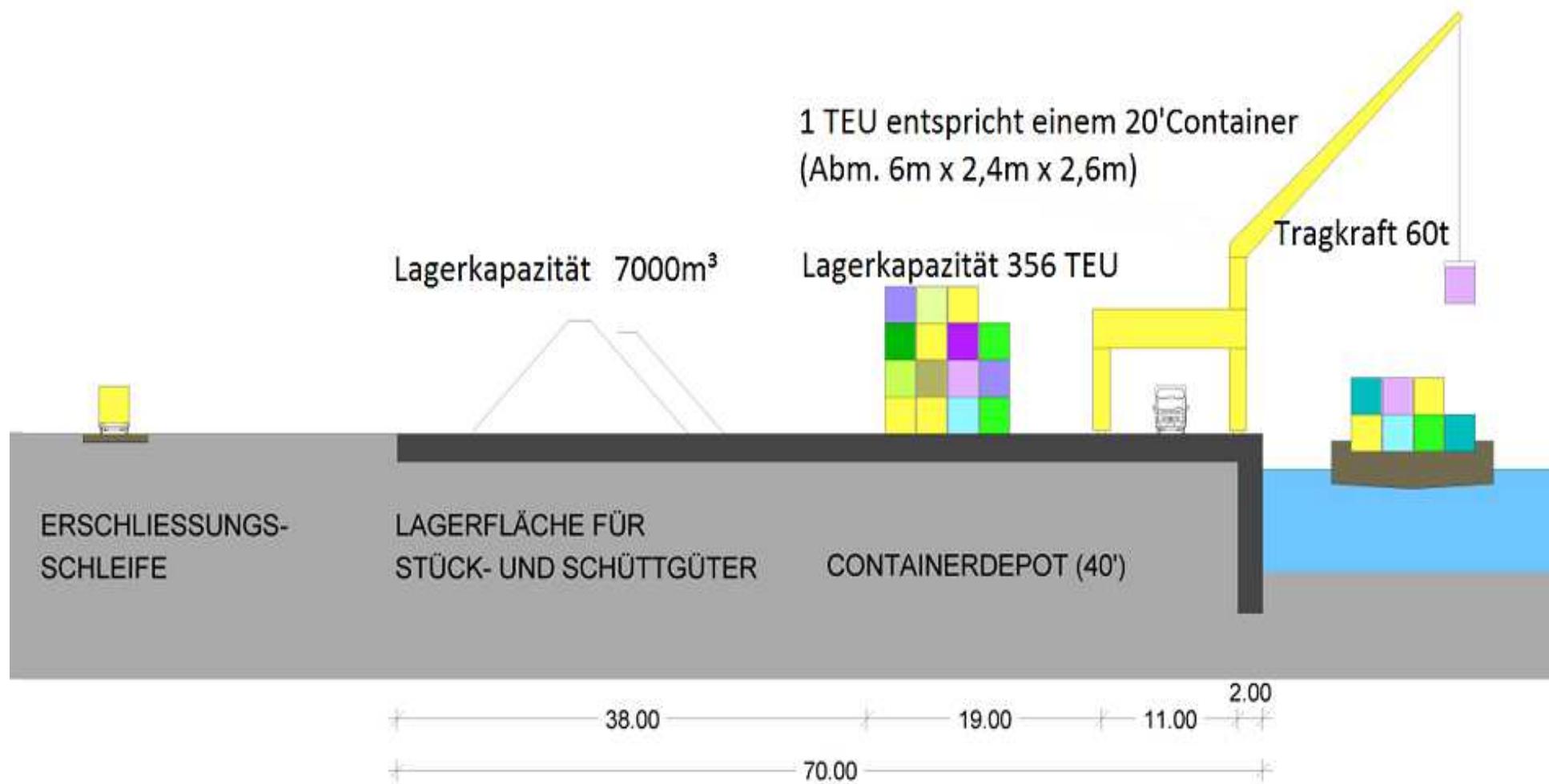
vorhandene Anlagen

- Stahlspundwand Länge : 110m
- 2 Schwerlastflächen mit $27\text{t}/\text{m}^2$ Flächenlast (gesamt 435m^2)
- 640m^2 Platzbefestigungen aus Ortbeton einschließlich Entwässerung
- Hafeninterne Erschließungsstraße
- Abfertigungsgebäude (Bürocontainer)
- Elektroleitung (z.Zt. nicht in Betrieb)
- Einfriedung
- Betriebserlaubnis
- Planfestgestellte Umgehungsstraße zu den Industriegebieten (Ausführung noch nicht begonnen)

