

Niedersächsisches Ministerium für  
Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

# Impulse für Kombinierten Verkehr und Logistik





## Inhalt

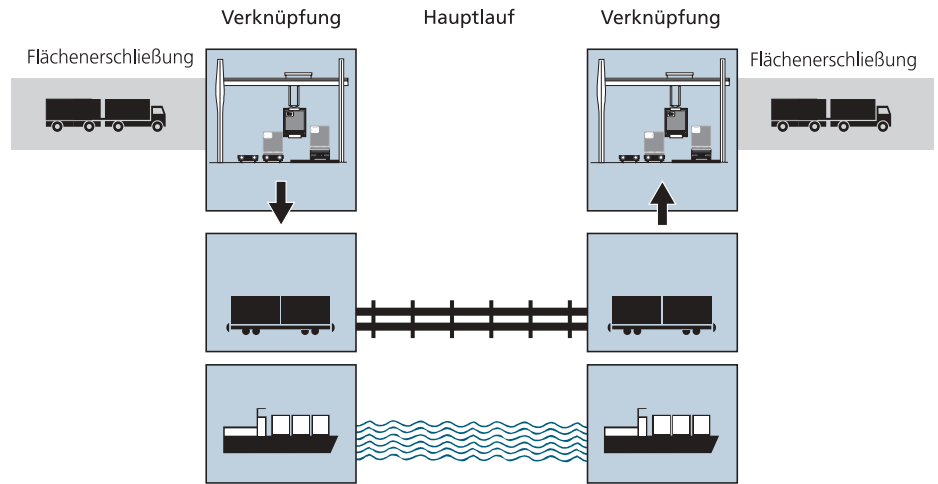
Kombinierter Verkehr – Eckpfeiler der Logistik in Niedersachsen	3
Ausgangssituation und Perspektiven	4 – 5
Der Kombinierte Verkehr im Fokus der Verkehrspolitik	6 – 7
Kombinierter Verkehr in Niedersachsen	8 – 9
Logistik in Niedersachsen	10 – 11
Förderprogramme	12
Ihre Ansprechpartner	13



# Kombinierter Verkehr – Eckpfeiler der Logistik in Niedersachsen

Angesichts des ständig wachsenden Güteraufkommens und der Notwendigkeit einer möglichst effizienten Abwicklung steigt die Bedeutung der intelligenten Verknüpfung der Verkehrsträger durch den Kombinierten Verkehr. Die Verfügbarkeit von leistungsfähigen Transportketten im Land-, Luft- und Seeverkehr wird immer mehr zu einem entscheidenden Faktor für die weitere wirtschaftliche Entwicklung und Wettbewerbsfähigkeit von Logistikstandorten in Europa. Sie sind Basis für zukunftsorientierte und hochwertige logistische Dienstleistungen.

## Transportketten im Kombinierten Verkehr



Der Kombinierte Verkehr hat schon heute einen hohen Stellenwert in Niedersachsen. Dies zeigt sich in der modernen und leistungsfähigen Infrastruktur der bestehenden Umschlaganlagen, den Güterverkehrszentren (GVZ) sowie den See- und Binnenhäfen. Diese werden anforderungsgerecht weiter ausgebaut und in den kommenden Jahren durch wegweisende Projekte wie den JadeWeserPort oder den Megahub in Hannover-Lehrte weiter ergänzt.

Diese Infrastruktur ist auch Basis für zukunftsorientierte Lösungen und Angebote im Kombinierten Verkehr. Ein besonderer Fokus liegt in der stärkeren Integration dieser Verkehrsform in die logistischen Ketten der verladenden Wirt-

schaft. Niedersächsische Unternehmen übernehmen mit innovativen Konzepten und Lösungen eine Vorreiterrolle und setzen damit wichtige Impulse für die weitere Entwicklung des Kombinierten Verkehrs in Niedersachsen und darüber hinaus.

Der Aufbau und die Realisierung leistungsfähiger Verbindungen im Kombinierten Verkehr unter Einbeziehung der Schiene, des Binnenschiffs oder geeigneter Konzepte im Short-Sea-Verkehr erfordern neben der notwendigen Infrastruktur kompetente Partner, die ihre Transporte und Logistik effizient und zuverlässig gestalten. Ihre Ansprechpartner hierfür finden Sie auf Seite 13.



## Kombinierter Verkehr (KV) – was ist das?

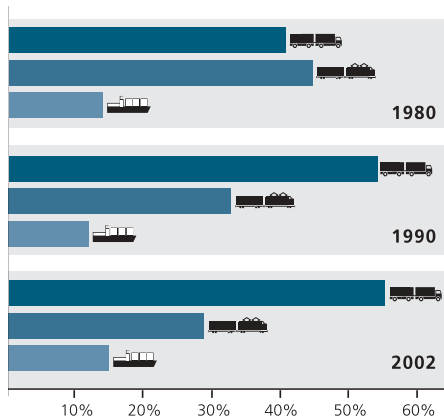
*Kombinierter Verkehr bzw. intermodaler Verkehr ist der Transport von Gütern in normierten Ladeeinheiten wie Wechselbehälter, Container und Sattelanhänger mit zwei oder mehr Verkehrsträgern. Der Verkehrsträgerwechsel erfolgt durch den Umschlag der Ladeeinheiten. Der überwiegende Teil der Transportstrecke wird über die Schiene, das Binnenschiff oder das Seeschiff zurückgelegt, der Vor- und Nachlauf über die Straße sollte möglichst kurz sein – siehe auch Richtlinie 92/106/EWG ([www.europa.eu.int](http://www.europa.eu.int)).*



Seehafenhinterlandverkehr über den Schienenknoten Maschen

## Ausgangssituation und Perspektiven

Niedersachsen ist durch seine zentrale Lage an den Hauptverkehrsmagistralen in Richtung Nord- und Osteuropa und durch den rasanten Anstieg des Güteraufkommens in den vergangenen Jahren zu einer der wichtigen Transitzentren für nationale und internationale Verkehre in Europa geworden.



