

# Aktualisierung der Analyse und Prognose des See- und Hinterland- verkehrs der bremischen Häfen

– Zusammenfassung des Endberichts –  
Bremen, August 2020

Untersuchung für:



Erstellt durch:



**Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik**  
**Institute of Shipping Economics and Logistics**



**Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik**  
**Institute of Shipping Economics and Logistics**

#### **Kontakt**

Universitätsallee 11/13  
28359 Bremen  
Deutschland  
Tel.: +49 421 22096 0  
Fax: +49 421 22096 55  
[www.isl.org](http://www.isl.org)

#### **Ihre Ansprechpartner**

**Prof. Dr. Burkhard Lemper**  
(Gesamtleitung)

E-Mail: [lemper@isl.org](mailto:lemper@isl.org)

Tel: +49 421 22096 63

**Sönke Maatsch**

E-Mail: [maatsch@isl.org](mailto:maatsch@isl.org)

Tel: +49 421 22096 32

**Thorsten Friedrich**

E-Mail: [friedrich@isl.org](mailto:friedrich@isl.org)

Tel.: +49 421 22096 38

**Christoph Hluchy**

E-Mail: [hluchy@isl.org](mailto:hluchy@isl.org)

Tel: +49 421 22096 85

**Hendrik Jungen**

E-Mail: [jungen@isl.org](mailto:jungen@isl.org)

