

NUTZEN-KOSTEN-UNTERSUCHUNG EINER VERTIEFUNG DER AUSSENEMS

Endbericht

für die

**WASSER- UND SCHIFFFAHRTSDIREKTION
NORDWEST**

vorgelegt von



PLANCO Consulting GmbH, Essen

Lilienstr. 44, D-45133 Essen

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

e-mail: planco@planco.de

Oktober 2007

(Projekt-Nr. 680)

INHALTSVERZEICHNIS	SEITE
1 AUFGABE	7
2 DIE UMSCHLAGSENTWICKLUNG IM HAFEN EMDEN	8
2.1 Umschlagsentwicklung bis 2004	8
2.2 Prognose bis 2025	10
3 FLOTTENSTRUKTUR	12
3.1 Entwicklung der Schiffsgößen weltweit	12
3.1.1 Tankschiffe	12
3.1.2 Schiffe für trockene Massengüter	13
3.1.3 Fahrzeugtransporter	15
3.2 Analyse des Schiffsverkehrs von und nach Emden	21
3.2.1 Schiffsbewegungen von und nach Emden	21
3.2.2 Realisierte Tiefgänge	24
3.2.3 Auslastung des Konstruktionstiefgangs	24
3.3 Prognose des Emden Schiffsverkehrs bis zum Jahr 2025	29
3.3.1 Stückgutschiffe	29
3.3.2 Massengutschiffe	29
3.3.3 Tankschiffe	30
3.3.4 Fahrzeugtransportschiffe	31
4 STANDORTBEDINGUNGEN	33
4.1 Position des Hafens Emden im Fahrzeugumschlag	33
4.2 Tidebedingte Standortnachteile des Hafens Emden	34
4.2.1 Tidebedingte Wartezeiten	34
4.2.2 Wartezeiten ohne Ausbau des Fahrwassers unter Beachtung der absehbaren Entwicklung der Fahrzeugtransportschiffe	37
4.2.3 Tidebedingte Einschränkungen im Seeverkehr zum Hafen Emden	38
4.3 Reaktionen der Verkehrsteilnehmer	41
4.3.1 Betreiber von Massen- und Stückgutschiffen	41
4.3.2 Verloader im Fahrzeugumschlag	42
4.3.3 Operateure im Fahrzeugtransport über See	42
4.4 Alternativrouten	44

5	NUTZEN-KOSTEN-ANALYSE ALTERNATIVER AUSBAUTIEFEN	46
5.1	Kosten einer weiteren Vertiefung der Außenems	46
5.1.1	Investitionsnahe Kosten	46
5.2	Erhöhte Unterhaltungskosten	47
5.3	Nutzen einer weiteren Vertiefung der Außenems	48
5.3.1	Methodik	48
5.3.2	Nutzen aus der Verbilligung des Schiffsbetriebs durch die Verbesserung der Auslastung im Massengutverkehr	48
5.3.3	Einsparung von Transportkosten aus der Vermeidung von Verlagerungen	52
5.3.4	Nutzen aus der Verbilligung des Schiffsbetriebes durch Reduzierung von Wartezeiten	55
5.3.5	Nutzen aus veränderten Unterhaltungskosten	56
5.3.6	Nutzen aus regionaler Beschäftigung während der Bauphase	56
5.3.7	Nutzen aus zusätzlicher Beschäftigung während der Betriebsphase	57
5.3.8	Nutzen aus der Verminderung von Umweltkosten	60
5.3.9	Nutzen aus der Förderung des internationalen Leistungsaustauschs	61
5.3.10	Nutzen-Kosten-Verhältnis	61
5.4	Sensitivität	63
5.5	Ableitung eines Ausbauvorschlags	65
6	ANLAGEN	67
6.1	Umschlagsentwicklung in Emden	67
6.2	Das PLANCO-Tidemodell	69
6.2.1	Modellparameter	69
6.2.2	Ermittlung der tidebedingten Zeitverluste	73
6.3	Transportkostensätze der Seeschifffahrt	73
6.3.1	Schiffsbetriebskosten	73
6.3.2	Reiseabhängige Kosten	75
6.4	Tiefgang und Wartezeiten	79
6.5	Auswirkungen einer maßnahmenunabhängigen Umsiedlung von Fischereibetrieben	81

TABELLENVERZEICHNIS	SEITE
Tabelle 2.1-1: Umschlagsaufkommen im Hafen Emden nach Ladungskategorien zwischen 1992 und 2004.....	9
Tabelle 2.2-1: BVWP-Prognose bis zum Jahr 2025 in 1.000 t.....	11
Tabelle 3.1-1: Tankschiffe nach Größenklassen (tdw).....	12
Tabelle 3.1-2: Prognose Tankschiffe nach Größenklassen (tdw).....	13
Tabelle 3.1-3: Schiffe für trockene Massengüter nach Größenklassen (tdw).....	14
Tabelle 3.1-4: Prognose Schiffe für trockenes Massengut nach Größenklassen (tdw)	14
Tabelle 3.1-5: Fahrzeugtransportschiffe nach Größe (tdw).....	15
Tabelle 3.1-6: Fahrzeugtransportschiffe nach CEU-Klassen	16
Tabelle 3.1-7: Neubauten von Fahrzeugtransportern bis 2009.....	17
Tabelle 3.1-8: Fahrzeugtransportschiffe nach dem Konstruktionstiefgang	18
Tabelle 3.1-9: Fahrzeugtransportschiffe nach Größe (tdw) und Konstruktionstiefgang.....	18
Tabelle 3.1-10: PCC-Neubauten nach Größen- und Tiefgangsklassen.....	19
Tabelle 3.1-11: Prognose der Zahl der Fahrzeugtransportschiffe bis zum Jahr 2025.....	20
Tabelle 3.2-1: Schiffsbewegungen von und nach Emden nach Schiffstypen zwischen 1997 und 2002.....	21
Tabelle 3.2-2: Flottenstrukturentwicklung nach Schiffstypen und Größe (tdw) von und nach Emden	23
Tabelle 3.2-3: Tiefgangsentwicklung nach Schiffstypen und Größe (tdw) von und nach Emden	25
Tabelle 3.2-4: Tiefgangsauslastung nach Schiffstypen und Größe (tdw) von und nach Emden	26
Tabelle 3.2-5: Anteil tideabhängiger Schiffsbewegungen in % (Fahrten mit einem realisierten Tiefgang über 8,0 m) je Schiffstyp	27
Tabelle 3.3-1: Entwicklung der jährlichen Fahrten von und nach Emden der konventionellen Stückgutschiffe bis zum Jahr 2025.....	29
Tabelle 3.3-2: Entwicklung der Fahrten von und nach Emden der Massengutschiffe bis zum Jahr 2025	30
Tabelle 3.3-3: Entwicklung der Fahrten von und nach Emden der Tankschiffe bis zum Jahr 2025.....	30
Tabelle 3.3-4: Entwicklung Fahrten von und nach Emden der Fahrzeugtransportschiffe bis zum Jahr 2025	31
Tabelle 3.3-5: Entwicklung der Schiffsgröße, des Konstruktionstiefgangs und der realisierten Tiefgänge der Fahrzeugtransportschiffe bis 2025	33

Tabelle 4.1-1:	Marktanteilsentwicklung im Automobilumschlag nach Häfen in der Nordseerange in %.....	34
Tabelle 4.2-1:	Tideabhängige Schiffsbewegungen in Abhängigkeit vom Tiefgang und vom Schiffstyp	36
Tabelle 4.2-2:	Entwicklung der Wartezeiten auf der Ems nach Schiffstypen	36
Tabelle 4.2-3:	Durchschnittliche Wartezeiten pro Schiffsbewegung beim derzeitigen Ausbau und zunehmenden Verkehr bis 2025 nach Schiffstypen und Konstruktionstiefgang	37
Tabelle 4.2-4:	Tiefgangvergleich der Fahrzeugflotte zwischen Bremerhaven und Emden in 2006	40
Tabelle 4.3-1:	Reederanteil der PCC-Flotte in 2006	43
Tabelle 5.1-1:	Investitionskosten der Ausbauvarianten in € (Preisstand 2005; sowie Barwert in Preisen von 1998 und zum Bewertungszeitpunkt 2007)	47
Tabelle 5.2-1:	Erhöhte Unterhaltungskosten in EURO pro Jahr und die Barwerte der Zeitreihen in EURO	47
Tabelle 5.3-1:	Ladungsausnutzung der Bulkschiffe auf der Fahrt nach Emden [t].....	49
Tabelle 5.3-2:	Veränderung der Schiffsanzahl von Tank-, Massengut- und Stückgutschiffen in 2025 durch die Verbesserung der Schiffsauslastung	51
Tabelle 5.3-3:	Nutzen aus der Verbilligung des Schiffsbetriebs durch Verbesserung der Schiffsauslastung im Massengut(Bulk)verkehr in € (in Preisen von 1998 als Barwert zum Bewertungszeitpunkt 2007).....	51
Tabelle 5.3-4:	Verlagerungen im Vergleichsfall und vermiedene Verlagerungen durch den Ausbau	52
Tabelle 5.3-5:	Emder Hinterlandverkehr 2004 im Fahrzeugbereich.....	54
Tabelle 5.3-6:	Nutzen durch vermiedene Verkehrsumlenkung in € (in Preisen von 1998 als Barwert zum Bewertungszeitpunkt 2007)	55
Tabelle 5.3-7:	Nutzen aus der Verbilligung des Schiffsbetriebs durch Reduzierung der Wartezeiten in € (in Preisen von 1998 als Barwert zum Bewertungszeitpunkt 2007)	55
Tabelle 5.3-8:	Nutzen aus veränderten Unterhaltungskosten in 1.000 € (in Preisen von 1998 als Barwert zum Bewertungszeitpunkt 2007)	56
Tabelle 5.3-9:	Nutzen aus regionaler Beschäftigung während der Bauphase in 1.000 € (in Preisen von 1998 als Barwert zum Bewertungszeitpunkt 2007)	56
Tabelle 5.3-10:	Nutzen aus der Vermeidung von Beschäftigungsverlusten durch Einbußen im Fahrzeugumschlag in € (in Preisen von 1998 als Barwert zum Bewertungszeitpunkt 2007)	60
Tabelle 5.3-11:	Nutzen verminderter Umweltbelastungen in € (in Preisen von 1998 als Barwert zum Bewertungszeitpunkt 2007)	61

Tabelle 5.3-12:	Nutzen durch die Förderung des internationalen Leistungsaustausches in 1.000 € (in Preisen von 1998 als Barwert zum Bewertungszeitpunkt 2007)	61
Tabelle 5.3-13:	Nutzen der Varianten für einen weiteren Ausbau der Außenems (Basisszenario) (in 1.000 € zum Preisstand 1998 – Barwerte auf 2007 diskontiert)	62
Tabelle 5.4-1:	Veränderung der Nutzen-Kosten-Verhältnisse bei Verlängerung der Akzeptanzschwelle	63
Tabelle 5.4-2:	Veränderung der Nutzen-Kosten-Verhältnisse durch Begrenzung des Konstruktionstiefgangs der Fahrzeugtransportschiffe, die nach Emden verkehren, auf bis zu 10,50 m	64
Tabelle 5.5-1:	Darstellung der Nutzen-Kosten-Verhältnisse	65
Tabelle 6.1-1:	See-Eingang – Umschlagsentwicklung in Emden 1992-2025 in 1.000 t	67
Tabelle 6.1-2:	See-Ausgang – Umschlagsentwicklung in Emden 1992-2025 in 1.000 t	68
Tabelle 6.2-1:	Ausbautiefen der Ems im Ist-Zustand	70
Tabelle 6.2-2:	Dichteänderung	72
Tabelle 6.3-1:	Wiederbeschaffungswerte von Seeschiffen in Mio. US \$ (Stand: 1998)	74
Tabelle 6.3-2:	Schiffsbetriebskosten nach Schiffstypen und Größenklassen für Seeschiffe (Preisstand 1998)	74
Tabelle 6.3-3:	Schätzung des Treibstoffverbrauchs nach Schiffstypen, Größen- und Altersklassen	77
Tabelle 6.3-4:	Geschätzte Bunkertreibstoffpreise zwischen 1997 und 2001 in der ARA-Region	78
Tabelle 6.4-1:	Tiefgangsentwicklung der Fahrzeugtransportschiffe, die Emden anlaufen möchten bis 2025	79
Tabelle 6.4-2:	Wartezeiten der Fahrzeugtransportschiffe nach dem Konstruktionstiefgang im Jahresdurchschnitt	80
Tabelle 6.5-1:	Fiktive Berücksichtigung negativer Beschäftigungseffekte an den Fischereistandorten Ditzum, Pogum und Greetsiel am Beispiel der 1,0 m - Variante	82

ABBILDUNGSVERZEICHIS	SEITE
Abbildung 2.2-1: Umschlagsentwicklung im Hafen Emden	10
Abbildung 3.2-1: Tideabhängigkeit der Schiffsbewegungen von und nach Emden.....	27
Abbildung 3.2-2: Anteil tideabhängiger Schiffsbewegungen je Schiffstyp	28
Abbildung 3.2-3: Anteile der Schiffstypen an den tideabhängigen Schiffsbewegungen.....	28
Abbildung 3.3-1: Entwicklung der Schiffsbewegungen von und nach Emden.....	32
Abbildung 3.3-2: Entwicklung der Schiffsgrößen	32
Abbildung 4.2-1: Tidefenster auf der Fahrt von und nach Emden	35
Abbildung 4.2-2: Vergleich der realisierten Tiefgänge der Fahrzeugtransportschiffe in Emden und Bremen im Jahr 2006.....	38
Abbildung 4.4-1: Hinterlandstruktur des Hafens Emden im Kfz-Bereich (2004).....	45
Abbildung 5.3-1: Zusammenhang zwischen der Auslastung des Tiefgangs und der Tragfähigkeit.....	50
Abbildung 5.3-2: Fanggebiete der Garnelenfischer, der Muschelfischer, Kultur-flächen der Muschelfischer und Klappstellen.....	59
Abbildung 5.5-1: Entwicklung der Grenznutzen und –kosten bei zunehmender Ausbautiefe	66

1 AUFGABE

Die Außenems ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt (Ist-Zustand) zwischen km 150 auf hoher See und km 74 bei Emshörn auf eine Tiefe von mindestens 14,0 m unter NN ausgebaut. Aufgrund von Untiefen sinkt der Ausbauzustand bei Emshörn auf 11,5 m unter NN ab und sinkt bis km 40 in Emden auf 10,4 m unter NN.

Schiffe, welche die Außenems befahren, müssen zur Zeit ab einem Tiefgang von 8,0 m¹ tidegebunden fahren. Der Vergleich älterer Auswertungen des Niedersächsischen Hafenamtes mit aktuellen Auswertungen der PLANCO Consulting GmbH zeigt, dass die Anzahl der tideabhängigen Fahrten auf der Außenems in der Fahrt von/nach Emden deutlich zugenommen hat. In 2006 sind 323 tideabhängige Fahrten mit Abladetiefgängen über 8,0 m gezählt worden, gegenüber 182 Fahrten in 2002. Ausschlaggebend hierfür ist die Entwicklung der Schiffsgrößen auf der Außenems, insbesondere in dem für Emden bedeutenden Fahrzeugbereich. Inzwischen verkehren 17% der Fahrzeugschiffe auf der Fahrt von und nach Emden tideabhängig. Vor diesem Hintergrund erscheint eine weitere Vertiefung des Fahrwassers der Ems erwägenswert und wird von der Emdener Hafenwirtschaft gefordert. Von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion ist der Ausbau durch die Vertiefung des Fahrwassers entweder um 0,5 m, 1,0 m, 1,5 m oder 2,0 m entworfen worden. Diese Ausbauvarianten sind der Bundesanstalt für Wasserbau übermittelt worden, die mit Hilfe eines dreidimensionalen Simulationsmodells die erforderlichen Baggerungen zur Vertiefung, zum sogenannten morphologischen Nachlauf und zur weiteren Unterhaltung der Fahrrinne ermittelt hat. Eine Festlegung auf eine Ausbautiefe ist bisher nicht erfolgt.

Zunächst ist es erforderlich, die volkswirtschaftliche Sinnhaftigkeit eines weiteren Ausbaus nachzuweisen. Dies erfolgt durch eine Nutzen-Kosten-Analyse, die der aktuellen Methodik der Bundesverkehrswegeplanung 2003 folgt. In diesem Zusammenhang wird nicht nur die Frage beantwortet ob der Ausbau aus volkswirtschaftlicher Sicht sinnvoll ist, sondern es wird über das Nutzen-Kosten-Verhältnis ermittelt, welche Ausbautiefe aus volkswirtschaftlicher Sicht angestrebt werden sollte. Ausgangspunkt ist die Entwicklung der Nachfrage nach Transporten und die zu erwartende Flottenstruktur auf der Außenems, d.h. die Abschätzung der zu erwartenden Umschläge in Emden und die Art und Größe der eingesetzten Schiffe.

Über ein von der PLANCO Consulting GmbH entwickeltes Tidemodell kann für den derzeitigen Ausbau und die Ausbauvarianten des Fahrwassers auf der Außenems das Tidefenster berechnet werden. Es bildet die Grundlage für die Berechnung der durchschnittlichen Wartezeiten für die jeweiligen Tiefgänge der Schiffe. Von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest sind die für das Tidemodell benötigten Inputparameter erarbeitet worden. Vor allem sind u.a. das Geschwindigkeitsprofil, die Messgenauigkeit, die Kieflfreiheit und die Be-

1 Hierbei handelt es sich um ein Zwischenergebnis der PLANCO-Tideberechnungen.

rechnungsweise des Squat vorgegeben worden. Die Ergebnisse der Tideberechnungen sind mit der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest abgestimmt worden.

2 Die Umschlagsentwicklung im Hafen Emden

2.1 Umschlagsentwicklung bis 2004

Die Umschlagsentwicklung im Hafen Emden ist seit 1992 positiv verlaufen. Der Umschlag erhöhte sich von 1,7 Mio. t in 1992 auf 3,5 Mio. t in 2004 bzw. um 6,3% p.a. Die positive Umschlagsentwicklung ist in beiden Verkehrsrichtungen festzustellen, wobei sich der See-Eingang mit einem jährlichen Wachstum von 6,7% p.a. schneller entwickelt hat als der See-Ausgang mit 5,7% p.a.

Bedeutende Gütergruppen im See-Eingang sind Baustoffe mit einem Aufkommen von rd. 1,2 Mio. t und Zellstoffe mit einem Aufkommen von rd. 0,7 Mio. t, gefolgt von Fahrzeugen mit 0,2 Mio. t. Wesentlicher Bestandteil beim Umschlag der Baustoffe ist das Aufkommen an Flüssigkreide aus Norwegen für die Papierproduktion mit einem Aufkommen von fast 0,7 Mio. t Flüssigkreide für die Nordland AG. Die hier eingesetzten Tankschiffe verkehren im Linienverkehr und haben eine Ladefähigkeit von etwa 15.000 Tonnen. An der vom Land Niedersachsen ausgebauten Pier können Schiffe bis zu einer Größenordnung von 20.000 Tonnen abgefertigt werden.

Im Ausgang besteht der Umschlag zu 75% aus Fahrzeugen, dies entspricht etwa 1,0 Mio. t. Darüber hinaus werden noch geringe Mengen an sonstigen Halb- und Fertigwaren, sowie an Zellstoff, chemischen Produkten, EBM-Waren und Mineralölprodukten umgeschlagen. Eine ausführlichere Übersicht der Umschlagsentwicklung nach Gütergruppen ist der ANLAGE 1 zu entnehmen.

Der Umschlag von Fahrzeugen hat sich im Hafen Emden überdurchschnittlich entwickelt; der Umschlag ist durchschnittlich um 12% p.a. angestiegen. Der Umschlag in Bremerhaven ist im gleichen Zeitraum² nur um rund 6% p.a. gestiegen. In Hamburg ist die Tendenz sogar leicht rückläufig. Emden hat durch dieses Wachstum Hamburg beim Umschlag von Fahrzeugen weit hinter sich gelassen und holt auch gegenüber Bremerhaven sehr schnell auf. Diese Entwicklung in Emden ist darauf zurückzuführen, dass Volkswagen Emden zum wesentlichen Umschlagshafen für seine Produkte gemacht hat und die Handlingkapazitäten entsprechend ausgeweitet worden sind.

Zur positiven Umschlagsentwicklung in Emden trägt außerdem der Umstand bei, das sich der Hafen im Hafenwettbewerb erfolgreich als Nischenanbieter in ausgewählten Stückgut-

2 Zeitraum 1992 bis 2004

segmenten etablieren konnte. So werden seit 1993 mit kontinuierlich wachsender Tendenz größere Mengen an Zellulose für die Nordland-Papier-Werke in Dörpen gelöscht, die früher über Bremen umgeschlagen wurden. Das Aufkommen liegt zur Zeit bei rd. 0,7 Mio. t.

Tabelle 2.1-1: Umschlagsaufkommen im Hafen Emden nach Ladungskategorien zwischen 1992 und 2004

	1992	1995	1997	1998	2000	2001	2002	2003	2004	Wachstum 1992-2004 in % p.a.
Summe										
Container	0	0	40	62	127	120	135	35	4	
Stückgut	442	987	1.212	1.622	2	1.773	1.879	1.975	2.187	14,3
dav. Fahrzeuge	307	420	551	782	967	1.098	1.134	1.132	1.197	12,0
dav. Zellulose	24	400	533	565	606	509	623	623	709	32,6
Sauggut	129	93	27	17	36	29	13	30	11	-18,5
Flüssiges Massengut	347	171	162	127	173	163	152	178	74	-12,1
Trockenes Massengut	755	930	1.138	1.089	1.222	1.273	1.202	1.094	1.221	4,1
Summe	1.673	2.181	2.579	2.919	3.417	3.359	3	3.313	3.497	6,3
See-Eingang										
Container	0	0	12	17	72	57	57	14	0	0,0
Stückgut	143	664	800	1.009	1.021	813	864	921	1.076	18,3
dav. Fahrzeuge	41	109	152	181	163	163	152	170	190	13,6
dav. Zellulose	24	400	531	565	605	509	602	598	681	32,2
Sauggut	27	47	27	17	25	29	13	30	11	-7,2
Flüssiges Massengut	240	144	142	110	149	142	138	132	12	-22,1
Trockenes Massengut	651	902	1.078	1.074	1.211	1.265	1.191	1.087	1.209	5,3
Summe	1.061	1.757	2.058	2.228	2.479	2.307	2.262	2.183	2.308	6,7
See-Ausgang										
Container	0	0	28	45	55	63	78	22	3	
Stückgut	299	323	412	613	839	960	1.015	1.054	1.111	11,6
dav. Fahrzeuge	265	311	398	601	804	935	982	962	1.007	11,8
dav. Zellulose	0	0	2	0	0	0	21	24	28	
Sauggut	102	46	0	0	11	0	0	0	0	
Flüssiges Massengut	107	27	21	17	24	21	14	46	62	-4,4
Trockenes Massengut	104	29	60	15	10	9	11	8	12	-16,5
Summe	612	425	521	691	938	1.053	1.118	1,13	1.188	5,7

Quelle: eigene Auswertungen auf Basis von Daten des Statistischen Bundesamtes

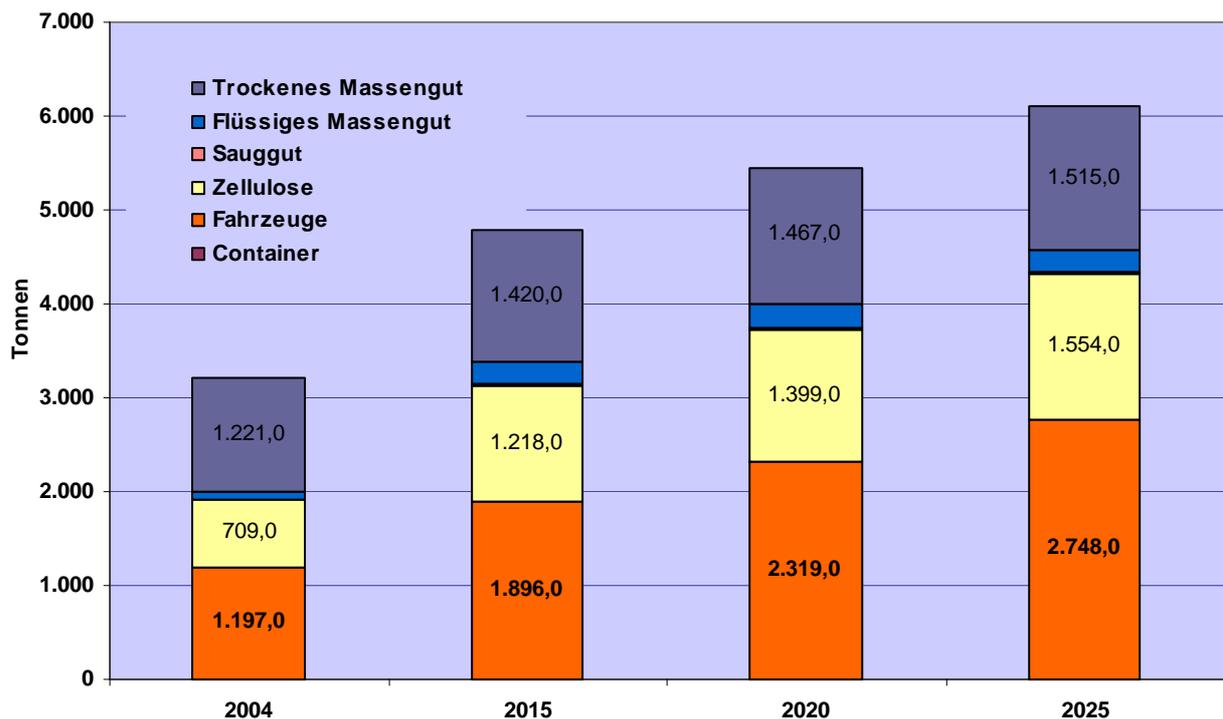
Anmerkung: Im trockenen Massengut ist Umschlag an Flüssigkreide in einem Umfang von über 600 kt enthalten, der eigentlich zum flüssigen Massengut gehört, hier aber aus statistischen Gründen nicht separiert werden kann.

Im Containerverkehr konnte sich der Hafen seit 1997 als Anlaufhafen für Feederverkehre mit Verbindungen nach Antwerpen und zu den britischen Häfen etablieren. Hierbei handelte es sich überwiegend um Teilelieferungen (CKD) von VW nach Südafrika sowie um fertige, in Südafrika produzierte Pkw als Rückladung. Seit 2003 ist das Containerladungsaufkommen rückgängig und ist zwischenzeitlich fast ganz zum Erliegen gekommen.

2.2 Prognose bis 2025

Auf Basis der Umschlagsdaten zwischen 1992 und 2004 und unter Berücksichtigung aktueller wirtschaftlicher Leitdaten ist eine Prognose für den Hafen Emden bis zum Jahr 2025 erstellt worden³. Für den Hafen Emden wird eine Umschlagsteigerung von 3,0% p.a. erwartet⁴, wobei das Umschlagsaufkommen weiterhin vom Umschlag an Fahrzeugen, Zellulose und Baustoffen bzw. trockenen Massengütern⁵ getragen wird.

Abbildung 2.2-1: Umschlagsentwicklung im Hafen Emden



Im Fahrzeugumschlag kann aufgrund der zunehmenden Weltnachfrage weiterhin von einer positiven Umschlagsentwicklung ausgegangen werden. Darüber hinaus werden neue Märkte in Südamerika und Asien (China, Indien) erschlossen, deren Nachfrage modellspezifisch auch über die hiesigen Werke abgewickelt wird. Aufgrund dieser neuen Nachfragen wird erwartet, dass sich der Fahrzeugumschlag in Emden auf rd. 2,8 Mio. t bzw. um 4% p.a. bis zum Jahr 2025 erhöhen wird. Bis zum Jahr 2015 wird eine Umschlagserhöhung auf rd. 1,9 Mio. t erwartet.

³ Die Prognose ist mit parallelen Arbeiten der PLANCO Consulting GmbH, zur Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtung, LOS 3: Seeverkehrsprognose abgestimmt worden.

⁴ Hier werden im Gegensatz zur Seeverkehrsprognose die Eigengewichte – Borkumverkehre – nicht eingerechnet

⁵ Flüssigkreide wird hier dem trockenen Massengut zugeordnet

Zusätzlich wird die Nachfrage nach Papier in Deutschland und insbesondere im Ausland weiter steigen. Dies ist mit einer Zunahme sowohl der Im- und Exportströme als auch der inländischen Kapazitäten verbunden. Ausgehend von der steigenden Papiernachfrage sowohl in Deutschland aber insbesondere im Ausland ist von einer weiteren Zunahme der Zellstoffimporte über Emden um 3,8% p.a. auszugehen.

Aktuelle Unternehmensansiedlungen, die mit der Lagerung und dem Aufbau von Lagerkapazitäten für Flüssigdünger, Magnesiumchlorid oder Baustoffen verbunden sind, werden ebenfalls in der Umschlagsentwicklung bis zum Jahr 2025 berücksichtigt.

Eine Wiederbelebung des Containerfeederverkehrs ist angesichts der Wachstumsentwicklung in diesem Segment und der Politik der Europäischen Union im Küstenschiffahrtsbereich möglich. Der Umfang dieses Umschlags wird jedoch auch angesichts des Aufbaus neuer Terminal-Kapazitäten für die Überseecontainerschiffahrt in Wilhelmshaven (Jade Weser Port) gering sein. Insgesamt gehen wir in dieser Betrachtung von einem Gesamtumschlagsaufkommen von rd. 6,5 Mio. t in 2025 aus. Die Umschlagsentwicklung, getrennt nach See-Eingang und See-Ausgang, ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Tabelle 2.2-1: BVWP-Prognose bis zum Jahr 2025 in 1.000 t

	2004	2015	2020	2025	Wachstum 2004-2025 in % p.a.
Summe					
Container	4	7	8	10	4,9
Stückgut	2.187	3.475	4.113	4.729	3,7
dav. Fahrzeuge	1.197	1.896	2.319	2.748	4,0
dav. Zellulose	709	1.218	1.399	1.554	3,8
Sauggut	11	26	28	31	4,9
Flüssiges Massengut	74	230	236	241	5,7
Trockenes Massengut	1.221	1.420	1.467	1.515	1,0
Summe	3.498	5.159	5.853	6.526	3,0
See-Eingang					
Container	0	3	4	4	11,3
Stückgut	1.076	1.735	2.003	2.243	3,6
dav. Fahrzeuge	190	294	357	419	3,8
dav. Zellulose	681	1.166	1.343	1.494	3,8
Sauggut	11	26	28	31	4,9
Flüssiges Massengut	12	12	11	10	-1,1
Trockenes Massengut	1.209	1.411	1.457	1.505	1,0
Summe	2.310	3.186	3.502	3.793	2,4
See-Ausgang					
Container	3	5	5	5	2,7
Stückgut	1.111	1.74	2.111	2.486	3,9
dav. Fahrzeuge	1.007	1.602	1.962	2.329	4,1
dav. Zellulose	28	52	57	60	3,6
Sauggut	0	0	0	0	
Flüssiges Massengut	62	218	225	231	6,5
Trockenes Massengut	12	10	10	10	-0,8
Summe	1.188	1.973	2.351	2.733	4,0

3 FLOTTENSTRUKTUR

3.1 Entwicklung der Schiffsgrößen weltweit

Durch das Fahrwasser der Außenems laufen Fahrzeugtransporter (PCC oder RoRo-Schiffe), Tankschiffe, Bulk-Carrier, Stückgut- bzw. Mehrzweckschiffe und Containerschiffe den Hafen Emden an. Allerdings ist die Containerschiffahrt in Emden in den letzten Jahren fast zum Stillstand gekommen. Da nur zwei oder drei Containerschiffe pro Jahr auf der Außenems verkehren, kann die Entwicklung der Containerschiffe außer Acht gelassen werden. Für die restlichen Schiffstypen wird die Entwicklung nach Zahl und Größe prognostiziert. Ein Anhaltspunkt für die Prognose der Schiffsgrößen ist die Entwicklung der jeweiligen Flotte insgesamt.

