



(Anhörung), basierend auf einer E-Mail-Kommunikation zwischen den Anhörberechtigten und dem zuständigen Dezernat im Landesamt, frühere Zeitverluste. Auf der Internetplattform sind natürlich auch ausführliche Informationen zu den einschlägigen Gesetzen und Verordnungen sowie zu den Zuständigkeiten, Voraussetzungen, Ansprechpartnern hinterlegt.

Durch Schaffung der technischen Voraussetzungen für dieses Transaktionsangebot konnte der Aufwand für die Antragstellungen auf der Unternehmensebene und für die Antragsbearbeitung bei der Erlaubnisbehörde und bei den Anhörberechtigten wesentlich vereinfacht und der Gesamtprozess spürbar beschleunigt werden.

In einer zurzeit noch im Entwicklungs- und Bearbeitungsstadium befindlichen dritten Projektphase soll den Unternehmen ein neues Kontrollwerkzeug (Online-Akte) zur Verfügung gestellt werden, mit dem jederzeit von zu Hause oder

vom Büro aus der Bearbeitungsstand eines eingereichten Antrages eingesehen werden kann. Geht also künftig ein entsprechender Antrag beim LBV ein, erfolgt über eine „authentifizierte Kommunikation“ der Versand einer E-Mail an den Antragsteller mit einer Eingangsbestätigung und der Zuordnung einer antragspezifischen Kennung (Benutzername und Passwort) zum Vorgang. Mit Hilfe dieser Kennung wird sich der Antragsteller bei o. g. Internetseite unter „GÜTERVERKEHR ONLINE“ anmelden können. Nach der Anmeldung generiert das modifizierte Programm für den jeweiligen Antragsteller eine „Online-Akte“. Inhaltlich wird diese virtuelle Akte folgende Informationen zur Verfügung stellen:

- Eingangsdatum
- Stammdaten zum Antrag (Reg.-Nr., Aktenzeichen, Firma, Sachbearbeiter/in)
- Unterlagen zum Antrag

- Bewertungen zur Vollständigkeit der Unterlagen
- Datum der letzten Aktualisierung

Nach jeder neuen Anmeldung durch den Antragsteller wird die „Online-Akte“ generiert und aktualisiert bereitgestellt werden.

Ziel ist es, die Ergebnisse dieser dritten Projektphase noch im Jahr 2008 für den Wirtschaftssektor zur Nutzung anzubieten. Durch die dann mögliche Vermeidung von Medienbrüchen im Dialog Kunde - Erlaubnisbehörde soll ein weiterer Beitrag für mehr Effizienz und weniger Bürokratie in der Landesverwaltung geleistet werden.

Das Angebot ist Bestandteil des Brandenburgischen Online-Service-Kataloges und ist auch über [www.service.brandenburg.de](http://www.service.brandenburg.de) unter dem Stichwort Transport leicht zu finden.

## Hub im Seehafenhinterlandverkehr – Chance für Brandenburg als Logistikstandort?

Dr. Norbert Wagener

### Problemstellung

Infolge der fortschreitenden Globalisierung und der damit steigenden Verflechtung der deutschen Wirtschaft mit den Weltmärkten entwickeln sich die Transportströme überproportional zum Wirtschaftswachstum. Allein in den norddeutschen Seehäfen wächst der Containerverkehr mit ca. 10 % Wachstum jährlich. Im Containerverkehr über Hamburg werden für 2007 ca. 10 Mio. TEU (TEU = Norm für Container) Umschlag erwartet. Bis 2015 soll sich diese Anzahl auf ca. 20 Mio. TEU verdoppeln. Bis 2025 werden ca. 30 Mio. TEU erwartet. Diese enormen Steigerungsraten geraten zunehmend an wirtschaftliche, kapazitative und infrastrukturelle Grenzen in den Hafendörfern.

Die Region Berlin-Brandenburg sieht darin die Chance, durch die Übernahme von Funktionen aus den Seehäfen in das Seehafenhinterland entlastend zu wirken und Wertschöpfung für die Region zu generieren. Die Vermeidung von Engpässen in den Seehäfen ist auch notwendig, um für die brandenburgische Industrie weiterhin leistungsfähige seewärtige Transportverbindungen und damit Wettbewerbsfähigkeit zu sichern.

