

# Aktualisierung der Potenzialanalyse für ein neues KV-Terminal in Minden (RegioPort Weser)

für die

**Mindener Hafen GmbH**



vorgelegt von



**PLANCO Consulting GmbH, Essen**

Am Waldthausenpark 11, 45127 Essen

Tel. +49-(0)201-43771-0; Fax +49-(0)201-411468

e-mail: [planco@planco.de](mailto:planco@planco.de)

<http://www.planco.de>

2011

(Projekt-Nr. 768)

## Inhalt

1	Aufgabe	5
2	Abgrenzung des Untersuchungsraums	6
3	Ergebnisse der Potenzialstudie aus dem Jahr 2008	11
4	Aktuelle Entwicklungen der Prognosegrundlagen	14
4.1	Globale Wirtschaftskrise 2008/2009	14
4.2	Wirtschaftliche Entwicklung im Untersuchungsraum	18
4.3	Entwicklung des Kombinierten Verkehrs im Untersuchungsraum	19
4.3.1	KV-Aufkommen des Container-Terminals Minden	20
4.3.2	KV-Aufkommen an Konkurrenzstandorten im Untersuchungsraum	22
5	Perspektiven für den KV-Standort Minden	24
5.1	KV-Aufkommen im Untersuchungsraum 2025	24
5.2	Potenzial Mindens als Seehafen-Hinterland-Hub	28
6	Schlussfolgerungen	35



## Tabellen

Tabelle 1:	Bevölkerung im Untersuchungsraum 2009	8
Tabelle 2:	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftsabteilungen	9
Tabelle 3:	Sektoren im verarbeitenden Gewerbe	10
Tabelle 4:	Containerumschlag in Minden 2002-2008 und Prognose 2025 aus dem Jahr 2008 nach Verkehrsträgern (in TEU)	13
Tabelle 5:	Containerumschlag in den bedeutendsten Seehäfen der Nordrange 2007-2010 (in 1.000 TEU)	15
Tabelle 6:	Containerumschlag in den bedeutendsten Seehäfen der Nordrange 2007-2010 und Prognose 2025 (in 1.000 TEU)	16
Tabelle 7:	Kombinierter Verkehr der Eisenbahn und Containerverkehr der Binnenschifffahrt in Deutschland 2007-2010 (in 1.000 TEU)	18
Tabelle 8:	Umsatzentwicklung des verarbeitenden Gewerbes in Ostwestfalen 2007-2010 (in Mio. EUR)	18
Tabelle 9:	Containerumschlag im Kombinierten Verkehr im Mindener Hafen nach Verkehrsträger 2002-2011 (in TEU)	21
Tabelle 10:	KV-Umschlag im Untersuchungsraum per Bahn oder Binnenschiff 2004-2010 (in TEU bzw. LE)	23
Tabelle 11:	KV-Umschlag im Untersuchungsraum per Bahn und Binnenschiff 2010 und aktualisierte Prognose für 2025 (in TEU bzw. LE)	28
Tabelle 12:	Containerumschlag in Minden 2010 und Prognose der Umschlagsentwicklung bis 2025 nach Verkehrsträgern (in TEU)	28
Tabelle 13:	Umschlags- und Kapazitätsentwicklung in den bedeutendsten Seehäfen	29
Tabelle 14:	Standorte für ein Seehafen-Hinterland-Hub im Raum Minden	32
Tabelle 15:	Seehafenhinterlandcontainerverkehr der deutschen Nordseehäfen im Jahr 2025 ins Einzugsgebiet Mindens und Aufkommenspotenzial für ein Hinterland-Hub in Minden	34
Tabelle 16:	Containerumschlagsentwicklung in Minden 2007-2010 und Prognose bis 2025 nach Verkehrsträgern (in TEU)	36

## Abbildungen

Abbildung 1: Containerumschlag in den deutschen Nordseehäfen 2004-2010 und Prognose für 2025 (in 1.000 TEU)	17
Abbildung 2: Containerumschlagsentwicklung im Kombinierten Verkehr im Mindener Hafen 2002-2011	22
Abbildung 3: KV-Umschlag in Minden 2007-2010 und Prognose bis 2025 (in TEU)	26

## Karten

Karte 1: Einzugsgebiet der Containerumschlagsanlage in Minden	7
Karte 2: Potenzielle Hub-Standorte im Raum Minden	33

## 1 Aufgabe

Der ostwestfälische Raum um Minden, Herford, Bielefeld und Detmold zählt im norddeutschen Raum zu den Aufkommensschwerpunkten im Kombinierten Verkehr mit überdurchschnittlichen Containerpotenzialen im Seehafen-Hinterland-Verkehr.<sup>1</sup> Dieses Potenzial hat zur Errichtung der bedeutendsten norddeutschen KV-Standorte mit Binnenschiffsanschluss in der Region beigetragen. Gerade Minden ist für den Seehafen-Hinterland-Verkehr aufgrund seiner Lage am Schnittpunkt von Weser und Mittellandkanal zwischen den norddeutschen Containerhäfen Bremerhaven und Hamburg besonders geeignet.

Aus diesem Grund wurde Anfang des Jahrzehnts im Industriehafen II die Errichtung eines Containerterminals geplant und umgesetzt. Betrieben wird der Terminal von der Mindener Hafen GmbH. Der Industriehafen II ist über die Oberschleuse an den Mittellandkanal angebunden. Schnell ist der Hafen von der Wirtschaft als KV-Standort angenommen worden, so dass eine positive und in dieser Höhe unerwartete Umschlagsentwicklung einsetzte. Durch diese Entwicklung musste die anfangs mit 7.500 m<sup>2</sup> geplante Containerumschlagsanlage auf zwischenzeitlich über 30.000 m<sup>2</sup> erweitert werden. Das gesamte KV-Umschlagsaufkommen erreichte in 2008 einen Spitzenwert von über 20.000 TEU bevor es im Zuge der globalen Wirtschaftskrise in den letzten Jahren auf rd. 15.000 TEU zurückging. Dieses Jahr werden (einer Hochrechnung des Aufkommens in den ersten vier Monaten des Jahres zufolge) wieder knapp 20.000 TEU erreicht. Die anfänglichen Umschlagserwartungen von rund 15.000 TEU für 2015 werden deutlich übertroffen und bei einer Kapazität der bestehenden Umschlagsanlage von rund 25.000 TEU<sup>2</sup> sind Kapazitätsengpässe bereits abzusehen. Daneben besteht im Zusammenhang mit der Schiffgrößenentwicklung Handlungsbedarf für den Standort Minden. Absehbar werden sich die Schiffstypen Großmotorgüterschiff (GMS) bzw. übergroßes Großmotorgüterschiff (ÜGMS) zum Standard im Wasserstraßennetz um Minden entwickeln. Aufgrund der begrenzten und zukünftig nicht erweiterbaren Schleusenabmessungen sind Schiffe dieser Größe nicht in der Lage, den Industriehafen II zu erreichen.

Minden ist zudem ein möglicher Hinterland-Hub Standort für die norddeutschen Seehäfen. Diese sind aufgrund des hohen Umschlagswachstums und geringer Flächenreserven einerseits bestrebt, Container schneller ins Hinterland zu transportieren. Andererseits sind sie immer weniger in der Lage, über den Transport hinausgehende logistische Dienstleistungen anzubieten. Damit bietet sich Standorten im Hinterland die Möglichkeit, diese Funktionen zu übernehmen. Diese Funktionen lassen sich jedoch nur im neuen Hafen, nicht im Industriehafen realisieren.

Um den absehbaren Kapazitätsengpässen zu begegnen, die Chancen als Hinterland-Hub zu fungieren zu nutzen, gleichzeitig aber auch von dem Ausbau des Mittellandkanals und der Mittelweser für GMS/ÜGMS zu profitieren, plant die Mindener Hafen GmbH die Errichtung einer neuen Hafenanlage. Die geplante Anlage mit einer Fläche von rund 21 ha liegt direkt

<sup>1</sup> Vgl. PLANCO Consulting GmbH, Terminalkonzept für den kombinierten Güterverkehr der Binnenschifffahrt, i. A. des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Essen, 2000

<sup>2</sup> grbv



am Mittellandkanal am östlichen Stadtrand Mindens in Nachbarschaft zur Gemeinde Bückeberg. Neben der Stadtgrenze liegen dort Kreis- und Landesgrenze zwischen Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen.<sup>3</sup>

Der Standort ist mit seiner unmittelbaren Lage an der B 482 und der B 65 an die A2 (rund 15 km Entfernung) und somit an das überörtliche Verkehrsnetz angebunden. Bahnseitig wird die Fläche ebenfalls angeschlossen. Nach Inbetriebnahme des Terminals ist die Herstellung eines Bahnanschlusses im 2. Teilbauabschnitt des 1. Bauabschnitts vorgesehen. Nach der geplanten Fertigstellung des RegioPort im Jahr 2013 soll in einer Übergangsphase der wasserseitige Umschlag im RegioPort und der bahnseitige Umschlag weiterhin im bestehenden Containerterminal im Industriehafen II erfolgen.

Die zukünftigen Wachstumsentwicklungen des KV-Potenzials am Standort Minden haben für die weitere Planung des RegioPort Weser und Möglichkeiten einer öffentlichen Förderung eine zentrale Bedeutung. Die Perspektiven für den Kombinierten Verkehr am Standort Minden hat PLANCO bereits im Jahr 2008 abgeschätzt. Dabei wurde ein Potenzial von 77.000 TEU ohne Hinterland-Hub-Funktion und weiteren 200.000 TEU bei Übernahme der Hinterland-Hub-Funktion prognostiziert.<sup>4</sup> Nach Voranschreiten der Planungen soll ein Antrag auf Förderung des Vorhabens durch den Bund gestellt werden. Aus diesem Grund ist PLANCO beauftragt worden, im Rahmen dieser Studie die Prognosen aus dem Jahr 2008 zu aktualisieren. Dabei werden die Auswirkungen aktueller Entwicklungen, insbesondere der Weltwirtschaftskrise, auf die Entwicklung des KV-Potenzials am Standort Minden berücksichtigt.

Im Anschluss an die folgende Abgrenzung des Untersuchungsraums werden zunächst die Methodik und Ergebnisse der Potenzialstudie aus dem Jahr 2008 zusammenfassend dargestellt. Es folgt die Behandlung aktueller Entwicklungen der Prognosegrundlagen wie Containerumschlag in den Seehäfen und Kombinierten Verkehre im Untersuchungsraum. Dies ist Grundlage für die aktualisierte Prognose des KV-Potenzials in Minden für 2025 im folgenden Abschnitt. Abschließend wird unter Berücksichtigung neuer Entwicklungen das Potenzial Mindens als Hinterland-Hub diskutiert.

## 2 Abgrenzung des Untersuchungsraums

Das Container-Terminal in Minden befindet sich am nordöstlichen Rand Nordrhein-Westfalens im Schnittpunkt wichtiger Verkehrsachsen zwischen den Ballungszentren Bremen, Osnabrück, Bielefeld und Hannover. Bielefeld ist nur 50 km, Hannover und Osnabrück sind rund 70 km sowie Bremen 100 km von Minden entfernt. Der Untersuchungsraum wird für die Belange dieser Potenzialanalyse definiert als erweiterter 50 km Radius rund um den Standort der Umschlagsanlage in Minden.

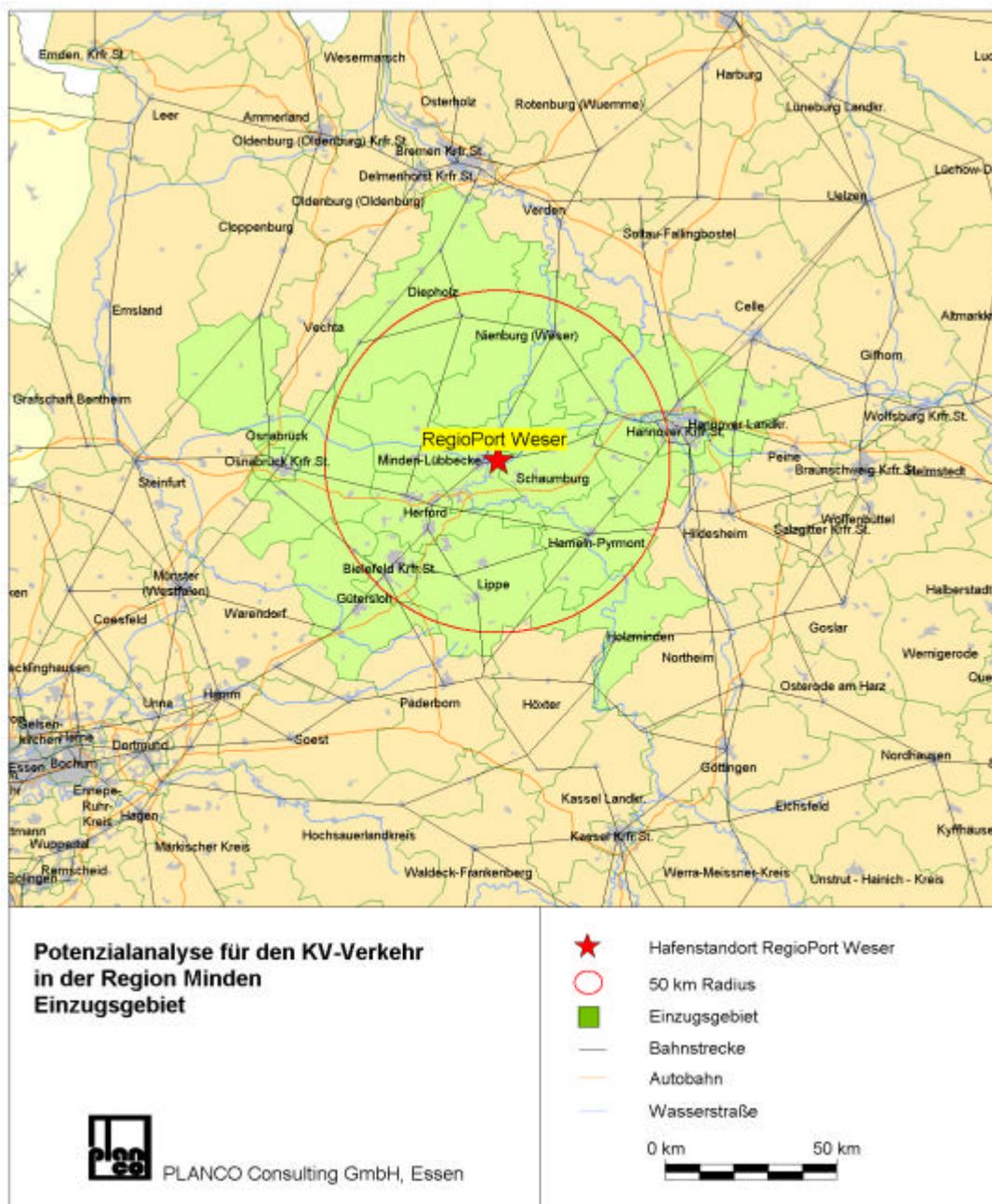
---

<sup>3</sup> Angrenzend stehen 8 ha Flächen für hafenauffine Gewerbe zur Verfügung.

<sup>4</sup> Vgl. PLANCO Consulting GmbH, Potenzialanalyse für den KV-Verkehr in der Region Minden, Essen, 2008



**Karte 1: Einzugsgebiet der Containerumschlagsanlage in Minden**



Das Einzugsgebiet konzentriert sich im Wesentlichen auf Kreise im ostwestfälischen Raum und in Südniedersachsen und wird im Osten durch das Einzugsgebiet weiterer Umschlagsterminals beschnitten.

