

Prognose des Umschlagpotenzials und des Modal Splits des Hamburger Hafens für die Jahre 2020, 2025 und 2030

- Band 1: Umschlagpotenzialprognose -

Bremen, Mai 2015

Auftraggeber:



Erstellt von:



IHS Global GmbH

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

Einleitung	1
1 Methodik	3
1.1 LADUNGSSTROMANALYSE	3
1.1.1 Containerumschlag	3
1.1.2 Umschlag von Massengütern und konventionellem Stückgut	8
1.2 WETTBEWERBSANALYSE	9
1.3 PROGNOSEMETHODIK	10
1.3.1 Allgemeiner Prognoseansatz	10
1.3.2 Prognoseansatz Container	11
1.4 AUBENHANDELSPROGNOSE UND SZENARIEN (IHS)	12
1.4.1 IHS World Trade Service (WTS)	12
1.4.2 Außenhandelsszenarien	16
1.5 UNTERNEHMENSBEFRAGUNGEN UND WORKSHOP	19
2 Regionale Strukturen im Seeverkehr des Hamburger Hafens	22
2.1 CONTAINERVERKEHR	22
2.1.1 Containerverkehr nach Fahrtgebieten	23
2.1.2 Regionale Struktur der Transshipmentverkehre	23
2.1.3 Regionale Verteilung der Container-Hinterlandverkehre	24
2.1.4 Loco-Quote im Containerladungsstrom	27
2.2 MASSENGUTVERKEHRE	28
2.2.1 Analyse des seewärtigen Umschlags	29
2.2.2 Regionale Verteilung der Hinterlandverkehre	33
2.2.3 Verteilungsmodell für den landseitigen Ein- und Ausgang massengutinduzierter Verkehre des Hamburger Hafens	34
2.3 KONVENTIONELLE STÜCKGUTVERKEHRE	37
3 Wettbewerbsanalyse	40
3.1 DETERMINANTEN DER WETTBEWERBSPOSITION VON HÄFEN	40
3.2 ENTWICKLUNG DER WELTHANDELSFLOTTE NACH SCHIFFSTYPEN	41
3.2.1 Entwicklung der Containerflotte	41
3.2.2 Bulkerflotte nach Tiefgangsklassen	48
3.3 MARKTANTEILE DER NORDRANGEHÄFEN IM CONTAINERVERKEHR, KAPAZITÄTSENTWICKLUNG UND EIGNERSTRUKTUREN	49
3.3.1 Marktanteilsverschiebungen zwischen führenden Nordrangehäfen 2000-2014	50
3.3.2 Marktanteilsentwicklung führender Nordrangehäfen	51
3.3.3 Umschlag, Kapazitäten und bekannte Terminalausbauprogramme der Hauptnordrangehäfen	65
3.3.4 Fazit: Wichtigste Determinanten für die Wettbewerbsposition innerhalb der Nordrange im Containerumschlag	81
4 Prognose der Containerumschlagpotenziale des Hamburger Hafens	82
4.1 DEFINITION DER UNTERSCHIEDLICHEN ENTWICKLUNGSPFADE	82
4.1.1 Annahmen der unterschiedlichen Wirtschaftsprognosen und Implikationen für die Umschlagpotenziale der Nordrangehäfen	83
4.1.2 Definition der unterschiedlichen Wettbewerbsszenarien	87
4.1.3 Zusammenfassung: Wirkung der wirtschaftlichen Faktoren und der Wettbewerbsfaktoren auf die Prognose	93
4.2 PROGNOSE DER CONTAINERUMSCHLAGPOTENZIALE	94
4.2.1 Prognose der Containerumschlagpotenziale unter der neutralen Weltwirtschaftsprognose	95

4.2.2	Prognose der Containerumschlagpotenziale unter der optimistischen Weltwirtschaftsprognose	100
4.2.3	Prognose der Containerumschlagpotenziale unter der pessimistischen Weltwirtschaftsprognose	103
4.3	ZUSAMMENFASSUNG DER PROGNOSEERGEBNISSE ZUM CONTAINERUMSCHLAGPOTENZIAL	106
4.4	VERGLEICH DER ISL-PROGNOSE MIT AKTUELLEN BRANCHENPROGNOSEN	106
5	Umschlagpotenziale flüssiger und fester Massengüter	111
5.1	PROGNOSE DER UMSCHLAGPOTENZIALE FLÜSSIGER MASSENGÜTER	111
5.1.1	Basisprognose	111
5.1.2	Potenziale und Risiken für den Umschlag flüssiger Massengüter	113
5.2	PROGNOSE DER UMSCHLAGPOTENZIALE TROCKENER MASSENGÜTER	115
5.2.1	Basisprognose	115
5.2.2	Potenziale und Risiken für den Umschlag trockener Massengüter	117
5.3	PROGNOSE DES GESAMTEN MASSENGUTUMSCHLAGPOTENZIALS	119
6	Umschlagpotenziale konventioneller Stückgüter	121
6.1	BASISSZENARIO	121
6.2	ALTERNATIVSZENARIEN	121
	Zusammenfassung	123
	ANHANG	128
	Anhang 1: Klassifikationen	129
	Anhang 2: Einzugsgebiete einzelner Nordrangehäfen im Container-Hinterlandverkehr	131
	Anhang 3: Loco-Verkehre mit der Metropolregion Hamburg im Containerverkehr	135
	Anhang 4: IHS-Szenarien zur BIP-Entwicklung in der Welt und in Deutschland	136

Tabellenverzeichnis

Tab. 1	Entwicklung des Containerumschlag Hamburgs und der Nordrangehäfen nach Fahrtgebieten 2008 - 2013	23
Tab. 2	Hinterlandverkehr nach Häfen und Modal Split 2013	25
Tab. 3	Seewärtiger Massenguteingang Hamburg, trockene Massengüter, Hinterland-Modal Split 2013	29
Tab. 4	Seewärtiger Massenguteingang Hamburg, flüssige Massengüter, Hinterland-Modal Split 2013	30
Tab. 5	Seewärtiger Massengutausgang Hamburg, trockene Massengüter, Hinterland-Modal-Split 2013	31
Tab. 6	Seewärtiger Massengutausgang Hamburg, flüssige Massengüter, Hinterland-Modal Split 2013	32
Tab. 7	Konventioneller Stückgutumschlag im Hamburger Hafen 2008-2013	37
Tab. 8	Modal Split und Loco-Quote im konventionellen Stückgutverkehr 2013 (See-Eingang)	38
Tab. 9	Modal Split und Loco-Quote im konventionellen Stückgutverkehr 2013 (See-Ausgang)	39
Tab. 10	Ausgewählte Determinanten der Wettbewerbsposition von Seehäfen	40
Tab. 11	Ablieferungen zur Containerflotte nach TEU-Klassen seit 2005 (Stand Juli 2014)	43
Tab. 12	Entwicklung der Größendimensionen von Containerschiffen	45
Tab. 13	Auftragsbestand und Flotte nach TEU-Klassen (Anfang Juli 2014)	47
Tab. 14	Verhältnis von Auftragsbestand zur Containerflotte nach Tiefgangsklassen (Juli 2014) Anzahl Schiffe	47
Tab. 16	Containerhinterlandverkehre des Hamburger Hafens 2013-2030 nach Hinterlandregionen, neutrale Wirtschaftsprognose, Basisszenario	97
Tab. 17	Neutrale Wirtschaftsprognose: Wirkung der Alternativszenarien auf den Containerverkehr des Hamburger Hafens nach Segmenten und Hinterlandregionen 2030	99
Tab. 18	Optimistische Wirtschaftsprognose: Wirkung der Alternativszenarien auf den Containerverkehr des Hamburger Hafens nach Segmenten und Hinterlandregionen 2030	102
Tab. 19	Pessimistische Wirtschaftsprognose: Wirkung der Alternativszenarien auf den Containerverkehr des Hamburger Hafens nach Segmenten und Hinterlandregionen 2030	105
Tab. 20	Basis-Umschlagprognose flüssiger Massengüter im See-Eingang des Hamburger Hafens 2020-2030	112
Tab. 21	Basis-Umschlagprognose flüssiger Massengüter im See-Ausgang des Hamburger Hafens 2020-2030	112
Tab. 22	Potenzialprognose flüssiger Massengüter im See-Eingang des Hamburger Hafens 2020-2030	113

Tab. 23	Potenzialprognose flüssiger Massengüter im See-Ausgang des Hamburger Hafens 2020-2030	114
Tab. 24	Risikoprognose flüssiger Massengüter im See-Eingang des Hamburger Hafens 2020-2030	114
Tab. 25	Risikoprognose flüssiger Massengüter im See-Ausgang des Hamburger Hafens 2020-2030	114
Tab. 26	Zusammenschau der Prognosen für den flüssigen Massengutumschlag 2020-2030	115
Tab. 27	Basisprognose trockener Massengüter im See-Eingang des Hamburger Hafens 2020-2030	116
Tab. 28	Basisprognose trockener Massengüter im See-Ausgang des Hamburger Hafens 2020-2030	116
Tab. 29	Potenzialprognose trockener Massengüter im See-Eingang des Hamburger Hafens 2020-2030	117
Tab. 30	Potenzialprognose trockener Massengüter im See-Ausgang des Hamburger Hafens 2020-2030	118
Tab. 31	Risikoprognose trockener Massengüter im See-Eingang des Hamburger Hafens 2020-2030	118
Tab. 32	Risikoprognose trockener Massengüter im See-Ausgang des Hamburger Hafens 2020-2030	118
Tab. 33	Zusammenschau der Prognosen für den trockenen Massengutumschlag 2020-2030	119
Tab. 34	Zusammenschau der Prognosen für den gesamten Massengutumschlag 2020-2030	120
Tab. 35	Basisprognose für den Umschlag konventioneller Stückgüter 2020-2030	121
Tab. 36	Basisprognose und Alternativszenarien zum konventionellen Stückgutumschlag 2008-2030	122
Tab. 37	Hafen Hamburg: Seewärtiger Umschlag 2008-2013 und Loco-Quote 2013 nach Ladungskategorien	123
Tab. 39	Zusammenfassung der Prognoseergebnisse (Referenzszenarien)	126
Tab. 40	Definition der Hauptfahrtgebiete	129
Tab. 41	Definition der Shortsea-Fahrtgebiete	130

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1	Struktur des Containerverkehrsmodells	4
Abb. 2	Regionale Gliederung	5
Abb. 3	Schematische Übersicht der Loco-Quoten „vor Distribution“ und „nach Distribution“	6
Abb. 4	Schätzung der Quelle-Ziel-Beziehungen (beladene TEU)	7
Abb. 5	Schematische Darstellung Ladungsstromanalyse Massengut/konventionelles Stückgut	8
Abb. 6	Abdeckung des 2013er Umschlagaufkommens durch aktuelle Befragungsergebnisse, vorherige Untersuchungen und Expertenschätzungen.	9
Abb. 7	Prognoseansatz nach Verkehrsarten abhängig von der Anzahl der Verloader und des Abkopplungsgrads einzelner Verloader	11
Abb. 8	Darstellung des Prognoseansatzes im Containerverkehr	12
Abb. 9	Struktur der Handelskonzepte, Verkehrsarten und Ladungsarten im World Trade Service	13
Abb. 10	WTS Prognosemethode	15
Abb. 11	Bedeutende Entwicklungsparameter aus Sicht der Workshop-Teilnehmer	20
Abb. 12	Containerumschlag des Hafens Hamburg in TEU / Marktsegment 2013	22
Abb. 13	Regionale Verteilung des Transhipment und Anteile der Nordrangehäfen 2013	24
Abb. 14	Hafen Hamburg: Marktanteil nach Hinterlandregionen 2013	26
Abb. 15	Hafen Hamburg: Container-Hinterlandverkehr nach Intermodalterminals und Modes 2013	27
Abb. 16	Hafen Hamburg: Loco-Verkehre nach Teilssegmenten 2013	28
Abb. 17	Wichtigste Verloader im Massengut-Hinterlandverkehr	33
Abb. 18	Verteilungsmodell für seewärtigen Massengutverkehr 2013 - Schritt 1	34
Abb. 19	Verteilungsmodell des seewärtigen Massengutverkehrs 2013 - Schritt 2	35
Abb. 20	Entwicklung der Containerflotte 1994-2014	42
Abb. 21	Containerschiffsflotte 2004 und 2014 sowie Orderbuch 2014 nach Größen- und Tiefgangsklassen	44
Abb. 22	Entwicklung der durchschnittlichen Stellplatzkapazität je Schiff nach Baujahren bzw. im Orderbuch (Flotte Juli 2014)	46
Abb. 23	Bulkerflotte 2004 und 2014 sowie Auftragsbestand nach Größen- und Tiefgangsklassen	48
Abb. 24	Entwicklung des Containerumschlags in der Hamburg-Le Havre-Range 1980-2014*	49
Abb. 25	Quartalsweise Verschiebung von Marktanteilen in der Hamburg-Le Havre-Range 1999-2014	51
Abb. 26	Quartalsweise Entwicklung der Marktanteile des Hamburger Hafens 1999-2014	52
Abb. 27	Marktanteile des Hamburger Hafens an der Schiffskapazität der Deepsea-Linien 1995-2014	53

Abb. 28 Entwicklung des Umschlags nach Fahrtgebieten im Hamburger Hafen 2005-2013	53
Abb. 29 Quartalsweise Entwicklung der Marktanteile von Bremen/Bremerhaven 1999-2014	54
Abb. 30 Marktanteile des Hafens Bremen/Bremerhaven an der Schiffskapazität der Deepsea-Linien 1995-2014	55
Abb. 31 Entwicklung des Umschlags nach Fahrtgebieten in Bremen/Bremerhaven 2005-2013	56
Abb. 32 Quartalsweise Entwicklung der Marktanteile des Hafens Rotterdam 1999-2014	57
Abb. 33 Marktanteile des Hafens Rotterdam an der Schiffskapazität der Deepsea-Linien 1995-2014	57
Abb. 34 Entwicklung des Umschlags nach Fahrtgebieten in Rotterdam 2005-2013	58
Abb. 35 Quartalsweise Entwicklung der Marktanteile des Hafens Antwerpen 1999-2014	59
Abb. 36 Marktanteile des Hafens Antwerpen an der Schiffskapazität der Deepsea-Linien 1995-2014	60
Abb. 37 Entwicklung des Umschlags nach Fahrtgebieten in Antwerpen 2005-2013	60
Abb. 38 Quartalsweise Entwicklung der Marktanteile des Hafens Zeebrügge 1999-2014	61
Abb. 39 Marktanteile des Hafens Zeebrügge an der Schiffskapazität der Deepsea-Linien 1995-2014	62
Abb. 40 Entwicklung des Umschlags nach Fahrtgebieten in Zeebrügge 2005-2013	62
Abb. 41 Quartalsweise Entwicklung der Marktanteile des Hafens Le Havre 1999-2014	63
Abb. 42 Marktanteile des Hafens Le Havre an der Schiffskapazität der Deepsea-Linien 1995-2014	64
Abb. 43 Entwicklung des Umschlags nach Fahrtgebieten in Le Havre 2005-2013	64
Abb. 44 Containerumschlagentwicklung 2009-2014 und Kapazitätsprognose der Containerterminals bis 2020/2020+ , Hamburg	66
Abb. 45 Containerumschlag nach an individuellen Terminals und Beteiligungsgrad der Reedereien 2007-2013, Hamburg	67
Abb. 46 Containerumschlagentwicklung 2009-2014 und Kapazitätsprognose der Containerterminals bis 2020/2020+, Bremen/Bremerhaven	68
Abb. 47 Containerumschlag nach an individuellen Terminals und Beteiligungsgrad der Reedereien 2007-2013, Bremen/Bremerhaven	69
Abb. 48 Containerumschlagentwicklung 2009-2014 und Kapazitätsprognose der Containerterminals bis 2020/2020+, Wilhelmshaven	70
Abb. 49 Containerumschlagentwicklung 2009-2014 und Kapazitätsprognose der Containerterminals bis 2020/2020+, Rotterdam	71
Abb. 50 Containerumschlag nach an individuellen Terminals und Beteiligungsgrad der Reedereien 2007-2013, Rotterdam	72
Abb. 51 Containerumschlagentwicklung 2009-2014 und Kapazitätsprognose der Containerterminals bis 2020/2020+, Antwerpen	73
Abb. 52 Containerumschlag nach an individuellen Terminals und Beteiligungsgrad der Reedereien 2007-2013, Antwerpen	74

Abb. 53 Containerumschlagentwicklung 2009-2014 und Kapazitätsprognose der Containerterminals bis 2020/2020+, Zeebrügge	75
Abb. 54 Containerumschlag nach an individuellen Terminals und Beteiligungsgrad der Reedereien 2007-2013, Zeebrügge	76
Abb. 55 Containerumschlagentwicklung 2009-2014 und Kapazitätsprognose der Containerterminals bis 2020/2020+, Le Havre	77
Abb. 56 Containerumschlag nach an individuellen Terminals und Beteiligungsgrad der Reedereien 2007-2013, Le Havre	78
Abb. 57 Containerumschlagentwicklung 2009-2014 und Kapazitätsprognose der Containerterminals bis 2020/2020+, Hauptnordrangehäfen** insgesamt	79
Abb. 58 Anteile der Liniendienstbetreiber an der den Hamburger Hafen anlaufenden Kapazität Anfang 2014 (einschl. Allianzen auf der Fernost-Europa-Route)	80
Abb. 59 Durchschnittliches jährliches Wachstum des BIP ausgewählter Volkswirtschaften 2014-2030 im Basisszenario	84
Abb. 60 Durchschnittliches jährliches Wachstum des BIP ausgewählter Volkswirtschaften 2014-2030 im Hochszenario	86
Abb. 61 Durchschnittliches jährliches Wachstum des BIP ausgewählter Volkswirtschaften 2014-2030 im Niedrigszenario	87
Abb. 62 Schematische Darstellung: Direktanläufe vs. Feederkonzept Ostseeraum	90
Abb. 63 Rechnerische Auslastung der Terminalkapazitäten 2006 bis 2030	92
Abb. 64 Wirkung der wirtschaftlichen Entwicklung und der Wettbewerbsfaktoren auf die Umschlagpotenzialprognose im Jahr 2030	94
Abb. 65 Containerumschlagpotenziale der Nordrangehäfen bis 2030, neutrale Wirtschaftsprognose, ohne Berücksichtigung Direktanläufe Ostseeraum / Adria Häfen	95
Abb. 66 Containerumschlagpotenziale für den Hafen Hamburg bis 2030, neutrale Wirtschaftsprognose, Basis-Wettbewerbsszenario	97
Abb. 67 Containerumschlagpotenziale für den Hafen Hamburg bis 2030, neutrale Wirtschaftsprognose, Alternative Wettbewerbsszenarien	99
Abb. 68 Containerumschlagpotenziale der Nordrangehäfen bis 2030, optimistische Wirtschaftsprognose, ohne Berücksichtigung Direktanläufe Ostseeraum / Adria Häfen	100
Abb. 69 Containerumschlagpotenziale für den Hafen Hamburg bis 2030, optimistische Wirtschaftsprognose, Basis-Wettbewerbsszenario	101
Abb. 70 Containerumschlagpotenziale für den Hafen Hamburg bis 2030, optimistische Wirtschaftsprognose, Alternative Wettbewerbsszenarien	102
Abb. 71 Containerumschlagpotenziale der Nordrangehäfen bis 2030, pessimistische Wirtschaftsprognose, ohne Berücksichtigung Direktanläufe Ostseeraum / Adria Häfen	103
Abb. 72 Containerumschlagpotenziale für den Hafen Hamburg bis 2030, pessimistische Wirtschaftsprognose, Basis-Wettbewerbsszenario	104
Abb. 73 Containerumschlagpotenziale für den Hafen Hamburg bis 2030, pessimistische Wirtschaftsprognose, Basis-Wettbewerbsszenario	105

Abb. 74 Hamburg: Prognose der Umschlagpotenziale nach Entwicklungspfaden und Marktsegmenten 2030	106
Abb. 75 Indizierte Prognosen: Gesamtumschlagpotenziale Nordrange/Nordeuropa nach Drewry, ISL, und OSC	107
Abb. 76 Indizierte Prognosen: Hinterlandumschlagpotenziale Nordrange nach ISL und OSC	108
Abb. 77 Indizierte Prognosen: Transshipmentumschlagpotenziale Nordrange nach ISL und OSC	108
Abb. 78 Umschlagpotenzialprognosen des Hamburger Hafens nach ISL und BVWP	109
Abb. 79 Basisprognose Umschlag flüssiger Massengüter 2020-2030	113
Abb. 80 Zusammenschau der Prognosen für den Umschlag flüssiger Massengüter 2020-2030	115
Abb. 81 Basisprognose Umschlag trockener Massengüter 2020-2030	117
Abb. 82 Zusammenschau der Prognosen für den Umschlag trockener Massengüter 2020-2030	119
Abb. 83 Alternativszenarien zum konventionellen Stückgutumschlag 2013-2030	122
Abb. 84 Hafen Hamburg: Modal Split nach Ladungskategorien 2013	124
Abb. 85 Prognosekorridore für den Stückgut- und den Massengutumschlag bis 2030	127
Abb. 86 Einzugsgebiet Bremerhavens im Container-Hinterlandverkehr im Vergleich zum Hafen Hamburg 2013	131
Abb. 87 Einzugsgebiet Rotterdams im Container-Hinterlandverkehr im Vergleich zum Hafen Hamburg 2013	132
Abb. 88 Einzugsgebiet der belgischen Häfen im Container-Hinterlandverkehr im Vergleich zum Hafen Hamburg 2013	133
Abb. 89 Einzugsgebiet Le Havres im Container-Hinterlandverkehr im Vergleich zum Hafen Hamburg 2013	134
Abb. 90 Container-Hinterlandverkehre Hamburgs mit der Metropolregion Hamburg nach Stadt- bzw. Landkreisen 2013	135
Abb. 91 IHS-Szenarien zur Entwicklung der Weltwirtschaft im Vergleich	136
Abb. 92 IHS-Szenarien zur Entwicklung des BIP Deutschlands im Vergleich	136

Einleitung

In der vorliegenden Prognose des Umschlagpotenzials des Hamburger Hafens untersuchen das ISL und IHS die Wachstumsperspektiven des größten deutschen Seehafens. Für den Containerumschlag wird mit Hilfe des im Rahmen mehrerer Projekte entwickelten „Containerverkehrsmodells Nordrangehäfen“ der Einfluss der unterschiedlichen Wachstumsdynamiken einzelner Außenhandelsrelationen auf das Wachstum der einzelnen Häfen in der Hamburg-Le Havre Range modelliert. Die im Rahmen des Modells geschaffene Datenbasis bietet die Möglichkeit, durch die Verknüpfung mit den disaggregierten Quelle-Ziel-Außenhandelsprognosen aus dem IHS World Trade Service detaillierte Schätzungen für das Containerumschlagpotenzial einzelner Häfen zu erstellen. Eine Marktanteilsanalyse und -prognose ergänzt die rein marktbasieren Betrachtungen.

Aufgrund der spezifischen Struktur der Unternehmen im Bereich der Massengüter sowie bei den meisten Stückgütern wurde für diese Segmente ein befragungs- und branchenorientierter Ansatz gewählt. Hier sind es im Regelfall weniger die Entwicklungen der Weltwirtschaft, die den Umschlag erhöhen oder senken als vielmehr die Entscheidungen einzelner wirtschaftlicher Akteure, die im Rahmen der Untersuchung vorrangig über Befragungen und die Auswertung von verfügbaren Branchenstudien und -statistiken abgebildet werden.

Den Umschlag eines Universalhafens innerhalb der Nordrange zu prognostizieren war angesichts der hochdynamischen Entwicklung des Containerumschlags im ersten Jahrzehnt des neuen Jahrtausends eine besondere Herausforderung:

- Nach der wirtschaftlichen Schwäche zur Jahrtausendwende und der großen weltpolitischen Verunsicherung im Anschluss an den 11. September 2001 waren nicht wenige Marktteilnehmer der Ansicht, dass Globalisierung und Containerisierung nun auslaufen würden und das Zeitalter der zweistelligen Wachstumsraten vorbei sei – es folgte die bislang umfangreichste Boomphase in der Geschichte der Containerschifffahrt mit globalen Wachstumsraten des Containerumschlags weit oberhalb von 10 %.
- Nach zwei bis drei Jahren des Chinabooms war die landläufige Meinung, dass die intensiven Impulse aus Fernost allmählich nachlassen müssten, doch das hohe Wachstum hielt an.
- In den Jahren 2006 und 2007 zeichnete sich allmählich die seit Jahren erwartete leichte Verlangsamung der Globalisierungstendenzen ab, die Prognosen zur Entwicklung des Welthandels waren jedoch weiterhin positiv und daraus abgeleitet auch die Prognosen des globalen Containerumschlags, so dass mit (gegenüber den Jahren 2003-2005) zwar reduzierten, aber weiterhin hohen Zuwachsraten gerechnet wurde.

Der weitere Verlauf ist bekannt. Die globale Rezession des Jahres 2009 brachte einen empfindlichen Mengeneinbruch des Containerumschlags mit sich und Reedereien und Terminalbetriebe weltweit standen erstmals vor dem Problem teils erheblicher Überkapazitäten. Ein Novum im Nachgang der Krise war, dass die Prognosen des Behälterumschlags der Jahre 2011-2012 tendenziell die Marktentwicklung überschätzten. Gleichzeitig hat durch die Überkapazitäten das Thema Hafenwettbewerb an Relevanz gewonnen und sich der Gesamtmarkt der Nordrangehäfen durch die Etablierung von Direktanläufen im Ostseeraum gewandelt.

Um der hohen Volatilität der vergangenen Jahre, die sowohl die wirtschaftliche Entwicklung als auch die Marktanteile der Häfen betraf, Rechnung zu tragen, ist die Betrachtung verschiedener

Szenarien wichtiger denn je. Treten nach Abschluss der Arbeiten Abweichungen von den im Referenzfall unterstellten Entwicklungen ein, können die Eintrittswahrscheinlichkeiten der Prognoseszenarien neu bewertet und ggf. ein anderes Szenario als neuer Referenzfall gewählt werden, ohne dass eine vollständige Neudurchrechnung der Potenzialprognose notwendig wird. Die vorliegende Prognose zeigt daher neben dem Referenzfall eine Reihe weiterer Entwicklungspfade auf, die auf Basis derselben Methodik vollständig durchgerechnet wurden.

Die im Rahmen der vorliegenden Umschlagpotenzialprognose ermittelte Prognose der Hinterlandverkehrsströme bildet des Weiteren die Basis für die Prognose des Modal Split für den Hafen Hamburg.

1 Methodik

Die Prognose des Umschlagpotenzials des Hamburger Hafens baut auf den im vorliegenden Bericht dargestellten Ladungsstrom- 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.

1.1 Ladungsstromanalyse

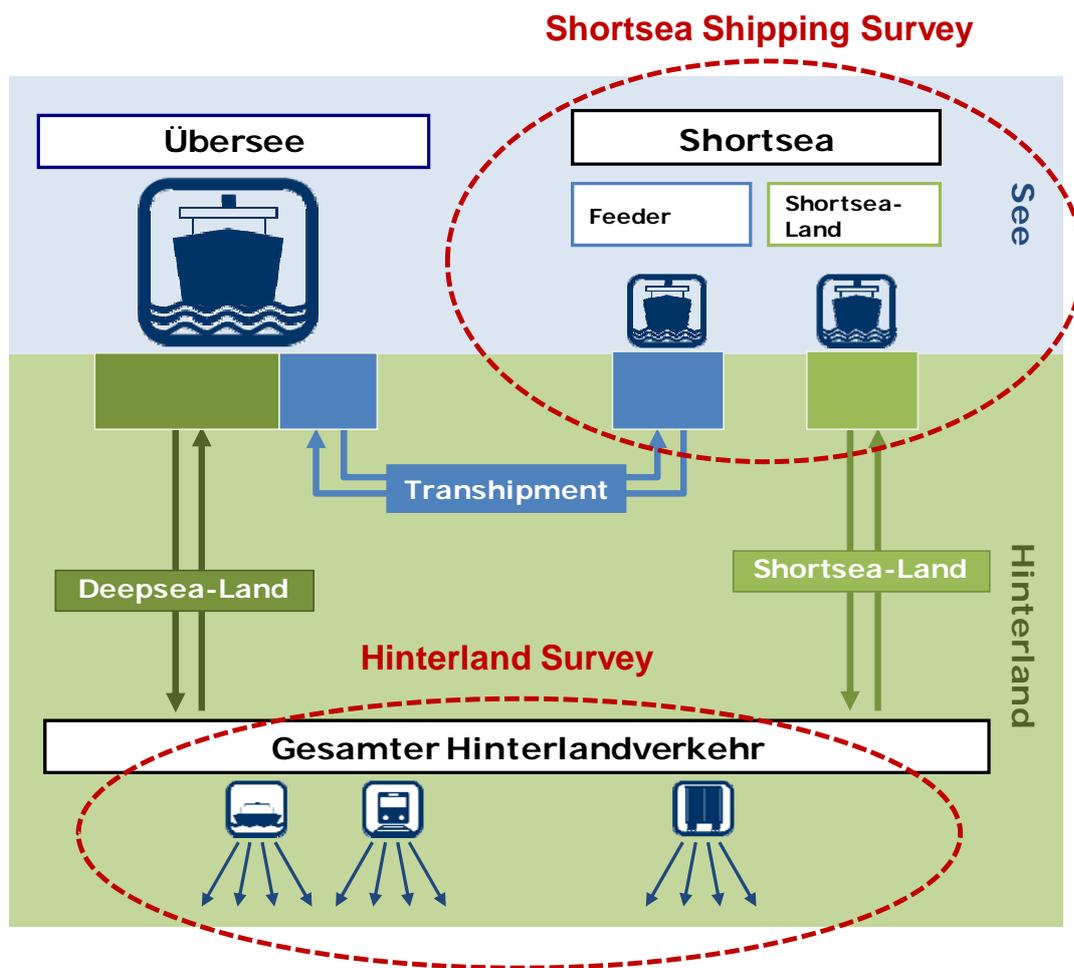
Die regionale Struktur der mit dem Güterumschlag der Nordrangehäfen verbundenen Ladungsströme ist in amtlichen Statistiken nur teilweise erfasst. Während die seeseitigen Herkunfts- und Bestimmungsregionen der umgeschlagenen Güter in amtlichen Statistiken verfügbar sind, gibt es über Hinterlandverkehre nur lückenhafte Informationen. In Deutschland beispielsweise decken die Verkehrsträgerstatistiken nur Bahn und Binnenschiff detailliert ab, die regionale Struktur der Lkw-Hinterlandverkehre wird in keinem der Nordrangehäfen statistisch erfasst.

Im Rahmen der Ladungsstromanalyse 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, eine Analyse der Loco-Verkehre des Hamburger Hafens sowie um eine tiefere regionale Gliederung Deutschlands ergänzt wurde. Für die Massengüter und die konventionellen Stückgüter wurden die Strukturen im Rahmen dieser Studie erhoben.

1.1.1 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. Für das Basisjahr 2013 wurde in den Befragungen zum Containerverkehrsmodell eine Stichprobe von ca. 8 Mio. TEU an Unternehmensdaten erreicht, darunter 6 Mio. TEU zu den statistisch besonders schwer zu erfassenden Hinterlandverkehren.

Abb. 1 Struktur des Containerverkehrsmodells



Darstellung: ISL

Das Containerverkehrsmodell unterscheidet insgesamt 37 Hinterlandregionen (die 16 deutschen Bundesländer plus zwölf europäische Staaten, die zum Teil ebenfalls regional untergliedert sind) und elf Länder als Transshipment-Fahrtgebiete. Für die vorliegende Untersuchung wurde Deutschland in NUTS2-Regionen unterteilt (sowohl für die Hinterlandverkehre Hamburgs als auch der Wettbewerbshäfen), das Bundesland Bremen wurde getrennt in Bremen und Bremerhaven (NUTS3-Level). Insgesamt werden in der vorliegenden Studie somit 61 Hinterlandregionen unterschieden.

Abb. 2 Regionale Gliederung

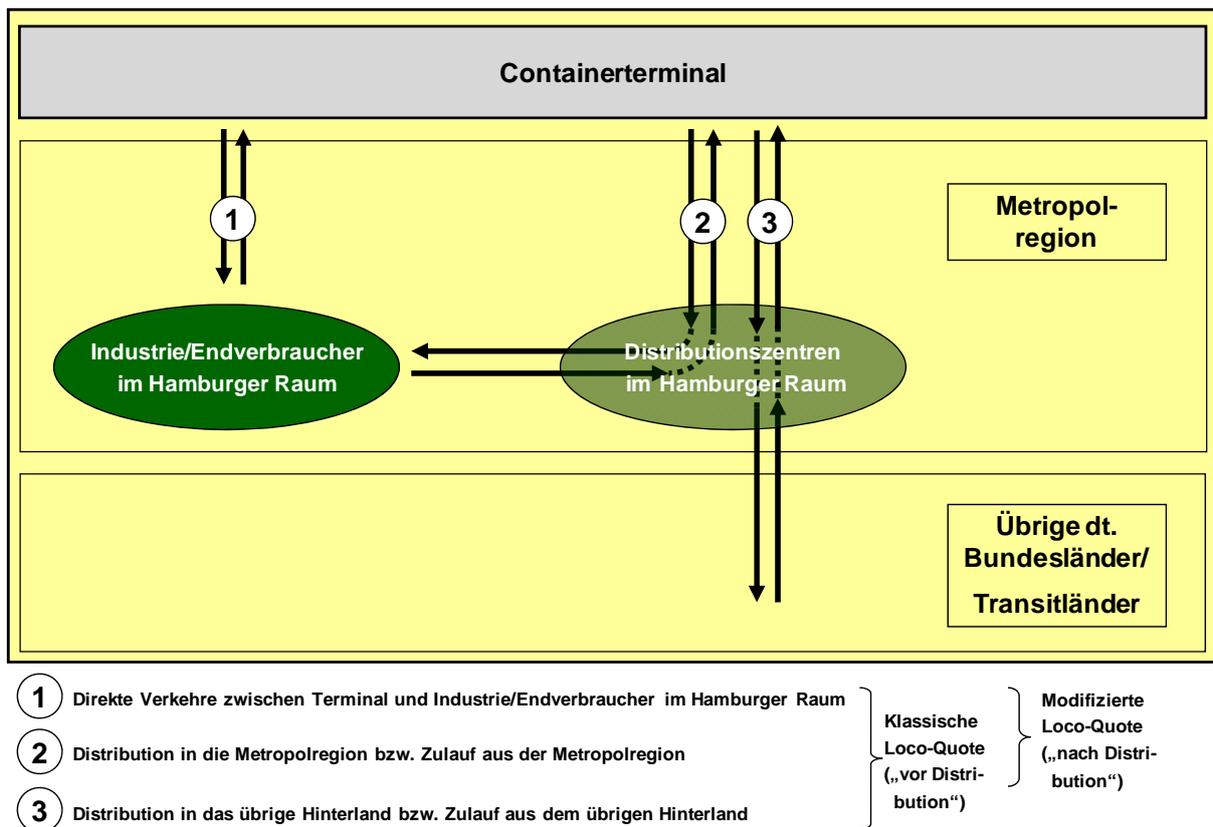


Quelle: ISL

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. 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. Für das Basisjahr 2011 konnten die Daten erstmals auf Basis eines Postleitzahlen- bzw. adressbasierten Verfahrens verifiziert werden. Dabei wurden die wichtigsten Quell-/Zielgebiete im Stadtgebiet in logistik- oder industriebezogene Gebiete unterteilt, wofür wiederum teilweise vertraulich auch die Unternehmensnamen ausgewertet werden konnten (zur Identifizierung des Unternehmenstyps). Die Ergebnisse bestätigten weitgehend die Ergebnisse der früheren, weniger detailgetreuen Untersuchungen des ISL. Die detaillierte Analyse wurde 2013 wiederholt.

Abb. 3 Schematische Übersicht der Loco-Quoten „vor Distribution“ und „nach Distribution“

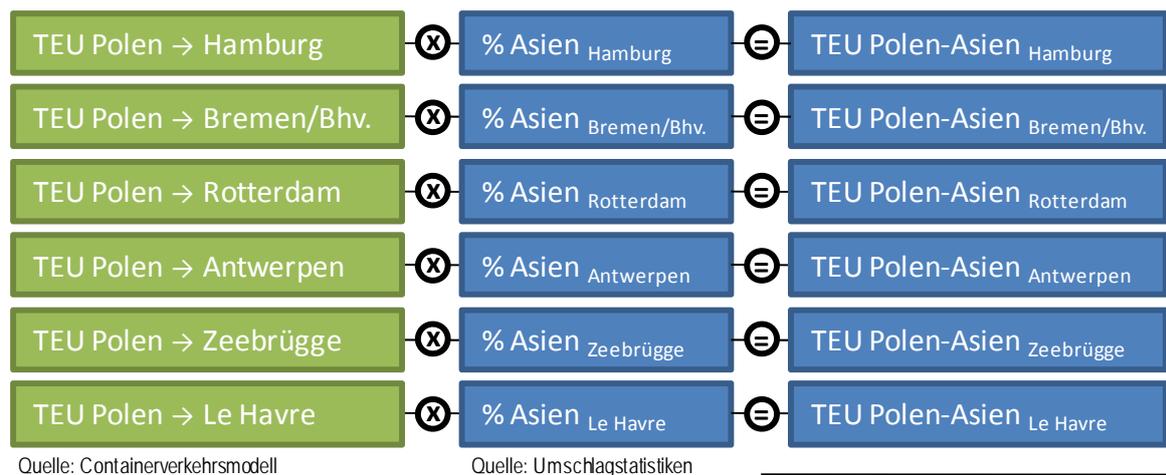


Darstellung: ISL

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 ist, 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 World Trade Service abgeglichen (z.B. polnische Exporte nach Asien).

Abb. 4 Schätzung der Quelle-Ziel-Beziehungen (beladene TEU)



Darstellung: ISL

Die sich aus den Schätzungen der see- und landseitigen Herkunfts- und Bestimmungsregionen ergebenden Gesamtmengen 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 Asienverkehren aufweisen. Die Kalibrierung des Modells erfolgt über einen hierarchischen Plausibilitätsalgorithmus.

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. Län-

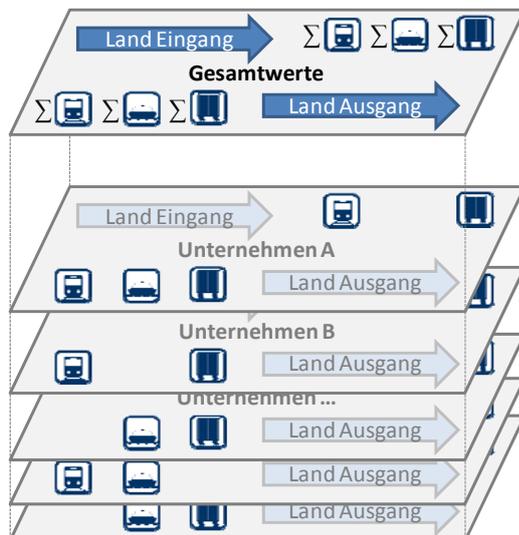
dergruppen simuliert. In einem dritten Schritt wurden aus den BIP-Prognosen Containerhandelsprognosen (beladene TEU) entwickelt.

1.1.2 Umschlag von Massengütern und konventionellem Stückgut

Die Verteilung vieler Massengüter und konventioneller Stückgüter im Seehafen hinterland 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. 5 Schematische Darstellung Ladungsstromanalyse Massengut/konventionelles Stückgut

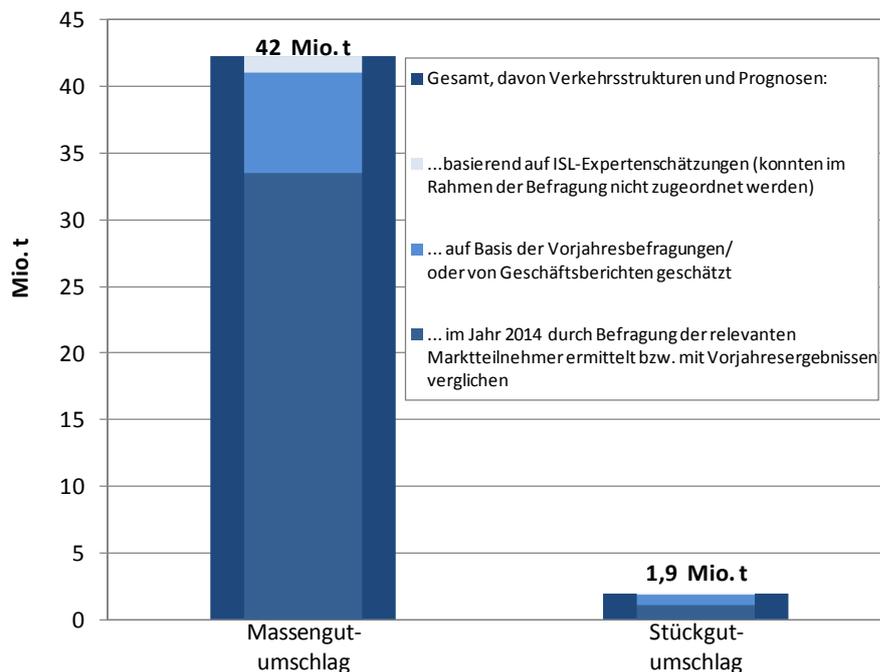


Quelle: ISL

Für die Massengutverkehre konnten im Rahmen der aktuellen Untersuchung Umschlagbetriebe befragt werden, die im Jahr 2013 rund 79 % des insgesamt rund 42 Mio. t. umfassenden Massengutumschlags des Hamburger Hafens generierten. Für weitere rund 18 % des Massengutumschlags konnte anhand der Umschlagstrukturen, die aus früheren Untersuchungen bekannt sind, teilweise in Verbindung mit öffentlich verfügbaren Statistiken und Geschäftsberichten, die Verkehrsstruktur geschätzt werden. Für rund 3 % des 2013er-Massengutumschlags des Hamburger Hafens konnte im Jahr 2014 im Rahmen der Untersuchungen keine konkrete Verkehrsstruktur ermittelt werden. Hier wurde durch Expertenschätzungen das Gesamtbild vervollständigt.

Auch im Bereich konventioneller Stückgüter war die Teilnahmebereitschaft unter den wichtigsten Marktakteuren, die regelmäßig den größten Teil des Tonnenvolumens generieren, sehr hoch. Im Jahr 2014 konnte den Unternehmen, die an der Untersuchung teilgenommen haben, rund 60 % des 2013er Umschlags von konventionellen Stückgütern zugeordnet werden. Ergänzend konnte auf Verkehrsstrukturen, die aus früheren Befragungen bekannt waren, zurückgegriffen werden, so dass sich ein gutes Gesamtbild für die Verteilung und Entwicklungspotenziale des konventionellen Stückgutumschlags ergab.

Abb. 6 Abdeckung des 2013er Umschlagsaufkommens durch aktuelle Befragungsergebnisse, vorherige Untersuchungen und Expertenschätzungen.



Quelle: ISL, 2014

1.2 Wettbewerbsanalyse

Die im Rahmen der Ladungsstromanalyse 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 (Nautische Erreichbarkeit, Terminals, Terminaleignerstrukturen, etc.) Rückschlüsse auf die mittelfristige Entwicklung der Marktanteile gezogen werden.

Im Rahmen der Wettbewerbsanalyse werden die Faktoren der Marktanteilsentwicklung im Containerverkehr ausführlich untersucht. Mit Hilfe einer Analyse der Umschlagentwicklung der Jahre 2000-2013 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.

Zum einen wird mit diesen Analysen geprüft, 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.

1.3 Prognosemethodik

Zur Prognose der Umschlagpotenziale wurde ein Ansatz gewählt, der auf die spezifische Struktur der verladenden Unternehmen in den jeweiligen Gütersegmenten zugeschnitten ist. Zwar sind in der Regel alle Verkehrsströme von konjunkturellen Faktoren abhängig, jedoch in unterschiedlicher Form.

1.3.1 Allgemeiner Prognoseansatz

Die Basis der Potenzialprognosen in den einzelnen untersuchten Gütersegmenten bilden makroökonomische Entwicklungen. Die Prognosen sind stets als Potenzialprognosen in dem Sinne zu verstehen, dass sie auf Basis der Nachfrageentwicklung abgeleitet werden, ohne dass mögliche durch steigende Umschlagvolumen auftretende Engpässe Einfluss nehmen. Ziel der Potenzialprognosen ist es, die durch Marktwachstum zu erwartenden Potenziale aufzuzeigen, um diese bei hafenplanerischen Fragestellungen und ggf. infrastrukturellen Maßnahmen im Hinterland zu berücksichtigen.

Während das Außenhandelswachstum für bestimmte Verkehrsströme (hohe Anzahl Verloader und/oder marktkonforme Entwicklung der einzelnen Verloader) unter Berücksichtigung der in der Strukturanalyse ermittelten Produktionsstandorte und Absatzmärkte direkt auf die Umschlagentwicklung übertragen werden können, würde eine solche Übertragung der Wachstumsraten auf andere Segmente unrealistische Prognosen generieren.

Es wird beispielsweise davon ausgegangen, dass der Anteil der Kohlekraftwerke an der gesamten Energieproduktion bis 2030 deutlich zurückgehen wird. Es ist jedoch nicht davon auszugehen, dass alle Kohlekraftwerke gleich stark betroffen sein werden. Die unterschiedliche Konkurrenzfähigkeit (technischer Stand der Anlage, Transportkosten im Vergleich zu anderen Anlagen) wird dazu führen, dass einige Standorte vollständig geschlossen werden und andere Standorte die Produktion zumindest zeitweise bedarfsgerecht drosseln, während einige Standorte jedoch unter Volllast weiter laufen. Für diese Art der Verkehrsströme (v.a. Massengüter und bestimmte konventionelle Stückgüter wie Stahlexporte) wurde ein besonders hoher Wert auf befragungsgestützt gewonnene Informationen gelegt, um die Wirkung der makroökonomischen Tendenzen auf die lokalen/regionalen Verkehrsströme abzuschätzen.

Abb. 7 Prognoseansatz nach Verkehrsarten abhängig von der Anzahl der Verloader und des Abkopplungsgrads einzelner Verloader



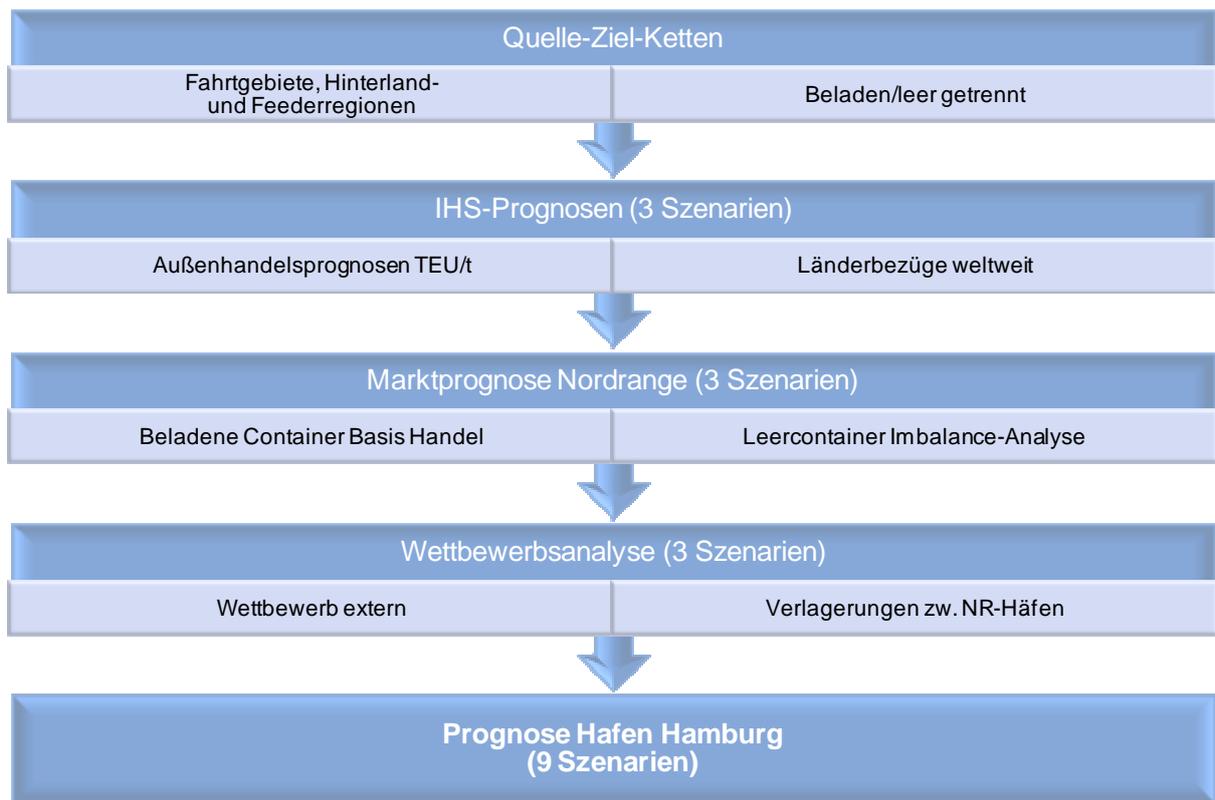
Quelle: ISL

Für Verkehre mit einer hoher Anzahl an Verladern (v.a. Containerverkehre) lag der Fokus dagegen auf der außenhandelsbasierten Prognose. Zwar sind auch hier für einzelne Verloader von der allgemeinen Entwicklung abweichende Entwicklungen zu erwarten – diese heben sich jedoch aufgrund der Vielzahl der Verloader im Durchschnitt auf („white noise“).

1.3.2 Prognoseansatz Container

Der Containerverkehr – der für den Hafen Hamburg mit einem Anteil von ca. 68 % in 2013 eine herausragende Bedeutung hat – wurde ein spezieller Ansatz gewählt, der den Besonderheiten dieses Segments Rechnung trägt. Zum einen sind für den Containerverkehr im Gegensatz zu den anderen Segmenten Entwicklungen in fast allen Branchen und Gütergruppen relevant, da von Obst bis zu elektronischen Geräten fast alles in Containern transportiert wird – auch kleinere Chargen typischer Massengüter wie z.B. Getreide oder Düngemittel. Zum anderen ist ein Teil des Containerverkehrs, nämlich der Transport von Leercontainern, nur indirekt mit der Außenhandelsentwicklung verbunden.

Die Außenhandelsentwicklung basiert auf einem eigens für Containerumschlagprognosen entwickelten Güteraggregat aus dem IHS World Trade Service (s. Abb. 8), in dem sämtliche den Containerverkehr wesentlich berührenden Gütergruppen zusammengefasst sind. Die Wachstumsraten dieses Güteraggregats nach Quelle-Ziel-Beziehungen bilden die Basis für das Marktwachstum der beladenen Container (TEU und Tonnen), wobei zur Abbildung der Schwankungsbreite drei Szenarien gerechnet wurden.

Abb. 8 Darstellung des Prognoseansatzes im Containerverkehr

Quelle: ISL

Das Wachstum der Leercontainer dagegen wird abgeleitet aus der Entwicklung der Außenhandelsungleichgewichte: Nimmt in einer Hinterlandregion beispielsweise ein ohnehin bestehender Außenhandelsüberschuss zu, so ist mit einer Zunahme der Leercontainerumfuhren in diese Region zu rechnen. Dabei wird berücksichtigt, dass die Versorgung mit leeren Behältern zum Teil über Dreiecksverkehre organisiert wird und bei Langstreckenverkehren im Hinterland fast ausschließlich intermodal erfolgt, so dass sich die Verteilung der Leercontainer von der Verteilung der beladenen Container deutlich unterscheidet.

An die so ermittelte Prognose des Gesamtmarkts schließt sich die Wettbewerbsanalyse an, wobei zwischen externem und internem Wettbewerb unterschieden wird. Der externe Wettbewerb bezeichnet den Wettbewerb durch Häfen, die nicht in dem Aggregat „Nordrange“ enthalten sind, also z.B. die Adria Häfen und die polnischen Häfen, aber auch der JadeWeserPort, der bisher noch nicht im Containerverkehrsmodell Nordrangehäfen abgebildet ist. Der interne Wettbewerb modelliert absehbare systematische Marktanteilsverlagerungen zwischen den sechs Containerhäfen mit mehr als 1 Mio. TEU in der Hamburg-Le Havre-Range.

1.4 Außenhandelsprognose und Szenarien (IHS)

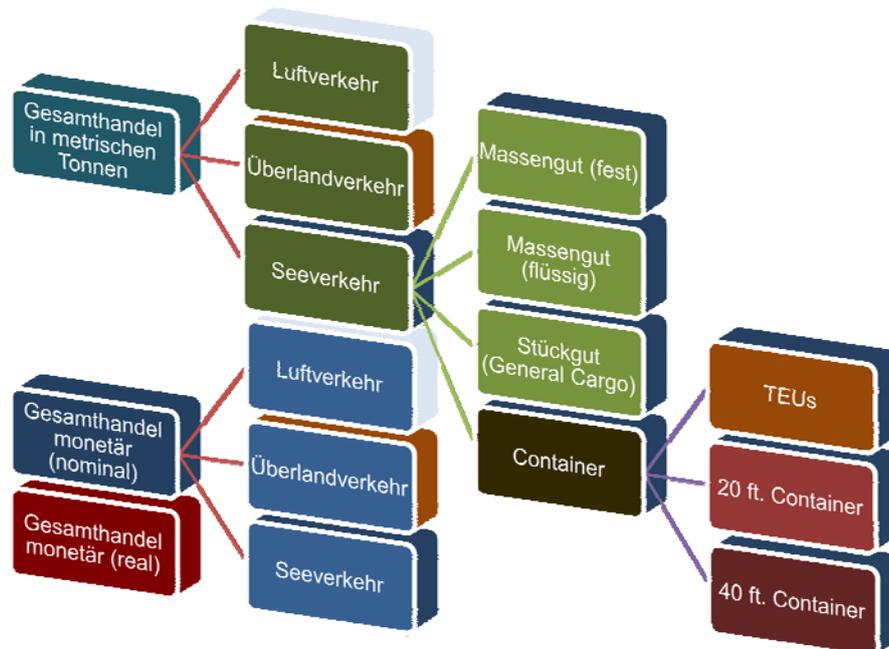
1.4.1 IHS World Trade Service (WTS)

1.4.1.1 Übersicht

Der IHS World Trade Service umfasst eine historische internationale Handels-Datenbank und eine Prognosedatenbank mit einem Zeithorizont von 20 Jahren. Der World Trade Service unter-

scheidet dabei nach Gütergruppen und Handelskonzepten (nominal, real, Volumen), Verkehrs- und Ladungsarten und umfasst den nahezu gesamten weltweiten bilateralen Handel.

Abb. 9 Struktur der Handelskonzepte, Verkehrsarten und Ladungsarten im World Trade Service



Quelle: IHS

Die Gütergruppen sind nach einer IHS-eigenen Klassifikation eingeteilt, die von der Internationalen Branchenklassifikation – International Standard Industrial Classification (ISIC) – abgeleitet ist. Aktuell werden für die bilateralen Handelsströme...

- ...zwischen insgesamt 102 verschiedenen Ländern bzw. Regionen
- ...165 verschiedene, hierarchisch gegliederte Gütergruppen

erfasst.

Darüber hinaus wird zwischen den verwendeten primären Verkehrsträgern Seeverkehr, Luftverkehr und Überlandverkehr sowie – für den Seeverkehr – nach vier verschiedenen Ladungskategorien (flüssiges und festes Massengut, Stückgut und Container) unterschieden. Aus diesem Detaillierungsgrad ergibt sich eine umfangreiche Datenbank, welche eine nach Verkehrsarten, Güterarten und Länderbezügen ausdifferenzierte Prognose enthält. Volumen werden in Tonnen gemessen, für die containerisierten Anteile der Gütergruppen darüber hinaus auch in TEU.

1.4.1.2 Prognosemethodologie

Der World Trade Service unterteilt sich in vier Komponenten: Die monetäre 20-Jahre-Prognose, die Prognose der realen Außenhandelswerte, die volumenbezogene 20-Jahre-Prognose der Außenhandelsmengen sowie die historischen Daten sowohl der volumenbezogenen als auch der monetären Zeitreihen. Die Prognosen für die Wert-Daten, welche auf den historischen Daten basieren, werden in realen und in nominalen Größen zur Verfügung gestellt und auf die verschiedenen Transportmodi herunter gebrochen: Hierbei werden die Seeverkehre weiter in die Ladungsarten unterteilt.

Die Prognose des Außenhandels in Wertgrößen wird auf Basis ökonomischer Wachstumstreiber erstellt, die mit der entsprechenden Zeitreihe korrelieren. Die ökonomischen Daten, welche für die Identifizierung der Treiber und die Schätzung der zukünftigen Entwicklung der Handelsströme zur Verfügung stehen, sind ausschließlich als – üblicherweise reale – monetäre Größen vorhanden. Deshalb ist die erste Stufe der Handelsprognose ein Modell in Wertgrößen. Der globale Modellansatz garantiert dabei, dass die prognostizierten bilateralen Handelsströme (nach Gütergruppe und Verkehrs- bzw. Ladungsart) konsistent sind und die weltweiten Exporte jeweils mit den weltweiten Importen in der Summe übereinstimmen.