3.1.1 Tankschiffe

Die Zahl der Tankschiffe, sowohl Rohöl- als auch Produktentanker, ist von 1989 bis 2005 von 6.580 auf 9.217 angestiegen (jahresdurchschnittlich +2,1%). Überdurchschnittlich nehmen kleinere Schiffe mit einer Größe bis 20.000 tdw, Schiffe zwischen 40.000 und 50.000 tdw und Schiffe zwischen 100.000 und 150.000 tdw zu.

Bei Großtankern mit über 150.000 tdw ist ebenfalls eine Zunahme festzustellen. In dieser Klasse bleibt die Anzahl der großen Schiffe von über 450.000 tdw konstant. Dem Abbau älterer Kapazitäten zwischen 200.000 und 250.000 tdw steht ein Anstieg der Schiffe zwischen 250.000 und 350.000 tdw gegenüber.

Tabelle 3.1-1: Tankschiffe nach Größenklassen (tdw)⁶

tdw-Klasse	1989	1998	2000	2001	2002	2004	2005	Wachstum 1989-2005 in % p.a.
Bis -9.999	3.733	5.081	5.170	5.190	5.258	5.176	5.228	2,1
10.000 – 19.999	416	472	543	559	600	645	680	3,1
20.000 – 29.999	480	397	386	368	355	326	312	-2,7
30.000 – 39.999	495	475	485	470	489	542	533	0,5
40.000 - 49.999	131	267	336	363	409	550	631	10,3
40.000 - 99.999	625	710	702	701	665	621	643	0,2
100.000 - 149.999	231	309	352	347	364	474	530	5,3
> 150.000 tdw	469	503	515	534	547	628	660	2,2
Summe	6.580	8.214	8.489	8.532	8.687	8.962	9.217	2,1
Kapazität in 1.000 tdw	250.938	293.370	304.492	309.040	313.582	345.873	363.480	2,3
Ø Schiffsgröße	38.136	35.716	35.869	36.221	36.098	38.593	39.436	0,2

Quelle: ISL, Shipping Statistics Yearbook (mehrere Ausgaben)

⁶ (jeweils zum 31.12. eines Jahres)

Die Flottenkapazität beläuft sich heute auf 363 Mio. t Tragfähigkeit. Die durchschnittliche Schiffsgröße ist von 38.000 auf 39.000 tdw nur leicht gestiegen. Die meisten Großtanker können die deutschen Häfen generell nur teilabgeladen erreichen. In Untersuchungen von Schiffsexperten wie Fairplay (Lloyd's Register) wird bis zum Jahr 2025 eine Zunahme der Tankschiff flotte insgesamt um 1,5% p.a. vorausgesehen. Bei den Rohöltankschiffen wird eine deutliche Zunahme in den Größenklassen 100.000 tdw bis 150.000 tdw und 10.000 tdw bis 20.000 tdw erwartet. Die weiterhin steigende Nachfrage nach Mineralölprodukten sowie nach chemischen Erzeugnissen, verbunden mit der weiterhin steigenden internationalen Arbeitsteilung, wird zu einem weiteren Anstieg der Produktentankerflotte führen. Da Produktentanker in der Regel eine Größe bis 50.000 tdw haben, wird die Zahl der Schiffe im mittleren Schiffsgrößensegment zwischen 40.000 und 50.000 tdw ebenfalls überdurchschnittlich ansteigen.

Tabelle 3.1-2: Prognose Tankschiffe nach Größenklassen (tdw)

tdw-Klasse	1989	2000	2004	2005	2015	2025	Wachstum 2005-2025 in % p.a.	Durchschnittlicher Tiefgang in m (2006)
Bis - 9.999	3.733	5.170	5.176	5.228	5.491	5.921	0,6	5,7
10.000 – 19.999	416	543	645	680	1.008	1.218	3,0	8,6
20.000 – 29.999	480	386	326	312	252	197	-2,3	10,4
30.000 – 39.999	495	485	542	533	655	700	1,4	11,1
40.000 - 49.999	131	336	550	631	1.057	1.454	4,3	12,1
40.000 - 99.999	625	702	621	643	575	585	-0,5	13,4
100.000 - 149.999	231	352	474	530	957	1206	4,2	15,1
> 150.000 tdw	469	515	628	660	945	1106	2,6	20,1
Summe	6.580	8.489	8.962	9.217	10.940	12.387	1,5	

3.1.2 Schiffe für trockene Massengüter

Die Zahl der weltweit verkehrenden Massengutschiffe hat zwischen 1989 und 2005 um durchschnittlich 2,5% p.a. zugenommen. Die Nachfrage nach Überseetransporten von Getreide, NE-Metallerzen, Baustoffen und Düngemitteln ist größer geworden. Darüber hinaus ist durch die deutliche Zunahme der Kohle- und Eisenerztransporte die Zahl der großen Schiffe gestiegen. Insgesamt ist die Flottenkapazität stärker gestiegen als die Schiffszahl (um 3,9% p.a.). Hierdurch wächst die durchschnittliche Schiffsgröße zwischen 1989 und 2005 von 41.000 tdw auf über 51.000 tdw.

Tabelle 3.1-3: Schiffe für trockene Massengüter nach Größenklassen⁷ (tdw)

tdw-Klasse	1989	1998	2000	2001	2002	2004	2005	Wachstum 1989 - 2005 in % p.a.
Bis - 9.999	105	840	875	859	867	865	924	14,6
10.000 – 19.999	664	627	562	540	520	501	502	-1,7
20.000 – 29.999	1.351	1.317	1.216	1.186	1.118	1.087	1.096	-1,3
30.000 – 39.999	947	876	815	810	765	769	798	-1,1
40.000 - 49.999	399	727	768	784	822	827	836	4,7
50.000 - 74.999	659	907	927	953	1.124	1.233	1.375	4,7
75.000 - 99.999	93	114	115	138	210	299	410	9,7
100.000 - 149.999	188	225	183	180	168	154	171	-0,6
> 150.000 tdw	86	270	302	329	376	455	519	11,9
Summe	4.492	5.903	5.763	5.779	5.970	6.190	6.631	2,5
Kapazität in 1.000 tdw	185.396	256.586	255.542	263.044	284.066	308.849	341.720	3,9

Quelle: ISL, Shipping Statistics Yearbook (mehrere Ausgaben)

Aufgrund der zunehmenden Rohstoffnachfrage, insbesondere aus dem asiatischen Raum, werden die Transportkapazitäten im Massengutbereich weiter zunehmen. Die Zahl der Schiffe für den Massenguttransport wird auf ca. 7800 steigen. Hierbei werden kleinere Schiffseinheiten bis 40.000 tdw durch größere Schiffseinheiten ersetzt. Insbesondere aufgrund der zunehmenden Nachfrage nach Getreide, Futtermitteln und Kohle ist ein Anstieg der Schiffseinheiten zwischen 40.000 und 75.000 tdw bzw. über 150.000 tdw zu erwarten.

Tabelle 3.1-4: Prognose Schiffe für trockenes Massengut nach Größenklassen (tdw)

tdw-Klasse	1989	1998	2000	2004	2005	2015	2025	Wachstum 2005-2025 in % p.a.	Durchschnitt- licher Tiefgang in m (2006)
Bis - 9.999	105	840	875	865	924	952	967	0,2	5,1
10.000 – 19.999	664	627	562	501	502	490	472	-0,3	8,8
20.000 – 29.999	1.351	1.317	1.216	1.087	1.096	843	782	-1,7	9,8
30.000 – 39.999	947	876	815	769	798	698	664	-0,9	10,7
40.000 - 49.999	399	727	768	827	836	1.086	1.170	1,7	11,4
50.000 - 74.999	659	907	927	1.233	1.375	1.891	2.068	2,1	13,0
75.000 - 99.999	93	114	115	299	410	438	479	0,8	14,0
100.000 - 149.999	188	225	183	154	171	179	186	0,4	16,68
> 150.000 tdw	86	270	302	455	519	895	1.038	3,5	17,8
Summe	4.492	5.903	5.763	6.190	6.631	7.472	7.826	0,8	

⁷ jeweils zum 31.12. eines Jahres

3.1.3 Fahrzeugtransporter

Im Seeverkehr werden Fahrzeuge von Pure-Car-Carriern (Fahrzeugtransporter) und RoRo-Schiffen transportiert. Pure-Car-Carrier sind speziell für den Fahrzeugtransport (Autos und Lkws) bestimmte Schiffe. Sie verfügen über bewegliche Deckhöhen und sind so flexibel gebaut, dass sie die maximal mögliche Zahl an Fahrzeugen aufnehmen können. Die Pure-Car-Carrier sind unter den RoRo-Schiffen die modernsten. Aufgrund der weltweit zunehmenden Fahrzeugnachfrage weisen sie die stärkste Entwicklungsdynamik auf.

Wie der folgenden Tabelle entnommen werden kann, ist die Pure-Car-Carrier-Flotte (PCC-Flotte) seit 1993 kontinuierlich und mit 4,2% p.a. sehr dynamisch angestiegen. Anlass für diese Entwicklung ist die weltweit stark gestiegene Nachfrage nach Fahrzeugtransporten. Die zusätzlichen Schiffe sind einerseits Neubauten, andererseits aber auch Umbauten anderer Schiffe. Pure-Car-Carrier haben eine Tragfähigkeit von maximal bis zu 30.000 tdw; bei Pure-Car-Carriern mit einer größeren Tragfähigkeit handelt es sich entweder um sehr alte Schiffe bzw. um Mehrzweckschiffe, die nachträglich zu Pure-Car-Carriern umgebaut worden sind.

Tabelle 3.1-5: Fahrzeugtransportschiffe nach Größe (tdw)

tdw-Klasse	1993	1996	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2006	Wachstum 1993-2006 in % p.a.
0 - 4.999	97	103	103	111	113	114	111	104	103	101	0,3
5.000 - 9.999	43	47	48	48	47	47	46	47	57	78	4,7
10.000 - 14.499	138	142	152	158	166	166	164	164	172	187	2,4
15.000 - 19.999	79	83	88	95	106	107	109	113	133	173	6,2
20.000 - 29.999	18	23	33	46	52	51	51	51	64	91	13,3
30.000 - 39.999	0	0	0	0	0	0	0	0	4	11	
über 40.000	3	3	3	3	3	3	3	3	4	7	6,7
Insgesamt	378	401	427	461	487	488	484	482	537	648	4,2

Quelle: Lloyd's Register Fairplay, eigene Auswertung

Die Zahl der Schiffe nimmt in allen tdw-Klassen zu, besonders stark steigt in den letzten zehn Jahren die Zahl der Schiffe mit einer Tragfähigkeit zwischen 15.000 und 30.000 tdw. Hierbei handelt es sich um Schiffe, die zwischen 5.000 und 7.200 Fahrzeuge (bzw. CEUs = Car Equivalent Units) transportieren können. 95 Schiffe bzw. 15% der PCC-Flotte haben ein Fassungsvermögen von über 6.000 Fahrzeugen.

Die größten Pure-Car-Carrier zum Stand der Registrierung (ungefähr Mitte 2006) sind fünf Schiffe der WWL (Wallenius Willemssen Logistics), die 1998 (bzw. 2002) gebaut worden sind und nach einer Verlängerung um 30 m in 2004 ein Fassungsvermögen von mittlerweile 7.200 Fahrzeugen haben (bei einer Länge von 227 m und einer Breite von 32,3 m). Die vier 1998 gebauten Schiffe haben einen Tiefgang von 11,0 m, während das in 2002 gebaute Schiff nach dem Lloyds Register einen maximalen Tiefgang von 9,5 m aufweist. Hierbei han-

delt es sich jedoch nach Reedereiangaben um einen Erfassungsfehler bei Lloyds; auch dieses baugleiche Schiff verfügt genau wie die anderen über einen Tiefgang von 11,0 m.

Zwischenzeitlich haben diese Schiffe mit der Anfangs 2007 ausgelieferten FAUST, die im Lloyds Register noch nicht erfasst ist und über eine Kapazität von 8.000 Fahrzeugen sowie einen Tiefgang von 11,3 m verfügt, ihren Ruf als größte PCC-Schiffe der Welt abtreten müssen.

Im Bestand können 15,8% der Schiffe mehr als 6.000 CEUs tragen. 59,3% der Neubauten bzw. Bestellungen hingegen können mehr als 6.000 CEUs transportieren. Dies deutet auf eine Vergrößerung der eingesetzten Einheiten hin. So werden bis 2009 nach dem Orderbook mindestens 80 weitere Schiffe mit einer Fahrzeugkapazität von über 6.000 Fahrzeugen im Einsatz sein. Damit wird sich die Anzahl der Schiffe in diesem Segment bis zum Jahr 2009 mindestens verdoppeln. Da angenommen werden kann, dass die Angaben der Bestellungen für 2008 und 2009 nicht vollständig sind, werden bis zum Jahr 2010 etwa 200 Schiffe in dieser Größenklasse vertreten sein.

Tabelle 3.1-6: Fahrzeugtransportschiffe nach CEU-Klassen

CEU-Klasse	eingesetzte Schiffe	Anteil in %	Neubauten	Anteil in %
1 – 3.999	261	43,5	19	14,1
4.000 – 4.999	116	19,3	29	21,5
5.000 – 5.999	128	21,3	7	5,2
6.000 – 6.499	63	10,5	45	33,3
6.500 – 6.999	27	4,5	26	19,3
7.000 – 7.999	5	0,8	2	1,5
über 8.000	0	0	7	5,2
Summe*	600	100	135	100

Quelle: Lloyd's Register Fairplay, eigene Auswertung und Lloyd's Register Fairplay, Orderbook

*) für 48 Schiffe liegen keine Angaben vor

Hinzu kommt, dass 84 der 95 Schiffe mit einem Fassungsvermögen von über 6.000 Fahrzeugen erst seit 1997 in Dienst sind. Schiffe, die seit 2004 ausgeliefert worden sind, haben ein durchschnittliches Fassungsvermögen von rd. 5.600 Fahrzeugen. Von 45⁸ in den letzten Jahren ausgelieferten Schiffen haben 31 ein Fassungsvermögen von über 6.000, 14 davon haben sogar ein Fassungsvermögen von über 6.500 Fahrzeugen. In den letzten zehn Jahren ist das durchschnittliche Fassungsvermögen der Fahrzeugtransportschiffe von 3.244 CEUs auf 3.800 CEUs angestiegen.

Auch in den nächsten Jahren wird die PCC-Flotte weiter dynamisch anwachsen. Nach Größenklassen (tdw) weist das Lloyds-Orderbook bis 2009 145 Neubestellungen von Fahrzeugtransportschiffen aus. Betrachtet man nur die Jahre 2006 und 2007 werden im Jahresdurch-

⁸ Hierbei handelt es sich ausschließlich um Schiffe, deren Tragfähigkeitsvermögen auch bekannt ist bzw. die in diesen Jahren neu gebaut worden sind.

schnitt mindestens 50 Schiffe neu ausgeliefert. Wie aus dem Orderbuch ersichtlich ist, konzentrieren sich die Neubauten im Wesentlichen auf Schiffe zwischen 15.000 und 25.000 tdw. Für größere Schiffe bis 30.000 tdw gibt es fünf Neubestellungen.

Tabelle 3.1-7: Neubauten von Fahrzeugtransportern bis 2009

tdw-Klasse	2006	2007	2008	2009	Summe
0 - 4.999					0
5.000- 9.999	3	6			9
10.000- 14.499	11	13	9		33
15.000- 19.999	14	16	9	2	41
20.000- 24.999	14	22	14	7	57
25.000- 29.999			2	3	5
30.000- 39.999					
ab 40.000					
Insgesamt	42	57	34	12	145

Quelle: Lloyd's Register Fairplay, Orderbook

Das Orderbook weist auch sieben Bestellungen von Schiffen mit einer Kapazität von 8.000 Fahrzeugen auf, die von Wallenius Wilhelmsen Logistics (WWL) bestellt worden sind und bis 2008 ausgeliefert werden sollen. Diese Schiffe weisen gemäß Orderbook eine Länge von 228 m, eine Breite von 32,3 m und eine Tragfähigkeit von 24.600 tdw auf. Eine Tiefgangsangabe ist nicht enthalten.

Das Mitte Mai 2007 ausgelieferte erste Schiff dieser Klasse, die FAUST, weist eine tatsächliche Tragfähigkeit von 30.383 tdw auf und einen Konstruktionstiefgang von 11,3 m. Auch alle weiteren Schiffe werden über ähnliche Identitätsmaße verfügen. Sie werden somit die fünf größten Fahrzeugtransportschiffe der Welt sein. Diese Entwicklung setzt den oben genannten Trend immer größer werdender Schiffe fort. Andere Reeder werden aufgrund des dadurch entstehenden Kostendruckes in Kürze nachziehen müssen, so dass mit weiteren Bestellungen in dieser Schiffsgröße gerechnet wird. Bis zum Erreichen des Prognosehorizonts wird sich diese Schiffsgröße als Standardschiff in den Überseefahrten durchgesetzt haben.

Ordnet man die Fahrzeugtransportschiffe nach dem Konstruktionstiefgang, dann stellt man fest, dass das Größenwachstum auch mit größeren Tiefgängen verbunden ist. Es wird deutlich, dass sich seit 1993 die Zahl der Schiffe mit Tiefgängen zwischen 9,5 m und 10,0 m um 13% p.a. und die Zahl der Schiffe mit Tiefgängen zwischen 10,0 m und 10,5 m sogar um 23% p.a. erhöht hat.

Tabelle 3.1-8: Fahrzeugtransportschiffe nach dem Konstruktionstiefgang

Tiefgangs-Klasse	1993	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2006	Wachstum 1993-2006 in % p.a.
0- 7,49	119	130	134	131	140	141	142	140	135	148	1,7
7,50-7,99	28	25	25	27	28	29	29	28	28	40	2,8
8,00- 8,49	65	64	64	64	64	63	63	62	61	67	0,2
8,50- 8,99	57	59	61	64	66	73	72	71	71	91	3,7
9,00- 9,49	73	76	77	80	85	88	87	86	86	118	3,8
9,50- 9,99	16	18	20	21	25	33	35	37	42	75	12,6
10,00- 10,49	5	13	16	24	35	40	40	40	39	71	22,6
10,50- 10,99	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	
11,00- 11,49	2	3	3	3	5	5	5	5	5	9	12,3
ab 11,50	13	13	13	13	13	15	15	15	15	23	4,5
Insgesamt	378	401	413	427	461	487	488	484	482	648	4,2

Quelle: Lloyd's Register Fairplay, eigene Auswertung.

Tabelle 3.1-9: Fahrzeugtransportschiffe nach Größe (tdw) und Konstruktionstiefgang

TDW-Klassen	Tiefgang									
	Bis 7,49 m	7,50 m bis 7,99 m	8,00 m bis 8,49 m	8,50 m bis 8,99 m	9,00 m bis 9,49 m	9,50 m bis 9,99 m	10,00 m bis 10,49 m	10,50 m bis 10,99 m	11,00 m bis 11,49 m	über 11,50 m
bis 4.999 tdw	101	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5.000 bis 9.999 tdw	45	21	11	1	0	0	0	0	0	0
10.000 bis 14.999 tdw	1	18	51	68	41	4	3	1	0	0
15.000 bis 19.999 tdw	1	1	4	22	71	62	9	2	1	0
20.000 bis 24.999 tdw	0	0	1	0	1	3	59	0	2	0
25.000 bis 29.999 tdw	0	0	0	0	5	6	0	0	4	10
30.000 bis 39.999 tdw	0	0	0	0	0	0	0	3	2	6
40.000 bis 49.999 tdw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7
Gesamtergebnis	148	40	67	91	118	75	71	6	9	23

Quelle: Lloyd's Register Fairplay, eigene Auswertung.

Schiffe bis 10.000 tdw weisen Konstruktionstiefgänge bis maximal 8,5 m auf und können den Hafen Emden überwiegend tideunabhängig erreichen. Schiffe zwischen 10.000 und 15.000 tdw haben Konstruktionstiefgänge zwischen 8,0 m und 9,5 m, so dass Schiffe dieser Größenklasse bei voller Auslastung auf der Außenems teilweise tideabhängig verkehren müssen. Schiffe zwischen 15.000 und 20.000 tdw haben überwiegend Konstruktionstiefgänge zwischen 9,0 m und 10,0 m, und Schiffe zwischen 20.000 und 25.000 tdw haben Tiefgänge zwischen 10,0 m und 10,5 m. Im Durchschnitt weisen Schiffe zwischen 15.000 tdw und 20.000 tdw einen Konstruktionstiefgang von 9,4 m, Schiffe zwischen 20.000 und 25.000 tdw einen Konstruktionstiefgang von 10,0 m und Schiffe zwischen 25.000 und 30.000 tdw einen Konstruktionstiefgang von 10,6 m auf.

Achtunddreißig der derzeit eingesetzten Fahrzeugtransporter haben einen Konstruktionstiefgang von über 10,5 m. Dreizehn wurden nach 1993 gebaut, 11 davon sogar erst nach 1998. Fünfundzwanzig dieser achtunddreißig Schiffe haben einen Konstruktionstiefgang von über 11 m. Allerdings sind nach 1993 von diesen Schiffen nur sechs in Dienst genommen worden. Es kann davon ausgegangen werden, dass für die sich bis 2006 mehrheitlich im

Einsatz befindenden Schiffe mit einer Tragfähigkeit bis zu 7. 200 Fahrzeugen ein Konstruktionsstiefgang von 11,0 Metern die Obergrenze darstellt.

Wertet man das Orderbook nach den verfügbaren Tiefgangsangaben aus, dann wird deutlich, dass die PCC-Schiffe generell nicht nur größer, sondern auch tiefer werden. Schiffe zwischen 15.000 und 20.000 tdw werden fast ausschließlich mit Tiefen zwischen 9,5 und 10 m gebaut, vereinzelt sogar bis zu 10,5 m und nicht mit Tiefgängen zwischen 9 und 9,5 m, wie bisher. Schiffe zwischen 20.000 und 25.000 tdw haben fast ausschließlich einen Tiefgang zwischen 10 und 10,5 m. Schiffe mit Tiefgängen über 10,5 m werden auch nach dem Orderbook selten sein. Allerdings ist für eine Reihe von größeren Schiffen der Tiefgang nicht bekannt. Das sind Schiffe, die ein Fassungsvermögen zwischen 6.000 und 8.000 Fahrzeugen haben. Während für den größten Teil der Schiffe sicherlich die Obergrenze von 11,0 m anzunehmen ist, wissen wir durch die Auslieferung der FAUST, dass Schiffe mit einer Tragfähigkeit von über 8.000 Fahrzeugen einen Tiefgang von 11,3 m bzw. zwischen 11,0 m und 11,5 m aufweisen werden.

Tabelle 3.1-10: PCC-Neubauten nach Größen- und Tiefgangsklassen

tdw-Klasse	Tiefgang									
	Bis 7,49 m	7,5 bis 7,99 m	8,0 bis 8,49 m	8,5 bis 8,99 m	9,0 bis 9,49 m	9,5 bis 9,99 m	10,0 bis 10,49 m	10,5 bis 10,99 m	über 11,0 m	keine Angabe
bis 4.999 tdw	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5.000 bis 9.999 tdw	2	6	0	0	0	0	2	0	0	0
10.000 bis 14.999 tdw		5	6	5	1	4	0	0	0	13
15.000 bis 19.999 tdw		0	1	0	4	24	6	0	0	6
20.000 bis 24.999 tdw		0	0	2	1	3	27	3	0	21
25.000 bis 29.999 tdw		0	0	0	0	5	0	0	0	0
30.000 bis 39.999 tdw		0	0	0	0	0	0	0	0	0
40.000 bis 49.999 tdw		0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gesamtergebnis	3	11	7	7	6	36	35	3	0	40

Quelle: Lloyd's Register Fairplay, eigene Auswertung

Für die Zukunft wird mit einer weiter steigenden Nachfrage nach Transporten für Neu- und Gebrauchtautomobile gerechnet. Zwischen 2000 und 2004 ist nach Drewry (World Seaborne Vehicle Trade, London 2006) der Transport an Neufahrzeugen von 16,4 Mio. auf 20,8 Mio. Einheiten also mit 6,2% p.a. angestiegen. Dazu kommen noch Transporte an Gebrauchtfahrzeugen, die sich zwischen 1998 und 2003 fast verdoppelt haben (Anstieg von 1,3 Mio. Fahrzeugen auf 2,4). Für den Neufahrzeugbereich rechnet Drewry bis 2015 mit einem jährlichen Verkehrsanstieg von 2,8%. Im Gebrauchtwagenbereich wird mit einem Verkehrsanstieg von 3,8% p.a. bis 2008 gerechnet.

Diese Einschätzung zeigt, dass bis 2015 eine weiterhin dynamische Entwicklung im Fahrzeugtransportmarkt erwartet wird, die aufgrund des Nachholbedarfs in der Motorisierung in Asien und in Südamerika auch darüber hinaus bestehen wird, was mit einem Anstieg der Produktionsstandorte in diesen Regionen verbunden sein wird. Um die weiter steigende

Transportnachfrage bewältigen zu können, ist ein weiteres Wachstum der PCC-Flotte erforderlich.

Das weitere Ansteigen der Anzahl der Produktionsstandorte in der Automobilindustrie bei gleichzeitigem Wachstum der Produktionsmenge wird nicht nur die absolute Höhe der Transportnachfrage erhöhen. Aufgrund der weltweiten Verteilung dieser Produktionsstandorte wird zum einen der Bedarf an relativ großen PCC-Schiffen für die Überseetransporte zunehmen und zum anderen der Bedarf an „relativ kleinen“ Schiffen für Short-Sea-Verbindungen an Bedeutung gewinnen. Ein entsprechender Transportbedarf wird sich nämlich auch auf den relativ kurzen Strecken herausbilden und Schiffskapazitäten benötigen.

Tabelle 3.1-11: Prognose der Zahl der Fahrzeugtransportschiffe bis zum Jahr 2025

tdw-Klasse	1993	2000	2001	2002	2003	2004	2006	2015	2020	2025	Wachstum 2006- 2025 in % p.a.
0 4.999	97	113	114	111	104	103	101	92	91	89	-0,70
5.000 - 9.999	43	47	47	46	47	57	78	88	96	102	1,40
10.000 - 14.499	138	166	166	164	164	172	187	200	206	218	0,80
15.000 - 19.999	79	106	107	109	113	133	173	262	290	314	3,20
20.000 - 29.999	18	52	51	51	51	64	91	228	281	329	7,00
30.000 - 39.999	0	0	0	0	0	4	11	4	4	4	-5,20
ab 40.000	3	3	3	3	3	4	7	1	1	1	-9,70
Insgesamt	378	487	488	484	482	537	648	875	969	1.057	2,60

Quelle: Lloyd's Register Fairplay, eigene Auswertung

Auf Grund der Nachfragesteigerung nach Automobilverkehren wird die Zahl der Pure-Car-Carrier wachsen. Geht man von den bekannten Bestellungen neuer Schiffe aus (Orderbook) deutet der Trend, auch unter Berücksichtigung der Notwendigkeit ältere Einheiten zu ersetzen, auf einen Anstieg der Schiffsanzahl um 2,6% p.a. hin. Hierbei wird vor allem die Zahl der Schiffe zwischen 15.000 und 20.000 tdw und zwischen 20.000 und 30.000 tdw deutlich zunehmen, da diese die langen Überseefahrten bedienen werden.

Der Trend wird in der Überseeschifffahrt immer mehr zum Einsatz von Schiffen mit einem Fassungsvermögen zwischen 6.000 und bis zu 8.000 Fahrzeugen gehen. Diese Schiffe werden aus Gründen der Flexibilität Panamax-Abmessungen haben. Ihre Tiefgänge schwanken heute schon mehrheitlich zwischen 10,0 und 10,7 m; vereinzelt erreichen sie auch 11,0 m. Auch für die Zukunft kann davon ausgegangen werden, dass die Tiefgänge von bis zu 7.200 Fahrzeugen tragenden Schiffen bis zu 11,00 m liegen werden; größere Einheiten werden jedoch Tiefgänge bis zu 11,5 m aufweisen. Ihr Anteil an der Flotte wird sich im Zeitverlauf verstärken.

Die Zahl der Schiffe zwischen 5.000 und 15.000 tdw wird ebenfalls zunehmen. Diese Schiffe werden die Short-Sea-Fahrten übernehmen. Allerdings werden kleinere Schiffseinheiten in Zukunft stärker abgewrackt werden, so dass sich per saldo die Anzahl der Schiffe in diesem Größensegment reduzieren wird.

3.2 Analyse des Schiffsverkehrs von und nach Emden

3.2.1 Schiffsbewegungen von und nach Emden

Einen Überblick über die Entwicklung der Schifffahrt auf der Außenems von und zum Hafen Emden liefern die Revierdaten der Wasser- und Schifffahrsdirektion Nordwest zwischen 2002 und 2006. Dort werden alle ein- und auslaufenden Schiffe erfasst. Registriert werden die Identitätsmaße (Länge, Breite, Konstruktionstiefgang, BRT, tdw), sowie der tatsächliche Abladetiefgang.

Die Anzahl der Schiffsbewegungen auf der Fahrt von/nach Emden bleibt zwischen 2002 und 2006 relativ unverändert. Hierbei ist zu beachten, dass das Einlaufen und das Auslaufen jeweils eine Schiffsbewegung darstellt. Containerschiffe, Schlepper, Trägerschiffe, Passagierschiffe, Sport- und sonstige Fahrzeuge werden aufgrund mangelnder Relevanz nicht dargestellt.

Tabelle 3.2-1: Schiffsbewegungen von und nach Emden nach Schiffstypen zwischen 1997 und 2002

Schiffstyp	2002	2003	2004	2005	2006	Anteile in %	Wachstum 2002 -2006 p.a. in %
Massengutschiff	94	63	49	50	70	2,6	-7,1
Ro-Ro-/Kfz-Schiffe	1.406	1.412	1.331	1.428	1.464	53,5	1,0
Stückgutfrachter/Mehrzweckschiff	864	738	777	716	860	31,4	-0,1
Tankschiffe	425	425	349	355	345	12,6	-5,1
Summe	2.789	2.638	2.506	2.549	2.739	100,0	-0,5

Der Schiffsverkehr von und zum Hafen Emden wird eindeutig von RoRo-/Kfz-Schiffen und von Stückgutfrachtern, die u.a. den Transport von Zellulose durchführen, dominiert. Der Anteil der Tank- und Massengutschiffe liegt unter 15 %. Während die Anzahl der Tank- und Massengutschiffe zurückgegangen ist, hat sich die Anzahl der Schiffsbewegungen an den RoRo- und Fahrzeugschiffen leicht erhöht.

Betrachtet man die Entwicklung der Flottenstruktur nach Größenklassen, dann lässt sich bei fast allen Schiffstypen eine deutliche Entwicklung zu größeren Schiffsgrößen feststellen. Im Fahrzeug-Verkehr ist der Anteil der kleinen Schiffseinheiten unter 5.000 tdw deutlich zurückgegangen. Zugenommen haben die Schiffsbewegungen der Schiffe zwischen 5.000 und 10.000 tdw sowie der Schiffe über 15.000 tdw. Die Anzahl der Fahrzeugschiffsbewegungen von Schiffen mit über 20.000 tdw hat zwischen 2004 und 2006 deutlich zugenommen. Der Anteil der Schiffsbewegungen der Fahrzeugtransporter mit über 15.000 tdw betrug 2002 11%; 2006 lag der Anteil bei fast 20%. Fahrzeugschiffe mit über 30.000 tdw laufen den Hafen Emden bisher nicht an.

