Warum wurde eine Verkehrsprognose 2030 erarbeitet?

Unabdingbare Grundlage für die derzeit laufenden Arbeiten an einem neuen Bundesverkehrswegeplan 2015 ist eine realistische Vorausschätzung der künftigen Verkehrsentwicklung in Deutschland. Zu diesem Zweck wurde im Auftrag des BMVI eine aktuelle wissenschaftlich fundierte Verkehrsprognose mit dem Zieljahr 2030 erarbeitet.

Wie ist die Verkehrsprognose 2030 aufgebaut?

Die Verkehrsprognose 2030 besteht aus insgesamt sechs Teilen: Ausgehend von der Regionalisierten Strukturdatenprognose 2030, welche die ökonomische und demografische Entwicklung prognostiziert, sowie der Seeverkehrsprognose 2030 (Prognose des Seeverkehrs, Hafenumschläge und Seehafenhinterlandverkehre) werden die deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen in Form von Quelle-Ziel-Matrizen des Güter- und des Personenverkehrs für das Basisjahr 2010 und den Prognosehorizont 2030 ermittelt. Diese Verkehrsverflechtungen werden auf die Verkehrsmittelnetze Straße, Schiene und Wasserstraße – wie der Fachmann sagt – „umgelegt". Ergebnis sind die Verkehrsaufkommen und Fahrleistungen der einzelnen Verkehrsträger auf den einzelnen Streckenabschnitten der entsprechenden Infrastrukturnetze für das Jahr 2030.

Was wurde inhaltlich in der Seeverkehrsprognose 2030 erarbeitet?

Das Verkehrsaufkommen im Seehafenhinterlandverkehr unterliegt anderen Einflussfaktoren als dasjenige im kontinentalen Verkehr. Aufgrund der erheblichen Mengenanteile des Seehafenhinterlandverkehrs am gesamten Landverkehr wurde dieses Segment in einer gesonderten Seeverkehrsprognose für das Prognosejahr 2030 betrachtet.

Basis für die Seeverkehrsprognose 2030 war die Regionalisierte Strukturdatenprognose 2030. In einem ersten Schritt wurden die seeseitigen Einzugsgebiete der deutschlandrelevanten Seehäfen (also Seehäfen mit Umschlag von Gütern, deren Transport die deutsche Verkehrsinfrastruktur nutzt) bestimmt und die sich daraus ergebenden Strukturen des seeseitigen Güterumschlags abgeleitet. Insgesamt wurden 36 Seehäfen mit deutschlandrelevanten Verkehren in der Seeverkehrsprognose betrachtet – 19 deutsche Seehäfen und 17 andere europäische Seehäfen.

Für jeden dieser 36 Häfen wurde eine Aufteilung der deutschlandrelevanten Umschlagsmengen in See-See-Verkehre (Hafen-Transit), Loco-Verkehre (Anteil der ein- und ausgehenden wasserseitigen Verkehre eines Hafens, der in der Hafenregion verbleibt oder aus ihr stammt) und Hinterlandverkehre vorgenommen - wobei diese Verkehre wiederum nach Güterabteilungen (NST 2007), Landverkehrsträgern, konventionellem Transport und Containerverkehren unterteilt wurden.

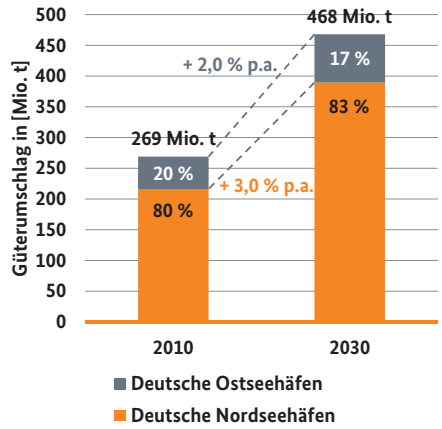
Was sind die zentralen Ergebnisse der Seeverkehrsprognose?

- Das deutschlandrelevante Umschlagsvolumen der 36 in der Seeverkehrsprognose betrachteten Seehäfen wird zwischen 2010 und 2030 von 438 Mio. Tonnen auf 712 Mio. Tonnen steigen (+ 63 % bzw. + 2,5 % p.a.). Aufgrund der wachsenden Wertdichten der Güter liegt die Wachstumsrate der Umschlagsvolumina unterhalb der Wachstumsrate des realen (inflationsbereinigten) monetären Außenhandels.

- In den deutschlandrelevanten Nordseehäfen (deutsche und ausländische Nordseehäfen zusammen) wird das Umschlagsvolumen von 367 Mio. Tonnen im Jahr 2010 auf 599 Mio. Tonnen im Jahr 2030 steigen (+ 63 % bzw. + 2,5 % p.a.). In den deutschen Nordseehäfen ist ein jährlicher Anstieg der Umschläge von 3,0 % zu erwarten.