Das Untersuchungsgebiet wird statistisch erfasst von den folgenden Städten und Kreisen (Tab.1). Im Untersuchungsraum lebte in 2009 gegenüber 2006 eine leicht abnehmende Bevölkerung von rund 4,0 Mio. Menschen. Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ist dagegen mit gut 1,3 Mio. leicht gegenüber 2006 gestiegen. Unverändert konzentrieren sich rund 40% der Bevölkerung bzw. 41% der Beschäftigung auf den ostwestfälischen Raum. Langfristig bis 2030 wird parallel zur Entwicklung auf Bundesebene

in Ostwestfalen ein Rückgang der Bevölkerung um durchschnittlich 0,2% p.a. und eine weitere Alterung der Gesellschaft erwartet.<sup>5</sup>

**Tabelle 1: Bevölkerung im Untersuchungsraum 2009**

	<b>Einwohner</b>	<b>Anteil in %</b>	<b>SV-Beschäftigte</b>	<b>Anteil in %</b>
Minden-Lübbecke, Kreis	315.784	7,9	107.776	8,0
Bielefeld, Kreisfreie Stadt	323.084	8,1	127.316	9,5
Gütersloh, Kreis	353.514	8,9	138.022	10,2
Herford, Kreis	250.247	6,3	82.391	6,1
Lippe, Kreis	353.007	8,9	97.454	7,2
Hannover, Region	1.130.262	28,4	426.035	31,6
Diepholz, Landkreis	213.634	5,4	55.325	4,1
Hamel-Pyrmont, Landkreis	155.164	3,9	46.877	3,5
Holz Minden, Landkreis	74.094	1,9	19.588	1,5
Nienburg (Weser), Landkreis	122.989	3,1	31.327	2,3
Schaumburg, Landkreis	161.746	4,1	36.590	2,7
Osnabrück, Kreisfreie Stadt	163.514	4,1	81.074	6,0
Osnabrück, Landkreis	357.056	9,0	96.849	7,2
<b>Insgesamt</b>	<b>3.974.095</b>	<b>100,0</b>	<b>1.346.624</b>	<b>100,0</b>
Quelle: Statistisches Bundesamt				

Der Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten an der Bevölkerung im Untersuchungsraum ist mit 34% auch in 2009 höher als im Durchschnitt der Länder Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen (32%). Im Vergleich mit den Ländern ist unverändert ein geringer Anteil der Beschäftigten in der Landwirtschaft und in der massengutintensiven Rohstoffgewinnung tätig. Demgegenüber liegt der Anteil des verarbeitenden Gewerbes mit 24,6% über dem Länderdurchschnitt (23,0%). Der besonders hohe Anteil von 31,5% der Beschäftigung - etwa 7%-Punkte oberhalb des Länderdurchschnitts - verdeutlicht die besonders große Bedeutung des verarbeitenden Gewerbes im ostwestfälischen Raum.

<sup>5</sup> Vgl. Bezirksregierung Detmold, Bevölkerungsentwicklung in Ostwestfalen-Lippe bis zum Jahr 2030, Detmold, 2010

**Tabelle 2: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftsabteilungen**

	Anzahl sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in 1.000					Anteile in %				
	Han-nover	Osna-brück	Ost-west-falen	Ein-zugs-raum	NRW und NDS	Han-nover	Osna-brück	Ost-west-falen	Ein-zugs-raum	NRW und NDS
Land- und Forstwirtschaft, Fischerei	1,2	1,7	2,4	7,8	55,7	0,3	0,9	0,4	0,6	0,7
Bergbau, Steine, Erden, Energie, Wasser	9,9	3,0	8,5	25,3	196,4	2,3	1,7	1,5	1,9	2,4
Verarbeitendes Gewerbe	64,3	45,6	174,1	331,6	1.883,0	15,1	25,6	31,5	24,6	23,0
Baugewerbe	17,6	11,0	27,2	68,5	451,2	4,1	6,2	4,9	5,1	5,5
Handel, Gastgewerbe, Verkehr	104,3	45,2	123,5	319,0	1.905,5	24,5	25,4	22,3	23,7	23,3
Information und Kommunikation	19,2	2,5	13,6	37,4	231,0	4,5	1,4	2,5	2,8	2,8
Finanz- und Versicherungsleistungen	22,6	4,1	14,2	48,4	294,8	5,3	2,3	2,6	3,6	3,6
Grundstücks- und Wohnungswesen	3,5	0,5	2,2	6,8	52,3	0,8	0,3	0,4	0,5	0,6
Freiberufliche, wissenschaftliche technische Dienstl., sonstige Dienstleistungen	62,6	20,8	51,2	149,1	949,6	14,7	11,7	9,3	11,1	11,6
Öffentliche Verwaltung, Verteidigung Sozialversicherung, Erziehung und Unterricht	102,0	37,4	115,9	300,8	1.841,2	23,9	21,0	21,0	22,3	22,5
Kunst, Unterhaltung, Erholung, Private Haushalte etc.	18,9	6,3	20,2	51,9	321,7	4,4	3,5	3,6	3,9	3,9
Insgesamt	426,0	177,9	553,0	1.346,6	8.183,1	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Stand: 30.06.2009										
Quelle: Statistisches Bundesamt										

Innerhalb des verarbeitenden Gewerbes haben der Maschinenbau (inkl. Herstellung von Metallzeugnissen), die Herstellung von Nahrungs- und Futtermitteln, die Herstellung von Gummi- und Kunststoffwaren, sowie die Herstellung von elektrischen Ausrüstungen aber auch das holzverarbeitende Gewerbe (inkl. dem Papiergewerbe) unverändert eine große Bedeutung im Untersuchungsraum. Insbesondere im ostwestfälischen Teil des Untersuchungsraumes und im Raum Osnabrück weist die holzverarbeitende Wirtschaft (Holzverarbeitung, Möbel, Papierverarbeitung) mit rd. 18% einen hohen Anteil der Beschäftigung auf. Hier sitzen neben größeren papierverarbeitenden Unternehmen auch bedeutende deutsche Küchenhersteller. Der Maschinenbau (inkl. Metallzeugung und –bearbeitung) nimmt mit einem Anteil von 31% trotz Anteilsverlusten seit 2006 weiterhin die führende Position im verarbeitenden Gewerbe Ostwestfalens ein. Gegenüber 2006 hat der Anteil der Beschäftigten in der Herstellung von elektrischen Ausrüstungen insbesondere in Ostwestfalen stark zugenommen. Ein hoher und wachsender Anteil entfällt zudem auf die Nahrungs- und Futtermittelindustrie wie etwa die fleischverarbeitende Industrie. In allen diesen Sektoren werden Güter hergestellt, die für den Transport im Kombinierten Verkehr besonders geeignet sind.

**Tabelle 3: Sektoren im verarbeitenden Gewerbe**

Wirtschaftsbereich	Ostwestfalen	Hannover	Osnabrück	Einzugsraum
Anzahl sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im verarbeitenden Gewerbe zum 30.9.2009*	142.199	40.811	33.333	245.335
<b>Anteil der Beschäftigung nach Wirtschaftsabteilung in %</b>				
Herstellung von Nahrungs- und Futtermitteln	10,4	10,5	27,2	13,4
Getränkeherstellung	0,2	-	-	0,3
Tabakverarbeitung	-	-	-	-
Herstellung von Textilien	1,2	-	-	1,0
Herstellung von Bekleidung	0,6	-	1,3	0,5
Herstellung von Leder, Lederwaren und Schuhen	-	-	-	-
Herstellung von Holz-, Flecht-, Korb- und Korkwaren (ohne Möbel)	3,3	0,5	1,8	2,3
Herstellung von Papier, Pappe und Waren daraus	2,7	1,5	9,5	3,1
Herstellung von Druckerzeugnissen, Vervielfältigung von Ton-, Bild- und Datenträgern	4,3	4,2	3,1	3,8
Kokerei und Mineralölverarbeitung	-	-	-	-
Herstellung von chemischen Erzeugnissen	2,4	8,0	-	3,2
Herstellung von pharmazeutischen Erzeugnissen	0,4	3,1	-	0,8
Herstellung von Gummi- und Kunststoffwaren	7,5	19,6	7,2	9,5
Glasgewerbe, Herstellung von Keramik, Verarbeitung von Steinen und Erden	1,9	2,9	4,2	4,1
Metallerzeugung und -bearbeitung	1,9	1,2	4,1	1,9
Herstellung von Metallerzeugnissen	12,2	6,1	13,4	11,3
Herstellung von DV-Geräten, elektronischen und optischen Erzeugnissen	1,7	7,3	0,6	2,4
Herstellung von elektrischen Ausrüstungen	13,8	9,8	2,1	10,8
Maschinenbau	18,9	14,4	12,9	17,5
Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen	2,2	-	1,8	2,0
Sonstiger Fahrzeugbau	0,3	-	-	0,2
Herstellung von Möbeln	12,3	0,8	6,0	8,4
Herstellung von sonstigen Waren	0,3	2,1	1,7	0,7
Reparatur und Installation von Maschinen und Ausrüstung	1,4	8,2	3,2	2,7
Quelle: Statistisches Bundesamt				
*) aus Datenschutzgründen konnte hier nicht die gesamte Beschäftigung im verarbeitenden Gewerbe nach Wirtschaftsabteilungen dargestellt werden				

Die Region verfügt über eine gute Anbindung sowohl an das regionale als auch an das europäische Straßen- und Bahnnetz sowie über den Mittellandkanal an das Wasserstraßennetz.

Über die 15 km entfernte A 2 ist Minden an das BAB-Netz angebunden. Bremerhaven sind straßenseitig 245 km und der Hamburger Hafen 214 km entfernt. Dortmund ist über die A 2 nur 150 km von Minden entfernt. Auf diesem Weg ist auch das restliche Ruhrgebiet gut angeschlossen.

Auch bahnseitig ist die Region sehr gut erreichbar, denn Minden befindet sich an der DB Hauptabfuhrstrecke zwischen Hannover und Hamm mit Anschlussmöglichkeiten zu allen deutschen Regionen. Zudem bietet die Bahnstrecke nach Nienburg gute Verbindungen in Richtung deutsche Nordseehäfen.

Per Binnenschiff ist Bremerhaven in ca. 26 h und Hamburg in ca. 38 h Fahrtzeit vom Hafen Minden zu erreichen.

### 3 Ergebnisse der Potenzialstudie aus dem Jahr 2008

Im Rahmen der Potenzialstudie aus dem Jahr 2008 wurde das KV-Potenzial im Untersuchungsraum für das Jahr 2025 auf Grundlage der PLANCO-Seeverkehrsprognose und der ITP/BVU-Verkehrsverflechtungsprognose prognostiziert.<sup>6</sup> Die Prognosen wurden auf Grundlage aktueller Entwicklungen und regionaler Sonderfaktoren für die Abschätzung des regionalen KV-Aufkommens im Untersuchungsraum im Jahr 2008 angepasst.

Seeverkehrs- und Verflechtungsprognose liefern die Ausgangswerte für die regionale Prognose. Die Seeverkehrsprognose 2025 erwartet ein starkes Wachstum des Containerumschlags in den Häfen der Nordrange. Die Umschlagserwartungen implizieren ein Wachstum um 5,5% p.a. im Zeitraum von 2007 bis 2025. In den für den Untersuchungsraum besonders relevanten Hafenstandorten Hamburg und Bremerhaven liegen die Erwartungen bei 5,9% p.a. bzw. 5,3% p.a. Weiteres Wachstum des Containerumschlags ist mit der Betriebsaufnahme des Tiefwasserhafens in Wilhelmshaven verbunden.

Die Umschlagsentwicklung in den Seehäfen spiegelt sich in der Verflechtungsprognose wieder. Mit dem wachsenden Umschlag ist eine Zunahme des Kombinierten Verkehrs im Untersuchungsraum verbunden. Der Verflechtungsprognose zufolge wird im Untersuchungsraum für das Jahr 2025 ein KV-Aufkommen von 19,3 Mio. t erwartet, ein Wachstum von 5,3% p.a. im Zeitraum 2004 bis 2025. Das Volumen in der Region Ostwestfalen wird überdurchschnittlich wachsen und wird mit 8,3 Mio. t einen zunehmenden Anteil von 43% am Aufkommen im Untersuchungsraum haben.

Der Seehafenhinterlandverkehr wird sich gegenüber dem kontinentalen Bahn-KV dynamischer entwickeln, so dass der Hinterlandverkehr mit einem Volumen von 18,2 Mio. t einen wachsenden Anteil von 94% hat. Dabei dominiert der Lkw mit 18,1 Mio. t, während für die Bahn 16.500 t und das Binnenschiff 101.600 t prognostiziert werden. Dies bedeutet ein

<sup>6</sup> Vgl. zum Folgenden PLANCO Consulting GmbH, Potenzialanalyse für den KV-Verkehr in der Region Minden, Essen, 2008



unterdurchschnittliches Wachstum der Binnenschifffahrt um 3,2% p.a. im Zeitraum von 2004 bis 2025. Demgegenüber steigt das Lkw-Volumen um 5,6% p.a. und das Bahnaufkommen um 5,0% p.a. Der Seehafenhinterlandverkehr im Untersuchungsraum konzentriert sich auf die Bremischen Häfen und Hamburg mit Anteilen von 55,2% bzw. 36,8%, wobei in Ostwestfalen die Dominanz der Bremischen Häfen mit einem Anteil von 66,6% noch stärker ausfällt.

Die prognostizierten Ladungstonnenwerte für das Jahr 2025 ergeben unter Berücksichtigung der durchschnittlich realisierten Ladegrößen ein Containeraufkommen von fast 20.000 TEU für die Binnenschifffahrt und 63.000 LE (107.000 TEU) im Bahnverkehr im Untersuchungsraum. Gegenüber der Ist-Entwicklung sind diese Aufkommenserwartungen sehr gering. Dies hängt mit verkehrsträgerspezifischen Schwächen der ITP/BVU-Verflechtungsprognose zusammen, die zwar in der Summe aller Verkehrsträger realistische Wachstumserwartungen liefert, hinsichtlich des KV-Verkehrs der Bahn und Binnenschifffahrt kleinräumig allerdings eine eingeschränkte Aussagefähigkeit besitzt. Gründe für die unvollkommene Abbildung der Entwicklungen sind:

- Nicht-Berücksichtigung der Inbetriebnahme neuer KV-Transportangebote von den Terminals im Untersuchungsraum, insbesondere im Bahnbereich,
- die überdurchschnittliche Entwicklung des Umschlagsaufkommens zwischen 2004 und 2007,
- unzureichende Berücksichtigung von Transportkostenvorteilen der Binnenschifffahrt auf für Minden relevanten Relationen

Ausgehend von dem KV-Gesamtaufkommen wurden plausible Modal-Split-Anteile auf Grundlage der regionalen Situation wie etwa Transportpreisverhältnisse auf den Binnenschifffahrtsrelationen mit Hilfe des PLANCO-Containerverlagerungsmodells abgeschätzt. Diese decken sich mit Erkenntnissen aus der Diskussion mit regionalen Verladern und an der Transportkette beteiligten Unternehmen. Die Modal-Split-Betrachtungen ergaben für den Untersuchungsraum ein Aufkommen der Binnenschifffahrt von gut 87.000 TEU, ein Wachstum von 6,0% p.a. zwischen 2008 und 2025. Davon entfallen gut 44.000 TEU auf den Standort Minden. Dabei wurde berücksichtigt, dass in naher Zukunft die Mittelweser für Schiffseinheiten bis zu 140m ausgebaut wird und damit verbundene Transportkosteneinsparungen in der Schifffahrt erzielt werden können. Im Bahnbereich wurde in Minden ein Wachstum von 10,0% p.a. auf gut 32.000 TEU erwartet, während für das KV-Aufkommen in Hannover aufgrund der geringen Dynamik der überwiegend nationalen Verkehre ohne Seehafenbezug nur ein Wachstum von 3,0% p.a. auf gut 87.000 LE (149.000 TEU) prognostiziert wurde. Es resultierte ein Gesamtvolumen des KV-Umschlags in Minden von rund 77.000 TEU für das Jahr 2025. Im gesamten Untersuchungsraum lag die Aufkommenserwartung bei 268.000 TEU.