Entwicklung des Modal Split Straße, Schiene, Binnenschiff im Güterverkehr in Niedersachsen

Die vorliegenden Prognosen belegen, dass weiterhin mit einem außerordentlichen Anstieg der Güterverkehrsströme zu rechnen ist. Ein Grund hierfür ist die EU-Erweiterung mit der damit verbundenen Intensivierung der Wirtschaftsbeziehungen.

In der Vergangenheit fand in Europa das Wachstum im Güterverkehr fast ausschließlich auf der Straße statt. Die resultierende überproportionale Zunahme des LKW-Verkehrs und die gleichzeitig abnehmende Bedeutung der Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße spiegeln sich auch in der Verkehrsteilung („Modal Split“) im Güterfernverkehr in Niedersachsen wider.

### Güterverkehrsaufkommen in Deutschland

(in Mio. Tonnen)

■ 1970  
■ 2002

#### Grenzüberschreitender Verkehr 1)

1970: 361  
2002: 756

#### Durchgangsverkehr 2)

1970: 21,3  
2002: 103,7

#### LKW

1970: 2.147  
2002: 2.959

#### Bahn

1970: 378  
2002: 285

#### Binnenschiff

1970: 240  
2002: 232

Quelle: Verkehr in Zahlen 2003/2004

1) Eisenbahn, Straße, Binnenschiff, Seeschiff

2) Eisenbahn, Straße, Binnenschiff

Mit der Liberalisierung des Schienengüterverkehrs und der Renaissance der Binnenschifffahrt im Containerverkehr eröffnen sich neue Perspektiven für die Einbindung dieser Verkehrsträger in intermodale Transport- und Logistikketten als Alternative zum reinen Straßengüterverkehr. Dies trifft im internationalen Bereich auch für das sich entwickelnde Short-Sea-Shipping zu.





Durch die stärkere Nutzung von Wasserstraße und Schiene wird ein wichtiger und wünschenswerter Beitrag zur Entlastung der Umwelt geleistet.

Niedersachsen verfügt schon heute mit diesen logistischen Knoten über sehr gute Zugänge zum Schienen- und Wasserstraßennetz mit entsprechender Einbindung in die nationalen und internationalen Netzwerke

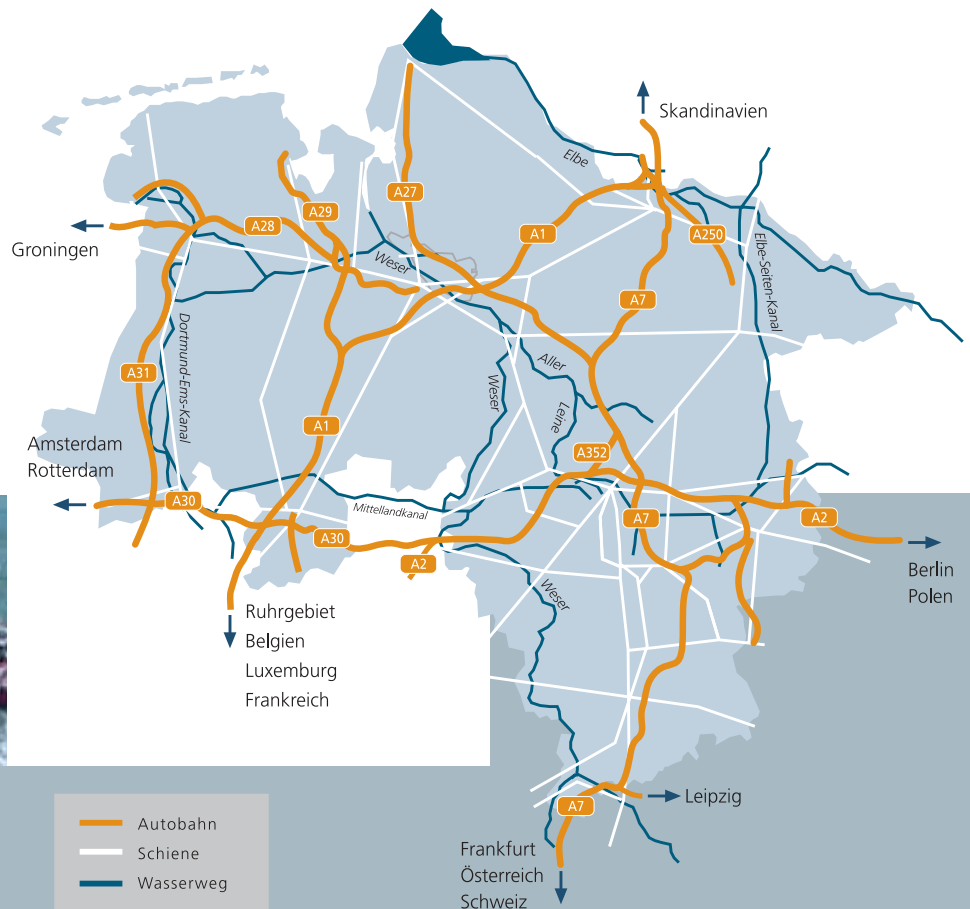
des Kombinierten Verkehrs. Daher steht der Kombinierte Verkehr – neben dem Ausbau der allgemeinen Verkehrsinfrastruktur – auch zukünftig im Fokus der niedersächsischen Verkehrspolitik. Dies betrifft insbesondere den weiteren Ausbau der erforderlichen Infrastruktur in Form leistungsfähiger Umschlaganlagen sowohl im Bereich der See- und Binnenhäfen als auch in den Umschlagbahnhöfen sowie den Güterverkehrszentren.



