



Hamburgisches
WeltWirtschafts
Institut



Transportleistung und Hinterland- anbindung der norddeutschen Seehäfen

Dr. Jan Wedemeier

(mit Franziska Biermann und Mark-Oliver Teuber)

Verkehrsökonomik und -politik

Berlin, 26.-27. Juni 2014

Motivation

- Deutsche Seehäfen nehmen wirtschaftl. eine bedeutende Rolle ein
- Über sie werden Güter insgesamt ein- und ausgeführt:
Mit (leicht) steigender Tendenz
- Dennoch: Gesamtumschlag immer noch unter Vorkrisenniveau
- Tendenziell geht der Empfang von Gütern zurück, hingegen nimmt der Versand zu

⇒ Wie sehen die **Hinterlandbedingungen** und **Transportleistungen** der Seehäfen im Nach- und Vorlauf der Seetransporte für die einzelnen Verkehrsträger aus?

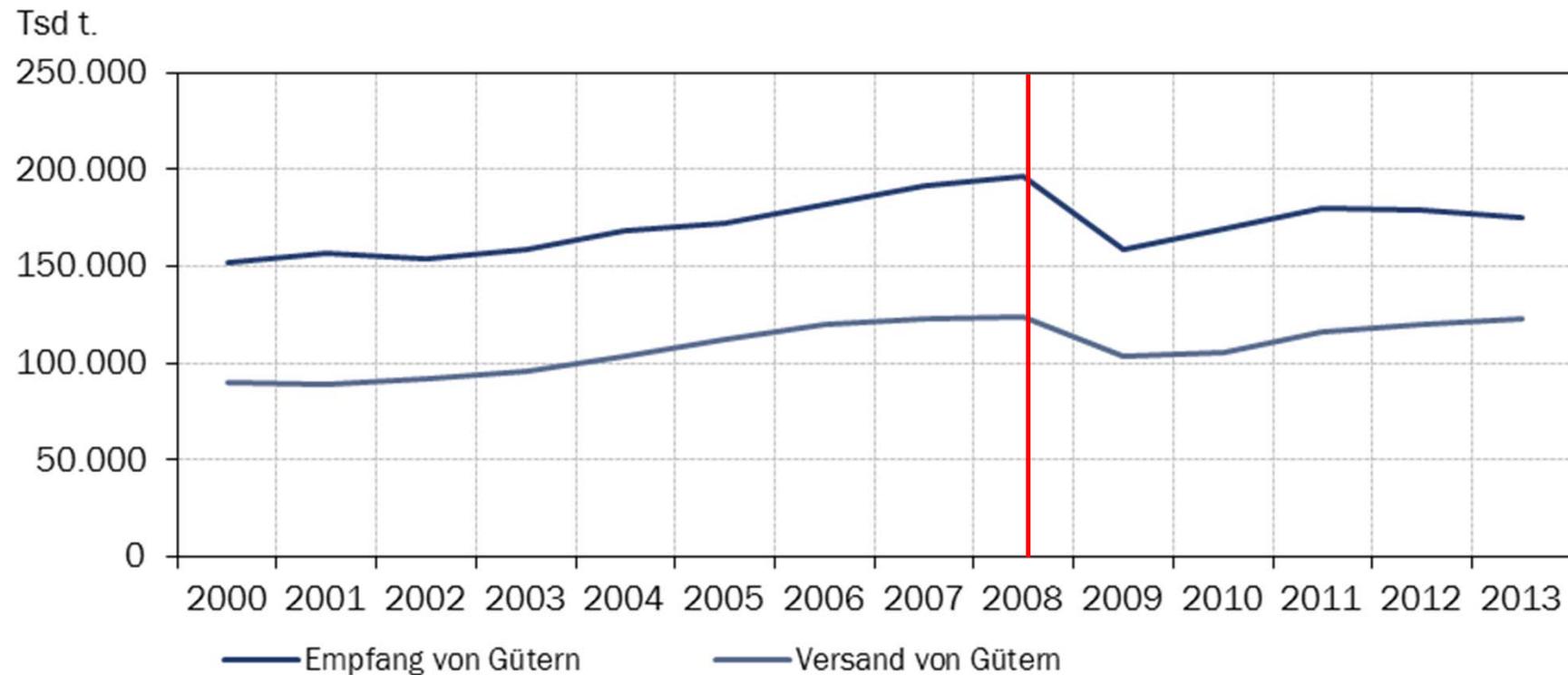
Transportleistung und Hinterlandanbindung der norddeutschen Seehäfen

Agenda

1. Ausgangslage
2. Hinterlandverkehre und Engpässe
 - Straßengüterverkehr
 - Wasserwege
 - Schienengüterverkehr
3. Marktnähe und Erreichbarkeit
4. Fazit

1. Ausgangslage

Seegüterumschlag in deutschen Häfen, 2000-2013



Quellen: Statistisches Bundesamt (2014); HWWI.

1. Ausgangslage

Modal Split

- In den Häfen Hamburg und Bremerhaven werden mehr als 64 % der Güter im Transshipment-Verkehr verladen
- Im Hinterland dominiert beim Transport von Gütern der Straßenverkehr (ins. Nahbereich)

Modal split (Container) des Hinterlandverkehrs in %

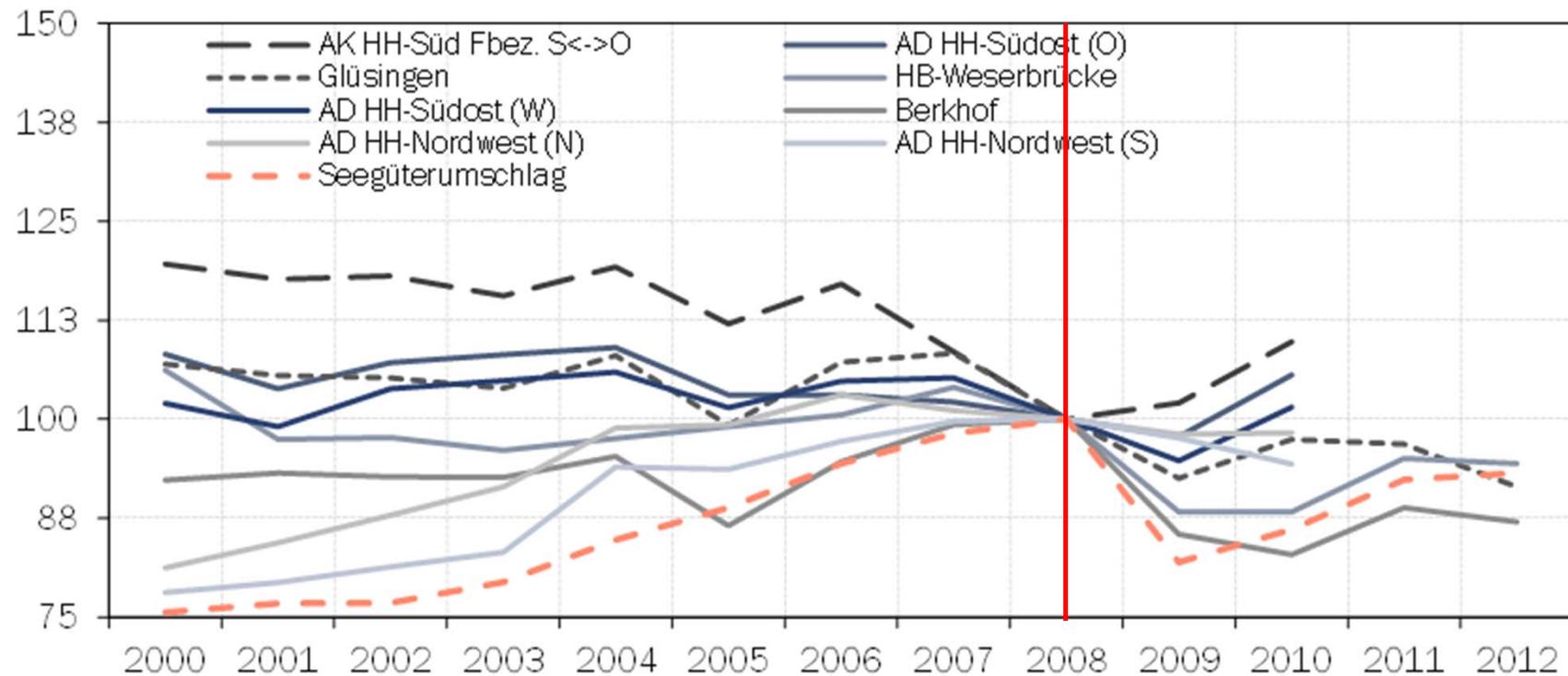
	Wasserwege	Schiene	Straße
Bremerhaven 2012 (2005)	4 (3)	47 (37)	48 (60)
Hamburg 2013 (2005)	2 (2)	39 (30)	59 (68)