Tel.: +49 421 22096 75

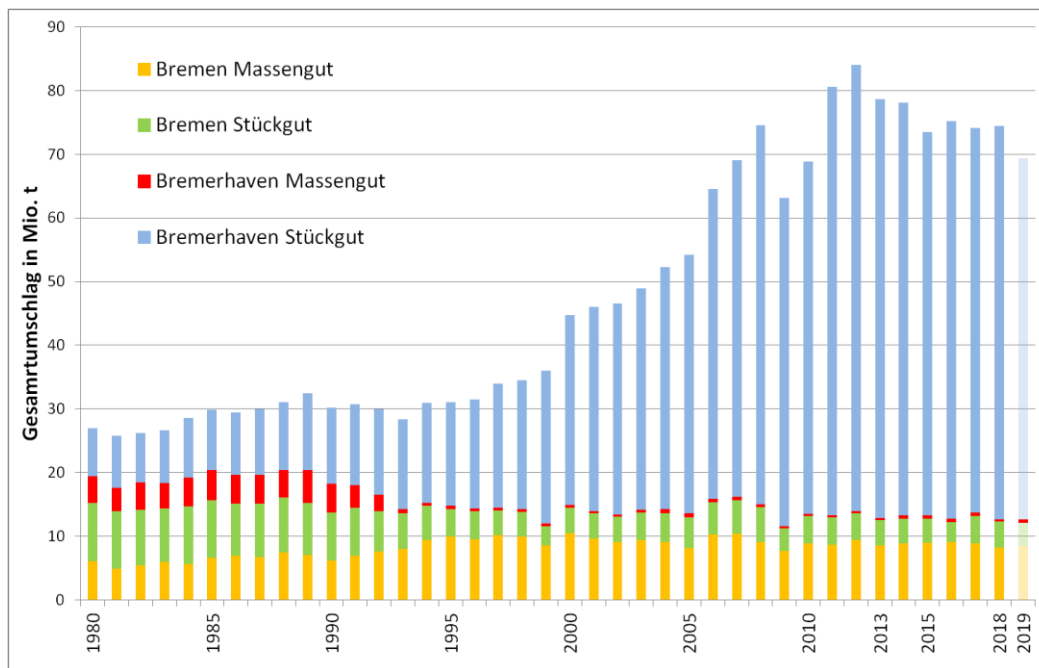
## Zusammenfassung der Ergebnisse

Die logistische Leistung der bremischen Häfen ist für die Hansestadt Bremen und ganz Nordwestdeutschland von großer Bedeutung. An den bremischen Kaianlagen werden Güter umgeschlagen, die über die Vor- bzw. Nachlaufwege zwischen dem deutschen und benachbarten europäischen Hinterland einerseits und Import- und Exportregion in der ganzen Welt andererseits transportiert werden. Insbesondere im Automobil- und Containerumschlag kommt den bremischen Häfen eine wichtige internationale Rolle zu. Zur Stärkung des Standorts Bremen gilt es die verschiedenen Ladungssegmente gemäß ihrer spezifischen Markt- und Wettbewerbsbeschaffenheit für die Zukunft auszurichten. Ausgehend von einer Strukturanalyse des Status Quo, adressiert die **Analyse und Prognose des See- und Hinterlandverkehrs der bremischen Häfen** die Herausforderungen in den einzelnen Segmenten und die Umschlagpotenziale bis 2035. Die Studie ist ein wichtiges Instrument für die Hafenplanung und -entwicklung sowie fundierte Argumentation im Kontext von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen und Marketingaktivitäten im Hinterland des Seehafens. Sie schreibt gleichzeitig die Ergebnisse einer Studie aus dem Jahr 2015 (Basisjahr 2013) fort.<sup>1</sup>

### Güterumschlag der bremischen Häfen

Der Gesamtumschlag der bremischen Häfen erhöhte sich von rd. 27 Mio. Tonnen im Jahr 1980 auf rd. 74 Mio. Tonnen in 2018, was einer Verdreifachung entspricht. Im Vergleich zur Vorgängerstudie mit dem Basisjahr 2013 sank der Umschlag bis 2018 um rd. 5 Mio. Tonnen.<sup>2</sup>

Abbildung 1: Entwicklung des Seegüterumschlags in den bremischen Häfen im Zeitraum 1980 - 2019



Quelle: bremenports auf Basis Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Analyse der Seehafenhinterlandverkehre der bremischen Häfen bis zum Jahr 2030, ISL 2015

<sup>2</sup> Senator für Wirtschaft und Arbeit (2019): Hafenspiegel für die bremischen Häfen 2018, S. 9

<sup>3</sup> Anmerkung: gemeldete Gewichte schließen Eigengewicht der Container ein.

Im Fahrwasser der weltweiten konjunkturellen Unsicherheiten erzielte der Umschlag in den bremischen Häfen in den vergangenen Jahren keine nennenswerten Zugewinne und konnte die starken Einbußen (ca. -7 %) aus den Jahren 2012 auf 2013 noch nicht wieder kompensieren. Für 2019 ist zudem nach jüngsten Zahlen ein Rückgang um rd. 6,8 % im Vergleich zum Vorjahr festzustellen. Der Containerumschlag macht dabei mit 76,4 % den Großteil der Verkehre aus. Im Export liegt dessen Anteil sogar bei 83,2 %. Analog verhält es sich beim Automobilumschlag, wo die ausgehenden Automobiltransporte einen Anteil von 8,7 % haben. Die Einfuhren machen dagegen nur 3,7 % des importseitigen Seegüterumschlags aus. Während im Export die Anteile der trockenen und flüssigen Massengüter verschwindend gering sind, machen sie im Import zusammen 22,3 % aus.

Die wesentlichen Treiber für die umgeschlagene Tonnage stellen dabei die Containerterminals an der Bremerhavener Stromkaje sowie die Umschlagsanlagen für Automobile des Nord- und Osthafens dar. Ausgehend von einem hohen Niveau (rd. 5,8 Mio. TEU im Jahr 2013) erfuhr der Containerumschlag im Jahr 2015 einen konjunkturbedingten Einbruch, ehe er sich in der Folge bis zum Jahr 2018 auf 5,4 Mio. TEU stabilisierte. In 2019 war jüngst wieder ein Rückgang zu verzeichnen. Der Automobilumschlag konnte den konjunkturbedingten Rückgang des Jahres 2015 im Folgejahr schnell kompensieren. Mit 2,21 Mio. Fahrzeugeinheiten zum Ende des Untersuchungszeitraumes 2018 wurde das Ergebnis aus dem Jahr 2013 um rd. 30 Tsd. Fahrzeugeinheiten übertroffen. In 2019 war nach jüngsten Zahlen wieder ein leichter Rückgang zu verzeichnen.

