

# Möglichkeiten der Entwicklung Brandenburgs als Hub im Seehafenhinterlandverkehr

---

Management Summary zum Abschlussbericht



Bearbeiter:

**Dr. Norbert Wagener**

Wagener & Herbst Management Consultants GmbH Potsdam

(Projektleiter)

**Rüdiger Hage**

**Grit Kämmerer**

IPG Infrastruktur- und Projektentwicklungsgesellschaft mbH Potsdam

**Dr. Thomas Nobel**

ISL Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik Bremen

---

Im Auftrag des

Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg

12. Juni 2008

## Wichtigste Ergebnisse

1. Die derzeitigen **Anteile Brandenburgs am Seehafenhinterlandverkehr liegen mit 1,8 % für den Containerverkehr und 4,1 % im Nichtcontainerverkehr im Vergleich zu anderen Regionen Deutschlands im unteren mittleren Bereich.**  
Dabei liegen in Brandenburg das **Wachstum der Containerverkehre mit 6,1% p.a. und in Berlin das Wachstum der Nichtcontainerverkehre mit Berlin mit 2,6% p.a. leicht über dem bundesdeutschen Schnitt.** Als bedeutsam für eine Potenzialanalyse ist der hohe Anteil der Nichtcontainerverkehre am Seehafenhinterlandverkehr (Containerisierungspotenzial) einzuschätzen.
2. **Die Einzugsregionen für Brandenburg sind im Wesentlichen der Hamburger Hafen als „Marktführer“ im Seehafenhinterlandverkehr** generell, danach Bremen/Bremerhaven im Containerverkehr und Rostock für den stark ausgeprägten Nichtcontainerverkehr. Die Anteile anderer Häfen, wie Lübeck und den Westhäfen, sind relativ gering.
3. In der **Modalverteilung des Seehafenhinterlandverkehrs sind der Lkw bei den Containerverkehren und die Bahn bei den Nichtcontainerverkehren vorherrschend.** Durch die stärkere Ausprägung der Nichtcontainerverkehre ist damit die Schiene als Verkehrsträger insgesamt auch im Seehafenhinterlandverkehr dominierend. Im Vergleich mit den ARA-Häfen wird deutlich, dass noch erhebliche Potenziale in der stärkeren Nutzung der Binnenschifffahrt und der Eisenbahn liegen.
4. Durch die dynamische Entwicklung des weltweiten Seecontainerverkehrs in den nächsten 10 bis 15 Jahren mit Wachstumsraten von durchschnittlich 6-7% und insbesondere des Hafens Hamburg (Asienverkehre), der eine Verdopplung des Containerumschlags auf 18,1 Mio. TEU in 2015 und eine Verdreifachung des Containerumschlags auf 27,8 Mio. TEU in 2025 erwartet, sind auch **positive Tendenzen für den Standort Brandenburg als Seehafenhinterlandhub zu erwarten.**
5. **Kapazitätsreserven der Schieneninfrastruktur Brandenburgs** sollten als **Chance zur Verkehrsverlagerung von überlasteten Korridoren im Nord-Süd-Verkehr**, wie bspw. auf der Strecke von Hamburg Richtung Uelzen, sowie für die Verlagerung von der Straße zur Schiene genutzt werden. Eine entlastende Alternative bietet die Strecke von Hamburg - Wittenberge Richtung Rangierbahnhof / GVZ Wustermark. Von Vorteil wäre außerdem die frühzeitige Bündelungsmöglichkeit von Verkehren im GVZ Wustermark, die in Richtung Österreich / Italien führen bzw. aus Hamburg und Richtung der Ostseehäfen kommen.
6. Im Ergebnis der Befragungen/Experteninterviews kann festgestellt werden, dass der Standort Brandenburg sehr heterogen von „kenne ich nicht“ bis „zunehmend interessanter Standort“ wahrgenommen wird. Die **Standortvorteile müssen weiterhin zielgruppenspezifisch kommuniziert werden.**
7. Die geografische Lage Brandenburgs eignet sich vor allem für (regionale) **Distributionsfunktionen in den neuen Bundesländern und angrenzenden Nachbarstaaten.** Hier gilt es, die entsprechenden logistischen Suprastrukturen zu schaffen und zu etablieren.