Ro-Ro-Umschlag von Sattelanhängern in Cuxhaven



### Verkehrsnetz in Niedersachsen



KV-Umschlag in Hannover-Leinertor



Short-Sea-Verkehr von Wilhelmshaven der Jade-Tees-Line

- Autobahn
- Schiene
- Wasserweg



## Der Kombinierte Verkehr im Fokus der nationalen und internationalen Verkehrspolitik

Der Kombinierte Verkehr ist der Hoffnungsträger der nationalen und europäischen Verkehrspolitik. Die Aufkommenszahlen im kombinierten Verkehr nehmen kontinuierlich zu, das bisherige Wachstum konzentriert sich bisher aber vorrangig auf Verbindungen zwischen den großen Wirtschaftszentren, den großen Seehäfen und im internationalen Verkehr auf den Alpentransit.

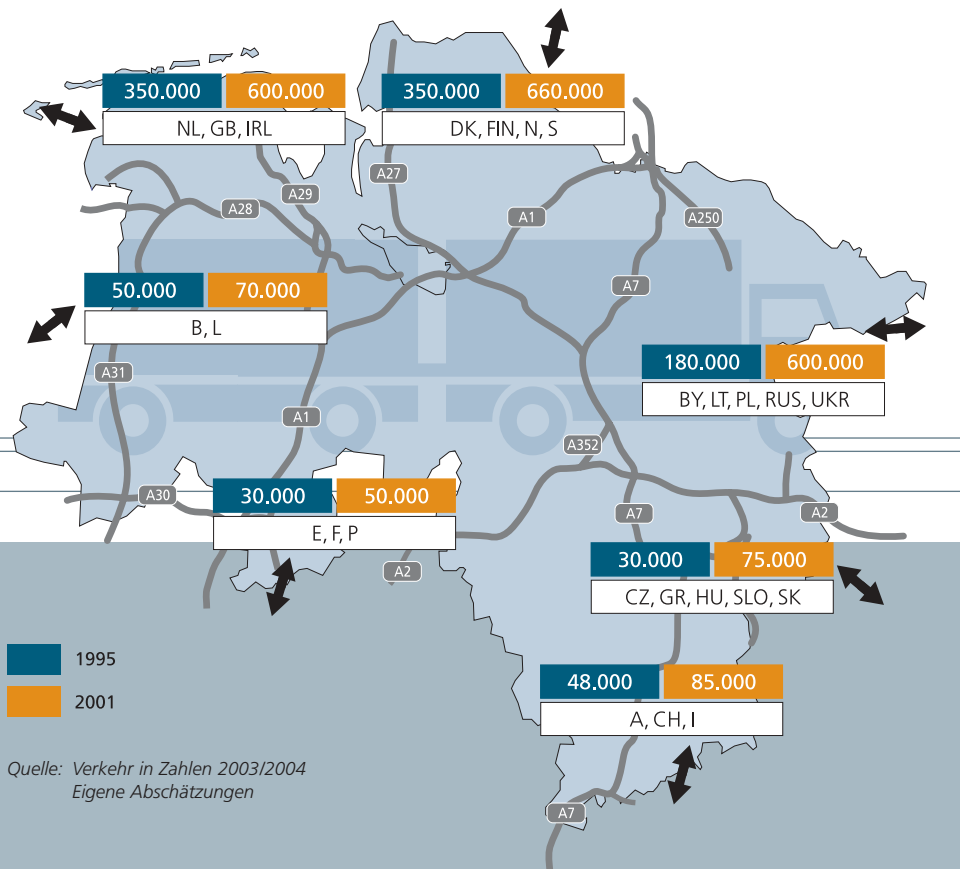
### Schiene-Straße

Der Kombinierte Verkehr Schiene-Straße ist – nach einer kurzen Konsolidierungsphase Ende der 90er Jahre – auf den Wachstumspfad zurückgekehrt. Mit einem Aufkommen von 40,3 Mio. t wurde im Jahr 2003 in Deutschland zum ersten Mal die Marke von 40 Mio. t überschritten. Neben dem etablierten Carrier Stinnes Intermodal (ehemals DB Cargo) spielen in diesem Markt heute mit einem Anteil von ca. 10 % am Gesamtaufkommen Drittanbieter eine zunehmend wichtige Rolle. Mit dieser Entwicklung hat der Kombinierte

Verkehr seine Marktposition gefestigt und in zwar noch kleinen, aber merkbaren Schritten weiter ausgebaut.

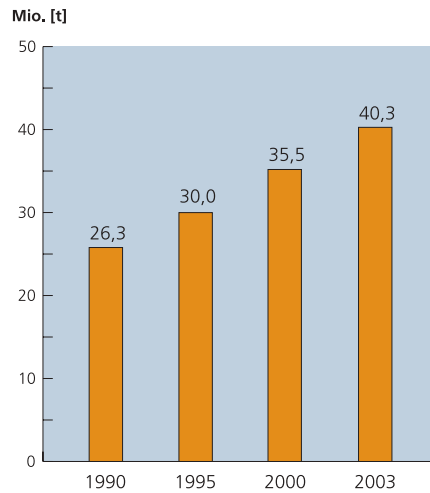
Der Kombinierte Verkehr Schiene-Straße ist heute auf dem Erfolgsweg, aber längst noch nicht am Ziel. Das Erreichen der für den Zeithorizont 2015 anvisierten Zielsetzung von 90 bis 100 Mio. t in Deutschland erfordert noch erhebliche Anstrengungen. Dies betrifft insbesondere den Ausbau der Infrastruktur in Form von Umschlaganlagen und die Weiterentwicklung leistungsfähiger, kundengerechter Angebote.