Ein zusätzliches Wachstum des Binnenschiffsaufkommens in Minden wurde bei einem Ausbau der Mittelweser für dreilagigen Containerverkehr prognostiziert. Weitere Transportkostensenkungen würden das Binnenschiffsaufkommen auf rund 60.000 TEU erhöhen.

Schließlich wurden im Zusammenhang mit dem wachsenden Flächenmangel in Seehäfen und der Kooperation mit Eurogate im Rahmen des „Extended Gate“ Netzwerkes mögliche



Wachstumspotenziale für Minden durch die Nutzung als Hinterland-Hub identifiziert. Bei Wahl Mindens als Standort eines Hinterland-Hubs wurde unter Berücksichtigung potenzieller Konkurrenzsituationen ein Einzugsgebiet definiert, das von Ostwestfalen bis nach Dortmund, den Märkischen Raum und das Sauerland reicht, und ein zusätzliches KV-Umschlagspotenzial von 200.000 TEU ermittelt. Es wurde einschränkend betont, dass die Realisierung der Potenziale von der Positionierung Mindens im regionalen Terminalwettbewerb und dem Anteil der Container, die sofort aus den Seehäfen in Hinterland-Hubs transportiert werden, abhängt. Letzteres wird vor allem durch die Kapazitätssituation in den Seehäfen determiniert.

Im Jahr 2008 lag das erwartete KV-Aufkommen in der Region Minden für das Jahr 2025 bei knapp 77.000 TEU. Zudem wurde ein Anstieg des Aufkommens auf gut 92.000 TEU bei der Ermöglichung dreilagigen Containerverkehrs auf der Weser prognostiziert. Ein zusätzliches Umschlagspotenzial von 200.000 TEU wurde bei einer möglichen Etablierung Mindens als Hinterland-Hub ermittelt.

**Tabelle 4: Containerumschlag in Minden 2002-2008 und Prognose 2025 aus dem Jahr 2008 nach Verkehrsträgern (in TEU)**

Jahr	Versand	Empfang	Gesamt
<b>Binnenschiff</b>			
2002	224	879	1.103
2003	608	769	1.377
2004	1.806	1.663	3.469
2005	2.351	5.467	7.818
2006	6.410	7.484	13.894
2007	4.492	5.244	9.736
2008	6.277	7.329	13.605
2025	21.913	22.566	44.479
2025 bei 3-lagigem Ausbau der Mittelweser	26.295	33.640	59.935
<b>Bahn</b>			
2007			5.780
2025			32.164
<b>Summe</b>			
Summe 2025			76.643
Summe 2025 inkl. 3 – lagigem Ausbau der Weser			92.099
Summe 2025 unter Berücksichtigung des Hinterland-Hubs			276.643 -
			292.099
Quelle: PLANCO Consulting GmbH, Potenzialanalyse für den KV-Verkehr in der Region Minden, Essen, 2008			

## 4 Aktuelle Entwicklungen der Prognosegrundlagen

### 4.1 Globale Wirtschaftskrise 2008/2009

Die globale Wirtschaftskrise in Folge des Platzens der Immobilienblase in den USA und dem damit verbundenen Zusammenbruch verschiedener Kreditinstitute führte beginnend im Herbst 2008 zu einem starken weltweiten Konjunkturerinbruch. So ging das reale Bruttoinlandsprodukts in Deutschland im Jahr 2009 um 4,7% zurück. Deutschland war aufgrund der Exportabhängigkeit besonders stark von der Krise betroffen. Genauso wie der weltweite Absatzrückgang deutscher Produkte den Einbruch verstärkt hat, profitiert die deutsche Wirtschaft besonders von der Erholung auf den Weltmärkten. Dies hat etwa in Deutschland zu einer schnellen wirtschaftlichen Erholung beigetragen. Die positive Entwicklung nach dem Einbruch in 2009 belegt das reale BIP-Wachstum von 3,6% in 2010. Für 2011 und 2012 erwartet die Bundesregierung mit 2,6% bzw. 1,8% eine Fortsetzung des Wachstumstrends.<sup>7</sup> Damit wird das Vorkrisenniveau bereits in 2011 wieder erreicht. Die positiven Erwartungen der Bundesregierung decken sich mit den Prognosen des Internationalen Währungsfonds, der bis 2016 ein reales BIP-Wachstum zwischen 4,4% p.a. und 4,7% p.a. weltweit sowie zwischen 1,6% p.a. und 1,8% p.a. in der Eurozone erwartet.<sup>8</sup> Die aktuelle Schuldenkrise stellt allerdings ein Risiko für die weitere weltwirtschaftliche Entwicklung dar.

Die Auswirkungen der Wirtschaftskrise haben sich durch ein Abflauen des Welthandels und Rückschläge im weltweiten Containerverkehr gezeigt. So ging der Welthandel im Jahr 2009 um 12% zurück. Ein Rekordwachstum von 14,5% in 2010 brachte das Welthandelsniveau allerdings schnell wieder zurück auf Vorkrisenniveau. Dies verdeutlicht wie elementar der Welthandel für die Entwicklung der zunehmend arbeitsteiligen Wirtschaft ist. Die Welthandelsorganisation erwartet ein weiteres Wachstum von 6,5% für 2011, verweist aber auf Risiken wie Auswirkungen der Naturkatastrophe in Japan.<sup>9</sup> Auch in Deutschland ist weiter von einem starken Wachstum des Außenhandels auszugehen. Der aktuellen Projektion des Bundeswirtschaftsministeriums zufolge liegt das Wachstum in 2011 bei 7,5% p.a. und in 2012 bei 6,5% p.a.<sup>10</sup>

Der Rückgang des Welthandels im Zuge der globalen Wirtschaftskrise machte sich besonders im Containerverkehr bemerkbar. In Folge der Wirtschaftskrise blieb der jährliche Anstieg des Gesamtcontainervolumens in den bedeutendsten Seehäfen der Nordrange bereits im Jahr 2008 hinter den Vorjahren zurück. In 2009 kam es dem ISL zufolge zu einem Rückgang des weltweiten Containerumschlags um 10%. In den bedeutendsten Seehäfen der Nordrange lag der Rückgang mit 16% noch darüber. Mit der Erholung des weltweiten Containerumschlags und einem Wachstum von 13% in 2010 konnte auch in den Nordrange Häfen bei einem Wachstum von 12% ein Großteil der Rückgänge kompensiert werden. Dabei haben sich allerdings insbesondere die Westhäfen schnell wieder erholt und die Umschlagsvolumen vor der Krise bereits wieder übertroffen. Die deutschen Nordseehäfen

<sup>7</sup> Vgl. Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, Frühjahrsprojektion 2011, 2011

<sup>8</sup> Vgl. IMF, World Economic Outlook, Washington, April 2011

<sup>9</sup> Vgl. World Trade Organization, World Trade 2010, Prospects for 2011, April 2011

<sup>10</sup> Vgl. Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, Frühjahrsprojektion 2011, 2011



hingegen hatten nicht nur vergleichsweise große Rückschläge zu verkraften sondern benötigen auch mehr Zeit bis zum Erreichen der Vorkrisenniveaus.

**Tabelle 5: Containerumschlag in den bedeutendsten Seehäfen der Nordrange 2007-2010 (in 1.000 TEU)**

Hafen	2007	2008	2009	2010	Wachstum 08/07 in %	Wachstum 09/08 in %	Wachstum 10/09 in %
Hamburg	9.890	9.737	7.008	7.896	-1,5%	-28,0%	12,7%
Bremische Häfen	4.912	5.448	4.579	4.888	10,9%	-16,0%	6,7%
Wilhelmshaven	3	0	0	0	-	-	-
Summe deutsche Häfen	14.805	15.185	11.587	12.784	2,6%	-23,7%	10,3%
Antwerpen	8.135	8.663	7.310	8.468	6,5%	-15,6%	15,8%
Rotterdam	10.751	10.784	9.743	11.146	0,3%	-9,7%	14,4%
Zeebrügge	2.191	2.210	2.328	2.500	0,9%	5,3%	7,4%
Amsterdam	386	436	203	60	13,0%	-53,4%	-70,4%
Summe Westhäfen	21.463	22.093	19.584	22.174	2,9%	-11,4%	13,2%
Summe insgesamt	36.268	37.278	31.171	34.958	2,8%	-16,4%	12,1%
Quelle: Hafenstatistiken; eigene Berechnungen							

Entsprechend der globalen Erwartungen hinsichtlich Output und Handel ist die Rückkehr eines nachhaltig starken Wachstums zu erwarten. Darauf deutet die schnelle Erholung mit hohen Wachstumsraten in 2010 hin. Diese wird sich der gleitenden Mittelfristprognose im Auftrag des BMVBS zur Folge fortsetzen. So wird etwa im Seeverkehr von Halb- und Fertigwaren, die vornehmlich im Container transportiert werden, ein Wachstum von 6,4% für 2011 und 4,8% p.a. von 2011 bis 2014 erwartet.<sup>11</sup> Zudem geht das Bremer ISL im Zeitraum von 2011 und 2020 von einem weltweiten Wachstum des Containerverkehrs zwischen 6% und 7% p.a. aus. Runtergebrochen auf die Nordrangehäfen liegt das erwartete Wachstum einer gemeinsamen Studie vom ISL und IHS Global Insight zufolge bei 6,4% im Zeitraum von 2009 bis 2025. Unter der Annahme einer optimistischen Wirtschaftsentwicklung wird im Basisszenario für 2025 ein Containerumschlag von 90 Mio. TEU in der gesamten Nordrange prognostiziert.<sup>12</sup>

Mit einem Wachstum in dieser Größenordnung kommt das Umschlagsvolumen ursprünglichen Prognosen der Seeverkehrsprognose 2025 schnell wieder näher. Aufgrund des Rückschlags ist allerdings zu erwarten, dass sich die Umschlagsprognosen erst mit zeitlicher Verzögerung einstellen. Dies gilt insbesondere für die deutschen Seehäfen, wo zur Einstellung der ursprünglichen Prognose ein mittleres Wachstum von 8,8% p.a. nötig ist. Ein überdurchschnittliches Wachstum in Bremen von 24,9% bzw. in Hamburg von 18,2% gegenüber dem Vorjahresquartal im 1.Quartal 2011 bestätigen zwar die weitere Erholung des Containerumschlags in den deutschen Nordseehäfen. Der Konkurrenzdruck durch die

<sup>11</sup> Vgl. Intraplan, Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr, Mittelfristprognose Winter 2010/2011, München, Februar 2011

<sup>12</sup> Vgl. ISL, IHS Global Insight, Raven Insight, Prognose des Umschlagspotenzials des Hamburger Hafens 2015, 2020 und 2025, Bremen, 2010



ZARA-Häfen mit vergleichsweise attraktiven Bedingungen nimmt allerdings zu. Dort entstehen in großem Umfang neue Kapazitäten etwa mit Maasvlakte II in Rotterdam und Reedereien zeigen durch Terminalbeteiligungen eine starke Bindung. Dies ist für die deutschen Seehäfen insbesondere dann ein Risiko, wenn Reedereien – wie bereits während der Krise zu beobachten – dauerhaft auf eine Mainport Strategie setzen und nur einen Hafen in der Nordrange anlaufen. In diesem Zusammenhang kann sich die Unsicherheit bezüglich der Elbvertiefung nachhaltig negativ auf die Umschlagsentwicklung in Hamburg auswirken.

Trotz der Risiken erscheint für die Seehäfen der Nordrange nach dem absehbaren Wiedererreichen der Umschlagsmengen aus dem Jahr 2008 eine Fortsetzung der vor der Krise erwarteten Umschlagsentwicklung plausibel. Denkbar ist allerdings, dass diese mit einer gewissen Verzögerung eintreten. Daher nehmen wir vorsichtig an, dass sich die für 2025 prognostizierten Werte möglicherweise erst 2028, also mit dreijähriger Verspätung, einstellen werden. Damit liegt das mittlere jährliche Umschlagswachstum in den deutschen Nordrangehäfen bei 7,8%. Bezogen auf den Hamburger Hafen liegt dies im Korridor der Umschlagserwartungen von ISL und IHS Global Insight, die nach dem krisenbedingten Einbruch die Rückgewinnung von Marktanteilen erwarten. Im Basisszenario wird für den Zeitraum 2009 bis 2025 ein Wachstum von 6,3% p.a. auf 18,7 Mio. TEU bei neutraler Wirtschaftsprognose bzw. 8,3% p.a. auf 25,1 Mio. TEU bei optimistischer Wirtschaftsprognose erwartet.<sup>13</sup>

**Tabelle 6: Containerumschlag in den bedeutendsten Seehäfen der Nordrange 2007-2010 und Prognose 2025 (in 1.000 TEU)**

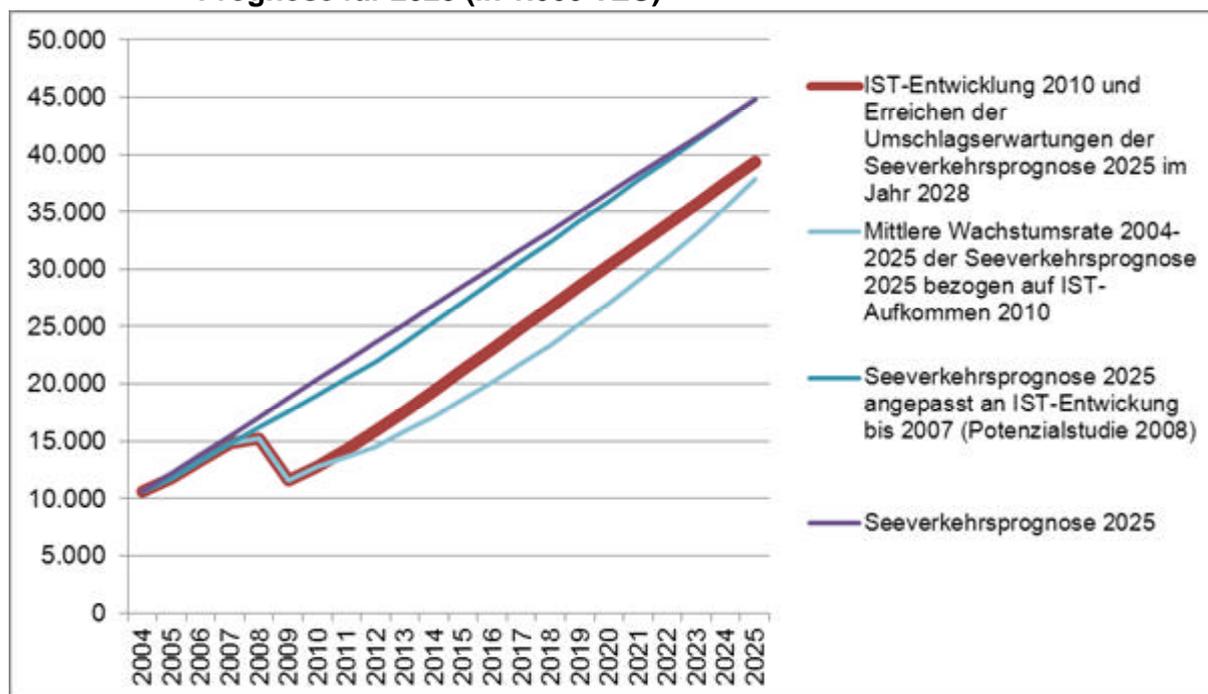
Hafen	2007	2008	2009	2010	2025 SVP	2025*	WR 2007 - 2025 in % p.a.	WR 2010 - 2025 in % p.a.	WR 2010 - 2025* in % p.a.
Hamburg	9.890	9.737	7.008	7.896	27.796	24.479	5,9	8,8	7,8
Bremische Häfen	4.912	5.448	4.579	4.888	12.387	11.137	5,3	6,4	5,6
Wilhelmshaven	3	0	0	0	4.619	3.753	-	-	
Summe deutsche Häfen	14.805	15.185	11.587	12.784	44.802	39.369	6,4	8,8	7,8
Antwerpen	8.135	8.663	7.310	8.468	16.000	14.745	3,8	4,3	3,8
Rotterdam	10.751	10.784	9.743	11.146	26.234	23.719	5,1	5,9	5,2
Zeebrügge	2.191	2.210	2.328	2.500	4.144	3.870	3,6	3,4	3,0
Amsterdam	386	436	203	60	3.000	2.510	12,1	29,8	28,3
Summe Westhäfen	21.463	22.093	19.584	22.174	49.378	44.844	4,7	5,5	4,8
Summe insgesamt	36.268	37.278	31.171	34.958	94.180	84.213	5,5	6,9	6,0

Quelle: Hafenstatistiken; PLANCO Consulting GmbH, Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtung 2025 – Seeverkehrsprognose (LOS 3), FE-Nr.: 96.0864/2005, Essen, 2007; eigene Berechnungen  
\* Umschlagsvolumen / Wachstumsrate bei Erreichen der Umschlagsprognose 2025 der Seeverkehrsprognose erst im Jahr 2028.