Quellen: Hafen Hamburg Marketing (2014); Bremen Ports (2014); HWWI.

2. Hinterlandverkehre und Engpässe

Entwicklung des Schwerlastverkehrs auf norddeutschen Autobahnen

Index 2008=100



Quellen: Bundesanstalt für Straßenwesen (2014); HWWI.

2. Hinterlandverkehre und Engpässe

Durchschnitt. täglicher SV auf (ausgew.) BAB in Hafennähe, 2012*

Zählstelle	Alle Kfz	SV	Anteil SV
AK HH-Süd Fbez. W<->S/O	20.903	5.549	26 %
AK HH-Süd Fbez. N/W<->O	36.107	8.108	22 %
AK HH-Süd Fbez. S<->O	71.378	15.080	21 %
AD HH-Südost (O)	96.034	19.816	21 %
AD HH-Südost (W)	106.223	21.265	20 %
Uphusen	91.982	16.704	18 %
Tötensen	36.574	6.161	17 %
HB-Weserbrücke	110.048	18.138	16 %
Glüsing	91.377	12.982	14 %
Segeberg West 2	26.652	3.686	14 %

* Angaben für Hamburg Jahr 2010

Quellen: Bundesamt für Straßenwesen (BASt) (2014); HWWI.

2. Hinterlandverkehre und Engpässe

Kapazität SV

- Grenzübergänge nach PL, CZ und NL mit SV-Anteil >30 %
 - Diff. Grenzübergänge, Transitverkehr und Pendelverkehr
- Beförderte Gütermenge (in t) seit 1990 zurückgegangen, aber Tonnenkilometer haben zugenommen
 - Weniger Ware, aber immer längere Strecken

⇒ Kapazitätsauslastung vielerorts bereits erreicht:
Wo ist **Raum** für **Wachstum**?

2. Hinterlandverkehre und Engpässe

Wasserwege

- Binnenschiffverkehr am Modal Split des Güterverkehrs > 10 %
- Hamburger Binnenhf. drittgr. Deutschlands (Duisburg/Köln)

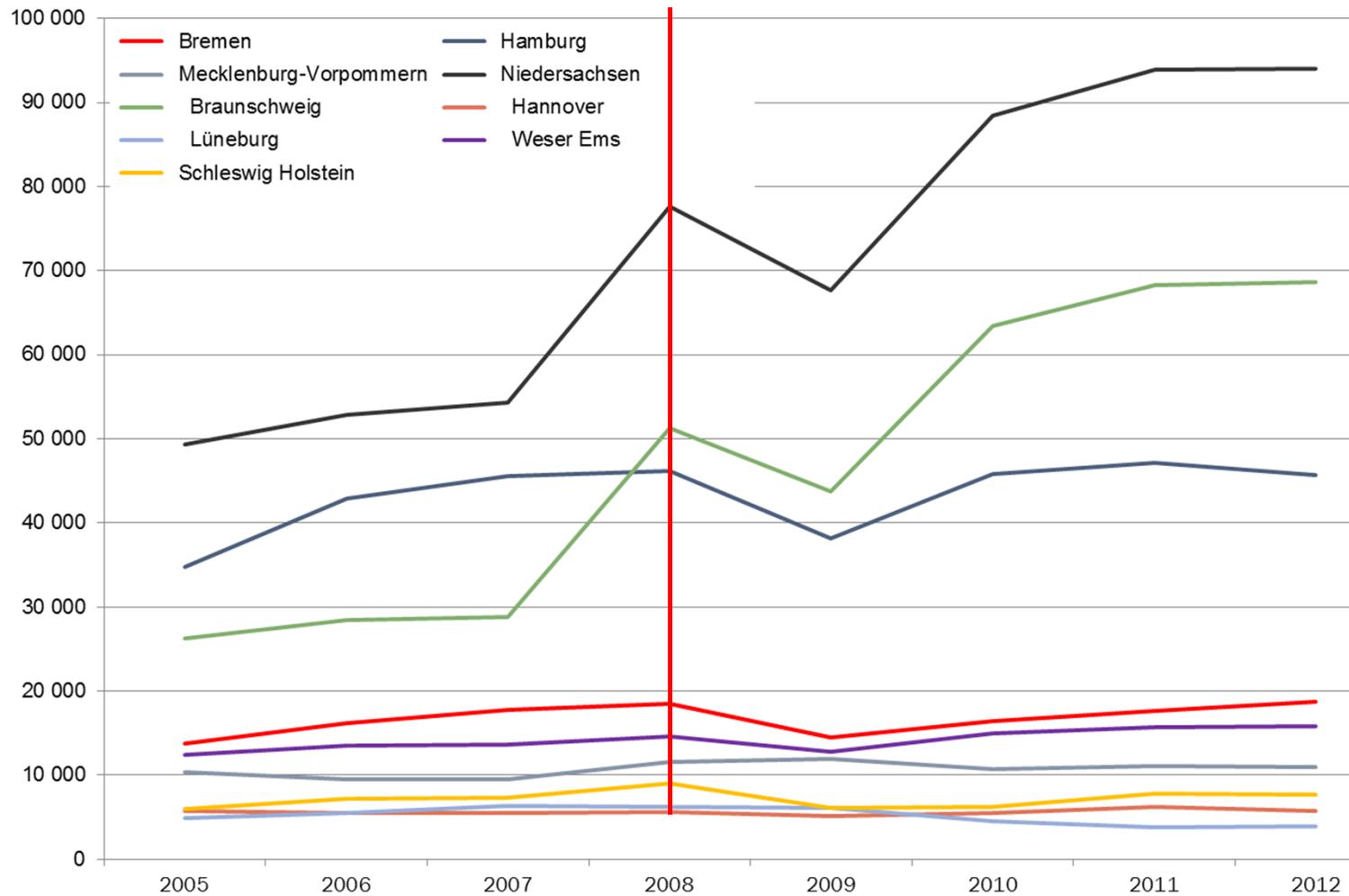
Umschlagstärkste Binnenhäfen Norddeutschlands 2013

Wasserstraße	1.000 t	Wichtigster Hafen	Veränderung 2012-13
Elbegebiet	20.931	Hamburg 51 %	9,2 %
Wesergebiet	12.234	Bremen 29 %	-8,9 %
Mittellandkanalgebiet	15.229	Salzgitter 17 %	-0,1 %
Westdeut. Kanalgeb.	31.816	Lingen 7%	-3,1 %
Mecklenburg-Vorp.	34	Anklam 54 %	27,9 %

Quellen: Statistisches Bundesamt (2014); HWWI.