Im Stückgutverkehr werden immer größere Schiffe eingesetzt. Der Anteil der Schiffsbewegungen von Schiffen mit weniger als 5.000 tdw ist zurückgegangen; während der Anteil der Bewegungen von Schiffen mit einer Größe zwischen 5.000 tdw und 10.000 tdw leicht gestiegen ist. Die Bewegungen von Schiffen mit mehr als 10.000 tdw haben sich seit 2002 mehr als verdoppelt (2002: 16, 2006: 37).

Auf der Ems können Massengut- und Tankschiffe mit einer Tragfähigkeit bis zu 15.000 t voll abgeladen, jedoch unter Berücksichtigung der Tide, verkehren. Allerdings werden über 40% der Bewegungen der Massengutschiffe mittlerweile von Schiffen mit einer Größe von über 25.000 tdw durchgeführt. Auch wenn die Zahl der Schiffe mit über 30.000 tdw in 2006 zurückgegangen ist, ist die Schiffsgößenentwicklung im Massengutbereich deutlich zu erkennen. 2002 wurden 80% der Bewegungen von Schiffen mit einer Größe von unter 10.000 tdw durchgeführt, 2006 betrug dieser Anteil nur noch 26%.



Tabelle 3.2-2: Flottenstrukturentwicklung nach Schiffstypen und Größe (tdw) von und nach Emden

Tdw-Klasse	Anzahl Schiffe					Aufteilung in %				
	2002	2003	2004	2005	2006	2002	2003	2004	2005	2006
Ro-Ro- und Kfz-Schiffe										
Bis 4.999	874	875	898	863	724	62,2	62	67,5	60,4	49,5
5.000- 9.999	127	111	81	98	247	9	7,9	6,1	6,9	16,9
10.000-14.999	250	293	234	257	232	17,8	20,8	17,6	18	15,8
15.000-19.999	137	127	110	136	149	9,7	9	8,3	9,5	10,2
20.000-24.999	18	4	8	44	71	1,3	0,3	0,6	3,1	4,8
25.000-29.999	0	0	0	30	41	0	0	0	2,1	2,8
30.000-39.999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
40.000-49.999	0	2	0	0	0	0	0,1	0	0	0
> 50.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Summe	1.406	1.412	1.331	1.428	1.464	100	100	100	100	100
Stückgut- und Mehrzweckschiffe										
Bis 4.999	688	515	557	524	640	79,7	72,8	77	75,3	74,9
5.000- 9.999	159	170	125	141	178	18,4	24	17,3	20,3	20,8
10.000-14.999	2	0	2	4	5	0,2	0	0,3	0,6	0,6
15.000-19.999	0	4	2	0	2	0	0,6	0,3	0	0,2
20.000-24.999	0	4	4	0	3	0	0,6	0,6	0	0,4
25.000-29.999	2	0	0	2	0	0,2	0	0	0,3	0
30.000-39.999	0	2	4	8	8	0	0,3	0,6	1,1	0,9
40.000-49.999	12	12	23	15	19	1,4	1,7	3,2	2,2	2,2
> 50.000	0	0	6	2	0	0	0	0,8	0,3	0
Summe	863	707	723	696	855	100	100	100	100	100
Massengutschiffe										
Bis 4.999	10	14	4	0	0	10,6	22,2	8,2	0	0
5.000- 9.999	65	29	12	2	18	69,1	46	24,5	4	25,7
10.000-14.999	3	4	13	2	15	3,2	6,3	26,5	4	21,4
15.000-19.999	0	8	0	4	2	0	12,7	0	8	2,9
20.000-24.999	0	0	0	0	5	0	0	0	0	7,1
25.000-29.999	16	6	12	22	24	17	9,5	24,5	44	34,3
30.000-39.999	0	0	0	8	4	0	0	0	16	5,7
40.000-49.999	0	2	8	12	2	0	3,2	16,3	24	2,9
> 50.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Summe	94	63	49	50	70	100	100	100	100	100
Tankschiffe										
Bis 4.999	172	220	166	195	165	46	55,8	51,7	57,4	53,1
5.000- 9.999	162	100	113	70	80	43,3	25,4	35,2	20,6	25,7
10.000-14.999	2	0	0	4	2	0,5	0	0	1,2	0,6
15.000-19.999	30	61	42	65	59	8	15,5	13,1	19,1	19
20.000-24.999	0	4	0	2	2	0	1	0	0,6	0,6
25.000-29.999	2	2	0	2	1	0,5	0,5	0	0,6	0,3
30.000-39.999	6	7	0	0	2	1,6	1,8	0	0	0,6
40.000-49.999	0	0	0	2	0	0	0	0	0,6	0
> 50.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Summe	374	394	321	340	311	100	100	100	100	100

Quelle: eigene Auswertungen von Zahlen der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest

Ähnliches ist auch bei den Tankschiffen festzustellen. Der Anteil der Schiffsbewegungen von Tankern mit einer Größe von über 10.000 tdw ist von rd. 11% in 2002 auf rd. 21% in 2006 angestiegen. Insbesondere die Anzahl der Schiffsbewegungen von Tankern mit einer Größe zwischen 15.000 tdw und 20.000 tdw ist deutlich angestiegen.

3.2.2 Realisierte Tiefgänge

Tideunabhängig kann der Hafen Emden nach Berechnungen des PLANCO-Tidemodells mit einem Tiefgang von 8,0 m angelaufen werden. Analysiert man die tatsächlichen Tiefgänge der Fahrzeugtransportschiffe, so laufen diese bei einer Größe von unter 15.000 tdw Emden tideunabhängig an. Fahrzeugtransportschiffe mit einer Größe zwischen 10.000 tdw und 15.000 tdw fahren im Durchschnitt mit Tiefgängen, die der an der Tideschwelle entsprechen. Schiffe mit einer Größe zwischen 15.000 und 20.000 tdw realisieren in der Regel Tiefgänge, mit denen sie den Hafen nur tideabhängig verlassen können. Beim Einlaufen sind häufig die Tiefgänge geringer, so dass sie tideunabhängig einlaufen können. Schiffe über 20.000 tdw verkehren im Durchschnitt tideabhängig mit einem durchschnittlichen Tiefgang zwischen 8,4 m und 8,7 m, wobei tendenziell im See-Ausgang höhere Tiefgänge erreicht werden als im See-Eingang. Des Weiteren ist zu beobachten, dass die realisierten Tiefgänge in fast allen Größenklassen und in beiden Verkehrsrichtungen im Zeitverlauf zugenommen haben.

Der Verkehr mit Stückgutschiffen konzentriert sich generell auf Schiffsgrößen bis zu 10.000 tdw; diese Einheiten und auch Einheiten bis 20.000 tdw weisen hier in der Regel Tiefgänge unter 7,0 m auf und können somit tideunabhängig verkehren. Größere Einheiten müssen jedoch in der Regel tideabhängig verkehren, sind jedoch zur Zeit zahlenmäßig unbedeutend. Anders als bei den Fahrzeugschiffen sind die Tiefgänge im See-Eingang durchschnittlich höher als im See-Ausgang.

Größere Tiefgangsprobleme sind insbesondere bei den Tank- und Massengutschiffen zu beobachten; Schiffe über 10.000 tdw fahren Emden in der Regel im See-Eingang tideabhängig an.

3.2.3 Auslastung des Konstruktionstiefgangs

Die Tiefgangsauslastung kennzeichnet den Anteil, den der realisierte Tiefgang am Konstruktionstiefgang hat. Generell ist die durchschnittliche Tiefgangsauslastung der Schiffe im Verkehr mit Emden sehr groß. Bei den Schiffstypen, die überwiegend tideunabhängig fahren können, ist die Tiefgangsauslastung sehr hoch.

Der realisierte Tiefgang der Fahrzeugschiffe beträgt im Durchschnitt bis zu 90% des Konstruktionstiefgangs, wobei der durchschnittlich realisierte Tiefgang und damit die Tiefgangsauslastung im Ausgang leicht höher ist als im Eingang. Bei Schiffen mit einer Größe zwischen 25.000 tdw und 30.000 tdw werden im Eingang sogar Auslastungen des Konstruktionstiefgangs von 93% erreicht.

Bei Stückgutschiffen sind bei größeren Schiffsgrößen tendenziell niedrigere Tiefgangsauslastungen zu beobachten als bei Schiffen bis 10.000 tdw, die tendenziell ihren Konstruktionstiefgang zu fast 100% auslasten. Die Auslastungen sind im Eingang höher als im Ausgang



und erreichen bei Schiffen mit bis zu 40.000 tdw Werte zwischen 70% und 80%. Für größere Schiffe sinkt die Tiefgangsauslastung auf Werte zwischen 60% und 70% ab.

Tabelle 3.2-3: Tiefgangsentwicklung nach Schiffstypen und Größe (tdw) von und nach Emden

tdw-Klasse	realisierter Tiefgang in dm eingehend					realisierter Tiefgang in dm ausgehend				
	2002	2003	2004	2005	2006	2002	2003	2004	2005	2006
Fahrzeugtransportschiffe										
Bis 4.999	48	48	50	50	50	51	51	53	54	53
5.000- 9.999	68	63	65	63	65	63	63	66	65	67
10.000-14.999	73	72	71	71	72	78	77	77	77	78
15.000-19.999	77	78	78	79	80	83	83	84	83	84
20.000-24.999	79	86	81	86	86	84	86	85	86	85
25.000-29.999	0	0	0	85	87	0	0	0	81	84
30.000-39.999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
40.000-49.999	0	75	0	0	0	0	81	0	0	0
> 50.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stückgut- und Mehrzweckschiffe										
Bis 4.999	48	45	46	41	39	44	39	39	37	35
5.000- 9.999	67	69	70	67	68	53	49	49	49	49
10.000-14.999	65	0	52	59	71	67	0	61	56	57
15.000-19.999	0	78	80	0	73	0	76	70	0	61
20.000-24.999	0	79	72	0	58	0	80	74	0	59
25.000-29.999	87	0	0	68	0	87	0	0	68	0
30.000-39.999	0	75	83	88	77	0	88	73	89	78
40.000-49.999	79	74	74	77	78	72	73	72	72	75
> 50.000	0	0	79	70	0	0	0	81	70	0
Massengutschiffe										
Bis 4.999	51	58	65	0	0	40	41	43	0	0
5.000- 9.999	70	69	66	68	71	48	50	50	49	49
10.000-14.999	60	63	82	89	87	74	54	53	66	61
15.000-19.999	0	97	0	97	96	0	68	0	64	57
20.000-24.999	0	0	0	0	62	0	0	0	0	60
25.000-29.999	104	104	105	102	96	75	70	69	67	69
30.000-39.999	0	0	0	73	83	0	0	0	70	72
40.000-49.999	0	64	96	76	104	0	64	66	67	38
> 50.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tankschiffe										
Bis 4.999	40	37	38	38	36	34	31	32	32	30
5.000- 9.999	72	70	71	72	72	54	54	56	56	58
10.000-14.999	50	0	0	71	89	60	0	0	78	63
15.000-19.999	86	87	86	89	83	67	66	68	67	72
20.000-24.999	0	79	0	62	84	0	71	0	83	100
25.000-29.999	90	85	0	77	0	78	78	0	102	103
30.000-39.999	78	89	0	0	75	68	83	0	0	60
40.000-49.999	0	0	0	75	0	0	0	0	97	0
> 50.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Quelle: eigene Auswertungen von Zahlen der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest

Ähnlich ist die Situation auch in der Tankschifffahrt. Massengutschiffe jedoch erreichen, anders als die anderen Schiffstypen, auch bei Schiffsgrößen von bis zu 50.000 tdw Tiefgangsauslastungen von bis zu 90%. Im Durchschnitt sind Massengutschiffe in der eingehenden Fahrt auf Emden mit 93% am besten von allen Schiffen ausgelastet.

Tabelle 3.2-4: Tiefgangsauslastung nach Schiffstypen und Größe (tdw) von und nach Emden

tdw-Klasse	Tiefgangsauslastung in % bei den eingehenden Schiffen					Tiefgangsauslastung in % bei den ausgehenden Schiffen				
	2002	2003	2004	2005	2006	2002	2003	2004	2005	2006
Ro-Ro- und Kfz-Schiffe										
Bis 4.999	91,5	92,1	88,1	88,5	89,0	98,3	98,6	94,6	94,0	95,4
5.000- 9.999	93,5	88,0	86,1	83,2	84,8	85,7	87,4	88,0	86,1	87,4
10.000-14.999	86,7	86,3	86,4	85,6	86,6	92,6	93,2	94,3	92,5	93,9
15.000-19.999	82,5	82,4	83,4	84,0	85,1	89,4	88,4	89,2	89,0	89,6
20.000-24.999	81,6	87,3	82,1	88,7	87,8	86,7	87,3	85,6	88,3	87,2
25.000-29.999				90,5	92,3				86,2	89,3
30.000-39.999	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
40.000-49.999		75,0					81,0			
> 50.000	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Durchschnitt	89,0	88,8	87,0	87,1	87,4	94,2	94,7	93,4	92,0	92,0
Stückgut- und Mehrzweckschiffe										
Bis 4.999	90,6	89,7	91,6	88,3	86,6	83,0	78,5	77,5	79,8	78,5
5.000- 9.999	94,0	98,3	100,9	94,3	98,8	74,1	69,5	69,7	68,4	70,3
10.000-14.999	68,4		60,5	73,6	86,0	70,5		70,9	70,4	71,4
15.000-19.999		78,0	84,2		72,3		76,0	73,7		60,4
20.000-24.999		80,6	75,3		59,8		81,6	77,4		60,8
25.000-29.999	89,7			70,1		89,7			70,1	
30.000-39.999		68,2	75,7	78,6	70,2		80,0	66,5	79,1	71,3
40.000-49.999	66,3	62,6	63,6	66,3	64,8	61,0	61,3	62,3	62,4	62,6
> 50.000			60,1	54,7				61,6	54,7	
Durchschnitt	90,5	90,6	90,3	88,3	88,4	80,3	74,8	73,7	75,4	75,0
Massengutschiffe										
Bis 4.999	100,0	103,1	109,2			78,7	72,5	71,4		
5.000- 9.999	100,8	97,6	93,8	97,1	100,0	69,6	70,5	71,2	70,0	68,9
10.000-14.999	72,3	73,5	96,8	107,2	103,1	89,2	63,5	62,2	79,5	72,9
15.000-19.999		102,1		102,1	101,1		71,1		66,8	60,0
20.000-24.999					64,4					63,1
25.000-29.999	98,9	99,4	100,2	96,8	92,5	71,0	66,6	66,0	64,2	66,1
30.000-39.999				62,6	68,8				60,3	60,0
40.000-49.999		53,3	80,8	63,2	88,1		53,3	55,7	55,8	32,2
> 50.000	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Durchschnitt	98,9	95,6	94,5	83,2	92,9	70,4	69,1	64,1	62,1	66,1
Tankschiffe										
Bis 4.999	99,0	99,3	100,9	100,9	101,3	83,4	82,9	85,1	83,0	85,1
5.000- 9.999	100,3	98,6	101,7	101,7	102,3	76,0	75,9	79,5	79,9	81,5
10.000-14.999	55,6			85,5	106,0	66,7			93,4	75,0
15.000-19.999	92,6	87,1	85,8	90,4	87,4	71,7	65,9	68,2	68,8	75,9
20.000-24.999		72,5		62,0	85,7		65,1		83,0	102,0
25.000-29.999	89,1	84,2		67,5		77,2	77,2		89,5	90,4
30.000-39.999	62,2	72,6			68,8	54,0	67,8			55,0
40.000-49.999				62,0					80,2	
> 50.000	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Durchschnitt	89,0	89,8	93,1	92,7	89,3	71,7	72,3	75,8	76,6	76,6

Quelle: eigene Auswertungen von Zahlen der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest

Die zunehmenden durchschnittlichen Tiefgänge sowohl im Fahrzeugverkehr als auch bei den anderen Schiffstypen haben zu einer Erhöhung der Anzahl der tideabhängigen Fahrten in Emden geführt. So ist die Zahl der tideabhängigen Fahrten (Fahrten mit Tiefgängen über

8,0 m) von 182 in 2002 (bzw. 6,4% des Gesamtverkehrs) kontinuierlich auf 323 bzw. 11,7% des Gesamtverkehrs (in 2006) angestiegen. Die tideabhängigen Schiffsbewegungen von und nach Emden haben sich in den letzten vier Jahren fast verdoppelt.

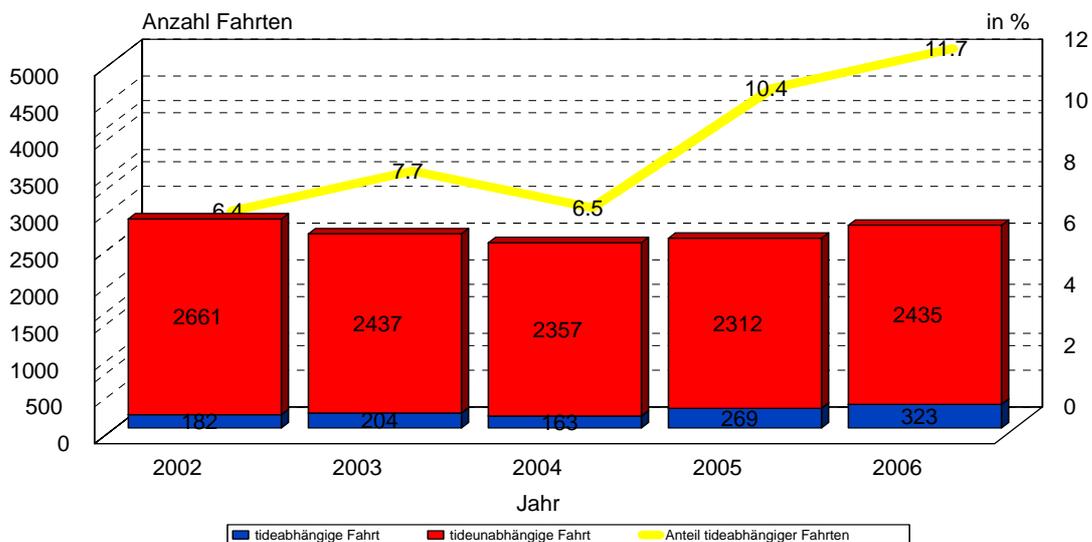
Besonders stark von der tideabhängigen Fahrt sind die Massengutschiffe und die Fahrzeugschiffe betroffen. Rd. 35% der Massengutschiffsbewegungen werden tideabhängig durchgeführt. Obwohl die Gesamtanzahl der Massengutfahrten abgenommen hat, hat sich die Anzahl der tideabhängigen Fahrten der Massengutschiffe verdreifacht. Verkehrten rund 10% der Fahrzeugschiffe im Jahr 2002 noch tideabhängig auf der Außenems, so sind es 2006 bereits 17%. Fast jede fünfte Schiffsbewegung wird somit in der Fahrzeugschiffahrt tideabhängig durchgeführt. Auch in der Tankschiffahrt ist die Bedeutung der tideabhängigen Fahrten von 5% auf 10% deutlich angestiegen. Lediglich in der Stückgutschiffahrt ist der Anteil der tideabhängigen Fahrten mit rd. 2% gering, jedoch zunehmend.

Tabelle 3.2-5: Anteil tideabhängiger Schiffsbewegungen in % (Fahrten mit einem realisierten Tiefgang über 8,0 m) je Schiffstyp

	Schiffsbewegungen				
	2002	2003	2004	2005	2006
Gesamtverkehr	2.843	2.641	2.520	2.581	2.758
davon tideabhängig in %	6,4	7,7	6,5	10,4	11,7
Ro-Ro-/Kfz-Schiffe	1.406	1.412	1.331	1.428	1.464
davon tideabhängig in %	10,2	11	9,4	14,2	17,3
Massengutschiffe	94	63	49	50	70
davon tideabhängig in %	9,6	12,7	30,6	30	34,3
Tankschiffe	374	394	321	340	311
davon tideabhängig in %	4,8	9,1	5,6	10,9	10
Stückgutschiffe	863	707	723	696	855
davon tideabhängig in %	0,8	0,7	0,7	1,9	1,8

Quelle: eigene Auswertungen von Zahlen der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest

Abbildung 3.2-1: Tideabhängigkeit der Schiffsbewegungen von und nach Emden



Der Anteil der Fahrzeugschiffe an allen tideabhängigen Fahrten liegt über die Jahre konstant bei rd. 78%, genau wie derjenige der Tankschiffe, der bei rd. 10% liegt. Der Anteil der Massengutschiffe ist von 5% auf 7,5% wie auch der Anteil der Stückgutfrachter an den tideabhängigen Bewegungen (von 3,8% auf 4,6%) angestiegen. Containerschiffe machten in 2002 rd. 3% der tideabhängigen Bewegungen aus; in 2006 gibt es keine tideabhängigen Fahrten von Containerschiffen auf der Außenems.

Abbildung 3.2-2: Anteil tideabhängiger Schiffsbewegungen je Schiffstyp

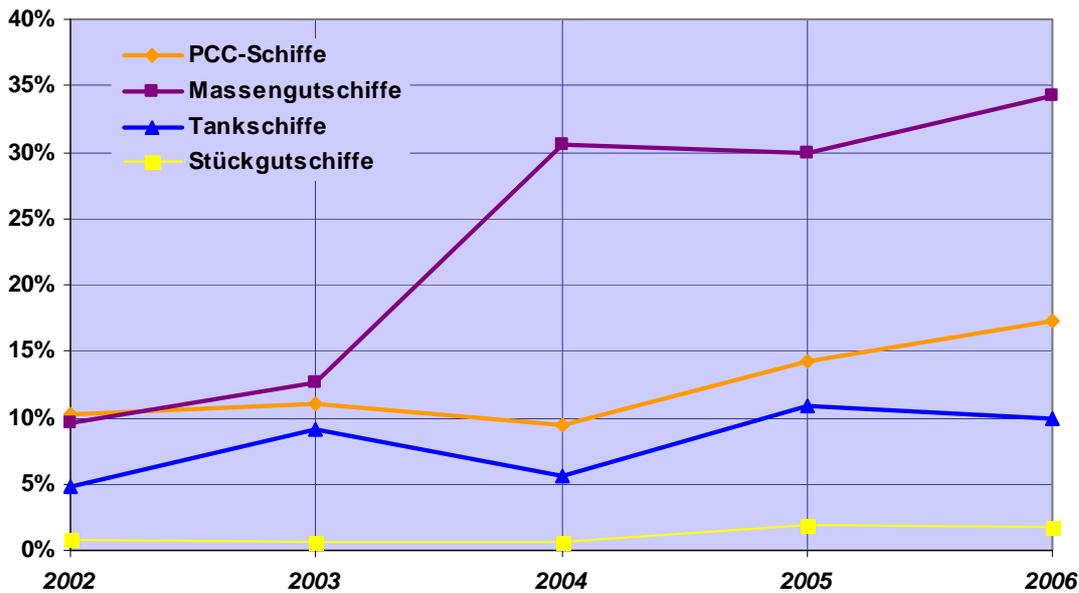
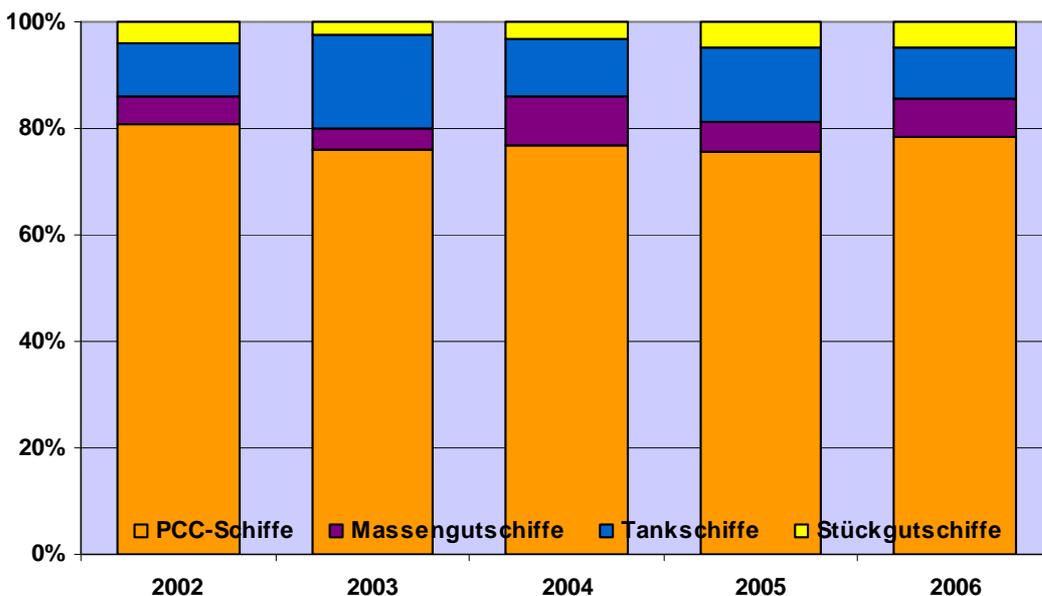


Abbildung 3.2-3: Anteile der Schiffstypen an den tideabhängigen Schiffsbewegungen



3.3 Prognose des Emden Schiffsverkehrs bis zum Jahr 2025

Die Prognose der Schiffsbewegungen von und nach Emden basiert auf der Prognose der Nachfrage nach Seetransporten in Emden und der generellen Entwicklung der Schiffsgrößen. Steigende Nachfrage erhöht die Zahl der Fahrten, wenn nicht die größere Kapazität der Schiffe diese Entwicklung einschränkt. Die prognostizierten Schiffsbewegungen und ihre Aufteilung nach Größenklassen stellen die Entwicklung dar, die sich einstellen würde, wenn das Fahrwasser der Außenems nicht ausgebaut würde.

3.3.1 Stückgutschiffe

Große Veränderungen in der Struktur der Emden anlaufenden Stückgutschiffe sind nicht zu erwarten. Der Verkehr wird um 0,2% p.a. auf 892 Schiffsbewegungen ansteigen. Die Anzahl mittelgroßer Einheiten mit über 30.000 tdw wird, bedingt durch die Erhöhung der Zelluloseverkehre aus Übersee, überproportional ansteigen. Die Tiefgangsauslastung bleibt ohne einen Ausbau des Fahrwassers der Außenems unverändert. Sie liegt auch bei den größeren Klassen im Durchschnitt unter der Tidegrenze von 8,0 m bei einer Auslastung des Konstruktionstiefgangs zwischen 60% und 75%.

Tabelle 3.3-1: Entwicklung der jährlichen Fahrten von und nach Emden der konventionellen Stückgutschiffe bis zum Jahr 2025

tdw-Klasse	2002	2003	2004	2005	2006	2015	2020	2025	Wachstum 2006-2025 in % p.a.
bis 4.999	688	515	557	524	640	564	646	656	0,10
5.000- 9.999	159	170	125	141	178	156	180	182	0,10
10.000-14.999	2	0	2	4	5	4	4	6	1,00
15.000-19.999	0	4	2	0	2	2	4	4	3,70
20.000-24.999	0	4	4	0	3	4	4	4	1,50
25.000-29.999	2	0	0	2	0	0	0	0	
30.000-39.999	0	2	4	8	8	6	8	10	1,20
40.000-49.999	12	12	23	15	19	22	28	30	2,40
> 50.000	0	0	6	2	0	0	0	0	
Summe	863	707	723	696	855	758	874	892	0,20

3.3.2 Massengutschiffe

Aufgrund der erwarteten Zunahme des Umschlags im trockenen Massengutbereich ist mit einem Anstieg in der Massengutschiffahrt zu rechnen. Allerdings ist wie bei den Stückgutschiffen mit einem überproportionalen Anstieg der Einheiten mit über 30.000 tdw zu rechnen. Auch bei den Massengutschiffen wird davon ausgegangen, dass sich die Tiefgangsausnutzung ohne den Ausbau des Fahrwassers nicht ändert. Da die Tiefgänge einlaufend bereits bei Schiffen über 10.000 tdw im Durchschnitt über der Tideschwelle liegen, ist damit zu

rechnen, dass ohne einen Ausbau des Fahrwassers der Außenems die Summe der tidebedingten Wartezeiten dieses Schiffstyps entsprechend der größeren Anzahl der Schiffsbewegungen zunimmt.

Tabelle 3.3-2: Entwicklung der Fahrten von und nach Emden der Massengutschiffe bis zum Jahr 2025

tdw-Klasse	2002	2003	2004	2005	2006	2015	2020	2025	Wachstum 2006-2025 in % p.a.
Bis 4.999	10	14	4	0	0	0	0	0	
5.000- 9.999	65	29	12	2	18	16	18	20	0,60
10.000-14.999	3	4	13	2	15	14	14	16	0,30
15.000-19.999	0	8	0	4	2	4	6	6	6,00
20.000-24.999	0	0	0	0	5	4	6	6	1,00
25.000-29.999	16	6	12	22	24	24	24	26	0,40
30.000-39.999	0	0	0	8	4	10	10	12	6,00
40.000-49.999	0	2	8	12	2	6	8	10	8,80
> 50.000	0	0	0	0	0	0	0	0	
Summe	94	63	49	50	70	78	86	96	1,70

3.3.3 Tankschiffe

Der zukünftig erwartete Anstieg an Flüssigdünger und weiteren chemischen Produkten wird zu einem stärkeren Anstieg an Tankverkehren führen. Die Anzahl der Tankschiffe wird sich bis 2015 um rd. 50% erhöhen. Da es sich überwiegend um europäische Verkehre handelt, wird der Anstieg insbesondere durch Schiffe bis zu 20.000 tdw erreicht werden. Die Zunahme der Schiffsbewegungen entspricht in etwa der Nachfrageveränderung. Auch wird davon ausgegangen, dass die Tiefgangsausnutzung unverändert bleibt. Schiffe mit mehr als 10.000 tdw laufen im Durchschnitt tideabhängig ein.

Tabelle 3.3-3: Entwicklung der Fahrten von und nach Emden der Tankschiffe bis zum Jahr 2025

tdw-Klasse	2002	2003	2004	2005	2006	2015	2020	2025	Wachstum 2006-2025 in % p.a.
Bis 4.999	172	220	166	195	165	184	200	214	1,38
5.000- 9.999	162	100	113	70	80	90	98	106	1,49
10.000-14.999	2	0	0	4	2	4	6	6	5,95
15.000-19.999	30	61	42	65	59	94	108	122	3,90
20.000-24.999	0	4	0	2	2	2	4	4	3,72
25.000-29.999	2	2	0	2	1	2	2	2	3,72
30.000-39.999	6	7	0	0	2	4	4	4	3,72
40.000-49.999	0	0	0	2	0	0	0	0	
> 50.000	0	0	0	0	0	0	0	0	
Summe	374	394	321	340	311	380	422	458	2,06

3.3.4 Fahrzeugtransportschiffe

Bei den Fahrzeugtransportschiffen hat in den letzten Jahren eine Substitution kleinerer durch größere Schiffe eingesetzt, die sich angesichts der weltweiten Entwicklung fortsetzen wird, so dass trotz des hohen Umschlagwachstums nur mit einem gemäßigten Wachstum der Schiffsbewegungen zu rechnen sein wird (1,9% p.a.).

Die Zahl von Schiffen unter 10.000 tdw wird in Zukunft nur leicht, die Zahl von Schiffen über 15.000 tdw wird jedoch überproportional ansteigen. Diese Entwicklung resultiert auch aus den überproportional zunehmenden Verkehren nach Übersee (Amerika und Asien), da auf diesen Relationen die größeren Einheiten eingesetzt werden.