Für eine deutschlandweite Verteilung bestehen erhebliche Frachtkostennachteile, die nicht durch geringere Betriebskosten kompensiert werden. Daraus resultierende Kostennachteile werden auch durch eine einmalige Investitionsförderung nicht kompensiert. Allerdings besteht für das Marktsegment deutschlandweiter Distribution von kleinteiligen Konsumgütersendungen per Express- und Paketdienst dieser Frachtkostennachteil nicht. Brandenburg bietet dann erhebliche Investitions- und Betriebskostenvorteile.

8. Die vorhandene **Infrastruktur wird positiv bewertet**. Aufgrund der großen Kapazitätsreserven, insbesondere im Bereich der Umschlagterminals, und der teilweisen Trimodalität der Standorte ist die Region in der Lage, wachsende Güterströme problemlos zu bewältigen. Der Standort hat aufgrund seiner Lage und Infrastruktur ein **großes Potenzial, sich zum Hub für Osteuropaverkehre zu entwickeln**. Hier gibt es auch schon erste Aktivitäten.
9. Die zentrale Herausforderung besteht darin, die für die Distributionsfunktion marktfähige Nachfrage (Kunden) zu identifizieren. Hier eignen sich beispielsweise Verlagerer wie Handelsunternehmen, die zunehmend Waren aus Fernost beziehen und ihre Logistikstrukturen permanent überprüfen. Befragungen von Handelsunternehmen ergeben ein Potenzial bei der **Bündelung von schienenseitigen Transporten aus den Seehäfen** (v.a. Hamburg und Bremerhaven), insbesondere bei Aktionsware, Non-Food Artikel und Fruchtimporten. Durch die vorhandene Konzentration von Logistikzentren des Handels ist ein Aufkommen vorhanden, das bei einer Bündelung zu Ganzzügen den Bahntransport für die Unternehmen wirtschaftlich macht. Demzufolge sind in diesem Kontext die logistischen Dienstleister sowie unterstützend die Logistikinitiative gefordert.
10. Die befragten Reedereivertreter erwarten, dass in den kommenden 5 – 10 Jahren die **Etablierung von Seehafenhinterlandhubs** stark vorangetrieben wird. Erstes Beispiel ist MAERSK in Neuss und voraussichtlich auch in Bayern. Berlin – Brandenburg ist dafür prinzipiell geeignet und interessant. Ein trimodaler HUB-Standort sollte möglichst südlich an der deutsch-polnischen Grenze liegen, um im Nachlauf nach Osteuropa von dort konsequent die günstigen Konditionen der Straße in Osteuropa nutzen zu können. Perspektivisch werden **zusätzliche Wertschöpfungsaktivitäten** durch „Brechen“ der Containertransportkette für Value Added Services (z.B. Pufferung von Aktionswaren im Konsumgüterbereich) sowie Chancen für Kühlhäuser und damit verbundene Dienstleistungen gesehen.
11. **Für Brandenburg wird keine Mega-Hub-Lösung empfohlen, sondern vielmehr der nachfrageorientierte Ausbau und die Stärkung der vorhandenen Logistikstandorte**. Überregionale Bedeutung besitzen die Standorte GVZ Wustermark, GVZ Großbeeren, KV-Terminal Schwarzheide und GVZ Frankfurt / Oder. Diese Standorte besitzen Potenziale zur Entwicklung als Drehscheiben im Seehafenhinterlandverkehr und im Ost-West-Verkehr. Hier sollten schwerpunktmäßig logistikaffine Ansiedlungen erfolgen. Die Zentren sollten weiter gestärkt werden und bei Bedarf proaktiv, d.h. bei Erreichen von ca. 75% Auslastung, erweitert werden. Weiterhin besitzen regionale Bedeutung für den Seehafenhinterlandverkehr die Region Autobahndreieck Wittstock - Dosse sowie die weiteren KV – Terminals.
12. Der geringe Binnenschiffsanteil im Seehafenhinterlandverkehr und die **Kapazitäten der Elbe** sind Anlass, **verstärkt Verlagerungen von der Straße auf das Binnenschiff** anzustreben. Die Häfen Wittenberge und Wustermark sollten sich aktiv in überregionale Kooperationen zum Aufbau von Binnenschiffscontainerlinien einbringen.