Güterverkehrszentrum Elbe-Elster Hafen Mühlberg



Güterverkehrszentrum Elbe-Elster Hafen Mühlberg



Hafen Mühlberg

Investitionen

Die Wettbewerbsfähigkeit der Hafenanlage wird durch folgende **ergänzende** Investitionen erreicht:

1. Universalhafenkran mit 60 t Tragkraft einschließlich Anschlagmittel für Schütt und Stückgut
2. Fuhrwerkswaage
3. Schüttgutboxen
4. Ertüchtigungsarbeiten(z.B. Büro, Elt,Sicherheitstechnik)

Investitionskosten gesamt: 2900 T€

Eigenanteil des Gesellschafters: 700 T€

Förderquote KV- Förderung : 80 %

Förderquote EFRE : 50 %

Hafen Mühlberg

Technische Daten

Universalhafen am Elbstrom km : 124,7

- Nutzbare Kailänge : 78 m
- Maximale Stückgutgewichte über Kai: 375 t
- Umschlagsgeschwindigkeit: 25 Container/ h
- Gefahrgutumschlag genehmigt
- Containerlagerkapazität: 356 TEU
- Lagerkapazität Schüttgut/Stückgut: 7000 m³

Hafen Mühlberg Gutartenstruktur

- Komplexe logistische Dienstleistungen im Haus – zu – Haus - Verkehr
- Die Leistung des GVZ wird vom Absender bis zum Empfänger weltweit angeboten für

	<u>Relation</u>
• Container	alle Relationen
• Eisenmasseln	Schiff / Land / LKW /
• Stammholz	LKW / Land / Schiff
• Holzpellets	LKW/Land / Schiff
• Düngemittel	Schiff/ LKW
• Getreide	LKW/ Schiff
• Metalle	Schiff/ Land/LKW
• Wasserbausteine	LKW/Land/Schiff
• Kiese, Sande	LKW/Land/ Schiff
• metallischer Schrott	LKW/Land /Schiff
• Produkte zur thermischen Verwertung	Schiff/ LKW
• Projektladungen	alle Relationen

Auf Grundlage von Marktanalysen ist eine Umschlagsmenge an diesem Standort von **8300 Containern** mit der Elbe Container Line und **ca. 0,8 Mio. t** sonstiger Güterumschlag prognostiziert.

