

# **PROGNOSE DER DEUTSCHLANDWEITEN VERKEHRSVERFLECHTUNG**

## **SEEVERKEHRSPROGNOSE (LOS 3)**

**Zusammenfassung**

**Auftraggeber:  
Bundesministerium für Verkehr, Bau  
und Stadtentwicklung**

vorgelegt von



**PLANCO Consulting GmbH, Essen**  
Lilienstr. 44, D-45133 Essen  
Tel. +49-(0)201-41921; Fax +49-(0)201-411468  
e-mail: [planco@planco.de](mailto:planco@planco.de)  
http: [www.planco.de](http://www.planco.de)

April 2007  
FE-Nummer 96.0864/2005/



### Prognoseansatz

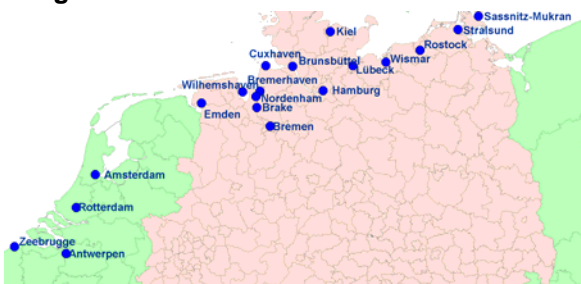
Die vorliegende Seeverkehrsprognose ist ein Beitrag zur "Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtung 2025", die derzeit im Auftrag des BMVBS erarbeitet wird. Die Entwicklungsprognosen für einzelne Häfen werden unter Bezug auf die Entwicklung in der gesamten Hafenrange abgeleitet, so dass auch langfristige Verschiebungen zwischen den Häfen in einem konsistenten System abgebildet werden. Die hierfür erforderlichen Datengrundlagen werden in einer internen Datenbank fortlaufend aktualisiert. Der schematische Ablauf der Seehafenprognose kann aus dem folgenden Diagramm entnommen werden.

### Ablauf der Seeverkehrsprognose 2025



Die Prognose des **Seehafenumschlags** berücksichtigt einerseits exogene, aus dem Außenhandel auftretende Einflüsse, andererseits aber auch endogene, sich aus dem seewärtigen Transportsektor ableitende, Einflussfaktoren (Veränderungen innerhalb der Ladungsstruktur, Marktanteilsveränderungen sowie größerer Anteil der See-See-Verkehre). Verschiebungen in den Marktanteilen der Häfen sind vornehmlich durch die Entwicklungsstärke ihres jeweiligen landseitigen Hinterlandes geprägt.

### Betrachtete Nord-, Ostsee und Rheinmündungshäfen



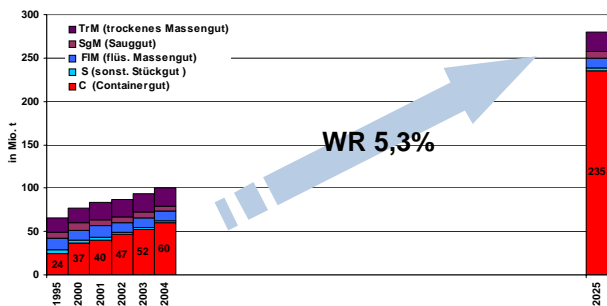
Daher werden für die Prognose, neben der allgemeinen Außenhandelsprognose, auch spezifische Entwicklungserwartungen für die über die deutschen Häfen versorgten Regionen/ Unternehmen berücksichtigt. Diese Veränderungen gehen bereits in die außenhandelsabhängige Prognose ein, sind also nicht Gegenstand gesonderter Potentialbetrachtungen.