<sup>13</sup> Vgl. ISL, IHS Global Insight, Raven Insight, Prognose des Umschlagspotenzials des Hamburger Hafens 2015, 2020 und 2025, Bremen, 2010



**Abbildung 1: Containerumschlag in den deutschen Nordseehäfen 2004-2010 und Prognose für 2025 (in 1.000 TEU)**



Quelle: Hafenstatistiken; PLANCO Consulting GmbH, Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtung 2025 – Seeverkehrsprognose (LOS 3), FE-Nr.: 96.0864/2005, Essen, 2007; eigene Berechnungen

Eine - nur kurze - Unterbrechung im Wachstumstrend zeigt sich auch in der Entwicklung des Containertransports per Bahn und Binnenschiff im Seehafenhinterlandverkehr in Deutschland. So hat das Aufkommen im Containerverkehr der Binnenschifffahrt, der praktisch vollständig Seehafenhinterlandverkehr darstellt, das Vorkrisenniveau bereits wieder erreicht. Der Kombinierte Verkehr der Eisenbahn hingegen läuft den Spitzenwerten aus dem Jahr 2008 noch hinterher. Eine Trendumkehr ist aber auch hier erreicht und das Niveau aus dem Jahr 2007 wurde im Jahr 2010 übertroffen. Eine positive Entwicklung ist insbesondere im Seehafenhinterlandverkehr zu beobachten. Der Eisenbahnverkehr im Hinterland der deutschen Nordseehäfen hat sich vergleichsweise schwächer entwickelt. Zusammenfassend kann aber festgestellt werden, dass sich der Kombinierte Verkehr im Hinterland der deutschen Seehäfen gegenüber der Umschlagsentwicklung in den Seehäfen stabiler gezeigt hat. Trotz der zu erwartenden Anteilssteigerung Kombiniertes Verkehre im Seehafenhinterland wird sich auch bei diesen Verkehren die verzögerte Umschlagsentwicklung bemerkbar machen, zumal der Transitverkehr in den Seehäfen überproportional zunimmt.

**Tabelle 7: Kombiniertes Verkehr der Eisenbahn und Containerverkehr der Binnenschifffahrt in Deutschland 2007-2010 (in 1.000 TEU)**

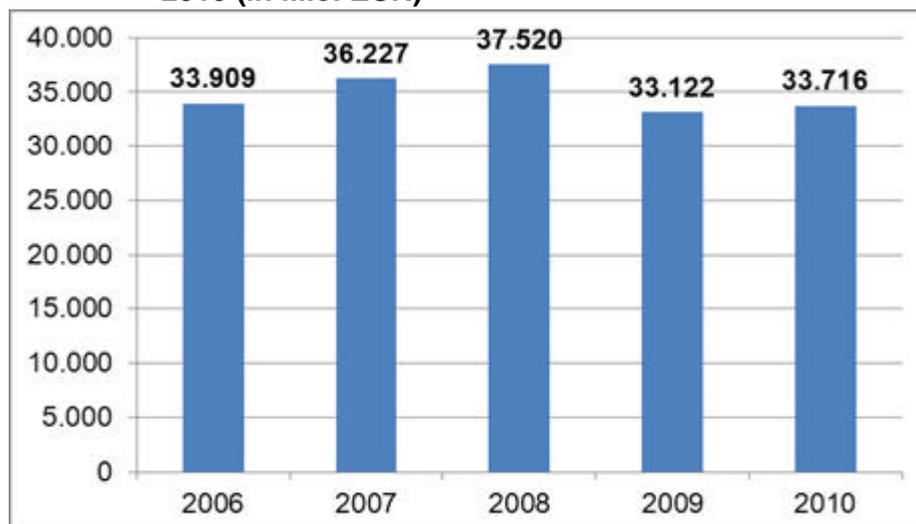
	2007	2008	2009	2010	WR 2007-2010 in % p.a.
<b>Eisenbahn</b>	5.603	6.023	5.078	5.615	0,1
<b>darunter Seehafenhinterlandverkehr</b>	2.356	2.586	2.188	2.483	1,8
<b>dar. Hinterlandverkehr der deutschen Nordseehäfen</b>	2.079	2.218	1.866	2.166	1,4
<b>Binnenschifffahrt</b>	1.885	1.806	1.629	1.912	0,5
<b>dar. Hinterlandverkehr der deutschen Nordseehäfen</b>	142	149	138	156	3,2

Quelle: Statistisches Bundesamt; eigene Berechnungen

## 4.2 Wirtschaftliche Entwicklung im Untersuchungsraum

Die globale Wirtschaftskrise hat sich auch negativ auf die wirtschaftliche Situation im Untersuchungsraum ausgewirkt. Dies verdeutlicht etwa die Umsatzentwicklung im verarbeitenden Gewerbe Ostwestfalens. Nach einem starken Einbruch mit einem Rückgang um 11,7% im Jahr 2009 ist allerdings auch hier eine Trendumkehr erreicht. Mit einem Wachstum von 1,8% im Jahr 2010 ist der Umsatz aber noch nicht wieder auf Vorkrisenniveau. Im Jahresverlauf zeigt sich ein klarer Aufwärtstrend, so dass eine baldige Rückkehr auf Umsatzniveaus vor der Krise zu erwarten ist. Im Vergleich mit Nordrhein-Westfalen fallen die Umsatzrückgänge aber relativ gering aus. Dies deutet auf eine vergleichsweise konjunkturunabhängige Industrie in Ostwestfalen hin.<sup>14</sup>

**Tabelle 8: Umsatzentwicklung des verarbeitenden Gewerbes in Ostwestfalen 2007-2010 (in Mio. EUR)**



Quelle: IHK Ostwestfalen, IHK-Konjunkturumfrage Frühjahr 2011, Bielefeld, 2011

<sup>14</sup> Vgl. IHK Ostwestfalen, IHK-Konjunkturumfrage Frühjahr 2011, Bielefeld, 2011

Die schnelle Erholung in Ostwestfalen verdeutlicht auch der regionale IHK-Konjunkturklima-Index. Die Einschätzung der regionalen Wirtschaft hinsichtlich momentaner Geschäftsentwicklung und Zukunftserwartungen ist bereits wieder auf dem positiven Vorkrisenniveau. Durch die schnelle wirtschaftliche Erholung sind auch die Perspektiven in der verladenen Industrie mit Affinität zum Kombinierten Verkehr wie etwa bei Herstellern von Gummi- und Kunststoffwaren sowie Möbeln und Maschinenbauern im Vorkrisenvergleich sehr positiv. Den Aufwärtstrend unterstreicht die mehrheitliche Erwartung zunehmender Investitionen und wachsender Beschäftigung in der Industrie.<sup>15</sup>

### **4.3 Entwicklung des Kombinierten Verkehrs im Untersuchungsraum**

Die KV-Terminalsituation im Untersuchungsraum hat sich gegenüber der in der Potenzialstudie aus dem Jahr 2008 dargestellten Situation kaum verändert. Weiterhin finden sich neben dem KV-Terminal in Minden gut ausgebaute Standorte nur in Hannover. Dabei handelt es sich um die von den städtischen Häfen betriebenen Terminals im Nordhafen und im Hafen Hannover-Linden sowie dem von der DUSS betriebenen Terminal in Linden-Süd.

Darüber hinaus bestehen im Hafen Osnabrück seit Mitte 2009 auf den Flächen der ehemaligen Windhauskaserne neue Umschlagmöglichkeiten Straße-Schiene. Diese werden etwa von der Nosta-Gruppe genutzt, die für einen Großkunden der Papierindustrie eine Zugverbindung nach Dresden betreibt. Darüber hinaus werden weitere regelmäßige Verbindungen wie etwa nach Hamburg angestrebt. Unverändert erfolgt im Hafen Osnabrück zudem Umschlag für die KV-Züge des Zugsystems „rail solutions“ der Spedition Hellmann. Trotz der neuen Umschlagmöglichkeiten bleiben Kapazität und Bedeutung der KV-Anlage im Osnabrücker Hafen vergleichsweise gering. Im Jahr 2010 wurden dort insgesamt nur rund 250 TEU umgeschlagen. Ebenfalls im Untersuchungsraum liegen die KV-Anlagen in Rehden (Kreis Diepholz) und in Gütersloh. Ein Zusammenschluss von Logistikdienstleistern unterhält die nicht öffentliche Anlage für den Umschlag Straße-Schiene im Gewerbepark Muna-Rehden.<sup>16</sup> In Gütersloh betreibt die Bahngesellschaft Captrain ein kleines bimodales KV-Terminal Straße-Schiene, wo allerdings derzeit keine Zugverbindungen, wie etwa die angestrebte Verbindung mit dem Duisburger Hafen, angeboten werden.

Neben dem RegioPort Weser bestehen im Untersuchungsraum weitere Planungen zur Entwicklung von KV-Terminals. Im Mittelpunkt stehen dabei weiterhin die weit vorangeschrittenen Planungen eines Megahub-Standorts in Hannover-Lehrte. Aufgrund unzureichender Mittelbereitstellung des Bundes hat die Bahn trotz vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses in 2010 erneut den Bau abgesagt und die Entscheidung auf 2013 vertagt. Vor dem Hintergrund der anhaltend angespannten Situation der öffentlichen Haushalte ist aufgrund der weiterhin unregelmäßigen Finanzierung auch dann eine Realisierung fraglich, wenngleich das Bundesverkehrsministerium weiterhin Bedarf sieht.

Als Schwerpunktstandort – neben Lehrte – im Hannoverschen Logistikflächenkonzept hat zudem der Standort Wunstorf am Mittellandkanal Entwicklungsperspektiven. Dies gilt

<sup>15</sup> Vgl. IHK Ostwestfalen, Konjunkturbericht Frühling 2011, Bielefeld, 2011

<sup>16</sup> Vgl. LNC, Regionale Standortstudie >>Hansalinie 2020 <<, Hannover, Juli 2010



besonders für die Erweiterung des Gewerbeparks Süd, der über eine trimodale Anbindung verfügt und ein Flächenpotenzial von 85 ha bietet. Insgesamt stehen 250 ha Flächen zur Verfügung. Die Planungen befinden sich allerdings noch im Anfangsstadium.<sup>17</sup>

Die Planungen für die Errichtung eines ausgebauten KV-Terminals in der Region Osnabrück sind mittlerweile etwas weiter vorangeschritten. Die aktuellen Planungen sehen allerdings eine Zweiteilung der Umschlagsaktivitäten vor. Auf einer etwa 6 ha großen Konversionsfläche im Hafengebiet Osnabrück ist eine Ausweitung der bestehenden Umschlagsaktivitäten Straße-Schiene vorgesehen, während in Bohmte am Mittellandkanal ein neuer Hafen für den Umschlag Straße-Wasserstraße entstehen soll. Der Standort Bohmte verfügt über umfangreiches Flächenpotenzial.

Die angedachte Entwicklung eines KV-Terminals als Bestandteil eines Logistik- und Industriezentrums am Standort Nienburg wird aufgrund des begrenzten Aufkommenspotenzials vorerst nicht weiter verfolgt.

#### **4.3.1 KV-Aufkommen des Container-Terminals Minden**

Die Auswirkungen der Wirtschaftskrise sind auch in der KV-Umschlagsentwicklung in Minden zu erkennen. Dies steht im Zusammenhang mit den Entwicklungen in den deutschen Nordseehäfen, da das Mindener KV-Aufkommen ausschließlich Hinterlandverkehr dieser Seehäfen darstellt. Nach dem beeindruckenden Wachstum des gesamten KV-Umschlags zwischen 2002 und 2008 um 6% p.a. hat sich der KV-Umschlag rückläufig entwickelt. Zwischen 2008 und 2010 reduzierte sich der KV-Umschlag von mehr als 20.000 TEU auf knapp 15.000 TEU. Dies entspricht einem Rückgang um 16% p.a. Trotz des krisenbedingten Einbruchs ist seit der Inbetriebnahme des Terminals im Jahr 2002 der KV-Umschlag in Minden um 39% p.a. gestiegen. Damit wird der im Förderantrag für die Errichtung des Containerterminals für das Jahr 2010 prognostizierte KV-Umschlag von 15.000 TEU erreicht. Das Aufkommen rekrutiert sich unverändert im Wesentlichen aus dem ostwestfälischen Raum.

Eine Trendumkehr nach der Krise zeigt sich erst nach Wiederaufnahme der Bahnverbindungen im Februar 2011. In den ersten vier Monaten des Jahres 2011 stieg das Containeraufkommen in Minden um 15% gegenüber dem Vorjahr auf 6.200 TEU. Davon entfallen 5.000 TEU auf das Binnenschiff und 1.200 TEU auf die Bahn. Nach einer weiteren Erholung des KV-Umschlags ist damit zu rechnen, dass die Prognose wie schon vor der Krise wieder übertroffen wird. Hochgerechnet auf das Gesamtjahr 2011 ergeben sich wieder fast 20.000 TEU. Dies ist eine vorsichtige Hochrechnung ohne Berücksichtigung des Aufkommenswachstums in Folge der Einführung der zweiten wöchentlichen Zugverbindung im Juli 2011.