Da ein einfaches Abwarten der Entwicklung kontraproduktiv wäre, entschied das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg, proaktiv die Entwicklung im Seehafenhinterlandverkehr zu untersuchen und zu unterstützen und beauf-

tragte eine Studie über „Möglichkeiten der Entwicklung Brandenburgs als Hub im Seehafenhinterlandverkehr“. Die Studie wird im Frühsommer 2008 fertiggestellt. Im Folgenden werden erste Ergebnisse aus dieser Untersuchung vorgestellt.

### Um welche Hub-Funktionen geht es?

Unter einem Hub (dt.: Nabe) versteht man im Allgemeinen einen zentralen Knotenpunkt für Umschlag und Lagern, der mit entsprechenden Verbindungen ein Hub-Spoke-System (dt.: Nabe-Speiche-System) darstellt. Vorteile von Verkehren über Hub's gegenüber Direktverkehren sind in der Regel Kosten- und Qualitätseffekte durch Anbindung von zu-



**Tabelle 1:** Anteil Brandenburgs am Seehafen hinterlandverkehr (ohne Eigengewichte und Loco-Mengen) in 1.000 t

Region	Containerverkehr 2004	Anteil Region am Containerverkehr in %	Nichtcontainerverkehr 2004	Anteil Region am Nichtcontainerverkehr in 2004
Berlin	770	1,0 %	473	0,3 %
Brandenburg	1.439	1,8 %	5.869	4,1 %
Summe	2.209	2,8 %	6.342	4,4 %

sätzlichen Relationen und kürzeren Beförderungszeiten.

Für Brandenburg können folgende Hub-Funktionen als relevant angesehen werden:

- Verkehrsknotenpunkt für Bündelung von Verkehrsströmen und überregionalen Weiterversand
- KV- bzw. Containerterminal, Containerdepot, Container Freight Station
- Auflösen/Packen von Containern und Dienstleistungen an der Ware
- Dienstleistungen an Transportmitteln
- Warenverteilzentren

Die Spannweite möglicher Hubfunktionen macht deutlich, dass in Brandenburg nicht etwa von einem MEGA-Hub ausgegangen werden sollte, sondern von einer Reihe einzelner Standorte, welche ausgewählte Funktionen im Seehafen hinterlandverkehr übernehmen und sich gegenseitig ergänzen können.

**Hinterlandverkehr deutscher Seehäfen mit der Region Brandenburg**

Nach einer aktuellen Studie<sup>1</sup> wurden für die Region Berlin-Brandenburg folgende

Anteile am gesamten deutschen Seehafen hinterlandverkehr der einschlägigen Seehäfen identifiziert (siehe Tabelle 1).

Bei der Betrachtung der bis 2025 prognostizierten Entwicklung des Anteils Brandenburgs am Seehafen hinterlandverkehr ist bemerkenswert, dass Brandenburg mit einer Wachstumsquote von 6,1 % im Vergleich zum bundesdeutschen Wachstum im Containerverkehr mit 6,0 % leicht über dem Durchschnitt liegt. Etwas deutlicher im positiven überdurchschnittlichen Trend liegt sogar der Anteil der Nichtcontainerverkehre von Berlin mit 2,6 % über dem bundesdeutschen Schnitt von 1,8 % (siehe Tabelle 2).

Marktführer im Containerverkehr Brandenburgs ist der Hafen Hamburg. Nach einer aktuellen Untersuchung des ISL zum Bereich der Container-Hinterlandverkehre des Hamburger Hafens wurde für Brandenburg, zum Teil basierend auf Unternehmensbefragungen, nach Zahlen aus 2005 ein Volumen von ca. 90.000 TEU im Hinterlandverkehr mit Brandenburg und ca. 45.000 TEU für Berlin bei einem Gesamtumschlag des Hamburger Hafens von ca. 8 Mio. TEU identifiziert.<sup>2</sup>

Infolge der sehr dynamischen Entwicklung des Seecontainerverkehrs sind positive Tendenzen für den Standort Brandenburg zu erwarten. Insbesondere die sich dynamisch entwickelnden industriellen Wachstumskerne in Brandenburg selbst wie auch die zentrale Lage Brandenburgs in der neuen logistischen Mitte Europas geben Anlass, aktiv die Entwicklung des Containerverkehrs nach und über Brandenburg zu unterstützen und die Verlagerung von Hubfunktionen nach Brandenburg aktiv voranzutreiben.