### Umschlagsentwicklung bis 2025

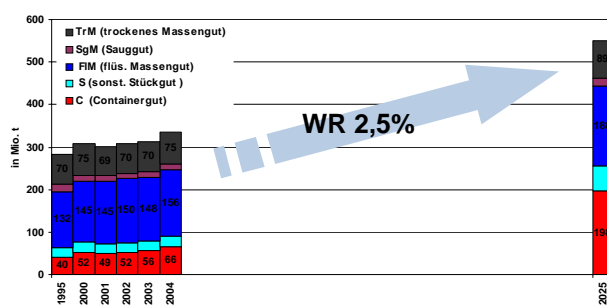
Insgesamt wird bei Berücksichtigung aller Einflussfaktoren für die hier betrachteten Häfen eine Erhöhung des Umschlagsaufkommens von 793 Mio. t (2004) auf 1.658 Mio. t (2025) erwartet. Dies entspricht einer jahresdurchschnittlichen Zuwachsrate von 3,6%. Im See-Ausgang wird mit 4,7 % p.a. ein deutlich schnelleres Wachstum erwartet als im See-Eingang mit 2,9 % p.a. Das durchschnittliche Wachstum in den deutschen Häfen wird mit 4,6 % p.a. deutlich höher sein als in den Rheinmündungshäfen (2,8 % p.a.). Das Transitaufkommen wird von 279 Mio. t auf 758 Mio. t ansteigen. Die Entwicklung im Transitverkehr wird auch weiterhin vom Containerverkehrswachstum bestimmt.

Für die Zukunft wird die Wettbewerbsposition der deutschen Häfen besser eingeschätzt, da die Wachstumsmärkte in den osteuropäischen Staaten liegen und die Lage der deutschen Seehäfen zu diesen Regionen deutlich besser ist, als die der Rheinmündungshäfen. In den deutschen Containerhäfen sind zahlreiche Projekte zur Erweiterung der Containerumschlagskapazität sowie zur weiteren Verbesserung der Zufahrtsbedingungen an Elbe und Weser geplant. Am stärksten wird sich das Umschlagsaufkommen in Bremerhaven (+5,8% p.a.) und Hamburg (+5,3% p.a.) entwickeln. Bremerhaven wird somit im Jahr 2025 Deutschlands zweitgrößter Seehafen sein. Hamburg wird mit einem Umschlagsaufkommen von 337 Mio. t Deutschlands größter Seehafen bleiben. Rotterdams Umschlag wird im Jahr 2025 voraussichtlich bei rd. 603 Mio. t liegen. Hamburgs Umschlag wird mit rd. 5% p.a. deutlich schneller wachsen als der von Rotterdam, so dass er in 2025 ca. 50% des Rotterdamer Umschlags erreichen wird.