### Transit-LKW-Fahrten durch Niedersachsen nach Heimatländern

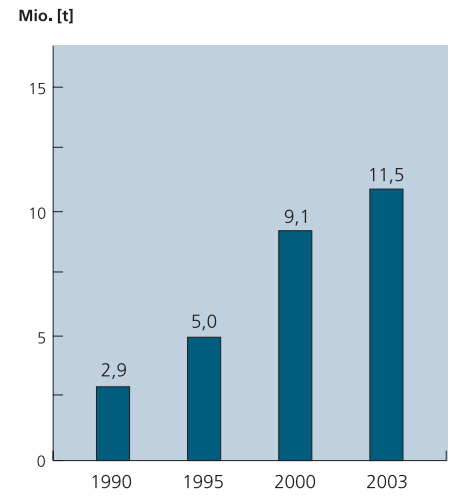




### KV-Entwicklung

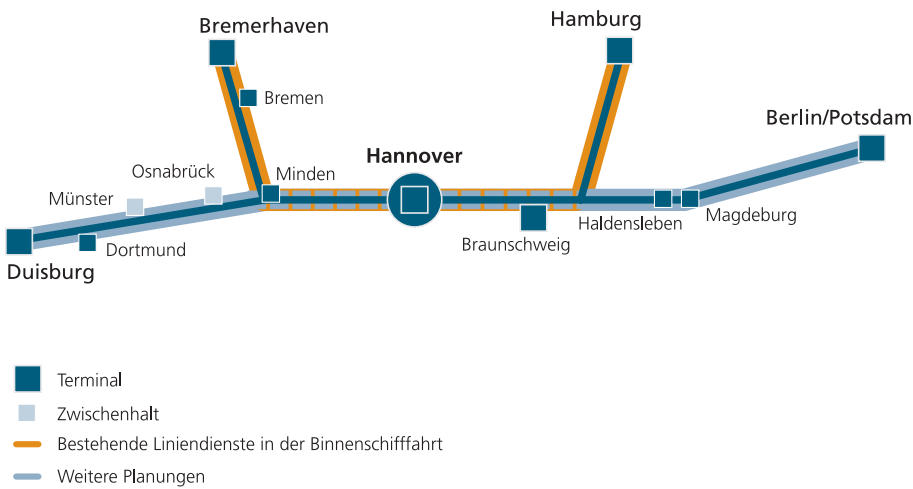


Schiene



Binnenschiff

### Containerliniendienst zwischen den Binnen- und den Seehäfen



### Wasserstraße-Straße

Der Containerverkehr mit Binnenschiffen in Verknüpfung mit den Seehäfen hat sich zu einem wichtigen Marktsegment des Kombinierten Verkehrs entwickelt. Zielsetzung ist, durch eine weitere Verbesserung der Infrastruktur in den Binnenhäfen den Kombinierten Verkehr mit Binnenschiffen kontinuierlich weiter auszubauen und so tiefer in die Beschaffungs- und Distributionslogistik der verladenden Wirtschaft zu integrieren.



# Kombinierter Verkehr in Niedersachsen

In Niedersachsen wurde in den vergangenen Jahren in erheblichem Umfang in den Neu- und Ausbau von Umschlaganlagen für den Kombinierten Verkehr investiert. Beispiele hierfür sind die Standorte Dörpen, Göttingen, Hannover, Salzgitter, Stade-Brunshausen und Wolfsburg. Richtungsweisend für grenzüberschreitende Kooperationen im Kombinierten Verkehr ist das auf niederländischer Seite gebaute grenznahe Terminal in Coevorden, das über Niedersachsen in die nationale und internationale KV-Vernetzung integriert ist.

Niedersachsen verfügt mit seinen vorhandenen Umschlaganlagen heute über eine fast flächendeckende Erschließung für den Kombinierten Verkehr. Eine wichtige Rolle spielen in diesem Zusammenhang auch die Standorte Hamburg und Bremen, deren breites Angebotsspektrum der niedersächsischen Wirtschaft im Umfeld dieser Wirtschaftszentren zur Verfügung steht.

Die in den vergangenen Jahren durchgeführten Infrastrukturausbaumaßnahmen haben zu einer zunehmenden Nutzung des Kombinierten Verkehrs in der niedersächsischen Wirtschaft geführt. Bereits heute werden fast 2,5 Mio. t des niedersächsischen Gütertransportaufkommens im Kombinierten Verkehr abgewickelt.

Eine vorrangige Zielsetzung ist, die Integration der niedersächsischen Umschlaganlagen in die nationale und internationale KV-Vernetzung weiter zu verbessern. Dafür verfügt Niedersachsen über ideale Voraussetzungen.