Prognoseansatz

Das WTS-Modell wird von der Annahme geleitet, dass Märkte vorrangig nachfrageorientiert sind. Handelsströme eines bestimmten Gutes zwischen zwei Ländern werden demnach wesentlich durch die Differenz zwischen Produktion und Nachfrage des Importlandes gesteuert. Darüber hinaus unterliegen die Handelsströme dann dem Einfluss der Logistikkette und der Wettbewerbsfähigkeit in der Produktion des Gutes des exportierenden Landes im Vergleich zu anderen Ländern, die dieses Gut oder ein Substitut ebenfalls auf dem Weltmarkt anbieten.

Ein Land mit einer stärkeren Nachfrage nach einem Gut (Faktoren wie BIP, Wachstum, Konsumausgaben oder Investitionen sind dabei berücksichtigt) wird erwartungsgemäß mehr von diesem Gut importieren. Ein Land wird außerdem umso mehr eines Gutes aus einem bestimmten Land importieren, je konkurrenzfähiger das jeweilige Exportland ist und je größer die Produktionskapazitäten sind.

Folglich hängen im Modell deutsche Exporte nach China zum Beispiel sowohl von der Schätzung der chinesischen Importnachfrage nach diesem Gut ab als auch von der geschätzten deutschen Wettbewerbsfähigkeit des Gutes im Prognosejahr auf dem chinesischen Markt.

Die Zielrichtung dieses Modelaufbaus ist es, so effektiv wie möglich prognostische Informationen aus den historischen Handelsmustern herauszufiltern und die bei IHS bereits vorhandenen proprietären, makroökonomischen sowie länder- und sektorspezifischen Nachfrage- und Angebotsprognosen gezielt zu verwenden.

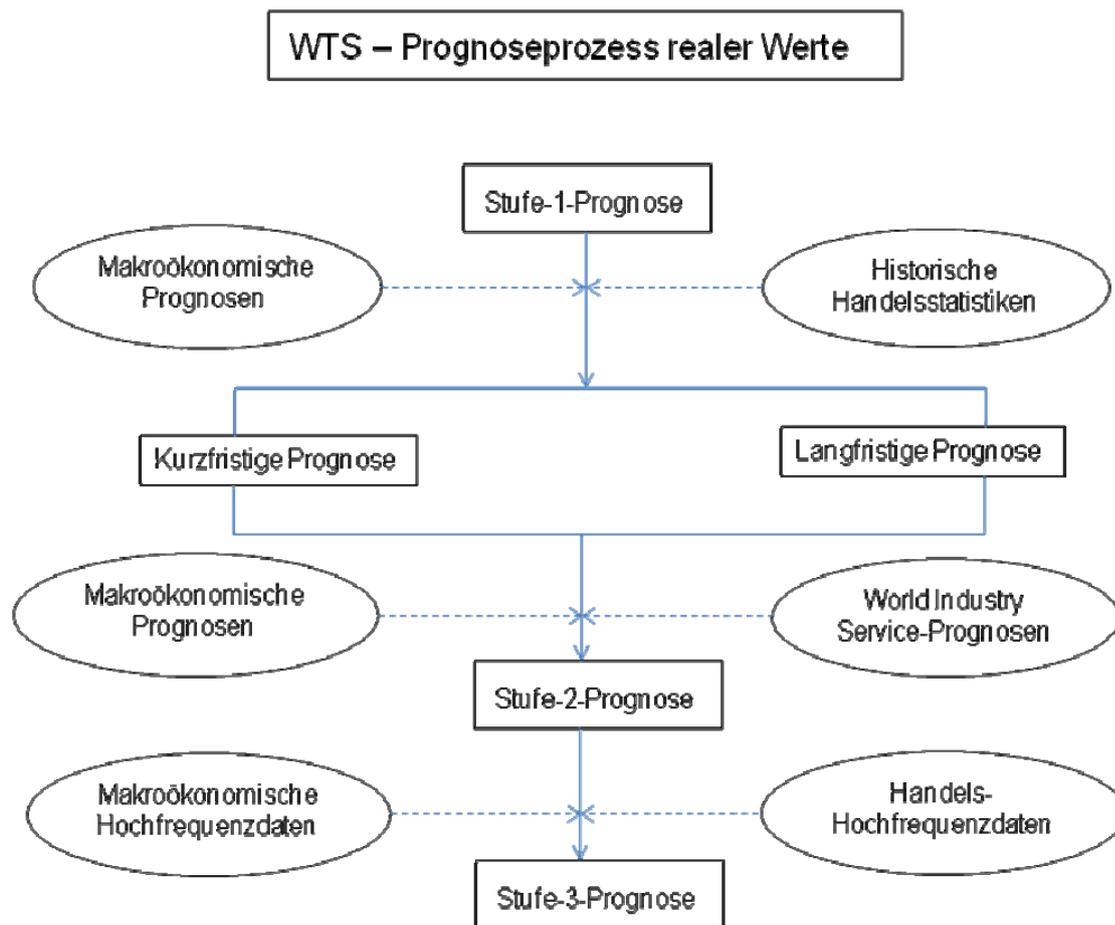
Prognoseprozess

Die Prognose der realen monetären Zeitreihen wird in drei Stufen durchgeführt. Dieser mehrstufige Prognoseprozess kann als Kombination eines Bottom-up- und eines Top-down-Ansatzes verstanden werden. Auf der ersten Stufe liefert der Prozess zweidimensionale Prognosen. In Stufe 2 und 3 liefert der Prozess dreidimensionale Prognosen.

Stufe 1

In Stufe 1 werden Länderimporte eines Gutes individuell prognostiziert. Diese Prognose wird mittels eines Bottom-up-Ansatzes durchgeführt. Kurzfrist-Prognosen werden dabei anders behandelt als Langfrist-Prognosen, so dass aktuellen Marktentwicklungen und -schwankungen Rechnung getragen wird.

Abb. 10 WTS Prognosemethode



Quelle: IHS, 2014

Kurzfristig können Märkte über den Konjunkturzyklus modelliert werden. Dabei fließen Daten und Analysen der IHS Makro- und Sektorprognosen mit ein. Folglich berücksichtigen die kurzfristigen Modelle beobachtbare und erwartete Schwankungen und Einflüsse exogener Schocks wie Handelsembargos oder politischer Unruhen auf den Handel. Je länger der zeitliche Prognosehorizont, desto weniger genau lassen sich solche exogenen Schocks voraussagen. Bei den für die vorliegende Umschlagpotenzialprognose bedeutsamen längeren Zeiträumen haben sich Prognosemodelle, die den Handel von Gütern mit den zugrunde liegenden volkswirtschaftlichen Fundamentalfaktoren zwischen verschiedenen Ländern als Gleichgewichte oder Durchschnitte beschreiben, als zweckmäßiger erwiesen.

Exogene Variablen, die für die Prognosen auf der ersten Ebene benutzt werden, sind unter anderem:

- Reales Bruttoinlandsprodukt
- Reale Inlandsnachfrage
- Reale private Konsumausgaben
- Reale Staatsnachfrage
- Realer totaler Konsum
- Reale Bruttoinlandsinvestitionen
- Reale Bruttoanlageinvestitionen
- Reale Bruttoanlageinvestitionen: Investitionen in Wohnungsbau
- Reale Bruttoanlageinvestitionen: Investitionen im Gewerbebau

- Realer Wechselkurs zum US-Dollar
- Index der Realen Industrieproduktion
- Bevölkerung
- Erwerbstätige Bevölkerung

Um kurzfristigen Schwankungen Rechnung zu tragen, wird die Methodik der Hauptkomponentenanalyse (PCA – technique of principal component analysis) angewandt.

Stufe 2

Die Importe eines Landes aus einem bestimmten Exportland werden unter der Annahme geschätzt, dass die aggregierten Importe eines Gutes aus allen Exportländern durch die Güterimporte jenes Landes, die in Stufe 1 prognostiziert worden sind, kontrolliert werden.

Die zweite Stufe kann als Top-down-kontrollierter Ansatz verstanden werden und ist mit dem WTS-nachfragegesteuerten Ansatz abgestimmt. Die Prognosen des IHS World Industry Service (WIS) werden ergänzend zu den makroökonomischen Prognosen eingesetzt, um der Wettbewerbsfähigkeit und der Angebotskapazität des Exportlandes Rechnung zu tragen. Der WIS stellt sowohl historische Daten als auch Prognosedaten zur Verfügung, die ebenfalls nach der ISIC-Klassifikation gegliedert sind und nahezu die komplette Weltwirtschaft abdecken. Da der WIS die sektoralen Industrie prognosen gemäß der ISIC-Klassifizierung schätzt und diese Prognosen somit konsistent mit den WTS-Güterklassen sind, stellen die WIS-Analysen für die WTS-Prognosen eine hervorragende Basis dar.

Stufe 3

Die Prognosen des Güterhandels zwischen den Import- und Exportländern werden auf dieser Stufe den aktuellen monatlichen und vierteljährlichen Handelsstatistiken angepasst, welche von einer Vielzahl nationaler und internationaler Quellen, wie dem U.S. Census Bureau und Eurostat, bezogen werden. So wird sichergestellt, dass aktuelle Entwicklungen während des Jahres in die Schätzungen und Prognosen einbezogen werden. Ebenfalls werden auf dieser Stufe aktuelle Daten auf Makroebene einbezogen. Nach diesen Anpassungen produziert das Modell die finalen und konsistenten Prognosen auf Güterebene.

Eigenschaften des Prognosemodells

Das WTS Modellsystem bietet mehrere vorteilhafte Eigenschaften. Erstens ist das Modellsystem konsistent mit der IHS-Philosophie, dass Handel nachfrageorientiert ist und dass Güterströme durch die Nachfrage eines importierenden Landes entstehen, dabei jedoch ermöglicht werden durch die Produktionskapazität und die Wettbewerbsfähigkeit des jeweiligen Exportlandes.

Zweitens ist es möglich, das Volatilitätsproblem in Handelsprognosen zu beherrschen, in dem man auf der ersten Stufe die aggregierten Importe eines Landes schätzt, da die aggregierte Nachfrage eines Landes vergleichsweise stabil und in erster Linie durch die ökonomischen Rahmenbedingungen eines Landes bestimmt ist.

1.4.2 Außenhandelsszenarien

Veränderungen in den Bereichen Wirtschaft, Politik, Sicherheit sowie Energiewirtschaft und Ressourcen können weitreichende Auswirkungen auf die zukünftige Industriestruktur, das Wirtschaftswachstum und seine geographische und sektorale Verteilung, die Entwicklung der weltweiten Nachfrage und damit die globalen Handelsströme haben. Um auf systematische Weise die Auswirkungen unterschiedlicher, in sich plausibler Zukunftsentwicklungen, die sich aus unterschiedlichen Annahmen zu diesen großen Bereichen ergeben, auf die zukünftig zu erwartenden Handelsströme abschätzen zu können, verwendet IHS in diesem Projekt Alternativszenarien zum

weltweiten Handel, welche auf den in einem großangelegten Prozess entwickelten IHS Makro-Szenarien beruhen.

Global-Szenarien-Framework

In einer Reihe von Workshops identifizierten IHS-Kunden aus unterschiedlichen Branchen aus unterschiedlichen Blickwinkeln die aus ihrer Sicht wichtigsten Unsicherheiten bezüglich der Zukunft der Weltwirtschaft, der politischen Lage, der Sicherheit und der Energieressourcen. Dieses Feedback wurde in drei große allgemeine Fragen für die Weltwirtschaft von heute zusammengefasst.

- Werden die wichtigsten Mächte kooperieren, um den globalen Wohlstand zu fördern, oder wird die Kooperation fehlschlagen?
- Wie schnell und in welchem Ausmaß wird die Welt auf eine Wirtschaft mit geringerem Kohlendioxidausstoß umsteigen?
- Wie erfolgreich werden die wichtigsten Mächte dabei sein, ein erneutes Auftreten der wirtschaftlichen Turbulenzen und eine Schwächung der Weltwirtschaft im kommenden Jahrzehnt und darüber hinaus zu verhindern?

Darüber hinaus resultieren aus Verhaltensänderungen der Wirtschaftsteilnehmer (private Haushalte, Unternehmen, Banken) weitere Unsicherheitsfaktoren, die die zukünftige Entwicklung beeinflussen und das langfristige Wirtschaftswachstum und die Volatilität auf den Vermögenmärkten beeinflussen können. Dazu gehören Konsumbereitschaft und Investitionsverhalten auf der einen Seite sowie mögliche Spekulationsblasen auf den Vermögenmärkten auf der anderen Seite. Verhaltensänderungen sind durch veränderte Erwartungen und eine Veränderung des wirtschaftlichen Umfelds bedingt. Eine entscheidende Rolle bei der Abwendung möglicher Gefahren für die wirtschaftliche Entwicklung kommt dabei der Geldpolitik und der Fiskalpolitik zu.

Der Kern der IHS Global-Szenarien ist ein Satz dreier unterschiedlicher Szenarien – das IHS Global-Szenarien-Framework – mit dem alternative mögliche und in sich konsistente Entwicklungspfade erkundet werden. Jedes Szenario bietet qualitative und quantitative beschreibende Analysen, die die möglichen Zukunftsaussichten bezüglich Wirtschaftswachstum und Politik, Sicherheit, Technologie, Umwelt und Energieressourcen in einer globalen Perspektive bis 2030 behandeln. Diese Szenarien werden regelmäßig angepasst und können für spezifische Fragestellungen konkretisiert werden. Im Kontext dieses Projektes wurde ein besonderer Schwerpunkt auf die detaillierte Betrachtung der Entwicklung des Welthandels gelegt. Inhaltliche Schwerpunkte der betrachteten Szenarien bilden aus makroökonomischer Sicht die globale ökonomische Entwicklung, die weitere Entwicklung der Eurokrise und der europäischen Wirtschaftspolitik sowie die weitere technologische und politische Entwicklung im Bereich der Energiewirtschaft (Stichwort „Energiewende“).

Die in den IHS Szenarien angesprochenen Unsicherheiten betreffen alternative Entwicklungspfade mit Schwerpunkten in den Bereichen Ökonomie, Wirtschaftspolitik, Energiepolitik und Geopolitik. Dabei stellt sich das polit-ökonomische Umfeld gegenwärtig folgendermaßen dar:

Ökonomie

Die ökonomische Krise ist weltweit immer noch nicht überwunden. Insbesondere in Europa war die Erholung unzureichend. Die in Europa seit 2010 verfolgte Politik konnte bisher die Schwäche der europäischen Binnennachfrage und die anhaltend hohe Arbeitslosigkeit in Südeuropa nicht nachhaltig überwinden. Eine signifikante Besserung der Situation oder eine grundsätzliche Neuausrichtung der Wirtschaftspolitik im Euroraum ist derzeit nicht erkennbar. Im Gegenteil lässt

die Wirtschaft in der Eurozone seit August 2014 nach einer kurzen, exportgetriebenen Erholungsphase, wieder deutliche Schwächetendenzen erkennen.

Energiepolitik

Die europäische Energiepolitik hat in den vergangenen Jahren dreimal ihren Schwerpunkt verändert:

- In 2012: Fokus auf Nachhaltigkeit. Verabschiedung der 2020-Ziele und anhaltende Förderung erneuerbarer Energien trotz der Rezession.
- In 2013: Fokus verändert sich und betont nun den Aspekt der Wettbewerbsfähigkeit: Schwerpunkt auf Energiepreise und -kosten im Zuge von Befürchtungen über Wettbewerbsnachteile im Zusammenhang mit der Schiefergas-Revolution in den USA und international niedrigeren Strompreisen (z.B.: Reform des EEG in Deutschland).
- In 2014: erneut neue Schwerpunktsetzung in Richtung Versorgungssicherheit im Zuge der Ukraine-Krise. Höhere Bedeutung des Themas Energieeffizienz als Element zur Erhöhung der Versorgungssicherheit.

Geopolitik

Die Schiefergas-Revolution, der arabische Frühling und die Ukraine-Krise haben tiefgehende Auswirkungen auf das wahrgenommene Risiko in Bezug auf den Import fossiler Energie nach Europa gehabt. Die weitere politische Entwicklung in Osteuropa und im Nahen Osten ist nach wie vor ungewiss und birgt substantielle politische und ökonomische Risiken.

Gestaltung der Handelsszenarien

Die für die Prognose der globalen Handelsströme verwendeten Szenarien basieren auf den IHS Global Szenarien, wurden jedoch in einzelnen Elementen angepasst. Ziel dieser Anpassung war es, einen realistischen, aber nicht zu weit gefassten Korridor für zukünftige Handelsvolumina, und damit auch für die zukünftigen Hafenumschlagsvolumina zu bestimmen. Aus diesem Grund wurden einige politische und ökonomische Extremereignisse in den Szenarien nicht berücksichtigt. Solche aus heutiger Sicht als möglich zu erachtende Großrisiken beinhalten insbesondere:

- Eine „harte Landung“ in China: Ungelöste Bilanzprobleme der Banken können erneut zu einer Einschränkung der Kreditvergabe führen. Eine negative Entwicklung von Löhnen und verfügbarem Einkommen sowie ein einbrechendes Wirtschaftswachstum führen dann möglicherweise zu Deflation und weiter zurückgehenden Investitionen des privaten Sektors.
- Die Auflösung der Eurozone: Es besteht weiterhin die Möglichkeit von sozialen Unruhen aufgrund hoher Arbeitslosigkeit. Der Exit einiger Euroländer aus dem Euroraum und politische Erfolge extremistischer Parteien sind dann durchaus denkbar. Die Kombination von anhaltender Nachfrage- und Investitionsschwäche auf privater Seite, einer negativen Lohnentwicklung und extrem zurückhaltender Fiskalpolitik beinhaltet die Gefahr einer anhaltenden Deflation in Europa.
- Energiepreisschocks: Die Konflikte im Nahen Osten und in Afrika führen möglicherweise zu Störungen der Ölproduktion. Beeinträchtigt wird dann auch die Transportkette. Ein sprunghafter Anstieg der Ölpreise führt zu Anpassungsdruck auf den Märkten. Eine neuerliche Verschärfung der Ukraine-Krise und die Spannungen mit Russland führen zu einer anhaltenden Unterbrechung der Versorgung mit russischem Gas in Deutschland und Europa.
- „Entglobalisierung“/Regionale Autonomie: In den vergangenen Jahren war zu beobachten, dass das Tempo der Globalisierung deutlich abgenommen hat und der Außenhandel

bei gegebenem Wirtschaftswachstum nicht mehr so stark anwächst. Langfristig sind z.B. bei sehr hohen Energiepreisen Entwicklungen denkbar, in denen der Außenhandel aufgrund einer Re-Regionalisierung der Produktionsstrukturen nicht mehr wächst oder sogar zurückgeht.

Sollte eines oder mehrere dieser polit-ökonomischen Großrisiken eintreten, so hätte dies signifikante Auswirkungen auf die Handelsströme. Die Entscheidung, diese Extremereignisse nicht in den verwendeten Szenarien zu berücksichtigen, beruht auf folgenden Überlegungen.

1. Die Wahrscheinlichkeit des Eintritts wird immer noch als gering eingeschätzt (Das Risiko ist jedoch aufgrund der großen Auswirkungen durchaus erheblich).
2. Ein Eintritt eines Extremereignisses würde ohnehin eine Anpassung der Hafenprognosen notwendig machen.
3. Eine Berücksichtigung von Extremereignissen würde den durch die Szenarien aufgespannten Entwicklungskorridor so stark ausweiten, dass er in seiner Funktion als Planungsgrundlage beeinträchtigt werden würde.

Die in der Prognose verwendeten Handelsszenarien sind aus diesen Gründen nicht als „Worst Case“ und „Best Case“ Szenarien zu betrachten, sondern als realistische optimistische bzw. pessimistische Hoch- bzw. Tief-Szenarios, die die Unsicherheit über die zukünftige globale ökonomische Entwicklung angemessen und vor allem in sich konsistent berücksichtigen. Dabei wird grundsätzlich angenommen, dass der Eintritt von Extremrisiken abgewendet werden kann.

1.5 Unternehmensbefragungen und Workshop

Neben den Daten aus dem Containerverkehrsmodell und den Umschlagstatistiken der Nordranghäfen 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 Hafenwirtschaft und Logistikbranche 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.

Befragungen zum Massengutumschlag

Für den Massengutumschlag wurden insgesamt 11 Massengutterminals bzw. im Hafenbereich ansässige Unternehmen im Rahmen von persönlichen Gesprächen oder telefonisch befragt. Für einige weitere Unternehmen konnte anhand von veröffentlichten Geschäftsberichten unter Berücksichtigung der Kenntnis der Vorjahre in Verbindung mit den verfügbaren Verkehrsstatistiken eine solide Schätzung der Verkehrsaufkommen abgeleitet werden. Schwerpunkte der Befragung waren der seewärtige und landseitige Umschlag von Massengütern einschließlich der regionalen und modalen Verteilung im Hinterland sowie die jeweiligen Entwicklungsperspektiven.

Die Ergebnisse aus der 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 Umschlagsbetrieben durchgeführt. Lediglich von einem relevanten Terminal – dessen Betreiber jedoch an der letzten Befragung im Jahr 2010 teilgenommen hatte – erhielt das ISL im Jahr 2014 keinen Rücklauf und es wurde auf Befragungsergebnisse der vorangegangenen Strukturdatenanalyse zurückgegriffen.

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

Aufgrund der komplexen Struktur der Containerverkehre mit einer sehr hohen Zahl an Exporteuren und Importeuren wurde für die Prognose statt eines befragungsgestützten ein makroökonomischer Ansatz gewählt. Damit jedoch sämtliche den Hafen Hamburg betreffenden spezifischen Aspekte einbezogen werden können, wurde für den Bereich Container ein Workshop veranstaltet, zu dem Marktteilnehmer und Verbände eingeladen wurden, die aus ihrer Sicht bedeutsamen Aspekte zu nennen, so dass deren Wirkung in das Prognosemodell einbezogen werden kann.

Zu den durch die Workshop-Teilnehmer besonders herausgestellten wirtschaftlichen Aspekten zählen die Marktentwicklungen in China und Russland, die Entwicklung der Globalisierung und der internationalen Arbeitsteilung. Mit Blick auf den Wettbewerb lag ein klarer Schwerpunkt auf der Kapazitätsentwicklung in der Nordrange (Maasvlakte II, JadeWeserPort) und die damit verbundene zu erwartende Intensivierung der Konkurrenz zwischen den Häfen im Transshipment und im Hinterland.

Abb. 11 Bedeutende Entwicklungsparameter aus Sicht der Workshop-Teilnehmer

	Wirtschaft	Wettbewerb
Potenziale	TEN-T-Korridore als Wachstumsmotor Innovation und Produktivitätsfortschritt	Potenziale Elbe (?) SECA
Basis	Demografie Wertdichtenentwicklung	Wirkung NOK-Erweiterung Kapazitätsentwicklung (Maasvlakte II, JadeWeserPort) Einfluss Schiffsgrößenentwicklung auf Terminals und Infrastruktur (Ladungspeaks)
Risiken	Russland/Sanktionen Entwicklung China Angleichung Arbeitskosten („Entglobalisierung“)	Mittelmeerhäfen Nicht-Realisierung der Fahrrinnenanpassung Risiken durch Schiffsgrößenentwicklung Gezielte Förderung kleinerer Häfen, Investitionen in polnischen Häfen

Foto: ISL

Auch der Wettbewerb durch die polnischen Häfen und die Adria Häfen, der Einfluss der verschärften SECA-Regelungen, die Konzentration von Marktmacht bei den Linienreedereien (Alli-

anzen), der Einfluss der Schiffsgößen auf Wettbewerb und die operativen Abläufe (Auslastungspeaks an den Gates und im Hinterland) sowie der Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals gehörten zu den angesprochenen Themen. Sämtliche angesprochenen Entwicklungsparameter wurden soweit möglich in den entsprechenden Prognoseschritten (Außenhandelsprognose bzw. Marktanteilsprognose) berücksichtigt.

2 Regionale Strukturen im Seeverkehr des Hamburger Hafens

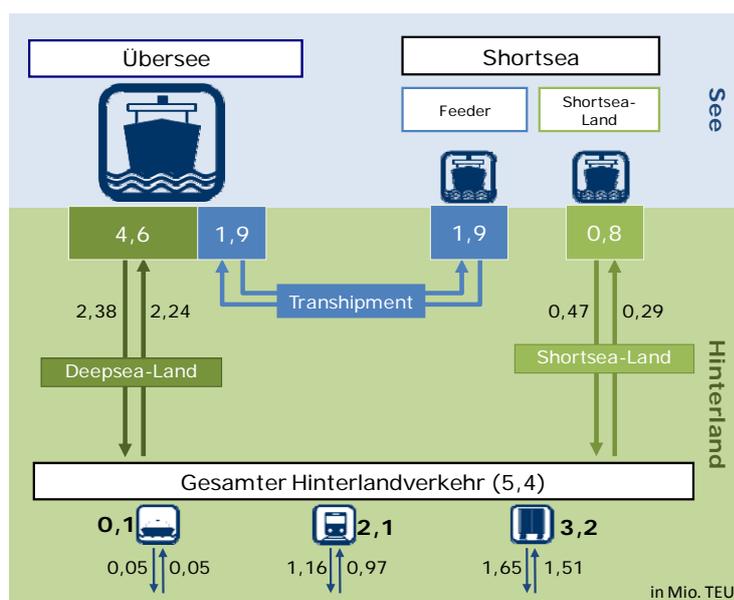
Der Hamburger Hafen ist als Universalhafen Schnittstelle für viele unterschiedliche Handelsströme. Für weite Teile Deutschlands sowie für Tschechien, die Slowakei und Österreich ist er der wichtigste Handelshafen für containerisierte Verkehre. Er ist außerdem der größte Massenguthafen Deutschlands mit 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.

2.1 Containerverkehr

Das Containerumschlagvolumen des Hafens Hamburg belief sich im Jahr 2013 auf 9,3 Mio. TEU. Nach den Schätzungen aus dem Containerverkehrsmodell Nordrangehäfen trug der Hinterlandverkehr mit ca. 5,4 Mio. TEU knapp 60 % bei, auf den Transshipmentumschlag entfielen ca. 40 % (s. Abb. 12).

Abb. 12 Containerumschlag des Hafens Hamburg in TEU / Marktsegment 2013



Quelle: ISL Containerverkehrsmodell Nordrangehäfen

2.1.1 Containerverkehr nach Fahrtgebieten

Mit 9,3 Mio. TEU lag der gesamte Containerumschlag des Hamburger Hafens 2013 noch ca. fünf Prozent unter dem Volumen von 2008. Positiv entwickelte sich der Containerverkehr mit Nordafrika und Amerika, während die Umschlagmengen in den traditionell wichtigsten Fahrtgebieten Asien und Ostsee nach wie vor unter den Werten von 2008 liegen.

Tab. 1 Entwicklung des Containerumschlag Hamburgs und der Nordrangehäfen nach Fahrtgebieten 2008 - 2013

Fahrtgebiete	Hamburg				übr. Nordrangehäfen				Gesamt		
	1000 TEU		Marktanteil		1000 TEU		Marktanteil		1000 TEU	Ø WR	05-08
	2008	2013	2008	2013	2008	2013	2008	2013	2008	2013	
Shortsea	3.138	2.969	23,1%	21,0%	10.443	11.165	76,9%	79,0%	13.581	14.134	1,3%
Westeuropa	526	515	8,4%	10,2%	5.731	4.551	91,6%	89,8%	6.258	5.066	-6,8%
Nordeuropa	1.247	1.018	38,6%	29,9%	1.985	2.382	61,4%	70,1%	3.232	3.399	1,7%
Osteuropa	1.326	1.313	41,8%	30,6%	1.850	2.972	58,2%	69,4%	3.176	4.285	10,5%
Südosteuropa	38	123	4,2%	8,9%	877	1.261	95,8%	91,1%	916	1.384	14,8%
Deepsea	6.631	6.287	25,9%	24,5%	18.982	19.379	74,1%	75,5%	25.612	25.666	0,1%
Nordafrika	68	128	7,5%	18,9%	831	548	92,5%	81,1%	899	676	-9,1%
Westafrika	67	94	10,0%	16,6%	606	473	90,0%	83,4%	673	566	-5,6%
Ostafrika	1	0	11,0%	0,4%	4	28	89,0%	99,6%	5	28	76,4%
Südafrika	52	46	7,7%	7,0%	624	614	92,3%	93,0%	676	660	-0,8%
Nordamerika	358	550	8,2%	12,9%	4.029	3.706	91,8%	87,1%	4.387	4.256	-1,0%
Mittelamerika	69	84	7,8%	6,8%	814	1.159	92,2%	93,2%	883	1.243	12,1%
Südamerika	438	454	22,3%	20,7%	1.522	1.735	77,7%	79,3%	1.959	2.188	3,8%
Westasien	390	377	21,4%	16,6%	1.430	1.903	78,6%	83,4%	1.820	2.281	7,8%
Südostasien	1.323	1.137	31,4%	28,3%	2.895	2.884	68,6%	71,7%	4.218	4.022	-1,6%
Nordostasien	3.818	3.375	38,7%	35,7%	6.052	6.079	61,3%	64,3%	9.870	9.454	-1,4%
Ozeanien	47	42	21,3%	16,3%	174	218	78,7%	83,7%	221	261	5,7%
unbekannt	0	0	0,0%	0,0%	1	32	100,0%	100,0%	1	32	295,0%
Insgesamt	9.769	9.256	24,9%	23,3%	29.425	30.545	75,1%	76,7%	39.194	39.800	0,5%

Quelle: ISL Containerverkehrsmodell Nordrangehäfen, 2014; Basis: Umschlagstatistiken der Häfen

Ein Blick auf die Entwicklung des Gesamtmarkts „Nordrangehäfen“ zeigt, dass der Marktanteil Hamburgs trotz erheblicher Marktanteilsrückgewinne zwischen 2010 (21,1 %) und 2013 (23,3%) weiter hinter den Werten von 2008 zurückbleibt. Besonders hohe Marktanteilsverluste von über zehn Prozent sind nach wie vor im Ostseeraum zu verzeichnen – d.h. vor allem im Transshipmentverkehr. Die Verluste im Asienverkehr sind zwar prozentual weniger stark, schlagen in TEU gerechnet aber besonders stark zu Buche.¹

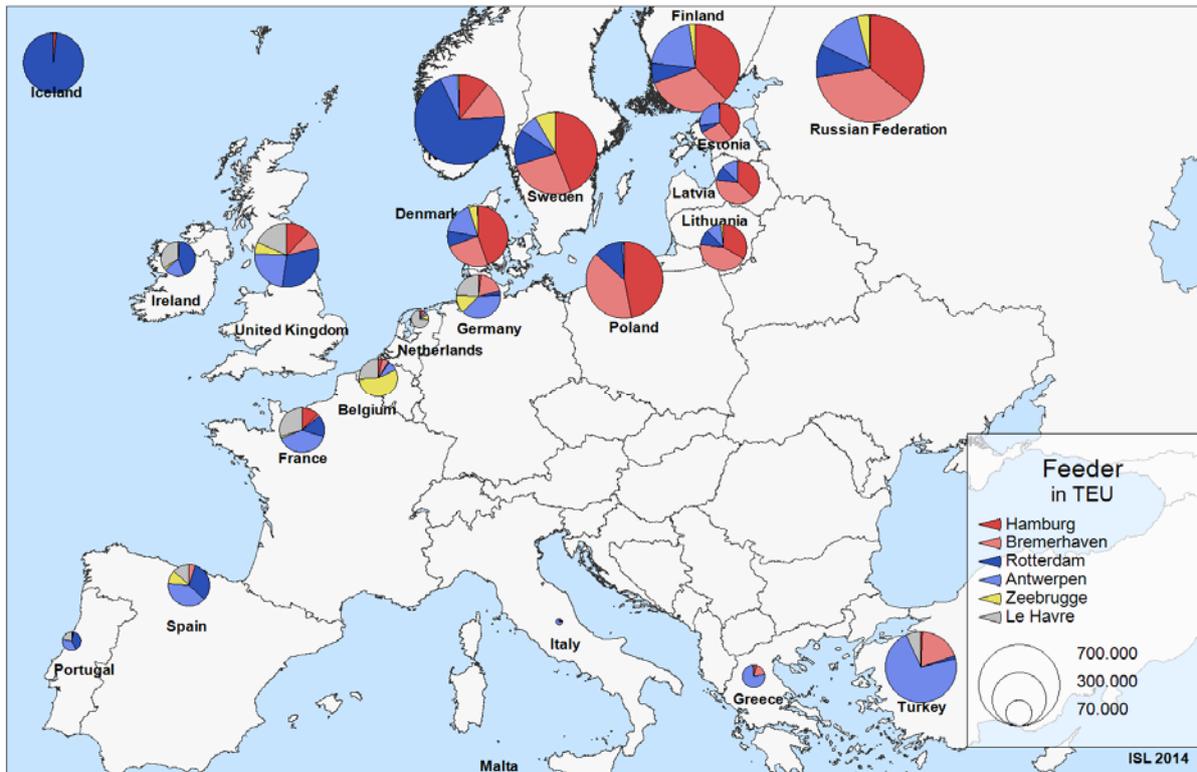
2.1.2 Regionale Struktur der Transshipmentverkehre

Der Hafen Hamburg ist auch nach den Marktanteilsverlusten der vergangenen Jahre weiterhin der wichtigste Transshipment-Hafen für den Ostseeraum. Mit einem Feedervolumen für den Ostseeraum in Höhe von 1,8 Mio. TEU hat sich der Abstand zu Bremerhaven (1,6 Mio. TEU) und Rotterdam (1,4 Mio. TEU) jedoch verringert. Insbesondere für Schweden und Dänemark ist Hamburg der mit Abstand bedeutendste Umschlaghafen, während die bremischen Häfen in den meisten anderen Staaten vergleichbare Marktanteile halten. Norwegen, das hier ebenfalls zum weit gefassten Ostseeraum zählt, sticht bezüglich der Marktanteile heraus: hier halten die deut-

¹ Jüngste Zahlen bis zum 3. Quartal 2014 zeigen, dass im Asienverkehr mit 9,1 % ein kräftiges Wachstum verzeichnet wurde, während der Ostseeverkehr gegenüber dem Vorjahr nur leicht stieg.

schen Häfen lediglich etwa ein Viertel und Rotterdam nimmt die Rolle des zentralen Verteilknotens ein. Da Norwegen nicht durch den Nord-Ostsee-Kanal versorgt wird, besteht im Gegensatz zu den Regionen kein wirtschaftsgeographischer Vorteil der Nordrangehäfen.

Abb. 13 Regionale Verteilung des Transshipment und Anteile der Nordrangehäfen 2013



Quelle: Containerverkehrsmodell Nordrangehäfen, 2014

2.1.3 Regionale Verteilung der Container-Hinterlandverkehre

Im Jahr 2013 wurden insgesamt 24,1 Mio. TEU zwischen den Nordrangehäfen und dem Hinterland transportiert. Mit 9,8 Mio. TEU war der deutsche Markt der größte Teilmarkt, dicht gefolgt von den Benelux-Staaten (9,7 Mio. TEU). Auffallend ist die überdurchschnittliche Bedeutung der „Hafenregionen“ Hamburg und Bremen, in denen vor allem Pack- und Distributionsbetriebe ein erhebliches Containeraufkommen generieren. Im Hinterland sind die bedeutendsten Regionen Nordrhein-Westfalen, Bayern und Baden-Württemberg.

Tab. 2 Hinterlandverkehr nach Häfen und Modal Split 2013

Hinterlandregionen	Hamburg					übrige Nordrangehäfen				Gesamt
	Modal Split					Modal Split				
	1000 TEU	Markt-anteil	Bahn	Binnen-schiff	LKW	1000 TEU	Bahn	Binnen-schiff	LKW	
Hamburg	1137	90%	0%	0%	100%	127	39%	0%	61%	1264
Schleswig-Holstein	277	96%	0%	0%	100%	12	4%	0%	96%	288
Niedersachsen	578	73%	8%	9%	83%	213	8%	9%	83%	791
Bremen	424	39%	17%	0%	83%	656	3%	8%	89%	1080
Nordrhein-Westfalen	358	16%	23%	2%	75%	1938	22%	47%	32%	2296
Hessen	194	42%	59%	0%	41%	273	26%	53%	21%	468
Rheinland-Pfalz	49	7%	78%	0%	22%	667	25%	57%	17%	716
Baden-Württemberg	261	28%	87%	0%	13%	656	41%	45%	14%	918
Bayern	649	57%	80%	0%	20%	497	85%	4%	11%	1146
Saarland	2	4%	33%	0%	67%	49	26%	33%	41%	51
Berlin	46	82%	54%	0%	46%	10	51%	0%	49%	56
Mecklenburg-Vorpomm.	47	96%	14%	0%	86%	2	2%	0%	98%	49
Brandenburg	108	66%	53%	0%	46%	55	80%	0%	20%	163
Sachsen-Anhalt	213	84%	34%	14%	52%	41	57%	0%	43%	254
Thüringen	95	71%	62%	0%	38%	39	71%	0%	29%	133
Sachsen	122	73%	72%	6%	22%	44	69%	0%	31%	166
Deutschland gesamt	4560	46%	31%	2%	67%	5280	30%	35%	35%	9840
Polen	86	57%	89%	0%	11%	65	91%	0%	9%	150
Tschechien	349	60%	84%	0%	16%	228	59%	0%	41%	577
Slowakei	36	41%	78%	0%	22%	51	96%	0%	4%	87
Ungarn	20	53%	96%	0%	4%	18	92%	0%	8%	38
Mittel- und Osteuropa	490	58%	85%	0%	15%	362	72%	0%	28%	852
Österreich	230	70%	98%	0%	2%	100	86%	0%	14%	330
Schweiz	42	12%	98%	0%	2%	303	28%	71%	1%	345
Alpenländer	272	40%	98%	0%	2%	403	42%	54%	4%	675
Italien	8	5%	100%	0%	0%	153	99%	0%	1%	161
Frankreich	1	0%	74%	0%	26%	2751	11%	13%	76%	2752
Belgien/Luxemburg	1	0%	0%	0%	100%	4102	3%	20%	78%	4103
Niederlande	1	0%	0%	0%	100%	5621	3%	30%	67%	5622
Dänemark	18	99%	0%	0%	100%	0	0%	0%	100%	18
sonstige Länder	25	77%	99%	0%	1%	7	79%	0%	21%	32
übriges Europa	53	0%	63%	0%	37%	12635	6%	22%	72%	12688
Insgesamt	5375	22%	40%	2%	59%	18681	15%	26%	59%	24056

Anmerkung: Abweichungen von 100% sind rundungsbedingt.

Quelle: ISL Containerverkehrsmodell Nordrangehäfen, 2014

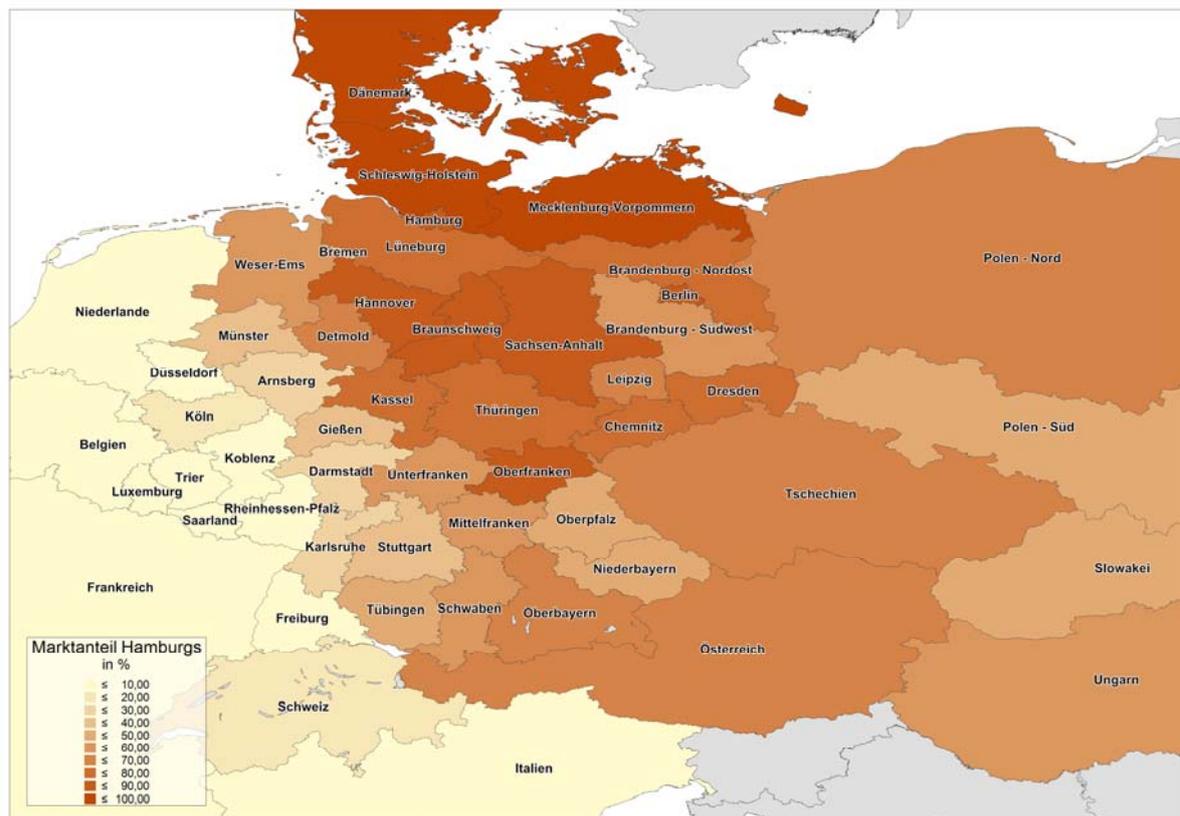
Der Blick auf den Modal Split zeigt, dass der Lkw-Anteil im Hinterlandverkehr des Hamburger Hafens mit 59 % im Marktdurchschnitt liegt.² Mit über 2 Mio. transportierten TEU in 2013 ist Hamburg führend in Europa: In keinem anderen Hafen werden so viele Container per Bahn an- und abtransportiert. Der Lkw-Anteil nimmt erwartungsgemäß mit zunehmender Distanz zu. Ausnahmen bestehen dort, wo das transportierte Volumen nicht für Intermodalverbindungen ausreicht und auch in der Nähe keine Intermodalterminals vorhanden sind. Hier sticht neben Belgien und den Niederlanden vor allem das Saarland hervor. In Bayern, wo der Anteil der Straße vor wenigen Jahren noch bei knapp einem Drittel lag, ergeben die aktuellen Berechnungen einen

² Zur Einordnung des Modal Splits des Hamburger Hafens ist festzuhalten, dass mehr als ein Viertel der Container-Hinterlandverkehre des der Hamburger Containerterminals Loco-Verkehre sind, die wegen der kurzen Distanz fast ausschließlich per Lkw transportiert werden. Ohne die Loco-Verkehre liegt der Lkw-Anteil des Hinterlandverkehrs in Hamburg bei 43 %, der Bahnanteil bei 55 %.

Bahnanteil von 80 %. Das Binnenschiff hat lediglich in Sachsen-Anhalt (14 %), Niedersachsen (9 %) und Sachsen (6 %) einen nennenswerten Anteil am Gesamtvolumen.

Im Hinterlandverkehr erstreckt sich das Haupteinzugsgebiet des Hafens Hamburg in der West-Ost-Ausdehnung vom Rhein bis nach Polen, in Nord-Süd-Ausdehnung von Dänemark bis in die Schweiz, Österreich und Ungarn.

Abb. 14 Hafen Hamburg: Marktanteil nach Hinterlandregionen 2013



Quelle: ISL Containerverkehrsmodell Nordrangehäfen

Die deutschen Bundesländer entlang des Rheins werden überwiegend über die Benelux-Häfen bedient (s. Anhang 2). Blickt man auf die feinere „NUTS-2“-Gliederung (entspricht in Deutschland den Regierungsbezirken), so wird die Bedeutung des Rheins für die Marktanteile im Hinterland besonders deutlich: Die Regionen westlich des Rheins werden fast ausschließlich über die Westhäfen versorgt, während in den östlich an den Rhein grenzenden Regionen die deutschen Häfen bereits erhebliche Anteile aufweisen. Für Hamburg ergibt sich innerhalb der Nordrange ein klares Nordost-Südwest-Gefälle mit den höchsten Marktanteilen in Dänemark, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern. In Mittel- und Osteuropa sowie im östlichen und südlichen Deutschland besteht vor allem eine Konkurrenz zu Bremerhaven. Der hohe Marktanteil Hamburgs ist im Nahbereich Ergebnis des Distanzvorteils/-nachteils gegenüber den übrigen Häfen, v.a. Bremerhaven. Die Bundesländer Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern werden fast ausschließlich über Hamburg versorgt, da hier nicht nur die Distanz deutlich kürzer, sondern auch die Straßenanbindung gegenüber Bremerhaven besser ist, wo der Lkw-Hinterlandverkehr fast ausschließlich über die Nord-Süd-Achse (A27) abgewickelt wird.

Die wichtigsten Intermodalterminals im Hinterland sind Prag-Uhrineves, München-Riem und Nürnberg-Hafen, auf die zusammen genommen mit 0,5 Mio. TEU fast ein Viertel der Hambur-

ger Intermodalverkehre entfallen. Insgesamt 47 Terminals erreichten in 2013 ein Volumen von mehr als 10 Tsd. TEU mit dem Hafen Hamburg.

Abb. 15 Hafen Hamburg: Container-Hinterlandverkehr nach Intermodalterminals und Modes 2013



Quelle: ISL Containerverkehrsmodell Nordrangehäfen, Befragungsergebnisse

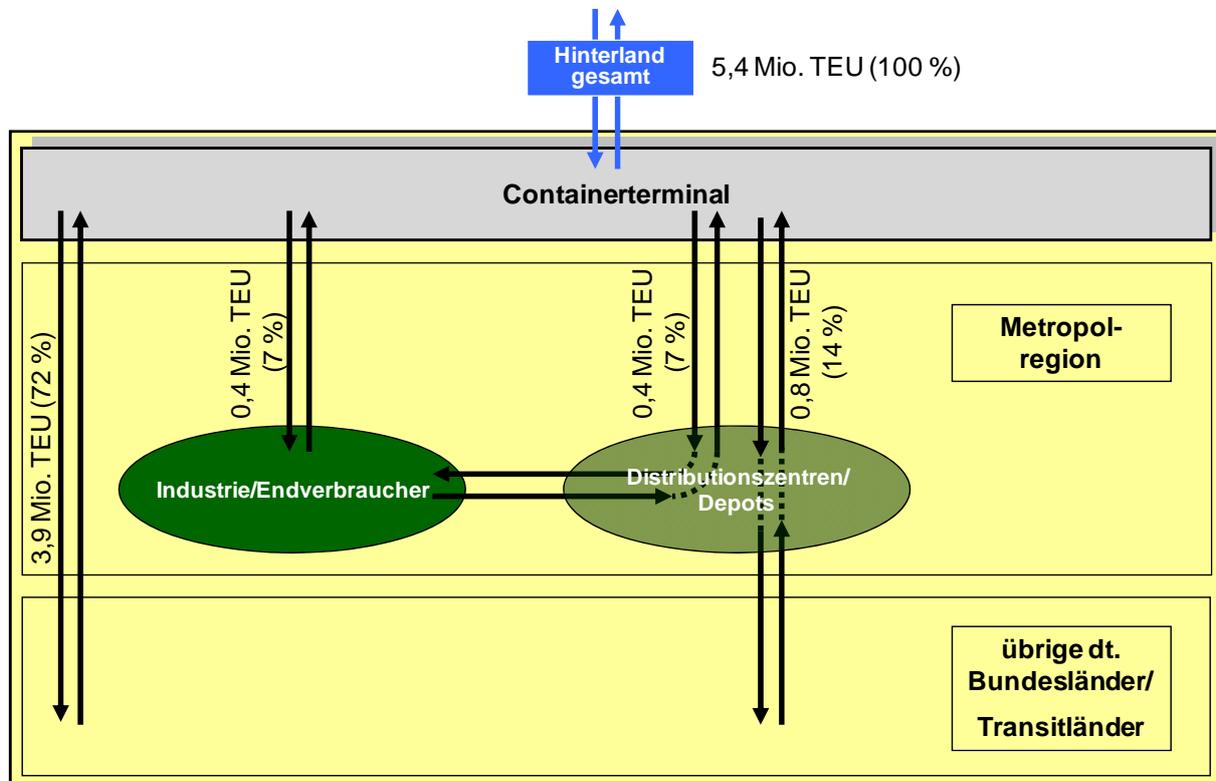
Während das Netz der Bahnverbindungen weite Teile Deutschlands und Mitteleuropas abdeckt und sogar eine regelmäßige Verbindung nach Rumänien (Dacia-Werksverkehre) besteht, beschränkt sich das Einzugsgebiet der Binnenschiffslinien weitgehend auf die Elbe und den Mittellandkanal.

2.1.4 Loco-Quote im Containerladungsstrom

Zwischen dem Hamburger Hafen und der Metropolregion Hamburg wurden 2013 ca. 1,5 Mio. TEU transportiert, was einer Loco-Quote von 28,1 % bezogen auf die gesamten Hinterlandverkehre entspricht. Der starke Anstieg gegenüber 2008 ergibt sich aus verschiedenen Faktoren. Erstens verlor Hamburg im übrigen Hinterland Marktanteile: Das Gesamtvolumen der Fernverkehre ging gegenüber 2008 zurück, während das Volumen der Metropolregion vor allem durch einen Zuwachs bei den Distributionszentren wuchs. Zweitens ging das Volumen der aus dem Hinterland einkommenden und per See ausgehenden Leercontainer um mehr als die Hälfte (ca. 600 Tsd. TEU) zurück – ein Großteil dieser Container kam aus weiter entfernten importorientierten Hinterlandregionen nach Hamburg, u.a. in Mittel- und Osteuropa. Aufgrund des gestiegenen Exportanteils in der Nordrange konnte die Quote der Container, für die Exportladung im Hinterland generiert werden konnte, deutlich erhöht werden. Darüber hinaus wurde die Metro-

polregion 2012 um fünf Stadt- bzw. Landkreise erweitert, die zusammen ca. 0,1 Mio. TEU generierten (s. Anhang 3).

Abb. 16 Hafen Hamburg: Loco-Verkehre nach Teilsegmenten 2013



Quelle: ISL Containerverkehrsmodell

Basierend auf Befragungsergebnissen und Speditionsdaten, die Rückschlüsse auf die Art der Verloader (Industrie vs. Distribution) zuließen, wurde geschätzt, dass ca. drei Viertel der Loco-Verkehre über Distributions- und Packzentren einschließlich Depots abgewickelt wurden.

2.2 Massengutverkehre

Im Rahmen der Untersuchung wurde für den Hamburger Hafen ein Massengutverkehrsmodell, das in einer vorherigen Untersuchung entwickelt wurde und das den Fluss der Bulk-Commodities durch den Hamburger Hafen verfolgt, aktualisiert. 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)

der seewärtige 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.

2.2.1 Analyse des seewärtigen Umschlags

See-Eingang (2013: 31,1 Mio. t)

Der See-Eingang von Massengütern entfällt zu rund zwei Dritteln auf den **trockenen Umschlag**. Die bedeutendsten Gütergruppen waren im Jahr 2013 „03.1 Eisenerz“ (9,3 Mio. t), „02.1 Kohle und 07.1 Kokereierzeugnisse“ (5,6 Mio. t) sowie „Getreide, Futtermittel und Ölsaaten“, gebildet als Aggregat der NST-2007-Gruppen 01.1, 02.1 und 04.6. Mit einem Umschlag von 3,9 Mio. t wurde in letzterer Gruppe der höchste Wert der Zeitreihe realisiert. Die Gütergruppe der Steine, Erden und Baustoffe (03.5, 09.2 u 09.3) erreichte im Jahr 2013 ein Volumen von rund 1,2 Mio. t. Unter den „übrigen Gütern“ (0,6 Mio. t) finden sich geringe Mengen an Düngemitteln, NE-Metallerzen, sowie verschiedene Abfälle und Sekundärrohstoffe.

Tab. 3 Seewärtiger Massenguteingang Hamburg, trockene Massengüter, Hinterland-Modal Split 2013

NST-2007	1.000 t / Jahr					Anmerkungen
	2009	2010	2011	2012	2013	
03.1 Eisenerze	5.747	9.314	8.183	8.886	9.337	
02.1 Kohle 07.1 Kokereierzeugnisse	5.048	5.147	5.745	5.080	5.598	
01.1 Getreide, 02.1 and.Erz.Pfl.Urs. 04.6 Mahl- u. Schäl.erz.	3.355	3.409	3.730	3.661	3.912	Ausgesprochen starkes Umschlagjahr
03.5 Steine, Erden..., 09.2, Zement(...) 09.3 sonst. Baumatz., Übrige	1.106	1.214	1.343	1.365	1.159	
Gesamt	15.738	19.519	19.658	19.660	20.562	

Gütergruppe	direkte Nutzung durch Umschlagbetrieb / Loco-Quote insgesamt	Geschätzte Hinterlandverteilung 2013			See	Anmerkungen
		Bahn	Bl.Sch./ Barge	LKW		
03.1 Eisenerze	9%/9%	91%	-	-	-	
02.1 Kohle 07.1 Kokereierzeugnisse	2%/2%	49%	49%	-	-	
01.1 Getreide, 02.1 and.Erz.Pfl.Urs. 04.6 Mahl- u. Schäl.erz.	77%/87%	3%	7%	13%	-	
03.5 Steine, Erden..., 09.2, Zement(...) 09.3 sonst. Baumatz., Übrige	0%/86%	3%	2%	95%	-	Verteilung nahezu vollständig per LKW
Gesamt	20%/28%	55%	15%	9%	0%	

(Hinterlandverkehr insg. 16.361 Tsd. t)

Quelle: ISL 2014, basierend auf Statistik Nord und eigenen Analysen/Befragungen. Daten ab 2011 gemäß NST-2007 Code.

Der größte Teil der Eisenerze (rund 8,5 Mio. t im Jahr) verlässt den Hafen auf der Schiene. Ziel sind die Stahlwerke in Niedersachsen und Brandenburg. Die jährlich durchschnittlich rund 5-6 Mio. t Kohle werden zu etwa gleichen Teilen per Binnenschiff und Schiene abtransportiert bzw., seit kurzem im Testbetrieb auch lokal genutzt. Ansonsten sind die Ziele der Kohle bis dato 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 („01.7 andere Erzeugnisse pflanzlichen Ursprungs“), die regelmäßig in der direkten Nutzung vor Ort untergehen. Insgesamt werden 77 % des seewärtigen Eingangs in dieser Gütergruppe direkt

genutzt. Weitere rund 3 bzw. 17 % verlassen den Hafen per Bahn bzw. Binnenschiff. Der Lkw schließlich hatte im Jahr 2013 einen Anteil von 13 %.

Die über den Hamburger Hafen importierten Baustoffe verteilen sich fast ausschließlich (ca. 95%) per Lkw in einem relativ kleinen Radius um den Hamburger Hafen.

In den „übrigen Mengen“ werden kleinere Mengen Düngemittel (08.3) (Ausgang per Lkw) sowie Eingangsstoffe (14.2) für die lokale metallverarbeitende Industrie umgeschlagen.

Insgesamt wurden damit im Jahr 2013 rund 20 % des seewärtigen Eingangs von trockenen Massengütern direkt im Hafenbereich verbraucht oder verarbeitet, weitere 8 % wurden nach Hamburg oder in die Metropolregion transportiert, so dass sich insgesamt eine Loco-Quote von rund 28 % ergibt. An den insgesamt 16,3 Mio. t Hinterlandverkehr hielt die Bahn mit 69 % einen dominanten Anteil.

Der See-Eingang der **flüssigen Massengüter** ist vor allem geprägt durch Rohöl und Mineralöl-erzeugnisse. Rund 60 % der etwa 10,6 Mio. t des Jahres 2013 konnten der direkten Nutzung in den Hamburger Raffinerien oder Industrieanlagen zugeordnet werden. Dabei handelt es sich zum überwiegenden Teil um Rohöl (02). Ferner werden atmosphärischer Rückstand (Vermutlich: 07 Mineralölerzeugnisse) und pflanzliche Öle und Fette (04 Nahrungs- und Genussmittel) raffiniert, sowie „Feedstocks“ in der Mineralölproduktion eingesetzt oder in Lagern beigemischt. Die gemeinsame Betrachtung der Gruppen 02 (Rohöl) und 07 (Mineralölerzeugnisse) erfolgt an dieser Stelle, um für die Prognose relevanten und in Interviews genannten zukünftigen Verkehrsströme zu schützen. Der relevante Umbruch entsteht durch die Übernahme der Shell-Grundölproduktion durch die Nynas.