Tabelle 3.3-4: Entwicklung Fahrten von und nach Emden der Fahrzeugtransportschiffe bis zum Jahr 2025

tdw-Klasse	2002	2003	2004	2005	2006	2015	2020	2025	Wachstum 2006-2025 in % p.a.
Bis 4.999	874	875	898	863	724	702	772	814	0,60
5.000- 9.999	127	111	81	98	247	240	262	254	0,10
10.000-14.999	250	293	234	257	232	239	274	312	1,60
15.000-19.999	137	127	110	136	149	190	234	274	3,30
20.000-24.999	18	4	8	44	71	129	178	226	6,30
25.000-29.999	0	0	0	30	41	129	177	224	9,30
30.000-39.999	0	0	0	0	0	0	0	0	
40.000-49.999	0	2	0	0	0	0	0	0	
> 50.000	0	0	0	0	0	0	0	0	
Summe	1.406	1.412	1.331	1.428	1.464	1.629	1.897	2.104	1,90

Bisher verkehren die Fahrzeugtransportschiffe mit mehr als 20.000 tdw mit einem durchschnittlichen Tiefgang von 8,0 m und mehr. Es muss daher davon ausgegangen werden, dass zukünftig die Zahl der tideabhängigen Schiffsbewegungen deutlich zunehmen bzw. die tidebedingten durchschnittlichen Wartezeiten der Schiffe erheblich länger werden. Hierbei wird von einer gleichbleibenden durchschnittlichen Auslastung des Konstruktionstiefgangs von ca. 89% ausgegangen. Allerdings zeigt auch die weltweite Entwicklung, dass erwartet werden kann, dass größere Schiffe mit größeren Tiefgängen eingesetzt werden.

Abbildung 3.3-1: Entwicklung der Schiffsbewegungen von und nach Emden

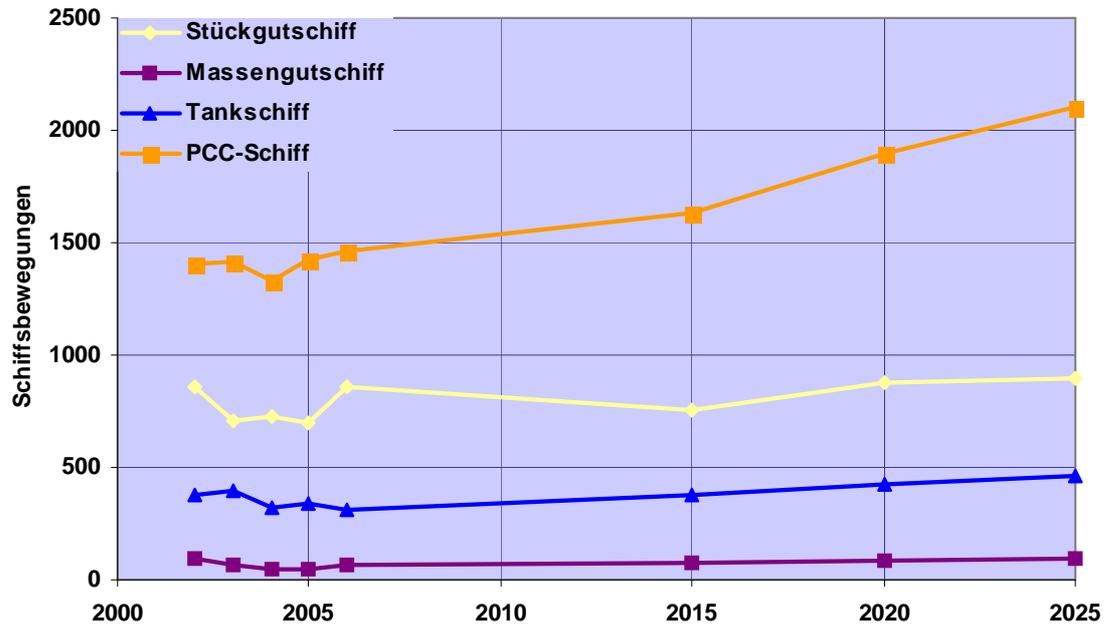


Abbildung 3.3-2: Entwicklung der Schiffsgrößen

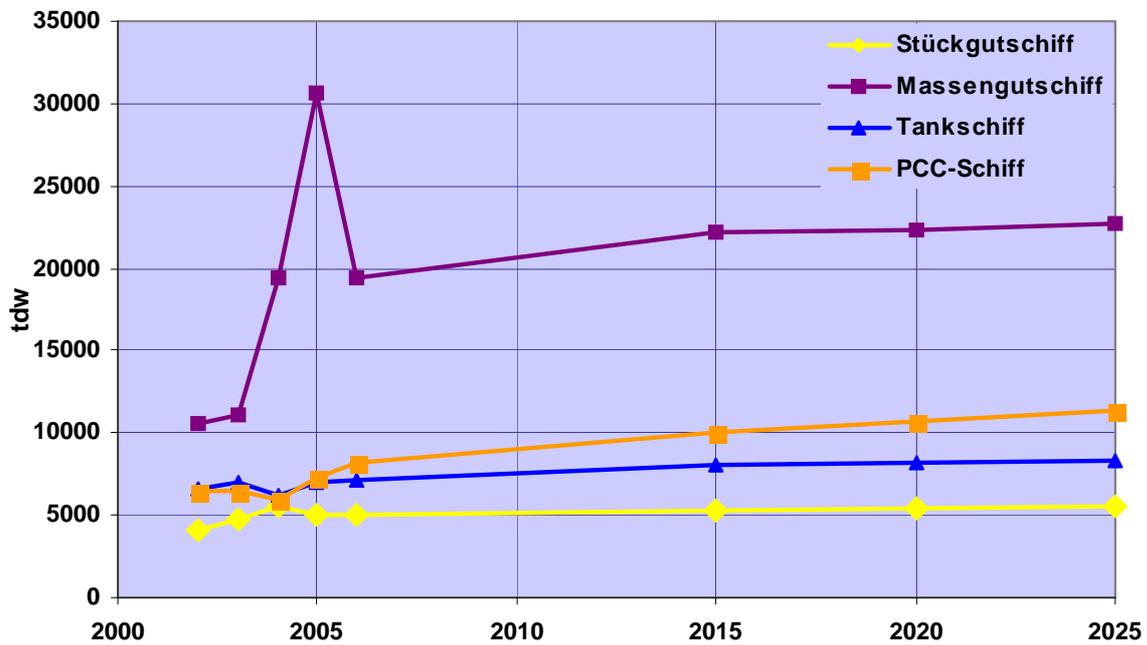


Tabelle 3.3-5: Entwicklung der Schiffsgröße, des Konstruktionstiefgangs und der realisierten Tiefgänge der Fahrzeugtransportschiffe bis 2025

Konstruktionstiefgang	2006					2015				
	Schiffsbe- wegungen	durchschn. Schiffsgröße	durchschn. Konstruktions- tiefgang	durchschn. realisierter Tiefgang	durchschn. Aus- lastung des Kon- struktionstiefgangs	Schiffsbe- wegungen	durchschn. Schiffsgröße	durchschn. Konstruktions- tiefgang	durchschn. realisierter Tiefgang	durchschn. Aus- lastung des Kon- struktionstiefgangs
	Anzahl	tdw.	dm	dm	%	Anzahl	tdw.	dm	dm	%
unter 6 m	557	2923	54	50	93	550	2922	54	50	94
6,0 bis 6,4 m	60	4294	61	51	84	48	4368	61	51	84
6,5 bis 6,9 m	152	6562	66	58	89	148	6528	66	59	90
7,0 bis 7,4 m	25	10284	73	59	81	24	10437	73	59	81
7,5 bis 7,9 m	214	8180	78	68	87	210	8174	78	67	87
8,0 bis 8,4 m	97	12592	81	73	90	96	12593	81	75	92
8,5 bis 8,9 m	34	13798	87	77	88	38	13764	87	78	89
9,0 bis 9,4 m	220	18454	93	82	89	182	16861	92	82	89
9,5 bis 9,9 m	67	18535	96	84	87	70	18837	97	83	86
10,0 bis 10,4 m	38	20124	100	84	83	104	20258	101	87	86
10,5 m und mehr	0					158	24638	108	90	83
Summe	1464	8639	71	63	89	1628	10362	75	67	89
Konstruktionstiefgang	2020					2025				
	Schiffsbe- wegungen	durchschn. Schiffsgröße	durchschn. Konstruktions- tiefgang	durchschn. realisierter Tiefgang	durchschn. Aus- lastung des Kon- struktionstiefgangs	Schiffsbe- wegungen	durchschn. Schiffsgröße	durchschn. Konstruktions- tiefgang	durchschn. realisierter Tiefgang	durchschn. Aus- lastung des Kon- struktionstiefgangs
	Anzahl	tdw.	dm	dm	%	Anzahl	tdw.	dm	dm	%
unter 6 m	580	2866	53	50	94	618	2786	53	50	95
6,0 bis 6,4 m	78	4301	61	51	84	78	4301	61	51	84
6,5 bis 6,9 m	156	6423	65	59	91	160	6384	65	59	91
7,0 bis 7,4 m	24	10437	73	59	81	24	10437	73	59	81
7,5 bis 7,9 m	232	8266	78	68	87	224	8235	78	68	87
8,0 bis 8,4 m	98	12379	81	75	92	144	12396	81	75	93
8,5 bis 8,9 m	39	13775	87	79	91	38	13764	87	80	91
9,0 bis 9,4 m	216	16466	92	84	91	218	16447	92	84	91
9,5 bis 9,9 m	70	18837	97	86	89	70	18837	97	87	90
10,0 bis 10,4 m	148	19281	100	88	87	188	18821	100	88	87
10,5 m und mehr	256	24460	108	92	85	352	24308	108	92	85
Summe	1897	11022	77	69	89	2114	11580	78	70	89

4 Standortbedingungen

4.1 Position des Hafens Emden im Fahrzeugumschlag

Beim Fahrzeugumschlag steht der Hafen Emden im direkten Wettbewerb mit anderen Häfen in der Nordseerange. 80% des Fahrzeugumschlags (2005: rd. 5,1 Mio. Fahrzeuge) konzentrieren sich auf vier Häfen: Bremerhaven, Emden, Antwerpen und Zeebrügge. Führender Pkw-Umschlagshafen in der Nordseerange ist mittlerweile Zeebrügge, der Bremerhaven als bedeutendsten Umschlagsplatz für Kraftfahrzeuge abgelöst hat.

Emden ist bezogen auf den Fahrzeugumschlag einer der vier bedeutendsten Häfen in der Nordseerange und hat seinen Marktanteil in diesem Segment in der letzten Dekade von 7,0% auf 14,0% verdoppelt, auch wenn zwischen 2001 und 2005 ein leichter Marktanteilsrückgang festzustellen ist. Mittlerweile hat Emden den Hafen Antwerpen überholt und ist der drittgrößte Fahrzeughafen in der Range mit einem Aufkommen von rd. 0,863 Mio. Fahrzeugen in 2005 bzw. 0,997 Mio. in 2006. Nur Zeebrügge hat eine dynamischere Entwicklung vollzogen als Emden. Innerhalb des Marktes ist eine starke Konzentration des Fahrzeugverkehrs auf die beiden deutschen und auf die beiden Westhäfen festzustellen.

Tabelle 4.1-1: Marktanteilsentwicklung im Automobilumschlag nach Häfen in der Nordseerange in %

Hafen	1991	1996	2001	2005
Rotterdam	10,8	4,1	2,9	3,2
Amsterdam	14,8	5,4	3,5	2,2
Vlissingen	4,4	3,4	3,3	6,3
Antwerpen	17,6	13,7	15,6	12,7
Zeebrügge	6,1	17,6	24,0	27,4
Gent	5,9	4,9	3,8	3,3
Bremerhaven	24,7	25,6	23,4	26,0
Hamburg	6,6	10,8	6,7	2,2
Emden	7,0	12,8	15,0	13,6
Cuxhaven	2,1	1,5	1,8	3,1

Quelle: Bremenports, Masterplan zur Optimierung des Automobile-Logistics-Centers Bremerhaven, Bremerhaven 2002, sowie eigene Erhebungen für 2005

Hinsichtlich der Flächenverfügbarkeit haben alle Häfen mit Ausnahme Bremerhavens große Erweiterungspotenziale; insbesondere in Zeebrügge ist eine weitere Flächenentwicklung ohne städtebauliche Restriktionen möglich. In Bremerhaven versucht man dem Flächenmangel durch eine Verbesserung der Flächenerschließung und die Schaffung zusätzlicher Operations- und Lagerflächen sowie durch eine weitere Optimierung zu begegnen.

Die landseitige Infrastruktur ist in Emden nach Fertigstellung der A 31 als gut oder sogar als optimal zu bezeichnen. In Zeebrügge wird bemängelt, dass die bahnseitige Infrastruktur überlastet ist und die direkte Autobahnbindung fehlt (16 km entfernt). Dies hat jedoch seiner Entwicklung nicht geschadet; es scheint so, dass Zeebrügge davon profitiert, dass vor allem in den großen Häfen die dortigen Umschlags- und Lagerkapazitäten für den Containerverkehr benötigt werden.

4.2 Tidebedingte Standortnachteile des Hafens Emden

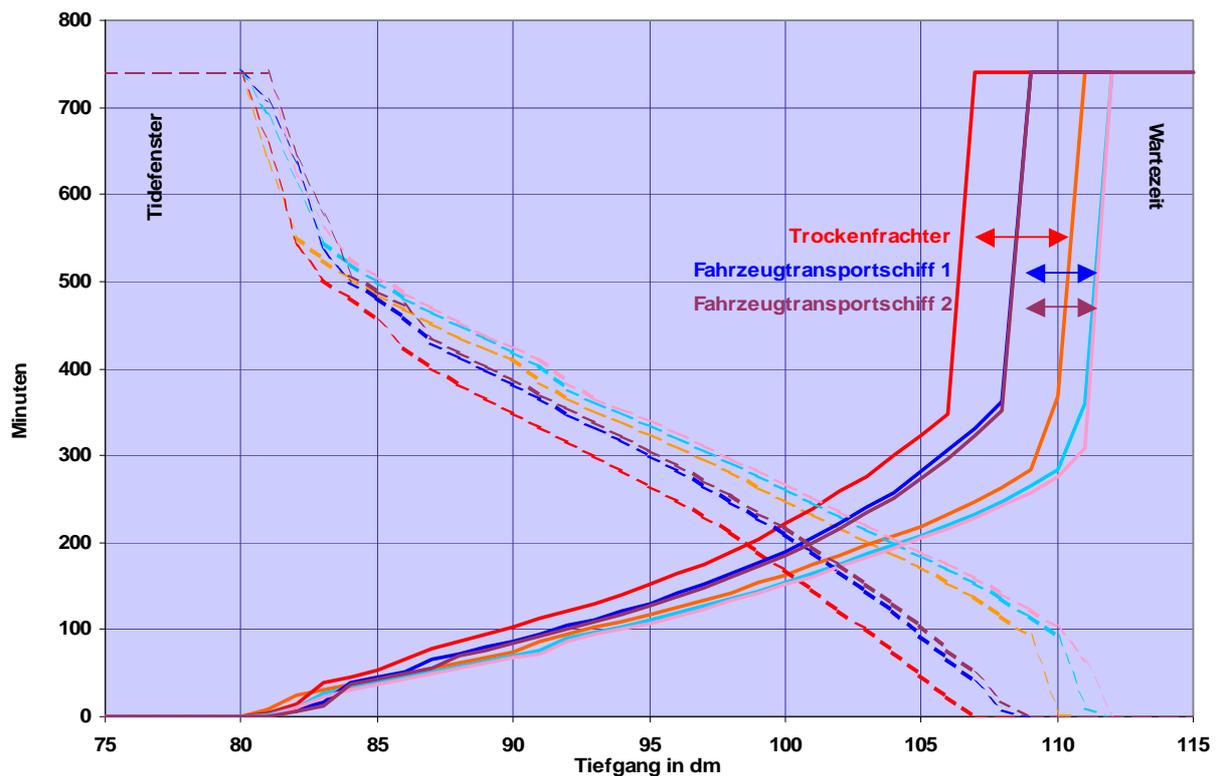
4.2.1 Tidebedingte Wartezeiten

Nach Ergebnissen des PLANCO-Tidemodells (siehe auch Anlage 2) ist die Ems im derzeitigen Ausbaustand ganztägig ohne tidebedingte Wartezeiten für Schiffe bis zu einem Tiefgang von 8,0 m im Süßwasser bis Emden befahrbar. Tideabhängig kann der Hafen auch mit Süßwasser-Tiefgängen bis zu 11,1 m angelaufen bzw. mit 10,8 m verlassen werden. Größere Unterschiede zwischen ein- und ausgehender Fahrt sind nicht vorhanden. Bei einem Abladetiefgang von 10,8 m (Süßwasser) liegt die durchschnittliche Wartezeit bei rd. 368 Minu-

ten bzw. bei 11,1 m bei 360 Minuten. Darüber hinausgehende Abladetiefgänge sind nicht möglich.

Die tidebedingten Wartezeiten auf der Ems hängen vor allem vom realisierten Tiefgang der Schiffe ab, sind jedoch auch je nach Schiffstyp unterschiedlich (siehe nachfolgende Abbildung). Eventuelle Wartezeiten, die sich wetterbedingt oder aus Gründen der Auslastung von Umschlagsanlagen oder Liegeplätzen ergeben, sind hier nicht berücksichtigt.

Abbildung 4.2-1: Tidefenster auf der Fahrt von und nach Emden



Insgesamt ist die Wartezeit aller tideabhängigen Bewegungen zwischen 2002 und 2006 von 145 h auf 295 h angestiegen. Im Jahr 2006 treten diese Wartezeiten bei 323 Schiffsbewegungen auf. 67% der auftretenden Wartezeiten treten bei RoRo- oder Fahrzeugtransportschiffen auf.

Tabelle 4.2-1: Tideabhängige Schiffsbewegungen in Abhängigkeit vom Tiefgang und vom Schiffstyp

Schiffstyp	tideabhängige Schiffsbewegungen mit einem Tiefgang		
	8,00 m bis 8,99 m	9,00 m bis 9,99 m	über 10,00 m
Bulk Carrier (auch OBO)	12	1	11
RoRo	219	26	8
Tanker	26	3	2
Trockenfrachter / Mehrzweckschiff	7	2	6
Alle tideabhängigen Bewegungen	264	32	27

Im Durchschnitt muss 2006 bei den tideabhängig fahrenden Fahrzeugtransportschiffen mit einer Wartezeit von 42 Minuten einlaufend und von 49 Minuten auslaufend je Fahrt gerechnet werden.

Bei den tideabhängigen Tankschiffen beträgt die Wartezeit 59 Minuten einlaufend und 172 Minuten auslaufend pro Fahrt. Massengutschiffe, die tideabhängig fahren, müssen im Durchschnitt pro Fahrt 126 Minuten einlaufend und 52 Minuten auslaufend warten. Über alle tideabhängigen Schiffe beträgt die durchschnittliche tideabhängige Wartezeit 57 Minuten einlaufend und 53 Minuten auslaufend.

Tabelle 4.2-2: Entwicklung der Wartezeiten auf der Ems nach Schiffstypen

Wartezeiten per Schiffstyp		Wartezeit in Minuten				
		2002	2003	2004	2005	2006
Massengutschiff	Wartezeit eingehend insgesamt [Min]	1.654	1.155	2.270	2.692	2.774
	Wartezeit ausgehend insgesamt [Min]	0	0	0	0	103
	durchschn. Wartezeit eingehend [Min]	207	144	151	179	126
	durchschn. Wartezeit ausgehend [Min]	0	0	0	0	52
Fahrzeug-Schiffe	Wartezeit eingehend insgesamt [Min]	785	902	731	2.636	3.799
	Wartezeit ausgehend insgesamt [Min]	4.814	5.269	4.198	6.103	8.050
	durchschn. Wartezeit eingehend [Min]	25	28	28	38	42
	durchschn. Wartezeit ausgehend [Min]	43	43	42	46	49
Stückgutfrachter	Wartezeit eingehend insgesamt [Min]	125	102	97	517	205
	Wartezeit ausgehend insgesamt [Min]	117	231	70	670	261
	durchschn. Wartezeit eingehend [Min]	31	51	49	65	26
	durchschn. Wartezeit ausgehend [Min]	39	77	23	134	37
Tankschiff	Wartezeit eingehend insgesamt [Min]	923	2.122	1.246	2.397	1.481
	Wartezeit ausgehend insgesamt [Min]	0	222	122	637	1.031
	durchschn. Wartezeit eingehend [Min]	58	61	73	80	59
	durchschn. Wartezeit ausgehend [Min]	0	222	122	91	172
Alle	Wartezeit eingehend insgesamt [Min]	3.667	4.281	4.344	8.242	8.259
	Wartezeit ausgehend insgesamt [Min]	5.034	5.722	4.390	7.410	9.445
	durchschn. Wartezeit eingehend [Min]	59	56	72	68	57
	durchschn. Wartezeit ausgehend [Min]	42	45	43	50	53

pro Schiffsbewegung

Betrachtet man die durchschnittliche Wartezeit in den einzelnen Schiffsgrößenklassen (Wartezeit je Klasse bezogen auf sämtliche Schiffsbewegungen der jeweiligen Klasse), dann stellt man fest, dass die großen Schiffe im eingehenden Massengutverkehr durchschnittlich 207 Minuten pro Schiffsbewegung warten und im Tankschiffverkehr bis zu 276 Minuten aus- oder 68 Minuten eingehend warten.

4.2.2 Wartezeiten ohne Ausbau des Fahrwassers unter Beachtung der absehbaren Entwicklung der Fahrzeugtransportschiffe

Der Fahrzeugtransportverkehr bildet den Schwerpunkt des Seeverkehrs von und nach Emden. Es erscheint daher zweckmäßig aufzuzeigen, wie sich die Tiderestriktionen auf diesen Verkehr zukünftig auswirken, wenn die Außenems nicht weiter ausgebaut wird. Zweckmäßigerweise werden die Auswirkungen durch die mit Hilfe der Tideberechnung ermittelten durchschnittlichen Wartezeiten je Konstruktionstiefgangklasse dargestellt. In Abhängigkeit von der Schiffsentwicklung steigen die tidebedingten Wartezeiten vor allem im auslaufenden Verkehr bei den Fahrzeugtransportern, die einen Konstruktionstiefgang von mehr als 9,0 m aufweisen. Hierbei handelt es sich im Jahr 2015 um mehr als 500 Schiffsbewegungen. Im Jahr 2025 wären sogar mehr als 800 Schiffsbewegungen betroffen.

Tabelle 4.2-3: Durchschnittliche Wartezeiten pro Schiffsbewegung beim derzeitigen Ausbau und zunehmenden Verkehr bis 2025 nach Schiffstypen und Konstruktionstiefgang

Konstruktionstiefgang	durchschnittliche Wartezeiten												
	See-Eingang				See-Ausgang				Gesambewegungen je Richtung				
	2006	2015	2020	2025	2006	2015	2020	2025	2006	2015	2020	2025	
Unter 7,50 m	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7,5 bis 7,9 m	0	0	0	0	1	1	1	1	0	0	0	0	0
8,0 bis 8,4 m	0	0	0	0	5	6	6	4	3	3	3	2	2
8,5 bis 8,9 m	1	3	3	3	21	27	27	27	11	15	15	15	15
9,0 bis 9,4 m	23	25	22	23	36	58	59	59	29	42	41	41	41
9,5 bis 9,9 m	35	28	54	55	37	79	81	82	36	54	67	68	68
10,0 bis 10,4 m	22	42	53	41	42	67	83	77	32	55	68	59	59
10,5 m und mehr	0	76	81	82	0	89	97	100	0	82	89	91	91

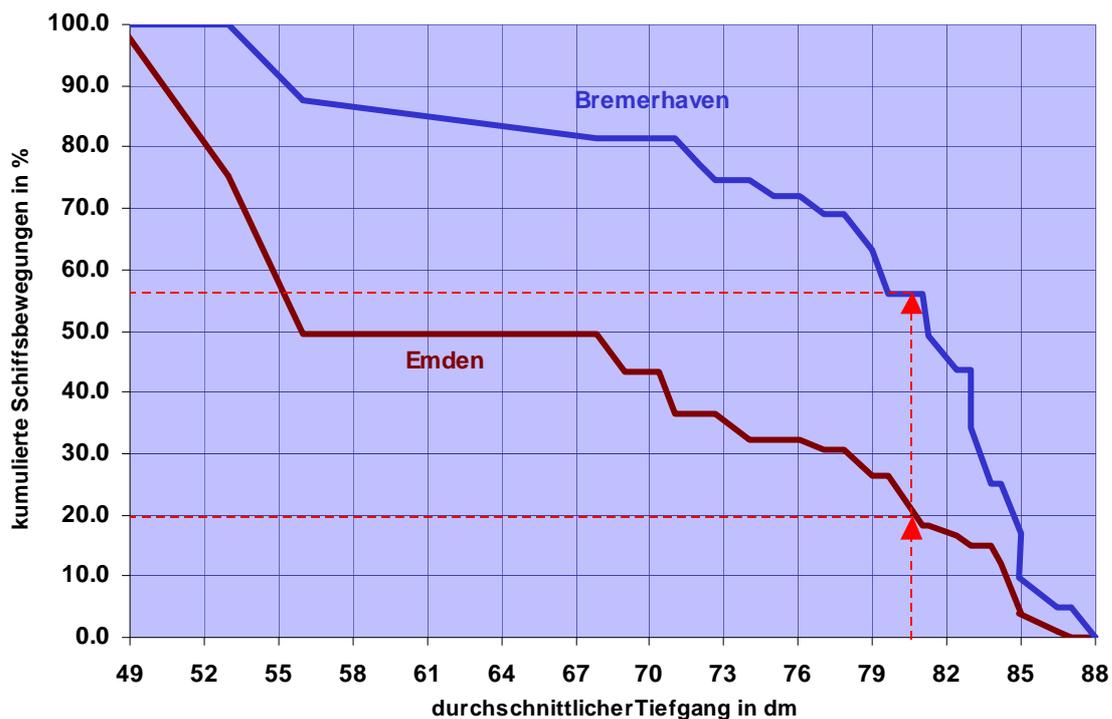
Auf der Außenems müssen die Schiffe zusätzlich zu wetterbedingten oder kapazitiven Beeinträchtigungen mit tidebedingten Wartezeiten rechnen. Die Tidebedingungen und die damit verbundenen Wartezeiten stellen daher einen nicht unbeträchtlichen Nachteil für den Hafen Emden dar.

4.2.3 Tidebedingte Einschränkungen im Seeverkehr zum Hafen Emden

Die tidebedingten Einschränkungen des Seeverkehrs von und nach Emden sind an der Größe der eingesetzten Schiffe messbar. Ein Vergleich mit den im Jahr 2006 in Bremerhaven aus- bzw. einlaufenden Schiffen zeigt, dass mehr als 20% der Bremerhaven anlaufenden Fahrzeugtransportschiffe eine Größe von mehr als 20.000 tdw aufweisen und Schiffe mit Tragfähigkeiten über 30.000 tdw eingesetzt werden. In Emden liegt der Anteil der Fahrzeugtransportschiffe mit mehr als 20.000 tdw bei 8%. Fahrzeugtransportschiffe mit mehr als 30.000 tdw laufen Emden gar nicht an.

Vergleicht man die realisierten Tiefgänge der Fahrzeugtransportschiffe so wird deutlich, dass in der Fahrt auf Bremerhaven größere Tiefgänge gefahren werden, wahrscheinlich weil auf der Weser diese Schiffe nicht durch die Tide beeinflusst werden. Ca. 56 % der Bremerhaven anlaufenden Schiffe müssten in Emden tidebedingte Wartezeiten in Kauf nehmen.

Abbildung 4.2-2: Vergleich der realisierten Tiefgänge der Fahrzeugtransportschiffe in Emden und Bremen im Jahr 2006



In Bremerhaven sind in 2006 255 Schiffsbewegungen von Fahrzeugtransportschiffen zu verzeichnen, die einen Konstruktionstiefgang von über 11,0 m haben. Diese Schiffe fahren überwiegend im Überseeverkehr. Dieser Vergleich zeigt, dass aus Kostengründen größere und auch tiefergehende Schiffe eingesetzt werden. Wegen der tidebedingten Standortnachteile, ist dies in Emden offenbar nicht wirtschaftlich.

Bemerkenswert ist der hohe Anteil des sogenannten Küstenverkehrs in Bremerhaven. In Bremerhaven werden Häfen an der Weser, Häfen an der Unterelbe, der Nord-Ostsee-Kanal und Emden als letzter oder nächster Hafen genannt. Im Durchschnitt liegen die realisierten Tiefgänge bei den Verkehren zwischen Bremerhaven und Emden bei 6,8 m. Dieser Durchschnitt wird allerdings von relativ häufigen Schiffsbewegungen mit einem Konstruktionstiefgang von 4,8 m beeinflusst. In der Gegenrichtung liegt der durchschnittlich realisierte Tiefgang bei 8,1 m.

Zeebrügge ist der einzige der vier Häfen, der direkt an der Nordsee liegt. Die restlichen Wettbewerbshäfen liegen landeinwärts. Die Zufahrt zu diesen Häfen ist in etwa gleich lang und liegt zwischen 60 und 75 km. In den Konkurrenzhäfen von Emden entsprechen die seewärtigen Zufahrtsbedingungen den Anforderungen der Fahrzeugtransporter. Antwerpen und Bremerhaven können tideunabhängig mit Abladetiefgängen zwischen 12,5 m und 12,8 m erreicht werden, Zeebrügge sogar mit fast 14,5 m Tiefgang. Bedenkt man, dass derzeit Fahrzeugtransportschiffe mit Tiefgängen von bis zu 11,0 m gebaut werden, dann wird deutlich, dass von allen bedeutenden Fahrzeugumschlagsplätzen Emden die ungünstigsten Erreichbarkeitsbedingungen hat.

Zur Zeit können knapp 30% der weltweit operierenden Fahrzeugtransportschiffe den Hafen Emden tideunabhängig erreichen; im Jahr 2025 werden es jedoch nur noch knapp 18% sein, wobei es sich überwiegend um ältere Einheiten handeln wird. Es besteht die Gefahr, dass der Hafen ohne einen Ausbau des Fahrwassers der Außenems nur eingeschränkt und auch nur von älteren, kleineren und teureren Einheiten angelaufen werden kann. Dies wird langfristig seine Wettbewerbsfähigkeit weiter einschränken.

Die Tiefgangsauslastung der Fahrzeugtransportschiffe ist in Emden mit 89% im Durchschnitt sehr hoch. Wesentliche Ursache hierfür ist die starke Konzentration der Verkehre in Emden durch den Hauptverlader Volkswagen. Diesem Umstand ist es zu verdanken, dass selbst bei großen Schiffen die Tiefgangsauslastung in Emden auf einem sehr hohen Niveau ist, ja sogar über 90% liegt. Da auch in Zukunft das Umschlagsaufkommen in Emden von Volkswagen dominiert werden wird, ist weiterhin von ähnlichen Verhältnissen auszugehen.

Darüber hinaus kann beobachtet werden, dass die Tiefgangsauslastung im Ausgang bei Schiffen bis zu 20.000 tdw leicht höher ist als bei eingehenden Schiffen; dieser Unterschied verschwindet bzw. relativiert sich in Emden bei den größeren Schiffen (über 20.000 tdw).

Aufgrund der bereits sehr hohen Tiefgangsauslastung kann angenommen werden, dass diese auch in Zukunft für die Fahrzeugschiffe unverändert bleibt. Es kann von einer durchschnittlichen Tiefgangsauslastung auch der größeren Schiffe von 89% ausgegangen werden.