- In den deutschlandrelevanten Ostseehäfen (deutsche und ausländische Ostseehäfen zusammen) wächst der Güterumschlag zwischen 2010 und 2030 von 59 Mio. Tonnen auf 89 Mio. Tonnen (+ 51 % bzw. + 2,1 % p.a.).

- Für die deutschen Seehäfen in Nord- und Ostsee zeigt die Seeverkehrsprognose einen anhaltenden Wachstumstrend. Das Umschlagsvolumen der 19 betrachteten deutschen Seehäfen wird von 269 Mio. Tonnen im Jahr 2010 auf 468 Mio. Tonnen (inklusive Transshipment) steigen (+ 2,8 % p.a.). Dabei weisen die deutschen Nordseehäfen mit + 3,0 % p.a. ein höheres Wachstum auf als die deutschen Ostseehäfen mit + 2,0 % p.a. Dies liegt an der starken Bindung der Nordseehäfen an die Wachstumsmärkte in Asien und Amerika sowie an dem überdurchschnittlichen Wachstum der Containerverkehre.



- Der Containerumschlag in den deutschen Seehäfen wird zwischen 2010 und 2030 von insgesamt 13,0 Mio. TEU (Twenty-foot Equivalent Unit, ein Maß für Kapazitäten von Containerschiffen und Hafenumschlagsmengen) auf 30,1 Mio. TEU wachsen. Die jährliche Wachstumsrate im Containerumschlag in den deutschen Seehäfen liegt mit + 4,3 % höher als die Wachstumsrate im konventionellen Güterbereich (+ 2,8 % p.a.).

- In den betrachteten Mittelmeerhäfen wird das deutschlandrelevante Umschlagvolumen von 12 Mio. Tonnen auf 24 Mio. Tonnen ansteigen (+ 98 % bzw. + 3,5 % p.a.).

Wozu werden die Ergebnisse der Seeverkehrsprognose 2030 verwendet?

Die Ergebnisse der Seeverkehrsprognose 2030 hinsichtlich der prognostizierten Hafenhinterlandverkehre flossen in die Verkehrsverflechtungsprognose 2030 ein.

Empfohlene Links:

- **Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)**
  http://www.bmvi.de
- **Bundesverkehrswegeplan**
  Informationen über den Bundesverkehrswegeplan auf der Homepage des BMVI
  http://www.bmvi.de/DE/VerkehrUndMobilitaet/Verkehrspolitik/Verkehrsinfrastruktur/Bundesverkehrswegeplan/bundesverkehrswegeplan_node.html
- **Verkehrsprognose 2030**
  Internetartikel zur Verkehrsprognose 2030 auf der Homepage des BMVI mit weiteren Informationen und Downloadmöglichkeit der Schlussberichte
  http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/UI/verkehrsprognose-2030.html

Impressum

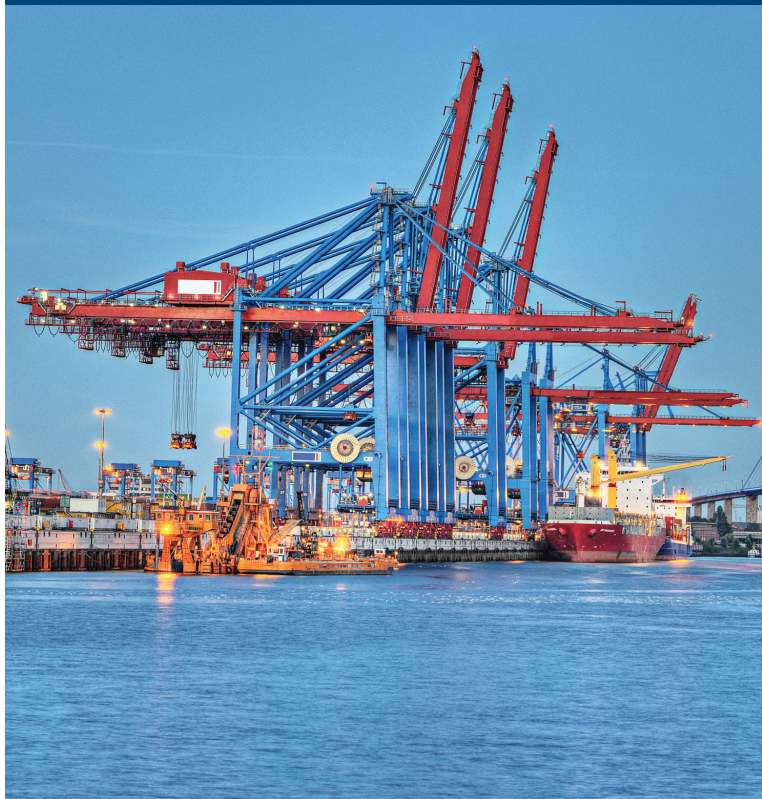
Herausgeber
Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur

Bildnachweis
© Marco2811 - Fotolia.com

Stand
August 2014

Druck
Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Referat Z 32 Druckvorstufe/Hausdruckerei

Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Seeverkehrsprognose 2030

Kurzüberblick über die Seeverkehrsprognose 2030
im Auftrag des BMVI