

Untersuchung zu Möglichkeiten der Entwicklung Brandenburgs als Hub im Seehafenhinterlandverkehr

Ergebnispräsentation



Im Auftrag des Ministeriums für Infrastruktur
und Raumordnung des Landes Brandenburg
16. Juni 2008



Gliederung

1. Aufgabenstellung
2. Vorgehen
3. Analyse des Seehafenhinterlandverkehrs
4. Standortvergleich für Berlin – Brandenburg
5. Handlungsempfehlungen
6. Umsetzungskonzept



Gliederung

1. Aufgabenstellung
2. Vorgehen
3. Analyse des Seehafenhinterlandverkehrs
4. Standortvergleich für Berlin – Brandenburg
5. Handlungsempfehlungen
6. Umsetzungskonzept



Ziele der Untersuchung sind:

- die Untersuchung möglicher **Verlagerungspotenziale** von wertschöpfenden Leistungen aus den norddeutschen Seehäfen in die Güterverkehrszentren (GVZ), öffentlichen Binnenhäfen und andere Logistikstandorte,
- das Aufzeigen von **Ansatzpunkte für Logistiksiedlungen**,
- ein **Vergleich der Standortbedingungen** Brandenburgs mit denen anderer Regionen,
- eine grobe **Kosten-Nutzen-Analyse**,
- die Untersuchung möglicher **Einzugsgebiete**, der **Transportkapazitäten der Eisenbahn** und von **Nachfragepräferenzen** der Zielgruppen,
- die Ableitung **strukturierter Handlungsempfehlungen** und erforderlicher **Maßnahmen** für die vorhandenen Logistikstandorte sowie von Entwicklungspotenzialen und **Vermarktungshilfen**.



Gliederung

1. Aufgabenstellung
2. Vorgehen
3. Analyse des Seehafenhinterlandverkehrs
4. Standortvergleich für Berlin – Brandenburg
5. Handlungsempfehlungen
6. Umsetzungskonzept



Abgrenzung des Untersuchungsgegenstandes

- 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.

Strukturiertes Vorgehen

- Definition von Hubfunktionen
- Zielgruppenbestimmung
- Fragebogendesign
- Interviews von 23 Entscheidern aus der Wirtschaft
- Auswertung von aktuellen Prognosen und eigene Prognosen des ISL
- Analyse von Fallbeispielen und Best Practice
- Priorisierung und Ableitung von Handlungsempfehlungen

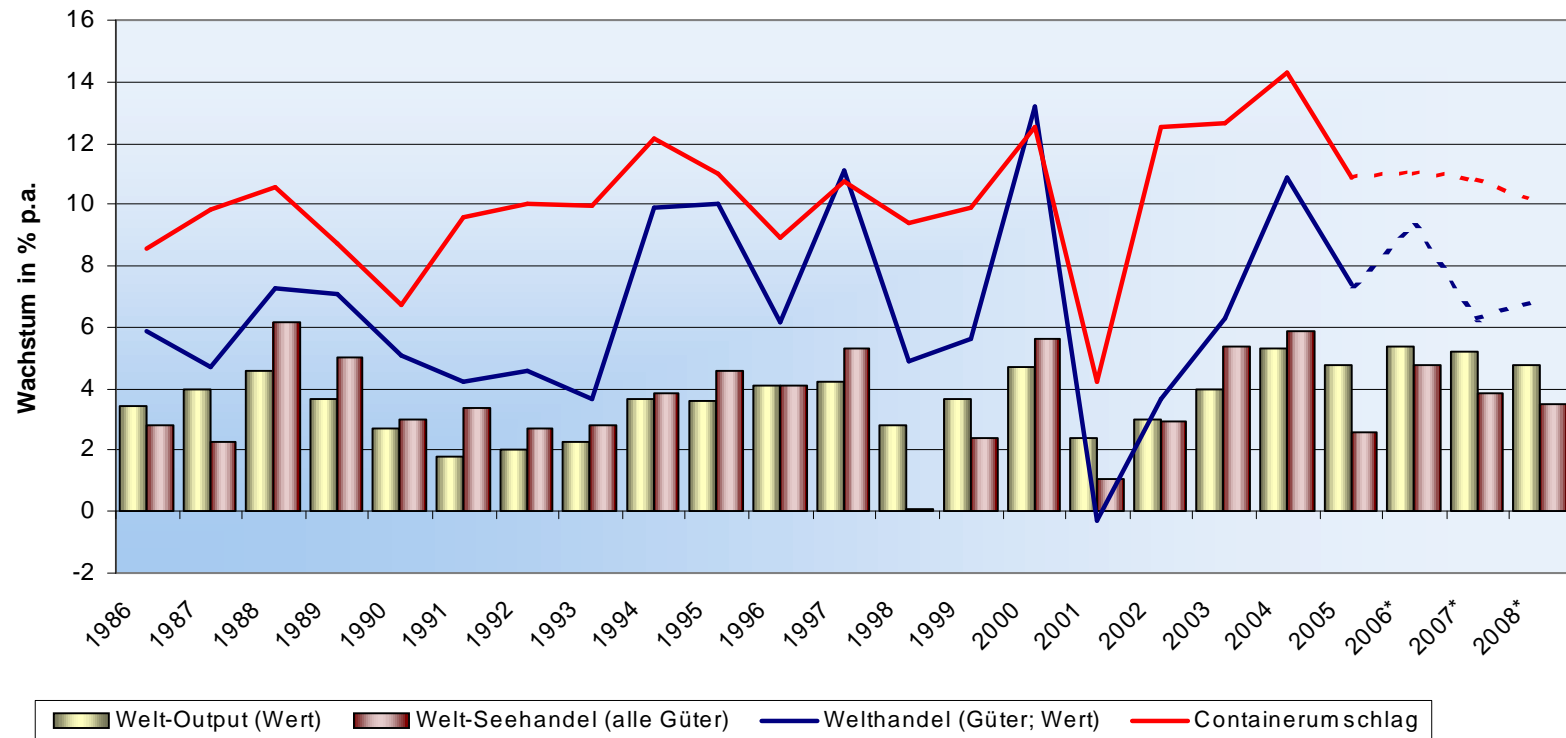


Gliederung

1. Aufgabenstellung
2. Vorgehen
- 3. Analyse des Seehafenhinterlandverkehrs**
4. Standortvergleich für Berlin – Brandenburg
5. Handlungsempfehlungen
6. Umsetzungskonzept