Tabelle 4.2-4: Tiefgangvergleich der Fahrzeugflotte zwischen Bremerhaven und Emden in 2006

Seeverkehr von und nach Emden		Auto-Transportschiff			RoRo		
Tiefgang	Merkmale	See-aus	See-ein	Küstenverkehr	See-aus	See-ein	Küstenverkehr
unter 7,5 m	Schiffsbewegungen	272	263	9	125	121	2
	Konstruktionstiefgang	54	55	49	63	63	63
	realisierter Tiefgang	53	49	48	57	55	55
7,5 bis 7,9 m	Schiffsbewegungen	70	67	0	39	38	0
	Konstruktionstiefgang	79	79	0	77	77	0
	realisierter Tiefgang	70	68	0	65	64	0
8,0 bis 8,4 m	Schiffsbewegungen	46	47	0	1	1	0
	Konstruktionstiefgang	81	81	0	80	80	0
	realisierter Tiefgang	78	73	0	61	59	0
8,5 bis 8,9 m	Schiffsbewegungen	17	16	0	0	0	0
	Konstruktionstiefgang	87	87	0	0	0	0
	realisierter Tiefgang	82	76	0	0	0	0
9,0 bis 9,4 m	Schiffsbewegungen	87	86	6	14	20	6
	Konstruktionstiefgang	92	92	93	94	94	94
	realisierter Tiefgang	84	80	77	83	88	88
9,5 bis 9,9 m	Schiffsbewegungen	29	31	5	1	1	0
	Konstruktionstiefgang	96	97	97	95	95	0
	realisierter Tiefgang	85	84	86	83	74	0
10,0 bis 10,4 m	Schiffsbewegungen	12	17	9	0	0	0
	Konstruktionstiefgang	100	101	100	0	0	0
	realisierter Tiefgang	86	81	85	0	0	0
10,5 m und mehr	Schiffsbewegungen	0	0	0	0	0	0
	Konstruktionstiefgang	0	0	0	0	0	0
	realisierter Tiefgang	0	0	0	0	0	0

Seeverkehr von und nach Bremerhaven		Auto-Transportschiff			RoRo		
Tiefgang	Merkmale	See-aus	See-ein	Küstenverkehr	See-aus	See-ein	Küstenverkehr
unter 7,5 m	Schiffsbewegungen	102	200	168	150	136	327
	Konstruktionstiefgang	58	56	58	61	58	66
	realisierter Tiefgang	56	53	56	56	52	61
7,5 bis 7,9 m	Schiffsbewegungen	41	70	37	0	0	2
	Konstruktionstiefgang	78	78	79	0	0	77
	realisierter Tiefgang	74	71	70	0	0	66
8,0 bis 8,4 m	Schiffsbewegungen	46	44	58	0	0	34
	Konstruktionstiefgang	84	84	84	0	0	82
	realisierter Tiefgang	76	72	72	0	0	69
8,5 bis 8,9 m	Schiffsbewegungen	94	96	36	3	1	7
	Konstruktionstiefgang	88	88	88	85	85	86
	realisierter Tiefgang	81	78	73	73	61	71
9,0 bis 9,4 m	Schiffsbewegungen	107	120	33	0	0	18
	Konstruktionstiefgang	91	91	91	0	0	90
	realisierter Tiefgang	81	79	81	0	0	70
9,5 bis 9,9 m	Schiffsbewegungen	147	153	27	1	2	1
	Konstruktionstiefgang	96	96	96	96	96	95
	realisierter Tiefgang	83	83	81	70	73	70
10,0 bis 10,4 m	Schiffsbewegungen	118	132	50	3	3	0
	Konstruktionstiefgang	100	100	100	100	100	0
	realisierter Tiefgang	85	84	83	84	88	0
10,5 m und mehr	Schiffsbewegungen	82	78	13	40	41	1
	Konstruktionstiefgang	113	113	113	115	115	116
	realisierter Tiefgang	87	85	78	91	88	98

4.3 Reaktionen der Verkehrsteilnehmer

4.3.1 Betreiber von Massen- und Stückgutschiffen

Massengut- und Tankschiffe werden für spezielle Ladungspartien gechartert. Ein fahrplanmäßiger Linienverkehr besteht nicht. Die Massengutschiffe sind zum großen Teil nur in einer Fahrtrichtung beladen. Die Größe der Ladungspartie und der Einsatz des benötigten Schiffes hängt

- vom Fahrtgebiet,
- von den natürlichen Tidegegebenheiten des Ziel- und Quellhafens und
- von der Güterart ab.

Aufgrund der Transportkostenintensität von Massengütern (bezogen auf den Warenwert) besteht ein starker Druck, die Kostendegressionsvorteile großer Schiffe so weit wie möglich auszunutzen.

Massengutverkehre sind auf den Hafen hin orientiert, bei dem die Kosten der gesamten Transportkette ihr Minimum erreichen. So ist die in Emden umgeschlagene Menge an Zellstoff, Baustoffen, Mineralölprodukten oder Flüssigkreide für Emdener Unternehmen bestimmt, die im Hafen oder in der näheren Umgebung ansässig sind.

Eine Verlagerung dieser Verkehre auf andere Häfen ist grundsätzlich nicht auszuschließen. In der Vergangenheit sind mit Ausnahme der Zellstoffverkehre keine größeren Bewegungen zu beobachten gewesen.

Eine Vertiefung des Emsfahrwassers bedeutet für diese Schiffe, dass sie bei gleichem Tiefgang während eines längeren Zeitabschnitts Emden anlaufen können bzw. dass die Wartezeiten geringer sein werden. Es kann davon ausgegangen werden, dass nach einer Vertiefung die Auslastung erhöht wird oder größere Schiffe eingesetzt werden. In diesen Fällen werden die derzeit akzeptierten Wartezeiten auch nach der Vertiefung in Kauf genommen. Damit kann die prognostizierte Ladungsmenge in den Massengutbereichen mit einer geringeren Zahl von (besser ausgelasteten bzw. größeren) Schiffen transportiert werden. Es werden weniger Schiffsumläufe (Quell- bis Zielhafen) erforderlich, als beim derzeitigen Ausbau der Außenems. Entsprechend werden die Seetransportkosten, die mit diesen Verkehren verbunden sind, sinken.

Unabhängig von ihrem Einsatzgebiet werden nicht nur die Massengutschiffe so reagieren, sondern auch alle auf der Außenems verkehrenden Stückgutschiffe, denn auch auf diesen werden traditionelle Massengüter, wie z.B. Baustoffe, oder massenhafte Stückgüter, wie Zellstoff, transportiert.

4.3.2 Verloader im Fahrzeugumschlag

Die Verloader bestimmen die Nachfrage nach Fahrzeugtransportleistungen. Die Nachfrager nach ausgehenden Transportleistungen (Automobilhersteller) können in Deutschland an einer Hand abgezählt werden; somit ist der Wettbewerb zwischen den Häfen um die Verkehre dieser Unternehmen sehr hoch. Auch auf der eingehenden Seite (im Wesentlichen japanische und koreanische Unternehmen) ist die Zahl der Nachfrager nicht viel höher. Jeder Hafen versucht, seine Logistik- und Serviceaktivitäten soweit zu verbessern, dass er diese Unternehmen an sich binden kann. Dies erfolgt in der Regel auf zwei Wegen: erstens durch die Bereitstellung von Flächen zur Ansiedlung der Produktionsunternehmen in Hafennähe, wie z.B. Daimler-Chrysler in Bremen, Opel in Antwerpen, Volkswagen in Emden, und zweitens durch die Bereitstellung von größeren Umschlags- und Lagerflächen zur weitgehenden Konzentration der Ein- und Ausfuhrströme, wie z.B. Toyota in Zeebrügge. Jedoch geraten die Häfen dadurch – ähnlich wie im Massengutverkehr - auch in eine starke Abhängigkeit von Unternehmensentscheidungen. Eine einzige Unternehmensentscheidung kann zu massiven Verkehrsverlagerungen führen.

In Emden werden hauptsächlich Fahrzeuge von Volkswagen, Porsche und Nissan umgeschlagen. Vor allem Volkswagen hat bisher seinen Transport von Fahrzeugen auf Emden konzentriert. Allerdings werden Fahrzeugtransporte relationsweise ausgeschrieben und nach der Wirtschaftlichkeit vergeben. Obwohl zumeist die Routen vorgegeben sind, ist nicht auszuschließen, dass bei entsprechenden Kostenvorteilen auch Routen gewählt werden, die nicht über Emden führen. Bereits heute verlädt Volkswagen auch über andere nordeuropäische Häfen. Unwahrscheinlich ist allerdings, dass in Emden produzierte Fahrzeuge über andere Häfen verladen werden.

Die Struktur der Nachfrage in den anderen Häfen ist vergleichsweise breiter gestreut als in Emden. Hieraus ergibt sich, dass auch die durchschnittliche Partiegröße unterschiedlich sein kann. Allgemein ist zu beobachten, dass alle Verloader bestrebt sind, ihre Verkehrsmengen über verschiedene Häfen zu verladen, um nicht in eine unmittelbare, ihre Verhandlungsposition beeinträchtigende Abhängigkeit zu geraten.

4.3.3 Operateure im Fahrzeugtransport über See

Auch auf der Angebotsseite ist bei den Reedern ein großer Konzentrationsprozess festzustellen. Über 60% der Schiffe bzw. über 80% der CEU-Kapazitäten gehören wenigen Reedereien, die auch die Halter der Deep-Sea-Carrier sind. NYK, Kawasaki und Mitsui sind zwar die führenden japanischen Reedereien, berücksichtigt man jedoch, dass die koreanische Hyundai Flotte an WWL verkauft wurde, wo sie als eigene Gesellschaft unter dem Namen EUKOR firmiert, dann ist die WWL-Flotte die mit Abstand größte Flotte der Welt.



Tabelle 4.3-1: Reederanteil der PCC-Flotte in 2006

Reeder	Anz. Schiffe	CEU-Kapazität	Durchschn. CEU-Schiffsgröße	Anteil an Anz. in %	Anteil an Kapazität in %
NYK	86	404.019	4.698	13,3	17,0
Kawasaki	83	356.116	4.291	12,8	15,0
Mitsui	83	376.900	4.541	12,8	15,8
EUKOR	74	339.555	4.589	11,4	14,3
WWL	47	250.692	5.334	7,3	10,5
Hoegh	36	191.233	5.312	5,6	8,0
Grimaldi	26	98.034	3.771	4,0	4,1
Rest	213	364.028	1.709	32,9	15,3
Summe	648	2.380.577	3.674	100,0	100,0

Quelle: eigene Auswertung von Fairplays Register

Von diesen bedeutenden Flotten läuft zur Zeit – von den Reedereien wird hierfür die Tidesituation als ein wesentlicher Grund angegeben – nur Hoegh Autoliners und Kawasaki im Rahmen von Short-Sea-Services Emden an. Von den großen sechs Reedern läuft derzeit nur einer im Überseeverkehr Emden an. Berücksichtigt man die Entwicklung bei den Fahrzeugtransportern zu den größeren und tiefer gehenden Schiffen, wird die Bereitschaft der Reeder, Emden anzulaufen, noch geringer sein.

Häufig stimmen die Reeder die Fahrpläne ihrer Fahrzeugtransportflotte eng mit den Produktions- und Vertriebsplänen der Verloader ab. Nach wie vor wird der Transport in Abhängigkeit von der Produktion geplant und durchgeführt. Dennoch werden Punktverkehre nur auf wenigen Relationen mit entsprechendem Ladungsaufkommen angeboten.

Wegen der sinkenden Partiegröße laufen die Schiffe mehrere Häfen in der Nordrange an, um die Auslastung zu erhöhen. Hierbei wird aus Kostengründen angestrebt, jeden Hafen nur einmal anzulaufen und dort etwa die gleiche Menge zu löschen und zu laden. Hieraus ergibt sich eine relativ gleichbleibende möglichst hohe Auslastung. Der Fahrzeugtransportverkehr ist - wie auch der Containerverkehr - ein Linienverkehr. Er ist wesentlich durch folgende Merkmale gekennzeichnet.

- Die Fahrzeugschiffe fahren in einem Fahrplan. Verzögerungen des Fahrplans können zu erheblichen Kosten führen.
- Die Kapital- und Betriebskosten des gesamten Transportsystems sind größer als bei konventionellen Massengutverkehren oder in der Containerschiffahrt.
- Die Tendenz, größere Schiffe mit einer Kapazität von über 6.000 Fahrzeugen und Maximaltiefgängen von 10,5 m und darüber einzusetzen, wird größer.

- Reeder versuchen, die konstruktionsbedingt möglichen Tiefgänge ihrer Schiffe auf der gesamten Strecke, insbesondere in den Überseefahrten nach Amerika und Asien, voll auszunutzen, da nur auf diese Art und Weise die hohen Kapital- und Betriebskosten der Schiffe eingefahren werden können.

Tidebedingte Restriktionen in der seewärtigen Erreichbarkeit führen zu unvermeidlichen Wartezeiten und damit zu deutlichen zusätzlichen Kostenbelastungen auf der Reederseite, da die Schiffe nicht in der gewünschten Auslastung beladen werden können oder größere Wartezeiten einkalkuliert werden müssen, die zu höheren Routenkosten führen. Allerdings werden derzeit in Emden tidebedingte Wartezeiten von fast zwei Stunden von einigen Reedern akzeptiert. Allerdings geben interviewte Reeder an, dass sie bei längeren Wartezeiten auf einen kostengünstigen Hafen ausweichen würden. Diese alternative Route würden sie den Verladern zu entsprechenden Preisen anbieten.

Angesichts der Wettbewerbsverhältnisse auf dem Markt, dem Vorhandensein von Alternativen und der starken Konzentration auf der Angebots- und der Nachfrageseite ist die Gefahr der Ladungsverlagerung sehr hoch einzuschätzen. Dies wird durch die Gespräche mit den Reedern bestätigt. Die Gefahr von Ladungsverlusten durch Verlagerungen nach Zeebrügge wird häufig genannt. Betroffen werden jedoch nicht alle Verkehre von/nach Emden sein, insbesondere nicht die Loco-Verkehre Emdens, sondern im Wesentlichen Verkehre aus dem Hinterland nach Übersee. Auf diesen Relationen werden die größeren Schiffseinheiten mit über 4.000 CEU-Kapazität eingesetzt.

4.4 Alternativrouten

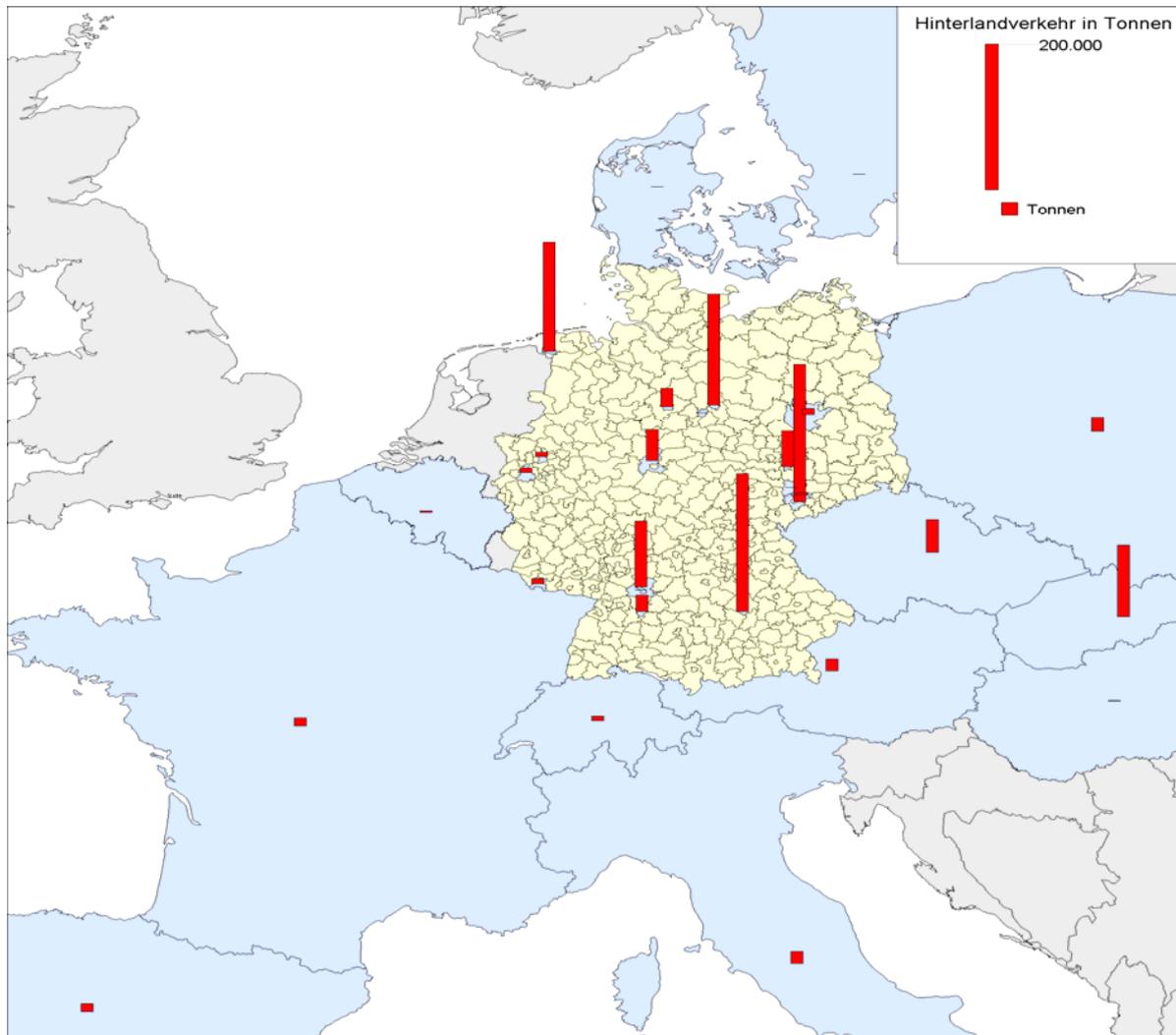
Alternative Routen führen über die Häfen Bremerhaven und Zeebrügge. Zeebrügge ist ein stark expandierender Hafen, der über Erweiterungskapazitäten verfügt und sie im Wettbewerb umsetzen will. Innerhalb der letzten 15 Jahre hat Zeebrügge seinen Marktanteil in diesem Segment mehr als vervierfacht.

Gegen Verlagerungen nach Zeebrügge könnten allerdings die dortigen bahnseitigen Kapazitätsengpässe sprechen, da der landseitige Fahrzeugtransport aus größeren Entfernungen zu fast 100% per Bahn erfolgt.

Die Hinterlandstruktur der Emdener Auto- und Kfz-Transporte ist von PLANCO mit Hilfe interner Daten der DB Cargo (Railion) für das Jahr 2004 und aktueller Zahlen von VW Transport entwickelt worden. Es wird deutlich, dass sich die Transporte in Deutschland auf nur wenige Standorte konzentrieren, und zwar auf den nordostdeutschen Raum, den badischen (Heilbronn, Stuttgart) und bayerischen Raum (Ingolstadt). Zwischenzeitlich nehmen jedoch auch ausländische Regionen einen Anteil von rd. 20% an den Gesamttransporten ein.



Abbildung 4.4-1: Hinterlandstruktur des Hafens Emden im Kfz-Bereich (2004)



Während die süddeutschen Räume und einige ausländischen Regionen (ex. CSFR und Ungarn) sicherlich genauso gut über Zeebrügge bedient werden könnten, ist eine Verlagerung nach Zeebrügge für die nord- und ostdeutschen Standorte mit sehr hohen Kosten verbunden, insbesondere dann, wenn man bedenkt, dass mit Bremerhaven ein näher gelegener Hafen vorhanden ist, der darüber hinaus auch der größte deutsche Fahrzeugumschlagsplatz ist. Der Anteil der Verkehre, die bei einer Verlagerung nach Zeebrügge kostenmäßig sehr stark belastet werden würde, liegt bei knapp 32% der Hinterlandtransporte von Fahrzeugen nach Emden.

Gegen Bremerhaven spricht die Tatsache, dass der Hafen Bremerhaven nicht über die Flächenkapazitäten von Zeebrügge verfügt. Bei einem erwarteten Umschlag von rd. 3,0 Mio. Fahrzeugen bis zum Jahr 2025 wird der Hafen selbst nach Durchführung von Erweiterungsmaßnahmen nicht in der Lage sein, größere Verlagerungsmengen aus Emden aufzunehmen und zu bewältigen. Ein Splitten potenziell verlagerbarer Mengen zwischen den Häfen Bremerhaven und Zeebrügge, je nach Erreichbarkeit, ist aufgrund der damit verbundenen Schwächung der Verhandlungsposition gegenüber der Railion kaum zu erwarten. Auch jetzt konzentriert VW Transport alle Verkehre auf Emden, um (über die gesamte Transportkette) kostengünstige Transportpreise zu erzielen. Es kann angenommen werden, dass bei größeren tidebedingten Schwierigkeiten ein Teil des Umschlags über Zeebrügge abgewickelt wird.

5 Nutzen-Kosten-Analyse alternativer Ausbautiefen

5.1 Kosten einer weiteren Vertiefung der Außenems

5.1.1 Investitionsnahe Kosten

Zur Verbesserung der Fahrtbedingungen auf der Außenems hat die Wasser- und Schifffahrtstriedirektion Nordwest vier mögliche Ausbauzustände vorab definiert. Diese sehen einen durchgehenden Ausbau der gegenwärtigen Situation um 0,5, 1,0, 1,5 und 2,0 m vor. Ausgehend von diesen vier Ausbauzuständen wird auf der Grundlage der Untersuchungen im Rahmen dieser Studie eine sog. Zielvariante definiert werden. Mit dieser Zielvariante soll eine Annäherung an eine optimale Allokation der Kosten erreicht werden.

Die Vertiefung der Fahrrinne der Außenems wird durch Nassbaggerung hergestellt. Hierbei sind zwei Abschnitte zu unterscheiden:

- Nassbaggerungen zur Herstellung der Vertiefung der Fahrrinne und
- anschließende Nassbaggerungen durch den morphologischen Nachlauf.

Den Baggerkosten liegt ein Einheitspreis von 1,60 €/ m³ für die Außenems und 6,00 €/m³ für die Unterems zugrunde. In der 0,5 m- und 1,0 m- Variante beträgt der UE- Anteil 65.000 m³ und in der 2,0 m- Variante 130.000 m³. Auf dieser Basis sind für die vier Ausbauzustände von der Wasser- und Schifffahrtstriedirektion die bewertungsrelevanten Investitionskosten der Ausbaumaßnahmen zum Preisstand des Jahres 2005 (ohne MwSt.) ermittelt worden. Berücksichtigt wurden Kosten für Nassbaggerung, strombauliche Maßnahmen und sonstige Kosten wie Bauleitung, Leistungen der Bundesanstalten usw.

Als Baubeginn für die Nassbaggerarbeiten wird das Jahr 2010 angesetzt, die dann innerhalb des gleichen Jahres auch abgeschlossen sein werden. Unterstützende investitionsnahe Maßnahmen, durch die der neue Ausbauzustand langfristig gesichert werden soll, und welche die Nutzung des Fahrwasserausbaus nicht einschränken, werden je nach Ausbautiefe in

den darauffolgenden Jahren notwendig sein, bei einer Vertiefung um 2,0 m bis zum Jahr 2019.

Da in der BVWP als einheitlicher Preisstand (Kosten und Nutzen) das Jahr 1998 anzusetzen ist, sind die Investitionskosten mit den Preisindizes des Statistischen Bundesamtes auf den Preisstand 1998 umgerechnet. Ferner werden sie mit dem volkswirtschaftlichen Zinssatz von 3% auf den Bewertungszeitpunkt 2007 diskontiert.

Tabelle 5.1-1: Investitionskosten der Ausbauvarianten in € (Preisstand 2005; sowie Barwert in Preisen von 1998 und zum Bewertungszeitpunkt 2007)

Jahr	0,5 m Vertiefung	1,0 m Vertiefung	1,5 m Vertiefung	2,0 m Vertiefung
Herstellung der Vertiefung				
2010	4.149.000	7.530.000	11.700.000	15.744.000
Morphologischer Nachlauf				
2011	1.682.000	3.378.000	4.627.000	5.828.000
2012	1.131.000	2.452.000	4.627.000	5.828.000
2013	551.000	1.853.000	3.841.000	5.828.000
2014	0	1.253.000	3.055.000	4.282.000
2015	0	599.000	2.270.000	3.687.000
2016	0	0	1.484.000	2.974.000
2017	0	0	698.000	2.260.000
2018	0	0	0	1.665.000
2019	0	0	0	952.000
Summe	7.513.000	17.065.000	32.302.000	49.048.000
Barwert	6.797.183	15.204.774	28.244.675	42.144.302

5.2 Erhöhte Unterhaltungskosten

Nach der Vertiefung und den Baggerungen, die durch den morphologischen Nachlauf erforderlich sind, werden erhöhte Unterhaltungsbaggerungen für die gesamte Nutzungszeit erwartet.

Tabelle 5.2-1: Erhöhte Unterhaltungskosten in EURO pro Jahr und die Barwerte der Zeitreihen in EURO

Zeitraum	0,5 m Vertiefung	1,0 m Vertiefung	1,5 m Vertiefung	2,0 m Vertiefung
2011-2110 €/a	1.483.000	2.790.000	4.009.000	6.428.000
Barwerte	41.405.987	77.897.980	111.932.975	179.472.478

5.3 Nutzen einer weiteren Vertiefung der Außenems

5.3.1 Methodik

Nutzen werden für einen Zeitraum von 100 Jahren ab Fertigstellung der Vertiefungsmaßnahme ermittelt, welche hier für das Jahr 2010 angenommen wird. Volkswirtschaftliche Nutzen werden als Einsparungen von Ressourcen durch den Planfall gegenüber dem Vergleichsfall ermittelt. Beim Vergleichsfall handelt es sich um den gegenwärtigen Ausbauzustand, während als mögliche Planfälle der Ausbau der Außenemsfahrrinnentiefe um 0,5 m, 1,0 m, 1,5 m oder 2,0 m angesehen wird.

Entsprechend der Methodik der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) wird aus der Zeitreihe der jährlichen Nutzen der Barwert zum Betrachtungszeitpunkt (den wir hier abweichend von den BVWP-Untersuchungen auf 2007 festlegen) errechnet, wobei die jährliche Diskontierungsrate der BVWP bei 3% p.a. (real, d.h. inflationsbereinigt) liegt. Es werden folgende Nutzenkategorien einer Außenemsvertiefung unterschieden:

- Verbilligung des Schiffsbetriebs durch Reduzierung von Wartezeiten;
- Verbilligung des Schiffsbetriebs im Massengutverkehr durch eine verbesserte Auslastung der Schiffe;
- Transportkosteneinsparung aus vermiedenen Verkehrsverlagerungen im RoRo- und Fahrzeugverkehr;
- Nutzen aus veränderten Unterhaltungskosten;
- Nutzen aus regionaler Beschäftigung während der Bauphase;
- Nutzen aus entstehender Beschäftigung während der Betriebsphase;
- Vermiedene Beschäftigungsverluste aus Verkehrsverlagerungen;
- Nutzen aus verminderten CO₂- und NO_x-Emissionen auf See und im Hinterlandverkehr;
- Förderung des internationalen Leistungsaustausches (Bonus dafür, dass die Vertiefung weitestgehend dem internationalen Handel zugute kommt).

5.3.2 Nutzen aus der Verbilligung des Schiffsbetriebs durch die Verbesserung der Auslastung im Massengutverkehr

Die Tiefgangsverhältnisse der Außenems schränken die Möglichkeit ein, mit voll ausgelasteten oder mit größeren Massengut(Bulk)schiffen ein- und auszulaufen. Das Verhältnis zwischen tatsächlich erreichten und maximal möglichen Ladungsmengen bei Massengut- und Tankschiffen zeigt die folgende Tabelle:

Tabelle 5.3-1: Ladungsausnutzung der Bulkschiffe auf der Fahrt nach Emden [t]

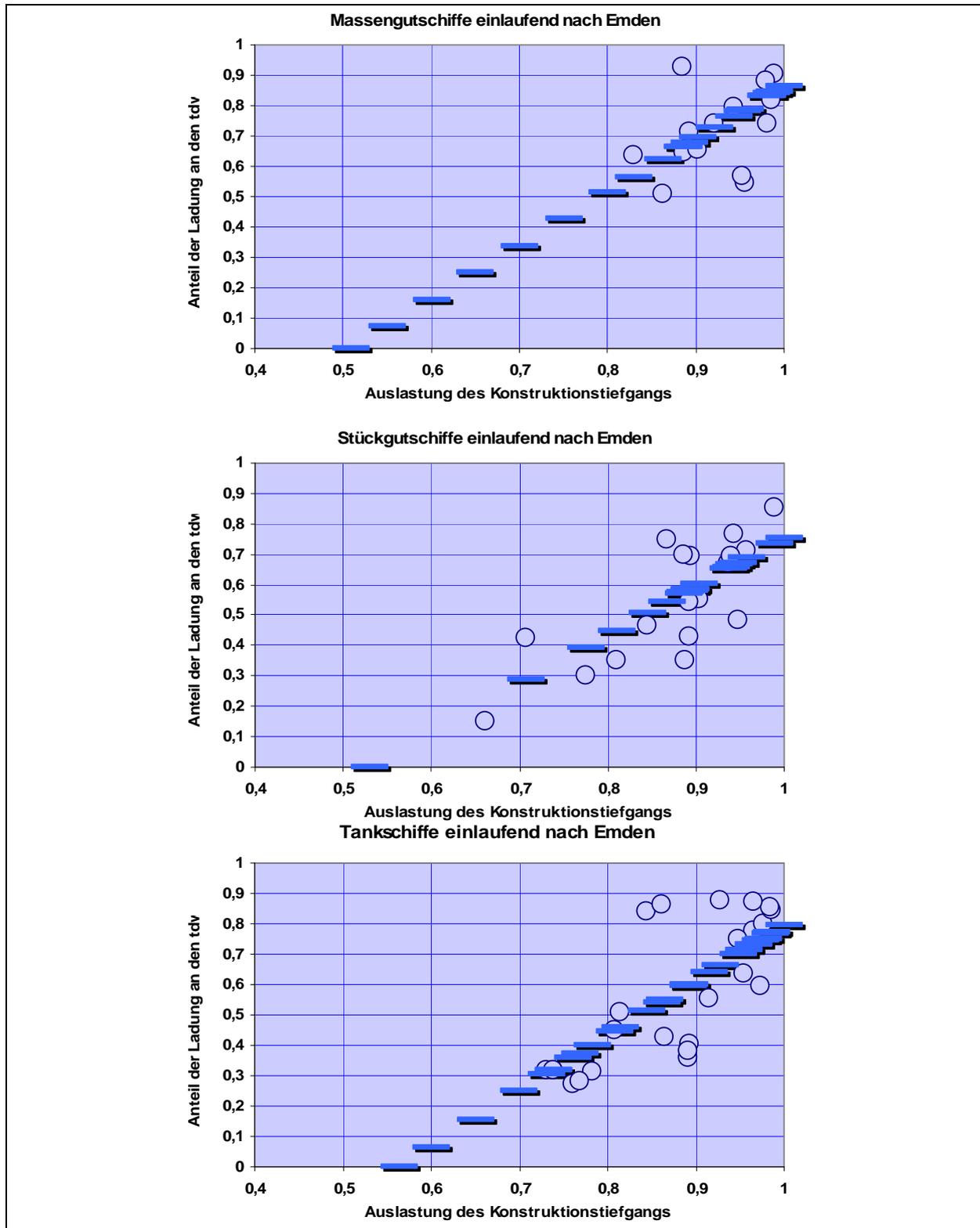
tdw-Klasse	Tankschiffe		Massengutschiffe		Stückgutschiffe	
	Durchschnittliche Ladung für den Hafen Emden*	Durchschnittliche Schiffsgröße in tdw**	Durchschnittliche Ladung für den Hafen Emden*	Durchschnittliche Schiffsgröße in tdw**	Durchschnittliche Ladung für den Hafen Emden*	Durchschnittliche Schiffsgröße in tdw**
- 4.999	969	1.410	2.057	2.057	1.383	3.280
5.000- 9.999	6.818	8.247	5.346	6.947	3.090	7.488
10.000-14.999	11.500	12.800	8.352	10.967	10.300	12.362
15.000-19.999	14.440	16.494	15.000	18.900	3.000	17.651
20.000-24.999	18.000	23.109	10.500	24.086	12.592	21.288
25.000-29.999	10.630	27.763	25.900	28.006	25.610	26.320
30.000-39.999	9.000	31.008	35.000	39.718	1.050	33.631
> 40.000	0	0	38.000	43.735	12.100	45.014

Quellen:

*Hafenstatistik 1997-2002, ** Statistik der WSD

Bei einer Außenemsvvertiefung wird es aufgrund der Tiefgangserhöhung im Massengutverkehr möglich, diese Schiffe besser auszulasten oder sogar durch größere Schiffe zu ersetzen, wobei die heute realisierten Tidenfenster (Wartezeiten) der Schiffe konstant gehalten werden. So kann das Umschlagsaufkommen mit weniger Schiffsanläufen als prognostiziert abgewickelt werden. Basis für die Berechnung sind die Tiefgänge bzw. die Auslastung des Maximaltiefgangs der Emden anlaufenden Schiffe. Durch den weiteren Ausbau der Ems kann sich die Tiefgangsauslastung und damit die Transportkapazität erhöhen. Anhaltspunkt sind der Maximaltiefgang, die durchschnittlichen tdw und die Tiefgangsauslastung, welche die Schiffe haben, wenn sie in Emden keine Ladung aufnehmen oder löschen. Schiffe bis 10.000 tdw profitieren nicht von der Außenemsvvertiefung, da diese bereits fast voll ausgelastet fahren.