2. Hinterlandverkehre und Engpässe

Entwicklung Schienengüterverkehr – Beförderte Güter in 1.000 t



Quellen: Statistisches Bundesamt (2014); HWWI.

2. Hinterlandverkehre und Engpässe

Schienengüterverkehr

Empfangsregion		Versandregion				
		HB	HH	MV	NI	SH
Insgesamt	in 1.000 t	5.976	26.115	4.194	42.657	4.161
DE	%	70,0	86,1	68,8	93,0	81,0
BW	%	9,7	5,4	1,7	1,6	11,2
BY	%	15,3	11,6	4,1	2,6	1,7
HB	%	10,9	2,6	0,0	1,6	1,6
HH	%	8,9	0,9	2,7	2,3	14,0
MV	%	0,2	0,4	18,5	0,2	1,2
NI	%	5,3	35,5	2,1	64,8	5,1
SH	%	0,2	1,5	0,2	1,0	17,6
Ausland	%	30,0	13,9	31,2	7,0	19,0
EU27	%	28,2	12,0	27,2	6,1	15,6

Quellen: Statistisches Bundesamt (2014); HWWI.

2. Hinterlandverkehre und Engpässe

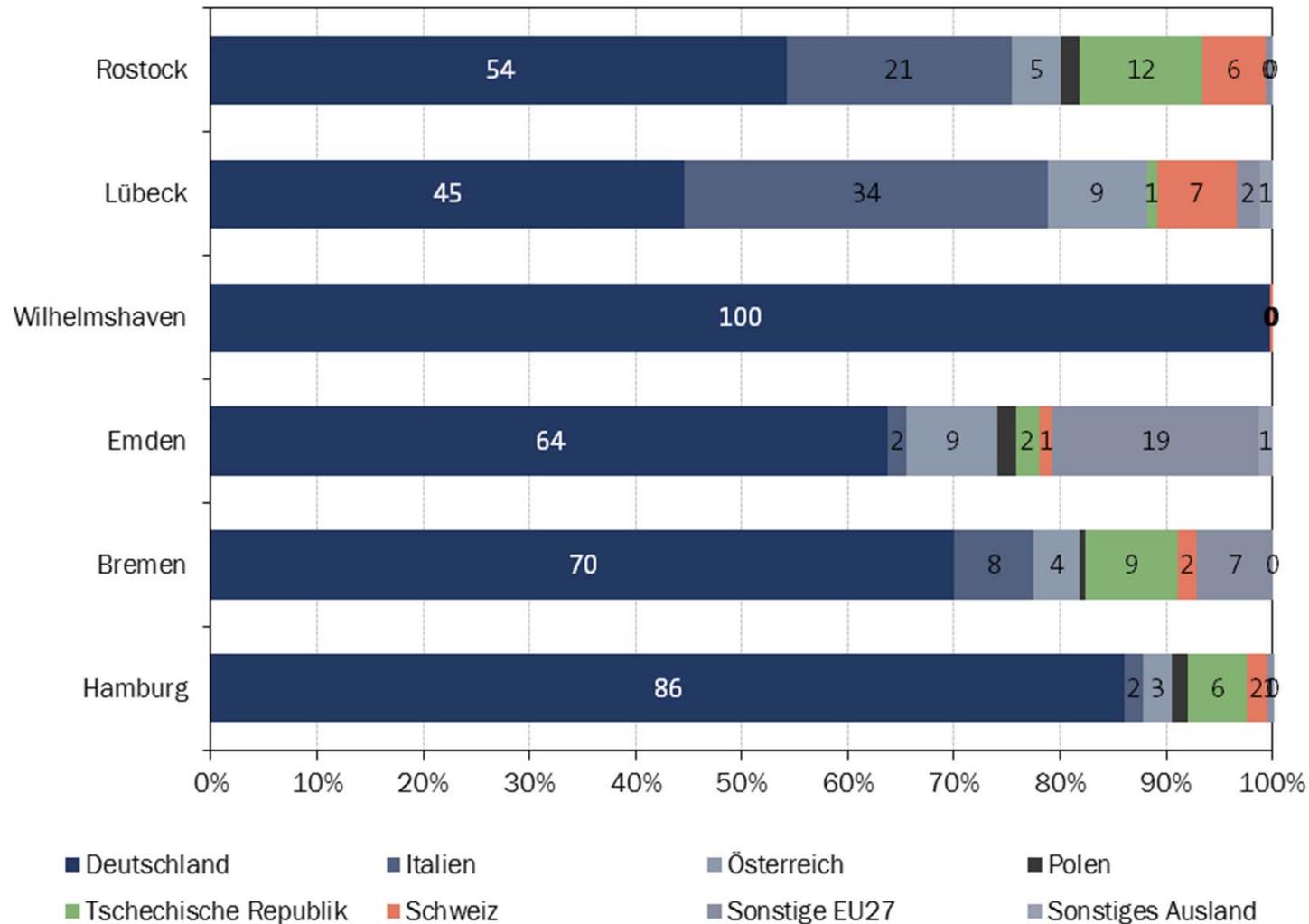
Schienengüterverkehr

Versandregion		Empfangsregion				
		HB	HH	MV	NI	SH
Insgesamt	in 1 000 t	12706	19540,0	6 762,0	51357,0	3469,0
DE	%	74,8	82,3	89,0	93,2	90,3
BW	%	13,7	6,3	0,5	0,6	5,9
BY	%	17,2	14,6	0,9	1,5	0,6
HB	%	5,1	2,7	0,2	0,6	0,3
HH	%	5,4	1,2	1,4	18,0	11,1
MV	%	0,0	0,6	11,4	0,2	0,3
NI	%	5,5	5,1	1,1	53,8	12,3
SH	%	0,5	3,0	0,7	0,4	21,2
Ausland	%	25,2	17,7	11,0	6,8	9,7
EU27	%	23,2	15,8	9,2	6,6	8,6

Quellen: Statistisches Bundesamt (2014); HWWI.