## Aufgabenstellung

In den deutschen Nordseehäfen wächst der Containerverkehr mit ca. 10% jährlich. Im Containerverkehr über Hamburg werden für 2007 ca. 10 Mio. TEU Umschlag erwartet. Bis 2015 soll sich diese Anzahl auf ca. 20 Mio. TEU verdoppeln. Bis 2025 werden ca. 30 Mio. TEU erwartet. Diese Steigerungsraten führen zu wirtschaftlichen, kapazitiven und infrastrukturellen Grenzen in den Hafenstandorten.

Die Region Berlin-Brandenburg sieht darin eine Chance, durch die Übernahme von Funktionen im Seehafenhinterland entlastend zu wirken und Wertschöpfung für die Region zu generieren.

In der Studie „Anforderungen an die logistische Infrastruktur des Landes Brandenburg resultierend aus dem Zuwachs der Seehafen-Hinterlandverkehre (Emsch + Berger, 2006) wurden detaillierte Analyse- und Prognosedaten für den Seehafenhinterlandverkehr Brandenburgs erarbeitet. Auf dieser Grundlage baut die vorliegende Studie auf. Das in der Studie prognostizierte Wachstum im Seehafenhinterlandverkehr Brandenburgs bis 2015 beträgt insgesamt 1 % p.a. und im KV-Verkehr von etwa 4,5 %. Dieses relativ geringe Wachstum basiert auf einer Fortschreibung des Status Quo und auf einer weiteren Verlagerung von der Straße auf die Schiene.

Eventuelle Steigerungen infolge einer aktiven Industrieansiedlungspolitik und deren Wirkungen sowie eine verstärkte Transshipmentfunktion Brandenburgs sind nicht in den Prognosedaten enthalten.

Das Ergebnis der o.a. Studie zeigte somit deutlich, dass bei Abwarten der Entwicklung Steigerungen nicht von außen und von selbst kommen. Vielmehr veranlasste die Studie zu den Fragen: „Was muss getan werden, um am bestehenden Wachstum der Seehäfen stärker zu partizipieren? Welche Potenziale bestehen? Welche konkreten Maßnahmen sind zu deren Erschließung nötig?“

Ziel der Untersuchung ist es, mögliche Verlagerungspotenziale von wertschöpfenden Leistungen aus den norddeutschen Seehäfen in die Güterverkehrszentren (GVZ), öffentlichen Binnenhäfen und andere Logistikstandorte zu untersuchen.

Ziel ist es, weitere Logistikansiedlungen in den GVZ und neue Logistikstandorte in Brandenburg zu gewinnen. Hierzu sollen die Standortbedingungen Brandenburgs mit denen anderer Regionen verglichen werden. Begünstigende Standortfaktoren sollen identifiziert werden und eine grobe Kosten-Nutzen-Analyse vorgenommen werden.

Weitere Untersuchungsfelder sind die Identifizierung möglicher Einzugsgebiete, die Transportkapazitäten der Eisenbahn, Nachfragepräferenzen der Zielgruppen sowie die Berücksichtigung des Masterplanes Güterverkehr und Logistik und des Projektes COINCO (Nord-Süd-Verkehre).

Im Ergebnis sollen strukturierte Handlungsempfehlungen, erforderliche Maßnahmen für die vorhandenen Logistikstandorte sowie Entwicklungspotenziale und Vermarktungshilfen dargestellt werden.

Die Studie konzentriert sich auf den Seehafenhinterlandverkehr mit den für die Region Brandenburg besonders bedeutsamen, wachstumsstarken deutschen Nordseehäfen. Ansatzpunkte im Hinterlandverkehr mit deutschen Ostseehäfen, speziell im Nord-Süd-Verkehr, werden ebenfalls aufgezeigt.