Tab. 4 Seewärtiger Massenguteingang Hamburg, flüssige Massengüter, Hinterland-Modal Split 2013

NST-2007	1.000 t / Jahr					Anmerkungen
	2009	2010	2011	2012	2013	
02 (Rohöl) und 07 (Mineralölerzeugnisse)	8.291	9.180	9.011	8.789	9.513	2013: Gasölimportboom
04 Nahrungs und Genussmittel	1.020	911	854	784	786	
Übrige (in 2013: 92 % 08 "Chemische Erzeugnisse")	352	297	402	334	261	
Gesamt	9.664	10.387	10.268	9.907	10.560	

Gütergruppe	Geschätzte Hinterlandverteilung 2013					Anmerkungen
	direkte Nutzung durch Umschlagbetrieb / Loco-Quote insgesamt	Bahn	Bi.Sch./ Barge	LKW	See	
02 (Rohöl) und 07 (Mineralölerzeugnisse)	56%/64%	15%	17%	12%	0%	Hohe Bedeutung LKW: Tankstellengeschäft
04 Nahrungs und Genussmittel	94%/99%	0%	0%	6%	0%	Öle und Fette, vor allem lokal verarbeitet
Übrige (in 2013: 92 % 08 "Chemische Erzeugnisse")	75%/91%	5%	0%	20%	0%	Chemikalien, tlw. Raffinerieinputs
Gesamt	59%/67%	14%	16%	11%	0%	
					100%	

Modal Split im Hinterlandverkehr			
	34%	38%	28%

(Hinterlandverkehr insg. 4.315 Tsd. t)

Quelle: ISL 2014, basierend auf Statistik Nord und eigenen Analysen/Befragungen IST-Daten ab 2011 gemäß NST-2007 Code.

Bei den Hinterlandverkehren (bezogen nur auf die Mineralölerzeugnisse: 4,2 Mio. t) handelt es sich vor allem um Dieselkraftstoffe und leichte Heizöle, für die in Europa auch weiterhin ein Importbedarf besteht. 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“ (2013: 59%) noch erhöhen.

Die übrigen Güter bestehen im Wesentlichen aus der Gütergruppe 08 (Chemischen Erzeugnisse). Auch weiterhin deuten die Unternehmensbefragungen darauf hin, dass es sich hierbei um Bio-Kraftstoffe zur Beimischung handeln dürfte. Die Loco-Quote im See-Eingang flüssiger Massengüter liegt mit rund 2/3 (67%) im Jahr 2013 auf einem hohen Niveau. In vorherigen Untersuchungen wurden teilweise auch schon 78 % beobachtet. Es ist davon auszugehen, dass in diesem Fall aufgrund des Wegfalls der Produktion der lokalen Raffinerie teilweise zusätzliche Einfuhren von Mitteldestillaten realisiert werden konnten, deren Verteilung über die Metropolregion hinausging.

See-Ausgang (2013: 11,2 Mio. t)

Im ausgehenden Verkehr von Massengütern überwiegen ebenfalls die **trockenen Ladungen**. Die bedeutendsten Gütergruppen sind Getreide, Futtermittel und Ölsaaten (wiederrum gebildet als Aggregat der NST-2007-Ebene2-Codes 01.1, 02.1 u. 06.6) sowie Düngemittel (08.3). Grundsätzlich schwankt der Getreideumschlag stark. Im Jahr 2013 wurde dabei der höchste Umschlag des Betrachtungszeitraums erzielt (4,0 Mio. t). Auch im Umschlag von Düngemitteln war dies der Fall (2,4 Mio. t), wobei hier (im Fall der Düngemittel) in den Vorjahren teilweise noch größere Mengen umgeschlagen wurden, die allerdings im Zeitverlauf containerisiert wurden. Der See-Ausgang von Baustoffen (03.5, 09.2 u 09.3) und allen übrigen Gütern zeigte sich im Jahr 2013 mit insgesamt weniger als 100 Tsd. t ausgesprochen schwach. Eine Konstante ist demgegenüber der Umschlag von Schrott zur Verhüttung (14.2), der in den vergangenen Jahren im Durchschnitt bei rund 0,6 Mio. t lag.

Tab. 5 Seewärtiger Massengutausgang Hamburg, trockene Massengüter, Hinterland-Modal-Split 2013

NST-2007	1.000 t / Jahr					Anmerkungen
	2009	2010	2011	2012	2013	
01.1 Getreide, 02.1 and.Erz.Pfl.Urs. 04.6 Mahl- u. Schäl.erz.	3.882	3.211	2.561	2.564	4.027	Ausgesprochen starkes Umschlagjahr
08.3 Stickstoffverb. u Düngemittel	1.638	2.168	2.181	2.329	2.438	2009 schwach aufgrund Finanzkrise
14.2 Sonst. Abfälle u Sek.-rohst. ("Schrott")	559	698	708	532	597	
03.5 Steine, Erden..., 09.2, Zement(...) 09.3 sonst. Baumat.,	220	107	210	207	58	
Übrige	113	140	93	58	15	
Gesamt	6.413	6.323	5.754	5.690	7.137	

Gütergruppe	Geschätzte Hinterlandverteilung 2013				See	Anmerkungen
	direkte Erzeugung durch Umschlagbetrieb /	Bahn	Bl.Sch./Barge	LKW		
01.1 Getreide, 02.1 and.Erz.Pfl.Urs. 04.6 Mahl- u. Schäl.erz.	23%/51%	16%	27%	34%	-	Probleme in der Schiffbarkeit d. Wasserstr.
08.3 Stickstoffverb. u Düngemittel	0%/0%	98%	2%	0%	-	
14.2 Sonst. Abfälle u Sek.-rohst. ("Schrott")	1%/77%	5%	10%	85%	-	Schrott zur Verhüttung
03.5 Steine, Erden..., 09.2, Zement(...) 09.3 sonst. Baumat.,	9%/10%	71%	17%	3%	-	Vor allem Gips aus dem Hinterland
Übrige	0%/21%	65%	-	35%	-	
Gesamt	13%/35%	43%	17%	27%	0%	100%

Modal Split im Hinterlandverkehr	50%	19%	31%

(Hinterlandverkehr insg. 6.203 Tsd. t)

Quelle: ISL 2014, basierend auf Statistik Nord und eigenen Analysen/Befragungen. Daten ab 2011 gemäß NST-2007 Code.

Getreide, Futtermittel und Ölsaaten erreichten den Hamburger Hafen im Jahr 2013 zum größten Teil per Binnenschiff und Lkw. Gegenüber früheren Untersuchungen hat der Anteil des Binnenschiffs dabei abgenommen, was von Befragungsteilnehmern auf die schlechte Schiffbarkeit des Mittellandkanals zurückgeführt wurde. Die Transportdistanzen der Lkw-Ladungen wurden in den Befragungen weiterhin 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. Der gestiegene Anteil der Bahn dürfte dabei auf-

grund veränderter Logistikstrukturen der beteiligten Konzerne auch zukünftig erhalten bleiben. Die Mengen, die direkt erzeugt werden, fallen in der Ölmüllerei als Nebenprodukt an („Ölkuchen“ bzw. 04.6: „Mahl- und Schälmlühlenerzeugnisse“) und werden als Futtermittel exportiert.

Die über den Hamburger Hafen exportierten Düngemittel werden ausschließlich per Bahn angeliefert. Üblicherweise haben auch die Baustoffe, die über den Hamburger Hafen verschifft werden einen hohen Anteil des Bahnverkehrs. Hierbei handelt es sich vor allem um Gips aus Kohlekraftwerken. In der Gütergruppe Eisen/Stahl werden vorwiegend Schrotte zur Verhüttung umgeschlagen, die im Jahr 2013 zu rund 85 % per Lkw angeliefert wurden.

Mit Ausnahme der Düngemittel (08.3) sind in allen aus dem Hinterland antransportierten Gütern auch Mengen aus der Metropolregion enthalten. Die Loco-Quote belief sich im Jahr 2013 auf insgesamt schätzungsweise 35 %.

Die 4,1 Mio. t **flüssigen Massengutumschlags (über See ausgehend)** entfallen zum überwiegenden Teil auf Mineralölerzeugnisse. Davon wurde jedoch im Jahr 2013 nur gut die Hälfte von den lokalen Raffinerien erzeugt. Die übrigen Mengen werden vorwiegend per Bahn und zu einem gewissen Teil auch per Binnenschiff angeliefert und eingelagert. In den durch die Befragung ermittelten Mengen der Binnenschiffseinlagerungen 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 1 Mio. t die Schwefelsäure (Teilmenge der NST-2007-Ebene-1-Gruppe 08, Chemische Erzeugnisse), die 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 (04 Nahrungs- und Genussmittel). Hier wird auf Basis der Befragungsergebnisse geschätzt, dass der überwiegende Anteil durch die lokale Industrie erzeugt wird und kleinere Mengen der vergleichsweise hochwertigen Produkte tendenziell per Lkw angeliefert werden.

Tab. 6 Seewärtiger Massengutausgang Hamburg, flüssige Massengüter, Hinterland-Modal Split 2013

NST-2007	1.000 t / Jahr					Anmerkungen
	2009	2010	2011	2012	2013	
07 Mineralölerzeugnisse	2.999	3.092	2.349	2.239	2.626	
08 Chem. Erzeugnisse	1.088	1.293	1.113	1.071	1.097	~1Mio t. Schwefelsäure, aus lokaler Prod.
Übrige (vorwiegend 04 Nahrung...)	169	347	275	465	379	Anstieg im Pflanzenölexport
Gesamt	4.256	4.732	3.738	3.776	4.101	

Gütergruppe	Geschätzte Hinterlandverteilung 2013					Anmerkungen
	direkte Erzeugung durch Umschlagbetrieb / Loco-Quote insgesamt	Bahn	Bi.Sch./Barge	LKW	See	
07 Mineralölerzeugnisse	54%/60%	31%	15%	0%	0%	teilweise enthalten HiLa-Mengen dir. Erz.
08 Chem. Erzeugnisse	31%/93%	0%	52%	17%	0%	Schwefelsäure "eigentlich direkt"
Übrige (vorwiegend 04 Nahrung...)	82%/84%	11%	5%	2%	0%	Norm. fast aussch. pflanzl. Öle/Fette*
Gesamt	50%/71%	21%	24%	5%	0%	
					100%	

Modal Split im Hinterlandverkehr	43%	48%	10%
	(Hinterlandverkehr insg. 2.036 Tsd. t)		

Quelle: ISL 2014, basierend auf Statistik Nord und eigenen Analysen/Befragungen. Daten ab 2011 gemäß NST-2007 Code.

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. 71 %. Die Unterschiede zu den vorherigen Strukturdatenuntersuchungen

ergeben sich aus dem Ende des bisher üblichen Betriebs der Shell-Raffinerie am Standort Hamburg.

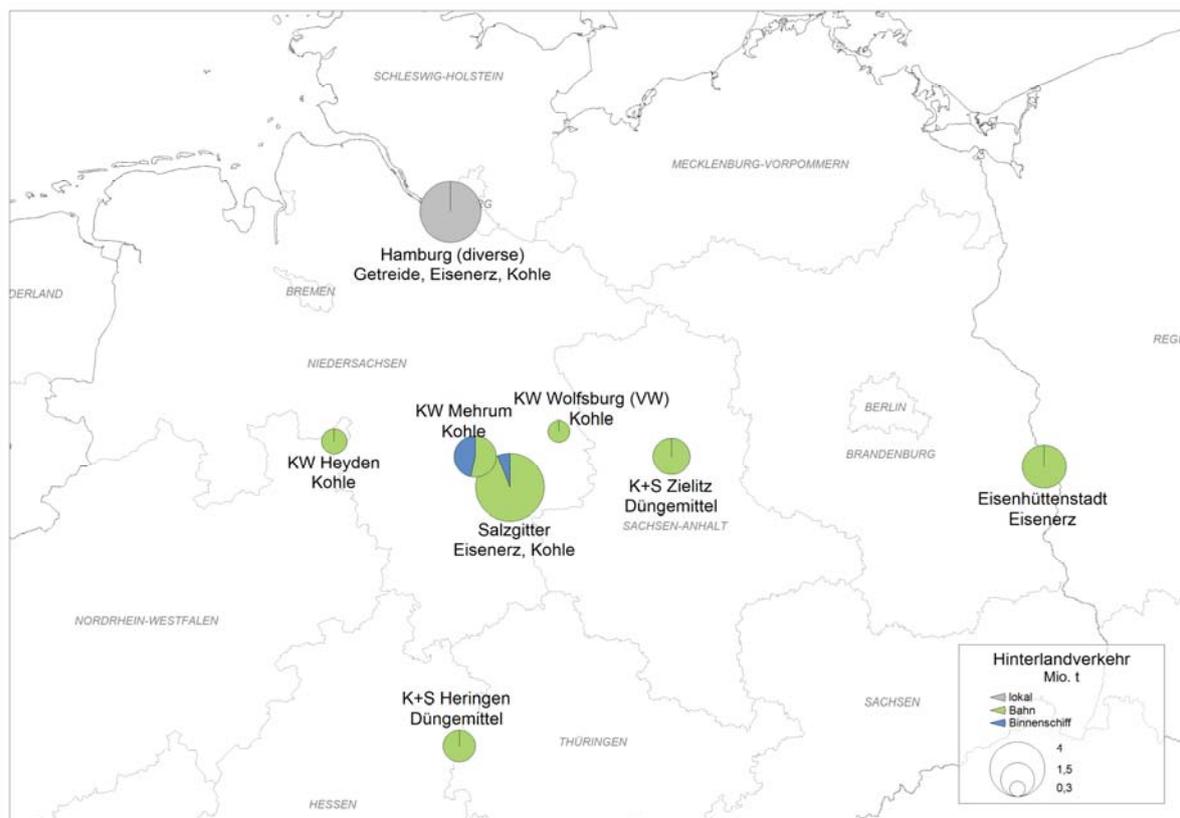
2.2.2 Regionale Verteilung der Hinterlandverkehre

Die Struktur der Hinterlandverkehre im Massengutverkehr ist maßgeblich geprägt durch einzelne Unternehmensstandorte im Hafen und im Hinterland, die ein erhebliches Umschlagvolumen auf sich vereinen. An die Stelle einer Analyse der Verteilung der Hinterlandverkehre nach NUTS-2-Regionen, wie sie für den Containerverkehr vorgenommen wurde, tritt hier eine Identifikation der Hauptströme im Massengutverkehr. Aufgrund der heterogenen Struktur der Lkw-Verkehre mit unterschiedlichen Fahrzeugtypen ist eine befragungsbasierte detaillierte Schätzung der Hinterlandverkehre in feiner regionaler Gliederung nicht möglich.

Trockener Massengutverkehr

Im trockenen Massengutverkehr sind die wichtigsten Standorte die über den Hafen Hamburg versorgten Stahlwerke (Peine/Salzgitter, Hamburg, Eisenhüttenstadt), Kohlekraftwerke sowie Getreide- bzw. Ölsaatenverarbeiter im Hafen.

Abb. 17 Wichtigste Verloader im Massengut-Hinterlandverkehr



Quelle: ISL auf Basis von Daten des Statistischen Bundesamtes und eigenen Recherchen

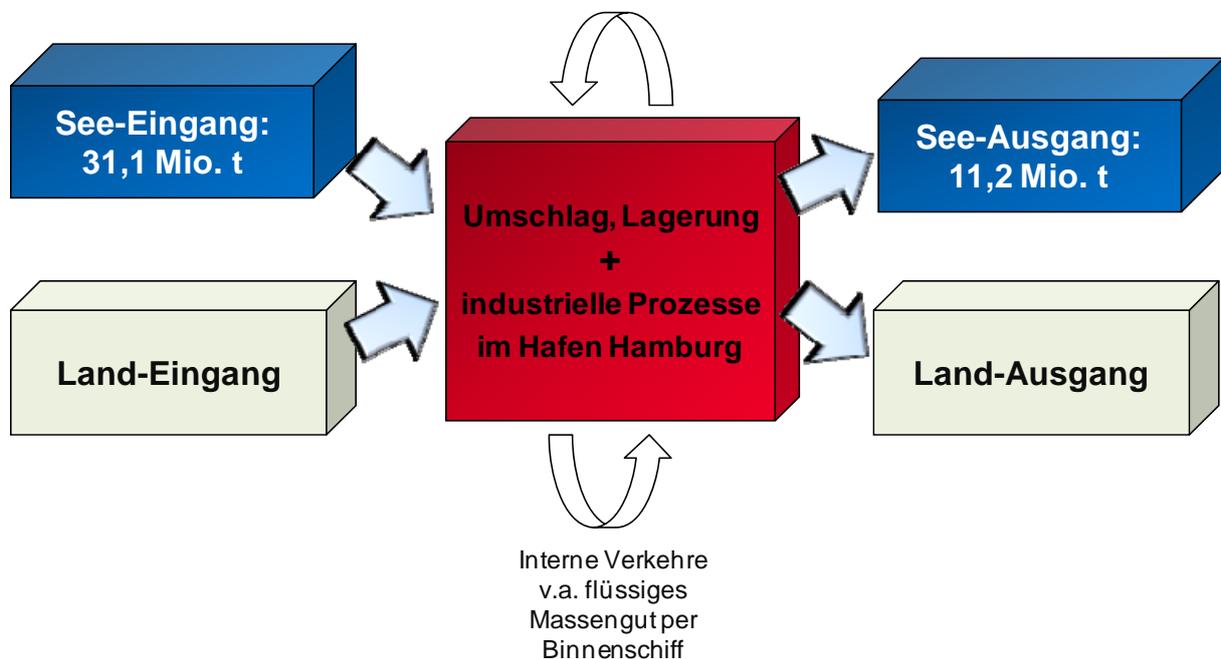
Die aufgeführten Verloader erreichen ein Gesamtvolumen von 14,5 Mio. Tonnen in 2013. Sie decken 100 % der Eisenerzverkehre, 92 % der Kohleverkehre und 100 % der Düngemittelverkehre, aber nur ca. die Hälfte der Getreideverkehre, die sich auf viele verschiedene Ziele im Hinterland verteilen. Im flüssigen Massengutverkehr ragen neben den Tanklagern und Raffinerien in

Hamburg die Raffinerie PCK Schwedt und das Tanklager MUT – Magdeburger Umschlag und Tanklager KG heraus.

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

Mit den Auswertungen des vorangegangenen Abschnitts ist für den See-Eingang des Jahres 2013 der Verbleib bzw. für den See-Ausgang des Jahres 2013 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 Ladungskategoriwechsel vorliegt.

Abb. 18 Verteilungsmodell für seewärtigen Massengutverkehr 2013 - Schritt 1



Quelle: ISL 2014

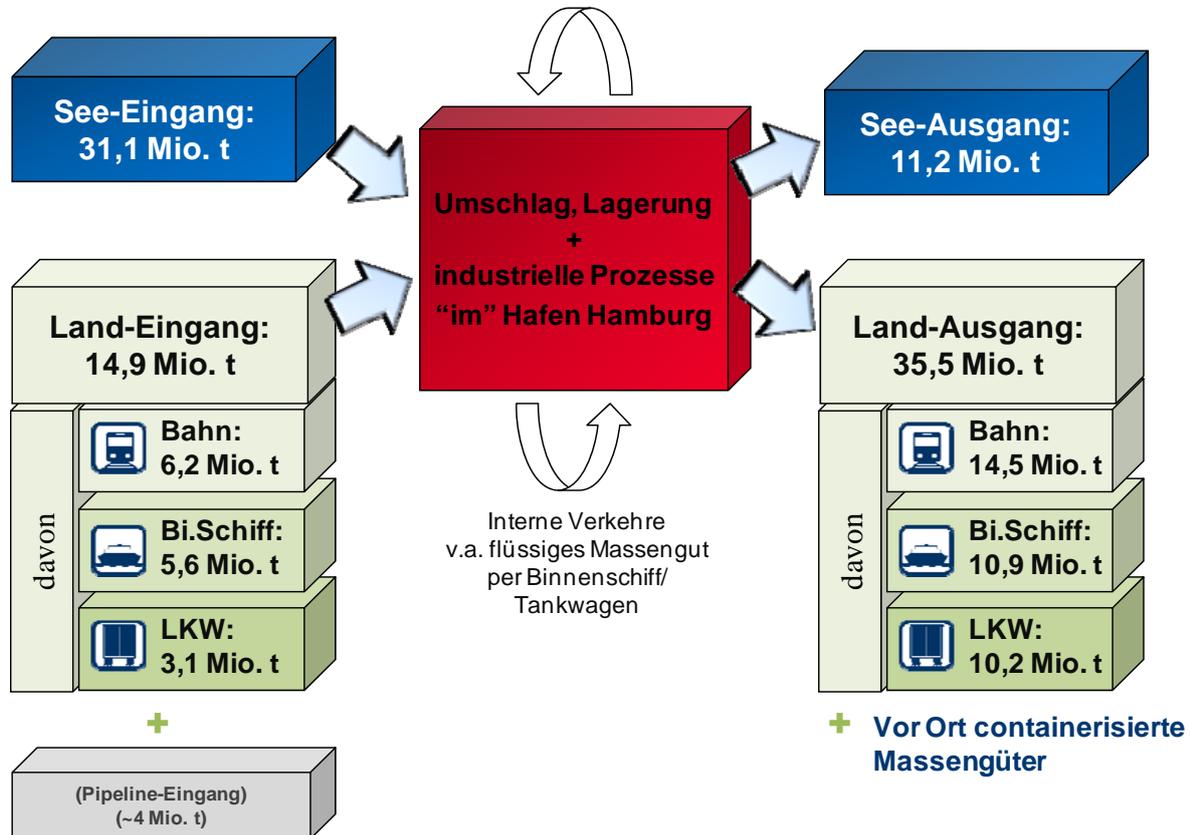
Zum besseren Verständnis der im Folgenden betrachteten Summen der Hinterlandverkehrsträger sind folgende Aspekte zu berücksichtigen:

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 Volumina hier nicht weiter verfolgt, sondern – sofern sie per See umgeschlagen werden – in den entsprechenden Gütersegmenten berücksichtigt. Darüber hinaus ergibt sich ein Ton-

nenverlust 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 die eine der beiden großen Raffinerien, die Ihren Betrieb über das Analysejahr 2013 hinaus fortsetzen wird, per Pipeline mit Rohöl versorgt wird.

Abb. 19 Verteilungsmodell des seewärtigen Massengutverkehrs 2013 - Schritt 2



Quelle: ISL, basierend auf den Unternehmensbefragungen und eigenen Schätzungen

Land-Eingang (14,9 Mio. t)

Für den Land-Eingang der Massengutverkehre ist die Bahn mit einem Aufkommen von 6,2 Mio. t der bedeutendste Verkehrsträger. Mit jährlich rund drei Mio. t haben Düngemittel hier einen dominanten Anteil. Allerdings finden sich regelmäßig nur rund drei Viertel dieser Importe im seewärtigen Massengutumschlag wieder. Die übrigen Mengen werden im Hamburger Hafen containerisiert und vor Ort zu den Terminals mit dem Lkw gefahren. Darüber hinaus wurden im Jahr 2013 gut 1,9 Mio. t Mineralölprodukte per Bahn aus dem Hinterland eingelagert.

Der zweitbedeutendste Verkehrsträger war im Jahr 2013 mit rund 5,6 Mio. das Binnenschiff. Die wichtigsten Gütergruppen waren hier Erze und Abbrüche für die lokale Wirtschaft, Getreide und Ölfrüchte sowie Mineralölprodukte sowie die Umfuhren der in der lokalen Wirtschaft anfallenden Schwefelsäure.

Von den rund 3,1 Mio. t, die in den Betrieben mit Seeverkehrsbezug im Jahr 2013 per Lkw eingelagert wurden, entfielen rund zwei Drittel auf Getreide, Futtermittel und Ölfrüchte – wobei letztgenannte nicht für den Seexport bestimmt waren.

Grundsätzlich erreichen den Hamburger Hafen jährlich größere Mengen von Baustoffen aus dem Hinterland. Seit dem Wegfall des Gipsexports über See werden diese jedoch zum größten Teil lokal per Hinterlandverkehrsträger im Hafengebiet verteilt, so dass die Betriebe mit Seeverkehrsbezug lediglich noch rund 0,1 Mio. t Baustoffe einlagerten.

Die Norddeutsche Oelleitungsgesellschaft (NDO) versorgt per Rohrleitung lediglich eine der beiden Raffinerien im Hamburger Hafen. Die entnommenen Mengen fließen vollständig in den Produktionsprozess ein. Zusätzlich werden (im Diagramm nicht ausgewiesen) im Jahr 2013 mehrere Hunderttausend Tonnen Ölprodukte/Chemikalien zwischen den Tanklagern und den Raffineriebetrieben ausgetauscht.

Land Ausgang (35,5 Mio. t)

Auch im Land-Ausgang hat die Bahn aufgrund der hohen Eisenerzmengen (2013: rund 8,6 Mio. t/Jahr) eine dominante Position. Neben den rund zweieinhalb Mio. t per See importierter Kohle wurden im Jahr 2013 Mineralölprodukte aus den Raffinerien und Tanklagern im Hamburger Hafen in einer Größenordnung von jährlich rund 2,7 Mio. t auf die Schiene gebracht. Getreide spielte weiterhin eine untergeordnete Rolle und die über See importierten Getreide und Futtermittel für das Hinterland des Hamburger Hafens wurden im Wesentlichen per Lkw abtransportiert.

Für das Binnenschiff (insgesamt 10,9 Mio. t) wurden im Jahr 2013 bis zu rund zweieinhalb Mio. t Kohle aus dem See-Eingang sowie rund 4,5 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 1,0 Mio. t Schwefelsäure, die im Jahr 2013 verschifft wurde. Die restlichen Mengen entfallen auf Getreide, Futtermittel und Ölfrüchte (rund 0,8 Mio. t im Jahr 2013).

Die Massengutverkehre, die das Hamburger Hafengebiet per Lkw verlassen, setzen sich zum überwiegenden Teil aus Mineralölprodukten zusammen. Basierend auf den Unternehmensbefragungen und Schätzungen des ISL wurden im Jahr 2013 rund 4,7 Mio. t Mineralölprodukte und rund 2,8 Mio. t pflanzliche Öle sowie Chemikalien per Lkw aus dem Hafengebiet gefahren bzw. teilweise (rund 0,4 Mio. t. der vorgenannten Mengen) innerhalb des Hafengebiets umgefahren.

Die per Lkw transportierten Mineralölprodukte verbleiben zum größten Teil 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 (in entsprechend geringeren Mengen) teilweise erheblich längere Strecken auf der Straße zurücklegen. Die höher spezialisierten pflanzlichen Öle und Fette weisen demgegenüber – ähnlich den stärker spezialisierten Mineralölprodukten – teilweise deutlich höhere Transportdistanzen auf.

Zusätzlich wurden rund 1,4 Mio. t Getreide, Futtermittel und Ölfrüchte von Betrieben mit Seeverkehrsbezug per Lkw ins Hinterland verteilt. Für das Getreide ist weiterhin von einem Verteilungsradius von bis zu ca. 300 km auszugehen. Baustoffe sind die drittbedeutendste Gütergruppe für den Lkw. Sie werden per See importiert und nutzen im Jahr 2013 im Hinterland fast ausschließlich den Verkehrsträger Straße (rund 0,9 Mio. t.).

2.3 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 2013 wurde dabei mit 1,8 Mio. t das seit Jahren schwächste Ergebnis erzielt, was einerseits auf die anhaltende Containerisierung andererseits auf politische Einflüsse zurückzuführen ist.

Entwicklung des konventionellen Stückgutumschlags 2008-2013

Der konventionelle See-Eingang von Südfrüchten (nun enthalten in der Gütergruppe 01 Land- und Forst; Fischerei) war in den vergangenen Jahren stark rückläufig. Die Verkehre wurden zunehmend containerisiert und gingen damit als konventioneller Umschlag verloren. Bei den Metallerteugnissen im See-Eingang wirkt sich einerseits die Containerisierung aus, andererseits handelt es sich hierbei seit Jahren um ein stark schwankendes Geschäft.

Tab. 7 Konventioneller Stückgutumschlag im Hamburger Hafen 2008-2013

NST-2007	1.000 t / Jahr						Anmerkungen
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	
	Einkommend						
01 Land- und Forstw.; Fischerei	604	654	575	517	233	160	<i>rückläufig, Trend zur Containerisierung</i>
10 Metalle und Halbzeug;	531	299	353	354	115	92	<i>tlw. containerisiert/schwankend</i>
06 Holzwaren, Papier/-waren;	93	93	143	177	181	146	
Übrige	309	293	311	234	201	142	
Summe einkommend	1.537	1.339	1.383	1.282	730	539	
	Ausgehend						
12 Fahrzeuge	463	423	456	491	602	585	<i>Prognosewerte übertroffen</i>
Metallerteugnisse	319	252	335	295	253	261	<i>Politisch bedingte Schwäche</i>
a.n.g.	217	218	255	146	188	235	<i>Politisch bedingte Schwäche</i>
Übrige	350	332	327	310	311	224	<i>Enthalten hohen Anteil "nicht ident. Güter"</i>
Summe ausgehend	1.348	1.225	1.372	1.242	1.355	1.305	
Insgesamt	2.886	2.564	2.756	2.523	2.085	1.844	

Quelle: ISL 2014, basierend auf Statistik Nord und eigenen Analysen/Befragungen Daten ab 2011 gemäß NST-2007 Code.

Der See-Ausgang enthält die klassische „Projektladung“, die sich schwer greifen lässt und somit neben den eindeutig als solchen zu identifizierenden Metallerteugnissen (10) oder Maschinen (11) einen hohen Anteil nicht identifizierbarer Güter (19) enthält. Auch wenn der See-Ausgang insgesamt recht konstant verlief, wurde von den Befragungsteilnehmern auf politische Rahmenbedingungen verwiesen, die die Umschlagentwicklung belasten würden – mit einer kurzfristigen Erholung wird somit gerechnet.

Die seeseitig einkommenden Mengen der Metalle, Halbzeuge und Metallerteugnisse (10) enthalten sowohl Produkte und Vorprodukte als auch Rohstahl. Der konventionelle Umschlag von Papier und Pappe (06) hat sich nach einem Tief zur Zeit der Finanzkrise stabilisiert.

Die bedeutendste Gütergruppe im **See-Ausgang** sind seit Jahren eindeutig die Fahrzeuge (12). Hier wurden im Jahr 2013 bereits Größenordnungen erreicht, die in der ursprünglichen ISL-Prognose aus dem Jahre 2010 erst für die Jahre 2015-2020 erwartet wurden.

Verkehrsträger und Loco-Quote

Die Loco-Quote im See-Eingang beträgt etwa 22 %. Die einzelnen Gütergruppen (bei den „übrigen Gütern“ wurden unter Berücksichtigung der Befragungsergebnisse im Wesentlichen die Schätzungen für die Projektladung aus der Unternehmensbefragung übernommen) haben teils fundamental voneinander abweichende Logistikanforderungen.

Tab. 8 Modal Split und Loco-Quote im konventionellen Stückgutverkehr 2013 (See-Eingang)

NST-2007	1.000 t / Jahr				
	2009	2010	2011	2012	2013
01 Land- und Forstw.; Fischerei (Südfrüchte)	654	575	517	233	160
10 Metalle und Halbzeug; Metallerzeugnisse	299	353	354	115	92
06 Holzwaren, Papier/-waren; Datenträger	93	143	177	181	146
Übrige	293	311	234	201	142
Gesamt	1.339	1.383	1.282	730	539

Gütergruppe	Geschätzte Hinterlandverteilung 2013				
	direkte Nutzung durch Umschlagbetrieb / Loco-Quote insgesamt	Bahn	Bi.Sch./Barge	LKW	See
01 Land- und Forstw.; Fischerei (Südfrüchte)	0%/10%	-	-	100%	-
10 Metalle und Halbzeug; Metallerzeugnisse	22%/31%	17%	22%	17%	22%
06 Holzwaren, Papier/-waren; Datenträger	0%/60%	8%	-	92%	-
Übrige	0%/3%	7%	53%	3%	37%
Gesamt	4%/25%	7%	18%	58%	14%
					100%
Modal Split im Hinterlandverkehr		8%	21%	70%	

(Hinterlandverkehr insg. 519 Tsd. t)

Quelle: ISL 2014, basierend auf Statistik Nord und eigenen Analysen/Befragungen IST-Daten ab 2011 gemäß NST-2007 Code.

Im **See-Ausgang** beträgt die Loco-Quote ca. 30 %. Der größte Anteil dabei stammt aus der lokalen metallerzeugenden Industrie. Aber auch die Projektladung oder die exportierten Gebrauchtfahrzeuge stammen teilweise aus der Metropolregion des Hamburger Hafens.

Tab. 9 Modal Split und Loco-Quote im konventionellen Stückgutverkehr 2013 (See-Ausgang)

	1.000 t / Jahr				
NST-2007	2009	2010	2011	2012	2013
12 Fahrzeuge	423	456	491	602	585
10 Metalle und Halbzeug; Metallerzeugnisse	252	335	295	253	261
11 Maschinen, Ausrüstungen, Geräte a.n.g.	218	255	146	188	235
Übrige**	332	327	310	311	224
Gesamt	1.225	1.372	1.242	1.355	1.305

Gütergruppe	Geschätzte Hinterlandverteilung 2013				
	direkte Erzeugung durch Umschlagbetrieb /	Bahn	Bi.Sch./ Barge	LKW	See
12 Fahrzeuge	0%/8%	74%	4%	13%	9%
10 Metalle und Halbzeug; Metallerzeugnisse	78%/84%	7%	1%	14%	-
11 Maschinen, Ausrüstungen, Geräte a.n.g.	0%/28%	8%	26%	66%	-
Übrige**	0%/25%	14%	28%	57%	-
Gesamt	16%/30%	39%	12%	30%	4%
Modal Split im Hinterlandverkehr		48%	14%	38%	↓ 100%

(Hinterlandverkehr insg. 1.101 Tsd. t)

Quelle: ISL auf Basis der Unternehmensbefragung

3 Wettbewerbsanalyse

Die Entwicklung des seewärtigen Güterumschlags des Hamburger Hafens hängt neben der wirtschaftlichen Entwicklung des Hinterlandes 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 vor diesem Hintergrund die Marktanteilsentwicklung Hamburgs und der Nordrangehäfen 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. Vor dem Hintergrund der länger als erwartet anhaltenden Stagnation der Jahre 2011-2013, in denen der Gesamtumschlag der Nordrangehäfen bei gleichzeitig voranschreitendem oder bevorstehendem Ausbau der Terminalkapazitäten auf einem Niveau um 39 Mio. TEU stagnierte, wird die künftige Auslastung der Terminals detailliert untersucht.

3.1 Determinanten der Wettbewerbsposition von Häfen

Die Wettbewerbsposition eines Hafens ergibt sich aus einer Vielzahl von Faktoren, die nur zum Teil durch die Marktteilnehmer beeinflusst und jeweils nur für ihren eigenen Hafen beeinflusst werden können, während einige Faktoren einschließlich des Verhaltens der Wettbewerber für einen Hafen als extern gegeben, also nicht veränderbar sind.

Tab. 10 Ausgewählte Determinanten der Wettbewerbsposition von Seehäfen

Nicht veränderbar	Nur langfristig veränderbar	Kurzfristig veränderbar
<ul style="list-style-type: none"> • Geographische Lage/Märkte • Politische Rahmenbedingungen (z.B. Umweltauflagen) • Klima (Eisgang) • Verhalten der Wettbewerber 	<ul style="list-style-type: none"> • Umschlagkapazitäten • Hinterlandanbindung (Kanäle, Autobahnen) • Maximal zulässige Schiffsabmessungen (Zufahrt/Terminals) • Terminalbeteiligungen durch Reedereien • Verträge zwischen Terminals und Reedereien 	<ul style="list-style-type: none"> • Umschlagkosten • Hafengebühren

Quelle: ISL

Die (wirtschafts-)geographische Lage eines Hafens ist für seine Entwicklungsperspektiven von zentraler Bedeutung. Die niederländischen und belgischen 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.

Auf politische Rahmenbedingungen wie z.B. Umweltauflagen können einzelne Häfen im besten Fall durch politische Einflussnahme mittelbar einwirken, in der Regel sind die „großen Linien“ der Politik jedoch vorgegeben und somit nicht veränderbar. Zu den politischen Rahmenbedingungen im weiteren Sinne zählt dabei auch die Umsetzbarkeit bestimmter Planungen (politischer Widerstand, Auflagen und Verfahren, etc.).

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 machten sich auf den bestehenden Strecken Kapazitätsengpässe bemerkbar und führten zu Planungen wie dem Ausbau der Betuwe-Linie, des Eisernen Rheins sowie dem 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 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 Bündelung 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 Preisnachlässen und anderen Vergünstigungen. Diese Instrumente sind für die Häfen und Terminals die einzige Möglichkeit, kurzfristig auf die Entscheidungen der Reedereien Einfluss zu nehmen und sich einen möglichst hohen Anteil der verbliebenen Umschlagpotenziale zu sichern.

3.2 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. Insbesondere im Containerverkehr wurden darüber hinaus immer wieder Schiffe in Fahrt gebracht, die die Maße der vormals größten Einheiten 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.

3.2.1 Entwicklung der Containerflotte

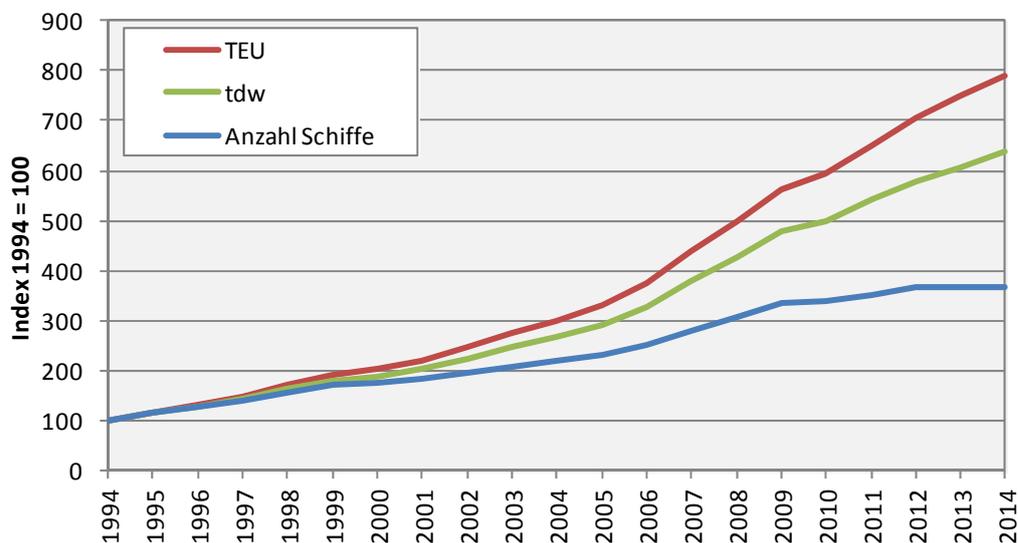
Innerhalb der Welthandelsflotte wuchs und wächst die Containerflotte seit Mitte der 90er Jahre am schnellsten. Gemessen an der Anzahl der Schiffe ist sie zwischen 1994 und 2014 um gut 265 % gestiegen. Die Stellplatzkapazität der Flotte (in TEU) expandierte dabei um 760 % (+ 15,6 Mio. TEU), was einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate von 11,4 % entspricht. Der Containerschiffsbestand belief sich nach Angaben von Clarkson Research Services Anfang Juli 2014 auf 5.071 Vollcontainerschiffe mit einer Stellplatzkapazität von 17,6 Mio. TEU und einer Tonnage von 221 Mio. t.d.w.

Über die letzten Jahrzehnte verlief die Ausweitung der Stellplatzkapazitäten somit erheblich schneller als die Erhöhung der Schiffsanzahl, die in den letzten Jahren sogar stagnierte: Einerseits wurden zahlreiche neue Großcontainerschiffe in Fahrt gesetzt, andererseits wurden die älteren und kleineren Frachter, die bei den hohen Treibstoffpreisen der vergangenen Jahre nicht mehr wettbewerbsfähig waren, zahlreich zum Abbruch verkauft.

Die durchschnittliche Schiffsgröße hat sich dabei mehr als verdoppelt. So hatte das durchschnittliche Vollcontainerschiff im Juli 2014 eine Stellplatzkapazität von rund 3.500 TEU, während es Ende der 80er Jahre noch rund 1.000 TEU bzw. Anfang 1994 1.500 TEU aufwies. Die durchschnittliche Schiffsgröße der Ablieferungen seit Anfang 2013 lag sogar bei über 7.000 TEU und im Auftragsbestand bei rund 7.600 TEU. Im Auftragsbestand Mitte 2014 entfielen 82 % der Schiffskapazitäten auf Schiffe mit einer Größe von 8.000 TEU und mehr, so dass der weitere Entwicklungspfad kurzfristig schon vorgegeben ist.

Bereits vor der Krise der Containerschiffahrt hatte das Interesse an den Großcontainerschiffen stark zugenommen, als die übrigen Reedereien bestrebt waren, nicht den Anschluss an die neue Generation von Megafrachtern, repräsentiert sinnbildlich durch „Emma“, die E-Serie von Maersk, die ursprünglich mit Kapazitäten um 11.500 TEU angegeben war, zu verlieren. Mit den anhaltend hohen Bunkerpreisen der Folgejahre (vom Jahr 2009 einmal abgesehen) und der anhaltenden Überkapazität der Linienschiffahrtmärkte war der Anreiz größere Schiffe zu bestellen umso größer. Es wurden einerseits weitere Großcontainerschiffe bestellt und andererseits die TEU-Kapazität zuvor bestellter Einheiten nachträglich nach oben angepasst. In der Folge ist die durchschnittliche Kapazität der abgelieferten Einheiten seit etwa 2008/2009 markant in die Höhe geschossen und der Kaskadeneffekt hat sich beschleunigt.

Abb. 20 Entwicklung der Containerflotte 1994-2014



Quelle: ISL auf Basis Clarkson Research Services, bis 2011 IHS/LR-Fairplay

Hervorzuheben ist, dass 40 % der Stellplatzkapazität der **aktuellen** Containerflotte in den letzten fünfeinhalb Jahren in Dienst gestellt wurde (1.244 Schiffe mit 7,1 Mio. TEU). Mittlerweile sind 229 Schiffe mit Ladekapazitäten von 10.000 TEU und mehr in Fahrt, weitere 134 Schiffe dieser Größenklasse stehen im aktuellen Orderbuch. Die größten heute in Fahrt befindlichen Containerschiffe können nach Angaben der Reeder bis zu 19.000 TEU laden. Diese Mega-Carrier haben einen maximalen Tiefgang von bis zu 16 m, sind maximal 400 m lang und 59 m breit.

Tab. 11 Ablieferungen zur Containerflotte nach TEU-Klassen seit 2005 (Stand Juli 2014)

Baujahre	TEU-Klassen									Gesamt
	< 2.000	< 4.000	< 6.000	< 8.000	< 10.000	< 12.000	< 14.000	< 16.000	ab 16.000	
bis 2004	1.355	485	376	94	40	-	-	-	-	2.350
2005	103	53	74	10	32	-	-	-	-	272
2006	148	76	63	22	59	-	-	3	-	371
2007	189	73	74	26	32	1	-	4	-	399
2008	190	85	82	28	38	10	1	1	-	435
2009	91	42	84	23	21	9	5	-	-	275
2010	64	35	78	25	31	7	19	6	-	265
2011	49	16	33	22	26	10	28	7	-	191
2012	65	12	45	9	27	8	38	4	1	209
2013	36	30	39	14	49	-	22	6	6	202
2014	15	8	18	3	25	10	14	4	5	102
Gesamt	2.305	915	966	276	380	55	127	35	12	5.071

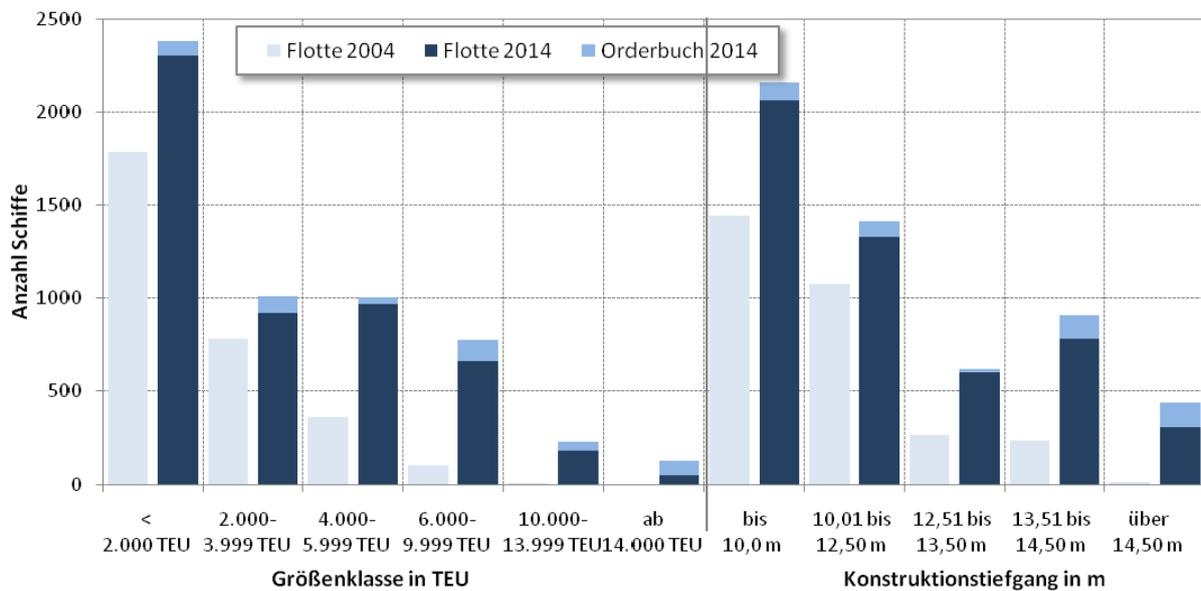
Quelle: ISL auf Basis Clarkson Research Services

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. 1.700 Schiffe einen maximalen Tiefgang von über 12,5 m auf, davon 310 Containerschiffe mit max. Tiefgängen über 14,5 m. Damit hatte Mitte 2014 rund ein Drittel der in Fahrt befindlichen Containerschiffe einen Tiefgang von über 12,5 m. Großschiffe ab 10.000 TEU weisen heute Konstruktionstiefgänge von bis zu 16 m auf.

Wie Tabelle 14 zeigt, haben 268 Schiffe im **Orderbuch** einen maximalen Tiefgang von über 12,5 m; das ist weit mehr als die Hälfte aller Schiffe, die in den kommenden Jahren in Fahrt kommen. Betrachtet man die Tiefgangsklasse ab 14,5 m, zeigt sich, dass weitere 124 Containerschiffe dieser Klasse in den Auftragsbüchern der Werften stehen.

Abb. 21 Containerschiffsflotte 2004 und 2014 sowie Orderbuch 2014 nach Größen- und Tiefgangsklassen



Quelle: ISL auf Basis Clarkson Research Services; Stand: 1.1.2004 bzw. 1.7.2014

Entwicklung in den Schiffsdimensionen

Containerschiffe werden immer größer, wie die nachfolgende Tabelle zeigt. Mit Blick auf die Schiffsdimensionen hat sich die Containerschiffsflotte in den letzten Jahren innerhalb der Welt-handelsflotte am stärksten verändert. Innerhalb von 20 Jahren hat sich die **maximale** Schiffsgröße von 4.400 TEU (1994) auf rund 18.000 TEU (2014) vervierfacht. Der maximale Tiefgang der Containerschiffe hat dabei um 2,4 m zugenommen und liegt aktuell bei 16,00 m. Auch in der Schiffslänge und Schiffsbreite haben die Riesenfrachter um rund 100 m bzw. 20 m zugelegt, die größten Containerschiffe weisen heute eine maximale Länge von 400 m bei einer Breite von 59 m auf.

Tab. 12 Entwicklung der Größendimensionen von Containerschiffen

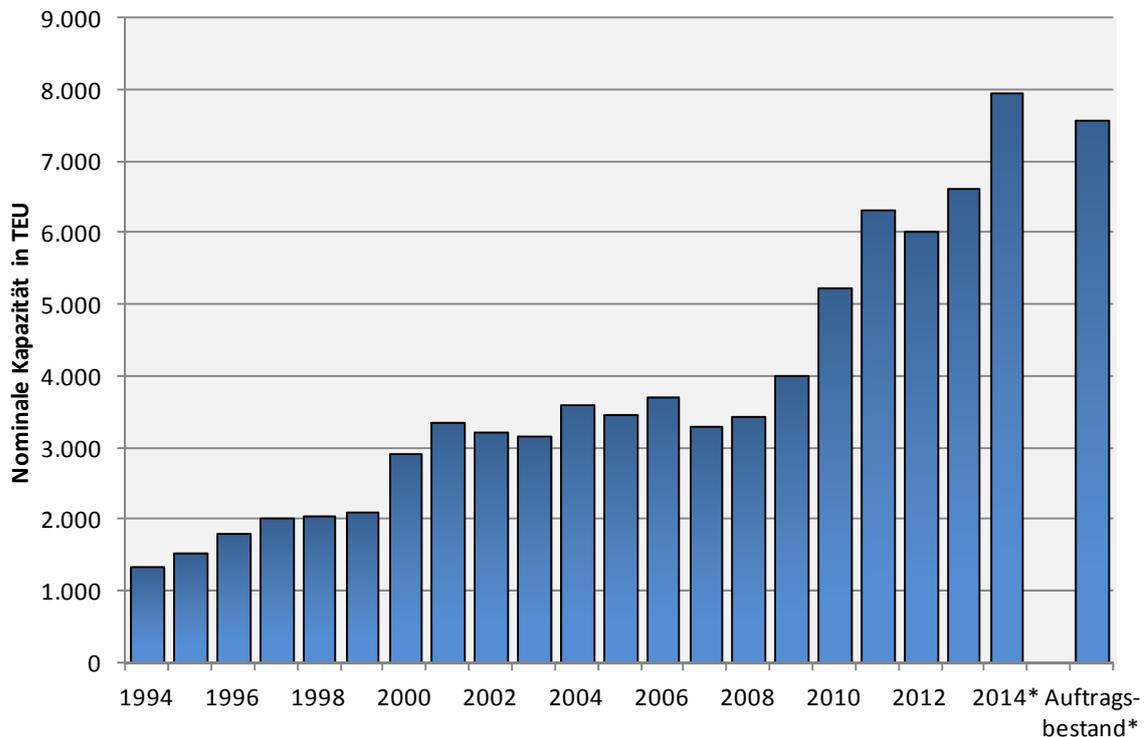
Flotte Jahr	Maximale TEU-Kapazität	Ø TEU	Maximale dwt-Kapazität	Maximaler Tiefgang (m)	Maximale Länge (m)	Maximale Breite (m)
1994	4.469	1.414	67.727	13,62	294,1	39,4
1995	4.730	1.503	67.727	13,62	300,0	39,4
1997	6.418	1.603	84.900	14,03	318,2	42,9
1999	7.226	1.720	104.750	14,52	347,0	42,9
2000	7.226	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
2010	14.000	2.746	165.844	16,00	397,7	56,4
2012	15.550	3.006	158.200	16,00	397,7	56,4
2014	18.000	3.478	196.000	16,00	400,0	59,0
Auftragsbestand (Juli 2014)	19.000	7.583	200.000	16,00	400,0	59,0

Stand: Flotte 1994-2012 jeweils 1. Januar, Flotte und Auftragsbestand 2014 1. Juli

Quelle: ISL, IHS Fairplay, ab 2012 Clarkson Research Services

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 20 Jahren hat sich von 1.600 TEU (1994) auf knapp 8.000 TEU (Halbjahr 2014) **verfünffacht**. Durch die Fokussierung auf große Containerschiffe wird die durchschnittliche Schiffsgröße in den nächsten Jahren weiter ansteigen (Es existieren bereits Machbarkeitsstudien über Schiffe mit Platz für 22.000 Container). Schiffe im Orderbuch Mitte 2014, die in den kommenden Jahren in Fahrt kommen werden, haben eine durchschnittliche Kapazität von rund 7.600 TEU.

Abb. 22 Entwicklung der durchschnittlichen Stellplatzkapazität je Schiff nach Baujahren bzw. im Orderbuch (Flotte Juli 2014)



Quelle: ISL auf Basis Clarkson Research Services *Stand Juli 2014

Auftragsbestand von Containerschiffen

Nach Angaben von Clarkson standen Anfang Juli 2014 454 Containerschiffe mit einer Stellplatzkapazität von 3,4 Mio. TEU in den Auftragsbüchern der Werften.³ Insbesondere die ohnehin im Orderbuch bereits stark vertretenen sehr großen Schiffe von 10.000 bis 19.000 TEU wurden in den letzten Jahren vermehrt bestellt. Im Juli 2014 waren 134 Schiffe mit einer Stellplatzkapazität von jeweils 10.000 TEU oder mehr bestellt. Darunter befanden sich 84 Frachter mit Kapazitäten von 14.000 TEU und mehr. Der Auftragsbestand an Containerschiffen insgesamt entsprach zu diesem Zeitpunkt 19,5 % der Containerflotte bezogen auf die Stellplatzkapazität und 8,9 % bezogen auf die Schiffsanzahl. Der Anteil der TEU-Kapazität von Großschiffen ab 10.000 TEU an den insgesamt bestellten Neubauten betrug 58 %.

Die größten Containerschiffe haben derzeit eine Tragfähigkeit von max. 200.000 tdw bei 14-16 m Tiefgang, einer Länge von max. 400 m und einer Breite von max. 59 m.

³ nur bestätigte Aufträge

Tab. 13 Auftragsbestand und Flotte nach TEU-Klassen (Anfang Juli 2014)

TEU-Klassen	Flotte		Auftragsbestand		% Auftragsbestand	
	Anzahl	1.000 TEU	Anzahl	1.000 TEU	Anzahl	TEU
< 2.000	2.305	2.384	78	110	3,4%	4,6%
< 4.000	915	2.560	92	251	10,1%	9,8%
< 6.000	966	4.597	36	179	3,7%	3,9%
< 8.000	276	1.844	10	68	3,6%	3,7%
< 10.000	380	3.284	104	943	27,4%	28,7%
< 12.000	55	583	33	338	60,0%	57,9%
< 14.000	127	1.674	17	228	13,4%	13,6%
< 16.000	35	503	50	713	142,9%	141,8%
ab 16.000	12	212	34	614	283,3%	288,7%
Gesamt	5.071	17.641	454	3.443	9,0%	19,5%

Quelle: ISL auf Basis Clarkson Research Services

Tab. 14 zeigt den Anteil der bestellten Neubauten zur Flotte, differenziert nach Tiefgangsklassen. Die Tabelle verdeutlicht nochmal den überdurchschnittlich starken Anteil der Tiefgangsklassen ab 14,5 m bezogen auf die existierende Flotte. Insgesamt gesehen liegt der Anteil der Neubauten bezogen auf die Flotte für Containerschiffe bei nur noch 9 %, der Zuwachs der Schiffe ab 14,5 m Tiefgang ist mit 40 % überdurchschnittlich hoch.

Tab. 14 Verhältnis von Auftragsbestand zur Containerflotte nach Tiefgangsklassen (Juli 2014)
Anzahl Schiffe

max. Tiefgang	Flotte	Auftragsbestand	% Auftragsbestand
unbekannt	15		
bis 12,50 m	3.370	186	5,5%
12,51 bis 13,50 m	600	15	2,5%
13,51 bis 14,50 m	776	129	16,6%
14,51 bis 15,00 m	142	25	17,6%
15,01 bis 15,50 m	114	56	49,1%
ab 15,50 m	54	43	79,6%
Total	5.071	454	9,0%

Quelle: ISL auf Basis Clarkson Research Services, MDS Transmodal

Einsatzgebiete der Großcontainerschiffe unter dem Einfluss des Kaskadeneffekts

Eine Konsequenz der oben genannten Entwicklungen war, dass sich der Kaskadeneffekt erheblich beschleunigt hat. Darunter versteht die Branche das Phänomen, dass große Containerfrachter, die zu einem gewissen Zeitpunkt auf bestimmten Routen fahren, regelmäßig von neueren und größeren Einheiten verdrängt werden. In der Folge kommen die verdrängten Schiffe ihrerseits in anderen Fahrtgebieten zum Einsatz, wo sie zu den größten Einheiten zählen und die nächstkleineren Einheiten verdrängen (usw.). Der Effekt hat sich seit dem Jahr 2009 durch die deutliche Ausweitung der Kapazität der neuen Einheiten einerseits bei gleichzeitigem Abbruch der älteren und kleineren Einheiten andererseits erheblich beschleunigt.

Ein Vergleich der Schiffsgrößen, die jeweils zum Anfang der Jahre 2008 und 2014 auf der Nord-europa-Fernost-Route zum Einsatz kamen, illustriert das Phänomen sehr deutlich. Im Status quo

des Jahres 2008 hatten die meisten eingesetzten Frachter Kapazitäten zwischen 4.000 und 10.000 TEU. Einige kleinere Einheiten waren im Einsatz, und die ersten Vertreter der vorletzten Generation („Emma“ bzw. E-Serie) stachen mit einer Kapazität von knapp 16.000 TEU hervor.