2. Hinterlandverkehre und Engpässe

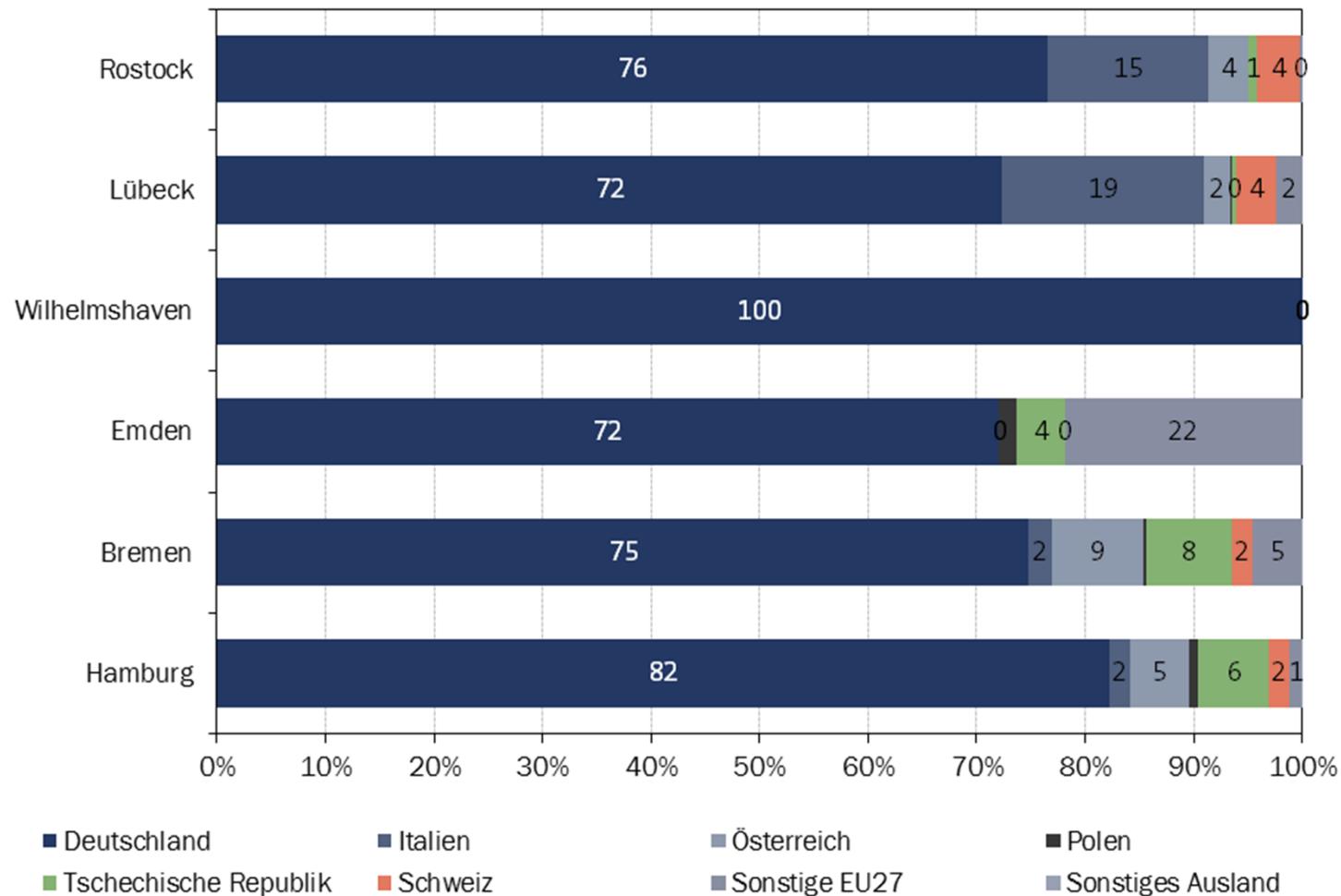
Seehafenhinterlandverkehr Schiene 2012 – Empfang der Region



Quellen: Statistisches Bundesamt (2014);
HWWI.