Standort: Bahnterminal Neuburxdorf



Bestandsgleise

Hochwassersicher

Gleisanlage Neuburxdorf

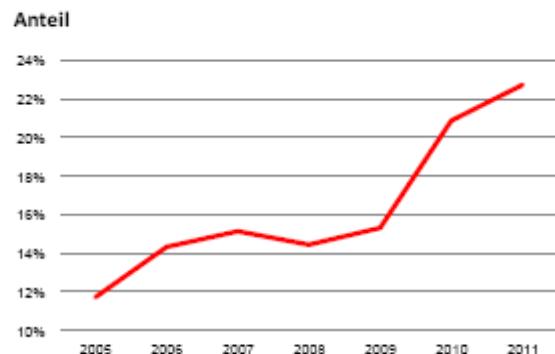
Gleise nicht genutzt



Anforderungsprofile für künftige KV-Terminals

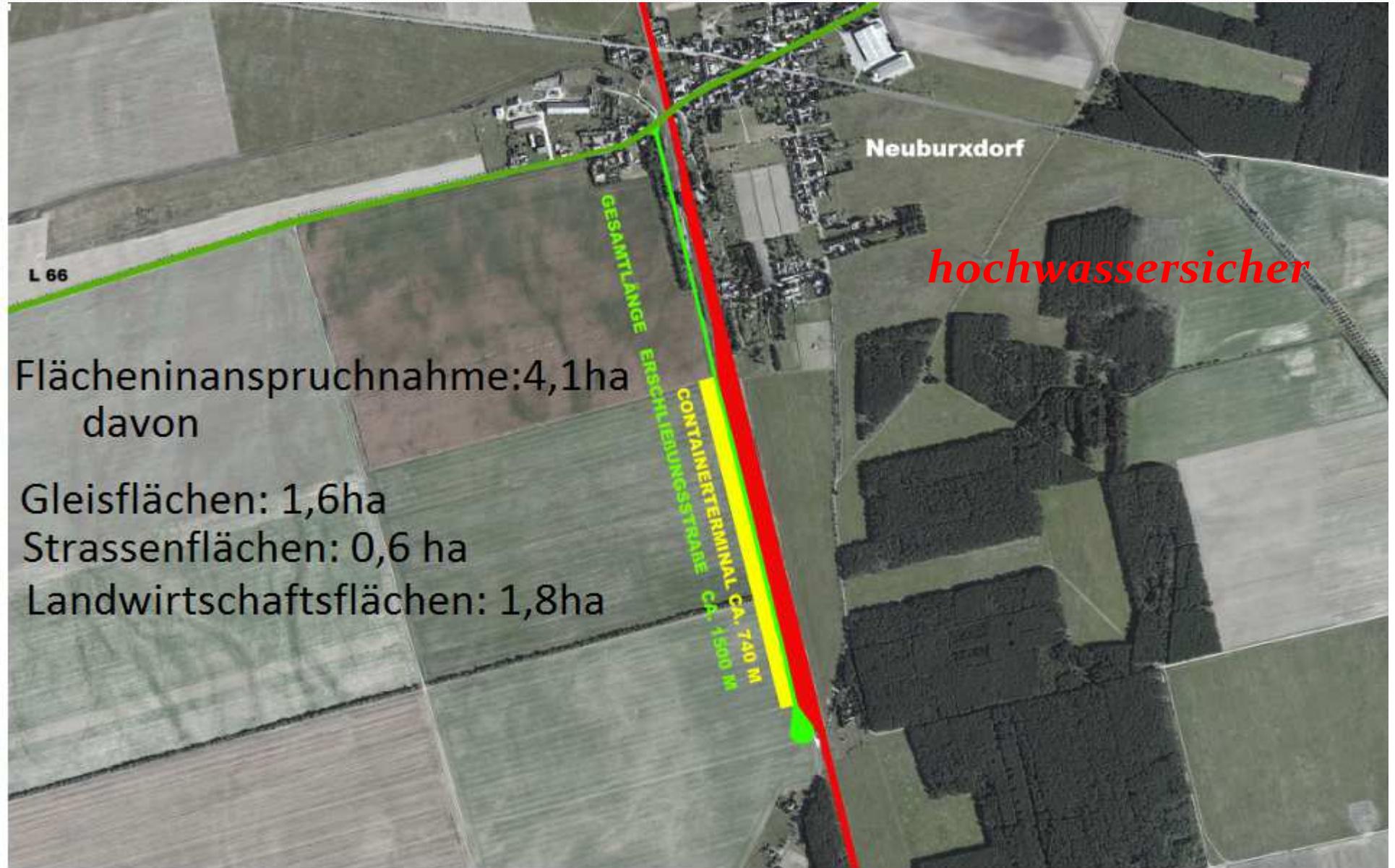
■ Effiziente Nutzung der Infrastruktur:

- Direkte Anbindung an elektrifizierte Hauptstrecke; Spitzenüberspannung
- Ganzzuglange Umschlaggleise bis max. 720 m; in trimodalen Anlagen zumindest „halbzuglange“ Gleise (360 m)
- Mehrfachbelegung der Umschlaggleise (Gleisbelegungsfaktor > 1,5)
- Ausreichende Abstellflächen für KV-Ladeeinheiten unter Berücksichtigung von KV-Art und KV-Marktsegment
- Wachsende Bedeutung von Sattelanhängern im kontinentalen KV:
Abstellflächen vorrangig außerhalb der Kranbahn ...