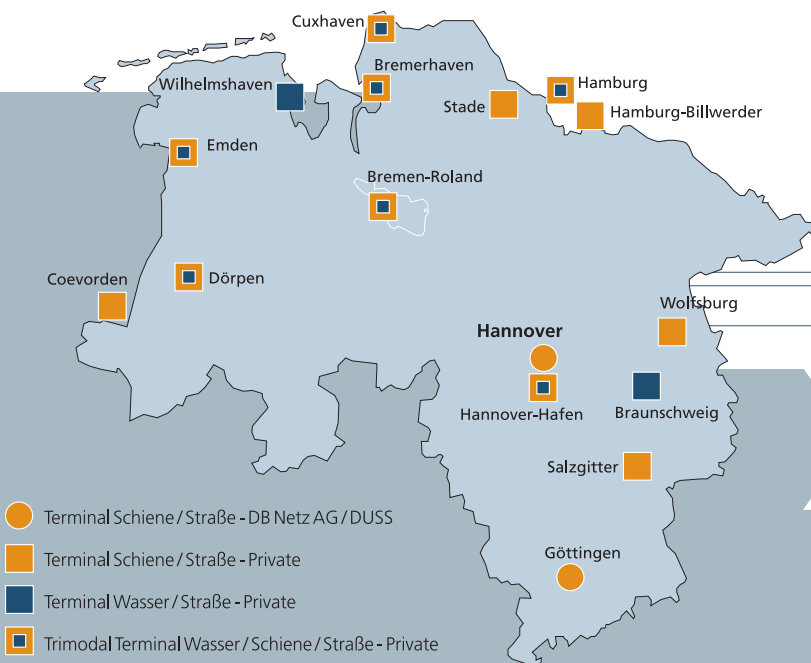
Wichtige Hauptschlagadern des Kombinierten Verkehrs verlaufen durch Niedersachsen. Eine Vielzahl von Ganz- und Shuttlezügen passiert den zentralen Schienenknoten Hannover. Dieser entscheidende Standortvorteil wird heute schon in vielfältiger Weise genutzt. Beispiele hierfür sind der Parcel InterCity-PIC (Kooperation zwischen Stinnes Intermodal und Danzas) und das Konzept SystemCargo, eine Kooperation des niedersächsischen Logistikdienstleisters Hellmann Worldwide Logistics aus Osnabrück mit Stinnes Intermodal. Beide Zugsysteme offerieren der niedersächsischen Wirtschaft über die Standorte Osnabrück und Hannover wirtschaftliche Transportangebote im Kombinierten Verkehr.

## KV-Vernetzung in Niedersachsen



Das über diese Ansätze hinausgehende Projekt „Megahub Hannover-Lehrte“ hat richtungsweisenden Charakter für den Kombinierten Verkehr in Deutschland und Europa. Diese innovative Umschlagtechnologie verknüpft Züge des Kombinierten Verkehrs im direkten Schiene-Schiene-Umschlag und ermöglicht neben spürbaren Zeitvorteilen eine optimierte Anbindung der norddeutschen und insbesondere der niedersächsischen KV-Umschlaganlagen. Mit der Gründung der Megahub-Betreibergesellschaft wurde ein wichtiger Schritt für die Realisierung gemacht. Durch die vom Bund bereits zugesicherten und weiteren in Aussicht gestellten Fördermittel ist ein kurzfristiger Baubeginn möglich.

## Kombinierter Verkehr – Terminals für Niedersachsen



Quelle: SGKV



SystemCargo – eine Innovation im Kombinierten Verkehr





Umschlag im GVZ Emsland

Die Wahl des Standortes Lehrte für diese Anlage unterstreicht einmal mehr die Bedeutung der strategischen Position Niedersachsens im Fadenkreuz der europäischen Verkehrsmagistralen von Straße, Schiene und Wasserstraße und die resultierenden optimalen Möglichkeiten für die nationale und internationale Transport- und Logistikwirtschaft.

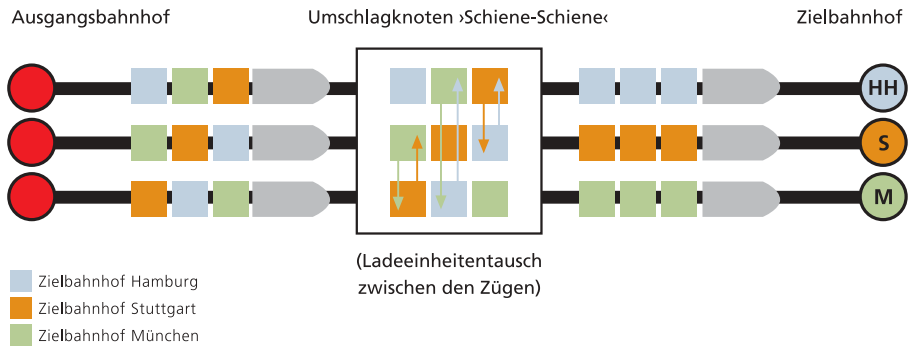
Schon heute gibt es richtungsweisende Beispiele für die Integration des Kombinierten Verkehrs in die logistischen Ketten der verladenden Wirtschaft in Niedersachsen:

- Alcan über das Terminal in Göttingen
- Continental über das Terminal Hannover-Linden
- Dow über das Terminal in Stade-Brunshausen
- Nordland Papier über das Terminal im GVZ Emsland
- Volkswagen über das Terminal im GVZ Wolfsburg

Das Potenzial ist aber bei weitem noch nicht ausgeschöpft. Um das Aufkommen weiter auszubauen, sind attraktive, konkurrenzfähige Angebote notwendig. Hierfür ist das Zusammenspiel und das Engagement aller an der Transportkette Beteiligten notwendig: Verloader, Carrier und Umschlaggesellschaften müssen gemeinsam marktgerechte und wirtschaftliche Lösungen entwickeln.