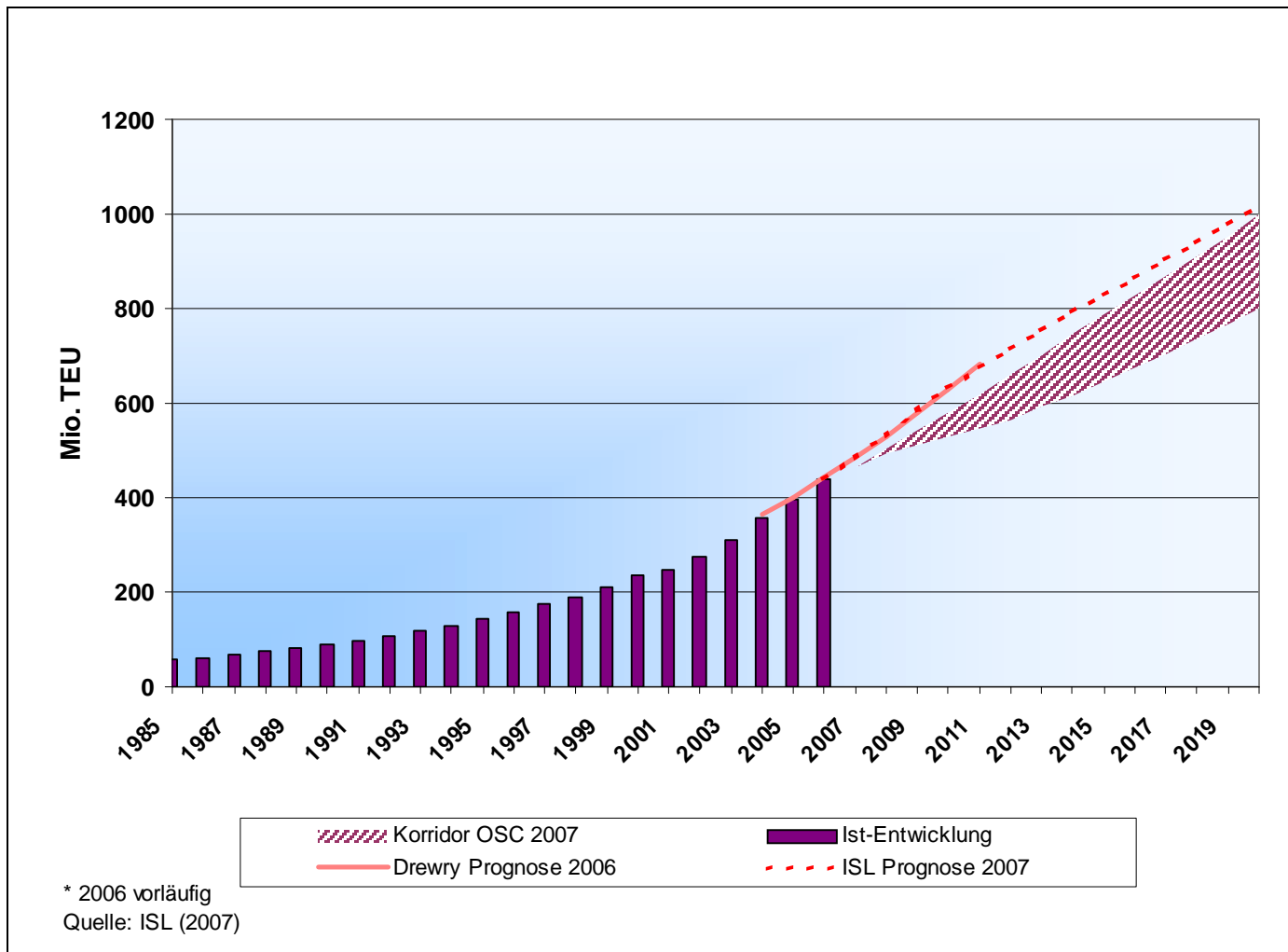


Jährliches Wachstum von Welt-BSP, Welthandel, Welt-Seehandel und Welt-Containerumschlag (1986-2008*)

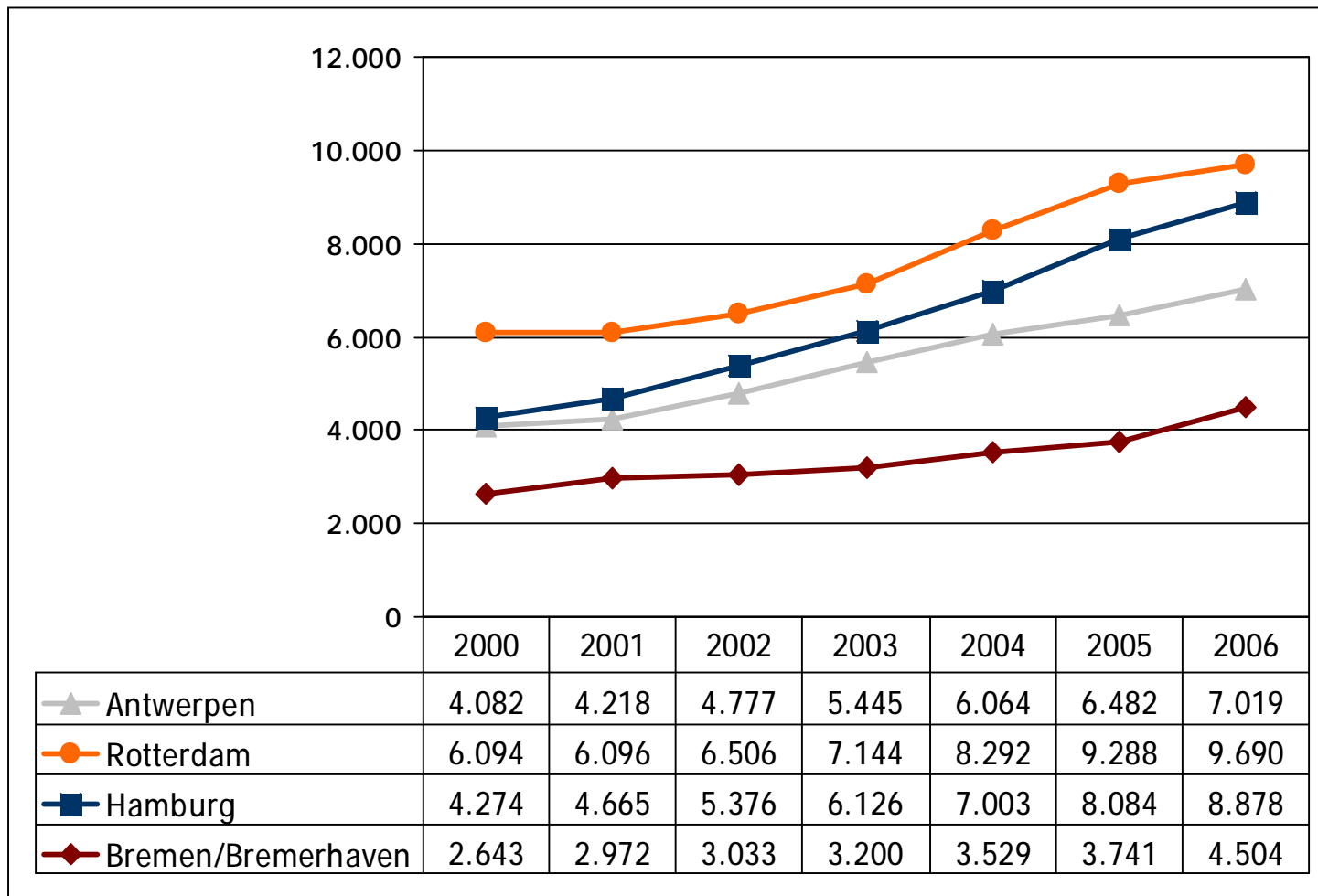


* 2006 vorläufig, 2007 und später. Schätzungen/Prognosen
Quellen: ISL (2007)

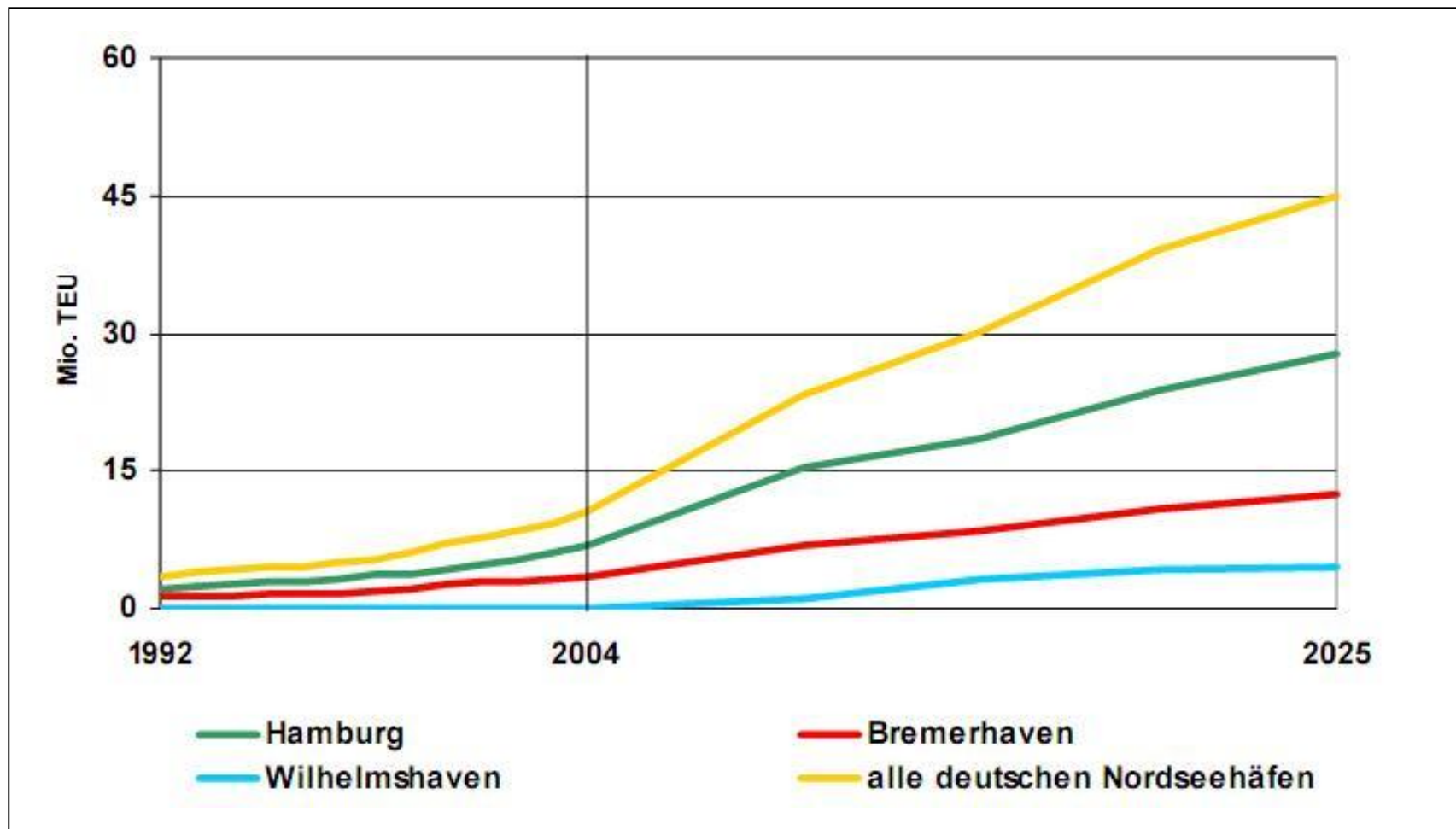
Zusammenschau verschiedener Prognosen zum weltweiten Containerumschlag