In Folge der Wirtschaftskrise führte der Aufkommenseinbruch zur Einstellung des regelmäßigen Bahncontainerdienstes im Jahr 2009. Analog bestätigt die Wiederaufnahme regelmäßiger Zugverbindungen die positive Entwicklung. Die Entwicklungen im Bahnverkehr haben Auswirkungen auf den Binnenschiffahrtsumschlag. So führte der erfolgreiche Start eines Bahncontainerdienst im Jahr 2007 zu einem Absinken der Transportmengen der

<sup>17</sup> Vgl. LNC, Logistikprofil der Region Hannover 2011, Hannover, April 2011



Binnenschifffahrt. Entgegengesetzt wurde der Rückgang des Bahnumschlags in Folge der zwischenzeitlichen Einstellung der Zugverbindung zunächst durch einen Anstieg der Binnenschifffahrt kompensiert. Im Jahr 2010 verzeichnete aber auch der Binnenschifffahrtsumschlag krisenbedingt einen Rückgang. Die regelmäßige Verbindung mit den Seehäfen durch Liniendienste der Binnenschifffahrt wurde auch während der Krise aufrechterhalten. Unverändert bietet die Deutsche Binnenreederei dreimal wöchentlich Abfahrten zum Seehafen Hamburg an und der Bargedienst WMCS „Weser-Mittellandkanal-Container-Service“ bedient zweimal wöchentlich die Bremischen Häfen. Seit 2009 verkehrt zudem ein regelmäßiger Binnenschifffahrtsservice als Zubringer zwischen Minden und Ladbergen am Dortmund-Ems-Kanal. Die Umschlagszahlen der Binnenschifffahrt in den ersten vier Monaten 2011 lassen trotz der Wiederaufnahme der Zugverbindung einen Anstieg erwarten.

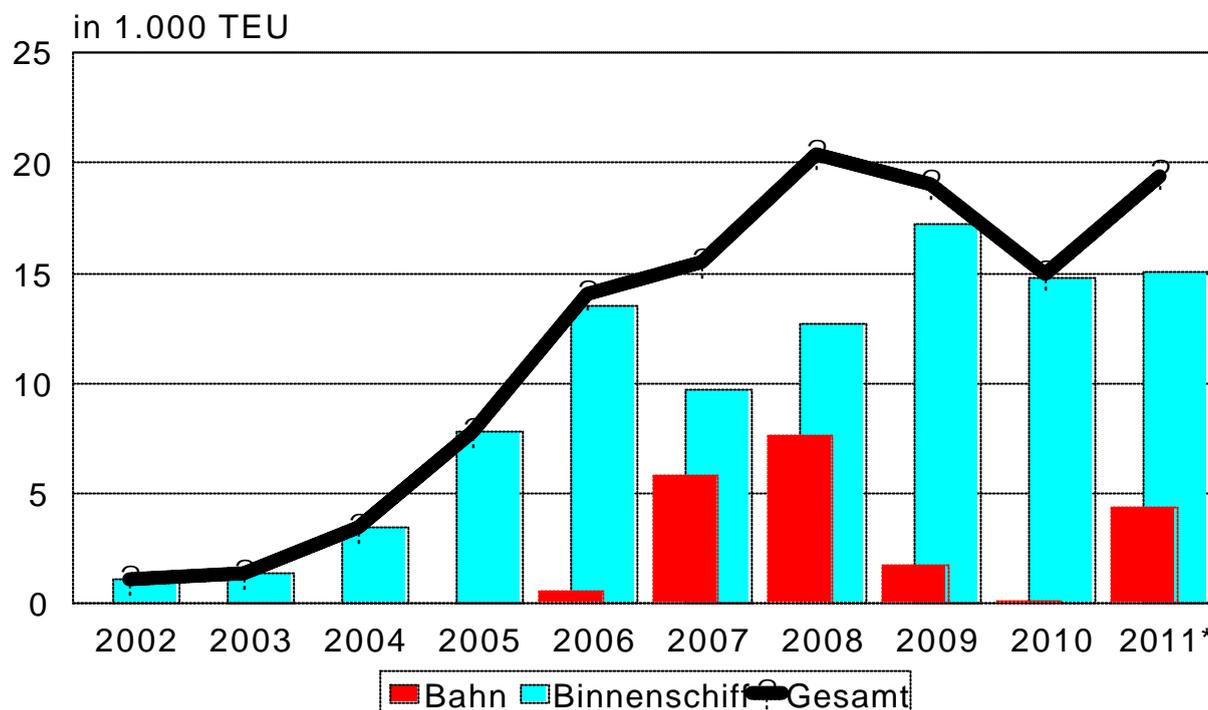
Der Umschlag im Container-Terminal Minden hat auch in den Nachkrisen Jahren 2009 und 2010 weiter zugenommen. Dies deutet auf eine vergleichsweise positive Entwicklung des regionalen Containerverkehrsaufkommens während der Krise hin. Etwa aufgrund der fehlenden Ganzzugverbindung und wachsender Lkw-Flotten haben sog. Staffettenverkehre mit Umschlag Lkw-Lkw zugenommen. Durch die Wiederaufnahme regelmäßiger Zugverbindungen des Kombinierten Verkehrs ist mit einer teilweisen Verlagerung dieser Transporte zu rechnen.

**Tabelle 9: Containerumschlag im Kombinierten Verkehr im Mindener Hafen nach Verkehrsträger 2002-2011 (in TEU)**

Jahr	Binnenschiff in TEU	Bahn in TEU	Gesamt TEU	Wachstum in % zum Vorjahr
2002	1.103		1.103	
2003	1.377		1.377	24,8
2004	3.469		3.469	151,9
2005	7.818		7.818	125,4
2006	13.506	544	14.050	79,7
2007	9.736	5.780	15.516	10,4
2008	12.737	7.626	20.363	31,2
2009	17.276	1.720	18.996	-6,7
2010	14.773	159	14.932	-21,4
2011*	15.072	4.349	19.421	30,1
WR in % p.a. (2002-2010)	38,3	-	38,5	
WR in % p.a. (2002-2008)	50,3	-	62,6	
WR in % p.a. (2008-2010)	7,7	-85,6	-15,9	

Quelle: Mindener Hafen GmbH, Statistisches Bundesamt (Binnenschifffahrt bis 2005)  
\* Hochrechnung auf Basis des Aufkommens im Zeitraum 01-04/2011

**Abbildung 2: Containerumschlagsentwicklung im Kombinierten Verkehr im Mindener Hafen 2002-2011**



Quelle: Mindener Hafen GmbH; eigene Berechnungen

\* Hochrechnung auf Basis des Aufkommens im Zeitraum 01/-04/2011

#### 4.3.2 KV-Aufkommen an Konkurrenzstandorten im Untersuchungsraum

Die Umschlagsentwicklung der anderen KV-Terminals im Untersuchungsraum ist mit der in Minden grundsätzlich vergleichbar. Nach einem krisenbedingten Rückgang zwischen 2008 und 2009 steigen die Mengen wieder an.

So wurde der beeindruckende Wachstumstrend des Binnenschiffahrtsumschlags im CTH Container-Terminal Hannover auf gut 30.000 TEU im Jahr 2008 gebrochen. Der Umschlag war um durchschnittlich 50% p.a. zwischen 2004 und 2008 gestiegen. Nach dem Rückschlag hat der Umschlag im Jahr 2010 den Spitzenwert aus 2008 fast wieder erreicht. Das Terminal ist genau wie der Mindener Hafen per Liniendienst der Binnenschiffahrt dreimal wöchentlich mit Hamburg und zweimal wöchentlich mit Bremen verbunden. Hinzu kommt in wachsendem Umfang Bahnumschlag etwa durch die drei wöchentlichen Containerzüge des Reifenherstellers Continental sowie seit Anfang 2011 durch die dreimal wöchentlich verkehrende Containerzugverbindung Baltic Train nach Hamburg. Die im Jahr 2006 auf 60.000 TEU erweiterte Terminalkapazität bietet noch Wachstumsspielraum. Dennoch sollen Planungen für eine Erweiterung angestoßen werden, da ein Erreichen der Kapazitätsgrenze bis zum Jahr 2018 erwartet wird. Bei Realisierung der vier geplanten Baustufen sind bis zu 120.000 TEU Umschlag möglich.<sup>18</sup>

<sup>18</sup> Vgl. LNC, Logistikprofil der Region Hannover 2011, Hannover, April 2011

Der Umschlag im reinen Bahnkombiterminal Hannover-Linden liegt im Jahr 2010 bei knapp 24.000 LE (40.000 TEU). Das ebenfalls von den städtischen Häfen betriebene Terminal übertrifft damit zwar knapp das Aufkommen im Jahr 2007 hat nach einem Einbruch auf 20.000 LE (34.000 TEU) in 2009 den Spitzenwert aus dem Jahr 2008 aber noch nicht wieder erreicht. Gegenüber einem Anstieg von 12,6% p.a. zwischen 2004 und 2008 ist der Umschlag krisenbedingt zwischen 2008 und 2010 um 2,7% p.a. zurückgegangen. Die – von den Kriseneffekten abgesehen – positive Entwicklung steht im Zusammenhang mit dem umfangreichen Angebot an vor allem konventionellen KV-Verbindungen etwa im alpenquerenden Verkehr oder nach Schweden. Die Kapazität liegt bei 50.000 LE (85.000 TEU). Aufgrund der positiven Entwicklung ist eine Erweiterung des Bahnterminals bis 2013 vorgesehen.

Daneben betreibt DUSS unverändert ein Terminal in Linden südlich vom RTH. Das Terminal mit einer angegebenen Kapazität von 25.000 LE (43.000 TEU) wird vor allem von Hellmann als Knotenpunkt im Zugsystem „rail solutions“ sowie Transfracht im kontinentalen KV genutzt. Seit der Studie aus dem Jahr 2008 sind keine neuen Informationen zum Umschlagsvolumen verfügbar. Aufgrund der vorhandenen Kapazitätsgrenze wird daher angenommen, dass das Umschlagsniveau in den Folgejahren unverändert gegenüber 2007 bei 29.000 LE (49.000 TEU) liegt. Weiterhin wird eine Schließung des DUSS-Terminals bei Realisierung des Mega-Hubs in Lehrte erwartet.

Insgesamt ist der Umschlag an den relevanten KV-Standorten im Untersuchungsraum krisenbedingt zurückgegangen. Im Gegensatz zur annähernden Verdopplung zwischen 2004 und 2008 hat sich der Umschlag zwischen 2008 und 2010 rückläufig entwickelt. Dabei ist der Bahnumschlag etwa aufgrund der Einstellung der Zugverbindungen in Minden stark eingebrochen. Demgegenüber konnte die Binnenschifffahrt das KV-Aufkommen im Untersuchungsraum auch nach 2008 kontinuierlich erhöhen.

**Tabelle 10: KV-Umschlag im Untersuchungsraum per Bahn oder Binnenschiff 2004-2010 (in TEU bzw. LE)**

Hafen- bzw. KV-Standort	2004	2007	2008	2009	2010	WR in % p.a. 2004-2008	WR in % p.a. 2008-2010
<b>Umschlag TEU per Bischi</b>							
Minden	3.469	9.736	12.737	17.276	14.773	38,4%	7,7%
Hannover	6.193	20.362	30.033	25.800	29.976	48,4%	-0,1%
Summe	9.291	30.098	42.770	43.076	44.749	46,5%	2,3%
<b>Umschlag TEU per Bahn bei trimodalen Binnenschiffsterminals</b>							
Minden TEU	0	5.780	7.626	1.720	159	-	-85,6%
<b>Umschlag LE (Ladeeinheiten) per Bahn</b>							
DUSS - Hannover-Linden	28.034	29.000*	29.000*	29.000*	29.000*		
Hannover (Linden / Nordhafen)	15.393	23.366	24.720	20.100	23.386	12,6%	-2,7%
Summe LE	43.427	52.366	53.720	49.100	52.386	5,5%	-1,2%
Quelle: Angaben der Häfen bzw. Terminal-Betreiber; eigene Berechnungen							
* Annahme des Gutachters							

## 5 Perspektiven für den KV-Standort Minden

### 5.1 KV-Aufkommen im Untersuchungsraum 2025

Den globalen und regionalen Trends folgend gehen wir davon aus, dass das prognostizierte Aufkommen im Containerverkehr grundsätzlich nach wie vor realistisch ist. Denkbar ist aber eine zeitliche Verzögerung von bis zu drei Jahren. Dies gilt insbesondere für das Aufkommen im Seehafenhinterlandverkehr, das im Untersuchungsraum einen Anteil von 94% hat.<sup>19</sup> Durch die schnelle Erholung der Wirtschaft hat auch das regionale Containeraufkommen zügig zurück in die Wachstumspur gefunden. Lokalen Akteuren zufolge war nach dem vergleichsweise moderaten Einbruch bereits 2009 ein Anziehen der Nachfrage zu beobachten. Dementsprechend ist während der Krise das Gesamtaufkommen (inkl. Lkw) des Mindener Containerterminals weiter gewachsen. Die Entwicklung ist im Einklang mit den positiven Einschätzungen der regionalen Wirtschaft und den wieder steigenden Umsätzen im verarbeitenden Gewerbe. Der sich auch regional – analog zum Bundestrend – weiter fortsetzende demographische Wandel und die Auswirkungen auf den Containerverkehr sind in der Seeverkehrs- und Verflechtungsprognose hinreichend berücksichtigt.

Wenngleich wieder ein deutlicher Wachstumstrend absehbar ist, gehen wir daher vorsichtig davon aus, dass der in Seeverkehrs- und Verflechtungsprognose erwartete Wachstumspfad bis 2025 nicht wieder erreicht wird. Dementsprechend wird im Untersuchungsraum für das Jahr 2025 ein KV-Aufkommen von 17,7 Mio. t erwartet.

Bei der Verlagerung werden in weiter verstärktem Maße Kombinierte Verkehre der Binnenschifffahrt genutzt werden. So hat sich etwa der Containerverkehr per Binnenschiff im Hinterland des Hamburger Hafens in den ersten beiden Monaten 2011 gegenüber dem Vorjahr vervierfacht. Bei einem Aufkommen von 13.600 TEU bleibt noch ein enormes Verlagerungspotenzial.<sup>20</sup> Allerdings bedarf es für die Nutzung der Binnenschifffahrt häufig der Überzeugung der Verlagerer etwa hinsichtlich der Zuverlässigkeit. Die Binnenschifffahrt wird aber noch stärker davon profitieren, dass die Ausweitung des Bahnangebots aufgrund der fehlenden Infrastruktur- und Traktionskapazitäten ein Problem ist, wie sich aktuell etwa im Zusammenhang mit der Aufnahme einer zweiten wöchentlichen Verbindung von Minden nach Hamburg gezeigt hat.