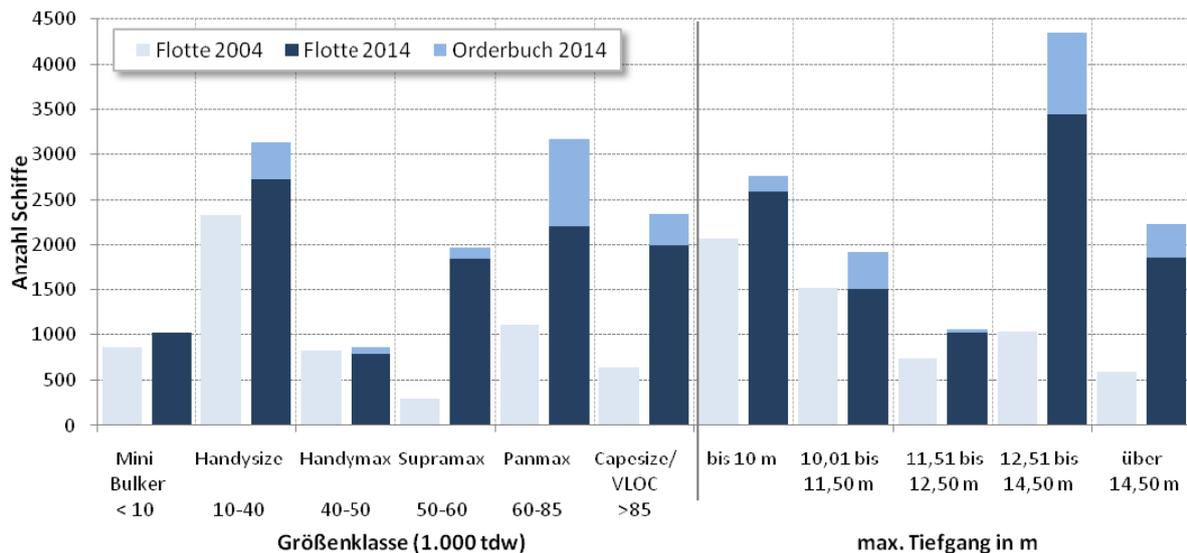
Bis Anfang 2014 stieg die „Mindestgröße“ für ein Bestehen im Wettbewerb auf rund 8.000 TEU an und die meisten Schiffe hatten Kapazitäten zwischen 12.500 bis 14.000 TEU. Dazu kamen zu diesem Zeitpunkt auch bereits die ersten Vertreter der letzten Generation von Großcontainerschiffen (sinnbildlich repräsentiert durch die EEE-Serie von Maersk, obwohl mittlerweile weitere 18.000/19.000 TEU bestellt und mit der CSCL Globe auch bereits in Fahrt sind) mit Kapazitäten um 18.000 TEU.

Im Ergebnis sind fast alle Schiffe, die vor gerade einmal sechs Jahren noch zu den größten Einheiten der Flotte zählten, mittlerweile in andere Fahrtgebiete gedrängt worden, während heute fast ausschließlich die großen Neubauten auf der Fernost-Nordeuropa-Route zum Einsatz kommen. Aufgrund der Streckenlänge und des vorhandenen Ladungsaufkommens sowie der anhaltenden Flottenexpansion der Großcontainerfrachter ist davon auszugehen, dass dieser Effekt bis auf weiteres anhält und die weiter oben betrachteten bestellten Großcontainerschiffe vorrangig auf dieser Route zum Einsatz kommen werden.⁴

3.2.2 Bulkerflotte nach Tiefgangsklassen

Mitte 2014 meldet Clarkson rund 10.600 Bulker im Flottenbestand. Mittlerweile weist über die Hälfte der Bulkerflotte (5.305 Schiffe) einen maximalen Tiefgang von über 12,5 m auf, während vor 10 Jahren der Anteil der Bulker in dieser Tiefgangsklasse noch bei rund 27% lag. Schiffe über 14,5 m Tiefgang haben in der aktuellen Bulkerflotte einen Anteil von knapp 18 % (1.860 Schiffe) an der Gesamtzahl, Mitte 2004 waren dies noch rund 10 %.

Abb. 23 Bulkerflotte 2004 und 2014 sowie Auftragsbestand nach Größen- und Tiefgangsklassen



Quelle: ISL auf Basis IHS Fairplay (Flotte 2004), Clarkson Research Services; Stand jeweils 1. Juli

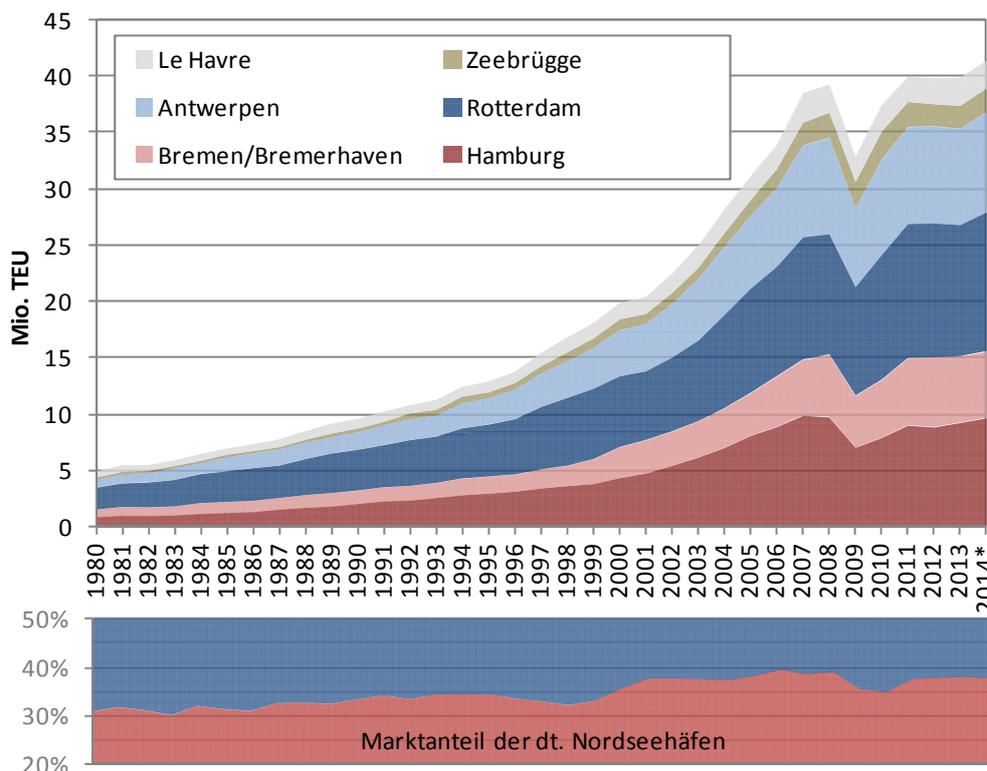
⁴ s. hierzu Tasto, M.: „Die Großen verdrängen die Kleinen“, DVZ, 8.8.2014

Im **Orderbuch** zeigen sich überdurchschnittliche Zuwächse in den kommenden Jahren in den Panamax- und Capesize-Segmenten (ab 85.000 tdw). Zwei Drittel der Schiffe im Orderbuch haben Tragfähigkeiten von mehr als 85.000 tdw. Insgesamt 1.280 Schiffe im Orderbuch haben einen maximalen Tiefgang von über 12,5 m; das sind rund 64 % aller bestellten Schiffe, die voraussichtlich in den kommenden Jahren in Fahrt kommen. Betrachtet man die Tiefgangsklasse ab 14,5 m, zeigt sich, dass 374 Schiffe (rd. 19 %) dieser Capesize-Klasse bestellt worden sind.

3.3 Marktanteile der Nordrangehäfen im Containerverkehr, Kapazitätsentwicklung und Eignerstrukturen

Bis in das Frühjahr 2008 hinein schien der Containerumschlag in den Häfen der Hamburg-Le Havre Range scheinbar unaufhaltsam anzusteigen und führte immer wieder zu Kapazitätsengpässen in Containerterminals und im Hinterland. Dabei wurde im Jahr 2008 ein vorläufiges Rekordvolumen von 39,2 Mio. TEU erreicht. Mit der globalen Rezession im Jahr 2009 und dem damit verbundenen Umschlagrückgang um rund 16 % entstand eine plötzliche Unterauslastung in vielen Terminals und der Wettbewerb um die verbleibende Ladung verschärfte sich. Dieser Rückgang wurde im Jahr 2010 zwar bereits teilweise wieder ausgeglichen, seitdem jedoch zeigte sich die Umschlagentwicklung eher statisch und erst im Jahr 2014 dürfte erstmals ein Volumen von mehr als 40 Mio. TEU pro Jahr umgeschlagen werden.⁵

Abb. 24 Entwicklung des Containerumschlags in der Hamburg-Le Havre-Range 1980-2014*



*= vorläufige Schätzung unter Berücksichtigung der Entwicklung der ersten drei Quartale des Jahres 2014

Quelle: ISL 2014 auf Basis ISL Hafendatenbank/Global Port Tracker

Der Anteil der deutschen Nordseehäfen am Umschlag der Hamburg-Le Havre Range konnte in den Jahren 1980-2006 von 31 auf rund 39 % gesteigert werden. Von 1995-1999 gingen kurzfristig

⁵ Vgl. ISL/Hackett Associates Global Port Tracker North Europe Edition

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 39,4 %. 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 2010 schließlich fiel der Anteil der deutschen Nordseehäfen erstmals seit dem Jahr 2000 wieder unter 35 %.

Hier überlagerten sich zwei Faktoren, die den Umschlag der deutschen Nordseehäfen in der Krise überproportional belasteten: 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 begünstigten die Rahmenbedingungen der Krise der Containerschiffahrtsmärkte⁶ in diesen Jahren tendenziell die Verlagerung von Transshipmentverkehren einerseits, sowie die Umgehung der Nordrangehäfen durch Direktanläufe in den Ostseeraum andererseits.

Im Jahr 2011 war eine deutliche Rückverlagerung des Marktanteils in die deutschen Nordseehäfen zu beobachten und der Anteil der beiden Häfen gemeinsam hatte sich im Jahr 2013 auf 37,9 % erholt.

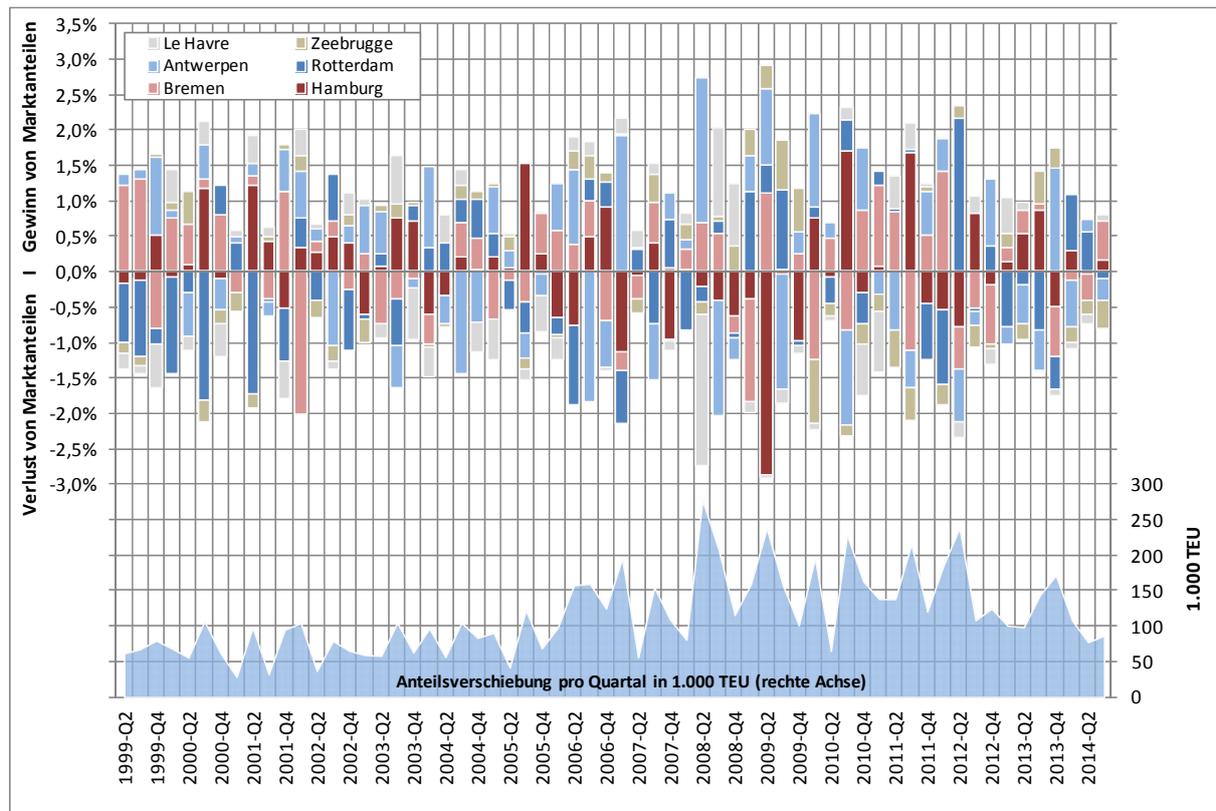
Im Folgenden werden die quartalsweisen Fluktuationen der Hub-Häfen in der Hamburg-Le Havre-Range detailliert betrachtet und analysiert (3.3.1). Ziel der Analyse ist es, die Faktoren herauszuarbeiten, die in der Vergangenheit zu Marktanteilsverlagerungen geführt haben. Zu diesem Zwecke werden die wichtigsten Einflussgrößen und Ereignisse in den betrachteten Nordrangehäfen mit der Marktanteilsentwicklung des jeweiligen Hafens abgeglichen (3.3.2).

3.3.1 Marktanteilsverschiebungen zwischen führenden Nordrangehäfen 2000-2014

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.

⁶ Im Jahr 2009 die deutlich eingebrochenen Bunkerpreise, sowie im Jahr 2009 und den Folgejahren die niedrigen Charraten für Feederschiffe

Abb. 25 Quartalsweise Verschiebung von Marktanteilen in der Hamburg-Le Havre-Range 1999-2014



Quelle: ISL 2014 auf Basis ISL Monthly Container Port Monitor/ ab 2007: Global Port Tracker

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. Diese hohe Volatilität ist den Märkten bis Mitte 2012 erhalten geblieben und hat sich bis dato lediglich leicht reduziert.

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 und dem ISL Containerverkehrsmodell Nordrangehäfen. Die Analyse der Liniendienstfahrpläne basiert auf Auswertungen der Datenbank des Anbieters MDS Transmodal. Dabei wird die wöchentliche Kapazität der Dienste ermittelt, die direkt die Nordrange anlaufen und der Anteil an den gesamten Diensten ausgewiesen. Der Fokus liegt dabei auf den Diensten, die die Nordrangehäfen direkt mit Amerika (Nord-, Mittel- und Südamerika) oder Fernost verbinden.

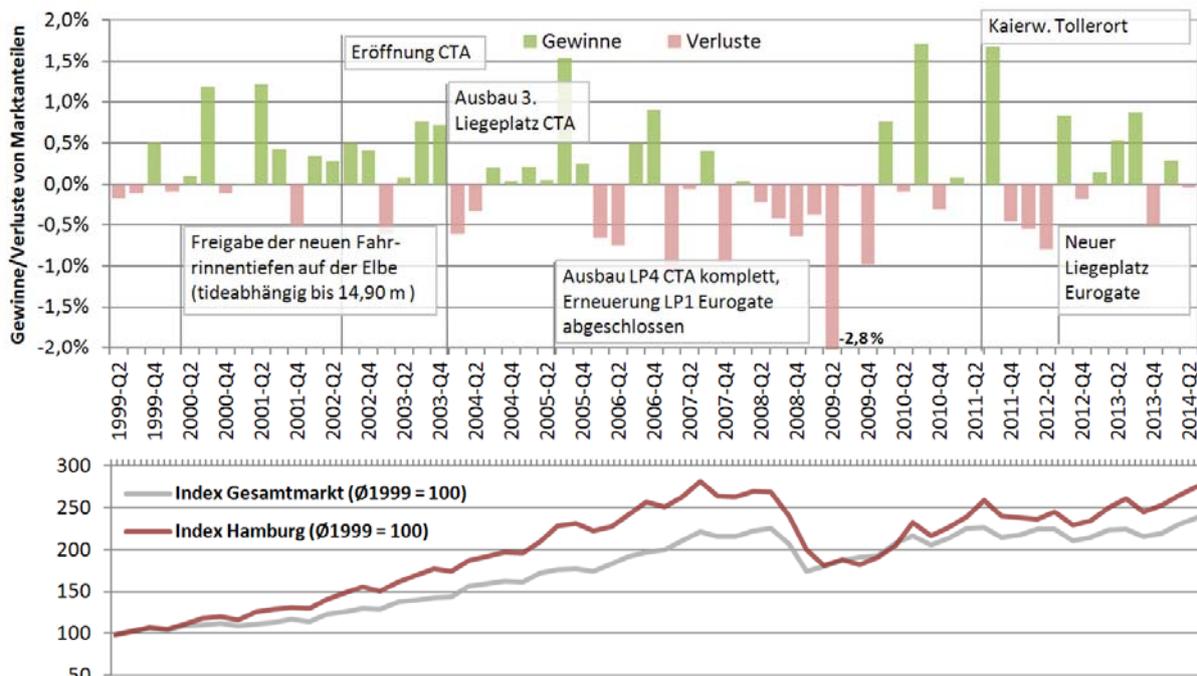
3.3.2 Marktanteilsentwicklung führender Nordrangehäfen

Hamburg

Der Hamburger Hafen konnte im Anschluss an die Freigabe der neuen Fahrrinntiefen 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 des Jahres 2005 erzielte der Hamburger Hafen den bislang größten relativen Marktanteilsgewinn innerhalb eines Quartals.

Abb. 26 Quartalsweise Entwicklung der Marktanteile des Hamburger Hafens 1999-2014

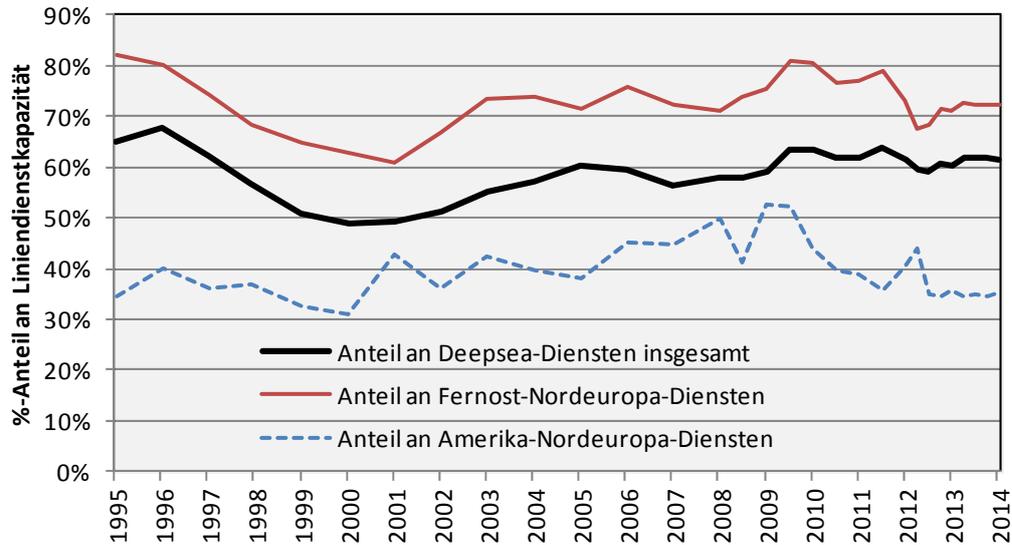


Quelle: ISL 2014 auf Basis ISL Monthly Container Port Monitor/Global Port Tracker

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.

Eine Trendwende stellt sich im Jahr 2010 ein, in dessen dritten Quartal der Hamburger Hafen zunächst den bis auf weiteres größten relativen Marktanteilsgewinn erzielen kann. Ein abermaliger Sprung folgt genau ein Jahr später, wird jedoch in den Folgequartalen wieder aufgezehrt. Seit Mitte Q3-2012 ist jedoch wieder eine anhaltend positive Entwicklung des Marktanteils zu beobachten.

Abb. 27 Marktanteile des Hamburger Hafens an der Schiffskapazität der Deepsea-Linien 1995-2014

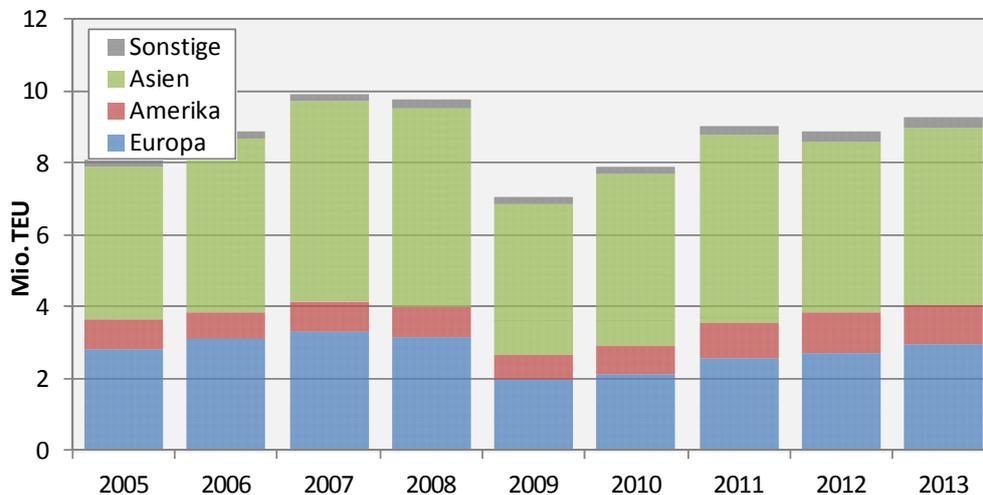


Quelle: ISL auf Basis MDS Transmodal

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 betrieb. Im Anschluss an die Freigabe der neuen Fahrrinntiefen konnte der Hamburger Hafen in kürzester Zeit erkennbare Marktanteile an der Liniendienstkapazität gewinnen.

Bis in das Jahr 2009 hinein steigt der Anteil Hamburgs an den im Markt vorhandenen Liniendienstansläufen (allerdings brachten die Schiffe immer weniger Ladung mit). Seit 2010 laufen die Dienste aus Amerika den Hamburger Hafen relativ seltener an und im Verlauf des Jahres 2012 verliert der Hamburger Hafen auch Anteile an den im Markt vorhandenen direkten Fernost-Nordeuropa-Diensten. Die Verluste wurden teilweise durch andere Dienste oder Dienststrukturen kompensiert, so dass der Anteil des Hamburger Hafens an der im Markt angebotenen Kapazität der Deepsea-Liniendienste seit 2003 mit rund 60 % relativ konstant ist.

Abb. 28 Entwicklung des Umschlags nach Fahrtgebieten im Hamburger Hafen 2005-2013



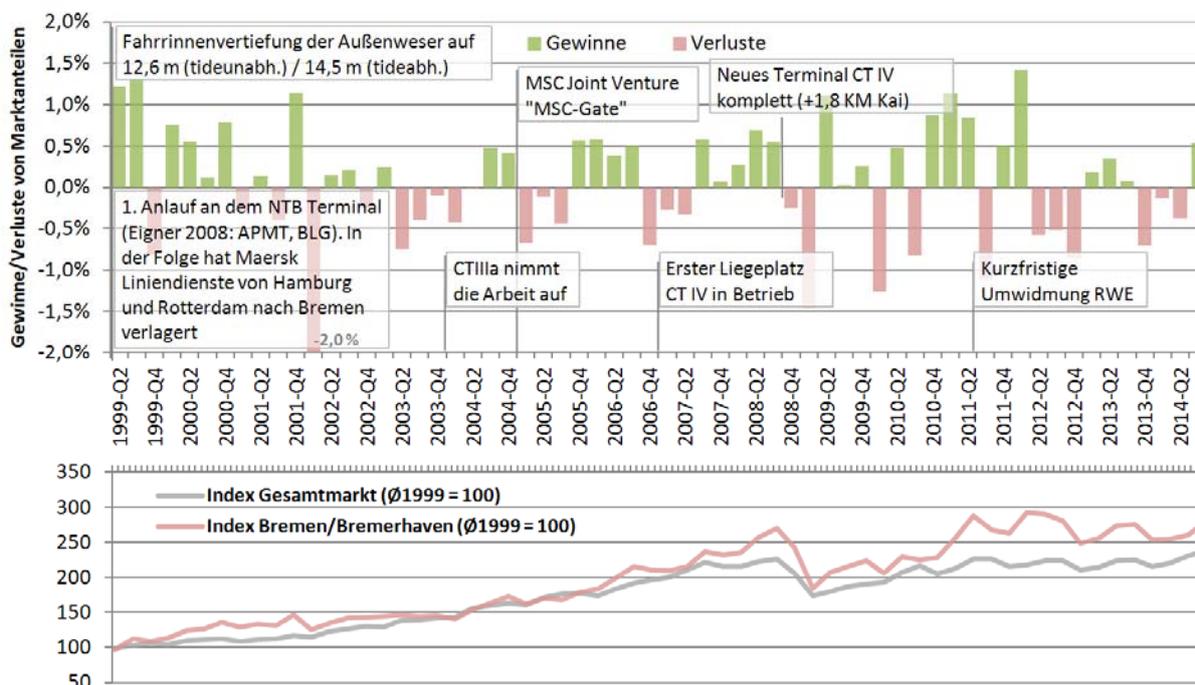
Quelle: ISL, Basis: NECTM

Unter strukturellen Gesichtspunkten haben sich die drei Hauptfahrtgebiete des Hamburger Hafens seit der Krise deutlich unterschiedlich entwickelt. So hat der Umschlag mit Amerika bereits im Jahr 2011 einen neuen Rekord erreicht, während sich der Umschlag des für den Hamburger Hafen bedeutenden Asienverkehrs nur bis in das Jahr 2011 hinein erholt hat und seitdem stagniert. Der Umschlag mit europäischen Ländern wiederum nimmt seit seinem Tief im Jahr 2009 kontinuierlich wieder zu, hat jedoch noch nicht das Vorkrisenniveau erreicht. Hier wirkt sich die Rückverlagerung der Marktanteile im Transshipmentverkehr aus den Westhäfen positiv auf den Umschlag des Hamburger Hafens aus. Gleichzeitig bremste die statische Entwicklung des Asienverkehrs in den Jahren 2011-2013 die Wachstumspotenziale des Hafens aus.

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 Hamburg und Rotterdam. 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. 29 Quartalsweise Entwicklung der Marktanteile von Bremen/Bremerhaven 1999-2014



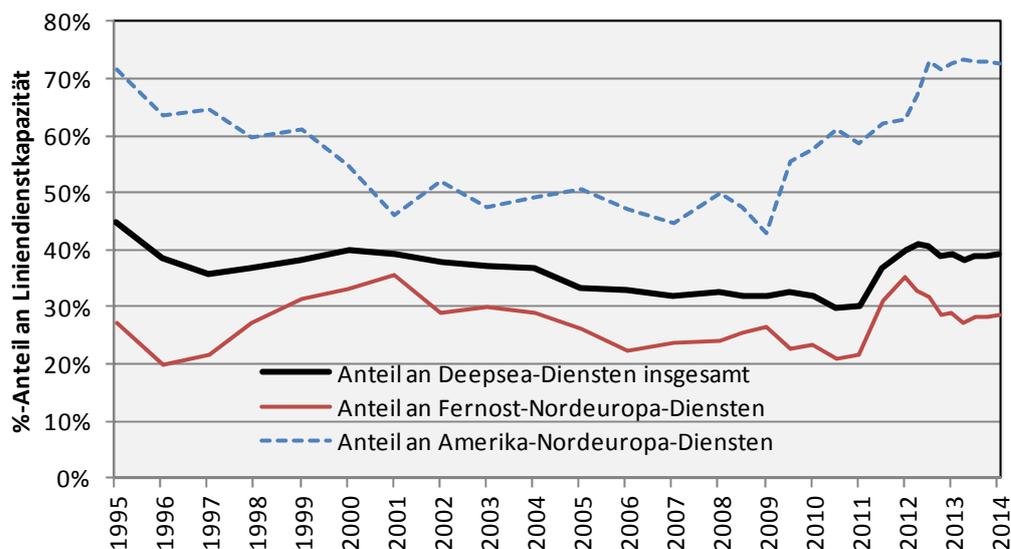
Quelle: ISL 2014 auf Basis ISL Monthly Container Port Monitor/Global Port Tracker

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 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 Gegenbewe-

gung zu beobachten und zum Anfang im Ersten Quartal des Jahres 2012 erreichten die bremischen Häfen mit 16,3 % den höchsten Marktanteil aller Zeiten. Allerdings haben die bremischen Häfen in den Folgequartalen auch deutlich an Anteil verloren und erreichten in den ersten drei Quartalen des Jahres 2014 einen Anteil von 14,0 %.

Der Effekt der Ende 2008 fertiggestellten rund 1,8 km Kaimauer des CT IV machte sich kaum bemerkbar, da die allgemeine Nachfrageschwäche zu einer rückläufigen Mengenentwicklung führte.

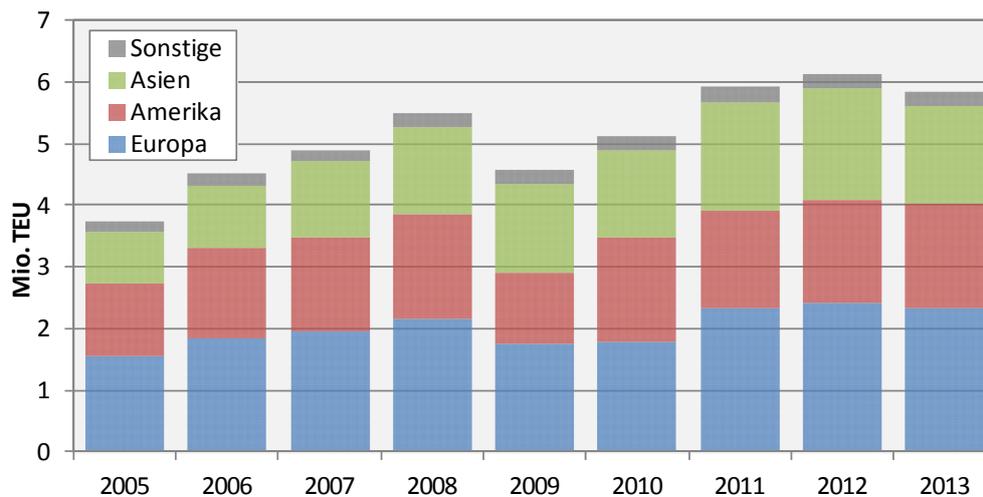
Abb. 30 Marktanteile des Hafens Bremen/Bremerhaven an der Schiffskapazität der Deepsea-Linien 1995-2014



Quelle: ISL auf Basis MDS Transmodal

Der Anteil Bremen/Bremerhavens an der Kapazität der Nordeuropa-Fernostlinien konnte im Anschluss an die erfolgte Fahrrinnenvertiefungsmaßnahme deutlicher steigen. Bremen/Bremerhaven profitierte dabei sowohl von den zusätzlichen Linien der Maersk-Reederei, als auch von dem Schiffsgrößenwachstum dieser Linien. So wurden auf den Verbindungen nach Bremerhaven im Jahr 1999 die größten in Fahrt befindlichen Schiffe eingesetzt. 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 sank der Marktanteil im Asienverkehr jedoch wieder leicht. Ursächlich dafür dürften unter anderem die Anteilsgewinne, die in Hamburg im Anschluss an die Fahrrinnenanpassung zu beobachten waren, gewesen sein.

Aufgrund der zunächst vergleichsweise geringen Bedeutung der Asienverkehre konnte Bremerhaven im vergangenen Jahrzehnt weniger stark vom „China-Effekt“ profitieren als Hamburg. Der Hafen etablierte sich jedoch erfolgreich als Hub für Transshipmentverkehre, wie an dem starken Anstieg der Europaverkehre in den vergangenen Jahren abzulesen ist. Hohe Anteile kann der Hafen an der Weser im Anschluss an die Krise zunächst im Verkehr mit Amerika (und hier vor allem Südamerika) erobern. In den Jahren 2011 und 2012 wirkt sich eine deutliche Steigerung des Anteils an den Asiidiensten positiv auf die Umschlagentwicklung aus. Dieser Anteilsgewinn ist einerseits auf zusätzliche Anläufe (unter anderem CMA CGM, Maersk und (vorrübergehend) MSC), andererseits auf das erhebliche Schiffsgrößenwachstum dieser Jahre zurückzuführen.

Abb. 31 Entwicklung des Umschlags nach Fahrtgebieten in Bremen/Bremerhaven 2005-2013

Quelle: ISL, Basis: NECTM

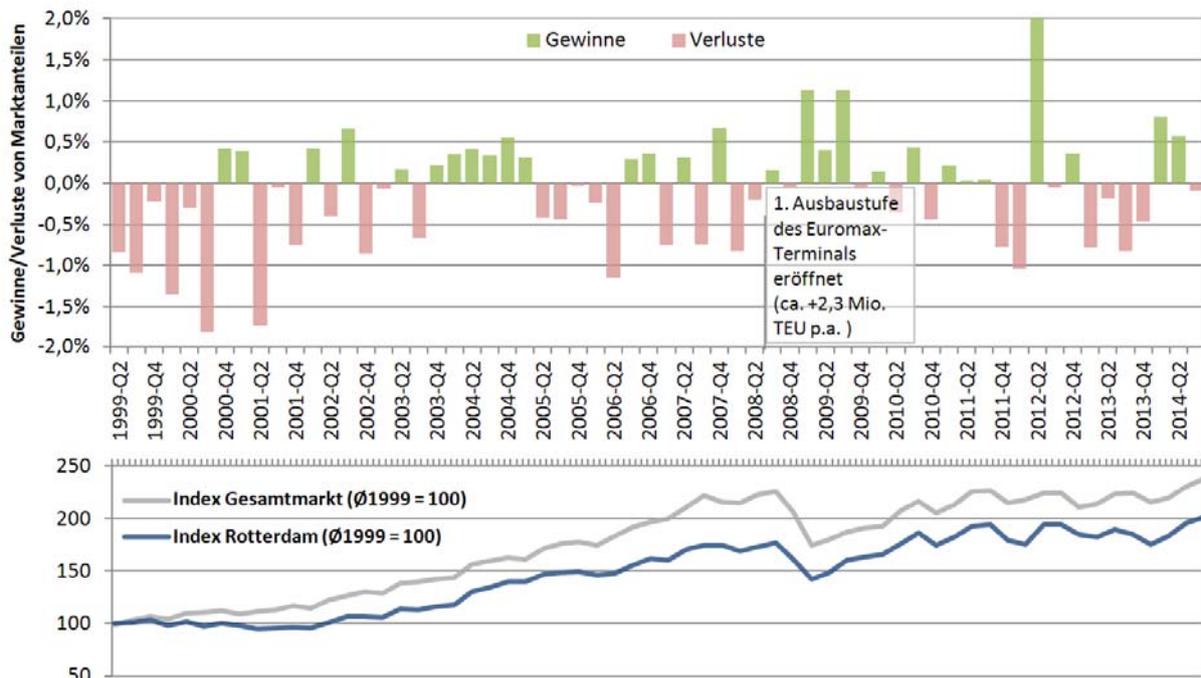
Bremen/Bremerhaven war in der Krise – ähnlich dem Hamburger Hafen – aufgrund des hohen Anteils der Transshipmentverkehre mit dem Ostseeraum überproportional von den Auswirkungen des Nachfrageeinbruchs betroffen. Im Unterschied zum Hafen Hamburg wurden jedoch bereits in den Jahren 2011 und 2012 neue Umschlagrekorde erzielt. Die Entwicklung des regionalen Umschlagaufkommens zeigte sich dabei uneinheitlich und die Erholung stammt vor allem aus der starken Entwicklung des Containerverkehrs mit europäischen Handelspartnern. Die, aus Sicht der bremischen Häfen, bedeutenden Amerikaverkehre lagen zuletzt auf Vorkrisenniveau und die Asienverkehre, die in den Jahren von 2009-2011 einen bedeutenden Anteil an der positiven Entwicklung des Gesamtumschlags hatten, stagnierten in 2012 und waren im Jahr 2013 sogar leicht rückläufig.

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 und waren durch die Kostenstrukturen der Containerschiffahrt und der Umschlagbetriebe im Jahr 2009 begünstigt.

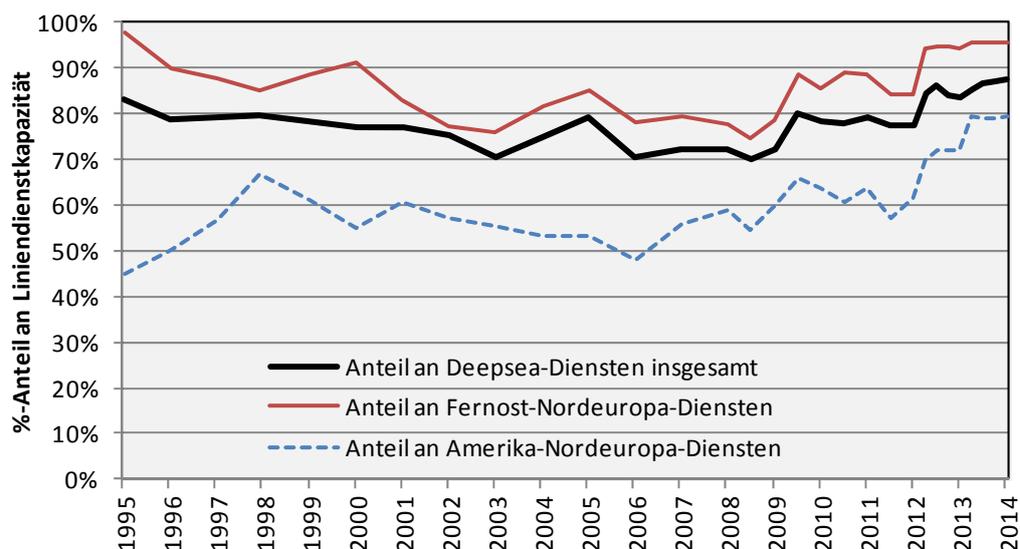
Abb. 32 Quartalsweise Entwicklung der Marktanteile des Hafens Rotterdam 1999-2014



Quelle: ISL 2014 auf Basis ISL Monthly Container Port Monitor/Global Port Tracker

Durch die Verlagerung der Verkehre konnte der Hafen Rotterdam im Krisenjahr 2009 insgesamt Marktanteile gewinnen und zunächst noch leicht ausbauen. In den Jahren 2011 und 2012 erreichte Rotterdam dabei einen Marktanteil von knapp 30 %. Im Jahr 2013 gingen jedoch Marktanteile verloren, insbesondere im innereuropäischen Verkehr.

Abb. 33 Marktanteile des Hafens Rotterdam an der SchiffsKapazität der Deepsea-Linien 1995-2014



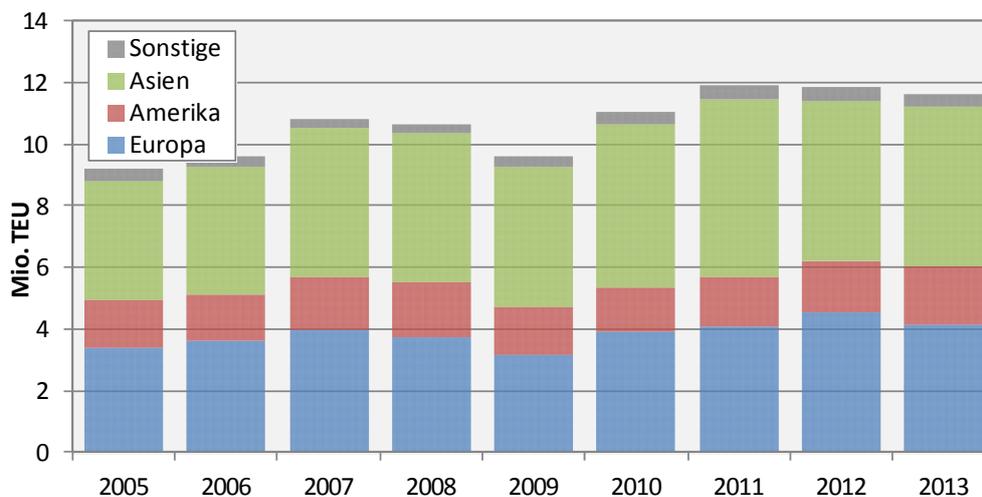
Quelle: ISL auf Basis MDS Transmodal

Im Anschluss an die beobachteten Fahrplänenanpassungsmaßnahmen der deutschen Nordseehäfen sah der Hafen Rotterdam zunächst seinen Marktanteil an der in Fahrt befindlichen Fernost-Nordeuropa-Kapazität schwinden. Ursprünglich wurde der niederländische Hafen quasi standardmäßig (genauer gesagt: von 98% der Fernost-Nordeuropa-Liniendienstkapazität) angelaufen.

Eine Trendwende mit zwei markanten Steigerungen ergab sich erst nach der Krise, und zwar zum Jahr 2009 sowie in der Folge im Jahr 2012. Im Sommer 2009 gewann der Hafen zunächst einige (zum Anfang des Jahres ausgesetzte) Liniendienste zurück, im Jahr 2012 waren es vor allen die neuen und mit Großcontainerschiffen besetzten MSC-Dienste, die den Marktanteil Rotterdams erhöhten.

Aber auch im Amerikaverkehr konnte der Hafen seit 2011 deutlich Marktanteile gewinnen, mit der Folge, dass Anfang 2014 der höchste Marktanteil Rotterdams an allen Deepsea-Linien der Zeitreihe, entsprechend rund 87 % zu beobachten ist. Anders formuliert, rund sieben von acht TEU-Slots auf Schiffen interkontinentaler Liniendienste, die die Nordrangehäfen anfahren, legen auf ihrer Reise einen Zwischenstopp in Rotterdam ein.

Abb. 34 Entwicklung des Umschlags nach Fahrtgebieten in Rotterdam 2005-2013



Quelle: ISL, Basis: NECTM

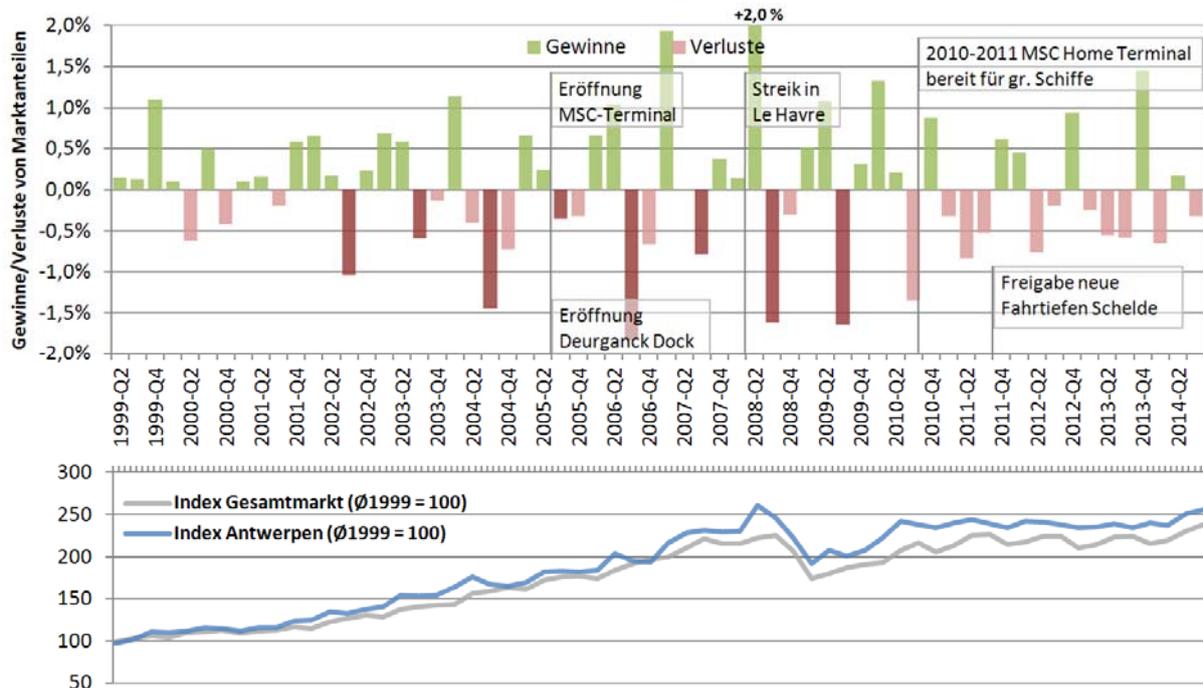
Während Rotterdam 2006/2007 im Asienverkehr mit dem Markt wachsen konnte, gingen 2008 wieder Marktanteile verloren. Das Europageschäft litt 2008 unter dem Verlust von Feederumschlag an andere Häfen und dem schwachen Verkehr mit den britischen Inseln. In den Jahren 2010 und 2011 konnte sich der Umschlag des niederländischen Hafens spürbar erholen und stand kurz davor, die 12 Mio. TEU Marke zu durchstoßen. Seitdem jedoch stagnierte der Umschlag wobei sich die Fahrtgebietenentwicklung uneinheitlich zeigt. Zunächst (2012) gewann der Hafen im Umschlag mit Europa noch deutlich hinzu, lag jedoch im Jahr 2013 wieder auf dem Niveau des Jahres 2011. Auch die Umschlagentwicklung mit den asiatischen Häfen fiel vergleichsweise schwach aus, sodass sich der wachsende Umschlag mit amerikanischen Häfen stabilisierend auf die Gesamtentwicklung auswirkte.

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 besonders 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 – schwankte der Anteil Antwerpens am Gesamtumschlag der Nordrange regelmäßig stark. Während die übrigen Nordrangehäfen entweder im dritten oder vierten Quartal normalerweise das aktivste Quartal des Jahres auf-

wiesen, blieb der Umschlag in Antwerpen in diesen Quartalen historisch betrachtet 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, dem dann ein Gewinn im zweiten Quartal des nächsten Jahres folgte – oder umgekehrt. Die Erklärung hierfür lag in dem vergleichsweise geringen Anteil an Ladung von/nach China im belgischen Hafen, mit der Folge, dass die anderen europäischen Häfen hier stärker von der Saisonalität des Umschlags betroffen waren.

Abb. 35 Quartalsweise Entwicklung der Marktanteile des Hafens Antwerpen 1999-2014

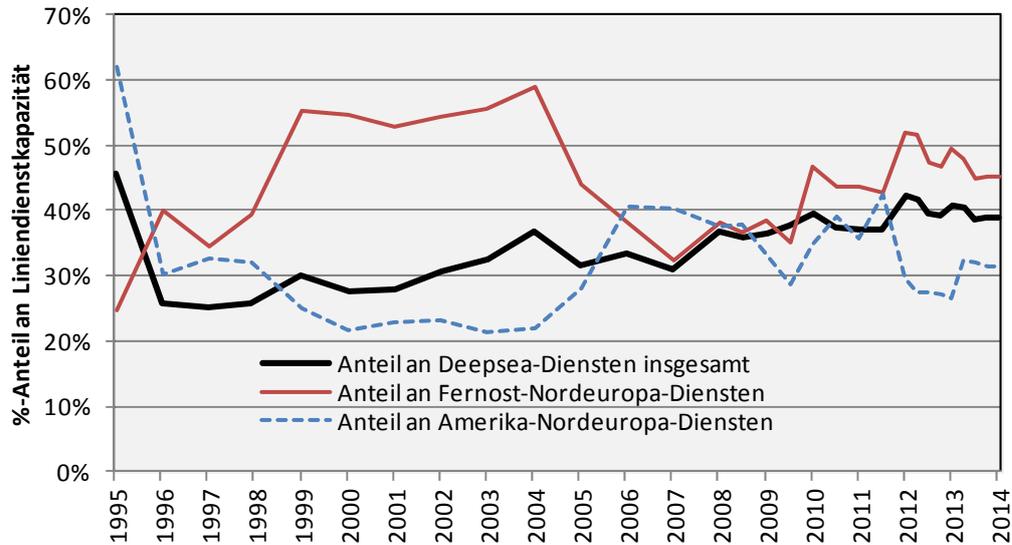


Quelle: ISL 2014 auf Basis ISL Monthly Container Port Monitor/Global Port Tracker

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 größte Marktanteilsverlust innerhalb eines Quartals. Anfang 2007 konnte sich abermals ein Marktanteilsgewinn etablieren, der vorläufig auch während der Krise erhalten geblieben ist. Nachdem in den Jahren 2010 und 2011 Marktanteile zwischen 22 % und 23 % zu beobachten waren, lag der Anteil Antwerpens in den Jahren 2012 und 2013 wieder zwischen 21 % und 22 %, entsprechend dem Vorkrisenniveau.

Scheinbar ohne Auswirkungen bleibt auf den ersten Blick die Freigabe der neuen Fahrtiefen auf der Schelde zum Ende des Jahres 2011, von der vor allem die Großcontainerschiffe profitieren sollten. Hier dürfte sich die stagnierende Gesamtnachfrage in Verbindung mit der Vollausslastung des größten Einzelterminals (MSC-Home Terminal) bremsend auf die Gesamtumschlagentwicklung ausgeübt haben.

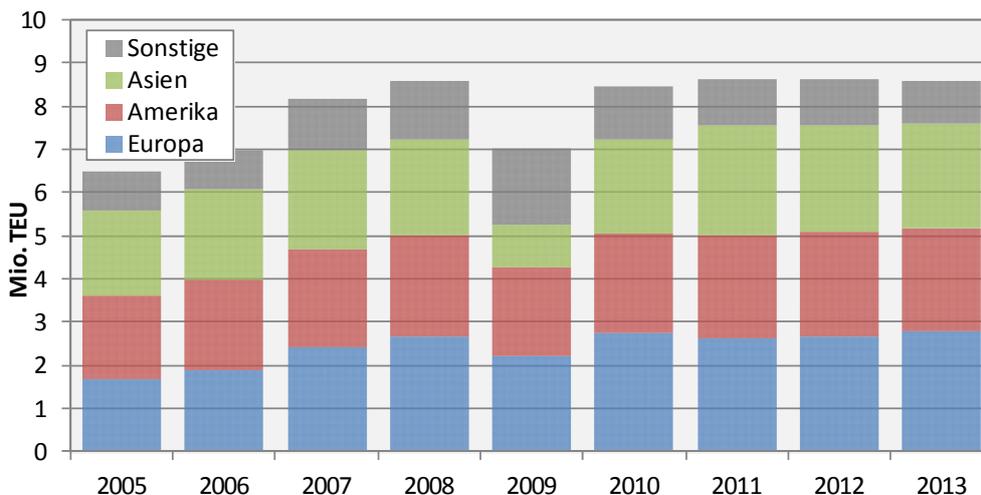
Abb. 36 Marktanteile des Hafens Antwerpen an der Schiffskapazität der Deepsea-Linien 1995-2014



Quelle: ISL auf Basis MDS Transmodal

An der Fernost-Nordeuropa-Kapazität hatte der Hafen Antwerpen zunächst einen für seine Größe nur geringen Anteil. Ende der 90er Jahre beginnen mehrere Liniendienstanbieter, den Hafen in ihre Fahrpläne zu integrieren und der Marktanteil wächst – allerdings ohne erkennbare Auswirkungen auf die Entwicklung des Umschlags. Dies scheint erst in den Jahren 2010 und 2011 zu gelingen, in denen MSC beginnt, den Hafen mit einem zusätzlichen Fernost-Nordeuropa-Dienst einerseits und deutlich größeren Einheiten auf den bestehenden Asiendiensten andererseits anzuliefern. Der Hafen verlor in diesem Fahrtgebiet zuletzt Marktanteile, was unter anderem daran lag, dass Maersk und CMA-CGM, deren auf den Fernostrouten eingesetzte Schiffe zuletzt immer größer wurden, den Hafen nur in geringem Umfang und mit durchschnittlich kleineren Einheiten anliefen.

Abb. 37 Entwicklung des Umschlags nach Fahrtgebieten in Antwerpen 2005-2013



Quelle: ISL, Basis: NECTM

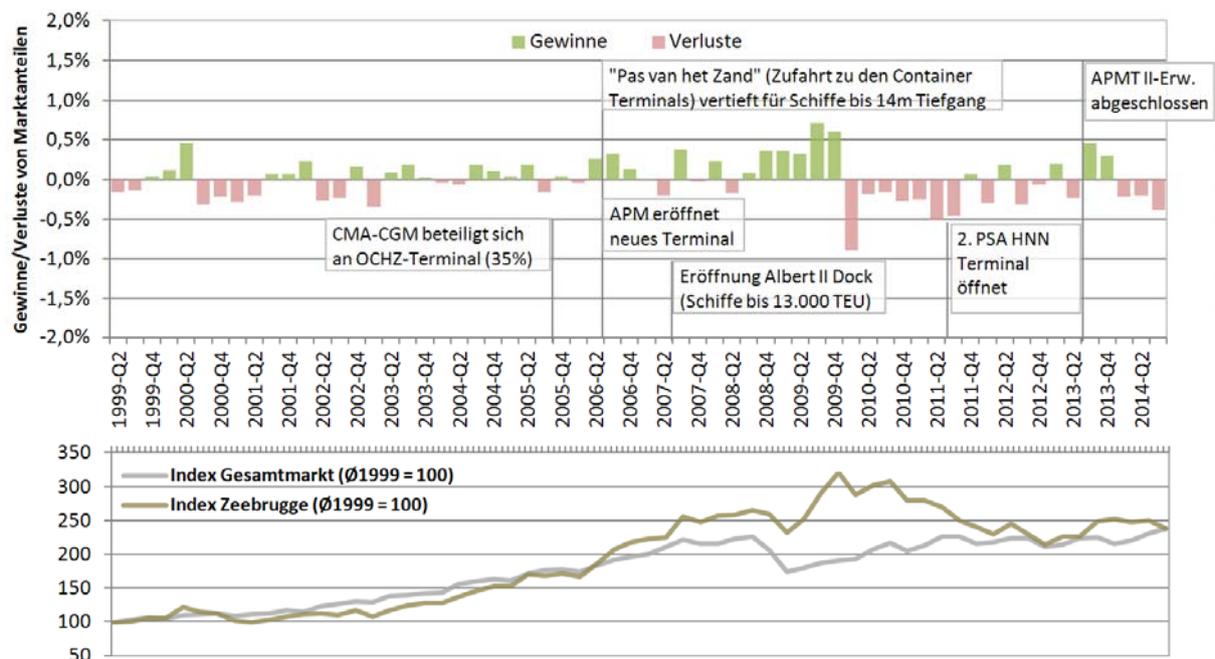
Im Jahr 2009 scheint ein Problem in der strukturellen Datenerfassung vorzuliegen, sodass die regionale Verteilung des Umschlags nicht vollständig sauber interpretierbar ist. Auf Gesamtebene

kann festgehalten werden, dass sich der Umschlag in Antwerpen im Jahr 2011 von den Auswirkungen der Krise erholt und einen neuen Höchstwert erreicht hat. Seitdem jedoch stagniert die Entwicklung.

Zeebrügge

Der Umschlag im Hafen Zeebrügge konnte sich zur Jahrtausendwende 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, machte sich die positive Entwicklung der Europa- und Asienverkehre voll bemerkbar und ließ den Hafen von Umschlagrekord zu Umschlagrekord eilen.

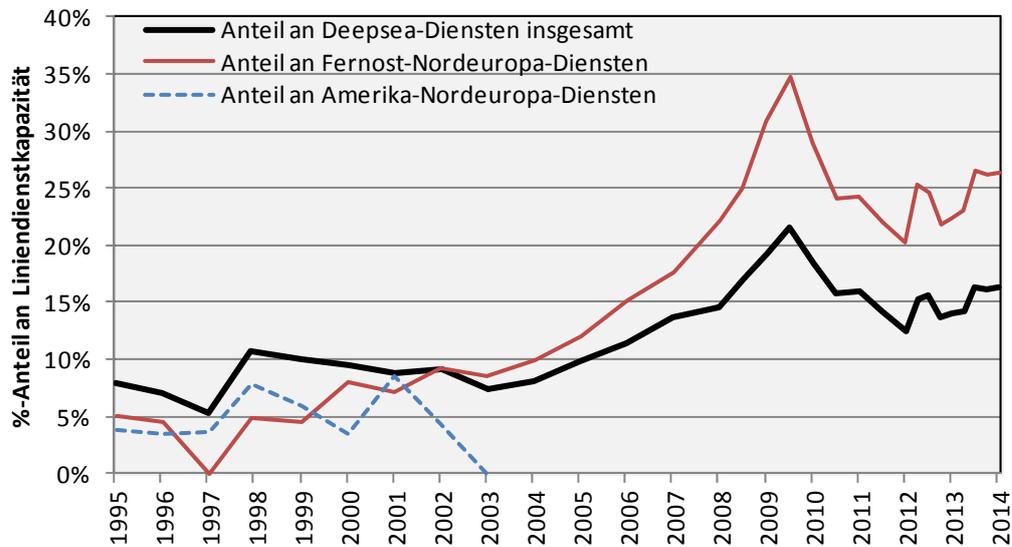
Abb. 38 Quartalsweise Entwicklung der Marktanteile des Hafens Zeebrügge 1999-2014



Quelle: ISL 2014 auf Basis ISL Monthly Container Port Monitor/Global Port Tracker

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 Zeebrügge 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. Aufgrund der erheblichen Marktanteilsgewinne im Jahr 2009 war Zeebrügge als einziger der betrachteten Häfen in der Lage, in diesem Jahr eine positive Mengenentwicklung vorzuweisen. In den Folgejahren hat der kleinere der beiden belgischen Hub-Häfen allerdings wieder deutlich Marktanteile verloren, so dass insgesamt von Anfang des Jahrtausends bis Mitte 2014 weder Anteile gewonnen, noch verloren wurden.