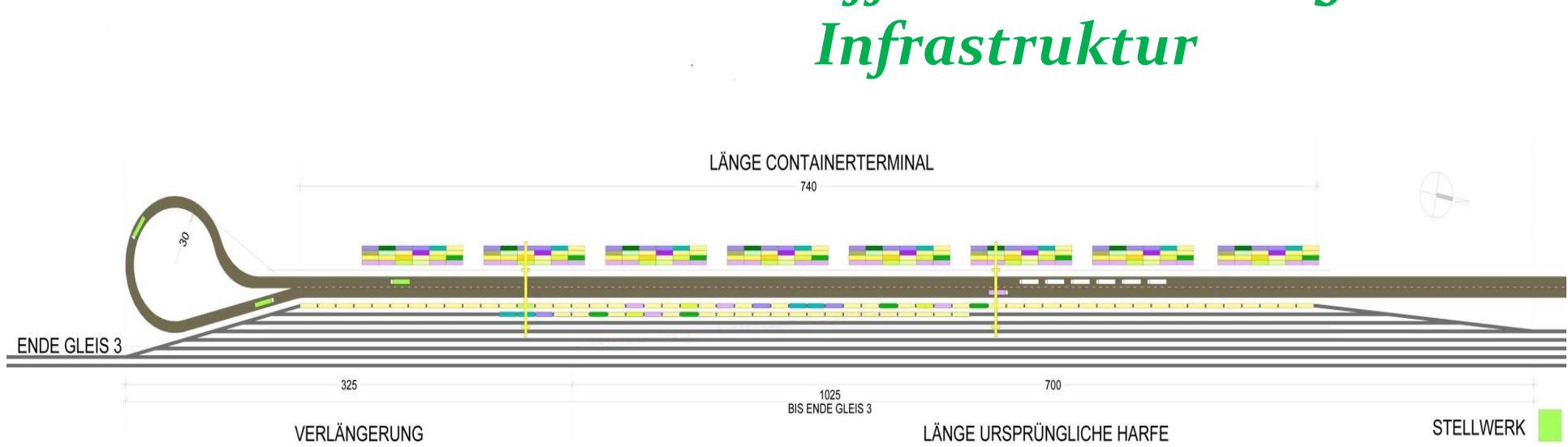
Quelle: KombiConsult/HaCon; Destatis

Bahnterminal Neuburxdorf



Bahnterminal Neuburxdorf

Effiziente Nutzung der Infrastruktur



durch Wiederinwertsetzung von Bestandsgleisen

Umschlagskapazität : 145.000 TEU pro Jahr

Containerstellplätze : 2312 TEU

kranbare Gleislänge : 720 m



GRUNDRISS BAHNTERMINAL NEUBURXDORF

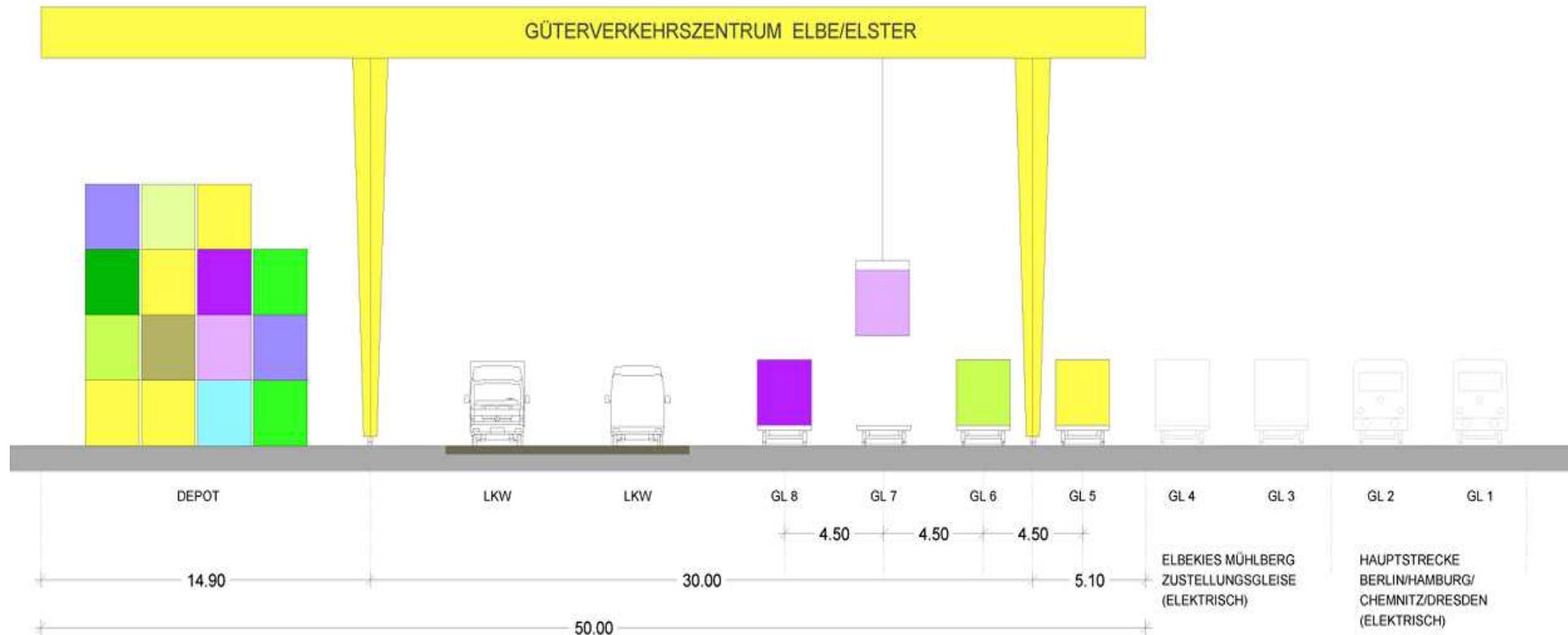
Güterverkehrszentrum Elbe-Elster

Bahnterminal Neuburxdorf

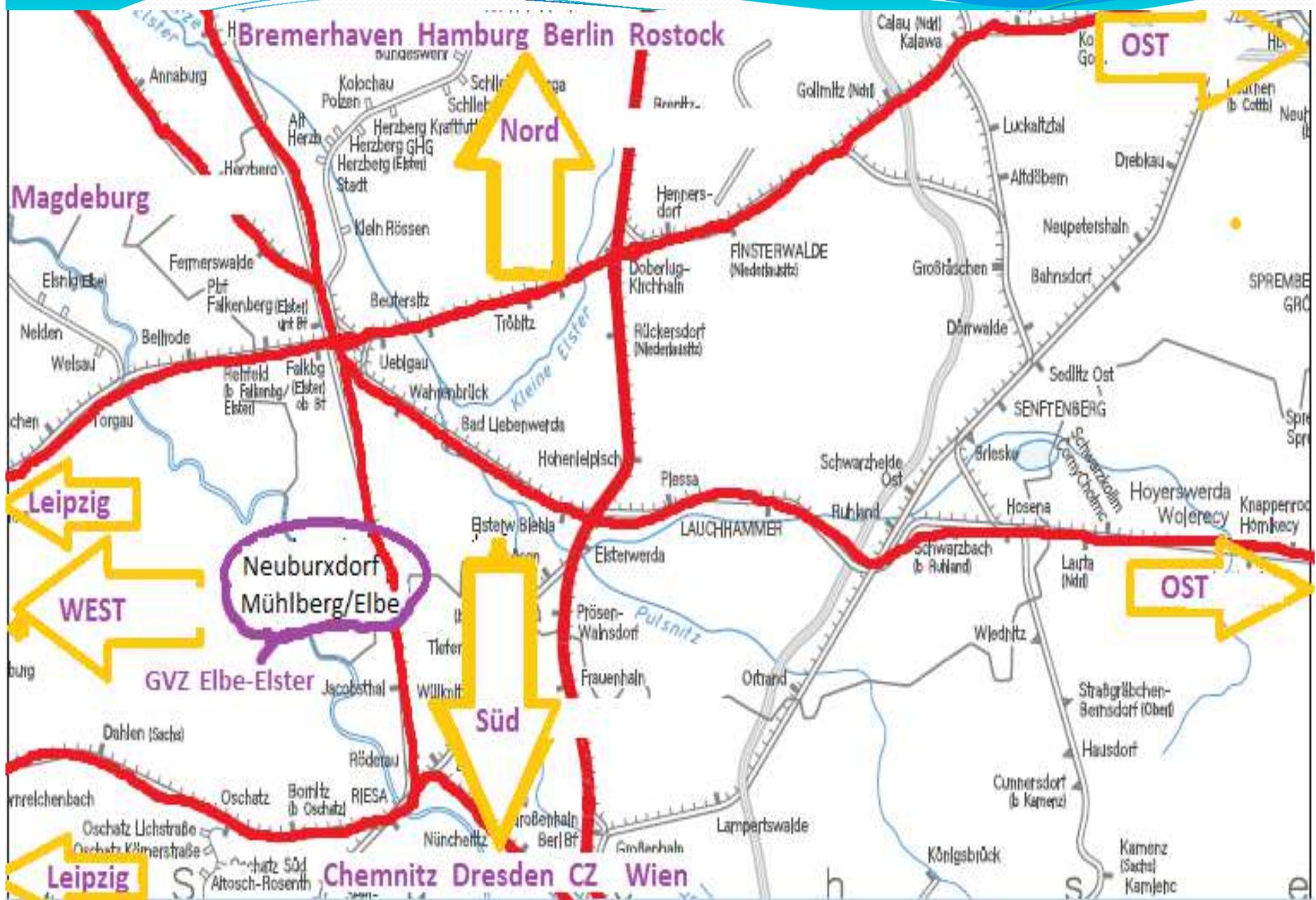
Containerbrücke Tragkraft 60 t

für alle handelsüblichen Container und Wechselbrücken

umrüstbar für Projektumschläge z.B. Windflügel , Turbinen etc.



Transeuropäische Bahntrassen



Bahnhofsgebäude Neuburxdorf

föderfähige Wiederinwertsetzung
als
Büro und Sozialgebäude



Investitionen Bahnterminal Neuburxdorf

Grunderwerb	100 T€
Tiefbau	220 T€
Erdbau	270 T€
Platzbefestigungen	1410 T€
Gleisanlagen	1330 T€
Straßenanlagen	3050 T€
Hochbau	680 T€
UmschLAGgeräte	8000 T€
Ausrüstung und Begleitmaßnahmen	460 T€
Sonstige Maßnahmen	50 T€
Planungen	810 T€

Gesamtinvestition : 16,38 Mio. €

*Eigenmittel vom Gesellschafter 4,92 Mio. € bei 70%