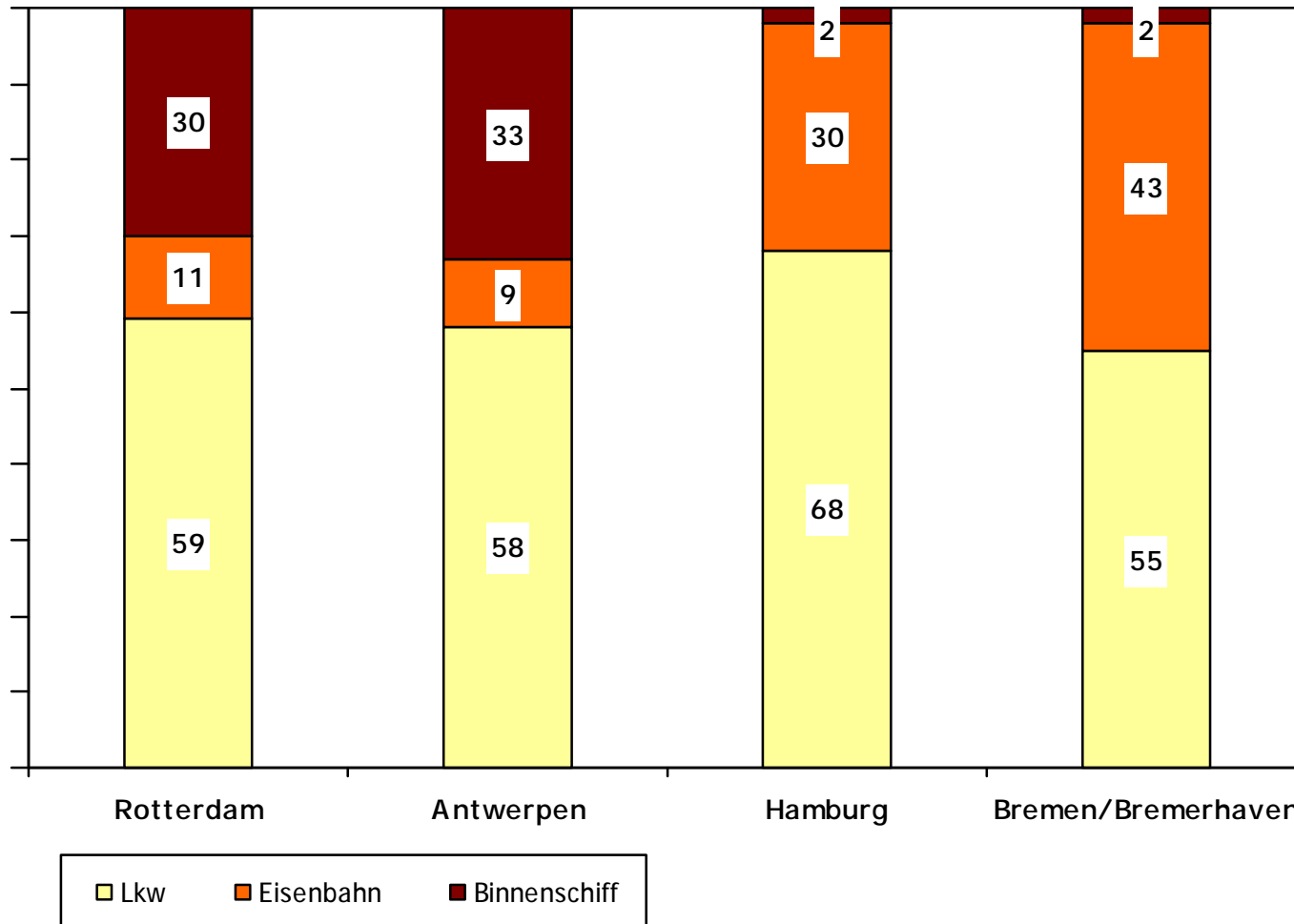
Containerumschlag ausgewählter Seehäfen von 2000 bis 2006 in 1.000 TEU



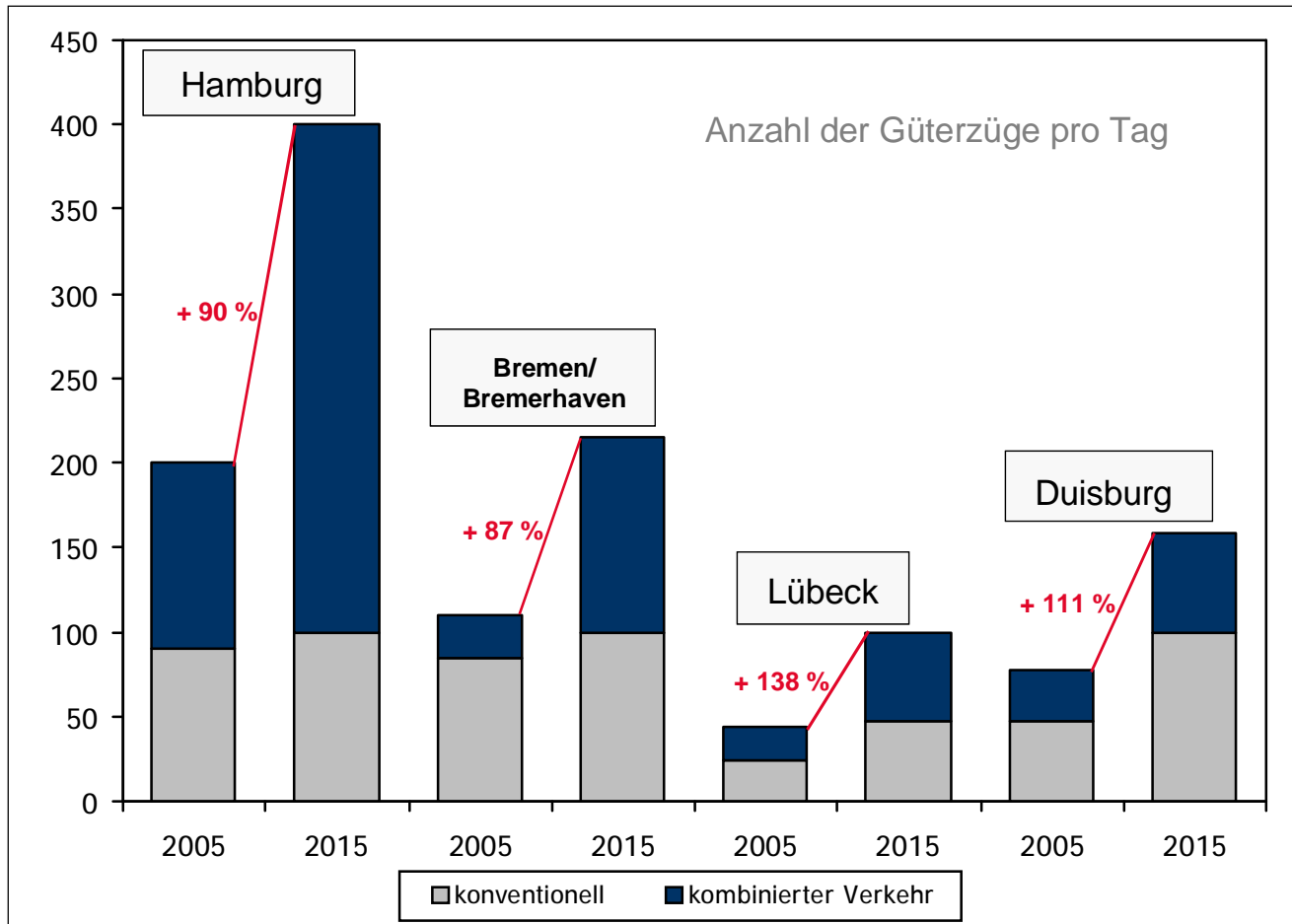
Containerumschlagsentwicklung in den deutschen Nordseehäfen