### **Containerumschlag**

Die bremischen Häfen verzeichneten im Jahr 2018 einen Containerumschlag in Höhe von 5,4 Mio. TEU. Im Vergleich zur Vorgängeruntersuchung (Basisjahr 2013) bedeutet dies einen Umschlagsrückgang von rund 400 Tsd. TEU. Zu beachten ist dabei die Entwicklung der unterschiedlichen Teilbereiche. Die Transhipment-Verkehre, die traditionell einen großen Anteil am Containervolumen Bremerhavens haben, sanken im Untersuchungszeitraum von 2013 bis 2018 auf 2,8 Mio. TEU und machen damit nur noch etwas mehr als die Hälfte des Umschlags aus (2013: 61 %). Im gleichen Zeitraum verzeichneten die Hinterlandverkehre dagegen einen Zuwachs. Im Jahr 2018 wurden zwischen den Containerterminals Bremerhavens und seinem Hinterland 2,6 Mio. TEU per Binnenschiff, Bahn oder LKW transportiert, was einen Anstieg um rund 300 Tsd. TEU gegenüber 2013 bedeutet.

Die Hinterlandverkehre setzen sich aus Transporten nach bzw. von Übersee (2018: rd. 2,0 Mio. TEU) und solchen, die innerhalb Europas ihren Ursprung bzw. ihr Ziel haben (2018: rd. 0,6 Mio TEU), zusammen.

Neben der guten Hinterlandanbindung Bremerhavens per Bahn, kommt hier auch die Logistikfunktion Bremens zum Tragen. Insbesondere im Neustädter Hafen und im GVZ werden zahlreiche Container für den Export gestaut oder für die Weiterverteilung der Waren gestrippt. Die Container werden so statistisch Bremen zugerechnet, auch wenn die Waren und Güter im Container ihr Ziel bzw. ihren Ursprung woanders haben.

Die Tätigkeiten der Logistikdienstleister führen dazu, dass das Bundesland Bremen mit über 800 Tsd. TEU die aufkommensstärkste Hinterlandregion bleibt (2013: 650 Tsd. TEU); der Lokalanteil der Hinterlandcontainer (Loco-Quote) beträgt damit rd. 31% (2013: rd. 29%). Die Container werden zwischen Bremen und Bremerhaven vorwiegend per LKW, teilweise auch per Binnenschiff transportiert. Zurzeit finden keine Umfuhren per Bahn statt, da sich hier im operativen Bereich Nachteile gegenüber dem LKW ergäben, wenn Züge mehrere Terminals in Bremerhaven anlaufen müssten.

Tabelle 1: Marktanteile der bremischen Häfen im Containerhinterlandverkehr 2018

Bremen/Bremerhaven							Gesamt- markt	
Hinterlandregionen	1.000 TEU	Änderung zu 2013	Markt- anteil	Modal Split				1.000 TEU
				LKW	Bahn	Binnen- schiff		
Deutschland gesamt	2.191	14%	21%	59%	37%	4%	10.533	
davon								
Hamburg	106	-13%	11%	49%	51%	0%	980	
Schleswig-Holstein	16	51%	5%	100%	0%	0%	309	
Niedersachsen	155	-7%	17%	86%	1%	13%	890	
Bremen	811	25%	68%	92%	0%	8%	1.192	
Nordrhein-Westfalen	212	37%	9%	68%	30%	2%	2.239	
Hessen	85	29%	14%	36%	64%	0%	598	
Rheinland-Pfalz/Saarland	33	-12%	87%	15%	85%	0%	625	
Baden-Württemberg	155	-5%	17%	12%	88%	0%	929	
Bayern	387	-6%	30%	15%	85%	0%	1.289	
östliche Bundesländer	232	59%	74%	35%	64%	0%	1.008	
Mittel- und Osteuropa	212	-12%	6%	4%	96%	0%	3.372	
davon								
Tschechien	188	16%	25%	2%	98%	0%	754	
Alpenländer	174	82%	17%	3%	97%	0%	1.011	
davon								
Österreich	166	99%	23%	3%	97%	0%	713	
übriges Europa	5	23%	0%	49%	51%	0%	16.744	
Insgesamt	2.584	14%	8%	50%	46%	3%	31.660	

Anmerkung: Gesamtmarkt enthält Zahlen für die Wettbewerbshäfen Le Havre, Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam, Wilhelmshaven, Bremen/Bremerhaven, Hamburg, Gdingen, Danzig, Koper und Trieste.