zuwendungsfähiger Kosten*

Güterverkehrszentrum Elbe - Elster

EIN DUTZEND GUTER GRÜNDE

1. Im Zentrum des süd-ost-deutschen Industriegebietes mit einem Güteraufkommen von 110.000 Ladeeinheiten und 2,3 Mio. Tonnen
2. Gute Verkehrsanbindung links und rechts der Elbe
3. Am Eisenbahndrehkreuz der Nord-Süd und Ost-West Trasse
4. Ökonomisch hervorragende Entfernung zu den Seehäfen
5. Betriebsregime 24h pro d , 7 Tage in der Woche
6. Ausreichende genehmigungsfähige Ansiedlungsflächen
7. Ausgezeichneter Baugrund
8. Keine Altlastenproblematik
9. Geringer Eingriff in Natur und Landschaft
10. Keine schützenswerten Biotope im zukünftigen Baufeld
11. Keine zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen notwendig
12. Professionelles Team

Nationales Hafenkonzept 2009

Herausforderungen und Chancen durch hohes Wachstum des Güterumschlags in den Häfen

Herausforderungen

- Starke Belastung der Verkehrsinfrastrukturen durch Güterverkehrswachstum.
- Ansteigender Güterumschlag mit Wachstumsregionen, zunehmende Transitfunktionen.
- Übernahme zusätzlicher Funktionen durch die Binnenhäfen.

Chancen

- Umschlagswachstum fördert industrielle Entwicklung und Schaffung neuer Arbeitsplätze.