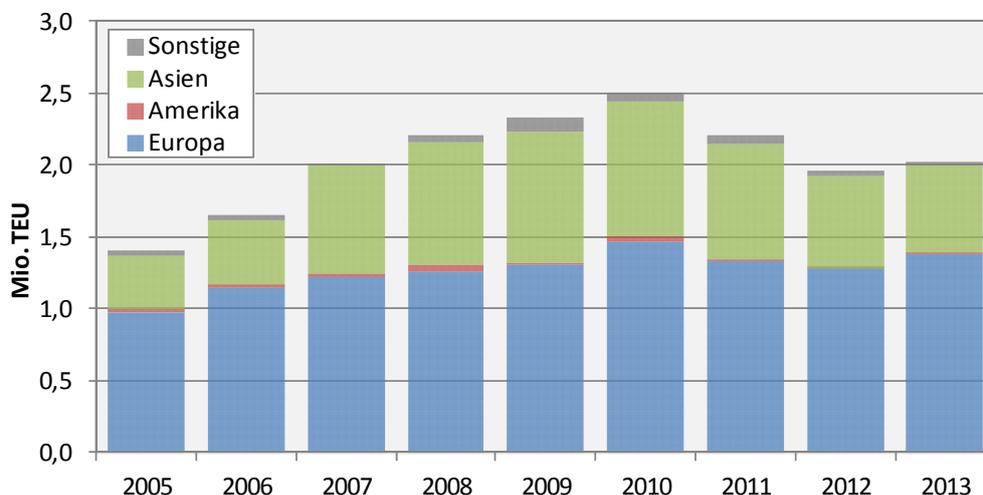
Abb. 39 Marktanteile des Hafens Zeebrügge an der Schiffskapazität der Deepsea-Linien 1995-2014



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 das Schiffsgrößenwachstum der Dienste konnte Zeebrügge seinen Marktanteil bis 2003 verteidigen und in den folgenden Jahren durch eine rasante Aufstockung zusätzlicher Dienste deutlich ausbauen. Im Sommer 2009 erreichte diese Entwicklung einen vorläufigen Höhepunkt und der kleinere belgische Containerhafen erreichte einen Marktanteil von rund 35 % an der Fernost-Nordeuropa-Kapazität. Der Einbruch in den Folgejahren ist vor allem durch die Reederei Maersk zu erklären, die ihre Fernost-Nordeuropa-Dienste von 5 auf 2 reduziert haben. Generell ist durch die phlegmatische Nachfrageentwicklung auf dieser wichtigen Hauptschlagader des Welthandels in Verbindung mit dem erheblichen Schiffsgrößenwachstum die Anzahl der für das Handelsaufkommen benötigten Dienste zwischen 2009 und 2013 gesunken – aber der Einbruch der Maersk-Dienste in Zeebrügge steht in keinem Verhältnis dazu. Direkte Verbindungen (also ohne den Anlauf eines weiteren Fahrtgebietes) zwischen Zeebrügge und Amerika existieren seit dem Jahr 2003 nicht mehr.

Abb. 40 Entwicklung des Umschlags nach Fahrtgebieten in Zeebrügge 2005-2013



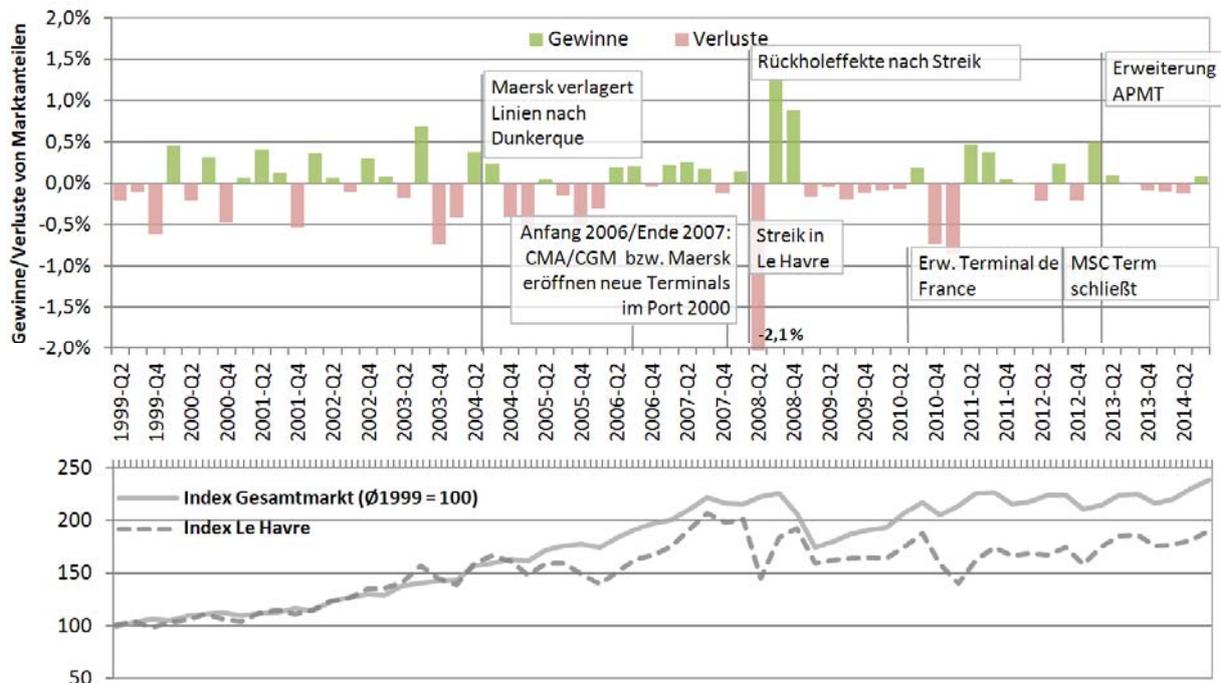
Quelle: ISL, Basis: NECTM

Die Entwicklung Zeebrügges im Krisenjahr 2009 ist durchaus beeindruckend. Die Erholung des Gesamtmarktes im Jahr 2010, die auch in Zeebrügge den Umschlag weiter anhebt, täuscht dabei darüber hinweg, dass der Hafen in diesem Jahr bereits wieder deutlich an Marktanteil verliert. In den Folgejahren war es vor allem der Umschlag mit Fernost, der nach einem Rekordvolumen von rund 0,9 Mio. TEU im Jahr 2010 stagnierte bzw. leicht rückläufig war und im Jahr 2013 lediglich rund 0,6 Mio. TEU erreichte.

Le Havre

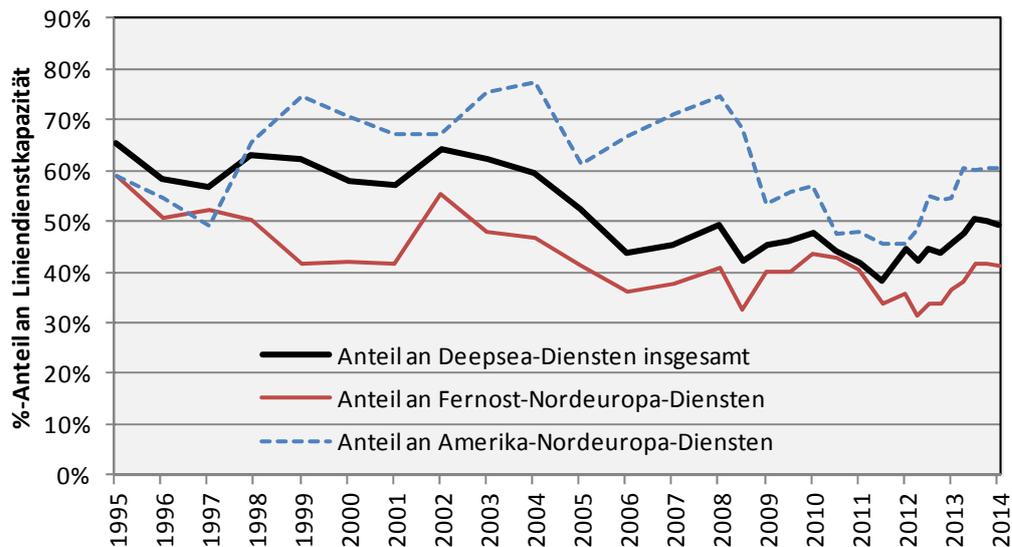
Bis zum Ende des Jahres 2004 konnte der französische Hafen Le Havre in etwa mit dem Markt wachsen. Um das Jahr 2005 herum gingen dann erkennbar Marktanteile verloren. Hier dürfte sich der Weggang einiger Linien der Reederei Maersk negativ ausgewirkt haben. Mit den neuen Terminalanlagen des Port 2000 konnte teilweise Ladung zurückgewonnen 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. Zum Jahreswechsel 2010-2011 ist ein signifikanter Einbruch der Marktanteile zu beobachten, von dem sich der westlichste der Nordrangehäfen bis dato nur teilweise erholt hat. Zum Anfang der 2000er Jahre belief sich der Marktanteil Le Havres auf 7 bis 8 % in den Jahren 2013 und 2014 erreichte er lediglich rund 6 %.

Abb. 41 Quartalsweise Entwicklung der Marktanteile des Hafens Le Havre 1999-2014



Quelle: ISL 2014 auf Basis ISL Monthly Container Port Monitor/Global Port Tracker

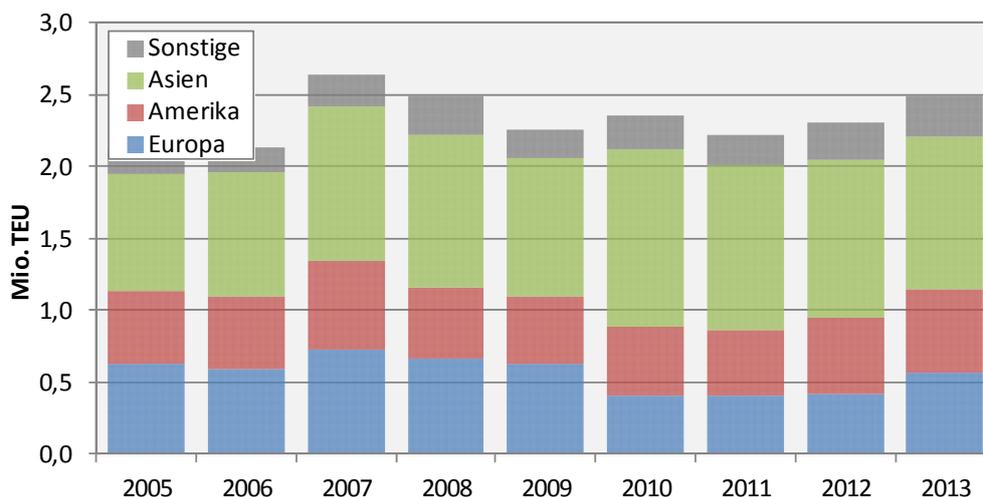
Abb. 42 Marktanteile des Hafens Le Havre an der Schiffskapazität der Deepsea-Linien 1995-2014



Quelle: ISL auf Basis MDS Transmodal

Anfang des Jahres 2014 wurde der französische Hafen insgesamt noch von rund 50 % der Deepsea-Liniendienste angelaufen. Ein Wert, der in keinem Verhältnis zum rund 6 %-igen Marktanteil des Nordrangeumschlags steht und der vor allem durch die wirtschaftsgeografische Lage des französischen Hafens begründet sein dürfte, die ihn besonders gut als ersten oder letzten Anlaufhafen eignet. Der Anteil an der Fernost-Europa-Kapazität schwankte in den letzten rund zehn Jahren um 40 Prozent. Alle großen Liniendienstanbieter sind dabei entweder direkt oder über einen Allianzpartner vertreten.

Abb. 43 Entwicklung des Umschlags nach Fahrtgebieten in Le Havre 2005-2013



Quelle: ISL, Basis: NECTM

Der Umschlag Le Havres erreichte im Jahr 2007 einen vorläufigen Höchstwert. Aufgrund des Streiks im Jahr 2008 fällt der Mengeneinbruch des Jahres 2009 vergleichsweise gering aus. In den Jahren von 2010-2012 ist der Umschlag geprägt durch die Markterholung einerseits sowie den Marktanteilsverlust andererseits. Im Jahr 2013 gewann der Hafen in dem stagnierenden Gesamtmarkt leicht Marktanteile (in den Jahren 2010 und 2011 lag der Anteil Le Havre zeitweise unter 6 %).

3.3.3 Umschlag, Kapazitäten und bekannte Terminalausbauprogramme der Hauptnordrangehäfen

Der Containerumschlag der Nordrangehäfen hat sich bis zur globalen Rezession 2008/2009 mit einer unaufhaltbar scheinenden Dynamik entwickelt. Das vordringlichste Problem der Hafenbetriebe wird in diesen Jahren weniger der in der Fachliteratur debattierte „Hafenwettbewerb“, sondern vielmehr die Frage gewesen sein, wie ein solches Wachstum noch zu bewältigen sein könnte, wenn es über weitere Jahre anhalten würde. Entsprechend wurden insbesondere in den Boomjahren zahlreiche Kapazitätsentwicklungsprojekte angestoßen, die zum Teil bereits die Kapazität der Nordrangehäfen erweitert haben oder dies in den nächsten Jahren werden. Dieser Abschnitt widmet sich daher hafengebunden zunächst der folgenden Fragestellung:

- „Welche Auslastung ist aktuell in den Nordrangehäfen zu beobachten, welche Ausbauvorhaben sind bekannt und welche Auswirkungen ergeben sich daraus ggf. auf den „Hafenwettbewerb“ der Zukunft?“

Das Konzept der Kapazität eines Containerterminals ist dabei nicht unumstritten. Je nach Ansatz, Betrachtung oder Berechnungsverfahren finden sich in verschiedenen Branchenstudien teilweise voneinander abweichende Bewertungen der Kapazität der gleichen Terminals. Darüber hinaus schätzen die Terminalbetriebe selbst ihre Kapazität oft anders ein, als dies in den Studien zu lesen ist. Aus Gründen der einheitlich vergleichbaren Darstellung basieren die folgenden Auswertungen der Terminalkapazitäten auf den Einschätzungen der aktuellsten (2012) Studie von Ocean Shipping Consultants (=OSC), „North European Container Port Markets to 2025“.

Des Weiteren war in den Jahren vor der Krise zu beobachten, dass sich Terminalbetriebe und Reedereien gezielt gemeinsam um die neuen, von den Hafenbehörden ausgeschriebenen Konzessionen bewarben. Nach Einschätzung des ISL ging es den Containerliniendienstbetreibern dabei weniger um vertikale Integration, sondern tendenziell eher um die Absicherung von Kapazitäten in einem auf einen akuten Kapazitätsengpass zulaufenden Gesamtmarkt.

Aus Sicht der Terminalbetreiber dürfte dabei ein zentraler Anreiz darin gelegen haben, die Wahrscheinlichkeit, als Gewinner aus einem Ausschreibungsverfahren hervorzugehen, durch eine Reedereibeteiligung zu erhöhen, da – so die vermutete Logik – ein solcher Unternehmensverbund aus sich heraus eine erfolgreichere Projektentwicklung gewährleisten könnte, als ein Terminalbetreiber allein.

Das Ergebnis dieses Prozesses ist bereits heute zu erkennen: Der Hamburger Hafen, in dem es seit Jahren keine neuen Konzessionen gab, hält mit einem sehr geringen Beteiligungsgrad (Hapag Lloyd hält 25% am CTA) insgesamt eine besondere Stellung innerhalb der Nordrangehäfen inne. Seine Pendanten waren demgegenüber bereits in den letzten Jahren durch relativ hohe Beteiligungsgrade von Linienreedereien gekennzeichnet. Und dieser Anteil wird – basierend auf den bekannten Ausbauvorhaben sowie der teilnehmenden Akteure – zukünftig weiter steigen.

Die zweite Fragestellung lautet daher:

- „Welche Nordrangeterminals können Reedereien oder Reedereiverbänden zugeordnet werden und wie hat sich der Umschlag an diesen Anlagen bisher entwickelt?“

Zur Beantwortung dieser Frage wurden mehrere Jahrgänge der Branchenstudie „Global Container Terminal Operators“ der Analysten von Drewry Shipping Consultants ausgewertet. Die Analysen sollen Anhaltspunkte für die zukünftige Wettbewerbsintensität liefern, die sich ggf. aus den kurzfristigen Überkapazitäten der Häfen einerseits und den Anteilseignerstrukturen andererseits ergeben.

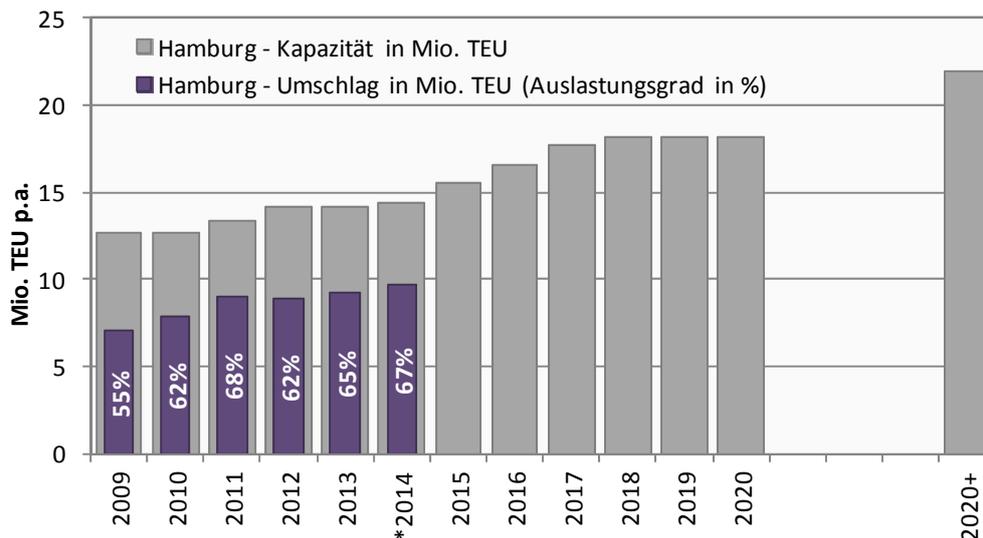
Hamburg

Der Umschlag des Hamburger Hafens hat sich von dem Einbruch der Krise mittlerweile erholt und schickt sich gemäß den Prognosen des Global Port Trackers an, im Jahr 2015 die Marke von 10 Mio. TEU zu durchstoßen. Im laufenden Jahr 2014 zeichnet sich eine Auslastung von rund zwei Dritteln (67%) der Terminalkapazitäten ab. Letztere sollen laut OSC-Prognose zum Jahr 2018 ein Niveau von rund 18 Mio. TEU erreichen. OSC gehen dabei von den folgenden kurzfristigen Ereignissen (bis einschließlich 2018) aus:

- Abschluss der Erweiterung des Burchardkais
- Liegeplatz 5 am Container Terminal Altenwerder
- Terminalerweiterung Eurogate (Westerweiterung)

In der langfristigen Perspektive gehen die Analysten dabei von einer zusätzlichen Kapazität von 3,5 – 4,0 Mio. TEU am Terminal Steinwerder aus.

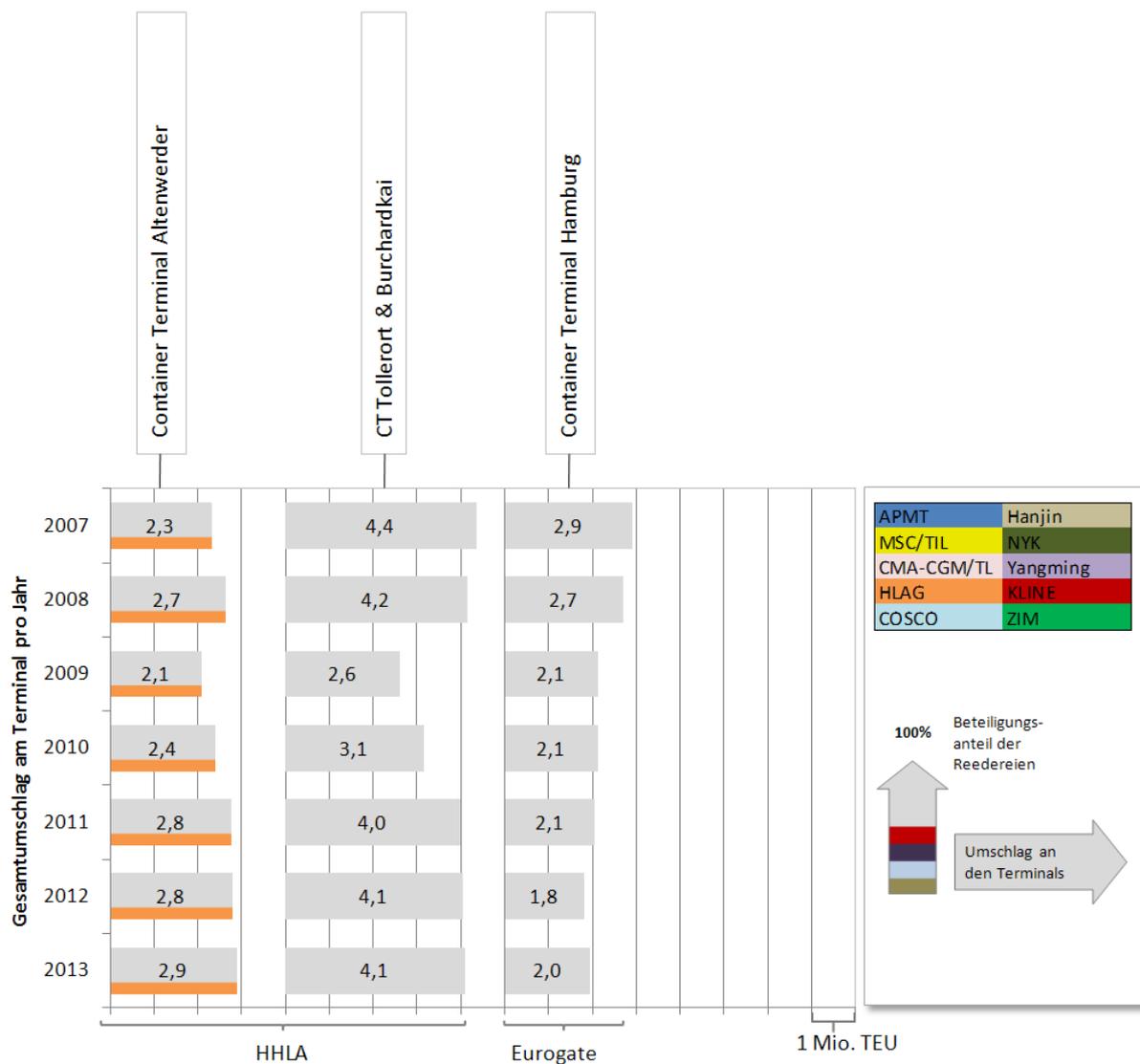
Abb. 44 Containerumschlagentwicklung 2009-2014 und Kapazitätsprognose der Containerterminals bis 2020/2020+ , Hamburg



Quelle: ISL 2014 auf Basis Ocean Shipping Consultants / Global Port Tracker und eigenen Schätzungen*=Vorl. Schätzung

Der drastische Mengeneinbruch des Jahres 2009 scheint zunächst alle Terminals gleich zu betreffen. Während sich der Umschlag (basierend auf den Angaben von Drewry) an den HHLA Terminals (vor allem am Terminal Altenwerder) mittlerweile stabilisiert und neue Höchstwerte erreicht hat, konnte sich der Umschlag am Eurogate „Container Terminal Hamburg“ bis dato praktisch nicht von den Auswirkungen der Krise erholen.

Abb. 45 Containerumschlag nach an individuellen Terminals und Beteiligungsgrad der Reedereien 2007-2013, Hamburg



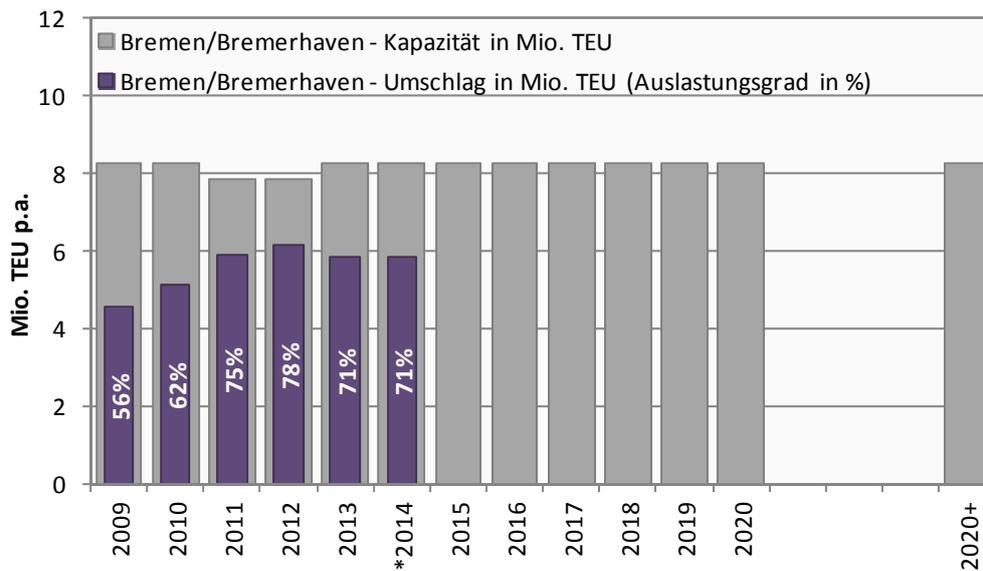
Quelle: ISL 2014 auf Basis Drewry Shipping Consultants und eigenen Schätzungen

Es bestehen also aktuell und auch in den kommenden Jahren Kapazitätsreserven, so dass der Hafen zusätzliche Marktanteilsgewinne aufnehmen könnte und ggf. Eurogate spätestens nach erfolgter Westerweiterung aktiv nach zusätzlichen Marktanteilen greifen wird, um seine Kapazitätsauslastung zu verbessern. Eine finanzielle Beteiligung von Reedereien an bestehenden Terminals ist weniger wahrscheinlich, jedoch könnte bei der Realisierung eines Containerterminals im Bereich Steinwerder ggf. ein Dedicated Terminal entstehen.

Bremerhaven

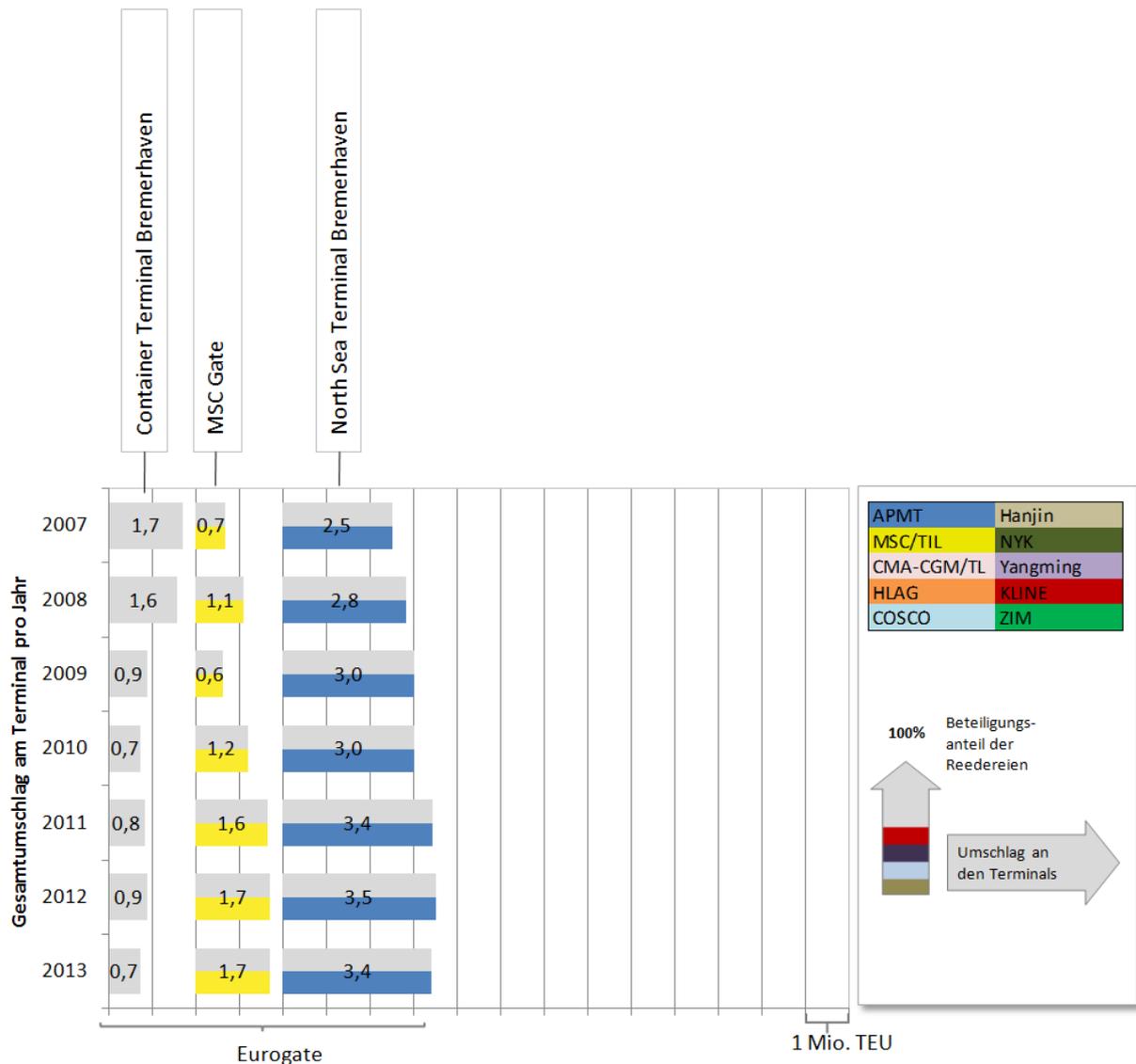
Die Kapazität der bremischen Häfen wird bei OSC mit knapp mehr als 8 Mio. TEU pro Jahr angegeben und Erweiterungsprojekte sind den Analysten nicht bekannt. Der temporäre Einbruch der Kapazitäten ist durch eine vorübergehende Umwidmung der Containerflächen für den Umschlag von Windenergieanlagen zu erklären. Von der Krise hat sich der Umschlag an der Weser mittlerweile erholt und die Auslastung der Anlagen dürfte im Jahr 2014 durchschnittlich rund 71 % erreichen.

Abb. 46 Containerumschlagentwicklung 2009-2014 und Kapazitätsprognose der Containerterminals bis 2020/2020+, Bremen/Bremerhaven



Quelle: ISL 2014 auf Basis Ocean Shipping Consultants / Global Port Tracker und eigenen Schätzungen*=Vorl. Schätzung

Abb. 47 Containerumschlag nach an individuellen Terminals und Beteiligungsgrad der Reedereien 2007-2013, Bremen/Bremerhaven



Quelle: ISL 2014 auf Basis Drewry Shipping Consultants und eigenen Schätzungen

Der Blick auf die Terminalstrukturen zeigt mehrere bemerkenswerte Entwicklungen:

- Der Umschlag am Container Terminal Bremerhaven ist in der Krise deutlich eingebrochen und hat sich bis dato nicht erholt,
- Der Umschlag am MSC-Gate bricht zunächst deutlich ein, erholt sich aber in der Folge stark
- Der Umschlag am North Sea Terminal Bremerhaven zeigt sich scheinbar unbeeinträchtigt von der Krise und erreicht seit dem Jahr 2011 näherungsweise Vollaustattung (Drewry geht für das Terminal von einer Kapazität von 3,5 Mio. TEU aus).

In den kommenden Jahren bietet das Multi-User-Terminal Container Terminal Bremerhaven allem Anschein nach noch größere Kapazitätsreserven, während die reedereieigenen Terminals offenbar gut ausgelastet sind.⁷ Langfristig ist nicht damit zu rechnen, dass Bremerhaven in großem Maße aktiv nach zusätzlichen Marktanteilen greift.

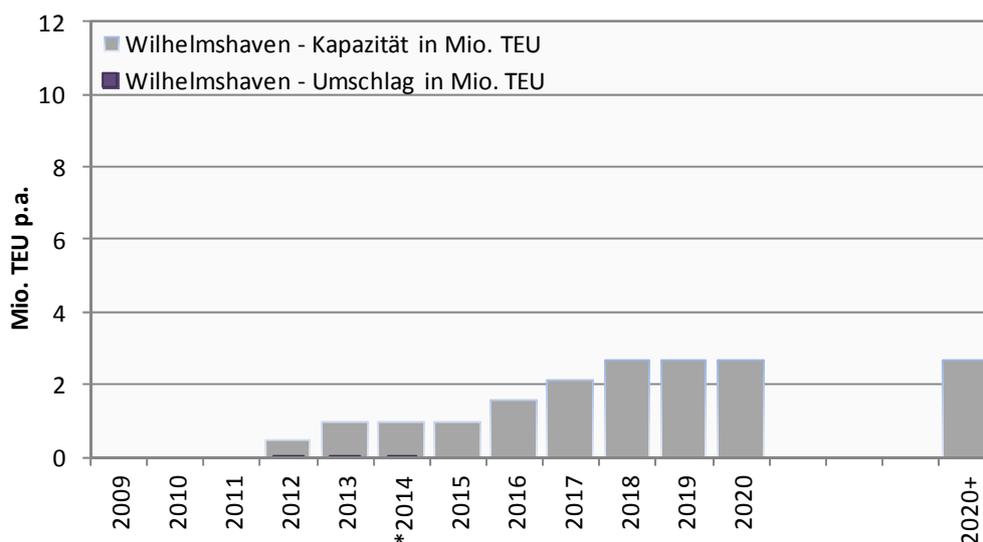
⁷ Durch die durchgehende Kaje und Eurogate als gemeinsamen Betreiber aller Terminals sind Verschiebungen zwischen den Terminals möglich.

Wilhelmshaven

Der in den Vorjahren dringlich herbeigesehnte Markteintritt des JadeWeserPorts erfolgte schließlich zu einem denkbar ungünstigen Zeitpunkt, an dem die Containerlinien einerseits bzw. die Terminalbetreiber andererseits mit hohen bzw. erkennbaren Überkapazitäten zu ringen hatten. Insofern ist es nachvollziehbar, dass die Bereitschaft der Logistikbranche, etablierte Transportketten zu verlassen zunächst noch gebremst war. Mit einem Umschlag von rund 0,1 Mio. TEU blieb das Container Terminal Wilhelmshaven im Jahr 2013 sicherlich hinter den Erwartungen der Betreiber APMT und Eurogate zurück. Der 30 %-ige Anteil von APMT hat sich hier bislang kaum hilfreich auf die Umschlagentwicklung ausgewirkt, was sich aber im Jahr 2015 mit den neuen Diensten der 2M-Allianz ändern dürfte, die den Hafen in gleich zwei ihrer Fernost-Asien-Verbindungen zu integrieren beabsichtigen. Gemäß der Anlaufreihenfolge dürfte der Schwerpunkt dabei auf Export-Ladung liegen.

Die Kapazität wird von OSC mit 2,7 Mio. TEU angegeben. Eine zweite Ausbaustufe wird derzeit untersucht, Zeitpunkt des Markteintritts und Kapazität sind jedoch noch nicht gesichert.

Abb. 48 Containerumschlagentwicklung 2009-2014 und Kapazitätsprognose der Containerterminals bis 2020/2020+, Wilhelmshaven



Quelle: ISL 2014 auf Basis Ocean Shipping Consultants und eigenen Schätzungen*=Vorl. Schätzung

Der Umschlag in Wilhelmshaven blieb bisher hinter den Erwartungen der Betreiber zurück. Die Containerlinien, die Wilhelmshaven derzeit anlaufen, haben sämtlich auch Bremerhaven im Fahrplan, so dass unklar ist, wie hoch der Anteil der Container sein wird, die in Wilhelmshaven umgeschlagen werden. Sowohl Eurogate als auch APMT haben jedoch ein Interesse daran, langfristig den Terminal wirtschaftlich auszulasten – entweder durch eine Umverteilung der durch Maersk und seine Partner generierten Mengen zwischen Bremerhaven und Hamburg, oder durch die Akquisition neuer Liniendienste Dritter.

Rotterdam

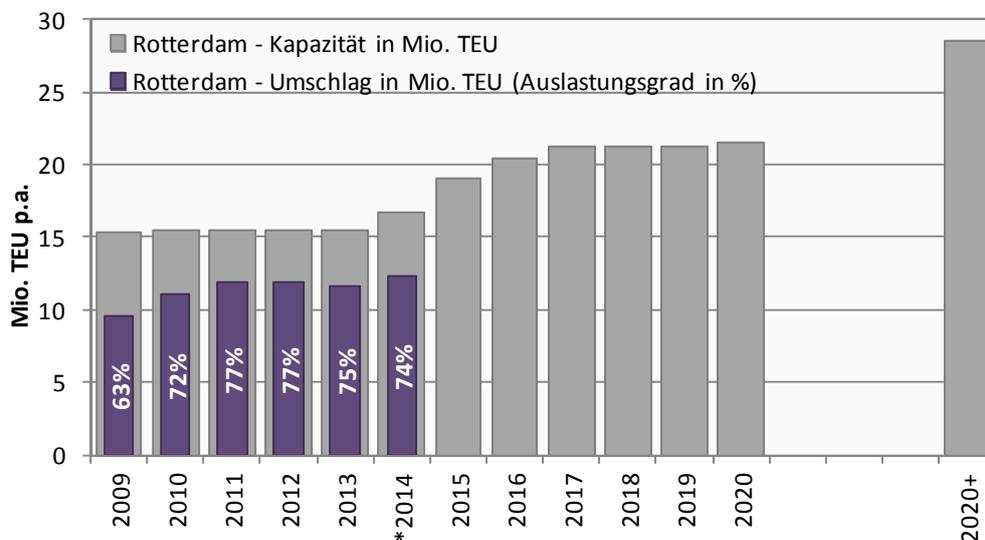
Die Auslastung der Terminals in Rotterdam hat sich aufgrund der Marktanteilsgewinne seit dem Jahr 2009 deutlich verbessert. Im Jahr 2014 dürfte ein Auslastungsgrad von durchschnittlich rund 74 % erreicht werden, wobei die folgende Darstellung in Anlehnung an OSC bereits davon ausgeht, dass der dem Hafen zum Jahreswechsel 2014/2015 bevorstehende Kapazitätssprung auch tatsächlich bereits in Teilen in 2014 wirksam wird, wenn das APMT-Terminal auf der Maasvlakte II einerseits und das DPW Rotterdam World Gateway (hieran beteiligt, die Mitglieder der ehemaligen „New World“-Alliance und CMA CGM) andererseits, den Betrieb aufnehmen.

Langfristig gehen die Analysten von OSC davon aus, dass sowohl das:

- AMPT Maasvlakte II Terminal, als auch das
- DPW Rotterdam World Gateway, als auch das
- Euromax-Terminal,

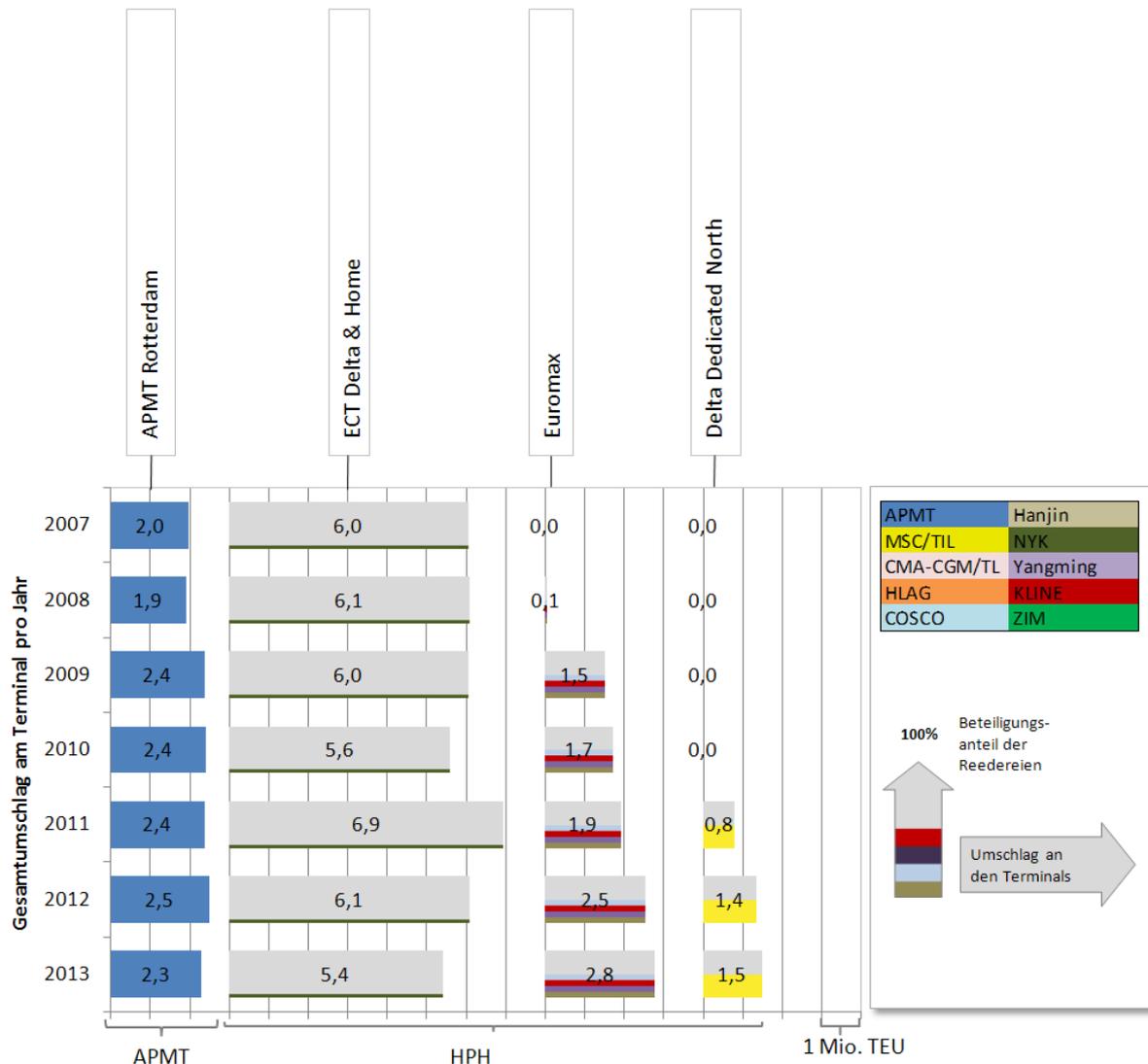
von denen für die beiden Erstgenannten der Markteintritt zum Jahreswechsel 2014/2015 erwartet wird, weiter deutlich ausgebaut werden. Kurzfristig steigt die Kapazität der niederländischen Containerterminals dadurch auf mehr als 20 Mio. TEU pro Jahr, langfristig sind rund 28,5 Mio. TEU denkbar – wenn alle Erweiterungen und Ausbauphasen realisiert werden.

Abb. 49 Containerumschlagentwicklung 2009-2014 und Kapazitätsprognose der Containerterminals bis 2020/2020+, Rotterdam



Quelle: ISL 2014 auf Basis Ocean Shipping Consultants / Global Port Tracker und eigenen Schätzungen *=Vorl. Schätzung

Abb. 50 Containerumschlag nach an individuellen Terminals und Beteiligungsgrad der Reedereien 2007-2013, Rotterdam



Quelle: ISL 2014 auf Basis Drewry Shipping Consultants und eigenen Schätzungen

Aus Sicht des Hafens Rotterdam ist das im Jahr 2009 in den Betrieb gegangene Euromax-Terminal, an dem die CHKY-Allianz beteiligt ist, auf den ersten Blick eine Erfolgsgeschichte. Allerdings täuscht die Abbildung darüber hinweg, dass in den Jahren 2007 und 2008 jeweils noch rund 2 Mio. TEU umgeschlagen wurden, die sich anhand der Drewry-Studien keinen Terminals zuordnen lassen. Mittlerweile, genauer: in den letzten drei Jahren addiert sich der Umschlag der einzelnen Terminals in etwa passend zum Gesamtumschlag.

Gemäß den Analysen von Drewry ist das Euromax-Terminal aktuell stark ausgelastet. Rechnerisch ergab sich für das Jahr 2013 ein Auslastungsgrad von rund 110 %. Etwas Spielraum hatten an dieser Stelle demgegenüber noch die APMT-Anlagen, die zu lediglich rund zwei Dritteln ausgelastet waren. Eine interessante Entwicklung ist der im Jahr 2011 sprunghaft ansteigende Containerverkehr am HPH-Delta Dedicated North Terminal, an dem die MSC-Nahe „Terminal Investments Limited“ (=TIL) beteiligt ist. Dabei dürfte es sich im Wesentlichen um den „überlaufenden“ Verkehr des seit dem Jahr 2011 an seiner Kapazitätsgrenze operierenden MSC Home Terminals (Antwerpen) handeln.

Zukünftig ist damit zu rechnen, dass die Reedereien, die an den neuen Terminals auf der Maasvlakte II beteiligt sind, Mengen aus anderen Häfen nach Rotterdam verlagern werden, so dass diese eine wirtschaftliche Auslastung erreichen. Mit steigendem Marktvolumen werden sich diese Mengen langfristig wieder gemäß wirtschaftsgeographischer Faktoren (Hinterland- und Feederkosten) verteilen.

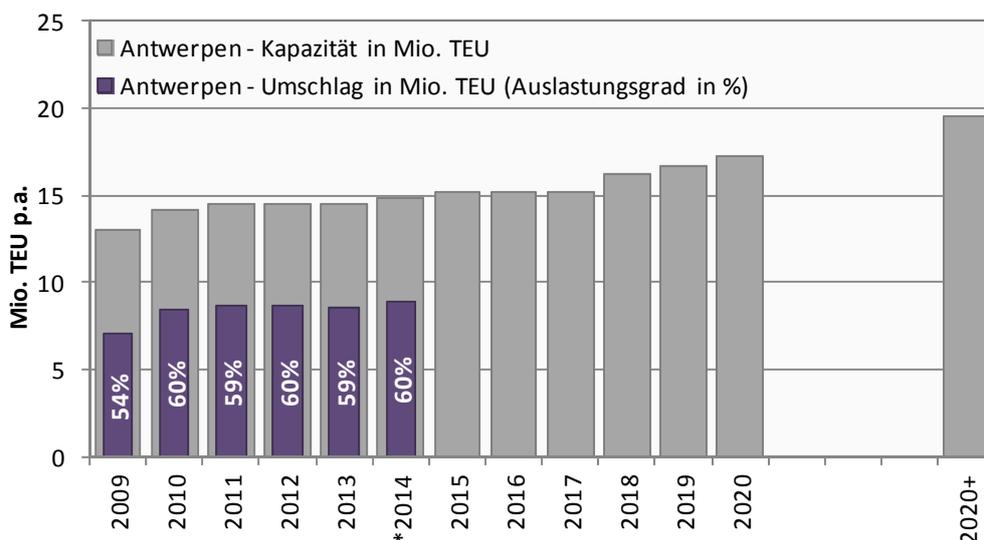
Antwerpen

Mit dem leichten Wachstum, das der Global Port Tracker im Jahr 2014 für den größten belgischen Containerhafen erwartet einerseits und dem leichten Anstieg der Umschlagkapazitäten gemäß OSC andererseits ergibt sich für Antwerpen im Jahr 2014 ein rechnerischer Auslastungsgrad von rund 60 %. Zu den kurz- und langfristigen Kapazitätserweiterungen zählten OSC im Jahr 2012 die volle Ausbaustufe des PSA Deurganck Terminals sowie des DPW Antwerp Gateways.

Zu den aktuellen (und OSC in der Referenzstudie noch nicht bekannten Entwicklungen) zählt, dass MSC (genauer gesagt: Terminal Investments Limited) dabei ist, seine Umschlagaktivitäten aus dem Delwaide-Hafen in den Deurganck-Hafen zu verlegen, da das bisherige MSC-Home-Terminal etwa seit 2011 an der Kapazitätsgrenze betrieben wurde und keine weiteren Expansionsmöglichkeiten hinter den Schleusen im Delwaide-Hafen bestanden. Der „Überlauf“ scheint sowohl in Bremerhaven als auch in Rotterdam an den TIL-Terminals seither sichtbar zu werden.

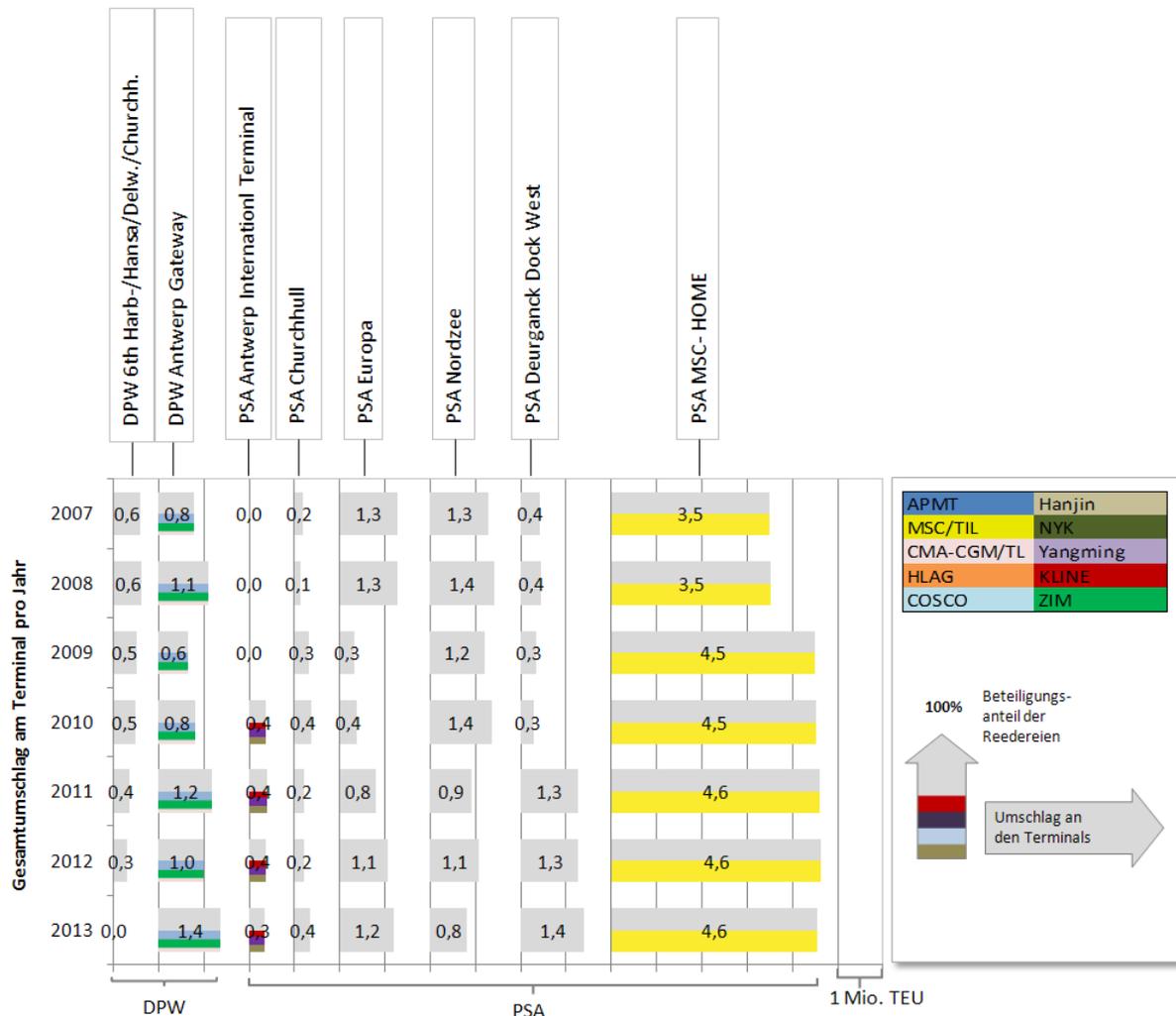
Gemäß den aktuellen Planungen wird dabei aus dem MSC Home Terminal und dem PSA-Deurganck-Dock dann ein „MSC PSA European Terminal“ mit bis zu 7 Mio. TEU jährlicher Kapazität auf der linken Seite der Schelde.

Abb. 51 Containerumschlagentwicklung 2009-2014 und Kapazitätsprognose der Containerterminals bis 2020/2020+, Antwerpen



Quelle: ISL 2014 auf Basis Ocean Shipping Consultants / Global Port Tracker und eigenen Schätzungen *=Vorl. Schätzung

Abb. 52 Containerumschlag nach an individuellen Terminals und Beteiligungsgrad der Reedereien 2007-2013, Antwerpen



Quelle: ISL 2014 auf Basis Drewry Shipping Consultants und eigenen Schätzungen, keine Daten für DPW 6th Harb/Hansa/Delw. Verfügbar in aktueller Studie.

Eine leichte Unschärfe ergibt sich in der Analyse des Umschlags nach Terminals. Seit mehreren Jahren ergeben die von Drewry den einzelnen Terminals im Hafen Antwerpen zugeschlüsselten Umschlagmengen ein Gesamtvolumen, das die in den Hafenstatistiken des belgischen Hafens ausgewiesenen Mengen übersteigt. Zu den möglichen Ursachen könnte zählen, dass Mengen überschätzt oder in den Befragungen zu hoch angegeben werden, einige Terminals doppelt erfasst werden oder dass der Binnenschiffumschlag an einigen Terminals mit in die Statistik rutscht. Die oben dargestellten Terminals schlugen – laut Drewry – im Jahr 2013 insgesamt 10,0 Mio. TEU um, der Gesamtumschlag des Hafens belief sich jedoch lediglich auf 8,6 Mio. TEU. Die Größenordnung des Fehlers ist mit den Vorjahren vergleichbar, muss jedoch berücksichtigt werden.

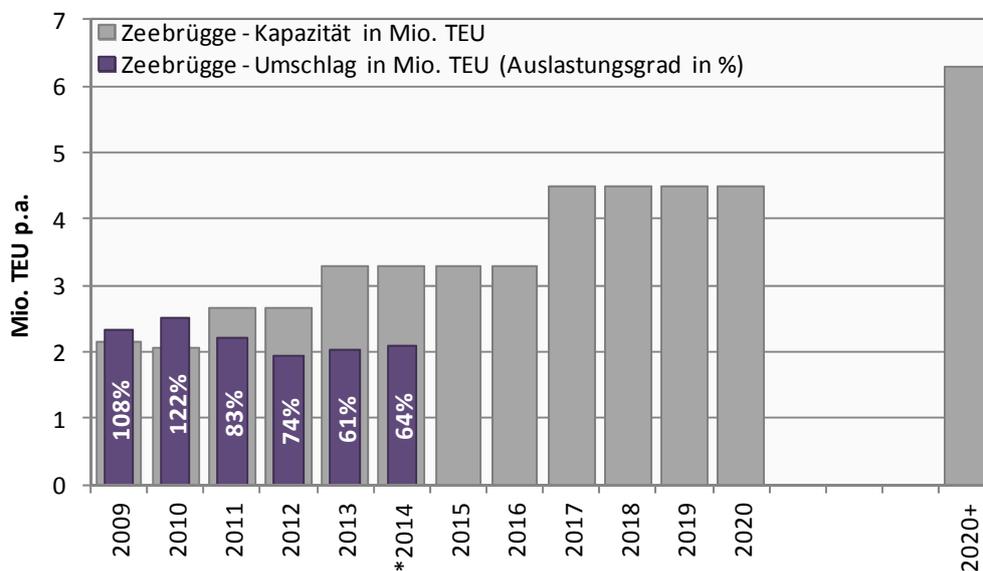
Zu den beachtlichsten Entwicklungen zählt die starke Entwicklung des MSC-Home Terminals, das für rund die Hälfte des Gesamtumschlags des belgischen Hafens verantwortlich ist (wenn man den Umschlag von jährlich rund 4,5 Mio. TEU mit dem vom Gesamthafen gemeldeten Umschlag vergleicht). Interessant ist auch, dass das Terminal im Jahr 2009 eine deutliche Auslastungssteigerung erfährt, die darauf hindeutet, dass MSC sich hier in der Krise verstärkt auf die Auslastung dieser großen Anlage konzentriert hat. Es ist also damit zu rechnen, dass die Kapazitäten am neuen Deurganckdock vergleichsweise zügig ausgelastet werden, ohne dass Verlagerun-

gen aus anderen Häfen notwendig sind. Auch für den gesamten Hafen Antwerpen sind langfristig keine wettbewerbsrelevanten Überkapazitäten absehbar.