Quelle: ISL Containerverkehrsmodell Europa, 2020

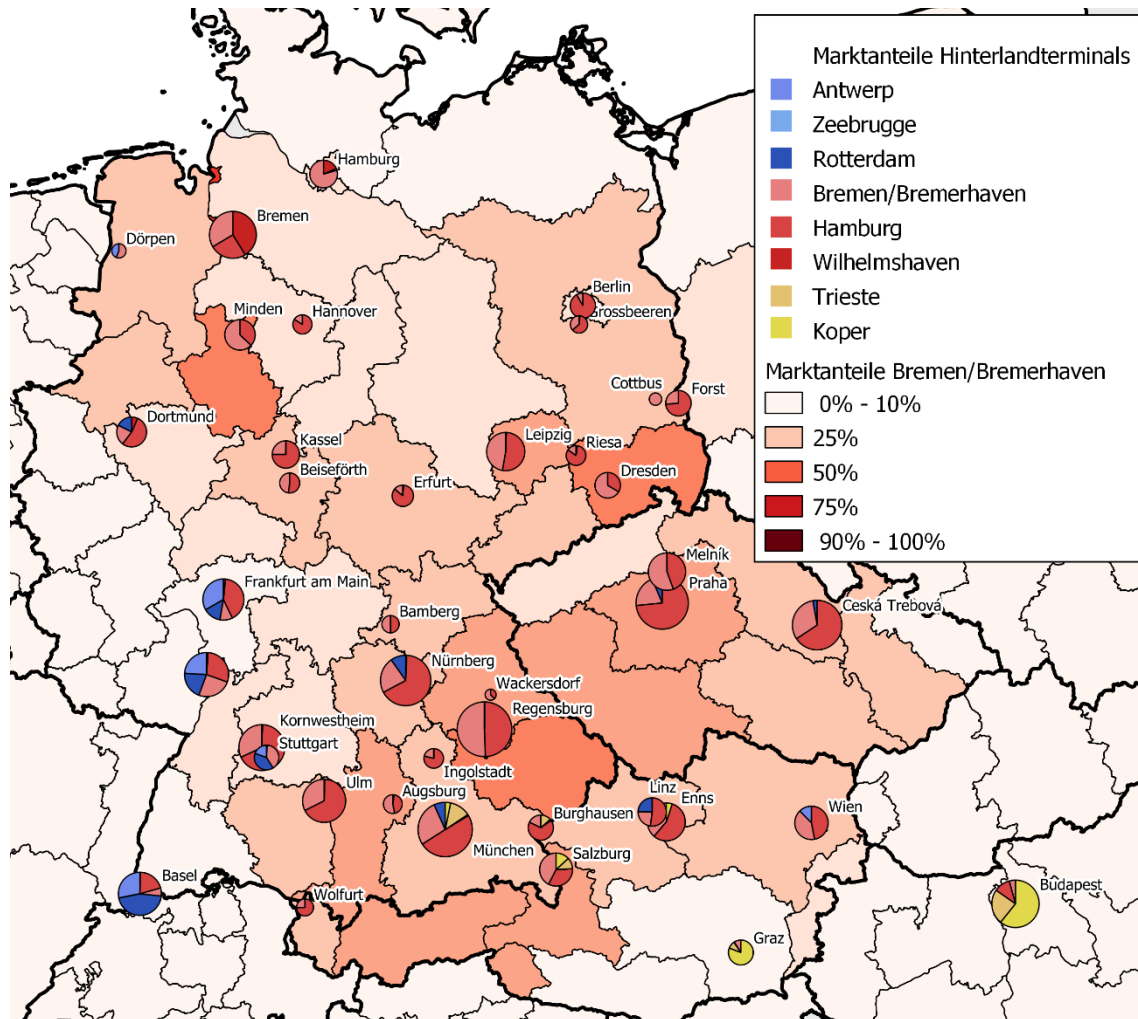
Grundsätzlich konnten die bremischen Häfen ihre Containerverkehre mit dem deutschen Hinterland gegenüber 2013 leicht steigern. Bemerkenswert ist dabei der Anstieg der Verkehre mit Nordrhein-Westfalen. Im hart umkämpften, aufkommensstärksten Bundesland vereinen die Häfen Rotterdam und Antwerpen große Anteile auf sich, da sie vom Rhein profitieren, der kostengünstige Vor- bzw. Nachläufe per Binnenschiff ermöglicht.

