

Prognose des Umschlagpotenzials des Hamburger Hafens für die Jahre 2015, 2020 und 2025

- Endbericht -

Bremen, Oktober 2010

Auftraggeber:



Erstellt von:



Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik
Institute of Shipping Economics and Logistics



IHS Global Insight Deutschland GmbH



Raven Trading

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

Universitätsallee 11/13
28359 Bremen
Deutschland
Tel.: +49-421-22096-0
Fax: +49-421-22096-77
<http://www.isl.org>

Ansprechpartner:

Sönke Maatsch
e-Mail: maatsch@isl.org
Tel: +49-421-22096-32

Michael Tasto
e-Mail: tasto@isl.org
Tel: +49-421-22096-73

Inhalt

1 EINLEITUNG	1
2 METHODIK	2
2.1 STRUKTURANALYSE	2
2.1.1 Containerumschlag	2
2.1.2 Umschlag von Massengütern und konventionellem Stückgut	6
2.2 WETTBEWERBSANALYSE	7
2.3 UNTERNEHMENSBEFRAGUNGEN UND WORKSHOP	7
3 REGIONALE STRUKTUREN IM SEEVERKEHR DES HAMBURGER HAFENS	10
3.1 CONTAINERVERKEHR	10
3.1.1 Containerverkehr nach Fahrtgebieten	11
3.1.2 Transshipmentverkehre	14
3.1.3 Container-Hinterlandverkehre	15
3.1.4 Regionale Struktur der Feeder- und Hinterlandverkehre	21
3.1.5 Loco-Quote im Containerverkehr	22
3.2 MASSENGUTVERKEHRE	23
3.2.1 Analyse des seewärtigen Umschlags	24
3.2.2 Verteilungsmodell für den landseitigen Ein- und Ausgang massengutinduzierter Verkehre des Hamburger Hafens	28
3.3 KONVENTIONELLE STÜCKGUTVERKEHRE	31
4 WETTBEWERBSANALYSE	34
4.1 DETERMINANTEN DER WETTBEWERBSPOSITION VON HÄFEN	34
4.2 ENTWICKLUNG DER WELTHANDELSFLOTTE NACH SCHIFFSTYPEN	35
4.2.1 Entwicklung der Containerflotte	35
4.2.2 Bulkerflotte nach Tiefgangsklassen	43
4.3 MARKTANTEILE DER NORDRANGEHÄFEN IM CONTAINERVERKEHR	44
4.3.1 Marktanteilsverschiebungen zwischen führenden Nordrangehäfen 2000-2009	46
4.3.2 Marktanteilsentwicklung führender Nordrangehäfen	48
4.3.3 Reedereistrategien im Containerverkehr	61
4.3.4 Fazit: Wichtigste Determinanten für eine starke Wettbewerbsposition innerhalb der Nordrange im Containerumschlag	65
4.4 MARKTANTEILE DER NORDRANGEHÄFEN IM KONVENTIONELLEN STÜCKGUTVERKEHR	67
4.5 ENTWICKLUNGSTENDENZEN IM MASSENGUTUMSCHLAG	70
5 PROGNOSE DER CONTAINERUMSCHLAGPOTENZIALE DES HAMBURGER HAFENS	74
5.1 DEFINITION DER UNTERSCHIEDLICHEN ENTWICKLUNGSPFADE	75
5.1.1 Annahmen der unterschiedlichen Wirtschaftsprognosen und Implikationen für die Umschlagpotenziale der Nordrangehäfen	75
5.1.2 Definition der unterschiedlichen Wettbewerbsszenarien	80
5.2 PROGNOSE DER CONTAINERUMSCHLAGPOTENZIALE	89
5.2.1 Prognose der Containerumschlagpotenziale unter der neutralen Weltwirtschaftsprognose	89
5.2.2 Prognose der Containerumschlagpotenziale unter der optimistischen Weltwirtschaftsprognose	103
5.2.3 Prognose der Containerumschlagpotenziale unter der pessimistischen Weltwirtschaftsprognose	111
5.3 ZUSAMMENFASSUNG DER PROGNOSEERGEBNISSE	113
6 UMSCHLAGPOTENZIALE FLÜSSIGER UND FESTER MASSENGÜTER	119
6.1 PROGNOSE DER UMSCHLAGPOTENZIALE FLÜSSIGER MASSENGÜTER	119
6.1.1 Basisprognose	120

6.1.2	Potenziale und Risiken für den Umschlag flüssiger Massengüter	121
6.2	PROGNOSE DER UMSCHLAGPOTENZIALE TROCKENER MASSENGÜTER	124
6.2.1	Basisprognose	124
6.2.2	Potenziale und Risiken für den Umschlag trockener Massengüter	126
6.3	PROGNOSE DES GESAMTEN MASSENGUT-UMSCHLAGPOTENZIALS	128
7	UMSCHLAGPOTENZIALE KONVENTIONELLER STÜCKGÜTER	129
7.1	BASISSZENARIO	129
7.2	ALTERNATIVSZENARIEN	130
	ZUSAMMENFASSUNG	132
	KLASSIFIKATIONEN	137
	IHS GLOBAL INSIGHT LÄNDERPROFILE	139
	LITERATURVERZEICHNIS	143
	DATENQUELLEN	143
	GLOSSAR	144

Tabellenverzeichnis

Tab. 1	Hinterlandregionen und Shortsea-Fahrtgebiete	3
Tab. 2	Nordrangehäfen: Containerumschlag nach Marktsegmenten 2005 und 2008 (in 1000 TEU)	10
Tab. 3	Nordrangehäfen: Containerverkehr nach Fahrtgebieten 2005 und 2008 (in 1000 TEU)	11
Tab. 4	Nordrangehäfen: Verkehre zwischen den Nordrangehäfen 2005 und 2008 (in 1000 TEU)	12
Tab. 5	Nordrangehäfen: Leercontaineranteile 2005 und 2008	13
Tab. 6	Nordrangehäfen: Feederverkehre nach Fahrtgebieten 2005 und 2008 (in 1000 TEU)	14
Tab. 7	Nordrangehäfen: Hinterlandverkehr nach Häfen und Modal Split vor Distribution 2008	17
Tab. 8	Hafen Hamburg: Hinterlandverkehr vor und nach Distribution 2008	21
Tab. 9	Hinterland- und Feederverkehre des Hamburger Hafens nach Regionen 2008	22
Tab. 10	Seewärtiger Massenguteingang Hamburg, trockene Massengüter, Hinterland-Modal Split 2008	24
Tab. 11	Seewärtiger Massenguteingang Hamburg, flüssige Massengüter, Hinterland-Modal Split 2008	26
Tab. 12	Seewärtiger Massengutausgang Hamburg, trockene Massengüter, Hinterland-Modal Split 2008	27
Tab. 13	Seewärtiger Massengutausgang Hamburg, flüssige Massengüter, Hinterland-Modal Split 2008	28
Tab. 14	Konventioneller Stückgutumschlag im Hamburger Hafen 2004-2008	32
Tab. 15	Modal Split und Loco-Quote im konventionellen Stückgutverkehr 2008	33
Tab. 16	Ausgewählte Determinanten der Wettbewerbsposition von Seehäfen	34
Tab. 17	Ablieferungen zur Flotte seit 2005 (Stand Juli 2009)	36
Tab. 18	Entwicklung der Größendimensionen von Containerschiffen	38
Tab. 19	Auftragsbestand und Flotte nach TEU-Klassen (Anfang Juli 2009)	39
Tab. 20	Verhältnis von Auftragsbestand zur Containerflotte nach Tiefgangsklassen (Juli 2009)	40
Tab. 21	Durchschnittliche Umschlagkosten im Seeumschlag in ausgewählten europäischen Containerhäfen August/September 2008 und April-Juni 2009	62
Tab. 22	Konventioneller Stückgutumschlag ausgewählter Nordrangehäfen 2004-2008	68
Tab. 23	Konventioneller Eisen- und Stahlumschlag ausgewählter Nordrangehäfen 2004-2008	68
Tab. 24	Konventioneller Fruchturnschlag ausgewählter Nordrangehäfen 2004-2008	69
Tab. 25	Konventioneller Fahrzeugumschlag ausgewählter Nordrangehäfen 2004-2008	69
Tab. 26	Konventioneller Projektladungumschlag ausgewählter Nordrangehäfen 2004-2008	70
Tab. 27	Wettbewerbsszenarien: Einflussgrößen und Annahmen	80

Tab. 28	Containerumschlagkapazitäten der Nordrangehäfen	85
Tab. 29	Neutrale Wirtschaftsprognose: Umschlagpotenziale der Nordrangehäfen bis 2025	90
Tab. 30	Containerumschlagpotenziale des Hamburger Hafens und des Gesamtmarktes 2015-2025, neutrale Wirtschaftsprognose, Basisszenario	92
Tab. 31	Containerumschlagpotenziale des Hamburger Hafens 2015-2025 nach Fahrtgebieten, neutrale Wirtschaftsprognose, Basisszenario	93
Tab. 32	Containerhinterlandverkehre des Hamburger Hafens 2015-2025 nach Hinterlandregionen, neutrale Wirtschaftsprognose, Basisszenario, vor Distribution	93
Tab. 33	Containerumschlagpotenziale des Hamburger Hafens und des Gesamtmarktes 2015-2025, neutrale Wirtschaftsprognose, Potenzialszenario	95
Tab. 34	Containerumschlagpotenziale des Hamburger Hafens 2015-2025 nach Fahrtgebieten, neutrale Wirtschaftsprognose, Potenzialszenario	96
Tab. 35	Containerhinterlandverkehre des Hamburger Hafens 2015-2025 nach Hinterlandregionen, neutrale Wirtschaftsprognose, Potenzialszenario, vor Distribution	97
Tab. 36	Containerumschlagpotenziale des Hamburger Hafens und des Gesamtmarktes 2015-2025, neutrale Wirtschaftsprognose, Chancenszenario	98
Tab. 37	Containerumschlagpotenziale des Hamburger Hafens 2015-2025 nach Fahrtgebieten, neutrale Wirtschaftsprognose, Chancenszenario	99
Tab. 38	Containerhinterlandverkehre des Hamburger Hafens 2015-2025 nach Hinterlandregionen, neutrale Wirtschaftsprognose, Chancenszenario, vor Distribution	100
Tab. 39	Containerumschlagpotenziale des Hamburger Hafens und des Gesamtmarktes 2015-2025, neutrale Wirtschaftsprognose, Risikoszenario	102
Tab. 40	Umschlagpotenzial des Hamburger Hafens: Wettbewerbsszenarien unter der neutralen Weltwirtschaftsprognose	103
Tab. 41	Containerumschlagpotenziale des Hamburger Hafens und des Gesamtmarktes 2015-2025, optimistische Wirtschaftsprognose, Basisszenario	105
Tab. 42	Containerumschlagpotenziale des Hamburger Hafens 2015-2025 nach Fahrtgebieten, optimistische Wirtschaftsprognose, Basisszenario	106
Tab. 43	Containerhinterlandverkehre des Hamburger Hafens 2015-2025 nach Hinterlandregionen, optimistische Wirtschaftsprognose, Basisszenario, vor Distribution	107
Tab. 44	Containerumschlagpotenziale des Hamburger Hafens und des Gesamtmarktes 2015-2025, optimistische Wirtschaftsprognose, Potenzialszenario	108
Tab. 45	Containerumschlagpotenziale des Hamburger Hafens 2015-2025 nach Fahrtgebieten, optimistische Wirtschaftsprognose, Potenzialszenario	109
Tab. 46	Containerhinterlandverkehre des Hamburger Hafens 2015-2025 nach Hinterlandregionen, optimistische Wirtschaftsprognose, Potenzialszenario, vor Distribution	110
Tab. 47	Umschlagpotenzial des Hamburger Hafens: Wettbewerbsszenarien unter der optimistischen Weltwirtschaftsprognose	111
Tab. 48	Umschlagpotenzial des Hamburger Hafens: Wettbewerbsszenarien unter der pessimistischen Weltwirtschaftsprognose	113

Tab. 49	Basis-Umschlagprognose flüssiger Massengüter im See-Eingang des Hamburger Hafens 2015-2025	120
Tab. 50	Basis-Umschlagprognose flüssiger Massengüter im See-Ausgang des Hamburger Hafens 2015-2025	120
Tab. 51	Potenzialprognose flüssiger Massengüter im See-Eingang des Hamburger Hafens 2015-2025	122
Tab. 52	Potenzialprognose flüssiger Massengüter im See-Ausgang des Hamburger Hafens 2015-2025	122
Tab. 53	Risikoprognose flüssiger Massengüter im See-Eingang des Hamburger Hafens 2015-2025	122
Tab. 54	Risikoprognose flüssiger Massengüter im See-Ausgang des Hamburger Hafens 2015-2025	123
Tab. 55	Zusammenschau der Prognosen für den flüssigen Massengutumschlag 2015-2025	123
Tab. 56	Basisprognose trockener Massengüter im See-Eingang des Hamburger Hafens 2015-2025	124
Tab. 57	Basisprognose trockener Massengüter im See-Ausgang des Hamburger Hafens 2015-2025	125
Tab. 58	Potenzialprognose trockener Massengüter im See-Eingang des Hamburger Hafens 2015-2025	126
Tab. 59	Potenzialprognose trockener Massengüter im See-Ausgang des Hamburger Hafens 2015-2025	126
Tab. 60	Risikoprognose trockener Massengüter im See-Eingang des Hamburger Hafens 2015-2025	127
Tab. 61	Risikoprognose trockener Massengüter im See-Ausgang des Hamburger Hafens 2015-2025	127
Tab. 62	Zusammenschau der Prognosen für den trockenen Massengutumschlag 2015-2025	127
Tab. 63	Zusammenschau der Prognosen für den gesamten Massengutumschlag 2015-2025	128
Tab. 64	Basisprognose für den Umschlag konventioneller Stückgüter 2015-2025	129
Tab. 65	Basisprognose und Alternativszenarien zum konventionellen Stückgutumschlag 2008-2025	130
Tab. 66	Hafen Hamburg: Seewärtiger Umschlag 2004-2008 und Loco-Quote 2008 nach Ladungskategorien	133
Tab. 67	Zusammenfassung der Prognoseergebnisse (Referenzszenarien)	135
Tab. 68	Definition der Hauptfahrtgebiete	137
Tab. 69	Definition der Shortsea-Fahrtgebiete	138

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1	Struktur des Containerverkehrsmodells	3
Abb. 2	Schematische Übersicht der Loco-Quoten „vor Distribution“ und „nach Distribution“	4
Abb. 3	Schätzung der Quelle-Ziel-Beziehungen (beladene TEU)	5
Abb. 4	Schematische Darstellung Hinterlandanalyse Massengut/konventionelles Stückgut	6
Abb. 5	Befragung „Massengüter“: Abdeckung	8
Abb. 6	Befragung „konventionelle Stückgüter“: Abdeckung	9
Abb. 7	Schematische Übersicht „Interlining“	13
Abb. 8	Regionales Transshipmentaufkommen und Anteile der Nordrangehäfen 2008	15
Abb. 9	Nordrangehäfen: Gesamter Container-Hinterlandverkehr nach Regionen vor Distribution 2008	16
Abb. 10	Hafen Hamburg: Marktanteil und Modal Split nach Hinterlandregionen 2008	18
Abb. 11	Hafen Hamburg: Container-Hinterlandverkehr nach Verkehrsbezirken in Deutschland vor Distribution 2008	19
Abb. 12	Hafen Hamburg: Importe und Exporte beladener Container über den Hafen Hamburg nach Verkehrsbezirken in Deutschland vor Distribution 2008	20
Abb. 13	Hafen Hamburg: Loco-Verkehre nach Teilsegmenten 2008	23
Abb. 14	Verteilungsmodell für seewärtigen Massengutverkehr - Schritt 1	29
Abb. 15	Verteilungsmodell des seewärtigen Massengutverkehrs- Schritt 2	30
Abb. 16	Entwicklung der Containerflotte 1994-2009	36
Abb. 17	Containerschiffsflotte 1999 und 2009 sowie Orderbuch 2009 nach Größen- und Tiefgangsklassen	37
Abb. 18	Entwicklung der durchschnittlichen Stellplatzkapazität je Schiff nach Baujahren bzw. im Orderbuch (Stand Juli 2009)	38
Abb. 19	Einsatzgebiete von Containerschiffen nach Größenklassen (August 2009)	40
Abb. 20	Anteil der Schiffe unterschiedlicher Längen-, Breiten- und Tiefgangsklassen nach Einsatzgebieten (August 2009)	41
Abb. 21	Verlangsamung des Containerflottenwachstums seit Zuspitzung der Finanzkrise Ende des Jahres 2008	42
Abb. 22	Verteilung des Auftragsbestandes* auf Größenbereiche und Ablieferungsjahre, bekannte Stornierungen/Wandlungen Anfang 2010	42
Abb. 23	TEU-Kapazitäten, die sich seit Okt. 2008 im Auftragsbestand befinden nach Ablieferungsjahren (aus Sicht des Auftragsbestandes Anfang des Jahres 2010)	43
Abb. 24	Bulkerflotte 1999 und 2009 sowie Auftragsbestand nach Größen- und Tiefgangsklassen	44
Abb. 25	Entwicklung des Containerumschlag in der Hamburg-Le Havre-Range 1980-2009	45
Abb. 26	Quartalsweise Verschiebung von Marktanteilen in der Hamburg-Le Havre-Range	46
Abb. 27	Kapazität der Liniendienste und Umschlag in den Nordrangehäfen 1995-2009	47

Abb. 28 Bedeutung der Nordeuropa-Fernostfahrt im Verhältnis zur Transatlantikfahrt	47
Abb. 29 Quartalsweise Entwicklung der Marktanteile des Hamburger Hafens	48
Abb. 30 Marktanteile des Hamburger Hafens an der Kapazität der Deepsea-Linien 1995-2009	49
Abb. 31 Entwicklung des Umschlags nach Fahrtgebieten im Hamburger Hafen 1999-2008	49
Abb. 32 Quartalsweise Entwicklung der Marktanteile von Bremen/Bremerhaven 1999-2009	50
Abb. 33 Marktanteile des Hafens Bremen/Bremerhaven an der Kapazität der Deepsea-Linien 1995-2009	51
Abb. 34 Entwicklung des Umschlags nach Fahrtgebieten in Bremen/Bremerhaven 1999-2008	52
Abb. 35 Quartalsweise Entwicklung der Marktanteile des Hafens Rotterdam 1999-2009	53
Abb. 36 Marktanteile des Hafens Rotterdam an der Kapazität der Deepsea-Linien 1995-2009	54
Abb. 37 Entwicklung des Umschlags nach Fahrtgebieten in Rotterdam 1999-2008	54
Abb. 38 Besondere zeitliche Verteilung des Containerumschlags in Antwerpen 2002-2008	55
Abb. 39 Quartalsweise Entwicklung der Marktanteile des Hafens Antwerpen 1999-2009	56
Abb. 40 Marktanteile des Hafens Antwerpen an der Kapazität der Deepsea-Linien 1995-2009	56
Abb. 41 Entwicklung des Umschlags nach Fahrtgebieten in Antwerpen 1999-2008	57
Abb. 42 Entwicklung des Umschlags nach Fahrtgebieten in Zeebrügge 1999-2008	57
Abb. 43 Quartalsweise Entwicklung der Marktanteile des Hafens Zeebrügge 1999-2009	58
Abb. 44 Marktanteile des Hafens Zeebrügge an der Kapazität der Deepsea-Linien 1995-2009	59
Abb. 45 Quartalsweise Entwicklung der Marktanteile des Hafens Le Havre 1999-2009	60
Abb. 46 Marktanteile des Hafens Le Havre an der Kapazität der Deepsea-Linien 1995-2009	60
Abb. 47 Entwicklung des Umschlags nach Fahrtgebieten in Le Havre 1999-2008	61
Abb. 48 Prognose der Kapazitätsentwicklung der Weltcontainerflotte unter Berücksichtigung von Stornierungen, Streckungen	63
Abb. 49 Durchschnittliche Marktanteilsgewinne nach Terminalneubauten und Fahrrinnenanpassungen	66
Abb. 50 Durchschnittliche TEU-Kapazität der in den einzelnen Nordeuropa-Fernostliniendiensten eingesetzten Schiffe im Sommer 2009	67
Abb. 51 Umschlag von trockenen und flüssigen Massengütern in bedeutenden kontinentalen Nordrangehäfen* 1980-2008	71
Abb. 52 Umschlag von Rohöl und Ölprodukten in ausgewählten Nordrangehäfen* 1997-2008	72
Abb. 53 See-Eingang von Kohle und Eisenerz in ausgewählten Nordrangehäfen* 1997-2008	73
Abb. 54 Entwicklungspfade des Containerumschlagpotenzials des Hafens Hamburg: Übersicht und Darstellungstiefe	74
Abb. 55 IHS-Prognosen zur Entwicklung der Weltwirtschaft im Überblick	76
Abb. 56 Entwicklungspotenziale des Containerumschlags der Nordrangehäfen abgeleitet aus IHS-Prognosen	77

Abb. 57 IHS-Prognosen zum Bruttoinlandsprodukt ausgewählter Volkswirtschaften 2009-2025, neutrale Wirtschaftsprognose	78
Abb. 58 IHS-Prognosen zum Bruttoinlandsprodukt ausgewählter Volkswirtschaften 2009-2025, optimistische Wirtschaftsprognose	79
Abb. 59 IHS-Prognosen zum Bruttoinlandsprodukt ausgewählter Volkswirtschaften 2009-2025, pessimistische Wirtschaftsprognose	79
Abb. 60 Containerverkehre der Hamburg-Le Havre Range mit europäischen Korrespondenzregionen 2005-2008	82
Abb. 61 Illustration des Basiseffekts im gesamten Containerumschlag Hamburgs und der übrigen Nordrangehäfen 2009/2010	82
Abb. 62 Ursprüngliche Wettbewerbshypothese	84
Abb. 63 Containerterminalkapazitäten und -umschlagpotenziale der Nordrangehäfen bis 2025	86
Abb. 64 Containerumschlagpotenziale der Nordrangehäfen bis 2025, neutrale Wirtschaftsprognose, ohne Berücksichtigung von Direktanläufen im Ostseeraum	90
Abb. 65 Containerumschlagpotenziale für den Hafen Hamburg bis 2025, neutrale Wirtschaftsprognose, Basis-Wettbewerbsszenario	91
Abb. 66 Containerumschlagpotenziale für den Hafen Hamburg bis 2025 neutrale Wirtschaftsprognose, Potenzialszenario	94
Abb. 67 Containerumschlagpotenziale für den Hafen Hamburg bis 2025 neutrale Wirtschaftsprognose, Chancenszenario	98
Abb. 68 Containerumschlagpotenziale für den Hafen Hamburg bis 2025 neutrale Wirtschaftsprognose, Risikoszenario	101
Abb. 69 Containerumschlagpotenziale der Nordrangehäfen bis 2025, optimistische Wirtschaftsprognose, ohne Berücksichtigung von Direktanläufen im Ostseeraum	104
Abb. 70 Containerumschlagpotenziale für den Hafen Hamburg bis 2025 optimistische Wirtschaftsprognose, Basisszenario	105
Abb. 71 Containerumschlagpotenziale für den Hafen Hamburg bis 2025 optimistische Wirtschaftsprognose, Potenzialszenario	108
Abb. 72 Containerumschlagpotenziale der Nordrangehäfen bis 2025, pessimistische Wirtschaftsprognose, ohne Berücksichtigung von Direktanläufen im Ostseeraum	112
Abb. 73 Zusammenschau: Umschlagpotenzialprognosen aus 2008 und aus 2010 (Basis-Wettbewerbsszenario der drei verschiedenen weltwirtschaftlichen Prognosen)	114
Abb. 74 Entwicklung Marktanteils des Hafens Hamburg 2000-2009 und Prognose nach Wettbewerbsszenarien 2009-2025 (jeweils neutrale Wirtschaftsprognose)	115
Abb. 75 Hamburg: Prognose der Umschlagpotenziale nach Entwicklungspfaden und Marktsegmenten 2025	116
Abb. 76 Hamburg: Prognose der Umschlagpotenziale nach Entwicklungspfaden und Marktsegmenten 2025 mit Eintrittswahrscheinlichkeiten	117
Abb. 77 Hamburg: Gewichteter Prognosekorridor der Containerumschlagpotenziale 2009-2025	118
Abb. 78 Basisprognose Umschlag flüssiger Massengüter 2015-2025	121
Abb. 79 Zusammenschau der Prognosen für den Umschlag flüssiger Massengüter 2015-2025	123

Abb. 80 Basisprognose Umschlag trockener Massengüter 2015-2025	125
Abb. 81 Zusammenschau der Prognosen für den Umschlag trockener Massengüter 2015-2025	128
Abb. 82 Alternativszenarien zum konventionellen Stückgutumschlag 2008-2025	131
Abb. 83 Hafen Hamburg: Modal Split nach Ladungskategorien 2008	133
Abb. 84 Containerverkehr über den Hafen Hamburg nach Hinterland- und Feederregionen 2008	134
Abb. 85 Prognosekorridore für den Stückgut- und den Massengutumschlag bis 2025	136

1 Einleitung

Die Entwicklung des Güterumschlags im Hafen Hamburg ist das Ergebnis einer Vielzahl von Einflussfaktoren. Der wichtigste Faktor dabei ist die ökonomische Entwicklung im Hinterland des Hamburger Hafens sowie in den Regionen, die von Hamburg aus über Feederverkehre versorgt werden. Wie in vergangenen Studien gezeigt, hat auch die seeseitige Fahrtgebietsstruktur einen entscheidenden Einfluss: je enger ein Hafen mit dynamischen Wachstumsmärkten verzahnt ist, desto höher ist sein Wachstumspotenzial. Mit Hilfe des im Rahmen mehrerer Projekte entwickelten „Containerverkehrsmodells Nordrangehäfen“ haben IHS Global Insight und ISL eine Struktur geschaffen, die es ermöglicht, den Einfluss der unterschiedlichen Wachstumsdynamiken einzelner Außenhandelsrelationen auf das Wachstum der einzelnen Häfen in der Hamburg-Le Havre Range zu simulieren. Die im Rahmen des Modells geschaffene Datenbasis bietet die Möglichkeit, durch die Verknüpfung mit den disaggregierten Quelle-Ziel-Außenhandelsprognosen aus dem IHS Global Insight World Trade Service detaillierte Schätzungen für das Containerumschlagpotenzial einzelner Häfen zu erstellen. Diese Methodik lässt sich grundsätzlich auch auf die Gütersegmente Massengut und Stückgut übertragen.

Die globale und regionale Marktentwicklung – die sich 2008 und 2009 durch die weltweite Finanzkrise von den früher erstellten Prognosen abgekoppelt hat – ist insbesondere für langfristige Prognosen der wichtigste Faktor, jedoch sind in den einzelnen Marktsegmenten zum Teil erhebliche Marktanteilsverschiebungen zwischen den Häfen möglich. Zu den Gründen für solche Marktanteilsverschiebungen zählen Engpässe bei Umschlagkapazitäten einzelner Häfen, Reederei- und Terminalstrategien, unterschiedliche Tiefgangsbedingungen, Tarifstrukturen, etc. Obwohl für einige dieser Faktoren eine Prognose nicht oder nur bedingt möglich ist, lassen sich z.B. aus der Wirkung vergangener Infrastrukturinvestitionen oder dem Einfluss von bestimmten Reedereistrategien auf die Marktanteile Schlussfolgerungen darauf ableiten, wie die derzeit vorhersehbaren Änderungen auf die Marktanteilsentwicklung wirken könnten. Vor dem Hintergrund, dass im Rahmen der aktuellen Krise kurzfristig zum Teil massive Marktanteilsverschiebungen eingetreten sind, ist eine solche auch etwas länger zurückgreifende Analyse für eine Prognose derzeit unerlässlich. Nur so kann abgeschätzt werden, wie sich das wieder einsetzende Wachstum auf die Häfen verteilen wird, d.h. ob die Marktanteilsveränderungen permanent sind, oder ob Rückholeffekte wahrscheinlich sind.

2 Methodik

Die Prognose des Umschlagpotenzials des Hamburger Hafens baut auf den im vorliegenden Zwischenbericht dargestellten Struktur- und Wettbewerbsanalysen auf. Während die Strukturanalyse als Basis dient für die Einschätzung des Wachstums in den Teilmärkten der Nordrangehäfen, zeigt die Wettbewerbsanalyse auf, welche Faktoren in diesen Teilmärkten zu Marktanteilsverschiebungen führen können. Für einige dieser Faktoren (Kapazitätserweiterungen, Vertiefungsmaßnahmen) lassen sich Annahmen über die zukünftige Entwicklung treffen, die zur Anpassung der Prognosen genutzt werden können.

2.1 Strukturanalyse

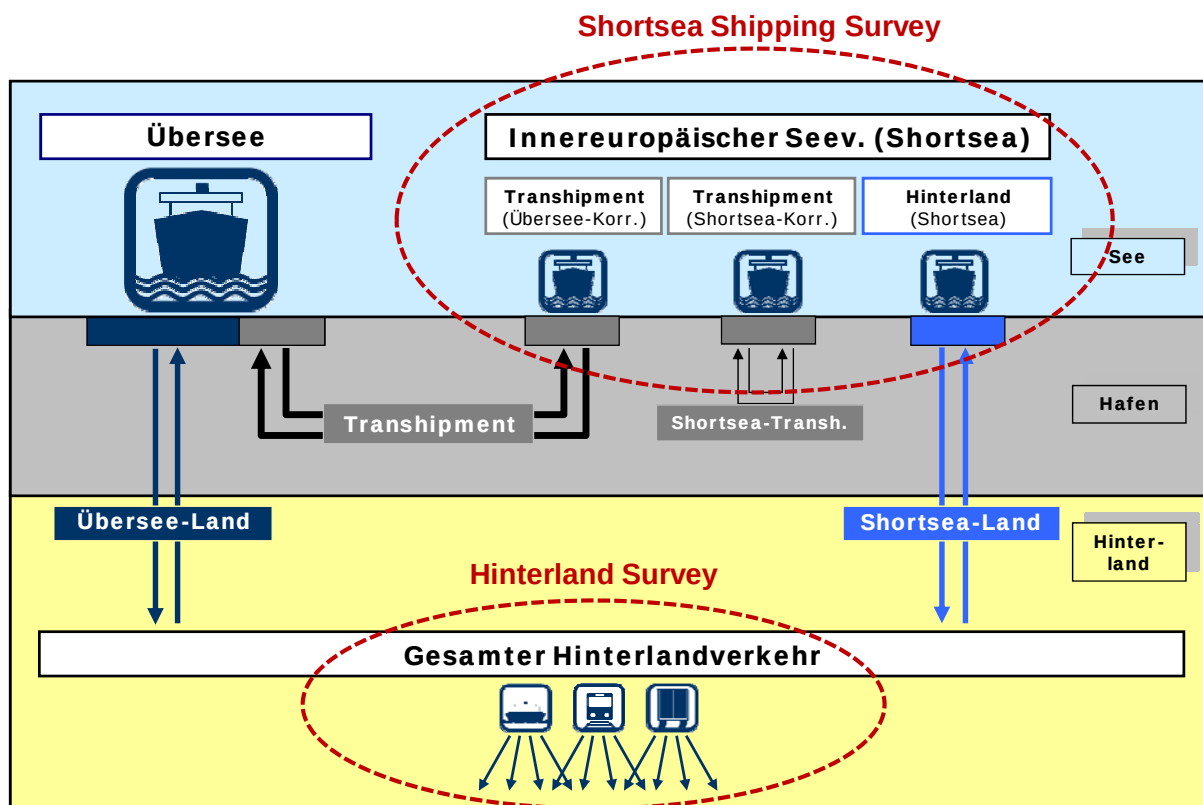
Die regionale Struktur des Containerverkehrs des Hamburger Hafens sowie der Wettbewerbshäfen in der Nordrange ist in amtlichen Statistiken nur teilweise erfasst. Die seeseitigen Herkunfts- und Bestimmungsregionen der umgeschlagenen Container liegen in einer detaillierten Struktur vor, während nur die Häfen über Daten zu Hinterlandverkehren verfügen. Letztere decken jedoch nur die Verkehrsträger Bahn und Binnenschiff ab, die regionale Struktur der LKW-Verkehre wird in keinem der Häfen statistisch erfasst.

Im Rahmen der Strukturanalyse werden die für den Hamburger Hafen relevanten Gütermärkte sowie deren regionaler Zuschnitt ermittelt. Für den Containerverkehr kann dabei auf das Containerverkehrsmodell Nordrangehäfen zurückgegriffen werden, das im Rahmen der Studie um einen Leercontainersplit sowie um eine Analyse der Loco-Verkehre des Hamburger Hafens ergänzt wird. Für die Massengüter und die konventionellen Stückgüter wurden die Strukturen im Rahmen dieser Studie erhoben.

2.1.1 Containerumschlag

Das Containerverkehrsmodell für die Nordrangehäfen beinhaltet Angaben zum Hinterland- und Transshipmentverkehr der Häfen Hamburg, Bremen/Bremerhaven, Rotterdam, Antwerpen, Zeebrügge und Le Havre. Es basiert auf den Umschlagstatistiken der Häfen, Verkehrsträgerstatistiken und Befragungen, die für den Lkw-Verkehr und die Ermittlung von Transshipmentanteilen im innereuropäischen Seeverkehr unerlässlich sind.

Abb. 1 Struktur des Containerverkehrsmodells



Darstellung: ISL

Das Containerverkehrsmodell unterscheidet insgesamt 25 Hinterlandregionen (die 16 deutschen Bundesländer plus neun europäische Staaten) und elf Länder als Transshipment-Fahrtgebiete.

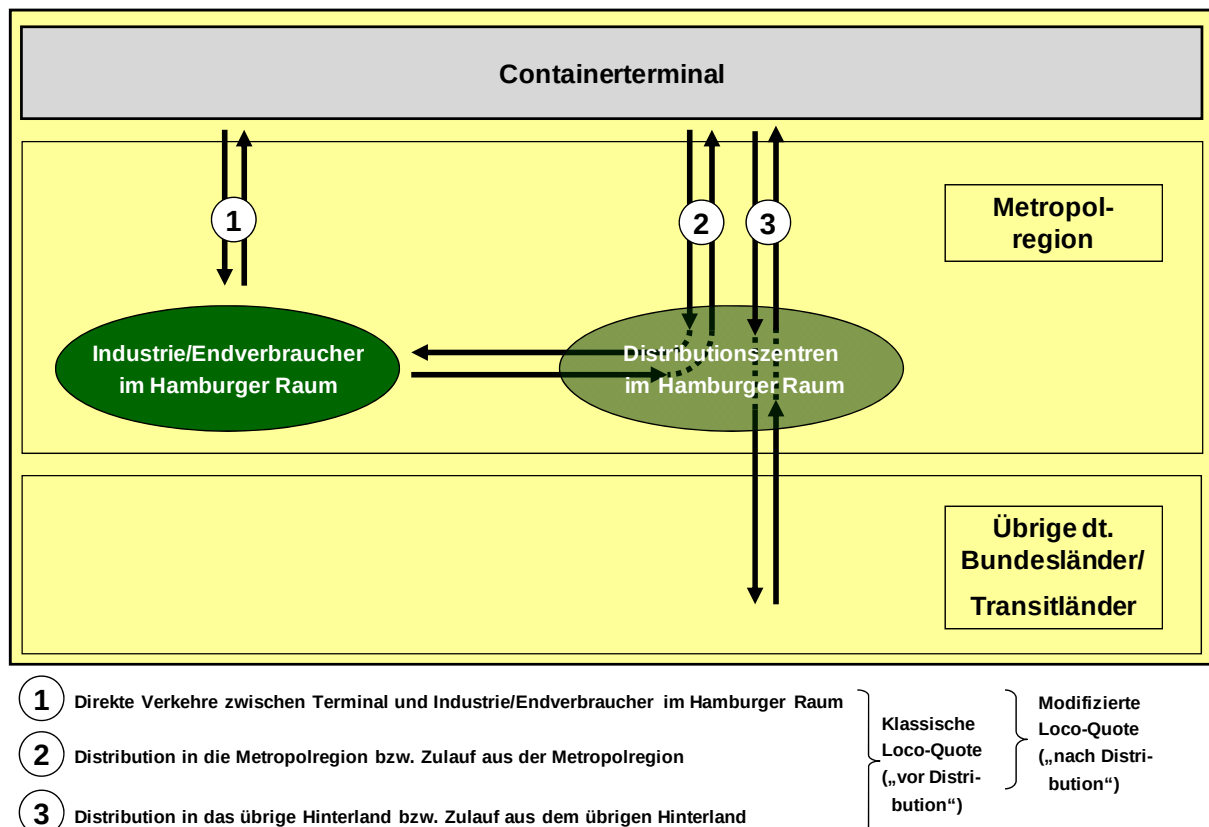
Tab. 1 Hinterlandregionen und Shortsea-Fahrtgebiete

Hinterlandregionen	Shortsea/Transshipment-Fahrtgebiete
• Deutschland - o Schleswig-Holstein - o Hamburg - o Niedersachsen - o Bremen - o Nordrhein-Westfalen - o Hessen - o Rheinland-Pfalz - o Baden-Württemberg - o Bayern - o Saarland - o Berlin - o Mecklenburg-Vorpommern - o Brandenburg - o Sachsen-Anhalt - o Thüringen - o Sachsen • Polen • Tschechien • Slowakei • Ungarn • Österreich • Schweiz • Frankreich • Belgien/Luxemburg • Niederlande • übrige	• Dänemark • Norwegen • Schweden • Finnland • Russland • Baltische Staaten • Polen • Vereinigtes Königreich • Irland • Spanien • Portugal

Die Daten aus dem Containerverkehrsmodell dienen als Datenbasis für weitere Analysen. Eine Unterscheidung zwischen beladenen und leeren Containern ist notwendig, da die Wachstumsraten der Außenhandelsentwicklung nur auf den Umschlag beladener Container bezogen sind. Leercontainer dagegen werden über eine Ungleichgewichtsanalyse als resultierende Größe ermittelt. Die Struktur der Leercontainertransporte von/nach Hamburg für das Basisjahr wurde anhand ergänzend für die HPA durchgeführter Analysen ermittelt.

Darüber hinaus wurde für den Hafen Hamburg eine gesonderte Analyse zu Loco-Verkehren einschließlich logistisch induzierter Verkehre erstellt sowie Dänemark und Polen in jeweils zwei Regionen untergliedert. Die Analyse der Loco-Verkehre erfolgte mit Hilfe eines Schätzansatzes, der bereits im Rahmen der Studie „Containerverkehrsmodell Hafen Hamburg“ aus dem Jahre 2007 eingesetzt wurde (ISL/Global Insight 2007). Darin wurden die Verkehre zwischen dem Hafen und der Metropolregion anhand von Befragungsergebnissen untergliedert in Verkehre mit Endverbrauchern/Industrie und Verkehre aus oder in Distributionszentren. Dieses Schätzmodell wurde mit Hilfe von Befragungen auf das Basisjahr 2008 aktualisiert.

Abb. 2 Schematische Übersicht der Loco-Quoten „vor Distribution“ und „nach Distribution“



Darstellung: ISL

Um Quelle-Ziel-Beziehungen zu schätzen, werden schließlich die Umschlags- und Hinterlanddaten miteinander verknüpft. Die Anteile der Übersee-Fahrtgebiete eines Hafens werden zunächst auf die Hinterlandverkehre übertragen – getrennt für beladene und leere Container. Das heißt, dass beispielsweise für die von Polen in den Hafen Hamburg transportierten Container unterstellt wird, dass der überwiegende Teil dieser Container für Asien bestimmt sind, da Asien im ausgehenden Verkehr das bedeutendste Fahrtgebiet ist.

In einem zweiten Schritt werden die so ermittelten Containerexporte aus den jeweiligen Hinterlandregionen je Fahrtgebiet über alle Nordrangehäfen aufsummiert. Durch die Aufsummierung

der Anzahl beladener Container über alle einbezogenen Häfen ergeben sich Gesamtsummen für den Transport beladener Container je Richtung und Relation. Für die Verkehre mit außereuropäischen Fahrtgebieten werden die Summen pro Relation mit den Gesamtsummen der entsprechenden Relation im IHS Global Insight World Trade Service abgeglichen (z.B. polnische Exporte nach Asien). Die Verteilung der Shortsea-Verkehre erfolgt dabei mit Hilfe von Plausibilitäten, die bereits im Rahmen der Studie „Containerverkehrsmodell Hafen Hamburg“ aus dem Jahre 2007 entwickelt wurden.¹

Abb. 3 Schätzung der Quelle-Ziel-Beziehungen (beladene TEU)



Darstellung: ISL

Die aus den Hafen- und Hinterlandschätzungen generierten Gesamtsummen einer Relation dürfen nicht größer sein als der gesamte Handel in TEU zwischen diesen Regionen, der im World Trade Service abgebildet ist. Je nach Hinterlandregion können erhebliche Mengen über nicht im Modell erfasste Häfen transportiert werden, z.B. Handel zwischen Frankreich und Asien, der zum Teil auch über Mittelmeerhäfen (insbesondere Marseille) abgewickelt wird. Darüber hinaus könnte der Anteil von Asienverkehren an den Verkehren zwischen Polen und Hamburg kleiner sein als im Seeverkehr, während andere Regionen höhere Anteile an Asien-Verkehren aufweisen. Die Kalibrierung des Modells erfolgt über einen hierarchischen Plausibilitätsalgorithmus.

¹ Während ein erheblicher Teil des Hinterlandes des Hamburger Hafens im Osten Deutschlands und Polen liegt, ist für Shortsea-Verkehre aus dem Ostseeraum über Hamburg davon auszugehen, dass diese entweder für die lokale Wirtschaft bestimmt sind, oder für das westliche und südliche Hinterland. Für Verkehre aus Skandinavien nach Ostdeutschland oder Polen bieten dagegen die entsprechenden Ostseehäfen deutliche Kostenvorteile (keine Kanaldurchfahrt, kürzere Strecke über See und im Hinterland).

Im Anschluss an die Schätzung der beladenen Container erfolgt die Schätzung der Verteilung der Leercontainer auf Hinterland- und Transshipmentregionen zur Bildung von Quelle-Ziel-Beziehungen. Die Schätzung für Hinterlandverkehre von Leercontainern, für die keine umfassende Datenbasis existiert, erfolgt auf Basis einer Ungleichgewichtsanalyse zwischen den Importen und Exporten einer Region. Die Schätzungen werden mit erhältlichen Datenquellen für einzelne Verkehrsträger sowie Desk-Research-Ergebnissen kalibriert.

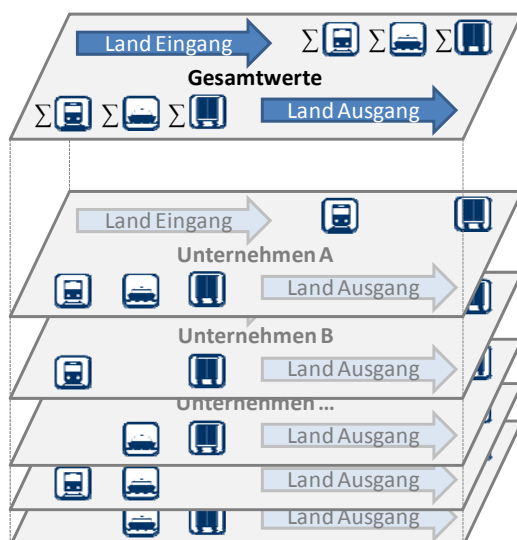
Die oben genannten Schritte werden neben dem Standardszenario aus dem World Trade Service auch für zwei Alternativszenarien (optimistisch/pessimistisch) zur Entwicklung des internationalen Seehandels durchgeführt. Für die Alternativszenarien werden zunächst alternative Annahmen zu wichtigen Einflussgrößen der weltwirtschaftlichen Entwicklung getroffen (z.B. Kreditvergabe, Ölpreis) und deren Einfluss auf das BIP-Wachstum der einzelnen Volkswirtschaften bzw. Ländergruppen simuliert. In einem dritten Schritt wurden aus den BIP-Prognosen Containerhandelsprognosen (beladene TEU) entwickelt.

2.1.2 Umschlag von Massengütern und konventionellem Stückgut

Die Hinterlandverteilung vieler Massengüter und konventioneller Stückgüter ist im Gegensatz zum Containerverkehr von einem oder einigen wenigen Kunden im Hinterland geprägt. Für alle Güter, für die wenige Kunden im Hinterland einen Großteil des Umschlags generieren (z.B. Peine/Salzgitter für Eisenerze) wird daher eine gesonderte Untersuchung der Hinterlandstruktur vorgenommen. Wo verfügbar werden Angaben zu den Hinterlandregionen und zum Modal Split dargestellt.

Um ein möglichst genaues Bild der Verkehrsströme zwischen dem Hamburger Hafen und dem Hinterland zu zeichnen, wurden im Rahmen der Unternehmensbefragung die Betreiber der umschlagstärksten Terminals der jeweiligen Güterarten befragt und die so gewonnenen Angaben zu einem Gesamtbild aggregiert.

Abb. 4 Schematische Darstellung Hinterlandanalyse Massengut/konventionelles Stückgut



Quelle: ISL

Für die Massengutverkehre konnten im Rahmen der Befragung alle wichtigsten Unternehmen befragt werden, so dass die Ergebnisse fast einer Vollerhebung gleichkommen. Auch im Bereich konventioneller Stückgüter war die Teilnahmebereitschaft sehr hoch. Ergänzend konnte für die-

ses Segment auf Ergebnisse einer detaillierten Untersuchung aus dem Jahre 2007 zurückgegriffen werden, an dem sich alle großen Terminalbetreiber beteiligt hatten.

2.2 Wettbewerbsanalyse

Die im Rahmen der Strukturanalyse ermittelten Marktstrukturen eines jeden Hafens bestimmen weitgehend dessen Dynamik. Allerdings überlappen sich die Märkte der Häfen zum Teil, und so kann es immer wieder zu Marktanteilsverschiebungen zwischen Häfen kommen. Die Prognose solcher Marktanteilsverschiebungen ist für einen langen Zeitraum nicht realisierbar, jedoch können aus bestimmten absehbaren Veränderungen (Zufahrt, Terminals, Eignerverhältnisse, etc.) Rückschlüsse auf die mittelfristige Entwicklung der Marktanteile gezogen werden.

Der Umschlagrückgang Ende 2008/Anfang 2009 traf den Hamburger Hafen besonders stark. Er erlitt erhebliche Marktanteilsverluste gegenüber den Wettbewerbshäfen. Im Containerverkehr lag der Marktanteil Hamburgs im 2. Quartal 2008 noch bei 25,0%, im ersten Quartal 2009 betrug er nur noch 23,6%. Insbesondere im Transshipmentverkehr mussten deutliche Marktanteilsverluste verkraftet werden. Bei einem Gesamtmarkt von knapp 40 Mio. TEU jährlich entspricht dieser Marktanteilsverlust ca. 500 Tsd. TEU, etwa 5% des jährlichen Containerumschlags des Hamburger Hafens – zusätzlich zu den Verlusten aufgrund des schrumpfenden Gesamtmarktes.²

Im Rahmen der Wettbewerbsanalyse werden die Faktoren der Marktanteilsentwicklung im Containerverkehr deutlich ausführlicher als in früheren Prognosen für den Hamburger Hafen untersucht. Mit Hilfe einer Analyse der Umschlagentwicklung der Jahre 2000-2007 werden Marktanteilsverschiebungen in diesem Zeitraum identifiziert, um in einem zweiten Schritt die Gründe für solche Verlagerungen zu identifizieren. Dazu werden neben den Entwicklungen in den Wettbewerbshäfen auch Entwicklungen der Welthandelsflotte und die Einsatzstrukturen untersucht werden.

Zum einen soll mit diesen Analysen geprüft werden, ob die Marktanteilsverluste aller Voraussicht nach dauerhaft sein werden. Zum anderen dienen die Ergebnisse aus der Analyse der Marktanteilsverschiebungen als Basis für die Abschätzung zukünftiger Entwicklungen. Die Prognose der Marktpotenziale, die sich aus den außenhandelsbasierten Betrachtungen ergeben, soll auf Basis dieser Ergebnisse eingehend diskutiert werden, um aufzuzeigen, welche zukünftigen Verlagerungen zu erwarten sind.

2.3 Unternehmensbefragungen und Workshop

Neben den Daten aus dem Containerverkehrsmodell und den Umschlagstatistiken der Nordrangehäfen wurde eine Vielzahl von Gesprächen mit Vertretern der maritimen und der verladenden Wirtschaft geführt, um das Expertenwissen über die Struktur der Verkehrsströme und die zukünftigen Perspektiven in den verschiedenen Gütersegmenten möglichst umfassend einzubeziehen. Dabei wurden für Massengüter und konventionelle Stückgüter insgesamt 22 Einzelgespräche mit Umschlag- und Industriebetrieben geführt, während für den Bereich Container zunächst die Ergebnisse aus dem Containerverkehrsmodell und eine vorläufige Prognose erstellt wurde, die mit Vertretern der Branche im Rahmen eines Workshops diskutiert wurde. Um eine möglichst breite Beteiligung zu erreichen, wurde bei der Befragung vereinbart, dass von der Nennung von Firmennamen innerhalb des Berichts abgesehen wird. Die Ergebnisse aus den Befragungen wurden nach Güterbereichen aggregiert und dadurch anonymisiert.

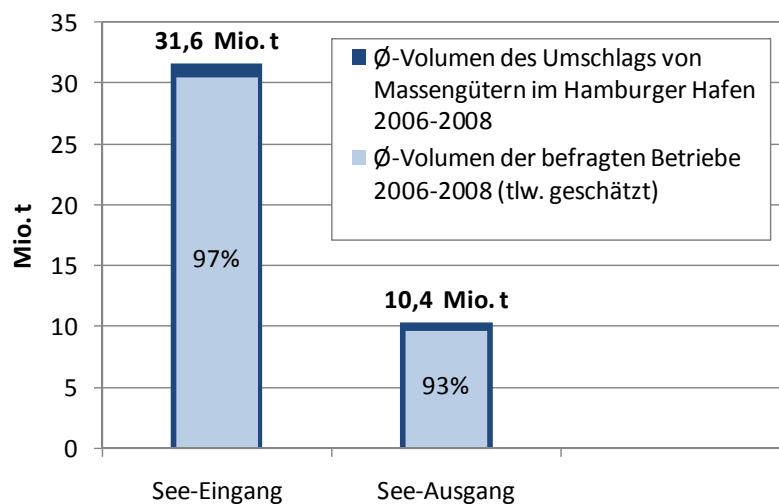
² Quelle: ISL Monthly Container Port Monitor (MCPM)

Befragungen zum Massengutumschlag

Für den Massengutumschlag wurden insgesamt 15 Massengutterminals bzw. im Hafenbereich ansässige Unternehmen im Rahmen von persönlichen Gesprächen oder telefonisch befragt. Schwerpunkte der Befragung waren der seewärtige und landseitige Umschlag von Massengütern einschließlich der regionalen und modalen Verteilung im Hinterland sowie die jeweiligen Entwicklungsperspektiven.

Die Beteiligung an der Unternehmensbefragung war überragend. Zu allen wichtigen Gütergruppen konnten jeweils die bedeutendsten Marktteilnehmer befragt werden, doch auch die „Minor Bulks“ wie z.B. Baustoffe konnten im Rahmen der Befragung ausführlich erfasst werden. Insgesamt vereinten die teilnehmenden Unternehmen ca. 96% des Massengutumschlags des Hamburger Hafens.

Abb. 5 Befragung „Massengüter“: Abdeckung

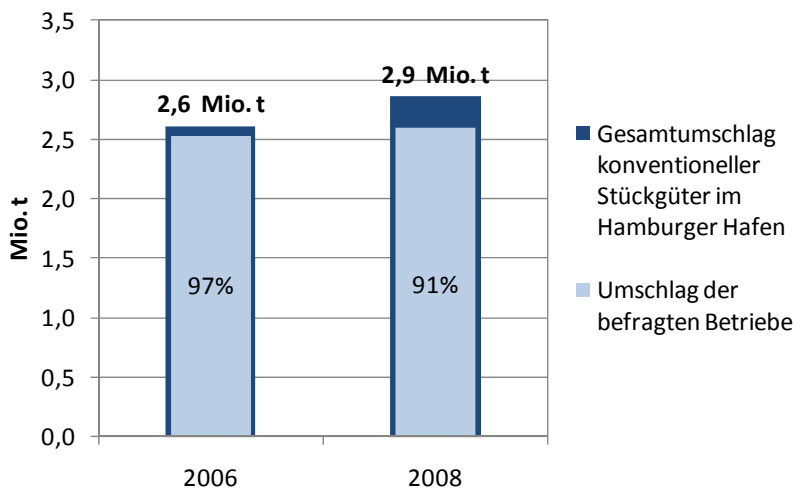


Quelle: ISL

Die Ergebnisse aus Unternehmensbefragung „Massengüter“ wurden in der vorliegenden Studie vor allem für ein Hinterland-Verteilungsmodell der Massengutverkehre (s. 3.2.2) sowie die Massengutprognose (Kapitel 6) genutzt.

Befragungen zum konventionellen Stückgutumschlag

Auch im konventionellen Stückgutumschlag wurden Einzelbefragungen mit Terminalbetrieben durchgeführt. Fünf Betriebe mit einem Anteil von über 90 Prozent am gesamten konventionellen Stückgutumschlag des Hamburger Hafens beteiligten sich an der Befragung, alle bedeutenden Gütergruppen waren mit mindestens einem Umschlagbetrieb repräsentiert. Für die Hinterlandverteilung der Verkehre einzelner fehlender Betriebe konnte noch auf sehr ausführliche Befragungsergebnisse aus dem Jahre 2007 (Basisjahr 2006) zurückgegriffen werden.

Abb. 6 Befragung „konventionelle Stückgüter“: Abdeckung

Quelle: ISL

Die Ergebnisse der Befragung flossen in die Strukturanalyse des konventionellen Stückgutumschlags (s. 3.3) und die Prognose des Umschlagpotenzials (Kap. 7) ein.

Workshop zum Containerumschlag

In einem Workshop, zu dem am 25. Februar 2010 Vertreter von Containerumschlagebetrieben, Deepsea-, Shortsea- und Containerliniendienstbetreiber sowie Hinterlandtransportunternehmen und Spediteure eingeladen waren, wurden erste Prognoseergebnisse zum Containerumschlag präsentiert und mit den beteiligten Vertretern diskutiert. Zu den Themen gehörten:

- Ergebnisse der Weltwirtschaftsprognosen von IHS Global Insight und deren Auswirkung auf den relevanten Markt der Nordrangehäfen
- Vorläufige Ergebnisse zum Umschlagpotenzial der Nordrangehäfen und Hamburgs
- Annahmen zur Basisprognose sowie zu Alternativszenarien

Die Diskussionsergebnisse wurden in der Folge in die verschiedenen Prognoseszenarien integriert und das Modell neu durchgerechnet. In vielen Punkten bestätigten die Diskussionen jedoch die bereits zuvor getroffenen Annahmen, so dass die Prognoseergebnisse sich nur leicht veränderten.

3 Regionale Strukturen im Seeverkehr des Hamburger Hafens

Der Hamburger Hafen ist als Universalhafen Schnittstelle für viele unterschiedliche Handelsströme. Für weite Teile Deutschlands sowie für Polen, Tschechien, die Slowakei, Ungarn und Österreich ist er der wichtigste Handelshafen für containerisierte Verkehre. Er ist außerdem der größte Massenguthafen Deutschlands mit zentraler Bedeutung für die deutsche Stahlindustrie sowie die Energieversorgung. Für den Maschinen- und Fahrzeugbau ist er ein wichtiger Exporthafen. Neben seiner Rolle für das Hinterland ist Hamburg darüber hinaus aufgrund seiner geographischen Nähe zum Ostseeraum und zum Nord-Ostsee-Kanal für Feederverkehre nach Nord- und Osteuropa besonders gut geeignet.

Im Folgenden werden die regionalen Strukturen des Güterverkehrs sowohl seeseitig als auch landseitig für die Güterbereiche Containerverkehr, Massengut und konventionelles Stückgut untersucht. Dabei steht nicht nur die Bedeutung des Hamburger Hafens für die einzelnen Hinterlandregionen im Fokus, sondern auch – mit Blick auf die Umschlagprognose – die daraus folgenden Anteile der Hinterlandregionen am Seeverkehr des Hafens. Die unterschiedliche Wachstumsdynamik der verschiedenen regionalen Teilmärkte ist in den Umschlagprognosen für die Güterbereiche berücksichtigt.

3.1 Containerverkehr

Im Containerumschlag ist die Entwicklung des Hafens Hamburg nur unter Berücksichtigung der anderen bedeutenden Nordrangehäfen zu verstehen. Die Entwicklung des Containerumschlags der Nordrangehäfen war in den vergangenen Jahren geprägt durch die unterschiedliche Entwicklung regionaler Teilmärkte. Seeseitig sind vor allem die Importe aus China deutlich gestiegen, darunter ein steigender Anteil an Transshipmentverkehren für Mittel- und Osteuropa. Auch im Hinterland war das Wachstum der Verkehre mit Mittel- und Osteuropa höher als im übrigen Hinterland. In diesem Marktumfeld ergaben sich aus dem Wettbewerb zwischen den Nordrangehäfen Marktanteilsverschiebungen, aufgrund derer das Wachstum der Häfen zum Teil deutlich vom Gesamtmarkt abweicht.

Tab. 2 Nordrangehäfen: Containerumschlag nach Marktsegmenten 2005 und 2008 (in 1000 TEU)

Häfen	Deepsea-Land			Shortsea-Land			Transshipment			Gesamt		
	2005 ^r	2008	Ø WR	2005 ^r	2008	Ø WR	2005 ^r	2008	Ø WR	2005 ^r	2008	Ø WR
Hamburg	3781	4752	7,9%	477	548	4,8%	3837	4469	5,2%	8095	9769	6,5%
Bremen/Bhv.	1189	2007	19,1%	146	248	19,2%	2404	3229	10,3%	3739	5483	13,6%
Rotterdam	4958	5623	4,3%	2090	2013	-1,2%	2180	3029	11,6%	9228	10665	4,9%
Antwerpen	4225	5102	6,5%	927	1328	12,7%	1330	2148	17,3%	6482	8578	9,8%
Zeebrügge	383	722	23,6%	764	916	6,2%	261	572	29,8%	1408	2210	16,2%
Le Havre	1112	1466	9,6%	161	185	4,7%	845	838	-0,3%	2119	2489	5,5%
Gesamt	15648	19672	7,9%	4565	5237	4,7%	10858	14284	9,6%	31071	39194	8,0%

^r auf Basis von neuen Befragungsergebnissen revidierte Ergebnisse

Quelle: ISL Containerverkehrsmodell Nordrangehäfen

Das Wachstum des Containerumschlags im Hamburger Hafen blieb in den Jahren nach 2005 unter dem Wachstum des Gesamtmarktes. Trotz der hohen Bedeutung des besonders dynami-

schen Transshipmentsegments wuchs der Umschlag nur um durchschnittlich 6,5 % p.a., während der Gesamtmarkt um 8,0 % wuchs. Der Grund hierfür sind vor allem Marktanteilsverluste im Transshipmentumschlag und der Effekt einer vergleichsweise hohen Auslastung der Kapazitäten.

Im Folgenden wird der Containerumschlag des Hamburger Hafens im Vergleich mit den Nordrangehäfen nach seeseitigen Fahrtgebieten (3.1.1) und nach Transshipmentregionen (3.1.2) analysiert. In Abschnitt 3.1.3 wird die Bedeutung des europäischen Hinterlandes für Hamburg und die übrigen Nordrangehäfen dargestellt. Im gesamten Kapitel 3.1 können revidierte Ergebnisse für das Basisjahr 2005 zum Vergleich herangezogen werden, die jedoch teilweise aufgrund von Änderungen in der Stichprobe nicht vergleichbar sind.

3.1.1 Containerverkehr nach Fahrtgebieten

Containerverkehre mit Übersee-Fahrtgebieten (vgl. Klassifikation S. 137f.) nahmen in den Nordrangehäfen zwischen 2005 und 2008 stärker zu als Verkehre mit europäischen Korrespondenzhäfen. Bei den Shortsea-Verkehren war insbesondere das durchschnittliche jährliche Wachstum mit dem Fahrtgebiet Westeuropa mit 3,0 % besonders niedrig. Mehr als die Hälfte der Westeuropa-verkehre entfielen auf die britischen Inseln. Als besonders dynamisch hingegen erwiesen sich die Verkehre zwischen den Nordrangehäfen und den osteuropäischen Ostsee-Anrainern (19,1 % p.a.).

Aber auch in der Übersee-Fahrt gab es deutliche Unterschiede in der Dynamik einzelner Fahrtgebiete. Während die Verkehre mit Nordamerika nur um 3,4 % p.a. zunahmen, stiegen die Verkehre mit Nordostasien um 11,3 %, die mit Südamerika sogar um 12,4 % p.a. Auch der Umschlag von Containern für Nord- und Westafrika nahm rapide zu, jedoch sind die Mengen nach wie vor vergleichsweise gering. Ein Teil des Wachstums in Nordafrika ist auf Transshipment-Verkehre in Port Said und anderen Hub-Häfen der Region zurückzuführen.

Tab. 3 Nordrangehäfen: Containerverkehr nach Fahrtgebieten 2005 und 2008 (in 1000 TEU)

Fahrtgebiete	Hamburg				übr. Nordrangehäfen				Gesamt		
	1000 TEU		Marktanteil		1000 TEU		Marktanteil		1000 TEU		Ø WR
	2005	2008	2005	2008	2005	2008	2005	2008	2005	2008	05-08
Shortsea	2.779	3.138	25,3%	23,1%	8.215	10.443	74,7%	76,9%	10.994	13.581	7,3%
Westeuropa	552	526	9,6%	8,4%	5.172	5.731	90,4%	91,6%	5.724	6.258	3,0%
Nordeuropa	1.324	1.247	49,9%	38,6%	1.330	1.985	50,1%	61,4%	2.654	3.232	6,8%
Osteuropa	842	1.326	44,7%	41,8%	1.040	1.850	55,3%	58,2%	1.882	3.176	19,1%
Südosteuropa	61	38	8,3%	4,2%	674	877	91,7%	95,8%	734	916	7,6%
Deepsea	5.317	6.631	26,5%	25,9%	14.760	18.982	73,5%	74,1%	20.077	25.612	8,5%
Nordafrika	83	68	14,5%	7,5%	490	831	85,5%	92,5%	573	899	16,2%
Westafrika	40	67	10,2%	10,0%	355	606	89,8%	90,0%	395	673	19,5%
Ostafrika	1	1	3,4%	11,0%	18	4	96,6%	89,0%	19	5	-35,5%
Südafrika	27	52	4,8%	7,7%	541	624	95,2%	92,3%	568	676	5,9%
Nordamerika	417	358	10,5%	8,2%	3.548	4.029	89,5%	91,8%	3.965	4.387	3,4%
Mittelamerika	64	69	9,8%	7,8%	592	814	90,2%	92,2%	656	883	10,4%
Südamerika	363	438	26,3%	22,3%	1.017	1.522	73,7%	77,7%	1.380	1.959	12,4%
Westasien	341	390	21,7%	21,4%	1.230	1.430	78,3%	78,6%	1.571	1.820	5,0%
Südostasien	1.023	1.323	30,1%	31,4%	2.381	2.895	69,9%	68,6%	3.405	4.218	7,4%
Nordostasien	2.880	3.818	40,2%	38,7%	4.287	6.052	59,8%	61,3%	7.168	9.870	11,3%
Ozeanien	77	47	22,2%	21,3%	268	174	77,8%	78,7%	345	221	-13,8%
unbekannt	0	0	0,0%	0,0%	32	1	100,0%	100,0%	32	1	-74,7%
Insgesamt	8.095	9.769	26,1%	24,9%	22.976	29.425	73,9%	75,1%	31.071	39.194	8,0%

Quelle: ISL auf Basis von Umschlagstatistiken der Häfen

Während der Hamburger Hafen in der Asienfahrt ungefähr mit dem Markt gewachsen ist, wurde im Verkehr mit Nordeuropa ein Rückgang verzeichnet, während die übrigen Nordrangehäfen ein deutliches Plus verzeichnen konnten.

In den Westeuropa-Verkehren sind auch Verkehre zwischen den genannten Nordrangehäfen enthalten, die sich 2008 auf insgesamt 730 Tsd. TEU summierten. Hier gab es nur einen leichten Anstieg gegenüber 2005, die Verkehre aus anderen Nordrangehäfen nach Hamburg brachen sogar um mehr als die Hälfte ein.

Tab. 4 Nordrangehäfen: Verkehre zwischen den Nordrangehäfen 2005 und 2008 (in 1000 TEU)

Von...	Nach...						Gesamt	
	Hamburg	Bremen/ Bremerh.	Rotterdam	Antwerpen	Zeebrügge	Le Havre	2008	2005
Hamburg	-	30	19	103	6	21	179	143
Bremen/Bhv.	40	-	28	44	1	14	127	84
Rotterdam	16	36	-	13	12	20	98	141
Antwerpen	31	49	10	-	41	52	182	224
Zeebrügge	-	-	7	43	-	3	53	24
Le Havre	23	16	14	25	13	-	90	89
Gesamt 2008	110	131	79	228	73	110	730	
Gesamt 2005	247	97	88	120	32	121		705

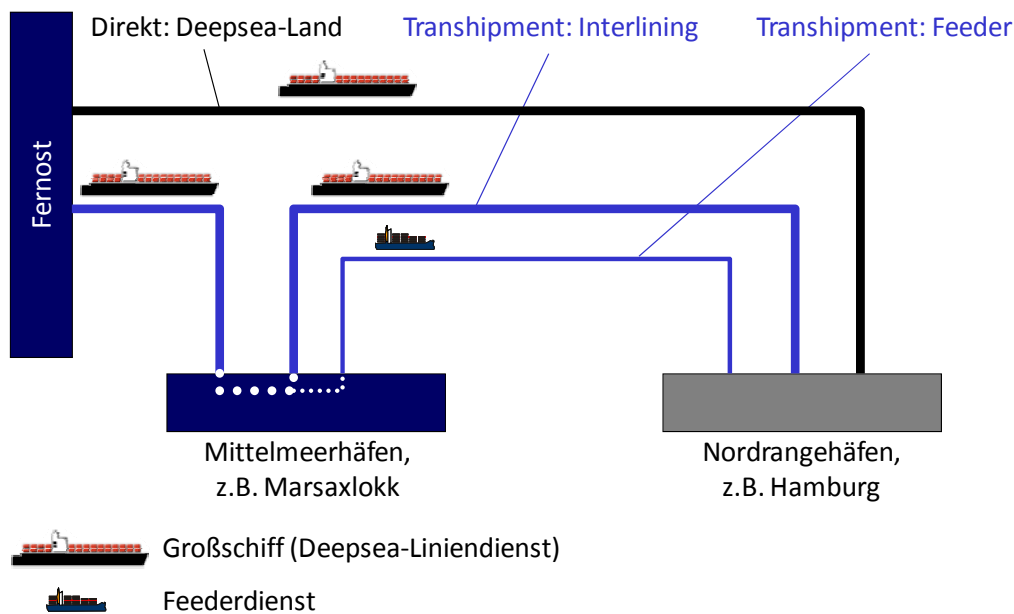
Quelle: ISL auf Basis von Umschlagangaben der Häfen

Diese Verkehre enthalten neben kleineren Mengen direkter Shortsea-Verkehre sogenannte Transhipmentverkehre zwischen Nordrangehäfen. Diese entstehen dadurch, dass die meisten Großcontainerschiffe aus der Überseefahrt nur zwei bis drei Häfen in der Nordrange im Fahrplan haben, so dass Container, die für einen anderen Hafen bestimmt sind, von einem dieser Häfen aus weitertransportiert werden müssen. Insbesondere bei Verkehren, die im Hinterland von Drittanbietern transportiert werden („Merchant Haulage“), besteht oft eine Präferenz für einen bestimmten Lösch- bzw. Ladehafen, um die Vor- bzw. Nachlaufkosten zu minimieren. Der Anstieg der Verkehre zwischen den beiden belgischen Häfen von 14 Tsd. auf 84 Tsd. TEU beispielsweise ist auf die Verlagerung von Liniendiensten aus Antwerpen nach Zeebrügge zurückzuführen, nach der die Reederei Umfuhren für die Container organisieren musste, die als Lösch- oder Ladehafen Antwerpen hatten.³

Einige Häfen im Mittelmeerraum werden von den großen Containerreedereien und -allianzen als Hub-Häfen genutzt, in denen neben Verkehren für den Mittelmeerraum auch Verkehre mit Nordeuropa organisiert werden. Ein erheblicher Anteil des Aufkommens zwischen der Nordrange und den genannten Hub-Häfen entfällt auf sogenannte Interlining-Verkehre, bei denen Container in einem Hub von einem Übersee-Containerliniendienst auf einen anderen verschoben werden. Container, die laut Umschlagstatistiken beispielsweise Quelle oder Ziel in Marsaxlokk hatten, wurden auf einem ersten Fernostdienst bis dort gebracht und mit einem zweiten Dienst bis in die Nordrange. Die Großcontainerschiffe, die ohnehin auf ihren Routen diese Strecke fahren, übernehmen dabei gewissermaßen die Rolle eines Feederdienstes.

³ vgl. Stroman: Zeebrugge as gateway to the Belgian market for Mærsk Sealand, Rotterdam 2005, S. 13

Abb. 7 Schematische Übersicht „Interlining“



Auswertungen von Daten für den Hamburger Hafen bestätigen den Ansatz des Containerverkehrsmodells Nordrangehäfen, den Anteil der Interlining-Verkehre für die Verkehre mit dem Mittelmeerraum an den Korrespondenzhäfen festzumachen. Während die Verkehre mit den großen Hubs im Mittelmeer zu 94 % auf Schiffen mit mehr als 3000 TEU Kapazität entfielen, lag deren Anteil bei den übrigen Häfen im Mittelmeer nur bei 24 %. Die Identifizierung dieser Verkehre ist auch für die Prognose relevant, da für diese „verdeckten“ Asienverkehre ein anderes Marktwachstum relevant ist als für die innereuropäischen Shortsea-Verkehre.

Der Anteil der Leercontainer am gesamten Containerumschlag ist zwischen 2005 und 2008 von 18,1 auf 18,5 % leicht gestiegen. In Zeebrügge war 2008 jeder dritte umgeschlagene Container leer, während in den bremischen Häfen der Anteil auf 12,9 % zurückging. Der hohe Leercontaineranteil in Zeebrügge ist darauf zurückzuführen, dass sich der Umschlag weitgehend auf zwei Fahrtgebiete konzentriert, in denen die Handelsungleichgewichte besonders hoch sind: britische Inseln mit einem starken Exportüberschuss Kontinentaleuropas und Fernost mit einem starken Exportdefizit.

Tab. 5 Nordrangehäfen: Leercontaineranteile 2005 und 2008

Verkehrsrichtung	Nordrangehäfen						Gesamt	
	Hamburg	Bremen/ Bremerh.	Rotterdam	Antwerpen	Zeebrügge	Le Havre	2008	2005
Einkommend	15,7%	15,7%	18,3%	21,0%	42,3%	14,1%	18,9%	20,9%
Deepsea	4,3%	4,6%	6,3%	16,5%	9,2%	10,0%	8,2%	13,2%
Shortsea	41,3%	32,1%	42,9%	31,5%	65,2%	24,6%	39,8%	35,0%
Ausgehend	21,9%	10,3%	23,8%	9,7%	25,2%	20,1%	18,0%	15,3%
Deepsea	29,6%	13,5%	32,7%	11,1%	45,7%	18,4%	23,5%	18,4%
Shortsea	6,7%	5,0%	8,7%	6,8%	8,2%	25,3%	8,0%	9,7%
Gesamt	18,7%	12,9%	21,0%	15,3%	33,6%	17,1%	18,5%	18,1%
Deepsea	16,3%	9,3%	18,6%	13,7%	28,7%	14,2%	15,7%	15,8%
Shortsea	23,8%	18,4%	25,3%	18,6%	37,2%	24,9%	23,7%	22,4%
Gesamt 2005	15,5%	20,6%	19,2%	16,7%	29,9%	15,8%		

Quelle: ISL auf Basis von Umschlagangaben der Häfen

Theoretisch vorhandene Potenziale von Dreiecksverkehren (Fernost → europäischer Kontinent → britische Inseln → Fernost) zur Verringerung von Leercontainerbewegungen werden nach Angaben von Marktteilnehmern häufig nicht genutzt, da die Routen von unterschiedlichen Reedereien bedient werden, die jeweils ihr eigenes Equipment einsetzen.

3.1.2 Transshipmentverkehre

Die Marktanteilsverluste des Hamburger Hafens liegen vor allem im Transshipmentverkehr und hier insbesondere im Transshipmentverkehr mit Nordeuropa (vgl. Klassifikationen S. 137 und 138). Nach Schätzungen des ISL gingen die Feederverkehre zwischen Hamburg und Nordeuropa zwischen 2005 und 2008 um ca. 100 Tsd. TEU von 1,2 auf 1,1 Mio. TEU zurück, während dieses Marktsegment in der Nordrange insgesamt von 2,3 auf 2,8 Mio. TEU zulegte.