Eine aktuelle Erfolgsgeschichte in Niedersachsen ist der Containerverkehr mit Binnenschiffen. Hier sind niedersächsische Unternehmen

### Megahub Hannover-Lehrte – Funktionsschema

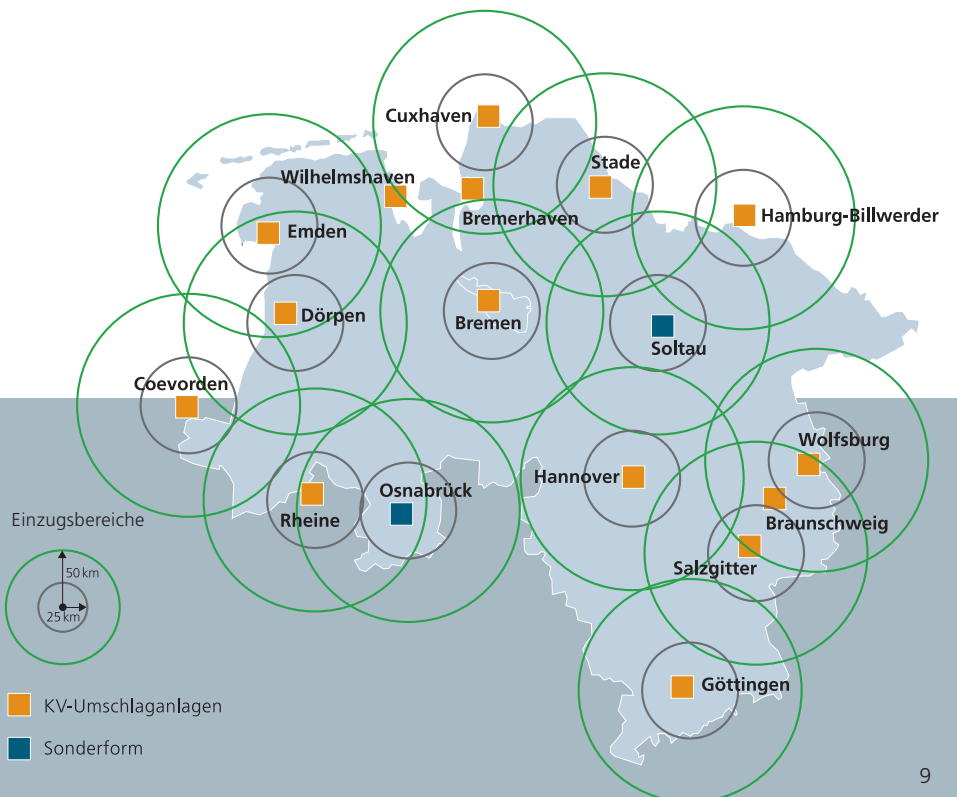


mit dem Aufbau von regelmäßigen Verkehren zwischen den See- und Binnenhäfen neue Wege gegangen. Ein Beispiel ist der Liniendienst zwischen den Häfen in Braunschweig, Hannover, Hamburg und Bremen/Bremerhaven. Auch im GVZ Emsland besitzt diese Form des Kombinierten Verkehrs eine zentrale Bedeutung. Die ständig steigenden Umschlagzah-

len in Niedersachsen mit fast 50.000 TEU im Jahr 2003 dokumentieren die Wettbewerbsfähigkeit und den Markterfolg.

Ein wichtiges und zukunftsorientiertes Marktsegment im Kombinierten Verkehr ist die Küstenschifffahrt (Short-Sea-Shipping). Hierfür bieten die niedersächsischen Seehäfen optimale Voraussetzungen.

### Flächendeckendes Netz von Umschlaganlagen



Integration des Kombinierten Verkehrs in die Logistik von Continental



# Logistik in Niedersachsen

Niedersachsen ist heute ein wichtiger Logistikstandort. Rückgrat für die Abwicklung logistischer Prozesse ist die hervorragende Verkehrsinfrastruktur, angefangen von den Seehäfen bis hin zu den Güterverkehrszentren im Hinterland. Die GVZ-Strategie in Niedersachsen wird unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Randbedingungen anforderungsgerecht weiterentwickelt. Ausschlaggebend sind regionale Nachfrage und Aktivitäten im Rahmen von Kooperationen (Private Public Partnership). Als übergeordnete Plattform hierfür bietet sich die Arbeitsgemeinschaft der niedersächsischen Güterverkehrszentren an.

zwischen der niedersächsischen und der bremschen Landesregierung bei der Realisierung des JadeWeserPorts ist zukunftsweisend.

Schon heute nehmen die deutschen Nordseehäfen eine herausragende Position im Verkehr von und nach Osteuropa ein. Mit der Erweiterung der EU und der damit prognostizierten Entwicklung der wirtschaftlichen Aktivitäten in diesen Ländern gilt es, den bestehenden strategischen Vorteil zu nutzen und auszubauen. Der JadeWeserPort ist hierfür ein wichtiger Baustein. Die Planungen werden mit Mitteln der Europäischen Union zur Förderung Transeuropäischer Netze (TEN) finanziert.

Der geplante JadeWeserPort in Wilhelmshaven stellt als einziger deutscher Tiefwasserhafen für den Containerumschlag die ideale Ergänzung zu Bremerhaven und Hamburg dar. Die Position der niedersächsischen Seehäfen wird zukünftig erheblich gestärkt. Der Logistikstandort Niedersachsen hat die Möglichkeit, sich stärker in international vernetzte Logistikketten zu integrieren. Die bestehende enge Kooperation

Für die Intensivierung der Küsten- und der Binnenschifffahrt unterstützt Niedersachsen die Aktivitäten des ShortSeaShipping Promotion Center (SPC), einer Private Public Partnership mit der Zielsetzung, die Nutzung dieser Verkehrswege durch die Entwicklung verkehrsträgerübergreifender Konzepte weiter zu erhöhen.