Dagegen wurden in den wichtigen Märkten Bayern, Baden-Württemberg und Niedersachsen leichte Rückgänge verzeichnet. Im niedersächsischen Markt machte sich die Inbetriebnahme des Jade-Weser-Ports bemerkbar, der im lokalen Markt entsprechende Anteile gewinnen konnte. Insgesamt sind die Veränderungen auf allgemeine Verschiebungen im Rahmen des Wettbewerbs – zunehmend auch mit den Häfen der Südrange – zurückzuführen. Anders als in der Vorgängerstudie 2013 bildet das Containerverkehrsmodell des ISL, welches die Grundlage für die Analysen des Containersegments darstellt, die Häfen Koper und Trieste ebenso wie die Ostseehäfen Gdingen und Danzig mit ab. Durch die Direktanläufe großer Liniendienste hat letzterer in den vergangenen Jahren erheblich an Bedeutung gewonnen. Bremerhaven und Hamburg ist dadurch ein Teil des Transshipment-Verkehrs in den Ostseeraum weggebrochen. Hinzu kamen die Verluste im Hinterlandverkehr, die insbesondere dem Hamburger Hafen, der in einigen polnischen Regionen einen erheblichen Marktanteil hatte, zugesetzt haben.

Die Adria Häfen Koper und Trieste haben ihre Bemühungen Richtung Mitteleuropa erheblich intensiviert und treten dort als Konkurrenten der Nordrangehäfen auf. Insofern ist es umso bemerkenswerter, dass Bremerhaven sein Hinterlandvolumen im Bahnverkehr mit Österreich im Vergleich zum Basisjahr 2013 erheblich steigern konnte. Im Terminal der steiermärkischen Hauptstadt Graz machen Verkehre mit Koper bereits drei Viertel des Umschlags aus. Die Adria Häfen wickeln die Mehrheit der Transporte von bzw. nach Slowenien, Ungarn und der Slowakei ab. In diesen Ländern verzeichnete auch Bremerhaven in den letzten Jahren starke Rückgänge, wenngleich von einem ohnehin niedrigen Ausgangsniveau.

Für Bremerhaven stellt Tschechien den wichtigsten ausländischen Markt dar. Im Jahr 2018 liefen rd. 188 Tsd. TEU für das mitteleuropäische Land über bremische Kaikanten. Die Transportketten werden durch leistungsstarke Zugverbindungen ermöglicht. Mit jeweils rd. 70 Tsd. TEU sind die Terminals Melník (Maersk) und Česká Trebová für Bremerhaven nach den bayrischen Terminals in Regensburg und München die wichtigsten Drehkreuze im Hinterlandverkehr.

Abbildung 2: Marktanteile der Seehäfen für ausgewählte Hinterlandterminals 2018



Quelle: ISL Containerverkehrsmodell Europa, 2020

Für die Prognose kombiniert das ISL länderspezifische Daten zur Entwicklung des Handelsvolumens von IHS Markit mit den Strukturdaten des Containerverkehrsmodells. Hieraus lassen sich die entsprechenden Szenarien für die Hinterland- und Transshipmentverkehre ableiten. Die Entwicklung steht allgemein unter dem Stern der Verlangsamung. Insbesondere ab 2030 wird erwartet, dass Umstrukturierungen der globalen Produktions- und Transportketten durch den steigenden Druck auf den Verkehrssektor zur Emissionsreduzierung zum Tragen kommen. Gemäß den Zahlen von IHS Markit wird das durchschnittliche jährliche Marktwachstum im Hinterlandverkehr Bremerhavens auf etwas unter 3 % bis 2030 geschätzt.