**Gute Voraussetzungen und Potenziale Brandenburgs**

Brandenburg verfügt neben einer zentralen geografischen Lage, einer kaufkräftigen Nachfrage in der Metropolregion und Industrie in den Wachstumskernen vor allem über eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur, die weiteres Wachstum im Seehafen hinterlandverkehr aufnehmen kann. Hinzu kommen für Ansiedlungen von Seehafen hinterlandhubs erhebliche Kostenvorteile gegenüber den Seehäfen, insbesondere bei Grundstücks- und Arbeitskosten. Höhere Frachtkosten müssen bei einer deutschlandweiten Verteilung von Brandenburg aus berücksichtigt werden. Bei einer Verteilung Richtung Ostdeutschland und Polen treten diese Frachtkostennachteile jedoch nicht auf.

<sup>1</sup> PLANCO (2007): Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtung, Seeverkehrsprognose (Los3), Endbericht, Stand April 2007, Essen, S. 96.

<sup>2</sup> ISL/Global Insight (2007): Containerverkehrsmodell „Hafen Hamburg“ zur Bestimmung der Marktposition des Hamburger Hafens in europäischen Hinterland- und Tanshipmentregionen, interne Publikation, Stand November 2007, Bremen.

**Tabelle 2:** Entwicklung des Anteils Brandenburgs am Seehafen hinterlandverkehr (ohne Eigengewichte und Loco-Mengen) bis zum Jahr 2025 in 1.000 t<sup>1</sup>

Region	Containerverkehr 2004	Containerverkehr 2025	Wachstum 2004 – 2025 in % p.a.	Nichtcontainerverkehr 2004	Nichtcontainerverkehr 2025	Wachstum 2004 – 2025 in % p.a.
Berlin	770	2.277	5,3%	473	803	2,6 %
Brandenburg	1.439	5.017	6,1%	5.869	6.802	0,7 %
Summe	2.209	7.294	5,7%	6.342	7.605	1,65 %
Summe Deutschland	61.872	211.627	6,0%	117.579	172.705	1,8 %

<sup>1</sup> PLANCO (2007), S. 105

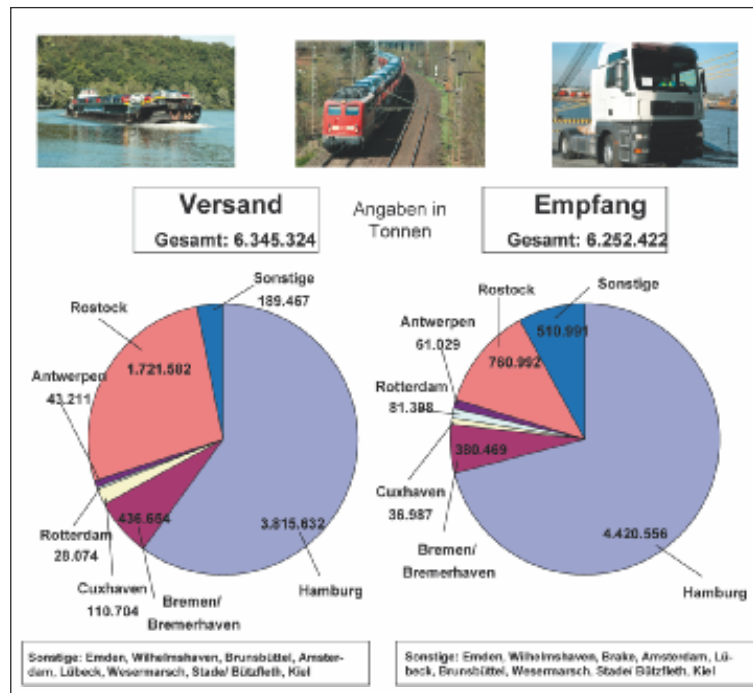


Aus den spezifischen Standortvorteilen Brandenburgs ergeben sich Potenziale im Seehafen hinterlandverkehr, die im Folgenden zur Diskussion gestellt werden:

**Entwicklung der Güterverkehrszentren in Brandenburg zu Drehscheiben im kombinierten Verkehr**

Kombinierter Verkehr, einschließlich Seehafencontainerverkehr, ist wirtschaftlich auf Dauer nur bei einer Bündelung sowohl im Transport, z. B. in Form von Ganzzügen, als auch beim Umschlag, d. h. durch leistungsfähige KV-Terminals mit hoher Auslastung sinnvoll zu betreiben.