Die deutschen Seehäfen haben die Notwendigkeit erkannt und sind bemüht den Anteil der Binnenschifffahrt im Hinterland weiter zu erhöhen. Der Hamburger Hafen hat sich etwa zum Ziel gesetzt, bis 2015 5% des Hinterlandverkehrs bzw. etwa 500.000 TEU per Binnenschiff abzuwickeln.<sup>21</sup> In diesem Zusammenhang ist eine Verbesserung der Umschlagsbedingungen zu erwarten, wie etwa die Verringerung von Wartezeiten für Binnenschiffe oder der Verzicht auf zusätzliche Gebühren für Binnenschiffsumschlag. Zudem bestehen – auch im Bahnverkehr – Verbesserungspotenziale hinsichtlich der Zollbehandlung der Container in den Seehäfen. Begrenzte Zeiträume für die kostenlose Überlassung der Container können

<sup>19</sup> Vgl. PLANCO Consulting GmbH, Potenzialanalyse für den KV-Verkehr in der Region Minden, Essen, 2008

<sup>20</sup> Vgl. Arndt, Wie vor 75 Jahren, DVZ Nr. 74 vom 21.06.2011

<sup>21</sup> Vgl. Uniconsult, Konzeptstudie zur Verkehrsverlagerung vom Lkw auf Binnenschiffe und zur Stärkung der Hinterlandverkehre, Hamburg, 2009



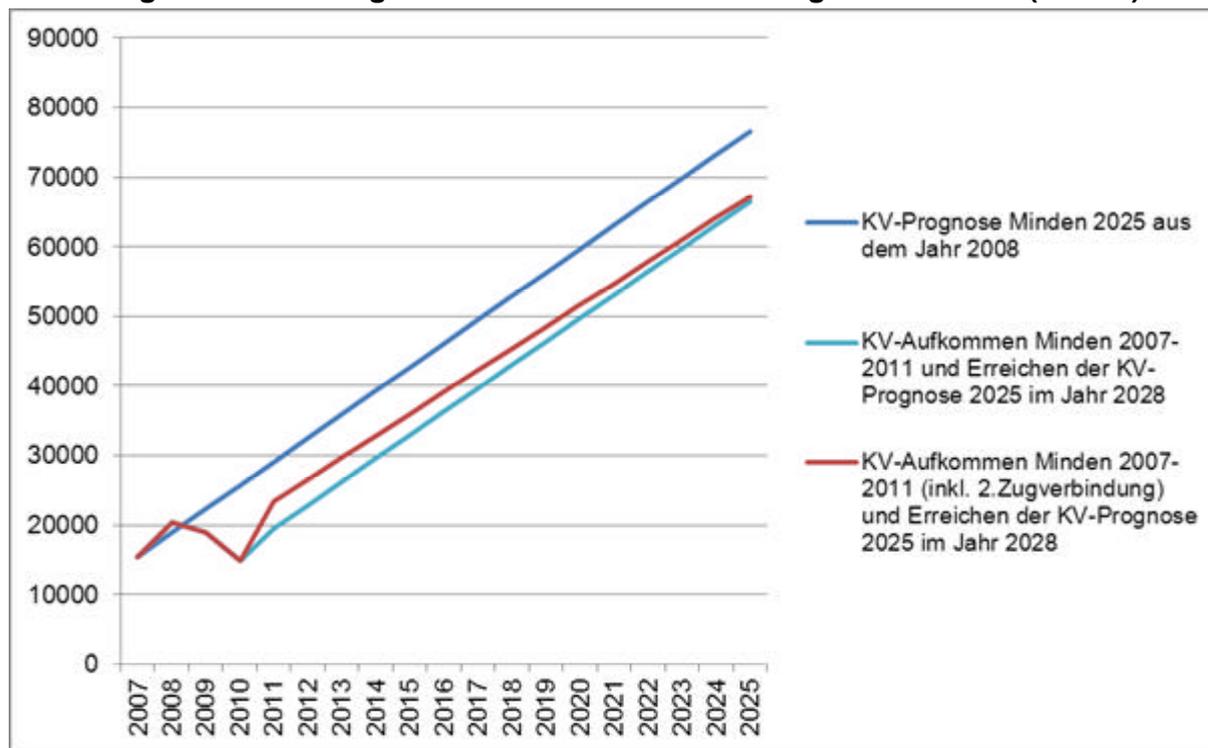
aufgrund der langen Fahrzeit per Binnenschiff insbesondere zwischen Minden und Hamburg ein Hemmnis darstellen.

Aktuelle Überlegungen zur Etablierung zusätzlicher Kombierter Verkehre am Standort Minden unterstützen die positiven Erwartungen für diesen Standort. So sind Planungen eines Großverladers recht weit fortgeschritten, bis zu 100 40-Fuß Container wöchentlich als Kombierte Verkehre über das KV-Terminal im Mindener Hafen zu transportieren. Dies entspricht einem KV-Aufkommen von bis zu 20.000 TEU jährlich. Realistisch erscheint ein Verlagerungspotenzial von etwa 10.000 TEU, da auch weiterhin Direkttransporte per Lkw in die Seehäfen zu erwarten sind. Obwohl es sich zum Großteil um Reefer-Container handelt, sind abhängig vom Aufkommen sowohl Ganzzugverbindungen, als auch Binnenschifftransporte in die Seehäfen Bestandteil der Planungen.

In der Gesamtheit sind diese Hinterlandverkehre in der Seeverkehrs- und Verflechtungsprognose 2025 berücksichtigt. Dies gilt insbesondere für die mittelständisch geprägte Region Ostwestfalen mit wenig Verladern dieser Größenordnung. Der Modal Split ist jedoch ggf. unzureichend berücksichtigt. Eine mögliche Verlagerung von Hinterlandverkehren dieser Größenordnung auf Bahn und Binnenschiff war 2008 allerdings noch nicht absehbar. Daher geht das damit verbundene KV-Aufkommen von Hinterlandverkehren per Bahn und Binnenschiff leicht über das in der angepassten Prognose aus dem Jahr 2008 abgebildete Ausmaß hinaus. Dementsprechend gehen wir davon aus, dass 25% dieses potenziellen Containervolumens zusätzliches KV-Aufkommen darstellen würde. Gegenüber der Prognose aus dem Jahr 2008 bedeutet das 2.500 TEU Mehraufkommen im Jahr. Diese vorsichtige Annahme berücksichtigt, dass diesen (potenziellen) Aufkommensgewinnen im KV-Verkehr auch mögliche Aufkommensverluste in nennenswerten Größenordnungen etwa durch die Verlagerung oder den Wegfall von Transporten gegenüberstehen, die sich in der mittelständisch geprägten Region nicht einzeln identifizieren lassen. Entsprechend der Planungen gehen wir davon aus, dass sich das zusätzliche Aufkommen auf Bahn und Binnenschiff verteilt.

Grundsätzlich gehen wir auch für den Standort Minden bedingt durch den Einbruch im Zuge der globalen Wirtschaftskrise entsprechend der Entwicklung des Umschlags in den deutschen Seehäfen von einer verzögerten Entwicklung gegenüber der Prognose aus dem Jahr 2008 aus. Trotz des nach Wiederaufnahme der Zugverbindungen im Februar 2011 und Erweiterung auf zwei wöchentliche Abfahrten im Juli 2011 absehbaren Erreichens des für 2009 prognostizierten KV-Aufkommens in 2011 wird auch für Minden vorsichtig von einer dreijährigen Verzögerung der Entwicklung ausgegangen. Damit wird berücksichtigt, dass die Mengeneffekte im Bahnbereich stufenweise in Abhängigkeit von der Einrichtung zusätzlicher Verbindungen entstehen. Durch die verzögerte Mengenentwicklung verringern sich auch unter Berücksichtigung des zusätzlichen – in der KV-Prognose 2008 nicht berücksichtigten – KV-Aufkommens die Umschlagserwartungen für das Jahr 2025.

**Abbildung 3: KV-Umschlag in Minden 2007-2010 und Prognose bis 2025 (in TEU)**



Quelle: PLANCO Consulting GmbH, Potenzialanalyse für den KV-Verkehr in der Region Minden, Essen, 2008; Mindener Hafen GmbH; eigene Berechnungen

Der Wegfall der Bahnverkehre hat zur stabilen Entwicklung der Binnenschifffahrt während der Krise beigetragen. Mit der Wiederaufnahme der Ganzzugverbindungen sind Rückverlagerungen zu erwarten. Darüber hinaus geben etwa die aktuellen Transportpreisrelationen bei Annahme der Befahrbarkeit der Mittelweser für ÜGMS bis 2025 keinen Anlass die Ergebnisse aus dem Jahr 2008 anzupassen.

Ein Ausbau der Mittelweser für das ÜGMS bis 2025 ist allerdings nicht sicher. Gleiches gilt für einen Ausbau für einen dreilagigen Containerverkehr sowie den Ausbau des Schiffhebewerks Scharnebeck.

Daher gehen wir in einem vorsichtigen Szenario bis 2025 von der Beschränkung des Ausbaus der Mittelweser für GMS aus. In einem alternativen Szenario legen wir die Befahrbarkeit für ÜGMS bis 2025 zugrunde und berücksichtigen entsprechende Schiffstransportkostensenkungen. Auf eine Berücksichtigung der Effekte eines Ausbaus für dreilagige Containerverkehre wird dagegen verzichtet.

Gegenüber dem GMS ermöglicht der Einsatz des ÜGMS Schiffstransportkosteneinsparungen auf der Fahrt nach Bremerhaven von etwa 8%. Damit fallen die Einsparungen bei Verzicht auf einen Ausbau der Mittelweser für ÜGMS nur etwa halb so hoch aus wie in der Potenzialstudie aus dem Jahr 2008 angenommen. Entsprechend geringer sind die Anreize für eine Transportverlagerung auf das Binnenschiff. Die Auswirkungen auf das Containeraufkommen wurden mit dem Verlagerungsmodell

abgeschätzt.<sup>22</sup> Es ist davon auszugehen, dass das in Folge der geringeren Kostenvorteile nicht auf die Binnenschifffahrt verlagerte Containeraufkommen teilweise per Bahn transportiert wird und die entsprechenden Aufkommenserwartungen erhöht.

Im Binnenschifffahrtsbereich bedeuten die aktualisierten Umschlagserwartungen für Minden bis 2025 ein mittleres jährliches Wachstum von 5,8% bzw. 7,0% bei Ausbau für das ÜGMS. Aufgrund der seit der Prognose 2008 – auch während der Wirtschaftskrise – sehr positiven Entwicklung des Binnenschifffahrtsumschlags in Hannover oberhalb der Prognose bleiben die Erwartungen für diesen Standort unverändert aufrechterhalten. Damit liegt der Binnenschifffahrtsumschlag im Untersuchungsraum bei gut 87.000 TEU bzw. gut 93.000 TEU bei Ausbau der Mittelweser für das ÜGMS. Das erwartete Wachstum der Binnenschifffahrt im Untersuchungsraum beträgt bis zu 5,0% p.a.

Im Bahnbereich wird sich die mit der Wiederaufnahme der wöchentlichen Ganzzugverbindung zwischen Minden und Hamburg Anfang 2011 eingeleitete positive Aufkommensentwicklung durch die Einrichtung einer zweiten wöchentlichen Zugverbindung ab Juli 2011 weiter fortsetzen. Wir unterstellen jedoch auch im Bahnbereich entsprechend der Entwicklung in den Seehäfen eine Verzögerung der Aufkommensentwicklung in Minden von bis zu drei Jahren.<sup>23</sup> Aufgrund des mit dem Wegfall der regelmäßigen Zugverbindungen in 2009 stark eingebrochenen Bahnaufkommens ist mit den Erwartungen ein sehr hohes mittleres Wachstum gegenüber den minimalen Ist-Zahlen in 2010 von bis zu 42% p.a. verbunden. Unter Berücksichtigung der auf das Gesamtjahr hochgerechneten Mengenentwicklung nach Wiederaufnahme und Erweiterung des Zugverkehrs im Februar bzw. Juli 2011 liegt das Aufkommenswachstum szenarioabhängig zwischen 8% und 9% p.a. Im vorwiegend kontinental geprägten Bahn-KV in Hannover gehen wir in Folge der globalen Wirtschaftskrise ebenfalls von einer Verzögerung der Entwicklung aus, die sich aufgrund der moderaten Wachstumserwartungen in 2008 allerdings relativiert. Das Wachstum im Zeitraum zwischen 2010 und 2025 liegt bei 3,1% p.a.

Insgesamt wird am Standort Minden – abhängig von der auf der Mittelweser einsetzbaren Schiffsgröße – ein KV-Aufkommen von gut 64.000 TEU bzw. knapp 69.000 TEU für das Jahr 2025 erwartet. Dies entspricht gegenüber dem Aufkommen im Jahr 2010 einem mittleren jährlichen Wachstum von 10,2% bzw. 10,7%. Bei Hochrechnung des in den ersten vier Monaten des Jahres 2011 realisierten Wachstums verbleibt ein mittleres Wachstum von 8,9% bzw. 9,4% im Zeitraum 2011 bis 2025. Das Wachstum verringert sich auf 7,5% bzw. 8,0%, wenn zudem das zusätzliche Aufkommen durch die zweite Zugverbindung ab Juli 2011 berücksichtigt wird.

---

<sup>22</sup> Vgl. PLANCO Consulting GmbH, Potenzialanalyse für den KV-Verkehr in der Region Minden, Essen, 2008. Die Verlagerungsrechnungen beziehen sich wie in der Studie aus dem Jahr 2008 nur auf Minden.

<sup>23</sup> Der Bahnumschlag am Standort Minden wird bis zur Herstellung des Bahnanschlusses im RegioPort (geplant 2018) weiterhin im bestehenden Containerterminal Industriehafen II erfolgen. Sich hierdurch ggf. ergebende Nachteile in der Abwicklung bleiben unberücksichtigt.



**Tabelle 11: KV-Umschlag im Untersuchungsraum per Bahn und Binnenschiff 2010 und aktualisierte Prognose für 2025 (in TEU bzw. LE)**

Hafen- bzw. KV-Standort	2010	Prognose 2025 (aus 2008)	WR 10-25 in % p.a.	aktualisierte Prognose 2025 (GMS)	WR 10-25 (akt. / GMS) in % p.a.	aktualisierte Prognose 2025 (ÜGMS)	WR 10-25 (akt. / ÜGMS) in % p.a.
<b>Umschlag TEU per Bischi</b>							
Minden	14.773	44.479	7,6%	34.614	5,8%	40.625	7,0%
Hannover	29.976	52.697	3,8%	52.697	3,8%	52.697	3,8%
Summe	44.749	97.176	5,3%	87.311	4,6%	93.322	5,0%
<b>Umschlag TEU per Bahn bei trimodalen Binnenschiffsterminals</b>							
Minden	159	32.164	42,5%*	29.583	41,7%*	28.080	41,2%*
<b>Umschlag LE (Ladeeinheiten) per Bahn</b>							
DUSS - Hannover-Linden	29.000**						
Hannover (Linden / Nordhafen)	23.386						
Summe LE	52.386	87.447	3,5%	83.322	3,1%	83.322	3,1%
Quelle: Eigene Berechnungen; Angaben der Häfen bzw. Terminalbetreiber; PLANCO Consulting GmbH, Potenzialanalyse für den KV-Verkehr in der Region Minden, Essen, 2008							
*) Hohe jährliche Wachstumsraten bezogen auf das in Folge der krisenbedingten Einstellung regelmäßiger Zugverbindungen sehr geringe Bahnaufkommen in 2010							
**) Annahme des Gutachters							

**Tabelle 12: Containerumschlag in Minden 2010 und Prognose der Umschlagsentwicklung bis 2025 nach Verkehrsträgern (in TEU)**

	Containeraufkommen bei Befahrbarkeit der Mittelweser mit GMS			Containeraufkommen bei Befahrbarkeit der Mittelweser mit ÜGMS		
	Binnenschiff	Bahn	Gesamt	Binnenschiff	Bahn	Gesamt
2010	14.773	159	14.932	14.773	159	14.932
2015	22.220	15.309	37.529	24.224	14.879	39.103
2020	28.417	22.446	50.863	32.424	21.480	53.904
2025	34.614	29.583	64.196	40.625	28.080	68.705

Quelle: Eigene Berechnungen

## 5.2 Potenzial Mindens als Seehafen-Hinterland-Hub

Der krisenbedingte Rückschlag des Umschlagswachstums in den Seehäfen und Kapazitätserweiterungen in der Nordrange wie etwa die Inbetriebnahme von CT IV in Bremerhaven haben die Flächensituation in den Seehäfen vorerst entspannt. Die Inbetriebnahme des Tiefwasserhafens in Wilhelmshaven schafft zusätzliche Kapazitäten und entlastet durch die zu erwartende Verlagerung von Aufkommen Hamburg und Bremerhaven. Langfristig reichen allerdings die Kapazitäten der deutschen Nordseehäfen unter Berücksichtigung bekannter Erweiterungen weiterhin nicht aus, um das erwartete Umschlagsaufkommen abzuwickeln. Gegenüber den moderateren Umschlagserwartungen für 2025 fehlt immer noch Kapazität für fast 8 Mio. TEU bzw. Umschlagsflächen von gut 300 ha in Wassernähe. Es ist allerdings nicht auszuschließen, dass in den deutschen Seehäfen durch Produktivitätssteigerungen und Erweiterungen bis 2025 zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden, um auf das Umschlagswachstum vorbereitet zu sein. Die Rheinmündungshäfen sind durch umfangreiche Kapazitätserweiterungen wie etwa

Maasvlakte II in Rotterdam inzwischen auf das Umschlagswachstum vorbereitet und verfügen nach aktueller Planung bei Erreichen der Umschlagserwartungen im Jahr 2025 über Kapazitätsreserven. Dies kann den Seehafenwettbewerb zu Lasten der deutschen Nordseehäfen beeinflussen und erfordert eine effiziente Nutzung knapper Seehafenflächen. Daher werden gerade die deutschen Nordseehäfen bemüht sein, die Verweildauer der Container im Terminal möglichst kurz zu halten. Dazu gehören eine möglichst späte Anlieferung der Export Container und eine schnelle Weiterführung der Import Container ins Hinterland.