Modal Split im Hinterland ausgewählter Containerhäfen (ohne Federverkehre), Anteile in Prozent

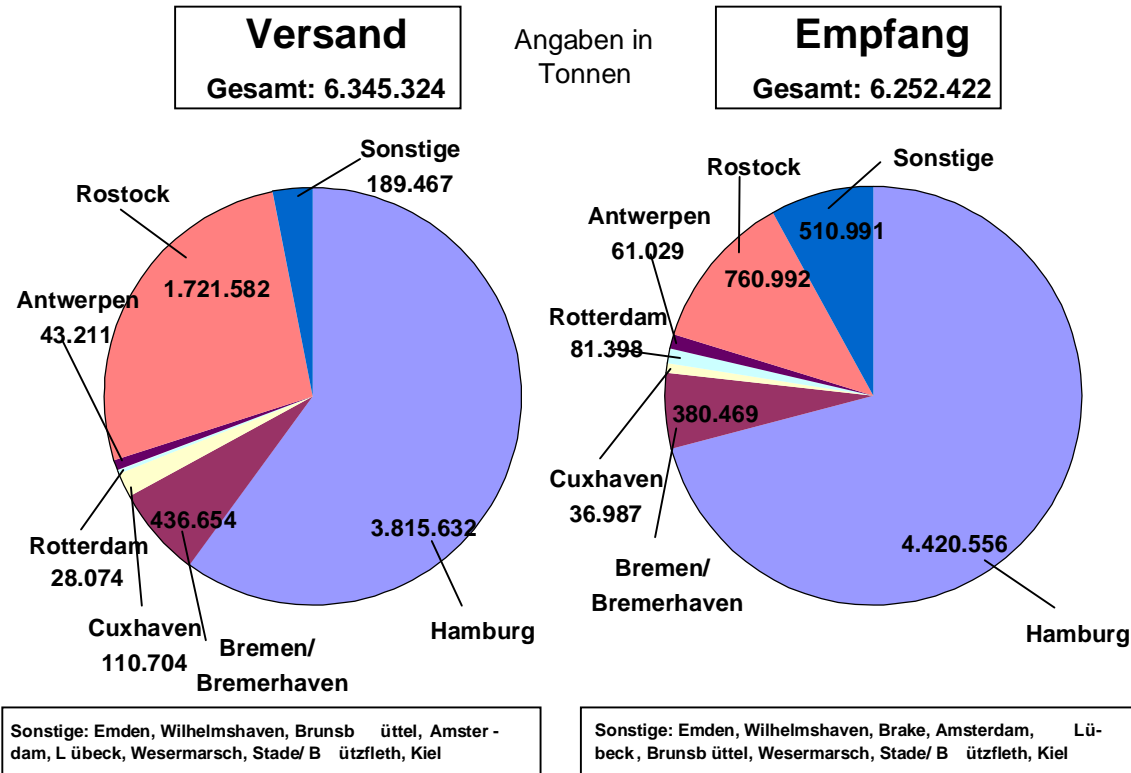


Prognose Güterzugverkehr in ausgewählten Häfen Anzahl der Güterzüge pro Tag

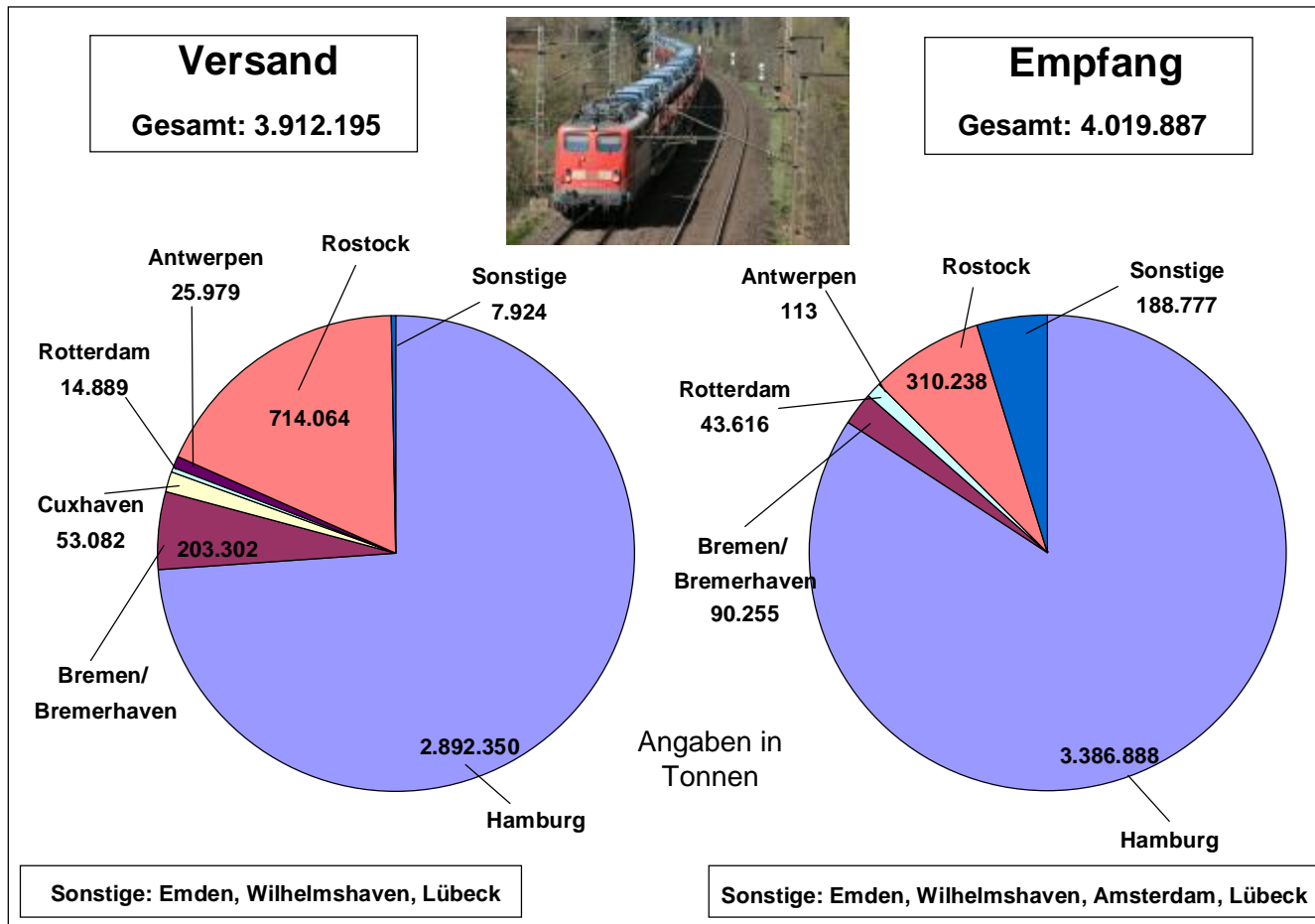


Quelle: DB, Masterplan Schiene, 2007, S. 9

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



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



Quelle: BAG (2007, S. 59 ff.)