Tab. 6 Nordrangehäfen: Feederverkehre nach Fahrtgebieten 2005 und 2008 (in 1000 TEU)

Fahrtgebiete	Hamburg				übr. Nordrangehäfen				Gesamt		
	1000 TEU		Marktanteil		1000 TEU		Marktanteil		1000 TEU		Ø WR
	2005 ^r	2008	2005 ^r	2008	2005 ^r	2008	2005 ^r	2008	2005 ^r	2008	05-08
Ostsee	1.891	2.165	48,0%	39,2%	2.049	3.360	52,0%	60,8%	3.941	5.526	11,9%
Nordeuropa	1.171	1.059	50,5%	37,5%	1.147	1.765	49,5%	62,5%	2.317	2.824	6,8%
Mittel- und Osteuropa	721	1.106	44,4%	40,9%	902	1.596	55,6%	59,1%	1.623	2.702	18,5%
Nordrange	3	9	0,5%	1,2%	615	755	99,5%	98,8%	618	764	7,3%
Britische Inseln	17	55	3,5%	11,3%	457	431	96,5%	88,7%	474	486	0,8%
Atlantik	1	2	0,3%	0,6%	314	293	99,7%	99,4%	315	295	-2,2%
Mittelmeer/Schwarzes Meer	6	3	7,7%	4,7%	75	68	92,3%	95,3%	81	71	-4,2%
Insgesamt	1.919	2.234	35,3%	31,3%	3.510	4.908	64,7%	68,7%	5.429	7.142	9,6%

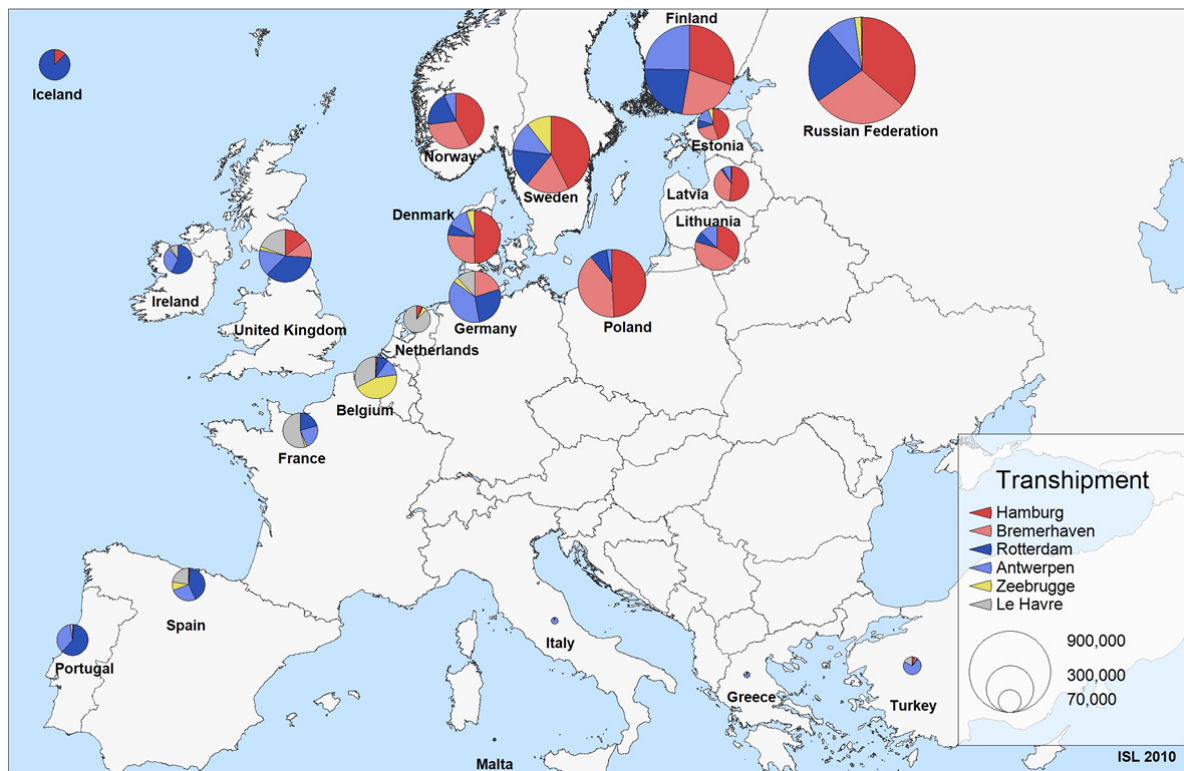
^r auf Basis von neuen Befragungsergebnissen revidierte Angaben

Quelle: ISL Containerverkehrsmodell Nordrangehäfen

Die starken Marktanteilsverluste im Transshipmentverkehr mit Nordeuropa sind der Hauptgrund für das im Nordrangevergleich etwas geringere Wachstum des Hamburger Hafens zwischen 2005 und 2008. Wäre auch 2008 jeder zweite Transshipment-Container für Nordeuropa über Hamburg gelaufen, hätte der Feederumschlag in Hamburg um 350 Tsd. TEU höher gelegen, der gesamte Containerumschlag unter Einbeziehung des „Long Haul“ sogar um 700 Tsd. TEU. Auch im Fahrtgebiet Mittel- und Osteuropa sind Marktanteile an andere Häfen verloren gegangen, jedoch in deutlich geringerem Umfang. Die übrigen europäischen Fahrtgebiete sind für Hamburg als Korrespondenzregionen im Transshipment nahezu bedeutungslos.

Trotz der Anteilsverluste im Jahr 2008 bleiben die deutschen Nordseehäfen weiterhin von hoher Bedeutung für dieses Segment des Containerumschlags (vgl. Abb. 8). Anteilsverluste im Vergleich zu früheren Untersuchungen ergeben sich deutlich für den Verkehr mit den finnischen Häfen. Hier erreichten die ansonsten dominanten deutschen Nordseehäfen im Jahr 2008 nur noch einen Marktanteil von etwas mehr als der Hälfte des Transshipmentaufkommens. Angesichts der umfangreichen Marktanteilsverluste, die sich für die deutschen Nordseehäfen insgesamt im Jahr 2009 ergeben haben, könnte der Transshipmentumschlag mit den finnischen Häfen im Jahr 2009 erstmalig zum überwiegenden Anteil über die Westhäfen abgewickelt werden.

Abb. 8 Regionales Transhipmentaufkommen und Anteile der Nordrangehäfen 2008



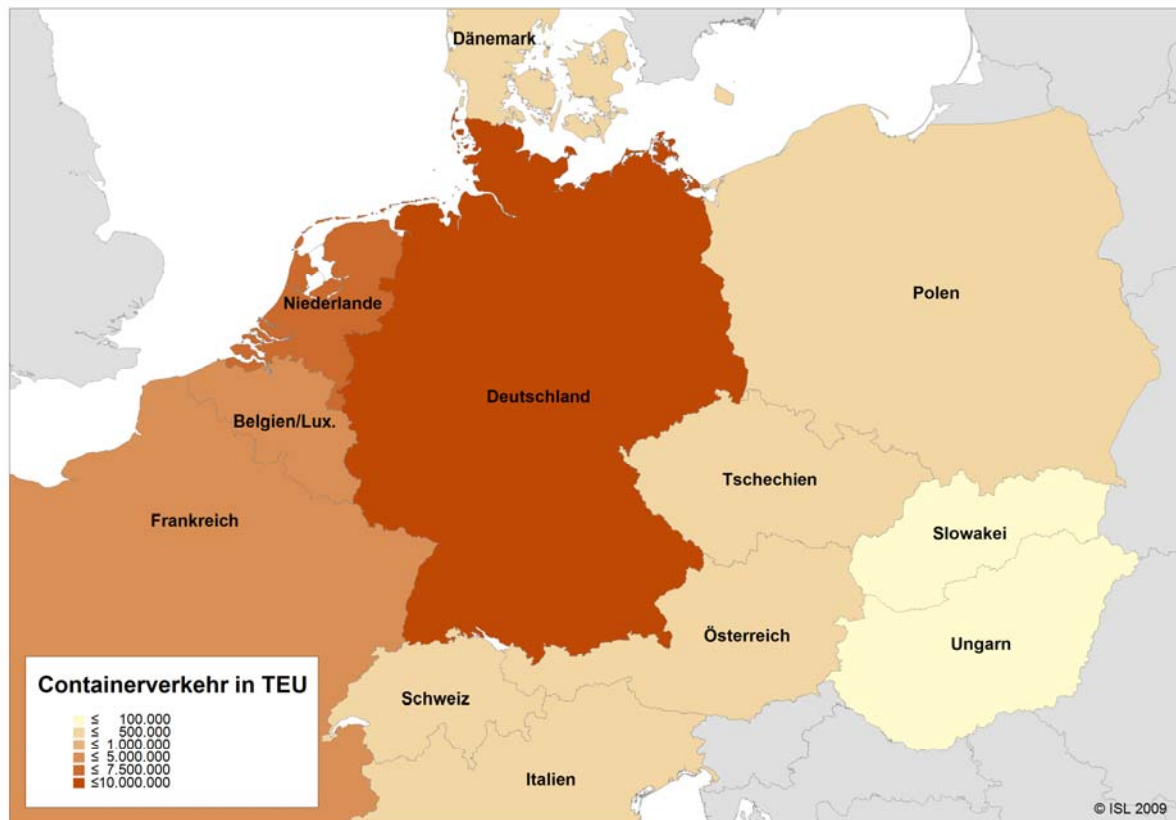
Anmerkung: einschließlich Transhipment zwischen Nordrangehäfen (z.B. Übersee → Antwerpen → Hamburg)

Quelle: ISL 2010

3.1.3 Container-Hinterlandverkehre

Im Jahr 2008 wurden insgesamt 24,8 Mio. TEU zwischen den Nordrangehäfen und dem Hinterland transportiert. Mit 9,4 Mio. TEU war der deutsche Markt der größte Teilmarkt, doch auch die Niederlande (5,2 Mio. TEU) und Belgien (4,8 Mio. TEU) hatten einen erheblichen Anteil am Gesamtvolumen. Innerhalb Deutschlands erreichten die Bundesländer Nordrhein-Westfalen, Bayern und Hamburg mehr als eine Million TEU. Die Niederlande, Belgien und Hamburg profitieren dabei von ihrer doppelten Funktion als Industrie- und Distributionsstandort. In der Nähe der großen Nordrangehäfen haben sich Güterverkehrs- und Distributionszentren angesiedelt, in denen Waren für das weitere Hinterland entpackt, gelagert und verteilt werden.

Abb. 9 Nordrangehäfen: Gesamter Container-Hinterlandverkehr nach Regionen vor Distribution 2008



Quelle: ISL Containerverkehrsmodell Nordrangehäfen

Die deutschen Bundesländer entlang des Rheins werden überwiegend über die Benelux-Häfen bedient. Besonders hoch ist die Bedeutung des Rheins für Rheinland-Pfalz: mehr als die Hälfte der Verkehre zwischen dem Bundesland und den Nordrangehäfen wird per Binnenschiff an- bzw. abtransportiert, doch auch Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg profitieren von Europas meistbefahrener Binnenwasserstraße.

Tab. 7 Nordrangehäfen: Hinterlandverkehr nach Häfen und Modal Split vor Distribution 2008

	Hamburg					übrige Nordrangehäfen				Gesamt
	Modal Split					Modal Split				
Hinterlandregionen	1000 TEU	Markt-anteil	Bahn	Binnen-schiff	LKW	1000 TEU	Bahn	Binnen-schiff	LKW	
Hamburg	941	83%	0%	0%	100%	193	74%	0%	26%	1133
Schleswig-Holstein	229	92%	15%	3%	82%	20	4%	0%	96%	249
Niedersachsen	430	57%	10%	12%	78%	329	5%	7%	88%	759
Bremen	368	48%	43%	0%	57%	401	18%	16%	66%	770
Nordrhein-Westfalen	479	20%	22%	2%	76%	1963	16%	36%	48%	2442
Hessen	176	35%	54%	0%	46%	335	18%	24%	58%	511
Rheinland-Pfalz	28	3%	2%	0%	98%	765	17%	65%	18%	792
Baden-Württemberg	333	35%	61%	0%	39%	614	31%	32%	38%	947
Bayern	650	59%	50%	0%	50%	450	51%	0%	48%	1100
Saarland	17	29%	89%	0%	11%	42	16%	0%	84%	59
Berlin	46	78%	61%	1%	38%	13	0%	0%	100%	58
Mecklenburg-Vorpomm.	49	95%	18%	0%	82%	3	9%	0%	91%	51
Brandenburg	118	58%	44%	0%	56%	85	18%	0%	82%	203
Sachsen-Anhalt	90	79%	25%	35%	40%	25	25%	0%	75%	114
Thüringen	42	53%	12%	0%	88%	37	41%	0%	59%	78
Sachsen	122	76%	62%	3%	34%	38	50%	0%	50%	160
Deutschland gesamt	4117	44%	28%	3%	69%	5310	23%	29%	48%	9427
Polen	282	86%	37%	0%	63%	45	89%	0%	11%	327
Tschechien	365	70%	77%	1%	23%	158	95%	0%	5%	523
Slowakei	43	78%	50%	0%	50%	12	96%	0%	4%	55
Ungarn	66	69%	68%	0%	32%	29	96%	0%	4%	95
Mittel- und Osteuropa	756	76%	60%	0%	40%	244	94%	0%	6%	1000
Österreich	186	47%	94%	0%	6%	208	71%	0%	29%	394
Schweiz	80	17%	98%	0%	2%	397	29%	49%	22%	478
Alpenländer	266	31%	95%	0%	5%	606	43%	32%	25%	872
Italien	0	0%	33%	0%	67%	414	85%	0%	15%	414
Frankreich	1	0%	45%	0%	55%	2947	19%	5%	77%	2948
Belgien/Luxemburg	1	0%	0%	0%	100%	4832	6%	28%	66%	4833
Niederlande	3	0%	0%	0%	100%	5238	10%	26%	64%	5240
Dänemark	157	99%	13%	0%	87%	2	23%	0%	77%	159
sonstige Länder	0	2%	50%	0%	50%	17	82%	0%	18%	17
übriges Europa	161	1%	13%	0%	87%	13450	13%	21%	66%	13611
Insgesamt	5300	21%	36%	2%	62%	19610	17%	23%	59%	24910

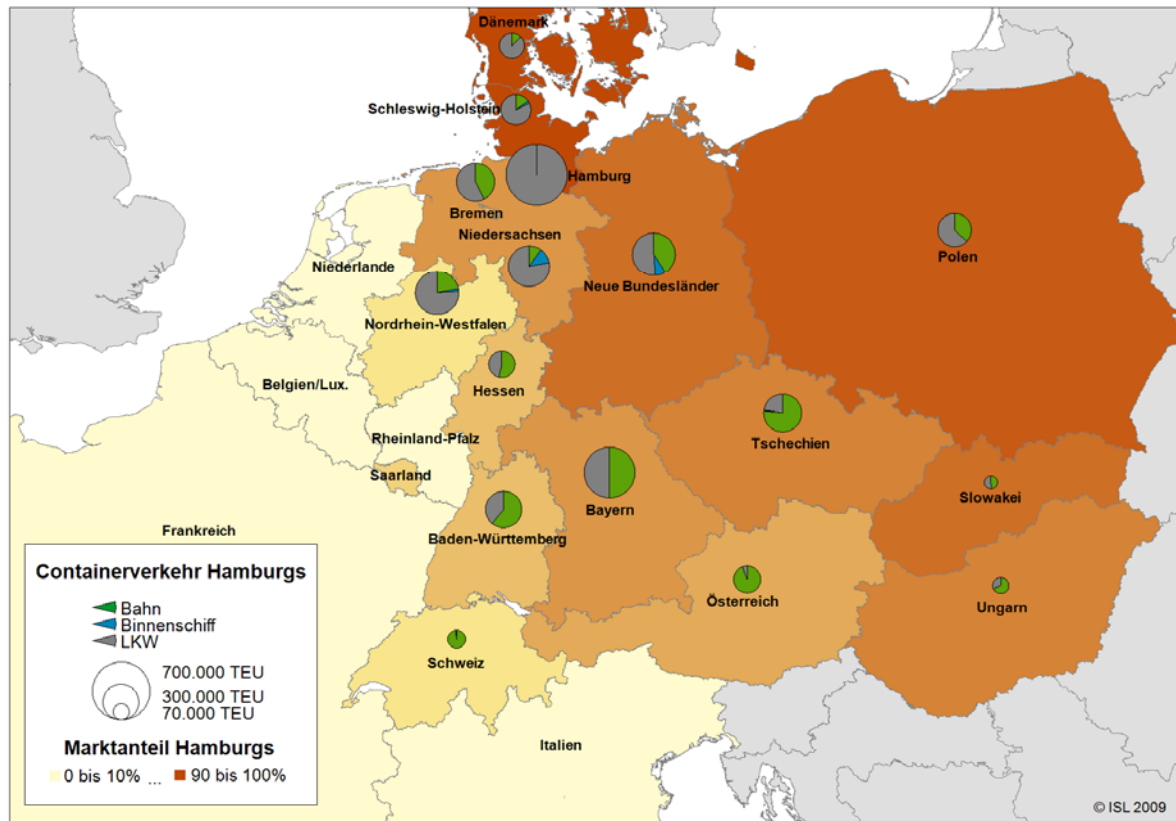
Quelle: ISL Containerverkehrsmodell Nordrangehäfen

Für Hamburg sind die Elbe und der Mittellandkanal die wichtigsten Wasserstraßen in Richtung Hinterland, jedoch ist die Binnenschifffahrt für den Containerverkehr von vergleichsweise geringer Bedeutung. Der LKW ist für die Metropolregion und die umliegenden Landkreise das bedeutendste Verkehrsmittel, kommt jedoch in ganz Deutschland zum Einsatz. Für Regionen, die relativ weit von den Blockzugverbindungen des Hamburger Hafens entfernt liegen sowie für besonders eilige Fracht werden auch lange Strecken mit dem LKW gefahren. Bei den Verkehren Richtung Mittel- und Osteuropa ist der Anteil der LKW-Verkehre ebenfalls relativ hoch, da die Fuhrunternehmen aus den neuen Mitgliedsstaaten besonders günstige Frachtraten bieten. Österreich und die Schweiz dagegen werden zu über 90 % per Schiene abgewickelt.

Der Marktanteil des Hamburger Hafens im Hinterlandverkehr ist besonders hoch in Dänemark und Schleswig-Holstein, die vornehmlich per LKW aus Hamburg versorgt werden. Auch in den neuen Bundesländern, Berlin sowie in Mittel- und Osteuropa liegt der Marktanteil Hamburgs durchgehend bei über 50 %. Die Lage des Hafens weit im Hinterland ist hier ein besonderer Vor-

teil, da die Nachlaufkosten von Hamburg aus besonders gering sind. Südwestlich des Rheins dagegen ist Hamburg gegenüber den Westhäfen im Nachteil.

Abb. 10 Hafen Hamburg: Marktanteil und Modal Split nach Hinterlandregionen 2008



Quelle: ISL Containerverkehrsmodell Nordrangehäfen

Im Vergleich der Jahre 2005 und 2008 lässt sich festhalten, dass das Marktwachstum in Mittel- und Osteuropa besonders hoch war. Hamburg konnte seine Marktposition in diesem Markt leicht ausbauen.⁴ Die Bahnverkehre zwischen Nordrhein-Westfalen und den Nordrangehäfen haben sich zwischen 2005 und 2008 verdoppelt, wovon auch der Hamburger Hafen profitierte und somit seinen Marktanteil im bevölkerungsreichsten Bundesland steigern konnte. Der Grund für dieses außergewöhnlich hohe Wachstum lag aber vor allem an einer lang anhaltenden Phase von Niedrigwasser auf dem Rhein im Herbst 2005.⁵

Die regionale Struktur der Container-Hinterlandverkehre ließ sich dank der Kooperation mit Speditionen sowie den verfügbaren Daten für Bahn- und Binnenschiffsverkehre für Deutschland auf 99 Verkehrsbezirke herunter brechen, wobei auch verfügbare Informationen zu Leercontainerbewegungen einbezogen wurden.

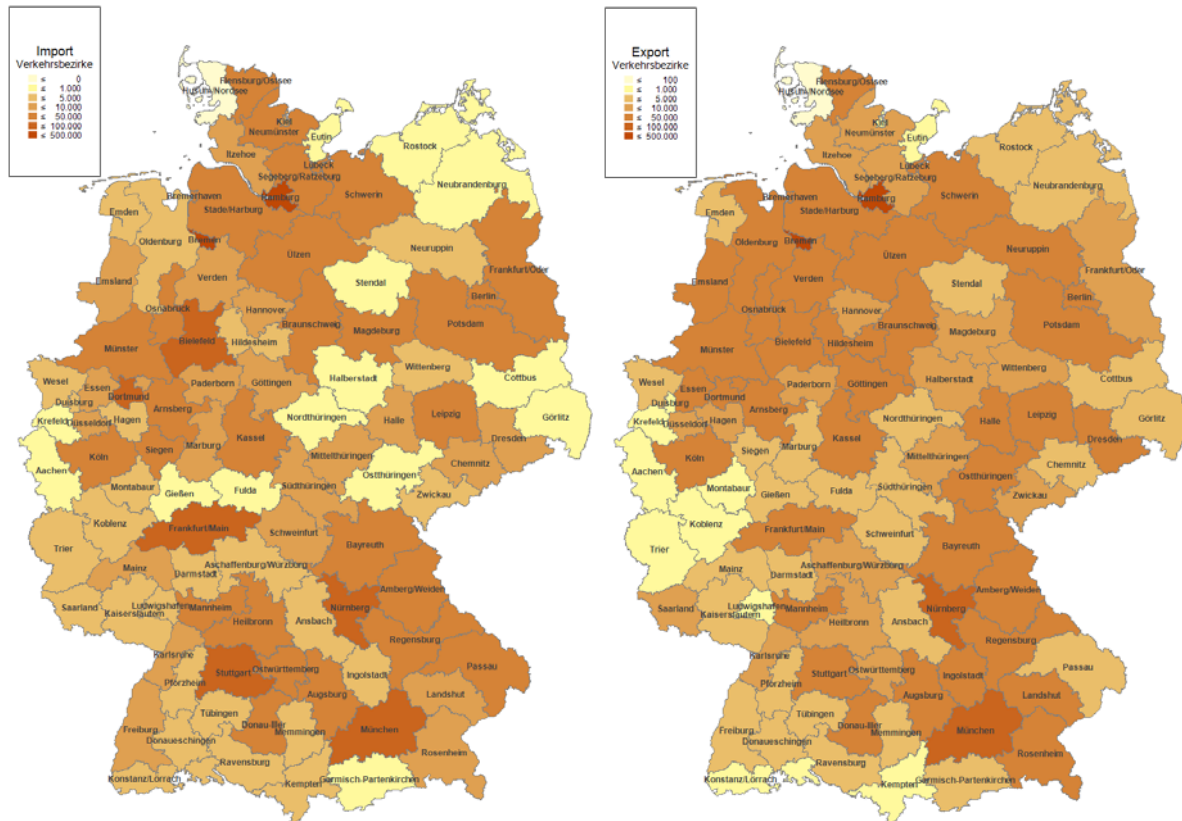
Die Analyse nach Verkehrsbezirken zeigt, dass Ballungsräume in allen Teilen Deutschlands zum Umschlag des Hamburger Hafens beitragen. Im Süden der Republik sind vor allem München, Nürnberg und Stuttgart mit jeweils mehr als 100.000 TEU vertreten, im Norden neben den für

⁴ Aufgrund unterschiedlicher Stichproben im LKW-Verkehr bei den Erhebungen für die Jahre 2005 und 2008 sind keine genauen Angaben zu Wachstumsraten für einzelne Hinterlandregionen möglich.

⁵ ZKR: Marktbeobachtung der europäischen Binnenschifffahrt 2006 - I, Straßburg 2006, S. 17

Der Vergleich der Regionalstruktur der Importe und der Exporte (nur beladene Container) zeigt, dass sich die Importe deutlich stärker in bestimmten Regionen konzentrieren als die Exporte. Fast alle Verkehrsbezirke Norddeutschlands versendeten 2008 zwischen 10.000 und 50.000 beladene TEU zu den Containerterminals im Hamburger Hafen.

Abb. 12 Hafen Hamburg: Importe und Exporte beladener Container über den Hafen Hamburg nach Verkehrsbezirken in Deutschland vor Distribution 2008



Quelle: ISL Containerverkehrsmodell Nordrangehäfen, Befragungsergebnisse

Die Hinterlandverteilung nach Distribution, die den eigentlichen Bestimmungsort bei Verteillagern und den ursprünglichen Herkunftsort bei Sammelagern darstellt, zeigt, dass ein beträchtlicher Teil der Loco-Verkehre in der Metropolregion lediglich gelagert und gepackt wird. Der Großteil dieser Verkehre hat Quelle oder Ziel in Deutschland, einige Distributionszentren beliefern jedoch auch den polnischen oder gar den russischen Raum. In den Verkehren, deren Ziel vor Distribution Polen ist, sind beispielsweise geringe Mengen enthalten, die für Weißrussland bestimmt sind. Auch Österreich wurde zum Teil über Distributionszentren im Hamburger Raum versorgt.

Tab. 8 Hafen Hamburg: Hinterlandverkehr vor und nach Distribution 2008

Hinterlandregionen	vor Distribution		nach Distribution	
	Mio. TEU	Anteil an Gesamt	Mio. TEU	Anteil an Gesamt
Deutschland	4,12	77,7%	3,97	74,9%
<i>Loco</i>	1,20	22,7%	0,65	12,3%
übr. West- und Nordeuropa	0,43	8,1%	0,54	10,1%
<i>Österreich</i>	0,19	3,5%	0,25	4,7%
Mittel- und Osteuropa	0,76	14,3%	0,79	15,0%
<i>Tschechien</i>	0,37	6,9%	0,37	7,1%
<i>Polen</i>	0,28	5,3%	0,28	5,3%
Hinterland gesamt	5,30	100,0%	5,30	100,0%

Quelle: ISL

Eine Besonderheit waren 2008 noch die inzwischen ausgelaufenen Landbrückenverkehre über Lübeck. Anstelle eines Feedertransports durch den Nord-Ostsee-Kanal wurden Züge eingesetzt, um Container zwischen Hamburg und Lübeck zu transportieren, die von dort vor allem Richtung Finnland und Schweden weitertransportiert wurden.

3.1.4 Regionale Struktur der Feeder- und Hinterlandverkehre

Während der deutsche Markt im Hinterlandverkehr des Hafens Hamburg 2008 mit einem Anteil von ca. drei Vierteln von herausragender Bedeutung war (vgl. Tab. 8), war Deutschland als Feedermarkt bedeutungslos. Hier waren vor allem Russland, Schweden, Finnland, Polen, die baltischen Staaten und Dänemark von Bedeutung. Für Dänemark ergibt sich bezüglich der Versorgungswege eine Zweiteilung: während Jütland etwa zur Hälfte per LKW bedient wird, sind die östlichen Inseln vor allem über Feederverkehre angebunden – insbesondere über Kopenhagen. Eine ähnliche Zweiteilung ergibt sich für Polen: während aufgrund des bestehenden Feedernetzes Nordpolen gut per Seeschiff angebunden ist, ist der südliche Teil ausschließlich mit Landverkehrsträgern zu erreichen.⁶

Bezogen auf den gesamten Containerverkehr, der 2008 über den Hamburger Hafen abgewickelt wurde, lag der Anteil Deutschlands daher nur bei 55% (s. Tab. 9). Bezogen auf den Containerumschlag, bei dem die Transshipmentcontainer sowohl eingehend als auch ausgehend gezählt werden, lag der Anteil sogar nur bei 42%. Mehr als die Hälfte des Containerumschlags des Hamburger Hafens hatte 2008 somit weder Quelle noch Ziel in Deutschland, sondern wurde durch den übrigen europäischen Markt generiert. Mit einem Anteil von 30% am Gesamtumschlag war Mittel- und Osteuropa der mit Abstand wichtigste Transitmarkt, gefolgt von Nordeuropa mit einem Anteil von 23%. Die „Alpenländer“ Österreich und Schweiz waren mit zusammen 3% von vergleichsweise geringer Bedeutung.

⁶ Verkehre, die über Sammel- oder Verteillager im Umland der polnischen Häfen laufen, sind im Modell vollständig Nordpolen zugerechnet, auch wenn sie Quelle bzw. Ziel im südlichen Polen oder anderen Hinterlandregionen haben („vor Distribution“).

Tab. 9 Hinterland- und Feederverkehre des Hamburger Hafens nach Regionen 2008

Hinterlandregionen	1000 TEU	Modal Split (inkl. Feeder)				Anteil an Gesamt	
		Bahn	Binnen- schiff	LKW	Feeder	Verkehr	Umschlag*
Deutschland	4117	28%	3%	69%	0%	55%	42%
Hamburg	941	0%	0%	100%	0%	12%	10%
Schleswig-Holstein	229	15%	3%	82%	0%	3%	2%
Niedersachsen	430	10%	12%	78%	0%	6%	4%
Bremen	368	43%	0%	57%	0%	5%	4%
Nordrhein-Westfalen	479	22%	2%	76%	0%	6%	5%
Hessen	176	54%	0%	46%	0%	2%	2%
Rheinland-Pfalz	28	2%	0%	98%	0%	0%	0%
Baden-Württemberg	333	61%	0%	39%	0%	4%	3%
Bayern	650	50%	0%	50%	0%	9%	7%
Saarland	17	89%	0%	11%	0%	0%	0%
Berlin	46	61%	1%	38%	0%	1%	0%
Mecklenburg-Vorpommern	49	18%	0%	82%	0%	1%	0%
Brandenburg	118	44%	0%	56%	0%	2%	1%
Sachsen-Anhalt	90	25%	35%	40%	0%	1%	1%
Thüringen	42	12%	0%	88%	0%	1%	0%
Sachsen	122	62%	3%	34%	0%	2%	1%
Nordeuropa	1216	2%	0%	11%	87%	16%	23%
Dänemark	345	6%	0%	40%	54%	5%	5%
<i>Dänemark - Jütland</i>	<i>250</i>	<i>8%</i>	<i>0%</i>	<i>49%</i>	<i>43%</i>	<i>3%</i>	<i>4%</i>
<i>Dänemark - Ost</i>	<i>95</i>	<i>0%</i>	<i>0%</i>	<i>15%</i>	<i>85%</i>	<i>1%</i>	<i>2%</i>
Norwegen	179	0%	0%	0%	100%	2%	4%
Schweden	341	0%	0%	0%	100%	5%	7%
Finnland	334	0%	0%	0%	100%	4%	7%
Island	16	0%	0%	0%	100%	0%	0%
Mittel- und Osteuropa	1862	24%	0%	16%	59%	25%	30%
Polen	588	18%	0%	30%	52%	8%	9%
<i>Polen - Nord</i>	<i>471</i>	<i>13%</i>	<i>0%</i>	<i>22%</i>	<i>65%</i>	<i>6%</i>	<i>8%</i>
<i>Polen - Süd</i>	<i>118</i>	<i>35%</i>	<i>0%</i>	<i>65%</i>	<i>0%</i>	<i>2%</i>	<i>1%</i>
Tschechische Republik	365	77%	1%	23%	0%	5%	4%
Slowakei	43	50%	0%	50%	0%	1%	0%
Ungarn	66	68%	0%	32%	0%	1%	1%
Baltische Staaten	240	0%	0%	0%	100%	3%	5%
Russland	561	0%	0%	0%	100%	7%	11%
Westeuropa	337	75%	0%	5%	20%	4%	4%
Österreich	186	94%	0%	6%	0%	2%	2%
Schweiz	80	98%	0%	2%	0%	1%	1%
Vereinigtes Königreich	55	0%	0%	0%	100%	1%	1%
übr. Westeuropa	16	2%	0%	22%	76%	0%	0%
Südosteuropa	2	0%	0%	0%	100%	0%	0%
Insgesamt	7534	25%	1%	44%	30%	100%	100%

* einschließlich Doppelzählung Feeder

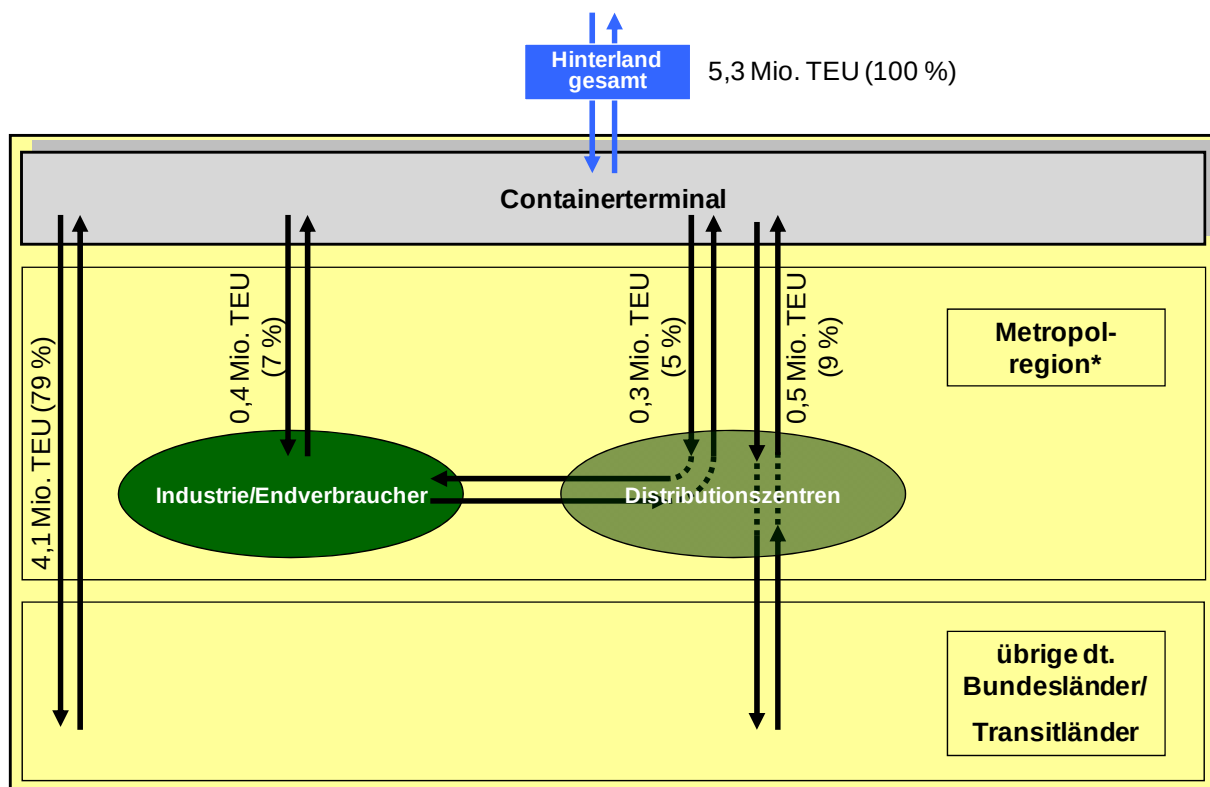
Anmerkung: Die Differenz zum Gesamtumschlag von 2.234 Tsd. TEU entspricht dem Long Haul des Transshipment.

Quelle: ISL

3.1.5 Loco-Quote im Containerverkehr

Durch die besondere Dynamik der Transshipmentverkehre sowie der ostgehenden Hinterlandverkehre sank die Loco-Quote bezogen auf den gesamten Containerumschlag zwischen 2005 und 2008 von 13,3 auf 11,2 %, bezogen auf die Hinterlandverkehre ging sie von 24,5 auf 20,7 % zurück. Die Struktur der Loco-Verkehre hat sich in der Befragung 2008 bestätigt: ungefähr ein Drittel der Container, die zwischen den Containerterminals und Zielen in der Metropolregion transportiert wurden, entfiel auf direkte Importe bzw. Exporte von Industrieunternehmen oder der verarbeitenden Industrie.

Abb. 13 Hafen Hamburg: Loco-Verkehre nach Teilsegmenten 2008



* einschließlich Distributionszentren an den Autobahnen im Umland

Quelle: ISL Containerverkehrsmodell

Die Struktur der Loco-Verkehre hat sich auf Basis der neuen Befragungsergebnisse gegenüber 2005 nur leicht verändert.⁷ Erstmals konnten aufgrund der ausführlichen Unternehmensbefragung in allen Güterbereichen auch containerisierte Exporte massenhafter Güter von Unternehmen in der Metropolregion einbezogen werden. Nach Angaben von Marktteilnehmern sind die Verkehre zwischen Containerterminals und den Distributionszentren zwischen 2005 und 2008 schneller gewachsen als die Verkehre mit Industrieunternehmen. Die Distributionszentren, aus denen zum Teil europaweit Ladung verteilt wird, profitierten dabei vor allem vom Wachstum in Mittel- und Osteuropa.

3.2 Massengutverkehre

Im Rahmen der Untersuchung wurde für den Hamburger Hafen ein Massengutverkehrsmodell entwickelt, das den Fluss der Bulk-Commodities durch den Hamburger Hafen verfolgt. Ausgehend von den seewärtig umgeschlagenen Massengütern wurde – ähnlich den Untersuchungen zur Struktur des Containerhinterlandverkehrs – basierend auf

- umfangreichen Unternehmensbefragungen, ergänzt durch
- sekundäre Quellen (z.B., Geschäftsberichte, Brancheninformationen und Datenbanken zu Bahn- und Binnenschiffsverkehren)

⁷ Änderungen der Hinterlandverteilung gegenüber 2005 können sich sowohl aus strukturellen Änderungen als auch aus einer geänderten Zusammensetzung der Stichprobe ergeben. Zur Identifikation der Entwicklungen wurden die Unternehmen zu einer Panel-Stichprobe zusammengefasst, die an beiden Befragungen teilgenommen haben.

ein mehrschichtiges Modell aufgebaut, das den seewärtigen Massengutumschlag des Hamburger Hafens industriellen Prozessen am Standort oder Umschlägen auf andere Verkehrsträger für das Hinterland zuordnet. Die Befragungsergebnisse wurden bei der Verarbeitung anonymisiert und aggregiert, um die Möglichkeit von Rückschlüssen auf Einzelunternehmen zu minimieren und die Vertraulichkeit der Befragungsergebnisse zu gewährleisten.

Zu berücksichtigen ist dabei, dass die in den folgenden Tabellen ausgewiesene „direkte Nutzung/Erzeugung“ nicht mit der Loco-Quote gleichzusetzen ist. Vielmehr handelt es sich um Massengüter, die direkt an den Terminals verbraucht bzw. erzeugt werden, so dass kein Hinterlandtransport erforderlich ist. Die Loco-Quote unter Berücksichtigung der für die Metropolregion bestimmten Verkehre ist höher als der Anteil der Verkehre aus „direkter Nutzung/Erzeugung“, da ein Großteil insbesondere der ermittelten LKW-Verkehre Quelle oder Ziel in der unmittelbaren Nähe des Hafens hat. Die ausgewiesene Loco-Quote basiert auf Schätzungen des ISL, die sich auf Befragungsergebnisse und Hinterlandverkehrsträgerstatistiken stützen.

3.2.1 Analyse des seewärtigen Umschlags

See-Eingang (2008: 31,8 Mio. t)

Der See-Eingang von Massengütern entfällt zu rund zwei Dritteln auf den **trockenen Umschlag**. Die bedeutendsten Gütergruppen waren im Jahr 2008 Eisenerz (9,9 Mio. t), Kohle (5,0 Mio. t) sowie Getreide, Futtermittel und Ölsaaten (3,4 Mio. t). Trotz eines im Vergleich mit den Vorjahren relativ geringen Volumens folgt mit 1,4 Mio. t die Gütergruppe „Baustoffe“ auf dem vierten Rang. Im Jahr 2004 hatte der Umschlag von Kupfererzen diese Position eingenommen. Durch die Verlagerung der Importschnittstelle nach Bützfleth erfolgte hier jedoch ein Einbruch bei den seewärtigen Importen, der durch die neuerlich dazugekommenen Mengen an Bauxit/Tonerde nicht kompensiert wurde. Daraus resultiert letztlich der Einbruch in den „übrigen Gütern“.

Tab. 10 Seewärtiger Massenguteingang Hamburg, trockene Massengüter, Hinterland-Modal Split 2008

Gütergruppe	1.000 t / Jahr					Anmerkungen
	2004	2005	2006	2007	2008	
Eisenerze	8.398	9.008	9.900	9.979	9.928	Boom: verlagerte Importe
Kohle	4.902	4.573	4.892	5.622	5.034	
Getreide, Futtermittel, Ölsaaten	2.958	2.986	3.167	3.292	3.414	
Steine, Erden, Baustoffe	1.977	1.645	1.852	1.878	1.389	
Übrige	2.100	2.136	1.815	1.144	643	Rückgang: Kupfererze via Bützfleth
Gesamt	20.336	20.348	21.626	21.914	20.407	

Gütergruppe	Geschätzte Hinterlandverteilung 2008					Anmerkungen
	direkt/ Loco	Bahn	Bi.Sch./ Barge	LKW	See	
Eisenerze	8%/8%	92%	-	-	-	
Kohle	0%/0%	50%	50%	-	-	
Getreide, Futtermittel, Ölsaaten	79%/85%	3%	10%	7%	-	
Steine, Erden, Baustoffe	0%/86%	3%	2%	95%	-	Verteilung nahezu vollständig per LKW
Übrige	50%/90%	-	-	50%	-	LKW: Düngemittel
Gesamt	19%/27%	58%	14%	9%	0%	
Modal Split / Hinterland		71%	17%	11%		(Gesamtmenge 16.586 Tsd. t)

Quelle: ISL 2010, basierend auf Statistik Nord und eigenen Analysen/Befragungen

Der größte Teil der Eisenerze (rund 9,2 Mio. t im Jahr) verlässt den Hafen auf der Schiene. Ziel sind die Stahlwerke in Niedersachsen und Brandenburg. Für letztere ist der Hafen Rostock zum Anfang des Betrachtungszeitraumes als Importschnittstelle weggefallen, was sich in einer unerwartet positiven Umschlagentwicklung des Hamburger Hafens bemerkbar machte. Die jährlich durchschnittlich rund 5 Mio. t Kohle werden zu etwa gleichen Teilen per Binnenschiff und Schiene abtransportiert. Ziel sind vorwiegend Kraftwerke in Niedersachsen, teilweise wird allerdings auch Kokskohle für Stahlwerke in Niedersachsen und Hamburg gelöscht.

Der größte Anteil der Importe von „Getreide, Futtermitteln und Ölsaaten“ entfällt auf Ölsaaten, die regelmäßig in der direkten Nutzung vor Ort untergehen. Insgesamt werden 79 % des seewärtigen Eingangs in dieser Gütergruppe direkt genutzt. Weitere rund 3 bzw. 10 % verlassen den Hafen per Bahn bzw. Binnenschiff. Der LKW schließlich hat einen Anteil von 7 %.

Die über den Hamburger Hafen importierten 1,4 Mio. t Baustoffe verteilen sich fast ausschließlich (ca. 95%) per LKW in einem relativ engen Umkreis um den Hamburger Hafen.

In den übrigen Mengen waren bis 2006 noch durchschnittlich jährlich rund 1,5 Mio. t Kupfererz enthalten – davon war ein Teil regelmäßiger Transitladung. Diese Mengen erreichen die Hamburger Industrie mittlerweile per Binnenschiff – die Transitladung ist völlig abhanden gekommen. Die neuerlich entstandenen Bauxitimporte für die lokale Industrie waren im Jahr 2008 noch gering und dürften zukünftig leicht steigen. In der Menge der „übrigen“ Massengüter sind auch jährlich rund 200-300.000 t Düngemittel enthalten, die ausschließlich per LKW in einem Umkreis von bis zu rund 300 km verteilt wurden.

Insgesamt werden damit rund 19 % des seewärtigen Eingangs von trockenen Massengütern direkt im Hafenbereich verbraucht oder verarbeitet, weitere 5-6% wurden nach Hamburg oder in die Metropolregion transportiert, so dass sich insgesamt eine Loco-Quote von rund 25 % ergibt. An den insgesamt 16,6 Mio. t Hinterlandverkehr hat die Bahn mit 71 % einen dominanten Anteil.

Der See-Eingang der **flüssigen Massengüter** ist vor allem geprägt durch Rohöl und Mineralöl-erzeugnisse. 69 % der rund 9,8 Mio. t des Jahres 2008 konnten der direkten Nutzung in den Hamburger Raffinerien oder Industrieanlagen zugeordnet werden. Dabei handelt es sich zum überwiegenden Teil um Rohöl. Ferner werden atmosphärischer Rückstand und pflanzliche Öle und Fette⁸ raffiniert, sowie „Feedstocks“ in der Mineralölproduktion eingesetzt.

⁸ „Gütergruppe: Getreide, Futtermittel & Ölsaaten“

Tab. 11 Seewärtiger Massenguteingang Hamburg, flüssige Massengüter, Hinterland-Modal Split 2008

Gütergruppe	1.000 t / Jahr					Anmerkungen
	2004	2005	2006	2007	2008	
Rohöl, Mineralöerzeugnisse	8.287	8.510	9.109	8.403	9.806	'06 MwSt- Boom, '08 Preisboom
Getreide, Futtermittel, Ölsaaten	588	737	1.056	1.007	879	
Übrige	325	399	563	363	659	Anstieg u.A. Ethanol
Gesamt	9.200	9.646	10.728	9.773	11.344	

Geschätzte Hinterlandverteilung 2008						Anmerkungen
Gütergruppe	direkt/ Loco	Bahn	Bi.Sch./ Barge	LKW	See	
Rohöl, Mineralöerzeugnisse	68%/77%	10%	8%	12%	1%	Hohe Bedeutung LKW: Tankstellengeschäft
Getreide, Futtermittel, Ölsaaten	94%/97%	1%	1%	4%	0%	Öle und Fette, vor allem lokal verarbeitet
Übrige	41%/81%	5%	5%	50%	0%	Chemikalien, tlw. Raffinerieinputs
Gesamt	69%/79%	9%	8%	14%	1%	
Modal Split / Hinterland		29%	25%	45%		(Gesamtmenge 3.542 Tsd. t)

Quelle: ISL 2010, basierend auf Statistik Nord und eigenen Analysen/Befragungen

Bei den Hinterlandverkehren (3,5 Mio. t) handelt es sich vor allem um Dieselmotorkraftstoffe und leichte Heizöle, für die in Europa auch weiterhin ein Importbedarf besteht. An diesen Mengen hat der LKW aufgrund der Bedeutung der Versorgung lokaler Tankstellen und Haushalte den dominanten Anteil. Per Bahn und Binnenschiff werden vor allem Tankläger im Hinterland versorgt. In der Mineralölwirtschaft verschwimmen teilweise die Grenzen zwischen direkter Nutzung und Hinterlandverkehr. Teilweise werden Produkte zunächst eingelagert, um später in die Produktion einzufließen. Unter Berücksichtigung dieser Verkehre würde sich der Anteil der „direkten Nutzung“ noch erhöhen.

Die Volatilität in den übrigen Gütern entsteht durch den Umschlag von „sonstigen chemischen Grundstoffen“ (jährlich zwischen 140 u. 340 Tsd. t). Die Unternehmensbefragungen deuten darauf hin, dass es sich hierbei um Bio-Kraftstoffe (vor allem Ethanol) handeln dürfte.

Die Loco-Quote im See-Eingang flüssiger Massengüter ist besonders hoch. Neben der Nutzung vor Ort haben schätzungsweise weitere 9 % ihr Ziel in Hamburg oder der Metropolregion, so dass ca. 78 % auf die lokale Wirtschaft entfallen.

See-Ausgang (2008: 10,5 Mio. t)

Im ausgehenden Verkehr von Massengütern überwiegen ebenfalls die **trockenen Ladungen**. Die bedeutendsten Gütergruppen sind Getreide, Futtermittel und Ölsaaten sowie Düngemittel. Während der Getreideumschlag regelmäßig stark schwankt, wobei sich aktuell abzeichnet, dass die Exportsaison 2008/2009 über dem Durchschnitt der vergangenen Jahre liegen dürfte, fiel der Umschlag von Düngemitteln mit rund 2,2 Mio. t nur unterdurchschnittlich aus. Ursächlich hierfür dürften die Auswirkungen der Finanzkrise sein und es ist mit leichten Rückholeffekten im Jahr 2010 zu rechnen. Der Umschlag der übrigen Güter ist vor allem gezeichnet durch den Wegfall des Transitumschlages von Kupfererzen.

Tab. 12 Seewärtiger Massengutausgang Hamburg, trockene Massengüter, Hinterland-Modal-Split 2008

1.000 t / Jahr						
Gütergruppe	2004	2005	2006	2007	2008	Anmerkungen
Getreide, Futtermittel, Ölsaaten	1.330	2.615	3.266	1.906	3.004	
Düngemittel	2.815	2.747	2.687	2.577	2.172	2008 schwach aufgrund Finanzkrise
Eisen/Stahl	302	449	273	508	498	
Steine, Erden, Baustoffe	82	311	352	337	493	
Übrige	669	542	514	87	65	Wegfall: Kupfererztransport, NE-Schrott
Gesamt	5.199	6.664	7.092	5.415	6.231	

Geschätzte Hinterlandverteilung 2008						
Gütergruppe	direkt/ Loco	Bahn	Bi.Sch./ Barge	LKW	See	Anmerkungen
Getreide, Futtermittel, Ölsaaten	18%/46%	11%	36%	35%	-	
Düngemittel	0%/0%	100%	-	-	-	
Eisen/Stahl	0%/82%	3%	6%	91%	-	Schrott zur Verhüttung
Steine, Erden, Baustoffe	1%/13%	71%	5%	23%	-	Vor allem Gips aus dem Hinterland
Übrige	0%/51%	15%	-	84%	-	
Gesamt	9%/30%	46%	18%	27%	0%	
Modal Split / Hinterland		50%	20%	29%		(Gesamtmenge 5.682 Tsd. t)

Quelle: ISL 2010, basierend auf Statistik Nord und eigenen Analysen/Befragungen

Getreide, Futtermittel und Ölsaaten erreichen den Hamburger Hafen vor allem per Binnenschiff und LKW. Die Transportdistanzen der LKW-Ladungen wurden in den Befragungen auf maximal 200-300 km geschätzt. Die einkommenden Bahnverkehre in dieser Gütergruppe stammen aus südlich des Hamburger Hafens gelegenen Bundesländern und Tschechien. Teilweise wird die Bahn darüber hinaus als Verkehrsträger genutzt, wenn die Elbe aufgrund der Wasserstände nicht befahrbar ist. Die Mengen, die direkt erzeugt werden, fallen in der Ölmüllerei als Nebenprodukt an („Ölkuchen“) und werden als Futtermittel exportiert.

Die über den Hamburger Hafen exportierten Düngemittel werden ausschließlich per Bahn angeliefert. Ebenfalls einen hohen Bahnanteil haben auch die Baustoffe, die über den Hamburger Hafen verschifft werden. Hierbei handelt es sich vor allem um Gips aus Kohlekraftwerken. In der Gütergruppe Eisen/Stahl werden vorwiegend Schrotte zur Verhüttung umgeschlagen, die zu rund 90 % per LKW angeliefert werden.

Mit Ausnahme der Düngemittel sind in allen aus dem Hinterland antransportierten Gütern auch Mengen aus der Metropolregion enthalten. Die Loco-Quote beträgt insgesamt schätzungsweise 22 %.

Die 4,3 Mio. t **flüssigen Massengutumschlags (über See ausgehend)** entfallen zum überwiegenden Teil auf Mineralölerzeugnisse. Davon wird jedoch nur rund ein Drittel von den lokalen Raffinerien erzeugt und direkt umgeschlagen. Die übrigen Mengen werden vorwiegend per Bahn angeliefert und eingelagert. In den durch die Befragung ermittelten Mengen der Binnenschiffseinelagerungen sind teilweise Mengen aus lokalen Raffinerien für den späteren See-Ausgang enthalten. Unter Berücksichtigung dieser Mengen wäre der Anteil der direkten Erzeugung noch höher.

Das gleiche gilt für den Export von Chemikalien. Die dominierende Ladung ist hierbei mit jährlich rund 800 Tsd. t die Schwefelsäure, die im Prinzip ebenfalls direkt in der Industrie des Hafens als Nebenprodukt anfällt, jedoch zunächst per Binnenschiff umgeschlagen und eingelagert wird. Von den übrigen Gütern entfällt der größte Anteil auf pflanzliche Öle und Fette. Hier wird auf Basis der Befragungsergebnisse geschätzt, dass der überwiegende Anteil durch die lokale Indust-

rie erzeugt wird und kleinere Mengen der vergleichsweise hochwertigen Produkte tendenziell per LKW angeliefert werden.

Tab. 13 Seewärtiger Massengutausgang Hamburg, flüssige Massengüter, Hinterland-Modal Split 2008

1.000 t / Jahr						
Gütergruppe	2004	2005	2006	2007	2008	Anmerkungen
Rohöl, Mineralöerzeugnisse	1.932	2.318	2.394	3.597	2.999	
Chemische Erzeugnisse	837	889	967	1.018	1.088	0,8 Mio t. Schwefelsäure, aus lokaler Prod.
Übrige	245	211	76	78	169	
Gesamt	3.014	3.418	3.436	4.693	4.256	
Geschätzte Hinterlandverteilung 2008						
Gütergruppe	direkt/ Loco	Bahn	Bi.Sch./ Barge	LKW	See	Anmerkungen
Rohöl, Mineralöerzeugnisse	46%/50%	42%	8%	0%	3%	teilweise enthalten HiLa-Mengen dir. Erz.
Chemische Erzeugnisse	3%/94%	0%	92%	5%	0%	Schwefelsäure "eigentlich direkt"
Übrige	86%/97%	0%	0%	14%	0%	Vor allem pflanzliche Öle und Fette
Gesamt	37%/63%	30%	29%	2%	2%	
Modal Split / Hinterland		49%	48%	3%		(Gesamtmenge 2.690 Tsd. t)

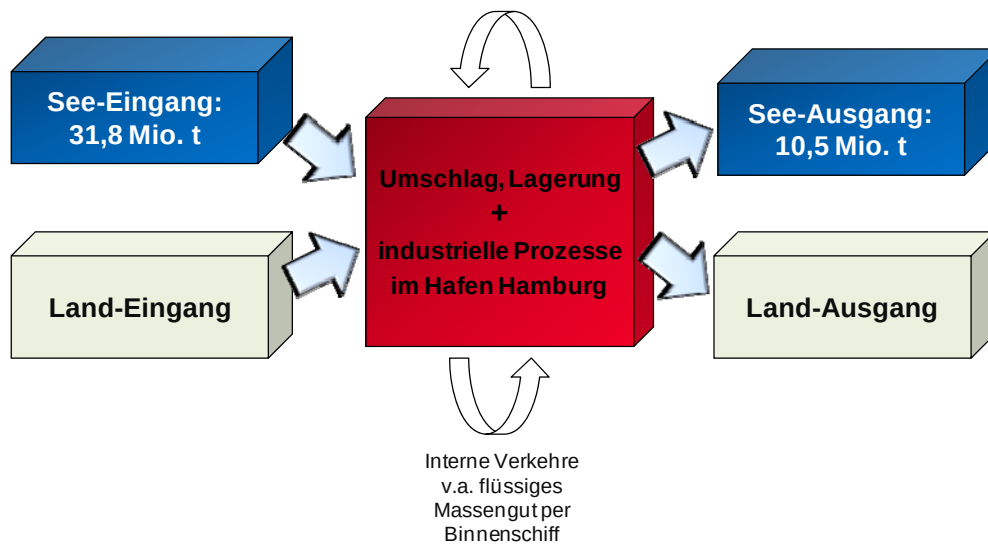
Quelle: ISL 2010, basierend auf Statistik Nord und eigenen Analysen/Befragungen

Bahn und Binnenschiff haben aufgrund der großen Mengen des Mineralölprodukt- bzw. Schwefelsäureumschlags dominante Anteile im gesamten Modal Split der flüssigen Massengüter. Die Loco-Quote beträgt ca. 65 %.

3.2.2 Verteilungsmodell für den landseitigen Ein- und Ausgang massengutinduzierter Verkehre des Hamburger Hafens

Mit den Auswertungen des vorangegangenen Abschnitts ist für den See-Eingang der Verbleib bzw. für den See-Ausgang die Herkunft der Güter im Hinterland bestimmt. In einem weiteren Schritt werden darüber hinaus für die Hinterlandverkehrsträger noch diejenigen Mengen berücksichtigt, die im Hamburger Hafen zunächst eine Weiterverarbeitung erfahren und erst im Folgenden die Hinterlandverkehrsträger nutzen. Dabei werden auch diejenigen Fälle berücksichtigt, in denen durch Containerisierung oder Stückguterzeugung (Metallindustrie) ein Ladungskategorie-wechsel vorliegt.

Abb. 14 Verteilungsmodell für seewärtigen Massengutverkehr - Schritt 1



Quelle: ISL

Zum besseren Verständnis der im Folgenden betrachteten Summen der Hinterlandverkehrsträger sind folgende Aspekte zu berücksichtigen:

1. Der Fokus der Unternehmensbefragung lag auf Betrieben mit einem unmittelbaren Bezug zum seewärtigen Massengutumschlag. Nicht berücksichtigt sind im Hamburger Hafen ansässige Unternehmen, die ausschließlich über Landverkehrsträger Waren beziehen und ausliefern.
2. Hafeninterne Verkehre werden jeweils als Empfang aus dem bzw. Versand in das Hinterland betrachtet und somit doppelt erfasst. Dies betrifft vor allem flüssiges Massengut, das per Binnenschiff eingelagert wird, bevor es in den See-Umschlag geht.
3. Wechselt die Ladungskategorie von Massengut auf Stückgüter (z.B. im Fall von im Hafen erzeugten Metallprodukten oder containerisierten Massengütern), so werden diese Volumen hier nicht weiter verfolgt, sondern – sofern sie per See umgeschlagen werden – in den entsprechenden Gütersegmenten berücksichtigt. Darüber hinaus ergibt sich ein Tonnenverlust auch durch den Produktionsprozess (z.B. Eigenverbrauch der Raffinerien, Luftemissionen o.ä.). Seeseitig bleibt die zu erklärende Zielgröße der Massengutumschlag.
4. Aufgrund der hohen Bedeutung der Mineralölwirtschaft wird hier auch der Verkehrsträger „Rohrfernleitung“ erfasst, da eine der beiden großen Raffinerien an der Elbe per Pipeline mit Rohöl versorgt wird.

Land Ausgang (32,3 Mio. t)

Auch im Land-Ausgang hat die **Bahn** aufgrund der hohen Eisenerzmengen (rund 9,2 Mio. t/Jahr) eine dominante Position. Neben den rund 2,5 Mio. t per See importierter Kohle werden Mineralölprodukte aus den Raffinerien und Tanklagern im Hamburger Hafen in einer Größenordnung von jährlich rund 2,1 Mio. t auf die Schiene gebracht. Getreide spielt mit lediglich rund 100-200 Tsd. t für die Bahn als Massengutumschlag nur eine untergeordnete Rolle.

Für das **Binnenschiff** (insgesamt 6,9 Mio. t) werden jährlich bis zu 2,5 Mio. t Kohle⁹ aus dem See-Eingang sowie rund 3,2 Mio. t Mineralölprodukte aus dem See-Eingang bzw. aus den Raffinerien im Hamburger Hafen als Ladung generiert. Bei letzteren Mengen handelt es sich teilweise um hafeninterne Verkehre. Das Gleiche gilt für die rund 800 Tsd. t Schwefelsäure, die jährlich über das Chemikaliertanklager des Hafens verschifft werden. Die restlichen Mengen entfallen auf die Gütergruppe „Getreide, Futtermittel und Ölsaaten“ (rund 1,3 Mio. t/Jahr).

Die Massengutverkehre, die das Hamburger Hafengebiet per **LKW** verlassen, setzen sich zum überwiegenden Teil aus Mineralölprodukten zusammen. Basierend auf den Unternehmensbefragungen konnten rund 5,6 Mio. t als Ladung aus den Raffinerien und Tanklagern ermittelt werden. Nach Schätzungen des ISL verbleiben davon rund 3 Mio. t in einem sehr engen Umkreis von 20 km um den Hamburger Hafen. Die übrigen Mineralölprodukte dürften sich in einem Umkreis von bis zu 300 km um den Hamburger Hafen verteilen, wobei stärker spezialisierte Mineralölprodukte überdurchschnittlich lange Reisen per LKW aufweisen. Die zweitbedeutendste Gütergruppe sind basierend auf der Unternehmensbefragung die Getreide, Futtermittel und Ölsaaten, wobei sich hier trockene Massengüter aus dem See-Eingang und flüssige Massengüter, aus der Industrie vor Ort zu einem Gesamtvolumen von 3,2 Mio. t aufaddieren. Für das Getreide ist von einem Verteilungsradius von ca. 300 km auszugehen. Die höher spezialisierten pflanzlichen Öle und Fette weisen teilweise deutlich höhere Transportdistanzen auf. Die Baustoffe sind die drittbedeutendste Gütergruppe. Sie werden per See importiert und nutzen im Hinterland fast ausschließlich (rund 1 Mio. t/Jahr) den Verkehrsträger Straße.

3.3 Konventionelle Stückgutverkehre

Der konventionelle Stückgutumschlag – im Folgenden weit gefasst als alle nicht containerisierten Stückgutverkehre – ist im Hamburger Hafen das Ladungssegment mit dem geringsten Güterumschlag in Gewichtstonnen. Aufgrund der insbesondere im Bereich Projektladung sehr komplexen Umschlagvorgänge ist jedoch der Personaleinsatz je Ladungstonne besonders hoch. Im Jahr 2008 hatte der konventionelle Stückgutumschlag mit 2,9 Mio. Tonnen einen Anteil von lediglich 2,1 % am Gesamtumschlag des Hamburger Hafens, bei den Terminalanläufen betrug der Anteil jedoch 6,0 % und bei den Liegezeiten 11,8 %.¹⁰

Über lange Jahre war im Hamburger Hafen ein Rückgang im konventionellen Stückgutumschlag zu verzeichnen, der zu einem Großteil darauf zurückzuführen war, dass Güter, die vormals konventionell umgeschlagen wurden, vermehrt in Containern verladen wurden. In den vergangenen Jahren verlangsamte sich dieser Effekt deutlich, die zunehmende Containerisierung war nur noch für wenige Gütergruppen relevant (z.B. Papier). Die Entwicklung in den wichtigsten Gütersegmenten im konventionellen Stückgutumschlag des Hamburger Hafens – Südfrüchte, Eisen/Stahl und Fahrzeuge – wird heute vor allem durch die Marktentwicklung und den Wettbewerb mit

⁹ Lt. Hinterlandverkehrsträgerstatistik in 2008 nur 1,7 Mio. t

¹⁰ Anzahl Anläufe und Liegezeiten auf Basis HPA PLINS-Datenbank

anderen Häfen bestimmt. Eine weitere Zunahme des Anteils der containerisierten Ladung am gesamten Stückgutumschlag („Containerisierungsgrad“) entstand in dieser Zeit dadurch, dass beispielsweise der Fruchthandel, der die Entwicklung des konventionellen Stückgutumschlags maßgeblich beeinflusst, deutlich weniger dynamisch war als die Importe von Konsumwaren aus Fernost.

Entwicklung des konventionellen Stückgutumschlags 2004-2008

Der **See-Eingang** von Südfrüchten (enthalten in der Gütergruppe „Obst und Gemüse“) stieg in den Jahren bis 2006 besonders stark an, insbesondere durch wachsende Transitmengen für Mittel- und Osteuropa. Für Transitverkehre besteht jedoch auch eine Konkurrenz zum Container und zu Direktanläufen, die 2008 zu einem Rückgang des konventionellen Umschlags in Hamburg geführt haben.

Die importierten Früchte werden in den am Terminal befindlichen Kühllhallen gelagert, die gleichzeitig als Distributionszentrum für den nord- und ostdeutschen Raum sowie Nord-, Mittel- und Osteuropa fungieren. Neben der gekühlten Lagerung werden auch Dienstleistungen für den Einzelhandel angeboten (Prüfung der Waren, Zollabfertigung, etc.). Das südliche und westliche Deutschland werden über Antwerpen versorgt.

Tab. 14 Konventioneller Stückgutumschlag im Hamburger Hafen 2004-2008

Gütergruppe	1.000 t / Jahr					Anmerkungen
	2004	2005	2006	2007	2008	
Einkommend						
Obst und Gemüse	471	629	760	769	604	Boom bis 2006 v.a. Transitgeschäft
Eisen/Stahl	280	305	228	357	368	2007/2008 Brammen zur Stahlerzeugung
NE-Metalle	138	178	204	180	163	fluktuierendes Geschäft
Papier und Pappe	204	132	137	124	93	Rückgang z.T. durch Containerisierung
Übrige	339	298	282	283	309	
Summe einkommend	1.432	1.542	1.610	1.713	1.537	
Ausgehend						
Fahrzeuge	394	352	341	382	463	Neuer Südamerikadienst seit 2008
Eisen/Stahl	460	435	325	328	319	wachsender Anteil containerisiert
Maschinen etc.	179	154	197	204	217	u.a. Projektladung
Baustoffe	8	10	13	30	126	Boom u.a. durch Fußball-WM Südafrika
Übrige	260	251	230	242	224	
Summe ausgehend	1.303	1.201	1.106	1.186	1.348	
Insgesamt	2.735	2.744	2.716	2.899	2.886	

Quelle: ISL auf Basis Statistik Nord

Die seeseitig einkommenden Mengen der Gütergruppe Eisen und Stahl enthalten sowohl Produkte und Vorprodukte als auch Rohstahl. Insbesondere in den Jahren 2007 und 2008 wurden große Mengen Rohstahl-Brammen importiert, die in Stahlwerken im Hinterland verarbeitet wurden. Diese Verkehre sind mit Einsetzen der Krise Ende 2008 fast vollständig zum Erliegen gekommen. Der konventionelle Umschlag von Papier und Pappe ist 2008 noch einmal deutlich zurückgegangen. Der Trend zum Rückgang des konventionellen Umschlags durch fortschreitende Containerisierung in dieser Gütergruppe hat sich damit weiter fortgesetzt.

Die bedeutendste Gütergruppe im **See-Ausgang** sind seit 2006 Fahrzeuge. Mit der Einführung eines neuen Südamerika-ConRo-Dienstes stieg der Fahrzeugumschlag um mehr als 20 %. Im

Bereich Projektladung gab es 2008 ein leichtes Wachstum, der Export von Baustoffen vervierfachte sich – unter anderem im Zusammenhang mit der Fußball-WM 2010 in Südafrika.

Loco-Quote

Im **See-Eingang** ist mehr als die Hälfte des Umschlags für die Metropolregion bestimmt, für die untersuchten Hauptgütergruppen liegt die Loco-Quote im gewichteten Mittel bei 59 %. Besonders hohe Loco-Quoten weisen die Gütergruppen Frucht und Papier auf, während mit ca. 90 % der überwiegende Teil der Eisen-, Stahl- und NE-Metallimporte für das übrige Hinterland oder Transshipmentregionen bestimmt ist. Im Fruchtumschlag ist jedoch der Anteil der Verkehre, der über Distributionszentren ins weitere Hinterland geht, besonders hoch. Die Loco-Quote „nach Distribution“ beträgt daher im Durchschnitt über alle Gütergruppen im See-Eingang nur ca. 10 %.

Im **See-Ausgang** ist die Loco-Quote mit 23 % deutlich höher. Während sie bei den Fahrzeugen nahe Null liegt, entfallen ca. drei Viertel der per Seeschiff ausgehenden Eisen/Stahl-Verkehre auf die lokale Produktion. Bei den übrigen Gütergruppen liegt sie durchschnittlich bei 10 bis 15 %.

Verkehrsträger

Im Stückgutverkehr beträgt der Anteil der LKW-Verkehre zwischen Terminal (einschließlich direkt an Terminals gelegener Distributionszentren, z.B. für Frucht) im **See-Eingang** schätzungsweise bei 56 %, auf die Bahn entfallen weitere 41 %. Das Binnenschiff hat mit ca. 2 % nur eine geringe Bedeutung. Besonders hoch ist der LKW-Anteil im Bereich Frucht (Distributionsverkehre mit Kühllastern) und im Bereich Papier (hohe Loco-Quote). Ein geringer Anteil von weniger als einem Prozent der wichtigsten Import-Gütergruppen entfiel auf Transshipmentverkehre, wurde also auf Seeschiffe mit europäischen Destinationen verladen.

Tab. 15 Modal Split und Loco-Quote im konventionellen Stückgutverkehr 2008

		Modal Split				Feeder	Loco vor Distribution	Loco nach Distribution
Gütergruppe		direkt	Bahn	Binnen- schiff	LKW			
See-Eingang*	Gesamtverkehr	0%	41%	2%	56%	0%	59%	10%
	nur Hinterland		41%	2%	57%		59%	10%
See-Ausgang*	Gesamtverkehr	16%	61%	7%	13%	3%	23%	23%
	nur Hinterland		75%	9%	16%		8%	8%
Insgesamt	Gesamtverkehr	8%	50%	4%	36%	1%	42%	16%
	nur Hinterland		55%	5%	40%		38%	9%

* Transshipmentverkehre wurden der Richtung des Long Haul zugerechnet

Anmerkung: Die Gütergruppen wurden aggregiert, um die Vertraulichkeit für einzelne Unternehmen zu gewährleisten.

Quelle: ISL auf Basis der Unternehmensbefragung

Der Antransport von Gütern, die für den **See-Ausgang** bestimmt sind, erfolgt überwiegend per Bahn (75 %), der LKW hat im Vergleich zum See-Eingang mit 16 % einen recht geringen Anteil. Die verbleibenden fünf Prozent entfielen auf das Binnenschiff. In diesen Mengen nicht enthalten sind Mengen, die direkt vor Ort produziert werden (Hamburger Stahlwerke) sowie solche, die per Seeschiff (Feeder) aus europäischen Destinationen antransportiert wurden. Erstere hatten einen Anteil von 16 % am See-Ausgang, letztere von ca. 3 % bezogen auf die wichtigsten Exportgütergruppen. Bezogen auf den gesamten konventionellen Stückgutumschlag hat Transshipment durch die Doppelzählung einen Anteil von ca. 3 %.

4 Wettbewerbsanalyse

Die Entwicklung des seewärtigen Güterumschlags des Hamburger Hafens hängt wesentlich davon ab, wie sich der Hafen gegenüber potenziellen Wettbewerbern in den einzelnen Gütersegmenten und Fahrtgebieten positionieren kann. Vor allem im Containerverkehr – und hier insbesondere im Transshipmentverkehr – sind Marktanteilsverschiebungen regelmäßig zu beobachten. Im Folgenden werden als Basis für Wettbewerbsanalysen zunächst die wichtigsten Determinanten im Hafenwettbewerb allgemein dargestellt, um darauf aufbauend die Marktanteilsentwicklung Hamburgs und der Nordrangehäfen vor diesem Hintergrund eingehend zu analysieren. Die gewonnenen Kenntnisse dienen in Verbindung mit einem Ausblick auf aktuelle Entwicklungen im Bereich der Containerschifffahrt als Grundlage für Einschätzungen zur künftigen Entwicklung der Wettbewerbsposition des Hamburger Hafens.

4.1 Determinanten der Wettbewerbsposition von Häfen

Die Wettbewerbsposition eines Hafens ergibt sich aus einer Vielzahl von Faktoren, die nur zum Teil durch die Marktteilnehmer beeinflusst werden können.

Tab. 16 Ausgewählte Determinanten der Wettbewerbsposition von Seehäfen

Nicht veränderbar	Nur langfristig veränderbar	Kurzfristig veränderbar
• Geographische Lage/Märkte • Klima (Eisgang)	• Hinterlandanbindung (Kanäle, Autobahnen) • Maximal zulässige Schiffsabmessungen (Zufahrt/Terminals) • Terminalbeteiligungen durch Reedereien • Verträge zwischen Terminals und Reedereien	• Umschlagkosten • Hafengebühren

Quelle: ISL

Die (wirtschafts-)geographische Lage eines Hafens ist für seine Entwicklungsperspektiven von zentraler Bedeutung. Die ARA-Häfen profitieren von der Nähe zu wichtigen Konsum- und Produktionszentren in den Benelux-Ländern sowie im westlichen Deutschland (v.a. Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg), während die deutschen Häfen insbesondere Richtung Bayern und Österreich sowie ostgehend im Vorteil sind. Zu den Vorteilen der ARA-Häfen gehört weiterhin die Möglichkeit, den Rhein als Verkehrsweg mit besonders hohen Transportpotenzialen und niedrigen Kosten nutzen zu können.

Die Hinterlandanbindung der Häfen ist insbesondere in Zeiten hoher Wachstumsraten ein viel diskutierter Faktor gewesen. Von den meisten Häfen wird ein möglichst hoher Anteil der Verkehrsträger Bahn und Binnenschiff angestrebt. Neben der Entlastung der Straßen für den lokalen und regionalen Verkehr wird seitens öffentlicher Träger auch die ökologische Vorteilhaftigkeit dieser Verkehrsträger betont. Doch auch bei der Bahn machen sich auf den bestehenden Strecken Kapazitätsengpässe bemerkbar und führten zu Planungen wie dem Ausbau der Betuwe-Linie, des Eisernen Rheins sowie dem geplanten Neubau der Y-Trasse.

Die Bindung von Reedereien an bestimmte Terminals durch Verträge über Dedicated Terminals oder gar durch Reedereibeteiligungen an Terminals wurde im Zusammenhang mit den Verlagerungen von Diensten während der Krisenmonate viel diskutiert. Während zu Zeiten knapper Terminalkapazitäten und hoher Frachtraten die Umschlagkosten nur eine vergleichsweise geringe Rolle spielten, reagierten Reedereien mit Terminalbeteiligungen auf die Krise durch eine weitestmögliche Konzentration von Diensten an den eigenen Terminals, um die Umschlagkosten möglichst gering zu halten. Fallende Preise im Feeder- und Hinterlandtransport machten somit Transportwege wettbewerbsfähig, die zuvor nicht oder nur in Ausnahmefällen genutzt wurden.