**Tabelle 13: Umschlags- und Kapazitätsentwicklung in den bedeutendsten Seehäfen**

Hafen	TEU-Umschlag 2025* in 1.000 TEU	Kapazität 2015 in 1.000 TEU	Kapazität 2025 in 1.000 TEU	Abweichung in 1.000 TEU
Hamburg	24.479	16.500	20.300	-4.179
Bremerhaven	11.137	8.400	8.400	-2.737
Wilhelmshaven	3.553	1.600	2.700	-853
Antwerpen	14.745	14.200	18.200	3.455
Rotterdam	23.719	20.400	27.600	3.881
Zeebrügge	3.870	4.400	5.300	1.430
Amsterdam	2.510	1.500	1.500	-1.010

Quelle: PLANCO Consulting GmbH, Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtung 2025–  
Seeverkehrsprognose (LOS 3), FE-Nr.: 96.0864/2005, Essen, 2007 und ISL, IHS Global Insight, Raven Insight,  
Prognose des Umschlagspotenzials des Hamburger Hafens 2015, 2020 und 2025, Bremen, 2010  
\* Umschlagsvolumen 2025 bei Erreichen der Umschlagserwartungen der Seeverkehrsprognose im Jahr 2028

Schon heute sind Spediteure und Verloader aufgrund der zunehmenden Beschränkung lagergeldfreier Standzeiten und hoher Lagergelder in den Seehäfen um einen schnellen Weitertransport bemüht. Aufgrund der aktuellen Kapazitätssituation hat sich die Entwicklung allerdings wieder entspannt. Dennoch bieten Terminals im Hinterland eine kostengünstigere Lagerung und durch die Nähe zum Kunden eine schnellere Verfügbarkeit der Ware. Hinzu kommt, dass der Zeitraum der kostenlosen Überlassung der Container zunehmend verkürzt wird. Durch die schlechten Bedingungen der Lkw-Abfertigung in den Seehäfen werden zudem Überlegungen der Spediteure konkreter, Seehäfen nicht mehr per Lkw zu bedienen und Bahn oder Binnenschiff für den Transport in ein Hinterland-Hub zu nutzen. Von dort erfolgt die Verteilung – durchaus auch über längere Distanzen – per Lkw.

Die Seehäfen treffen Vorbereitungen, einer zukünftig wieder erwarteten Flächenknappheit durch die Bildung zentraler Hub-Standorte im weiten Hinterland zu begegnen. Der Austausch der Container zwischen Seehafen und Hinterland-Hub zeitnah zum seeseitigen Umschlag soll die Verweildauer der Container im Seehafen verringern und zusätzliche Kapazitäten schaffen. Von diesen Hub-Standorten wird dann ein erweitertes Einzugsgebiet per Bahn und Lkw bedient. Neben der Flächenentlastung sind dabei auch die Kundenakquisition im Einzugsgebiet der Hubs und die Lenkung der Container über die eigenen Terminals Aspekte. Aufgrund freier Kapazitäten in den deutschen Seehäfen sind die Planungen derzeit allerdings abgekühlt. Langfristig werden die erwarteten Kapazitätsengpässe den Druck für die Terminalbetreiber aber wieder erhöhen. Dann wird eine verstärkte Nutzung von Hinterland-Hubs nötig sein, um ausreichende Umschlagskapazitäten im Seehafen anbieten zu können. Dementsprechend setzen die Terminalbetreiber ihre Vorbereitungen fort, um die

Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen langfristig zu sichern. Dies wird etwa durch das Joint Venture von Eurogate und HHLA zum Aufbau eines Netzes von Hinterland-Terminals deutlich. Entsprechende Konzepte wie „Extended Gate“ von Eurogate liegen für Hamburg und Bremerhaven bereits vor. Derzeit werden im Rahmen des Joint Ventures weitere Terminalkonzepte entwickelt und vorliegende Standortkonzeptionen geprüft. Hinterland-Hubs sollen vor allem in den wichtigen Produktions- und Verbrauchszentren mit besonders hohem Transportaufkommen aufgebaut werden. Dabei wird durch die Bündelung der Hinterlandaktivitäten von Eurogate und HHLA das Aufkommenspotenzial einzelner Hub-Standorte erhöht.

Entsprechend der allgemeinen Entwicklung haben die Aktivitäten der Eurogate, im Rahmen von „Extended Gate“ ein Netzwerk an Hinterland-Terminals aufzubauen, an Fahrt verloren. Neben den KV-Standorten Bremen, Magdeburg, Wiesau, Dortmund und Gernsheim ist Minden Bestandteil dieses Konzepts. Es wurde bereits ein Kooperationsvertrag mit dem Mindener Hafen geschlossen. Bei einer zukünftig wieder zu erwartenden Intensivierung der Hinterlandaktivitäten wird der Standort Minden unverändert als interessante Option für ein Hinterland-Terminal gesehen. Dies gilt nicht nur für die Hinterlandverkehre der Häfen in Bremerhaven und Hamburg, sondern nach Inbetriebnahme auch für Wilhelmshaven, wobei durch den dort hohen sehr hohen Transshipment-Anteil allerdings ein vergleichbar geringes Aufkommenspotenzial im Hinterland besteht. Mit Wilhelmshaven wird der Austausch der Container per Bahn und bei einer Entwicklung seegängiger Binnenschiffe auch auf der Wasserstraße erfolgen.

Die zukünftige Rolle Mindens im Hinterland der Seehäfen bleibt aber weiter offen. Die endgültige Entscheidung der deutschen Seehäfen hinsichtlich möglicher Hinterland-Standorte steht noch aus und wird wohl erst erfolgen, wenn bei Kapazitätsengpässen die Planungen wieder forciert werden. Wenngleich die deutschen Seehäfen mit der Deutschen Bahn kooperieren, könnten sich Aktivitäten von Spediteuren und Reedern im Hinterland hemmend auf die Planungen der Seehäfen auswirken. Spediteure werden bestrebt sein, die Verantwortung für die Container im Hinterland zu behalten und nicht eine Transportkette unter Regie der Seehäfen mit Einbindung ihrer Terminals zu nutzen. Dementsprechend stehen die Hinterlandnetze der Seehäfen im Wettbewerb mit den Netzen der Spediteure. Dies gilt auch für die zunehmenden Aktivitäten der Reedereien im Hinterland. So haben etwa CMA-CGM und NYK gemeinsam in Duisburg sowie Maersk in Neuss kürzlich Inland-Terminals in Betrieb genommen.

In den deutschen Seehäfen ist noch keine Grundsatzentscheidung gefallen, ob ein zentrales Hinterland-Hub unmittelbar in Hafennähe wie etwa Bremen oder ein Netz von weiter entfernten (südlich von Kassel) Hinterland-Hubs zur Bedienung größerer Einzugsbereiche von bis zu 500 km vorgezogen wird. Da Minden aufgrund der mittleren Entfernung zu den Seehäfen in keines der Anforderungsprofile genau passt, spricht einiges für eine Rolle Mindens als mögliches regionales Hub, zumal der Standort unverändert einer wachsenden Konkurrenz aus dem Bremer, Hannoveraner, Osnabrücker und Dortmunder Raum ausgesetzt ist. In kleinerem Umfang ist neben dem regionalen Aufkommen bei Stationierung entsprechender Lkw-Flotten auch die Lenkung von Hinterlandtransporten in weiter entfernte Regionen über Minden vorstellbar. Diese vom Lkw verlagerten Transporte würden Auslastung und Wirtschaftlichkeit der KV-Verbindungen verbessern und eine Ausweitung des Angebots ermöglichen. Minden könnte dabei in einem Netzwerk für die Bedienung westlicher Ziele genutzt werden.



Nördlich – näher zu den Seehäfen gelegen – ist insbesondere Bremen Konkurrenz für Minden. Bremen fungiert schon heute als Hub im Hinterland und bietet etwa im Hafengebiet umfangreiche Flächenreserven. Die Möglichkeit eines effizienten Binnenschiffstransfers der Container von/nach Bremerhaven ist ein weiterer positiver Aspekt. In südlicher Richtung wird das Einzugsgebiet eines möglichen Hubs in Minden neben dem Duisburger Hafen zunehmend durch die Entwicklungen am Standort Dortmund eingeschränkt. Dortmund ist nicht nur wie Minden Bestandteil des Eurogate Konzeptes „Extended Gate“, sondern auch ein wichtiges Terminal im Hinterlandnetz der HHLA und durch die Kooperation mit den Duisburger Häfen gut positioniert. Dem Kapazitätsengpass begegnet der Dortmunder Hafen mit einer Erweiterung der Kapazitäten. Derzeit entsteht zur Ergänzung der bestehenden Anlage ein neues bimodales KV-Terminal Straße-Schiene mit einer Fläche von 60 ha. Zudem sind weitere Erweiterungsflächen vorhanden. Daneben stehen auch am sich gut entwickelnden Standort Herne-Wanne Ausbaumaßnahmen an. Weiter nördlich sind zudem unverändert in der derzeit nicht genutzten KV-Anlage des GVZ Rheine ausreichende Kapazitäten für ein Hub vorhanden.

Aufgrund der Konkurrenzsituation im Ruhrgebiet sind für Minden vor allem die Standortplanungen in Niedersachsen hinsichtlich der Bildung eines Seehafen-Hinterland-Hubs relevant. Große Konkurrenz stellt trotz der bestehenden Unsicherheit hinsichtlich der Realisierung weiterhin der Standort in Lehrte dar. Das Bundesverkehrsministerium sieht weiterhin Bedarf für ein Mega-Hub in Lehrte. Es wird sich zeigen, ob eine Lösung für die Finanzierung gefunden wird. Als weiterer Schwerpunktstandort im Hannoveraner Logistikflächenkonzept bietet Wunstorf langfristig Entwicklungsperspektiven. Das frühe Planungsstadium und der heute fehlende Umschlag sprechen allerdings eher gegen den Standort. Die Standorte im Hannoveraner Stadtgebiet verfügen über nicht ausreichende Flächenreserven für ein Hub. Immerhin ist im Nordhafen bei Realisierung der vier geplanten Ausbaustufen eine Kapazität von 120.000 TEU jährlich möglich.

In Wolfsburg ist keine Hub-Bildung zu erwarten. Die bimodale KV-Anlage Straße-Schiene in Wolfsburg ist gut ausgelastet und wird absehbar die Kapazitätsgrenze erreichen. Da keine Flächenreserven vorhanden sind ist eine Hub-Bildung an diesem Standort ausgeschlossen. Aufgrund der absehbaren Kapazitätsengpässe und im Zusammenhang mit Neugeschäft wird derzeit am nahegelegenen Standort Fallersleben Westrampe eine bimodale KV-Anlage Straße-Wasserstraße geplant. Damit soll die Verbindung per Binnenschiff zu den Seehäfen verbessert werden. Aufgrund des lokalen Fokus, die Beschränkung auf den Umschlag Straße-Wasserstraße und die begrenzten Kapazitäten ist auch hier eine Hub-Bildung nicht zu erwarten. Besser sind weiterhin die Voraussetzungen des Braunschweiger Hafens als trimodaler Standort im Hinterland der Seehäfen mit Flächenreserven im Hafen und angrenzenden Gewerbegebieten. Die lokale Nähe zu Großverladern wie IKEA und VW und das bereits heute hohe KV-Aufkommen des etablierten Standortes sind Pluspunkte. Trotz geeigneter Bedingungen für ein Hinterland-Hub und der Nähe zu Großverladern in Salzgitter spricht die Fokussierung auf den konventionellen Umschlag der örtlichen Industrie gegen den Standort. Nach Einstellung der Zugverbindungen des Kombinierten Verkehrs erfolgt zudem derzeit kein Containerumschlag.