Anteil Seehafenhinterlandverkehr Brandenburg (ohne Eigengewichte und Loco-Mengen) in 1.000 t

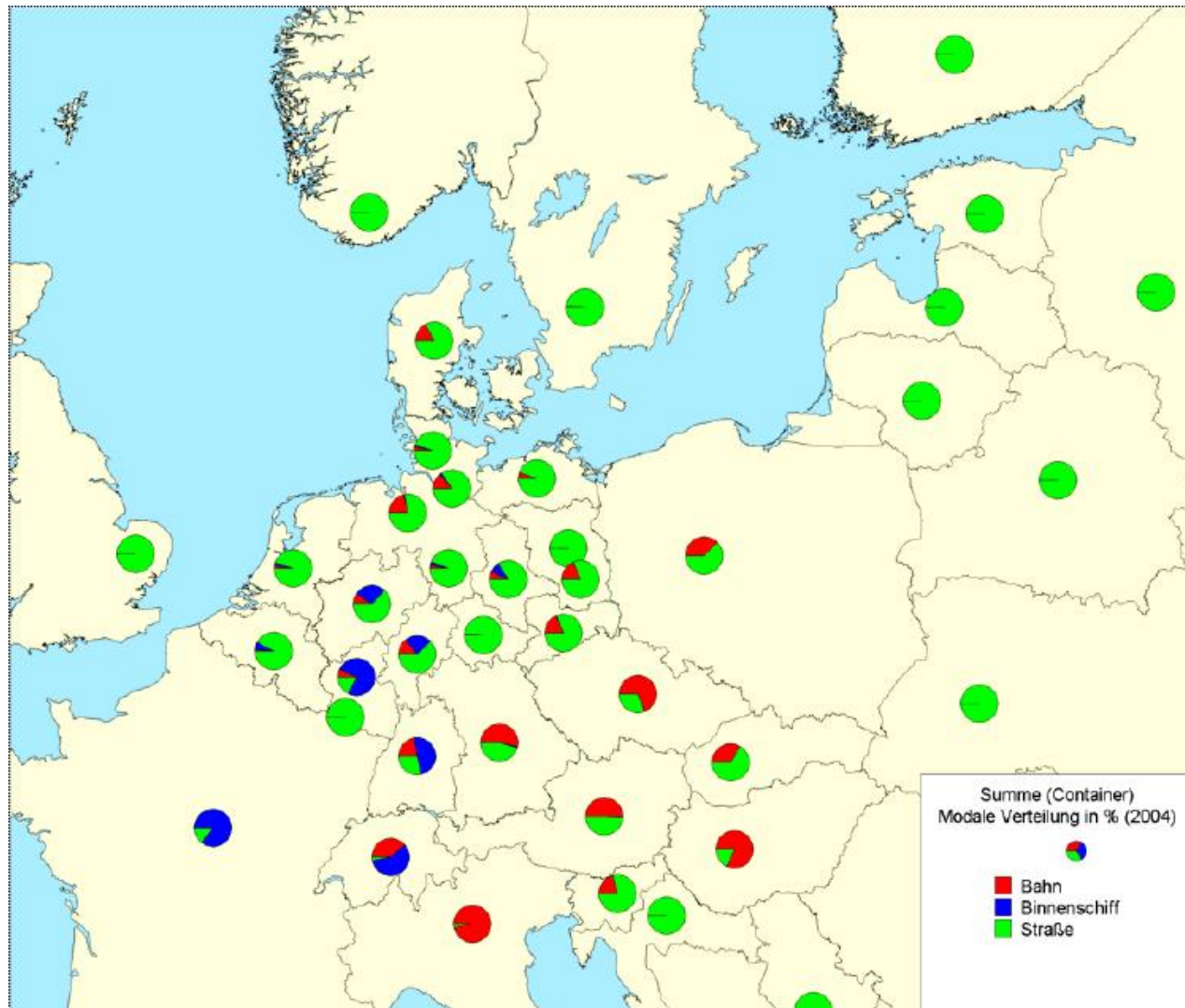
Region	Containerverkehr 2004	Anteil Region am Containerverkehr in %	Nichtcontainerverkehr 2004	Anteil Region am Nichtcontainerverkehr in 2004
Berlin	770	1,0 %	473	0,3 %
Brandenburg	1.439	1,8 %	5.869	4,1 %
Summe	2.209	2,8 %	6.342	4,4 %

Entwicklung des Anteils Brandenburgs am Seehafenhinterlandverkehr bis zum Jahr 2025 in 1.000 t*

Region	Container- verkehr 2004	Container- verkehr 2025	Wachstum 2004 – 2025 in % p.a.	Nichtcontai- nerverkehr 2004	Nichtcontai- nerverkehr 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 %

*ohne Eigengewichte und Loco-Mengen

Modal Split im seehafenrelevanten Hinterlandverkehr aller Häfen bei Containerladung nach Regionen (2004)



Quelle: PLANCO (2007)

Güterströme und –mengen Brandenburgs im Seehafenhinterlandverkehr wachsen zum Teil überdurchschnittlich.

- 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.
- Die Einzugsregionen für Brandenburg sind im Wesentlichen der Hamburger Hafen als „Marktführer“ im Seehafenhinterlandverkehr insgesamt, danach Bremen/Bremerhaven im Containerverkehr und Rostock für den stark ausgeprägten Nichtcontainerverkehr. Die Anteile anderer Häfen, wie Lübeck und den Westhäfen, sind gering.



Potenziale im Modal Split liegen bei Binnenschiff und Bahn

- In der Modalverteilung des Seehafenhinterlandverkehrs sind der Lkw bei den Containerverkehren und die Bahn bei den Nichtcontainerverkehren vorherrschend.
- Im Vergleich mit den ARA-Häfen wird deutlich, dass noch erhebliche Potenziale in der stärkeren Nutzung der Binnenschifffahrt und der Eisenbahn liegen.

Positive Tendenzen für Brandenburg als Seehafenhinterlandhub

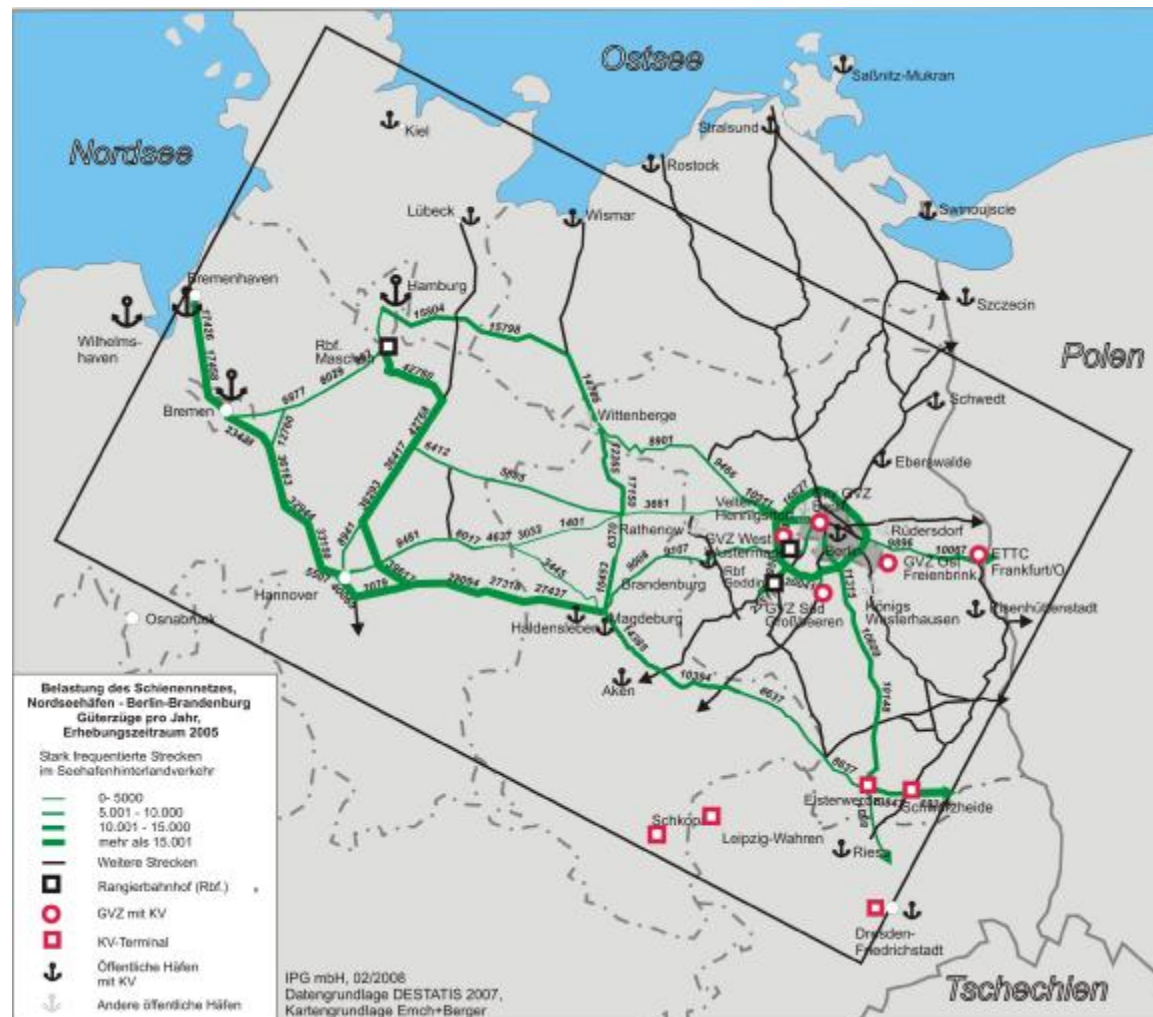
- Durch die dynamische Entwicklung des weltweiten Seecontainerverkehrs in den nächsten 10 bis 15 Jahren mit Wachstumsraten von durchschnittlich 6-7% und insbesondere des Hafens Hamburg (Asienverkehre), der eine Verdopplung des Containerumschlags auf 18,1 Mio. TEU in 2015 und eine Verdreifachung des Containerumschlags auf 27,8 Mio. TEU in 2025 erwartet, sind auch positive Tendenzen für den Standort Brandenburg als Seehafenhinterlandhub zu erwarten.