Die Häfen und einige Terminalbetreiber reagierten auf die gestiegene Bedeutung der Hafengebühren und Umschlagkosten mit Nachlässen. Dieses Instrument ist für die Häfen die einzige Möglichkeit, kurzfristig auf die Entscheidungen der Reedereien Einfluss zu nehmen und sich einen möglichst hohen Anteil der verbliebenen Umschlagpotenziale zu sichern.

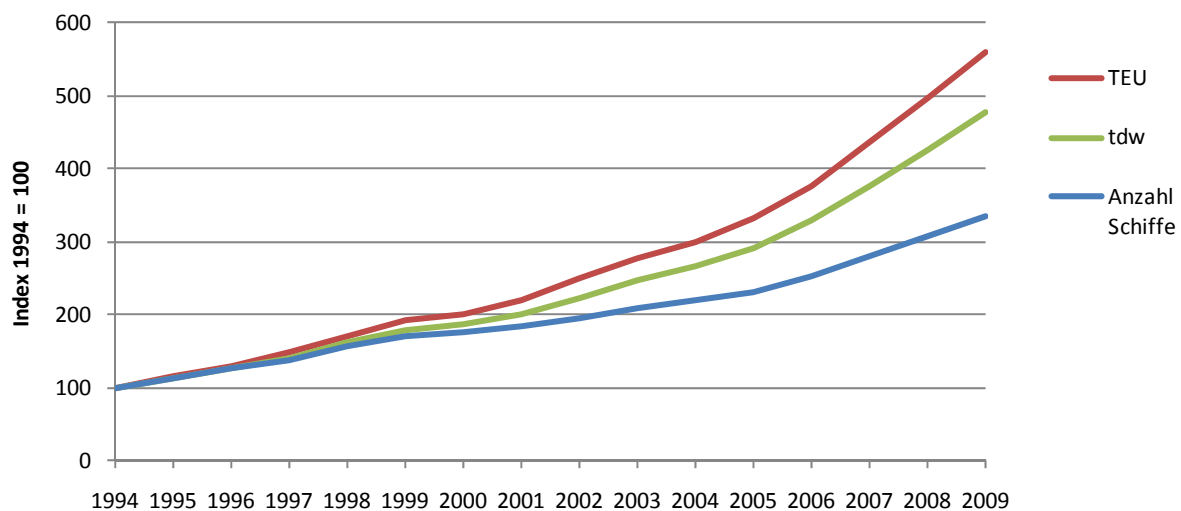
4.2 Entwicklung der Welthandelsflotte nach Schiffstypen

In allen Flottensegmenten mit Ausnahme der Tankschiffe ist in den vergangenen Jahren ein überdurchschnittlicher Anstieg bei Schiffen der oberen Größenklassen zu verzeichnen gewesen. Insbesondere im Containerverkehr wurden dabei immer wieder Schiffe in Fahrt gebracht, die die Maße der vormals größten Containerschiffe zum Teil deutlich überschritten. Für den Hamburger Hafen sind insbesondere die Massengut- und die Containerflotte relevant, da diese den Hamburger Hafen bereits heute oft nur teilabgeladen und/oder tideabhängig anlaufen können. Mit zunehmenden Schiffsgrößen nimmt auch die Bedeutung dieser Restriktionen für die Wettbewerbsposition des Hafens Hamburg zu.

4.2.1 Entwicklung der Containerflotte

Von 1994 bis 2009 ist die weltweite Flotte der Vollcontainerschiffe um 10,4 Mio. TEU (+ 480 %) gewachsen, was einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate von 12,4 % entspricht. Der Containerschiffsbestand belief sich nach Angaben von Lloyd's Register/Fairplay am 1. Juli 2009 auf 4.691 Vollcontainerschiffe mit einer Stellplatzkapazität von 12,6 Mio. TEU bzw. einer Tonnage von 166 Mio. t.d.w. Über die letzten Jahrzehnte verlief dabei die Ausweitung der Stellplatzkapazitäten wesentlich schneller als die Erhöhung der Schiffsanzahl, die durchschnittliche Schiffsgröße hat sich mehr als verdoppelt. So hatte das durchschnittliche Vollcontainerschiff im Juli 2009 eine Stellplatzkapazität von 2.680 TEU, während es Ende der 80er Jahre noch rund 1.000 TEU bzw. Anfang 1994 1.414 TEU aufwies.

Abb. 16 Entwicklung der Containerflotte 1994-2009



Quelle: ISL auf Basis IHS Fairplay

Hervorzuheben ist, dass 45 % der Stellplatzkapazität der aktuellen Containerflotte in den letzten fünf Jahren in Dienst gestellt wurde (1.603 Schiffe mit 5,6 Mio. TEU). Auch in den vergangenen Jahren hielt der Trend zu größeren Schiffen weiter an. Mittlerweile sind 30 Schiffe mit Ladekapazitäten von 10.000 TEU und mehr in Fahrt. Die größten heute in Fahrt befindlichen Containerschiffe können bis zu 14.000 TEU laden, darunter eine Serie eigener Neubauten (8 Schiffe) von Maersk, die offiziell mit 12.500 TEU angegeben werden, tatsächlich aber um 13.500 bis 14.000 Stellplätze an Bord haben sollten. Diese Mega-Carrier haben einen Konstruktionstiefgang von bis zu 16 m, sind maximal 397 m lang und 56,4 m breit.

Tab. 17 Ablieferungen zur Flotte seit 2005 (Stand Juli 2009)

Baujahr	unbe- kannt	-999	-1999	-2999	-3999	-4999	-5999	-6999	-7999	-9999	-11999	ab 12000	Anzahl gesamt
2005	1	54	49	45	8	47	26	3	11	29	-	-	273
2006	-	63	75	60	19	39	23	17	7	56	-	2	361
2007	1	69	115	44	34	46	32	16	4	32	1	5	399
2008	-	66	118	64	27	57	21	23	6	34	11	2	429
2009	1	20	24	21	6	36	4	6	5	9	6	3	141
Gesamt	3	272	381	234	94	225	106	65	33	160	18	12	1.603

Quelle: ISL auf Basis IHS Fairplay

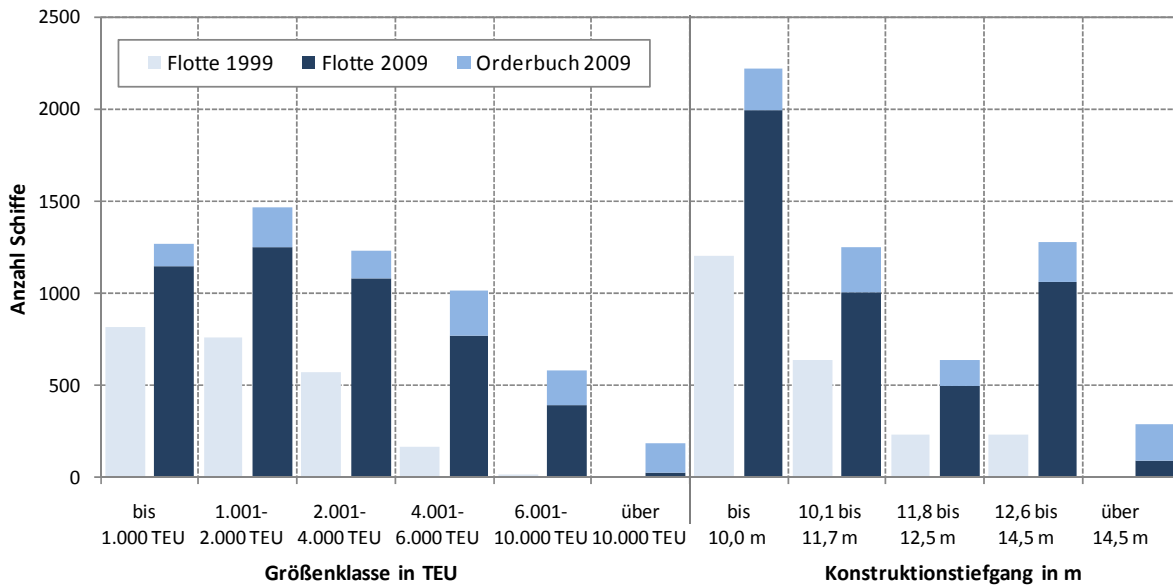
Containerflotte nach Tiefgangsklassen

Die strukturellen Veränderungen der Weltcontainerflotte zeigen sich auch anhand der Tiefgangsverteilung der Flotte nach Baujahren. Die Auswertungen verdeutlichen, dass sich gerade in den letzten Jahren innerhalb der Tiefgangsklassen Größenverschiebungen abzeichnen. Mittlerweile weisen ca. 1.200 Schiffe einen Konstruktionstiefgang von über 12,5 m auf. Containerschiffe über 12,5 m Tiefgang haben damit einen Anteil von 25 % an der Gesamtzahl der Vollcontainerflotte, die Anzahl hat sich in knapp fünf Jahren verdoppelt. Großschiffe ab 12.000 TEU weisen heute Konstruktionstiefgänge von bis zu 16 m auf.

Wie die nachfolgende Tabelle zeigt, haben 410 Schiffe im **Orderbuch** einen Konstruktionstiefgang von über 12,5 m; das sind rund 38 % aller Schiffe, die in den kommenden Jahren in Fahrt

kommen. Betrachtet man die Tiefgangsklasse ab 14,6 m, fällt auf, dass inzwischen 196 Containerriesen dieser Klasse in den Auftragsbüchern der Werften stehen.

Abb. 17 Containerschiffsflotte 1999 und 2009 sowie Orderbuch 2009 nach Größen- und Tiefgangsklassen



Quelle: ISL auf Basis IHS Fairplay; Stand: 1.1.1999 bzw. 1.7.2009

Entwicklung in den Schiffsdimensionen

Die strukturellen Veränderungen der Welt-Containerflotte zeigt die nachfolgende Tabelle. Die Containerschiffsflotte hat sich in den letzten Jahren innerhalb der Welthandelsflotte am stärksten verändert. Innerhalb von 15 Jahren hat sich die maximale Schiffsgröße von 4.469 TEU (1994) auf rund 14.000 TEU (2009) mehr als verdreifacht. Der maximale Konstruktionstiefgang der Containerschiffe hat dabei um 2,4 m zugenommen und liegt aktuell bei 16,00 m (vgl. Tab. 18).

Mittlerweile stehen in den Auftragsbüchern der Werften 136 Containerschiffe mit Stellplatzkapazitäten ab 12.000 TEU. Diese Containerriesen haben einen maximalen Konstruktionstiefgang von 14,5 m bis 16,0 m (Salzwasser) und sind bis max. 366 m lang bzw. 51,2 m breit.

Tab. 18 Entwicklung der Größendimensionen von Containerschiffen

Flotte Jahr	Maximale TEU-Kapazität	Ø TEU	Maximale dwt-Kapazität	Maximaler Tiefgang (m)	Maximale Länge (m)	Maximale Breite (m)
1994	4.469	1.414	67.727	13,62	294,1	39,4
1995	4.730	1.503	67.727	13,62	300,0	39,4
1997	6.418	1.603	84.900	14,03	318,2	42,9
1999	7.226	1.720	104.750	14,52	347,0	42,9
2000	7.226	1.777	104.896	14,52	347,0	43,5
2001	7.226	1.854	104.896	14,52	347,0	43,5
2002	7.506	1.954	104.896	14,52	347,0	43,5
2003	7.506	2.046	109.400	14,83	347,0	43,5
2004	8.063	2.122	109.400	15,03	352,6	43,5
2005	8.468	2.237	110.100	15,03	352,6	43,5
2007	12.508	2.432	158.200	16,00	397,7	56,4
2009	14.000	2.679	165.517	16,00	397,7	56,4
Auftragsbestand	14.000	5.091	165.300	16,00	366,0	51,2

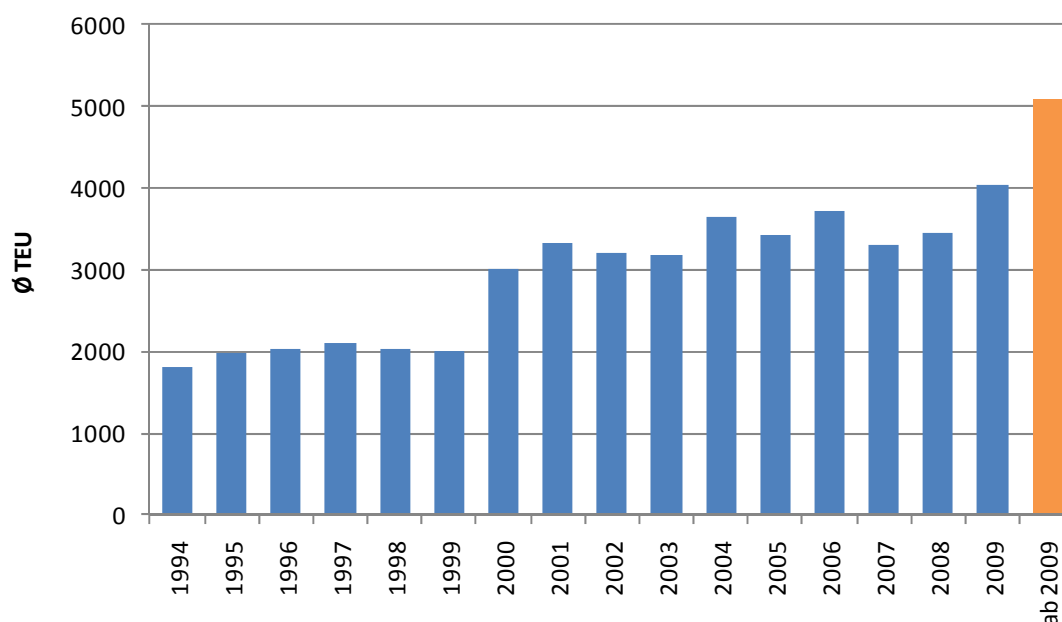
Stand: Flotte 1994-2008 jeweils 1. Januar, Flotte und Auftragsbestand 2009 1. Juli

Anmerkung: die seit 1998 in Fahrt befindlichen Maersk-Schiffe der S-Klasse werden aktuell mit 7.226 TEU angegeben. Diese Schiffe wurden zwischenzeitlich mit 6.418 TEU bzw. 8.200 TEU von Lloyd's gemeldet

Quelle: ISL auf Basis IHS Fairplay

Die nachfolgende Grafik zeigt die dynamische Entwicklung mit Blick auf die Stellplatzkapazitäten der Juli-Flotte nach Baujahren seit 1994 sowie den aktuellen Auftragsbestand. Die durchschnittliche Kapazität der Ablieferungen in den letzten 15 Jahren hat sich von 1.808 TEU (1994) auf über 4.000 TEU (2009) mehr als verdoppelt. Durch die Fokussierung auf große Containerschiffe wird die durchschnittliche Schiffsgröße in den nächsten Jahren weiter ansteigen. Schiffe im Orderbuch Mitte 2009, die in den kommenden Jahren in Fahrt kommen werden, haben bereits eine durchschnittliche Kapazität von rund 5.100 TEU.

Abb. 18 Entwicklung der durchschnittlichen Stellplatzkapazität je Schiff nach Baujahren bzw. im Orderbuch (Stand Juli 2009)



Quelle: ISL auf Basis IHS Fairplay

Auftragsbestand von Containerschiffen

Containerschiffe werden immer größer, was sich auch an den Bestellungen im Orderbuch ablesen lässt. Nach Angaben von LR/Fairplay standen Anfang Juli 2009 1.087 Containerschiffe mit einer Stellplatzkapazität von 5,5 Mio. TEU in den Auftragsbüchern der Werften.¹¹ Insbesondere die ohnehin im Orderbuch bereits stark vertretenen sehr großen Schiffe von 8.000 TEU bis 14.000 TEU wurden in den letzten Jahren vermehrt bestellt. Allein 261 Schiffe weisen eine Stellplatzkapazität von 8.000 TEU und mehr auf. Der Auftragsbestand an Containerschiffen insgesamt entspricht 44 % der aktuellen Containerflotte bezogen auf die Stellplatzkapazität und 23 % bezogen auf die Schiffsanzahl. In der Größenklasse ab 8.000 TEU wird die Ladekapazität in den nächsten Jahren um 158 % zunehmen. Der Anteil der TEU-Kapazität dieser Großschiffe an den insgesamt bestellten Neubauten beträgt 53 %. Nachdem die ersten Containerriesen ab 12.000 TEU bereits seit 2006 in Fahrt sind, werden weitere 136 Schiffe dieser Größenklasse in den kommenden Jahren abgeliefert. Diese Schiffe haben eine Tragfähigkeit von rd. 150.000 tdw bei 15,5-16 m Tiefgang, einer Länge von max. 366 m und einer Breite von über 51 m.

Tab. 19 Auftragsbestand und Flotte nach TEU-Klassen (Anfang Juli 2009)

TEU-Klasse	Auftragsbestand		Flotte		% Auftragsbestand	
	1000 TEU	Anzahl Schiffe	1000 TEU	Anzahl Schiffe	TEU	Anzahl
unbekannt	-	-	0	18	-	-
< 1.000	86	117	698	1143	12,3	10,2
< 2.000	327	221	1.769	1249	18,5	17,7
< 3.000	231	89	1.862	733	12,4	12,1
< 4.000	208	60	1.212	352	17,2	17,0
< 5.000	884	202	2.140	488	41,3	41,4
< 6.000	235	44	1.571	286	15,0	15,4
< 7.000	426	65	976	150	43,7	43,3
< 8.000	204	28	494	67	41,3	41,8
< 10.000	787	91	1.498	175	52,5	52,0
< 12.000	358	34	193	18	185,3	188,9
>= 12.000	1.788	136	156	12	1145,4	1133,3
Gesamt	5.535	1.087	12.569	4.691	44,0	23,2

Quelle: ISL auf Basis IHS Fairplay

Tab. 18 zeigt den Anteil der bestellten Neubauten zur Flotte, differenziert nach Tiefgangsklassen. Die Tabelle verdeutlicht nochmal den überdurchschnittlich starken Anteil der Tiefgangsklassen ab 14,6 m bezogen auf die existierende Flotte. Insgesamt gesehen liegt der Anteil der Neubauten bezogen auf die Flotte für Containerschiffe bei 23,1 %, der Zuwachs der Schiffe ab 14,6 m Tiefgang ist mit 233 % überdurchschnittlich hoch.

¹¹ nur bestätigte Aufträge

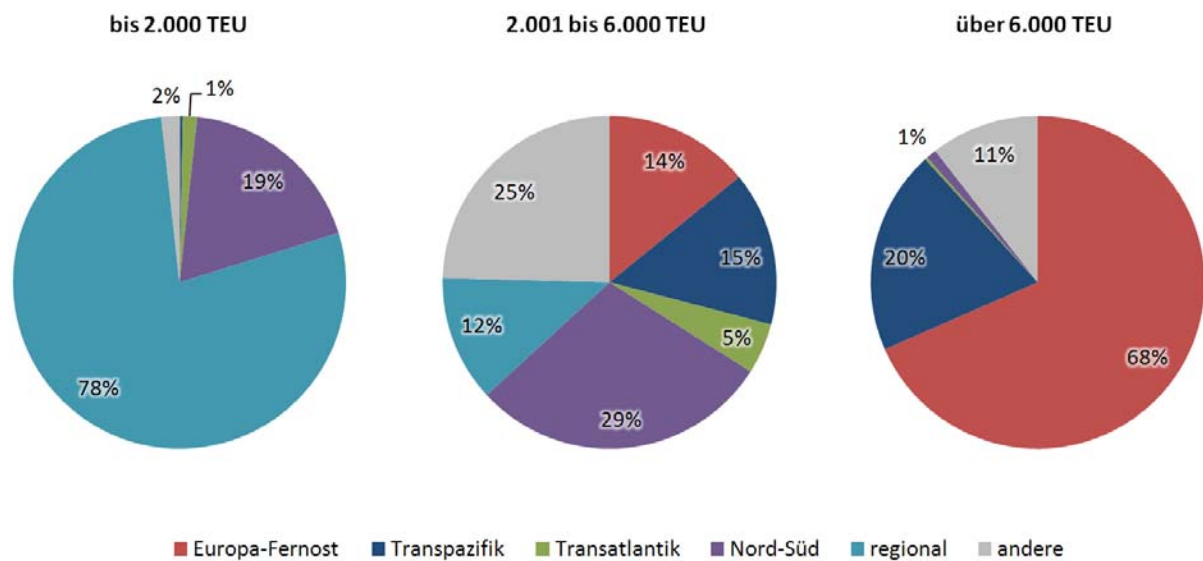
Tab. 20 Verhältnis von Auftragsbestand zur Containerflotte nach Tiefgangsklassen (Juli 2009)

Tiefgang (m)	Auftragsbestand Anzahl Schiffe	Flotte Anzahl Schiffe	% Auftragsbestand bezogen auf Flotte
unbekannt	71	12	-
bis 12,5 m	606	3.539	17,1
12,6 bis 13,5 m	89	501	17,8
13,6 bis 14,5 m	125	565	22,1
14,6 bis 15,5 m	170	73	232,9
über 15,5 m	26	11	236,4
Gesamt	1.087	4.701	23,1

Quelle: ISL auf Basis IHS Fairplay

Einsatzgebiete der Großcontainerschiffe

Schiffe mit einer Kapazität über 6.000 TEU werden heute fast ausschließlich in der Europa-Fernost-Fahrt genutzt, da die großen Containerschiffe nur auf dieser Route die Skaleneffekte voll ausnutzen können. Mehr als zwei Drittel der Schiffe dieser Größenklasse wurden im Sommer 2009 in der Nordeuropa-Fernost-Fahrt eingesetzt, darunter alle Schiffe mit mehr als 10.000 TEU.

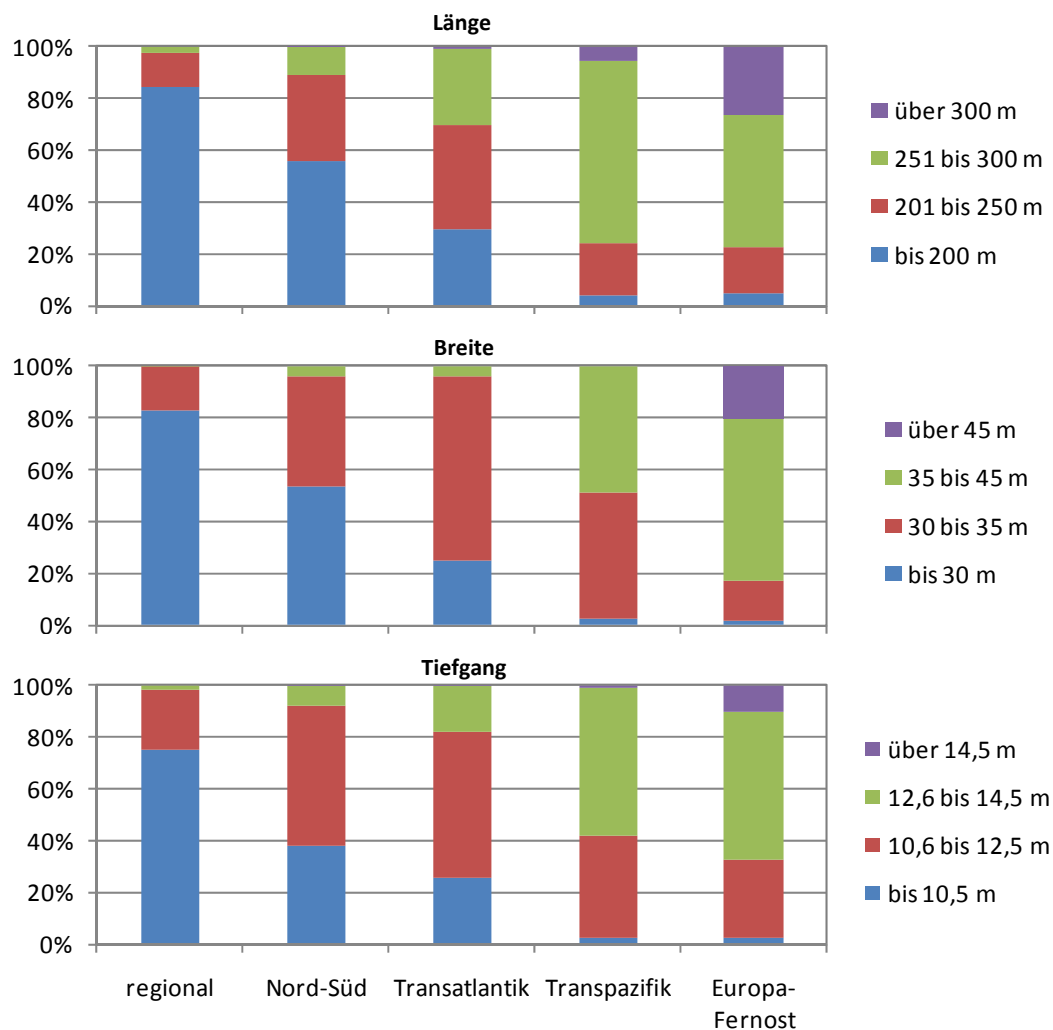
Abb. 19 Einsatzgebiete von Containerschiffen nach Größenklassen (August 2009)

Basis: Anzahl Schiffe

Quelle: ISL auf Basis MDS Transmodal

Die Relation Europa-Fernost wird dementsprechend von den Containerschiffen mit den größten Abmessungen bedient. Im August 2009 war etwa jedes vierte Schiff mehr als 300 m lang, jedes fünfte mehr als 45 m breit und jedes zehnte hatte einen Konstruktionstiefgang von über 14,5 m (vgl. Abb. 20).

Abb. 20 Anteil der Schiffe unterschiedlicher Längen-, Breiten- und Tiefgangsklassen nach Einsatzgebieten (August 2009)



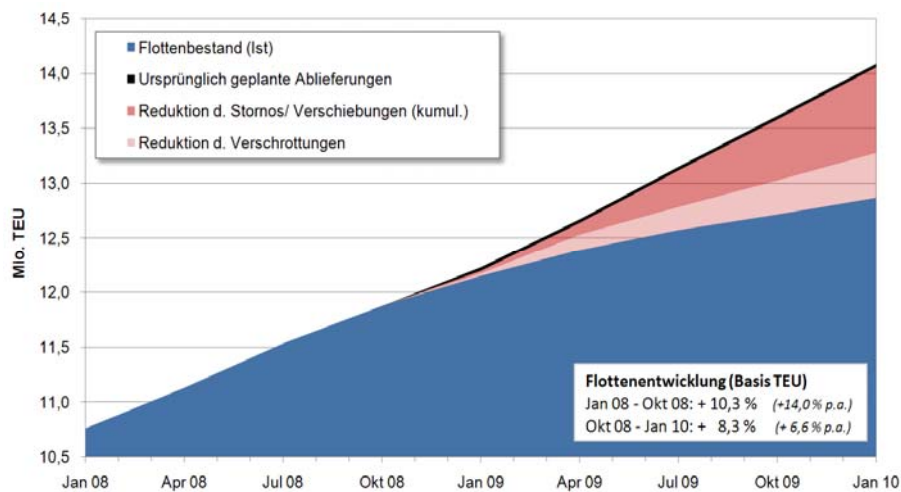
Quelle: ISL auf Basis MDS Transmodal

Auch die im Bau befindlichen Containerschiffe mit Kapazitäten über 10.000 TEU werden überwiegend im Fahrtgebiet Europa-Fernost eingesetzt werden. Mit der steigenden Bedeutung dieser Schiffe wird auch der Einfluss von Zugangsbeschränkungen in den Häfen auf die Marktanteile zunehmen.

Einfluss der Finanzkrise auf die Entwicklung der Vollcontainerflotte

Mit der Zuspitzung der Finanzkrise zum Ende des Jahres 2008 hat sich die Dynamik des Flottenwachstums der Vollcontainerschiffe deutlich reduziert. Für den Zeitraum von Anfang 2008 bis Oktober 2008 ergibt sich noch ein mit den Vorjahren vergleichbares Wachstum in einer Größenordnung von 14 % p.a. Seitdem hat jedoch das Zusammenspiel mehrerer Faktoren die Ausweitung der Stellplatzkapazitäten deutlich auf ein Wachstum von 6,6 % p.a. reduziert.

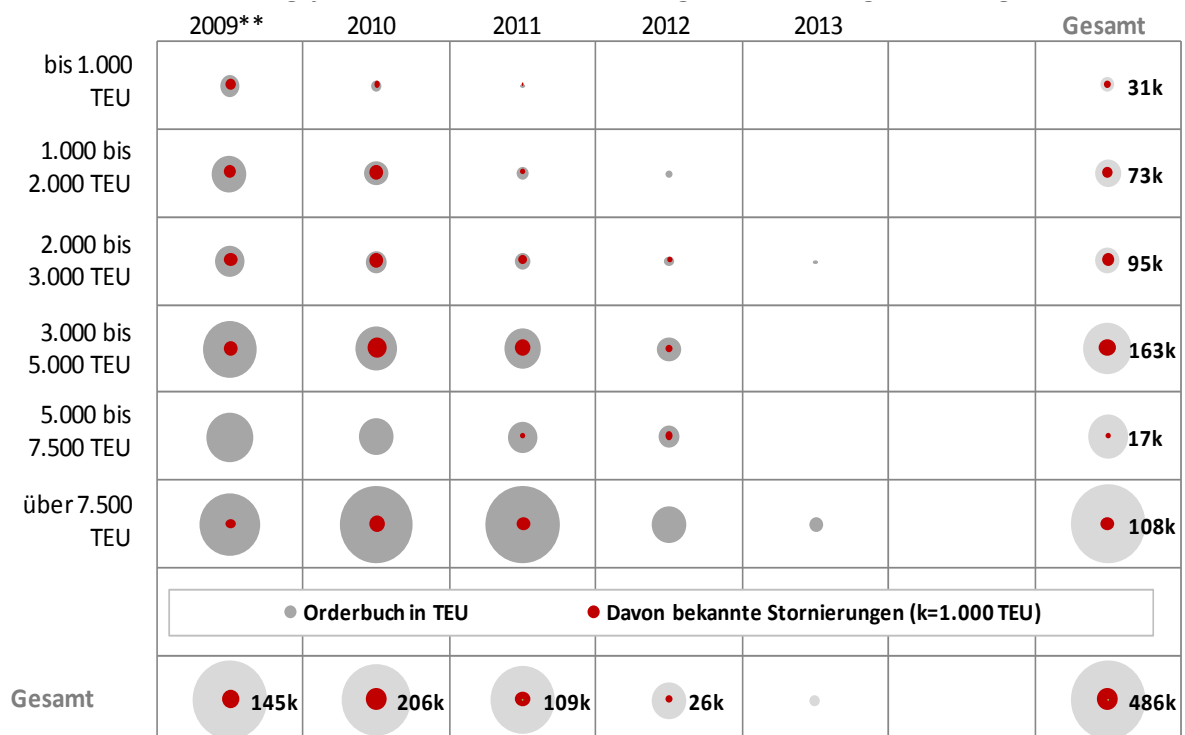
Abb. 21 Verlangsamung des Containerflottenwachstums seit Zuspitzung der Finanzkrise Ende des Jahres 2008



Quelle: ISL: Entwicklung der Nachfragerücke in der Containerschifffahrt nach Größenklassen, Bremen 2010, S. 5

Einerseits hat sich bei der Überaus positiven Marktlage ein nennenswertes Verschrottungspotenzial aufgebaut (entsprechend der Altersstruktur der Containerflotte ausschließlich in den Bereichen unter 3-4.000 TEU) andererseits wurden in größerem Umfang Bauaufträge, die ursprünglich für 2008 oder 2009 zur Ablieferung vorgesehen waren, auf spätere Ablieferungstermine verschoben. Letzterer Faktor wirkt sich somit nur kurzfristig entlastend auf das Wachstum der Angebotsseite aus.

Abb. 22 Verteilung des Auftragsbestandes* auf Größenbereiche und Ablieferungsjahre, bekannte Stornierungen/Wandlungen Anfang 2010



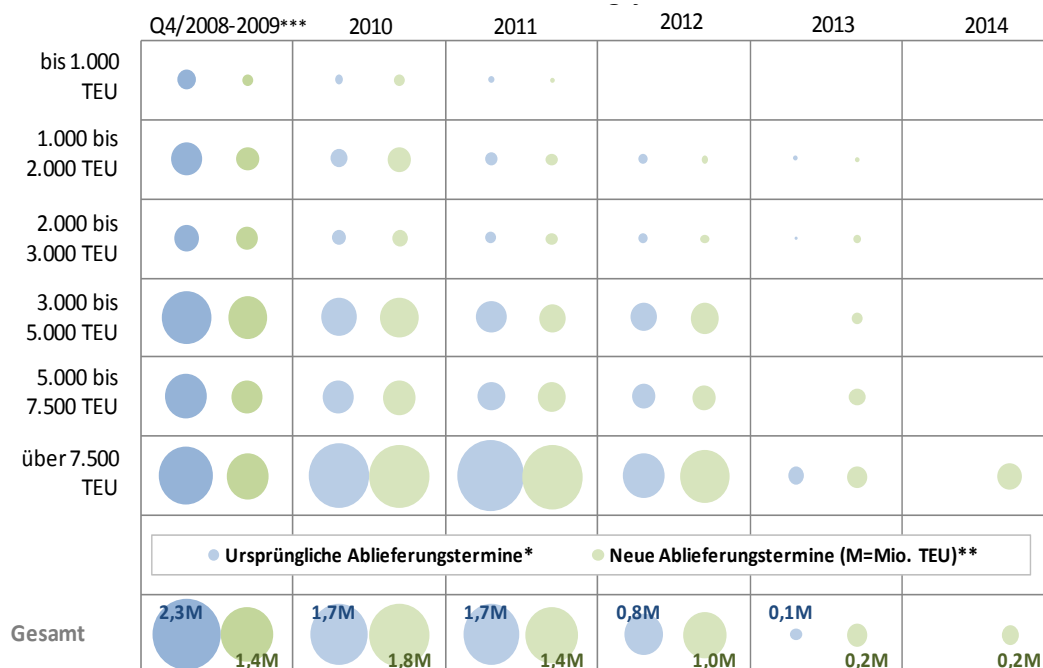
* Oktober 2008 ** beinhaltet tlw. Stornierte Aufträge aus 2008

Quelle: ISL: Entwicklung der Nachfragerücke in der Containerschifffahrt nach Größenklassen, Bremen 2010, S. 14

Darüber hinaus wurden bis zum Anfang des Jahres 2010 Stornierungen oder Wandlungen von Bauaufträgen für Schiffe mit einer Kapazität von rund einer halben Mio. TEU bekannt. Dabei sind es vor allem die „kleineren“ Größenbereiche bis einschließlich 5.000 TEU, in denen Schiffe wieder abbestellt worden sind. In den oberen Größenbereichen setzen die Schiffseigner demgegenüber vor allem auf die zeitlich verzögerte Ablieferung der Einheiten.

Hier rechnet das ISL zwar ebenfalls mit weiteren Stornierungen, aber der größte Teil des Auftragsbestandes dürfte bis einschließlich 2014 in Fahrt kommen.

Abb. 23 TEU-Kapazitäten, die sich seit Okt. 2008 im Auftragsbestand befinden nach Ablieferungsjahren (aus Sicht des Auftragsbestandes Anfang des Jahres 2010)



* Okt. 2008: 6,5 Mio. TEU

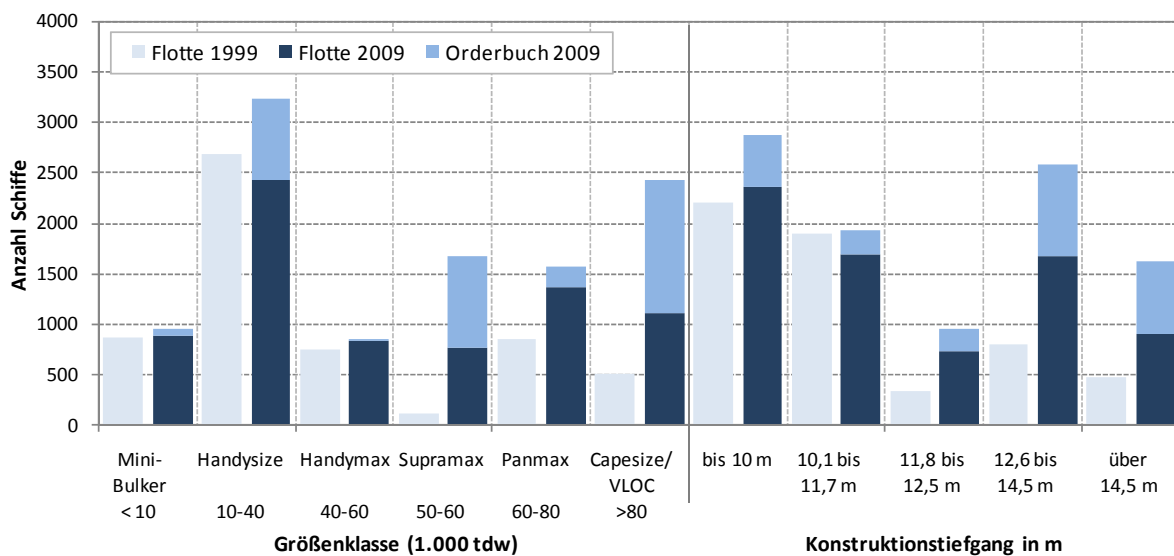
** Stand Januar 2010 – zusätzlich stehen noch rd. 0,2 Mio. TEU für 2008/09 im Auftragsbestand (nicht abgebildet)

*** hier: geplante Ablieferungen (blau) ggü. tatsächlichen Ablieferungen (grün)

Quelle: ISL: Entwicklung der Nachfragerücke in der Containerschifffahrt nach Größenklassen, Bremen 2010, S. 13

4.2.2 Bulkerflotte nach Tiefgangsklassen

Mittlerweile weisen 2627 Schiffe einen Konstruktionstiefgang von über 12,5 m auf, darunter 924 Schiffe mit Tiefgängen über 14,5 m. Schiffe über 12,5 m Tiefgang haben damit einen Anteil von 35 % an der Gesamtzahl der Bulkerflotte.

Abb. 24 Bulkerflotte 1999 und 2009 sowie Auftragsbestand nach Größen- und Tiefgangsklassen

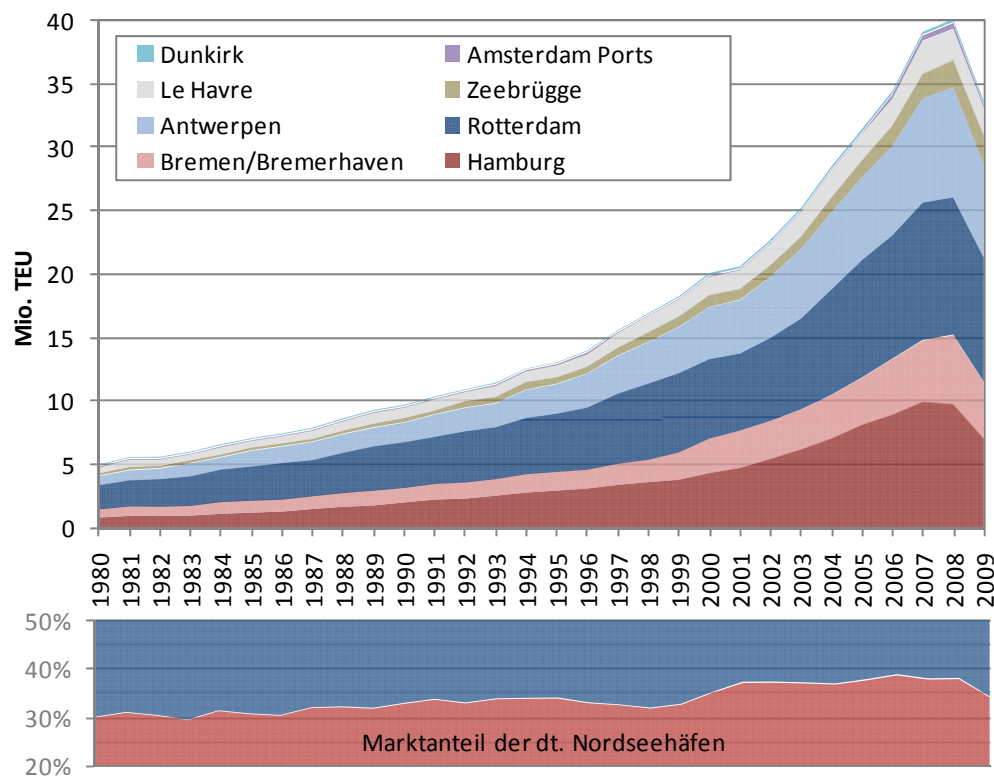
Quelle: ISL auf Basis IHS Fairplay; Stand 1.7.2009

Im **Orderbuch** zeigen sich überdurchschnittliche Zuwächse in den kommenden Jahren bei den Supramax- und den Capesize-Bulkschiffen. Insgesamt 1632 Schiffe im Orderbuch haben einen Konstruktionstiefgang von über 12,5 m; das sind rund 62 % aller bestellten Schiffe, die voraussichtlich in den kommenden Jahren in Fahrt kommen. Betrachtet man die Tiefgangsklasse ab 14,5 m, zeigt sich, dass 738 Schiffe (rd. 28 %) dieser Capesize-Klasse bestellt worden sind.

4.3 Marktanteile der Nordrangehäfen im Containerverkehr

In den Hub-Häfen der Hamburg-Le Havre Range wurde im Jahr 2008 ein Rekordvolumen von 39,9 Mio. TEU¹² umgeschlagen. Der Umschlag hat sich in den Jahren 1980-2000 mit einer durchschnittlichen Wachstumsrate von 7,3 % positiv entwickelt. Nach dem wachstumsschwachen Jahr 2001 (+2,7 %) beschleunigte sich das Umschlagwachstum in den Jahren bis 2007 auf 11,2 % und verließ diesen überdurchschnittlichen Bereich erst unter dem Einfluss der Finanzkrise im Jahr 2008 (+2,5 %). Im Jahr 2009 brach der Umschlag schließlich um 16% ein.

¹² Hier: einschließlich Dünkirchen und Amsterdam Ports

Abb. 25 Entwicklung des Containerumschlag in der Hamburg-Le Havre-Range 1980-2009

*= vorläufige Schätzung unter Berücksichtigung der Entwicklung der ersten Monate des Jahres 2009

Quelle: ISL 2010 auf Basis ISL Hafendatenbank/Monthly Container Port Monitor

Der Anteil der deutschen Nordseehäfen am Umschlag der Hamburg-Le Havre Range konnte in den Jahren 1980-2006 von 30 auf rund 38 % gesteigert werden. Von 1995-1999 gingen kurzfristig Marktanteile an die schneller wachsenden Westhäfen verloren, die Verluste wurden jedoch innerhalb kürzester Zeit ausgeglichen. In den Folgejahren konnte der TEU-Umschlag in den Häfen Bremens und Hamburgs überproportional von der Entwicklung der asiatischen Volkswirtschaften und dem Wachstum der nahegelegenen Ostseeanrainer profitieren. Im Jahr 2006 erreichten beide Häfen gemeinsam den bislang höchsten Marktanteil von 38,8 %. Nach einem leichten Verlust im Jahr 2007 konnte Bremen/Bremerhaven im Jahr 2008 zumindest seine Position behaupten, während im Hamburger Hafen bereits eine unterdurchschnittliche Entwicklung zu beobachten war. Im Jahr 2009 schließlich fiel der Anteil der deutschen Nordseehäfen erstmals seit dem Jahr 2000 wieder unter 35 %.

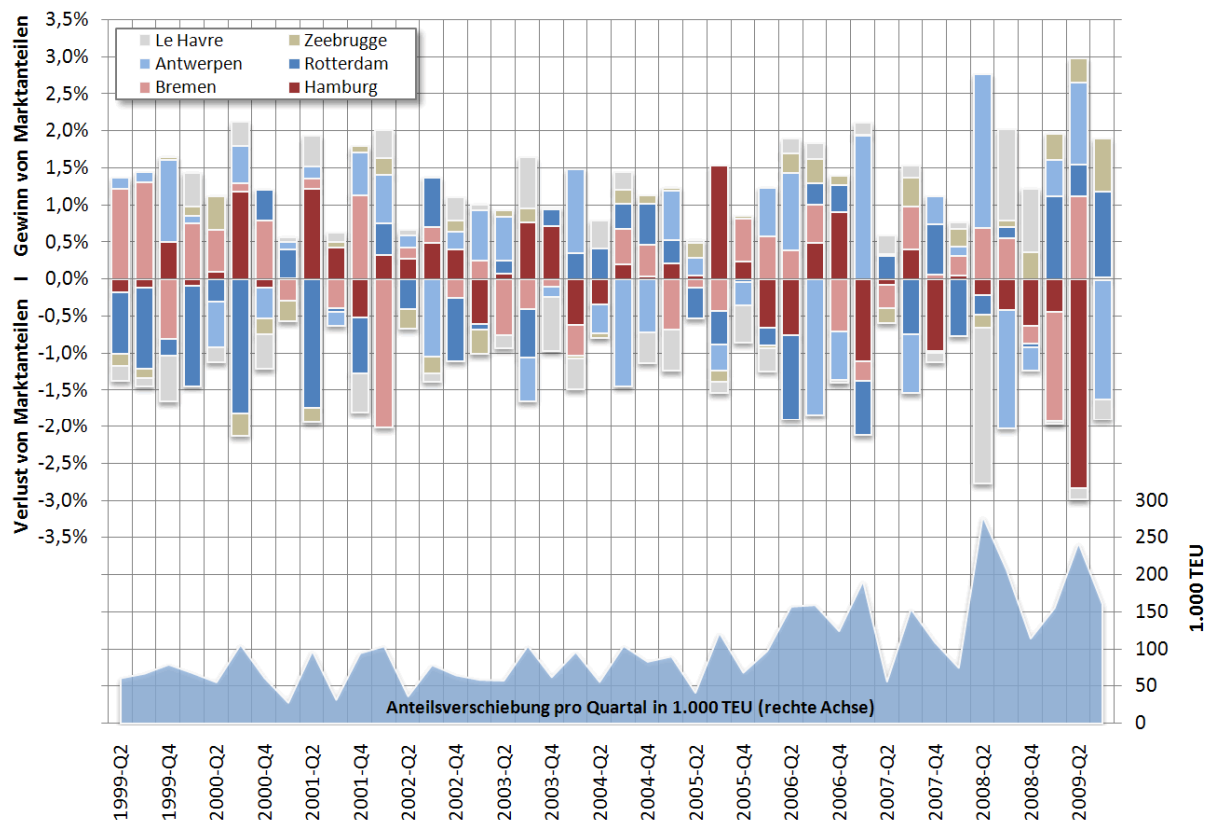
Hier überlagern sich zwei Faktoren, die den Umschlag der deutschen Nordseehäfen in der Krise überproportional belasten: Zum einen haben die in der Krise besonders stark eingebrochenen Verkehre mit Mittel- und Osteuropa für die beiden deutschen Häfen eine besonders hohe Bedeutung, zum anderen begünstigen die Rahmenbedingungen der Krise der Containerschiffahrtsmärkte derzeit tendenziell die Verlagerung von Transshipmentverkehren einerseits, sowie die Umgehung der Nordrangehäfen durch Direktanläufe in den Ostseeraum andererseits.

Im Folgenden werden die quartalsweisen Fluktuationen der Hub-Häfen in der Hamburg-Le Havre-Range detailliert betrachtet und analysiert (4.3.1). Ziel der Analyse ist es, die Faktoren herauszuarbeiten, die in der Vergangenheit zu Marktanteilsverlagerungen geführt haben. Zu diesem Zwecke werden die wichtigsten Einflussgrößen und Ereignisse in den betrachteten Nordrangehäfen mit der Marktanteilsentwicklung des jeweiligen Hafens abgeglichen (4.3.2).

4.3.1 Marktanteilsverschiebungen zwischen führenden Nordrangehäfen 2000-2009

In den Jahren 2000-2009 waren fast immer Marktanteilsverschiebungen in einer Größenordnung von 1-2 % zwischen zwei Quartalen zu beobachten. Nach einigen höheren Schwankungen in den Quartalen 2000-III, 2001-II sowie zum Jahreswechsel 2001/2002 war zeitweise ein leichter Rückgang der Schwankung zu beobachten. Durch diesen tendenziellen Rückgang ist es zu erklären, dass trotz des hohen Mengenwachstums bis zur ersten Hälfte des Jahres 2005 im Regelfall maximal eine Anteilsverschiebung von rund 100. Tsd. TEU pro Quartal zu beobachten war.

Abb. 26 Quartalsweise Verschiebung von Marktanteilen in der Hamburg-Le Havre-Range



Quelle: ISL 2009 auf Basis ISL Monthly Container Port Monitor

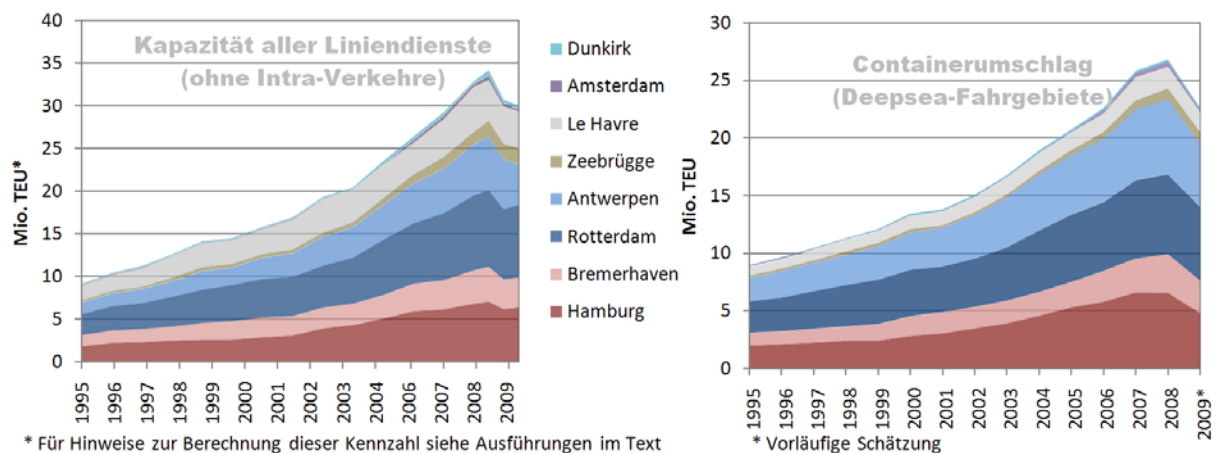
Beginnend mit dem Jahr 2006 ist ein deutlicher Anstieg der quartalsweisen Verschiebungen zu beobachten, der im Jahr 2007 kurzzeitig abklang und in den Quartalen 2008-II und 2009-II mit Marktanteilsverschiebungen von rund 280 Tsd. TEU bzw. 240 Tsd. TEU vorläufige Höhepunkte markiert. Während der hohe Ausschlag in der ersten Hälfte des Jahres 2008 vor allem durch den Streik im Hafen von Le Havre zu erklären ist, führten zum Ende des Jahres 2008 bzw. im Jahr 2009 vor allem die Auswirkungen der Finanzkrise zu einer Phase überdurchschnittlicher Volatilität.

Im Folgenden werden die Entwicklung des Umschlags in den einzelnen Häfen sowie die Fahrpläne der Liniendienstanbieter analysiert. Die Analysen des Umschlags basieren auf verfügbaren Quartalsdaten, die Analysen der Liniendienstfahrpläne auf Auswertungen der Datenbank des Anbieters MDS Transmodal. Dabei wird eine „theoretische Linienkapazität“ wie folgt ermittelt:

$$\text{Kapazität eines Liniendienstes in einem Hafen (H)} = \frac{\text{Durchschnittliche TEU-Kapazität der Schiffe eines Liniendienstes} \times \text{Anzahl der Anläufe im Hafen (H) pro Jahr}}{\text{Anzahl der angelaufenen Häfen in Nordeuropa}} \times 2$$

Die berechnete Kapazität gibt nur einen Näherungswert für das tatsächliche Umschlagpotenzial, da nicht in allen nordeuropäischen Häfen einer Containerlinie gleich viele Container umgeschlagen werden. Die Kennzahl gibt jedoch Aufschluss über die Dichte des Liniennetzwerks – gewichtet mit den eingesetzten Schiffgrößen. Aufgrund der mitunter lückenhaften Erfassung von Feederdiensten kleinerer Containerschiffe (unterhalb von etwa 1.500 TEU) werden ausschließlich interkontinentale Containerliniendienste betrachtet.

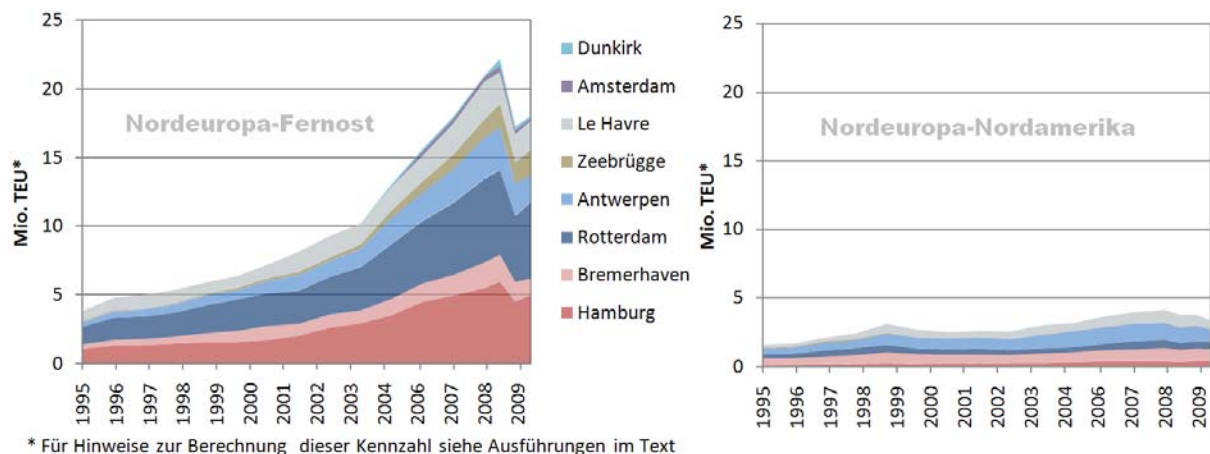
Abb. 27 Kapazität der Liniendienste und Umschlag in den Nordrangehäfen 1995-2009



Quelle: ISL auf Basis MDS Transmodal und ISL Hafendatenbank

Der Vergleich der außereuropäischen Liniendienstkapazitäten mit der gesamten Umschlagentwicklung der Nordrangehäfen deutet auf ein annähernd proportionales Verhältnis der beiden Größen untereinander hin. Abweichungen können aus der nicht immer gleichen Verteilung der Umschlagmengen auf die einzelnen angelaufenen Häfen resultieren. So ist der Umschlag in Le Havre beispielsweise verglichen mit der Kapazität der den Hafen anlaufenden Dienste vergleichsweise gering.

Abb. 28 Bedeutung der Nordeuropa-Fernostfahrt im Verhältnis zur Transatlantikfahrt



Quelle: ISL auf Basis MDS Transmodal

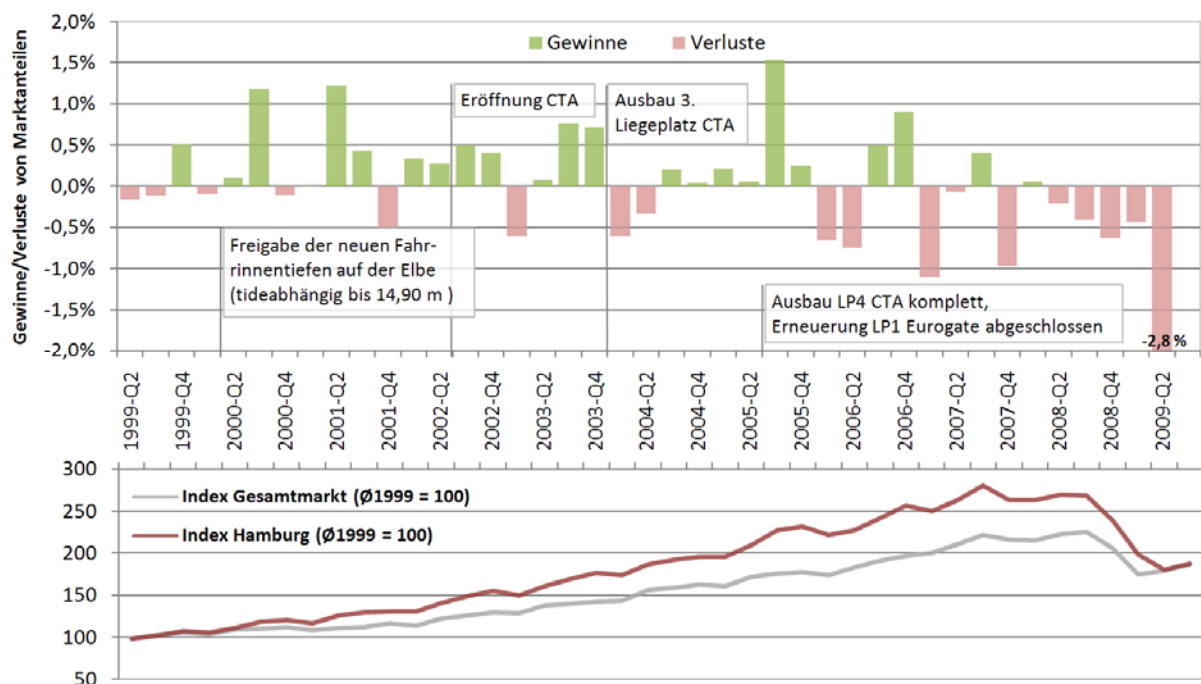
Am Beispiel der Nordeuropa-Fernostfahrt lässt sich erkennen, wie die Liniendienstanbieter im Anschluss an den Beitritt der Volksrepublik China zur Welthandelsorganisation mit einem hohen Kapazitätswachstum auf den schnell steigenden, westwärts gerichteten Containerverkehr reagierten. Erkennbar ist auch, wie die Kapazität der Nordeuropa-Fernost-Liniendienste im Verlauf der Krise um annähernd 25 % gekappt wurde. Im Folgenden wird analysiert, wie viele der genannten Linien im jeweiligen Zeitraum die jeweiligen Häfen anliefen.

4.3.2 Marktanteilsentwicklung führender Nordrangehäfen

Hamburg

Der Hamburger Hafen konnte im Anschluss an die Freigabe der neuen Fahrrinnentiefen auf der Elbe in den Jahren 1999-2006 regelmäßig Anteile in einem rasch wachsenden Markt gewinnen. Dabei profitierte der Hafen unter anderem auch von seiner Fahrtgebietsstruktur. Zum Jahr 2002 könnten die positiven Effekte der Fahrrinnenfreigabe durch die zusätzlichen Kapazitäten des CTA überlagert worden sein. Allerdings ist im Anschluss an die Installation neuer Containerbrücken am dritten Liegeplatz des CTA keine ähnliche Entwicklung zu beobachten. Im Jahr 2005 war der bislang höchste absolute Mengenzuwachs zu beobachten, der Behälterumschlag stieg um 1,1 Mio. TEU gegenüber dem Vorjahr an. In der typischen Hochsaison dieses Jahres erzielte der Hamburger Hafen den bislang größten Marktanteilsgewinn innerhalb eines Quartals.

Abb. 29 Quartalsweise Entwicklung der Marktanteile des Hamburger Hafens

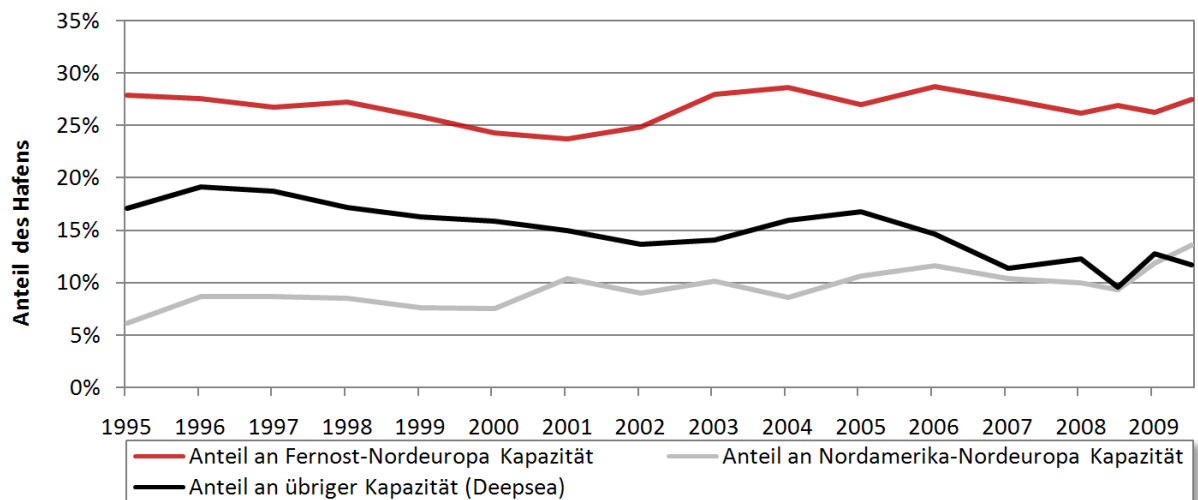


Quelle: ISL 2009 auf Basis ISL Monthly Container Port Monitor

Zum Beginn des Jahres 2007 ist eine Trendwende zu beobachten und der Elbhafen verliert zunächst rund 2 % – allerdings in einem weiter wachsenden Marktumfeld. Im Jahr 2008 zeigt sich die Entwicklung des Marktanteils bereits vor der Zuspitzung der Finanzkrise leicht schwächer, ausgerechnet in der Talsohle der Märkte verliert der Hafen noch einmal deutlich gegenüber seinen Konkurrenten. Erst im dritten Quartal 2009 wächst der Hamburger Hafen wieder annähernd deckungsgleich mit dem Gesamtmarkt. Allerdings sind durch das schwache Jahr 2007 und die

Marktanteilsverluste der letzten Jahre rund acht Jahre überdurchschnittlichen Wachstums nivelliert worden.

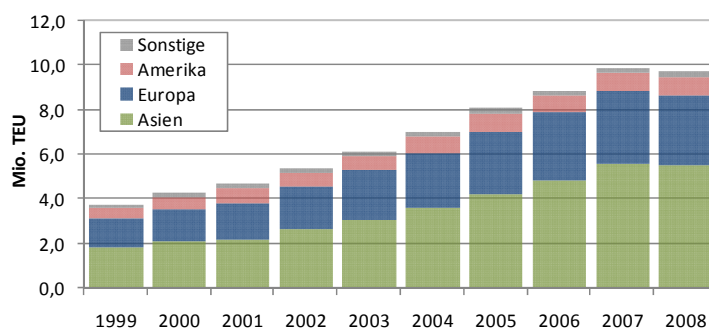
Abb. 30 Marktanteile des Hamburger Hafens an der Kapazität der Deepsea-Linien 1995-2009



Quelle: ISL auf Basis MDS Transmodal

An der Kapazität der Nordeuropa-Fernost-Linien hat der Hamburger Hafen bis 2001 zunächst Marktanteile verloren. Hier wirkte sich vor allem der Weggang der Reederei Maersk aus, die zum Anfang des Betrachtungszeitraums noch drei Liniendienste mit dem Fahrtgebiet Fernost betrieben hatte. Im Anschluss an die Freigabe der neuen Fahrrinnentiefen konnte der Hamburger Hafen in kürzester Zeit erkennbare Marktanteile an der Liniendienstkapazität gewinnen. Ein weiterer Wendepunkt kann 2006 ausgemacht werden. Zwar ist die Anzahl der Dienste insgesamt bis in den Sommer 2008 hinein weiter angestiegen, aber die deutlichen Marktanteilsgewinne an der Kapazität der Linienreedereien, die in Zeebrügge im Anschluss an die dortige Zufahrtsvertiefung im Jahr 2006 zu beobachten waren, haben in allen anderen Wettbewerbshäfen zu einem Anteilsverlust geführt. Im Sommer 2009 werden für den Hafen Hamburg noch 26 Fernost-Liniendienste ausgewiesen. Gegenüber dem Sommer 2008 sind fünf Liniendienste weggefallen, die in der Krise vollständig eingestellt bzw. über Slot-Charter weitergeführt wurden. Dabei handelt es sich vor allem um die kleineren Reedereien, die außerhalb von Allianzen operieren (z.B. PIL/WAN HAI, IRISL, CSAV). Maersk und MSC haben im Sommer 2009 zuletzt ihre Service-Anzahl auf jeweils zwei erhöht. Die durchschnittliche Schiffsgröße der Europa-Fernost-Dienste lag in Hamburg zu diesem Zeitpunkt bei 7.221 TEU – dem zweitgeringsten Wert in der Nordrange.

Abb. 31 Entwicklung des Umschlags nach Fahrtgebieten im Hamburger Hafen 1999-2008



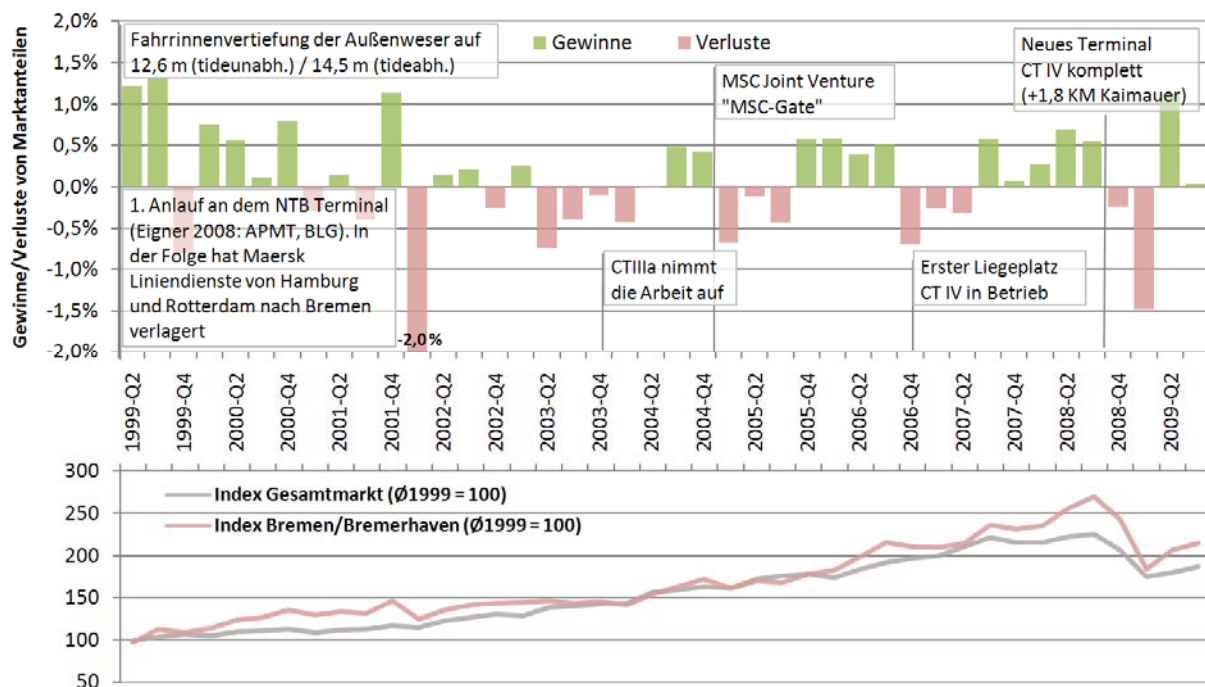
Quelle: ISL Hafendatenbank

Die (wieder) wachsende Bedeutung Hamburgs für den Europa-Fernost-Verkehr nach 2001 und das überdurchschnittliche Wachstum in diesem Segment sind die Haupterklärung für die starken Marktanteilsgewinne des Hafens bis 2007.

Bremen/Bremerhaven

Der Containerumschlag in den bremischen Häfen konnte im Anschluss an die Fahrrinnenvertiefung der Außenweser deutlich überproportionale Zuwächse aufweisen. Während der Umschlag des Gesamtmarktes in den Jahren 1999 und 2000 um 8 % bzw. 10 % anstieg, schnellte der Umsatz an der Weser um 22 % bzw. 25 % in die Höhe. Die positiven Effekte der Fahrrinnenanpassung überlagern sich dabei mit den zusätzlichen Anläufen der Reederei Maersk. Letztere hat im Lauf des Jahres 1999 begonnen, ihr Liniennetzwerk stärker auf Bremen/Bremerhaven zu fokussieren – zu Lasten der Häfen Hamburgs und Rotterdams. Während in der Entwicklung des Containerumschlags im Hamburger Hafen zu dieser Zeit nahezu keine Auswirkungen zu sehen sind, machen sich in Rotterdam die Verluste deutlich bemerkbar.

Abb. 32 Quartalsweise Entwicklung der Marktanteile von Bremen/Bremerhaven 1999-2009

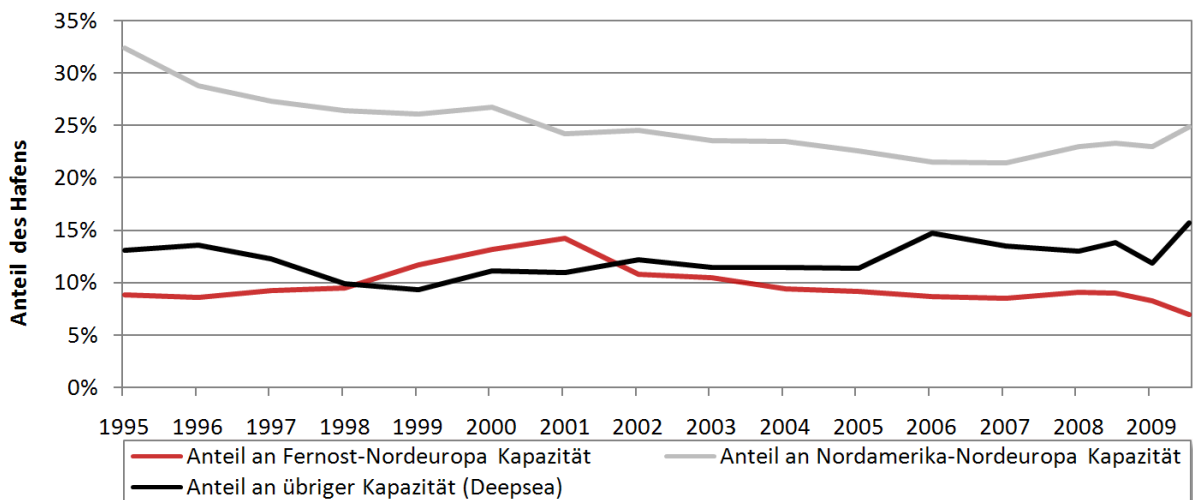


Quelle: ISL 2009 auf Basis ISL Monthly Container Port Monitor

Bis zum Ende des Jahres 2004 nahm der in den Vorjahren gewonnene Vorsprung gegenüber der Entwicklung des Gesamtmarktes ab. Der Beginn der Umschlagstätigkeit am Container Terminal IIIa (CT IIIa) sowie das MSC Joint Venture MSC-Gate scheinen zunächst keinen eindeutigen Einfluss auf die Entwicklung der Marktanteile zu haben. Dennoch zählt der Hafen seit Ende 2005 zu den Gewinnern von Marktanteilen. Zwar gingen in der Krise zum Anfang des Jahres zunächst überproportional Marktanteile verloren, aber im zweiten Quartal 2009 war bereits eine Gegenbewegung zu beobachten und im dritten Quartal hat sich der Umschlag tendenziell stabilisiert. Der Effekt der Ende 2008 fertiggestellten rund 1,8 km Kaimauer des CT IV macht sich indessen noch nicht bemerkbar, da die Nachfrageschwäche auch weiterhin zu einer rückläufigen Mengenentwicklung führt.

Bremen/Bremerhaven ist – ähnlich wie Hamburg – aufgrund des hohen Anteils der Transshipmentverkehre mit dem Ostseeraum überproportional von den Auswirkungen der Krise betroffen. In den ersten drei Quartalen des Jahres 2009 wurden 21 % weniger TEU umgeschlagen als im gleichen Vorjahreszeitraum. (Gesamtmarkt: -18 %). Dabei erschweren die derzeit nur unvollständigen Aussagen zur regionalen Entwicklung des Containerumschlags im Jahr 2009 eine Einschätzung, ob Bremen/Bremerhaven hier ebenfalls Marktanteile verloren hat, oder lediglich überproportional dem Einbruch des Ostseeraums ausgeliefert ist.