Die Güterverkehrszentren in Brandenburg bieten sich für die Übernahme von Hubfunktionen und als Knotenpunkte im KV-Verkehr an, wobei unterschiedliche Spezialisierungen denkbar sind.



Versand und Empfang Brandenburgs zu und aus ausgewählten Häfen (Gesamt) in Tonnen (2006)

- Das GVZ Großbeeren ist bereits heute mit leistungsfähigen KV-Verbindungen der Transfracht an die deutschen Seehäfen sowie über den Containerzug „Ostwind“ von ICF in Richtung Brest-Moskau angebunden. Chancen werden zukünftig in der Verknüpfung der Seehafen hinterlandverkehre mit Verkehren Richtung Asien über die Transsibirische Eisenbahn gesehen
- Das GVZ Wustermark bietet sich mit seinem Hafen und dem Eisenbahnknoten im Seehafen hinterlandverkehr als Umschlagpunkt für Binnenschiffsverkehre Richtung Hamburg und als Bahnknoten im Nord-Süd-Verkehr an. Speziell für Verkehre von/nach den deutschen Ostseehäfen Wismar, Rostock, Stralsund und Mukran können in Wustermark KV-Verkehre in Richtung Österreich/Italien gebündelt bzw. aufgelöst werden
- Das ETTC Frankfurt (Oder): Das Potenzial der regionalen Wirtschaft und vor allem die geografische Lage, ca. 400 km von Hamburg und 760 km von Rotterdam entfernt, lassen Frankfurt (Oder) als Seehafen hinterlandterminal für Reedereien interessant werden. Der Vorteil liegt bei einem Bahnvorlauf aus den Nordseehäfen Richtung Frankfurt (Oder) in der Ver-

meidung von deutschen (teuren Maut-) Autobahnkilometern und der möglichen Weiterverteilung Richtung Osten und Südosten im Umkreis bis zu max. 500 km per Lkw

**Industrielle Wachstumskerne Brandenburgs auch als Logistikstandorte im Seehafen hinterlandverkehr**

Die erstarkende Wirtschaft in Brandenburg ist in hohem Maße von Ex- und Importen über die Seehäfen abhängig. Überwiegend werden die damit zusammenhängenden Transporte per Lkw abgewickelt oder im KV über die KV-Terminals, insbesondere in den GVZ, abgewickelt. Sofern in einer Region ein Großunternehmen bereits eine gewisse Grundauslastung von ca. 10.000 bis 15.000 TEU pro Jahr (66 – 100 TEU x 3 Abfahrten/Woche x 50 Wochen) im Seehafenverkehr aufweist, sind KV-Direktverbindungen per Bahn in die Region hinein möglicherweise wirtschaftlich sinnvoll. Die Bündelung der Ladungen mehrerer Verlagerer unterstützt die Verlagerung auf die Schiene. Folgende Logistikstandorte sind für die weitere Entwicklung im Seehafen hinterlandverkehr Brandenburgs, speziell im KV, von besonderem Interesse:

- Der **Chemiestandort und KV-Terminal Schwarzheide** profitiert von den regelmäßigen betrieblichen Verkehren in der Relation Spanien – Ludwigshafen – Schwarzheide – Polen und Richtung ARA-Häfen. Das Terminal besitzt eine Kapazität von 45.000 TEU p. a. und profiliert sich zunehmend als Gateway Richtung Osteuropa. Die weitere Bündelung regionaler Verkehre und Verlagerungen auf die Schiene sollten unter Einbeziehung des nahegelegenen KV-Umschlagsplatzes Elsterwerda vorangetrieben werden
- Das **Autobahndreieck Wittstock und Neuruppin** besitzt wichtige Industrieansiedlungen und ist mit ca. 200 km Entfernung eine der am nächsten zu Hamburg gelegenen Brandenburger Regionen. Bereits heute verkehrt täglich ein Ganzzug eines holzverarbeitenden Unternehmens Richtung Nordseehäfen. Sollte eine Erweiterung der Kapazitäten notwendig werden, kann u. E. die Option eines öffentlichen Terminals mit Schwerpunkt Seehafenverkehr näher untersucht werden. Bezüglich der Verlagerung auf KV im Nord-Süd-Verkehr erscheint im Sinne einer Bündelung der Verkehre und