Abbildung 5.3-1: Zusammenhang zwischen der Auslastung des Tiefgangs und der Tragfähigkeit



Quelle: Hafenstatistik Emden 1997-2002

Ausgehend von der dargestellten Flottenstrukturprognose wird die Zahl der durch die Auslastungsverbesserung eingesparten Schiffsreisen, unter der Bedingung, dass das insgesamt transportierte Aufkommen konstant bleibt, ermittelt. Das Ergebnis kann der folgenden Tabelle für das Jahr 2025 entnommen werden. Die Zahl der eingesparten Schiffe ist in den Zwischenjahren niedriger.

Tabelle 5.3-2: Veränderung der Schiffsanzahl von Tank-, Massengut- und Stückgutschiffen in 2025 durch die Verbesserung der Schiffsauslastung

tdw-Klasse	Tankschiffe				Massengutschiffe				Stückgutschiffe			
	0,5 m	1,0 m	1,5 m	2,0 m	0,5 m	1,0 m	1,5 m	2,0 m	0,5 m	1,0 m	1,5 m	2,0 m
- 4.999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5.000- 9.999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10.000-14.999	0	0	0	0	-1	-1	-1	-1	0	-1	-1	-1
15.000-19.999	-8	-14	-16	-16	0	0	0	0	-1	-1	-1	-1
20.000-24.999	0	0	0	0	-1	-1	-2	-2	0	-1	-1	-1
25.000-29.999	0	0	0	0	-1	-1	-1	-1	0	0	0	0
30.000-39.999	-1	-1	-1	-1	-1	-2	-3	-3	-1	-1	-2	-2
> 40.000	0	0	0	0	-1	-2	-2	-2	-3	-6	-7	-8
Summe	-9	-15	-17	-17	-5	-6	-8	-8	-5	-10	-12	-13

Das Vorzeichen Minus bedeutet, dass sich die Anzahl der Schiffe um diese Zahl vermindert.

Mit Hilfe der Transportkostensätze (siehe Anlage) und der Hafenkosten wird für diese wegfallenden Schiffsbewegungen der jährliche Nutzen aus eingesparten Umlaufkosten an Schiffsbetriebs- und -reisekosten ermittelt. Hierbei wird schiffstypenspezifisch aus verfügbaren Hafendaten eine durchschnittliche Reiseentfernung ermittelt, die für Tankschiffe bei 650 sm (1.350 als Rundlauf), für Massengutschiffe bei 689 sm (1.378 als Rundlauf) und für Stückgutschiffe bei 991 sm (1.982 als Rundlauf) liegt.

Es ergeben sich Nutzen in einer Höhe von 30 Mio. € bei einer Vertiefung um 0,5 m und von 65 Mio. € bei einer Vertiefung um 2,0 m.

Tabelle 5.3-3: Nutzen aus der Verringerung des Schiffsbetriebs durch Verbesserung der Schiffsauslastung im Massengut(Bulk)verkehr in € (in Preisen von 1998 als Barwert zum Bewertungszeitpunkt 2007)

Ausbauvariante	Jahreswert in 1.000 € in 2025	Barwert in 1.000 €
0,5 m Vertiefung	1.096	29.701
1,0 m Vertiefung	1.790	48.895
1,5 m Vertiefung	2.173	59.334
2,0 m Vertiefung	2.372	64.761

5.3.3 Einsparung von Transportkosten aus der Vermeidung von Verlagerungen

Tidebedingte Wartezeiten führen zu Belastungen der Fahrpläne und zu Reaktionen der Reeder und Verloader. Es wird davon ausgegangen, dass tidebedingte jahresdurchschnittliche Wartezeiten über 110 Minuten bzw. von 55 Minuten pro Schiffsbewegung dazu führen, dass die betroffenen Schiffe den Hafen auch in Zukunft nicht oder nicht mehr anlaufen. Diese Annahme wird aus dem bisherigen Verhalten der Reeder, den Gesprächen mit den Verladern und den Aussagen der Reeder abgeleitet. Um die Auswirkungen dieser Annahme darzustellen, sind die zu erwartenden Verlagerungen im Vergleichsfall und die durch die Vertiefung vermiedenen Verlagerungen für im Jahresdurchschnitt akzeptierte tidebedingte Wartezeiten zwischen 1 Stunde pro Anlauf (Ein- und Ausgang) und über 3,3 Stunden berechnet worden.

Die tidebedingten Wartezeiten für die für 2025 prognostizierte Flottenstruktur in der Fahrzeugschiffahrt werden mit Hilfe des Tidemodells unter Berücksichtigung der zu erwartenden Tiefgangsverhältnisse für den Vergleichs- und die Planfälle ermittelt. Die Zahl der Schiffsbewegungen und deren Konstruktionstiefgänge sowie die durchschnittlich gefahrenen Tiefgänge sind ebenso wie die daraus resultierenden Wartezeiten in den Anlagetabellen dargestellt. Hierbei ist zu beachten, dass die durchschnittlichen Wartezeiten ein Maß für die tidebedingten Restriktionen darstellen, die bei der Fahrplangestaltung berücksichtigt werden müssen. Je nach Ankunftszeitpunkt und Tiefgang kann die tatsächliche Wartezeit einzelner Schiffe deutlich länger sein.

Bei einem Ausbau auf 2,00 m treten bei den Fahrzeugtransportschiffen keine Wartezeiten mehr auf. Dieser Ausbau ist daher in der nachfolgenden Tabelle nicht mehr berücksichtigt.

Tabelle 5.3-4: Verlagerungen im Vergleichsfall und vermiedene Verlagerungen durch den Ausbau

Größenklasse	Verglagerungen im Vergleichsfall			Vermiedene Verlagerungen durch Ausbau um 0,50 m			Vermiedene Verlagerungen durch Ausbau um 1,00 m			Vermiedene Verlagerung durch Ausbau um 1,50 m		
	2015	2020	2025	2015	2020	2025	2015	2020	2025	2015	2020	2025
	Im Jahresdurchschnitt akzeptierte Wartezeit von ca. 1 Stunde je Anlauf											
unter 15.000	6.500	6.500	6.500	6.500	6.500	6.500	6.500	6.500	6.500	6.500	6.500	6.500
15.000 bis 20.000	159.800	234.600	311.500	159.800	81.600	311.500	159.800	234.600	311.500	159.800	234.600	311.500
20.000 bis 25.000	265.500	382.200	513.000	117.000	22.750	123.500	117.000	118.300	123.500	265.500	382.200	513.000
25.000 bis 30.000	298.700	422.300	561.800	61.800	20.600	63.600	61.800	61.800	63.600	298.700	422.300	561.800
Summe	732.515	1.045.600	1.392.800	345.100	131.450	505.100	345.100	421.200	505.100	730.500	1.045.600	1.392.800
	Im Jahresdurchschnitt akzeptierte Wartezeit von ca. 2 Stunden je Anlauf											
unter 15.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15.000 bis 20.000	78.200	153.000	227.500	78.200	153.000	227.500	78.200	153.000	227.500	78.200	153.000	227.500
20.000 bis 25.000	243.000	359.450	489.250	94.500	95.550	99.750	243.000	359.450	489.250	243.000	359.450	489.250
25.000 bis 30.000	278.100	401.700	540.600	41.200	41.200	42.400	278.100	401.700	540.600	278.100	401.700	540.600
Summe	599.300	914.150	1.257.350	213.900	289.750	369.650	599.300	914.150	1.257.350	599.300	914.150	1.257.350
	Im Jahresdurchschnitt akzeptierte Wartezeit von ca. 3 Stunden je Anlauf											
unter 15.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15.000 bis 20.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20.000 bis 25.000	148.500	263.900	389.500	148.500	263.900	389.500	148.500	263.900	389.500	148.500	263.900	389.500
25.000 bis 30.000	236.900	360.500	498.200	236.900	360.500	498.200	236.900	360.500	498.200	236.900	360.500	498.200
Summe	385.400	624.400	887.700	385.400	624.400	887.700	385.400	624.400	887.700	385.400	624.400	887.700
	Im Jahresdurchschnitt akzeptierte Wartezeit von über 3,3 Stunden je Anlauf											
unter 15.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15.000 bis 20.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20.000 bis 25.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
25.000 bis 30.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Geht man davon aus, dass eine jahresdurchschnittliche Wartezeit von annähernd zwei Stunden die Obergrenze für die Einbeziehung Emdens in den Fahrplan darstellt, so ist zu erwarten, dass mit einem tatsächlichen Tiefgang von 8,7 m bzw. einem Konstruktionstiefgang von über 10 m Emden nicht oder nicht mehr angelaufen wird. Dadurch ergibt sich im Vergleichsfall eine Verlagerung von 1,26 Mio. t. Dies entspricht etwa dem zukünftig erwarteten Umschlagsaufkommen nach Asien und Amerika.

Bei einer Vertiefung um 0,5 m würden Schiffe mit einem Tiefgang bis zu 10,4 m bei der Fahrplangestaltung mit jahresdurchschnittlichen tidebedingten Wartezeiten rechnen müssen, die deutlich unter dieser Schwelle liegen. Es kann daher ein Teil der Verlagerungen vermieden werden. Bei einem Ausbau auf 1,0 m werden sämtliche Verlagerungen vermieden, da auch für die größten Schiffe relativ niedrige jahresdurchschnittlich tidebedingte Wartezeiten auftreten.

Es wird angenommen, dass die Reeder ihre betroffenen Schiffe auf Zeebrügge umlenken und die Emdener Ladung darüber abwickeln und dass die Ladung landseitig ausschließlich per Bahn abgewickelt wird.⁹

Der Emdener Fahrzeug-Hinterlandverkehr gliedert sich folgendermaßen nach Hinterlandregionen: 13% des Umschlags kommen aus Emden selbst, 15% aus dem sonstigen niedersächsischen Raum, rd. 4% aus dem hessischen und rd. 9% aus dem badischen Raum, 16% aus Bayern, 21% aus Sachsen und rd. 18% aus dem Ausland, insbesondere aus Tschechien und der Slowakei.

Die Verlagerungen nach Zeebrügge führen zu höheren Kosten im Hinterlandverkehr. Allerdings wird unterstellt, dass Mengen, die in Emden produziert oder bearbeitet werden, nicht oder nur in geringem Umfang verlagert werden. Für die Berechnung dieser zusätzlichen Kostenbelastung wird auf die volkswirtschaftlichen Transportkosten im Hinterlandverkehr, die im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung ermittelt werden und vertraulich sind, zurückgegriffen. Aufgrund der Hinterlandbeziehungen im Fahrzeugbereich ergibt sich eine durchschnittliche Mehrkostenbelastung im Hinterlandverkehr gegenüber einer Verschiffung über Emden von 2,46 €/t.

Zeebrügge liegt an den Überseerelationen zwar 220 sm näher als Emden, jedoch werden für die Verkehre, die sich nach Zeebrügge verlagern, keine seewärtigen Einsparungen berücksichtigt. Dies liegt daran, dass auch Fahrzeugreeder ihre Schiffe nach einem festen Linienfahrplan einsetzen. In diesen Liniendiensten ist immer ein deutscher (i.d.R. Bremerhaven) und ein belgischer Hafen (i.d.R. Zeebrügge), vertreten. Zeebrügge wird von allen Diensten angelaufen, so dass hier keine seewärtigen Einsparungen auftreten werden.

⁹ Die Statistik zeigt, dass der Anteil der Lkw-Verkehre gering ist.

Tabelle 5.3-5: Emders Hinterlandverkehr 2004 im Fahrzeugbereich

Hinterlandregion	Aufteilung des Hinterlandverkehrs	Transportentfernung per Bahn in km von Hinterlandregion nach	
		Emden	Zeebrügge
Emden	12,8%	0	507
Wolfsburg	13,0%	328	644
Hannover	2,2%	255	576
Essen	0,6%	269	317
Neuss	0,6%	304	202
Kassel	3,6%	388	521
Heilbronn	7,6%	634	622
Stuttgart	2,0%	684	652
Ingolstadt	16,1%	783	825
Saarbrücken	0,6%	602	439
Potsdam Mittelmark	0,7%	450	801
Leipzig	4,3%	539	771
Chemnitzer Land	0,3%	605	837
Zwickauer Land	16,1%	596	798
Dänemark	0,0%	600	1.018
Schweden	0,0%	1.201	1.619
Österreich	1,4%	1.125	1.207
Schweiz	0,6%	825	685
Italien	1,4%	1.350	1.392
Frankreich	0,9%	1.449	1.182
Ungarn	0,1%	1.337	1.460
Polen	1,8%	1.014	1.399
Spanien	1,0%	2.123	1.702
Tschechien	3,8%	801	1.050
Belgien	0,2%	98	409
Slowakei	8,3%	1.154	1.277

Quelle: eigene Erhebungen

Durch die in den Planfällen vermiedenen Verlagerungen von Fahrzeugtransporten ergeben sich bei der angenommenen Hinterlandverteilung unter Anwendung der volkswirtschaftlichen Transportkosten jährliche Nutzen zwischen 0,9 (Ausbau um 0,5 m) bzw. 3,1 Mio. € (Ausbau über 1,0 m). Dies führt zu Barwerten von 23,6 Mio. € bzw. 77,8 Mio. € für die Nutzen aus durch den Ausbau der Fahrrinntiefe vermiedenen Hinterlandtransportkosten.

Tabelle 5.3-6: Nutzen durch vermiedene Verkehrsumlenkung in € (in Preisen von 1998 als Barwert zum Bewertungszeitpunkt 2007)

Ausbauvariante	Jahreswert in 1.000 € in 2025	Barwert in 1.000 €
0,5 m Vertiefung	908	23.602
1,0 m Vertiefung	3.089	77.759
1,5 m Vertiefung	3.089	77.759
2,0 m Vertiefung	3.089	77.759

5.3.4 Nutzen aus der Verbilligung des Schiffsbetriebes durch Reduzierung von Wartezeiten

Ein Ausbau der Außenems reduziert die tidebedingten Wartezeiten. Mit Hilfe des Tidemo- dells und einer Simulationsrechnung wurden für alle auf der Außenems verkehrenden Schiffsbewegungen die tidebedingt anfallenden Wartezeiten im Vergleichs- und in den Plan- fällen berechnet. Der Nutzen ergibt sich durch die verbleibende Wartezeitdifferenz zwischen den Planfällen und dem Vergleichsfall, die mit den volkswirtschaftlichen Schiffsbetriebskos- ten bewertet wird. Im Vergleichsfall werden Schiffe nach Zeebrügge verlagert. Die Summe der Wartezeiten ergibt sich im Vergleichs- und im Planfall durch das Produkt Emden anlau- fender Schiffsbewegungen multipliziert mit deren Wartezeit, da in Zeebrügge weder im Ver- gleichs- noch in den Planfällen mit einer Wartezeit gerechnet werden muss.

Die Wartezeitreduzierung beschränkt sich auf den Fahrzeugverkehr; der Nutzen im Massen- gutverkehr ergibt sich aus der verbesserten Schiffsauslastung. Je nach Ausbautiefe entste- hen Barwert-Nutzen zwischen -1,9 Mio. € und 3,5 Mio. €. Da in Zeebrügge keine Wartezeiten anfallen, können die Wartezeiten durch die vermiedenen Verlagerungen beim Ausbau größer sein als im Vergleichsfall.

Tabelle 5.3-7: Nutzen aus der Verbilligung des Schiffsbetriebs durch Reduzie- rung der Wartezeiten in € (in Preisen von 1998 als Barwert zum Bewer- tungszeitpunkt 2007)

Ausbauvariante	Jahreswert in € in 2025	Barwert in 1.000 €
0,5 m Vertiefung	12.304	527
1,0 m Vertiefung	-92.093	-1.883
1,5 m Vertiefung	58.066	1.968
2,0 m Vertiefung	123.131	3.518

5.3.5 Nutzen aus veränderten Unterhaltungskosten

Die zusätzlichen Kosten der Unterhaltungsbaggerung in den Planfällen wurden von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest zum Preisstand 2005 ermittelt. Sie wurden von PLANCO gem. BVWP-Anforderung über Preisindizes des Statistischen Bundesamtes auf den Preisstand des Jahres 1998 rückgerechnet. Die sich ergebenden Barwerte 2007 sind negative Nutzen, da es sich gegenüber dem Vergleichsfall um zusätzliche Kosten handelt.

Durch die Vertiefung der Außenems ist eine dauerhafte Erhöhung der Unterhaltungsaufwendungen zu erwarten, die der folgenden Tabelle entnommen werden kann.

Tabelle 5.3-8: Nutzen aus veränderten Unterhaltungskosten in 1.000 €
(in Preisen von 1998 als Barwert zum Bewertungszeitpunkt 2007)

Ausbauvariante	Jahreswert in 1.000 € ab 2011	Barwert in 1.000 €
0,5 m Vertiefung	-1.483	-41.406
1,0 m Vertiefung	-2.790	-77.898
1,5 m Vertiefung	-4.009	-111.933
2,0 m Vertiefung	-6.428	-179.472

5.3.6 Nutzen aus regionaler Beschäftigung während der Bauphase

Die Schätzung der zur Projektdurchführung erforderlichen Arbeitskräfte erfolgt gemäß dem Verfahren der Bundesverkehrswegeplanung. Danach ergibt sich durchschnittlich ein Einsatz von 2.350 Mann-Jahren je 100 Mio. € Investitionssumme. Als regional zurechenbar werden 40% der Beschäftigungswirkungen angenommen, also 940 Mann-Jahre je 100 Mio. € Investitionskosten. Die aus der strukturellen Arbeitslosigkeit abgeleitete Wahrscheinlichkeit, dass ein durch die Investitionsmaßnahme Beschäftigter ohne Projektrealisierung arbeitslos bliebe, wird in Emden mit 25,5% angesetzt. Die Bewertung dieser Beschäftigungswirkungen erfolgt in der Bundesverkehrswegeplanung nach dem Alternativkostenansatz von 13.000 € pro Arbeitsplatz. Entsprechend der zeitlichen Verteilung der Investitionskosten ergibt sich ein Nutzen zwischen 0,7 und 1,2 Mio. EURO.

Tabelle 5.3-9: Nutzen aus regionaler Beschäftigung während der Bauphase in 1.000 €
(in Preisen von 1998 als Barwert zum Bewertungszeitpunkt 2007)

Ausbauvariante	Barwert in 1.000 €
0,5 m Vertiefung	211,8
1,0 m Vertiefung	473,8
1,5 m Vertiefung	880,1
2,0 m Vertiefung	1.313,3

Der Nutzen aus der Beschäftigung während der Bauphase ist hier aus Vergleichsgründen entsprechend der Methodik der Bundesverkehrswegeplanung berechnet worden. Bewertungsmaßstab hierbei ist die langfristige Einschätzung der strukturellen Unterbeschäftigung der Region im Vergleich zum Durchschnitt. Da es sich bei der hier betrachteten Investitionsmaßnahme überwiegend um Nassbaggerarbeiten handelt, die erfahrungsgemäß keine Wirkungen auf den regionalen Arbeitsmarkt haben, bleiben diese Beschäftigungswirkungen unberücksichtigt.

5.3.7 Nutzen aus zusätzlicher Beschäftigung während der Betriebsphase

In Zusammenarbeit mit der Emdener Hafenwirtschaft wurde die Anzahl der vom Fahrzeugverkehr abhängig Beschäftigten für das Jahr 2006 ermittelt. Nach Angaben der Hafenwirtschaft sind 1.100 Beschäftigte mit dem Umschlag der 997.000 Fahrzeuge in 2006 beschäftigt gewesen. Allerdings sind hiervon ca. 800 direkt mit dem Fahrzeugtransport befasst. Hierunter fallen jedoch auch Beschäftigte in den Fahrzeugbehandlungsbetrieben sowie Zugführer und Lastwagenfahrer. Da die in Emden hergestellten bzw. veredelten Produkte nicht verlagert werden, sind diese Arbeitsplätze nicht von Umschlagseinbußen betroffen. Unmittelbar mit dem Umschlag befasst sind ca. 300 Beschäftigte (es werden im Durchschnitt drei Schiffe pro Tag be- oder entladen). Berücksichtigt man jedoch auch Lotsen, Festmacher, Versorgungsbetriebe für die Schiffe und einen Teil der Funktionskontrollen und Verwaltung, so kann mit einem Ansatz von 600 direkt von Umschlagsverlusten betroffenen Arbeitskräften gerechnet werden. Unter dieser Voraussetzung ergibt sich ein Verhältnis 0,375 Arbeitsplätze pro 1.000 umgeschlagene Tonnen. Dieses Verhältnis entspricht in etwa den in anderen Häfen beobachteten Werten im Containerbereich.

Bei einem durch Verkehrsumlenkungen hervorgerufenen Verlust des Fahrzeugumschlags in Emden würden entsprechend Arbeitsplätze wegfallen (ohne Berücksichtigung der indirekt hafenabhängig Beschäftigten aufgrund von Investitions- und Vorleistungsverflechtungen oder aus Konsummultiplikatoren). Die Vermeidung von Umschlagseinbußen sichert umgekehrt Arbeitsplätze in o.g. Höhe in Emden und stellt somit einen regionalen Nutzen einer Vertiefung dar. Jeder vermiedene Arbeitsplatzverlust wird mit dem im Planfall nicht aufzuwendenden Fördersatz von 13.000 EURO/Arbeitsplatz bewertet. Allerdings liegt die aus der regionalen strukturellen Arbeitslosigkeit abgeleitete Wahrscheinlichkeit, dass der Arbeitsplatzverlust zu arbeitslosen Personen in der Region führt (regionaler Präferenzierungsfaktor), bei 25,5%.

Negative Beschäftigungseffekte, die den Maßnahmen zuzurechnen sind, können sich ergeben, wenn die Fänge der Krabbenfischer und der Muschelfischer durch die erhöhten Baggerungen während der Bauphase und der Betriebsphase zurückgehen. Es muss aber beachtet werden, dass besonders ergiebige und überregional bedeutende Fanggebiete der Krabben-

fischer außerhalb der hier zu beurteilenden Maßnahme (orange Flächen in der folgenden Abbildung) und Flächen, die für die heimatnahe Fischerei bedeutend sind, östlich von Borkum (dunkelgrüne Flächen in der folgenden Abbildung) liegen¹⁰. Letztere werden wohl kaum durch die Vertiefung der Fahrrinne beeinflusst werden. Fanggebiete entlang der Fahrrinne zwischen km 40 und km 74 werden lt. Cofad-Studie bereits heute als stark beeinträchtigt eingestuft (hellgrüne Flächen in der folgenden Abbildung). Es ist daher nicht davon auszugehen, dass maßnahmenbedingt Garnelenfischer abwandern und sich somit Effekte im Tourismusbereich einstellen werden. Wenn sich dennoch Verschiebungen der Garnelenfischerei einstellen sollten, können diese Effekte nicht der Vertiefung des Fahrwassers zwischen km 74 und dem Hafen Emden zugerechnet werden.

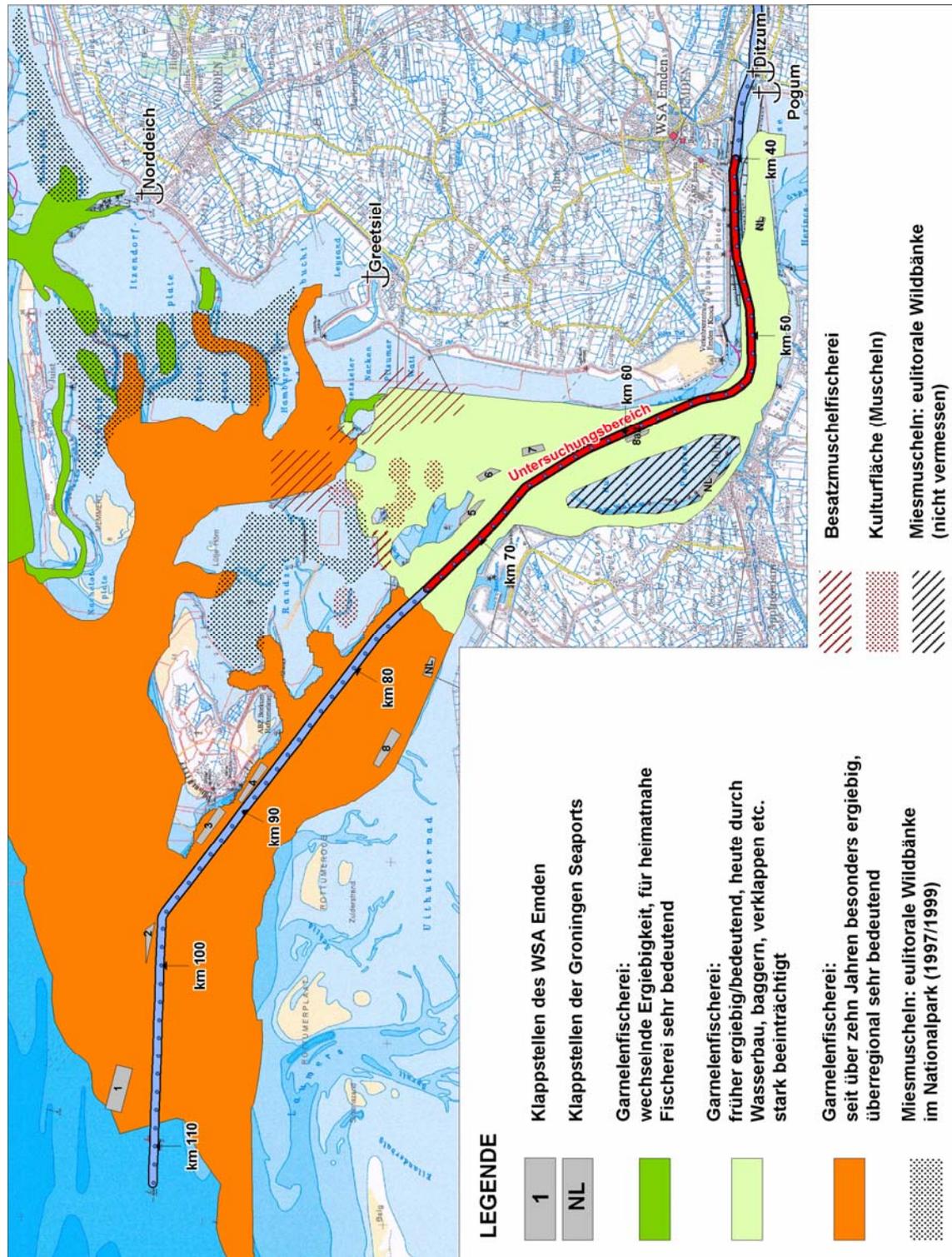
Die Lage der Gebiete für die Besatzmuschelfischerei und der eventuell betroffenen Muschelkulturfleichen ist in der Abbildung auf der nächsten Seite dargestellt. Sie befinden sich außerhalb der Ausbaustrecke mit den zugehörigen Klappstellen und unterliegen bereits jetzt den erheblichen natürlichen Sedimentumlagerungen. Neue Schüttstellen, die die in der Nähe zum Ausbauvorhaben befindlichen Muschelbänke durch verdriftendes Baggergut gefährden könnten, sehen die Ausbauplanungen nicht vor. Dennoch sollten aus Sicht der Interessengemeinschaft Fischerei alle technisch möglichen Maßnahmen geprüft und vorgesehen werden, um Verklappungen in den Schüttstellen 5, 6 und 7 so gering wie möglich zu halten.¹¹

Gleichgültig, wie die Belange der Krabbenfischerei und der Muschelfischerei derzeit eingeschätzt werden, ist darauf hinzuweisen, dass es selbst bei Annahme von Szenarien, wie z.B. die von Fischereivertretern in die öffentliche Diskussion eingebrachte Umsiedlung von Krabbenfischern nach Hooksiel, aus volkswirtschaftlicher Sicht unbeachtlich ist, wo die Beschäftigung stattfindet. Relevant sind aus gesamtwirtschaftlicher Sicht nur die Nettobeschäftigungseffekte für die deutsche Volkswirtschaft. Verlagerungen von Arbeitsplätzen zwischen Regionen innerhalb der Bundesrepublik bleiben entsprechend unberücksichtigt. Darüber hinaus würde eine Verlagerung nach Hooksiel innerhalb der Raumordnungsregion Ost-Friesland stattfinden, daher ergibt sich auch keine unterschiedliche Bewertung der betroffenen Arbeitsplätze.

¹⁰ Siehe auch Cofad GmbH, die Küstenfischerei in Niedersachsen, Stand und Perspektiven, Tutzing 2004

¹¹ Interessengemeinschaft Fischerei in der Aussenems, Die Betroffenheit der Küstenfischerei von weiteren Fahrrinnenvertiefungsmaßnahmen in der Ems, Ditzum, 30.6.2006

Abbildung 5.3-2: Fanggebiete der Garnelenfischer, der Muschelfischer, Kulturflächen der Muschelfischer und Klappstellen



Quelle: cofad GmbH, Die Küstenfischerei in Niedersachsen, Stand und Perspektiven, Tutzing 2004 und Stellungnahmen der Muschelfischer aus 2006 zusammengestellt durch Planco Consulting GmbH

Aus den genannten Gründen werden als Beschäftigungsnutzen nur die in der folgenden Tabelle aufgeführten Nutzen berücksichtigt. Je nach Höhe der Vertiefung ergibt sich ein Nutzen zwischen 11,9 und 39,4 Mio. €.

Tabelle 5.3-10: Nutzen aus der Vermeidung von Beschäftigungsverlusten durch Einbußen im Fahrzeugumschlag in € (in Preisen von 1998 als Barwert zum Bewertungszeitpunkt 2007)

Ausbauvariante	Jahreswert in 1.000 € in 2025	Barwert in 1.000 €
0,5 m Vertiefung	459	11.941
1,0 m Vertiefung	1.563	39.342
1,5 m Vertiefung	1.563	39.342
2,0 m Vertiefung	1.563	39.342

5.3.8 Nutzen aus der Verminderung von Umweltkosten

Jeder eingesparte Transport im Hinterland sowie auf See bedeutet nicht nur, dass Transportkosten eingespart werden, sondern auch, dass infolge geringeren Verbrauchs an Schweröl Emissionen an Kohlendioxid (CO₂) und Stickstoffoxid (NO_x) vermindert werden. Durch die Ausbaumaßnahmen werden im Fahrzeugverkehr Verlagerungen von Emden auf Zeebrügge vermieden. Weitere Treibstoffeinsparungen werden durch die verminderte Anzahl erforderlicher Schiffsbewegungen im Massengutverkehr erzielt.