Abb. 33 Marktanteile des Hafens Bremen/Bremerhaven an der Kapazität der Deepsea-Linien 1995-2009



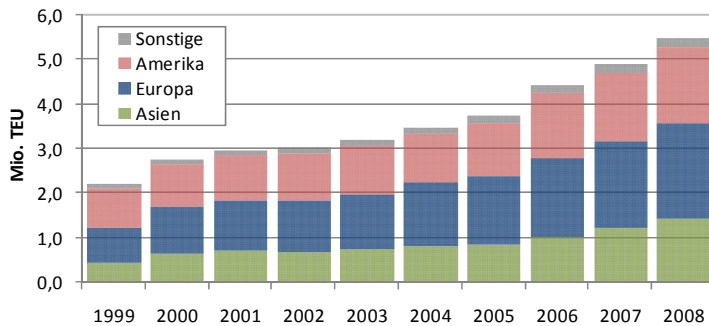
Quelle: ISL auf Basis MDS Transmodal

Der Anteil Bremen/Bremerhavens an der Kapazität der Nordeuropa-Fernostlinien lag bis einschließlich 1998 unter 10 %. Ähnlich wie in Hamburg ist auch hier nach der Fahrrinnenvertiefungsmaßnahme ein deutlicher Anteilsgewinn zu erkennen. Bremen/Bremerhaven profitierte dabei sowohl von den zusätzlichen Linien der Maersk-Reederei, als auch von dem Schiffsgrößenwachstum. So wurden auf den Verbindungen nach Bremerhaven im Jahr 1999 die größten in Fahrt befindlichen Schiffe eingesetzt. Die Anteilsgewinne, die in Hamburg im Anschluss an die Fahrrinnenanpassung zu beobachten sind, gehen jedoch zulasten des Hafens an der Weser und Bremen rutscht wieder unter die 10%-Grenze. Die Marktanteilsgewinne des Hafens Zeebrügge betrafen die bremischen Häfen zunächst nicht. Im Sommer 2008 bestanden insgesamt neun Liniendienste, von denen in der Krise bis zum Sommer 2009 drei verloren gingen, darunter ein relativ junger Dienst der Reederei ZIM, aber auch ein etablierter Dienst der New World Alliance (NWA). Der letzte verlorengegangene Dienst der Reederei CMA-CGM ist zumindest theoretisch erhalten geblieben: hier besteht eine Zusammenarbeit mit der Reederei Maersk. Die Schiffe des Dienstes haben eine Kapazität von durchschnittlich rund 12.000 TEU. Insgesamt wird Bremen/Bremerhaven damit nur noch von zwei Reedereien (Maersk und MSC) in der Fernostfahrt angelaufen. Beide Reedereien zählen zu den Eignern oder zumindest Operateuren der derzeit größten Containerschiffe, sodass die durchschnittlichen Schiffskapazitäten hier mit 8.193 TEU sehr hoch sind.

Der Marktanteilsgewinn nach der Vertiefung der Außenweser und der Einweihung des NTB-Terminals zeigt sich auch deutlich in der Umschlagentwicklung der bremischen Häfen. In den darauffolgenden Jahren ging der Marktanteil jedoch im Asien- und Nordamerikaverkehr wieder leicht zurück. Aufgrund der vergleichsweise geringen Bedeutung der Asienverkehre, die bis heute anhält, konnte Bremerhaven weniger stark vom „China-Effekt“ profitieren als Hamburg. Der

Hafen etablierte sich jedoch erfolgreich als Transshipment-Hub, wie an dem starken Anstieg der Europa-Verkehre in den vergangenen Jahren abzulesen ist.

Abb. 34 Entwicklung des Umschlags nach Fahrtgebieten in Bremen/Bremerhaven 1999-2008



Quelle: ISL Hafendatenbank

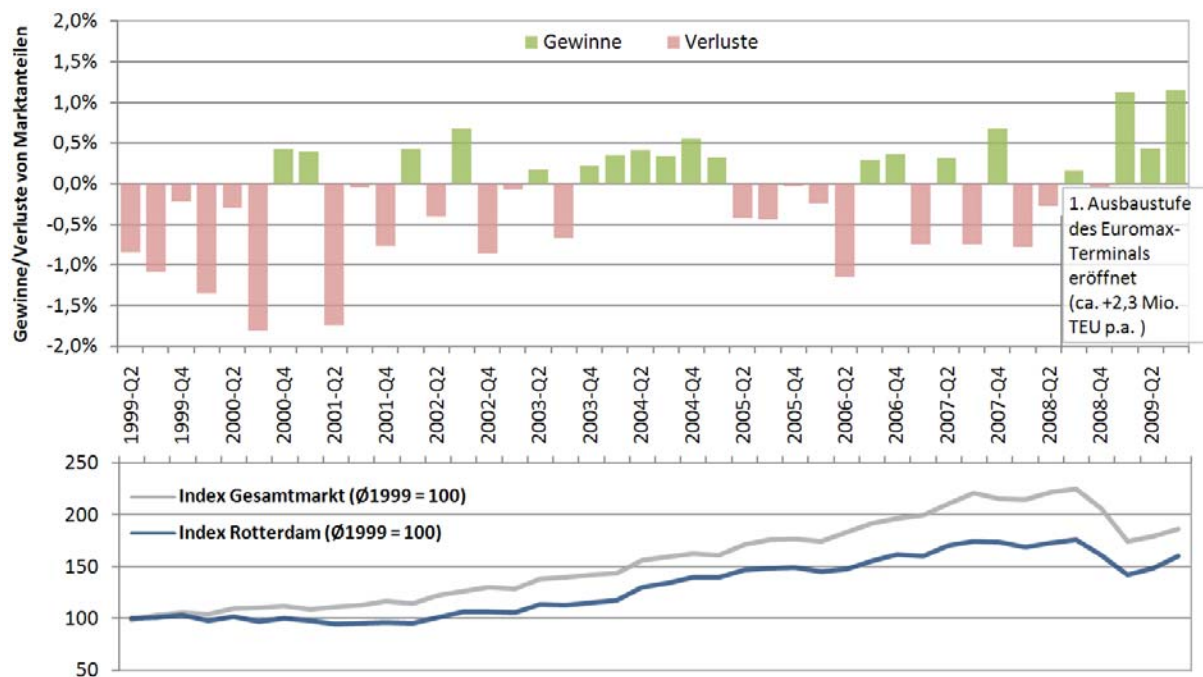
Rotterdam

Um die Jahrtausendwende konnte der Hafen Rotterdam nur unterdurchschnittlich an dem Wachstum des Behälterumschlags in der Nordrange partizipieren und in dem insgesamt schwachen Jahr 2001 wurde ein Wachstum von lediglich 1 % erzielt. Lediglich um das Jahr 2004 gelang ein kurzfristiger Zugewinn von Marktanteilen, die jedoch in den Jahren bis einschließlich 2008 wieder verloren gingen.

Zum Ende des Jahres 2008 – und damit auch zum Beginn der Krise – wurde die erste Ausbaustufe des Euromax-Terminals in Rotterdam eröffnet. In den folgenden Quartalen konnte der Hafen Rotterdam erstmals deutlich Marktanteile gewinnen. Diese Zugewinne in dem insgesamt schwächeren Umfeld sind jedoch bedingt durch die Struktur der Fahrtgebiete des Hafens Rotterdam in Verbindung mit dem Zugewinn von Marktanteilen in den Transshipmentmärkten der Ostsee zu sehen.

Der Fachpresse war zu entnehmen, dass eine Vielzahl von Reedereien darüber nachdenken, ihre Transshipmentverkehre zukünftig vermehrt über die derzeit „günstigeren“ Westhäfen laufen zu lassen oder dies bereits umgesetzt haben. Dadurch konnte sich der Behälterumschlag in Rotterdam während der Krise besser entwickeln als der Gesamtmarkt und weist nach den ersten drei Quartalen des Jahres 2009 lediglich einen Umschlagrückgang von 13 % auf.

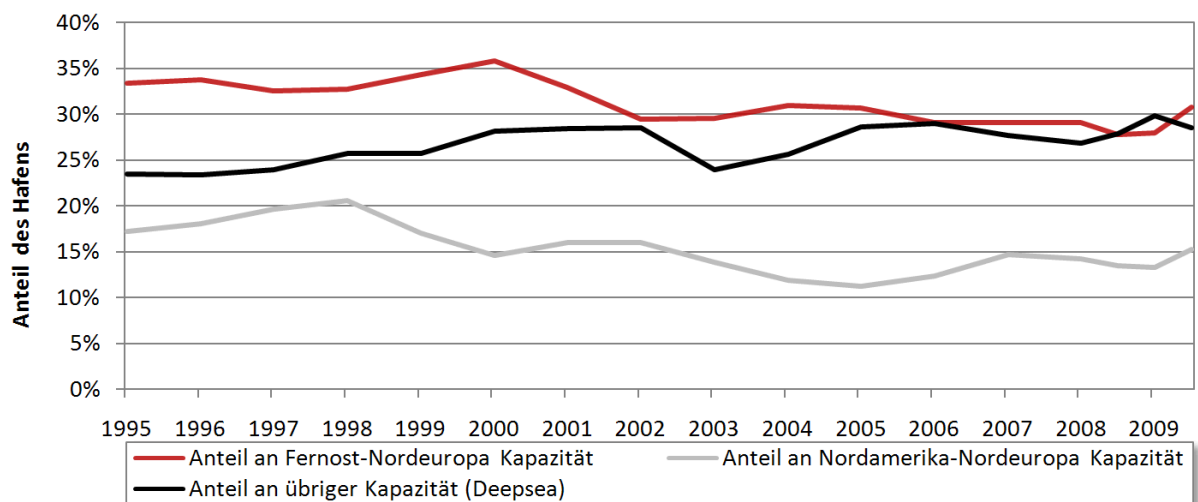
Abb. 35 Quartalsweise Entwicklung der Marktanteile des Hafens Rotterdam 1999-2009



Quelle: ISL 2009 auf Basis ISL Monthly Container Port Monitor

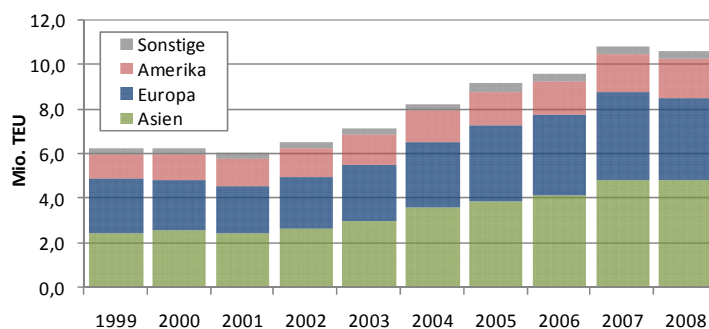
Ob und wie nachhaltig diese Zugewinne ausfallen, dürfte sich in der Erholung der Containerschiffahrtsmärkte zeigen. Derzeit begünstigen einige Faktoren der extrem schwachen Containerfracht- und Chartermärkte den Transshipmentumschlag in den Westhäfen gegenüber dem Hafen Hamburg:

- Von Liniendienstanbietern regelmäßig angeführt, dass die Containerumschlaggebühren der Hamburger Terminals verglichen mit den Terminals der Westhäfen spürbar teurer sind. Da die Frachtraten in der Talsohle der Krise oftmals lediglich die variablen Kosten gedeckt haben, bot sich hier eine Möglichkeit für die Liniendienstanbieter, die eigenen Kosten für die angebotene Transportleistung zu reduzieren. Dieser Nachteil dürfte bei wieder auskömmlicheren Frachtraten weniger ins Gewicht fallen.
- Gleichzeitig verändert sich die Wirtschaftlichkeit der Feederoperatoren. Da die TEU-Kapazität der Flotte derzeit nicht der Engpass ist und Containertonnage seit Ende letzten Jahres zu extrem niedrigen Raten eingeworben werden kann, ist die Passage um die Nordspitze Dänemarks herum zu einer wettbewerbsfähigeren Alternative gegenüber der Passage durch den Kiel-Kanal geworden. Während Hamburg vom westlichen Ende des Kiel-Kanals aus wesentlich schneller zu erreichen ist, reduziert sich dieser räumliche Vorteil gegenüber den Westhäfen bei einer Feederfahrt um Dänemark herum deutlich. Auch dieser Faktor dürfte bei wieder auskömmlichen Fracht- und Charratenniveaus an Bedeutung verlieren, da sich dadurch auch die Wettbewerbsfähigkeit der Skagenpassage reduziert.

Abb. 36 Marktanteile des Hafens Rotterdam an der Kapazität der Deepsea-Linien 1995-2009

Quelle: ISL auf Basis MDS Transmodal

Der Hafen Rotterdam erreichte im Jahr 2000 mit 20 Diensten seinen bislang höchsten Marktanteil an der Fernost-Nordeuropa-Kapazität (rund 36 %). Während die Osthäfen in den Jahren um die Jahrtausendwende ein deutliches Wachstum der Anteile zeigten, verlor Rotterdam insgesamt Linien – der Marktanteil sank bis ins Jahr 2002 auf rund 29 %. In den Folgejahren konnte trotz neuer Liniendienste (vor allem Maersk) dieser Anteil nur gehalten werden. Im Sommer 2009 gewann der Hafen einige zum Anfang des Jahres ausgesetzte Liniendienste zurück und erreichte erstmals seit dem Jahr 2005 wieder einen Marktanteil von leicht mehr als 30 %. Insgesamt wurde der Hafen zu diesem Zeitpunkt von 26 Linien angelaufen – nur unwesentlich weniger als noch zu Anfang des Jahres 2008 (29). Obwohl die Dienste mit den größten Schiffen (im Sommer 2009: Maersk/CMA-AE7/FAL7: Ø11.970 TEU; MSC-Silk: Ø 11.788 TEU; CMA-FAL 1: Ø10.476 TEU) sämtlich den Hafen Rotterdam anlaufen, ergibt sich aufgrund der vielen relativ „kleinen“ Dienste der anderen Anbieter bzw. auch dieser Reedereien nur eine durchschnittliche Kapazität von 7.812 TEU.

Abb. 37 Entwicklung des Umschlags nach Fahrtgebieten in Rotterdam 1999-2008

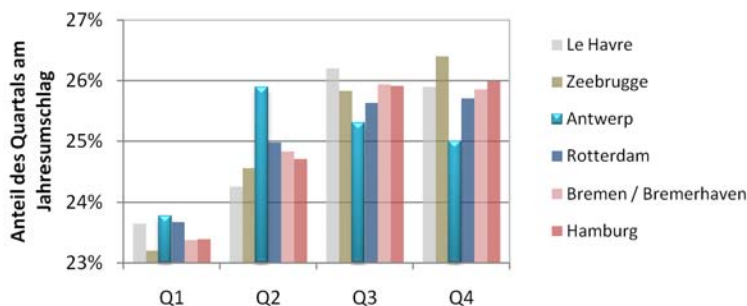
Quelle: ISL Hafendatenbank

Während Rotterdam 2006/2007 im Asienverkehr mit dem Markt wachsen konnte, gingen 2008 wieder Marktanteile verloren. Das Europageschäft litt 2008 unter dem Verlust von Feederumschlag an andere Häfen und dem schwachen britischen Markt.

Antwerpen

Von 1999 bis Mitte 2001 konnte der Hafen Antwerpen in etwa mit dem Gesamtmarkt wachsen. Etwa im Zeitraum von 2001-2004 wurde ein leichter Wachstumsvorsprung gegenüber dem Gesamtmarkt herausgearbeitet, der jedoch während eines nur unterdurchschnittlich verlaufenden Jahres 2004 wieder verloren ging. Aufgrund einer saisonalen Besonderheit, die in den Jahren von 2002-2009 zu beobachten war – wobei die Jahre 2008 und 2009 sicherlich auch durch den Streik in Le Havre bzw. die Finanzkrise beeinflusst wurden – schwankt der Anteil Antwerpens am Gesamtumschlag der Nordrange regelmäßig stark. Im Durchschnitt der Wachstumsjahre von 2002-2008 war das zweite Quartal das mit dem – bezogen auf das Gesamtjahr – höchsten Umschlaganteil.

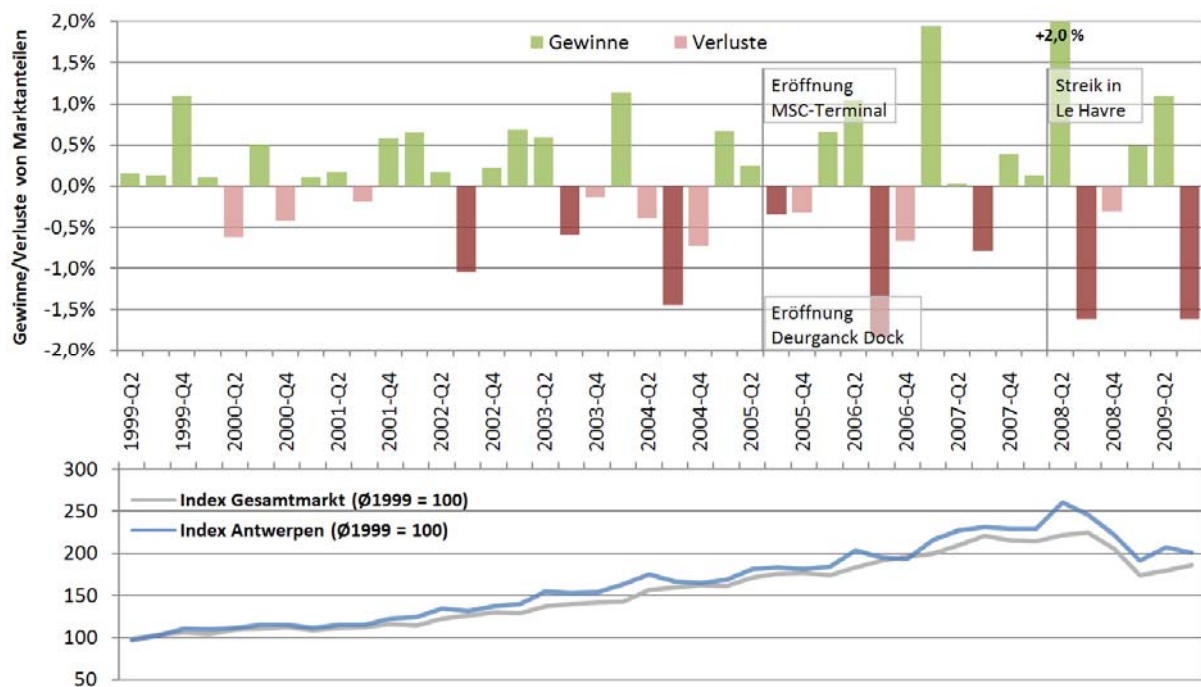
Abb. 38 Besondere zeitliche Verteilung des Containerumschlags in Antwerpen 2002-2008



Quelle: ISL 2009 auf Basis ISL Monthly Container Port Monitor

Während die übrigen Nordrangehäfen entweder im dritten oder vierten Quartal normalerweise das aktivste Quartal des Jahres aufweisen, blieb der Umschlag in Antwerpen in diesen Quartalen erkennbar hinter dem Umschlag des zweiten Quartals zurück. Diese Saisonalität führte im Hafen von Antwerpen regelmäßig zu dem in der folgenden Abbildung erkennbaren Marktanteilsverlust im jeweils dritten Quartal. Eine mögliche Erklärung hierfür ist der vergleichsweise geringe Anteil an Chinaladung im Hafen Antwerpen. Der asiatische Raum ist hier vor allem geprägt durch die Regionen des mittleren und nahen Ostens. Der geringe Anteil chinesischen Außenhandels kommt auch in der extrem niedrigen Leercontainerquote im ausgehenden Verkehr Richtung Asien zum Ausdruck (2008: 5,5 %).

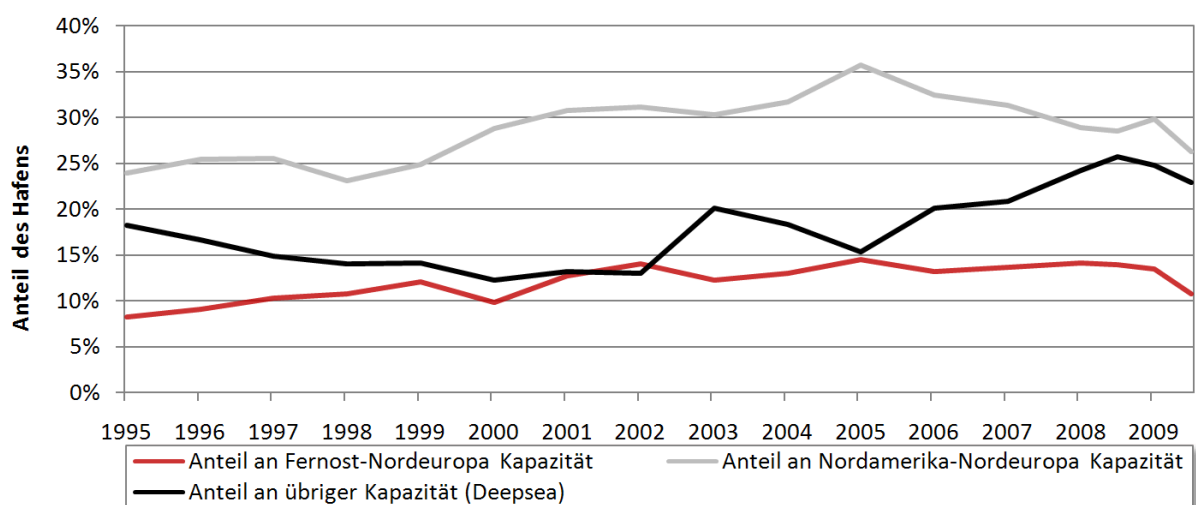
Abb. 39 Quartalsweise Entwicklung der Marktanteile des Hafens Antwerpen 1999-2009



Quelle: ISL 2009 auf Basis ISL Monthly Container Port Monitor

Eine überdurchschnittliche Volatilität ist im Anschluss an die neuen Kapazitäten zu beobachten, die in der zweiten Hälfte des Jahres 2005 wirksam wurden. Auf die deutlichen Zugewinne in der ersten Hälfte des Jahres 2006 folgte der bislang größten Marktanteilsverlust innerhalb eines Quartals. Anfang 2007 konnte sich abermals ein Marktanteilsgewinn etablieren, der vorläufig auch während der Krise erhalten geblieben ist. Insgesamt ähnelt der Verlauf in Antwerpen verglichen mit den anderen Nordrangehäfen am stärksten dem des Gesamtmarktes, das heißt der Hafen ist über die Jahre durchschnittlich stark gewachsen.

Abb. 40 Marktanteile des Hafens Antwerpen an der Kapazität der Deepsea-Linien 1995-2009

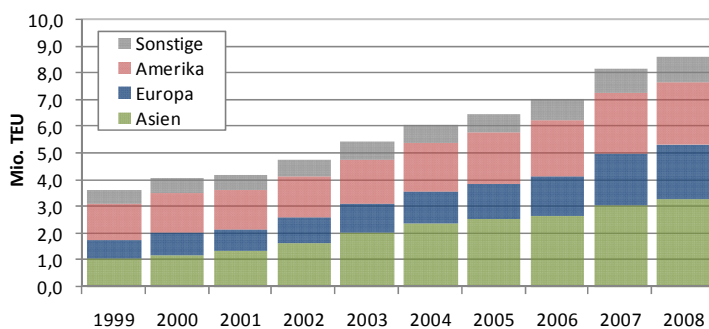


Quelle: ISL auf Basis MDS Transmodal

An der Fernost-Nordeuropa-Kapazität hatte der Hafen Antwerpen zunächst nur einen geringen Anteil. Bei einem generellen Wachstumstrend von 8 % im Jahr 1995 auf annähernd 15 % im Jahr 2005 sind deutlich die Effekte der Vertiefungsmaßnahmen in den Osthäfen zu beobachten. Eine

korrespondierende Entwicklung zeigt sich im Jahr 2006 auch durch die Marktpenetration durch die neuen Fahrwassertiefen in Zeebrügge. Die Anzahl der Liniendienste in der Fernost-Nordeuropafahrt hat sich von 1995 bis zum Jahr 2008 auf insgesamt 18 verdreifacht. In der Krise sind hier signifikante Marktanteile weggebrochen. Im Sommer 2009 fuhren lediglich 10 Dienste den Hafen in der Fernostfahrt an. Weggefallen sind vor allem Dienste kleinerer Reedereien, die teilweise erst seit kurzem bestanden. Aber auch MSC lief den Hafen zuletzt nur noch mit zwei Linien an (vormals drei), von denen allerdings eine mit überdurchschnittlich großen Schiffen besetzt ist (MSC-Silk). Die Reederei MSC dürfte dem Hafen derzeit vor allem aufgrund der eigenen Terminals die Treue halten. Allerdings wurden hier in der Krise Abfahrten reduziert, während sie gleichzeitig in Hamburg erhöht wurden. Mit durchschnittlich 6.603 TEU sind die in der Fernostfahrt über Antwerpen eingesetzten Schiffe derzeit die mit Abstand kleinsten Einheiten.

Abb. 41 Entwicklung des Umschlags nach Fahrtgebieten in Antwerpen 1999-2008



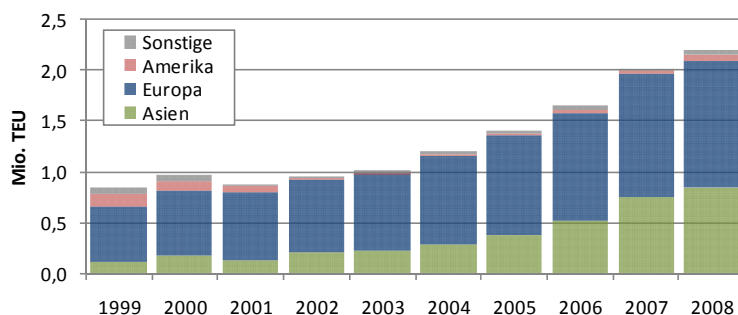
Quelle: ISL Hafendatenbank

Antwerpen konnte seine Marktanteile in den Hauptfahrtgebieten im Zeitverlauf ungefähr halten, profitierte jedoch von einem stärkeren Wachstum in den „sonstigen“ Fahrtgebieten sowie im Europaverkehr (vor allem Feeder).

Zeebrügge

Der Umschlag im Hafen Zeebrügge konnte sich zum Beginn des Betrachtungszeitraums nur unterdurchschnittlich entwickeln. Stark negativ auf den Gesamtumschlag wirkte sich bis zum Jahr 2003 der nahezu vollständige Wegfall der Verkehre mit Regionen außerhalb Europas und Asiens aus. Bis in das Jahr 2008 hinein konnten diese Verkehre nicht das Niveau des Jahres 1999 erreichen. Erst ab dem Jahr 2003, in der Einfluss der rückläufigen Fahrtgebiete aufgrund der geringen Mengen bedeutungslos für die Umschlagentwicklung wird, macht sich die positive Entwicklung der Europa- und Asienverkehre voll bemerkbar.

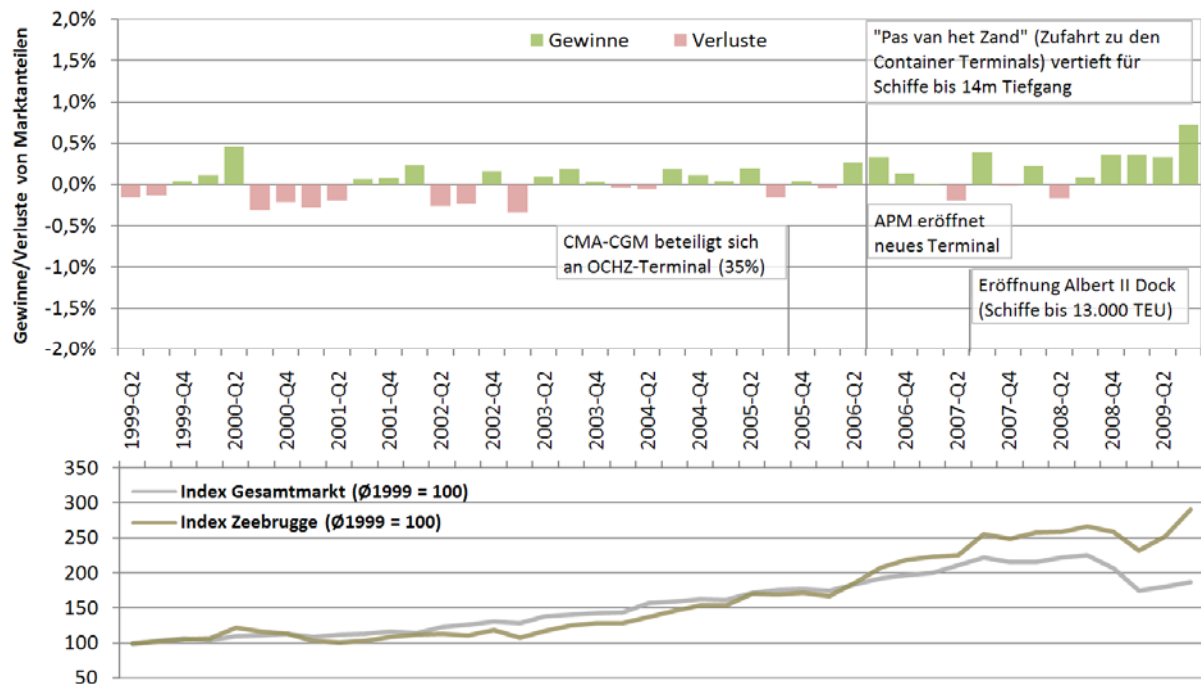
Abb. 42 Entwicklung des Umschlags nach Fahrtgebieten in Zeebrügge 1999-2008



Quelle: ISL Hafendatenbank

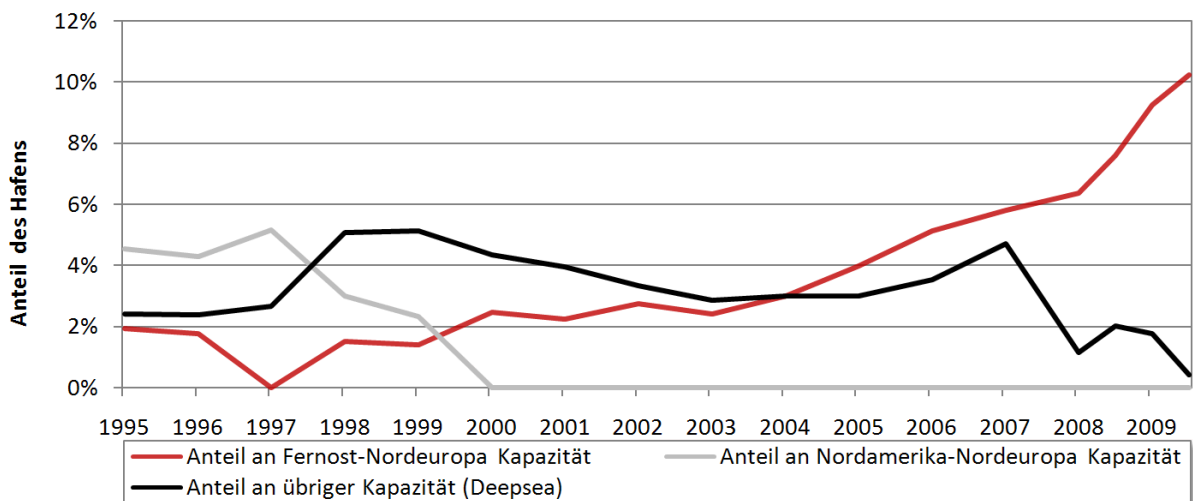
Als kleinster Hafen innerhalb der Nordrange ist der Einfluss auf den Gesamtmarkt vergleichsweise gering. Insbesondere während der schwächeren Phase seit Ende 2008 konnten jedoch erkennbare Marktanteile am Gesamtumschlag der Nordrange gewonnen werden. Selbst ohne ein weiteres Wachstum und unter Beibehaltung der Mengen, die im dritten Quartal 2009 umgeschlagen wurden, dürfte Zeebrugge als einziger der beobachteten Häfen im Jahr 2009 keinen Umschlagrückgang ausweisen.

Abb. 43 Quartalsweise Entwicklung der Marktanteile des Hafens Zeebrugge 1999-2009



Quelle: ISL 2009 auf Basis ISL Monthly Container Port Monitor

An Ereignissen, die die Umschlagentwicklung positiv beeinflusst haben, sind das Engagement der Reedereien CMA-CGM sowie Maersk (über die Tochter APMT) zu nennen. Letzteres wurde wie auch in Bremen/Bremerhaven zeitgleich mit der Vertiefung der Zufahrt wirksam. Da der asiatische Raum für Zeebrugge das einzige nennenswerte Deepsea-Fahrtgebiet ist, dürfte der Vertiefung der Zufahrt bzw. der Öffnung des Albert II Docks eine zentrale Bedeutung für die überdurchschnittliche Umschlagentwicklung der jüngeren Vergangenheit beizumessen sein.

Abb. 44 Marktanteile des Hafens Zeebrügge an der Kapazität der Deepsea-Linien 1995-2009

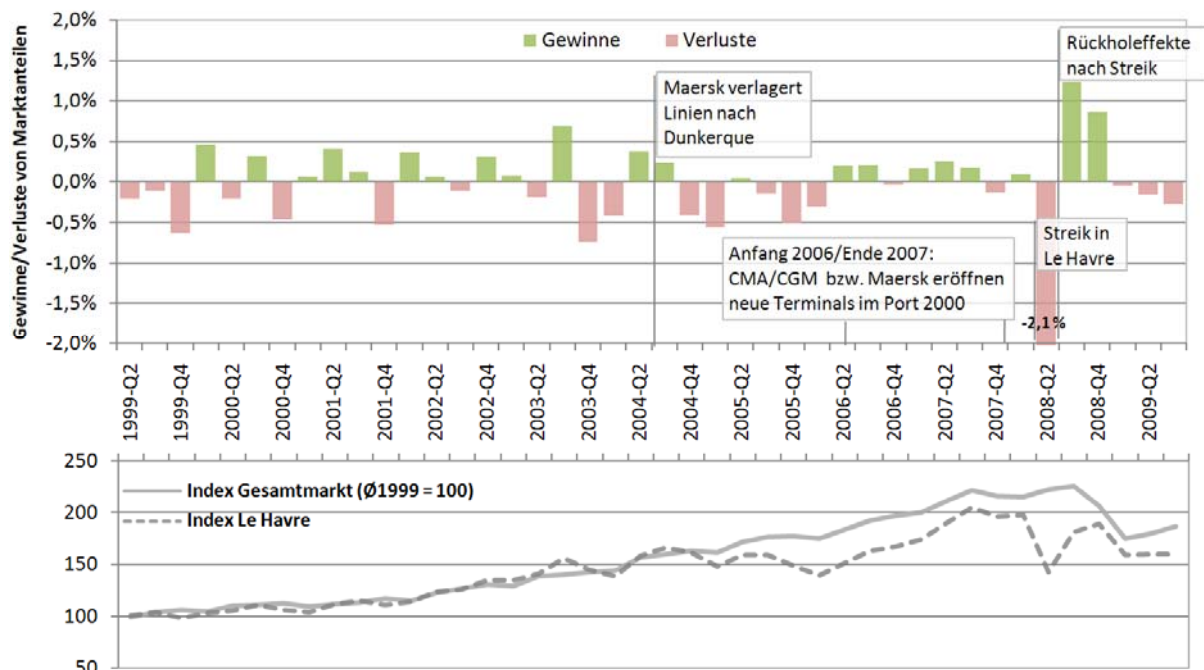
Quelle: ISL auf Basis MDS Transmodal

Im Jahr 2001 wurde der Hafen Zeebrügge in der Fernostfahrt von lediglich zwei Linien der Reederei CMA-CGM angelaufen. Durch Schiffsgrößenwachstum in den Diensten konnte Zeebrügge seinen Marktanteil bis 2003 verteidigen und in den folgenden Jahren durch eine rasante Aufstockung zusätzlicher Dienste deutlich ausbauen. Allein die Reederei Maersk hat seit 2006 jährlich einen neuen Dienst auf Zeebrügge geroutet. Sowohl im Sommer 2008, als auch im Sommer 2009 wurde der Hafen von insgesamt neun Diensten aus Fernost angelaufen. Mit durchschnittlich 8.662 TEU weist der Hafen dabei die größten durchschnittlichen Schiffskapazitäten in der Nordrange auf und zählt als einziger Nordrangehafen zu den eindeutigen Gewinnern der Finanzkrise. Im Sommer 2009 wurden drei neue Feederverbindungen von CMA-CGM sowie jeweils eine zusätzliche Linie von Teamlines und Unifeeder initiiert.

Le Havre

Bis zum Ende des Jahres 2004 konnte der französische Hafen Le Havre in etwa mit dem Markt wachsen. Um das Jahr 2005 herum gingen dann erkennbar Marktanteile verloren. Hier dürfte sich der Weggang einiger Linien der Reederei Maersk negativ ausgewirkt haben. Mit den neuen Terminalanlagen des Port 2000 konnte teilweise Ladung zurückerobert werden. Die Entwicklung der letzten drei Quartale im Jahr 2008 ist durch einen Streik im zweiten Quartal, der zu den bislang umfangreichsten Marktanteilsverlusten in Le Havre führte, sowie die Rückholeffekte in den folgenden beiden Quartalen stark verzerrt. In Summe hatten der Streik und die Rückholeffekte keinen Einfluss auf den Marktanteil des größten französischen Containerhafens. In 2009 zeigen die Index-Entwicklung und der Verlauf der Marktanteile jedoch eine deutlich unterdurchschnittliche Entwicklung im Vergleich zum Gesamtmarkt.

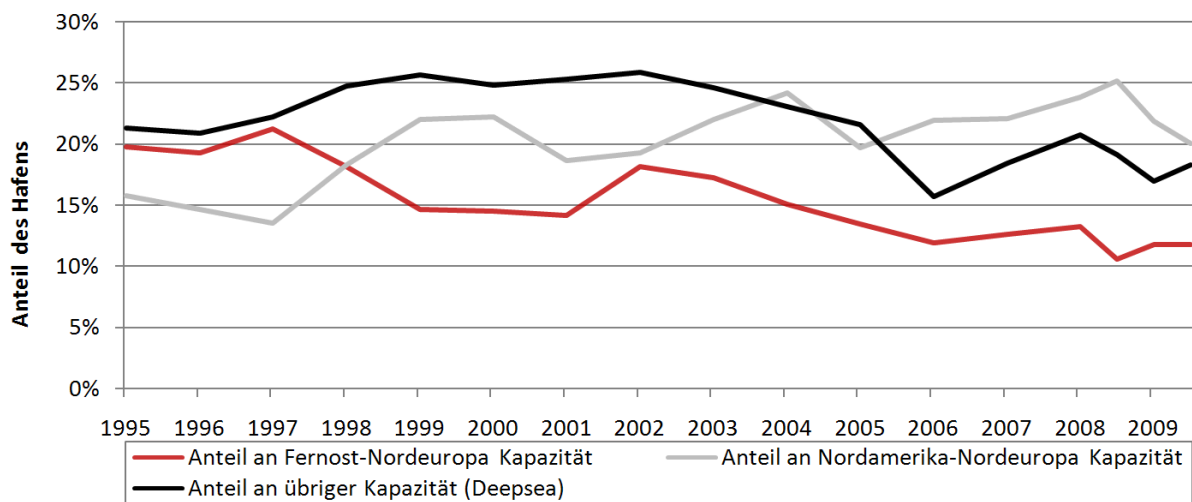
Abb. 45 Quartalsweise Entwicklung der Marktanteile des Hafens Le Havre 1999-2009



Quelle: ISL 2009 auf Basis ISL Monthly Container Port Monitor

Le Havre hat in der Fernost-Nordeuropafahrt seit Beginn des Betrachtungszeitraumes Marktanteile verloren – allerdings ist hierbei das besonders hohe Verhältnis von Liniendienstkapazität zum Containerumschlag zu berücksichtigen, dass die Bedeutung dieser Verluste etwas relativiert.

Abb. 46 Marktanteile des Hafens Le Havre an der Kapazität der Deepsea-Linien 1995-2009

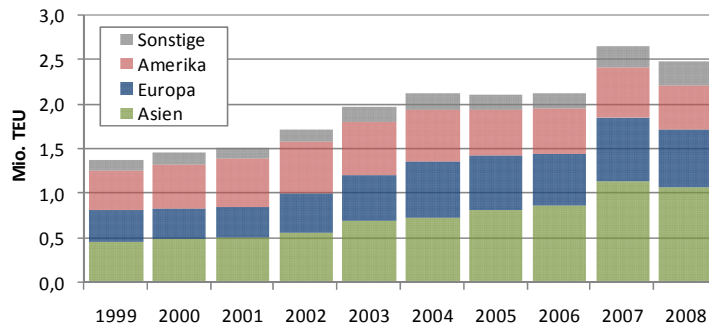


Quelle: ISL auf Basis MDS Transmodal

Die Anzahl der Dienste hatte sich in Le Havre bis Anfang 2008 auf insgesamt 17 erhöht. Mutmaßlich aufgrund des Streiks war hier im Unterschied zu den übrigen Nordrangehäfen im Sommer 2008 nicht die jeweils bis dato höchste Anzahl der Dienste zu beobachten, sondern es kam bereits vor dem Ausbruch der Finanzkrise zu einem Rückgang der Liniendienstangebote. Bis Mitte 2009 hatte sich die Anzahl der Fernost-Dienste auf 12 reduziert. Dabei ist allerdings eine relativ hohe Vielfalt aus Allianzen und großen Reedereien erhalten geblieben. Beispielsweise liefen Maersk und MSC den Hafen weiterhin mit einer Linie an und auch die drei großen Allianzen

sind jeweils mit mindestens einer Linie präsent. CMA-CGM lief die eigenen Anlagen im Sommer 2009 sogar mit insgesamt vier Linien an. Mit einer Kapazität von 7.735 TEU bewegt sich die durchschnittliche Größe der Liniendienste in der Fernostfahrt hier im Mittelfeld.

Abb. 47 Entwicklung des Umschlags nach Fahrtgebieten in Le Havre 1999-2008



Quelle: ISL Hafendatenbank

In der Entwicklung des Hafens Le Havre fällt insbesondere die Stagnation 2004/2005 auf. In dieser Zeit verlor Le Havre mehrere große Liniendienste im Asien- und Amerikaverkehr, unter anderem durch Verlagerungen nach Dünkirchen. Nach der Eröffnung der ersten Terminals des „Port 2000“-Komplexes konnte der Hafen überdurchschnittlich zulegen, verlor jedoch durch den Streik Anfang 2008 wieder Marktanteile.

4.3.3 Reedereistategien im Containerverkehr

Aktueller Hintergrund

Die Strategien der Linien-Reedereien in Bezug auf die Hafenwahl wurden in den vergangenen zwei Jahren durch zwei bedeutende Entwicklungen geprägt. Die erste steht im Zusammenhang mit dem Ende der Sonderstellung der Linienkongressen hinsichtlich des Kartellverbots in Europa. Während die erzwungene freie Bildung der Frachtraten kaum Wirkungen für die Häfen hatte, führte die Freigabe und individuelle Festsetzung der Zuschläge zum Wegfall der Anwendung gesonderter Umschlagtarife für die sogenannten „Liner Conferences“. Damit verbunden war insgesamt eine Steigerung der Umschlagtarife in fast allen europäischen Containerhäfen, aber auch eine unterschiedliche Entwicklung in den einzelnen Häfen. Der zweite wichtige Faktor, der die Containerschiffahrt und deren Strategien erheblich beeinflusste, war die weltweite Rezession, die zusammen mit den überhöhten Neubaubestellungen zu einer massiven Überkapazität an Containerschiffen führte.

Die wichtigsten Änderungen für die Häfen durch die europäische Abschaffung der Liner Conferences waren:

- die Abschaffung von Fahrtgebiets-abhängigen Umschlagtarifen (Terminal Handling Charges THC) mit dem Ziel, dass
- die Umschlagtarife die tatsächlichen Kosten besser widerspiegeln;
- Einführung von länderbezogenen Umschlagtarifen;
- die Möglichkeit der Reedereien, Dienste kurzfristig ohne Rücksprache mit der Liner Trade Conference oder den Verladern zu verlagern

Tab. 21 Durchschnittliche Umschlagkosten im Seeumschlag in ausgewählten europäischen Containerhäfen August/September 2008 und April-Juni 2009

Hafen	vor Oktober 2008	nach Oktober 2008	Veränderung
Southampton	£ 96	£ 111	16%
Felixstowe	£ 96	£ 112	17%
Antwerpen	€ 119	€ 144	21%
Zeebrügge	€ 115	€ 144	25%
Rotterdam	€ 143	€ 171	20%
Bremerhaven	€ 163	€ 193	18%
Hamburg	€ 163	€ 195	20%
Göteborg	Kr 1,053	Kr 1,128	7%
Klaipeda	€ 69	€ 88	27%
St. Petersburg	US\$ 207	US\$ 257	25%
Algeciras	€ 131	€ 170	30%
Valencia	€ 132	€ 167	27%
Barcelona	€ 134	€ 163	21%
Le Havre	€ 135	€ 178	32%
Genua	€ 143	€ 148	3%
La Spezia	€ 143	€ 148	3%
Gioia Tauro	€ 151	€ 144	-5%
Piräus (Import)	€ 188	€ 112	-40%
Istanbul	US\$ 97	US\$ 135	39%
Constanza (Import)	US\$ 110	US\$ 159	44%

Anmerkung: Umschlagkosten pro Move See-Land bzw. Land-See; Transshipmentumschlagkosten ggf. abweichend

Quelle: Raven Trading Ltd. Bericht an die GD Wettbewerb der EU-Kommission

Die Abschaffung der konferenzbedingten Regelungen zu den Umschlagtarifen gibt den Reedereien mehr Freiheit bei der Wahl der Häfen unter Berücksichtigung der Gesamtkosten inklusive Hinterlandtransport. Hamburg war nach einem Bericht an die EU-Kommission im Frühsommer 2009 (s. Tab. 21) beispielsweise 51 € teurer als die belgischen Häfen, was zusammen mit den Nachlaufkosten die Entscheidung der Reedereien für oder gegen einen Hafen beeinflusst. Dadurch wird der Zusammenhang zwischen den Hafenkosten und der Hafenwahl in Zukunft enger sein als in der Vergangenheit.

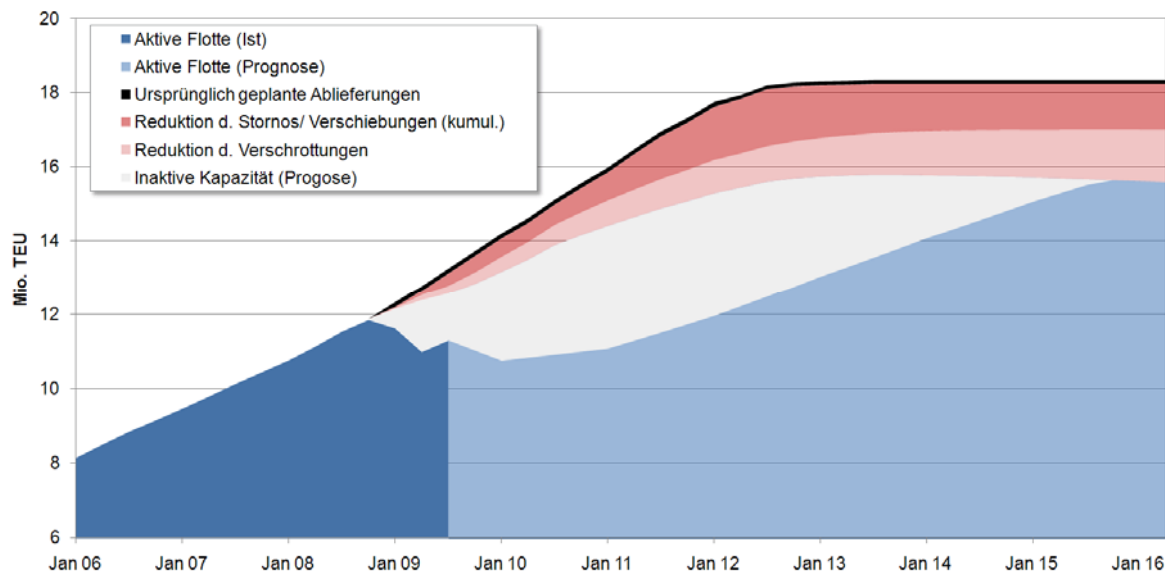
Der zweite bedeutende Aspekt der neuen Regelungen betrifft die Freiheit der Reedereien, kurzfristig Liniendienste umzustellen. Vor der Neuregelung war aufgrund der UNCTAD Liner Code Convention, die von allen europäischen Staaten unterzeichnet wurde, Rücksprache mit Gremien der Schifffahrtsindustrie notwendig. Diese Pflicht ist nun weggefallen. Die Reedereien können somit ihre Liniendienste kurzfristig an sich ändernde Gegebenheiten anpassen, sofern die Schiffe nicht im Rahmen von Allianzen oder Vessel Sharing Agreements eingesetzt werden und in diesen Fällen der Abstimmung mit den Partnern unterliegen.

In den kommenden Jahren werden die Strategien der Containerreedereien stark von der am Markt befindlichen Überkapazität geprägt sein. Die Krise hat bei den Reedereien zu einem Umdenken bezüglich der Linienstrategien geführt, die auch nach einer Rückkehr des Marktes zu einem ausgeglichenen Verhältnis zwischen Angebot und Nachfrage wirken könnte. Dies betrifft auch die Abwägung zwischen Transshipmentverkehren und direkten Anläufen. Schon lange vor dem Nachfrageeinbruch zeichnete sich eine Überkapazität in der Containerschifffahrt ab. Die Reedereien schienen die Warnsignale jedoch zu ignorieren und bestellten immer neue Schiffe, vor allem Schiffe der Super-Post-Panmax-Klasse mit 10.000 TEU und mehr.

Die aktuelle Krise spitzte sich aufgrund des Einbruchs der Nachfrage nach Containertransporten deutlich zu, eine direkte Auswirkung der Rezession, die sich negativ auf das Vertrauen der Verbraucher und den Konsum auswirkte. Der Rückgang der Nachfrage traf die Containerschifffahrt genau in der Phase, in der die 10.000 TEU-Frachter abgeliefert wurden und in Fahrt kamen. Teilweise erreichte die Kapazität der bestellten Schiffe mehr als die Hälfte der Kapazität der in

Fahrt befindlichen Flotte. Inzwischen sind mehr als 10 % der Containerflotte unbeschäftigt oder aufgelegt, weitere 10 % wurden auf Langsamfahrt umgestellt – eine weitere Reduktion der Fahrtgeschwindigkeit wird bereits realisiert. Zum Teil werden darüber hinaus kurzzeitig Schiffe aus Diensten herausgenommen. Trotz all dieser Maßnahmen leidet die Branche nach wie vor unter Überkapazitäten. Mit der terminlichen Streckung von Schiffbauaufträgen, Stornierungen und Verschrottungen versuchen die Reedereien derzeit, die weitere Zunahme der Überkapazität zu bremsen.

Abb. 48 Prognose der Kapazitätsentwicklung der Weltcontainerflotte unter Berücksichtigung von Stornierungen, Streckungen



Quelle: ISL; Stand August 2009

Aufgrund der hohen Verluste in der Branche, die für 2009 auf ca. 20 Mrd. US-Dollar geschätzt werden, sind die Strategien der Reedereien derzeit einzig und allein auf das kurzfristige Überleben ausgerichtet. Die aktuellen Bemühungen beschränken sich zumeist auf Langsamfahrt, die Einstellung von Diensten, Kooperationen mit Wettbewerbern, das Auflegen von Schiffen, Verschrottungen sowie die Streckung von Neubaufträgen.

Langsamfahrt – von 24/25 Knoten bis Mitte 2008 auf heute ca. 18 Knoten – war die erste strategische Reaktion der Reedereien. Wöchentliche Abfahrten wurden nach wie vor garantiert durch den Einsatz zusätzlicher Schiffe auf den Diensten. Derzeit wird die Geschwindigkeit zum Teil auf 14 Knoten verringert, um Treibstoffkosten zu sparen und überschüssige Tonnage zu binden. Der verringerte Treibstoffverbrauch kann darüber hinaus öffentlichkeitswirksam als umweltfreundliche Maßnahme präsentiert werden.

Insgesamt folgt die aktuelle Situation in der Containerschifffahrt den gängigen ökonomischen Regeln entlang der Angebots/Nachfrage-Kurve. Wenn die Nachfrage das Angebot übersteigt, werden die Raten so weit nach oben getrieben, wie der Markt es zulässt. Wenn jedoch das Angebot die Nachfrage übersteigt, wird der Wettbewerb härter, die Raten sinken und die Reedereien versuchen, durch besondere Servicequalität Kunden zu binden.

Zusammenfassend lassen sich die folgenden Faktoren festhalten, die die Strategien der Containerreedereien in den kommenden Jahren beeinflussen werden:

- Das Wachstum im Containerverkehr wird in den kommenden Jahren niedriger sein als vor der Krise. Es wird einige Zeit dauern, bis die Mengen, die noch Mitte des Jahres 2008 umgeschlagen wurden, wieder erreicht werden;
- Das Auflegen von Tonnage wird als kurzfristige Lösung für das Problem der Überkapazität genutzt;
- Das Orderbuch kann aufgrund drohender Konventionalstrafen nur begrenzt durch Stornierungen reduziert werden;
- Die Servicequalität hat im Laufe der Krise durch längere Rundreisedauern und eine geringere Anzahl an Diensten abgenommen
- Die Anzahl der Joint Ventures und Vessel Sharing Agreements hat zugenommen;
- Das Vermögen und die Kapitalkraft der Linienreeder sind gefallen, da aufgrund der niedrigeren Frachtraten auch der Wert der Schiffe gefallen ist;
- Allmähliche Erholung der Frachtraten durch künstliche Kapazitätsverknappung (Auflegen) und wieder bessere Auslastung der fahrenden Schiffe
- Einigen Reedereien droht der finanzielle Zusammenbruch.

Langfristige Strategieoptionen

Schon seit längerer Zeit hat das Geschäftsmodell der Linienreedereien Schwächen offenbart, die nicht erst mit der Krise entstanden sind. Die Reedereien haben durch eine zu rasche Ausweitung der Kapazitäten den Wettbewerb verschärft. Aufgrund des extremen Anstiegs der Containerschiffskapazitäten ist die Kapitalrendite auf ein historisches Tief gefallen. Langfristig müssen die Reedereien Strategien entwickeln, mit denen Schwankungen des Verhältnisses zwischen Angebot und Nachfrage besser aufgefangen werden können.

Auf Basis der Befragungsergebnisse konnten die folgenden mittel- bis langfristigen Strategieoptionen identifiziert werden, die über die aktuellen kurzfristigen Reaktionen auf die Krise hinausgehen.

1. **Langsamfahrt:** Diese Strategie wird noch mindestens drei bis fünf Jahre genutzt werden, bei Ölpreisen über 100 US-Dollar pro Barrel auch darüber hinaus. Zu den Vorteilen zählen die geringeren Treibstoffkosten und die kurzfristige Verringerung der Überkapazität und damit der Anzahl der Auflieger. Darüber hinaus werden die CO₂-Emissionen deutlich reduziert. Mit jeder Tonne verbrannten Treibstoffs werden drei Tonnen CO₂ emittiert. Die Senkung der Reisegeschwindigkeit auf 18 Knoten verringert den Treibstoffverbrauch um mindestens 25 %. Die weitere Verringerung auf 14 Knoten wird weitere deutliche Einsparungen mit sich bringen.
2. **Vessel Sharing Agreements:** Derzeit ist es günstig Schiffe aufzulegen, Vessel Sharing Agreements einzugehen und gleichzeitig die Anzahl der Dienste zu reduzieren. Es ist aber unwahrscheinlich, dass alle diese Vereinbarungen langfristig Bestand haben werden. Sie sind kurzfristige Instrumente und nicht Teil einer langfristigen Unternehmensstrategie. Auch die Zukunft der Allianzen ist ungewiss aufgrund der aktuellen Position der EU-Kommission zu deren langfristigem Nutzen. Es ist daher davon auszugehen, dass die Anzahl der Liniendienste ab 2011 wieder steigen wird und sich damit neue Potenziale für die Häfen erschließen.

3. **Anlaufstrategien:** Die aktuelle Fluktuation bei den Anlaufhäfen wird auch in Zukunft weiter anhalten. Die wichtigste Einflussgröße werden die Kosten sein – nicht nur die Hafen- und Umschlaggebühren, sondern auch die Kosten für Vor- und Nachlauf im Hinterland sowie die Feederkosten. Diese Kosten werden zukünftig einen großen Einfluss auf die Reedereientscheidungen haben. Aktuell lässt sich deren Einfluss beispielsweise an dem geringen Interesse für Amsterdam als Containerhafen erkennen, während Antwerpen und Rotterdam durch ihre Preispolitik sowie Investitionen in Hinterlandkapazitäten wie Duisburg Marktanteile gewinnen konnten.
4. **Transshipment:** Transshipment wird derzeit von zwei Faktoren beeinflusst. Der aktuelle Verlust von Verkehren aus Hamburg an Rotterdam ist eine direkte Folge der Preispolitik und hat somit die Verkehrsströme gegenüber den traditionellen Strukturen verändert. Die Überkapazität führt derzeit dazu, dass die westlich gelegenen Nordrangehäfen für Feederverkehre in die Ostsee wettbewerbsfähiger werden. Dies könnte nur ein kurzfristiges Phänomen sein, jedoch könnten Preise auch als strategisches Mittel genutzt werden, um vorhandene und zum Teil noch in Entstehung befindliche Terminalkapazitäten zu füllen.
5. **Direkte Dienste in die Ostsee:** Maersk hat einen Fernost-Dienst in die Ostsee bis nach Polen verlängert. Diese Entscheidung war eine Überraschung, da bisher eher davon ausgegangen wurde, dass der Ostseeraum in Bezug auf Direktanläufe von Langstreckendiensten vor allem für kleinere Liniendienste auf den Transatlantik-Routen interessant sein könnte. Durch die anhaltenden Investitionen in Hafenfazilitäten und die bestehende Überkapazität bei Großcontainerschiffen könnte sich diese Strategie weiter durchsetzen. Auch der russische Hafen Ust-Luga könnte zukünftig von solchen direkten Diensten angelaufen werden. Obwohl in Ihrer Entstehung durch die aktuellen Entwicklungen in der Containerschiffahrt begünstigt, könnten direkte Liniendienste in die Ostsee auch langfristig bestehen. Voraussetzung dafür wäre einerseits die ökonomische Nachhaltigkeit dieser Konzepte, andererseits die Nachfrage durch die verladende Wirtschaft, die von den kürzeren Transitzeiten profitieren würde.
6. **Schiffsgrößen:** Die großen Schiffe kommen, auch wenn sie zum Teil einige Jahre später kommen als geplant. Sie bieten den Reedereien positive Skaleneffekte und damit geringere Slotkosten. Kleinere, ältere Einheiten werden in den kommenden Jahren weiter vom Markt genommen, da sie weniger wirtschaftlich zu betreiben sind. Auf den langen Routen sind die Schiffe mit 8.000 TEU und mehr gegenüber den kleineren Einheiten klar im Vorteil. Dadurch entsteht auch langfristig eine Tendenz zur Arbeit in Allianzen. Die Reedereien werden versuchen ihr Liniennetzwerk so zu gestalten, dass wichtige Handelsrouten wie Fernost-Mittelmeer, Nordeuropa, Westafrika und Südamerika über zwei bis drei zentrale Hub-Häfen abzuwickeln. Die Volumen der Nordrangehäfen garantieren auch in Zukunft direkte Anläufe, doch die Anzahl der Hafenanläufe könnte tendenziell zurückgehen.
Zur Umsetzung dieser Strategie sind Häfen mit ausreichenden Tiefgangsverhältnissen und Durchfahrtshöhen notwendig, die die Abfertigung von 12.500 TEU-Schiffen ermöglichen.

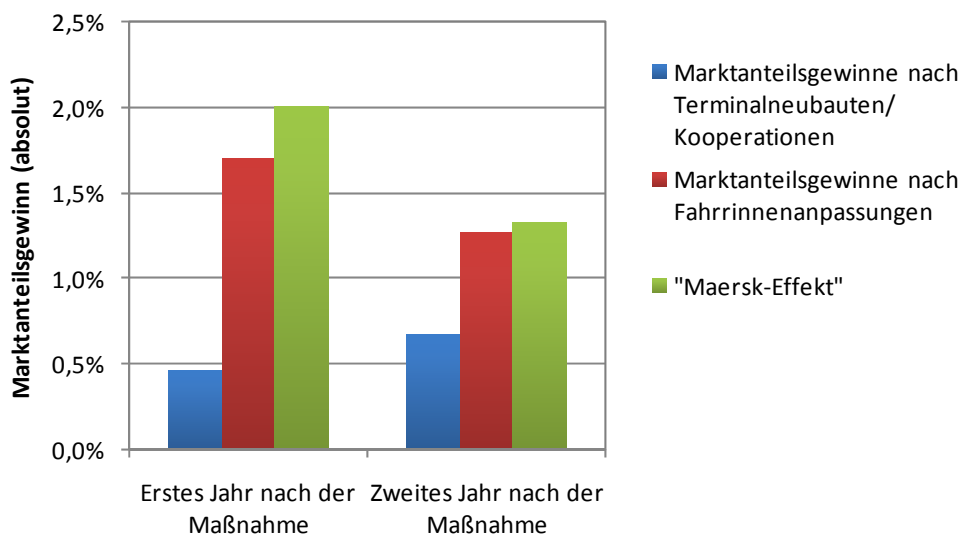
4.3.4 Fazit: Wichtigste Determinanten für eine starke Wettbewerbsposition innerhalb der Nordrange im Containerumschlag

Die Auswertung der Marktanteileffekte der einzelnen Maßnahmen unterstreicht den ersten Eindruck: In den ersten vier Quartalen nach Indienststellung neuer Terminals war im Durchschnitt über alle Projekte im Betrachtungszeitraum lediglich ein geringer Anstieg der Marktanteile um

knapp 0,5 % zu beobachten. Unter Berücksichtigung des zweiten Jahres im Anschluss an die Maßnahme erhöht sich die Wirkung etwas: im Durchschnitt über alle 15 beobachteten Fälle waren im zweiten Jahr nach der Maßnahme weitere Marktanteilsgewinne von rund 0,7 % des Gesamtmarktes zu beobachten. Einen deutlich größeren Effekt auf die Marktanteilsentwicklung hatten jedoch die Maßnahmen zum Ausbau der seeseitigen Zufahrt, deren Ziel es war, Containerterminals für größere Frachter besser erreichbar zu machen. In den drei identifizierten Maßnahmen sind in den jeweils folgenden beiden Jahren Marktanteile von durchschnittlich 1,7 und 1,3 % gewonnen worden. Bei einem Marktvolumen von knapp 40 Mio. TEU entspricht dies einem zusätzlichen Potenzial von mehr als einer Mio. TEU.

In zwei der drei Fälle ging die Vertiefungsmaßnahme einher mit der Eröffnung eines Dedicated Terminals (Bremerhaven/Zeebrügge). In diesen beiden Fällen ergibt sich ein leicht positiverer Verlauf von 2,0 bzw. 1,3 % in den ersten beiden Jahren nach der Maßnahme („Maersk-Effekt“).

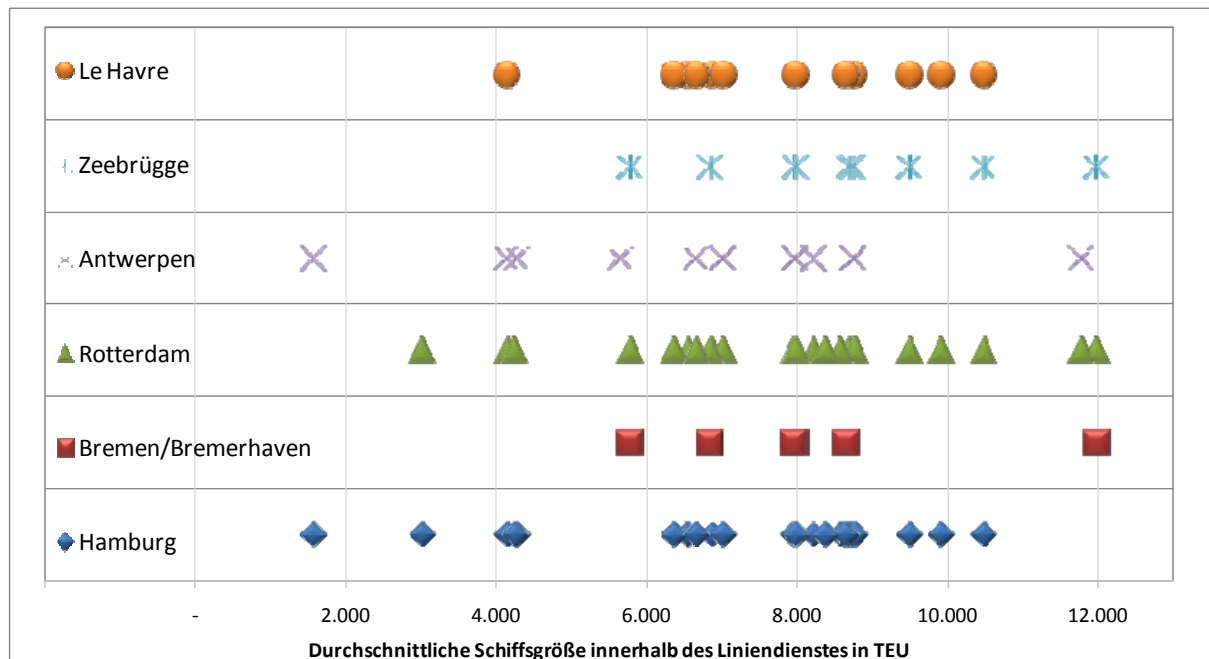
Abb. 49 Durchschnittliche Marktanteilsgewinne nach Terminalneubauten und Fahrrinnenanpassungen



Quelle: ISL

Im Sommer 2009 konzentrierten sich – teilweise bedingt durch das Engagement der Liniendiensteanbieter vor Ort – die Anläufe der Dienste mit den größten Einheiten auf die Häfen Bremen/Bremerhaven, Rotterdam, Zeebrügge und Antwerpen. In letzterem Hafen stechen die besonders großen neuen MSC-Frachter deutlich hervor. Trotz der ansehnlichen Umschlagmengen nehmen die ultra-großen Containerfrachter hier weiterhin eine Sonderstellung ein, was auf die nicht idealen Zufahrtbedingungen des belgischen Hafens zurückzuführen sein dürfte. Erst zum Ende des Jahres 2009 wurde für die großen MSC-Frachter der zulässige Tiefgang auf 14 m heraufgesetzt.

Abb. 50 Durchschnittliche TEU-Kapazität der in den einzelnen Nordeuropa-Fernostliniendiensten eingesetzten Schiffe im Sommer 2009



Quelle: ISL auf Basis MDS Transmodal

In den kommenden Jahren werden sich die durchschnittlichen Schiffgrößen in der Nordeuropa-Fernost-Fahrt deutlich erhöhen, der Anteil der eingesetzten Schiffe mit mehr als 10.000 TEU wird weiter steigen. Mit der geplanten Fahrrinnenanpassung wird der Hamburger Hafen für Schiffe dieser Größenklassen attraktiver und wird dadurch seinen Marktanteil wieder ausbauen können.

Die Prognose von Marktanteilsverschiebungen basierend auf exogenen Modelleinflüssen – also nicht basierend auf Ladungsströmen mit regional unterschiedlichen Wachstumstreibern, sondern auf Kapazitätserweiterungs- oder Restriktionsabbaumaßnahmen – ist jedoch mit Unsicherheiten behaftet, da insbesondere die Reaktion der Reedereien nicht exakt prognostizierbar ist, bzw. deren kurzfristiges Verhalten auch durch das Marktgleichgewicht der Containerschiffahrtsmärkte beeinflusst wird. Dennoch vermitteln die Auswertungen einen Referenzwert für die Marktanteile, die Hamburg im Anschluss an die Elbfahrwasseranpassung gewinnen könnte oder die in der übrigen Nordrange durch neue Kapazitäten (beispielsweise den JadeWeserPort) gewonnen werden dürften.

4.4 Marktanteile der Nordrangehäfen im konventionellen Stückgutverkehr

Der konventionelle Stückgutumschlag in den zwölf diesbezüglich bedeutendsten Nordrangehäfen betrug im Jahr 2008 68,8 Mio. Tonnen, ein Rückgang von 6,0 % gegenüber dem Vorjahr. Dieser Rückgang ist vor allem auf die Entwicklung im Stahlschlag zurückzuführen, der mit dem Einsetzen der Finanzkrise die Rekordwerte aus 2007 nicht wieder erreichen konnte.

Tab. 22 Konventioneller Stückgutumschlag ausgewählter Nordrangehäfen 2004-2008

	Umschlag in 1000t					Wachstumsraten (%)	
	2004	2005	2006	2007	2008	Ø '04-'08	'08/'07
Antwerpen	19925	20256	20987	22794	20168	0,3	-11,5
Rotterdam	11805	10488	11909	10407	8243	-8,6	-20,8
Bremen/Bhv.	7571	8059	8873	9377	9917	7,0	5,8
Vlissingen	5180	5332	6014	6197	6581	6,2	6,2
Amsterdam	5229	5520	5876	6203	5905	3,1	-4,8
Zeebrügge	3084	3469	3747	3977	3829	5,6	-3,7
Hamburg	2728	2727	2696	2899	2886	1,4	-0,5
Brake	2375	2646	2494	2399	2160	-2,3	-10,0
Emden	2150	2204	2463	2873	3121	9,8	8,6
Gent	1930	1882	2342	2819	2988	11,5	6,0
Terneuzen	1637	2266	2050	2189	1933	4,2	-11,7
Moerdijk	742	1060	1451	1128	1118	10,8	-0,8
Nordrange gesamt	64357	65908	70901	73262	68849	1,7	-6,0

Quelle: ISL, basierend auf Umschlagangaben der Häfen

Der mit Abstand bedeutendste Hafen im konventionellen Stückgutumschlag ist Antwerpen. Trotz eines Rückgangs von 11,5% in wurden in 2008 abermals mehr als 20 Mio. Tonnen umgeschlagen – etwa sieben Mal so viel wie in Hamburg. Eine Reihe von kleineren Häfen hat in den vergangenen Jahren erhebliche Marktanteile hinzugewonnen – insbesondere durch den Umschlag von Neufahrzeugen und Projektladung. Hierzu zählen vor allem die Häfen Gent, Moerdijk und Emden.

Insgesamt nahm der konventionelle Stückgutumschlag mit durchschnittlich 1,7% seit 2004 nur moderat zu, wobei jedoch deutliche Unterschiede zwischen den einzelnen Gütergruppen bestehen. Im Folgenden wird die Entwicklung des konventionellen Stückgutumschlags des Hamburger Hafens für ausgewählte Gütergruppen dem der übrigen Nordrangehäfen gegenübergestellt.

Eisen und Stahl

Der Umschlag von Eisen und Stahl ist das mit Abstand größte Segment im konventionellen Stückgutumschlag. Aufgrund der hohen Frachtraten für Massengutfrachter und der starken Nachfrage nach Stahl wurden in 2007 und in der ersten Hälfte des Jahres 2008 große Mengen von Rohstahl-Brammen für die Stahlindustrie importiert. Dieses zusätzliche Geschäft führte zu einem starken Anstieg des konventionellen Stahlschlags.

Tab. 23 Konventioneller Eisen- und Stahlschlag ausgewählter Nordrangehäfen 2004-2008

Hafen	Konventioneller Umschlag in 1000 t					Wachstumsr. in %		Anteil an Top 5 in %	
	2004	2005	2006	2007	2008	Ø '04-'08	'08/'07	2004	2008
Antwerpen	9838	10122	10535	12244	10466	1,6	-14,5	54,3	50,0
Bremen/Bhv.	2425	2385	2960	3364	3538	9,9	5,2	13,4	16,9
Amsterdam	2107	2182	2547	2095	1995	-1,4	-4,8	11,6	9,5
Rotterdam	2135	1845	2521	2670	2094	-0,5	-21,6	11,8	10,0
Gent*	1627	1573	1980	2521	2842	15,0	12,7	9,0	13,6
Top 5	18132	18107	20543	22894	20936	3,7	-11,2	100,0	100,0
Hamburg	741	740	552	686	687	-1,9	0,2		

* enthält geringe Mengen containerisierter Ladung

Von diesem Boom am Stahlmarkt konnte auch der Hafen Hamburg profitieren, jedoch konnten die Verluste aus dem Jahre 2006 nicht vollständig ausgeglichen werden. In 2008 lag Hamburg auf Platz 7 der Eisen- und Stahlhäfen in der Nordrange. Antwerpen blieb zwischen 2004 und 2008

der mit Abstand größte Hafen im Eisen- und Stahlumschlag, Gent und Bremen zeigten sich besonders dynamisch mit durchschnittlichen Wachstumsraten von 15,0 bzw. 9,9 Prozent.

Fruchtumschlag

Das Volumen des konventionellen Fruchtumschlags in den Nordrangehäfen bewegte sich in den Jahren 2004 bis 2008 zwischen 3,0 und 3,5 Mio. Tonnen. Trotz eines deutlichen Rückgangs im Fruchtumschlag im Jahr 2008 konnte Hamburg seinen Marktanteil gegenüber 2004 deutlich ausbauen, auch Vlissingen gewann an Bedeutung. Marktführer blieb aber weiterhin Antwerpen mit einem Anteil von über 40% unter den Top 5 im Fruchtumschlag.