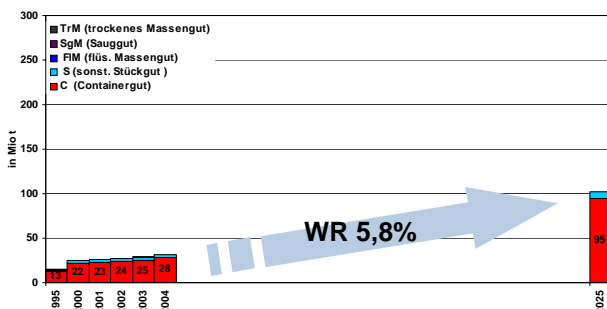
### Umschlagsentwicklung in Hamburg



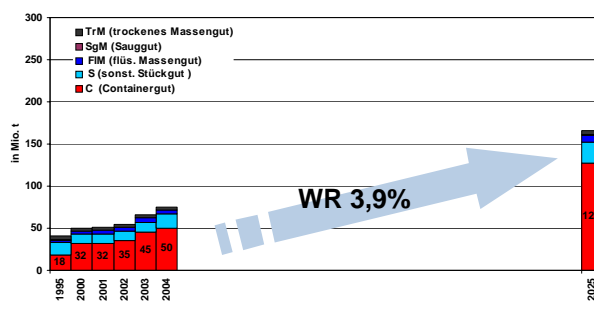
### Umschlagsentwicklung in Rotterdam



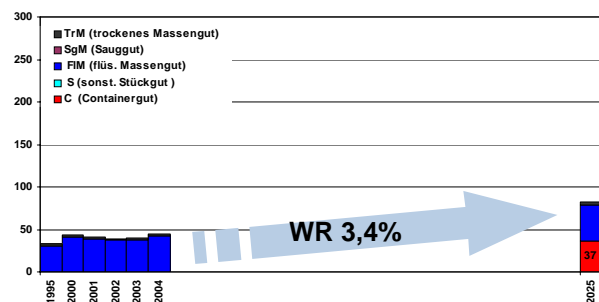
### Umschlagsentwicklung in Bremerhaven



### Umschlagsentwicklung in Antwerpen



### Umschlagsentwicklung in Wilhelmshaven (JadeWeserPort)

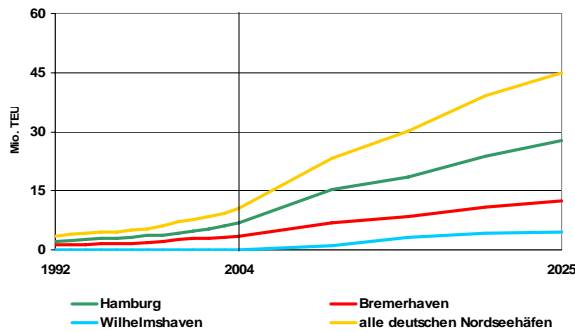


Hierbei wird das **Containerladungsaufkommen** in den deutschen Häfen aufgrund des höheren Anteils deutscher Häfen an den osteuropäischen Wachstumsverkehren schneller wachsen als in den Rheinmündungshäfen. Ohne Eigengewichte liegt der Anteil der deutschen Häfen am Containerladungsaufkommen bereits 2004 bei 35% und wird sich bis zum Jahr 2025 auf 59% erhöhen. Bedeutende Aufkommensgebiete im Containerverkehr sind insbesondere Osteuropa auf europäischer Seite, sowie Amerika, Nord- und Südostasien auf der Überseeite. Die Fahrtgebietsstruktur wird sich bis 2025 nur marginal verschieben.

Rotterdam und Antwerpen werden sich mit einer ähnlichen aber im Vergleich zu den deutschen Häfen langsameren Dynamik entwickeln. Rotterdam wird mit einem Containerladungsaufkommen von 204 Mio. t seine Position als größter Containerhafen in der Nordrange an Hamburg verlieren. Auch in der Zukunft wird das Wachstum durch den **Container und Ro-Ro-Fährverkehr** bestimmt werden. Rd. 44% des Umschlagsaufkommens aller Häfen werden im Jahr 2025 aus Containerladung bestehen (1992 15%, 2004: 26%).

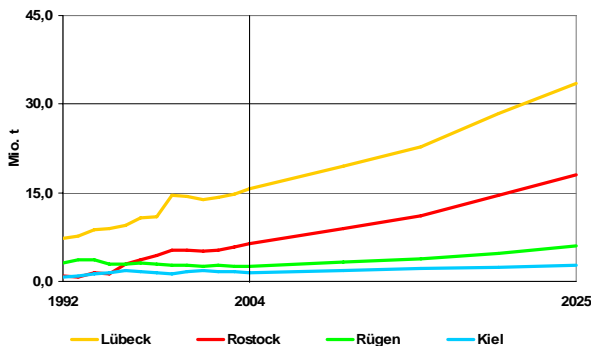
Wie in der Vergangenheit wird auch für die nächsten Jahre erwartet, dass sich das Containerladungsaufkommen mit 6,0 % p.a. (zwischen 2004 und 2025) dynamischer entwickeln wird als das Gesamtumschlagsaufkommen. Hamburg wird mit einem Aufkommen von 235 Mio. t der bedeutendste Containerhafen Deutschlands bleiben. Er wird auch mit rd. 6,7% p.a. das höchste Wachstum im Containerverkehr realisieren. Bremerhaven wird sich bis zum Jahr 2025 mit 6,0 % p.a. langsamer entwickeln und wird ein Containerladungsaufkommen von 95 Mio. t aufweisen.