- Erschließung weiterer Absatzmärkte für deutsche Industrieunternehmen.
- Übernahme von Seehafenaufgaben sowie Logistikfunktionen durch die Binnenhäfen und Steigerung des Containerumschlags.
- Leistungssteigerung durch Vernetzung.

1.7 Durch Kombinierten Verkehr die Verlagerung von Straßengüterverkehr auf die umweltfreundlichen Verkehrsträger Wasserstraße und Schiene unterstützen

Ausgangslage

Ein wesentlicher Bestandteil einer integrierten Verkehrspolitik in Deutschland und in Europa ist die Co-Modalität der Verkehrsträger. Alle Verkehrsträger sollen auf der Basis einheitlicher Wettbewerbsbedingungen ihre spezifischen Stärken im Güterverkehr optimal einbringen. Mit einer heute bereits bestehenden überproportionalen Nachfrage nach intermodalen Transporten wird auch zukünftig gerechnet. Aktuelle Prognosen, wie z.B. die Verflechtungsprognose 2025, weisen auch künftig eine steigende und nachhaltige Nachfrage nach intermodalen Transporten aus.

Die bestehende intermodale Infrastruktur ist bereits heute hoch belastet. Daraus resultiert ein massiver Ausbaubedarf der Terminals im Kombinierten Verkehr (KV).