Tab. 24 Konventioneller Fruchtumschlag ausgewählter Nordrangehäfen 2004-2008

Hafen	Konventioneller Umschlag in 1000 t					Wachstumsr. in %		Anteil an Top 5 in %	
	2004	2005	2006	2007	2008	Ø '04-'08	'08/'07	2004	2008
Antwerpen	1544	1468	1294	1338	1347	-3,4	0,7	44,4	41,9
Hamburg	472	630	766	774	606	6,4	-21,7	13,6	18,9
Vlissingen	343	226	414	410	584	14,2	42,5	9,9	18,2
Bremen/Bhv.	373	360	324	352	367	-0,4	4,1	10,7	11,4
Rotterdam	742	396	637	611	309	-19,7	-49,4	21,4	9,6
Top 5	3475	3081	3434	3485	3213	-1,9	-7,8	100,0	100,0

Der Wettbewerb zwischen den deutschen Häfen und den Westhäfen beschränkt sich weitgehend auf das südliche und westliche Deutschland sowie die südlichen Transitländer, während Hamburg für die ostgehenden Verkehre eine dominante Stellung einnimmt. Dies erklärt sich dadurch, dass die Weiterverteilung fast ausschließlich per LKW erfolgt und somit die Kosten aus den Westhäfen aufgrund der Distanz beispielsweise für den polnischen Markt ungleich höher wären.

Fahrzeugumschlag

Der Fahrzeugumschlag entwickelte sich in den Jahren 2004-2008 deutlich dynamischer als die zuvor genannten Umschlagsegmente – sowohl im Gesamtmarkt, als auch im Hamburger Hafen. Im Gegensatz zum Eisen- und Stahl- oder auch zum Fruchtumschlag, die sich auf wenige Häfen konzentrieren, verteilt sich das Fahrzeuggeschäft auf mehrere Häfen: die Bremischen Häfen, Antwerpen und Zeebrügge schlugen jeweils ca. 3 Mio. t Neufahrzeuge um.

Tab. 25 Konventioneller Fahrzeugumschlag ausgewählter Nordrangehäfen 2004-2008

Hafen	Konventioneller Umschlag in 1000 t					Wachstumsr. in %		Anteil an Top 5 in %	
	2004	2005	2006	2007	2008	Ø '04-'08	'08/'07	2004	2008
Bremen/Bhv.	2194	2436	2813	3157	3369	11,3	6,7	23,5	28,6
Antwerpen	2303	2402	2633	2992	3230	8,8	8,0	24,7	27,4
Zeebrügge	2395	2429	2707	3092	2977	5,6	-3,7	25,6	25,3
Emden	1200	1320	1500	1650	1560	6,8	-5,5	12,9	13,2
Vlissingen	1246	1211	1321	600	647	-15,1	7,9	13,3	5,5
Top 5	9337	9797	10974	11491	11783	6,0	2,5	100,0	100,0
Hamburg	425	387	377	437	543	6,3	24,1		

Mit einem deutlichen Umschlagplus von 24,1 % erreichte Hamburg 2008 den sechsten Platz beim konventionellen Fahrzeugumschlag. Der Hafen Rotterdam, der sich in 2007 noch auf dem sechsten Platz befand, verlor einen beträchtlichen Anteil seines Fahrzeugumschlags an die Amsterdamer Häfen (in 2007 noch auf Platz sieben).

Projektladung¹³

Trotz des vergleichsweise geringen Gesamtvolumens ist der Projektladungsmarkt derzeit stark umkämpft. Mit einer durchschnittlichen Wachstumsrate von 11,0 % in den Top-5-Häfen war es das mit Abstand dynamischste Teilsegment im konventionellen Stückgutumschlag – trotz eines Rückgangs in 2008.

Tab. 26 Konventioneller Projektladungsumschlag ausgewählter Nordrangehäfen 2004-2008

Hafen	Konventioneller Umschlag in 1000 t					Wachstumsr. in %		Anteil an Top 5 in %	
	2004	2005	2006	2007	2008	Ø '04-'08	'08/'07	2004***	2008
Bremen/Bhv.	1169	1234	1448	1551	1879	12,6	21,1	51,3	57,3
Antwerpen*	97	112	491	857	640	...	-25,3	...	19,5
Hamburg	262	250	299	324	326	5,7	0,7	11,5	9,9
Rotterdam	199	210	219	439	308	11,6	-29,9	8,7	9,4
Amsterdam	107	340	759	191	126	4,2	-34,4	4,7	3,8
Top 5**	1834	2145	3217	3362	3278	11,0	-2,5	100,0	100,0

* Bis 2005 ohne Gütergruppe "Rohre, Rohrverbindungen".

** Berechnung der durchschnittlichen Wachstumsrate 2004-2008 ohne Antwerpen.

*** geschätzt

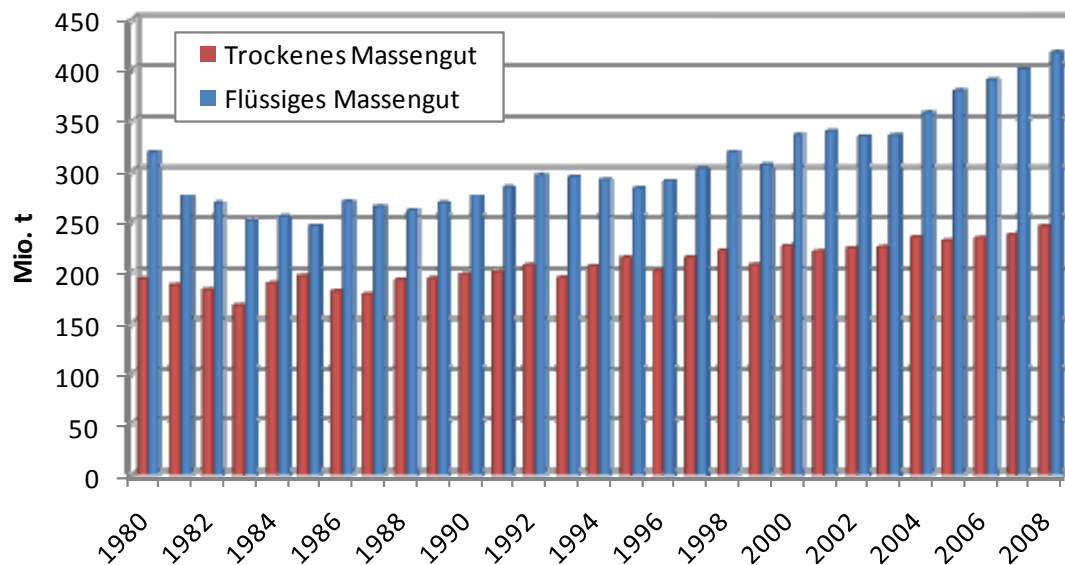
Die Bremischen Häfen sind in diesem Segment besonders erfolgreich und konnten mit einer durchschnittlichen Wachstumsrate von 12,6 % zwischen 2004 und 2008 ihre Marktposition sogar noch ausbauen. Der Hamburger Hafen liegt wieder auf dem dritten Rang, da die niederländischen Häfen Rotterdam und Amsterdam 2007 und 2008 deutlich Marktanteile verloren haben.

4.5 Entwicklungstendenzen im Massengutumschlag

Im Folgenden werden die Entwicklungstendenzen des Umschlags trockener und flüssiger Massengüter in den kontinentalen Nordrangehäfen betrachtet. Insgesamt konnte sich der Umschlag von trockenen und flüssigen Massengütern nach einer schwächeren Phase zu Anfang der 80er Jahre seit Ende der 90er Jahre positiv entwickeln.

¹³ Für die Abgrenzung von Projektladung, die in den Häfen und auch in den Terminals nur in Ausnahmefällen statistisch erfasst werden, wurden die NSTR-Gütergruppen 55 (Rohre, Rohrverbindungen), 93 (Maschinen, Motoren) und 94 (Fertigbauteile aus Metall) im konventionellen Umschlag als Schätzgrößen genutzt. Die hohen Exportquoten in diesen Gütergruppen, die hohe Fluktuation des Umschlags, die Fahrtgebietsstruktur sowie der stichprobenhafte Abgleich mit Entwicklungen im Bereich Stückgut bestätigen auch für die Nordrangehäfen diese Vorgehensweise.

Abb. 51 Umschlag von trockenen und flüssigen Massengütern in bedeutenden kontinentalen Nordrangehäfen* 1980-2008

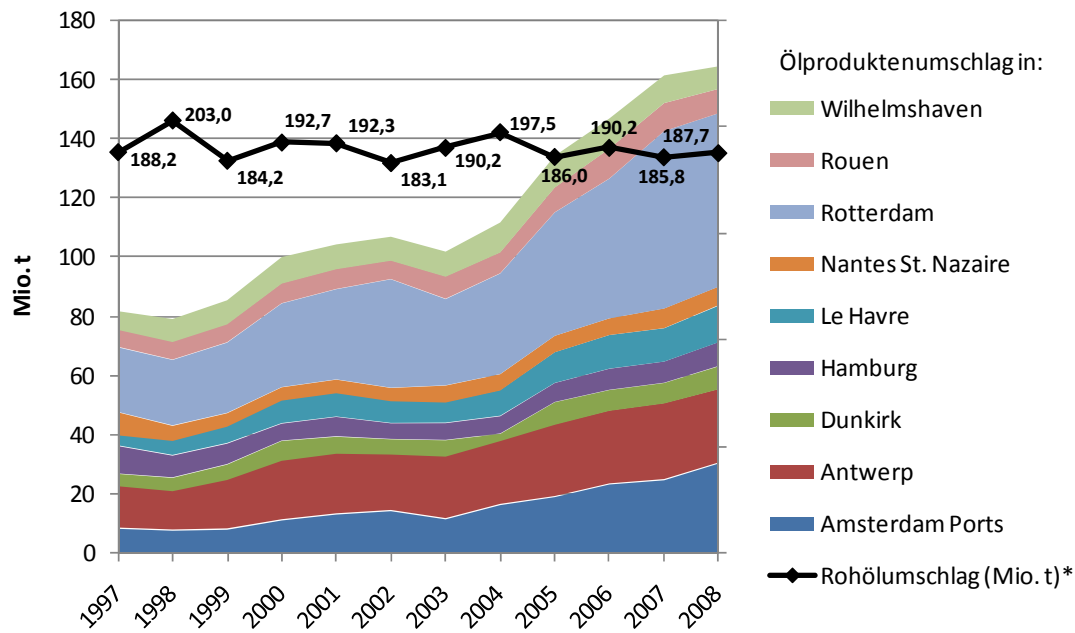


* = Häfen mit mehr als 10 Mio. t Umschlag in dieser Ladungskategorie im Jahr 2008; Flüssiges Massengut: Amsterdam, Antwerpen, Dünkirchen, Hamburg, Le Havre, Nantes St. Nazaire, Rotterdam, Rouen, Wilhelmshaven; Trockenes Massengut: Amsterdam, Antwerpen, Dünkirchen, Gent, Hamburg, Rotterdam
Quelle: ISL Hafendatenbank 2009

Die Wachstumsimpulse bei den flüssigen Massengütern stammen vor allem aus dem rasant gestiegenen Umschlag von Mineralölprodukten. Insbesondere die Häfen in den Niederlanden konnten hier – sowohl im eingehenden, als auch im ausgehenden Verkehr – auf ein hohes absolutes und relatives Mengenwachstum zurückblicken.

Der seewärtige Rohölumschlag in den kontinentalen nordeuropäischen Häfen hat sich demgegenüber in den letzten zehn Jahren stabil entwickelt. Treiber der Entwicklung war eine hohe internationale Nachfrage nach Ölprodukten, mit der das Raffineriekapazitätswachstum vor Ort nicht mithalten konnte. In Deutschland werden dabei tendenziell Mitteldestillate importiert und Ottokraftstoffe exportiert.

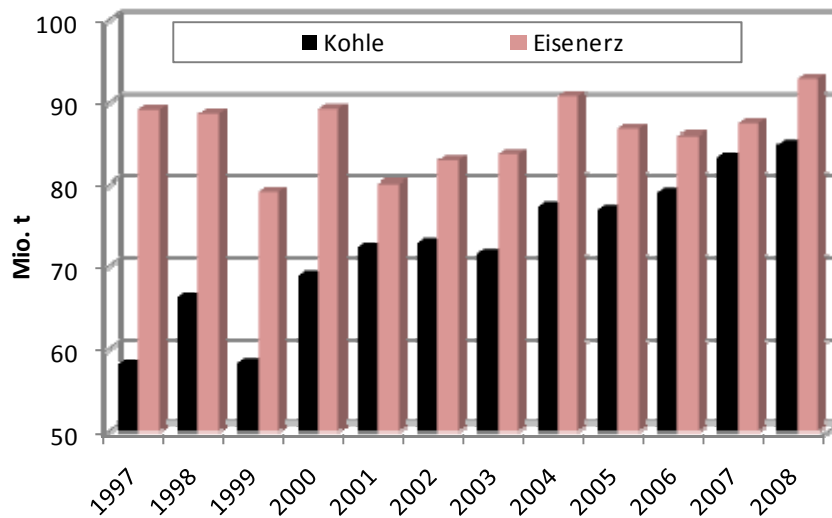
Abb. 52 Umschlag von Rohöl und Ölprodukten in ausgewählten Nordrangehäfen* 1997-2008



* = Antwerpen, Dünkirchen, Hamburg, Le Havre, Nantes St. Nazaire, Rotterdam, Wilhelmshaven;
 Quelle: ISL Quelle: ISL Hafendatenbank 2009

Die Umschlagsteigerungen bei den trockenen Massengütern sind auf die gestiegenen Einfuhren von Kohle zurückzuführen. Die Eisenerzindustrie produzierte in den Boomjahren am Rande ihrer Kapazität und zusätzliche Importsteigerungen hätten folglich nicht verarbeitet werden können. Im Krisenjahr 2009 wird sich der Rückgang der europäischen Industrieproduktion in einem empfindlichen Umschlagrückgang bei den Eisenerzen niederschlagen. Zwar zog im vierten Quartal die Stahlproduktion europaweit wieder an, aber die großen eisenerzimportierenden Häfen weisen in den ersten drei Quartalen signifikante Rückgänge auf.¹⁴ Obwohl die EU zu den bedeutendsten seewärtigen Exporteuren von Getreide zählt, ist der Anteil dieser Gütergruppe am trockenen Massengutumschlag der großen Häfen mit Bezug zu Industriestandorten eher gering.

¹⁴ Beispielsweise ist im Hafen Rotterdam von Januar bis September 2009 der Empfang von Eisen und Schrott auf 12,4 Mio. t eingebrochen. (Vorjahr: 30,5)

Abb. 53 See-Eingang von Kohle und Eisenerz in ausgewählten Nordrangehäfen* 1997-2008

* = ausgewählte Eisenerzimporthäfen: Amsterdam, Antwerpen, Bremen/Bremerhaven, Dünkirchen, Gent, Hamburg, Rotterdam; ausgewählte Kohleimporthäfen: Amsterdam, Antwerpen, Bremen/Bremerhaven, Dünkirchen, Gent, Hamburg, Le Havre, Rotterdam, Wilhelmshaven
 Quelle: ISL Hafendatenbank 2009

Aufgrund der im Vergleich zur Seereise überproportional hohen Kosten des Hinterlandtransportes für Massengüter wird der Umschlag der Häfen maßgeblich durch die Entwicklung der Unternehmen im nahen Hinterland bestimmt. Umfangreichere Verlagerungsbewegungen wären beispielsweise in den niederländischen Häfen aufgrund der Wasserstraßenanbindung an die am Rhein gelegenen deutschen Industriezentren eher möglich, als beispielsweise im Hafen Hamburg, in dem der Marktanteilsgewinn im Eisenerzumschlag zu Lasten des Rostocker Hafens eine Ausnahmesituation darstellt.¹⁵

¹⁵ Die Versorgung des EKO-Stahlwerkes Eisenhüttenstadt über Rostock wurde eingestellt, da der Eisenerz-Staub, der beim Umschlag entsteht, die Produktion des benachbarten Kranherstellers Liebherr beeinträchtigte, der sich 2005 dort angesiedelt hatte.

5 Prognose der Containerumschlagpotenziale des Hamburger Hafens

Das zukünftige Containerumschlagpotenzial des Hamburger Hafens ergibt sich aus der Außenhandelsentwicklung des für Hamburg relevanten Marktes einerseits und der Entwicklung des Marktanteils innerhalb der Nordrange andererseits. Der starke Einbruch des weltweiten Seehandels in den Krisenjahren 2008 und 2009 und die gleichzeitigen signifikanten Marktanteilsverschiebungen innerhalb der Nordrange (vgl. Kapitel 4.3) erfordern eine differenzierte Betrachtung unterschiedlicher Entwicklungsperspektiven des Containerumschlags im Hamburger Hafen. Aus diesem Grunde wurden sowohl für die Außenhandelsentwicklung als auch für die Entwicklung des Marktanteils des Hamburger Hafens unterschiedliche Szenarien erstellt (im folgenden „Wirtschaftsprognosen“ bzw. „Wettbewerbsszenarien“):

Wirtschaftsprognosen:

- neutral
- optimistisch
- pessimistisch

Wettbewerbsszenarien:

- Basisszenario
- Potenzialszenario
- Chancenszenario
- Risikoszenario

Die unterschiedlichen Annahmen zu den Wirtschaftsprognosen und den Wettbewerbsszenarien sind in den Abschnitten 5.1.1 und 5.1.2 dargestellt. Insgesamt ergeben sich somit zwölf verschiedene Entwicklungspfade zum Umschlagpotenzial des Hamburger Hafens, je nach Entwicklung der Weltwirtschaft und des Hamburger Marktanteils.¹⁶

Abb. 54 Entwicklungspfade des Containerumschlagpotenzials des Hafens Hamburg: Übersicht und Darstellungstiefe

		Wettbewerbsszenarien			
		Risiko	Basis	Potenzial	Chancen
Wirtschaftsprognosen	optimistisch	nur Marktsegmente	Marktsegmente, Fahrtgebiete, Hinterlandregionen (Abschnitt 5.2.2.2)	Marktsegmente, Fahrtgebiete, Hinterlandregionen (Abschnitt 5.2.2.3)	nur Marktsegmente
	neutral	nur Marktsegmente	Marktsegmente, Fahrtgebiete, Hinterlandregionen (Abschnitt 5.2.1.2)	Marktsegmente, Fahrtgebiete, Hinterlandregionen (Abschnitt 5.2.1.3)	Marktsegmente, Fahrtgebiete, Hinterlandregionen (Abschnitt 5.2.1.4)
	pessimistisch	nur Marktsegmente	nur Marktsegmente	nur Marktsegmente	nur Marktsegmente

Quelle: ISL

¹⁶ In den folgenden Abschnitten dient Abb. 54 als Hilfe zur Orientierung zwischen den verschiedenen Szenarien. Durch Symbole am rechten Bildrand wird dargestellt, welche Szenarien in dem jeweiligen Abschnitt beschrieben werden (jeweils blau eingefärbt).

Einige dieser theoretischen Kombinationen, die im Weiteren detaillierter untersucht werden, besitzen nach derzeitigem Erkenntnisstand eine besonders hohe Eintrittswahrscheinlichkeit. Als Referenz für Vergleiche wird der Entwicklungspfad des Umschlagpotenzials genutzt, der sich aus der Kombination aus dem Wettbewerbsszenario „Basis“ und der neutralen Wirtschaftsprognose ergibt. Darüber hinaus werden die Szenarien mit den höchsten Eintrittswahrscheinlichkeiten untersucht. Die Ergebnisse dieser Entwicklungspfade werden in Kapitel 5.2 detailliert nach Marktsegmenten, Fahrtgebieten und Hinterlandregionen dargestellt (s. Abb. 54). Die verbleibenden Entwicklungspfade werden nur kurz beschrieben.

5.1 Definition der unterschiedlichen Entwicklungspfade

Im Folgenden werden die Annahmen der alternativen Wirtschaftsprognosen und Wettbewerbsszenarien getrennt dargestellt. Dabei ist zu bedenken, dass die Entwicklung der Weltwirtschaft nicht ohne Auswirkungen auf die Marktanteile bleiben wird. Zum einen sind die Umschlagpotenziale der einzelnen Häfen abhängig von der Entwicklung in deren Hinterland bzw. deren Kernfahrtgebieten. Da es sich bei den unterschiedlichen Wirtschaftsprognosen nicht um ein proportionales Anheben bzw. Senken der Wachstumsraten aller Volkswirtschaften handelt, sondern bestimmte Annahmen zu regionalen Auswirkungen die Alternativprognosen begründen, sind nicht alle Häfen in gleicher Weise betroffen. Dies wird bei den Berechnungen der Umschlagpotenziale durch getrennte Prognosen (inkl. getrennter Leercontainerschätzungen) berücksichtigt.

Zusätzlich sind jedoch auch die Marktanteile der Nordrangehäfen in den einzelnen Teilmärkten zum Teil von der wirtschaftlichen Entwicklung beeinflusst. Tritt beispielsweise die pessimistische Wirtschaftsprognose ein, so werden die Umschlagkapazitäten, die Reedereien in anderen Nordrangehäfen in den Markt bringen, erst deutlich später ausgelastet sein. Somit erhöht sich der Druck auf die Reedereien, einen möglichst hohen Anteil des Umschlags an diesen Terminals abzuwickeln, um die geringeren Umschlagkosten zu nutzen bzw. – im Falle von Verträgen mit Mindestumschlagsmenge – die Kapazitäten so weit wie möglich zu nutzen.

5.1.1 Annahmen der unterschiedlichen Wirtschaftsprognosen und Implikationen für die Umschlagpotenziale der Nordrangehäfen

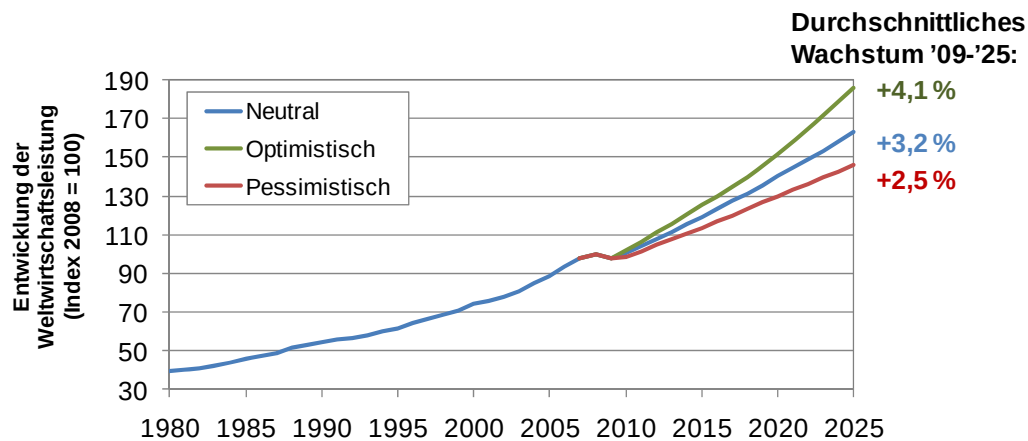
Hinsichtlich der Entwicklung der Weltwirtschaftsleistung¹⁷, die die Entwicklung der Nachfrage nach Containerverkehrsleistungen determiniert, unterscheidet Global Insight jeweils eine:

- neutrale,
- optimistische sowie eine
- pessimistische

Konjunkturprognose. Die Prognosen unterscheiden sich einerseits in der kurzfristigen Erholung der Weltwirtschaft ab 2010 und andererseits in den langfristigen Wachstumsperspektiven (vgl. Abb. 42). Für das Jahr 2009 wird dabei jeweils der gleiche Verlauf angenommen. Die Rahmenannahmen von IHS Global Insight werden im Folgenden dargestellt. Dabei beschreibt IHS Global Insight die **neutrale Wirtschaftsprognose** als den Mittelwert aller möglichen Entwicklungspfade, den die Weltwirtschaft einschlagen könnte.

¹⁷ Hier und im Folgenden definiert als das reale Wachstum der Summe der Bruttoinlandsprodukte aller Volkswirtschaften.

Abb. 55 IHS-Prognosen zur Entwicklung der Weltwirtschaft im Überblick



Stand: Januar 2010

Quelle: Darstellung: ISL auf Basis IHS Global Insight; Ist-Daten: Internationaler Währungsfonds

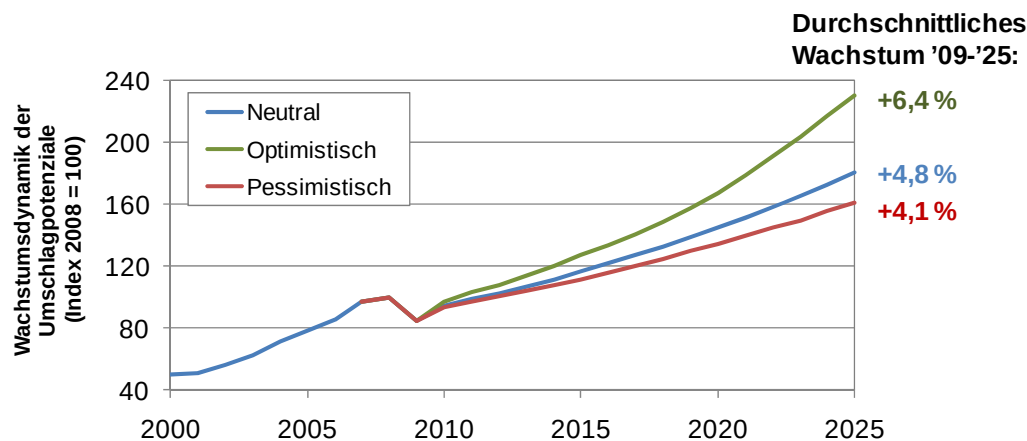
Das optimistische und das pessimistische Szenario sind alternative Wirtschaftsprognosen, die eigens für das vorliegende Gutachten erstellt wurden. IHS Global Insight schätzt die Wahrscheinlichkeit, dass sich die Weltwirtschaft außerhalb des durch die optimistische und pessimistische Prognose definierten Korridors entwickelt, auf 10 bis 20 Prozent.

Für den künftigen Containerumschlag in den Nordrangehäfen ist dabei die Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts der Volkswirtschaften im Hinterland der Nordrangehäfen (einschließlich Feeder-Regionen) von besonderer Bedeutung, da diese die Kaufkraft und damit die Importnachfrage bestimmt. Aus welchen Regionen der Welt importiert wird, hängt dabei von deren jeweiliger Wettbewerbsfähigkeit ab, die u.a. durch Wechselkurse und die Entwicklung der Lohnstückkosten bestimmt werden. Das Wachstum in den übrigen Regionen der Welt bestimmt vor allem die Nachfrage nach Waren aus dem Hinterland der Häfen und ist somit entscheidend für Exporte über die Nordrangehäfen.

Aus den voneinander abweichenden Wirtschaftsszenarien ergeben sich somit unterschiedliche Wachstumsdynamiken für den containerisierten Außenhandel der einzelnen Volkswirtschaften im Hinterland der Nordrangehäfen. Dabei wächst der Containerhandel aufgrund von Globalisierung und strukturellem Wandel der aufstrebenden Volkswirtschaften schneller als die reine Wirtschaftsleistung.¹⁸ Unter Berücksichtigung der Leercontainerbewegungen, die sich aus einem ISL-Prognosemodell ergeben, resultiert hieraus eine unterschiedliche Entwicklung der Umschlagpotenziale der Nordrangehäfen.

¹⁸ Die Entwicklung ausgewählter Volkswirtschaften ist im Anhang „IHS Global Insight Länderprofile“ (S. 123ff.) zusammengefasst.

Abb. 56 Entwicklungspotenziale des Containerumschlags der Nordrangehäfen abgeleitet aus IHS-Prognosen



Anmerkung: Bereits gewichtet unter Berücksichtigung von Informationen aus dem Containerverkehrsmodell Nordrangehäfen sowie von Leercontainerbewegungen

Quelle: ISL auf Basis IHS Global Insight



Neutrale Wirtschaftsprognose¹⁹

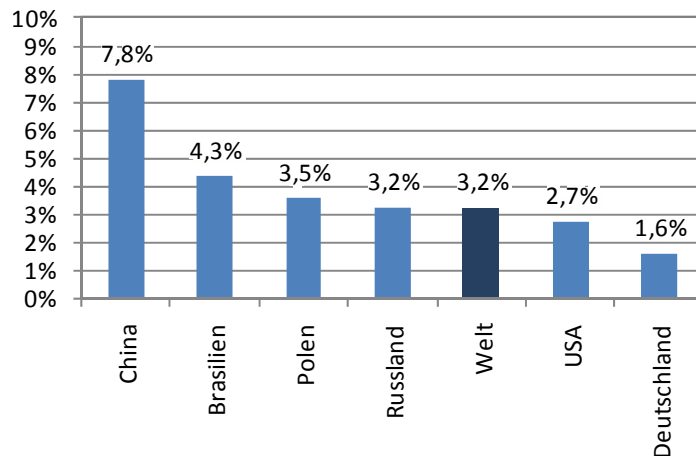
Die neutrale Weltwirtschaftsprognose von IHS Global Insight geht davon aus, dass sich die Weltwirtschaft wieder auf ihren Entwicklungspfad zurückbegibt und dass es bis zum Jahr 2025 zu keinen gravierenden Störungen der Entwicklung kommt. Dabei wird erwartet, dass sich die Produktionsleistung eng am Potenzial der Wirtschaft orientiert.

Grundsätzlich rechnen die Analysten von IHS Global Insight damit, dass sich das Weltwirtschaftswachstum gegenüber den vergangenen 30 Jahren verlangsamt. Diese Einschätzung basiert einerseits auf einem sich verlangsamen Bevölkerungswachstum und andererseits auf dem zunehmenden Reifegrad vieler sich entwickelnder Volkswirtschaften.

Die für den Containerumschlag des Hamburger Hafens relevanten Länder entwickeln sich dabei sehr unterschiedlich (s. Abb. 57). Unter den Korrespondenzländern im Deepsea-Verkehr ist China mit durchschnittlich 7,8 % Wachstum am dynamischsten. Auch Brasilien entwickelt sich mit 4,3 % überdurchschnittlich, während die USA mit 2,7 % deutlich langsamer wachsen.

Bei den europäischen Korrespondenzregionen ist Polen mit 3,5 % führend, während Deutschland mit 1,6 % deutlich unter dem Schnitt liegt. Der Export wird jedoch auch weiterhin überdurchschnittlich zum Wachstum Deutschlands beitragen. Russland liegt mit einem Wachstum von 3,2 % nur im Weltdurchschnitt, vor allem bedingt durch den hohen Anteil des primären Sektors. Der Containerhandel nimmt jedoch wie in der Vergangenheit aufgrund steigender Importquoten deutlich stärker zu. Insgesamt geht IHS Global Insight für die Jahre von 2009-2025 von einem Wachstum der Weltwirtschaftsleistung um jährlich 3,2 % aus.

¹⁹ Die symbolische Darstellung am rechten Bildrand, die in den folgenden Abschnitten fortgeführt wird, dient zur Orientierung zwischen den unterschiedlichen Entwicklungspfaden. Sie bezieht sich auf die Übersicht der neun Entwicklungspfade in Abb. 54, die blau markierten Felder entsprechen den Entwicklungspfaden, die im betreffenden Abschnitt erläutert bzw. dargestellt werden.

Abb. 57 IHS-Prognosen zum Bruttoinlandsprodukt ausgewählter Volkswirtschaften 2009-2025, neutrale Wirtschaftsprognose

Quelle: ISL auf Basis IHS Global Insight

Für die Entwicklung des künftigen Wachstums des Containerverkehrs sind auch dessen Kosten von Bedeutung. Analysen des IHS Global Insight *Energy Service* legen nahe, dass sich der durchschnittliche Einstandspreis von ausländischem Erdöl nach 2012 oberhalb von \$75 pro Barrel halten wird. Aufgrund der weltweit stetig steigenden Nachfrage nach Erdöl wird die OPEC-Gruppe die Preissetzungsmacht beibehalten. Langfristig wird die Knappheit an Ölressourcen dazu führen, dass Energiepreise in die Höhe getrieben werden. Gleichzeitig aber halten neue Technologien diese niedrig. Insgesamt rechnet IHS Global Insight daher damit, dass sich diese beiden Kräfte ausgleichen werden und sich die Preise ab 2020 stabilisieren werden.

Optimistische Wirtschaftsprognose



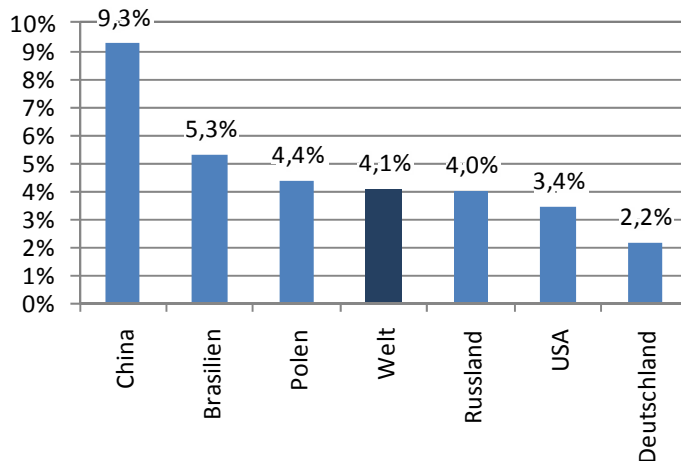
In der optimistischen Prognose steigen Wirtschaftsaktivität und die Produktivität schneller als in der neutralen Prognose.

Es wird davon ausgegangen, dass die Fiskalpolitik auf kurze Sicht in vielen Ländern, einschließlich China, der USA und Deutschland, einen starken Wachstumsantrieb bewirkt. Davon profitieren der Welthandel und die Investitionen. Unterstützende Geldpolitik und Rettungspakete für Banken bewirken eine schnelle Wiederaufnahme von „normalen“ Kreditsätzen und -vergaben. Die Nachholeffekte bei der Nachfrage setzen schneller und stärker ein. Das Verbrauchervertrauen erholt sich rasch. Die verbesserte Finanzierung von Importen führt zur starken Erholung des globalen Handels. Eine entscheidende Wende im Lagerzyklus führt weltweit zu einem Wachstum im produzierenden Sektor. Verbrauchsgüterpreise, einschließlich der Ölpreise, sind in den nächsten drei bis vier Jahren 15 % bis 20 % höher als in der neutralen Prognose.

Auf lange Sicht nimmt die optimistische Prognose an, dass sowohl das Wachstum an Kapitalbestand, Bevölkerung und Arbeitskräften als auch exogene technische Veränderungen schneller eintreten werden als in der neutralen Prognose. Das Produktionspotenzial wird demnach schneller ansteigen und auch die reale Weltwirtschaftsleistung wird aufgrund der auf lange Sicht hauptsächlich durch Angebot bestimmten Produktionsmenge um zusätzliche 0,9 % p.a. wachsen.

Mit einem Plus von 1,5 % profitiert China am stärksten von den zusätzlichen Wachstumsimpulsen, doch auch alle anderen Volkswirtschaften zeigen ein deutlich höheres Wachstumspotenzial. Mit 5,3 % durchschnittlichem Wachstum in Brasilien setzt sich dort die positive Entwicklung der vergangenen Jahre fort, so dass das Fahrtgebiet Südamerika weiter an Bedeutung gewinnt.

Abb. 58 IHS-Prognosen zum Bruttoinlandsprodukt ausgewählter Volkswirtschaften 2009-2025, optimistische Wirtschaftsprognose



Quelle: ISL auf Basis IHS Global Insight

In Europa sind in Polen und Russland die höchsten zusätzlichen Wachstumspotenziale zu erschließen (+0,9 bzw. +0,8 %). Doch auch die deutsche Volkswirtschaft liegt mit einem Wachstum von 2,2 % deutlich über dem Durchschnitt der vergangenen zwanzig Jahre.

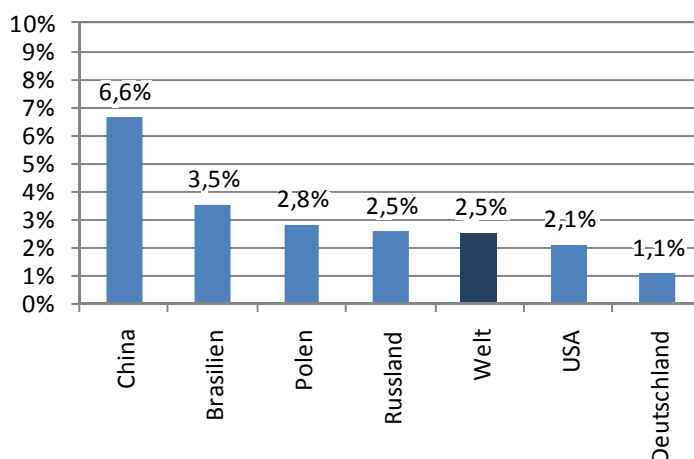


Pessimistische Wirtschaftsprognose

In der pessimistischen Prognose verläuft das Wirtschaftswachstum zwar stetig, jedoch langsamer als in der neutralen Prognose. Auch das Produktivitätswachstum ist schwächer.

Auf kurze Sicht bleiben aufgrund der anhaltenden Probleme im Bankensektor der USA und Europas Kredite knapp. Zudem zieht sich die Rezession auf dem Immobilienmarkt in den USA, Großbritannien, Irland und Spanien hin. Der Welthandel stößt auf erhebliche finanzielle Hemmnisse. Demzufolge stockt die Investitionstätigkeit. Aus Sorge um die finanzielle Nachhaltigkeit werden die „Konjunkturpakete“ nicht verlängert und in einigen Fällen zurückgeführt. In diesem Szenario sinken die Preise für Öl und die übrigen Industriegüter.

Abb. 59 IHS-Prognosen zum Bruttoinlandsprodukt ausgewählter Volkswirtschaften 2009-2025, pessimistische Wirtschaftsprognose



Quelle: ISL auf Basis IHS Global Insight

Auf lange Sicht tritt das Wachstum des Kapitalbestands, der Bevölkerung und des Arbeitskräftepotenzials sowie des exogenen technischen Fortschritts langsamer ein als in der neutralen Prognose. Die Wirtschaftsleistung steigt in diesem Szenario mit durchschnittlich 2,5 % p.a. um 0,7 % langsamer als in der neutralen Wirtschaftsprognose. Die entwickelten Volkswirtschaften Deutschland und USA liegen mit Wachstumsraten von 1,1 % bzw. 2,1 % wiederum unter dem Weltdurchschnitt, während auch in diesem Szenario China mit 6,6 % p.a. überdurchschnittlich wächst. Dies ist jedoch eine deutliche Verlangsamung gegenüber dem durchschnittlichen Wachstum von knapp 10 %, das in den Jahren seit der Jahrtausendwende erreicht wurde.

5.1.2 Definition der unterschiedlichen Wettbewerbsszenarien

In den Wettbewerbsszenarien wird abgeleitet, welche Umschlagpotenziale der Containerverkehr im Hamburger Hafen innerhalb des Gesamtmarktes der Nordrangehäfen bis zum Jahr 2025 erreichen könnte. Die Szenarien unterscheiden sich hinsichtlich der Annahmen zu den marktanteilsbeeinflussenden Faktoren. Dabei stellt das Basisszenario den aus Sicht des ISL wahrscheinlichsten Fall dar. Für die Entwicklungsparameter der Marktanteilsbetrachtungen sind die im Folgenden diskutierten Einflussgrößen und Parameter vorgesehen.

Tab. 27 Wettbewerbsszenarien: Einflussgrößen und Annahmen

Einflussgrößen	Risikoszenario 	Basisszenario 	Potenzial-szenario 	Chancen-szenario 
Entwicklung Hamburgs nach der Krise	2008/2009 verloren gegangene Anteile werden in nur geringem Umfang zurückerobert	2008/2009 verloren gegangene Anteile werden bis 2015 größtenteils zurückerobert	2008/2009 verloren gegangene Anteile werden bis 2015 vollständig zurückerobert	2008/2009 verloren gegangene Anteile werden bis 2012 vollständig zurückerobert
Fahrrinnenanpassung (2012/2013)	Marktanteilsge- winn von ca. 2,0 % (vorwiegend Transshipment)	Marktanteilsge- winn von ca. 2,5 % (vorwiegend Transshipment)	Marktanteilsge- winn von ca. 3,0 % (vorwiegend Transshipment)	Marktanteilsge- winn von ca. 3,5 % (vorwiegend Transshipment)
Wilhelmshaven (Jade-Weser-Port)	Ladung (vorwiegend Transshipment) stammt zu 55 % aus Markt des Hafens Hamburg	Ladung (vorwiegend Transshipment) stammt zu 40 % aus Markt des Hafens Hamburg	Ladung (vorwiegend Transshipment) stammt zu 25 % aus Markt des Hafens Hamburg	Ladung (vorwiegend Transshipment) stammt zu 25 % aus Markt des Hafens Hamburg

Einflussgrößen	Risikoszenario	Basisszenario	Potenzial-szenario	Chancen-szenario
				
Entwicklung der Terminalkapazitäten in den übrigen Wettbewerbshäfen	Liniendienstzusagen für Umschlag in den Westhäfen beeinträchtigen die Entwicklung der Transhipmentpotenziale erkennbar	Liniendienstzusagen für Umschlag in den Westhäfen beeinträchtigen die Entwicklung der Transhipmentpotenziale leicht	Kein Einfluss auf die Entwicklung der Umschlagpotenziale des Hamburger Hafens	Kein Einfluss auf die Entwicklung der Umschlagpotenziale des Hamburger Hafens
Entwicklung von Ostsee-Direktanläufen	Erhöhen sich bis 2015 auf ein Volumen von 1,5 Mio. TEU und wachsen dann mit dem Markt.	Erhöhen sich bis 2015 auf ein Volumen von 600 Tsd. TEU und wachsen dann mit dem Markt.	Erhöhen sich bis 2015 auf ein Volumen von 600 Tsd. TEU und werden später eingestellt .	Erhöhen sich bis 2015 auf ein Volumen von 600 Tsd. TEU und werden später eingestellt .
Hinterland-verkehere	Hamburg verliert Marktanteile an die West-/Südhäfen	Keine zusätzlichen Marktanteilsverlagerungen im Hinterland	Hamburg gewinnt Marktanteile von den Westhäfen	Hamburg wird zusätzlich zentraler Hafen für Mittel- und Osteuropa

Anmerkung: Die angegebenen Annahmen zur Marktanteilsentwicklung sind bezogen auf die neutrale Wirtschaftsprognose. Aufgrund von Zusammenhängen zwischen der Gesamtmarktentwicklung und Marktanteilen werden für die optimistische und die pessimistische Prognose zum Teil Anpassungen der Wettbewerbsszenarien vorgenommen.

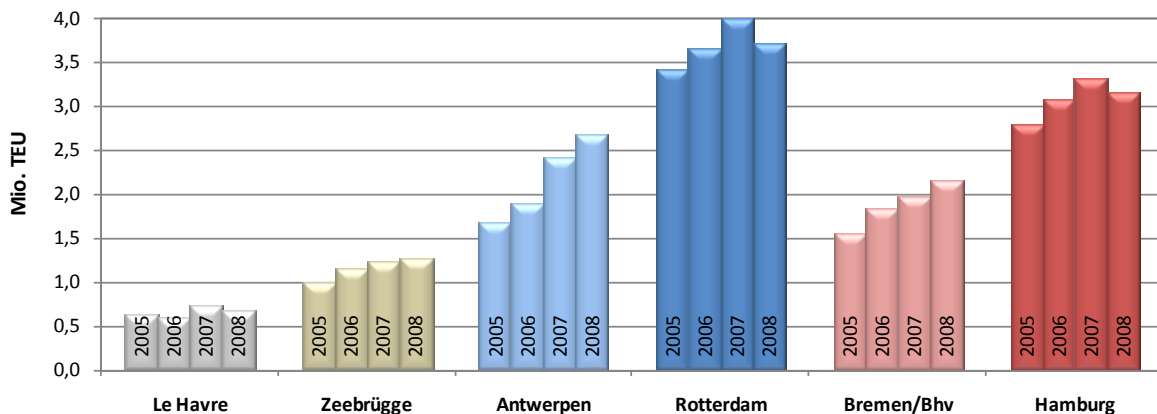
Quelle: ISL

Durch die Kombination der jeweils vorteilhaftesten bzw. nachteiligsten Szenarien ergibt sich ein Korridor für den Marktanteil des Hamburger Hafens im Containerverkehr zwischen 20 und 33 %, im Basis-Szenario liegt er – je nach wirtschaftlicher Entwicklung – bei 25 bis 28 % (s. 5.2 und 5.3 für detaillierte Auswertungen).

5.1.2.1 Entwicklung Hamburgs nach der Krise

In den Jahren von 2005-2007 waren bei weiterhin hohen Wachstumsraten im Containerumschlag des Hamburger Hafens mit europäischen Fahrtgebieten leichte Marktanteilsverluste gegenüber den übrigen Nordrangehäfen zu beobachten. Die Entwicklung wurde im Jahr 2008 bereits leicht von den Auswirkungen der Finanzkrise überlagert. Eine ähnliche Entwicklung zeigt sich auch im Hafen Rotterdam, wo die schwächere Wirtschaftsentwicklung der britischen Inseln ebenfalls zu einem erkennbaren Rückgang der Verkehre führte.

Abb. 60 Containerverkehre der Hamburg-Le Havre Range mit europäischen Korrespondenzregionen 2005-2008

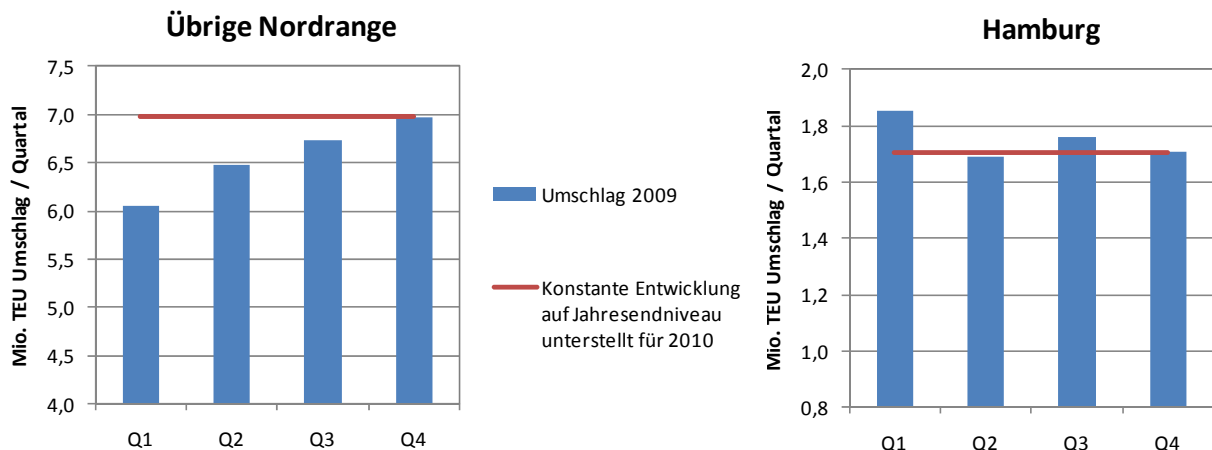


Anmerkung: Angaben beinhalten sowohl Shortsea-Land- als auch Feederverkehre.

Quelle: ISL Containerverkehrsmodell Nordrangehäfen

Im Jahr 2009 schließlich erlitt der Hamburger Hafen noch einmal deutliche Marktanteilsverluste im Segment der Transshipmentverkehre. Vorläufigen Berechnungen zufolge betrug der Anteilsverlust in Nord- bzw. Osteuropa schätzungsweise 8 bzw. 14 %. Der drastische Mengeneinbruch in der ersten Hälfte des Jahres 2009 hat sich zwar verlangsamt, aber während der insgesamt nur konstanten Umschlagaktivität des zweiten Halbjahres hat der Hamburger Hafen weiter Marktanteile an die übrigen Nordrangehäfen verloren, die im selben Zeitraum leichte Erholungstendenzen aufwiesen.

Abb. 61 Illustration des Basiseffekts im gesamten Containerumschlag Hamburgs und der übrigen Nordrangehäfen 2009/2010



Quelle: ISL Monthly Container Port Monitor 2010

Ceteris paribus würde sich aus dieser Entwicklung im Jahr 2010 aufgrund des Basiseffektes ein weiterer Marktanteilsverlust für den Hamburger Hafen ergeben. Würde beispielsweise unterstellt werden, dass sich die Umschlagmengen im Jahr 2010 konstant auf dem Niveau des vierten Quartals 2010 bewegen, würde sich für die übrigen Nordrangehäfen ein Wachstum von 6 % ergeben, während der Umschlag im Hamburger Hafen um rund 3 % zurückgehen würde. Zwei Effekte wirken jedoch in die gegenläufige Richtung: Zum Einen ist in der Entwicklung der Seefrachten seit Ende 2009 ein Abklingen des ruinösen Preiswettbewerbs zu beobachten – dieser hatte beginnend mit dem Ausbruch der Finanzkrise den Transshipmentumschlag im Hamburger Hafen

ebenfalls belastet, da er den Kostendruck auf Seiten der Operateure erhöhte. Zum Anderen wird erwartet, dass sich die Terminalbetriebe in Hamburg tendenziell stärker auf den Wettbewerb in der Nordrange einlassen als in der Vergangenheit.²⁰ Dennoch bleibt der volatile Transshipmentmarkt aufgrund ausreichender Kapazitäten auf Seiten der Terminalbetreiber bis auf weiteres umkämpft.

Die in den Szenarien getroffenen Annahmen basieren auf den Einschätzungen, dass:

- die krisenbedingt verloren gegangenen Marktanteile in den Transshipmentmärkten vor der Elbfahrrinnenanpassung nur teilweise zurückgewonnen werden können. Dadurch werden die Marktanteilsverluste der Jahre 2008/2009 **nicht vollständig wieder ausgeglichen (=Basisszenario)**. Die Annahme, dass sich die Transshipmentverkehre wieder in die östliche Nordrange verlagern werden, stützt sich auf Modellrechnungen zu den relativ geringeren Feederkosten der deutschen Nordseehäfen im Unterschied zu den Westhäfen.
- die krisenbedingt verloren gegangenen Marktanteile in den Transshipmentmärkten mit der Elbfahrrinnenanpassung zurückgewonnen werden können. Dadurch werden die Marktanteilsverluste der Jahre 2008/2009 **bis 2015 vollständig wieder ausgeglichen (=Potenzialszenario)**. Die Annahme, dass sich die Transshipmentverkehre wieder in die östliche Nordrange verlagern werden stützt sich auf Modellrechnungen zu den relativ geringeren Feederkosten der deutschen Nordseehäfen im Unterschied zu den Westhäfen. Je nach Wirtschaftsszenario werden bis 2015 gegenüber dem Basisszenario zusätzlich zwischen 160 und 190 Tsd. TEU umgeschlagen.
- die krisenbedingt verloren gegangenen Marktanteile in den Transshipmentmärkten bereits in wenigen Jahren zurückgewonnen werden können. Dadurch werden die Marktanteilsverluste der Jahre 2008/2009 **schnell ausgeglichen (=Chancenszenario)**. Der Annahme, dass sich die Transshipmentverkehre schnell wieder in die östliche Nordrange verlagern werden, liegt ein Szenario zugrunde, in dem die Kosten für Feederverkehre bereits bis ca. 2013 wieder ein ähnliches Niveau haben wie im langfristigen Mittel. Je nach Wirtschaftsszenario werden bis 2015 gegenüber dem Basisszenario zusätzlich zwischen 1,0 und 1,2 Mio. TEU umgeschlagen.
- die krisenbedingt verloren gegangenen Marktanteile in den Transshipmentmärkten vor der Elbfahrrinnenanpassung nur zu geringen Teilen zurückgewonnen werden können. Dadurch werden die Marktanteilsverluste der Jahre 2008/2009 **nicht vollständig wieder ausgeglichen (=Risikoszenario)**. Die Annahme, dass sich die Transshipmentverkehre nicht wieder in die östliche Nordrange verlagern, könnte damit begründet werden, dass Hamburg in der Fernost-Nordeuropa-Fahrt selten der erste europäische Anlaufhafen ist und sich aus dem Entladen der Transshipmentcontainer in den Westhäfen Zeitvorteile ergeben könnten, die den anhaltenden Trend zur Langsamfahrt in der Linienschifffahrt in Teilen ausgleichen könnten. Im Feederverkehr können die geringeren Skaleneffekte bei Transshipment in den Westhäfen ggf. durch dort günstigere Umschlagkosten an reedereieigenen Terminals ausgeglichen werden. Je nach Wirtschaftsszenario werden bis 2015 gegenüber dem Basisszenario zwischen 1,0 und 1,1 Mio. TEU weniger umgeschlagen.

5.1.2.2 Fahrrinnenanpassung (2012/2013)

Wie die Ausführungen in Kapitel 4.3.3 gezeigt haben, betrug in den vergangenen Jahren der Marktanteilsgewinn der Nordrangehäfen in den zwei Jahren nach Anpassungsmaßnahmen an der

²⁰ Daten für das erste Halbjahr 2010 zeigen, dass der Marktanteil des Hamburger Hafens zwar seit dem Tiefpunkt im vierten Quartal 2009 gestiegen ist, jedoch immer noch unter dem Durchschnitt des Jahres 2009 liegt.

Zufahrt zum Hafen bzw. zu Containerterminals insgesamt etwa 3 bis 3,5 % (vgl. Abb. 49). Ausgehend von der Annahme, dass die Elbfahrwasseranpassung bis 2012 wirksam wird, wird den Szenarien für die Marktanteilsentwicklung des Hamburger Hafens 2012/2013 jeweils ein vergleichsweise defensiver Wert in einer Größenordnung von 2 bis 3,5 % zugewiesen. Damit wird auch der Tatsache Rechnung getragen, dass sich das gesamte Umschlagvolumen zwischenzeitlich erkennbar erhöht hat und ein Prozentpunkt bei den Marktanteilen einem deutlich höheren Umschlagvolumen in TEU entspricht.

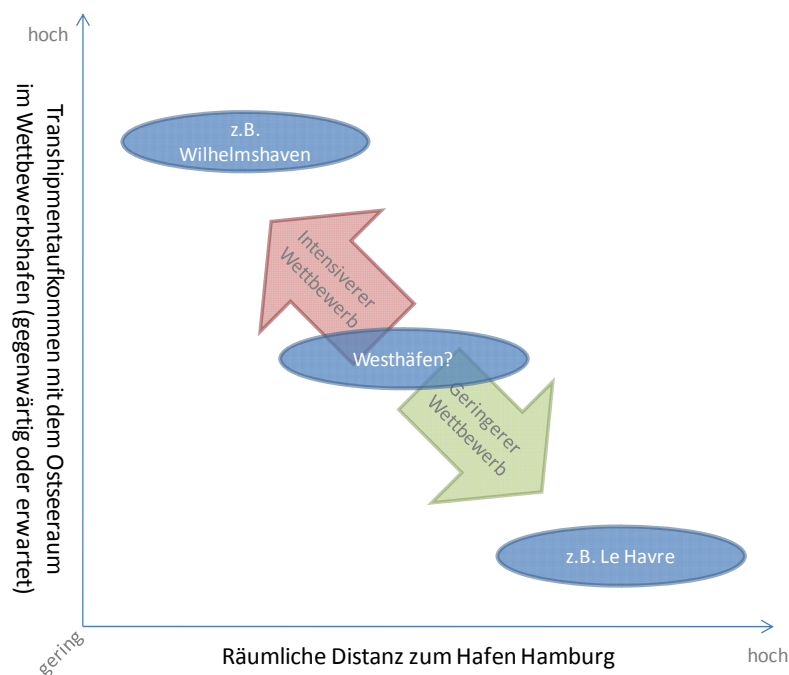
5.1.2.3 Entwicklung von Terminalkapazitäten in den Wettbewerbshäfen

Die Entwicklung der Kapazitäten in den Nordrangehäfen wird differenziert betrachtet. Hinsichtlich der Wettbewerbsintensität wurde zunächst davon ausgegangen, dass:

- freie Terminalkapazitäten
- in räumlicher Nähe zum Hamburger Hafen
- mit einer hohen Ausrichtung auf die leichter zu verlagernden Transshipmentverkehre mit dem Ostseeraum

zu einem intensiven Wettbewerb um Marktanteile im Containerumschlag führen würden. Ein Beispiel hierfür ist der im Bau befindliche Containerterminal in Wilhelmshaven, der bezogen auf den Ostseeraum eine nahezu identische Lage zu den beiden anderen deutschen Nordseehäfen hat, und der vorwiegend auf den Transshipmentumschlag ausgerichtet sein wird. Aus dem bevorstehenden Aufbau von Kapazitäten ergibt sich ein intensiver Wettbewerb mit den deutschen Nordseehäfen. Der Aufbau von Kapazitäten in weiter entfernten Häfen, oder in Häfen mit nur geringen Anteilen oder Potenzialen für Ostsee-Transshipmentverkehre, würde dementsprechend einen nur geringen Wettbewerb für den Hamburger Hafen bedeuten. Ein Beispiel hierfür wäre der „westlichste“ Nordrangehafen Le Havre, für den die Verkehre mit dem Ostseeraum praktisch keine Rolle spielen und der die höchste räumliche Distanz zum Hamburger Hafen aufweist.

Abb. 62 Ursprüngliche Wettbewerbshypothese



Quelle: ISL 2010

Berechnungen des ISL deuten darauf hin, dass bei gleichen Umschlaggebühren der Transhipmentumschlag in den östlichen Nordrangehäfen rein rechnerisch dem Umschlag in den Westhäfen vorzuziehen ist. Dies ermöglicht in der Transportkette einen möglichst späten Wechsel auf die (relativ) teureren Feederschiffe.

Innerhalb eines Workshops zur Entwicklung der Umschlagpotenziale wurde von Vertretern der maritimen Wirtschaft angeregt, zusätzlich zu berücksichtigen, dass in den Boomjahren einige Reedereien auf die Strategie der vertikalen Integration gesetzt haben und sich entweder vollständig oder mindestens anteilsweise an den Investitionen für neue Terminalkapazitäten in den Westhäfen beteiligt haben. Dies führt angesichts der kurzfristig angespannten finanziellen Situation der Reedereien dazu, dass mit dem wieder aufkeimenden Umschlagwachstum zunächst die eigenen Anlagen ausgelastet würden. Darüber hinaus haben u.U. einzelne unabhängige Anbieter Mengenkontrakte mit Reedereien geschlossen.

Eine Übersicht bekannter Terminal-Ausbauvorhaben an der nordwesteuropäischen Küste von Ocean Shipping Consultants (OSC)²¹ deutet darauf hin, dass angesichts der Auswirkungen der Finanzkrise bis auf weiteres ausreichende Terminalkapazitäten zur Verfügung stehen. In der Folge ist nicht damit zu rechnen, dass sich ein Kapazitätsengpass in den Westhäfen mittelfristig positiv auf die Umschlagentwicklung des Hamburger Hafens auswirken könnte.

Tab. 28 Containerumschlagkapazitäten der Nordrangehäfen

Östliche Nordrangehäfen	Typ	2008	2010	2015	2020	nach 2020
Hamburg	hub	11,6	12,9	16,5	20,3	20,3
Bremen/Bremerhaven	hub	6,7	8,4	8,4	8,4	8,4
Wilhelmshaven	hub ab 2015*	0,0	0,0	1,6	2,7	2,7
Cuxhaven	spoke	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Σ östliche Nordrangehäfen		18,3	21,3	26,5	31,4	31,4
Westliche Nordrangehäfen	Typ	2008	2010	2015	2020	nach 2020
Rotterdam	hub	13,3	15,2	20,4	22,5	27,6
Amsterdam	hub	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
Vlissingen	hub ab 2015*	0,1	0,7	1,4	2,1	3,7
Antwerp	hub	11,1	13,0	14,2	15,9	18,2
Zeebrugge	hub	2,5	3,1	4,4	5,0	5,3
Ghent	spoke	0,0	0,2	0,2	0,2	0,2
Le Havre	hub	4,3	4,6	6,7	7,4	7,4
Dunkirk	spoke	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5
Rouen	spoke	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Σ westliche Nordrangehäfen		33,4	39,0	49,4	55,2	64,5
Gesamte Umschlagkapazität		51,7	60,3	75,9	86,6	95,9
Σ Hub-Häfen		50,9	58,6	74,9	85,6	93,4
davon östliche		18,3	21,3	26,5	31,4	31,4
davon westliche		32,7	37,4	48,4	54,2	63,5

Annahme: Hub-Funktionalität/Status ab einer Kapazität von mehr als 1 Mio TEU

* 2015 ist erstes Stützjahr; Hub-Status wird früher erreicht und entsprechend in den Prognosedurchrechnungen berücksichtigt

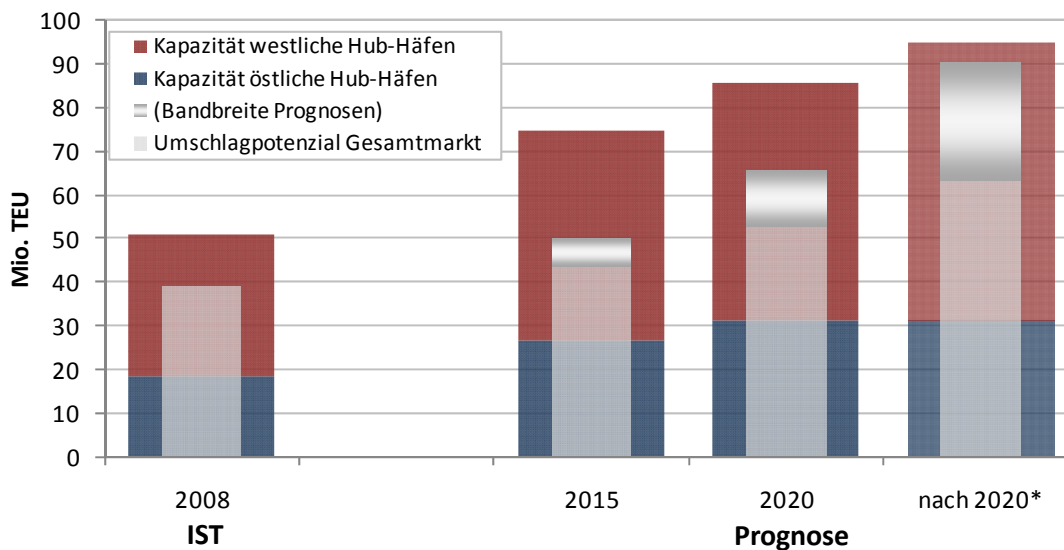
Quelle: ISL auf Basis Ocean Shipping Consultants

Insgesamt ergibt sich nach OSC für das Jahr 2020 in den Hub-Häfen eine Umschlagkapazität von knapp 86 Mio. TEU. Dieser steht gemäß ISL/IHS Global Insight – abhängig von den betrachteten Außenhandelsszenarien – im gleichen Jahr ein Umschlagpotenzial der Hamburg-Le

²¹ OSC: North European Containerport Markets to 2020, Surrey 2009

Havre-Range in einer Bandbreite von ca. 50 bis 65 Mio. TEU gegenüber, bis 2025 ein Volumen von ca. 65 bis 90 Mio. TEU. OSC zufolge werden die zusätzlichen Kapazitäten der in der Boomphase großzügig dimensionierten Terminalausbauten von dem durch die Wirtschaftskrise verzögerten Marktwachstum nicht absorbiert werden können. Es kommt zu einem Ungleichgewicht von Angebot und Nachfrage. Voraussichtlich wird die Auslastung in den westlichen Häfen noch geringer sein als in den östlichen Häfen. Im Bereich der deutschen Nordseehäfen dürfte der Aufbau von Umschlagkapazitäten in Wilhelmshaven kurzfristig die Anteile der beiden anderen deutschen Nordseehäfen an dem Transshipmentvolumen des Gesamtmarktes beeinträchtigen.

Abb. 63 Containerterminalkapazitäten und -umschlagpotenziale der Nordrangehäfen bis 2025



*Umschlagpotenzial des Gesamtmarktes in 2025

Anmerkung: Die Bandbreite des Umschlagpotenzials des Gesamtmarktes ergibt sich aus den Extremfällen „pessimistische Wirtschaftsprognose/Basissszenario“ und „optimistische Prognose/Basissszenario“.

Quelle: ISL auf Basis IHS Global Insight/OSC

Für die Entwicklung der **Kapazitäten in Wilhelmshaven (Jade-Weser-Port)** wird innerhalb der Szenarien davon ausgegangen, dass

- der Hafen Wilhelmshaven bis zum Jahr 2017 einen hohen Auslastungsgrad erreicht. Die Ladung dürfte dabei zu einem Anteil von geschätzten **40 %** aus den Marktpotenzialen des Hamburger Hafens stammen und vorwiegend aus Transshipmentladung bestehen (**=Basisszenario**). Bis 2017 verliert Hamburg dadurch ca. 1,3 Mio. TEU, danach kann die Entwicklung der Umschlagpotenziale im Hamburger Hafen wieder direkt vom Marktwachstum profitieren.
- der Hafen Wilhelmshaven bis zum Jahr 2017 einen hohen Auslastungsgrad erreicht. Die Ladung dürfte dabei zu einem Anteil von geschätzten **25 %** aus den Marktpotenzialen des Hamburger Hafens stammen und vorwiegend aus Transshipmentladung bestehen (**=Potenzialszenario und Chancenszenario**). Bis 2017 verliert Hamburg dadurch ca. 0,8 Mio. TEU, danach kann die Entwicklung der Umschlagpotenziale im Hamburger Hafen wieder direkt vom Marktwachstum profitieren.
- der Hafen Wilhelmshaven bis zum Jahr 2017 einen hohen Auslastungsgrad erreicht. Die Ladung dürfte dabei zu einem Anteil von geschätzten **55 %** aus den Marktpotenzialen des Hamburger Hafens stammen und vorwiegend aus Transshipmentladung bestehen (**=Risikoszenario**). Bis 2017 verliert Hamburg dadurch ca. 2,0 Mio. TEU, danach kann

die Entwicklung der Umschlagpotenziale im Hamburger Hafen wieder direkt vom Marktwachstum profitieren.

Für die Entwicklung der **Kapazitäten in den übrigen Wettbewerbshäfen** wird innerhalb der Szenarien davon ausgegangen, dass...

- ...die durch Liniendienstanbieter zugesagten Umschlagmengen für die Westhäfen die Entwicklung der Transshipmentumschlagpotenziale des Hamburger Hafens bis zum Jahr 2015 **leicht beeinträchtigen**. (=Basisszenario).
- ...die durch Liniendienstanbieter zugesagten Umschlagmengen für die Westhäfen die Entwicklung der Transshipmentumschlagpotenziale des Hamburger Hafens bis zum Jahr 2015 **praktisch nicht beeinträchtigen** (=Potenzialszenario und Chancenszenario).
- ...die durch Liniendienstanbieter zugesagten Umschlagmengen für die Westhäfen die Entwicklung der Transshipmentumschlagpotenziale des Hamburger Hafens bis zum Jahr 2015 **vergleichsweise stark beeinträchtigen** (=Risikoszenario).

5.1.2.4 Direktanläufe im Ostseeraum

Direktanläufe in den Ostseeraum als Alternative zu Transshipmentverkehren in der Nordrange sind schon seit langer Zeit in der Diskussion. Dennoch war die Entscheidung der Reederei Maersk, einen wöchentlichen Asien-Liniendienst mit Schiffen der 8.000-TEU-Klasse in den Ostseeraum zu verlängern, eine Überraschung.

Analysen des ISL haben gezeigt, dass sich Direktanläufe in den Ostseeraum besonders dann lohnen, wenn die Umschlagkosten im Vergleich zu Kosten für den Schiffsraum vergleichsweise hoch sind. Die durch die Finanzkrise extrem niedrigen Kosten für Schiffsraum bzw. die vorhandenen Überkapazitäten der Reedereien haben in der Krise zu einem extremen Preisverfall geführt. Schiffe, an die die Reedereien mit langfristigen Charterverträgen gebunden sind oder die sehr günstig eingekauft wurden, können in diesem Marktumfeld genutzt werden, um die Umschlagkosten für Transshipment in den Nordrangehäfen einzusparen. Die entgangenen Gewinne bzw. die Kosten für den zusätzlichen Schiffsraum sind dabei sehr gering.

In einem normalen Marktumfeld – so haben Analysen des ISL ergeben – lohnt sich der Anlauf in den Ostseeraum nur, wenn Verkehre gebündelt werden können. Dies kann beispielsweise bei mehreren Diensten mit zum Teil gleichen Korrespondenzhäfen geschehen, z.B. im Fernost-Verkehr. Alternativ kann der Dienst, der direkt in die Ostsee läuft, in einem ausgewählten Nordrangehafen Container von anderen Liniendiensten aufnehmen (sog. „Interlining“). Hierfür bieten sich Terminals an, an denen die Reedereien besonders günstig umschlagen, also vor allem Terminals, an deren Betrieb die entsprechende Reederei beteiligt ist. In diesem Fall fällt jedoch nach wie vor Transshipment in den Nordrangehäfen an, nur dass das Feederschiff durch das Großschiff der Ostsee-Direktlinie ersetzt wird. Nur die Container für den Ostseeraum, die bereits auf der langen Route an Bord waren, gehen den Nordrangehäfen als Transshipmentpotenzial verloren.

Für die drei Wettbewerbsszenarien wurden folgende Entwicklungen der Direktanläufe unterstellt:

- Im **Basisszenario** wird unterstellt, dass jeweils ein großer Containerliniendienst pro Allianz bzw. großer Reederei in den Ostseeraum läuft und zumindest ein Teil der Verkehre schon in Übersee entsprechend gebündelt wird. Bis 2015 entsteht somit ein Volumen von ca. 600.000 TEU, das nicht mehr in der Nordrange umgeschlagen wird. Dieses Volumen wächst fortan mit dem Markt.

- Im **Potenzialszenario** und im **Chancenszenario** wird davon ausgegangen, dass Direktanläufe sich nur aufgrund des aktuell sehr günstigen Schiffsraumes lohnen und deshalb nach 2015 wieder eingestellt werden.
- Im **Risikoszenario** wird davon ausgegangen, dass ein erheblicher Teil der Mengen für den Ostseeraum über Direktanläufe organisiert werden. Die Reedereien nutzen in diesem Szenario auch die Möglichkeit, Verkehre verschiedener Fahrtgebiete in strategisch günstig gelegenen Häfen (z.B. Algeciras oder Tanger Med) zu bündeln, im Ostseeraum bildet sich um die direkt angelaufenen Hub-Häfen ein Feeder-Netzwerk. In diesem Szenario fehlen den Nordrangehäfen bis 2015 bereits 1,5 Mio. TEU Containerumschlag aufgrund von Direktanläufen. Nach 2015 wächst das Volumen mit dem Markt.

5.1.2.5 Hinterlandverkehre

In vielen Hinterlandregionen steht der Hamburger Hafen in Konkurrenz zu anderen Nordrangehäfen. Die Hinterlandstruktur von Bremerhaven und Hamburg unterscheidet sich nur in bestimmten Regionen. Vor allem die nordgehenden Hinterlandverkehre Richtung Schleswig-Holstein und Dänemark sowie die ostgehenden Verkehre (v.a. Mecklenburg-Vorpommern) werden fast ausschließlich über Hamburg bedient. Mit wachsender Entfernung ist jedoch auch der Preisvorteil geringer. Im westlichen und südlichen Deutschland besteht außerdem eine Konkurrenz zu den Westhäfen, die jedoch auch in Österreich, Ungarn, Tschechien, der Slowakei und Polen Marktanteile halten.

Trotz der in den vergangenen Jahren recht stabilen Marktanteile in einzelnen Hinterlandregionen werden Szenarien betrachtet, in denen sich der Marktanteil Hamburgs im Hinterland (leicht) verändert. Den Szenarien liegen die folgenden Annahmen zugrunde:

- Im **Basisszenario** bleibt der Marktanteil Hamburgs im Hinterland abgesehen von den Effekten der übrigen Einflussfaktoren (5.1.2.1 bis 5.1.2.4) unverändert.
- Im **Potenzialszenario** kann Hamburg durch die höheren Volumina neue attraktive Hinterland-Verbindungen (z.B. Bahnlinien) in verschiedene Hinterlandregionen aufbauen („Masseneffekt“). Dadurch kann der Hafen im Hinterland leichte Marktanteilsgewinne verbuchen, insbesondere gegenüber den Westhäfen. Je nach Marktentwicklung haben diese Marktanteilsgewinne 2025 ein Volumen von ca. 120-180 Tsd. TEU.
- Im **Chancenszenario** kann Hamburg durch die höheren Volumina neue attraktive Hinterland-Verbindungen (z.B. Bahnlinien) in verschiedene Hinterlandregionen aufbauen („Masseneffekt“). Zusätzlich werden ostgehende Verkehre zur Minimierung von Nachlaufkosten wieder verstärkt in Hamburg umgeschlagen. Dadurch kann der Hafen im Hinterland Marktanteilsgewinne gegenüber Bremerhaven und den Westhäfen verbuchen. Insgesamt erhöhen sich die Umschlagvolumen je nach Marktentwicklung um 250 bis 360 Tsd. TEU gegenüber dem Basisszenario.
- Im **Risikoszenario** gewinnen die übrigen Nordrangehäfen für die ostgehenden Verkehre an Bedeutung. In Ungarn, Österreich, Tschechien und der Slowakei sowie – in geringem Maße – in Bayern gewinnen darüber hinaus die Häfen Koper und Triest Marktanteile.²² Das Gesamtvolumen, das diese Häfen zusätzlich zu ihren aktuellen Märkten hinzugewinnen können, wird selbst bei Realisierung aller aktuell geplanten bzw. erwogenen

²² Eine mögliche Steigerung der Marktanteile der Mittelmeer- und Schwarzmeerhäfen im Raum Moskau würde die Hinterlandverkehre des Hamburger Hafens kaum berühren, da Russland nur einen sehr geringen Anteil an den Hinterlandverkehren des Hamburger Hafens hat. Diese Verkehre würden vielmehr – ebenso wie die Direktanläufe im Ostseeraum – das Marktvolumen der Nordrangehäfen im Transshipment verringern. Diese würden jedoch von den bereits unter 5.1.2.1 angenommenen starken Abschlüssen zum Basisszenario bei den Marktanteilen Hamburgs überlagert.