Zeebrügge

Unter Berücksichtigung der Umschlagentwicklung und der in der OSC-Studie genannten Kapazitäten der Containerterminals in Zeebrügge ergibt sich für die Jahre 2009 und 2010 ein erheblicher Kapazitätsengpass im belgischen Zeebrügge. Die seitdem rückläufige/statische Mengenentwicklung einerseits und der Ausbau der Kapazitäten andererseits dürften im Jahr 2014 zu einer Auslastung von rund 64 % führen.

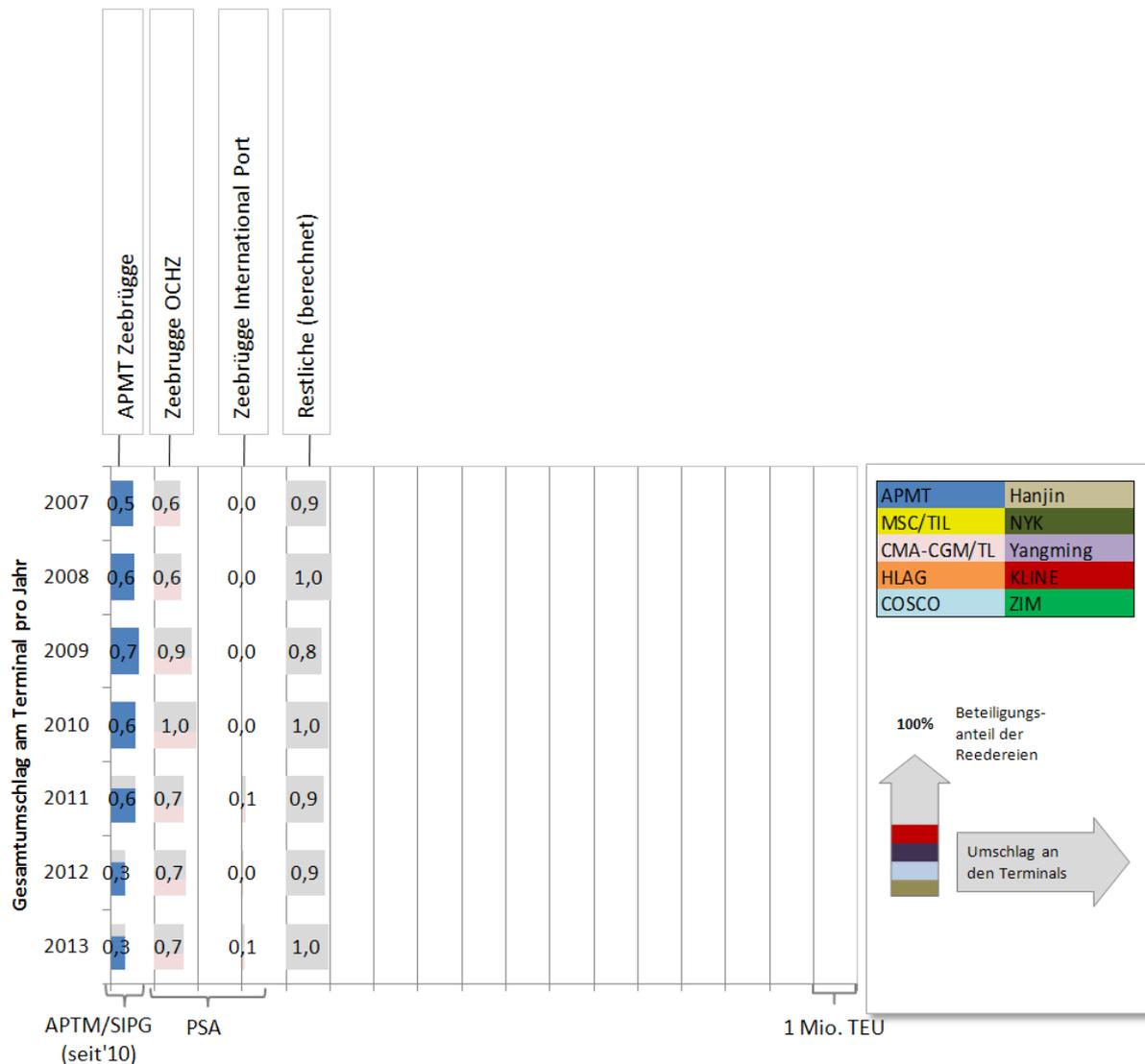
Abb. 53 Containerumschlagentwicklung 2009-2014 und Kapazitätsprognose der Containerterminals bis 2020/2020+, Zeebrügge



Quelle: ISL 2014 auf Basis Ocean Shipping Consultants / Global Port Tracker und eigenen Schätzungen *=Vorl. Schätzung

Im Jahr 2012 gingen OSC davon aus, dass der APMT Terminal in der kurzfristigen Perspektive (bis ca. 2018) sowie Anlagen von PSA in der kurz- und langfristigen Perspektive weiter deutlich ausgebaut werden. Kurzfristig stiege die Kapazität in dem belgischen Hafen dadurch auf mehr als 4 Mio. TEU, langfristig wäre eine Kapazität von mehr als 6 Mio. TEU realisierbar. Ob es tatsächlich kurzfristig zu dem vollen Ausbau der APMT-Kapazitäten kommt, scheint angesichts des nach und nach stattfindenden Rückzugs der APMT und der verlagerten Maersk-Liniendienste sowie der insgesamt drohenden Überkapazität zunächst fraglich. Der Wettbewerb betreffe ohnehin allenfalls in geringem Maße die deutschen Häfen.

Abb. 54 Containerumschlag nach an individuellen Terminals und Beteiligungsgrad der Reedereien 2007-2013, Zeebrügge



Quelle: ISL 2014 auf Basis Drewry Shipping Consultants und eigenen Schätzungen

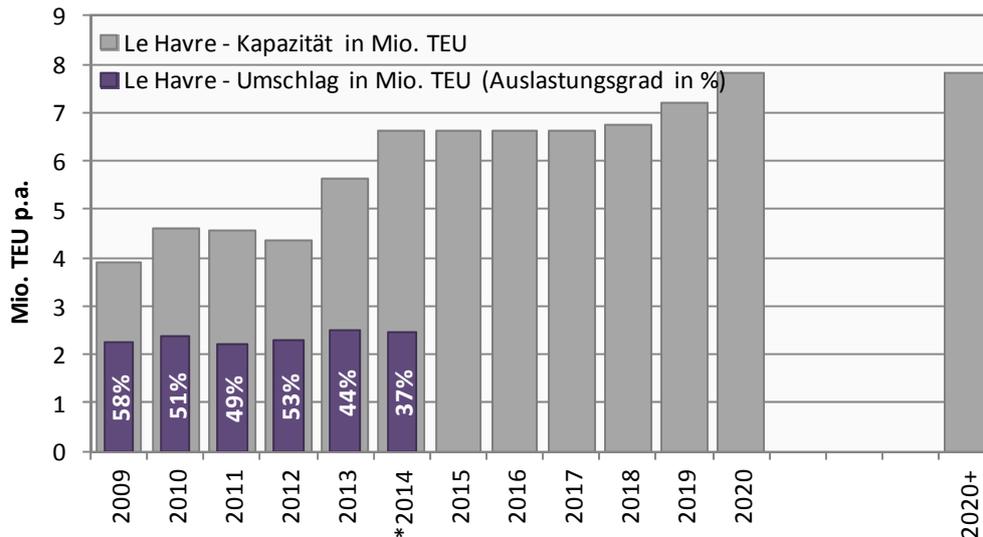
Die APMT-Anlagen in Zeebrügge, deren Gesamtkapazität auf rund 1 Mio. TEU geschätzt wird, waren im Jahr 2013 mit rund 300 Tsd. TEU nur unterdurchschnittlich ausgelastet. Nachdem APMT bereits in 2010 einen Anteil an SIPG verkaufte, wurde Anfang 2014 ein weiterer Anteil an die „China Shipping Terminal Development“ verkauft. APMT hält jedoch weiterhin 51 % der Anteile.

Sowohl das Terminal mit der APMT als auch das Terminal mit der CMA-CGM-Beteiligung weisen im Jahr 2009 eine überdurchschnittliche Entwicklung auf. Seit 2007 ergibt sich dabei ein Fehlbetrag von jährlich rund 1 Mio. TEU, der mit Hilfe der Drewry-Studie keinem Betrieb zugeordnet werden kann.

Le Havre

Wenn die Kapazitäten der neuen Terminalanlagen im französischen Le Havre tatsächlich den von OSC erwarteten Stand erreichen, würde die Auslastung im westlich gelegenen Nordrangehafen unter 40 % sinken. Unter Berücksichtigung aller geplanten Ausbauprojekte könnten langfristig Kapazitäten für rund 7,8 Mio. TEU/Jahr zur Verfügung stehen.

Abb. 55 Containerumschlagentwicklung 2009-2014 und Kapazitätsprognose der Containerterminals bis 2020/2020+, Le Havre

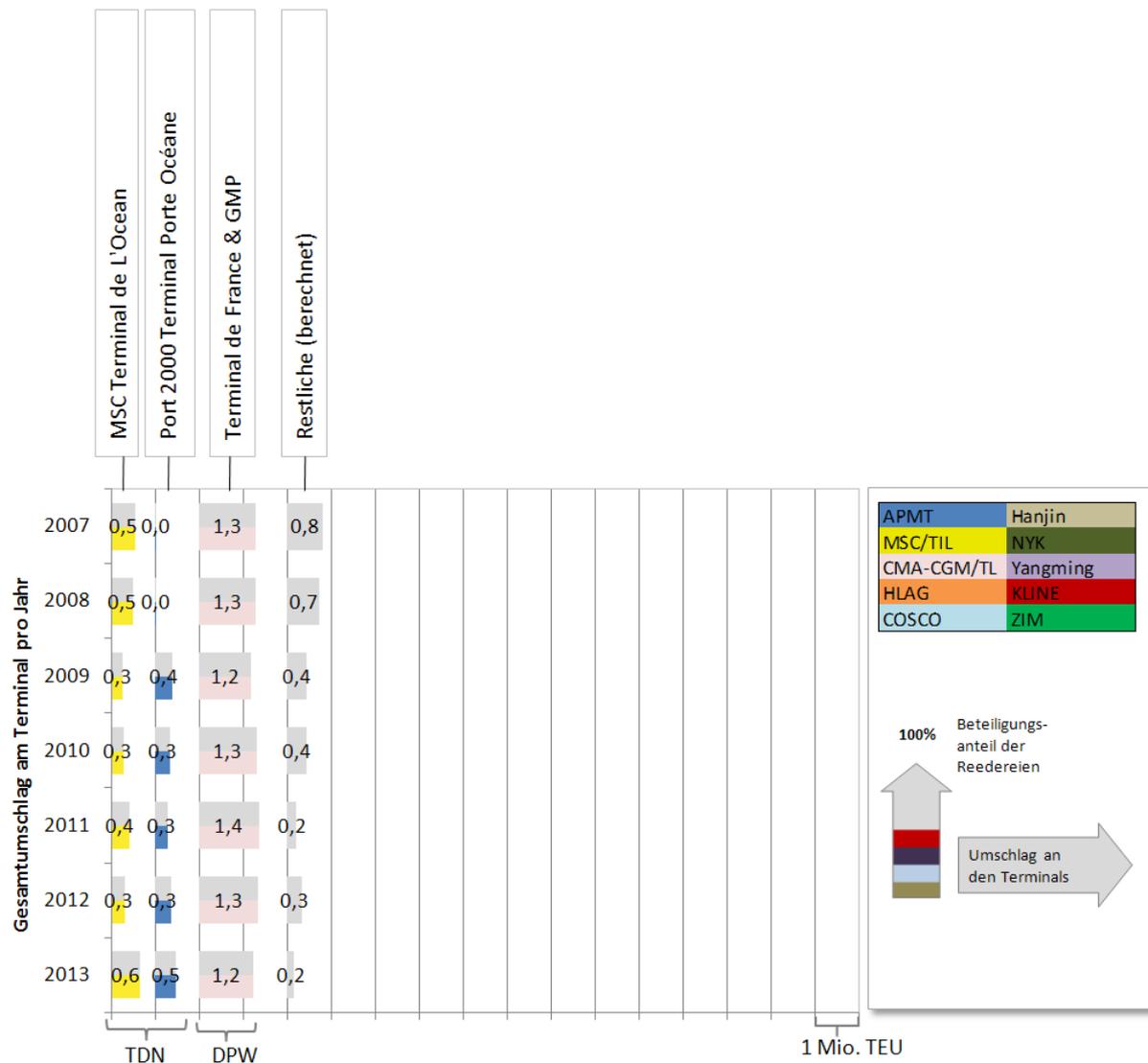


Quelle: ISL 2014 auf Basis Ocean Shipping Consultants / Global Port Tracker und eigenen Schätzungen *=Vorl. Schätzung

Der französische Hafen Le Havre hat folglich aktuell und bis auf weiteres mit erheblichen Überkapazitäten zu ringen. Aus Sicht der deutschen Nordseehäfen dürften diese jedoch zunächst höchstens indirekte Auswirkungen haben, da sich das Hinterland von Le Havre sowie das der deutschen Nordseehäfen praktisch nicht überlappen, sondern stattdessen durch das Hinterland der belgischen Häfen und Rotterdams getrennt werden. Über einen Dominoeffekt, also unter der Vermutung, dass durch den intensiven Wettbewerb zwischen dem französischen Hafen und den belgischen und niederländischen Häfen auch der Wettbewerb eben dieser Häfen und der deutschen Häfen zunimmt, wäre eine Zunahme der Wettbewerbsintensität denkbar.

Die geringe Kapazitätsauslastung in Le Havre könnte sich sogar noch verschärfen, da sich APMT weitestgehend aus diesem Markt zurückziehen wird. Im Sommer 2014 wurde bekannt, dass APMT beabsichtigt, seine Anteile an dem Joint-Venture dem Partner Perrigault zu verkaufen. Dieser Rückzug eines reedereinahen Terminalbetreibers in dieser Deutlichkeit hat – von dem mittlerweile geschlossenen Container Terminal Amsterdam einmal abgesehen – innerhalb der Nordrange bislang Seltenheitswert.

Abb. 56 Containerumschlag nach an individuellen Terminals und Beteiligungsgrad der Reedereien 2007-2013, Le Havre



Quelle: ISL 2014 auf Basis Drewry Shipping Consultants und eigenen Schätzungen

In der Krise ist der Umschlag an den Anlagen, an denen sich die französische Reederei CMA-CGM beteiligt hat, vergleichsweise stabil geblieben. Der Umschlag an den MSC-Terminals ist demgegenüber deutlich eingebrochen und der Umschlag an den neuen Maersk-Anlagen „Port 2000 Terminal Porte Océane“ beginnt zwar in der Krise, scheint aber zum Teil von kleineren und bei Drewry nicht ausgewiesenen Terminals ohne Reedereibeteiligung verlagert worden zu sein.

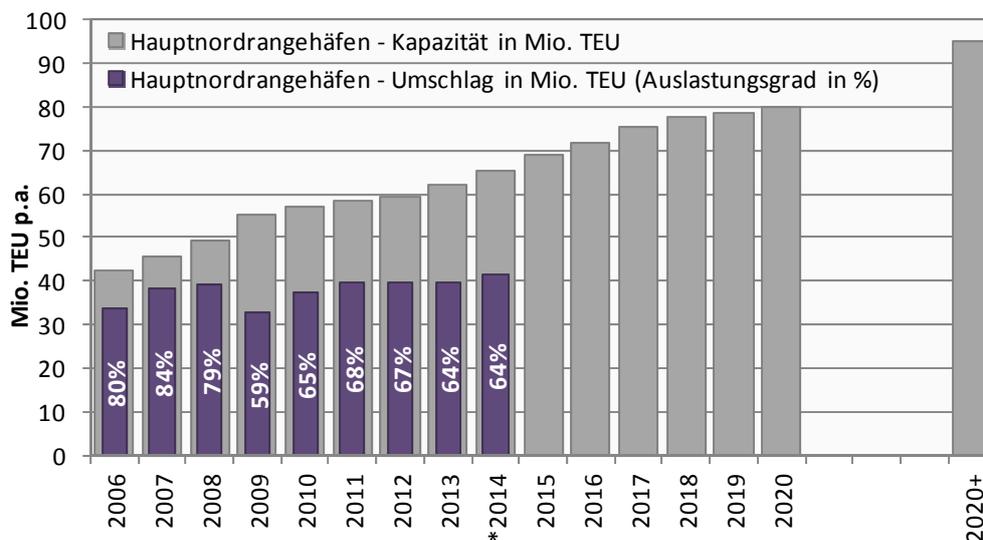
Es wird noch viele Jahre dauern, bis die Kapazitäten im Port 2000 ausgelastet werden. Die Terminals werden weitgehend für die Bedienung des französischen Hinterlands sowie für Transshipment mit den britischen Inseln genutzt und stehen somit vor allem in Konkurrenz zu den belgischen Häfen (Hinterland und Transshipment) und Rotterdam (v.a. Transshipment). Eine dezidiert auf Marktanteilsgewinne ausgelegte Politik ist derzeit nicht zu erkennen.

Fazit

Nachdem die Containerterminalanlagen der Nordrangehäfen insbesondere zum Anfang des Jahrtausends nach dem Beitritt Chinas zur Welthandelsorganisation Gefahr liefen, zum Engpass des nordwesteuropäischen Containerhandels zu werden, hat die rund fünfeinhalb Jahre währende Wachstumspause des Behälterumschlags die Ausgangsvoraussetzungen neu gestaltet.

Der Wettbewerb – genauer gesagt die Volatilität der Marktanteile, die 2008/2009 sprunghaft angestiegen war – ist bis dato hoch geblieben und europaweit dürften Hafengebiete und Terminalbetreiber bestrebt sein, die neuen Anlagen auszulasten.

Abb. 57 Containerumschlagentwicklung 2009-2014 und Kapazitätsprognose der Containerterminals bis 2020/2020+, Hauptnordrangehäfen insgesamt**



Quelle: ISL 2014 auf Basis Ocean Shipping Consultants 2012 (Kapazitätsangaben 2006-2008 aus älteren OSC-Studien)/ Global Port Tracker und eigenen Schätzungen *=Vorl. Schätzung ** Hamburg, Bremerhaven, Wilhelmshaven, Rotterdam, Antwerpen, Zeebrügge, Le Havre

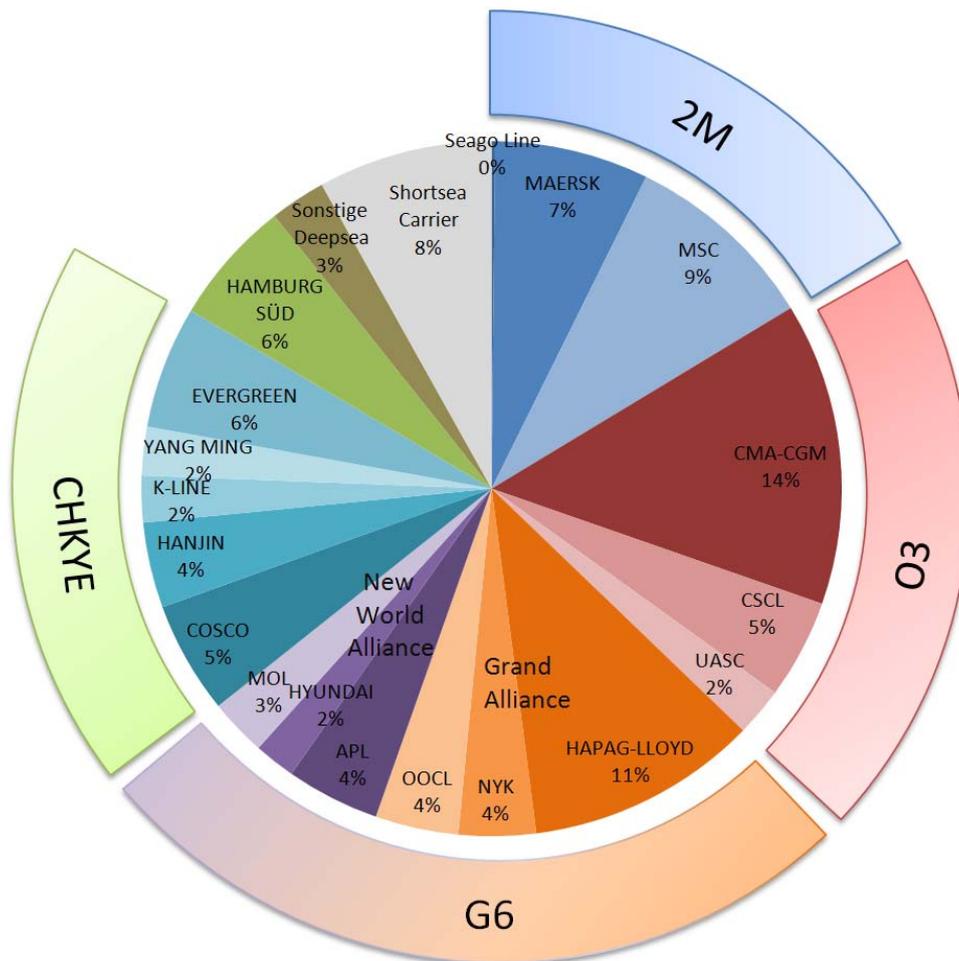
Aus Sicht der deutschen Nordseehäfen dürfte dabei vor allem aus dem bevorstehenden Kapazitätsausbau an der Maasvlakte ein zunehmender Wettbewerb resultieren, weil hier die größten Überschneidungen der Quell- und Zielregionen der Verkehrsketten vorliegen. Darüber hinaus könnten sich die Reedereibeteiligungen von Maersk (via APMT), der G6 Allianz (über die Mitglieder der ehemaligen „New World Alliance und CMA-CGM) am DPW Rotterdam World Gateway und der CHKYE-Allianz am Euromax-Terminal verschärfend auf den Wettbewerb um Transshipment und Hinterlandladung auswirken. Allerdings ist dieser Wettbewerb – auch aus Sicht des Hamburger Hafens – teilweise zu relativieren:

- Angesichts der hohen Auslastung des APMT-North Sea Terminals in Bremerhaven⁸ und der relativ immer noch geringen Bedeutung Maersks für den Hamburger Hafen dürften die Wettbewerbsimplikationen des APMT-Terminals in Wilhelmshaven zunächst gering sein.
- Angesichts der rechnerischen Überauslastung des Euromax-Terminals in Rotterdam dürfte die bevorstehende Kapazitätserweiterung hier dringend benötigt werden.

⁸ Vgl.: Drewry Global Container Terminal Operators 2014, S 55.

- Die Beteiligung der G6-Allianz am Rotterdam World Gateway (über die Partner der ehemaligen New World Allianz) könnte durchaus zu einem Verlust von Ladung führen. Andererseits ist das G6-Allianz-Mitglied Hapag Lloyd AG mit 25 % am Container Terminal Altenwerder beteiligt, was die Verlagerung von G6-Volumen ausbremsen dürfte. Problematischer wäre unter diesem Aspekt die Beteiligung der französischen CMA-CGM, die für den Hamburger Hafen sehr relevant ist.

Abb. 58 Anteile der Liniendienstbetreiber an der den Hamburger Hafen anlaufenden Kapazität Anfang 2014 (einschl. Allianzen auf der Fernost-Europa-Route)



Quelle: ISL 2014 auf Basis MDS Transmodal; Allianzen/Carrier einschließlich eigener Shortsea/Feeder-Dienste

Es ist also damit zu rechnen, dass der Umschlag an den Anlagen ohne Reedereibeteiligung im Hamburger Hafen kurz- und mittelfristig unter den in den Markt gehenden Kapazitäten in Rotterdam leidet, jedoch keine mit den Jahren 2008/2009 vergleichbaren extremen Marktanteilsverlagerungen zu erwarten sind, da:

- Rotterdam nur in einem kleinen Teil des Hamburger Hinterlands durch einen Umschlagkostenvorteil (oder eine Strafzahlung für ggf. nicht erreichte Mengenzusagen) Marktanteile gewinnen kann;
- der Transshipmentverkehr sich mit Einführung der strengeren Schwefelemissionsgrenzwerte zum 1.1.2015 in den westlicher gelegenen Häfen stärker verteuert als in Hamburg;
- bei steigender Auslastung die Hamburger Terminals auch ohne Reedereibeteiligung wieder relativ an Attraktivität gewinnen.

3.3.4 Fazit: Wichtigste Determinanten für die Wettbewerbsposition innerhalb der Nordrange im Containerumschlag

Mit Blick auf Marktanteile der Nordrangehäfen in den kommenden Jahren lässt sich auf Basis der vorangehenden Analysen festhalten, dass vier Trends für die kommenden Jahre von herausragender Bedeutung sein werden:

- die Entwicklung der Terminalkapazitäten in der Nordrange und die Strategien der Reedereien und Allianzen zur Auslastung ihrer „Home Terminals“;
- die Entwicklung der Containerschiffsgrößen in der Nordeuropa-Fernost-Fahrt und die Bereitschaft der Häfen, diese Schiffstypen aufzunehmen;
- die Marktdurchdringung alternativer Transportketten, beispielsweise Direktanläufe im Ostseeraum oder Versorgung bestimmter Regionen über die Adria Häfen;
- die Umsetzung infrastruktureller Maßnahmen wie der Elbfahrrinnenanpassung und der Erweiterung des Nord-Ostsee-Kanals.

Für diese Entwicklungstendenzen werden daher im Folgenden (Abschnitt 4.1.2) Szenarien erstellt und deren Wirkung auf die Umschlaganteile auf Basis der detaillierten Strukturanalysen, Befragungs- und Expertenwissen sowie gesonderten Analysen des ISL untersucht. Weitere Trends wie z.B. die Konzentration der Transportkapazitäten in größeren Allianzen oder die Entwicklung der Schiffskosten sind zwar für das Marktumfeld von hoher Relevanz (z.B. durch die Erhöhung der Volatilität der Marktanteile), betreffen aber alle Häfen gleichermaßen und haben daher keine oder nur eine geringe systematische Wirkung auf die Marktanteile der Häfen. Sie werden daher im Rahmen der zu erstellenden Langfristprognose nicht näher betrachtet.

Auch die durch die Schiffsgrößenentwicklung induzierten operativen Probleme, 5.000 Container oder mehr pro Anlauf abzufertigen („Peaks“), treffen prinzipiell alle Häfen gleichermaßen. Aufgrund der hier gewählten Methodik der nachfragebasierten Potenzialprognose ohne Kapazitätsbeschränkungen (s. 1.3.1) wird keine Prognose vorgenommen, welche Häfen bzw. Terminals zukünftig aufgrund von Abfertigungsproblemen Marktanteilsnachteile haben könnten.

Die verschärften SECA-Regelungen ab dem 1.1.2015 schließlich begünstigen zwar tendenziell das Transshipment in Hamburg (kürzere Seestrecke mit dem bei den Feederschiffen höheren Verbrauch pro Container und Seemeile), jedoch ist der erwartete Effekt verglichen mit den anderen modellierten Aspekten vergleichsweise schwach und wurde daher nicht einbezogen. Das gleiche gilt für die tendenziell überproportional steigenden Energiekosten, die ebenfalls Hamburg leicht begünstigen.

4 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 werden 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
- 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 neun verschiedene Entwicklungspfade zum Umschlagpotenzial des Hamburger Hafens, je nach Entwicklung der Weltwirtschaft und des Hamburger Marktanteils. Die höchste Eintrittswahrscheinlichkeit hat dabei aktuell das Szenario, welches sich aus der Kombination der neutralen Außenhandelsprognose mit dem Basis-Wettbewerbsszenario ergibt.

4.1 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 von den geringeren Umschlagkosten zu profitieren bzw. – im Falle von Verträgen mit Mindestumschlagsmenge – die Kapazitäten so weit wie möglich zu nutzen.

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

Hinsichtlich der Entwicklung der Weltwirtschaftsleistung⁹, die die Entwicklung der Nachfrage nach Containerverkehrsleistungen determiniert, unterscheidet IHS jeweils eine:

- neutrale,
- optimistische sowie eine
- pessimistische

Konjunkturprognose (vgl. Anhang 4). Die Prognosen unterscheiden sich einerseits in der kurzfristigen Erholung der Weltwirtschaft ab 2013 und andererseits in den langfristigen Wachstumsperspektiven. Als Basis-Szenario dient das IHS-Standardszenario, welches dem World Trade Service zugrunde liegt. Die alternativen Wirtschaftsprognosen wurden eigens für die vorliegende Studie gerechnet.

Neutrale Wirtschaftsprognose „Konkurrenz“

Das Basisszenario beschreibt eine historische Phase der Weltwirtschaft, die durch einen intensiven Wettbewerb um Marktanteile auf den internationalen Energiemärkten gekennzeichnet ist. Dieser Hintergrund ist auch gleichzeitig der Namensgeber dieses als „Konkurrenz“ bezeichneten Szenarios. Die verschiedenen Energieträger Öl, Gas, Kernenergie und erneuerbare Energien stehen in intensivem Wettbewerb auf allen Märkten. Dies führt dazu, dass im Jahr 2030 kein einzelner Energieträger mehr als 30% der weltweiten Nachfrage bedient. Der Wettbewerb im Energiebereich führt vor dem globalen Hintergrund eines Wettbewerbs zwischen den Nationen im Rahmen der geopolitischen Entwicklungen dazu, dass sich der Abstand zwischen der Wirtschaftskraft der westlichen Industrienationen und anderen Ländern deutlich verringert.

Dieser Wettbewerb wird auf ökonomischer Ebene getrieben vom Zusammenwirken der Faktoren Preise und Kostenstrukturen, Umweltpolitik und Nachhaltigkeit, technologischer Fortschritt und Energiesicherheit. Eine wichtige Rolle kommt dem Klimawandel zu. Eine Zunahme der erneuerbaren Energien wird begleitet von Maßnahmen zur Reduzierung der Schadstoffemissionen und getragen von einer allgemeinen Akzeptanz der Notwendigkeit zur Bekämpfung des Treibhauseffektes.

Europa und der Euroraum schaffen es, die 2008 begonnene Wirtschafts- und Finanzkrise endgültig hinter sich zu lassen. Europas Wirtschaft wächst wieder kontinuierlich, allerdings auf moderatem Niveau. Eine insgesamt restriktive Fiskalpolitik, öffentliche und private Schulden, Arbeitslosigkeit und knappe Kreditvergabe sind immer noch verzahnt mit fehlenden Strukturreformen auf einigen Märkten und begrenzen Europas Gesamtwachstum. Regionale Wachstumsunterschiede bleiben aufgrund von Unterschieden in Industriestruktur, des investiven Umfelds und den wahrgenommenen fiskalpolitischen Notwendigkeiten bestehen. Zinsen und Inflationsraten verbleiben stabil auf niedrigem Niveau.

Die Weltwirtschaft wächst zwischen 2014 und 2030 deutlich kräftiger als in Europa mit einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate von 3,1%. Das deutsche Bruttoinlandsprodukt wächst im gleichen Zeitraum mit einer durchschnittlichen Wachstumsrate von 1,5%.

Das Verhalten der Wirtschaftsakteure, Produzenten und Konsumenten normalisiert sich, allerdings mit einer größeren Vorsicht und Zurückhaltung in der Investitionsbereitschaft der Unter-

⁹ Hier und im Folgenden definiert als das reale Wachstum der Summe der Bruttoinlandsprodukte aller Volkswirtschaften.

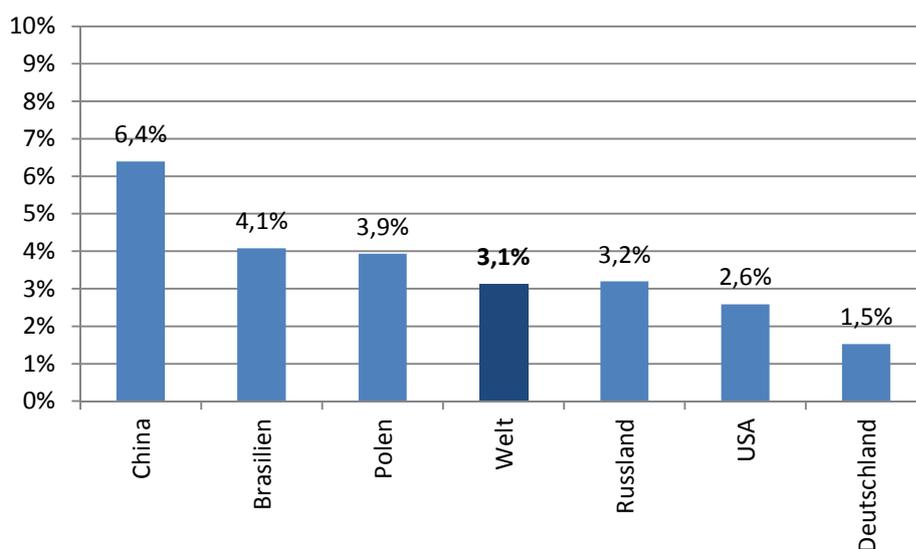
nehmen. Die Konsumausgaben steigen wieder. Bis 2016 beschleunigt sich das Wirtschaftswachstum geringfügig. Die US-Expansion gewinnt an Fahrt, getrieben durch höhere Investitionen, eine Erholung des Wohnungsmarktes und einen Energie-Boom. Die langsame Erholung Europas setzt sich, trotz der jüngsten Unterbrechung im Sommer 2014, fort. Die Schwellenländer wachsen zwar langsamer als zu Beginn des Jahrhunderts, jedoch ohne dass eine weitere Krise eintritt. Das stärkste Wachstum im kommenden Jahrzehnt findet im asiatisch-pazifischen Raum statt.

Es verbleiben Unterschiede. Während in einigen Ländern eine vollständige Erholung gelingt, entwickeln sich andere deutlich schwächer. Die Budgetdefizite verringern sich in den meisten Ländern; ebenso verbessert sich die finanzielle Position der privaten Haushalte. Die Handelsungleichgewichte verringern sich ebenso wie die daraus resultierenden ökonomischen Risiken. Insgesamt wird die Wirtschaftspolitik vorhersehbarer, jedoch verbleiben substantielle ökonomische Risiken am Horizont.

Die Energiepolitik verändert sich im Wesentlichen nicht, graduelle Veränderungen führen jedoch bis 2030 zu deutlichen Veränderungen im europäischen Energiesektor. Jedoch bleibt die Koordination der Energiepolitik der europäischen Staaten begrenzt. Die Energieziele für 2030 behalten ihre Gültigkeit.

Insgesamt beschreibt das Basisszenario eine Weltwirtschaft, die auf den Wachstumspfad zurückgekehrt ist. Das globale Wirtschaftswachstum erreicht wieder Vorkrisenwerte, der Welthandel wächst noch stärker. Dies wird – im Angesicht einer möglichen wirtschaftlichen Depression – dadurch erreicht, dass die industrialisierten Länder im Zuge der Krise die Notwendigkeiten, die sich aus einer alternden Bevölkerung ergeben, angehen und ihre Budgets ordnen. Fiskal- und Steuerpolitik werden neu ausgerichtet und führen zu erneuertem Wirtschaftswachstum bei gleichzeitig steigenden Staatseinnahmen.

Abb. 59 Durchschnittliches jährliches Wachstum des BIP ausgewählter Volkswirtschaften 2014-2030 im Basisszenario



Quelle: IHS; Stand: Juli 2014

Optimistische Wirtschaftsprognose „Politik, Regulierung und Technologie“

Die optimistische Wirtschaftsprognose beinhaltet als wesentliche Komponente eine nachhaltige wirtschaftliche Erholung in der Eurozone und eine aktivere und expansivere Rolle des Staates.

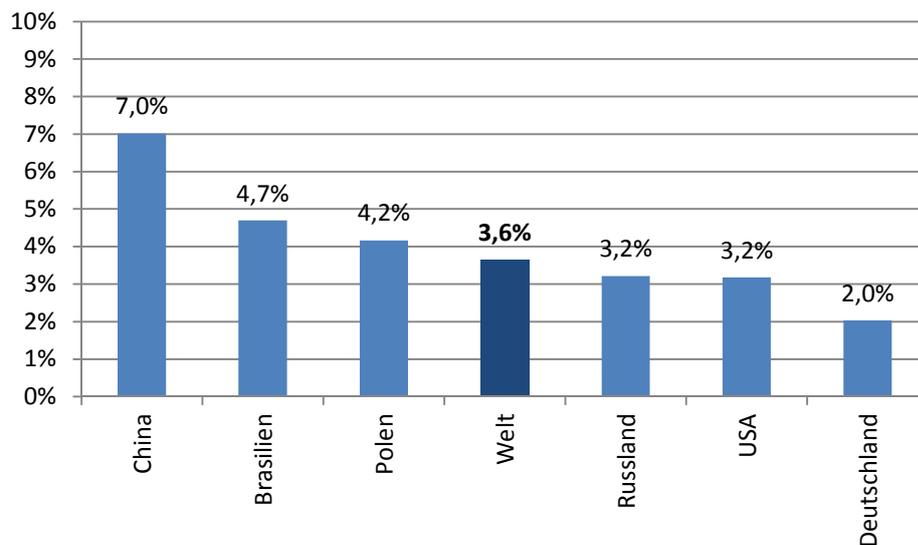
Eine klug gesetzte Politik von staatlichen Infrastruktur- und Forschungsinvestitionen führt zusammen mit einer angemessenen Lohnpolitik zu einer Stärkung der Binnennachfrage. Gleichzeitig – und im Zusammenspiel mit der Fiskalpolitik – führt eine Beschleunigung der Innovationszyklen zu radikalen technologischen Veränderungen vor allem auf den Energiemärkten, die auf andere Sektoren ausstrahlen.

Insgesamt gehen wir in diesem Szenario sowohl von einer Veränderung der Wirtschaftspolitik in den Bereichen Investitionen und Regulierung als auch von einer beschleunigten technologischen und organisatorischen Bewältigung der „Energiewende“ aus. Diese betreffen nicht nur Deutschland allein, sondern die gesamte weltweite Energiewertschöpfungskette. Technologische Durchbrüche machen innovative und intelligente energetische Lösungen wettbewerbsfähig, auch dank der staatlichen Förderung von Forschungsinvestitionen und expansiv wirkender Subventionen. Die Veränderungen in der Energiewirtschaft betreffen dabei sowohl die nicht-konventionelle Öl- und Gasproduktion und die Elektrizitäts- und Wärmeerzeugung als auch intelligente Systeme zur Nachfragesteuerung (Smart Grids, e-mobility, LNG und CNG¹⁰ im Verkehr). Darüber hinaus sorgt eine durch Steuer-, Fiskal- und Lohnpolitik gestärkte Binnennachfrage für die notwendigen Impulse und für positive Geschäftserwartungen, die die Unternehmen zu verstärkten Investitionen veranlassen.

Zusammenfassend betrachte bewirkt das Szenario „Politik, Regulierung und Technologie“ durch das Zusammenspiel einer wirksamen und expansiveren Wirtschaftspolitik, effektive Reformen, kluge Investitionsprogramme in Infrastruktur und Forschung, eine effektive Umsetzung der „Energiewende“ sowie eine kluge Lohnpolitik zu einem signifikanten technologischen Fortschritt vor allem im Bereich des Energiesektors weltweit als auch zu einer allgemeinen Stärkung der europäischen Binnennachfrage, welche sich wiederum als förderlich für private Investitionen und Produktion erweist. Diese Veränderungen führen zu einem im Vergleich zur neutralen Prognose insgesamt höheren Volumen des Welthandels. Aufgrund des Schwerpunktes auf den Veränderungen im Energiesektor können jedoch auch einzelne Handelsrelationen niedrigere Volumina (in Tonnen) als in der neutralen Prognose aufweisen.

¹⁰ Compressed Natural Gas; komprimiertes Erdgas, das z.B. für den Betrieb von Kraftfahrzeugen genutzt werden kann.

Abb. 60 Durchschnittliches jährliches Wachstum des BIP ausgewählter Volkswirtschaften 2014-2030 im Hochszenario



Quelle: IHS; Stand: September 2014

Die Weltwirtschaft wächst im Hochszenario zwischen 2014 und 2030 mit einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate von 3,6%. Das deutsche Bruttoinlandsprodukt wächst im gleichen Zeitraum mit einer durchschnittlichen Wachstumsrate von 2,0%.

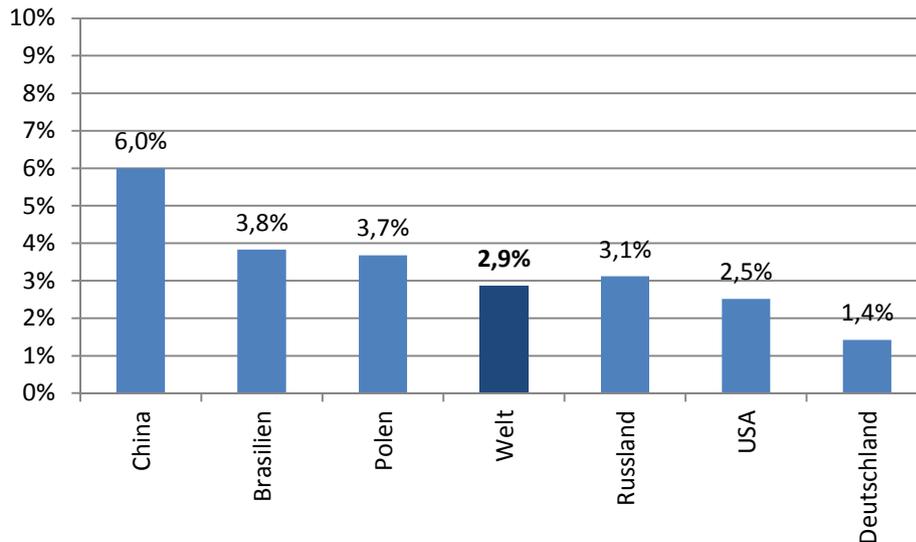
Pessimistische Wirtschaftsprognose „Schuldenkrise und Nachfrageschwäche“

Obwohl es zu Beginn des Jahres den Anschein hatte, dass die Rezession in Europa selbst in Griechenland, Spanien und Italien überwunden sei, hält die Wirtschaftskrise Europa weiter in Atem. Um die Risiken, die aus der nach wie vor problematischen wirtschaftlichen Gesamtlage resultieren, sowie die Gefahr eines erneuten Abrutschens in die Rezession in der Prognose abzudecken, wurde das Szenario „Schuldenkrise und Nachfrageschwäche“ entwickelt.

Wir nehmen in diesem Szenario an, dass die rezessiven und deflationären Tendenzen in vielen OECD-Ländern wieder durchschlagen und die europäischen politischen Strategien zur Lösung der Krise mit seinem Fokus auf Budgetausgleich nicht greifen. Eine Abfolge von Austeritätsprogrammen in Europa schwächt vielmehr nachhaltig die Binnennachfrage, vor allem im Euroraum, ohne dass sich positivere Geschäftserwartungen aufbauen oder die privaten Investitionen anziehen. Auch in anderen europäischen Ländern mit nicht ausreichend expansiver Politik werden die Wachstumsziele verfehlt. Dies führt zu einem erneuten Abgleiten einiger Länder in die Rezession. Im Gegensatz zum Baseline-Szenario verbleibt der Euroraum als Ganzes in der Rezession mit negativen Wachstumsraten des realen Bruttoinlandsprodukts bis zum Jahr 2018. Strukturreformen greifen nicht oder können nicht durchgesetzt werden, da zunehmend frustrierte Bevölkerungen sich gegen die von der Europäischen Krisenpolitik verfolgten Einsparungen, Entlassungen und Lohnkürzungen auflehnen und vor allem in Südeuropa für Neuwahlen und Regierungswechsel sorgen. Das Politikziel einer nachhaltigen Reduzierung der öffentlichen Schulden wird trotz der Sparbemühungen weitgehend verfehlt. Vielmehr setzt sich in der Bevölkerung die Überzeugung durch, dass eine Politik, die die internen Zahlungsbilanz-Ungleichgewichte in der Eurozone vor allem durch interne Abwertung und Lohnsenkungen in den Ländern mit negativer Handelsbilanz zu lösen sucht, nicht mehr länger zu akzeptieren ist. Darüber hinaus führt auch die global expansive Geldpolitik in Europa, Nordamerika und Japan zu falschen Anreizen, indem sie die Bühne frei macht für die Bildung neuer Vermögenspreisblasen.

Zusammenfassend betrachtet, kann das Szenario "Schuldenkrise und Nachfrageschwäche" als ein rein makroökonomisch begründetes Niedrigszenario interpretiert werden, welches eine Verlängerung der Krise bis in das Jahr 2018 verursacht. Die Auswirkungen des Szenarios auf Nachfrage und Angebot wirken sich entsprechend auf die Volumina des Welthandels aus. Das Szenario enthält keine spezifischen Annahmen zu den Bereichen technologischer Wandel und Veränderungen der regulativen Rahmenbedingungen (dies meint insbesondere auch keine von der Baseline abweichenden Annahmen zu Freihandelsabkommen).

Abb. 61 Durchschnittliches jährliches Wachstum des BIP ausgewählter Volkswirtschaften 2014-2030 im Niedrigszenario



Quelle: IHS; Stand: September 2014

Die Weltwirtschaft wächst im Niedrigszenario zwischen 2014 und 2030 mit einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate von 2,9%. Das deutsche Bruttoinlandsprodukt wächst zu Beginn deutlich langsamer als im Basisszenario, holt jedoch gegen Ende des Betrachtungszeitraums etwas auf. Die durchschnittliche Wachstumsrate des deutschen BIP zwischen 2014 und 2030 beträgt 1,4%.

4.1.2 Definition der unterschiedlichen Wettbewerbsszenarien

In den Wettbewerbsszenarien wird abgeleitet, welche Umschlagpotenziale der Containerverkehr im Hamburger Hafen innerhalb des Gesamtmarktes der Nordrangehäfen bis zum Jahr 2030 erreichen könnte. Die Szenarien unterscheiden sich hinsichtlich der Annahmen zu den marktanteilsbeeinflussenden Faktoren.¹¹ Dabei stellt das Basisszenario den aus Sicht des ISL wahrscheinlichsten, im Zweifel eher defensiven Fall dar.

In die Gestaltung der Entwicklungsparameter der Marktanteilsbetrachtungen sind die im Folgenden diskutierten Einflussgrößen und Parameter eingegangen. Dabei wurden für jeden Wettbewerbsfaktor die relevanten regionalen Hinterland- bzw. Feedermärkte identifiziert und realistische Verlagerungspotenziale definiert. Die Verlagerungen konzentrieren sich somit auf die relativ leicht verlagerbaren Transshipmentverkehre mit dem Ostseeraum sowie auf die Hinterlandregio-

¹¹ Es werden in diesem Abschnitt nur Faktoren untersucht, die die Marktanteile systematisch zugunsten bzw. zulasten Hamburgs beeinflussen. Allgemeine Trends wie die zunehmende Konzentration von Marktmacht in Allianzen sind daher nicht Gegenstand. Auch der Trend zu immer höheren Umschlagmengen pro Schiff stellt alle Häfen gleichermaßen vor logistische Herausforderungen.

nen, in denen Wettbewerbshäfen Hinterlandtransporte zu mehr oder weniger vergleichbaren Kosten anbieten können. Loco-Verkehre und Verkehre mit dem nordöstlichen Deutschland sind daher nur in sehr geringem Maße dem Wettbewerb ausgesetzt und begrenzen somit die Verlagerungspotenziale. Für die verschiedenen Einflussfaktoren wurden auf Basis dieses Algorithmus die Verlagerungspotenziale wie folgt berechnet (Beispieldaten JadeWeserPort):

Tab. 15 Berechnung der Marktanteilsverlagerungen im Jahr 2030 (Beispiel JadeWeserPort)

	Transshipment	Hinterland	Gesamt
Gesamtmarktvolumen der betroffenen Teilmärkte in 2030 (neutrales Wirtschaftsszenario)	20,8 Mio. TEU (nur Ostseeraum)	23,4 Mio. TEU (Deutschland, Österreich, Schweiz, Mitteleuropa, nördl. Niederlande)	44,2 Mio. TEU
Durchschnittliche Marktanteilsverlagerung von (-) bzw. nach (+)			
Hamburg bezogen auf gesamtes Volumen der Teilmärkte 2030 (Minimum/Maximum)	-4%/-8%	-1,2%/-3,0%	-2,6%/-5,2%
Minimale/maximale Verlagerung von (-) bzw. zum (+) Hafen Hamburg im Jahr 2030	-0,9/-1,6 Mio. TEU	-0,3/-0,7 Mio. TEU	-1,1/-2,3 Mio. TEU

Quelle: ISL

Es handelt sich somit um eine Schätzung der Marktanteilsgewinne gegenüber dem Status quo 2013. Die Wirkungen der Elbfahrrinnenanpassung und des Ausbaus des Nord-Ostsee-Kanals (s.u.) liegen jedoch deutlich höher, da ohne diese Maßnahmen mit Marktanteilsverlusten zu rechnen wäre, das heißt Verluste gegenüber dem Basisjahr 2013. Diese wurden jedoch im Rahmen der vorliegenden Studie nicht quantifiziert.

Fahrrinnenanpassung und Schiffsgrößen

+1,7 bis +2,5 Mio. TEU in 2030

bezogen auf das Umschlagspotenzial Hamburgs

Der vorliegenden Studie liegt die Annahme zugrunde, dass die Elbfahrrinnenanpassung im Zeitraum 2017-2020 umgesetzt wird und zu erheblichen Marktanteilsverlagerungen zugunsten Hamburgs führen wird, da sich das Elbfahrwasser bereits heute beschränkend auf die Schiffsgrößen bzw. die Ladungsmenge je Schiff im Hafen Hamburg auswirkt. Bis zum Jahr 2030 ist durchaus vorstellbar, dass erste Containerschiffseinheiten mit 20.000 TEU und mehr („Malacca Max“) in Fahrt gehen und in der Nordeuropa-Fernost-Fahrt eingesetzt werden. Die Reedereien bzw. Reedereverbunde werden aber auch weiterhin kleinere Einheiten (ab ca. 14.000 TEU) betreiben, um zumindest mit einigen der Dienste bei der Hafenwahl flexibel zu bleiben, so dass die seeseitigen Skaleneffekte nicht durch höhere Hinterlandtransportkosten neutralisiert werden.¹²

¹² Hub-Spoke-Konzepte mit nur einem Anlaufhafen in der Nordrange oder gar im Mittelmeer (Algeiras oder Tanger Med) erscheinen keine echte Alternative, da dadurch das Hauptvolumen der Nordeuropa-Fernost-Fahrt ganz (Mittelmeerhäfen) oder teilweise (Hub Rotterdam) zu Transshipmentladung würde. Die dadurch entstehenden zusätzlichen Umschlagkosten sind nur schwer über die immer geringer werdenden Skalenvorteile in den obersten Größensegmenten zu kompensieren.

Basierend auf der Analyse historischer Fahrrinnenanpassungen in den Häfen Hamburg, Bremerhaven, Zeebrügge und Antwerpen (s. 3.3) wurde ein Verlagerungspotenzial von ca. zwei bis drei Prozent des Gesamtmarkts ermittelt. Vor allem im Transshipmentverkehr ist mit einer zügigen (Rück-)Verlagerung von Verkehren zu rechnen, da zum Teil bereits Verkehre verlagert wurden, um den Hafen Hamburg auch mit größeren Schiffen tideunabhängig anlaufen zu können. Im Basisszenario wird kann Hamburg seinen Marktanteil innerhalb der Nordrange um ca. 2,5 % (entspricht 2030 ca. 2 Mio. TEU). Risiko- und Potenzialszenario spannen einen Korridor von 2,0 bis 3,0 %.

Die 1,7 bis 2,5 Mio. TEU, die sich bis 2030 aus den entsprechenden Marktanteilsgewinnen für den Hafen Hamburg ergeben (neutrale Wirtschaftsprognose), repräsentieren dabei nur die verbesserte Ausgangssituation gegenüber dem Basisjahr 2013. Eine nicht-Realisierung der Fahrrinnenanpassung würde gegenüber 2013 zu einer deutlich schlechteren Wettbewerbsposition und somit zu Marktanteilsverlusten führen.

JadeWeserPort

-1,1 bis -2,3 Mio. TEU in 2030

bezogen auf das Umschlagspotenzial Hamburgs

Es wird angenommen, dass der JadeWeserPort – je nach Wirtschaftsszenario – zwischen 2025 und 2030 seine aktuelle Kapazität von langfristig um die 3 Mio. TEU erreichen wird. Da bei positiver Marktentwicklung durch produktivitätssteigernde Maßnahmen oder eine zweite Ausbaustufe die Kapazität erhöht werden kann, wird angenommen, dass der Hafen langfristig auch über seine aktuelle Kapazität hinaus mit dem Markt wachsen kann.

Zur genauen Bestimmung des Marktpotenzials des JadeWeserPorts wurde seine a-priori-Wettbewerbsfähigkeit in den Ostsee-Transshipmentmärkten und im Hinterland untersucht. Im Ergebnis dieser Untersuchung wird davon ausgegangen, dass langfristig etwa zwei Drittel des dortigen Umschlags Transshipment sein werden. Im Hinterland wird der Hafen zunächst vor allem im westlichen Niedersachsen und im nördlichen Nordrhein-Westfalen Marktanteile gewinnen, später durch den Aufbau von Intermodalverbindungen auch im übrigen Hinterland.

Der Marktanteil Hamburgs liegt in den ermittelten Hinterland- und Transshipmentregionen bei gewichtet durchschnittlich ca. 40 % und es wird im Basisszenario unterstellt, dass alle Wettbewerbshäfen proportional zu ihrer regionalen Marktstärke Anteile abgeben. Im Potenzialszenario wird dagegen unterstellt, dass nur ca. ein Fünftel des JadeWeserPort-Volumens aus Hamburg verlagert wird. Hierfür spricht die indirekte Beteiligung der Reederei Maersk (über APMT) am JadeWeserPort: Diese ist in Hamburg derzeit unterdurchschnittlich vertreten, so dass statt einer Verlagerung aus Hamburg eher eine Neugliederung des Wachstums zwischen Bremerhaven bzw. Rotterdam und Wilhelmshaven erfolgt. Umgekehrt wird im Risikoszenario davon ausgegangen, dass ungefähr die Hälfte des Volumens aus Hamburg verlagert wird – etwa, wenn MSC oder CMA-CGM in größerem Umfange Verkehre nach Wilhelmshaven verlagern bzw. innerhalb der deutschen Häfen zu Lasten Hamburgs neu ordnen. Die Marktanteilsverluste für Hamburg bewegen sich somit in einem Korridor von 1,1 bis 2,3 Mio. TEU.

Entwicklung von Ostsee-Direktanläufen

±0 bis -910 Tsd. TEU in 2030

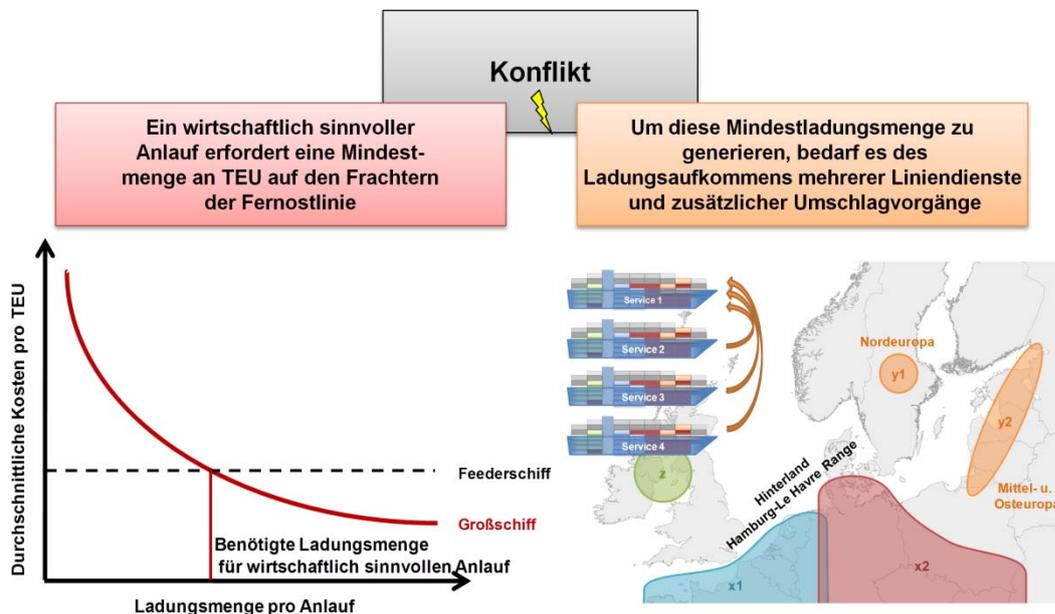
bezogen auf das Umschlagspotenzial Hamburgs

Mit Blick auf Direktanläufe in die Ostsee, die das Transshipmentpotenzial der Nordrangehäfen reduzieren, sind mehrere Szenarien denkbar. Liniendienstkostenkalkulationen des ISL zeigen, dass sich dieses Modell nur bei niedrigen Charter- bzw. Opportunitätskosten rechnet – wie sie seit 2009 durch das Überangebot an Schiffsraum praktisch ununterbrochen vorherrschen. Eine

weitere Rolle spielen die Umschlagtarife in den Ostseehäfen (derzeit v.a. Danzig), die ggf. das Pendel zugunsten der Direktanläufe umschlagen lassen. Es wäre daher aus rein betriebswirtschaftlicher Sicht durchaus denkbar, dass bei steigenden Charraten und höherer Auslastung der Containerschiffsflotte der Reederei Maersk die Direktanläufe in die Ostsee wieder einstellt werden. Dagegen sprechen jedoch einige weiche Faktoren wie das erfolgreiche Marketing für die Direktverladung über polnische Häfen bei den polnischen Verladern und generell die erfolgreiche Einführung dieses Modells im Markt. In der Folge könnten andere große Reedereien oder Allianzen ähnliche Modelle einführen und somit das Volumen noch steigern.