Quelle: Nationales Hafenkonzept

Gesellschafterstruktur



Für die Umsetzung der Verkehrs und Infrastrukturprojekte ist die Einbindung des Landes Brandenburg in Form einer Landesbeteiligung notwendig. Aufgrund des sehr hohen Investitionsbedarfes können bedeutenden

Verkehrsinfrastrukturprojekte privatwirtschaftlich nicht finanziert werden. Mit dem vom Land Brandenburg als Gesellschafter unterstützten Vorhaben, werden Keimzellen für nachhaltiges Wirtschaftswachstum geschaffen, um struktur -, standort - und arbeitsmarktpolitische Ziele umzusetzen.

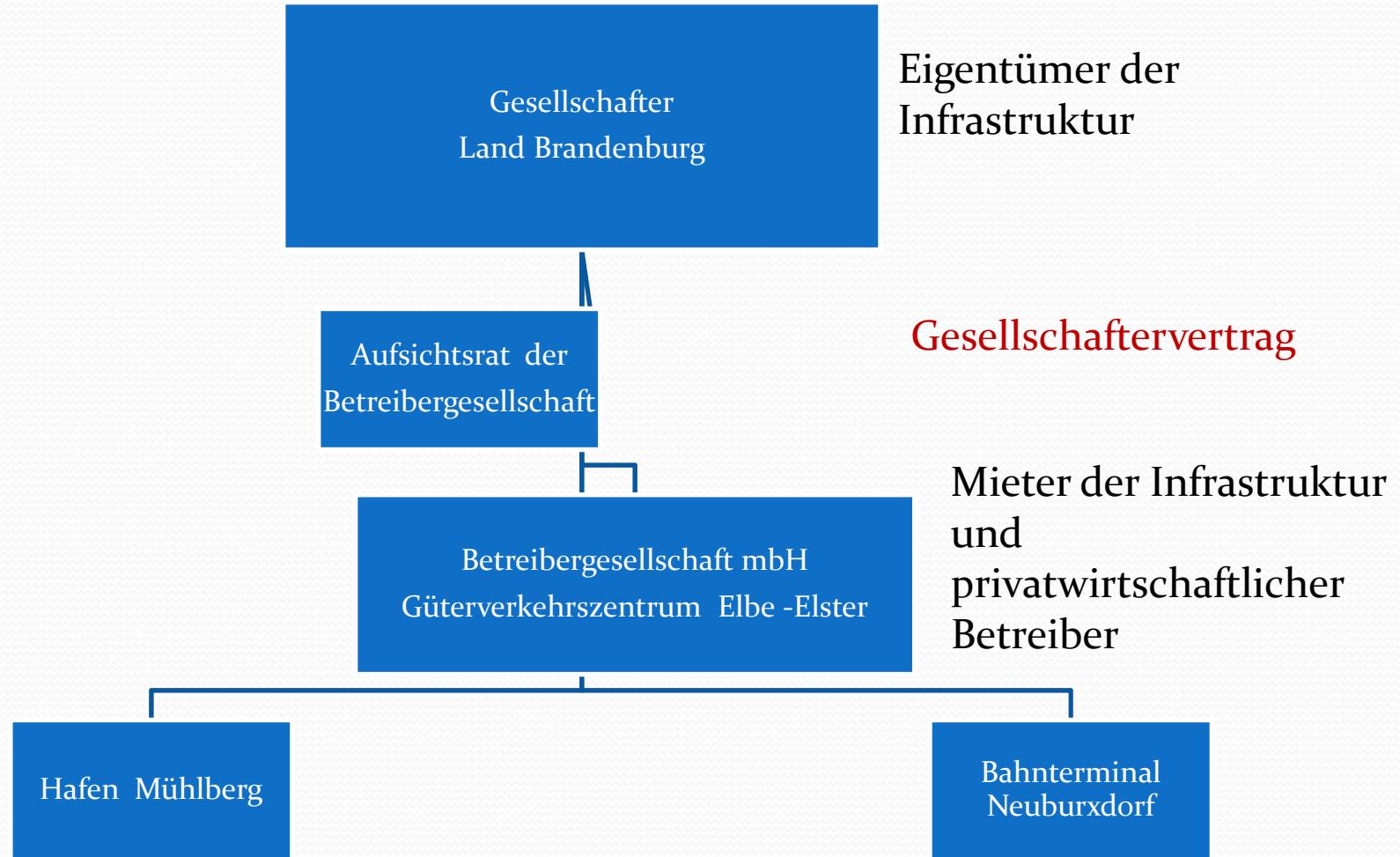
Das Land Brandenburg fördert die Gründung einer **Betreibergesellschaft mbH.**

Die Betreibergesellschaft ist beauftragtes Unternehmen zur Entwicklung des Logistikstandortes und ist Betreiber des Güterverkehrszentrums Elbe – Elster .