Kapazitätserweiterungen bis 2020 maximal 1,5 Mio. TEU betragen können. Da der Marktanteil Hamburgs in diesen Regionen in der Nordrange fast zwei Drittel beträgt, ist Hamburg davon am Stärksten betroffen. Insgesamt verliert Hamburg bis 2025 mehr als 1 Mio. TEU an Wettbewerber.

5.2 Prognose der Containerumschlagpotenziale

Aus den drei genannten unterschiedlichen Wirtschaftsprognosen von IHS Global Insight wurden jeweils Prognosen der Umschlagpotenziale für den Gesamtmarkt Nordrange erstellt. Dabei wurde auch das sich aus den Im- und Exporten ergebende Ladungsungleichgewicht („Imbalance“) ermittelt und als Basis für die Schätzung der Leercontainerverkehre in den jeweiligen Wirtschaftsprognosen genutzt. Das Umschlagpotenzial des Hamburger Hafens ergibt sich aus dieser allgemeinen Marktentwicklung in den einzelnen Marktsegmenten, Hinterlandregionen und Fahrtgebieten sowie aus den getroffenen Annahmen zur Marktanteilsentwicklung (d.h. aus den Wettbewerbsszenarien).

5.2.1 Prognose der Containerumschlagpotenziale unter der neutralen Weltwirtschaftsprognose

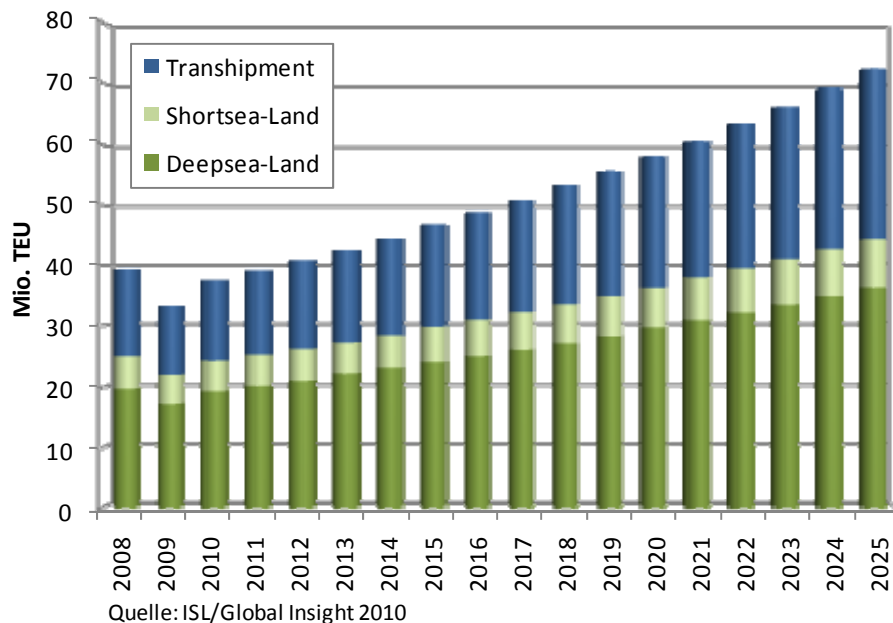


Im Folgenden wird die Prognose für das Umschlagpotenzial auf Basis des neutralen Wirtschaftsszenarios dargestellt. Dabei wird zunächst das Gesamtmarktvolumen dargestellt, wie es sich aus der reinen Außenhandelsentwicklung bis 2025 ergeben würde (ohne Berücksichtigung von Umschlagverlusten durch Direktanläufe in den Ostseeraum oder den Verlust von Marktanteilen an die Südrangehäfen). Im Folgenden wird die Entwicklung des Umschlagpotenzials des Hamburger Hafens im Basis-Wettbewerbsszenario sowie in den Alternativszenarien dargestellt.

5.2.1.1 Gesamtmarkt: neutrale Wirtschaftsprognose



In den Hubhäfen der Hamburg-Le Havre-Range wurden im Jahr 2008 39,2 Mio. TEU umgeschlagen. Unter Berücksichtigung der Wachstumsdynamiken der einzelnen Teilmärkte und deren regionaler Zusammensetzung (basierend auf Daten des ISL/Global Insight Containerverkehrsmodells) wird sich das Marktvolumen nach einem Rückgang von 16 % im Jahr 2009 in den Jahren bis 2025 auf 72,3 Mio. TEU erhöhen. Dies entspricht einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von 5,0 % (2009-2025). Dabei entwickeln sich die Deepsea-Land-Verkehre mit 4,8 % ungefähr entsprechend dem durchschnittlichen Wachstum, während die Transshipmentverkehre mit 5,7 % deutlich überdurchschnittlich wachsen. Bei dem Gros der Shortsea-Land-Verkehre handelt es sich demgegenüber um Außenhandelsbeziehungen zwischen entwickelten Volkswirtschaften, woraus letztlich auch die leicht geringere Wachstumsrate von durchschnittlich 3,5 % p.a. für dieses Segment resultiert.

Abb. 64 Containerumschlagpotenziale der Nordrangehäfen bis 2025, neutrale Wirtschaftsprognose, ohne Berücksichtigung von Direktanläufen im Ostseeraum

Anmerkung: Ohne Berücksichtigung möglicher Ostsee-Direktanläufe oder Marktanteilsgewinne der Südrangehäfen.

Quelle: ISL/IHS Global Insight

Auch innerhalb der Marktsegmente ergeben sich deutlich unterschiedliche Wachstumsraten in den verschiedenen regionalen Märkten. Sowohl im Transshipment- als auch im Hinterlandverkehr ist Mittel- und Osteuropa langfristig weiter der wichtigste Wachstumsmarkt mit 6,7 bzw. 6,2 % durchschnittlichem Wachstum bis 2025. Die Dynamik des deutschen Marktes liegt mit 4,9 % ungefähr im Durchschnitt, Nordeuropa und die übrigen Staaten Westeuropas leicht darunter.

Tab. 29 Neutrale Wirtschaftsprognose: Umschlagpotenziale der Nordrangehäfen bis 2025

Hinterland-/Transshipmentregionen	Mio. TEU					Jährl. Wachstumsrate		Anteil an Gesamt	
	2008	2009*	2015	2020	2025	2008-2009	2009-2025	2009*	2025
Hinterlandverkehre									
Deutschland	9,6	8,4	11,8	14,5	17,9	-12,9%	4,9%	25%	25%
übr. West- und Nordeuropa	14,3	12,5	16,5	20,0	24,1	-12,6%	4,2%	38%	33%
Mittel- und Osteuropa	1,0	0,9	1,3	1,8	2,3	-16,2%	6,2%	3%	3%
Hinterland gesamt	24,9	21,7	29,7	36,3	44,3	-12,8%	4,6%	65%	61%
Transshipmentverkehre (doppelt gezählt)									
Ostseeraum	10,8	8,6	12,7	16,4	21,5	-20,0%	5,9%	26%	30%
Nordeuropa	5,1	4,1	5,8	7,1	8,7	-19,0%	4,8%	12%	12%
Mittel- und Osteuropa	5,7	4,5	7,0	9,4	12,8	-20,9%	6,7%	14%	18%
übrige Regionen	3,5	2,9	4,2	5,2	6,5	-17,3%	5,2%	9%	9%
Transshipment gesamt	14,3	11,5	16,9	21,6	27,9	-19,3%	5,7%	35%	39%
Gesamtumschlag	39,2	33,2	46,6	57,9	72,3	-15,2%	5,0%	100%	100%

Anmerkung: Ohne Berücksichtigung möglicher Ostsee-Direktanläufe oder Marktanteilsgewinne der Südrangehäfen.

Quelle: ISL/IHS Global Insight

Trotz dieser unterschiedlichen Wachstumsdynamiken wird sich die Struktur des Gesamtmarktes nur geringfügig ändern. Deutschland bleibt der mit Abstand bedeutendste Markt mit einem An-

teil von ca. einem Viertel. Unter der Annahme, dass sich in den Transportketten bis 2025 keine strukturellen Änderungen ergeben, gewinnen die Staaten Mittel- und Osteuropas an Bedeutung und erhöhen ihren Anteil von 17 % in 2008 auf 21 % in 2025.

Das Gesamtvolumen von 72,3 Mio. TEU, das bis 2025 erwartet wird, muss jedoch nicht notwendigerweise wie bisher über die Nordrangehäfen abgewickelt werden. Direktanläufe in den Ostseeraum als Alternative zu Transshipmentverkehren in der Nordrange sowie steigende Marktanteile der Südrangehäfen (v.a. Koper und Triest) können – je nach Wettbewerbsszenario – den für die Nordrangehäfen verbleibenden Gesamtmarkt reduzieren. Im Risiko-Wettbewerbsszenario reduziert sich der Gesamtmarkt auf 67,8 Mio. TEU, im Basisszenario auf 70,9 Mio. Im Potenzial-szenario wachsen die Südrangehäfen mit dem Markt, Direktanläufe in die Ostsee werden nach der Erholung der Schifffahrtmärkte und der Charterpreise wieder eingestellt, so dass sich der Gesamtmarkt nur mittelfristig verringert, 2025 jedoch die 72,3 Mio. TEU erreicht.

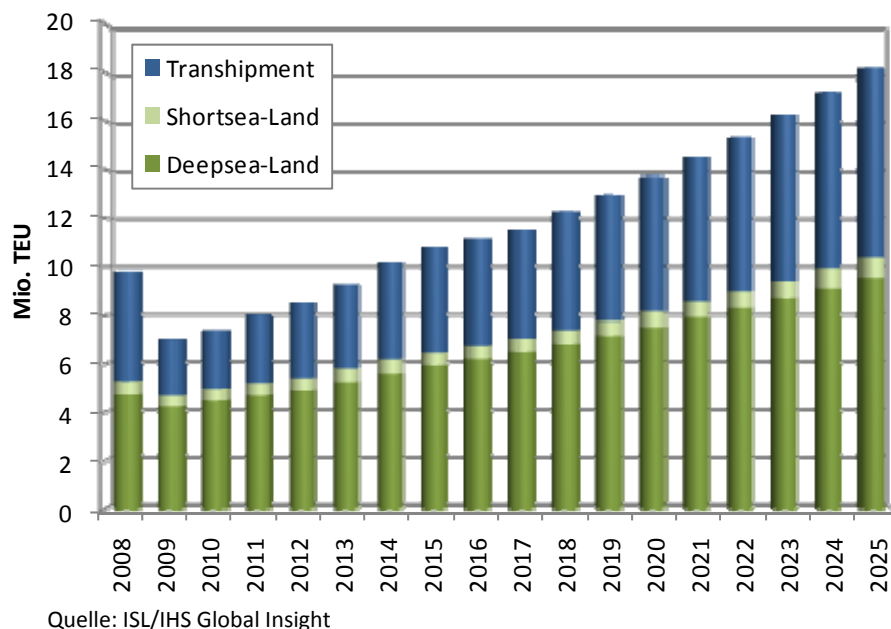
5.2.1.2 Hamburg: Basisszenario der neutralen Wirtschaftsprognose



Bremsend auf die Wachstumsdynamik des Hamburger Hafens wirkt sich neben den kurzfristig weiter an Bedeutung gewinnenden Direktanläufen im Ostseeraum auch der Markteintritt Wilhelmshavens aus. Hier dürften in den Jahren von 2012-2017 Marktanteilsverluste in den schnell wachsenden Transshipmentmärkten zu beobachten sein. Gleichzeitig wird erwartet, dass die Fahrrinnenanpassung der Elbe die Marktposition des Hamburger Hafens stärkt.

Insgesamt resultiert aus den Annahmen des Basisszenarios im Jahr 2025 ein Umschlagpotenzial von 18,7 Mio. TEU. Für die Hinterlandverkehre wird mit einem vergleichsweise stetigen Wachstum gerechnet, das im Durchschnitt der Jahre 2009-2025 5,1 % p.a. beträgt.

Abb. 65 Containerumschlagpotenziale für den Hafen Hamburg bis 2025, neutrale Wirtschaftsprognose, Basis-Wettbewerbsszenario



Die Wachstumspotenziale im Transshipmentverkehr werden kurzfristig durch den verschärften Wettbewerb und die weiter anhaltende Überkapazität in der Containerschifffahrt, die eine tendenzielle Reduzierung (beispielsweise durch zusätzliche Direktanläufe) der Transshipmentvolumen begünstigt, beeinträchtigt. Gegen Ende des Betrachtungszeitraums jedoch profitiert Ham-

burg wieder in vollem Umfang vom Marktwachstum und kann aufgrund bestehender Kapazitätsreserven sogar noch Marktanteile innerhalb der östlichen Nordrange hinzugewinnen.

Insgesamt resultiert aus den Annahmen ein Marktanteilsgewinn für den Hamburger Hafen in Relation zu seinem Anteil aus dem Jahr 2008. Zwar werden die Marktanteilsverluste in den Transshipmentmärkten nur teilweise wieder aufgefangen, aber der für Hamburg zur Zeit ebenso wichtige Deepsea-Land-Umschlag kann aufgrund der höheren Wachstumsdynamik der osteuropäischen Volkswirtschaften den gesamten Prognosezeitraum über Marktanteile für den Hamburger Hafen gewinnen.

Bis 2025 erreicht der Hamburger Hafen ein Umschlagpotenzial von 18,7 Mio. TEU, darunter 10,4 Mio. TEU Hinterlandverkehre und 8,3 Mio. TEU Transshipment. Trotz einer durchschnittlichen Wachstumsrate von fast acht Prozent im Transshipment bleiben die Hinterlandverkehre das bedeutendste Segment. Aufgrund der starken Marktanteilsverluste im Transshipment in 2009, die nicht vollständig wieder ausgeglichen werden, liegt der Anteil der Hinterlandverkehre im Jahr 2025 bei 55 %.

Tab. 30 Containerumschlagpotenziale des Hamburger Hafens und des Gesamtmarktes 2015-2025, neutrale Wirtschaftsprognose, Basisszenario

	Umschlag in Mio. TEU					Durchschnittliche Wachstumsraten				
	IST 2008	VORL. 2009	Prognose			VORL. '08-'09	Prognose			
			2015	2020	2025		'09-'15	'15-'20	'20-'25	'09-'25
Hafen Hamburg	9,8	7,1	11,1	14,1	18,7	-27,6%	7,8%	4,9%	5,8%	6,3%
davon Transshipment	4,5	2,4	4,7	6,0	8,3	-47,1%	12,0%	5,0%	6,9%	8,2%
davon Deepsea-Land	4,8	4,2	5,9	7,5	9,6	-10,7%	5,7%	4,9%	4,9%	5,2%
davon Shortsea-Land	0,5	0,5	0,5	0,6	0,8	-14,9%	2,5%	3,4%	4,6%	3,4%
Hamburg-Le Havre Range	39,2	33,2	45,7	56,8	70,9	-15,2%	5,4%	4,5%	4,5%	4,8%
davon Transshipment	14,3	11,5	16,3	20,8	27,0	-19,3%	5,9%	5,0%	5,3%	5,5%
davon Deepsea-Land	19,7	17,1	23,7	29,2	35,9	-13,2%	5,6%	4,3%	4,2%	4,8%
davon Shortsea-Land	5,2	4,6	5,7	6,8	8,0	-11,7%	3,6%	3,4%	3,4%	3,5%

	Marktanteile					Marktanteilsveränderungen				
	2008	2009	2015	2020	2025	'08-'09	'09-'15	'15-'20	'20-'25	'09-'25
Hafen Hamburg	24,9%	21,3%	24,4%	24,9%	26,4%	-3,6%	3,1%	0,5%	1,5%	5,1%
im Transshipment	31,3%	20,5%	28,7%	28,6%	30,9%	-10,8%	8,2%	-0,1%	2,2%	10,3%
im Deepsea-Land	24,2%	24,8%	25,0%	25,8%	26,6%	0,7%	0,2%	0,8%	0,9%	1,8%
im Shortsea-Land	10,5%	10,1%	9,4%	9,4%	10,0%	-0,4%	-0,6%	0,0%	0,6%	-0,1%

Quelle: ISL/IHS Global Insight

Innerhalb Europas wird Mittel- und Osteuropa das dynamischste Fahrtgebiet bleiben – sowohl im Transshipment- als auch im Shortsea-Land-Verkehr. Insgesamt wird der Verkehr zwischen dem Hamburger Hafen und den Häfen Mittel- und Osteuropas bis 2025 auf schätzungsweise 2,4 Mio. TEU zunehmen – ein durchschnittliches Wachstum von 8,5 % gegenüber 2009 (vgl. Tab. 31). Dieses besonders starke Wachstum erklärt sich neben der besonderen Wachstumsdynamik der Korrespondenzländer auch aus Rückholeffekten im Transshipment.

Von der Rückgewinnung von Marktanteilen im Transshipment profitiert über den „Long Haul“ auch der Überseeverkehr, der bis 2015 mit 7,4 % p.a. wächst. Nach 2015 liegt das durchschnittliche jährliche Wachstum zwischen 5,0 und 6,1 % p.a. China wird langfristig wieder zu einem zentralen Wachstumsmotor mit jährlichen Zugewinnen von über 6 % auch über 2015 hinaus.

Tab. 31 Containerumschlagpotenziale des Hamburger Hafens 2015-2025 nach Fahrtgebieten, neutrale Wirtschaftsprognose, Basisszenario

Fahrtgebiete	Containerumschlag in 1.000 TEU					Jährl. Wachstumsraten				
	2008	2009*	2015	2020	2025	'08-09*	'09-'15	'15-'20	'20-'25	'09-'25
Europa	3138	1970	3298	4131	5583	-37,2%	9,0%	4,6%	6,2%	6,7%
Westeuropa	526	452	603	736	923	-14,1%	4,9%	4,1%	4,6%	4,6%
Nordeuropa	1247	836	1383	1673	2217	-32,9%	8,7%	3,9%	5,8%	6,3%
Mittel- und Osteuropa	1326	647	1274	1678	2390	-51,2%	11,9%	5,7%	7,3%	8,5%
Südosteuropa	38	34	38	44	53	-12,3%	2,2%	3,0%	3,6%	2,9%
Deepsea	6631	5105	7830	9997	13106	-23,0%	7,4%	5,0%	5,6%	6,1%
Nordafrika	68	61	82	94	113	-10,0%	5,0%	2,9%	3,7%	3,9%
Westafrika	67	60	80	91	110	-11,0%	4,9%	2,7%	3,8%	3,9%
Ostafrika	1	0	1	1	1	-12,6%	5,3%	2,8%	3,2%	3,9%
Südafrika	52	46	60	67	79	-10,8%	4,3%	2,3%	3,6%	3,4%
Nordamerika	358	250	345	402	485	-30,1%	5,5%	3,1%	3,8%	4,2%
Mittelamerika	69	52	72	82	97	-25,4%	5,7%	2,6%	3,6%	4,1%
Südamerika	438	337	487	552	652	-22,9%	6,3%	2,6%	3,4%	4,2%
Westasien	390	343	450	531	639	-12,1%	4,6%	3,4%	3,8%	4,0%
Südostasien	1323	1073	1535	1856	2302	-18,9%	6,1%	3,9%	4,4%	4,9%
Nordostasien	3818	2842	4672	6267	8565	-25,6%	8,6%	6,1%	6,4%	7,1%
Ozeanien	47	40	49	54	62	-15,0%	3,3%	2,2%	2,8%	2,8%
Insgesamt	9769	7075	11128	14128	18689	-27,6%	7,8%	4,9%	5,8%	6,3%

* vorläufige Zahlen

Quelle: ISL/IHS Global Insight

Durch die unterschiedliche Dynamik der einzelnen Märkte verschieben sich langfristig auch die Anteile dieser Märkte am Gesamtvolumen. Während der Anteil des Fahrtgebiets Mittel- und Osteuropa am Gesamtumschlag 2009 von 13,6 % auf schätzungsweise 9,1 % zurückging, wird er bis 2025 wieder auf 12,8 % ansteigen. Auch die Bedeutung des Fahrtgebietes Nordostasien wird zunehmen. Bereits 2008 entfielen fast 40 % der in Hamburg umgeschlagenen Container auf dieses Fahrtgebiet, 2025 werden es mehr als 45 % sein.

Tab. 32 Containerhinterlandverkehre des Hamburger Hafens 2015-2025 nach Hinterlandregionen, neutrale Wirtschaftsprognose, Basisszenario, vor Distribution

Hinterlandregionen	Tsd. TEU					Jährl. Wachstumsrate		Anteil an Gesamt	
	2008	2009*	2015	2020	2025	2008-2009	2009-2025	2009*	2025
Deutschland	4117	3670	5058	6342	8030	-10,8%	5,0%	78%	77%
übr. West- und Nordeuropa	428	377	487	601	747	-11,9%	4,4%	8%	7%
Österreich	186	163	197	241	297	-12,6%	3,8%	4%	3%
Dänemark	157	138	188	236	298	-11,9%	4,9%	3%	3%
Schweiz	80	72	96	118	144	-10,2%	4,4%	2%	1%
Mittel- und Osteuropa	756	663	914	1223	1590	-12,3%	5,6%	14%	15%
Tschechien	365	321	430	582	771	-12,0%	5,6%	7%	7%
Polen	282	248	360	485	628	-11,9%	6,0%	5%	6%
Ungarn	66	55	71	89	110	-16,5%	4,4%	1%	1%
Slowakei	43	38	54	66	81	-11,2%	4,8%	1%	1%
Hinterland gesamt	5300	4709	6459	8166	10367	-11,1%	5,1%	100%	100%

* vorläufige Zahlen

Quelle: ISL/IHS Global Insight

Auch im Hinterlandverkehr zeigen sich unterschiedliche Wachstumstendenzen. Tschechien und Polen gewinnen durch ihr höheres Marktwachstum leicht an Bedeutung zu Lasten der deutschen Hinterlandregionen und zu Lasten der Alpenländer. In Österreich, Ungarn und der Slowakei verliert Hamburg außerdem Marktanteile an die Südranghäfen Koper und Triest.

Trotz der zunehmenden Bedeutung Mittel- und Osteuropas wird jedoch das deutsche Hinterland mit einem Anteil von etwa drei Vierteln auch langfristig der mit Abstand bedeutendste Markt für den Hamburger Hafen bleiben. Die Loco-Verkehre profitieren dabei vom Wachstum in Mittel- und Osteuropa, da ein Teil von deren Importen über Distributionszentren im Hamburger Raum abgewickelt wird.

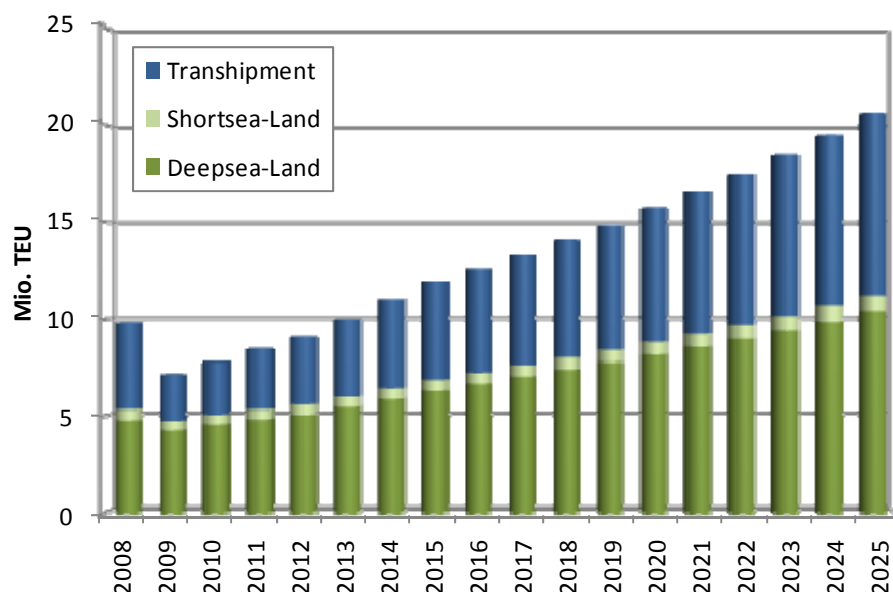
5.2.1.3 Hamburg: Potenzialszenario der neutralen Wirtschaftsprognose



In der Potenzial-Prognose wird davon ausgegangen, dass Direktanläufe im Ostseeraum ein kurzfristiges Phänomen bleiben, das im Wesentlichen aus den umfangreichen Verwerfungen der Containerschiffahrtsmärkte resultiert. Ausgedrückt in TEU wird auch hier bis zum Jahr 2015 eine Einbuße von rund 0,6 Mio. TEU erwartet, allerdings wird in den Folgejahren von einem raschen Einbruch dieser Mengen ausgegangen.

Hinsichtlich des Basis-Effekts, der im Hamburger Hafen im Jahr 2010 zu einem weiteren Marktanteilsverlust führen würde, geht die Potenzialprognose von erkennbaren Rückholeffekten aus. Auch in der Potenzialprognose wirkt sich der Markteintritt Wilhelmshavens bremsend auf die Entwicklung der Transshipmentpotenziale aus, allerdings wird unterstellt, dass der Hafen Hamburg verglichen mit dem Basisszenario weniger stark betroffen sein wird. Gleichzeitig wird davon ausgegangen, dass sich die Anpassung des Elbfahrwassers etwas positiver auf die Entwicklung der Marktanteile insgesamt auswirkt.

Abb. 66 Containerumschlagpotenziale für den Hafen Hamburg bis 2025
neutrale Wirtschaftsprognose, Potenzialszenario



Quelle: ISL/IHS Global Insight

Insgesamt resultiert aus den Annahmen des Potenzialszenarios im Jahr 2025 ein Umschlagpotenzial von 20,5 Mio. TEU (neutrale Wirtschaftsprognose). Die angenommene umfangreiche Erho-

lung der Transshipmentmärkte verzerrt dabei die stabile und dynamische Entwicklung der Deep-sea-Hinterlandverkehre (+5,7 % p.a. von 2009 bis 2025).

Tab. 33 Containerumschlagpotenziale des Hamburger Hafens und des Gesamtmarktes 2015-2025, neutrale Wirtschaftsprognose, Potenzialszenario

	Umschlag in Mio. TEU					Durchschnittliche Wachstumsraten				
	IST 2008	VORL. 2009	Prognose			VORL. '08-'09	Prognose			
			2015	2020	2025		'09-'15	'15-'20	'20-'25	'09-'25
Hafen Hamburg	9,8	7,1	11,9	15,6	20,5	-27,6%	9,1%	5,6%	5,5%	6,9%
davon Transshipment	4,5	2,4	5,1	6,9	9,4	-47,1%	13,7%	6,1%	6,4%	9,0%
davon Deepsea-Land	4,8	4,2	6,3	8,1	10,3	-10,7%	6,7%	5,3%	4,9%	5,7%
davon Shortsea-Land	0,5	0,5	0,6	0,7	0,8	-14,9%	2,9%	3,6%	4,4%	3,6%
Hamburg-Le Havre Range	39,2	33,2	45,9	57,9	72,3	-15,2%	5,5%	4,8%	4,5%	5,0%
davon Transshipment	14,3	11,5	16,3	21,6	27,9	-19,3%	5,9%	5,8%	5,3%	5,7%
davon Deepsea-Land	19,7	17,1	23,9	29,5	36,3	-13,2%	5,7%	4,4%	4,2%	4,8%
davon Shortsea-Land	5,2	4,6	5,7	6,8	8,0	-11,7%	3,6%	3,4%	3,4%	3,5%
	Marktanteile					Marktanteilsveränderungen				
	2008	2009	2015	2020	2025	'08-'09	'09-'15	'15-'20	'20-'25	'09-'25
Hafen Hamburg	24,9%	21,3%	26,0%	27,0%	28,4%	-3,6%	4,7%	1,0%	1,3%	7,1%
im Transshipment	31,3%	20,5%	31,3%	31,8%	33,6%	-10,8%	10,8%	0,5%	1,8%	13,0%
im Deepsea-Land	24,2%	24,8%	26,2%	27,4%	28,3%	0,7%	1,4%	1,2%	0,9%	3,5%
im Shortsea-Land	10,5%	10,1%	9,7%	9,8%	10,3%	-0,4%	-0,4%	0,0%	0,5%	0,2%

Quelle: ISL/IHS Global Insight

Bis 2025 erreicht der Hamburger Hafen einen erkennbaren Marktanteilsgewinn in Relation zu seinem Anteil im Jahr 2008. Die verlorenen Marktanteile in den Transshipmentmärkten können mittelfristig zurückgewonnen werden und die Fahrrinnenanpassung der Elbe wirkt sich im Vergleich zum Basisszenario noch positiver auf die Entwicklung der Hinterlandverkehre aus.

Tab. 34 Containerumschlagpotenziale des Hamburger Hafens 2015-2025 nach Fahrtgebieten, neutrale Wirtschaftsprognose, Potenzialszenario

Fahrtgebiete	Containerumschlag in 1.000 TEU					Jährl. Wachstumsraten				
	2008	2009*	2015	2020	2025	'08-'09*	'09-'15	'15-'20	'20-'25	'09-'25
Europa	3138	1970	3552	4649	6183	-37,2%	10,3%	5,5%	5,9%	7,4%
Westeuropa	526	452	637	795	994	-14,1%	5,9%	4,6%	4,6%	5,0%
Nordeuropa	1247	836	1495	1900	2469	-32,9%	10,2%	4,9%	5,4%	7,0%
Mittel- und Osteuropa	1326	647	1380	1907	2665	-51,2%	13,4%	6,7%	6,9%	9,2%
Südosteuropa	38	34	39	46	55	-12,3%	2,7%	3,3%	3,5%	3,1%
Deepsea	6631	5105	8359	10988	14302	-23,0%	8,6%	5,6%	5,4%	6,7%
Nordafrika	68	61	87	104	123	-10,0%	6,1%	3,5%	3,5%	4,5%
Westafrika	67	60	85	100	119	-11,0%	6,0%	3,3%	3,7%	4,4%
Ostafrika	1	0	1	1	1	-12,6%	6,5%	3,4%	3,1%	4,4%
Südafrika	52	46	64	73	87	-10,8%	5,5%	2,8%	3,4%	4,0%
Nordamerika	358	250	369	442	529	-30,1%	6,7%	3,7%	3,7%	4,8%
Mittelamerika	69	52	77	90	107	-25,4%	6,8%	3,3%	3,4%	4,6%
Südamerika	438	337	519	607	712	-22,9%	7,5%	3,2%	3,2%	4,8%
Westasien	390	343	480	582	697	-12,1%	5,8%	3,9%	3,7%	4,5%
Südostasien	1323	1073	1638	2039	2512	-18,9%	7,3%	4,5%	4,3%	5,5%
Nordostasien	3818	2842	4988	6890	9348	-25,6%	9,8%	6,7%	6,3%	7,7%
Ozeanien	47	40	52	59	68	-15,0%	4,5%	2,7%	2,7%	3,4%
Insgesamt	9769	7075	11911	15637	20485	-27,6%	9,1%	5,6%	5,5%	6,9%

* vorläufige Zahlen

Quelle: ISL/IHS Global Insight

Durch die schnelle Rückgewinnung der verlorenen Marktanteile im Transshipment ergibt sich im Potenzialszenario für die Fahrtgebiete Nordeuropa sowie Mittel- und Osteuropa ein besonders starkes Wachstum gegenüber 2009, so dass die in 2008 umgeschlagenen Mengen bereits 2015 wieder deutlich übertroffen werden. Der gesamte innereuropäische Containerverkehr des Hamburger Hafens liegt dadurch 2015 knapp 8 % über dem Basisszenario.

Der außereuropäische Verkehr profitiert ebenfalls vom Wachstum des Transshipmentvolumens sowie von Marktanteilsgewinnen im Hinterland, die vor allem nach der Elbfahrrinnenanpassung erwartet werden. Mit einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate von 8,6 % wird das Deepsea-Volumen bis 2015 auf über 8 Mio. TEU anwachsen.

Auch im Hinterland gewinnt der Hamburger Hafen im Potenzialszenario Marktanteile gegenüber seinen Wettbewerbern. Bereits 2015 wird das Volumen aus dem Jahr 2008 um mehr als ein Viertel übertroffen, bis 2025 werden 11,1 Mio. TEU erwartet, ca. 0,7 Mio. TEU mehr als im Basis-szenario. Die Marktanteilsgewinne betreffen alle Regionen, in denen Hamburg in Konkurrenz steht zu anderen Häfen. Durch das stärkere Marktwachstum in Mittel- und Osteuropa in Verbindung mit Marktanteilsgewinnen des Hamburger Hafens erhöht sich das Hinterlandvolumen gegenüber 2008 dort um 6,3 % jährlich auf 1,8 Mio. TEU in 2025.

Tab. 35 Containerhinterlandverkehre des Hamburger Hafens 2015-2025 nach Hinterlandregionen, neutrale Wirtschaftsprognose, Potenzialszenario, vor Distribution

Hinterlandregionen	Tsd. TEU					Jährl. Wachstumsrate		Anteil an Gesamt	
	2008	2009*	2015	2020	2025	2008-2009	2009-2025	2009*	2025
Deutschland	4117	3670	5294	6757	8535	-10,8%	5,4%	78%	77%
übr. West- und Nordeuropa	428	377	520	654	811	-11,9%	4,9%	8%	7%
Österreich	186	163	221	274	337	-12,6%	4,7%	4%	3%
Dänemark	157	138	195	249	314	-11,9%	5,3%	3%	3%
Schweiz	80	72	100	124	152	-10,2%	4,8%	2%	1%
Mittel- und Osteuropa	756	663	999	1358	1762	-12,3%	6,3%	14%	16%
Tschechien	365	321	486	669	883	-12,0%	6,5%	7%	8%
Polen	282	248	372	512	661	-11,9%	6,3%	5%	6%
Ungarn	66	55	80	102	126	-16,5%	5,3%	1%	1%
Slowakei	43	38	61	76	92	-11,2%	5,7%	1%	1%
Hinterland gesamt	5300	4709	6814	8769	11108	-11,1%	5,5%	100%	100%

* vorläufige Zahlen

Quelle: ISL/IHS Global Insight

Auch in diesem Szenario bleibt jedoch das deutsche Hinterland mit einem Anteil von etwa drei Vierteln der mit Abstand bedeutendste Markt für den Hamburger Hafen.

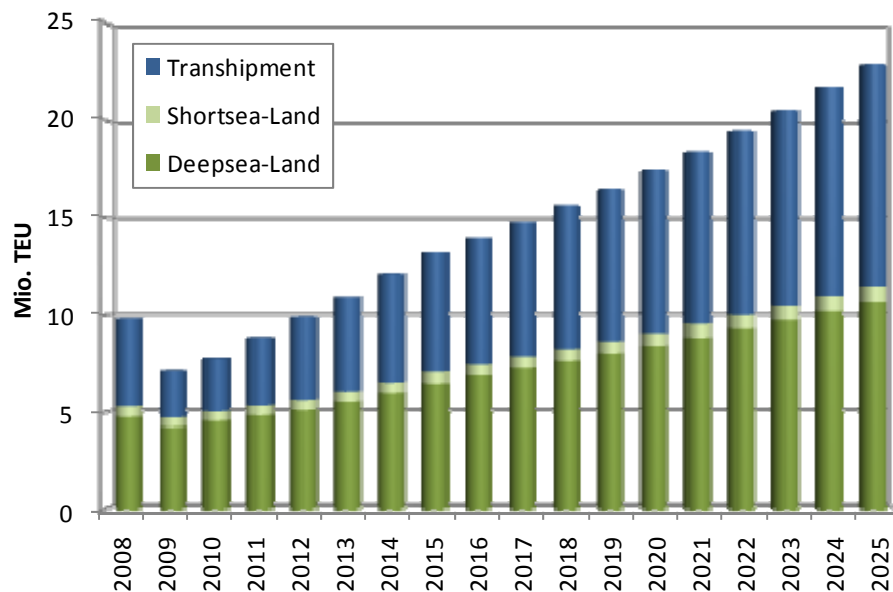
5.2.1.4 Hamburg: Chancenszenario der neutralen Wirtschaftsprognose



Im Chancenszenario wird davon ausgegangen, dass der Hamburger Hafen seine Marktanteilsverluste im Transshipment aus den Jahren 2008/2009 bereits vor Wirksamwerden der Fahrrinnenanpassung wieder ausgleicht. Mit der Fahrrinnenanpassung erreicht Hamburg im Transshipment schließlich einen Marktanteil wie im Jahr 2005. Durch das überproportionale Wachstum im Ostsee-Transshipment, dass in den vergangenen Jahren zu beobachten war und das aller Voraussicht nach auch in den kommenden Jahren anhalten wird, steigt dadurch der Marktanteil des Hamburger Hafens im Gesamtumschlag auf ein Niveau, das leicht über dem des Jahres 2005 liegt. Zusätzlich werden auch im Hinterland durch neue Blockzugverbindungen Marktanteile hinzugewonnen, insbesondere bei den ostgehenden Verkehren. Wie im Potenzialszenario wird davon ausgegangen, dass Direktanläufe in den Ostseeraum nach einer Erholung der Charrerraten wieder eingestellt werden.

Auch im Chancenszenario wirkt sich der Markteintritt Wilhelmshavens bremsend auf die Entwicklung der Transshipmentpotenziale aus, allerdings wird unterstellt, dass der Hafen Hamburg verglichen mit dem Basisszenario weniger stark betroffen sein wird. Gleichzeitig wird davon ausgegangen, dass sich die Anpassung des Elbfahrwassers ähnlich stark auf die Marktanteile auswirkt wie frühere Fahrrinnenanpassungen in Nordrangehäfen.

Abb. 67 Containerumschlagpotenziale für den Hafen Hamburg bis 2025
neutrale Wirtschaftsprognose, Chancenszenario



Quelle: ISL/IHS Global Insight

Insgesamt resultiert aus den Annahmen des Chancenszenarios im Jahr 2025 ein Umschlagpotenzial von 22,8 Mio. TEU. Während die Deepsea-Hinterlandverkehre über den gesamten Prognosezeitraum stetig steigen, führen die Rückholeffekte im Transshipment zunächst zu einem rapiden Anstieg (17,4 % p.a. bis 2015), danach sinkt die durchschnittliche jährliche Wachstumsrate auf 6,2 bis 6,3 %.

Tab. 36 Containerumschlagpotenziale des Hamburger Hafens und des Gesamtmarktes 2015-2025, neutrale Wirtschaftsprognose, Chancenszenario

	Umschlag in Mio. TEU					Durchschnittliche Wachstumsraten				
	IST 2008	VORL. 2009	Prognose			VORL. '08-'09	Prognose			
			2015	2020	2025		'09-'15	'15-'20	'20-'25	'09-'25
Hafen Hamburg	9,8	7,1	13,2	17,4	22,8	-27,6%	11,0%	5,7%	5,6%	7,6%
davon Transshipment	4,5	2,4	6,2	8,4	11,4	-47,1%	17,4%	6,2%	6,3%	10,3%
davon Deepsea-Land	4,8	4,2	6,5	8,4	10,7	-10,7%	7,3%	5,3%	4,9%	5,9%
davon Shortsea-Land	0,5	0,5	0,6	0,7	0,8	-14,9%	2,9%	3,6%	4,4%	3,6%
Hamburg-Le Havre Range	39,2	33,2	45,9	57,9	72,3	-15,2%	5,5%	4,8%	4,5%	5,0%
davon Transshipment	14,3	11,5	16,3	21,6	27,9	-19,3%	5,9%	5,8%	5,3%	5,7%
davon Deepsea-Land	19,7	17,1	23,9	29,5	36,3	-13,2%	5,7%	4,4%	4,2%	4,8%
davon Shortsea-Land	5,2	4,6	5,7	6,8	8,0	-11,7%	3,6%	3,4%	3,4%	3,5%
	Marktanteile					Marktanteilsveränderungen				
	2008	2009	2015	2020	2025	'08-'09	'09-'15	'15-'20	'20-'25	'09-'25
Hafen Hamburg	24,9%	21,3%	28,8%	30,1%	31,6%	-3,6%	7,6%	1,2%	1,5%	10,3%
im Transshipment	31,3%	20,5%	38,0%	38,7%	40,7%	-10,8%	17,4%	0,7%	2,0%	20,1%
im Deepsea-Land	24,2%	24,8%	27,2%	28,4%	29,3%	0,7%	2,4%	1,2%	0,9%	4,5%
im Shortsea-Land	10,5%	10,1%	9,7%	9,8%	10,3%	-0,4%	-0,4%	0,0%	0,5%	0,2%

Quelle: ISL/IHS Global Insight

Im Chancenszenario erreicht der Hafen Hamburg bereits vor der Elbfahrrinnenanpassung wieder fast den Marktanteil, den der Hafen vor Beginn der Marktanteilsverluste Ende 2005 innehatte, so dass Hamburg wieder der zentrale Hub für den Ostseeraum ist und von der besonders dynamischen Entwicklung der Transshipmentverkehre mit diesem Raum profitiert. Langfristig wächst der Hamburger Hafen mit seinen Märkten und profitiert dabei in allen Teilsegmenten von deren besonderer Dynamik: der Ostseeraum im Transshipment, China im Deepsea-Land-Verkehr und Russland im Shortsea-Land-Verkehr.

Durch den starken Anstieg der Transshipmentverkehre liegt ein besonders hohes Wachstumspotenzial im Seeverkehr mit innereuropäischen Fahrtgebieten, insbesondere mit Nord- und Osteuropa. Gegenüber 2009 verdoppelt sich das innereuropäische Volumen bis 2015 und liegt damit knapp ein Drittel über dem entsprechenden Wert von 2008.

Der außereuropäische Verkehr profitiert ebenfalls vom Wachstum des Transshipmentvolumens sowie von Marktanteilsgewinnen im Hinterland, die vor allem nach der Elbfahrrinnenanpassung erwartet werden. Mit einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate von 10,1 % wird das Deepsea-Volumen bis 2015 auf über 9 Mio. TEU anwachsen.

Tab. 37 Containerumschlagpotenziale des Hamburger Hafens 2015-2025 nach Fahrtgebieten, neutrale Wirtschaftsprognose, Chancenszenario

Fahrtgebiete	Containerumschlag in 1.000 TEU					Jährl. Wachstumsraten				
	2008	2009*	2015	2020	2025	'08-'09*	'09-'15	'15-'20	'20-'25	'09-'25
Europa	3138	1970	4109	5411	7196	-37,2%	13,0%	5,7%	5,9%	8,4%
Westeuropa	526	452	669	838	1052	-14,1%	6,7%	4,6%	4,6%	5,4%
Nordeuropa	1247	836	1752	2237	2900	-32,9%	13,1%	5,0%	5,3%	8,1%
Mittel- und Osteuropa	1326	647	1649	2289	3189	-51,2%	16,9%	6,8%	6,9%	10,5%
Südosteuropa	38	34	40	47	56	-12,3%	2,9%	3,3%	3,5%	3,2%
Deepsea	6631	5105	9117	12006	15640	-23,0%	10,1%	5,7%	5,4%	7,2%
Nordafrika	68	61	95	113	134	-10,0%	7,6%	3,5%	3,5%	5,0%
Westafrika	67	60	92	108	130	-11,0%	7,5%	3,3%	3,7%	5,0%
Ostafrika	1	0	1	1	1	-12,6%	8,0%	3,4%	3,1%	5,0%
Südafrika	52	46	69	79	94	-10,8%	6,9%	2,9%	3,5%	4,6%
Nordamerika	358	250	401	482	577	-30,1%	8,2%	3,7%	3,7%	5,4%
Mittelamerika	69	52	84	99	117	-25,4%	8,5%	3,3%	3,5%	5,3%
Südamerika	438	337	566	663	780	-22,9%	9,0%	3,2%	3,3%	5,4%
Westasien	390	343	520	631	754	-12,1%	7,2%	3,9%	3,6%	5,0%
Südostasien	1323	1073	1782	2222	2740	-18,9%	8,8%	4,5%	4,3%	6,0%
Nordostasien	3818	2842	5451	7543	10240	-25,6%	11,5%	6,7%	6,3%	8,3%
Ozeanien	47	40	56	64	74	-15,0%	5,9%	2,8%	2,7%	3,9%
Insgesamt	9769	7075	13227	17416	22837	-27,6%	11,0%	5,7%	5,6%	7,6%

* vorläufige Zahlen

Quelle: ISL/IHS Global Insight

Im Hinterlandverkehr, der im Chancenszenario in Hamburg deutlich stärker zunimmt als in den übrigen Nordrangehäfen, steigt der Anteil der mittel- und osteuropäischen Hinterlandregionen leicht von 14 auf 17 %. Die zusätzlichen Marktanteilsgewinne in diesen Regionen gegenüber dem Basisszenario belaufen sich im Jahr 2015 auf knapp 200 Tsd. TEU.

Tab. 38 Containerhinterlandverkehre des Hamburger Hafens 2015-2025 nach Hinterlandregionen, neutrale Wirtschaftsprognose, Chancenszenario, vor Distribution

Hinterlandregionen	Tsd. TEU					Jährl. Wachstumsrate		Anteil an Gesamt	
	2008	2009*	2015	2020	2025	2008-2009	2009-2025	2009*	2025
Deutschland	4117	3670	5402	6893	8707	-10,8%	5,5%	78%	76%
übr. West- und Nordeuropa	428	377	531	668	828	-11,9%	5,0%	8%	7%
Österreich	186	163	225	280	344	-12,6%	4,8%	4%	3%
Dänemark	157	138	199	254	321	-11,9%	5,4%	3%	3%
Schweiz	80	72	102	127	155	-10,2%	4,9%	2%	1%
Mittel- und Osteuropa	756	663	1113	1503	1944	-12,3%	7,0%	14%	17%
Tschechien	365	321	542	740	974	-12,0%	7,2%	7%	8%
Polen	282	248	415	566	730	-11,9%	7,0%	5%	6%
Ungarn	66	55	89	113	139	-16,5%	5,9%	1%	1%
Slowakei	43	38	68	84	102	-11,2%	6,4%	1%	1%
Hinterland gesamt	5300	4709	7047	9064	11479	-11,1%	5,7%	100%	100%

* vorläufige Zahlen

Quelle: ISL/IHS Global Insight

Trotz der steigenden relativen Bedeutung des mittel- und osteuropäischen Raumes ist das Volumen der nord- und westeuropäischen Verkehre auch 2025 noch fünf Mal höher. Deutschland bleibt mit einem Anteil von 76 % an den gesamten Hinterlandverkehren der wichtigste Markt, wobei jedoch auch die Distributionsstandorte in der Metropolregion vom Wachstum in Mittel- und Osteuropa profitieren.

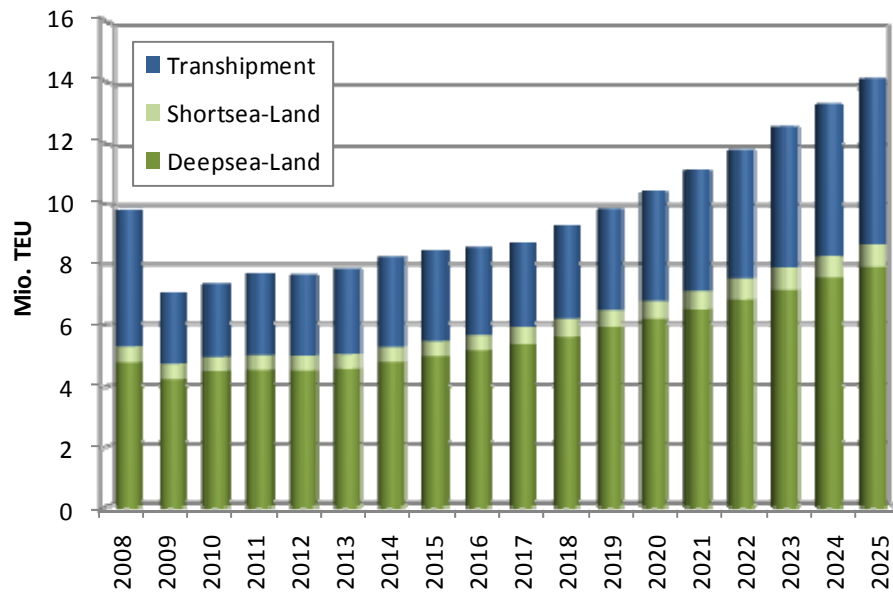
5.2.1.5 Hamburg: Risikoszenario der neutralen Wirtschaftsprognose



In der Risiko-Prognose wird davon ausgegangen, dass sich in der noch anhaltenden Marktschwäche der Containerschiffahrtsmärkte rasch eine hohe Anzahl von Diensten etablieren kann, die die Ostsee direkt mit Überseefahrtgebieten verbinden. Aus Sicht der Nordrangehäfen würde sich dadurch vor allem das Transhipmentpotenzial reduzieren. Bis zum Jahr 2015 könnte das gesamte Volumen der Direktanläufe 1,6 Mio. TEU erreichen. Unter der Annahme, dass sich diese Verkehrsströme in den Jahren von 2015-2025 entsprechend der Außenhandelsdynamik der eingebundenen Volkswirtschaften entwickeln können, würde im Jahr 2025 ein Volumen von rund 2,5 Mio. TEU zu erwarten sein.

Hinsichtlich des Basiseffektes des Jahres 2010 geht die Risiko-Prognose nur von einer minimalen Gegenbewegung aus, der Marktanteil des Hamburger Hafens bleibt bei ca. 20 %. Aufgrund der erhöhten Direktanläufe im Ostseeraum und einem stärkeren Wettbewerb durch Wilhelmshaven ist im Risikoszenario davon auszugehen, dass der Marktanteil des Hamburger Hafens weiter fällt und erst zu Beginn des nächsten Jahrzehnts wieder ein Transhipmentpotenzial erreicht wird, das dem Ist-Umschlag des Jahres 2008 entspräche. Dabei wird unterstellt, dass die Elbanpassung nur mäßig stabilisierende Impulse auf die Entwicklung der Marktanteile in den Transhipmentmärkten mit sich bringt. Gleichzeitig wird in der Risiko-Prognose unterstellt, dass in den Hinterlandmärkten Marktanteilsverluste an West- und Südhäfen zu beobachten sind – unter der Annahme, dass es dort gelingt, wettbewerbsfähige intermodale Netze zu etablieren.

Abb. 68 Containerumschlagpotenziale für den Hafen Hamburg bis 2025
neutrale Wirtschaftsprognose, Risikoszenario



Quelle: ISL/IHS Global Insight

Insgesamt resultiert aus den Annahmen des Risikoszenarios im Jahr 2025 ein Umschlagpotenzial von 14,1 Mio. TEU. Trotz des hohen Anteils dynamischer wachsender Volkswirtschaften im Hinterland des Hamburger Hafens kann der Elbhafen dabei seinen Marktanteil aus dem Jahr 2009 nur etwa konstant halten. Innerhalb des Risikoszenarios wird davon ausgegangen, dass es sich aus Sicht der Liniendienstbetreiber auch angesichts der stark reduzierten Transshipmentpotenziale rentieren wird, den Hamburger Hafen aufgrund seines hohen Hinterlandaufkommens anzulaufen. Modellrechnungen des ISL bestätigen diese Annahme.

Tab. 39 Containerumschlagpotenziale des Hamburger Hafens und des Gesamtmarktes 2015-2025, neutrale Wirtschaftsprognose, Risikoszenario

	Umschlag in Mio. TEU					Durchschnittliche Wachstumsraten				
	IST 2008	VORL. 2009	Prognose			VORL. '08-'09	Prognose			
			2015	2020	2025		'09-'15	'15-'20	'20-'25	'09-'25
Hafen Hamburg	9,8	7,1	8,5	10,4	14,1	-27,6%	3,0%	4,3%	6,2%	4,4%
davon Transshipment	4,5	2,4	3,0	3,6	5,4	-47,1%	3,9%	4,1%	8,3%	5,3%
davon Deepsea-Land	4,8	4,2	5,0	6,2	7,9	-10,7%	2,6%	4,5%	5,0%	4,0%
davon Shortsea-Land	0,5	0,5	0,5	0,6	0,8	-14,9%	1,8%	3,1%	4,8%	3,1%
Hamburg-Le Havre Range	39,2	33,2	43,7	54,4	67,8	-15,2%	4,7%	4,5%	4,5%	4,6%
davon Transshipment	14,3	11,5	15,5	19,8	25,7	-19,3%	5,0%	5,1%	5,3%	5,1%
davon Deepsea-Land	19,7	17,1	22,5	27,8	34,1	-13,2%	4,7%	4,3%	4,2%	4,4%
davon Shortsea-Land	5,2	4,6	5,7	6,8	8,0	-11,7%	3,6%	3,4%	3,4%	3,5%
	Marktanteile					Marktanteilsveränderungen				
	2008	2009	2015	2020	2025	'08-'09	'09-'15	'15-'20	'20-'25	'09-'25
Hafen Hamburg	24,9%	21,3%	19,3%	19,2%	20,8%	-3,6%	-1,9%	-0,2%	1,6%	-0,5%
im Transshipment	31,3%	20,5%	19,2%	18,4%	21,1%	-10,8%	-1,3%	-0,8%	2,7%	0,6%
im Deepsea-Land	24,2%	24,8%	22,0%	22,2%	23,1%	0,7%	-2,8%	0,2%	0,9%	-1,7%
im Shortsea-Land	10,5%	10,1%	9,1%	8,9%	9,5%	-0,4%	-1,0%	-0,2%	0,6%	-0,5%

Quelle: ISL/IHS Global Insight

Damit resultiert aus den Annahmen für den Hamburger Hafen ein annähernd konstanter Marktanteil in Relation zu 2009. Die verlorenen Marktanteile in den Transshipmentmärkten können mittelfristig nicht zurückgewonnen werden und eine tendenzielle Erholung zeichnet sich erst in den Jahren ab 2020 ab.

5.2.1.6 Hamburg: Zusammenfassung der Wettbewerbsszenarien der neutralen Wirtschaftsprognose



Die vorstehend beschriebenen Wettbewerbsszenarien zeigen, dass die Marktposition des Hamburger Hafens innerhalb der Nordrange (und gegenüber den Südrangehäfen) entscheidend ist für die künftigen Umschlagpotenziale. Während das durchschnittliche jährliche Wachstum des relevanten Marktes von 2009 bis 2025 bei 5,0 % liegt, beträgt es in Hamburg je nach Szenario zwischen 4,4 und 7,6 %.

Basierend auf diesen Szenarien liegt das Umschlagpotenzial des Hamburger Hafens in der neutralen Wirtschaftsprognose 2025 zwischen 14,1 und 22,8 Mio. TEU. Mehr als zwei Drittel der Differenz zwischen dem Risiko- und dem Chancenszenario erklären sich aus Unsicherheiten über die zukünftige Entwicklung des Marktanteils Hamburgs im Transshipmentverkehr. Je nach Erfolg des Hafens im Wettbewerb um die Transshipmentverkehre sind hier zusätzliche Potenziale von ca. 3,1 Mio. TEU gegenüber dem Basisszenario erschließbar, im Risikoszenario bleibt Hamburg 2,9 Mio. TEU hinter den Werten des Basisszenarios zurück.

Während die Transshipmentverkehre leicht zwischen den Nordrangehäfen verlagert werden können, bleiben die Nachlaufkosten im Hinterland ein entscheidender Faktor für die Hafenwahl. Die Metropolregion Hamburg sowie Dänemark und Mecklenburg-Vorpommern werden daher fast ausschließlich über Hamburg versorgt. In den anderen Hinterlandregionen steht Hamburg jedoch im Wettbewerb zu anderen Nordrangehäfen und zum Teil auch zu den Mittelmeerhäfen.

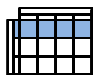
Tab. 40 Umschlagpotenzial des Hamburger Hafens: Wettbewerbsszenarien unter der neutralen Weltwirtschaftsprognose

	Umschlag in Mio. TEU					Durchschnittliche Wachstumsraten				
	IST 2008	VORL. 2009	Prognose			VORL. '08-'09	Prognose			
			2015	2020	2025		'09-'15	'15-'20	'20-'25	'09-'25
Chancen-Szenario	9,8	7,1	13,2	17,4	22,8	-27,6%	11,0%	5,7%	5,6%	7,6%
davon Transhipment	4,5	2,4	6,2	8,4	11,4	-47,1%	17,4%	6,2%	6,3%	10,3%
davon Deepsea-Land	4,8	4,2	6,5	8,4	10,7	-10,7%	7,3%	5,3%	4,9%	5,9%
davon Shortsea-Land	0,5	0,5	0,6	0,7	0,8	-14,9%	2,9%	3,6%	4,4%	3,6%
Potenzial-Szenario	9,8	7,1	11,9	15,6	20,5	-27,6%	9,1%	5,6%	5,5%	6,9%
davon Transhipment	4,5	2,4	5,1	6,9	9,4	-47,1%	13,7%	6,1%	6,4%	9,0%
davon Deepsea-Land	4,8	4,2	6,3	8,1	10,3	-10,7%	6,7%	5,3%	4,9%	5,7%
davon Shortsea-Land	0,5	0,5	0,6	0,7	0,8	-14,9%	2,9%	3,6%	4,4%	3,6%
Basis-Szenario	9,8	7,1	11,1	14,1	18,7	-27,6%	7,8%	4,9%	5,8%	6,3%
davon Transhipment	4,5	2,4	4,7	6,0	8,3	-47,1%	12,0%	5,0%	6,9%	8,2%
davon Deepsea-Land	4,8	4,2	5,9	7,5	9,6	-10,7%	5,7%	4,9%	4,9%	5,2%
davon Shortsea-Land	0,5	0,5	0,5	0,6	0,8	-14,9%	2,5%	3,4%	4,6%	3,4%
Risiko-Szenario	9,8	7,1	8,5	10,4	14,1	-27,6%	3,0%	4,3%	6,2%	4,4%
davon Transhipment	4,5	2,4	3,0	3,6	5,4	-47,1%	3,9%	4,1%	8,3%	5,3%
davon Deepsea-Land	4,8	4,2	5,0	6,2	7,9	-10,7%	2,6%	4,5%	5,0%	4,0%
davon Shortsea-Land	0,5	0,5	0,5	0,6	0,8	-14,9%	1,8%	3,1%	4,8%	3,1%

Quelle: ISL/IHS Global Insight

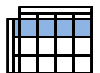
Allen Szenarien ist gemein, dass mit der Inbetriebnahme des JadeWeserPorts in Wilhelmshaven zunächst Marktanteile verlorengehen. Gegen Ende des Prognosezeitraums ist mit Kapazitätsengpässen in den übrigen deutschen Nordseehäfen zu rechnen, so dass Hamburg wieder überdurchschnittlich wächst.

5.2.2 Prognose der Containerumschlagpotenziale unter der optimistischen Weltwirtschaftsprognose



Im Folgenden wird die Prognose für das Umschlagpotenzial auf Basis des optimistischen Wirtschaftsszenarios dargestellt. Analog zu den vorherigen Auswertungen wird dabei zunächst das Gesamtmarktvolumen betrachtet, wie es sich aus der reinen Außenhandelsentwicklung bis 2025 ergeben würde (ohne Berücksichtigung von Umschlagverlusten durch Direktanläufe in den Ostseeraum oder den Verlust von Marktanteilen an die Südrangenhäfen). Im Folgenden werden die unterschiedlichen Entwicklungsverläufe der Umschlagpotenziale des Hamburger Hafens in den Wettbewerbsszenarien dargestellt.

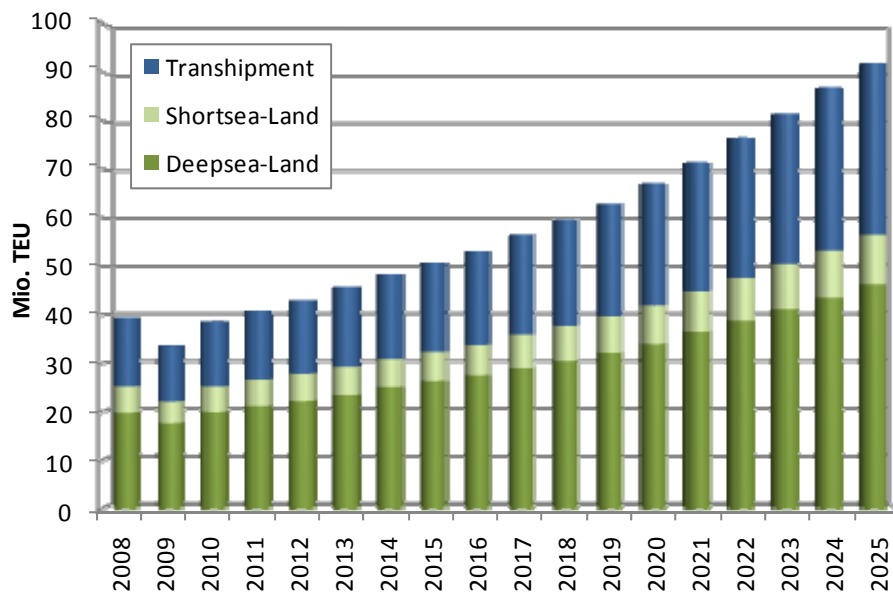
5.2.2.1 Gesamtmarkt



In den Hubhäfen der Hamburg-Le Havre-Range wurden im Jahr 2008 39,2 Mio. TEU umgeschlagen. Unter Berücksichtigung der optimistischen Weltwirtschaftsprognose, die sich positiv auf die Wachstumsdynamiken der einzelnen Teilmärkte auswirkt, wird sich das Marktvolumen in den Jahren bis 2025 auf rund 92 Mio. TEU erhöhen. Dies entspricht einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von 6,5 % (2009-2025). Dabei entwickeln sich die Deepsea-Land-Verkehre mit 6,2 % knapp unterdurchschnittlich, während die Transhipmentverkehre mit 7,3 % überdurchschnittlich stark wachsen. Darin spiegelt sich die Annahme IHS Global Insights wider, dass

in einer optimistischeren Weltwirtschaftsprognose die aufstrebenden Volkswirtschaften tendenziell eine überproportional bessere Entwicklung erwarten lassen, als die entwickelten Volkswirtschaften. Mit 5,1 % wachsen auch die Shortsea-Verkehre im Vergleich zur neutralen Außenhandelsprognose deutlich schneller – verglichen mit den anderen Segmenten jedoch ebenfalls nur unterdurchschnittlich.

Abb. 69 Containerumschlagpotenziale der Nordrangehäfen bis 2025, optimistische Wirtschaftsprognose, ohne Berücksichtigung von Direktanläufen im Ostseeraum



Anmerkung: Ohne Berücksichtigung möglicher Ostsee-Direktanläufe oder Marktanteilsgewinne der Südrangehäfen.

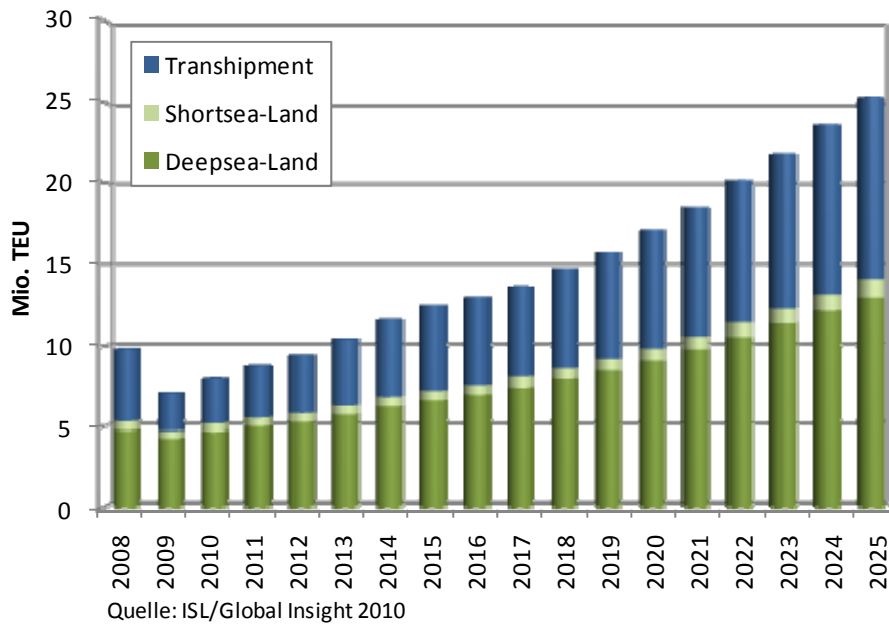
Quelle: ISL/IHS Global Insight

Das Gesamtvolumen von ca. 91,8 Mio. TEU, das bis 2025 erwartet wird, muss jedoch nicht notwendigerweise wie bisher über die Nordrangehäfen abgewickelt werden. Direktanläufe in den Ostseeraum als Alternative zu Transshipmentverkehren in der Nordrange sowie steigende Marktanteile der Südrangehäfen (v.a. Koper und Triest) können – je nach Wettbewerbsszenario – den für die Nordrangehäfen verbleibenden Gesamtmarkt reduzieren. Im Risiko-Wettbewerbsszenario reduziert sich der Gesamtmarkt auf 86,2 Mio. TEU, im Basisszenario auf 90,1 Mio. Im Potenzialszenario und im Chancenszenario wachsen die Südrangehäfen mit dem Markt, Direktanläufe in die Ostsee werden nach der Erholung der Schifffahrtsmärkte und der Charterpreise wieder eingestellt, so dass sich der Gesamtmarkt nur mittelfristig verringert, 2025 jedoch die 91,8 Mio. TEU erreicht.

5.2.2.2 Hamburg: Basisszenario der optimistischen Wirtschaftsprognose



Das Basisszenario der optimistischen Wirtschaftsprognose basiert auf den gleichen Annahmen zur Wettbewerbsposition des Hamburger Hafens wie in der neutralen Wirtschaftsprognose. Aufgrund seiner begrenzten Kapazität kann der JadeWeserPort jedoch bei diesem hohen Marktwachstum nur einen geringeren Marktanteil erreichen, so dass insbesondere die Nachbarhäfen Bremerhaven und Hamburg gegen Ende des Prognosezeitraums wieder Marktanteile gewinnen. Der Hafen Hamburg erreicht in diesem Szenario 25,3 Mio. TEU in 2025, ein Plus von 6,6 Mio. TEU bzw. 34 % gegenüber der neutralen Wirtschaftsprognose.

Abb. 70 Containerumschlagpotenziale für den Hafen Hamburg bis 2025
optimistische Wirtschaftsprognose, Basisszenario

Quelle: ISL/IHS Global Insight

Durch die Rückholeffekte im Transshipment und die erwartete Wirkung der Fahrrinnenanpassung erreicht Hamburg bereits 2015 wieder den gleichen Marktanteil wie 2008. Nach 2020 – wenn Wilhelmshaven nur noch mit dem Markt wächst – kann Hamburg wieder voll von seiner wirtschaftsgeografischen Lage profitieren und weitere Marktanteile hinzugewinnen.

Tab. 41 Containerumschlagpotenziale des Hamburger Hafens und des Gesamtmarktes 2015-2025, optimistische Wirtschaftsprognose, Basisszenario

	Umschlag in Mio. TEU					Durchschnittliche Wachstumsraten				
	IST 2008	VORL. 2009	Prognose			VORL. '08-'09	Prognose			
			2015	2020	2025		'09-'15	'15-'20	'20-'25	'09-'25
Hafen Hamburg	9,8	7,1	12,4	17,0	25,3	-27,6%	9,9%	6,5%	8,2%	8,3%
davon Transshipment	4,5	2,4	5,2	7,3	11,3	-47,1%	14,2%	6,8%	9,3%	10,3%
davon Deepsea-Land	4,8	4,2	6,6	9,0	12,9	-10,7%	7,7%	6,4%	7,4%	7,2%
davon Shortsea-Land	0,5	0,5	0,6	0,8	1,0	-14,9%	4,2%	4,8%	6,8%	5,2%
Hamburg-Le Havre Range	39,2	33,2	49,8	65,6	90,1	-15,2%	7,0%	5,7%	6,6%	6,4%
davon Transshipment	14,3	11,5	17,8	24,1	34,5	-19,3%	7,5%	6,3%	7,4%	7,1%
davon Deepsea-Land	19,7	17,1	25,8	33,6	45,5	-13,2%	7,1%	5,4%	6,2%	6,3%
davon Shortsea-Land	5,2	4,6	6,2	7,8	10,2	-11,7%	5,1%	4,7%	5,4%	5,1%
	Marktanteile					Marktanteilsveränderungen				
	2008	2009	2015	2020	2025	'08-'09	'09-'15	'15-'20	'20-'25	'09-'25
Hafen Hamburg	24,9%	21,3%	25,0%	26,0%	28,1%	-3,6%	3,7%	1,0%	2,1%	6,8%
im Transshipment	31,3%	20,5%	29,5%	30,1%	32,9%	-10,8%	9,0%	0,6%	2,8%	12,4%
im Deepsea-Land	24,2%	24,8%	25,6%	26,8%	28,4%	0,7%	0,8%	1,2%	1,6%	3,6%
im Shortsea-Land	10,5%	10,1%	9,6%	9,6%	10,3%	-0,4%	-0,5%	0,0%	0,7%	0,2%

Quelle: ISL/IHS Global Insight

Die zusätzlichen Umschlagpotenziale ergeben sich vor allem aus einer besonders dynamischen Entwicklung der Fahrtgebiete Nordostasien und Südostasien sowie des Fahrtgebiets Mittel- und Osteuropa. Gegenüber dem Basisszenario der neutralen Wirtschaftsprognose beträgt allein das Plus für Nordostasien 3,3 Mio. TEU. Die höchsten Wachstumsraten werden dagegen im Fahrtgebiet Mittel- und Osteuropa erreicht. Insbesondere das Wachstum des russischen Marktes bringt hier zusätzliche Umschlagpotenziale von 0,9 Mio. TEU gegenüber der neutralen Wirtschaftsprognose.

Tab. 42 Containerumschlagpotenziale des Hamburger Hafens 2015-2025 nach Fahrtgebieten, optimistische Wirtschaftsprognose, Basisszenario

Fahrtgebiete	Containerumschlag in 1.000 TEU					Jährl. Wachstumsraten				
	2008	2009*	2015	2020	2025	'08-09*	'09-'15	'15-'20	'20-'25	'09-'25
Europa	3138	1970	3685	4989	7523	-37,2%	11,0%	6,2%	8,6%	8,7%
Westeuropa	526	452	666	868	1216	-14,1%	6,6%	5,5%	7,0%	6,4%
Nordeuropa	1247	836	1535	2002	2933	-32,9%	10,6%	5,5%	7,9%	8,2%
Mittel- und Osteuropa	1326	647	1441	2065	3300	-51,2%	14,3%	7,5%	9,8%	10,7%
Südosteuropa	38	34	43	53	73	-12,3%	4,1%	4,6%	6,5%	5,0%
Deepsea	6631	5105	8760	12061	17784	-23,0%	9,4%	6,6%	8,1%	8,1%
Nordafrika	68	61	91	113	150	-10,0%	6,9%	4,4%	5,8%	5,8%
Westafrika	67	60	85	103	134	-11,0%	6,0%	3,9%	5,4%	5,2%
Ostafrika	1	0	1	1	1	-12,6%	6,9%	4,0%	5,0%	5,4%
Südafrika	52	46	63	75	98	-10,8%	5,4%	3,5%	5,4%	4,8%
Nordamerika	358	250	364	440	559	-30,1%	6,4%	3,9%	4,9%	5,1%
Mittelamerika	69	52	78	95	125	-25,4%	7,2%	4,0%	5,6%	5,7%
Südamerika	438	337	533	644	838	-22,9%	7,9%	3,9%	5,4%	5,9%
Westasien	390	343	493	618	815	-12,1%	6,2%	4,6%	5,7%	5,6%
Südostasien	1323	1073	1708	2220	3085	-18,9%	8,1%	5,4%	6,8%	6,8%
Nordostasien	3818	2842	5292	7691	11907	-25,6%	10,9%	7,8%	9,1%	9,4%
Ozeanien	47	40	52	60	73	-15,0%	4,4%	3,0%	4,0%	3,9%
Insgesamt	9769	7075	12445	17049	25307	-27,6%	9,9%	6,5%	8,2%	8,3%

* vorläufige Zahlen

Quelle: ISL/IHS Global Insight

Auch im Hinterland weisen vor allem die mittel- und osteuropäischen Staaten ein deutlich höheres Wachstum auf als in der neutralen Wirtschaftsprognose. Für Hinterlandverkehre in Richtung Mittel- und Osteuropa liegt das durchschnittliche jährliche Wachstum von 2009 bis 2025 bei 9,2 % – trotz Marktanteilsverlusten an Triest und Koper in Ungarn und der Slowakei.