Schwerpunkthema: Mobilität in Brandenburg – Mobilität für alle: Für die Menschen, für die Wirtschaft



Verkehrsrelationen des Kombinierten Verkehrs der Region Berlin-Brandenburg (2008)

einer attraktiven Zugfrequenz das GVZ Berlin West (Wustermark) prädestiniert für eine Anbindung

**Stärkere Nutzung brandenburgischer Binnenhäfen für Verkehre Richtung Hamburg**

Angesichts der prognostizierten Verdreifachung des Containerumschlags in Hamburg bis 2025 und angesichts des sehr geringen Anteils der Binnenschifffahrt von lediglich 2 % in Hamburg und Bremen im Vergleich zu Rotterdam (30 %) und Antwerpen (33 %) liegt es nahe, nach Möglichkeiten einer stärkeren Nutzung der Binnenschifffahrt zu suchen.

Im Rahmen des Verkehrskonzeptes Hamburgs und der damit im engen Zusammenhang stehenden Entlastung des Schienen- und Straßenverkehrs sowie der beabsichtigten CO<sub>2</sub>-Schadstoffreduktion soll der Anteil der Elbschifffahrt am Containerhinterlandverkehr zukünftig auf 3 bis 5 % ausgebaut werden. Neben Magdeburg ergeben sich speziell für die brandenburgischen Häfen Wittenberge und Wustermark Perspektiven im Containerhinterlandverkehr.

Da der bisherige Hafenstandort Wittenberge den Entwicklungsmöglichkeiten nicht gerecht werden kann, arbeitet die Stadtverwaltung Wittenberge derzeit an einem Konzept zur Erweiterung/Verlagerung des Hafens in das Industriegebiet Süd (IGS). Bestandteil dieses Konzeptes ist u. a. der Neubau der „Hafenbrücke“ (Straßenbrücke am Veritas-Park in Richtung Hinzdorf) sowie die Ertüchtigung des „Industrieanlegers“ auf der Hafenspitze. Durch die Verwaltung des Veritas Gewerbeparkes wird die Möglichkeit des Umschlages über den eigenen Anleger im Bereich der Stepenitzmündung geprüft.

**Weitere Ansiedlung von Warenverteilzentren in Brandenburg**

In der Untersuchung wurden die Standortvorteile Brandenburgs in Bezug auf die Ansiedlung von Warenverteilzentren, speziell im Bereich FMCG (Fast Moving Consumer Goods), deutlich. Eine ganze Reihe erfolgreicher Ansiedlungen von Warenverteilzentren in Regie des Handels oder von Logistikdienstleistern belegt die Tragfähigkeit dieser Standortentscheidungen. In den Gewerbegebieten Brandenburgs und bei den Logis-

tikdienstleistern sind Flächen und Dienstleistungen kostengünstig und mit sehr guter Infrastrukturanbindung verfügbar. In dem Maße wie ausländische, besonders asiatische und westeuropäische Lieferanten ihre Lieferketten weiter bis zum Endkunden aufbauen und kontrollieren, bietet sich Brandenburg als wirtschaftlich attraktive Alternative zu den traditionellen Verteilzentren in den Nordseehäfen an.

Die Verlagerung von Seehafenfunktionen in das Hinterland ist an sich nichts Neues, sondern setzte bereits Ende der achtziger Jahre ein, als „Dry Ports“ und „Distriparks“ im Hinterland von Rotterdam und Antwerpen entstanden, da Flächen in den Häfen immer knapper und teurer wurden. In der Kooperation mit den deutschen Seehäfen liegt hier eine große Chance für Brandenburg. Entscheidend ist allerdings, dass die Standortvorteile klar herausgearbeitet werden und bei den Zielgruppen kommuniziert werden. Hier ist Brandenburg noch ungenügend „auf dem Schirm der Entscheider“. Die Studie liefert somit wichtige Grundlagen für die weitere Entwicklung Brandenburgs als Seehafenhinterlandstandort. ■