

Möglichkeiten der Entwicklung Brandenburgs als Hub im Seehafenhinterlandverkehr

Abschlussbericht (Summary)



Möglichkeiten der Entwicklung Brandenburgs als Hub im Seehafenhinterlandverkehr

Abschlussbericht (Summary)

Bearbeitungszeitraum:

Oktober 2007 bis Juni 2008

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

INHALTSVERZEICHNIS

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	3
0 WICHTIGSTE ERGEBNISSE	4
1 AUFGABENSTELLUNG	6
2 VORGEHEN	7
2.1 Begriffsbestimmung und Arten von Hubs	7
2.2 Methodisches Vorgehen	8

Abkürzungsverzeichnis

ARA-Häfen	Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam
BB	Berlin – Brandenburg
CD	Container Depot
CFS	Container Freight Station
CY	Container Yard, Containerterminal
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ESTW	Elektronisches Stellwerk
ETCS	European Train Control System
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
FCL	Full Container Load
GVZ	Güterverkehrszentrum
KEP	Kurier, Express, Paket
KV	Kombinierter Verkehr
LCL	Less than Container Load
MIR	Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg
PZB	Punktzugbeeinflussung
Ro-Ro	Roll-On/Roll-Off
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
TEU	Twenty Foot Equivalent Unit
WVZ	Warenverteilzentrum
ZAB	ZukunftsAgentur Brandenburg, Potsdam

0 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 Kos-

tennachteile 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.

1 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.

2 Vorgehen

2.1 Begriffsbestimmung und Arten von Hubs

Unter einem Hub (dt.: Nabe) versteht man allgemein einen zentralen Knotenpunkt für Umschlag und Lagern, der mit entsprechenden Verbindungen (z.B. regelmäßige Zugverbindungen) ein Hub-Spoke-System (dt.: Nabe-Speiche-System) darstellt.

Vorteile von Verkehren über Hubs gegenüber Direktverkehren sind in der Regel positive **Kosteneffekte**, insbesondere

- durch Einsatz größerer Transportmittel auf der Hauptstrecke (Blockzug, Mutterschiff etc.),
- durch die verbesserte Auslastung der Transportmittel, u. a. durch Vermeidung von Leerfahrten und von Minderauslastung,
- durch Skaleneffekte im Umschlag und in der Lagerung,

sowie **Qualitätseffekte**

- durch schnellere und einfachere Anbindung von zusätzlichen Relationen,
- durch schnellere Beförderung durch Direktverkehr zum /vom Hub und Vermeidung von Unterwegshalten (milk-run).

Typische Beispiele für Hubs sind Zentralflughäfen (z.B. Frankfurt (Main), Zentralhäfen (z.B. Rotterdam, Hamburg) und die Overnight-Systeme der KEP-Dienste (z.B. Hubs in Neuenstein, Kassel). Im Zusammenhang mit der o. a. Aufgabenstellung soll untersucht werden, inwieweit sich Logistikstandorte in Brandenburg dafür anbieten, im Seehafenhinterlandverkehr Funktionen eines Hubs zu übernehmen.

Im Folgenden werden grundsätzlich folgende **Hub-Funktionen** unterschieden:

- **Verkehrsknotenpunkt für Konsolidierung und Dekonsolidierung von überregionalen Verkehrsströmen**

Beispiele:

Containerzug Ostwind Berlin-Moskau wird in Großbeeren aus ca. 20 Antennenverbindungen zusammengestellt; geplanter MEGA-Hub in Hannover-Lehrte; Station für Fahrerwechsel und Umschlag im LKW-Verkehr

Akteure:

Bahngesellschaften, Containeroperator (TFG, Hupac, Kombiverkehr, ICF), LKW-Spediteure

- **KV- bzw. Containerterminal, Containerdepot, Container Freight Station**

Dedicated Inlandterminal von Reedereien („Dry Port“)

z.B. Umschlag und Zwischenlagerung von Leercontainern, Packen / Auspacken von Containern und Weiterversand z.B. per LKW, Depotfunktion, Servicecenter (Reparatur), Lagerung von Containern (z.B. Saison- oder Aktionsware)

Beispiel:

statt Auspacken und Verteilen von Stückgut im Seehafen, Container regionenrein in Fernost packen und direkt nach Brandenburg ohne Umladen senden und dort auspacken und verteilen

Akteure:

Verlader, Reedereien, Terminalbetreiber, Seefrachtspediteure, Logistikdienstleister, Containerdienstleister

- **Dienstleistungen an der Ware** z.B. Konfektionierung, landestypische Anpassungen
Beispiel: Bananenreifen von Del Monte; Aufbügeln und Etikettieren von Textilien durch Fiege (fts) im GVZ Großbeeren, Vormontage von Export-Anlagen z.B. Siemens
Akteure:
Importeure, Handelsunternehmen
- **Dienstleistungen an Transportmitteln**
z.B. Abstellung, Wartung und Reparatur von Eisenbahnwaggons, Containern im Hinterland statt im Hafen
- **Warenverteilzentren**
Eingang, Zwischenlagerung, Kommissionierung und Auslieferung von Lieferungen in Branchen-Logistiksystemen
Beispiel:
Verlagerung des WVZ von METRO von Rotterdam nach Duisburg, IKEA nach Dortmund, H&M Zentrallager in Hamburg, VW Originalteilelogistik in Ludwigsfelde; Europa-Zentrallager Electronic Partners in Genshagen, Mosolf Auto-Finish-/Verteil- und Retourenzentrum in Ketzin
Akteure:
Große Handelsunternehmen, Importeure, Ersatzteillogistiker von überseeischen Herstellern

Die Spannweite möglicher Hubfunktionen macht deutlich, dass in der vorliegenden Untersuchung nicht etwa von einem MEGA-Hub ausgegangen werden sollte, sondern von einer Reihe von einzelnen Standorten, welche ausgewählte Funktionen im Seehafenhinterlandverkehr übernehmen.

2.2 Methodisches Vorgehen

Entsprechend der Aufgabenstellung folgt die Studie einem praxis- und lösungsorientierten Ansatz. Nach einer Detaillierung der Aufgabenstellung in einem Kick-Off-Meeting wurden im Verlauf der Studie zwei Präsentationen/Diskussionen der Zwischenergebnisse vorgenommen. Dieses Vorgehen stellte sicher, dass ein Feedback des Auftraggebers zeitnah berücksichtigt werden konnte und entsprechend der Erkenntnisse im Arbeitsfortschritt vertiefte Untersuchungen durchgeführt werden konnten.

Methodisch basiert die Untersuchung auf

- einem Desk Research,
- einer Auswertung aktueller Untersuchungen und Statistiken zum Thema,
- dem Design eines Interviewfragebogens (siehe Anhang)
- Vor-Ort-Interviews mit Verladern, Reedern, Logistikdienstleistern,
- der Interviewauswertung,
- der Analyse von Fallbeispielen und Best-Practice,
- der Ableitung von Standortvorteilen
- und Priorisierung von Handlungsempfehlungen.

Daraus abgeleitete Empfehlungen zur Umsetzung können von den jeweils Verantwortlichen direkt für deren Arbeit, zum Beispiel im Standortmarketing, genutzt werden.