Tab. 43 Containerhinterlandverkehre des Hamburger Hafens 2015-2025 nach Hinterlandregionen, optimistische Wirtschaftsprognose, Basisszenario, vor Distribution

Hinterlandregionen	Tsd. TEU					Jährl. Wachstumsrate		Anteil an Gesamt	
	2008	2009*	2015	2020	2025	2008-2009	2009-2025	2009*	2025
Deutschland	4117	3670	5562	7380	10268	-10,8%	6,6%	78%	73%
übr. West- und Nordeuropa	428	377	541	713	988	-11,9%	6,2%	8%	7%
Österreich	186	163	217	281	382	-12,6%	5,5%	4%	3%
Dänemark	157	138	212	286	410	-11,9%	7,0%	3%	3%
Schweiz	80	72	107	139	186	-10,2%	6,1%	2%	1%
Mittel- und Osteuropa	756	663	1099	1688	2721	-12,3%	9,2%	14%	19%
Tschechien	365	321	547	891	1557	-12,0%	10,4%	7%	11%
Polen	282	248	408	597	876	-11,9%	8,2%	5%	6%
Ungarn	66	55	83	117	171	-16,5%	7,3%	1%	1%
Slowakei	43	38	61	83	117	-11,2%	7,3%	1%	1%
Hinterland gesamt	5300	4709	7202	9781	13977	-11,1%	7,0%	100%	100%

* vorläufige Zahlen

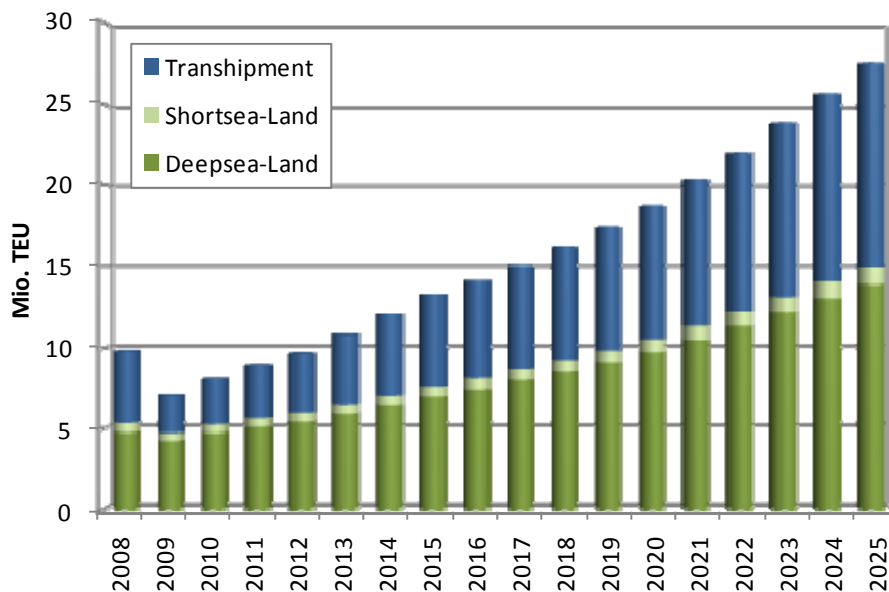
Quelle: ISL/IHS Global Insight

Die Hinterlandverkehre liegen in der optimistischen Wirtschaftsprognose ca. 35 % über den Werten der neutralen Prognose, Transshipment und Hinterland profitieren also ähnlich stark von der Wachstumsdynamik. Zum Ende des Prognosezeitraums ist das Volumen der Hinterlandverkehrsträger dreimal so hoch wie 2009 und mehr als zweieinhalbmals so hoch wie 2008.

5.2.2.3 Hamburg: Potenzialszenario der optimistischen Wirtschaftsprognose



Auch in der optimistischen Wirtschaftsprognose bietet sich für den Hafen Hamburg die Möglichkeit, zusätzliche Marktanteile im Wettbewerb mit den übrigen Nordrangehäfen zu erschließen. Durch die Marktanteilsgewinne könnte der Hafen im Jahr 2025 zusätzliche 2,5 Mio. TEU umschlagen, ein Plus von 10 % gegenüber dem Basis-Wettbewerbsszenario.

Abb. 71 Containerumschlagpotenziale für den Hafen Hamburg bis 2025
optimistische Wirtschaftsprognose, Potenzialszenario

Quelle: ISL/IHS Global Insight

Das Potenzial für Marktanteilsgewinne liegt mit 1,6 Mio. TEU vor allem im Transshipment. In diesem Segment erreicht Hamburg in der Potenzialprognose bereits vor 2015 wieder den Marktanteil, den der Hafen 2008 innehielt. Langfristig können hier wieder Marktanteile wie in den bisherigen Rekordjahren 2005/2006 erreicht werden.

Tab. 44 Containerumschlagpotenziale des Hamburger Hafens und des Gesamtmarktes 2015-2025, optimistische Wirtschaftsprognose, Potenzialszenario

	Umschlag in Mio. TEU					Durchschnittliche Wachstumsraten				
	IST 2008	VORL. 2009	Prognose			VORL. '08-'09	Prognose			
			2015	2020	2025		'09-'15	'15-'20	'20-'25	'09-'25
Hafen Hamburg	9,8	7,1	13,3	18,7	27,5	-27,6%	11,1%	7,1%	8,0%	8,9%
davon Transshipment	4,5	2,4	5,7	8,3	12,6	-47,1%	15,8%	7,8%	8,8%	11,0%
davon Deepsea-Land	4,8	4,2	7,0	9,7	13,8	-10,7%	8,6%	6,8%	7,4%	7,7%
davon Shortsea-Land	0,5	0,5	0,6	0,8	1,1	-14,9%	4,7%	4,9%	6,6%	5,4%
Hamburg-Le Havre Range	39,2	33,2	50,0	66,8	91,8	-15,2%	7,0%	6,0%	6,6%	6,6%
davon Transshipment	14,3	11,5	17,8	25,0	35,7	-19,3%	7,5%	7,1%	7,4%	7,3%
davon Deepsea-Land	19,7	17,1	26,0	34,0	46,0	-13,2%	7,3%	5,5%	6,2%	6,4%
davon Shortsea-Land	5,2	4,6	6,2	7,8	10,2	-11,7%	5,1%	4,7%	5,4%	5,1%
	Marktanteile					Marktanteilsveränderungen				
	2008	2009	2015	2020	2025	'08-'09	'09-'15	'15-'20	'20-'25	'09-'25
Hafen Hamburg	24,9%	21,3%	26,6%	28,0%	30,0%	-3,6%	5,3%	1,5%	1,9%	8,7%
im Transshipment	31,3%	20,5%	32,0%	33,0%	35,3%	-10,8%	11,5%	1,0%	2,2%	14,7%
im Deepsea-Land	24,2%	24,8%	26,8%	28,5%	30,1%	0,7%	2,0%	1,7%	1,6%	5,3%
im Shortsea-Land	10,5%	10,1%	9,9%	10,0%	10,6%	-0,4%	-0,2%	0,1%	0,6%	0,5%

Quelle: ISL/IHS Global Insight

Von den Marktanteilsgewinnen im Transshipment profitieren die Deepsea- und die Shortsea-Verkehre gleichermaßen, prozentual ist der Effekt jedoch im innereuropäischen Verkehr höher. Die durchschnittliche jährliche Wachstumsrate von 15,7 % bis 2015 für Mittel- und Osteuropa liegt deutlich über dem Marktdurchschnitt, gleicht aber lediglich die Marktanteilsverluste aus dem Jahr 2009 aus. Selbst in diesem Szenario werden im Transshipment die Mengen aus dem Jahr 2008 erst 2014 wieder erreicht. Im Hinterland dagegen blieb der Hafen weitgehend von Marktanteilsverlusten verschont und könnte somit bereits 2011 wieder die Mengen von 2008 erreichen.

Tab. 45 Containerumschlagpotenziale des Hamburger Hafens 2015-2025 nach Fahrtgebieten, optimistische Wirtschaftsprognose, Potenzialszenario

Fahrtgebiete	Containerumschlag in 1.000 TEU					Jährl. Wachstumsraten				
	2008	2009*	2015	2020	2025	'08-'09*	'09-'15	'15-'20	'20-'25	'09-'25
Europa	3138	1970	3949	5556	8234	-37,2%	12,3%	7,1%	8,2%	9,4%
Westeuropa	526	452	701	934	1302	-14,1%	7,6%	5,9%	6,9%	6,8%
Nordeuropa	1247	836	1650	2246	3224	-32,9%	12,0%	6,4%	7,5%	8,8%
Mittel- und Osteuropa	1326	647	1554	2320	3633	-51,2%	15,7%	8,4%	9,4%	11,4%
Südosteuropa	38	34	44	56	75	-12,3%	4,6%	4,8%	6,3%	5,2%
Deepsea	6631	5105	9324	13179	19274	-23,0%	10,6%	7,2%	7,9%	8,7%
Nordafrika	68	61	97	124	163	-10,0%	8,1%	4,9%	5,7%	6,3%
Westafrika	67	60	90	112	145	-11,0%	7,1%	4,5%	5,2%	5,7%
Ostafrika	1	0	1	1	1	-12,6%	8,0%	4,5%	4,9%	5,9%
Südafrika	52	46	67	82	106	-10,8%	6,4%	4,1%	5,2%	5,3%
Nordamerika	358	250	387	481	605	-30,1%	7,5%	4,4%	4,7%	5,7%
Mittelamerika	69	52	83	104	136	-25,4%	8,4%	4,5%	5,4%	6,2%
Südamerika	438	337	567	704	908	-22,9%	9,1%	4,4%	5,2%	6,4%
Westasien	390	343	525	674	881	-12,1%	7,3%	5,1%	5,5%	6,1%
Südostasien	1323	1073	1818	2426	3344	-18,9%	9,2%	5,9%	6,6%	7,4%
Nordostasien	3818	2842	5633	8406	12906	-25,6%	12,1%	8,3%	9,0%	9,9%
Ozeanien	47	40	55	66	79	-15,0%	5,5%	3,6%	3,9%	4,4%
Insgesamt	9769	7075	13274	18735	27508	-27,6%	11,1%	7,1%	8,0%	8,9%

* vorläufige Zahlen

Quelle: ISL/IHS Global Insight

Die Hinterlandverkehre profitieren gegenüber dem Basis-Wettbewerbsszenario in zweifacher Hinsicht. Zum einen wird im Zuge der Elbvertiefung mit Marktanteilsgewinnen im Hinterland gerechnet, zum anderen wird davon ausgegangen, dass Hamburg seinen Marktanteil im Südosten gegenüber den Südranghäfen verteidigen kann und somit in vollem Umfang vom Wachstum Ungarns und der Slowakei profitiert.

Tab. 46 Containerhinterlandverkehre des Hamburger Hafens 2015-2025 nach Hinterlandregionen, optimistische Wirtschaftsprognose, Potenzialszenario, vor Distribution

Hinterlandregionen	Tsd. TEU					Jährl. Wachstumsrate		Anteil an Gesamt	
	2008	2009*	2015	2020	2025	2008-2009	2009-2025	2009*	2025
Deutschland	4117	3670	5811	7833	10861	-10,8%	7,0%	78%	73%
übr. West- und Nordeuropa	428	377	576	771	1063	-11,9%	6,7%	8%	7%
Österreich	186	163	241	317	427	-12,6%	6,2%	4%	3%
Dänemark	157	138	219	301	431	-11,9%	7,4%	3%	3%
Schweiz	80	72	110	146	195	-10,2%	6,4%	2%	1%
Mittel- und Osteuropa	756	663	1198	1867	2995	-12,3%	9,9%	14%	20%
Tschechien	365	321	614	1012	1751	-12,0%	11,2%	7%	12%
Polen	282	248	421	629	920	-11,9%	8,5%	5%	6%
Ungarn	66	55	93	133	192	-16,5%	8,1%	1%	1%
Slowakei	43	38	69	94	131	-11,2%	8,1%	1%	1%
Hinterland gesamt	5300	4709	7585	10470	14919	-11,1%	7,5%	100%	100%

* vorläufige Zahlen

Quelle: ISL/IHS Global Insight

In diesem Szenario erreichen die Länder Mittel- und Osteuropas bis 2025 einen besonders hohen Anteil von 20 % am gesamten Hinterlandverkehr des Hamburger Hafens.

5.2.2.4 Hamburg: Zusammenfassung der Wettbewerbsszenarien der optimistischen Wirtschaftsprognose



Für den Hamburger Hafen ergibt sich im optimistischen Wirtschaftsszenario bis 2025 ein zusätzliches Umschlagpotenzial von ca. 6,6 Mio. TEU (Basisszenario). Der deutliche Zugewinn liegt unter anderem darin begründet, dass der Hamburger Hafen von dem höheren Wachstum der aufstrebenden Volkswirtschaften wie China und Russland besonders stark profitiert. Sowohl der Hinterland- als auch der Transshipmentverkehr liegt in diesem Szenario deutlich über den Werten der neutralen Wirtschaftsprognose. Damit sind die zusätzlichen Potenziale aufgrund einer stärkeren wirtschaftlichen Entwicklung höher als diejenigen, die durch Marktanteilsgewinne realisierbar wären.

Tab. 47 Umschlagpotenzial des Hamburger Hafens: Wettbewerbsszenarien unter der optimistischen Weltwirtschaftsprognose

	Umschlag in Mio. TEU					Durchschnittliche Wachstumsraten				
	IST 2008	VORL. 2009	Prognose			VORL. '08-'09	Prognose			
			2015	2020	2025		'09-'15	'15-'20	'20-'25	'09-'25
Chancen-Szenario	9,8	7,0	14,7	20,8	30,6	-28,0%	13,1%	7,2%	8,0%	9,6%
davon Transshipment	4,5	2,4	6,9	10,0	15,2	-47,1%	19,5%	7,8%	8,7%	12,3%
davon Deepsea-Land	4,8	4,2	7,2	10,0	14,3	-10,7%	9,3%	6,8%	7,4%	7,9%
davon Shortsea-Land	0,5	0,5	0,6	0,8	1,1	-14,9%	4,7%	4,9%	6,6%	5,4%
Potenzial-Szenario	9,8	7,0	13,3	18,7	27,5	-28,0%	11,2%	7,1%	8,0%	8,9%
davon Transshipment	4,5	2,4	5,7	8,3	12,6	-47,1%	15,8%	7,8%	8,8%	11,0%
davon Deepsea-Land	4,8	4,2	7,0	9,7	13,8	-10,7%	8,6%	6,8%	7,4%	7,7%
davon Shortsea-Land	0,5	0,5	0,6	0,8	1,1	-14,9%	4,7%	4,9%	6,6%	5,4%
Basis-Szenario	9,8	7,1	12,4	17,0	25,3	-27,6%	9,9%	6,5%	8,2%	8,3%
davon Transshipment	4,5	2,4	5,2	7,3	11,3	-47,1%	14,2%	6,8%	9,3%	10,3%
davon Deepsea-Land	4,8	4,2	6,6	9,0	12,9	-10,7%	7,7%	6,4%	7,4%	7,2%
davon Shortsea-Land	0,5	0,5	0,6	0,8	1,0	-14,9%	4,2%	4,8%	6,8%	5,2%
Risiko-Szenario	9,8	7,0	10,0	13,5	20,1	-28,0%	6,0%	6,2%	8,4%	6,8%
davon Transshipment	4,5	2,4	3,8	5,2	8,2	-47,1%	8,0%	6,6%	9,7%	8,1%
davon Deepsea-Land	4,8	4,2	5,6	7,5	10,9	-10,7%	4,8%	6,1%	7,6%	6,0%
davon Shortsea-Land	0,5	0,5	0,6	0,8	1,0	-14,9%	4,2%	4,8%	6,8%	5,2%

Quelle: ISL/IHS Global Insight

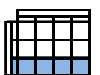
In diesem stärkeren Marktumfeld sind ebenfalls Marktanteilsverluste oder -gewinne gegenüber dem Basisszenario möglich, wobei Zugewinne wahrscheinlicher sind als in der neutralen Wirtschaftsprognose, da die Umschlagvorgaben, an die sich Reedereien in anderen Nordrangehäfen vertraglich gebunden haben, früher erfüllt werden können. So wie der Hamburger Hafen in der Krise überproportional verloren hat, könnte er bei einem erneuten Boom des Containerumschlags überproportional gewinnen.

5.2.3 Prognose der Containerumschlagpotenziale unter der pessimistischen Weltwirtschaftsprognose



Im Folgenden wird die Prognose für das Umschlagpotenzial auf Basis des pessimistischen Wirtschaftsszenarios dargestellt. Analog zu den vorherigen Betrachtungen wird dabei zunächst das Gesamtmarktvolumen betrachtet, dass sich aus der reinen Außenhandelsentwicklung bis 2025 ergeben würde (ohne Berücksichtigung von Umschlagverlusten durch Direktanläufe in den Ostseeraum oder den Verlust von Marktanteilen an die Südrangehäfen). Anschließend wird die Entwicklung des Umschlagpotenzials des Hamburger Hafens im Basis-Wettbewerbsszenario sowie in den Alternativszenarien dargestellt.

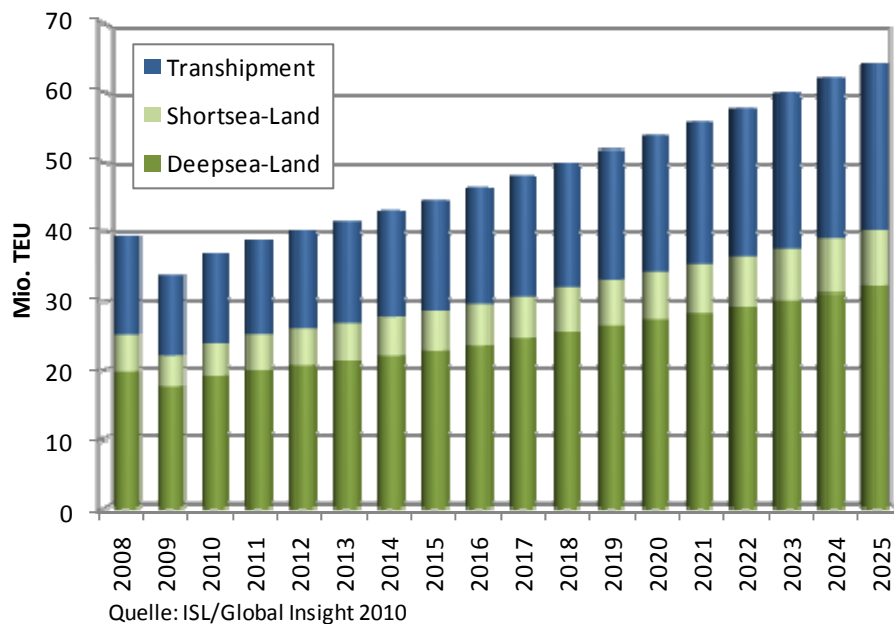
5.2.3.1 Gesamtmarkt



Im Unterschied zur neutralen Basisprognose, in der sich für die Nordrangehäfen im Jahr 2025 ein Umschlagpotenzial von rund 70 Mio. TEU ergibt, wächst unter den pessimistischeren Annahmen zur Entwicklung der Weltwirtschaft das Marktpotenzial nur auf rund 64 Mio. TEU an. Dies entspricht einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von 4,1 % (2009-2025).

Dabei entwickeln sich die Deepsea-Landverkehre mit 3,9 % in einer mit dem gesamten Containerumschlag vergleichbaren Dynamik. Die Transshipmentverkehre wachsen mit 4,8 % deutlich schneller, teilweise bedingt durch die bereits erkennbaren Rückholeffekte in 2010. Wie in den anderen Wirtschaftsprognosen wachsen die Shortsea-Land-Verkehre – und hier vor allem die Verkehre mit den Britischen Inseln – am langsamsten.

Abb. 72 Containerumschlagpotenziale der Nordrangehäfen bis 2025, pessimistische Wirtschaftsprognose, ohne Berücksichtigung von Direktanläufen im Ostseeraum



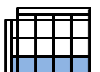
Anmerkung: Ohne Berücksichtigung möglicher Ostsee-Direktanläufe oder Marktanteilsgewinne der Südrangehäfen.

Quelle: ISL/IHS Global Insight

Analog zu den Auswertungen der optimistischen und neutralen Außenhandelsprognose ist auch hier zu berücksichtigen, dass das Gesamtvolumen von ca. 64,3 Mio. TEU, das bis 2025 erwartet wird, nicht notwendigerweise in den Nordrangehäfen umgeschlagen werden muss. Direktanläufe in den Ostseeraum als Alternative zu Transshipmentverkehren in der Nordrange sowie steigende Marktanteile der Südrangehäfen (v.a. Koper und Triest) können – je nach Wettbewerbsszenario – den für die Nordrangehäfen verbleibenden Gesamtmarkt reduzieren. Im Risiko-Wettbewerbsszenario reduziert sich der Gesamtmarkt auf 63,1 Mio. TEU, im Basisszenario auf 60,4 Mio. Im Potenzialszenario und im Chancenszenario wachsen die Südrangehäfen mit dem Markt, Direktanläufe in die Ostsee werden nach der Erholung der Schifffahrtsmärkte und der Charterpreise wieder eingestellt, so dass sich der Gesamtmarkt nur mittelfristig verringert, 2025 jedoch die 64,3 Mio. TEU erreicht.

5.2.3.2 Hafen Hamburg

Das Eintreten der pessimistischen Wirtschaftsprognose würde gegenüber der neutralen einen Verlust von 3 Mio. TEU bedeuten, etwa zur Hälfte im Transshipment- und im Hinterlandverkehr (Basis-Wettbewerbsszenario). Mit 15,7 Mio. TEU in 2025 würde ein Umschlagvolumen erreicht, mit dem noch vor wenigen Jahren vor 2015 gerechnet wurde.



Tab. 48 Umschlagpotenzial des Hamburger Hafens: Wettbewerbsszenarien unter der pessimistischen Weltwirtschaftsprognose

	Umschlag in Mio. TEU					Durchschnittliche Wachstumsraten				
	IST 2008	VORL. 2009	Prognose			VORL. '08-'09	Prognose			'09-'25
			2015	2020	2025		'09-'15	'15-'20	'20-'25	
Chancen-Szenario	9,8	7,1	12,0	15,0	18,6	-27,6%	9,2%	4,5%	4,4%	6,2%
davon Transshipment	4,5	2,4	5,6	7,1	9,2	-47,1%	15,6%	4,8%	5,2%	8,9%
davon Deepsea-Land	4,8	4,2	5,8	7,2	8,6	-10,7%	5,4%	4,4%	3,7%	4,5%
davon Shortsea-Land	0,5	0,5	0,6	0,7	0,8	-14,9%	2,8%	3,4%	4,3%	3,5%
Potenzial-Szenario	9,8	7,1	11,2	13,9	17,3	-27,6%	7,9%	4,5%	4,4%	5,7%
davon Transshipment	4,5	2,4	4,9	6,1	7,9	-47,1%	12,8%	4,7%	5,2%	7,8%
davon Deepsea-Land	4,8	4,2	5,8	7,1	8,6	-10,7%	5,2%	4,4%	3,7%	4,5%
davon Shortsea-Land	0,5	0,5	0,6	0,7	0,8	-14,9%	2,8%	3,4%	4,3%	3,5%
Basis-Szenario	9,8	7,1	10,5	12,6	15,7	-27,6%	6,8%	3,6%	4,6%	5,1%
davon Transshipment	4,5	2,4	4,5	5,3	6,9	-47,1%	11,3%	3,2%	5,7%	7,0%
davon Deepsea-Land	4,8	4,2	5,5	6,7	8,0	-10,7%	4,4%	3,9%	3,7%	4,0%
davon Shortsea-Land	0,5	0,5	0,5	0,6	0,8	-14,9%	2,4%	3,1%	4,4%	3,3%
Risiko-Szenario	9,8	7,1	8,3	9,4	11,9	-27,6%	2,7%	2,6%	4,9%	3,3%
davon Transshipment	4,5	2,4	3,0	3,1	4,4	-47,1%	3,8%	1,1%	7,0%	3,9%
davon Deepsea-Land	4,8	4,2	4,8	5,7	6,8	-10,7%	2,1%	3,4%	3,8%	3,0%
davon Shortsea-Land	0,5	0,5	0,5	0,6	0,7	-14,9%	1,9%	2,6%	4,7%	3,0%

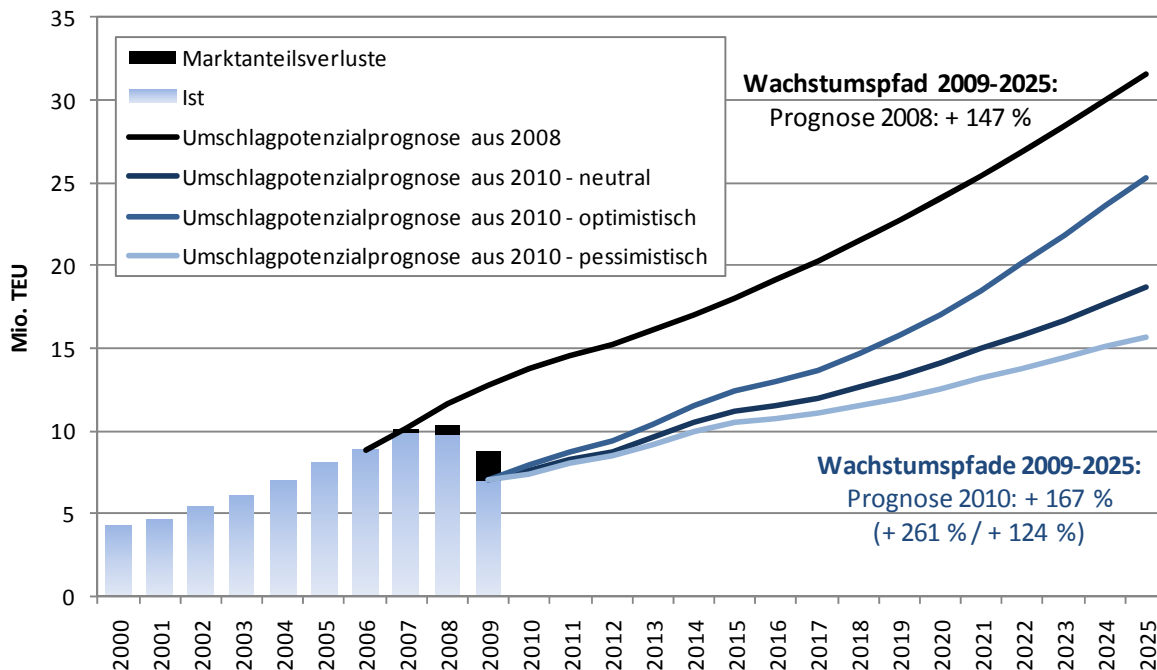
Quelle: ISL auf Basis IHS Global Insight

Ein zusätzlicher Marktanteilsverlust würde den Hafen besonders hart treffen: mit 11,9 Mio. TEU wären selbst die bestehenden Terminals bei weitem nicht ausgelastet. Dieses extreme Szenario ist jedoch trotz des tendenziell prozyklischen Marktanteils des Hamburger Hafens nicht wahrscheinlich, da die Terminals gezwungen wären gegenzusteuern, zum Beispiel mit einer aggressiveren Preispolitik.

5.3 Zusammenfassung der Prognoseergebnisse

Vergleicht man die Prognosen aus dem Jahr 2007/2008 mit den Prognoseergebnissen aus Kapitel 5.2, so zeigt sich, dass die Prognose der Umschlagpotenziale für 2025 deutlich hinter den aus damaliger Sicht erwarteten Umschlagpotenzialen zurückbleibt. Gleichzeitig zeigt sich, dass das aktuell prognostizierte Wachstum der neutralen Wirtschaftsprognose (+167 % in den Jahren von 2009-2025) leicht über dem ursprünglich prognostizierte Wachstum (+147 %) liegt. Dies liegt zum einen daran, dass mit einer Rückkehr der Weltwirtschaft auf einen Wachstumspfad gerechnet wird, wie er bereits vor der Finanzkrise erwartet wurde, zum anderen daran, dass in den Jahren nach der Krise Rückholeffekte erwartet werden. Dennoch liegt auch die optimistische Prognose mit 25,3 Mio. TEU in 2025 noch unter der Prognose aus dem Jahre 2008.

Schon in der vorigen Prognose gingen das ISL und Global Insight von einer sich mittelfristig verlangsamenden Dynamik des Containerumschlags aus, so dass die Ursache für die niedrigeren Prognosewerte nicht im langfristigen Entwicklungspfad zu finden ist.

Abb. 73 Zusammenschau: Umschlagpotenzialprognosen aus 2008 und aus 2010 (Basis-Wettbewerbsszenario der drei verschiedenen weltwirtschaftlichen Prognosen)

Quelle: ISL auf Basis Global Insight; Umschlagpotenzialprognose aus 2008: ISL/Global Insight 2008

Stattdessen erklärt sich die Abweichung vor allem aus der Entwicklung der jüngeren Vergangenheit. Hier musste vor dem Hintergrund der Finanzkrise anstelle der erwarteten zweistelligen Zuwächse in den Jahren 2008 und 2009 jeweils ein Umschlagrückgang verzeichnet werden. Auch in 2007 fiel das Wachstum des Hamburger Hafens aufgrund von leichten Marktanteilsverlusten bereits geringer aus als erwartet, lag jedoch noch nahe dem prognostizierten Entwicklungspfad.

Zum Zeitpunkt der Erstellung der vorliegenden Prognose besteht eine vergleichsweise hohe Unsicherheit über die Entwicklung der Weltwirtschaft. Um dieser Unsicherheit Rechnung zu tragen, wurden verschiedene Prognoseszenarien mit unterschiedlichen Entwicklungsverläufen der Weltwirtschaft berücksichtigt. Die wichtigste Frage ist derzeit, ob das im ersten Halbjahr 2010 beobachtete starke Wachstum im Containerverkehr nachhaltig ist, oder sich zum Teil aus Sondereffekten nach der Krise erklärt (Leercontainer-Rücktransporte nach Asien, Lagerbestandsaufbau). Aktuelle Daten und Indikatoren zur wirtschaftlichen Entwicklung wie der GfK Konsumklimaindex und die ifo Geschäftserwartungen deuten jedoch darauf hin, dass sich die Wirtschaft derzeit eher am oberen Rand des durch die drei Szenarien gespannten Korridors bewegt. Dadurch liegt auch der Containerumschlag der Nordrangehäfen und des Hamburger Hafens derzeit eher auf einem dem optimistischen Wirtschaftsszenario entsprechenden Entwicklungspfad.

Auch die Entwicklung des Marktanteils des Hamburger Hafens hat seit der letzten Prognose eine unerwartete Trendwende vollzogen. Bis 2006 entwickelte sich der Marktanteil des Hamburger Hafens in der Nordrange positiv – wie in früheren Gutachten von ISL und Global Insight aufgrund der höheren Dynamik der „Hamburger“ Märkte prognostiziert.²³ Seit 2007 ging der Marktanteil jedoch trotz der weiter bestehenden Dynamik im Ostseeraum und im Chinaverkehr allmählich zurück, brach 2008/2009 noch einmal deutlich ein und sank auf das Niveau von 1999.

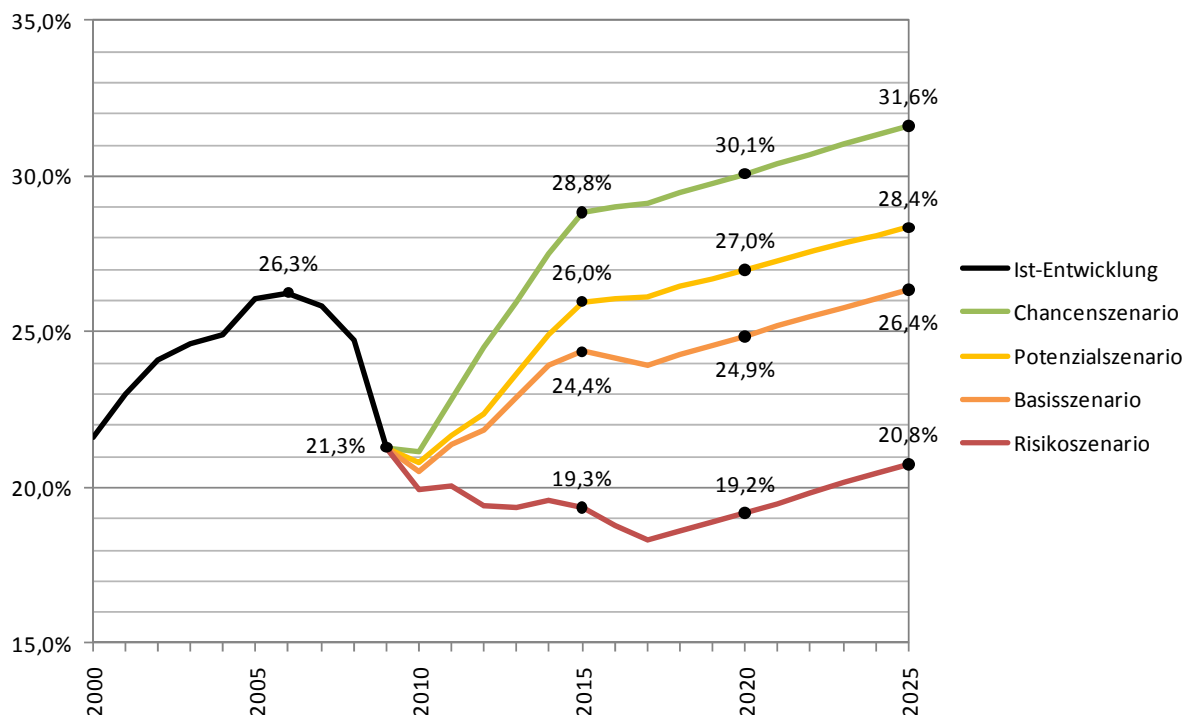
²³ ISL/Global Insight/HPC 2003, ISL/Global Insight 2004, ISL/Global Insight 2008

Daten für das erste Halbjahr 2010 deuten allerdings auf eine Erholung des Marktanteils gegenüber seinem Tiefpunkt Ende 2009 hin.

Aufgrund der Unwägbarkeiten, die sich aus den Marktanteilsfluktuationen einerseits und den mit Unsicherheiten behafteten Konjunkturprognosen andererseits ergeben, wurden für das vorliegende Gutachten alternative Szenarien zur weltwirtschaftlichen Entwicklung und zum Wettbewerb zwischen den Nordrangehäfen erstellt und hinsichtlich ihrer Wirkung auf den Containerumschlag des Hamburger Hafens untersucht.

Die alternativen Wirtschaftsszenarien wirken sich vor allem auf das Wachstum des Außenhandels der Entwicklungs-, Schwellen- und Transformationsländer aus. Der Hamburger Hafen ist von der Entwicklung in diesen Staaten in besonderer Weise betroffen. Im Deepsea-Land-Verkehr ist vor allem das Wachstum der chinesischen Exporte von großer Bedeutung. In diesem Segment ergeben sich im Basis-Wettbewerbsszenario bei einer positiven wirtschaftlichen Entwicklung gegenüber der neutralen Wirtschaftsprognose (9,6 Mio. TEU) zusätzliche Potenziale von 3,3 Mio. TEU bis 2025. Umgekehrt könnte der Umschlag bei einer schwächeren Entwicklung langsamer ansteigen (auf 8,0 Mio. TEU in 2025). Bei den Transshipmentverkehren wirken sich vor allem unterschiedliche Annahmen zur Entwicklung des russischen Marktes in Verbindung mit der hohen Bedeutung dieser Verkehre auf die Entwicklungspfade aus. Insgesamt ergibt sich im Basis-Wettbewerbsszenario aus den verschiedenen Wirtschaftsszenarien für das Jahr 2025 ein Gesamtumschlag zwischen 15,7 und 25,3 Mio. TEU.

Abb. 74 Entwicklung Marktanteils des Hafens Hamburg 2000-2009 und Prognose nach Wettbewerbsszenarien 2009-2025 (jeweils neutrale Wirtschaftsprognose)



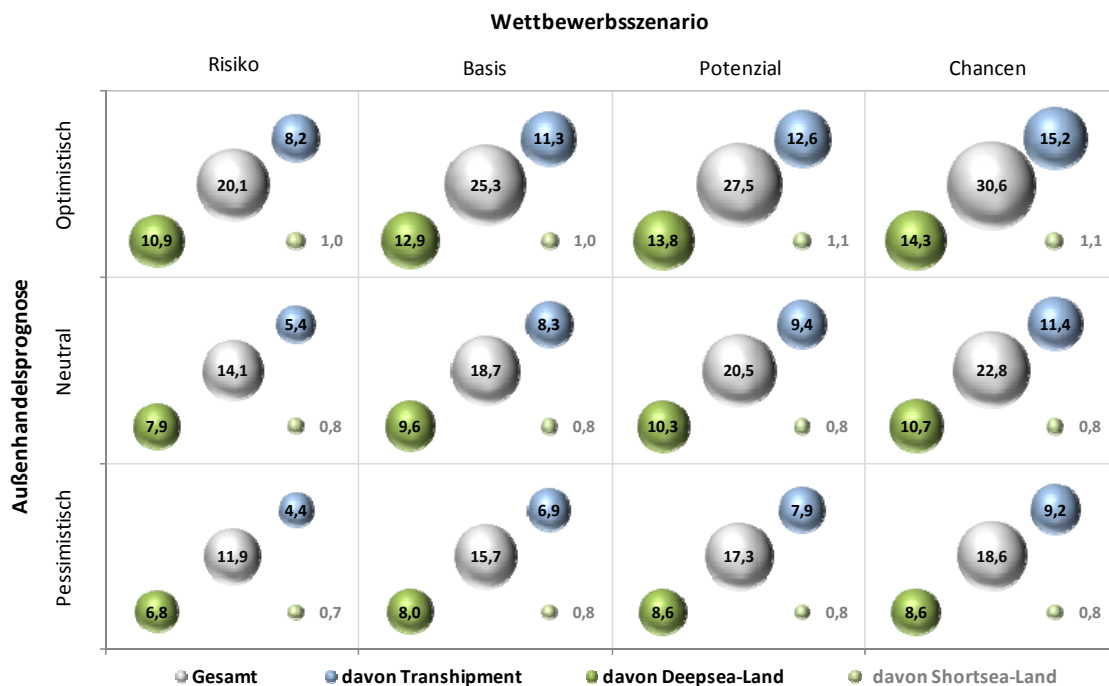
Basis: Marktanteilsentwicklung am Beispiel der neutralen Wirtschaftsprognose.

Quelle: ISL

Bezüglich der Marktanteile wurde bereits im Basisszenario eine Erholung für den Hamburger Hafen angenommen. Gründe hierfür liegen in der wirtschaftsgeographischen Lage, die langfristig für den Hafen Hamburg spricht, sowie in der geplanten Fahrrinnenanpassung. Im Chancenszena-

rio gewinnt Hamburg besonders schnell die verlorenen Marktanteile zurück und wächst später aufgrund der besonderen Dynamik seiner Hinterlandmärkte überdurchschnittlich. Gegenüber dem Basisszenario ergäben sich daraus für 2025 zusätzlich 4,1 Mio. TEU, davon 3,1 Mio. TEU im Transshipment. Im Risikoszenario verliert Hamburg zunächst weitere Marktanteile und kann erst nach 2020 wieder in vollem Umfang vom Wachstum der Märkte profitieren. Dies würde gegenüber dem Basisszenario einen Verlust von 4,6 Mio. TEU bedeuten – auch hier wäre vor allem das Transshipment betroffen (-2,9 Mio. TEU).

Abb. 75 Hamburg: Prognose der Umschlagpotenziale nach Entwicklungspfad und Marktsegmenten 2025



Quelle: ISL auf Basis IHS Global Insight

Die zwölf verschiedenen Entwicklungspfade, die sich rechnerisch aus der Kombination von Wirtschaftsprognosen und Wettbewerbsszenarien ergeben, spannen einen sehr weiten Prognosekorridor mit Umschlagpotenzialen zwischen 11,9 Mio. bis 30,6 Mio. TEU. Die verschiedenen Entwicklungspfade haben jedoch deutlich unterschiedliche Eintrittswahrscheinlichkeiten.

Bezüglich der Wirtschaftsszenarien deuten die aktuellen Entwicklungen der Weltwirtschaft bis zum Herbst 2010 und die in den vergangenen Monaten immer wieder angehobenen Prognosen der nationalen Regierungen und internationalen Organisationen auf eine besonders hohe Eintrittswahrscheinlichkeit der optimistischen Wirtschaftsprognose hin. Die Arbeitslosigkeit im für die Nordrangehäfen besonders bedeutsamen deutschen Markt ist niedrig, das Konsumklima ist sehr gut. Für das Jahr 2010 wird für die Nordrangehäfen ein Wachstum von mindestens 11% erwartet.

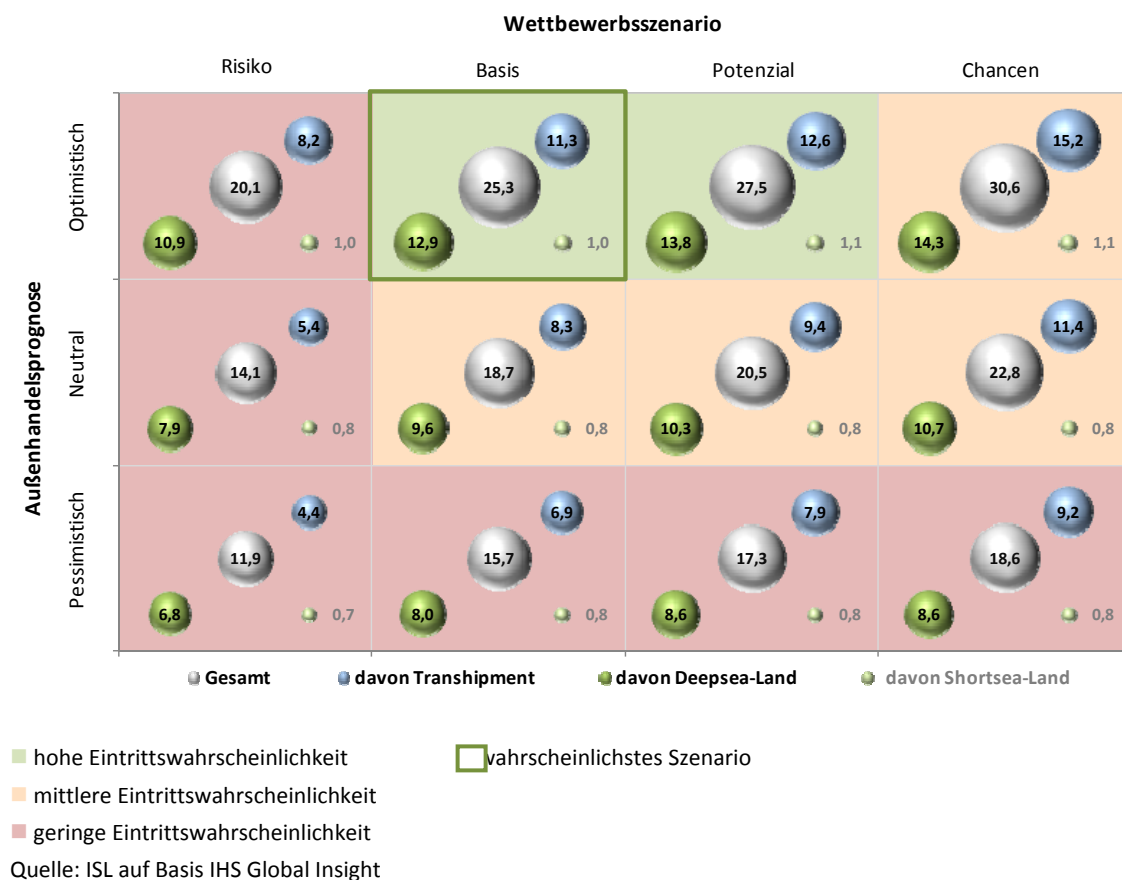
Die pessimistische Wirtschaftsprognose mit einer längeren Rezessionsphase, die zum Zeitpunkt der Erstellung der Wirtschaftsprognosen Anfang 2010 noch von vielen gefürchtet wurde, ist bereits im Sommer 2010 von der Ist-Entwicklung überholt worden. Dieses Szenario hat derzeit die niedrigste Eintrittswahrscheinlichkeit, auch wenn ein Restrisiko für eine W-förmige Rezession (Double-Dip-Rezession) durch das Auslaufen von Konjunkturprogrammen bestehen bleibt.

Auch bei der Marktanteilsentwicklung des Hamburger Hafens ist die Eintrittswahrscheinlichkeit des pessimistischsten Falls derzeit am niedrigsten zu bewerten. Im Jahr 2010 wurden die Marktanteilsverluste entgegen der Annahmen des Risiko-Wettbewerbsszenarios gestoppt und der Marktanteil hat sich oberhalb von 20% stabilisiert. Langfristig ist durch die erwartete positivere Entwicklung der Weltwirtschaft und des Nordrange-Gesamtmarktes damit zu rechnen, dass die Intensität des Wettbewerbs gegenüber der jüngsten Phase mit massiven Überkapazitäten wieder abnimmt. Dazu wird auch beitragen, dass die Mengenzusagen der Containerreedereien bzw. deren eigene Terminals in anderen Häfen (z.B. Maersk in Wilhelmshaven und Bremerhaven) früher wieder ausgelastet sein werden als im Falle einer nur langsamen Erholung des Gesamtmarktes.

Derzeit liegt der Marktanteil Hamburgs für 2010 im Bereich des Basis-Wettbewerbsszenarios und knapp unter dem des Potenzialszenarios. Auch die besonders schnelle Erholung des Marktanteils, die dem Chancenszenario zugrunde liegt, kann noch bis 2012 erreicht werden – hierzu müssten jedoch bereits in den kommenden Quartalen erste deutliche Rückholeffekte zu beobachten sein.

Insgesamt ist somit aktuell **die Eintrittswahrscheinlichkeit des Entwicklungspfades besonders hoch zu bewerten, der sich aus der Kombination der optimistischen Wirtschaftsprognose mit dem Basis-Wettbewerbsszenario ergibt**. Hier wird für 2025 ein Umschlag von 25,3 Mio. TEU erwartet. Auch das Potenzial-Szenario der optimistischen Wirtschaftsprognose hat derzeit eine hohe Eintrittswahrscheinlichkeit (vgl. Abb. 76).

Abb. 76 Hamburg: Prognose der Umschlagpotenziale nach Entwicklungspfad und Marktsegmenten 2025 mit Eintrittswahrscheinlichkeiten

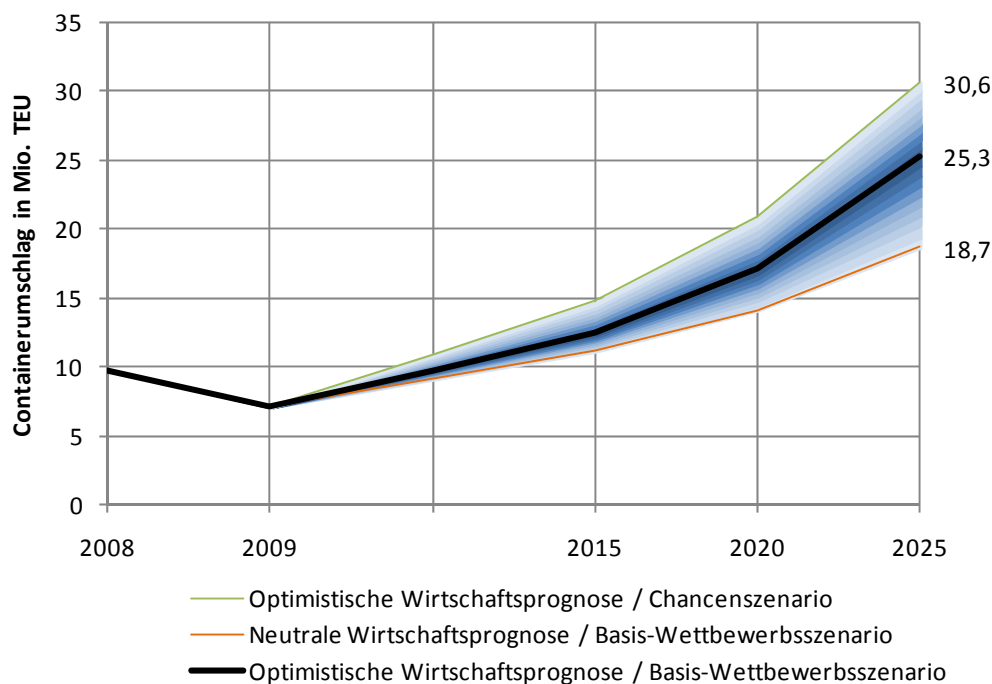


Die sechs Szenarien mit mittlerer bis hoher Eintrittswahrscheinlichkeit definieren einen Prognosekorridor, dessen unterer Rand durch das Basisszenario der neutralen Außenhandelsprognose

definiert wird, während den oberen Rand das Chancenszenario der optimistischen Wirtschaftsprognose bildet. Dabei unterstellt jedes Szenario einen ganz bestimmten Verlauf von Marktanteilen und Außenhandelsentwicklungen. Sowohl der Marktanteil als auch die Weltwirtschaft werden sich voraussichtlich innerhalb der gezeichneten Korridore bewegen, so dass die Entwicklung des Gesamtumschlags unterschiedlichste Verläufe annehmen kann. Das erwartete Gesamtmarktwachstum beträgt demnach von 2009 bis 2025 durchschnittlich zwischen 4,8 bis 6,6 % p.a., der Marktanteil Hamburgs wird 2025 voraussichtlich zwischen 26 und 33 % liegen.

Kombiniert man die möglichen Entwicklungsverläufe im Bereich der Szenarien mit mittlerer bis hoher Wahrscheinlichkeit, so lässt sich ein Prognosekorridor um den aus aktueller Sicht wahrscheinlichsten Fall spannen. Die Eintrittswahrscheinlichkeiten von Umschlagmengen nehmen vom unteren Rand bis zum Basis-Wettbewerbsszenario der optimistischen Prognose zu und danach wieder ab (vgl. Abb. 77). Dabei ist die Wahrscheinlichkeit, dass der Containerumschlag 2025 zwischen 22,0 und 28,0 Mio. TEU liegt, besonders hoch, Entwicklungsverläufe außerhalb dieses Korridors sind dagegen weniger wahrscheinlich. Als sehr unwahrscheinlich kann nach aktuellem Stand für 2025 ein Volumen unterhalb von 18,7 Mio. TEU bzw. oberhalb von 30,6 Mio. TEU gelten.

Abb. 77 Hamburg: Gewichteter Prognosekorridor der Containerumschlagpotenziale 2009-2025



Quelle: ISL auf Basis IHS Global Insight

Bei den im Rahmen der Szenarien ermittelten Umschlagpotenzialen handelt es sich jeweils um ein Nachfragepotenzial, das in Hamburg realisiert werden kann. Dabei wird unterstellt, dass die erforderlichen Umschlagkapazitäten sowie die Kapazitäten der Verkehrsträger im Hinterland rechtzeitig zur Verfügung stehen. Sollten jedoch Engpässe und damit verbundene Probleme bei der Abfertigung des Containerverkehrs auftreten, würde dies zu Marktanteilsverlusten führen und die Eintrittswahrscheinlichkeit der negativeren Wettbewerbsszenarien erhöhen. Bei nicht ausreichenden Umschlagkapazitäten wäre vor allem der Transshipmentverkehr betroffen, der sich am leichtesten zwischen den Nordrangehäfen verlagern lässt.

6 Umschlagpotenziale flüssiger und fester Massengüter

Der Umschlag flüssiger und fester Massengüter wird in vielen Fällen determiniert durch die Auslastung der Industriekapazitäten im Hinterland der Häfen. Dies gilt insbesondere für Rohölimporte sowie die Importe von Eisenerz und Kohle. Die Konkurrenz um Marktanteile ist aufgrund der überproportionalen Transportkosten im Hinterland demgegenüber nur partiell gegeben.

Im Gegensatz zur Prognose der Containerverkehre wird daher auf eine gesonderte Modellierung von wirtschaftlichen Effekten und Marktanteilen verzichtet. Stattdessen werden für alle Hauptgütergruppen jeweils drei Szenarien betrachtet: die Basisprognose als wahrscheinlichster Fall, die Potenzialprognose als oberer Rand und die Risikoprognose als unterer Rand.

Basis für die im Folgenden ausgewiesenen Prognosen sind primär die Erwartungen der Unternehmen und die Einschätzungen des ISL. Die Außenhandelsprognosen von IHS Global Insight und von Branchenverbänden wurden lediglich bei den Gütergruppen berücksichtigt, die nicht durch ein einziges oder einige wenige Unternehmen determiniert werden.

6.1 Prognose der Umschlagpotenziale flüssiger Massengüter

Im See-Eingang flüssiger Massengüter des Hamburger Hafens werden vorwiegend Raffinerieinputs (regelmäßig rund 6 Mio. t.) und Mitteldestillate für die Märkte im Hinterland des Hamburger Hafens importiert. Grundsätzlich erwarten die Unternehmen eine stabile Geschäftsentwicklung. Gleichzeitig gibt es zwei zentrale Trends, die sowohl im eingehenden, als auch im ausgehenden Verkehr zu Verlagerungseffekten führen werden:

- Rückläufiger Inlandsabsatz von Mineralölprodukten bis 2025
- Steigende Anteile von Kraftstoffen aus erneuerbaren Energien

Der Markt für Kraftstoffe aus erneuerbaren Energien war in den vergangenen Jahren zahlreichen Änderungen und Neuregelungen unterworfen und dürfte dies auch weiterhin bleiben. In ihrem “Agricultural Outlook 2009-2018” kommen OECD und FAO zu dem Ergebnis, dass die Absatzmärkte für Biokraftstoffe weiterhin durch staatliche Vorgaben beeinflusst werden, während die kommerzielle Produktion in einer mittelfristigen Perspektive keine Wettbewerbsfähigkeit gegenüber den fossilen Brennstoffen erreichen dürfte.²⁴ Eine ähnliche Entwicklung war in Deutschland im Jahr 2009 zu beobachten. Hier brach nach dem Wegfall der steuerlichen Vergünstigungen für B100 (also reinen Biodiesel, ohne fossile Anteile) der Absatz nahezu vollständig ein und die Mehrheit der Tankstellen hat sich aus dem Verkauf dieser Produkte zurückgezogen. Die Annahme der OECD, dass die Absatzmengen von Biokraftstoffen in den nächsten Jahren vor allem durch die Erfüllung politisch gesteckter Beimischungsziele determiniert werden, ist somit plausibel.

Die bedeutendsten Änderungen der jüngeren Vergangenheit beinhalten auf deutscher Ebene für das Jahr 2009 eine Reduzierung der Beimischquote von 6,25 auf 5,25%. In den folgenden Jahren bis 2015 wird die Quote auf dem Niveau von 6,25 % eingefroren. Ursprünglich war eine schrittweise Erhöhung auf 7,75 % vorgesehen. Ab 2015 wird der Anteil nicht mehr vorgeschrieben,

²⁴ OECD/FAO: Agricultural Outlook 2009-2018, Paris 2009

sondern mittels eines Netto-Reduktionsziels für Treibhausgase determiniert. In Abhängigkeit von der CO₂-Bilanz der verwendeten Kraftstoffe aus erneuerbaren Rohstoffen kann dadurch der Anteil der genutzten „Biokraftstoffe“ variieren. Das Mindestziel der EU-Richtlinie für erneuerbare Energien sieht für das Jahr 2020 allerdings bereits einen Anteil von 10 % vor.

6.1.1 Basisprognose

In der Basisprognose wird davon ausgegangen, dass sich die Auslastung der Raffinerien bis zum Ende des Prognosezeitraums auf dem durchschnittlichen Niveau der vergangenen Jahre bewegt. Im **See-Eingang** in der Gütergruppe „Rohöl/Mineralölerzeugnisse“ sind somit jährlich rund 4,5 Mio. t rohes Erdöl enthalten. Daraus resultiert ein leichter Abschlag gegenüber dem starken Jahr 2008. Der erkennbare Abwärtstrend über den gesamten Prognosezeitraum resultiert aus dem gleichzeitig erwarteten sinkenden Absatz von leichten Heizölen und Dieselmotorkraftstoffen bis zum Jahr 2025.²⁵

Tab. 49 Basis-Umschlagprognose flüssiger Massengüter im See-Eingang des Hamburger Hafens 2015-2025

	Umschlag in 1.000 t										
	IST					Prognose (Basis)			durchschn. WR		
	2004	2005	2006	2007	2008	2015	2020	2025	'08-'15	'15-'20	'20-'25
Rohes Erdöl	4.357	4.422	4.376	4.801	4.867	4.460	4.460	4.460	-1,2%	0,0%	0,0%
Mineralölerzeugnisse	3.930	4.087	4.733	3.603	4.939	4.270	4.060	3.830	-2,1%	-1,0%	-1,2%
Pflanzliche und tierische Öle und Fette *	588	737	1.056	1.007	879	1.080	1.210	1.230	3,0%	2,3%	0,3%
Übrige (in 2008: 85 % Chemische Erzeugnisse)	325	399	563	363	659	880	940	1.010	4,2%	1,3%	1,4%
Gesamt	9.200	9.646	10.728	9.773	11.344	10.690	10.670	10.530	-0,8%	0,0%	-0,3%

Quelle: ISL, Ist-Werte basierend auf Statistik Nord

Nach einem schwachen Jahr 2008 dürfte sich die Einfuhr von pflanzlichen und tierischen Ölen und Fetten nur zögerlich erholen. Bremsend wirken sich gegenüber den Wachstumsprognosen von IHS Global Insight vor allem die bis 2015 steigenden Steuersätze für die Verwendung als Kraftstoff aus. Bei den übrigen Gütern sorgt der erwartete Anstieg der Ethanol-Einfuhren in den Jahren bis 2020 für Wachstumsimpulse – allerdings ausgehend von einer geringen Basis. Insgesamt wird erwartet, dass sich der Import von flüssigen Massengütern in den Jahren bis 2025 bei leichten Verlagerungen zwischen den einzelnen Gütergruppen in einer Größenordnung zwischen 10,5 und 10,7 Mio. t / Jahr bewegt.

Tab. 50 Basis-Umschlagprognose flüssiger Massengüter im See-Ausgang des Hamburger Hafens 2015-2025

	Umschlag in 1.000 t										
	IST					Prognose (Basis)			durchschn. WR		
	2004	2005	2006	2007	2008	2015	2020	2025	'08-'15	'15-'20	'20-'25
Mineralölerzeugnisse	1.932	2.317	2.391	3.587	2.999	2.740	3.040	3.340	-1,3%	2,1%	1,9%
Schwefelsäure	767	776	871	889	815	1.020	1.020	1.020	3,3%	0,0%	0,0%
Übrige (vorwiegend Chem. Erz.)	315	325	174	220	442	430	430	430	-0,4%	0,0%	0,0%
Gesamt	3.014	3.418	3.436	4.696	4.256	4.190	4.490	4.790	-0,2%	1,4%	1,3%

Quelle: ISL, Ist-Werte basierend auf Statistik Nord

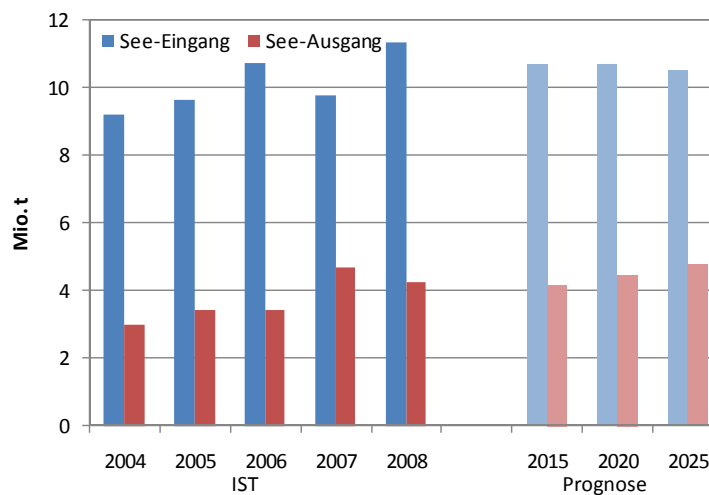
Im **See-Ausgang** wirkt sich beginnend mit dem Jahr 2009 der Wegfall des Umschlags von Schmierölen in einer Größenordnung von 300 Tsd. t. aus. Daraus erklärt sich im Wesentlichen auch die zunächst rückläufige Entwicklung. Demgegenüber gewinnt die Ausfuhr von Motorben-

²⁵ vgl. Mineralölwirtschaftsverband e.V., *MWV-Prognose 2025 für die Bundesrepublik Deutschland*, 2006

zinen langfristig an Bedeutung, da hier ein deutlicher Rückgang der Inlandsnachfrage zu erwarten ist.

Der übrige flüssige Massengutumschlag ist vor allem durch die in der lokalen Wirtschaft als Kuppelprodukt anfallende Schwefelsäure geprägt. Aus den Unternehmensplanungen ist ein leichtes Kapazitätswachstum bis zum Prognosestützjahr 2015 absehbar, das auch einen Anstieg der Schwefelsäureausfuhren mit sich bringen wird. Für die Jahre von 2015-2025 sind derzeit noch keine weiteren Maßnahmen bekannt, die zu einer Erhöhung der Ausfuhren in dieser oder einer anderen Güterart führen würden. Der Umschlag in den übrigen Güterarten setzt sich aus verschiedenen geringen Einzelmengen zusammen, die (auch über einen längeren Zeitraum) stark und ohne erkennbare Richtung schwanken. Für die Zukunft wird hier von einem Mittelwert der vergangenen Jahre ausgegangen. Insgesamt gewinnt dadurch die Ausfuhr flüssiger Massengüter bis zum Jahr 2025 an Bedeutung, auch wenn der Umschlag im Jahr 2025 mit rund 4,8 Mio. t nur unwesentlich über dem des Jahres 2007 liegen dürfte.

Abb. 78 Basisprognose Umschlag flüssiger Massengüter 2015-2025



Quelle: ISL

Im See-Ausgang stammen die Wachstumsimpulse aus dem Export von Motorbenzinen und Schwefelsäure. Im See-Eingang ist bei einer tendenziellen Verlagerung der Anteile der Güterarten eine insgesamt leicht rückläufige Entwicklung zu beobachten. Insgesamt resultiert aus den Annahmen der Basisprognose eine stabile Umschlagentwicklung von jährlich rund 15 Mio. t, die leicht über dem Mittelwert der Jahre 2004-2008 (rund 13,9 Mio. t) liegen dürfte.

6.1.2 Potenziale und Risiken für den Umschlag flüssiger Massengüter

Im Folgenden werden kurz die Risiken und Potenziale des Umschlags flüssiger Massengüter diskutiert. Für die Analyse der Potenziale im See-Eingang wird unterstellt, dass die Inlandsnachfrage nach Mitteldestillaten unerwartet hoch ausfällt und dass die Raffinerien bis zum Ende des Jahres 2025 mit einer hohen Auslastung betrieben werden.

Tab. 51 Potenzialprognose flüssiger Massengüter im See-Eingang des Hamburger Hafens 2015-2025

	Umschlag in 1.000 t										
	IST					Prognose (Potenzial)			durchschn. WR		
	2004	2005	2006	2007	2008	2015	2020	2025	'08-'15	'15-'20	'20-'25
Rohes Erdöl	4.357	4.422	4.376	4.801	4.867	4.850	4.780	4.700	-0,1%	-0,3%	-0,3%
Mineralölerzeugnisse	3.930	4.087	4.733	3.603	4.939	4.350	4.210	4.030	-1,8%	-0,7%	-0,9%
Pflanzliche und tierische Öle und Fette *	588	737	1.056	1.007	879	1.160	1.470	1.720	4,0%	4,9%	3,2%
Übrige (in 2008: 85 % Chemische Erzeugnisse)	325	399	563	363	659	950	1.090	1.240	5,4%	2,8%	2,6%
Gesamt	9.200	9.646	10.728	9.773	11.344	11.310	11.550	11.690	0.0%	0.4%	0.2%

Quelle: ISL, Ist-Werte basierend auf Statistik Nord

In der Potenzialprognose des See-Ausgangs wird unterstellt, dass der höhere Inlandsabsatz der Mitteldestillate zu Lasten des Absatzes der leichten Destillate geht. Dadurch erhöht sich tendenziell das Ausfuhrpotenzial von Motorbenzinen. Ferner wird von einem weiteren Kapazitätswachstum der kupferverarbeitenden Industrie ausgegangen – mit der Folge sich leicht erhöhender Mengen in der Schwefelsäureausfuhr bis zum Jahr 2025.

Tab. 52 Potenzialprognose flüssiger Massengüter im See-Ausgang des Hamburger Hafens 2015-2025

	Umschlag in 1.000 t										
	IST					Prognose (Potenzial)			durchschn. WR		
	2004	2005	2006	2007	2008	2015	2020	2025	'08-'15	'15-'20	'20-'25
Mineralölerzeugnisse	1.932	2.317	2.391	3.587	2.999	2.790	3.110	3.440	-1,0%	2,2%	2,0%
Schwefelsäure	767	776	871	889	815	1.020	1.100	1.190	3,3%	1,5%	1,6%
Übrige (vorwiegend Chem. Erz.)	315	325	174	220	442	430	430	430	-0,4%	0,0%	0,0%
Gesamt	3.014	3.418	3.436	4.696	4.256	4.240	4.640	5.060	-0,1%	1,8%	1,7%

Quelle: ISL, Ist-Werte basierend auf Statistik Nord

In der Risikoprognose wird unterstellt, dass sich die Auslastung der Raffinerien im Prognosezeitraum vor dem Hintergrund einer stärker als erwartet sinkenden Inlandsnachfrage bis zum Jahr 2025 reduziert. Dadurch sinken langfristig nicht nur die Rohölimporte, sondern auch die benötigten „Feedstocks“ sowie die derzeit über die Tanklager importierten Mitteldestillate. In Anlehnung an den schwächeren Absatz würden auch weniger Biokraftstoffe zur Beimischung benötigt, was sich bremsend auf die Wachstumspotenziale in der Einfuhr von pflanzlichen Ölen und „sonstigen Chemikalien“ auswirken dürfte.

Tab. 53 Risikoprognose flüssiger Massengüter im See-Eingang des Hamburger Hafens 2015-2025

	Umschlag in 1.000 t										
	IST					Prognose (Risiko)			durchschn. WR		
	2004	2005	2006	2007	2008	2015	2020	2025	'08-'15	'15-'20	'20-'25
Rohes Erdöl	4.357	4.422	4.376	4.801	4.867	4.508	4.312	4.165	-1,1%	-0,9%	-0,7%
Mineralölerzeugnisse	3.930	4.087	4.733	3.603	4.939	4.205	3.922	3.616	-2,3%	-1,4%	-1,6%
Pflanzliche und tierische Öle und Fette *	588	737	1.056	1.007	879	1.020	1.130	1.207	2,2%	2,1%	1,3%
Übrige (in 2008: 85 % Chemische Erzeugnisse)	325	399	563	363	659	779	821	861	2,4%	1,0%	1,0%
Gesamt	9.200	9.646	10.728	9.773	11.344	10.512	10.185	9.848	-1,1%	-0,6%	-0,7%

Quelle: ISL, Ist-Werte basierend auf Statistik Nord

Gleichzeitig wird im Risikoszenario davon ausgegangen, dass sich ein Teil der schwächeren Inlandsnachfrage nach Mitteldestillaten aus einer höheren lokalen Nachfrage nach Ottokraftstoffen speist. Dadurch reduziert sich das Wachstumspotenzial in der Güterart „Motorbenzine“ im Vergleich zur Basisprognose leicht.

Tab. 54 Risikoproggnose flüssiger Massengüter im See-Ausgang des Hamburger Hafens 2015-2025

	Umschlag in 1.000 t					Prognose (Risiko)			durchschn. WR		
	2004	2005	IST 2006	2007	2008	2015	2020	2025	'08-'15	'15-'20	'20-'25
Mineralölerzeugnisse	1.932	2.317	2.391	3.587	2.999	2.590	2.760	2.940	-2,1%	1,3%	1,3%
Schwefelsäure	767	776	871	889	815	1.020	1.020	1.020	3,3%	0,0%	0,0%
Übrige (vorwiegend Chem. Erz.)	315	325	174	220	442	430	430	430	-0,4%	0,0%	0,0%
Gesamt	3.014	3.418	3.436	4.696	4.256	4.040	4.210	4.390	-0.7%	0.8%	0.8%

Quelle: ISL, Ist-Werte basierend auf Statistik Nord

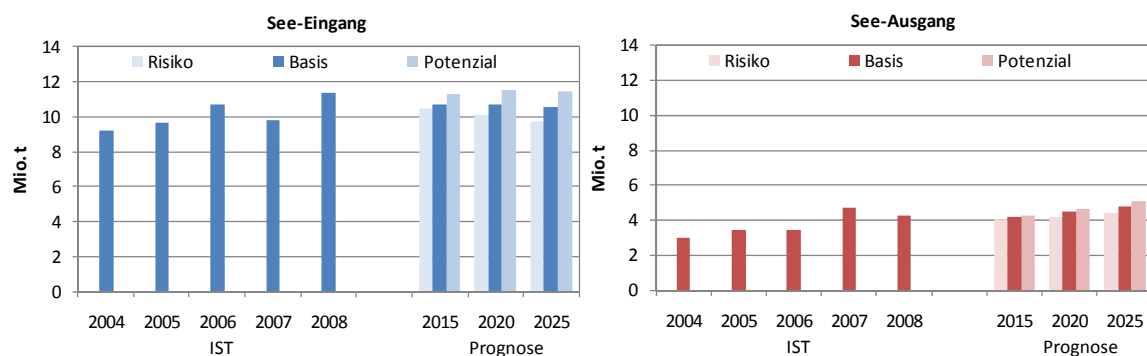
Die unterschiedlichen Szenarien sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

Tab. 55 Zusammenschau der Prognosen für den flüssigen Massengutumschlag 2015-2025

	Umschlag in Mio. t					Prognose			durchschn. WR		
	2004	2005	IST 2006	2007	2008	2015	2020	2025	'08-'15	'15-'20	'20-'25
See-Eingang-Prognose: Basis	9,2	9,6	10,7	9,8	11,3	10,7	10,7	10,5	-0,8%	0,0%	-0,3%
See-Eingang-Prognose: Potenzial	9,2	9,6	10,7	9,8	11,3	11,3	11,6	11,5	0,0%	0,4%	-0,1%
See-Eingang-Prognose: Risiko	9,2	9,6	10,7	9,8	11,3	10,5	10,1	9,8	-1,1%	-0,7%	-0,8%
See-Ausgang-Prognose: Basis	3,0	3,4	3,4	4,7	4,3	4,2	4,5	4,8	-0,2%	1,4%	1,3%
See-Ausgang-Prognose: Potenzial	3,0	3,4	3,4	4,7	4,3	4,2	4,6	5,1	-0,1%	1,8%	1,7%
See-Ausgang-Prognose: Risiko	3,0	3,4	3,4	4,7	4,3	4,0	4,2	4,4	-0,7%	0,8%	0,8%
Gesamt: Basis	12,2	13,1	14,2	14,5	15,6	14,9	15,2	15,3	-0,7%	0,4%	0,2%
Gesamt: Potenzial	12,2	13,1	14,2	14,5	15,6	15,6	16,2	16,6	0,0%	0,8%	0,4%
Gesamt: Risiko	12,2	13,1	14,2	14,5	15,6	14,5	14,3	14,1	-1,0%	-0,2%	-0,3%

Quelle: ISL, Ist-Werte basierend auf Statistik Nord

In der mittelfristigen Perspektive bis 2015 dürfte sich der Umschlag flüssiger Massengüter in einer Größenordnung von 15 Mio. t/Jahr bewegen. In der längerfristigen Perspektive bis zum Jahr 2025 wird in der Basisprognose von einem leichten Wachstum ausgegangen. Allerdings erhöht sich die Schwankungsbreite der Szenarien auf rund 1,3 Mio. t – positiv wie negativ. Die in der Basisprognose getroffenen Annahmen stellen dabei aus Sicht des ISL das wahrscheinlichste Entwicklungsszenario dar.

Abb. 79 Zusammenschau der Prognosen für den Umschlag flüssiger Massengüter 2015-2025

Quelle: ISL

6.2 Prognose der Umschlagpotenziale trockener Massengüter

Der Umschlag trockener Massengüter hat sich in den Jahren bis einschließlich 2008 stabil entwickeln können. Das Jahr 2009 dürfte dabei in den einzelnen Gütergruppen eine erhöhte Volatilität aufweisen. Die Stahlproduktion wurde in ganz Europa in der ersten Jahreshälfte spürbar gedrosselt und der Umschlag von Eisenerzen war in Hamburg nach den ersten drei Quartalen bereits stark rückläufig. Obwohl sich im See-Ausgang von Getreiden ein starkes Jahr abzeichnet, dürfte der gesamte ausgehende Verkehr durch fehlende Außenhandelsfinanzierungen in anderen Gütergruppen belastet werden. Hier werden für das Jahr 2010 Nachholeffekte erwartet, die jedoch alsbald abklingen dürften.

6.2.1 Basisprognose

In der Perspektive bis zum Jahr 2015 sind Kohle und Eisenerze die Wachstumstreiber im **See-Eingang**. Für den Zeitraum von 2015-2025 erwartet IHS Global Insight zwar ein weiteres Wachstum des deutschen seewärtigen Außenhandels in diesen Gütergruppen, jedoch sind außer dem Kraftwerk Moorburg derzeit keine Kapazitätserweiterungen oder Kraftwerksprojekte bekannt, die für den Umschlag des Hamburger Hafens relevant wären, so dass zusätzliche Umschlagmengen voraussichtlich in den Westhäfen und anderen deutschen Nordseehäfen umgeschlagen werden. Das gleiche gilt für die importierten Ölsaaten, die vollständig in der lokalen Industrie genutzt werden. Eine Erhöhung des See-Eingangs – wie von IHS Global Insight erwartet – könnte ggf. zu Lasten des Bezugs aus dem Hinterland erfolgen, wofür derzeit allerdings keine Anhaltspunkte vorliegen.