Die Region Osnabrück verfolgt ein dezentrales Konzept mit jeweils bimodalem Umschlag an den Standorten Osnabrück Stadt und Bohmte. Im städtischen Osnabrücker Hafen erfolgt der Umschlag Straße-Schiene und im neu entstehenden Bohmter Hafen Straße-Wasserstraße. Während in Osnabrück die Flächen für ein Hinterland-Hub nicht ausreichend sind, bieten

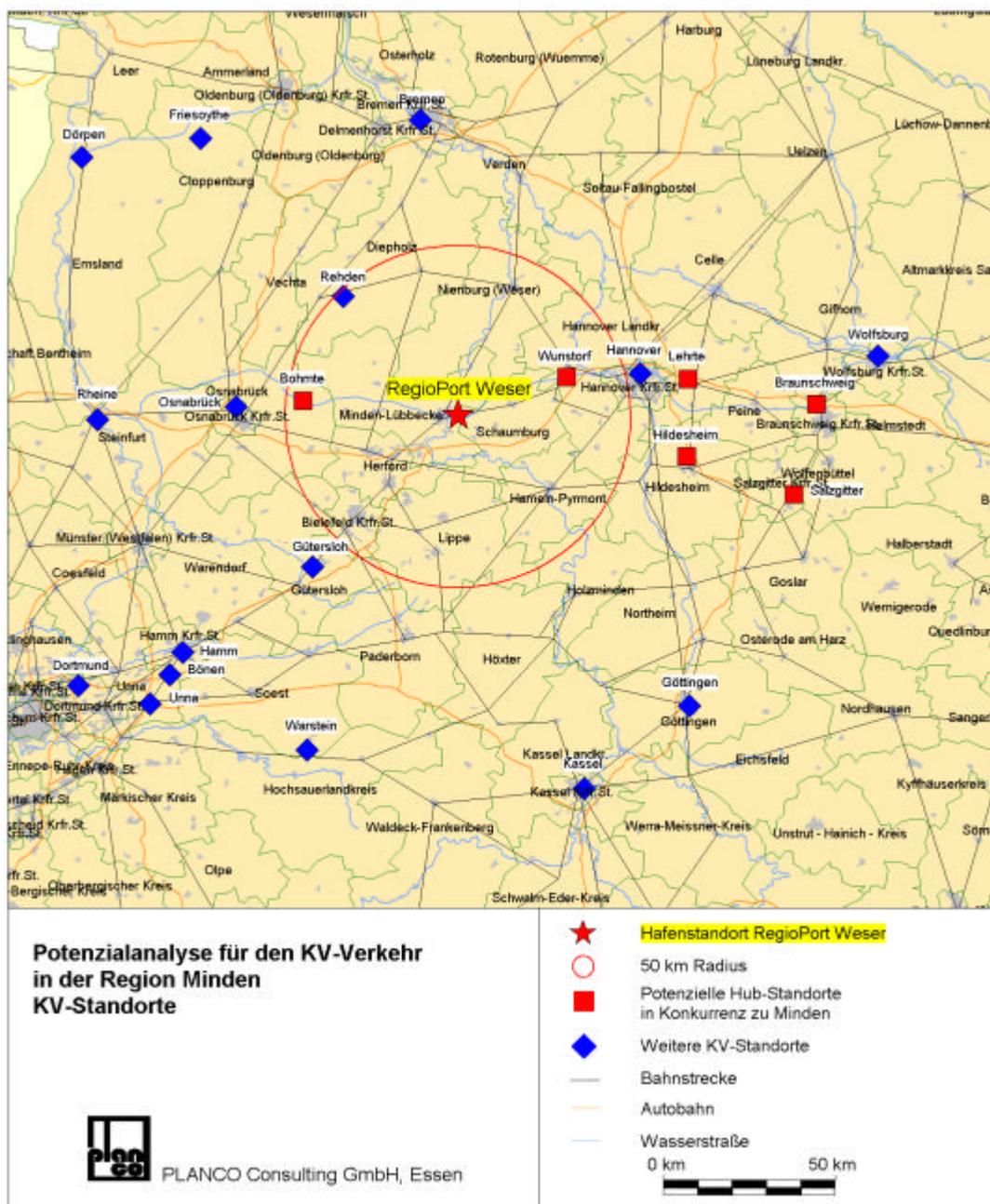


sich in Bohmte entsprechende Voraussetzungen. Die Beschränkung auf bimodalen Umschlag ist eine Schwäche hinsichtlich des Potenzials als Hub-Standort. Die Planungen einer KV-Anlage am Standort Hildesheim erscheinen trotz Flächenreserven aufgrund der Tatsache, dass aktuell noch kein Containerumschlag erfolgt, weniger Erfolg versprechend hinsichtlich einer angestrebten Hub-Bildung zu sein. Der Standort Nienburg kommt nicht als Hub-Standort infrage, da Planungen zur Entwicklung eines KV-Terminals vorerst nicht weiterverfolgt werden.

**Tabelle 14: Standorte für ein Seehafen-Hinterland-Hub im Raum Minden**

Standorte	Flächen bzw. Flächenreserven	Bahn-anbin-dung	Wasser-anbin-dung	Auto-bahn-anbin-dung	KLV-Terminal vorhan-den	Aufkommenspotenziale
RegioPort Weser	21 ha Terminal; weitere 8 ha für hafenaaffines Gewerbe; insgesamt ca. 65 ha möglich	Ja	Ja	BAB A 2 (15km)	muss neu gebaut werden	Ostwestfälisches Hinterland; holzverarbeitende Industrie; Nahrungsmittelindustrie
Lehrte	19 ha; mindestens weitere 60-70 ha möglich	Ja	Nein	BAB A 2 (1 km)	muss neu gebaut werden	Nähe zum Ballungsraum Hannover, VW, Varta, Continental, Stahlindustrie; Schnittpunkt der Bahnverbindungen Hamburg-Süddeutschland und Berlin-Westdeutschland
Wunstorf	250 ha; davon 85 ha mit Wasserzugang	Ja	Ja	BAB A 2 (4 km)	muss neu gebaut werden	Nähe zum Ballungsraum Hannover, Automobilzulieferer
Salzgitter	85 ha	Ja	Ja	BAB A 39 (3 km)	Ja	Direktaufkommen aus VW-Werk Salzgitter und örtliche Stahlindustrie
Braunschweig	45 ha; davon 10 ha im Hafen ohne direkte Wasseranbindung	Ja	Ja	BAB A 2 (3 km)	Ja	IKEA, VW, lokale Stahl-, Maschinenbau- und Kunststoffindustrie
Bohmte	175 ha	Ja; soll aber nicht genutzt werden	Ja	BAB A 1 (24 km); nach Ausbau BAB A 33 (13 km)	muss neu gebaut werden	Münsterland und Emsland, Papier, Maschinenbau, Kunststoffe
Hildesheim	160 ha; davon 3,2 ha im Hafen	Ja	Ja	BAB A 7 (4 km)	muss neu gebaut werden	Nähe zum Ballungsraum Hannover, Papier, Zucker
Quelle: Eigene Erhebungen						

**Karte 2: Potenzielle Hub-Standorte im Raum Minden**



Die Position von Minden unter den potenziellen Hub-Standorten in der Region ist unverändert relativ gut. Die Trimodalität ist ein Vorteil, den unter den potenziellen Standorten nur noch Braunschweig und perspektivisch Wunstorf erfüllen. In Braunschweig ist gegenüber Minden zudem das bereits erreichte Aufkommen und die lokale Nähe zu Großverladern ein Vorteil. Die Nähe zu verschiedenen Großverladern spricht auch für den Standort Hannover-Lehrte. Ein Nachteil der östlichen niedersächsischen Standorte ist zudem die Konkurrenz zu südlicheren KV-Terminals wie Göttingen und Kassel. So gibt es etwa in Göttingen derzeit Planungen für eine Ausweitung des örtlichen GVZ.

Minden könnte bei Realisierung der erwähnten KV-Verkehre eines Großverladern einen wichtigen „Ankernutzer“ präsentieren. Das nennenswerte Aufkommen wäre eine wichtige Grundlast für die weitere Entwicklung des Standorts. Die Gewinnung solcher „Ankernutzer“

erhöht die Auslastung und die Rentabilität der Terminalprojekte. Zudem führt es zur Verbesserung des KV-Angebots am Standort und erleichtert die Realisierung weiterer Potenziale in der Region. Für Minden könnte die in Zusammenhang mit den neuen KV-Verkehren angedachte Etablierung einer Reefer-Station zu einem wichtigen Alleinstellungsmerkmal im Standortwettbewerb werden.

Eine Entscheidung der deutschen Seehäfen, wie viele und welche Hub-Standorte ausgewählt werden, steht weiterhin aus. Wenngleich Eurogate und HHLA die Planungen gemeinsam fortführen, wird sich die Entscheidung möglicher Weise hinauszögern bis Kapazitätsengpässe zum Handeln zwingen. In räumlicher Hinsicht hat der Standort Minden weiterhin Vorteile zur regionalen Versorgung in Richtung Ostwestfalen und abgeschwächt daran angrenzende Regionen. Dabei werden insbesondere die Standorte im Ruhrgebiet, aber auch im Osnabrücker Raum, Minden Verkehre in diesen Relationen streitig machen.

Aufgrund der Konkurrenzsituation aus dem Bremer, Hannoveraner, Osnabrücker und Dortmunder Raum erscheint ein Einzugsgebiet von maximal 100-150 km für den Standort Minden realistisch. Dies würde von Minden bis an den Rand des Ruhrgebiets reichen und sich weitgehend auf Ostwestfalen beschränken.

**Tabelle 15: Seehafenhinterlandcontainerverkehr der deutschen Nordseehäfen im Jahr 2025 ins Einzugsgebiet Mindens und Aufkommenspotenzial für ein Hinterland-Hub in Minden**

Gesamtaufkommen (alle Verkehrsträger)	970.000 TEU
KV per Bahn und Binnenschiff über Minden	70.000 TEU
Transporte per Lkw in die Region	900.000 TEU
davon Verlagerungspotenzial für Minden bei Realisierung eines Seehafen-Hinterland-Hubs	180.000 TEU
Quelle: Eigene Berechnungen; ITP/BVU, Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtung 2025, FE-Nr.: 96.0857/2005, München, Freiburg, 2007	

Der Seehafenhinterlandcontainerverkehr der deutschen Seehäfen in dieses Gebiet wird in der Seeverkehrsprognose 2025 mit 1,1 Mio. TEU prognostiziert. Wird auch hier eine verzögerte Entwicklung des Ladungsaufkommens unterstellt, reduzieren sich die Erwartungen auf 970.000 TEU. Darin enthalten ist das Hinterlandaufkommen in Wilhelmshaven. Durch die Bündelung der Hinterlandaktivitäten von Eurogate und HHLA kann das Gesamtaufkommen im Einzugsbereich aus den deutschen Nordseehäfen als Hub-Potenzial für Minden angesehen werden. In der Prognose werden unabhängig von der Hub-Bildung in 2025 bereits knapp 70.000 TEU KV-Aufkommen in Minden erwartet. Dementsprechend verbleibt im Einzugsbereich eines möglichen Hubs ein akquirierbares Aufkommenspotenzial von 900.000 TEU im Kombinierten Verkehr.

Sofern es dem RegioPort Weser gelingt die Seehafenterminalbetreiber von einer Hub-Bildung in Minden zu überzeugen wird es aber nicht möglich sein, das gesamte Aufkommen über Minden zu lenken. Dies würde die auch nach Hub-Bildung bestehende Konkurrenz durch Alternativstandorte ausblenden und wäre nicht im Sinne der Terminalbetreiber in den Seehäfen, die mehr Geschäft als nötig ins Hinterland abgeben würden. Zudem sind die

Vorteile des Lkw hinsichtlich Schnelligkeit und Flexibilität sehr hoch. Es erscheint aber weiterhin bei Kapazitätsengpässen denkbar, dass die Seehäfen Containerquoten festlegen, die sofort per Bahn oder Binnenschiff in ein Hinterland-Hub weitergeleitet werden. Der Rotterdamer Hafen macht den Terminalbetreibern bereits Vorgaben hinsichtlich des modal splits im Hinterland. Es ist plausibel davon auszugehen, dass eine Quote in den deutschen Seehäfen gerade so bemessen wäre, die Kapazitätsengpässe zu beseitigen. Entsprechend der erwarteten Kapazitätsengpässe in den deutschen Seehäfen im Jahr 2025 würde die Quote bei rund 20% liegen und das zusätzliche Umschlagspotenzial bei Bildung eines Seehafen-Hinterland Hubs für den Standort Minden 180.000 TEU betragen. Die Wahl Mindens als Hub-Standort und die damit verbundene Realisierbarkeit dieses Potenzials hängt von der endgültigen Entscheidung der deutschen Seehäfen ab. Bei Entscheidung für Minden als Hub-Standort kann sich durch die parallele Etablierung von Hubs mit überlappenden Einzugsbereichen das Potenzial verringern.

## 6 Schlussfolgerungen

Die globale Wirtschaftskrise 2008/2009 führte zu einem starken Einbruch des Containerverkehrs. Davon war auch der KV-Umschlag in Minden betroffen. Trotz der zu beobachtenden Erholung des KV-Aufkommens ist eine Rückkehr auf den im Jahr 2008 prognostizierten Wachstumspfad fraglich. Es ist aber weiter von einer positiven Entwicklung des KV-Aufkommens in der Region Minden auszugehen. So bestätigt die Aktualisierung der KV-Prognose grundsätzlich die Erwartungen aus dem Jahr 2008 und prognostiziert eine sehr positive Mengenentwicklung. Entsprechend der krisenbedingten Verzögerung der Umschlagsentwicklung in den Seehäfen ist allerdings in Minden eine zeitliche Verzögerung der Entwicklung denkbar. Dabei wirkt die absehbare Realisierung zusätzlicher Umschlagspotenziale leicht kompensierend. Die vorsichtige Prognose liegt mit einem Umschlagsvolumen von 69.000 TEU für das Jahr 2025 nur etwa 10% unterhalb der ursprünglichen Aufkommenserwartungen. Es ist nicht auszuschließen, dass die konservativen Erwartungen übertroffen werden und eine stärkere Annäherung an den ursprünglich erwarteten Wachstumspfad erreicht wird. Auch der mögliche Verzicht auf den Ausbau der Mittelweser für ÜGMS verringert die Erwartungen für 2025 nur leicht auf 64.000 TEU. Der überwiegende Anteil des erwarteten Aufkommens entfällt unverändert auf das Binnenschiff. Dabei sind die Anteile von Bahn und Binnenschiff von den Befahrbarkeitsstandards der Mittelweser abhängig und können sich aufgrund heute nicht absehbarer Entwicklungen verschieben, ohne das Gesamtpotenzial zu verändern.

Die Bildung eines Seehafen-Hinterland-Hubs in Minden bleibt fraglich. Die Planungen haben an Fahrt verloren und zahlreiche Varianten hinsichtlich Struktur und Terminals der Hinterlandnetze bleiben eine Option. Es ist damit zu rechnen, dass ein mögliches Hub in Minden vornehmlich den regionalen Einzugsbereich bedienen wird. Sollten wieder zunehmende Kapazitätsengpässe in den Seehäfen zur Bildung eines solchen regionalen Hinterland-Hubs in Minden führen, ist damit immerhin noch ein zusätzliches Aufkommenspotenzial von rund 180.000 TEU verbunden. Nach Bündelung der Hinterland-Aktivitäten von Eurogate und HHLA stellt in diesem Fall – anders als in der auf das „Extended Gate“ Netzwerk beschränkten Potenzialschätzung aus dem Jahr 2008 – das gesamte Containeraufkommen der deutschen Nordseehäfen Aufkommenspotenzial für Minden dar. Dadurch wird wegfallendes Aufkommenspotenzial durch den gegenüber der



Studie aus dem Jahr 2008 engeren Einzugsbereich eines regionalen Hubs teilweise kompensiert.

**Tabelle 16: Containerumschlagsentwicklung in Minden 2007-2010 und Prognose bis 2025 nach Verkehrsträgern (in TEU)**

Jahr	Versand	Empfang	Gesamt
<b>Binnenschiff</b>			
2007	4.652	5.084	9.736
2008	5.773	6.963	12.736
2009	9.174	8.110	17.284
2010	7.680	7.093	14.773
bei Befahrbarkeit der Mittelweser mit GMS			
2015	10.953	11.267	22.220
2020	13.603	14.814	28.417
2025	16.266	18.348	34.614
bei Befahrbarkeit der Mittelweser mit ÜGMS			
2015	12.239	11.985	24.224
2020	16.169	16.255	32.424
2025	20.095	20.530	40.625
<b>Bahn</b>			
2007			5.780
2008			7.626
2009			1.720
2010			159
bei Befahrbarkeit der Mittelweser mit GMS			
2015			15.309
2020			22.446
2025			29.583
bei Befahrbarkeit der Mittelweser mit ÜGMS			
2015			14.879
2020			21.480
2025			28.080
<b>Summe</b>			
bei Befahrbarkeit der Mittelweser mit GMS			
2015			37.529
2020			50.863
2025			64.196
bei Befahrbarkeit der Mittelweser für ÜGMS			
2015			39.103
2020			53.904
2025			68.705
unter Berücksichtigung eines möglichen Hinterland-Hubs			
2025			244.196
			-
			248.705
Quelle: Eigene Berechnungen			