Für die Berechnung der Prognoseszenarien wurde daher auch im aus Hamburger Sicht positivsten Szenario keine Einstellung der Direktanläufe angesetzt, sondern ein Wachstum mit dem Markt ausgehend vom aktuellen Niveau. Zur Berechnung des Volumens, das den Nordrangehäfen durch die Weiterentwicklung dieses Modells zu entgehen drohen, ist es wichtig, die operativen Abläufe dieser Verkehre zu verstehen. Im Durchschnitt haben Containerschiffe aus Fernost nur etwa ein Fünftel an Ladung für den Ostseeraum und die Anrainerstaaten – und nicht alle Regionen (Norwegen, Westschweden) lassen sich sinnvoll über ein Hub an der polnischen Küste oder in den baltischen Staaten versorgen. Da die Großschiffe aber ca. eine Woche länger gebunden sind als bei der typischen Wende in einem deutschen Hafen, erscheint es sinnvoll, den Ostsee-relevanten Ladungsanteil in der Nordrange zu erhöhen – etwa durch Interlining, also die Umladung von Containern anderer Deepsea-Liniendienste auf den Ostseedienst. In diesem Fall erfolgt jedoch nach wie vor Transshipment in der Nordrange, so dass lediglich der Umschlag der Container entfällt, die von vornherein auf der Ostsee-Linie waren.

Abb. 62 Schematische Darstellung: Direktanläufe vs. Feederkonzept Ostseeraum



Quelle: ISL, 2014

Darüber hinaus erscheint es durch die hohen Charter- bzw. Opportunitätskosten langfristig in einem gesunden Marktumfeld unwahrscheinlich, dass eine Reederei- bzw. Allianz mehrere Direktdienste in die Ostsee fährt, da die Ostseevolumen von mehreren Deepsea-Linien gebündelt werden müssen, um alleine den ersten Dienst wirtschaftlich sinnvoll auszulasten. Dies bedeutet auch, dass sich das Modell der Direktdienste nur für sehr große Marktspieler lohnt, die ausreichende Volumen bündeln können. Hier kommen also nur die aktuellen Allianzen oder Reedereiverbände 2M, O3, CHKYE oder G6 infrage.

Ausgehend von diesen Betrachtungen wird im Basisszenario unterstellt, dass noch eine weitere Reederei bzw. Allianz mittelfristig einen großen Direktdienst einführt – im Risikoszenario sind es zwei weitere Marktteilnehmer. Als verlorenes Ostsee-Umschlagvolumen der Nordrangehäfen werden dabei lediglich die von vornherein auf dem Ostseedienst befindlichen Container betrachtet bzw. die Container aus dem Ostseeraum, die auf Ostseedienst verbleiben. Die zusätzlichen Marktanteilsverluste gegenüber dem Basisjahr entsprechen 2030 im Basisszenario 0,5 Mio. TEU und im Risikoszenario 0,9 Mio. TEU.

Südrange

±0 bis -160 Tsd. TEU in 2030

bezogen auf das Umschlagspotenzial Hamburgs

Die Analyse der Verlagerungspotenziale in Richtung der Adria Häfen erfolgte nach dem gleichen Prinzip wie das Potenzial Wilhelmshaven. Statt einer rein modellhaften Betrachtung der Wettbewerbsfähigkeit in einzelnen Regionen konnte hier jedoch zusätzlich auf fundierte Schätzungen zum Marktanteil der Adria Häfen in den relevanten Ländern zurückgegriffen werden. Im Ergebnis wurden Regionen identifiziert, die man derzeit als „umkämpften Markt“ zwischen Nordrange und Südrange bezeichnen kann. Hierbei handelt es sich vor allem um Österreich, die Slowakei und Ungarn. Tschechien und Bayern sind nur am Rande berührt, aufgrund ihrer Marktgröße können jedoch auch hier nennenswerte Volumen verlagert werden.

Bezogen auf den Gesamtmarkt sind die potenziellen Verlagerungen begrenzt und erreichen im Maximum (Risiko-Wettbewerbsszenario der optimistischen Wirtschaftsprognose) ca. 280 Tsd. TEU. Aufgrund des hohen Marktanteils in diesen Regionen ist Hamburg vom Wettbewerb durch die Südrange besonders betroffen, doch auch hier sind die Volumen vergleichsweise gering. Mit 170 Tsd. TEU bis 2030 wird höchstens ein Prozent des Umschlags des Hamburger Hafens verlagert.

Maasvlakte II

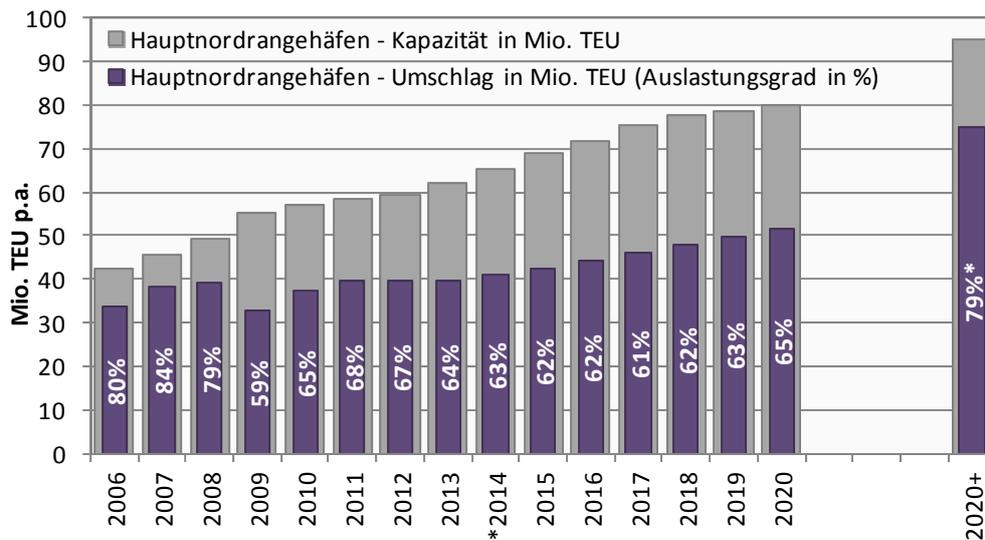
-0,3 bis -0,8 Mio. TEU in 2020, ±0 TEU in 2030

bezogen auf das Umschlagspotenzial Hamburgs

Im niederländischen Hub-Hafen werden langfristig 12-13 Mio. TEU an zusätzlicher Terminalkapazität in den Markt gehen, davon 5-6 Mio. TEU bis 2020. Da die Terminalkapazitäten des Hafens aktuell schon nicht vollständig ausgelastet sind, ist damit zu rechnen, dass auch Volumina aus anderen Häfen nach Rotterdam geholt werden sollen, um eine gewisse Grundauslastung sicherzustellen. Da sämtliche neuen Terminals mit finanzieller Beteiligung von Linienreedereien betrieben werden sollen, haben es die Reedereien selbst in der Hand, Umschlagmengen zu verlagern - insbesondere im Transshipment. Auch im Hinterland gibt es in einigen Regionen östlich des Rheins Überlagerungen zwischen dem Einzugsgebiet der deutschen Häfen und Rotterdams, so dass auch hier Verlagerungen möglich sind.

Im Basisszenario wird angenommen, dass bis 2020 ca. 500 Tsd. TEU aus Hamburg verlagert werden, darunter ca. 50 Tsd. TEU im Hinterland (hier besteht die Hauptkonkurrenz Rotterdams zu Antwerpen). Im Potenzial-Wettbewerbsszenario wird ausschließlich Transshipment aus Hamburg verlagert (ca. 300 Tsd. TEU), im Risiko-Wettbewerbsszenario dagegen insgesamt 850 Tsd. TEU bis 2020.

Abb. 63 Rechnerische Auslastung der Terminalkapazitäten 2006 bis 2030



* 2020+: alle bisher bekannten Projekte einschließlich Central Terminal Steinwerder (vgl. Kapitel 3.3.3); Umschlag für 2030

Quelle: ISL auf Basis Ocean Shipping Consultants

Es wird jedoch davon ausgegangen, dass die Auslastung der Containerterminals in der Nordrange in den Jahren nach 2020 wieder steigt und somit die Wettbewerbsintensität wieder abnimmt. In der Folge werden sich die Marktanteile wieder langsam stabilisieren und sich den langfristig beobachteten, wirtschaftsgeographisch bedingten Marktanteilen annähern. Der Effekt „Überkapazität durch Maasvlakte II“ wird daher bis 2030 auslaufen.

Feeder mit Umfahrung Dänemarks

-0,1 bis -0,4 Mio. TEU für Hamburg in 2030

bezogen auf das Umschlagspotenzial Hamburgs

In den vergangenen Jahren wurden immer wieder Feeder-Dienste in die Ostsee mit Schiffen durchgeführt, die aufgrund ihrer Abmessungen nicht durch den Nord-Ostsee-Kanal passen und daher den Weg über Skagerrak fahren. Für diese Feeder-Dienste ist der wirtschaftsgeographische Vorteil der deutschen Häfen gegenüber den Westhäfen praktisch null, so dass das Transshipment für diese Dienste ohne Weiteres in den Westhäfen durchgeführt werden kann. Mit steigenden Mengen ist zukünftig auf bestimmten Relationen der Einsatz von kleineren Panmax-Schiffen realistisch, die gegenüber den aktuellen NOKmax-Schiffen die notwendigen Skalenvorteile bieten, um die höheren Streckenkosten auszugleichen.

Eine genaue Prognose des Eintrittszeitpunkt neuer Dienste ist nur schwer möglich, da diese neben dem Volumen pro Relation, den Bündelungspotenzialen der Reeder und den volatilen Charterkosten auch von den operativen Konzepten einzelner Reedereien abhängig sind. Es wird daher in der Prognose ein allmählicher Anstieg dieser Potenziale angenommen; sie bewirken laut Modellrechnungen bis 2030 eine Verlagerung von ca. 250 Tsd. TEU aus Hamburg in die Westhäfen.

NOK-Erweiterung

+0,3 bis +1,2 Mio. TEU für Hamburg in 2030

bezogen auf das Umschlagspotenzial Hamburgs

Die inzwischen beschlossene Erweiterung und Vertiefung des Nord-Ostsee-Kanals wird es den Feederreedereien erlauben, größere Schiffseinheiten als aktuell einzusetzen bzw. Wartezeiten durch geringere Begegnungsbeschränkungen zu verringern. Es wird unterstellt, dass bis zum En-

de des Prognosezeitraums sowohl die fünfte Schleusenammer in Brunsbüttel als auch der Ausbau der Oststrecke abgeschlossen werden.

Der NOK bietet gegenüber der Skagerrak-Route erhebliche Distanzvorteile und ist daher mit Abstand der bedeutendste Weg für Ostsee-Transshipmentcontainer. Die Stärkung des Nord-Ostsee-Kanals wird vor allem den deutschen Häfen zugutekommen, da mit einer Verlagerung von Mengen von der Skagerrak-Route bzw. einer langsameren Verlagerung auf die Skagerrak-Route (s.o.) zu rechnen ist. Hamburg gewinnt dadurch bis 2030 im Vergleich zu 2013 je nach Szenario zwischen 0,3 und 1,2 Mio. TEU.¹³

Zusatzpotenzial Bahn

+100 Tsd. TEU für Hamburg in 2030

bezogen auf das Umschlagspotenzial Hamburgs

In keinem anderen europäischen Hafen werden so viele Container per Bahn an- und abtransportiert wie in Hamburg. Durch den Aufbau neuer Bahnverbindungen in Regionen, die derzeit noch per Lkw und/oder weitgehend durch andere Häfen versorgt werden, ließen sich in diesen Regionen Marktanteile gewinnen. Neben den traditionellen Hinterlandregionen der Nordrangehäfen, in denen Hamburg in Konkurrenz zu anderen Häfen steht, ließen sich auch Verkehre mit neuen Wirtschaftsräumen erschließen, wie die Containertransporte von/nach Ciurmești in Rumänien zeigen, die in den vergangenen Jahren entwickelt wurden.

Als Größenordnung werden hier zwei bis drei tägliche Verbindungen in neue Hinterlandregionen angesetzt (d.h. neue Verkehre, die bisher noch nicht über den Hafen Hamburg laufen). Bei Verbindungen in die aktuell bereits durch Hamburg versorgten Hinterlandregionen ist zumindest teilweise eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene zu erwarten, so dass nur ein Teil der Verkehre tatsächlich neue Hinterlandvolumina für Hamburg sind. In diesem Fall muss die Anzahl der neuen bzw. zusätzlichen Abfahrten entsprechend höher liegen, um das zusätzliche Volumen von 100 Tsd. TEU zu erreichen.

Die Stärkung des Nord-Ostsee-Kanals wird vor allem den deutschen Häfen zugutekommen, da mit Verlagerung von Mengen von der Skagerrak-Route bzw. einer langsameren Verlagerung auf die Skagerrak-Route (s.o.) zu rechnen ist. Hamburg gewinnt dadurch im Basisszenario 1,2 Mio. TEU zum Ende des Prognosezeitraums. Im Risikoszenario entstehen nur geringe Marktanteilsverlagerungen bis 2030 im Vergleich zu 2013.¹⁴

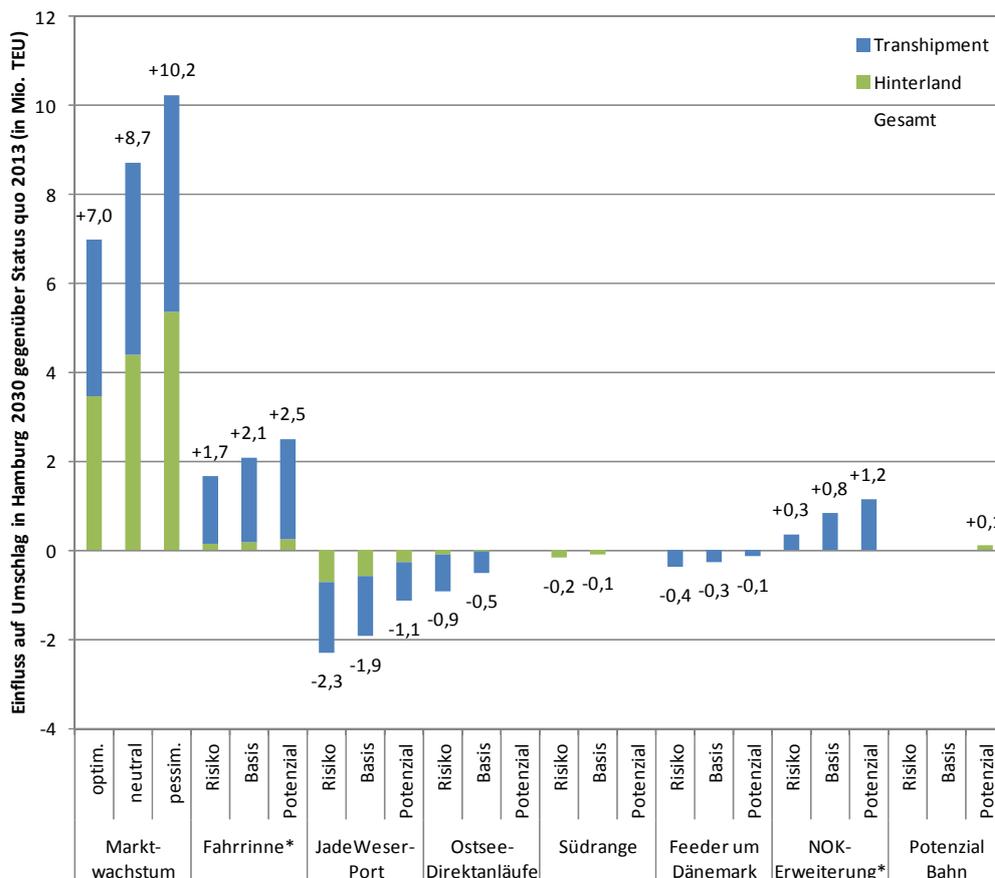
4.1.3 Zusammenfassung: Wirkung der wirtschaftlichen Faktoren und der Wettbewerbsfaktoren auf die Prognose

Die modellierten Wirtschaftsprognosen und Wettbewerbsfaktoren wirken sich unterschiedlich stark auf die prognostizierten Umschlagpotenziale des Hafens Hamburg aus. Unterstellt man den aktuellen Marktanteil Hamburgs auf den verschiedenen Handelsrelationen, würde die wirtschaftliche Entwicklung den dortigen Containerumschlag gegenüber 2013 um 7,0 bis 10,2 Mio. TEU (s. Abb. 64) erhöhen.

¹³ Die Auswirkung des NOK-Ausbaus auf den Hafen Hamburg ist deutlich größer, da bei einem Ausbleiben des Ausbaus Marktanteilsverluste gegenüber 2013 zu erwarten sind, die jedoch im Rahmen der vorliegenden Studie nicht untersucht wurden.

¹⁴ Die Auswirkung des NOK-Ausbaus auf den Hafen Hamburg ist deutlich größer, da bei einem Ausbleiben des Ausbaus Marktanteilsverluste gegenüber 2013 zu erwarten sind, die jedoch im Rahmen der vorliegenden Studie nicht untersucht wurden.

Abb. 64 Wirkung der wirtschaftlichen Entwicklung und der Wettbewerbsfaktoren auf die Umschlagpotenzialprognose im Jahr 2030



* Die hier aufgeführten Werte beziehen sich auf die Marktanteilsgewinne durch die Maßnahmen gegenüber dem Status quo. Der Gesamteffekt der genannten Maßnahmen liegt deutlich höher, da ohne deren Umsetzung mit deutlichen Marktanteilsverlusten zu rechnen wäre, die hier nicht quantifiziert wurden.

Quelle: ISL

Hinsichtlich des Wettbewerbs ergeben sich besonders starke positive Effekte aus der Fahrrinnenanpassung (bis 2,5 Mio. TEU Marktanteilsgewinne im neutralen Wirtschaftsszenario) und durch den Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals (bis 1,2 Mio. TEU). Der stärkste negative Einfluss wird durch den JadeWeserPort erwartet – je nach Szenario zwischen 1,1 und 2,3 Mio. TEU. Dabei wird unterstellt, dass der JadeWeserPort entsprechend der Nachfrage weiter ausgebaut wird.

Insgesamt gleichen sich die Wettbewerbseffekte im Basisszenario weitgehend aus (neutrales Wirtschaftsszenario). Im Risiko-Wettbewerbsszenario liegt dagegen der Umschlag in Hamburg in 2030 bei etwa 1,7 Mio. TEU unter der rein marktbasierter Entwicklung, im Potenzial-Szenario etwa 2,5 Mio. TEU darüber.

4.2 Prognose der Containerumschlagpotenziale

Aus den drei genannten unterschiedlichen Wirtschaftsprognosen von IHS 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 so-

wie aus den getroffenen Annahmen zur Marktanteilsentwicklung (d.h. aus den Wettbewerbsszenarien).

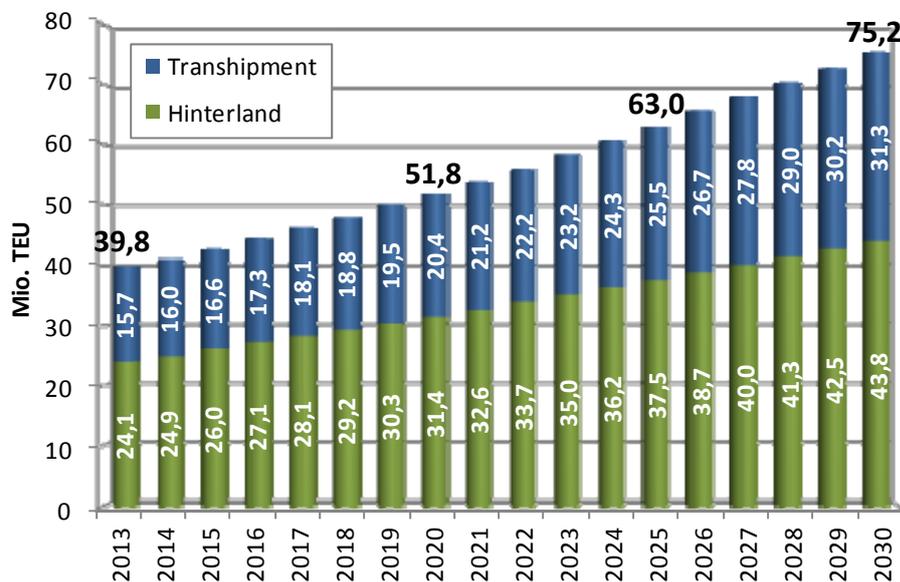
4.2.1 Prognose der Containerumschlagpotenziale unter der neutralen Weltwirtschaftsprognose

Im Folgenden wird die Prognose für das Umschlagpotenzial auf Basis des neutralen Wirtschaftsszenarios dargestellt. Dabei wird zunächst das Gesamtvolumen dargestellt, wie es sich aus der reinen Außenhandelsentwicklung bis 2030 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.

4.2.1.1 Gesamtmarkt: neutrale Wirtschaftsprognose

In den Hub-Häfen der Hamburg-Le Havre-Range wurden im Jahr 2013 39,8 Mio. TEU umgeschlagen. Unter Berücksichtigung der Wachstumsdynamiken der einzelnen Teilmärkte und deren regionaler Zusammensetzung (basierend auf Daten des ISL Containerverkehrsmodells) wird sich das Marktvolumen bis 2030 auf 75,2 Mio. TEU erhöhen. Dies entspricht einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von 3,8 % (2013-2030). Dabei entwickeln sich die Hinterlandverkehre mit 3,6 % etwas langsamer als die Transshipmentverkehre (4,1 %).

Abb. 65 Containerumschlagpotenziale der Nordrangehäfen bis 2030, neutrale Wirtschaftsprognose, ohne Berücksichtigung Direktanläufe Ostseeraum / Adria Häfen



Anmerkung: Ohne Berücksichtigung möglicher künftiger Marktanteilsverluste Ostsee-Direktanläufe / Südrangehäfen.

Quelle: ISL/IHS, 2014

Auch innerhalb der Marktsegmente ergeben sich deutlich unterschiedliche Wachstumsraten in den verschiedenen regionalen Märkten.

Gegenüber den Jahren vor 2008 sind die regionalen Unterschiede bei den Wachstumsraten deutlich gesunken. Die Importentwicklung in Mitteleuropa hat gegenüber dem Boom der frühen 2000er Jahre an Schwung verloren, während dem Export wieder mehr Bedeutung als Wachs-

tumsträger zukommt – und somit die Dynamik im deutschen Hinterland stärkt. Die regionale Struktur der Verkehre wird sich somit langfristig nur leicht ändern.

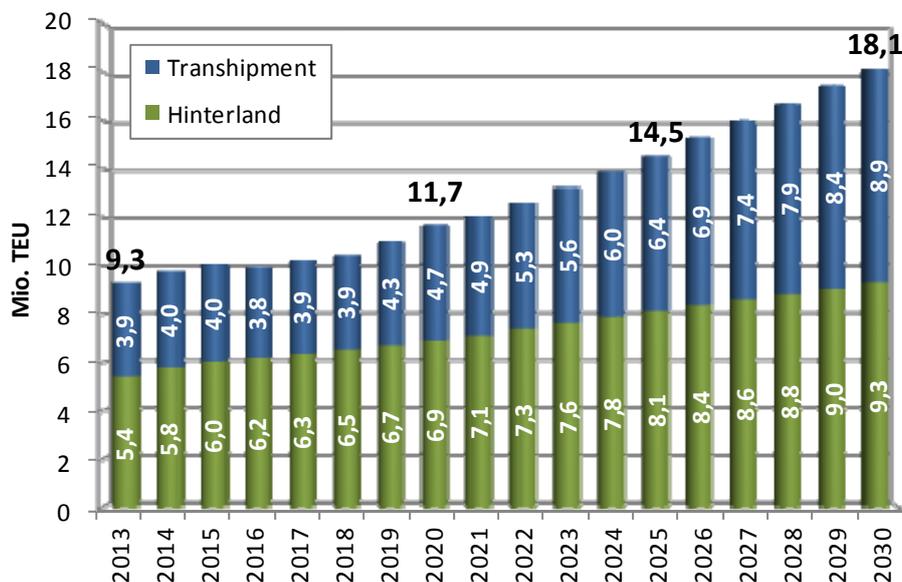
Das Gesamtvolumen von 75,2 Mio. TEU, das bis 2030 in den aktuellen Hinterland- und Feederregionen erwartet wird, muss jedoch nicht notwendigerweise wie bisher über die Nordrangehäfen abgewickelt werden.¹⁵ Direktanläufe in den Ostseeraum als Alternative zu Transshipmentverkehren in der Nordrange sowie steigende Marktanteile der Südrangehäfen (v.a. Koper und Triest) können – je nach Wettbewerbsszenario – den für die Nordrangehäfen verbleibenden Gesamtmarkt reduzieren.

4.2.1.2 Hamburg: Basisszenario der neutralen Wirtschaftsprognose

Im Basisszenario der neutralen Wirtschaftsprognose steigt das Umschlagpotenzial des Hamburger Hafens bis 2030 auf 18,1 Mio. TEU. Die Transshipmentverkehre wachsen dabei mit 5,0 % deutlich stärker als die Hinterlandverkehre (3,3 %). Der Hauptgrund hierfür ist jedoch nicht – wie in der Vergangenheit – eine besonders hohe Dynamik des Containerverkehrs im Ostseeraum, sondern an der sich verbessernden Wettbewerbsposition des Hafens in diesem Segment durch die Fahrrinnenanpassung und den Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals. Die Fahrrinnenanpassung wirkt sich zwar auch für den Hinterlandverkehr positiv aus, jedoch werden hier dauerhaft Marktanteile an Wilhelmshaven, die Adria Häfen und die polnischen Häfen abgegeben, so dass sich das Wachstum unterdurchschnittlich entwickelt.

Besonders auffällig ist vor allem das im Transshipmentverkehr geringe Wachstum in den Jahren bis ca. 2017. Mittelfristig ist der Wettbewerbsdruck durch die am Markt bestehenden bzw. durch die Maasvlakte II noch entstehenden Überkapazitäten sehr hoch und es ist damit zu rechnen, dass Verkehre in Richtung der neuen Terminals verlagert werden, um deren Grundausrüstung sicherzustellen. Mit dem steigenden Marktvolumen und den Effekten der Fahrrinnenanpassung beschleunigt sich das Wachstum anschließend.

¹⁵ Je nach Region beträgt der Anteil anderer Wettbewerbshäfen zum Teil bereits jetzt über 50%. Die hier dargestellte Prognose (75,1 Mio. TEU) unterstellt, dass der Anteil anderer Häfen in den jeweiligen Regionen konstant bleibt.

Abb. 66 Containerumschlagpotenziale für den Hafen Hamburg bis 2030, neutrale Wirtschaftsprognose, Basis-Wettbewerbsszenario


Quelle: ISL/IHS, 2014

Im Hinterlandverkehr werden zwar ebenfalls in manchen Regionen Marktanteile abgegeben, jedoch sind hier deutlich geringere Verlagerungspotenziale zu erwarten, so dass der Hinterlandverkehr über den gesamten Prognosezeitraum moderat, aber stetig von 5,4 Mio. TEU in 2013 auf 9,3 Mio. TEU in 2030 wächst.

Tab. 16 Containerhinterlandverkehre des Hamburger Hafens 2013-2030 nach Hinterlandregionen, neutrale Wirtschaftsprognose, Basisszenario

Hinterlandregionen	Tsd. TEU					Jährl. WR '13-'30	Anteil an Gesamt	
	2013	2015	2020	2025	2030		2013	2030
Deutschland	4560	5097	5861	6828	7737	3,2%	85%	84%
übr. Westeuropa	300	335	374	450	535	3,5%	6%	6%
Österreich	230	250	272	327	388	3,1%	4%	4%
Schweiz	42	47	55	66	78	3,7%	1%	1%
Mittel- und Osteuropa	515	578	681	832	987	3,9%	10%	11%
Tschechien	349	394	482	582	684	4,0%	6%	7%
Polen	86	97	104	136	169	4,1%	2%	2%
Slowakei	36	38	39	47	57	2,8%	1%	1%
Ungarn	20	22	25	29	33	3,0%	0%	0%
Hinterland gesamt	5375	6010	6916	8110	9259	3,3%	100%	100%

Quelle: ISL/IHS, 2014

Prozentual sind die stärksten Verluste in Ungarn, Polen und Österreich zu erwarten, jedoch ergeben sich hieraus im Basisszenario für Hamburg Verluste von nur knapp 100 Tsd. TEU. Stärker wiegen die Marktanteilsverluste an den JadeWeserPort, aber auch die erwarteten positiven Effekte der Elbfahrinnenanpassung, so dass gegenüber einer Entwicklung mit dem Markt im Hinterland insgesamt lediglich 500 Tsd. TEU im Wettbewerb abgegeben werden.

4.2.1.3 Hamburg: Alternativszenarien der neutralen Wirtschaftsprognose

Während im Basisszenario die Wettbewerbsannahmen gruppiert sind, die nach Einschätzung des ISL aktuell die höchste Eintrittswahrscheinlichkeit haben, wurden im Potenzial-Wettbewerbsszenario die Annahmen zusammengefasst, unter denen sich der Marktanteil besonders günstig entwickelt. Dies sind im Einzelnen (s. 4.1.2):

- Elbfahrrinnenanpassung: Marktanteilsgewinn erreicht 3,0 %
- JadeWeserPort: Mengen kommen nur zu 20 % aus Hamburg
- Direktanläufe im Ostseeraum: keine weiteren Verlagerungen, Volumen wächst mit dem Markt
- Adria Häfen: keine weiteren Verlagerungen, Verkehr wächst mit dem Markt
- Maasvlakte II: geringer Einfluss auf Hamburg ausschließlich im Transshipment
- Feeder via Skagerrak: nur geringer Zuwachs
- NOK-Erweiterung: bringt erhebliche Marktanteilsverlagerungen zugunsten Hamburgs

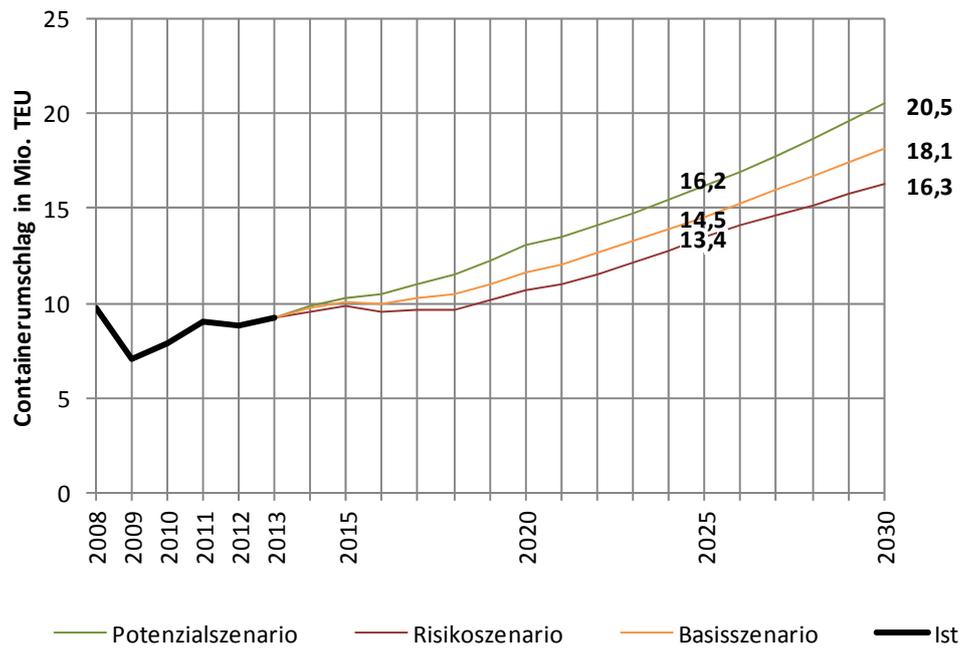
Unter diesen Annahmen steigt das Umschlagpotenzial unter der neutralen Wirtschaftsprognose auf 20,5 Mio. TEU. Das Hinterlandwachstum erhöht sich gegenüber dem Basis-Wettbewerbsszenario dabei von 3,3 % auf 3,6 % und nähert sich somit dem Marktdurchschnitt. Im Transshipmentverkehr können durch Marktanteils(rück)gewinne bis 2030 10,6 Mio. TEU erreicht werden.

Im Risiko-Wettbewerbsszenario dagegen werden die aus Sicht des Hafens Hamburg ungünstigeren Annahmen gebündelt:

- Elbfahrrinnenanpassung: Marktanteilsgewinn von nur 2,0 %
- JadeWeserPort: Mengen kommen zu 50 % aus Hamburg
- Direktanläufe im Ostseeraum: zwei weitere große Liniendienste, hohe Verluste Transshipment
- Adria Häfen: weitere Verlagerungen in Österreich, der Slowakei, Ungarn und Tschechien
- Maasvlakte II: starker Einfluss auf Hamburg im Transshipment und im Hinterland
- Feeder via Skagerrak: hoher Zuwachs, Marktanteilsverluste Hamburgs
- NOK-Erweiterung: nur geringer Effekt bis 2030

Gegenüber dem Basisszenario der neutralen Wirtschaftsprognose vermindert sich der Containerumschlag des Hafens Hamburg in 2030 um 1,8 Mio. TEU auf lediglich 16,3 Mio. TEU. Aufgrund verschiedener Marktanteilsverlagerungen zulasten Hamburgs stagnieren die Umschlagmengen bis 2018 und können erst danach wieder vom Marktwachstum profitieren. Das Erreichen der Marke von 10 Mio. TEU, die bereits 2008 zum Greifen nah schien, hätte sich damit insgesamt um 10 Jahre verschoben.

Abb. 67 Containerumschlagpotenziale für den Hafen Hamburg bis 2030, neutrale Wirtschaftsprognose, Alternative Wettbewerbsszenarien



Quelle: ISL/IHS, 2014

Der durch die Szenarien gespannte Korridor ist nicht ganz symmetrisch, zusätzlichen Potenzialen von 2,3 Mio. TEU stehen Risiken in Höhe von 1,9 Mio. TEU gegenüber. Im Transshipmentverkehr liegen mit +1,8 Mio. TEU bzw. -1,6 TEU etwa drei Viertel der wettbewerbsbedingten Unsicherheiten.

Tab. 17 Neutrale Wirtschaftsprognose: Wirkung der Alternativszenarien auf den Containerverkehr des Hamburger Hafens nach Segmenten und Hinterlandregionen 2030

	Transshipment	Hinterland		
		Deutschland	Übriges Westeuropa	Mittel- u. Osteuropa
Potenzial-szenario	10,6 Mio. TEU	8,1 Mio. TEU	0,6 Mio. TEU	1,1 Mio. TEU
	+1,8 (+20%)	+0,4 (+5%)	+0,1 (+14%)	+0,1 (+13%)
Basis-szenario	8,9 Mio. TEU	7,7 Mio. TEU	0,5 Mio. TEU	1,0 Mio. TEU
	-1,6 (-20%)	-0,2 (-2%)	-0,03 (-5%)	-0,1 (-9%)
Risiko-szenario	7,3 Mio. TEU	7,6 Mio. TEU	0,5 Mio. TEU	0,9 Mio. TEU

Quelle: ISL/IHS

Im Hinterland liegen die größten Verlagerungspotenziale im deutschen Markt, was jedoch vor allem an dessen Größe liegt. Prozentual ist die Abweichung in Mittel- und Osteuropa (v.a. Polen und Slowakei) sowie im „übrigen Westeuropa“ (v.a. Österreich) am höchsten.

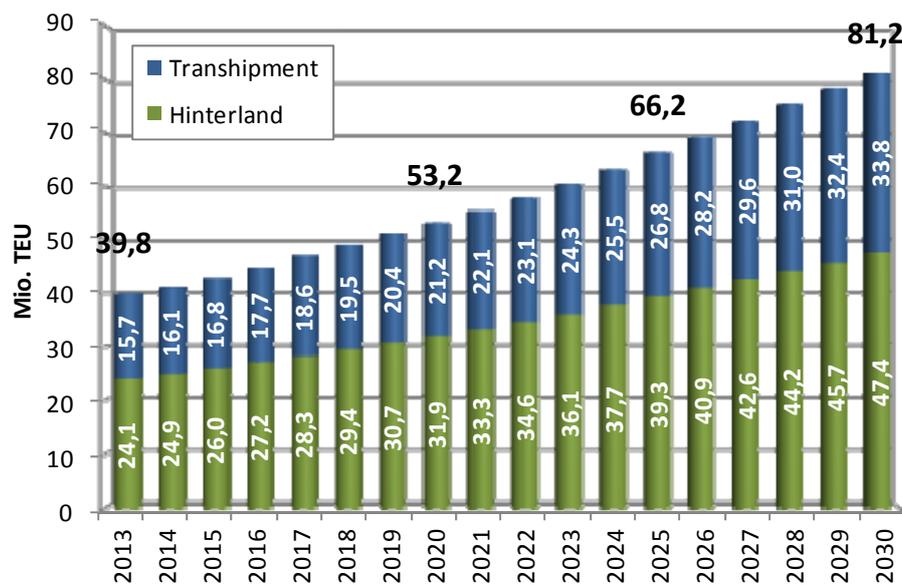
4.2.2 Prognose der Containerumschlagpotenziale unter der optimistischen Weltwirtschaftsprognose

Das höhere Weltwirtschafts- und Handelswachstum, das durch IHS in der optimistischen Wirtschaftsprognose „Politik, Regulierung und Technologie“ prognostiziert wird, führt zu einem höheren Containerumschlag in den Nordrangehäfen und somit auch im Hafen Hamburg.

4.2.2.1 Gesamtmarkt: optimistische Wirtschaftsprognose

Unter der optimistischen Wirtschaftsprognose wächst das Containerumschlagpotenzial in der Nordrange um 4,3 % pro Jahr auf 81,2 Mio. TEU in 2030. Das Transshipment wächst mit 4,6 % auch in diesem Szenario leicht überproportional.

Abb. 68 Containerumschlagpotenziale der Nordrangehäfen bis 2030, optimistische Wirtschaftsprognose, ohne Berücksichtigung Direktanläufe Ostseeraum / Adria Häfen



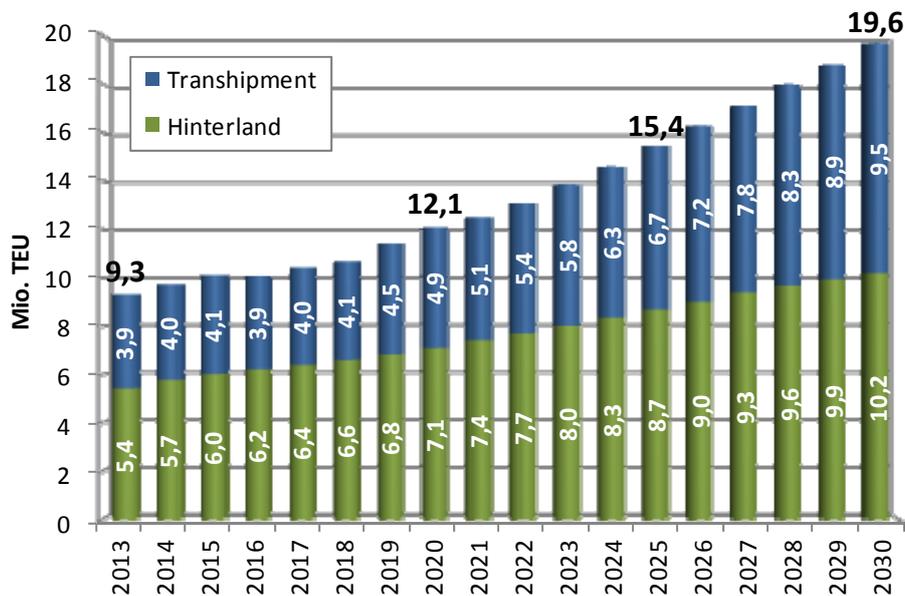
Anmerkung: Ohne Berücksichtigung möglicher künftiger Marktanteilsverluste Ostsee-Direktanläufe / Südrangehäfen.

Quelle: ISL/IHS, 2014

4.2.2.2 Hamburg: Basisszenario der optimistischen Wirtschaftsprognose

Unter der optimistischen Wirtschaftsprognose wächst der Umschlag Hamburgs im Basis-Wettbewerbsszenario ungefähr entsprechend dem Gesamtmarkt um durchschnittlich 4,5 % pro Jahr auf 19,6 Mio. TEU.

Abb. 69 Containerumschlagpotenziale für den Hafen Hamburg bis 2030, optimistische Wirtschaftsprognose, Basis-Wettbewerbsszenario



Quelle: ISL/IHS, 2014

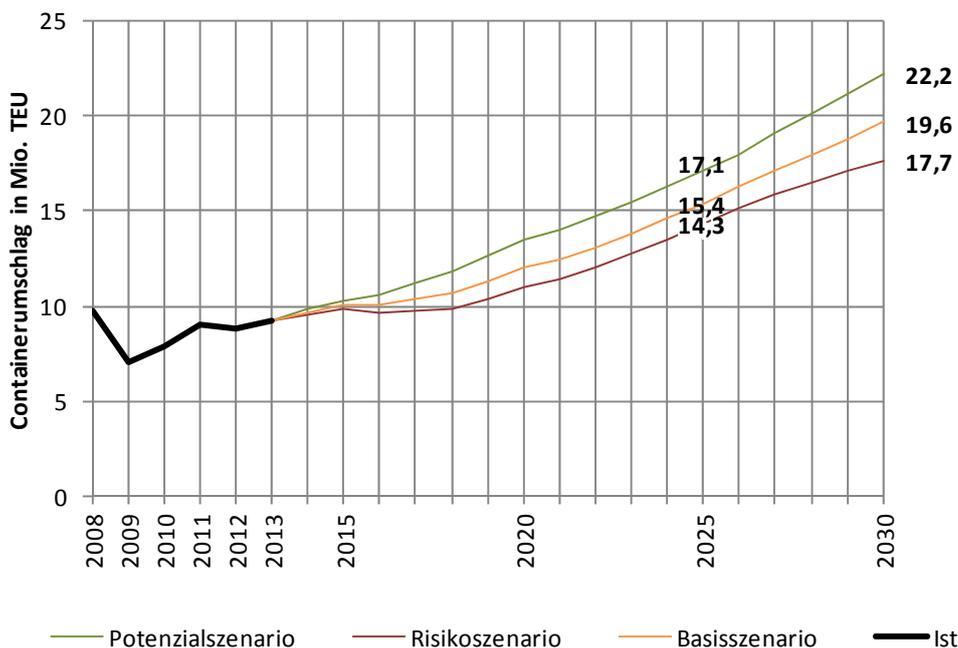
Bis 2030 steigt dabei der Anteil der Transshipmentverkehre auf 48 % – getragen durch Wettbewerbseffekte, da das Wachstum der Transshipmentmärkte des Hafens Hamburgs nur leicht über dem der Hinterlandmärkte liegt. Das Transshipmentpotenzial erreicht bis 2030 9,5 Mio. TEU, das Hinterlandpotenzial 10,2 Mio. TEU.

4.2.2.3 Hamburg: Alternativszenarien der optimistischen Wirtschaftsprognose

Legt man die positiven Annahmen des Potenzial-Wettbewerbsszenarios zugrunde, steigt das Umschlagpotenzial unter der optimistischen Wirtschaftsprognose auf 22,2 Mio. TEU in 2030. Mit 11,4 Mio. TEU liegt das Transshipmentvolumen deutlich über dem Hinterlandaufkommen (10,8 Mio. TEU).

Im Risiko-Wettbewerbsszenario zeigt sich trotz des höheren Marktwachstums eine Stagnation bis 2018 und das Umschlagpotenzial erreicht 17,7 Mio. TEU in 2030. Gegenüber dem Basis-Wettbewerbsszenario liegen die Fehlmengen vor allem im Transshipment. Die Hinterlandverkehre liegen nur 0,3 Mio. TEU unter dem Basisszenario, im Transshipmentverkehr dagegen 1,7 Mio. TEU.

Abb. 70 Containerumschlagpotenziale für den Hafen Hamburg bis 2030, optimistische Wirtschaftsprognose, Alternative Wettbewerbsszenarien



Quelle: ISL/IHS, 2014

Aufgrund des im Vergleich zur neutralen Wirtschaftsprognose höheren Gesamtmarktvolumens wirken sich die verschiedenen Wettbewerbsannahmen in der optimistischen Variante stärker aus. Der Prognosekorridor reicht von 17,7 Mio. TEU bis 22,2 Mio. TEU, wobei die zusätzlichen Potenziale mit 2,5 Mio. TEU wiederum leicht niedriger sind als die Risiken (2,0 Mio. TEU).

Tab. 18 Optimistische Wirtschaftsprognose: Wirkung der Alternativszenarien auf den Containerverkehr des Hamburger Hafens nach Segmenten und Hinterlandregionen 2030

	Transshipment	Hinterland		
		Deutschland	Übriges Westeuropa	Mittel- u. Osteuropa
Potenzial-szenario	11,4 Mio. TEU	8,9 Mio. TEU	0,7 Mio. TEU	1,2 Mio. TEU
	+1,9 (+20%)	+0,4 (+5%)	+0,1 (+14%)	+0,1 (+13%)
Basis-szenario	9,5 Mio. TEU	8,5 Mio. TEU	0,6 Mio. TEU	1,1 Mio. TEU
	-1,7 (-18%)	-0,2 (-2%)	-0,03 (-5%)	-0,1 (-9%)
Risiko-szenario	7,8 Mio. TEU	8,3 Mio. TEU	0,5 Mio. TEU	1,0 Mio. TEU

Quelle: ISL/IHS, 2014

Hinsichtlich der Verteilung der Potenziale und Risiken gibt es keinen spürbaren Unterschied zu der neutralen Prognose. Zwar verteilt sich das zusätzliche Wachstumspotenzial nicht gleichmäßig auf alle Länder, Verkehrsrichtungen und Containerarten (beladen vs. leer), jedoch sind diese Unterschiede nicht groß genug, um die Wirkung der Wettbewerbseffekte deutlich zu beeinflussen.

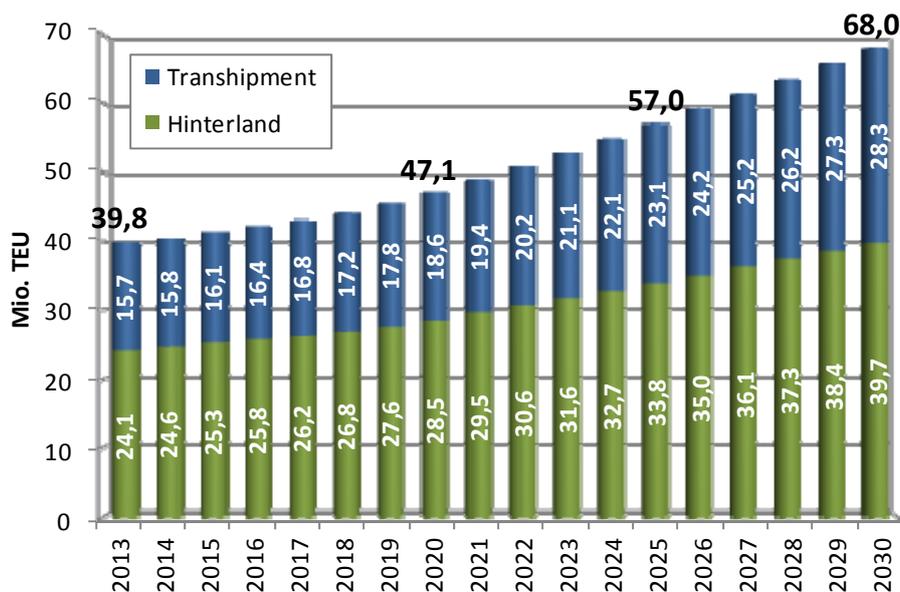
4.2.3 Prognose der Containerumschlagpotenziale unter der pessimistischen Weltwirtschaftsprognose

Die Wirtschaftsentwicklung des IHS-Szenarios „Schuldenkrise und Nachfrageschwäche“ bremst das Umschlagpotenzial der Nordrangehäfen und des Hafens Hamburg.

4.2.3.1 Gesamtmarkt: pessimistische Wirtschaftsprognose

Das Wirtschafts- und Handelswachstum der pessimistischen Wirtschaftsprognose reduziert das Umschlagpotenzial der Nordrangehäfen gegenüber der neutralen Wirtschaftsprognose um 7,2 Mio. TEU auf 68,0 Mio. TEU.

Abb. 71 Containerumschlagpotenziale der Nordrangehäfen bis 2030, pessimistische Wirtschaftsprognose, ohne Berücksichtigung Direktanläufe Ostseeraum / Adria Häfen



Anmerkung: Ohne Berücksichtigung möglicher künftiger Marktanteilsverluste Ostsee-Direktanläufe / Südrangehäfen.

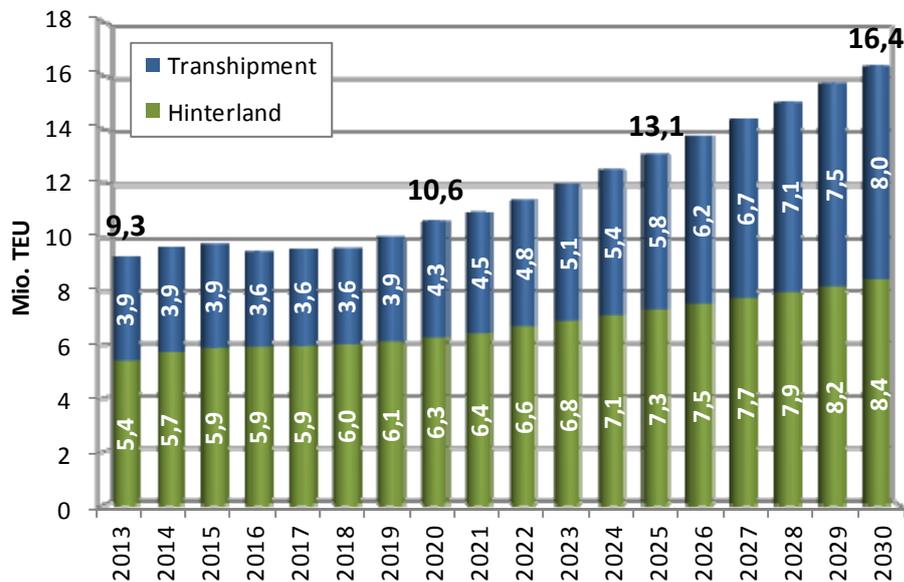
Quelle: ISL/IHS, 2014

Die Verluste gegenüber dem Basisszenario verteilen sich ungefähr proportional auf die Segmente: 3,0 Mio. TEU im Transshipment und 4,2 Mio. TEU im Hinterlandverkehr.

4.2.3.2 Hamburg: Basisszenario der pessimistischen Wirtschaftsprognose

Das Umschlagpotenzial des Hafens Hamburg beträgt im Basis-Wettbewerbsszenario 16,4 Mio. TEU, wenn man die Wachstumsraten der pessimistischen Wirtschaftsprognose zugrunde legt. Es überschreitet erst im Jahr 2019 die Marke von 10 Mio. TEU, da die kurzfristig zu erwartenden Marktanteilsverlagerungen in andere Häfen nicht durch das Marktwachstum kompensiert werden können.

Abb. 72 Containerumschlagpotenziale für den Hafen Hamburg bis 2030, pessimistische Wirtschaftsprognose, Basis-Wettbewerbsszenario



Quelle: ISL/IHS, 2014

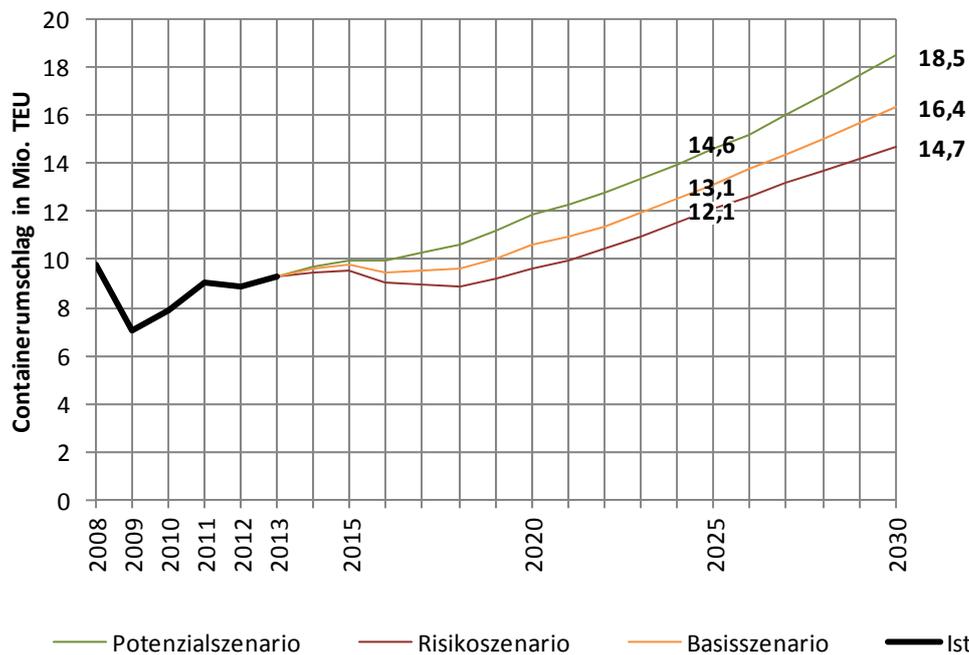
Langfristig werden auch in diesem Szenario über Marktanteilsgewinne wieder höhere Wachstumsraten erzielt, so dass das anfängliche Zurückbleiben hinter der Gesamtmarktentwicklung später mehr als ausgeglichen werden kann. Gegenüber der Rohprognose liegt das Wachstum mit jährlich durchschnittlich 3,4 % zwischen 2013 und 2030 0,2 % über dem Gesamtmarktwachstum.

4.2.3.3 Hamburg: Alternativszenarien der pessimistischen Wirtschaftsprognose

Schlägt sich Hamburg im Wettbewerb bis 2030 besonders gut – wie im Potenzialszenario modelliert – erreicht der Hafen trotz des geringeren Wirtschafts- und Außenhandelswachstums bis 2030 einen Umschlag von 18,5 Mio. TEU. Die Verluste aus der schwächeren Gesamtmarktentwicklung würden vollständig ausgeglichen. Die Umschlagstruktur würde sich jedoch gegenüber dem Referenzszenario („neutral/Basis“) ändern. Da Marktanteils(rück)gewinne vor allem im Transshipment zu erwarten sind, während die Marktanteile im Hinterland vergleichsweise stabil bleiben, hat das Transshipment hier einen Anteil von 52 % anstelle der 49 % im Basis-Fall der neutralen Wirtschaftsprognose.

Im Risiko-Wettbewerbsszenario schließlich, in dem neben der pessimistischeren Wirtschaftsentwicklung auch sämtliche Marktanteilsfaktoren besonders schwach ausfallen, erhöht sich der Gesamtumschlag der Containerterminals im Hafen Hamburg bis 2030 auf lediglich 14,7 Mio. TEU. Die Marke von 10 Mio. TEU wird erst 2022 erreicht. Gegenüber dem Basis-Wettbewerbsszenario liegen die Fehlmengen vor allem im Transshipment. Die Hinterlandverkehre liegen nur 0,4 Mio. TEU unter dem Basisszenario, im Transshipmentverkehr dagegen 1,4 Mio. TEU.

Abb. 73 Containerumschlagpotenziale für den Hafen Hamburg bis 2030, pessimistische Wirtschaftsprognose, Basis-Wettbewerbsszenario



Quelle: ISL/IHS, 2014

Mit einer Korridorbreite von 3,8 Mio. TEU liegen die Risiko- und Potenziarszenarien aufgrund des geringeren Marktvolumens der pessimistischen Wirtschaftsprognose erwartungsgemäß nahe beieinander.