Kapazitätsreserven der Schieneninfrastruktur in Brandenburg sollten zur Entlastung von überlasteten Korridoren von/nach Hamburg und zur Verlagerung Straße – Schiene genutzt werden.

Abbildung:
Schienennetzbelastung
zwischen Nordseehäfen
und Berlin-Brandenburg

Anmerkung: nur
Güterverkehr, nur
deutsche Nordseehäfen,
Basis 2005



Das GVZ Wustermark und der Rangierbahnhof Wustermark bieten sich für die Bündelung von Verkehren in der Relation Ostseehäfen – Südeuropa an.

- Höhere Auslastung
- Höhere Abfahrtsfrequenz
- Geringere Kosten
- Bypass im Nord-Süd-Verkehr



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.

Beispiel für
Konkurrenzwerbung



Ein Standort von höchster Qualität

- 60 km von Hamburg entfernt
- unmittelbar an der Bundesautobahn A24
- größtes und erfolgreichstes Gewerbegebiet in Mecklenburg-Vorpommern
- namhafte Unternehmen aus der Logistikbranche und dem verarbeitenden Gewerbe wie beispielsweise Edeka und Tchibo sind hier angesiedelt
- attraktive Preise: 22,- Euro pro m² für voll erschlossene Gewerbeflächen
- höchste Fördermöglichkeiten, kürzeste Genehmigungswege

Interesse? Sprechen Sie uns an!

Wirtschaftsförderungsgesellschaft Landkreis Ludwigslust mbH
Geschäftsführer Wolf-Helmut Sieg
Lindenstraße 30, 19288 Ludwigslust
Tel. 03874.62044-11, Fax 03874.62044-10
sieg@wflg.de, www.wflg.de



Wirtschaftsförderungsgesellschaft
Landkreis Ludwigslust mbH

Gliederung

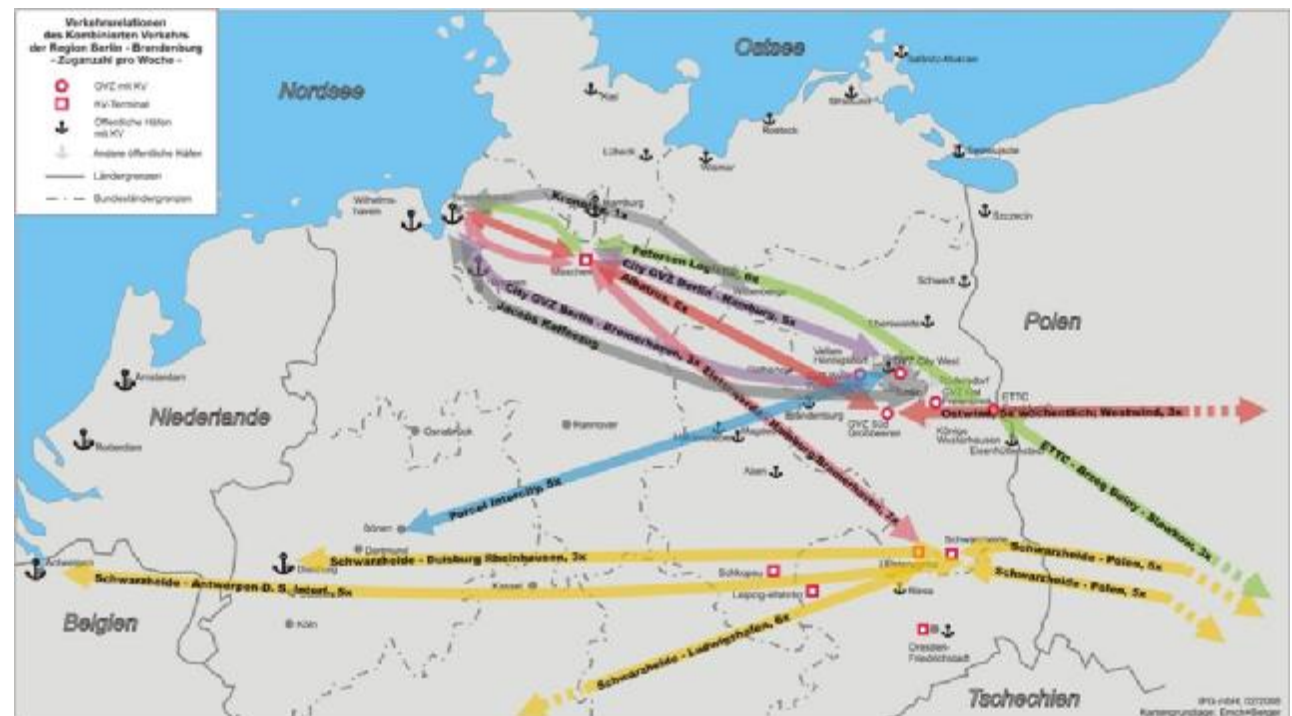
1. Aufgabenstellung
2. Vorgehen
3. Analyse des Seehafenhinterlandverkehrs
4. Standortvergleich für Berlin – Brandenburg
5. Handlungsempfehlungen
6. Umsetzungskonzept



Hub-Variante: Verkehrsknotenpunkt

Aufgrund der Kapazitätsreserven in den 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.

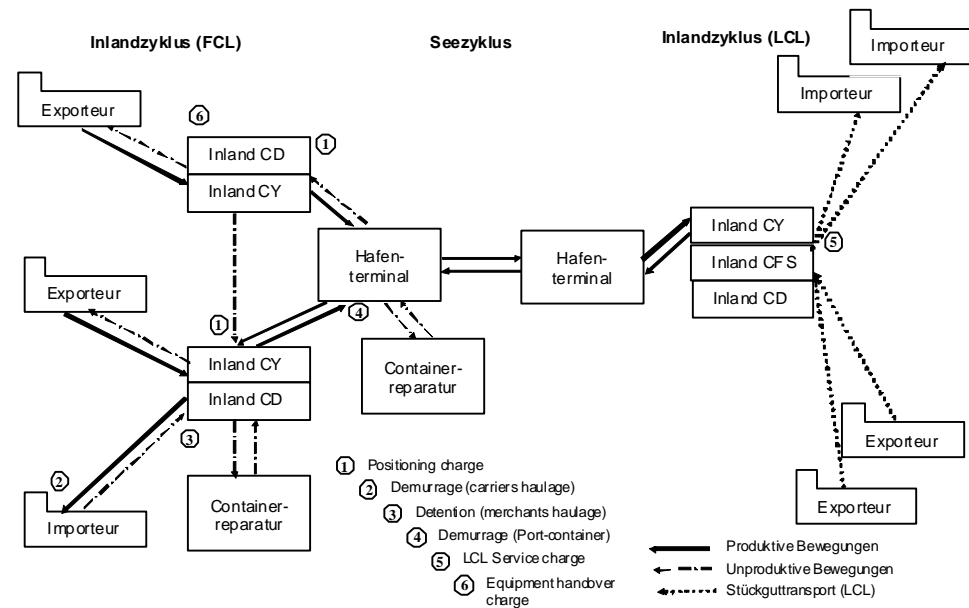
- Potenzial bei Handelsunternehmen in der Bündelung von schienenseitigen Transporten aus den Seehäfen (Aktionsware, Non-Food, Fruchtimporte)



Hub-Variante: Containerterminal/-depot für Reedereien

Die befragten Reedereivertreter erwarten, dass in den kommenden 5 – 10 Jahren die Etablierung von Seehafenhinterlandhubs stark vorangetrieben wird. Berlin – Brandenburg ist dafür prinzipiell geeignet und interessant.