- **Reduzierung der Umweltkosten im Massengutverkehr**

Jede eingesparte Schiffsbewegung im Massengutverkehr bedeutet nicht nur, dass Transportkosten eingespart werden, sondern auch, dass infolge geringeren Verbrauchs an Schweröl Emissionen an Kohlendioxid (CO₂) und Stickstoffoxid (NO_x) vermindert werden. Jedes kg eingesparten Schweröls reduziert die Emission an CO₂ um 3.177 Gramm und an NO_x um 67 Gramm. Zur monetären Bewertung der verminderten Emissionen werden die verkehrsträgerübergreifend einheitlichen Wertansätze der Bundesverkehrswegeplanung von 205 €/je t CO₂ bzw. 365 €/je t NO_x verwendet.

- **Reduzierung der Umweltkosten im landseitigen Hinterlandverkehr**

Die Vermeidung von Verlagerungen führt zu einer vermiedenen Verlängerung der Transportdistanzen im Hinterlandverkehr, da die durchschnittlichen Transportweiten der Fahrzeuge aus dem Hinterland Emdens nach Emden geringer sind als nach Zeebrügge. Bei Anwendung der durchschnittlichen Umweltkostensätze je tkm für den Verkehrsträger Bahn führt die Vermeidung von Verlagerungen nach Zeebrügge zur Reduzierung von Umweltkosten in Höhe von 1,19 €/t. Je nach Planfall ergeben sich Barwerte für den Nutzen durch verminderte Umweltbelastung zwischen 78 und 188 Mio. €.

Tabelle 5.3-11: Nutzen verminderter Umweltbelastungen in € (in Preisen von 1998 als Barwert zum Bewertungszeitpunkt 2007)

Ausbauvariante	Jahreswert in 1.000 € in 2025	Barwert in 1.000 €
0,5 m Vertiefung	2.887	78.306
1,0 m Vertiefung	5.547	148.213
1,5 m Vertiefung	6.469	173.311
2,0 m Vertiefung	6.995	187.655

5.3.9 Nutzen aus der Förderung des internationalen Leistungsaustauschs

Die Verbesserung grenzüberschreitender Verkehrsverbindungen ist der internationalen Arbeitsteilung und der effizienten Allokation wichtiger Ressourcen förderlich. Daher erhalten Maßnahmen mit direkten Auswirkungen auf den grenzüberschreitenden Verkehr einen Nutzenszuschlag. Präferenzierungsfähig sind alle Maßnahmen, die im Zuge vorhandener oder geplanter internationaler Verbindungen Bedeutung haben sowie solche, welche die Hinterlandverbindung der Seehäfen verbessern.

Die Bedeutung einer Maßnahme für die Förderung des internationalen Informations- und Leistungsaustausches lässt sich am Ausmaß der Begünstigung des grenzüberschreitenden Verkehrs erkennen. Präferenzierungsfähige Maßnahmen erhalten einen Bonus von maximal 10% der erzielten Zeit- und Betriebskostensparnisse.

Da die Fahrrinnenvertiefung an der Außenems ausschließlich dem grenzüberschreitenden Verkehr zugute kommt, ist der maximale Wert von 10% der verkehrlichen Nutzen (verbesserte Schiffsauslastung, eingesparte Wartekosten und Verlagerungskosten) anzusetzen.

Tabelle 5.3-12: Nutzen durch die Förderung des internationalen Leistungsaustausches in 1.000 € (in Preisen von 1998 als Barwert zum Bewertungszeitpunkt 2007)

Ausbauvariante	Barwert in 1.000 €
0,5 m Vertiefung	5.383
1,0 m Vertiefung	12.477
1,5 m Vertiefung	13.906
2,0 m Vertiefung	14.603

5.3.10 Nutzen-Kosten-Verhältnis

Auf der Grundlage der dargestellten Verhältnisse und Annahmen (Basisszenario) liegt der aggregierte Nutzen für eine Vertiefung der Außenems je nach Ausbauvariante zwischen

108,1 Mio. € und 253,7 Mio. €. Der höchste Nutzenanteil resultiert aus der Reduzierung der Umweltkosten. Erst danach folgen Nutzen durch die Auslastungsverbesserung im Massengutverkehr und aus der Vermeidung von Ladungsumlenkungen im Fahrzeugbereich.

Tabelle 5.3-13: Nutzen der Varianten für einen weiteren Ausbau der Außenems (Basisszenario) (in 1.000 € zum Preisstand 1998 – Barwerte auf 2007 diskontiert)

Nutzenkomponenten	Ausbauvorschläge zur Vertiefung der Außenems um:			
	0,50 m	1,00 m	1,50 m	2,00 m
Nutzen aus eingesparten Wartezeiten	526.679	-1.883.370	1.968.012	3.518.039
Nutzen durch Verbesserung der Auslastung (Massen- und Stückgutschiffe)	29.701.171	48.895.281	59.334.503	64.761.048
Nutzen durch vermiedene Ladungsumlenkung (Fahrzeugtransportschiffe)	23.602.345	77.758.830	77.758.830	77.758.830
Nutzen aus erhöhten Unterhaltungskosten	-41.405.987	-77.897.980	-111.932.975	-179.472.478
Nutzen durch Beschäftigung Bauphase	0	0	0	0
Nutzen durch regionale Beschäftigung	11.941.697	39.342.378	39.342.378	39.177.052
Nutzen durch vermiedene Umweltkosten				
aus verbesserter Auslastung (Massengut- und Stückgutschiffe)	66.857.548	110.495.634	135.594.157	149.937.805
aus vermiedener Ladungsumlenkung (Fahrzeugtransportschiffe)	11.448.534	37.717.634	37.717.634	37.717.634
Nutzen durch Förderung des intern. Leistungsaustausches	5.383.019	12.477.074	13.906.134	14.603.792
Summe Nutzen	108.055.006	246.905.481	253.688.672	208.001.721
Investitionskosten	6.797.183	15.204.774	28.244.675	42.144.302
Nutzen-Kosten-Verhältnis	15,9	16,2	9,0	4,9
Differenz-Nutzen-Kosten-Verhältnis zu 0,50 m		16,5	6,8	2,8
Differenz-Nutzen-Kosten-Verhältnis zu 1,00 m			0,5	-1,4
Differenz-Nutzen-Kosten-Verhältnis zu 1,50 m				-3,3

Alle Ausbauvarianten führen unter den Voraussetzungen des Basisszenarios zu Nutzen-Kosten-Verhältnissen über 1,0, sind somit prinzipiell volkswirtschaftlich sinnvoll und zu befürworten. Das höchste Nutzen-Kosten-Verhältnis wird bei einem Ausbau von 1,00 m mit 16,2 erzielt. Die Ausbauvarianten 1,50 m und 2,00 m weisen mit 9,0 bzw. 4,9 achtbare Nutzen-Kosten-Verhältnisse auf. Auch der Ausbau um 0,50 m weist ein hohes positives Nutzen-Kosten-Verhältnis auf.

Das Differenz-Nutzen-Kosten-Verhältnis gibt Antwort darauf, ob der zusätzliche Investitionsaufwand einer Variante durch den Nutzenzuwachs gerechtfertigt werden kann. Ein Ausbau auf 1,0 m weist gegenüber dem 0,5 m Ausbau ein Differenz-Nutzen-Kosten-Verhältnis von 16,5 auf und ist somit zu befürworten. Das Differenz-Nutzen-Kosten-Verhältnis eines 1,50 m Ausbaus zum 1,00 m Ausbau liegt mit 0,5 unter 1,0. Der Nutzenzuwachs des Ausbaus auf 1,5 m rechtfertigt damit den zusätzlichen Investitionsaufwand nicht mehr. Das Differenz-Nutzen-Kosten-Verhältnis eines 2,00 m Ausbaus ist bezogen auf die beiden vorangehenden Varianten sogar negativ. Dieser Ausbau kann daher nicht angestrebt werden.

5.4 Sensitivität

Durch alternative Annahmen zu der im Jahresdurchschnitt akzeptierten Wartezeit wird dargestellt wie sich die Nutzen-Kosten-Verhältnisse bei einer Verlängerung der tidebedingten Verlagerungsschwelle verändern.

Tabelle 5.4-1: Veränderung der Nutzen-Kosten-Verhältnisse bei Verlängerung der Akzeptanzschwelle

	Ausbauvorschläge zur Vertiefung der Außenems um:			
	0,50 m	1,00 m	1,50 m	2,00 m
Basisszenario: Jahresdurchschnittlich tidebedingte Akzeptanzschwelle von fast 2 Stunden pro Anlauf				
Summe Nutzen	108.055.006	246.905.481	253.688.672	208.001.721
Investitionskosten	6.797.183	15.204.774	28.244.675	42.144.302
Nutzen-Kosten-Verhältnis	15,9	16,2	9,0	4,9
Differenz-Nutzen-Kosten-Verhältnis zu 0,50 m		16,5	6,8	2,8
Differenz-Nutzen-Kosten-Verhältnis zu 1,00 m			0,5	-1,4
Differenz-Nutzen-Kosten-Verhältnis zu 1,50 m				-3,3
Sensitive Annahme: Jahresdurchschnittlich tidebedingte Akzeptanzschwelle von 3 Stunden pro Anlauf				
Summe Nutzen	166.998.823	202.339.033	209.122.224	163.483.878
Investitionskosten	6.797.183	15.204.774	28.244.675	42.144.302
Nutzen-Kosten-Verhältnis	24,6	13,3	7,4	3,9
Differenz-Nutzen-Kosten-Verhältnis zu 0,50 m		4,2	2	-0,1
Differenz-Nutzen-Kosten-Verhältnis zu 1,00 m			0,5	-1,4
Differenz-Nutzen-Kosten-Verhältnis zu 1,50 m				-3,3
Sensitive Annahme: Jahresdurchschnittlich tidebedingte Akzeptanzschwelle von über 3,5 Stunden pro Anlauf				
Summe Nutzen	69.887.185	105.227.395	112.010.587	66.488.962
Investitionskosten	6.797.183	15.204.774	28.244.675	42.144.302
Nutzen-Kosten-Verhältnis	10,3	6,9	4,0	1,6
Differenz-Nutzen-Kosten-Verhältnis zu 0,50 m		4,2	2	-0,1
Differenz-Nutzen-Kosten-Verhältnis zu 1,00 m			0,5	-1,4
Differenz-Nutzen-Kosten-Verhältnis zu 1,50 m				-3,3

Bei einer Verlängerung der akzeptierten tidebedingten Wartezeit auf durchschnittlich 3 Stunden pro Anlauf verbessert sich das Nutzen-Kosten-Verhältnis des Ausbaus um 0,50 m deutlich und die Verhältnisse der größeren Ausbautiefen werden kleiner. Alle Nutzen-Kosten-Verhältnisse sind jedoch weiterhin relativ hoch. Das Differenz-Nutzen-Kosten-Verhältnis zwischen dem 0,5 m und dem Ausbau um 1,0 m beträgt jetzt noch 4,2. Allerdings beträgt das Differenz-Nutzen-Kosten-Verhältnis zwischen 1,0 m und 1,5 m unverändert nur 0,5. Der zusätzliche Nutzen ist weiterhin niedriger als die Zusatzkosten. Auch unter diesen Bedingungen stellt sich die Vertiefung um 1,0 m als die aus volkswirtschaftlicher Sicht zu empfehlende Lösung dar. Wird die Wartezeitsschwelle soweit angehoben, dass Verlagerungen unwahrscheinlich werden, dies ist bei einer Schwelle von 3,5 Stunden im Durchschnitt der Fall, reduzieren sich die Nutzen-Kosten-Verhältnisse aller Ausbauvarianten, da die Nutzen aus vermiedenen Verlagerungen und damit auch die Beschäftigungseffekte entfallen. Obwohl das größte Nutzen-Kosten-Verhältnis bei einem 0,5 m Ausbau auftritt, zeigt das Differenz-Nutzen-Kosten-Verhältnis zum 1,0 m Ausbau, dass auch unter der Annahme einer höheren Wartezeitakzeptanz weiterhin die Vertiefung von ca. 1,0 m empfohlen werden kann.

Trotz der nachgewiesenen Tendenz zu größeren Tiefgängen der Fahrzeugtransporter und der bekannten Neubauten mit Konstruktionstiefgängen von 11,00 m wird oft vermutet, dass die konzentrierte Nachfrage in Emden dazu führen kann, dass Schiffe speziell für diesen Hafen mit niedrigeren Konstruktionstiefgängen gebaut und eingesetzt werden. Daher wird die auf Emden laufende Fahrzeugflotte sensitiv verändert. Die bisher in der Tiefgangsklasse über 10,50 m vorgesehenen Schiffsbewegungen werden jeweils zur Hälfte auf die nächst niedrigeren Tiefgangsklassen verteilt.

Tabelle 5.4-2: Veränderung der Nutzen-Kosten-Verhältnisse durch Begrenzung des Konstruktionstiefgangs der Fahrzeugtransportschiffe, die nach Emden verkehren, auf bis zu 10,50 m

	Ausbauvorschläge zur Vertiefung der Außenems um:			
	0,50 m	1,00 m	1,50 m	2,00 m
Basisszenario: Jahresdurchschnittlich tidebedingte Akzeptanzschwelle von fast 2 Stunden pro Anlauf				
Summe Nutzen	108.055.006	246.905.481	253.688.672	208.001.721
Investitionskosten	6.797.183	15.204.774	28.244.675	42.144.302
Nutzen-Kosten-Verhältnis	15,9	16,2	9,0	4,9
Differenz-Nutzen-Kosten-Verhältnis zu 0,50 m		16,5	6,8	2,8
Differenz-Nutzen-Kosten-Verhältnis zu 1,00 m			0,5	-1,4
Differenz-Nutzen-Kosten-Verhältnis zu 1,50 m				-3,3
Sensitive Annahme: Limitation des Konstruktionstiefgangs auf 10,50 m				
Summe Nutzen	163.520.953	196.094.471	200.182.901	153.220.063
Investitionskosten	6.797.183	15.204.774	28.244.675	42.144.302
Nutzen-Kosten-Verhältnis	24,1	12,9	7,1	3,6
Differenz-Nutzen-Kosten-Verhältnis zu 0,50 m		3,9	1,7	-0,3
Differenz-Nutzen-Kosten-Verhältnis zu 1,00 m			0,3	-1,6
Differenz-Nutzen-Kosten-Verhältnis zu 1,50 m				-3,4
Sensitive Annahme: Limitation des Konstruktionstiefgangs auf 10,50 m und Verlängerung der Akzeptanzschwelle auf 3 Stunden				
Summe Nutzen	68.004.731	100.578.249	104.666.679	57.809.521
Investitionskosten	6.797.183	15.204.774	28.244.675	42.144.302
Nutzen-Kosten-Verhältnis	10,0	6,6	3,7	1,4
Differenz-Nutzen-Kosten-Verhältnis zu 0,50 m		3,9	1,7	-0,3
Differenz-Nutzen-Kosten-Verhältnis zu 1,00 m			0,3	-1,6
Differenz-Nutzen-Kosten-Verhältnis zu 1,50 m				-3,4

Es stellt sich heraus, dass auch bei dieser sensitiven Einschränkung, der Ausbau des Fahrwassers um 0,5 m das größte Nutzen-Kosten-Verhältnis von 24,1 aufweist. Das Differenz-Nutzen-Kosten-Verhältnis von 3,9 zu der nächst tieferen Ausbauvariante zeigt aber auch, dass ein Ausbau um 1,0 m aus volkswirtschaftlicher Sicht auch unter diesen Annahmen zu empfehlen ist. Dies gilt auch bei gleichzeitiger Verlängerung der Akzeptanzschwelle zur tidebedingten Wartezeit auf 3 Stunden.

Die Sensitivitätsrechnungen zeigen, dass die aus volkswirtschaftlicher Sicht getroffene Empfehlung zum Ausbau um 1,0 m auch bei einer Verlängerung der Akzeptanzschwelle und bei einer Reduktion des maximalen Konstruktionstiefgangs bestehen bleibt.

5.5 Ableitung eines Ausbauvorschlags

Die Nutzen-Kosten-Analyse der vier betrachteten Ausbauvarianten hat ergeben, dass ein Ausbau von etwa 1,0 m angestrebt werden sollte. Ohne Einschränkungen deuten die Differenz-Nutzen-Kosten-Verhältnisse jedoch darauf hin, dass ein etwas tieferer Ausbau noch Nutzen hervorruft, die größer sind als die zusätzlichen Kosten.

Durch den Vergleich von Grenznutzen und Grenzkosten unter den Annahmen des Basisszenarios soll die Obergrenze einer volkswirtschaftlich sinnvollen Ausbaumaßnahme ermittelt werden. Dies erfolgt durch eine sequentielle Betrachtung aller Zwischenausbauschritte zwischen 0,5 m und 2,0 m. Hierzu sind Nutzen-Kosten-Berechnungen für dazwischenliegende Ausbauschritte auf Dezimeter-Basis, z.B. für einen Ausbau um 80 cm bzw. um 1,3 m, durchgeführt worden. Für jeden dieser Ausbauschritte sind Tidefenster berechnet und die Nutzen ermittelt worden. Ebenso wurden ausgehend von den übermittelten Kostenwerten durch eine lineare Interpolation für die dazwischenliegenden Ausbautiefen Investitions- und Unterhaltungskosten für jeden Zwischenschritt berechnet und den Nutzen gegenübergestellt.

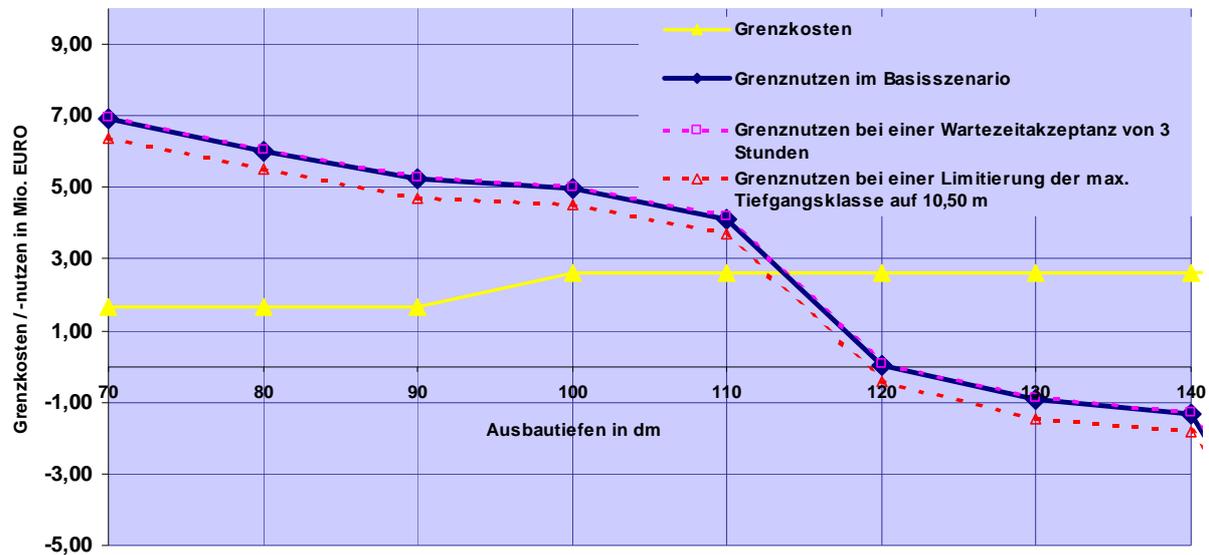
Tabelle 5.5-1: Darstellung der Nutzen-Kosten-Verhältnisse

Vertiefung in m um	Nutzen in EURO	Kosten in EURO	Nutzen-Kosten-Verhältnis	Differenz-Nutzen-Kosten-Verhältnis	Vertiefung in m um	Nutzen in EURO	Kosten in EURO	Nutzen-Kosten-Verhältnis	Differenz-Nutzen-Kosten-Verhältnis
0,5	108.055.006	6.797.183	15,9	35,9	1,3	255.984.304	23.028.714	11,1	-0,4
0,7	228.752.152	10.160.220	22,5	4,1	1,4	255.040.227	25.636.694	9,9	-0,5
0,8	235.685.803	11.841.738	19,9	3,6	1,5	253.688.672	28.244.675	9,0	-3,0
0,9	241.679.940	13.523.256	17,9	3,1	1,6	245.282.236	31.024.600	7,9	-3,2
1,0	246.905.481	15.204.774	16,2	1,9	1,7	236.479.055	33.804.525	7,0	-3,3
1,1	251.856.253	17.812.754	14,1	1,6	1,8	227.358.887	36.584.451	6,2	-3,4
1,2	255.974.819	20.420.734	12,5	0,0	1,9	217.933.457	39.364.376	5,5	-3,6
1,3	255.984.304	23.028.714	11,1	-0,4	2,0	208.001.721	42.144.302	4,9	

Durch die Betrachtung der Grenznutzen und der Grenzkosten wird gezeigt, ab welcher Ausbautiefe die zusätzlichen Kosten einer weiteren Vertiefung höher sind als der dadurch entstehende zusätzliche Nutzen. Die nachfolgende Abbildung zeigt, dass der Nutzenzuwachs bei einem Ausbau von 1,1 m bis 1,2 m noch über den Zusatzkosten liegt. Etwa ab 1,2 m sind die Grenzkosten eindeutig höher als die Grenznutzen. Geht man von den der Nutzenermittlung zu Grunde liegenden Annahmen des Basisszenarios aus, sollte eine Ausbautiefe von 1,2 m nicht überschritten werden.

Diese Aussage wird auch durch die Betrachtung der Grenznutzen- und Grenzkostenentwicklungen bestätigt, wenn man eine Wartezeitakzeptanz von 3 Stunden unterstellt oder, dass Fahrzeugtransporter in der Fahrt auf Emden zukünftig einen Konstruktionstiefgang von maximal 10,50 m aufweisen.

Abbildung 5.5-1 Entwicklung der Grenznutzen und –kosten bei zunehmender Ausbautiefe



In der Zusammenschau aller Untersuchungen weisen die Indikatoren darauf hin, dass eine Vertiefung des Fahrwassers der Außenems von km 74 bis zum Hafen Emden um 1,00 m angestrebt werden sollte.

6 ANLAGEN

6.1 Umschlagsentwicklung in Emden

Tabelle 6.1-1: See-Eingang – Umschlagsentwicklung in Emden 1992-2025 in 1.000 t

Gütergruppe	Güterart	1992	1995	1998	2000	2001	2002	2003	2004	2025	Ver. In % 92-04	Ver. In % 92-25	Ver. In % 04-25
GG 1	NE-Metallerze, Schrott	67	0	62	0	33	0	0	0	0	-100,0	-100,0	
GG 2	Eisen, Stahl	3	15	132	55	1	0	0	0	0	-100,0	-100,0	
GG 3	NE-Metalle	0	0	3	2	3	1	17	54	108			3,2
GG 4	Nahrungs- und Genussmittel	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
GG 5	Obst, Gemüse, Lebende Tiere	0	1	1	0	0	0	0	0	0			
GG 6	Chemische Erzeugnisse	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
GG 7	Fahrzeuge	41	109	181	163	163	152	170	190	419	13,5	7,3	3,7
GG 8	EBM-Waren	4	8	2	9	7	7	3	12	32	9,7	6,6	4,6
GG 9	Textilien, Spinnstoffe	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
GG 10	Papier und Pappe	34	85	106	152	123	95	71	75	120	6,7	3,8	2,1
GG 11	Sonst. Halb- und Fertigwaren	1	1	19	89	59	59	69	58	62	39,9	13,2	0,3
GG 12	Zellstoff, Altpapier	24	400	565	612	509	602	598	681	1.494	32,1	13,3	3,6
GG 13	Holz	35	45	17	11	6	5	7	7	12	-12,4	-3,3	2,2
GG 14	Getreide	27	18	0	0	0	0	12	0	0	-100,0	-100,0	
GG 15	Futtermittel	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-100,0	-100,0	
GG 16	Ölsaaten	0	28	17	25	29	13	18	11	31			4,7
GG 17	Kohle	0	7	0	0	0	0	0	0	0			
GG 18	Rohöl	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
GG 19	Mineralölerzeugnisse	240	144	110	149	142	138	132	12	10	-21,9	-9,2	-1,0
GG 20	Eisenerz	204	0	0	4	9	8	9	6	5	-25,2	-10,8	-1,3
GG 21	Steine, Erden, Baustoffe	330	842	982	1.197	1.216	1.178	1.074	1.194	1.430	11,3	4,5	0,8
GG 22	Düngemittel	49	53	30	11	7	4	3	9	70	-13,1	1,1	9,7
Summe		1.061	1.757	2.228	2.479	2.307	2.262	2.183	2.310	3.793	6,7	3,9	2,3

Tabelle 6.1-2: See-Ausgang – Umschlagsentwicklung in Emden 1992-2025 in 1.000 t

Gütergruppe	Güterart	1992	1995	1998	2000	2001	2002	2003	2004	2025	Ver. In % 92-04	Ver. In % 92-25	Ver. In % 04-25
GG 1	NE-Metallerze, Schrott	0	0	0	0	3	0	0	0	0			
GG 2	Eisen, Stahl	1	0	0	0	0	0	0	0	1	-2,2	0,2	1,6
GG 3	NE-Metalle	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
GG 4	Nahrungs- und Genussmittel	0	1	0	0	0	0	0	0	0			
GG 5	Obst, Gemüse, Lebende Tiere	24	1	0	0	0	0	0	0	0	-100,0	-100,0	
GG 6	Chemische Erzeugnisse	6	1	3	0	0	0	24	23	51	12,3	6,8	3,6
GG 7	Fahrzeuge	265	311	601	804	935	982	962	1.007	2.329	11,8	6,8	3,9
GG 8	EBM-Waren	6	5	0	4	20	8	8	14	31	7,5	5,3	3,8
GG 9	Textilien, Spinnstoffe	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
GG 10	Papier und Pappe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3,5	2,8	2,3
GG 11	Sonst. Halb- und Fertigwaren	3	3	57	85	68	82	80	64	71	28,0	9,7	0,4
GG 12	Zellstoff, Altpapier	0	0	0	0	0	21	24	28	60			3,5
GG 13	Holz	1	0	0	0	0	0	2	0	0	-100,0	-100,0	
GG 14	Getreide	102	46	0	11	0	0	0	0	0	-100,0	-100,0	
GG 15	Futtermittel	1	0	0	0	0	0	0	0	0	-100,0	-100,0	
GG 16	Ölsaaten	0	1	0	0	0	0	0	0	0			
GG 17	Kohle	93	7	4	6	4	3	1	3	0	-25,3	-100,0	-100,0
GG 18	Rohöl	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
GG 19	Mineralölzeugnisse	101	26	15	24	20	14	22	39	180	-7,7	1,8	7,2
GG 20	Eisenerz	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
GG 21	Steine, Erden, Baustoffe	9	22	11	5	2	8	6	9	10	0,7	0,6	0,5
GG 22	Düngemittel	2	0	0	0	0	0	0	0	0	-100,0	-100,0	
Summe		612	425	691	938	1.053	1.118	1.130	1.188	2.733	5,7	4,6	3,9

6.2 Das PLANCO-Tidemodell

Für die Bewertung der ökonomischen Auswirkungen einer Vertiefung der Außenems ist die Ermittlung der tidebedingten Wartezeiten und der Tidefenster erforderlich.

Im Rahmen einer Studie aus dem Jahre 1990¹² wurde von der PLANCO Consulting GmbH ein Modell zur Berechnung tidebedingter Wartezeiten entwickelt, dessen Eingabedaten hier mit Hilfe der Projektgruppe aktualisiert wurden.

6.2.1 Modellparameter

Bei der Berechnung von tidebedingten Wartezeiten für ein bestimmtes Schiff sind die folgenden Parameter zu berücksichtigen:

1. Schiffsabmessungen (Länge, Breite, Völligkeitsbeiwert)
2. Ausbautiefe
3. Wasserstand
4. Strömungsgeschwindigkeit
5. Schiffsgeschwindigkeit
6. Krängung
7. Squat
8. Dichteänderung
9. Messungenauigkeiten
10. Netto-Unterkiehfreiheit

Schiffsabmessungen

Die Schiffsabmessungen (Länge, Breite) werden für das jeweilige Schiff ermittelt. Der Völligkeitsbeiwert wird – soweit er nicht bekannt ist - anhand der folgenden Formel berechnet:

$$Cb = \text{Verdrängung} / (L * B * T_r)$$

¹² PLANCO Consulting GmbH: Datenermittlung und Bewertungsverfahren für Regelungs- und Investitionsmaßnahmen des Bundes an Seeschiffahrtsstraßen, Essen 1990, i. A. des BMV, Fe-Nr: 30327/89

Dabei sind:

- C_b Völligkeitsbeiwert
- L Länge zwischen den Loten [m]
- B Breite [m]
- T_r Tiefgang in Ruhelage [m]

Ausbautiefe, Wasserstände, Strömungsgeschwindigkeiten

Die Daten zur Ausbautiefe wurden von der Projektgruppe für die gesamte Emsstrecke zwischen km 113 und km 40,7 (Emden) für die folgenden Positionen bereitgestellt.

Tabelle 6.2-1: Ausbautiefen der Ems im Ist-Zustand

Ems-km	Tiefe unter NN (Ist-Ausbau) [m]
40,730	-10,48
44,999	-10,43
45,001	-10,53
51,999	-10,44
52,001	-10,84
67,999	-10,60
68,001	-11,60
74,619	-11,52
74,621	-14,02
76,729	-14,01
76,731	-14,11
80,939	-14,08
80,941	-14,18
85,159	-14,08
85,161	-14,26
87,999	-14,24
88,001	-14,54
113,000	-14,54

Daten zu den Wasserständen und Strömungsgeschwindigkeiten wurden von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest für den Ist-Zustand mit einer räumlichen Auflösung von 50 Metern und einer zeitlichen Auflösung von 30 Minuten bereitgestellt; die Daten gelten jeweils für eine mittlere Tide.

Schiffsgeschwindigkeiten

Für die Revierfahrt sind beliebige Geschwindigkeitsprofile verwendbar. Alle Geschwindigkeiten können wahlweise als Geschwindigkeit durch das Wasser oder als Geschwindigkeit über Grund angegeben werden. Die von der Projektgruppe definierten Geschwindigkeitsprofile enthalten abgestufte Geschwindigkeiten zwischen 12 und 6 kn für die Fahrzeug- und Massengutschiffahrt.

Für Ein- und Ausgang wurden keine unterschiedlichen Geschwindigkeitsprofile verwendet.

Krängung

Bei einer Krängung des Schiffes ergeben sich erhöhte Tiefgänge. Zur Berechnung wird dazu die folgende Formel verwendet:

$$dT = 0,5 \cdot B \cdot \sin(w) - dR$$

Dabei sind:

- dT Tiefgangserhöhung [m]
- w Schlagseite oder Rollwinkel [°]
- B Breite des Schiffes [m]
- dR Ausgleich für die Schiffsrundung

Squat

Der Squat ist ein Absenken des Schiffes bei Fahrt durch ein seitlich begrenztes Gewässer. Für die hier unterstellten Bedingungen wurde die Näherungsformel nach ICORELS benutzt und in das Programm zur Tidensterberechnung eingebaut:

$$Squat = c_{Squat} \cdot Cb \cdot \frac{B \cdot T}{L} \frac{Fr^2}{\sqrt{1 - Fr^2}}$$

Dabei ist Fr die Froude-Zahl: $Fr = \frac{v}{\sqrt{g \cdot h}}$,

B und L die Breite und die Länge des Schiffes [m],

T der Tiefgang in Ruhelage [m]

Cb der Völligkeitsbeiwert (siehe oben),

v die Geschwindigkeit des Schiffes durchs Wasser [m/s],

g die Erdbeschleunigung [9,81 m/s²],

h die Wassertiefe [m].



