

ZDS

ZENTRALVERBAND DER DEUTSCHEN SEEHAFENBETRIEBE E. V.

Am Sandtorkai 2
20457 Hamburg

Telefon (040) 36 62 03/04

Telefax (040) 36 63 77

E-mail: info@zds-seehaefen.de

Internet: www.zds-seehaefen.de

13. März 2006

Hei/St

ZDS–Fachkonferenz „Neue Seeverkehrsprognose“ am 13. März 2006 in Hamburg

Einführung

Klaus Heitmann, ZDS–Hauptgeschäftsführer

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu unserer heutigen Fachkonferenz „Neue Seeverkehrsprognose“ möchte ich Sie recht herzlich begrüßen.

Wir freuen uns, dass Herr Dr. Jansen von PLANCO unsere Einladung angenommen hat, mit uns über die neue Umschlagprognose der deutschen Seehäfen und ihre Methodik zu diskutieren. Herr Dr. Jansen, herzlich willkommen in Hamburg.

Er wird begleitet von Herrn Kotzagiorgis von PLANCO und Herrn Prof. Dr. Hautau, Universität Hamburg, Institut für Verkehrswissenschaft.

Außerdem begrüße ich insbesondere Herrn Wehrmann, Leiter des Referats Seeschiffahrtspolitik, Seewirtschaft und Seehäfen im Bundesverkehrsministerium.

Gegenstand unserer Besprechung sind die Arbeiten an der neuen Seeverkehrsprognose. Das Bundesverkehrsministerium hat im Hinblick auf die Fortschreibung der Daten des Bundesverkehrswegeplans 2003 PLANCO mit der Erstellung einer neuen Seeverkehrsprognose beauftragt.

Die vorgesehene Aktualisierung der Prognose wird von uns sehr begrüßt.

Die neue Umschlagprognose der deutschen Seehäfen dient der Abschätzung der künftigen Verkehrsnachfrage, mit deren Hilfe Infrastrukturengpässe und sich daraus ergebende Ausbauerfordernisse aufgezeigt werden. Die Prognose bietet insoweit Entscheidungshilfen für die Verkehrspolitik und zeigt auf, wo steuernd oder flankierend eingegriffen werden sollte.

Zuverlässige Seeverkehrsprognosen sind daher von großer Bedeutung, um Kapazitätsengpässe im Seehafenhinterlandverkehr zu vermeiden. Fehleinschätzungen bei der Bedarfsplanung führen dazu, dass die Wachstumschancen der deutschen Seehäfen nicht genutzt werden können.

Es steht also viel auf dem Spiel.

In der deutschen Hafenwirtschaft ist die Umschlagprognose der deutschen Seehäfen für den Bundesverkehrswegeplan 2003 daher auf erhebliche Kritik gestoßen.

Für den Containerumschlag in Hamburg und den Bremischen Häfen zusammen sagte die BVWP-Prognose für das Jahr 2015 ein Aufkommen von 10,3 Mio. TEU vorher. Beide Häfen haben 2005 zusammen bereits 12 Mio. TEU umgeschlagen. Die erwartete Menge wurde damit schon 10 Jahre früher als prognostiziert realisiert.

Für 2015 erwarten Hamburg und die Bremischen Häfen zusammen ein Containeraufkommen von 25 Mio. TEU, 15 Mio. TEU mehr als im Bundesverkehrswegeplan 2003 prognostiziert.

Auch für den Ro/Ro-Verkehr ist die Umschlagprognose aus Sicht der deutschen Ostseehäfen zu pessimistisch. Dies gilt auch für den Umschlag bestimmter Massengüter in den Nordseehäfen.

Die PLANCO-Prognose wurde nicht nur dem Bundesverkehrswegeplan 2003 zugrunde gelegt, sondern diente auch als Leitdaten der Umschlagprognose der deutschen Seehäfen für das Gutachten über die „Entwicklungstendenzen der deutschen Nordseehäfen bis Jahre 2015“, das im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums erstellt wurde.

Der ZDS hatte daher im Mai 2001 eine Fachkonferenz veranstaltet, auf der Herr Dr. Platz von PLANCO über die Spannweiten der Prognose referierte.

Dabei stellte Herr Dr. Platz die Einflussfaktoren seiner Prognose vor und ging auf einzelne Prognosefaktoren wie Wirtschaft- und Außenhandelswachstum, Containerisierungsgrad sowie Marktanteile der Häfen am Containerumschlag ein.

Er wies darauf hin, dass die Spannweite der Prognose für den Containerumschlag in den deutschen Seehäfen im Jahre 2015 zwischen einem Aufkommen von 10,3 bis 12,2 Mio. TEU liegt.

Die Potenzialschätzung von 12,2 Mio. TEU wurde bekanntlich 2005 schon erreicht.

Die Fachkonferenz, an der Vertreter der Hafenwirtschaft, der Küstenländer sowie der Wissenschaft teilgenommen haben, hat deutlich gemacht, dass das bisherige Prognose-Modell für die Bundesverkehrswegeplanung im Hinblick auf die Umschlagentwicklung in den deutschen Seehäfen dringend der Überprüfung bedarf.

Die Teilnehmer waren sich einig, dass eine zeitnahe Neujustierung des Prognosemodells erforderlich ist, um die Dynamik des Seegüterumschlags zu erfassen.

Daher begrüßen wir die jetzt vorgesehene Aktualisierung der Prognose.

Notwendig ist ein flexiblerer Ansatz als das starre System der Bundesverkehrswegeplanung. Die Dynamik der Umschlagentwicklung in den deutschen Seehäfen kann nicht mit Formeln aus Landverkehrsmodellen abgebildet werden.

Der Verkehr über die Seehäfen hat eine andere Dynamik als der Landverkehr z. B. zwischen Frankfurt und Nürnberg. Erforderlich ist ein eigenes hafenbezogenes Modell unter der Nebenbedingung des Hinterlandverkehrs und nicht ein BVWP-Modell, das auch die Seehäfen einbezieht.

Die Veranstaltung hatte zu der Erkenntnis geführt, dass die Methodenfragen zügig angegangen werden müssen, um Kapazitätsengpässe im Seehafenhinterlandverkehr zu vermeiden.

Das offenkundige Auseinanderdriften von Prognose und tatsächlicher Umschlagentwicklung macht deutlich, dass eine neue Methodik und damit ein Systemwechsel erforderlich ist.

Herr Dr. Jansen, wir sind auf Ihre Ausführungen sehr gespannt. Sie haben das Wort.