*SystemCargo – Umschlag im geplanten GVZ Osnabrück*



*GVZ Hannover-Lehrte – zukünftiger Standort für die Megahub-Anlage*

*GVZ Wolfsburg – Standort für VW-Logistik*



*Binnenschiffsumschlag im GVZ Emsland*





JadeWeserPort –  
Zukunftsstandort für maritime Logistik

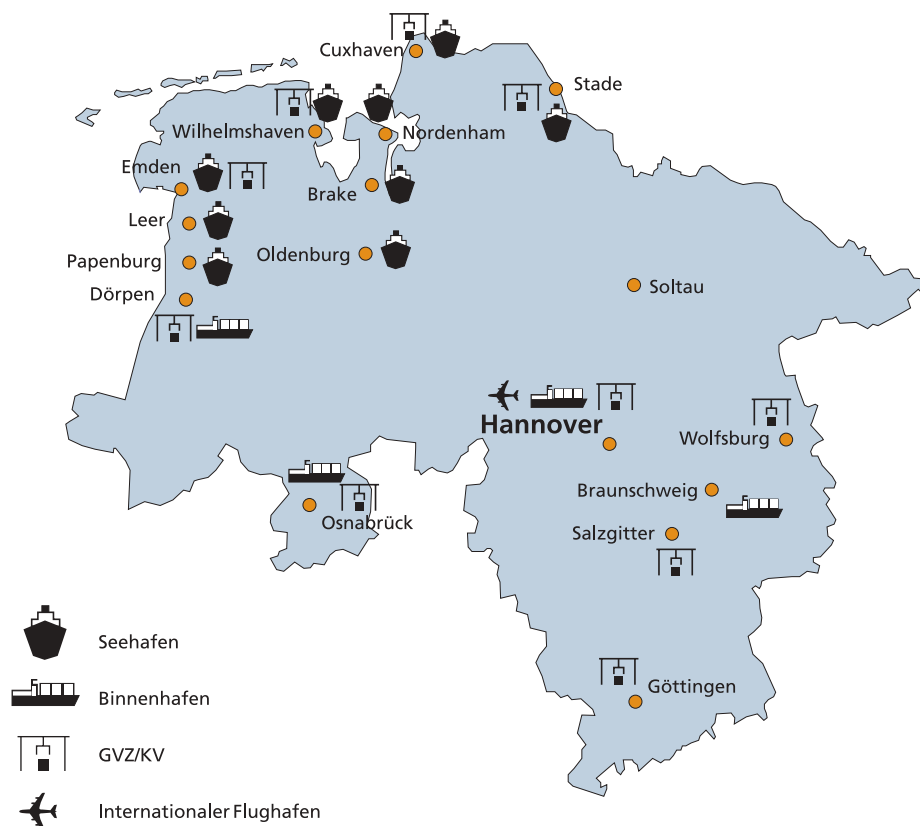
Transport und Logistik sind wichtige Standort- und Wirtschaftsfaktoren. Logistik gehört zu den wichtigsten Wirtschaftsbereichen in Deutschland. Mit mehr als 200.000 Beschäftigten ist Logistik ein bedeutender Arbeitsmarktfaktor in Niedersachsen. Logistik aus Niedersachsen soll sich zu einem europäischen Markenzeichen entwickeln.





Die sich in diesem Wirtschaftsbereich bietenden Potenziale müssen für Niedersachsen zukünftig noch intensiver genutzt und weiter ausgebaut werden. Vor diesem Hintergrund wurde im Jahr 2002 die Logistikinitiative Niedersachsen von der Landesregierung ins Leben gerufen, um die Wettbewerbsfähigkeit des Logistikstandortes Niedersachsen nachhaltig zu stärken.

Die Logistikinitiative berät und unterstützt beim Aufbau und der Realisierung intermodaler Transportketten. Sie ist Know-how-Träger für Fragen rund um den Kombinierten Verkehr, vermittelt kompetente Ansprechpartner und hilft beim Aufbau von Kooperationen.

Eine effiziente physische Abwicklung der Transporte im Rahmen intermodaler Transportketten ist ohne die Steuerung und Kontrolle des Informations- und Datenflusses nicht möglich. Deshalb hat das Land Niedersachsen gemeinsam mit den Güterverkehrszentren im Rahmen europäischer Projekte die Vernetzung der GVZ mit ihren Verkehrs- und Warenströmen mit Hilfe moderner Verkehrstelematik entwickelt.

### Logistische Knoten in Niedersachsen



-  Seehafen
-  Binnenhafen
-  GVZ/KV
-  Internationaler Flughafen



Geplante KV-Umschlaganlage im GVZ Göttingen



Neue KV-Umschlaganlage im GVZ Salzgitter

> Wenn Sie diese Seite umschlagen, finden Sie auf der Rückseite  
Ansprechpartner und Förderprogramme für den Kombinierten Verkehr.



## Förderprogramme

Für den weiteren Ausbau des Kombinierten Verkehrs stehen auf nationaler und internationaler Ebene folgende Förderprogramme zur Verfügung:

### **Förderrichtlinie Kombiniertes Verkehr**

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) gewährt Zuwendungen für den Bau und die Erweiterung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs auf Grundlage der Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs. Voraussetzung für eine Förderung ist, dass diese Anlagen öffentlich zugänglich sind. Die maximale Förderhöhe beträgt 85 %.

### **Gleisanschlussförderung**

Mit der Förderrichtlinie für Gleisanschlüsse wird die Errichtung und Reaktivierung von Gleisanschlüssen der verladenden Wirtschaft durch den Bund gefördert. Es ist davon auszugehen, dass die entsprechende Förderrichtlinie noch im Jahr 2004 in Kraft tritt. Die maximale Förderhöhe beträgt 50 %.