Der Faktor c_{Squat} wird in der Literatur mit 2,0 bis 2,4 angegeben. Dies bedeutet bei sonst gleichen Werten Unterschiede im Squat von bis zu 20 Prozent. Die hier zugrunde gelegten Berechnungen wurden mit einem Squatfaktor von 2,0 erstellt.

Dichteänderung

Da mit steigendem Salzgehalt der Tiefgang abnimmt, soll eine entsprechende Anpassung des Tiefgangs während der Revierfahrt erfolgen. Die Dichteänderung im Bereich der Ems (km 150 bis km 45) wird im Modell über die folgenden positionsspezifischen Faktoren berücksichtigt:

Tabelle 6.2-2: Dichteänderung

Position	Tiefgangsänderung in %
Papenburg	-0,04
Emden (km 40,5)	-0,88
Knock (km 50,9)	-1,30
Paapsand (km 57,0)	-1,46
Emshörn (km 74,3)	-1,59
Borkum-Südstrand (km 88,8)	-1,70
Hubertgat (km 106,0)	-1,81
See (km 150,0)	-1,84

Messungenauigkeiten

Die oben angeführten Größen sind mit Messfehlern behaftet. Aus Sicherheitsgründen werden auf der Ems zusätzliche 0,16 m Wassertiefe gefordert.

Netto-Unterkieffreiheit

Die Netto-Unterkieffreiheit beträgt zwischen km 150 und 113 1,2 m, sinkt dann bis km 112 auf 0,6 m ab und beträgt konstant 0,6 m bis Emshörn (km 74). Danach sinkt die Netto-Unterkieffreiheit bis nach Emden auf 0,3 m ab. Die Berücksichtigung der Netto-Unterkieffreiheit bedeutet, dass die Summe aus Ruhetiefgang, Krängung, Squat, dichtebedingter Tiefgangsänderung und Messungenauigkeiten zu jedem Zeitpunkt der Revierfahrt mindestens um den vorgegebenen Wert zwischen 1,2 m bis 0,3 m (je nach Streckenabschnitt) geringer sein muss als die jeweilige Wassertiefe. Ist zu einem beliebigen Zeitpunkt dieser Mindestwert nicht gegeben, kann mit dem aktuell gewählten Geschwindigkeitsprofil keine sichere Passage gewährleistet werden.

6.2.2 Ermittlung der tidebedingten Zeitverluste

Das Tidemodell berechnet für jede Schiffsbewegung die tidebedingten Wartezeiten bzw. die durch eventuelle Langsamfahrt entstehenden Zeitverluste. Dazu wird für jedes Schiff für jede Minute innerhalb einer Tide ermittelt, ob für die geplante Fahrt (z.B. See nach Emden bzw. Emden nach See) an allen Stellen die benötigte Wassertiefe vorhanden ist. Dazu wird das Schiff in Schritten von je einer Minute bewegt. Der Wasserstand, die Strömungsgeschwindigkeit und alle anderen Daten an der jeweiligen Position werden aus den oben beschriebenen Eingabedaten interpoliert.

Diese Berechnungen werden für das vorgegebene Geschwindigkeitsprofil durchgeführt. Die optimale Abfahrtszeit wird als diejenige Zeit ermittelt, aus der die früheste Ankunftszeit am Ziel resultiert. Dies wird mit der theoretisch optimalen Ankunftszeit verglichen, die sich aus einem festen Geschwindigkeitsprofil einer tideunabhängigen Fahrt ergäbe. Als Differenz ergibt sich der tidebedingte Zeitverlust. Die für das jeweilige Schiff mittlere tidebedingte Wartezeit ergibt sich als Mittelwert der Zeitverluste über alle Abfahrtszeitpunkte.

6.3 Transportkostensätze der Seeschifffahrt

Verkehrswegeinvestitionen werden mit dem Ziel durchgeführt, Beförderungskosten zu senken. Für die Nutzenbewertung sind gesamtwirtschaftliche Standardkostensätze zugrunde zu legen.

Im Seeverkehr werden Schiffsbetriebskosten und reiseabhängige Kosten unterschieden.

Schiffsbetriebskosten sind weitgehend zeitabhängig (unabhängig davon, ob das Schiff fährt oder Ladung befördert wird oder nicht). **Reiseabhängige Kosten** entstehen zusätzlich, wenn das Schiff sich in Fahrt befindet. Hierzu zählen insbesondere die Kosten für Treibstoffe. Schiffskostensätze wurden gemäß Anforderungen der Bundesverkehrswegeplanung auf Preisbasis des Jahres 1998 berechnet.

6.3.1 Schiffsbetriebskosten

Zu den Schiffsbetriebskosten gehören die Kosten des Bordpersonals (einschließlich Nebenkosten, für Proviant, Schiffsmaterial, Schmiermaterial, Versicherungen, Verwaltungskosten) sowie die Kapitalkosten (Abschreibungen und Zinsen).

Kapitalkosten werden in der Bundesverkehrswegeplanung auf der Basis von Wiederbeschaffungswerten und auf der Preisbasis 1998 ermittelt. Grundlage für die Herleitung der Wiederbeschaffungswerte der Seeschiffe unterschiedlicher Größenklassen und Schiffstypen waren

Angaben in den Orderlisten von Clarksons „World Shipyard Monitor“ sowie in der aktuellen Literatur.

Tabelle 6.3-1: Wiederbeschaffungswerte von Seeschiffen in Mio. US \$ (Stand: 1998)

tdw-Klasse	Trockenfrachter	Tankschiffe	RoRo- und Fahrzeugschiffe
Bis - 9.999	6,6	13,8	23,4
10.000 – 19.999	12,5	15,9	103,6
20.000 – 29.999	16,6	17,9	137,7
30.000 – 39.999	18,8	20,0	165,9
40.000 - 49.999	21,0	28,9	
50.000 - 59.999	21,0	32,0	
60.000 – 79.999	21,0	35,0	
80.000 – 99.999	25,7	37,9	
100.000 – 120.000	30,3	42,9	
>120.000	35,0	47,8	

Quelle: eigene Berechnungen nach der im Literaturverzeichnis aufgeführten Fachliteratur
“Chartered Accountants Moore Stephens“ für die Jahre 2001 und 2002

Tabelle 6.3-2: Schiffsbetriebskosten nach Schiffstypen und Größenklassen für Seeschiffe (Preisstand 1998)

tdw-Klasse	Abschreibung [US \$/Tag]	Kapitalbindung [US \$/Tag]	Personalkosten [US \$/Tag]	Sonst. Betriebskosten [US \$/Tag]	Summe Schiffsbetriebskosten [US \$/Tag]	Summe Schiffsbetriebskosten [€/Tag]
Trockenfrachter (Massengutschiffe und konventionelle Stückgutschiffe)						
Bis - 9.999	738	277	1.479	1.602	4.096	3.769
10.000 – 19.999	1.383	519	1.688	1.828	5.418	4.987
20.000 – 29.999	1.844	692	1.740	1.885	6.161	5.670
30.000 – 39.999	2.089	783	1.740	2.043	6.655	6.125
40.000 - 49.999	2.333	875	1.740	2.200	7.148	6.579
50.000 - 59.999	2.333	875	1.770	2.355	7.333	6.749
60.000 – 79.999	2.333	875	1.800	2.510	7.518	6.919
80.000 – 99.999	2.852	1.069	1.800	2.733	8.455	7.781
100.000 – 120.000	3.370	1.264	1.800	2.957	9.391	8.643
>120.000	3.889	1.458	1.800	3.180	10.327	9.504
Tankschiffe						
Bis - 9.999	1.536	576	1.812	2.412	6.336	5.831
10.000 – 19.999	1.765	662	2.078	2.765	7.269	6.690
20.000 – 29.999	1.994	748	2.149	2.859	7.749	7.131
30.000 – 39.999	2.222	833	2.220	2.954	8.230	7.574
40.000 - 49.999	3.211	1.204	2.225	3.102	9.742	8.966
50.000 - 59.999	3.550	1.331	2.230	3.250	10.361	9.535
60.000 – 79.999	3.889	1.458	2.235	3.397	10.979	10.105
80.000 – 99.999	4.211	1.579	2.240	3.545	11.575	10.653
100.000 – 120.000	4.761	1.785	2.240	3.753	12.539	11.540
>120.000	5.311	1.992	2.240	3.960	13.503	12.427
RoRo- und Fahrzeugschiffe						
Bis - 9.999	2.503	976	1.411	2.661	7.551	6.949
10.000 – 19.999	11.073	4.318	1.656	3.418	20.466	18.835
20.000 – 29.999	14.706	5.736	1.709	4.274	26.425	24.319
30.000 – 39.999	17.729	6.914	1.728	5.376	31.747	29.218

Quelle: eigene Berechnungen

Für die Berechnung der jährlichen **Abschreibungen** wird eine Lebensdauer von generell 25 Jahren angenommen. Um die Bindung der Kapitalressourcen zu berücksichtigen, wird auf das durchschnittlich gebundene Kapital in den Schiffen jeder Größenklasse der volkswirtschaftliche (inflationbereinigte) Zinssatz von 3% angewendet. Als durchschnittlich gebundenes Kapital gilt die Hälfte der Wiederbeschaffungskosten.

Die **sonstigen Schiffsbetriebskosten** umfassen Versicherungs-, Verwaltungs-, Reparatur- sowie Unterhaltskosten. Sie hängen stark vom Alter des Schiffes ab. In den ersten Betriebsjahren ist der Aufwand niedriger, in späteren Jahren durch erhöhten Reparaturbedarf höher. Die Höhe der hier berücksichtigten Kosten orientiert sich an Veröffentlichungen von Drewry oder von Moore Stephens.

Die jährlichen Schiffsbetriebskosten wurden zunächst in US \$ ermittelt. Die Umrechnung in € erfolgte mit den Wechselkursen 1,8 DM = 1 US \$ (Stand 1998) und 1 € = 1,95583 DM.

6.3.2 Reiseabhängige Kosten

Verbesserungen der Tiefgangsbedingungen in einem Wasserstraßenrevier ermöglichen höhere Auslastungen und eine veränderte Flottenstruktur. Dies führt zu veränderten mittleren reiseabhängigen Kosten. Sie setzen sich aus den Kosten für den Treibstoff und gegebenenfalls für die Lotskosten und die Wasserstraßengebühren zusammen.

Gebühren für Lotsdienste wurden der Tarifordnung für die Seelotsreviere in der Fassung vom 1. Februar 1998 entnommen, Hafengebühren (z.B. für Schlepper, Festmachen etc.) den Tarifen der einzelnen Häfen. Bemessungsgrundlage der genannten Kosten ist die Größe des Schiffes in BRZ.

Die Kosten für den Treibstoff werden in Abhängigkeit von der Maschinenleistung der betrachteten Schiffe geschätzt. Die Maschinenleistung der Hauptmaschine in KW für die Flotte, die auf den betrachteten Relationen von und nach Emden eingesetzt wird, wird aus der Lloydsstatistik und durch Auswertungen der technischen Daten neuerer derzeit gebauter oder eingesetzter Schiffe ermittelt. Hierbei wird nach Schiffstypen und Größenklassen unterschieden. Zusätzlich wird das Baujahr des Schiffes bei der Verbrauchsermittlung berücksichtigt. Zusammengenommen wird der Verbrauch in Kilogramm pro Reisetag nach folgender Formel geschätzt:

$$\text{Kg/Tag} = f(\text{Typ}, kw) * f(\text{tdw}) * f(\text{Baujahr})$$

Hierbei ergeben sich:

$$f(\text{Typ}, kw) = a_{\text{Typ}} + b_{\text{Typ}} * kw,$$

$$f(\text{tdw}) = c_0 + c_1 * \text{tdw} + c_2 * \text{tdw}^2$$

$$f(\text{Baujahr}) = d + e * \text{Baujahr}.$$

Allerdings werden Ober- und Untergrenzen vorgegeben. Schiffe mit einem Baujahr älter als 1960 oder jünger als 2003 werden mit Werten für das entsprechende obere bzw. untere Jahr und solche mit weniger als 4.000 tdw oder mehr als 270.000 tdw mit den Werten der unteren bzw. oberen Größenklasse einbezogen. Bezogen auf Kilowattstunden ergeben sich gemäß dieser Berechnung die in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Verbrauchsdaten für die einzelnen Schiffstypen, Größen- und Altersklassen.

Das Verhältnis zwischen den tatsächlich in den Statistiken angegebenen und den über die Funktionen berechneten Werten zeigt die Qualität der Schätzung. In den weiteren Modellrechnungen wird der Verbrauch für jedes einzelne Schiff in Abhängigkeit von der gefahrenen Strecke gerechnet. Hierbei werden Verbrauchsgrenzen zwischen 130 g/kWh und 340 g/kWh festgelegt. Je nach Fahrstrecke sind jedoch Geschwindigkeitsgrenzen zu berücksichtigen, die niedriger als die Dienstgeschwindigkeit liegen. Eine Relation zwischen der Maschinenlast bei Dienstgeschwindigkeit und bei niedrigeren Geschwindigkeiten wird von Booz-Allan und auch von der EPA für verschiedene Schiffstypen angegeben. Generell wird jedoch angenommen, dass die Geschwindigkeit kubischen Einfluss auf den Verbrauch hat¹³. In den folgenden Rechnungen wird daher davon ausgegangen, dass sich der Verbrauch im Verhältnis

$$(V_{Strecke} / V_{Dienst})^3$$

verhält. Allerdings wird angenommen, dass ein Mindestverbrauch von 10% des Verbrauchs bei Dienstgeschwindigkeit immer notwendig sein wird.

¹³ United States Environmental Protection Agency (EPA), Analysis of Commercial Marine Vessel Emissions and Fuel Consumption Data, Februar 2000, in diesem Bericht wird auch auf Untersuchungen von Booz-Allen und andere Untersuchungen (Arcadis) Bezug genommen.

Tabelle 6.3-3: Schätzung des Treibstoffverbrauchs nach Schiffstypen, Größen- und Altersklassen

Typ	Verbrauch in g pro kwh bei Dienstgeschwindigkeit		
	angegeben	berechnet	berechnet/angegeben
Stückgutschiff	194.1	206.8	1.07
Bulker	186.8	177.7	0.95
Container- und RoRoschiffe	199.2	198.9	1.00
Tanker	233.7	234.7	1.00
Passagierschiffe	185.3	191.7	1.03
Größenklasse	angegeben	berechnet	berechnet/angegeben
-9999	188.2	179.5	0.95
10000 - 19999	193.5	194.7	1.01
20000 - 29999	215.8	212.6	0.99
30000 - 39999	202.2	200.3	0.99
40000 - 49999	162.7	193.3	1.19
50000 - 99999	194.7	191.7	0.98
100000 - 150000	186.2	180.2	0.97
über 150000	253.3	249.5	0.98
Altersklasse	angegeben	berechnet	berechnet/angegeben
1900 - 1970	217.9	212.7	0.98
1971 - 1975	231.9	226.2	0.98
1976 - 1980	202.8	206.7	1.02
1981 - 1985	176.4	179.7	1.02
1986 - 1990	173.3	182.9	1.06
1991 - 1995	170.8	169.7	0.99
1996 und später	168.5	178.2	1.06
Alle Schiffe	205.0	205.0	1.00

Auf den Relationen von und nach Emden eingesetzte Schiffe bunkern den Treibstoff vorwiegend im Nordeuropäischen Markt. Das größte Versorgungszentrum dieses Marktsegmentes liegt in den sogenannten ARA-Häfen (Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam), in denen fast 50% der europäischen Treibstoffverkäufe stattfinden.

Die Treibstoffe werden unterschieden nach „Marine Gas Oil, MGO“, „Marine Diesel Oil, MDO“ and „Heavy Fuel Oil, HFO“. Die Letzteren werden oft mit „Bunker C“ verschnitten und als „intermediate fuel oil, IFO“ vertrieben. Im Seeverkehr sind IFO 380 am gebräuchlichsten gefolgt von IFO 180. Hierbei geben die Zahlen Aufschluss über die Viskosität. Eine Übersicht über die Treibstoffpreise zeigt die nachfolgende Tabelle.

Tabelle 6.3-4: Geschätzte Bunkertreibstoffpreise zwischen 1997 und 2001 in der ARA-Region

Grade	US\$ pro Tonne
DMX (MGO)	190+
DMA -0,2% S (MGO)	186
DMB – 2 % S (MDO)	156
DMC – 2% S (MDO)	151
IFO 180 (HFO)	105
IFO 380 (HFO)	97

Quelle: European Commission, Directorate General Environment, Advice on the Costs to Fuel Producers and Price Premia likely to result from a Reduction in the Level of Sulphur in Marine Fuels Marketed in the EU, Final Report, April 2002

Nimmt man die Verkäufe von Bunkertreibstoffen in den 15 Mitgliedsländern im Jahr 2000 mit 42,29 Mio. t, von denen 8,36 Mio. t Marine Gas oder Marine Diesel Oil sind, und die durchschnittlichen Bunkerpreise der Hamburg-Antwerpen-Range aus dem Jahr 2001, so ergibt sich ein mittlerer Bunkerpreis von 147,5 US\$ pro Tonne Bunkertreibstoff.¹⁴

Die Treibstoffkosten für jede Schiffsbewegung werden über den Verbrauch und die reinen Fahrtzeiten durch Multiplikation mit dem durchschnittlichen Satz für die Treibstoffkosten ermittelt.

¹⁴ Quelle: European Commission, Directorate General Environment, Advice on the Costs to Fuel Producers and Price Premia likely to result from a Reduction in the Level of Sulphur in Marine Fuels Marketed in the EU, Final Report, April 2002 und ISL, Shipping Statistics Yearbook 2003, Dezember 2003

6.4 Tiefgang und Wartezeiten

Tabelle 6.4-1: Tiefgangsentwicklung der Fahrzeugtransportschiffe, die Emden anlaufen möchten bis 2025

See-Eingang Konstruktionstiefgang	2015			2020			2025		
	Schiffsbe- wegungen	durchschn. Konstruk- tions- tiefgang	durchschn. realisierter Tiefgang	Schiffsbe- wegungen	durchschn. Konstruk- tions- tiefgang	durchschn. realisierter Tiefgang	Schiffsbe- wegungen	durchschn. Konstruk- tions- tiefgang	durchschn. realisierter Tiefgang
unter 6 m	275	54	48	290	53	48	309	53	48
6,0 bis 6,4 m	24	61	48	39	61	48	39	61	48
6,5 bis 6,9 m	74	66	59	78	65	59	80	65	59
7,0 bis 7,4 m	12	73	59	12	73	59	12	73	59
7,5 bis 7,9 m	105	78	67	116	78	67	112	78	67
8,0 bis 8,4 m	48	81	72	49	81	72	72	81	72
8,5 bis 8,9 m	19	87	76	20	87	76	19	87	76
9,0 bis 9,4 m	91	92	79	108	92	79	109	92	79
9,5 bis 9,9 m	35	97	84	35	97	84	35	97	84
10,0 bis 10,4 m	52	101	86	74	100	86	94	100	86
10,5 m und mehr	79	108	92	128	108	92	176	108	92
Summe / Gesamtdurchschnitt	814	75	65	949	77	67	1.057	78	68

See-Ausgang Konstruktionstiefgang	2015			2020			2025		
	Schiffsbe- wegungen	durchschn. Konstruk- tions- tiefgang	durchschn. realisierter Tiefgang	Schiffsbe- wegungen	durchschn. Konstruk- tions- tiefgang	durchschn. realisierter Tiefgang	Schiffsbe- wegungen	durchschn. Konstruk- tions- tiefgang	durchschn. realisierter Tiefgang
unter 6 m	276	53	52	290	53	52	309	53	52
6,0 bis 6,4 m	24	61	54	39	61	54	39	61	54
6,5 bis 6,9 m	74	66	60	78	65	60	80	65	60
7,0 bis 7,4 m	12	73	60	12	73	60	12	73	60
7,5 bis 7,9 m	105	78	68	116	78	69	112	78	69
8,0 bis 8,4 m	48	81	77	49	81	77	72	81	77
8,5 bis 8,9 m	19	87	83	19	87	83	19	87	83
9,0 bis 9,4 m	90	92	83	108	92	83	109	92	83
9,5 bis 9,9 m	35	97	85	35	97	85	35	97	85
10,0 bis 10,4 m	52	101	88	74	100	88	94	100	88
10,5 m und mehr	79	108	92	128	108	92	176	108	92
Summe / Gesamtdurchschnitt	814	75	68	948	77	70	1.057	78	71

Anlauf Konstruktionstiefgang	2015			2020			2025		
	Schiffsbe- wegungen	durchschn. Konstruk- tions- tiefgang	durchschn. realisierter Tiefgang	Schiffsbe- wegungen	durchschn. Konstruk- tions- tiefgang	durchschn. realisierter Tiefgang	Schiffsbe- wegungen	durchschn. Konstruk- tions- tiefgang	durchschn. realisierter Tiefgang
unter 6 m	551	54	50	580	53	50	618	53	50
6,0 bis 6,4 m	48	61	51	78	61	51	78	61	51
6,5 bis 6,9 m	148	66	59	156	65	59	160	65	59
7,0 bis 7,4 m	24	73	59	24	73	59	24	73	59
7,5 bis 7,9 m	210	78	67	232	78	68	224	78	68
8,0 bis 8,4 m	96	81	75	98	81	75	144	81	75
8,5 bis 8,9 m	38	87	80	39	87	79	38	87	80
9,0 bis 9,4 m	181	92	81	216	92	81	218	92	81
9,5 bis 9,9 m	70	97	84	70	97	85	70	97	85
10,0 bis 10,4 m	104	101	87	148	100	87	188	100	87
10,5 m und mehr	158	108	92	256	108	92	352	108	92
Summe / Gesamtdurchschnitt	1.628	75	67	1.897	77	68	2.114	78	70

Tabelle 6.4-2: Wartezeiten der Fahrzeugtransportschiffe nach dem Konstruktionsstiefgang im Jahresdurchschnitt

See-Eingang Konstruktionsstiefgang	Ver- gleichs- fall	0,50 m Vertiefung			1,00 m Vertiefung			1,50 m Vertiefung			2,00 m Vertiefung		
		2015	2020	2025	2015	2020	2025	2015	2020	2025	2015	2020	2025
unter 6 m	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6,0 bis 6,4 m	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6,5 bis 6,9 m	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7,0 bis 7,4 m	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7,5 bis 7,9 m	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8,0 bis 8,4 m	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8,5 bis 8,9 m	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9,0 bis 9,4 m	12	3	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9,5 bis 9,9 m	35	13	13	14	2	3	4	0	0	0	0	0	0
10,0 bis 10,4 m	47	24	24	23	10	11	11	1	4	5	0	0	0
10,5 m und mehr	89	53	54	54	25	25	25	7	8	9	0	0	0
Summe / Gesamtdurchschnitt	21	8	10	12	3	4	5	1	1	2	0	0	0

See-Ausgang Konstruktionsstiefgang	Ver- gleichs- fall	0,50 m Vertiefung			1,00 m Vertiefung			1,50 m Vertiefung			2,00 m Vertiefung		
		2015	2020	2025	2015	2020	2025	2015	2020	2025	2015	2020	2025
unter 6 m	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6,0 bis 6,4 m	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6,5 bis 6,9 m	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7,0 bis 7,4 m	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7,5 bis 7,9 m	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8,0 bis 8,4 m	4	2	2	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0
8,5 bis 8,9 m	27	2	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9,0 bis 9,4 m	32	4	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9,5 bis 9,9 m	52	17	18	19	4	5	6	0	0	0	0	0	0
10,0 bis 10,4 m	68	30	34	30	11	14	12	1	4	4	0	0	0
10,5 m und mehr	109	64	64	65	32	31	33	6	7	8	0	0	0
Summe / Gesamtdurchschnitt	30	10	13	15	4	6	7	1	1	2	0	0	0

Anlauf Konstruktionsstiefgang	Ver- gleichs- fall	0,50 m Vertiefung			1,00 m Vertiefung			1,50 m Vertiefung			2,00 m Vertiefung		
		2015	2020	2025	2015	2020	2025	2015	2020	2025	2015	2020	2025
unter 6 m	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6,0 bis 6,4 m	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6,5 bis 6,9 m	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7,0 bis 7,4 m	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7,5 bis 7,9 m	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8,0 bis 8,4 m	2	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0
8,5 bis 8,9 m	15	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9,0 bis 9,4 m	22	3	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9,5 bis 9,9 m	43	15	16	17	3	4	5	0	0	0	0	0	0
10,0 bis 10,4 m	58	27	29	26	11	12	11	1	4	4	0	0	0
10,5 m und mehr	99	59	59	60	29	28	29	7	7	9	0	0	0
Summe / Gesamtdurchschnitt	26	9	11	13	4	5	6	1	1	2	0	0	0

6.5 Auswirkungen einer maßnahmenunabhängigen Umsiedlung von Fischereibetrieben

Fischereivertreter und insbesondere die Bürgermeister von Jemgum (mit dem Kutterhafen Ditzum) und Krummhörn (mit dem Kutterhafen Greetsiel) haben in Gesprächen mit der WSD Nordwest darum gebeten, dass der Wirtschaftsfaktor Fischerei und Tourismus möglichst auch im Rahmen der Nutzen-Kosten-Untersuchung für die Anpassung der Außenems Beachtung finden sollte. Insbesondere ist den politischen Vertretern daran gelegen, eine Einschätzung dafür zu erhalten, welches Gewicht der Wirtschaftsfaktor „Fischerei/Tourismus“ im Verhältnis zum „Hafenwirtschaftlichen Nutzen“ (im weitesten Sinne) hat.

Im Rahmen einer gesamtgesellschaftlichen Bewertungsmethodik zum Bundesverkehrswegeplan werden entsprechend den Ausführungen in Abschnitt 5.3.7 des Gutachtens¹⁵ Beschäftigungseffekte als Folge veränderter Verhaltensweisen der Fischereibetriebe nicht in die Bewertung einbezogen. Betrachtet man im Sinne der obigen Intention dennoch die Auswirkungen, die sich ergeben, wenn 75% der Arbeitsplätze in den Fischereibetrieben in der direkten Region wegfallen, so hat dies im Rahmen der Bewertung einen Fiktiv-Charakter und muss außerhalb des eigentlichen Nutzen-Kosten-Gutachtens für die Anpassung der Außenems verfolgt werden.

Der im o.g. Abschnitt 5.3.7 für die 1,0 m - Variante ausgewiesene Beschäftigungsnutzen in Höhe von 39.342.378 € ergibt sich aus der Bewertung von 600 Arbeitsplätzen, die durch eine entsprechende Vertiefung der Außenems und dem damit verbundenen Erhalt des Güterumschlags in direkter Weise gesichert werden.

Dem gegenüber steht ein befürchteter Verlust von Arbeitsplätzen in den Fischereihäfen Ditzum, Pogum und Greetsiel. Sensitiv soll hier der nach hiesigem Erachten extreme Fall betrachtet werden, dass an den genannten Fischereistandorten bis zu $\frac{3}{4}$ der Kutterbetriebe ihre Erwerbstätigkeiten einstellen müssten.

Die Zahl der in der niedersächsischen Küstenfischerei direkt Beschäftigten ist in der Cofad-Studie¹⁶ mit 500 angegeben. Indirekt Beschäftigte bleiben nachfolgend analog zu den im Kapitel 5.3.7 vorgenommenen Berechnungen der hafengebundenen Beschäftigungseffekte unberücksichtigt.

Bei einer Gesamtzahl von 144 Kuttern¹⁷ entsprechen die 33 in Ditzum, Pogum und Greetsiel stationierten Fahrzeuge einem Anteil von 23 %. Hieraus abgeleitet ergibt sich die Zahl der dort ansässigen direkt Beschäftigten mit 115. Bei der angenommenen Betroffenheit von 75 v.H. ($\frac{3}{4}$ der Kutterflotte geht außer Betrieb) gingen somit 86 Arbeitsplätze verloren.

Entsprechend der Bewertungsmethodik der Bundesverkehrswegeplanung wird ein Arbeitsplatz mit einem Alternativkostensatz von 13.000 € und Jahr bewertet. Geht man davon aus, dass entsprechend den regionalen Differenzierungsfaktoren, die sich an der strukturel-

¹⁵ siehe Seite 57 ff

¹⁶ Vgl. Cofad, März 2004, S. 146 ff

¹⁷ Ebenda, S. 109



len Arbeitslosigkeit der Region orientieren, 25,5 % der 86 Arbeitsplätze langfristig gefördert werden müssen, so ergibt sich für die Vertiefung der Fahrrinne um einen Meter ein Barwert für den Beschäftigungsnutzen von 30,99 Mio. € gegenüber dem nach bisheriger Betrachtungsweise anzusetzenden Beschäftigungsnutzen in Höhe von 39,3 Mio. € (s.o.). Durch den Wegfall der Arbeitskräfte reduziert sich der Barwert der Nutzen aus Beschäftigung während der Betriebsphase um ca. 8,3 Mio. € bzw. um 21,2%. Bezogen auf den Gesamtnutzen von 246,9 Mio. (siehe nachfolgende Tabelle) entspräche dies einem Anteil von 3,4 %. Die Nutzen-Kosten-Verhältnisse und die Differenz-Nutzen-Kosten-Verhältnisse bleiben durch die fiktive Einbeziehung der negativen Beschäftigungseffekte nahezu unberührt.

Tabelle 6.5-1: Fiktive Berücksichtigung negativer Beschäftigungseffekte an den Fischereistandorten Ditzum, Pogum und Greetsiel am Beispiel der 1,0 m - Variante

Nutzenkomponenten	1,0 m- Variante - Basisszenario -	1,0 m- Variante - fiktiv -
Nutzen aus eingesparten Wartezeiten	-1.883.370	-1.883.370
Nutzen durch Verbesserung der Auslastung (Massen- und Stückgutschiffe)	48.895.281	48.895.281
Nutzen durch vermiedene Ladungsumlenkung (Fahrzeugtransportschiffe)	77.758.830	77.758.830
Nutzen aus erhöhten Unterhaltungskosten	-77.897.980	-77.897.980
Nutzen durch Beschäftigung Bauphase	0	0
Nutzen durch regionale Beschäftigung	39.342.378	30.989.769
Nutzen durch vermiedene Umweltkosten		
- aus verbesserter Auslastung (Massen- und Stückgutschiffe)	110.495.634	110.495.634
- aus vermiedener Ladungsumlenkung (Fahrzeugtransportschiffe)	37.717.634	37.717.634
Nutzen durch Förderung des internationalen Leistungsaustausches	12.477.074	12.477.074
Summe Nutzen	246.905.481	238.552.872
Investitionskosten	15.204.774	15.204.774
Nutzen-Kosten-Verhältnis	16,2	15,7
Differenz-Nutzen-Kosten-Verhältnis zu 0,50 m	16,5	16,5

Selbst wenn man annimmt, dass sämtliche wegfallenden Arbeitsplätze langfristig gefördert werden, reduziert sich das Nutzen-Kosten-Verhältnis auf 14,1; d.h. die Vertiefungsmaßnahme bliebe wirtschaftlich sinnvoll.

In der Cofad-Studie¹⁸ wird gleichwohl die Bedeutung der Funktion und Anwesenheit von Fischereifahrzeugen in den Häfen für den Tourismus dargestellt. Ein Zusammenhang zwischen der Anzahl der am Ort beheimateten Kutter und den jeweiligen Übernachtungszahlen ist jedoch nicht erkennbar. Greetsiel mit 27 beheimateten Kuttern verzeichnete im Jahr 2002 10 Gästeübernachtungen pro Einwohner. Vergleichsweise lag die Übernachtungszahl in Neuharlingersiel mit 14 Kuttern bei 277 und in Varel mit 2 Kuttern bei 9 Übernachtungen pro Einwohner.

¹⁸ Cofad, März 2004, S.147 ff

Die Ergebnisse der Cofad-Studie stützen somit die Annahme, dass sich aus einer Reduzierung der Kutterflotte keine signifikanten touristischen Einbußen herleiten lassen.