Chronologischer Ablauf

- 1. Kontaktaufnahme** und Vorstellung des Projektes beim
Land Brandenburg
- 2. Erklärung** des Landes Brandenburg zum Gesellschafter des GVZ
Elbe- Elster (Publik Private Partnership ,ÖPP- Projekt)
- 3. Gründung** einer Betreibergesellschaft
- 4. Inbetriebnahme** des Hafen Mühlberg
- 5. Planung** des Logistikstandortes
- 6. Antragstellung** von Fördergelder
- 7. Einleitung** des Genehmigungsverfahrens (Finanzbedarf 280 T€)
bei Umsetzung des Vorhabens werden
diese Planungskosten förderfähig
- 8. Umsetzung** des Vorhabens
- 9. Inbetriebnahme** des Güterverkehrszentrums
ca. 22 Monate nach Gründung der Betreibergesellschaft

Organigramm



Gesellschafter der Betreibergesellschaft

Die als GmbH firmierende Gesellschaft setzt sich aus mindestens 14 Gesellschaftern zusammen.

Gesellschafter der Betreibergesellschaft:

- Landkreis Elbe / Elster
- Stadt Bad Liebenwerda
- Stadt Mühlberg/Elbe
- Unternehmen aus der produzierenden und verladenden Wirtschaft
- Logistikunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen
- Privatpersonen

Mit dieser Zusammensetzung wird eine ausgeprägte **privatwirtschaftliche** Unternehmensphilosophie unter Berücksichtigung kommunaler Interessen erreicht.

Ziele der Betreibergesellschaft

- Entwicklung** und Errichtung eines hocheffizienten Güterverkehrszentrums mit Erschließung von Gewerbe und Industriegebieten zur Ansiedlung privater Investoren
- Wiederinwertsetzung** von Industriebrachflächen
- Nutzung** der vorhandenen Hafeninfrastruktur und bedarfsgerechtem Ausbau
- Aktivierung** der Güterumschläge im trimodalem Verkehr auf min. **2,3 Mio. t/a** bis 2018
- Schaffung** von **60** direkten und **350** indirekten Arbeitsplätzen im GVZ
- Vernetzung** des Hinterlandhub zu den Seehäfen und **Warendrehscheibe** zu den **europäischen Ballungsgebieten**
- Kopplung** der Logistikstandortes Elbe-Elster in die Raumordnungspläne für das Bundesgebiet
- Betreiben** des Güterverkehrszentrum Elbe-Elster mit dem Bahnterminal Neuburxdorf und dem Hafen Mühlberg als funktionale Einheit

Auf einen Blick

- sehr gutes Güterangebot aus den Ballungsgebieten und aus der zentralen Lage als Güterverteilzentrum zu den transeuropäischen Korridoren
- strategischer Standort zwischen Produktion, trimodalen Verkehrsträgern und Märkten
 - z.B. Warendrehscheibe von Wien/Prag über Neuburxdorf nach Hamburg/Bremen/Rostock und von Duisburg nach Nowa Huta.
- Schaffung von 60 direkten und 350 indirekten Arbeitsplätzen
- öffentlicher Infrastrukturbetreiber mit diskriminierungsfreiem Zugang der Wirtschaft zu den Umschlagsanlagen
- ausreichende Ansiedlungsflächen für private Investoren in bester Lage
- genehmigungsfähiges Vorhaben durch Nutzung von Altanlagen
- hervorragendes Kosten – Nutzen - Verhältnis durch Wiederinwertsetzung vorhandener Verkehrsanlagen
- zukunftsweisender ökologischer und wirtschaftlichster Transport
- förderfähiges Projekt
- kein Gesellschafterrisiko durch privatwirtschaftliches Betreiben der Anlagen als Profitcenter



VIELEN DANK

Verfasser : Arbeitsgemeinschaft Elbe - Elster