Tab. 56 Basisprognose trockener Massengüter im See-Eingang des Hamburger Hafens 2015-2025

	Umschlag in 1.000 t										
	2004	2005	IST 2006	2007	2008	Prognose (Basis)			durchschn. WR		
						2015	2020	2025	'08-'15	'15-'20	'20-'25
Eisenerze	8.398	9.008	9.900	9.979	9.928	11.600	11.600	11.600	2,2%	0,0%	0,0%
Kohle	4.902	4.573	4.892	5.622	5.034	8.630	8.630	8.630	8,0%	0,0%	0,0%
Getreide, Futtermittel, Ölsaaten	2.958	2.986	3.167	3.292	3.414	3.300	3.300	3.300	-0,5%	0,0%	0,0%
Steine, Erden, Baustoffe	1.977	1.645	1.852	1.878	1.389	1.640	1.640	1.640	2,4%	0,0%	0,0%
Übrige	2.100	2.136	1.815	1.144	643	700	700	700	1,2%	0,0%	0,0%
Gesamt	20.336	20.348	21.626	21.914	20.407	25.870	25.870	25.870	3.4%	0.0%	0.0%

Quelle: ISL, Ist-Werte basierend auf Statistik Nord

Nach einem schwachen Jahr 2008 erholt sich die Einfuhr von Steinen, Erden und Baustoffen tendenziell wieder, bleibt jedoch insgesamt unter den hohen Werten der Jahre 2004 und 2006/2007 zurück. In den übrigen Gütergruppen ist der Kupfererz-Empfang durch die Verlagerung der Umschlagschnittstelle nach Brunsbüttel nicht mehr repräsentiert, auch wenn ISL-Untersuchungen nahelegen, dass die Kupfererze auch weiterhin den Hamburger Hafen mit seegehenden Schiffen erreichen. Ansonsten werden in den übrigen Gütern auch Eisen- und Stahlschrotte zur Verhüttung vor Ort, geringe Mengen Düngemittel und Rohstoffe für die neuerlich wieder in Betrieb gegangene lokale Aluminium-Industrie gelöscht. Für letztere ergeben sich kurzfristig geringe Wachstumsimpulse auf der Nachfrageseite.

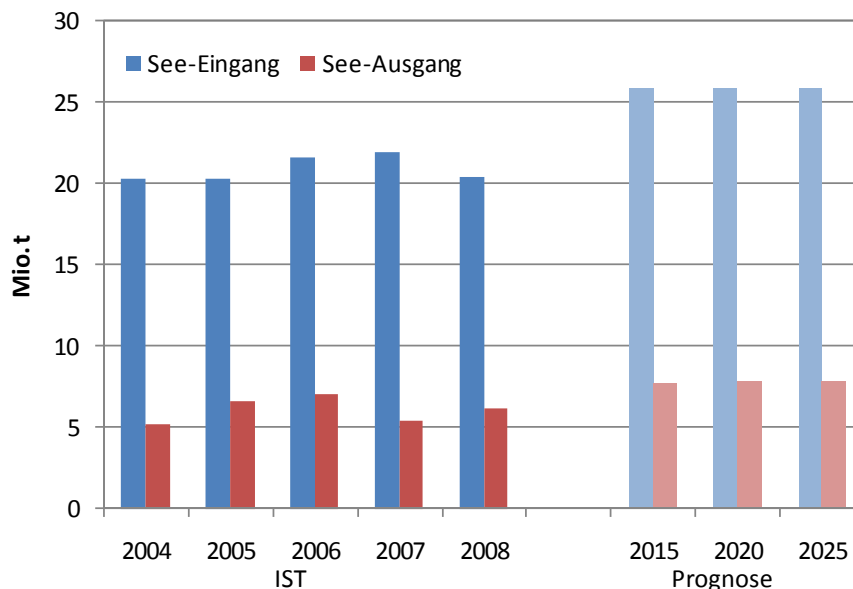
Tab. 57 Basisprognose trockener Massengüter im See-Ausgang des Hamburger Hafens 2015-2025

	Umschlag in 1.000 t								durchschn. WR		
	2004	2005	IST			Prognose (Basis)			'08-'15	'15-'20	'20-'25
Getreide, Futtermittel, Ölsaaten	1.330	2.615	3.266	1.906	3.004	3.310	3.400	3.470	1,4%	0,5%	0,4%
Düngemittel	2.815	2.747	2.687	2.577	2.172	2.570	2.570	2.570	2,4%	0,0%	0,0%
Eisen/Stahl	302	449	273	508	498	850	850	850	7,9%	0,0%	0,0%
Steine, Erden, Baustoffe	82	311	352	337	493	430	430	430	-1,9%	0,0%	0,0%
Übrige	669	542	514	87	65	540	540	540	35,3%	0,0%	0,0%
Gesamt	5.199	6.664	7.092	5.415	6.231	7.700	7.790	7.860	3.1%	0.2%	0.2%

Quelle: ISL, Ist-Werte basierend auf Statistik Nord

Für den **See-Ausgang** in der Gütergruppe Getreide, Futtermittel, Ölsaaten rechnet IHS Global Insight mit einem geringen Wachstum, das jedoch durch die Containerisierung von rund 150 Tsd. t bis zum Jahr 2025 leicht reduziert wird. In der zweitbedeutendsten Gütergruppe (Düngemittel) wird in der Basisprognose von einer konstanten Entwicklung bis zum Jahr 2025 ausgegangen. Zwar rechnen Marktbeobachter mit einem steigenden Handelsvolumen von Düngemitteln, aber im Rahmen der Basisprognose wird davon ausgegangen, dass sich dieses Wachstum im Hamburger Hafen vorwiegend in steigenden Mengen der containerisierten Ladungen widerspiegelt.

In der Gütergruppe „Eisen/Stahl“ sind auch „Aschen und Schlacken“ enthalten. Bis zum Jahr 2015 werden hier durch das Kraftwerk Moorburg zusätzliche Ausfuhren erwartet – gleiches gilt für den See-Ausgang von „Steinen, Erden und Baustoffen“. Hier fallen durch das Kraftwerk zusätzliche Mengen an Gips an, von denen allerdings erwartet wird, dass sie bestehende Ausfuhren aus dem Hinterland teilweise verdrängen.

Abb. 80 Basisprognose Umschlag trockener Massengüter 2015-2025

Quelle: ISL

6.2.2 Potenziale und Risiken für den Umschlag trockener Massengüter

Im Folgenden werden kurz die Risiken und Potenziale des Umschlags trockener Massengüter diskutiert. Für die Analyse der Potenziale auf der See-Eingangsseite wird unterstellt, dass zusätzliche Mengen im Kohleumschlag generiert werden können (z.B. durch die Versorgung weiterer Kraftwerke im Hinterland). Darüber hinaus wird angenommen, dass sich die Einfuhr der Ölsaaten in dem Umfang entwickeln kann, den IHS Global Insight prognostiziert. Für die übrigen Gütergruppen werden keine zusätzlichen Potenziale gesehen.

Tab. 58 Potenzialprognose trockener Massengüter im See-Eingang des Hamburger Hafens 2015-2025

	Umschlag in 1.000 t										
	IST					Prognose (Potenzial)			durchschn. WR		
	2004	2005	2006	2007	2008	2015	2020	2025	'08-'15	'15-'20	'20-'25
Eisenerze	8.398	9.008	9.900	9.979	9.928	11.600	11.600	11.600	2,2%	0,0%	0,0%
Kohle	4.902	4.573	4.892	5.622	5.034	9.930	9.930	9.930	10,2%	0,0%	0,0%
Getreide, Futtermittel, Ölsaaten	2.958	2.986	3.167	3.292	3.414	3.610	3.880	4.170	0,8%	1,5%	1,5%
Steine, Erden, Baustoffe	1.977	1.645	1.852	1.878	1.389	1.640	1.640	1.640	2,4%	0,0%	0,0%
Übrige	2.100	2.136	1.815	1.144	643	700	700	700	1,2%	0,0%	0,0%
Gesamt	20.336	20.348	21.626	21.914	20.407	27.480	27.750	28.040	4.3%	0.2%	0.2%

Quelle: ISL, Ist-Werte basierend auf Statistik Nord

Auf der Seite des See-Ausgangs könnten sich zusätzliche Potenziale dadurch ergeben, dass das erwartete Wachstum der Düngemittelausfuhren stärker auf den Massengutumschlag entfällt. Bei der Ausfuhr von Steinen, Erden und Baustoffen wird in der Potenzialprognose davon ausgegangen, dass der Umschlag von Gips aus dem Hamburger Hinterland nicht durch die Inbetriebnahme des Kraftwerks wettbewerbsunfähig wird.

Tab. 59 Potenzialprognose trockener Massengüter im See-Ausgang des Hamburger Hafens 2015-2025

	Umschlag in 1.000 t										
	IST					Prognose (Potenzial)			durchschn. WR		
	2004	2005	2006	2007	2008	2015	2020	2025	'08-'15	'15-'20	'20-'25
Getreide, Futtermittel, Ölsaaten	1.330	2.615	3.266	1.906	3.004	3.360	3.500	3.620	1,6%	0,8%	0,7%
Düngemittel	2.815	2.747	2.687	2.577	2.172	2.930	2.980	3.030	4,4%	0,3%	0,3%
Eisen/Stahl	302	449	273	508	498	850	850	850	7,9%	0,0%	0,0%
Steine, Erden, Baustoffe	82	311	352	337	493	630	630	630	3,6%	0,0%	0,0%
Übrige	669	542	514	87	65	540	540	540	35,3%	0,0%	0,0%
Gesamt	5.199	6.664	7.092	5.415	6.231	8.310	8.500	8.670	4.2%	0.5%	0.4%

Quelle: ISL, Ist-Werte basierend auf Statistik Nord

In der Risikoprognose des See-Eingangs wird davon ausgegangen, dass die Eisenerzimporte, die in den vergangenen Jahren nach Hamburg verlagert wurden, größtenteils zurückverlagert werden. In der Gruppe der „Getreide, Futtermittel und Ölsaaten“ wird kein weiteres Wachstum unterstellt, sondern davon ausgegangen, dass die Importe lediglich dem Durchschnitt der vergangenen Jahre entsprechen. Bei den Baustoffen wird im Risikoszenario von einer geringer ausfallenden Inlandsnachfrage ausgegangen und die Rohstoffversorgung der Aluminiumindustrie etwas geringer angesetzt.

Tab. 60 Risikoprognose trockener Massengüter im See-Eingang des Hamburger Hafens 2015-2025

	Umschlag in 1.000 t										
	IST					Prognose (Risiko)			durchschn. WR		
	2004	2005	2006	2007	2008	2015	2020	2025	'08-'15	'15-'20	'20-'25
Eisenerze	8.398	9.008	9.900	9.979	9.928	8.130	8.130	8.130	-2,8%	0,0%	0,0%
Kohle	4.902	4.573	4.892	5.622	5.034	8.630	8.630	8.630	8,0%	0,0%	0,0%
Getreide, Futtermittel, Ölsaaten	2.958	2.986	3.167	3.292	3.414	3.040	3.040	3.040	-1,6%	0,0%	0,0%
Steine, Erden, Baustoffe	1.977	1.645	1.852	1.878	1.389	1.540	1.540	1.540	1,5%	0,0%	0,0%
Übrige	2.100	2.136	1.815	1.144	643	660	660	660	0,4%	0,0%	0,0%
Gesamt	20.336	20.348	21.626	21.914	20.407	22.000	22.000	22.000	1.1%	0.0%	0.0%

Quelle: ISL, Ist-Werte basierend auf Statistik Nord

Auf der See-Ausgangsseite bestehen die Risiken sowohl bei den Getreiden als auch den Düngemitteln in einer höher als erwartet ausfallenden Containerisierung – vorwiegend dort, wo aufgrund des Ladungsungleichgewichts zu günstigen Frachtraten verschifft werden kann. Mit Inbetriebnahme des Kraftwerks würde darüber hinaus der komplette Export einer Güterart von Baustoffen aus dem Hinterland wegbrechen.

Tab. 61 Risikoprognose trockener Massengüter im See-Ausgang des Hamburger Hafens 2015-2025

	Umschlag in 1.000 t										
	IST					Prognose (Risiko)			durchschn. WR		
	2004	2005	2006	2007	2008	2015	2020	2025	'08-'15	'15-'20	'20-'25
Getreide, Futtermittel, Ölsaaten	1.330	2.615	3.266	1.906	3.004	2.350	2.270	2.200	-3,4%	-0,7%	-0,6%
Düngemittel	2.815	2.747	2.687	2.577	2.172	2.570	2.460	2.350	2,4%	-0,9%	-0,9%
Eisen/Stahl	302	449	273	508	498	850	850	850	7,9%	0,0%	0,0%
Steine, Erden, Baustoffe	82	311	352	337	493	280	280	280	-7,8%	0,0%	0,0%
Übrige	669	542	514	87	65	540	540	540	35,3%	0,0%	0,0%
Gesamt	5.199	6.664	7.092	5.415	6.231	6.590	6.400	6.220	0,8%	-0,6%	-0,6%

Quelle: ISL, Ist-Werte basierend auf Statistik Nord

Die unterschiedlichen Szenarien sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

Tab. 62 Zusammenschau der Prognosen für den trockenen Massengutumschlag 2015-2025

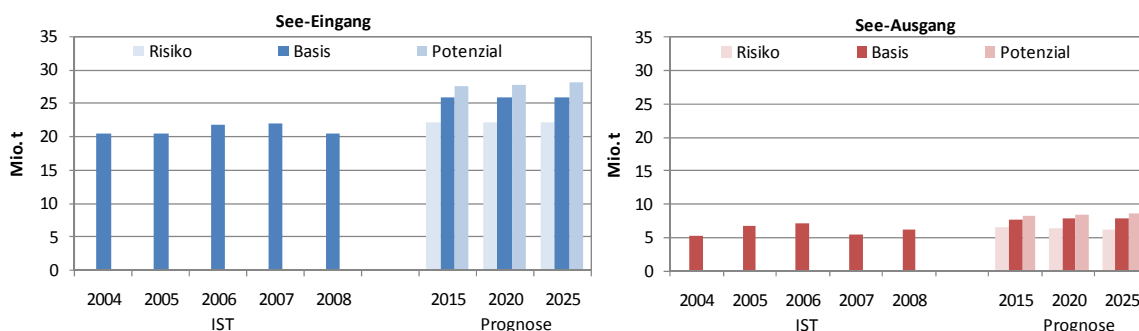
	Umschlag in Mio. t									durchschn. WR		
	IST					Prognose						
	2004	2005	2006	2007	2008	2015	2020	2025	'08-'15	'15-'20	'20-'25	
See-Eingang-Prognose: Basis	20,3	20,3	21,6	21,9	20,4	25,9	25,9	25,9	3,4%	0,0%	0,0%	
See-Eingang-Prognose: Potenzial	20,3	20,3	21,6	21,9	20,4	27,5	27,8	28,0	4,3%	0,2%	0,2%	
See-Eingang-Prognose: Risiko	20,3	20,3	21,6	21,9	20,4	22,0	22,0	22,0	1,1%	0,0%	0,0%	
See-Ausgang-Prognose: Basis	5,2	6,7	7,1	5,4	6,2	7,7	7,8	7,9	3,1%	0,2%	0,2%	
See-Ausgang-Prognose: Potenzial	5,2	6,7	7,1	5,4	6,2	8,3	8,5	8,7	4,2%	0,5%	0,4%	
See-Ausgang-Prognose: Risiko	5,2	6,7	7,1	5,4	6,2	6,6	6,4	6,2	0,8%	-0,6%	-0,6%	
Gesamt: Basis	25,5	27,0	28,7	27,3	26,6	33,6	33,7	33,7	3,4%	0,1%	0,0%	
Gesamt: Potenzial	25,5	27,0	28,7	27,3	26,6	35,8	36,3	36,7	4,3%	0,3%	0,3%	
Gesamt: Risiko	25,5	27,0	28,7	27,3	26,6	28,6	28,4	28,2	1,0%	-0,1%	-0,1%	

Quelle: ISL, Ist-Werte basierend auf Statistik Nord

In der Basisprognose ergibt sich eine Stabilisierung des Umschlags trockener Massengüter auf einem Niveau von annähernd 34 Mio. t / Jahr. Der deutliche Sprung zu den Vorjahren kann größtenteils auf das neue Kohle-Kraftwerk zurückgeführt werden. In der Risikoprognose sollte auch unter den pessimistischen Annahmen der Gesamtumschlag jährlich mit rund 28 Mio. t über dem Mittelwert der vergangenen Jahre (rund 27 Mio. t) liegen. In der Potenzialprognose könnte der Umschlag demgegenüber bereits bis zum Jahr 2015 rund 36 Mio. t erreichen. Die in der Ba-

sisprognose getroffenen Annahmen stellen dabei aus Sicht des ISL das wahrscheinlichste Entwicklungsszenario dar.

Abb. 81 Zusammenschau der Prognosen für den Umschlag trockener Massengüter 2015-2025



Quelle: ISL, Ist-Werte basierend auf Statistik Nord

6.3 Prognose des gesamten Massengut-Umschlagpotenzials

Insgesamt betrug der Massengutumschlag im Jahr 2008 42,2 Mio. t, ein durchschnittliches jährliches Wachstum von 2,8 %, das vor allem durch ein starkes Wachstum im Umschlag flüssiger Massengüter getragen wurde.

Bis 2015 wird ein deutliches Wachstum im Umschlag trockener Massengüter erwartet. Die Hauptwachstumstreiber sind der Kohle- und Gipsumschlag des im Bau befindlichen Kraftwerks Moorburg und steigende Eisenerzimporte, während im Umschlag flüssiger Massengüter sogar ein leichter Rückgang erwartet wird. Nach 2015 wird insgesamt nur noch ein minimales Wachstum angenommen.

Tab. 63 Zusammenschau der Prognosen für den gesamten Massengutumschlag 2015-2025

	Umschlag in Mio. t					Ø jährl. Wachstumsraten			
	2004	2008	2015	2020	2025	'04-'08	'08-'15	'15-'20	'20-'25
Trockene Massengüter									
Basisszenario	25,5	26,6	33,6	33,7	33,7	1,1%	3,4%	0,1%	0,0%
Potenzialsszenario	25,5	26,6	35,8	36,3	36,7	1,1%	4,3%	0,3%	0,3%
Risikoszenario	25,5	26,6	28,6	28,4	28,2	1,1%	1,0%	-0,1%	-0,1%
Flüssige Massengüter									
Basisszenario	12,2	15,6	14,9	15,2	15,3	6,3%	-0,7%	0,4%	0,2%
Potenzialsszenario	12,2	15,6	15,6	16,2	16,6	6,3%	0,0%	0,8%	0,4%
Risikoszenario	12,2	15,6	14,5	14,3	14,1	6,3%	-1,0%	-0,2%	-0,3%
Massengüter insgesamt									
Basisszenario	37,7	42,2	48,5	48,8	49,1	2,8%	2,0%	0,2%	0,1%
Potenzialsszenario	37,7	42,2	51,3	52,4	53,3	2,8%	2,8%	0,4%	0,3%
Risikoszenario	37,7	42,2	43,1	42,7	42,4	2,8%	0,3%	-0,2%	-0,2%

Quelle: ISL, Ist-Werte basierend auf Statistik Nord

Auch in der Potenzialprognose werden Wachstumsimpulse vor allem in der Phase bis 2015 gesehen, das Wachstum im Bereich trockener Massengüter beträgt bis dahin durchschnittlich 4,3 %. Im Risikoszenario wird das Wachstum aus den zusätzlich erwarteten Mengen für Moorburg durch Verluste in anderen Güterbereichen aufgezehrt, so dass der gesamte Massengutumschlag bis 2025 in etwa auf dem Niveau von 2008 stagniert.

7 Umschlagpotenziale konventioneller Stückgüter

Die Prognose der Umschlagpotenziale im konventionellen Stückgutverkehr erfolgt – je nach Gütergruppe – entweder auf Basis der allgemeinen Marktentwicklungen oder auf Basis der standort-spezifischen Entwicklungstendenzen. Sondereffekte wie die weitere Containerisierung oder ab-sehbare Veränderungen der Umschlagmengen aufgrund neuer Liniendienste werden in einzelnen Gütergruppen berücksichtigt. In der kurzen und mittleren Frist weichen die Prognosen des Um-schlagpotenzials daher mehr oder minder stark von den Marktentwicklungen ab. Marktanteilsge-winne oder -verluste werden ausschließlich in Potenzial- bzw. Risikoszenarien angenommen.

7.1 Basisszenario

Im Jahr 2009 ging der konventionelle Stückgutumschlag laut vorläufigen Schätzungen um 14,4 % zurück. Besonders stark war der Einbruch beim Stahlumschlag durch den fast vollständigen Weg-fall der Importe von Brammen. In den Jahren bis 2015 ist mit einer Erholung des Stahlmarktes zu rechnen, so dass die Im- und Exporte das Niveau der Jahre vor dem Stahlboom erreichen. Der massive Import von Brammen, wie er noch 2008 durchgeführt wurde, wird sich in dieser Form jedoch langfristig nicht halten. Stattdessen wird ein moderates Wachstum erwartet, das auf der Exportseite durch die Produktionskapazität der betreffenden Produzenten begrenzt ist.

Die Gütergruppe „Obst und Gemüse“ ist geprägt von erntebedingten Schwankungen, die Men-gen sind weitgehend unabhängig von konjunkturellen Faktoren. In der Basisprognose wird ange-nommen, dass der konventionelle Umschlag in dieser Gütergruppe, die in Hamburg durch den Import von Südfrüchten dominiert wird, in Zukunft mit 650 Tsd. Tonnen wieder den Durch-schnitt der vergangenen Jahre erreicht.

Tab. 64 Basisprognose für den Umschlag konventioneller Stückgüter 2015-2025

Gütergruppe	Konv. Stückgutumschlag in 1.000 t					Järl. Wachstumsraten			
	2008	2009*	2015	2020	2025	'08-09	'09-'15	'15-20	'20-'25
Einkommend									
Obst und Gemüse	604	630	650	650	650	4,3%	0,5%	0,0%	0,0%
Eisen/Stahl	368	200	230	250	270	-45,7%	2,4%	1,7%	1,6%
NE-Metalle	163	130	150	160	170	-20,3%	2,4%	1,3%	1,2%
Papier und Pappe	93	80	90	90	90	-13,7%	2,0%	0,0%	0,0%
Übrige	309	250	270	260	250	-19,2%	1,3%	-0,8%	-0,8%
Summe einkommend	1.537	1.290	1.390	1.410	1.430	-16,1%	1,3%	0,3%	0,3%
Ausgehend									
Fahrzeuge	463	400	500	580	670	-13,5%	3,8%	3,0%	2,9%
Eisen/Stahl	319	270	320	340	360	-15,3%	2,9%	1,2%	1,1%
Maschinen etc.	217	200	280	330	380	-7,6%	5,8%	3,3%	2,9%
Steine, Erden, Baustoffe	126	110	20	20	20	-12,9%	-24,7%	0,0%	0,0%
Übrige	224	200	230	220	210	-10,6%	2,3%	-0,9%	-0,9%
Summe ausgehend	1.348	1.180	1.350	1.490	1.640	-12,5%	2,3%	2,0%	1,9%
Insgesamt	2.886	2.470	2.740	2.900	3.070	-14,4%	1,7%	1,1%	1,1%

Quelle: ISL, Ist-Werte basierend auf Statistik Nord

Der Export von Fahrzeugen, der in den vergangenen Jahren durch die Schließung eines Umschlagbetriebs deutlich an Volumen verloren hat, wird bis 2015 deutlich hinzugewinnen. Grund hierfür ist der weitere Ausbau von ConRo-Diensten Richtung Mittelmeer, Westafrika und Südamerika. Diese Dienste sorgten bereits in den vergangenen Jahren für ein deutliches Wachstum im Fahrzeugumschlag und sollen daher mit größeren Kapazitäten ausgestattet werden bzw. ihren Fahrplan verdichten. Langfristig wird unterstellt, dass der Fahrzeugumschlag mit dem Markt wachsen kann.

Ein weiteres Wachstumssegment liegt im Bereich Projektladung, der in der Nordrange zwischen 2004 und 2008 prozentual stärker zunahm als der Containerverkehr. Hierzu zählt ein Großteil der im Hamburger Hafen konventionell umgeschlagenen Maschinen und Metallwaren. Bis 2015 wird neben Rückholeffekten aus der Krise vor allem der Mittlere Osten als Wachstumsmarkt an Bedeutung gewinnen.

7.2 Alternativszenarien

Gegenüber der Basisprognose bestehen sowohl zusätzliche Potenziale als auch Risiken. Bis 2025 ergibt sich daraus ein Prognosekorridor für die Umschlagpotenziale von 2,5 bis 3,8 Mio. Tonnen. In der **Potenzialprognose** wurden für Südfrüchte zusätzliche Potenziale im Transitverkehr berücksichtigt, für die Gütergruppe Eisen und Stahl ein Wachstum, mit dem die Werte der Jahre 2007/2008 wieder erreicht würden. Für Projektladung wurde ein noch stärkeres Wachstum unterstellt, das jedoch nur mit Hilfe einer Marktanteilssteigerung erreicht werden könnte. In den übrigen Gütergruppen wird unterstellt, dass sich die Verkehre auf einem leicht höheren Niveau als dem Durchschnitt der Jahre 2004-2008 stabilisieren.

Tab. 65 Basisprognose und Alternativszenarien zum konventionellen Stückgutumschlag 2008-2025

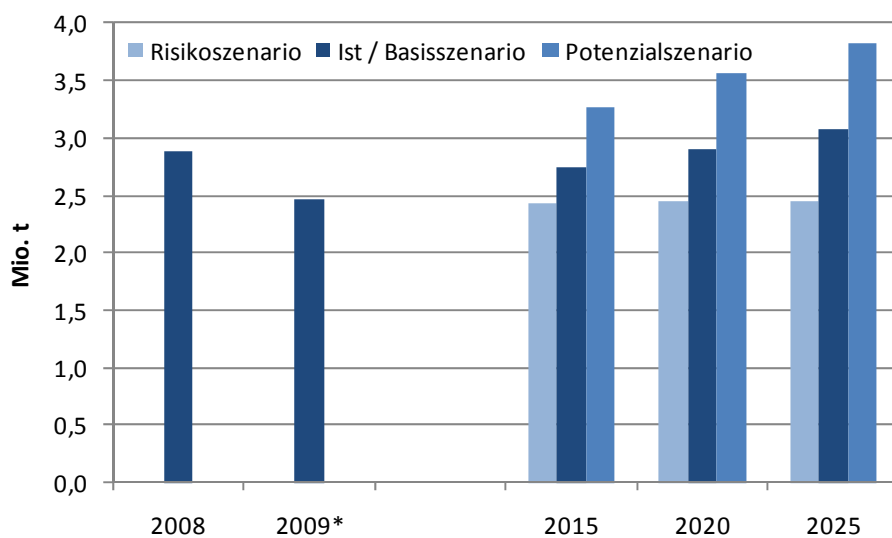
	Konv. Stückgutumschlag in Mio. t					Jährl. Wachstumsraten			
	2008	2009*	2015	2020	2025	'08-09	'09-'15	'15-20	'20-'25
Basisszenario	2,9	2,5	2,7	2,9	3,1	-14,4%	1,7%	1,1%	1,1%
Potenzialszenario	2,9	2,5	3,3	3,6	3,8	-14,4%	4,8%	1,7%	1,4%
Risikoszenario	2,9	2,5	2,4	2,4	2,5	-14,4%	-0,3%	0,1%	0,1%

* vorläufige Werte

Quelle: ISL, Ist-Werte basierend auf Statistik Nord

In der Risikoprognose wird für die meisten Gütergruppen ein Umschlagniveau unterstellt, dass eher am unteren Rand der Jahre 2004 bis 2008 liegt. Das zusätzliche Umschlagpotenzial im Fahrzeugmarkt kann nicht gehalten werden, und auch im Projektladungsverkehr partizipiert der Hafen Hamburg in diesem Szenario nicht voll am Marktwachstum.

Abb. 82 Alternativszenarien zum konventionellen Stückgutumschlag 2008-2025



Quelle: ISL auf Basis IHS Global Insight

Zusammenfassung

Der seewärtige Umschlag im Hamburger Hafen hat in der Krise 2008/2009 stark unter den Folgen der Finanzkrise gelitten. Weder die Weltwirtschaft noch der Seeverkehr werden nach der Krise die ursprünglich für diesen Zeitraum prognostizierten absoluten Werte erreichen. Auch wenn das Wachstum schnell wieder einsetzt und die Wachstumsraten eine Höhe erreichen, wie sie vor der Krise prognostiziert wurde, werden die Verluste aus den Jahren 2008/2009 auch langfristig in der Umschlagentwicklung sichtbar bleiben.

Die einzelnen Umschlagsegmente waren und sind davon unterschiedlich stark betroffen. Nach aktuellen Angaben²⁶ war der Containerverkehr 2009 mit einem Rückgang von 25,1 % am Stärksten betroffen, während beispielsweise bei den Getreideexporten sogar ein deutliches Umschlagplus verbucht wurde. Insgesamt ging der Umschlag um 21,4 % zurück.

Vor diesem Hintergrund haben das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) und IHS Global Insight eine Prognose des Umschlagpotenzials des Hamburger Hafens erstellt. Um der starken Volatilität der Märkte in 2008/2009 sowie der Unsicherheit über die Entwicklung der Weltwirtschaft Rechnung zu tragen, wurden dabei in enger Zusammenarbeit mit Akteuren der maritimen Wirtschaft für die einzelnen Gütersegmente Risiko- und Potenzialszenarien entwickelt. Diese Alternativszenarien zeigen auf, wie sich bestimmte klar definierte Entwicklungen auf den Umschlag des Hamburger Hafens im jeweiligen Segment auswirken.

Als Basis für die Prognosen diente eine detaillierte Analyse des seewärtigen Umschlags des Hamburger Hafens im Jahre 2008. Ziel der Analyse war es, die Mengen der einzelnen Umschlagsegmente bestimmten Hinterland- bzw. Transshipmentregionen zuzuordnen – im Falle von Massengütern wurden darüber hinaus einzelne Unternehmen im Hinterland identifiziert, die einen maßgeblichen Einfluss auf die Umschlagentwicklung des Hamburger Hafens haben.

Strukturen im Seeverkehr des Hamburger Hafens 2008

Der seewärtige Umschlag des Hamburger Hafens nahm zwischen 2004 und 2008 um mehr als 25 Mio. Tonnen auf 140,6 Mio. Tonnen zu. Dies entspricht einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von 5,3 %, trotz einer Stagnation in 2008. Besonders hoch war das Wachstum im Containerumschlag und im Umschlag flüssiger Massengüter.

Nach Ergebnissen der Unternehmensbefragung lag die Loco-Quote im Containerverkehr 2008 mit 13 % deutlich unter dem Durchschnitt der Ladungssegmente. Am Höchsten war die Loco-Quote bei den flüssigen Massengütern: fast drei Viertel werden in der Metropolregion verarbeitet bzw. stammen aus der lokalen Produktion. Ein Großteil dieser Verkehre entfällt auf Industrieunternehmen mit eigenem Umschlagterminal wie z.B. im Hafen ansässige Raffinerien.

Die Loco-Quote im konventionellen Stückgutumschlag ist vor allem geprägt durch das hohe Volumen an Fruchtimporten, das direkt am Terminal entpackt, gelagert und für die Distribution gepackt wird. Die gesondert ermittelte Loco-Quote „nach Distribution“²⁷ beträgt lediglich 16 %.

²⁶ Hamburg Port Authority: Der Seegüterumschlag im Hamburger Hafen im Jahr 2009

²⁷ Die Loco-Quote nach Distribution berücksichtigt nur die Güter, die in der Metropolregion verarbeitet/konsumiert bzw. dort hergestellt werden. Sie ist bereinigt um solche Verkehre, die über Distributionszentren in der Metropolregion ins weitere Hinterland verbracht werden bzw. aus dem Hinterland angeliefert werden

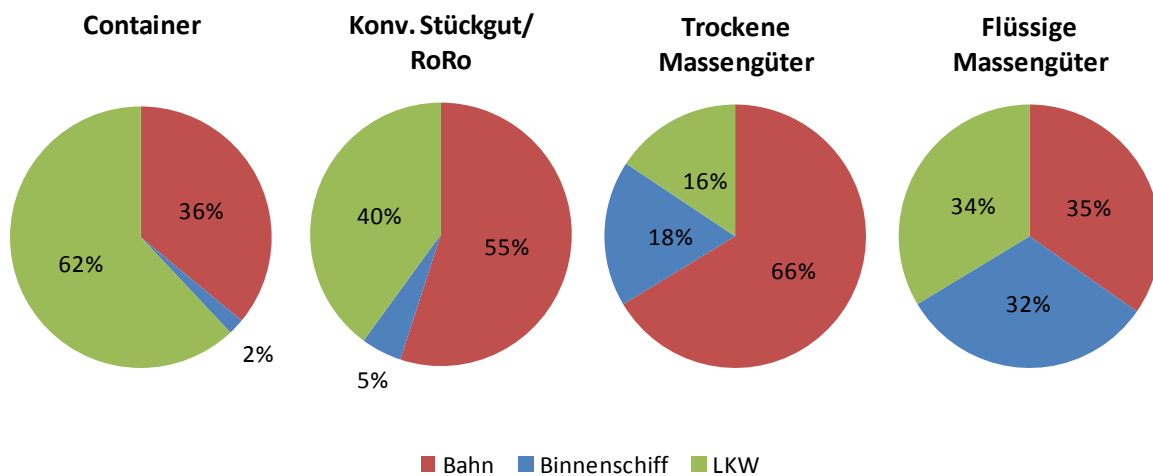
Tab. 66 Hafen Hamburg: Seewärtiger Umschlag 2004-2008 und Loco-Quote 2008 nach Ladungskategorien

Umschlagsegmente	Umschlag in Mio. t					Ø jährl. Wachstum		Loco-Quote 2008	
	2004	2005	2006	2007	2008	'04-'08	'07-'08	Gesamt	Hinterland*
Stückgut insgesamt	76,8	85,8	92,4	99,1	98,3	6,4%	-0,8%	14%	24%
Container	74,0	83,1	89,7	96,2	95,4	6,6%	-0,8%	13%	23%
Konventionell/RoRo	2,7	2,7	2,7	2,9	2,9	1,4%	-0,5%	42%	43%
Massengüter	37,7	40,1	42,9	41,8	42,2	2,8%	1,1%	50%	50%
Trockene Massengüter	25,5	27,0	28,7	27,3	26,6	1,1%	-2,5%	35%	35%
Flüssige Massengüter	12,2	13,1	14,2	14,5	15,6	6,3%	7,8%	74%	75%
Gesamtumschlag	114,5	125,9	135,3	140,9	140,6	5,3%	-0,3%	24%	35%
Container in Mio. TEU	7,0	8,1	8,9	9,9	9,8	8,6%	-1,5%	12%	23%

* Anteil der Loco-Verkehre an den Hinterlandverkehren (ohne Transhipment)

Quelle: ISL; Umschlag in Tonnen/TEU auf Basis Statistik Nord

Auch der Modal Split im Hinterlandverkehr unterscheidet sich deutlich zwischen den verschiedenen Umschlagsegmenten. Bei den Massengütern liegt der Anteil der Verkehrsträger Bahn und Binnenschiff bei zusammen 84 bzw. 67 %, im Containerverkehr nur bei 38 %.²⁸

Abb. 83 Hafen Hamburg: Modal Split nach Ladungskategorien 2008

Quelle: ISL

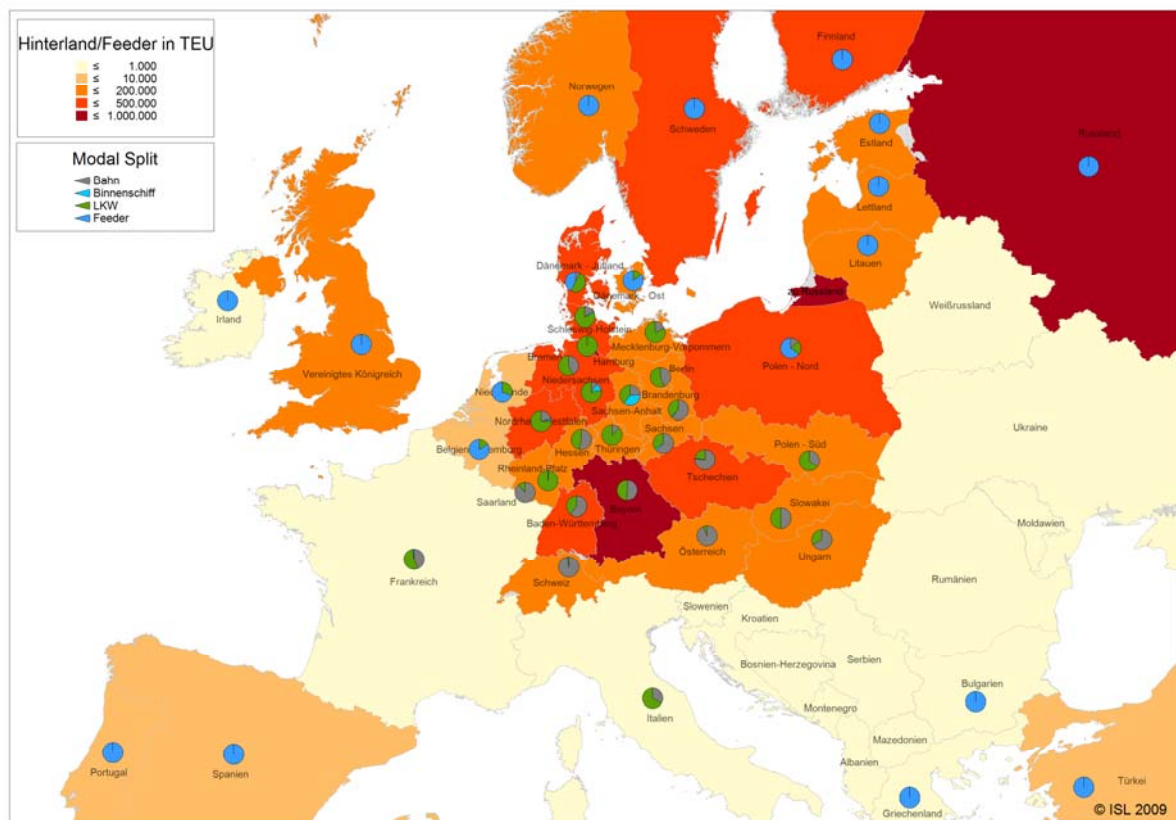
Die Bahn ist jedoch – auch im Vergleich mit anderen Nordrangehäfen – in allen Ladungskategorien stark vertreten. Mehr als jeder dritte Container wird per Bahn vom bzw. zum Seehafen-Terminal transportiert, bei den trockenen Massengütern sogar zwei Drittel der Gesamtmengen.

Jede Ladungskategorie weist eine spezifische Hinterlandstruktur auf. Während der überwiegende Teil der Massengutverkehre im Umkreis von ca. 250km verbleibt,²⁹ ist der Radius für einige konventionelle Stückgüter und vor allem für den Containerverkehr deutlich größer. Die detaillierte Analyse des Containerverkehrs hat gezeigt, dass 2008 etwa jeder siebte Container im Hinterland des Hamburger Hafens Quelle oder Ziel in Mittel- bzw. Osteuropa hatte.

²⁸ Ohne Transhipmentverkehre und ohne Verkehre, die direkt am Terminal verbraucht bzw. produziert wurden.

²⁹ Der Standort Peine/Salzgitter, der einen erheblichen Anteil am Umschlag trockener Massengüter des Hamburger Hafens hat, ist in der Loco-Quote von 35% nicht enthalten.

Abb. 84 Containerverkehr über den Hafen Hamburg nach Hinterland- und Feederregionen 2008



Quelle: ISL

Bezieht man die Feederverkahre mit ein, so hatte sogar jeder vierte Container, der über Containerterminals im Hamburger Hafen lief, Quelle oder Ziel in Mittel- und Osteuropa. Dadurch, dass die Container im Transshipment doppelt umgeschlagen werden (vom Großschiff auf das Terminal und vom Terminal auf das Feederschiff bzw. umgekehrt), lag der Anteil Mittel- und Osteuropas am gesamten Containerumschlag des Hamburger Hafens bereits bei 30 %.

Prognose des Umschlagpotenzials des Hamburger Hafens bis 2025

In den kommenden Jahren wird der Containerverkehr wieder das dynamischste Umschlagsegment im Hamburger Hafen werden. Trotz der beobachteten Marktanteilsverluste im Transshipmentverkehr bleibt Hamburg für den Ostseeraum und für Asienverkehre von großer Bedeutung.

In den Referenzszenarien³⁰ steigt das Umschlagpotenzial des Hamburger Hafens von 140,6 Mio. Tonnen in 2008 bis 2025 auf 296,0 Mio. Tonnen. Das relativ hohe Wachstum bis 2015 erklärt sich vor allem aus Rückholeffekten durch die Beruhigung der Containerschiffahrtsmärkte sowie den positiven Auswirkungen der Elbvertiefung. Im konventionellen Stückgutumschlag halten sich besonders dynamische Segmente wie Fahrzeuge und Projektladung die Waage mit stabilen Segmenten wie Frucht oder Papier. Die sich daraus ergebende durchschnittliche Wachstumsrate von 1,4 % entspricht dem Wachstum der Jahre 2004-2008, jedoch ausgehend von einer geringeren Basis, so dass erst 2020 wieder das Umschlagvolumen von 2008 erreicht wird, das aufgrund des Booms am Stahlmarkt und den damit verbundenen Brammenimporten besonders hoch ausfiel.

³⁰ Die Referenzszenarien stellen für jedes Ladungssegment den jeweils wahrscheinlichsten Entwicklungsverlauf dar.

Tab. 67 Zusammenfassung der Prognoseergebnisse (Referenzszenarien)

Umschlagsegmente	Umschlag in Mio. t						Jähr. Wachstumsraten		
	2004	2008	2009*	2015	2020	2025	'04-'08	'08-'09	'09-'25
Stückgut insgesamt	76,8	98,3	73,7	126,4	170,1	247,0	6,4%	-25,0%	7,9%
Container	74,0	95,4	71,2	123,6	167,2	243,9	6,6%	-25,4%	8,0%
Konventionell/RoRo	2,7	2,9	2,5	2,7	2,9	3,1	1,4%	-14,4%	1,4%
Massengüter	37,7	42,2	36,6	48,5	48,8	49,1	2,8%	-13,4%	1,9%
Trockene Massengüter	25,5	26,6	22,2	33,6	33,7	33,7	1,1%	-16,5%	2,6%
Flüssige Massengüter	12,2	15,6	14,4	14,9	15,2	15,3	6,3%	-8,0%	0,4%
Gesamtumschlag	114,5	140,6	110,3	174,8	219,0	296,0	5,3%	-21,5%	6,4%
Container in Mio. TEU	7,0	9,8	7,1	12,4	17,0	25,3	8,6%	-27,6%	8,3%

* vorläufige Zahlen

Containerumschlag: Basis-Wettbewerbsszenario der optimistischen Weltwirtschaftsprognose

Umschlag sonstiger Stückgüter sowie von Massengütern: Basisprognosen

Quelle: ISL auf Basis IHS Global Insight, Ist-Werte auf Basis Statistik Nord

Im Massengutumschlag führt der zukünftige Umschlag des im Bau befindlichen Kraftwerks Moorburg zu einem deutlichen Anstieg der Mengen bis 2015. Nach 2015 sind im Massengutbereich nur leichte Zuwächse zu erwarten, wobei auch hier die Stagnation bzw. der Rückgang einiger Gütergruppen (v.a. Mineralöl und -produkte) durch Wachstum in anderen Gütergruppen ausgeglichen wird.

Während im konventionellen Stückgut- und im Massengutumschlag die Abweichungen zur Basisprognose in den Alternativszenarien vergleichsweise gering sind, sind im Containerverkehr die zukünftige Entwicklung der Marktanteile des Hamburger Hafens sowie die weltwirtschaftliche Entwicklung entscheidende Faktoren.

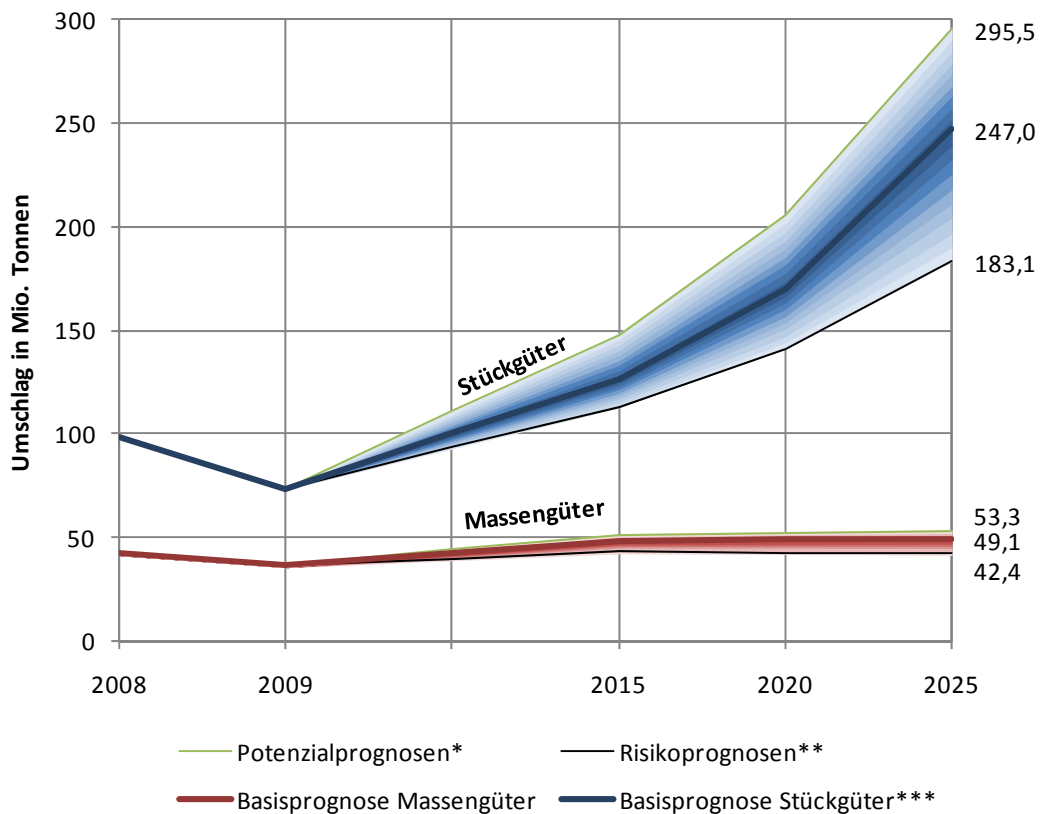
Die aktuelle Entwicklung der Weltwirtschaft bis zum Herbst 2010 und die in den vergangenen Monaten immer wieder angehobenen Prognosen der nationalen Regierungen und internationalen Organisationen deuten darauf hin, dass sich die Weltwirtschaft schnell von der Finanz- und Wirtschaftskrise 2010 erholt. Es bestehen jedoch noch Risiken, dass sich das Wachstum durch das Auslaufen der Konjunkturprogramme nationaler Regierungen wieder abschwächt.

Die künftige Marktanteilsentwicklung des Hamburger Hafens im Containerverkehr hängt auch von den zukünftigen Wettbewerbsstrategien der übrigen Nordrangehäfen und der Linienreedereien ab. Steigende Bunkerpreise und die sich erholenden Charraten machen Hamburg als Transshipment-Hub für den Ostseeraum wieder attraktiver als in der Krise, da sich die längeren Feederstrecken bis in die Westhäfen dadurch verteuern. Ein weiteres Absinken des Marktanteils des Hamburger Hafens ist daher nicht zu erwarten. Kann der Hamburger Hafen im Wettbewerb um Hinterland- und Transshipmentverkehre zukünftig wieder an seine Erfolge der Jahre bis 2006 anknüpfen, so sind deutliche Marktanteilsgewinne gegenüber dem Basis-Wettbewerbsszenario möglich.

Im konventionellen Stückgutumschlag und im Massengutverkehr sind ebenfalls zusätzliche Potenziale gegenüber den Basisprognosen erschließbar, jedoch in deutlich geringerem Umfang (acht bis neun Prozent). Die Gründe hierfür sind vielfältig. Zum einen sind die Kapazitäten der Industrie zur Verarbeitung der wichtigsten Rohstoffimporte (Eisenerz, Kohle, Rohöl) begrenzt und die Ausweitung der Kapazitäten in vielen Fällen kaum denkbar, zum anderen ist die Dynamik vieler Gütergruppen wie beispielsweise Südfrüchte oder Papier deutlich geringer als bei vielen containerisierten Gütern.

Insgesamt steigt bei der Kombination aller optimistischsten Szenarien der Stückgutumschlag des Hamburger Hafens (einschließlich Container) bis 2025 auf 295,5 Mio. Tonnen, der Massengutumschlag würde 53,3 Mio. Tonnen erreichen. Selbst bei der Kombination der pessimistischsten Szenarien erhöht sich das Umschlagpotenzial im Stückgutumschlag auf 183,1 Mio. Tonnen, knapp doppelt so hoch wie im Jahr 2008. Der Massengutumschlag läge bei lediglich 42,4 Mio. Tonnen und damit ungefähr auf dem Niveau von 2008.

Abb. 85 Prognosekorridore für den Stückgut- und den Massengutumschlag bis 2025



Stückgutumschlag einschließlich Containerumschlag

* Container: Chancen-Wettbewerbsszenario der optimistischen Weltwirtschaftsprognose

** Container: Basis-Wettbewerbsszenario der neutralen Wirtschaftsprognose

*** Container: Basis-Wettbewerbsszenario der optimistischen Weltwirtschaftsprognose

Quelle: ISL auf Basis IHS Global Insight, Ist-Werte auf Basis Statistik Nord

Eine Voraussetzung dafür, dass der Hamburger Hafen Marktanteile im Containerverkehr zurückgewinnen und fortan wieder voll von der dynamischen Entwicklung der China- und Ostseeverkehre profitieren kann, ist die Verfügbarkeit entsprechender Umschlagkapazitäten. In der optimistischen Wirtschaftsprognose wären durch Marktanteilsgewinne Umschlagpotenziale von bis zu 30,6 Mio. TEU realisierbar.

Klassifikationen

Tab. 68 Definition der Hauptfahrtgebiete

Fahrtgebiet	Staaten/Regionen	Fahrtgebiet	Staaten/Regionen
Westeuropa	Deutschland	Westafrika (Forts.)	Nigeria
	Belgien		Senegal
	Frankreich		Sierra Leone
	Irland		Togo
	Italien		Westsahara
	Luxemburg	Ostafrika	Zaire
	Malta		Dschibuti
	Niederlande		Eritrea
	Österreich		Kenia
	Portugal		Somalia
	Schweiz		Sudan
	Spanien		Tansania
	Vereinigtes Königreich	Südafrika	Angola
			Komoren
Nordeuropa	Dänemark		Madagaskar
	Finnland		Mauritius
	Island		Mosambik
	Norwegen		Namibia
	Schweden		Seychellen
Mittel- und Osteuropa	Aserbaidshan	Nordamerika	Südafrika
	Estland		Kanada
	Georgien		St. Pierre, Miquelon
	Kasachstan		USA
	Lettland	Mittelamerika	Bahamas
	Litauen		Barbados, Wind-, Leeward-I.
	Moldawien		Belize
	Polen		Bermudas
	Russland (Europa)		Costa Rica
	Slowakei		Dominikanische Republik
	Tschechische Republik		El Salvador
	Turkmenistan		Franz. Antillen
	Ukraine		Guatemala
	Ungarn		Haiti
Südosteuropa	Albanien		Honduras
	Bosnien-Herzegowina		Jamaika
	Bulgarien		Kaimaninseln
	Griechenland		Kuba
	Kroatien		Mexico
	Mazedonien		Nicaragua
	Montenegro		Niederländische Antillen
	Rumänien		Panama
	Serbien		Puerto Rico, Am. Jungferninseln
	Slowenien		Trinidad, Tobago
	Türkei	Südamerika	Argentinien
Nordafrika	Ägypten		Brasilien
	Algerien		Chile
	Libyen		Ecuador
	Marokko		Falklandinseln
	Tunesien		Franz. Guayana
Westafrika	Äquatorialguinea		Guayana
	Benin		Kolumbien
	Cote d'Ivoire		Kolumbien
	Gabun		Paraguay
	Gambia		Peru
	Ghana		Surinam
	Guinea		Uruguay
	Guinea Bissau, Kap Verde		Venezuela
	Kamerun	Westasien	Autonomiegeb. (Gaza, Jericho)
	Kanarische Inseln		Bahrain
	Kongo		Irak
	Liberia		Iran
	Mauretanien		

Fahrtgebiet	Staaten/Regionen	Fahrtgebiet	Staaten/Regionen
Westasien (Forts.)	Israel	Nordostasien	Hongkong
	Jemen		Japan
Südostasien	Jordanien	Ozeanien	Macao
	Katar		Nordkorea
	Kuwait		Russland (Fernost)
	Libanon		Südkorea
	Oman		Taiwan
	Saudi Arabien		Volksrepublik China
	Syrien, Arabische Republik		Australien
	Vereinigte Arab. Emirate		Britische Gebiete im Ind. Ozean
	Zypern		Fidschi
	Bangladesh		Hawaii
	Birma		Kiribati
	Indien		Nauru
	Indonesien		Neukaledonien
	Kambodscha		Neuseeland
	Malaysia, Brunei		Papua-Neuguinea
	Malediven		Pazifik-Inseln
	Osttimor		Salomonen
	Pakistan		Tonga
	Philippinen		Tuamotu-Arch., Gesellschaftsinseln
	Singapur	sonstige Regionen	Vanuatu
	Sri Lanka		Westsamoa
	Thailand		Nördl. Eismeer
	Vietnam		Südl. Eismeer
			unbekannt

Tab. 69 Definition der Shortsea-Fahrtgebiete

Fahrtgebiet	Staaten/Regionen	Fahrtgebiet	Staaten/Regionen
Ostsee	Dänemark	Mittelmeer/Schwarzes Meer	Portugal
	Finnland		Spanien (Atlantik)
	Island		Frankreich (Mittelmeer)
	Norwegen		Italien
	Schweden		Malta
	Estland		Spanien (Mittelmeer)
	Lettland		Georgien
	Litauen		Russland (Schwarzes Meer)
	Polen		Ukraine
	Russland (Ostsee)		Albanien
	Deutschland (Ostsee)		Bulgarien
	Deutschland (Nordsee)		Griechenland
	Belgien		Kroatien
	Frankreich (Nordsee/Kanal)		Montenegro
	Niederlande		Rumänien
Britische Inseln	Irland		Slowenien
Atlantik	Vereinigtes Königreich		Türkei
	Frankreich (Atlantik)		

Anmerkung: Die Fahrtgebiete wurden jeweils weit gefasst, um alle europäischen Korrespondenzhäfen einzubeziehen (z.B. Norwegen und Island zu Ostsee)

IHS Global Insight Länderprofile

China

The massive government stimulus has been effective in staving off the worst external-demand recession China has seen since reform began in 1978. The effectiveness of the investment-focused stimulus is mainly attributed to the great speed and volume with which the government has been able to inject investment spending into the economy. Furthermore, the stimulus spending has been extremely domestically oriented, with very little leakage to imports. Until the last two months of 2009, the 30%-plus increase in investment spending has not helped lift imports, as the monthly import growth stayed in negative double-digit territory for most of 2009.

Nevertheless, the stimulus measures are not sustainable. The ultra-aggressive stimulus plan is a short-term emergency measure that cannot be sustained without generating distortions such as an asset-market bubble. Concerns about asset-price inflation, aided by the recent uptick in goods prices and the final turnaround of the exports sector, have prompted a gradual macro policy shift towards the inflation end of the growth-inflation balance. The recent tightening moves of the Chinese central bank are therefore not all too surprising. The Chinese government is also likely to adjust its renminbi policy by allowing the currency to resume appreciation against the U.S. dollar, although in a limited way at the start, after holding the exchange rate steady since the end of 2008 as part of the stimulus policy package. Nevertheless, aggressive policy tightening at this point is still unlikely. Given organic recovery—non-stimulus related growth—is still in the nascent stages, the government will move gradually in shifting the growth-inflation policy balance.

India

India's economy will strengthen in the near term, in line with the domestic and global recovery. Following modest economic growth in fiscal year (FY) 2009/10, growth will accelerate quickly. India's fast-growing service sector, which accounts for more than half of the Indian economy, will remain a key driver in upcoming quarters, along with the crucial industrial sector. Lower domestic interest rates will help offset the global credit crunch and support domestic demand. India will likely see a sharp retreat in private investment that will help push industrial growth lower in adverse credit conditions. Robust economic expansion will keep India on track to register one of the highest growth rates in the world again in 2010. Finance Minister Chidambaram indicated that the Indian government was planning to speed up market overhauls, construction, and infrastructure improvements to sustain economic growth.

The fast-recovering domestic economic environment and higher spending on infrastructure also are promising indicators, despite the slowing external environment. The crucial manufacturing and service sectors have continued to recover quickly as borrowing conditions improve. High-profile construction projects will support industry. Services remain strong as Indian firms establish themselves by doing the back-office work for large swathes of the industrialized world. Except for 2009, export growth has accelerated steadily, industrial production has remained strong, and domestic demand is recovering. Consumer demand remains robust; double-digit growth in car sales, meanwhile, points to renewed strength in domestic demand.

Germany

GDP growth is expected to recoup only part of its 2009 plunge during 2010. Although Germany's export-dependent economy stands to profit in above-average terms from the global demand recovery that has been developing since roughly mid-2009, it will likely take at least until 2012 before the GDP level of 2008 can be reached anew. This is related to the lingering after-effects of the financial-market crisis that has weakened banks' ability and willingness to support the financing needs of companies and consumers. Nevertheless, Ifo business expectations have shown an uninterrupted 14-month rebound from their end-2008 post-unification lows, exceeding their long-term average since October 2009. Unexpectedly limited labor-market deterioration and ongoing expansionary monetary and fiscal policy are providing continuing support.

Investment will stay subdued and consumer spending may even retreat during 2010, but inventories and exports are set for a significant recovery. Notwithstanding fourth-quarter stagnation and a likely restrained first quarter due to unusually severe winter weather, IHS Global Insight expects the German economy to recover further during 2010, mainly boosted by strongly positive net exports. Having depressed GDP by 3.3% in 2009, they should deliver a positive contribution of around 2.0% in 2010. By contrast, investment in equipment should slip slightly further in 2010 from an already extremely low level reached during 2009, and only the combination of fairly steady residential construction and healthy public infrastructure investment due to fiscal stimulus measures will ensure broadly stagnating overall investment. Meanwhile, consumer spending growth, following fluctuation close to zero in 2007–08 and a temporary spike during the first half of 2009 (triggered by a sharp increase in real purchasing power and a car scrappage scheme), will be negative in 2010 as worsening labor-market conditions finally take their toll.

Russia

While rising export receipts and government stimulus have initiated a fragile recovery of economic growth in Russia, it is domestic demand that will eventually accelerate the pace of recovery. 2010 will see resumption of year-on-year growth but at a much-reduced pace relative to the experience in 2007 and the first half of 2008 and thus well short of Russia's potential. The keys to sustainable, diversified, and robust growth for Russia in the medium term and beyond are an improved investment environment and accelerated structural reform.

The slack pace of economic growth and a strengthening rouble have reinitiated disinflation. Economic activity began to contract significantly in 2009 with an official first estimate of a 7.9% contraction for the full year. Russian growth had been boosted by record-high world-market energy prices, but receding world-market commodity prices and stringent credit conditions, particularly with regard to emerging markets, made it impossible to sustain the growth of the economy. Significant excess capacity and strengthening of the rouble after mid-2009 have resulted in easing inflationary pressure. While the process of disinflation is again in place, progress could slow because of the monetization of large fiscal deficits.

The Russian economy remains overly dependent on movements in world-market commodity prices and the extraction and export of natural resources to drive growth. Nevertheless, the natural-resource extraction sector faces significant capacity constraints because of an extended period of insufficient investment following the economic transition. Moreover, capacity needed to replace depleted older deposits is typically associated with more difficult geologic, logistic, and climatic conditions and hence is more capital intensive to develop and exploit.

Poland

Poland's recovery in 2010 and 2011 will remain constrained by Europe's weakness and the appreciating zloty. Poland's growth momentum has clearly surprised on the upside in 2009, but the relatively favorable outcome should not be mistaken. The strong positive impact from net exports is unlikely to be maintained in 2010, although the very robust export result for the final quarter of 2009 and ongoing strength of industry orders have forced us to upgrade the GDP growth outlook for 2010 in our March interim forecast. Meanwhile, domestic demand has been a considerable stabilizing factor during the crisis, but it will not generate enough momentum for the Polish economy to accelerate to pre-crisis growth levels. To that end, Poland needs additional stimulus from abroad, which will still remain lackluster as the traction of Western Europe falters temporarily while the strengthening zloty will put Poland's manufacturers at a cost disadvantage again. The fact that Poland's euro perspective has faded again is not a drama, but may have some negative repercussions for Poland's medium-term growth potential and investor allure.

The pace of domestic demand will hardly gain traction in 2010. Domestic demand will continue to be supported by the resilience of the Polish economy against the global shock, rising wages, and low redundancies, but capital investment will still suffer from the uncertain external outlook and banks' tight lending conditions. This obviously holds for residential house building in particular, which will lose momentum. There is also an urgent need to trim public spending, which will become more of a drag on growth during 2011/12 as the government is unlikely to start with belt-tightening in earnest before presidential and parliamentary elections. On the other hand, transfers from European Union (EU) regional funds play an important role for fixed investment, namely in the area of infrastructure financing.

The outlook for 2011 looks brighter again, while still being dampened by the need to consolidate public-sector finances. As Western Europe's economies will gain further traction in 2011, Poland's exports will get a spur and add traction to the rest of the economy. Meanwhile, lending conditions will ease again. These positive effects will partially compensate for the dampening effect of fiscal savings. Further out, a firming perspective on euro adoption, meanwhile, will foster confidence of financial markets, generating a recovery of foreign-investment inflows into the largest Central European economy.

Brazil

The rapid recovery is expected to continue. The recession in Brazil has been relatively mild and short-lived compared with the large majority of countries in the world, only lasting from the final quarter of 2008 to the first quarter of 2009. Sound macroeconomic management in the form of fiscal stimulus and expansionary monetary policy has helped the economy to avoid a deep recession and recover fast, although the main uncertainty regarding the outlook for Brazil relates to the so-called "exit strategy." Will Brazilian authorities be able to withdraw the stimuli on time? So excess liquidity does not translate into high inflation and public deficits do not compromise fiscal consolidation. While the risks are not marginal, our baseline scenario assumes that both the central bank and the government will act on time. The central bank has a good record and a reputation for fighting inflation. Also, on the balance of risks (low inflation versus rapid economic growth), it has clearly favored price stability, at least over the past five years. Elections due in October 2010 may be a temptation for the government to continue with its economic stimulus, although we do not believe this will be the case. We foresee fiscal prudence returning to Brazil as early as the second quarter of 2010.

United States

Growth returned to earth in the first quarter after the surge in the fourth. At 2.4%, estimated first-quarter growth is less than half the 5.6% pace of the fourth quarter, largely because we anticipate only a minor boost from inventories (compared with a near 4-percentage-point boost in the fourth). We expect a small improvement in final sales growth from 1.7% to 1.8%, with faster consumer spending gains mostly offset by slower growth in business equipment spending and a decline in residential construction. Some of the first-quarter slowdown is weather related, however, and GDP growth should re-accelerate to 3.7% in the second quarter. Overall, we are forecasting a subdued recovery by historical standards due to credit and balance-sheet constraints.

The improvement in single-family housing activity has temporarily gone into reverse. Home sales dropped sharply after 30 November, which was the original expiry date for the homebuyers' tax credit, although we are now seeing some evidence of a second (likely more muted) surge in response to the extended credit. Nevertheless, beneath the tax-induced gyrations, the market remains fragile. As employment revives, though, housing sales and starts should begin to turn up on a sustained basis. House prices have also been propped up by the homebuyers' tax credit, and although we believe that they are close to the bottom, we expect the Federal Housing Finance Agency house price index (purchase only) to fall another 3.4% year-on-year by the fourth quarter of 2010.

The original American Recovery and Reinvestment Act fiscal stimulus package was valued at around US\$787 billion over 10 years. We estimate that the stimulus added about 0.8 percentage point to 2009 GDP growth and will add 1.4 percentage points to 2010 growth. We also believe that it will create or save just under 2.5 million jobs by the fourth quarter of 2010. Nevertheless, the impact on the quarter-on-quarter annualized growth rate has already peaked. We do not incorporate another major stimulus package. We have incorporated the jobs tax credit, but expect it to have little impact.

Literaturverzeichnis

- GLOBAL INSIGHT/ISL: *The Position of the port of Rotterdam in hinterland regions*, Frankfurt/Bremen 2006
- HAMBURG PORT AUTHORITY: *Der Seegüterumschlag im Hamburger Hafen im Jahr 2009*, Hamburg 2010
- ISL: *Entwicklung der Nachfragerlücke in der Containerschifffahrt nach Größenklassen*, Bremen 2010
- ISL/GLOBAL INSIGHT: *Dynamisierung der außenhandelsbasierten Umschlagprognose des Hafens Hamburg für die Jahre 2005, 2010, 2015 und Schätzungen für das Jahr 2020*, Bremen/Washington 2004
- ISL/GLOBAL INSIGHT: *Containerverkehrsmodell „Hafen Hamburg“ zur Bestimmung der Marktposition des Hamburger Hafens in europäischen Hinterland- und Transshipmentregionen*, Bremen/Frankfurt 2007
- ISL/GLOBAL INSIGHT: *Prognose des Umschlagpotenzials des Hamburger Hafens für die Jahre 2010, 2015, 2020 und 2025*, Bremen/Frankfurt 2008
- ISL/GLOBAL INSIGHT/HPC: *Umschlagprognose des Hafens Hamburg für die Jahre 2005, 2010, 2015 und 2020*, Bremen/Washington/Hamburg 2003
- MINERALÖLWIRTSCHAFTSVERBAND: *MWV-Prognose 2025 für die Bundesrepublik Deutschland*, Hamburg 2006
- OECD/FAO: *Agricultural Outlook 2009-2018*, Paris 2009
- OSC: *North European Containerport Markets to 2020*, Surrey 2009
- STROMAN, SWANTJE: *Zeebrugge as gateway to the Belgian market for Maersk Sealand*, Rotterdam 2005
- ZKR: *Marktbeobachtung der europäischen Binnenschifffahrt 2006 - I*, Straßburg 2006

Datenquellen

- IHS Fairplay – Daten zur Entwicklung der Welthandelsflotte einschließlich Auftragsbestand
http://www.ihsfairplay.com/Maritime_data/ships.html
- ISL Containerverkehrsmodell Nordrangehäfen – Schätzungen zur regionalen Verteilung von Transshipment- und Hinterlandverkehren nordeuropäischer Containerhäfen
http://www.isl.org/projects/project.php?proj_num=2380&proj_sub_num=1&lang=de
- ISL Hafendatenbank – detaillierte jährliche Daten zum Seeumschlag von ca. 400 Häfen weltweit
<http://www.infoline.isl.org/index.php?module=Pagesetter&func=viewpub&tid=2&pid=0>
- ISL Monthly Container Port Monitor – monatliche Daten zum Containerumschlag
<http://www.infoline.isl.org/index.php?module=Pagesetter&func=viewpub&tid=1&pid=2>
- MDS Transmodal – Handelsrouten von Containerschiffen laut Fahrplan
http://www.mdst.co.uk/articles/consultancy_resources/container_shipping

Glossar

Deepsea-Land (Seehafen-)→Hinterlandverkehre, deren seeseitige Herkunfts- bzw. Bestimmungsregion außerhalb Europas liegt.

Deepsea-Verkehre Deepsea-Verkehre beinhalten alle Containerverkehre mit außereuropäischen Herkunfts- bzw. Bestimmungsregionen.

Direkte Erzeugung Bei produzierenden Industrieunternehmen mit eigenem Terminal entstehen keine Hinterlandverkehre außerhalb des Hafens (z.B. Stahlexporte der Hamburger Stahlwerke). Die Differenz zwischen Umschlagmengen im See-Ausgang und den gesamten antransportierten Mengen (inkl. Feeder) erklärt sich durch diese vor Ort erzeugten Güter.

Direkter Verbrauch Für über See importierte Rohstoffe und Vorprodukte von Industrieunternehmen mit eigenem Terminal entstehen keine Hinterlandverkehre außerhalb des Hafens (z.B. Eisenerzimporte der Hamburger Stahlwerke oder Kohleimporte des zukünftigen Kraftwerks Moorburg). Die Differenz zwischen Umschlagmengen im See-Eingang und den gesamten abtransportierten Mengen (inkl. Feeder) erklärt sich durch diese vor Ort verbrauchten Güter.

Distribution Die Hinterlandverteilung „vor Distribution“ bezeichnet alle Verkehre zwischen den Terminals und der Metropolregion, einschließlich Verkehren zwischen den Terminals und Distributionszentren im Hamburger Raum und dessen Umland. Die Hinterlandverteilung „nach Distribution“ enthält dagegen nur Verkehre, die in der Metropolregion konsumiert, weiterverarbeitet oder produziert werden. Letztere enthält folglich nicht die Verkehre, die über Distributionszentren aus dem bzw. in das übrige Hinterland transportiert werden.

Feeder-Verkehre: Feederverkehre sind Containertransporte auf kleineren Schiffseinheiten (i.d.R. Größenklassen bis ca. 2000 TEU), die im →Deepsea-Transshipment eingesetzt werden, um den →Short Haul des Transshipment durchzuführen. Im Falle der Nordrangehäfen entspricht der Short Haul dem innereuropäischen Zulauf- bzw. Verteilverkehr.

Hinterlandverkehre Container, die den Hafen über See erreichen und mit Landverkehrsträgern verlassen (See-Ein, Land-Aus) sowie Container, die den Hafen per Landverkehrsträger erreichen und über See verlassen (Land-Ein, See-Aus); beinhaltet direkte Erzeugung und direkten Verbrauch

Hub Port: Als Hub-Hafen werden in der vorliegenden Studie Häfen bezeichnet, in denen der See-See-Umschlag im →Transshipment vorgenommen wird.

Interlining Interlining ist eine spezielle Form des Transshipment, bei der anstelle der klassischen Kombination eines Deepsea-Liniendienstes und eines Feederschiffes sowohl der „Long Haul“ als auch der „Short Haul“ mit Deepsea-Liniendiensten bedient werden.

Konventionelles Stückgut	Unter konventionellem Stückgutumschlag im Hafen Hamburg wird im Rahmen dieser Studie der gesamte nicht-containerisierte Stückgutumschlag des Hamburger Hafens zusammengefasst, also inklusive RoRo-Umschlag von Neu- und Gebrauchtwagen im Im- und Export. Diese weit gefasste Definition (vgl. Dynamar: <i>Breakbulk: Solutions, Trades and Operators</i>, April 2006) gewährleistet, dass zusammen mit dem Container- und dem Massengutumschlag der Gesamtumschlag des Hamburger Hafen erfasst wird. Abweichend zu der o.g. Definition wird bei Wettbewerbsanalysen der RoRo-Umschlag von Containern oder anderen Handelswaren (mit Ausnahme von Fahrzeugen) ausgeschlossen, der in den ARA-Häfen insbesondere im Englandverkehr eine bedeutende Rolle spielt.
Loco-Quote	Anteil der Container mit Quelle oder Ziel in der Metropolregion Hamburg am Gesamtumschlag (vgl. auch →Distribution).
Long Haul	Bezeichnet im → Transshipment die längere Strecke, also in der Regel den Seeverkehr mit außereuropäischen Korrespondenzhäfen.
Landverkehrsträger:	Zu den Landverkehrsträgern zählen Bahn, Binnenschiff und Lkw.
Marktsegment	Sofern nicht anders angegeben bezeichnet der Begriff „Marktsegment“ die drei Hauptsegmente im Containerumschlag der Nordrangehäfen: Deepsea-Land, Shortsea-Land und Transshipment.
Modal Split:	Verteilung der →Hinterlandverkehre auf die drei →Landverkehrsträger bzw. auf diese und den Short Haul des Transshipment.
Relevanter Markt	Der relevante Markt beinhaltet die Hinterland- und Transshipmentregionen, die einen nennenswerten Anteil am Hinterland- bzw. Feederverkehr eines Hafens haben
Short Haul	Bezeichnet im → Transshipment die kürzere Seestrecke, also in der Regel den Seeverkehr mit europäischen Korrespondenzhäfen.
Shortsea-Transshipment:	Shortsea-Transshipment bezeichnet →Transshipment-Verkehre, bei denen sowohl die Ursprungs- und Bestimmungshäfen als auch der Hafen, der als Hub fungiert, in Europa liegen.
Shortsea-Verkehre:	Shortsea-Verkehre beinhalten alle Containerverkehre zwischen europäischen Herkunfts- bzw. Bestimmungsregionen.
Spoke-Hafen:	Erster bzw. letzter Hafen im →Transshipment, d.h. dass entweder der An- oder der Abtransport zum Hafen per →Landverkehrsträger erfolgt. In der vorliegenden Studie werden Verkehre mit Nordrangehäfen als Spoke Ports den →Deepsea-Land-Verkehren zugerechnet.
Transshipment:	(auch: Umladung) Transshipment beinhaltet Verkehre, die den Hafen auf dem Seeweg sowohl erreichen als auch wieder verlassen, d.h. der betreffende Hafen ist weder erster Herkunfts- noch letzter Bestimmungshafen, sondern dient nur der Umladung.
Transit:	Transitverkehre eines Hafens haben weder Herkunft noch Bestimmung in dem Land, in dem der Hafen liegt (z.B. polnische Importe aus China über einen Nordrangehafen).