- trimodaler HUB-Standort möglichst südlich an der deutsch-polnischen Grenze
- zusätzliche Wertschöpfungsaktivitäten durch „Brechen“ der Containertransportkette (z.B. Pufferung von Aktionswaren, Kühlhäuser)
- ab 2010 verstärkt Leercontainerlagerung im Hinterland



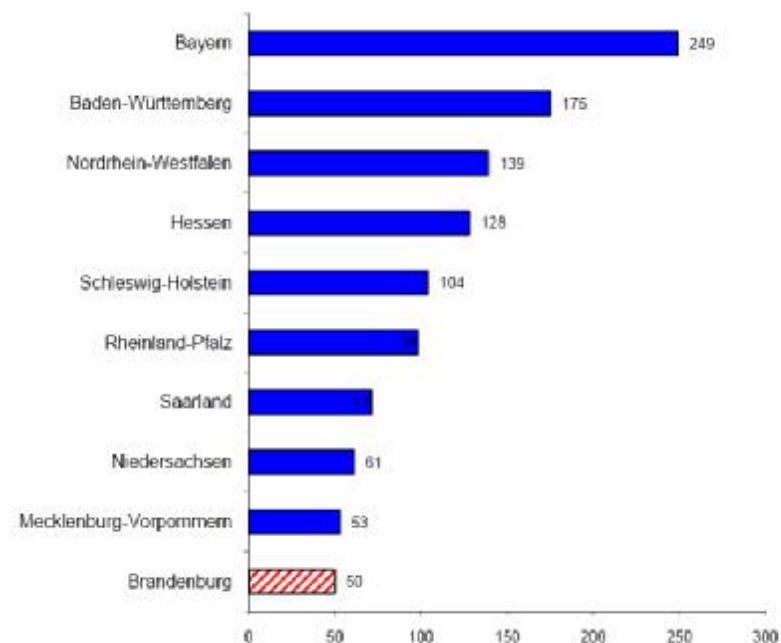
Quelle: Wagener & Herbst

Quelle: Wagener & Herbst
Prinzipschema des Containerumlaufs

Hub-Variante: Warenverteilzentren

Die Region Brandenburg bietet sich für die Ansiedlung von Warenverteilzentren im Seehafenhinterlandverkehr für die Distribution in der Region Berlin – Brandenburg und für die Distribution im Raum Ostdeutschland / Westpolen an.

- erhebliche Investitions- und Betriebskostenvorteile
- Frachtkostennachteile bei deutschlandweiter Verteilung
- Vorteile im Segment deutschlandweiter Distribution von kleinteiligen Sendungen per Express- und Paketdienst (Einheitspreise)



Angaben in Euro / qm
Kosten für baureifes Land in ausgewählten Bundesländern 2005

Gliederung

1. Aufgabenstellung
2. Vorgehen
3. Analyse des Seehafenhinterlandverkehrs
4. Standortvergleich für Berlin – Brandenburg
5. Handlungsempfehlungen
6. Umsetzungskonzept



Ausbau und Stärkung vorhandener Logistikstandorte

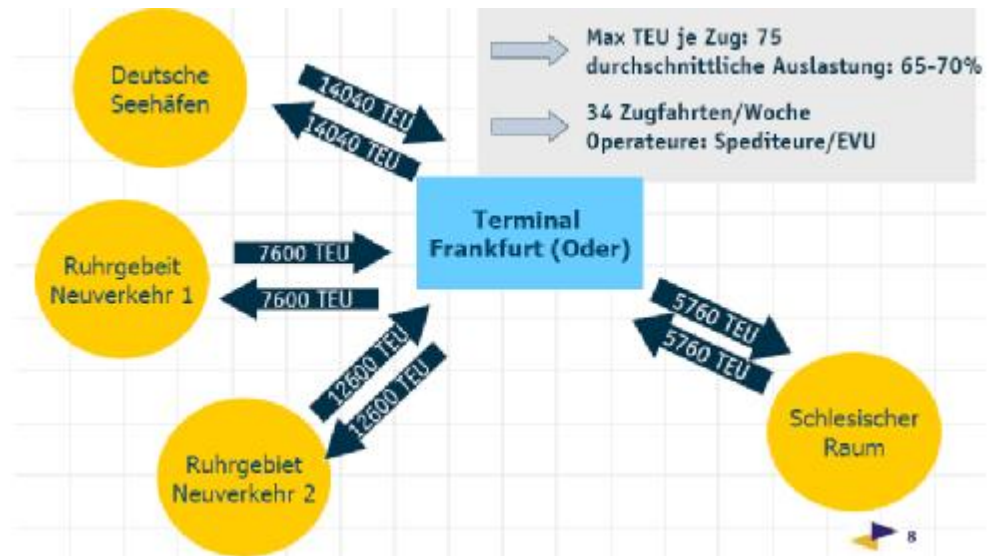
- Für Brandenburg wird keine Mega-Hub-Lösung empfohlen, sondern vielmehr der **nachfrageorientierte Ausbau und die Stärkung der vorhandenen Logistikstandorte**.
- **Überregionale Bedeutung** besitzen die Standorte GVZ Wustermark, GVZ Großbeeren, KV-Terminal Schwarzheide und GVZ Frankfurt / Oder. Diese 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.



Entwicklung der GVZ in Brandenburg zu KV-Drehscheiben

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

- **GVZ Großbeeren** für Konsolidierung und Verteilung von „unsortierten“ Containern aus den Seehäfen Richtung Osten
- **GVZ Wustermark** als Umschlagpunkt für Binnenschiffsverkehre Richtung Hamburg und als Bahnknoten im Nord-Süd-Verkehr an.
- **ETTC Frankfurt (Oder)** als Seehafenhinterlandterminal für Reedereien Richtung Osteuropa



Quelle: ETTC
Containerverkehre von/nach Frankfurt/Oder,
Prognose 2009

Industriekerne als Logistikstandorte im Seehafenhinterlandverkehr

Folgende Logistikstandorte sind für die weitere Entwicklung im Seehafenhinterlandverkehr Brandenburgs, speziell im KV, von besonderem Interesse:

- **KV-Terminal Schwarzheide:**
Osteuropa-Gateway-Funktion,
nicht nur für Chemieladung
- **Autobahndreieck Wittstock
und Neuruppin:**
Option (bedarfsabhängig)
eines öffentlichen Terminals mit
Basisausstattung mit Schwer-
punkt Seehafenverkehr; Nutzung
des GVZ Wustermark im Nord-
Süd-Verkehr