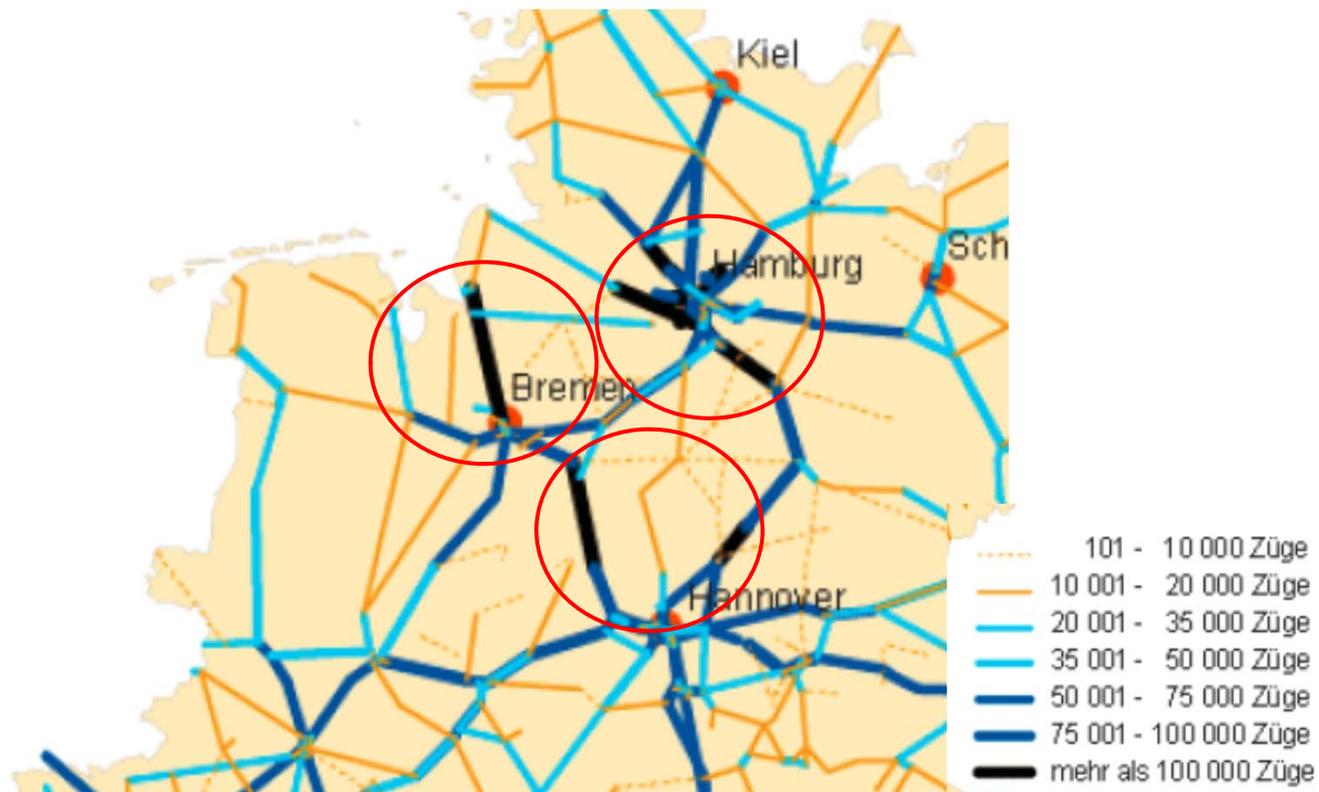
2. Hinterlandverkehre und Engpässe

Seehafenhinterlandverkehr Schiene 2012 – Versand der Region



2. Hinterlandverkehre und Engpässe

Belastung des Schienennetzes der Eisenbahnen insgesamt 2010



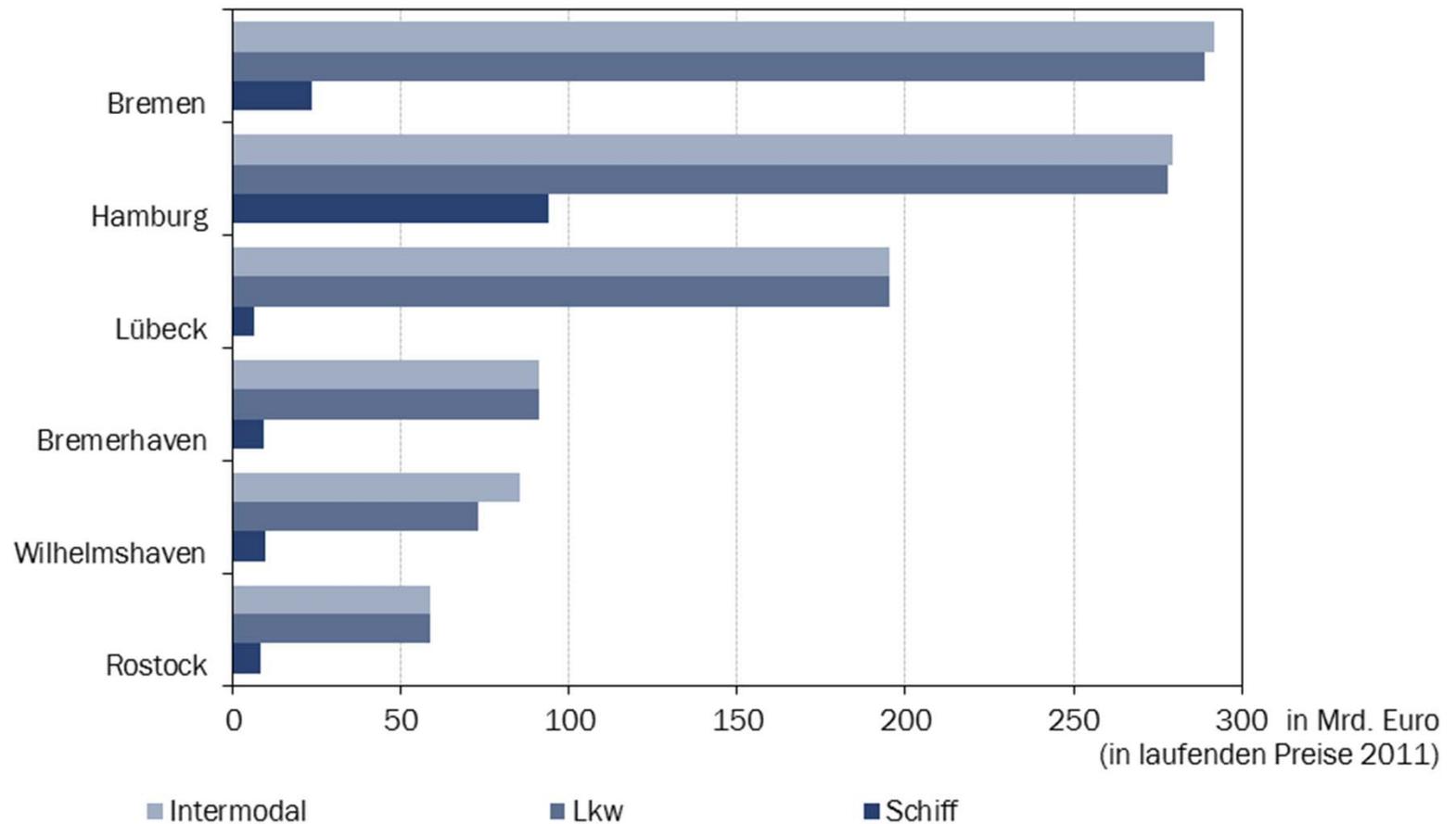
Quellen: Statistisches Bundesamt (2012).

3. Marktnähe und Erreichbarkeit

- Norddeut. Seehäfen liegen (relativ) günstig (nautische Beding.), aber weniger in verdichteten Räumen im Hinterland.
- Von hoher Bedeutung für die einzelnen Hafenstandorte ist ihre Position im Hinblick auf d. potentielle Erreichbarkeit und Kaufkraft
- Reisezeiten für den intermodalen Verkehr, dem Lkw-SV und Binnenschiff / Short-Sea-Shipping für EU27 und EFTA NUTS-3 Regionen.
- u.a. Berücksichtigung von Transferbeziehungen zw. Schiff und Lkw, Güterbahnhof und Lkw, Short-Sea-Shipping-Verbindungen
- Berechnung: 2 Std. (Nahbereich) und 9 Std. (Tageslenkzeit)

3. Marktnähe und Erreichbarkeit

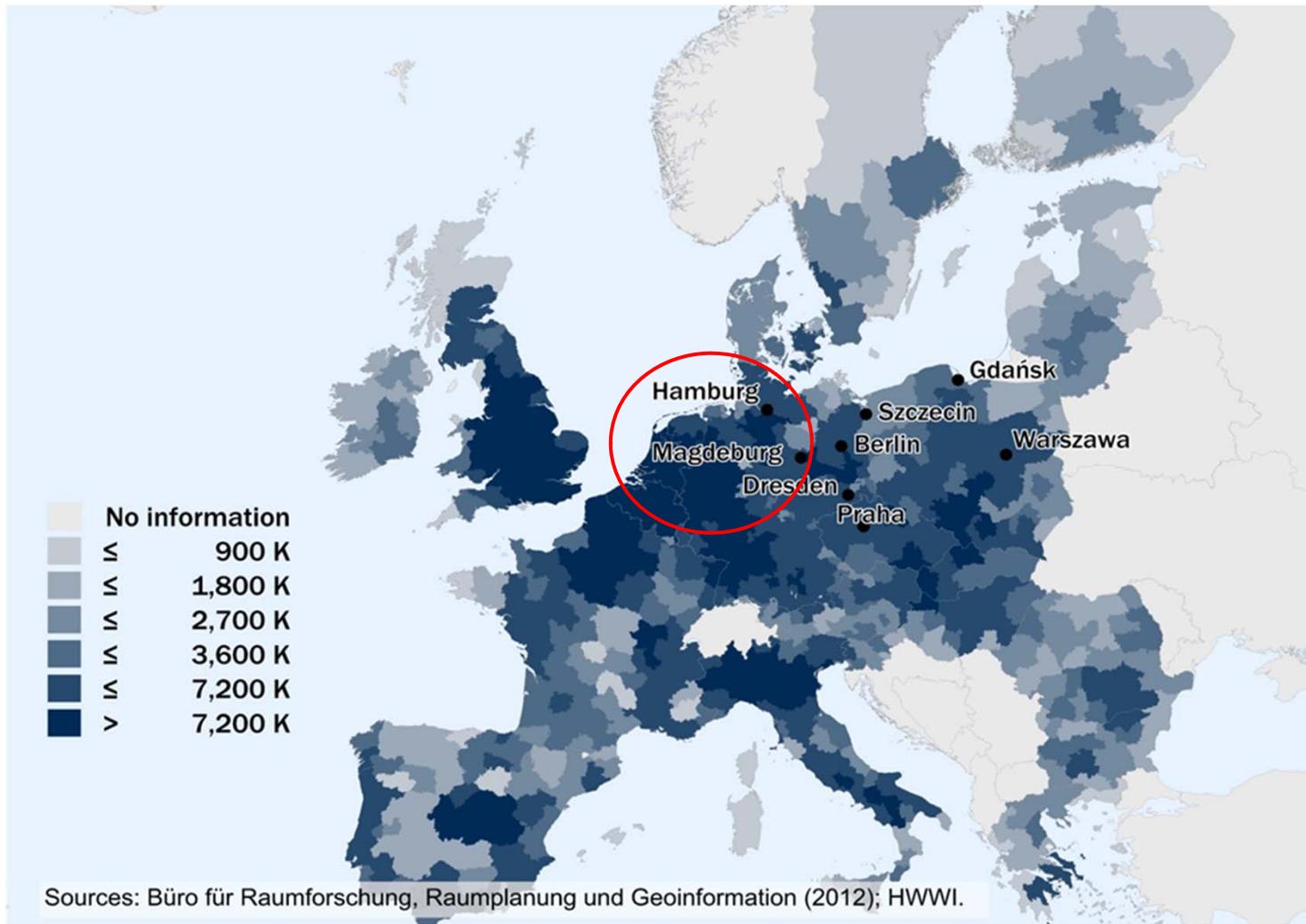
Innerhalb von 2 Std. erreichbares BIP für versch. Verkehrsträger



Quellen: Büro für Raumforschung, Raumplanung und Geoinformation (2012); Eurostat (2014); HWWI.