Im Transshipmentsegment zeichnet sich durch die Entwicklung Wilhelmshavens sowie die Schaffung weiterer Kapazitäten für Großschiffe im Hafen Gdingen zusätzliche Konkurrenz ab, wodurch phasenweise ein erneuter Rückgang auf den Transshipmentverbindungen in den Ostseeraum erwartet wird.

**Tabelle 2: Prognose des Containerumschlags der bremischen Häfen 2018-2035**

Hinterlandregionen	1.000 TEU				Jährliches Ø-Wachstum			Marktanteil			
	2018	2025	2030	2035	2018-2025	2025-2030	2030-2035	2018	2025	2030	2035
Hinterland	2.584	3.046	3.463	3.689	2,4%	2,6%	1,3%	8%	8%	8%	8%
Transshipment	2.865	3.445	3.685	4.147	2,7%	1,4%	2,4%	16%	15%	14%	14%
<b>Insgesamt</b>	<b>5.449</b>	<b>6.491</b>	<b>7.149</b>	<b>7.836</b>	<b>2,5%</b>	<b>1,9%</b>	<b>1,9%</b>	<b>11%</b>	<b>10%</b>	<b>10%</b>	<b>10%</b>

Quelle: ISL auf Basis IHS Markit Global Trade Atlas (GTA) Forecasting (Stand: Januar 2020)

### Massengutumschlag

Im Segment der trockenen und flüssigen Massengüter überwiegt der Import, der rd. 95 % des Umschlags ausmacht. Dabei sank die importierte Menge zwischen 2017 und 2018 von 9,0 Mio. t auf 8,1 Mio t. Im Wesentlichen ist dieser Rückgang auf die geringeren Eisenerz- und Kohleimporte zurückzuführen, welche aus der niedrigeren Stahlproduktion im hiesigen Werk resultiert. Die beiden Gütergruppen machen nach wie vor über die Hälfte der importierten Massengüter aus und werden im Bremer Stahlwerk unmittelbar verbraucht. Importierte Baustoffe und Ölprodukte finden ihre Abnehmer dagegen in der umliegenden Region. Der Radius beschränkt sich dabei in der Regel auf maximal 120 km um Bremen. Damit bilden die bremischen Häfen einen wichtigen Bestandteil in der regionalen Versorgung. Eine Weiterleitung relevanter Mengen darüber hinaus findet nicht statt.

Die Prognose des Massengutumschlags für die bremischen Häfen ist zu großen Teilen an die Entwicklungen im Bereich der Energieerzeugung geknüpft. Die Nachfrage nach Heizöl und Otto- sowie Dieselmotorkraftstoffen wird dabei unisono als rückläufig skizziert. Durch den gesetzlich verankerten Ausstieg aus der Kohleverstromung fallen die entsprechenden Importe bis 2038 weg, dem Vernehmen der SWB Muttergesellschaft EWE nach soll dieser Schritt bereits 2026 vollzogen werden. Es gibt Pläne, das Stahlwerk auf Wasserstoff als Hauptenergieträger umzustellen, wodurch noch vor 2035 der Import von Kohle zum Standort, der bisher noch teilweise per Seeschiff erfolgt, auf null sinken könnte. Zumindest vorerst bleiben die europäischen Stahlhersteller auf Grund der globalen Überkapazitäten unter Druck, was sich im Jahr 2019 beispielsweise in einer kurzfristigen Abschaltung des Hochofens äußerte. Für die Bereiche Getreide und Futtermittel sowie Baustoffe werden importseitig durchschnittliche jährliche Wachstumsraten von etwas über zwei Prozent prognostiziert. Exportseitig fallen die Ausfuhren von REA-Gips als Abfallprodukt der Kohlewirtschaft weg, sobald die Kohleverstromung eingestellt wird.