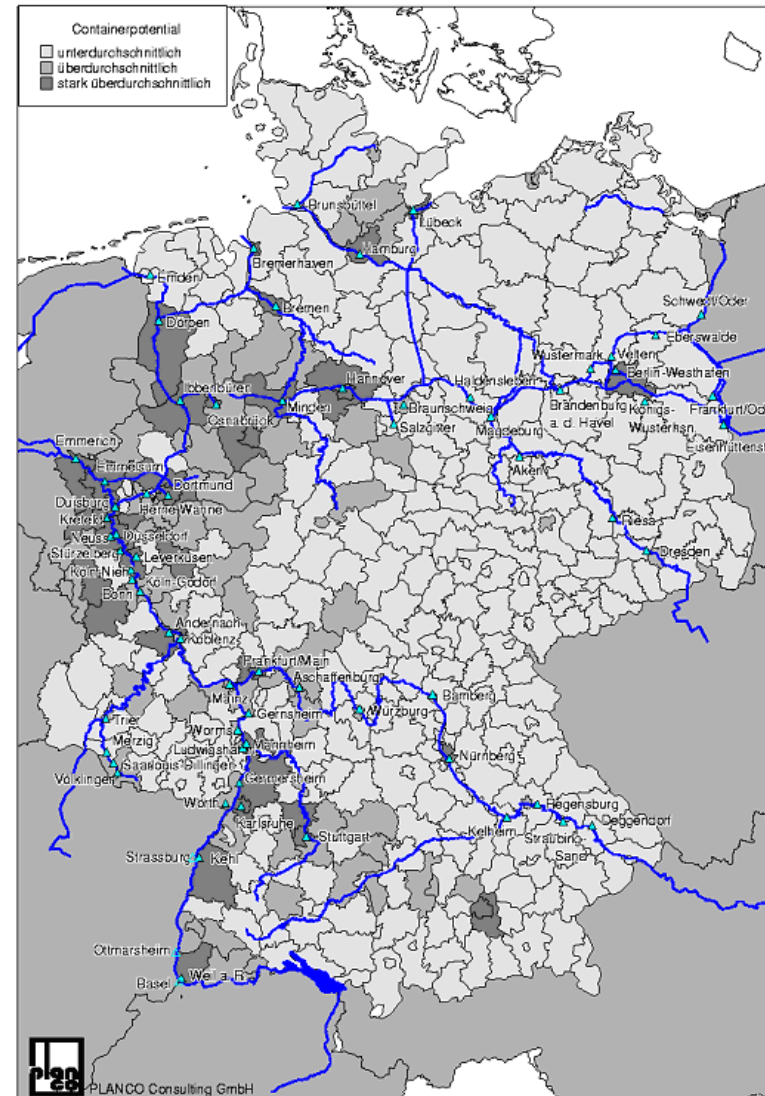


Quelle: Präsentation der Bertschi AG Dürrenäsch 18.03.08
KV-Terminal als Osteuropa-Hub (Basis: bestehende Zugverbindungen)

Stärkere Nutzung der Binnenschifffahrt Richtung Hamburg

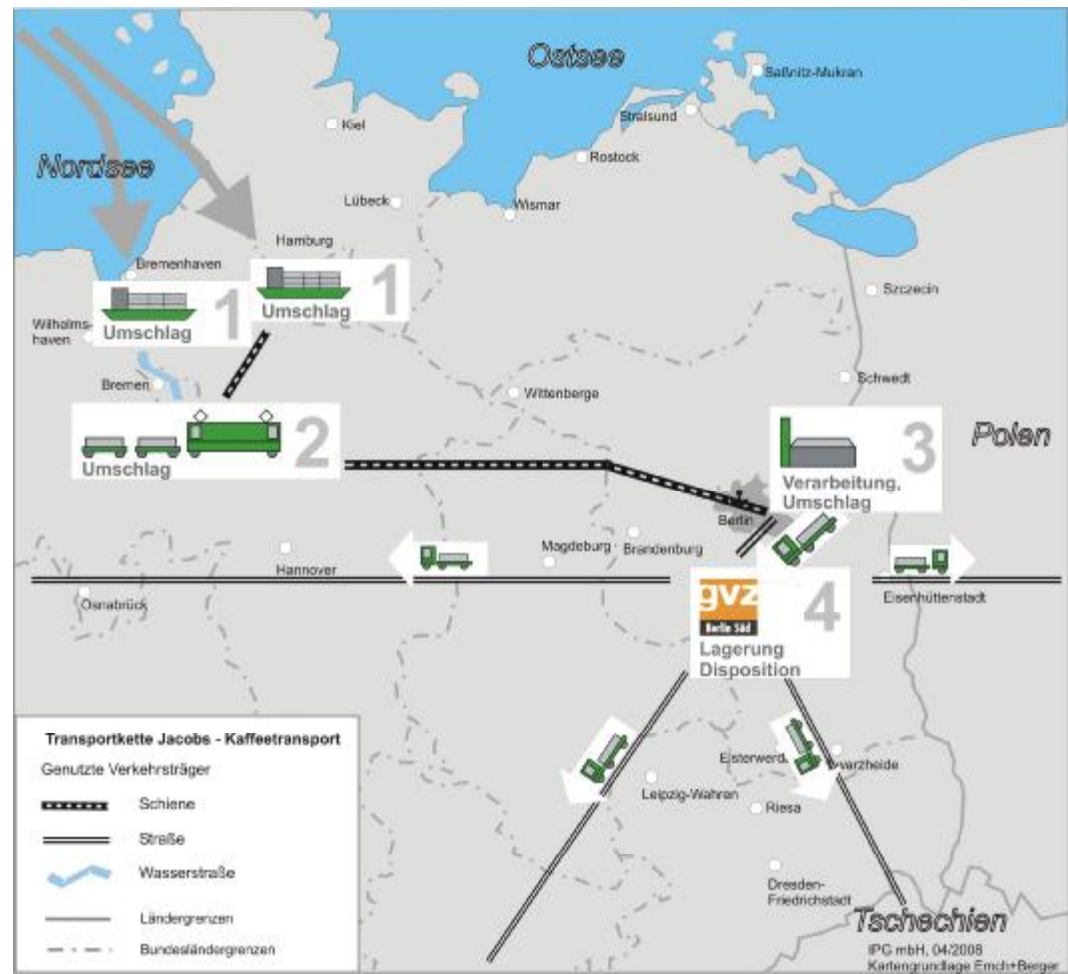
- Der geringe Binnenschiffsanteil im Seehafenhinterlandverkehr und die **Kapazitäten der Elbe** sind Anlass, verstärkt Verlagerungen von der Straße auf das Binnenschiff anzustreben.
- Die Häfen **Wittenberge** und **Wustermark** sollten sich aktiv in überregionale Kooperationen zum Aufbau von Binnenschiffscontainerlinien einbringen.

Quelle: PLANCO
Potenziale im Binnenschiffsseehafenhinterlandcontainerverkehr
2010



Weitere Ansiedlung von Warenverteilzentren in Brandenburg

- Brandenburg ist eine wirtschaftlich attraktive **Alternative zu den traditionellen Verteilzentren in den Nordseehäfen.**
- Ansiedlungen von Warenverteilzentren sollten **in den GVZ** oder deren Nähe konzentriert werden.
- **Bündelung von KV-affiner Ladung** ermöglicht attraktive Zugverbindungen.



Zielgerichtetes Standortmarketing durch das LogistikNetz Berlin-Brandenburg und durch die Wirtschaftsförderung

- Marketing in den **Seehäfen** vor Ort ausbauen
- Marketing in der Region Berlin Brandenburg zur **Bündelung im KV**
- **Handelsunternehmen und Verlager** gezielt in den Logistikstandorten ansiedeln

Zielgruppe sind Handels- und Logistikunternehmen, die sich für eine zentraleuropäische Verteilung im Zuge eines Markteintrittes oder im Zuge von Erweiterungsmaßnahmen interessieren (deutsche Importeuren, Holland, Spanien, China und Nordamerika). Die Kombination Seehafenhinterlandanbindung und Osteuropa-/Asienverkehr per Bahn sollte hervorgehoben werden.

- **Verknüpfung von Verbindungen im Kombinierten Verkehr** über die KV-Terminals Wustermark, Großbeeren, Frankfurt (Oder) und Schwarzheide in den Relationen Seehäfen, Osteuropa/Asien und Ostsee-Adria-Landbrücke (Drehscheibe)



Gliederung

1. Aufgabenstellung
2. Vorgehen
3. Analyse des Seehafenhinterlandverkehrs
4. Standortvergleich für Berlin – Brandenburg
5. Handlungsempfehlungen
6. **Umsetzungskonzept**



Die Umsetzung erfordert konkretes Handeln der verantwortlichen Akteure

- **Priorisierung der Mittelverwendung, Realisierung von Maßnahmen im BVWP 2009/2010 (Bypass-Funktion u.a.)**
Akteur: MIR
- **Informationsveranstaltungen in den Seehäfen**
Akteur: LogistikNetz Berlin - Brandenburg
- **Informationsveranstaltung zu KV für die regionale Industrie**
Akteure: GVZ Betreiber, KV-Operator
- **Zentraler Logistiktag für die Region als Marketingplattform**
Akteur: Logistikinitiative / LogistikNetz Berlin – Brandenburg
- **Zielgruppenspezifische Kommunikation der Standortvorteile**
Akteure: Wirtschaftsförderergesellschaften, LogistikNetz
- **Bedarfsorientierter Ausbau an ausgewählten Standorten**
(s. Studie) Akteure: örtliche Träger