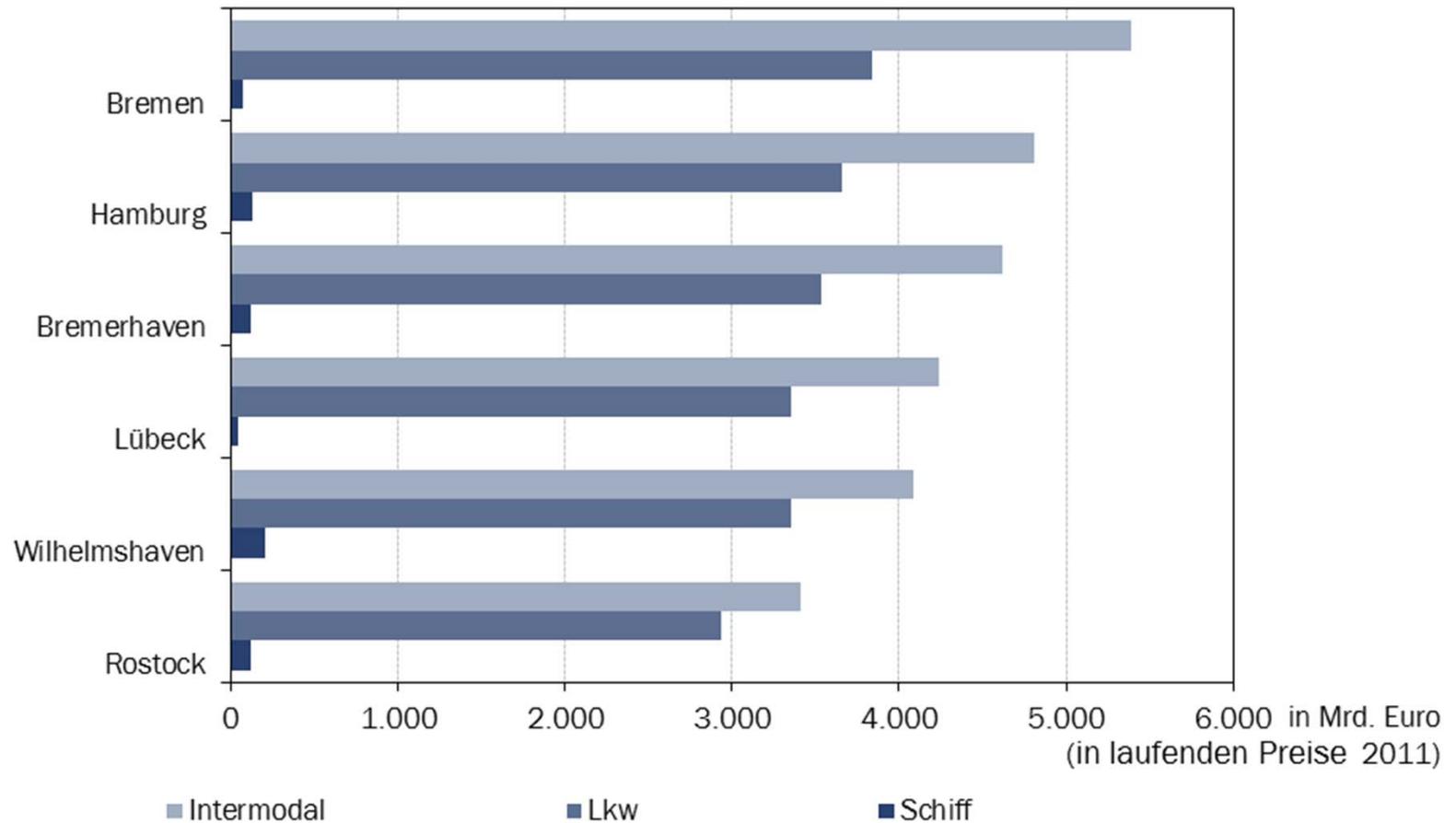
3. Marktnähe und Erreichbarkeit

Innerhalb von 2 Std. erreichbares BIP für den Intermodal-Transport



3. Marktnähe und Erreichbarkeit

Innerhalb von 9 Std. erreichbares BIP für versch. Verkehrsträger



Quellen: Büro für Raumforschung, Raumplanung und Geoinformation (2012); Eurostat (2014); HWWI.

4. Fazit

Ausblick

- Seeverkehrsprognose 2030 prognostiziert ein Wachstum des BIP in Deutschland von 1,14 % p.a., Anstieg der Exporte 3,63 % p.a. und 3,99 % p.a. => dies induziert weiteren Umschlag
- Umschlagsentwicklung Nordsee 2010-2030
 - Tsd. t.: 216.278 => 389.263 (% p.a. 3,0)
 - Tsd. TEU: 12.848 => 29.791 (% p.a. 4,3)
- Seehäfen erwartet ein anhaltender Wachstumstrend
- Umschlagsvolumen der deutschen Nord- und Ostseehäfen werden von 269 Mio. t in 2010 auf 468 Mio. t (inkl. Transshipment) in 2030 zunehmen => % p.a. 2,8 (Maikait et al. 2014).

4. Fazit

- Spezialisierung der Häfen entscheidend für die Transportnachfrage
- Unterscheidung der Häfen ob Versandregion (Bremen) oder Empfangsregion (Hamburg, Wilhelmshaven)
- Die norddeut. Seehäfen sind relativ gut an das Hinterland angebunden, da durch effiziente Verkehrsinfrastruktur beträchtliche Gütermengen abgesetzt werden können
- Dennoch viele Nadelöhre und steigende Transportmengen stellen die Effizienz der Verkehrsinfrastruktur vor Herausforderungen

4. Fazit

- Hafeninduzierte Lkw-Verkehre sorgen für massive Belastung der Verkehrsinfrastruktur (BAB) Norddeutschlands
- Binnenschiff spielt derzeitig nahezu keine Rolle
- Hinterlandverkehre auf der Schiene wieder auf Vorkrisen-Niveau
- Etwa 21 % des Hafenhinterlandschienenverkehrs von Hamburg und 31 % von Bremerhaven gehen nach BY und BW
- Zu den offiziellen neuralgischen Engpässen im SGV gehören Hamburg, Bremen, Hannover (einschl. deren Knotenpunkte)

⇒ Hafenhinterlandinteressen der Seehäfen bündeln?