### Containerumschlagsentwicklung in den deutschen Nordseehäfen



Das **Ro-Ro-Verkehrsaufkommen** wird sich mit einem Anstieg von 4,8% p.a. von 27,0 auf 71,1 Mio. t ebenfalls überproportional entwickeln. Rostock und Saßnitz/Mukran werden aufgrund der wirtschaftlichen Entwicklung in den fünf neuen Bundesländern steigende Marktanteile von 5,8 % bzw. 4,6% p.a. erzielen. Lübeck wird jedoch weiterhin größter Fährverkehrshafen bleiben.

### Entwicklung des RoRo-Verkehrs in Ostseehäfen

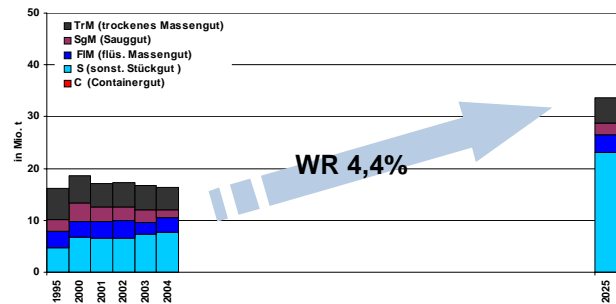


Infolge des stärkeren Wachstums wird Rostock seine Marktanteile weiterhin von 25% auf 30% erhöhen können. Saßnitz wird seine Marktanteile aufgrund der guten Verbindungen zu Russland und aufgrund der Konzentration des Bahnverkehrs auf diesen Hafen in Zukunft bei rd. 10% stabilisieren können; hierbei handelt es sich um die Fortsetzung eines Prozesses, der seit 2000 zu beobachten ist.

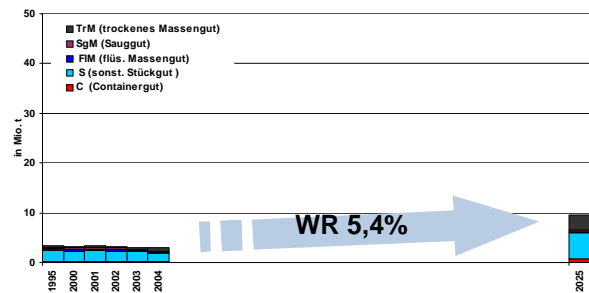
### Seehafenhinterlandverkehr

Eine Sonderrolle spielt der **See-See-Verkehr** (Transshipment). Diese Verkehre werden per Seeschiff transportiert und sind in diesem Fall daher kein Bestandteil des Seehafenhinterlandverkehrs.

### Umschlagsentwicklung in Rostock



### Umschlagsentwicklung in Kiel



Die Ausrichtung der Transshipmentverkehre über die Rheinmündungshäfen führt nach Westeuropa und das westliche Mitteleuropa. Sie wird sich bis zum Jahr 2025 noch verstärken. Die Relationen in Richtung Britische Inseln, Frankreich und Iberische Halbinsel nehmen deutlich zu. Aber auch in Richtung Ostseeanrainerländer verstärken sich die Feederverkehre.

Transshipmentverkehre über die deutschen Nordseehäfen hingegen sind deutlich auf die Ostseeanrainer ausgerichtet. Diese Tendenz verstärkt sich signifikant bis zum Prognosejahr 2025.

**Seehafenhinterlandverkehr** ist der Verkehr, der in den Seehäfen umgeschlagen wird, und von seinem Quell- bzw. zu seinem Zielgebiet per Bahn, Lkw oder Binnenschiff transportiert wird. Aufgrund der Umschlagsentwicklung wird der gesamte Seehafenhinterlandverkehr in den hier betrachteten Hafenregionen im Containerverkehr um durchschnittlich 6,3% p.a. auf 285 Mio. t und im Nichtcontainerverkehr um 2,4% auf 234 Mio. t ansteigen. **Transitverkehre** wachsen sowohl im Container- als auch im Nichtcontainerverkehr deutlich schneller als Verkehre von und nach Deutschland. Die Transitverkehre der Rheinmündungshäfen im Containerbereich orientieren sich deutlich an der Rheinachse und nach Frankreich.