### Automobilumschlag

Die Prognose des Automobilumschlags fußt auf den Marktprognosedaten, die grundsätzlich einen weltweiten Anstieg der Absatzzahlen in dem Segment ausweisen. Daraus ergibt sich für die bremischen Häfen ein leichter Anstieg im Export (+2,6 % p.a.) und im Import (+3,8 %) im langjährigen Mittel bis 2035. Ausschlaggebend für die zukünftige Entwicklung im Export ist jedoch auch maßgeblich die Anpassung der deutschen Automobilwirtschaft an alternative Antriebsarten. Ebenso ist dabei vorauszusetzen, dass die Herstellung von Schlüssel-Technologien alternativer Antriebe weiterhin in Deutschland erfolgen wird.

### Übersicht des Gesamtumschlags

Die einzelnen Ladungssegmente unterliegen verschiedenen Strukturen und Voraussetzungen, die auf die jeweilige Entwicklung wirken. Während der Kohleumschlag regulatorisch bedingt bis zum Prognosejahr 2035 auf 0 sinkt, stagniert der Umschlag von Eisenerz und Stahl bedingt durch die vorliegenden Kapazitäten. Dynamisch verhalten sich dagegen der Container- und



Autoumschlag, die somit Triebfeder der Umschlagsentwicklung bleiben. Bis 2035 wird insgesamt ein Anstieg auf fast 100 Mio. Tonnen Frachtumschlag in den bremischen Häfen prognostiziert.

Die Erstellung der Prognose erfolgte zu Beginn der durch das Coronavirus SARS-CoV-2 verursachten Pandemie im Frühjahr 2020, wobei die zugrundeliegenden Daten die Folgen nicht berücksichtigen. Nicht absehbar sind vom derzeitigen Standpunkt Effekte einer Pandemiefolgenbedingten Rezession. Erste frühe Indikatoren (Containerumschlag nordeuropäischer und chinesischer Häfen Ende des zweiten Quartals) deuten eine merkliche Erholung des weltweiten Seeverkehrs an, was zu dem verbreiteten Szenario eines sprunghaften Wiederanstiegs und darauffolgendem langfristigen Wachstum passt. Dadurch würden die jährlichen Wachstumsraten im ersten Prognosefenster (2018-2025) zunächst stark unterschiedlich ausfallen und die durchschnittliche Wachstumsrate bis 2025 könnte unter den hier skizzierten Erwartungen liegen. Eine Korrektur der Wachstumszahlen des Zeitfensters bis 2035 erscheint aber nach aktuellem Stand nicht angezeigt.

**Tabelle 3: Umschlagpotenziale der bremischen Häfen der Jahre 2025, 2030 und 2035**

	IST	PROGNOSE			PROGNOSE		
	1.000 t	1.000 t			Ø-WR		
SEE-Umschlag (Tonnen)	2018	2025	2030	2035	'18-'25	'25-'30	'30-'35
	70.434	81.767	89.438	96.933			
Container	55.482	66.093	72.790	79.791	2,5%	1,9%	1,9%
Auto/Ro-Ro	4.321	5.435	6.214	7.100	3,3%	2,7%	2,7%
Eisenerze	3.710	3.700	3.700	3.700	0,0%	0,0%	0,0%
Eisen & Stahl	2.080	2.000	2.000	2.000	-0,6%	0,0%	0,0%
Baustoffe	1.501	1.764	1.955	1.939	2,3%	2,1%	-0,2%
Mineralölerzeugnisse	1.134	1.100	1.000	850	-0,4%	-1,9%	-3,2%
Getreide, -erzeugnisse, Futtermittel	473	557	616	683	2,4%	2,0%	2,1%
Kohle	462	450	400	0	-0,4%	-2,3%	-100,0%
Holz	337	426	497	576	3,4%	3,1%	3,0%
Papier und Pappe	208	241	266	294	1,7%	1,4%	1,3%
Übrige	726	880	1.000	1.125	2,8%	2,6%	2,4%

Quelle: ISL 2020, IST-Werte auf Basis bremenports