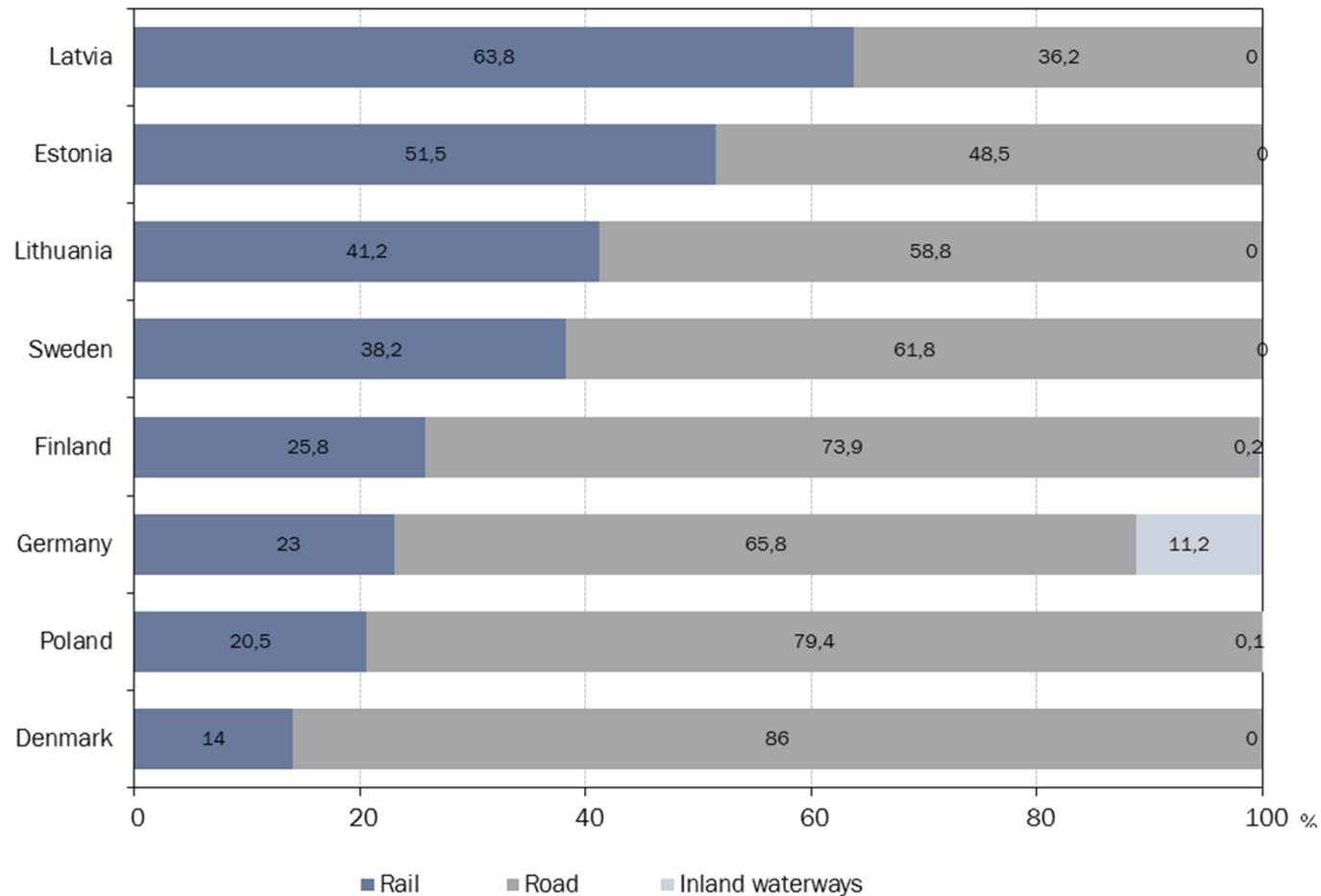


Hamburg Institute of International Economics (HWWI)
HWWI Niederlassung Bremen
Dr. Jan Wedemeier

www.hwwi.org | wedemeier@hwwi.org

Anhang

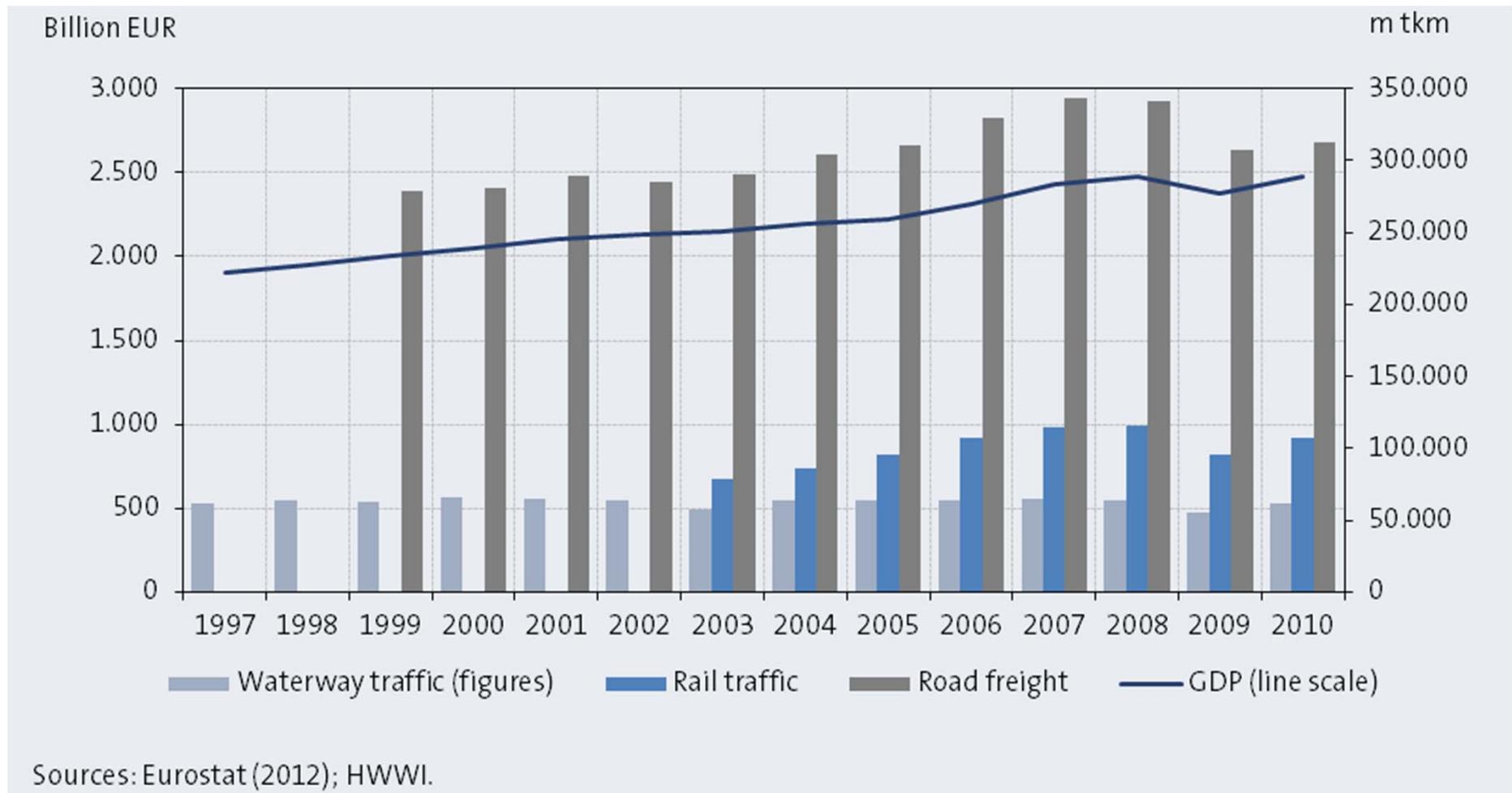
Freight transport by transport mode 2011



Quellen: Eurostat (2014); HWWI.