### Hinterlandverkehr Rheinmündungshäfen - Containerladung 2025 in 1.000 t



Erwartungsgemäß spielen die Verkehre von und nach Deutschland bereits 2004 eine erhebliche Rolle, die sich bis 2025 noch verstärkt. Österreich ist ebenfalls ein frequentiertes Quell- bzw. Zielland von Transporten über die Rheinmündungshäfen. Hervorzuheben ist der deutliche Anstieg der Transporte von und nach Italien, Frankreich und der Schweiz.

### Hinterlandverkehr Hamburg / Bremische Häfen / Wilhelmshaven – Containerladung 2025 in 1.000 t



Aus den Transitverkehren per Container über die ausgewählten deutschen Nordseehäfen stehen 2004 Österreich, die ehemalige CSSR und Dänemark durch größere Mengen hervor. 2025 ändert sich das Bild durch die Zunahme der Verkehre von und nach Polen, Schweden, Niederlande, Schweiz, Italien und Frankreich. Der Seehafenhinterlandverkehr mit den Transitländern über ausgewählte Ostseehäfen – hier werden Container- und Nichtcontainerverkehre betrachtet - verteilt sich bei Lübeck und Rostock über das westliche Mitteleuropa und Westeuropa. Abgesehen von einer generellen Zu-

nahme ändert sich die Struktur nur in Rostock durch Verkehre nach Schweden. Der Hafen Kiel ist vorrangig auf Deutschland und die westlichen Küstenländer (Niederlande, Belgien und Nordfrankreich) ausgerichtet.

Der **Seehafenhinterlandverkehr von und nach Deutschland** ergibt sich in den deutschen Seehäfen aus dem Seehafenumschlag (ohne Eigengewichte) abzüglich des Umschlagsanteils, der für die Hafenregion selbst (Loco-Quote) abgewickelt wird. In den niederländischen und belgischen Häfen werden die Verkehre berücksichtigt, die in das deutsche Verkehrsnetz fließen.

Die regionale Veränderung der Verteilung der Transporte auf Ziele bzw. von Quellen innerhalb Deutschlands ergibt sich aus den Strukturen in den Quell- und Zielregionen sowie aus Veränderungen der Güterstruktur. Der Einfluss veränderter Güterstrukturen wird durch eine Input-Output orientierte Zuordnung von Gütergruppen zu Versendern bzw. Empfängern (Industriesektoren, Verbrauchstrukturen etc.) berücksichtigt. Durch diese Faktoren, werden die Entwicklungen der regionalen Situation bis 2025 gegenüber 2004 berücksichtigt. Diese Entwicklungen werden durch externe Außenhandels- und Wirtschaftsprognosen vorgegeben. Veränderungen im Hinterland durch den JadeWeserPort bzw. den Peragon-Terminal in Amsterdam und veränderte Rahmenbedingungen und Standortfaktoren im Massengutbereich werden individuell berücksichtigt.

Die relationsspezifischen Transportmengen sind in einer Datenbank zum Seehafenhinterlandverkehr gespeichert und werden in digitaler Form verfügbar. In dieser Datenbank ist je Gütergruppe (N24) die Transportnachfrage im Hafenhinterlandverkehr im Jahr 2004 und die für 2025 geschätzte Nachfrage zwischen den Häfen und den Kreisen in Deutschland in beiden Richtungen sowie von und zu den Transitländern getrennt nach Container- und Nichtcontainerladung dargestellt. Weiterhin stehen für alle Häfen die Umschläge nach Richtung und Gütergruppe in digitaler Form zur Verfügung.