### **Nationales PACT-Programm**

Mit dem Programm zur „Förderung neuer Verkehre im Kombinierten Verkehr auf Schiene und Wasserstraße“ („Nationales PACT“) des Bundes sollen sowohl die Anschubfinanzierungen bei der Einrichtung von neuen KV-Angeboten als auch Ausrüstungsinvestitionen im Kombinierten Verkehr unterstützt werden. Vorgesehen ist das In-Kraft-Treten im Jahr 2004 vorbehaltlich einer EU-Notifizierung.

### **Marco Polo**

Ein Ziel des europäischen Förderprogramms Marco Polo ist die Entlastung des europäischen Straßennetzes durch die Verlagerung von Straßengüterverkehr auf umweltfreundlichere Verkehrsträger wie Schiene, Binnenschiff oder (Kurzstrecken-) Seeschiff.





# Ihre Ansprechpartner \*



## KV-Operateure

Stinnes Intermodal

→ [www.stinnes.de](http://www.stinnes.de)

Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten  
Güterverkehr GmbH & Co KG

→ [www.kombiverkehr.de](http://www.kombiverkehr.de)

Bentheimer Eisenbahnen AG

→ [www.bentheimer-eisenbahn.de](http://www.bentheimer-eisenbahn.de)

EVb – Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH

→ [www.evb-elbe-weser.de](http://www.evb-elbe-weser.de)

OHE – Osthannoversche Eisenbahnen AG

→ [www.ohe-transport.de](http://www.ohe-transport.de)

SystemCargo

→ [www.hellmann.de](http://www.hellmann.de)

VPS – Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH

→ [www.vps-bahn.de](http://www.vps-bahn.de)

## KV-Umschlaganlagen

Braunschweig-Hafen

→ [www.braunschweig-hafen.de](http://www.braunschweig-hafen.de)

Coevorden

→ [www.eu-park.com](http://www.eu-park.com)

Cuxhaven

→ [www.cuxport.de](http://www.cuxport.de)

Dörpen

→ [www.duk-doerpen.de](http://www.duk-doerpen.de)

Emden

→ [www.evag.com](http://www.evag.com)

Göttingen

→ [www.duss-terminal.de](http://www.duss-terminal.de)

Hannover-Linden

→ [www.duss-terminal.de](http://www.duss-terminal.de)

Hannover-Leineter und Nordhafen

→ [www.hannover-hafen.de](http://www.hannover-hafen.de)

Salzgitter

→ [www.vps-bahn.de](http://www.vps-bahn.de)

Soltau

→ [www.cargo-terminal-soltau.de](http://www.cargo-terminal-soltau.de)

Stade

→ [www.bertschi.com](http://www.bertschi.com)

Wilhelmshaven

→ [www.jadeteeline.de](http://www.jadeteeline.de)

Wolfsburg

→ [www.kombiwaggon.de](http://www.kombiwaggon.de)

## Güterverkehrszentren

Arbeitsgemeinschaft Niedersächsischer Güterverkehrszentren

→ [www.logistikportal-niedersachsen.de](http://www.logistikportal-niedersachsen.de)

GVZ Emsland

→ [www.gvz-e.de](http://www.gvz-e.de)

GVZ Göttingen

GVZ Hannover

GVZ Osnabrück

GVZ Salzgitter

GVZ Wolfsburg

→ [www.gvz-org.de](http://www.gvz-org.de)

Deutsche GVZ-Gesellschaft mbH

→ [www.gvz-org.de](http://www.gvz-org.de)

## Short-Sea-Verkehre

Seaports of Niedersachsen GmbH

→ [www.seaports.de](http://www.seaports.de)

ShortSeaShipping Promotion Center

→ [www.shortseashipping.de](http://www.shortseashipping.de)

## JadeWeserPort

→ [www.jade-weser-port.de](http://www.jade-weser-port.de)

## Förderprogramme

Förderrichtlinie Kombiniertes Verkehr

Gleisanschlussförderung

Nationales PACT-Programm

→ [www.bmvbw.de](http://www.bmvbw.de)

Marco Polo

→ [www.europa.eu.int](http://www.europa.eu.int)

## Allgemeine Informationen

DUSS – Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße

→ [www.duss-terminal.de](http://www.duss-terminal.de)

SGKV – Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr

→ [www.sgkv.de](http://www.sgkv.de)

VDV – Verband Deutscher Verkehrsunternehmen

→ [www.vdv.de](http://www.vdv.de)

## Land Niedersachsen

Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

- Referat 40 für Kombinierten Verkehr

- Referat 25 für Logistik

→ [www.mw.niedersachsen.de](http://www.mw.niedersachsen.de)

Logistikinitiative Niedersachsen – Geschäftsstelle

→ [www.logistikportal-niedersachsen.de](http://www.logistikportal-niedersachsen.de)



Herausgeber: Niedersächsisches Ministerium  
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr  
Abteilung Verkehr  
Friedrichswall 1 • 30159 Hannover

Redaktion: LNC – LogisticNetwork Consultants, Hannover

Fotonachweise: Seite 2, 10 – GVZ Emsland  
Seite 2, 14 – Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig mbH  
Seite 8, 10 – Hellmann Worldwide Logistics GmbH & Co. KG  
Seite 11 – JadeWeserPort Entwicklungsgesellschaft mbH  
Seite 7 – NWL-Norddeutsche Wasserweg-Logistik GmbH  
Seite 1, 3, 4, 7, 12, 13, 14 – Railion Intermodal Traction GmbH  
Seite 5, 12 – Seaports of Niedersachsen GmbH  
Seite 9 – Schenker Automotive RailNet GmbH (Herr Gaschütz)  
Seite 5 – Städtische Häfen Hannover

1. Auflage

Stand: Mai 2004

Diese Broschüre darf, wie alle Publikationen  
der Landesregierung, nicht zur Wahlwerbung  
in Wahlkämpfen verwendet werden.