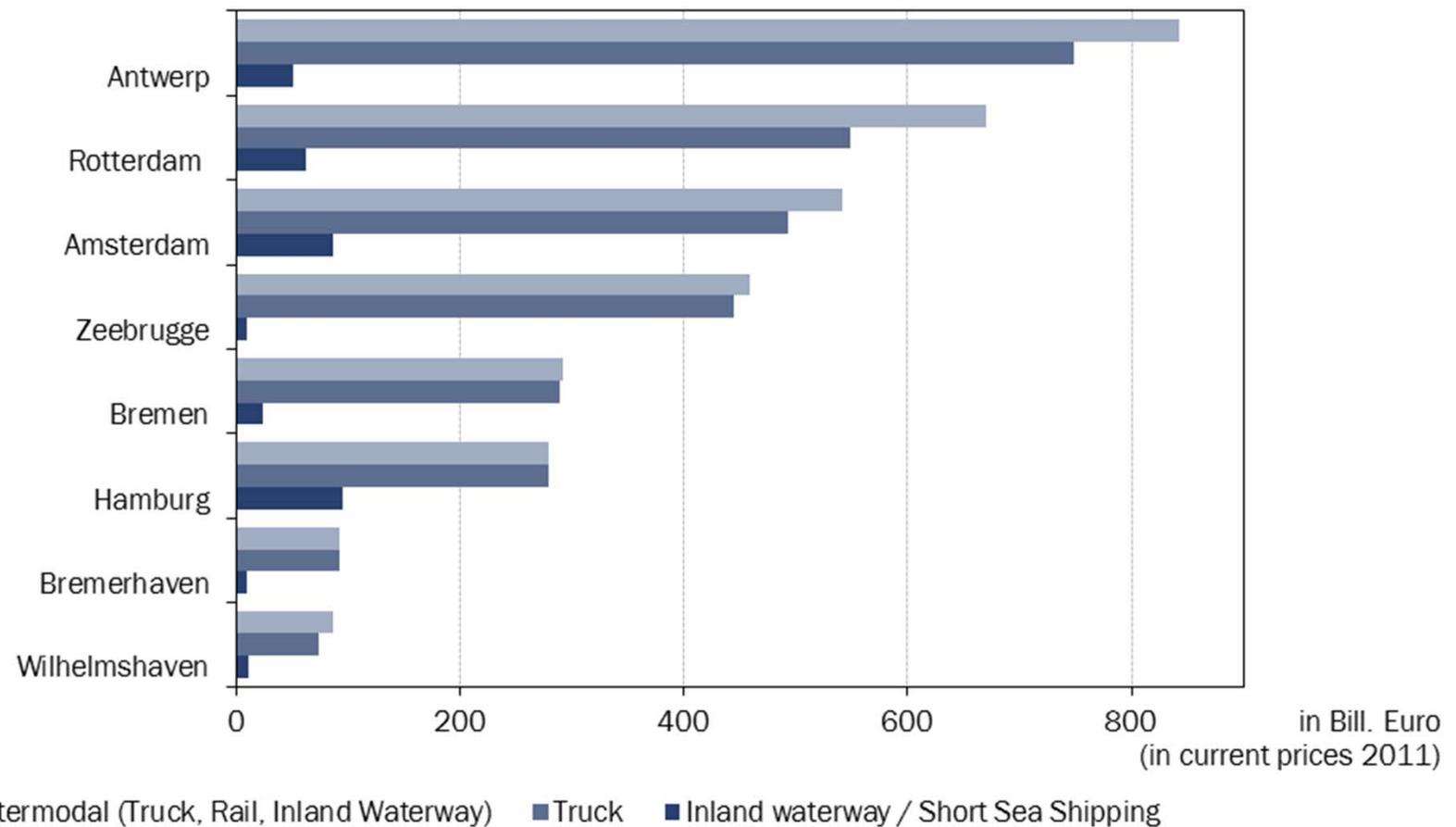
Anhang

Freight transport trends and economic performance in Germany



Anhang

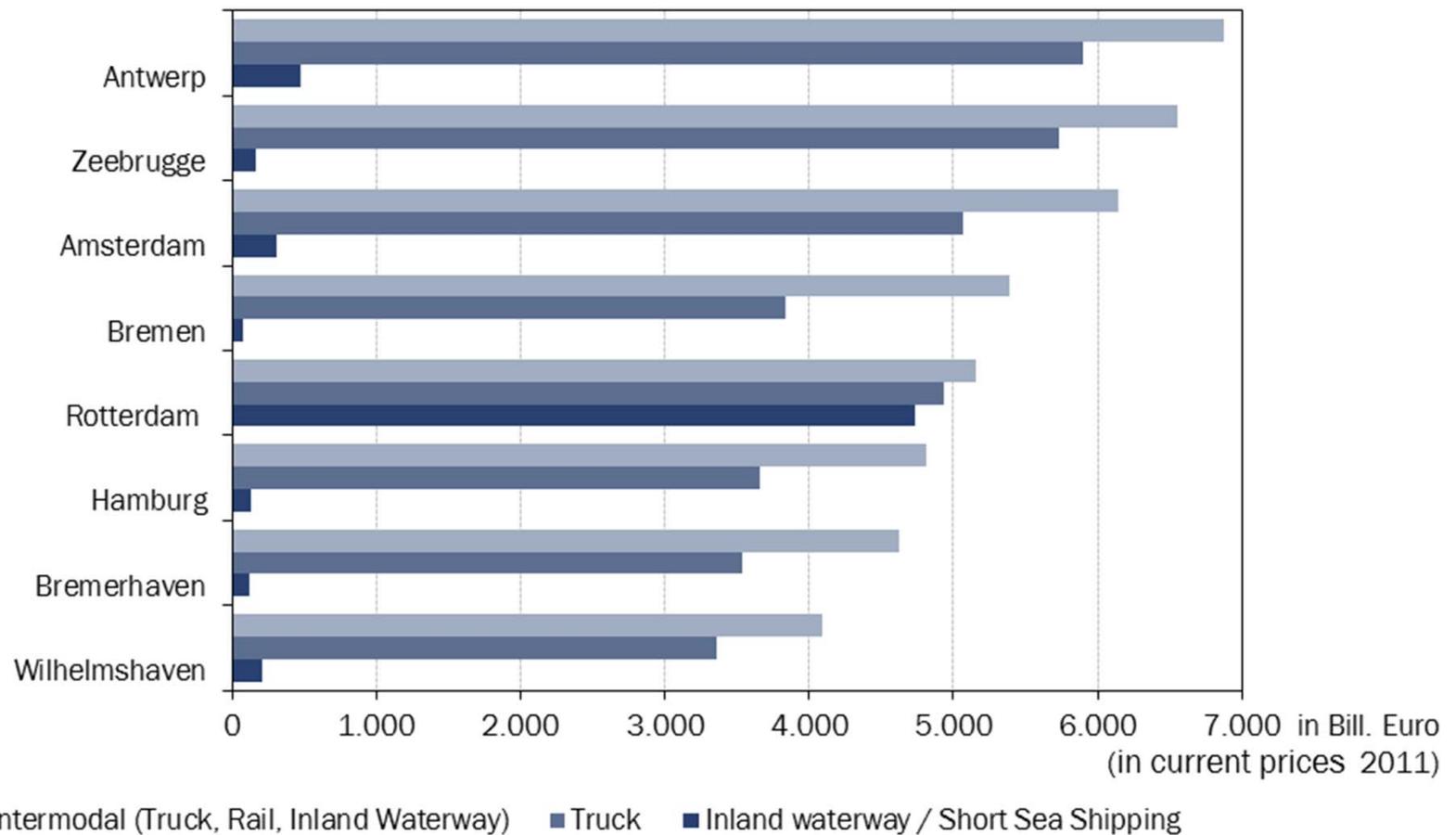
Innerhalb von 2 Std. erreichbares BIP für versch. Verkehrsträger



Sources: Büro für Raumforschung, Raumplanung und Geoinformation (2012); Eurostat (2014); HWWI.

Anhang

Innerhalb von 9 Std. erreichbares BIP für versch. Verkehrsträger



Sources: Büro für Raumforschung, Raumplanung und Geoinformation (2012); Eurostat (2014); HWWI.