Tab. 19 Pessimistische Wirtschaftsprognose: Wirkung der Alternativszenarien auf den Containerverkehr des Hamburger Hafens nach Segmenten und Hinterlandregionen 2030

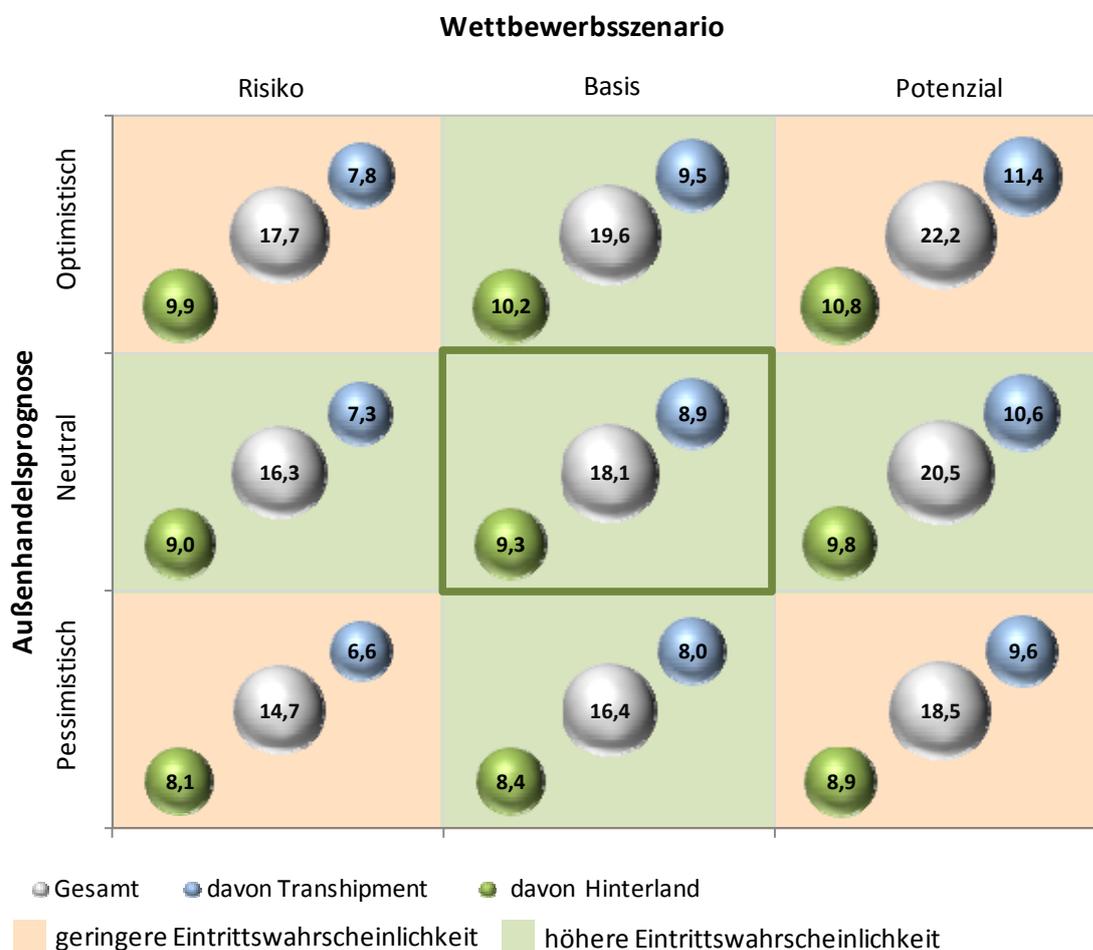
	Transshipment	Hinterland		
		Deutschland	Übriges Westeuropa	Mittel- u. Osteuropa
Potenzial-szenario	9,6 Mio. TEU	7,3 Mio. TEU	0,6 Mio. TEU	1,0 Mio. TEU
	+1,6 (+20%)	+0,3 (+5%)	+0,1 (+14%)	+0,1 (+13%)
Basis-szenario	8,0 Mio. TEU	7,0 Mio. TEU	0,5 Mio. TEU	0,9 Mio. TEU
	-1,4 (-18%)	-0,3 (-5%)	-0,03 (-5%)	-0,1 (-8%)
Risiko-szenario	6,6 Mio. TEU	6,9 Mio. TEU	0,5 Mio. TEU	0,8 Mio. TEU

Quelle: ISL/IHS, 2014

4.3 Zusammenfassung der Prognoseergebnisse zum Containerumschlagpotenzial

Aus der Kombination der drei Wirtschaftsprognosen (neutral, optimistisch, pessimistisch) und den drei Wettbewerbsszenarien (Basis, Potenzial, Risiko) ergeben sich neun Entwicklungsverläufe, die für das Prognosejahr 2030 einen breiten Korridor von 14,7 Mio. TEU bis 22,2 Mio. TEU spannen, wobei die Kombination neutral/Basis als Referenzszenario mit der höchsten Eintrittswahrscheinlichkeit gewählt wird. Sowohl bezüglich der wirtschaftlichen Entwicklung als auch bezüglich der Marktanteile sind die Abwärtsrisiken größer als die Zusatzpotenziale.

Abb. 74 Hamburg: Prognose der Umschlagpotenziale nach Entwicklungspfaden und Marktsegmenten 2030



Quelle: ISL/IHS, 2014

Schließt man die „Extremszenarien“ optimistisch/Potenzial und pessimistisch/Risiko aus, so verjüngt sich der Korridor auf ca. 16,3 bis 20,5 Mio. TEU.

4.4 Vergleich der ISL-Prognose mit aktuellen Branchenprognosen

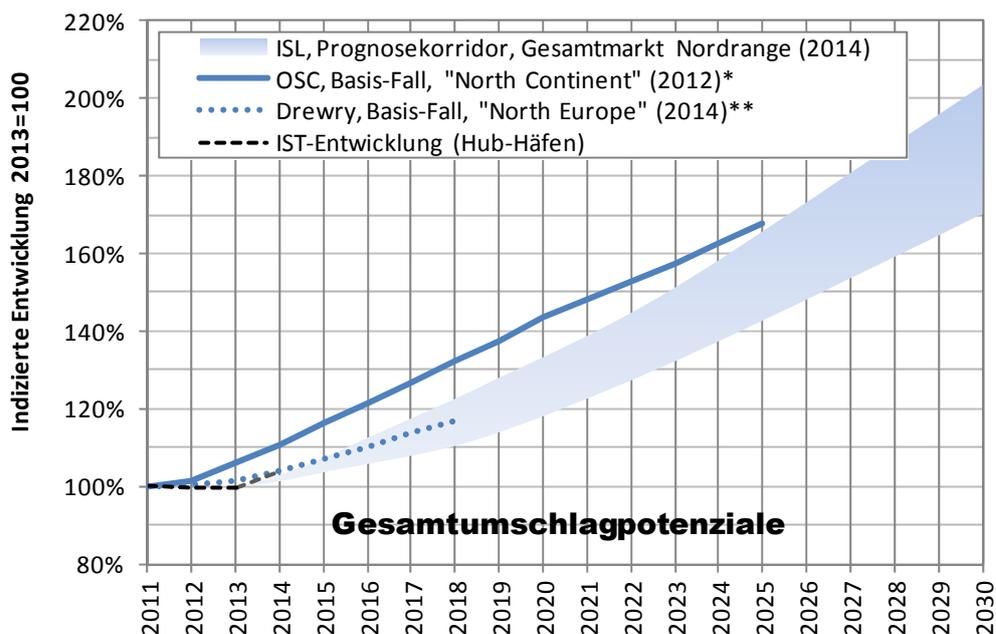
Der Umschlag der Nordrangehäfen steht regelmäßig im Fokus von Branchenbeobachtern und Analysten. In der im Abstand von jeweils drei bis vier Jahren erscheinenden Studie „North European Container Port Markets (...)“ gehen die Forscher des mittlerweile zu Royal Haskoning

gehörenden Unternehmens „Ocean Shipping Consultants“ (=OSC) regelmäßig der Frage nach, wie sich der Umschlag der Containerhäfen in Nordeuropa in den nächsten Jahren entwickeln wird. Die aktuellste Studie stammt aus dem Jahr 2012 und ging zu diesem Zeitpunkt im Basisfall von einer rascheren Erholung der europäischen Konjunktur aus. Dementsprechend liegt der von OSC im Jahr 2012 erwartete Basisfall für den Gesamtmarkt nach zwei Jahren wirtschaftlicher Flaute in der Eurozone zurzeit außerhalb des durch die Wirtschaftsszenarien der ISL-Prognose aufgespannten Korridors.

Eine Studie von Drewry Shipping Consultants („Container Forecaster“) aus dem dritten Quartal 2014 geht im Basisfall für den nordeuropäischen Markt von einer Dynamik aus, die zum Ende des Jahrzehnts gegen den Basisfall der ISL-Prognose zu tendieren scheint.

Es ist darauf hinzuweisen, dass die Ergebnisse von Drewry und OSC im Folgenden indiziert werden mussten, da die Studien einerseits abweichende Basisjahre aufweisen (OSC) und andererseits die Prognosewerte bei OSC auch die kleineren Nordrangehäfen und bei Prognosewerte von Drewry auch die Entwicklung der britischen Häfen beinhalten.

Abb. 75 Indizierte Prognosen: Gesamtumschlagpotenziale Nordrange/Nordeuropa nach Drewry, ISL, und OSC

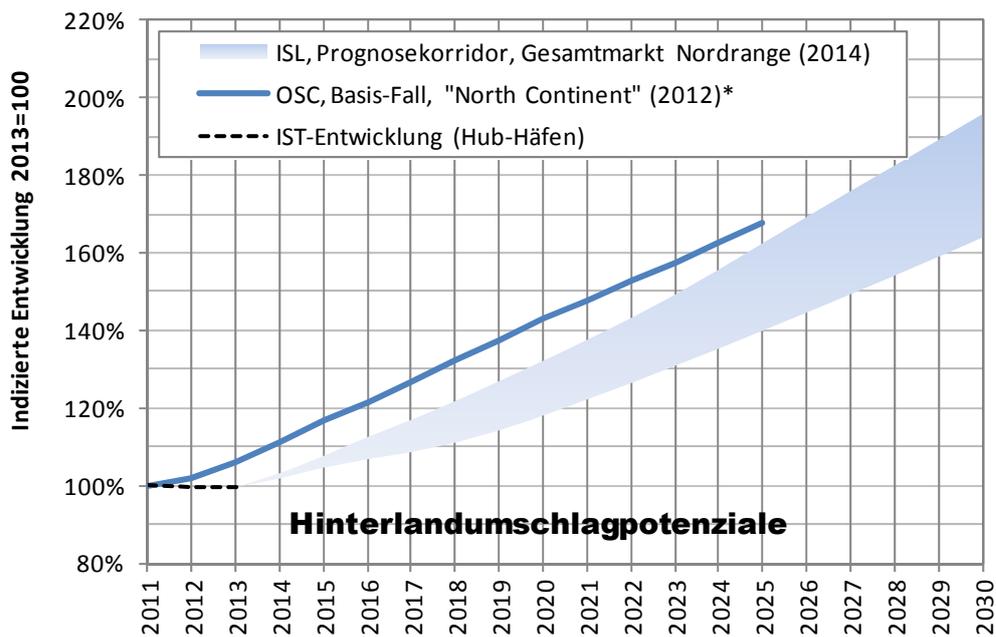


Quelle: ISL, Basis: eigene Berechnungen, OSC, Drewry *beinhaltet auch die Entwicklung der „Nicht-Hub-Häfen der Hamburg-Le Havre-Range **beinhaltet gegenüber OSC zusätzlich den Umschlag der britischen Inseln

Da Drewry in ihrer Prognose nicht zwischen Hinterland- und Transshipmentverkehr unterscheiden, können im Weiteren lediglich die ISL-Prognosen mit denen von OSC verglichen werden.

Bezüglich der Hinterlandumschlagpotenziale zeigt sich bei OSC ein ähnliches Bild und der von OSC prognostizierte Basis-Entwicklungspfad würde – um die schwachen Jahre 2012 und 2013 nach hinten verschoben – in etwa im ISL-Prognosekorridor liegen.

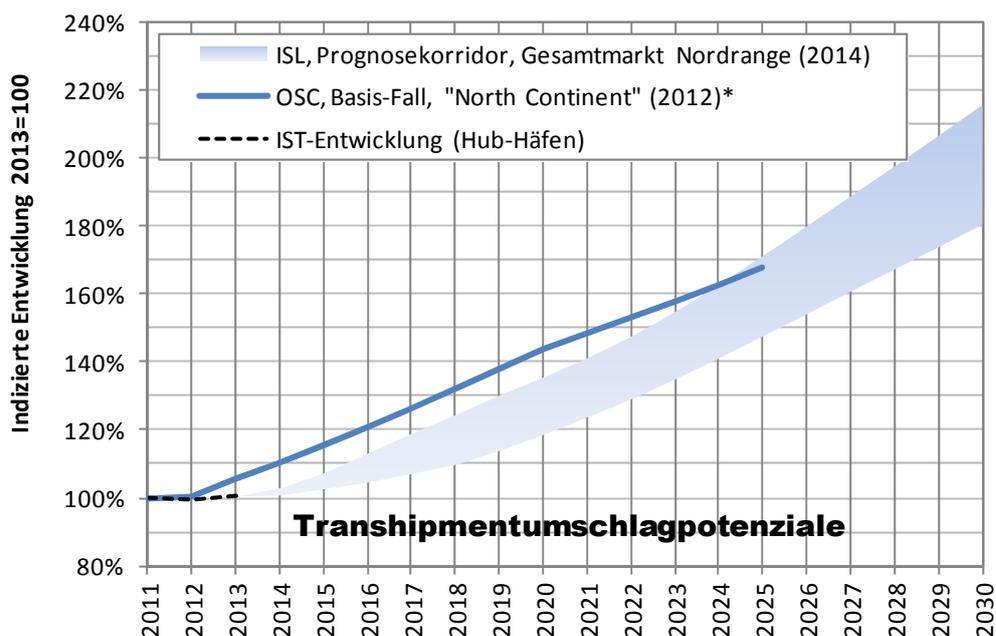
Abb. 76 Indizierte Prognosen: Hinterlandumschlagpotenziale Nordrange nach ISL und OSC



Quelle: ISL, Basis: eigene Berechnungen, OSC, Drewry *beinhaltet auch die Entwicklung der „Nicht-Hub-Häfen“ der Hamburg-Le Havre-Range

Die Entwicklung der Transshipmentumschlagpotenziale des „North Continent“ hätte sich gemäß dem OSC-Basisfall aus dem Jahr 2012 zunächst in einer mit dem aktuellen ISL-Prognosekorridor vergleichbaren Dynamik vollzogen. Allerdings lässt das Diagramm ab dem Jahr 2025 bei OSC ein merklich nachlassendes Wachstum erkennen. Horizontal um die zwei schwachen Jahre 2012 und 2013 verschoben läge allerdings auch dieser Verlauf im aktuellen ISL-Prognosekorridor.

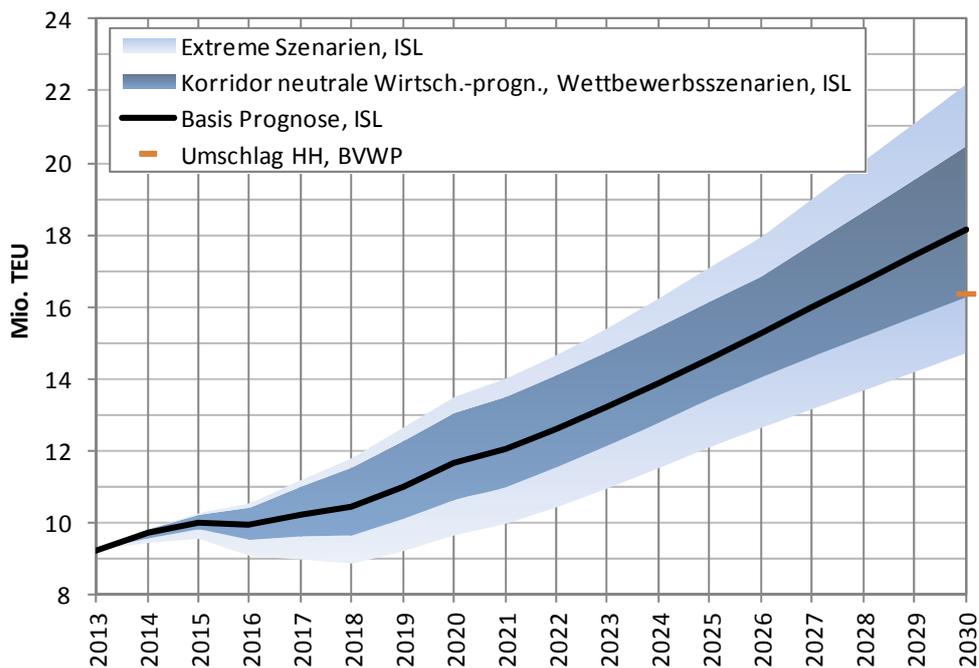
Abb. 77 Indizierte Prognosen: Transshipmentumschlagpotenziale Nordrange nach ISL und OSC



Quelle: ISL, Basis: eigene Berechnungen, OSC, Drewry *beinhaltet auch die Entwicklung der „Nicht-Hub-Häfen“ der Hamburg-Le Havre-Range

Auf Hafenebene liegt derzeit als einzige die aktuelle Seeverkehrsprognose des Bundes für die Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) vor, die für den Hamburger Hafen im Jahr 2030 von einem Umschlagpotenzial von rund 16,4 Mio. TEU ausgeht. Dieser Wert liegt im Jahr 2030 noch im ISL-Prognosekorridor, würde aber zum unteren Rand des Wettbewerbsszenarios tendieren. Die größte absolute und relative Abweichung liegt dabei im Transshipmentumschlagpotenzial vor, das in der BVWP mit rund 6,1 Mio. TEU für das Jahr 2030 angesetzt ist (ISL: 8,9 Mio. TEU), während die Hinterlandumschlagpotenziale in der BVWP (10,1 Mio. TEU) in einer mit der ISL-Prognose (9,3 Mio. TEU) tendenziell eher vergleichbaren Größenordnung liegen.

Abb. 78 Umschlagpotenzialprognosen des Hamburger Hafens nach ISL und BVWP



Quelle: ISL, Basis: eigene Berechnungen

Der Hauptgrund für die starke Abweichung im Transshipmentverkehr ist ein Basiseffekt. Während das Transshipment in Hamburg im Basisjahr der BVWP-Prognose (2010) ca. 2,7 bis 2,8 Mio. TEU betrug, stieg dessen Volumen bis 2013 auf 3,9 Mio. TEU. Der Anteil Hamburgs entwickelte sich positiv, da Marktanteile im Transshipmentverkehr zurückgewonnen wurden. Der Marktanteil Hamburgs im Transshipmentmarkt war laut Berechnungen aus dem Containerverkehrsmodell Nordrangehäfen 2010 mit 19,9 % auf einem Tiefststand und erreichte 2013 bereits wieder 24,7 %.

Ein weiterer Grund für die Differenz im Transshipmentverkehr liegt darin begründet, dass in der BVWP-Prognose unterstellt wurde, dass die Fahrrinnenanpassung nicht zu Marktanteilsgewinnen führen würde, sondern den Hafen lediglich in die Lage versetzt, den, wie erwähnt, besonders niedrigen Marktanteil des Jahres 2010 zu halten. Die aktuellen Analysen des ISL gehen dagegen davon aus, dass Transshipmentmengen, die in den vergangenen Jahren in andere Häfen verlagert wurden, zumindest teilweise nach Hamburg zurückkehren, wenn die angepasste Fahrrinne die Aufnahme zusätzlicher Containervolumen von und nach Hamburg erlaubt.

Im Hinterlandverkehr dagegen sind die Ursachen für Unterschiede zwischen den Prognosen weniger deutlich. Die Marktanteilsszenarien ähneln einander, so dass davon auszugehen ist, dass ein Basiseffekt (der Hinterlandverkehr wuchs zwischen 2010 und 2013 nur um schätzungsweise

1,3 % p.a.), eine verhaltenere Gesamtmarktprognose oder eine Kombination beider Faktoren Ursache für die Differenz ist.

5 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 und von Branchenverbänden wurden lediglich bei den Gütergruppen berücksichtigt, die nicht durch ein einziges oder einige wenige Unternehmen determiniert werden.

5.1 Prognose der Umschlagpotenziale flüssiger Massengüter

Im See-Eingang flüssiger Massengüter des Hamburger Hafens wurden in den vergangenen Jahren vorwiegend Raffinerieinputs und Mitteldestillate für die Märkte im Hinterland des Hamburger Hafens importiert. Durch das Ende des gewohnten Raffineriebetriebs der Shell-Raffinerie und die Übernahme der Grundölproduktion durch das Unternehmen Nynas ergeben sich folglich einige Verwerfungen gegenüber den bekannten Strukturen und gegenüber der letzten Prognose, die von einem Fortbestand der Shell-Raffinerie insgesamt ausging.

Grundsätzlich erwarten die Unternehmen, insbesondere die Tanklagerbetriebe, 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 2030 gemäß der aktuellen Prognose des Mineralölwirtschaftsverbandes
- Steigende Anteile von Kraftstoffen aus erneuerbaren Energien gemäß gesetzlicher Vorgaben

Insbesondere der letzte Punkt ist kritisch, da bislang nur in Szenarien abgebildet werden kann, wie die Vorgaben überhaupt erfüllt werden können und welche Auswirkungen dies auf den Umschlag im Hamburger Hafen haben könnte.

5.1.1 Basisprognose

In der Basisprognose wird davon ausgegangen, dass sich der Umschlag im See-Eingang von Rohöl und Mineralölerzeugnissen von rund 10 Mio. t im Jahr 2013 auf etwa 5 Mio. t im Jahr 2020 knapp halbiert. Tendenziell ist auch in den Folgejahren mit einem leicht sinkenden See-Einlagerungsbedarf von Mitteldestillaten zu rechnen, da diese zukünftig stärker über Bahn oder Binnenschiff aus dem Hinterland die Läger im Hamburger Hafen erreichen dürften. Den größten Anteil am Rückgang des See-Eingangs haben dabei die jährlich 4-4,5 Mio. t Öl, die in den Vorjahren den Hamburger Hafen per See erreichten. Sie werden im See-Eingang durch den erwartete

ten Rohstoffbedarf der Nynas nur zu einem geringen Teil kompensiert. Durch den Wegfall der Shell entsteht kurzfristig ein zusätzlicher Importbedarf, es ist jedoch auch vor dem Hintergrund der Unternehmensbefragung davon auszugehen, dass sich dieser nur kurzfristig in einer Steigerung der seewärtigen Tanklagerimporte spiegeln wird und dass der Effekt bereits zum Jahr 2020 auslaufen wird und stattdessen der Anteil der Einlagerungen über Landverkehre steigt.

Tab. 20 Basis-Umschlagprognose flüssiger Massengüter im See-Eingang des Hamburger Hafens 2020-2030

NST-2007	Umschlag in 1.000 t						Prognose (Basis)			Ø-Wachstumsr.		
	2008	2009	IST		2012	2013	2020	2025	2030	13-'20	'20-'25	'25-'30
02 (Rohöl) und 07 (Mineralölerzeugnisse)	9.806	8.291	9.180	9.011	8.789	9.513	4.980	4.740	4.640	-8,8%	-1,0%	-0,4%
04 Nahrungs und Genussmittel	879	1.020	911	854	784	786	1.100	1.130	1.150	4,9%	0,5%	0,4%
Übrige (in 2013: 92 % 08 "Chemische Erzeugnisse")	659	352	297	402	334	261	430	440	450	7,4%	0,5%	0,5%
Gesamt	11.344	9.664	10.387	10.268	9.907	10.560	6.510	6.310	6.240	-6,7%	-0,6%	-0,2%

Quelle: ISL, Ist-Werte 2011-2013 basierend auf Statistik Nord NST-2007 Code

Die leichten Wachstumsimpulse bei den Pflanzenölen und Fetten sowie den übrigen Erzeugnissen wurden in dieser Prognose aus dem bis zum Jahr 2020 steigenden Bedarf zur Beimischung/Inverkehrbringung von Biokraftstoffen abgeleitet. Insgesamt ergibt sich zum Ende des Jahres 2030 ein Volumen von 6,2 Mio. t.

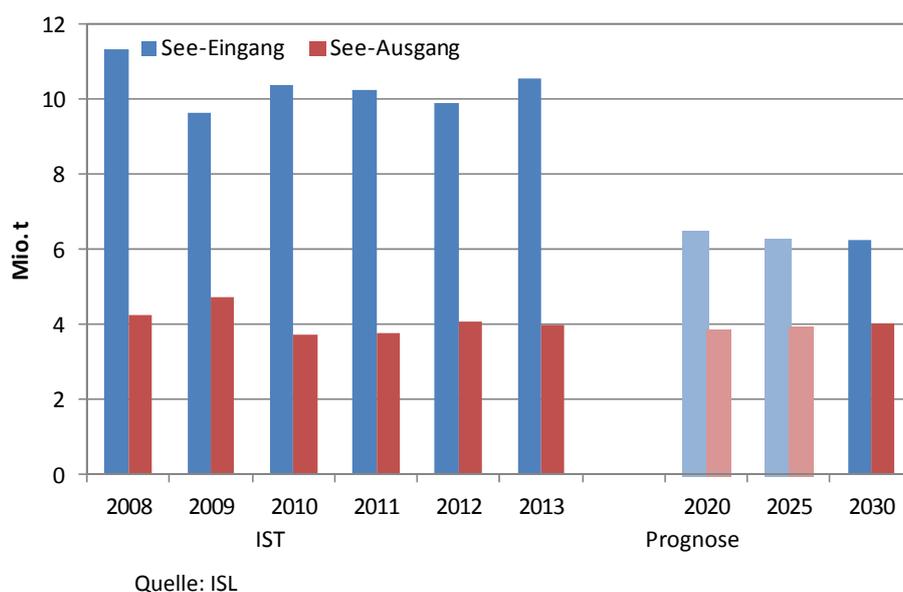
Tab. 21 Basis-Umschlagprognose flüssiger Massengüter im See-Ausgang des Hamburger Hafens 2020-2030

NST-2007	Umschlag in 1.000 t						Prognose (Basis)			Ø-Wachstumsr.		
	2008	2009	IST		2012	2013	2020	2025	2030	13-'20	'20-'25	'25-'30
07 Mineralölerzeugnisse	2.999	3.092	2.349	2.239	2.626	2.381	2.040	2.140	2.230	-2,2%	1,0%	0,8%
08 Chem. Erzeugnisse	1.088	1.293	1.113	1.071	1.097	1.119	1.390	1.390	1.390	3,1%	0,0%	0,0%
Übrige (vorwiegend 04 Nahrung...)	169	347	275	465	379	477	440	440	440	-1,2%	0,0%	0,0%
Gesamt	4.256	4.732	3.738	3.776	4.101	3.977	3.870	3.970	4.060	-0,4%	0,5%	0,4%

Quelle: ISL, Ist-Werte 2011-2013 basierend auf Statistik Nord NST-2007 Code

Im **See-Ausgang** wirkt sich der Wegfall der lokalen Kraftstoffproduktion von Shell reduzierend auf den Ölproduktenumschlag aus. Gleichmaßen wird langfristig mit einem leicht steigenden See-Absatz von im Inland nicht mehr nachgefragten Ölprodukten gerechnet. Für die im Wesentlichen aus lokaler Produktion stammenden chemischen Erzeugnisse wurde das im Rahmen der Unternehmensbefragung genannte kurzfristig zu erwartende Wachstum abgebildet.

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. Im Jahr 2013 war dabei der Anteil der Pflanzenöle und Fett relativ hoch und es wird erwartet, dass sich dieses Volumen verstetigen kann. Insgesamt ergibt sich aus der Prognose im Jahr 2030 ein Umschlag von 4,1 Mio. t (See-Ausgang).

Abb. 79 Basisprognose Umschlag flüssiger Massengüter 2020-2030


5.1.2 Potenziale und Risiken für den Umschlag flüssiger Massengüter

Im Folgenden werden kurz die Risiken und Potenziale des Umschlags flüssiger Massengüter betrachtet. Im **See-Eingang** werden vor allem zusätzliche Biokraftstoffe zu den Potenzialen gerechnet.

Tab. 22 Potenzialprognose flüssiger Massengüter im See-Eingang des Hamburger Hafens 2020-2030

NST-2007	Umschlag in 1.000 t						Prognose (Potenzial)			Ø-Wachstumsr.		
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2020	2025	2030	13-'20	'20-'25	'25-'30
02 (Rohöl) und 07 (Mineralölerzeugnisse)	9.806	8.291	9.180	9.011	8.789	9.513	4.980	4.740	4.640	-8,8%	-1,0%	-0,4%
04 Nahrung und Genussmittel	879	1.020	911	854	784	786	1.470	1.640	1.760	9,4%	2,2%	1,4%
Übrige (in 2013: 92 % 08 "Chemische Erzeugnisse")	659	352	297	402	334	261	1.020	1.160	1.310	21,5%	2,6%	2,5%
Gesamt	11.344	9.664	10.387	10.268	9.907	10.560	7.470	7.540	7.710	-4,8%	0,2%	0,4%

Quelle: ISL, Ist-Werte 2011-2013 basierend auf Statistik Nord NST-2007 Code

Ein weiteres Potenzial ergibt sich aus der geplanten Errichtung eines LNG-Terminals im Hafen Hamburg durch Bomin Linde. Derzeit ist jedoch noch nicht absehbar, ob das Terminal direkt per Seeschiff oder aus dem Hinterland versorgt wird, so dass keine Abschätzung des zusätzlichen Umschlagpotenzials möglich ist. Am gesamten flüssigen Massengut-Eingang hätte dieses Potenzial in Tonnen gerechnet einen vergleichsweise geringen Anteil.¹⁶

In der Potenzialprognose des **See-Ausgangs** wird unterstellt, dass die stark rückläufige Inlandsabsatznachfrage der leichten Destillate zu steigenden Ausfuhren führt. Ferner wird von einem weiteren Kapazitätswachstum der kupferverarbeitenden Industrie ausgegangen – mit der Folge sich leicht erhöhender Mengen in der Schwefelsäureausfuhr bis zum Jahr 2030.

¹⁶ In den Umschlagstatistiken ist Bunker nicht enthalten, so dass die Versorgung von Seeschiffen mit LNG den See-Ausgang im Sinne der Umschlagpotenzialprognose nicht erhöhen wird.

Tab. 23 Potenzialprognose flüssiger Massengüter im See-Ausgang des Hamburger Hafens 2020-2030

NST-2007	Umschlag in 1.000 t						Prognose (Potenzial)			Ø-Wachstumsr.		
	2008	2009	IST			2013	2020	2025	2030	13-'20	'20-'25	'25-'30
07 Mineralölerzeugnisse	2.999	3.092	2.349	2.239	2.626	2.381	2.330	2.550	2.670	-0,3%	1,8%	0,9%
08 Chem. Erzeugnisse	1.088	1.293	1.113	1.071	1.097	1.119	1.460	1.460	1.460	3,9%	0,0%	0,0%
Übrige (vorwiegend 04 Nahrung...)	169	347	275	465	379	477	440	440	440	-1,2%	0,0%	0,0%
Gesamt	4.256	4.732	3.738	3.776	4.101	3.977	4.230	4.450	4.570	0,9%	1,0%	0,5%

Quelle: ISL, Ist-Werte 2011-2013 basierend auf Statistik Nord NST-2007 Code

In der Risikoprognose wird unterstellt, dass – bezogen auf die Mineralölerzeugnisse – die Einlagerung von Mineralölprodukten im Hamburger Hafen zukünftig zu einem steigenden Anteil über Hinterlandverkehrsträger erfolgt, was die seeseitige Einlagerung belastet. In Anlehnung an den schwächeren Absatz würden auch weniger Biokraftstoffe aus dem See-Import zur Beimischung benötigt, was sich hemmend auf die Wachstumspotenziale in der Einfuhr von pflanzlichen Ölen und „sonstigen Chemikalien“ auswirken dürfte. Auch in der Risikoprognose entfällt der größte Anteil des Rückgangs auf den Wegfall der Rohölimporte der Shell-Raffinerie.

Tab. 24 Risikoprognose flüssiger Massengüter im See-Eingang des Hamburger Hafens 2020-2030

NST-2007	Umschlag in 1.000 t						Prognose (Risiko)			Ø-Wachstumsr.		
	2008	2009	IST			2013	2020	2025	2030	13-'20	'20-'25	'25-'30
02 (Rohöl) und 07 (Mineralölerzeugnisse)	9.806	8.291	9.180	9.011	8.789	9.513	4.720	4.550	4.390	-9,5%	-0,7%	-0,7%
04 Nahrungs und Genussmittel	879	1.020	911	854	784	786	1.030	1.050	1.060	3,9%	0,4%	0,2%
Übrige (in 2013: 92 % 08 "Chemische Erzeugnisse")	659	352	297	402	334	261	620	610	590	13,1%	-0,3%	-0,7%
Gesamt	11.344	9.664	10.387	10.268	9.907	10.560	6.370	6.210	6.040	-7,0%	-0,5%	-0,6%

Quelle: ISL, Ist-Werte 2011-2013 basierend auf Statistik Nord NST-2007 Code

Für den See-Ausgang wird im Risikoszenario von nur stabilen Ausfuhren von Mitteldestillaten sowie von einer reduzierten lokalen Produktion von Pflanzlichen der übrigen Güter im See-Ausgang ausgegangen (ISL-Schätzung).

Tab. 25 Risikoprognose flüssiger Massengüter im See-Ausgang des Hamburger Hafens 2020-2030

NST-2007	Umschlag in 1.000 t						Prognose (Risiko)			Ø-Wachstumsr.		
	2008	2009	IST			2013	2020	2025	2030	13-'20	'20-'25	'25-'30
07 Mineralölerzeugnisse	2.999	3.092	2.349	2.239	2.626	2.381	2.140	2.140	2.140	-1,5%	0,0%	0,0%
08 Chem. Erzeugnisse	1.088	1.293	1.113	1.071	1.097	1.119	1.290	1.290	1.290	2,1%	0,0%	0,0%
Übrige (vorwiegend 04 Nahrung...)	169	347	275	465	379	477	440	440	440	-1,2%	0,0%	0,0%
Gesamt	4.256	4.732	3.738	3.776	4.101	3.977	3.870	3.870	3.870	-0,4%	0,0%	0,0%

Quelle: ISL, Ist-Werte 2011-2013 basierend auf Statistik Nord NST-2007 Code

Die unterschiedlichen Szenarien sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

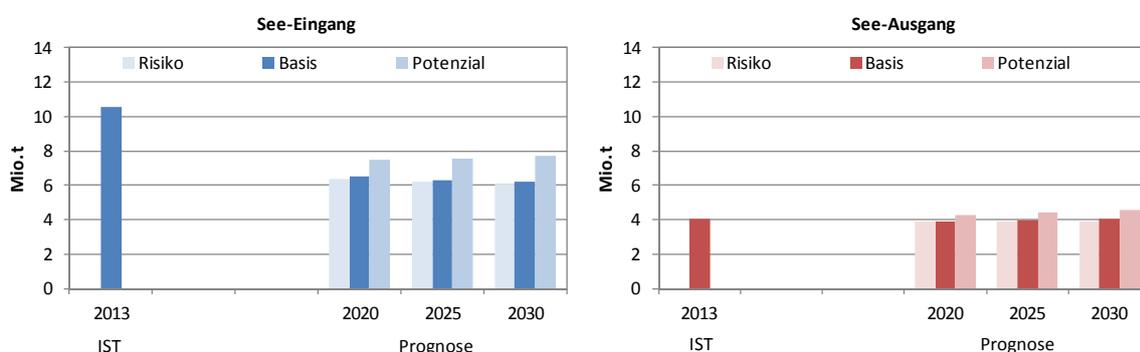
Tab. 26 Zusammenschau der Prognosen für den flüssigen Massengutumschlag 2020-2030

	Umschlag in Mio. t											
	IST						Prognose			Ø-Wachstumsr.		
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2020	2025	2030	13-'20	'20-'25	'25-'30
See-Eingang-Prognose: Basis	11,3	9,7	10,4	10,3	9,9	10,6	6,5	6,3	6,2	-6,7%	-0,6%	-0,2%
See-Eingang-Prognose: Potenzial	11,3	9,7	10,4	10,3	9,9	10,6	7,5	7,5	7,7	-4,8%	0,2%	0,4%
See-Eingang-Prognose: Risiko	11,3	9,7	10,4	10,3	9,9	10,6	6,4	6,2	6,0	-7,0%	-0,5%	-0,6%
See-Ausgang-Prognose: Basis	4,3	4,7	3,7	3,8	4,1	4,0	3,9	4,0	4,1	-0,4%	0,5%	0,4%
See-Ausgang-Prognose: Potenzial	4,3	4,7	3,7	3,8	4,1	4,0	4,2	4,5	4,6	0,9%	1,0%	0,5%
See-Ausgang-Prognose: Risiko	4,3	4,7	3,7	3,8	4,1	4,0	3,9	3,9	3,9	-0,4%	0,0%	0,0%
Gesamt: Basis	15,6	14,4	14,1	14,0	14,0	14,5	10,4	10,3	10,3	-4,7%	-0,2%	0,0%
Gesamt: Potenzial	15,6	14,4	14,1	14,0	14,0	14,5	11,7	12,0	12,3	-3,1%	0,5%	0,5%
Gesamt: Risiko	15,6	14,4	14,1	14,0	14,0	14,5	10,2	10,1	9,9	-4,9%	-0,3%	-0,3%

Quelle: ISL, Ist-Werte basierend auf Statistik Nord

Insgesamt dürfte sich der Umschlag flüssiger Massengüter ab der Aufnahme des Betriebs der Nynas in einer Größenordnung von rund 10,3 Mio. t bewegen.

In den Jahren von 2020-2030 dürfte sich der flüssige Massengutumschlag des Hamburger Hafens auf etwa 10,3 Mio. t belaufen. Im Anschluss an den Wegfall des Geschäftsbetriebs der Shell-Raffinerie sind die Risiken in den aus heutiger Sicht denkbaren Szenarien relativ überschaubar geworden. Der flüssige Massengutumschlag verfügt stattdessen vor allem über Wachstumspotenziale von bis zu zusätzlich rund 2 Mio. t im Jahr 2030. Die in der Basisprognose getroffenen Annahmen stellen dabei aus Sicht des ISL das wahrscheinlichste Entwicklungsszenario dar.

Abb. 80 Zusammenschau der Prognosen für den Umschlag flüssiger Massengüter 2020-2030


Quelle: ISL

5.2 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. Es war jedoch seitdem insgesamt eine Erholung zu beobachten.

5.2.1 Basisprognose

In der Perspektive bis zum Jahr 2020 ist die Kraftwerkskohle der Wachstumstreiber im **See-Eingang**. Darüber hinaus wird mit einem anhaltenden leichten Wachstum im Umschlag von Getreiden, Futtermitteln und Ölsaaten gerechnet.

Tab. 27 Basisprognose trockener Massengüter im See-Eingang des Hamburger Hafens 2020-2030

NST-2007	Umschlag in 1.000 t						Prognose (Basis)			Ø-Wachstumsr.		
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2020	2025	2030	13-'20	'20-'25	'25-'30
	IST											
03.1 Eisenerze	9.928	5.747	9.314	8.183	8.886	9.337	9.000	9.000	9.000	-0,5%	0,0%	0,0%
02.1 Kohle 07.1 Kokereierzeugnisse	5.034	5.048	5.147	5.745	5.080	5.598	9.580	9.580	9.580	8,0%	0,0%	0,0%
01.1 Getreide, 02.1 and.Erz.Pfl.Urs. 04.6 Mahl- u. Schäl.erz.	3.414	3.355	3.409	3.730	3.661	3.912	3.790	3.820	3.830	-0,5%	0,2%	0,1%
03.5 Steine, Erden..., 09.2, Zement(...) 09.3 sonst. Baumat.,	1.389	1.106	1.214	1.343	1.365	1.159	1.440	1.440	1.440	3,2%	0,0%	0,0%
Übrige	643	482	435	656	667	556	700	700	700	3,3%	0,0%	0,0%
Gesamt	20.407	15.738	19.519	19.658	19.660	20.562	24.510	24.540	24.550	2,5%	0,0%	0,0%

Quelle: ISL, Ist-Werte 2011-2013 basierend auf Statistik Nord NST-2007 Code

Als Ergebnis dürften im Jahr 2030 rund 24,6 Mio. t trockener Massengüter im See-Eingang umgeschlagen werden.

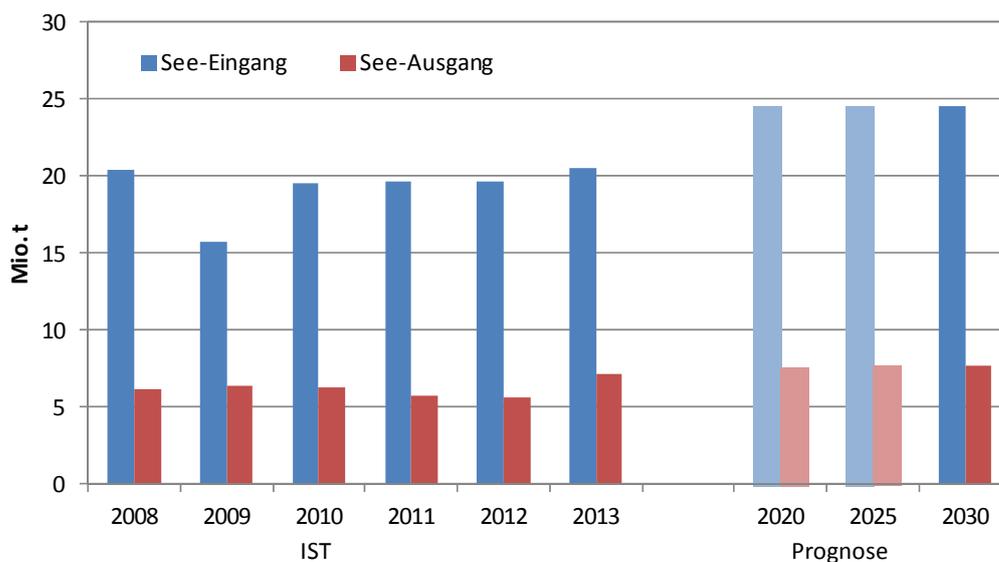
Tab. 28 Basisprognose trockener Massengüter im See-Ausgang des Hamburger Hafens 2020-2030

NST-2007	Umschlag in 1.000 t						Prognose (Basis)			Ø-Wachstumsr.		
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2020	2025	2030	13-'20	'20-'25	'25-'30
	IST											
01.1 Getreide, 02.1 and.Erz.Pfl.Urs. 04.6 Mahl- u. Schäl.erz.	3.004	3.882	3.211	2.561	2.564	4.027	3.400	3.470	3.500	-2,4%	0,4%	0,2%
08.3 Stickstoffverb. u Düngemittel	2.172	1.638	2.168	2.181	2.329	2.438	2.370	2.370	2.370	-0,4%	0,0%	0,0%
14.2 Sonst. Abfälle u Sek.-rohst. ("Schrott")	498	559	698	708	532	597	850	850	850	5,2%	0,0%	0,0%
03.5 Steine, Erden..., 09.2, Zement(...) 09.3 sonst. Baumat.,	493	220	107	210	207	58	430	430	430	33,0%	0,0%	0,0%
Übrige	65	113	140	93	58	15	540	540	540	66,4%	0,0%	0,0%
Gesamt	6.231	6.413	6.323	5.754	5.690	7.137	7.590	7.660	7.690	0,9%	0,2%	0,1%

Quelle: ISL, Ist-Werte 2011-2013 basierend auf Statistik Nord NST-2007 Code

Für den **See-Ausgang** von Agrarrohstoffen wird ebenfalls von einem leichten Wachstumstrend ausgegangen, wobei auch hier berücksichtigt wird, dass das Jahr 2013 diesbezüglich ein Ausreißer gewesen sein dürfte. Auch die Containerisierung von Getreide (wenn auch auf geringem Niveau) hält an und wirkt sich leicht hemmend auf das Wachstum aus.

In der Gütergruppe 14.2 werden durch das Kraftwerk Moorburg zusätzliche Ausfuhren erwartet – gleiches gilt für den See-Ausgang von Baustoffen. Hier fallen durch das Kraftwerk zusätzliche Mengen an Gips an, von denen allerdings erwartet wird, dass sie bestehende Ausfuhren aus dem Hinterland verdrängen.

Abb. 81 Basisprognose Umschlag trockener Massengüter 2020-2030


Quelle: ISL

5.2.2 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 Kohle- und Eisenerzumschlag generiert werden können (z.B. durch die Versorgung weiterer Kraftwerke im Hinterland). Darüber hinaus wird angenommen, dass sich die Einfuhr der Ölsaaten in einem von IHS prognostizierten Umfang vollziehen kann. Für die übrigen Gütergruppen werden keine zusätzlichen Potenziale gesehen.

Tab. 29 Potenzialprognose trockener Massengüter im See-Eingang des Hamburger Hafens 2020-2030

NST-2007	Umschlag in 1.000 t							Prognose (Potenzial)			Ø-Wachstumsr.		
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2020	2025	2030	13-'20	'20-'25	'25-'30	
03.1 Eisenerze	9.928	5.747	9.314	8.183	8.886	9.337	10.000	10.000	10.000	1,0%	0,0%	0,0%	
02.1 Kohle 07.1 Kokereierzeugnisse	5.034	5.048	5.147	5.745	5.080	5.598	9.930	9.930	9.930	8,5%	0,0%	0,0%	
01.1 Getreide, 02.1 and. Erz. Pfl. Urs. 04.6 Mahl- u. Schäl. erz.	3.414	3.355	3.409	3.730	3.661	3.912	4.040	4.310	4.520	0,5%	1,3%	1,0%	
03.5 Steine, Erden..., 09.2, Zement(...) 09.3 sonst. Baumst.,	1.389	1.106	1.214	1.343	1.365	1.159	1.640	1.640	1.640	5,1%	0,0%	0,0%	
Übrige	643	482	435	656	667	556	700	700	700	3,3%	0,0%	0,0%	
Gesamt	20.407	15.738	19.519	19.658	19.660	20.562	26.310	26.580	26.790	3,6%	0,2%	0,2%	

Quelle: ISL, Ist-Werte 2011-2013 basierend auf Statistik Nord NST-2007 Code

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

Tab. 30 Potenzialprognose trockener Massengüter im See-Ausgang des Hamburger Hafens 2020-2030

NST-2007	Umschlag in 1.000 t						Prognose (Potenzial)			Ø-Wachstumsr.		
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2020	2025	2030	13-'20	'20-'25	'25-'30
	IST											
01.1 Getreide, 02.1 and.Erz.Pfl.Urs. 04.6 Mahl- u. Schäl.erz.	3.004	3.882	3.211	2.561	2.564	4.027	4.050	4.170	4.250	0,1%	0,6%	0,4%
08.3 Stickstoffverb. u Düngemittel	2.172	1.638	2.168	2.181	2.329	2.438	2.980	3.030	3.030	2,9%	0,3%	0,0%
14.2 Sonst. Abfälle u Sek.-rohst. ("Schrott")	498	559	698	708	532	597	850	850	850	5,2%	0,0%	0,0%
03.5 Steine, Erden..., 09.2, Zement(...) 09.3 sonst. Baumat.,	493	220	107	210	207	58	630	630	620	40,4%	0,0%	-0,3%
Übrige	65	113	140	93	58	15	540	540	540	66,4%	0,0%	0,0%
Gesamt	6.231	6.413	6.323	5.754	5.690	7.137	9.050	9.220	9.290	3,5%	0,4%	0,2%

Quelle: ISL, Ist-Werte 2011-2013 basierend auf Statistik Nord NST-2007 Code

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. 31 Risikoprognose trockener Massengüter im See-Eingang des Hamburger Hafens 2020-2030

NST-2007	Umschlag in 1.000 t						Prognose (Risiko)			Ø-Wachstumsr.		
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2020	2025	2030	13-'20	'20-'25	'25-'30
	IST											
03.1 Eisenerze	9.928	5.747	9.314	8.183	8.886	9.337	5.530	5.530	5.530	-7,2%	0,0%	0,0%
02.1 Kohle 07.1 Kokereierzeugnisse	5.034	5.048	5.147	5.745	5.080	5.598	8.630	8.630	8.630	6,4%	0,0%	0,0%
01.1 Getreide, 02.1 and.Erz.Pfl.Urs. 04.6 Mahl- u. Schäl.erz.	3.414	3.355	3.409	3.730	3.661	3.912	3.040	3.040	3.040	-3,5%	0,0%	0,0%
03.5 Steine, Erden..., 09.2, Zement(...) 09.3 sonst. Baumat.,	1.389	1.106	1.214	1.343	1.365	1.159	1.340	1.340	1.340	2,1%	0,0%	0,0%
Übrige	643	482	435	656	667	556	660	660	660	2,5%	0,0%	0,0%
Gesamt	20.407	15.738	19.519	19.658	19.660	20.562	19.200	19.200	19.200	-1,0%	0,0%	0,0%

Quelle: ISL, Ist-Werte 2011-2013 basierend auf Statistik Nord NST-2007 Code

Die ausgewiesenen schwachen Werte für den Umschlag von Getreide im See-Ausgang in der Risikoprognose sind nicht als struktureller Rückgang zu interpretieren, sondern berücksichtigen, mit welchen Werten in schwachen Jahren (vgl. z.B. die Entwicklung der Jahre 2011 und 2012) für diesen stark volatilen Agrarumschlag zu rechnen sein müsste. Grundsätzlich gibt es nur geringe strukturelle Risiken sowohl bei den Getreiden als auch bei den Düngemitteln, die aus einer höher als erwartet ausfallenden Containerisierung resultieren. Diese Risiken greifen vorwiegend dort, wo aufgrund des Ladungsungleichgewichts zu günstigen Frachtraten verschifft werden kann, also vornehmlich im Verkehr mit Asien.

Tab. 32 Risikoprognose trockener Massengüter im See-Ausgang des Hamburger Hafens 2020-2030

NST-2007	Umschlag in 1.000 t						Prognose (Risiko)			Ø-Wachstumsr.		
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2020	2025	2030	13-'20	'20-'25	'25-'30
	IST											
01.1 Getreide, 02.1 and.Erz.Pfl.Urs. 04.6 Mahl- u. Schäl.erz.	3.004	3.882	3.211	2.561	2.564	4.027	2.270	2.200	2.120	-7,9%	-0,6%	-0,7%
08.3 Stickstoffverb. u Düngemittel	2.172	1.638	2.168	2.181	2.329	2.438	2.260	2.150	2.050	-1,1%	-1,0%	-0,9%
14.2 Sonst. Abfälle u Sek.-rohst. ("Schrott")	498	559	698	708	532	597	850	850	850	5,2%	0,0%	0,0%
03.5 Steine, Erden..., 09.2, Zement(...) 09.3 sonst. Baumat.,	493	220	107	210	207	58	280	280	280	25,1%	0,0%	0,0%
Übrige	65	113	140	93	58	15	540	540	540	66,4%	0,0%	0,0%
Gesamt	6.231	6.413	6.323	5.754	5.690	7.137	6.200	6.020	5.840	-2,0%	-0,6%	-0,6%

Quelle: ISL, Ist-Werte 2011-2013 basierend auf Statistik Nord NST-2007 Code

Die unterschiedlichen Szenarien sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

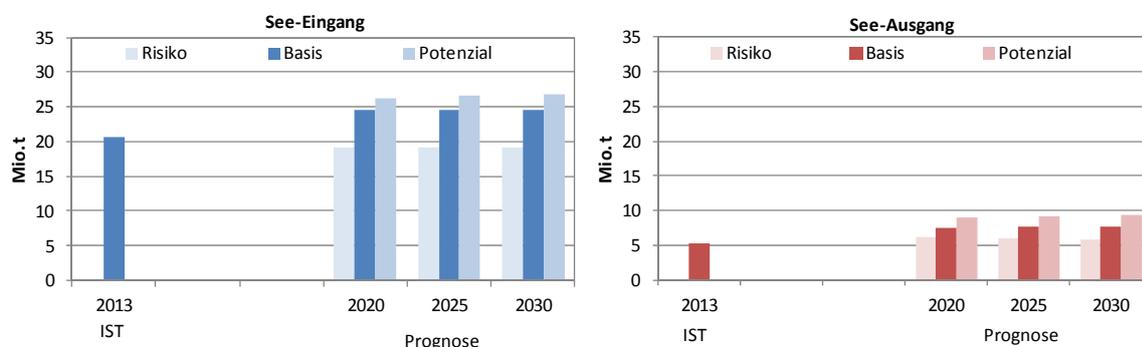
Tab. 33 Zusammenschau der Prognosen für den trockenen Massengutumschlag 2020-2030

	Umschlag in Mio. t											
	IST						Prognose			Ø-Wachstumsr.		
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2020	2025	2030	13-'20	'20-'25	'25-'30
See-Eingang-Prognose: Basis	20,4	15,7	19,5	19,7	19,7	20,6	24,5	24,5	24,6	2,5%	0,0%	0,0%
See-Eingang-Prognose: Potenzial	20,4	15,7	19,5	19,7	19,7	20,6	26,3	26,6	26,8	3,6%	0,2%	0,2%
See-Eingang-Prognose: Risiko	20,4	15,7	19,5	19,7	19,7	20,6	19,2	19,2	19,2	-1,0%	0,0%	0,0%
See-Ausgang-Prognose: Basis	6,2	6,4	6,3	5,8	5,7	7,1	7,6	7,7	7,7	0,9%	0,2%	0,1%
See-Ausgang-Prognose: Potenzial	6,2	6,4	6,3	5,8	5,7	7,1	9,1	9,2	9,3	3,5%	0,4%	0,2%
See-Ausgang-Prognose: Risiko	6,2	6,4	6,3	5,8	5,7	7,1	6,2	6,0	5,8	-2,0%	-0,6%	-0,6%
Gesamt: Basis	26,6	22,2	25,8	25,4	25,4	27,7	32,1	32,2	32,2	2,1%	0,1%	0,0%
Gesamt: Potenzial	26,6	22,2	25,8	25,4	25,4	27,7	35,4	35,8	36,1	3,5%	0,2%	0,2%
Gesamt: Risiko	26,6	22,2	25,8	25,4	25,4	27,7	25,4	25,2	25,0	-1,2%	-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 32 Mio. t / Jahr. Der deutliche Sprung zu den Vorjahren kann größtenteils auf das neue Kohlekraftwerk zurückgeführt werden. In der Risikoprognose bewegt sich der Umschlag mit rund 25 Mio. t / Jahr nur in einer mit den Vorjahren vergleichbaren Größenordnung. In der Potenzialprognose könnte der Umschlag demgegenüber zum Jahr 2030 bis zu 36 Mio. t erreichen. Die in der Basisprognose getroffenen Annahmen stellen dabei aus Sicht des ISL das wahrscheinlichste Entwicklungsszenario dar.

Abb. 82 Zusammenschau der Prognosen für den Umschlag trockener Massengüter 2020-2030



Quelle: ISL, Ist-Werte basierend auf Statistik Nord

5.3 Prognose des gesamten Massengutumschlagpotenzials

Insgesamt betrug der Massengutumschlag im Jahr 2013 42,2 Mio. t, gestützt vor allem durch ein hohes Volumen der trockenen Massengüter. Bis 2020 wird ein deutliches Wachstum im Umschlag trockener Massengüter erwartet. Die Hauptwachstumstreiber sind der Kohle- und Gipsumschlag des im Bau befindlichen Kraftwerks Moorburg, während im Umschlag flüssiger Massengüter mit einem spürbaren Rückgang gerechnet wird. Insgesamt dürfte sich der Umschlag von Massengütern in den Jahren von 2020-2030 eher statisch entwickeln.

Tab. 34 Zusammenschau der Prognosen für den gesamten Massengutumschlag 2020-2030

	Umschlag in Mio. t						Prognose			Ø-Wachstumsr.		
	2008	2009	IST			2013	2020	2025	2030	13-'20	'20-'25	'25-'30
Flüssige Massengüter												
Basisszenario	15,6	14,4	14,1	14,0	14,0	14,5	10,4	10,3	10,3	-4,7%	-0,2%	0,0%
Potenzialszenario	15,6	14,4	14,1	14,0	14,0	14,5	11,7	12,0	12,3	-3,1%	0,5%	0,5%
Risikoszenario	15,6	14,4	14,1	14,0	14,0	14,5	10,2	10,1	9,9	-4,9%	-0,3%	-0,3%
Trockene Massengüter												
Basisszenario	26,6	22,2	25,8	25,4	25,4	27,7	32,1	32,2	32,2	2,1%	0,1%	0,0%
Potenzialszenario	26,6	22,2	25,8	25,4	25,4	27,7	35,4	35,8	36,1	3,5%	0,2%	0,2%
Risikoszenario	26,6	22,2	25,8	25,4	25,4	27,7	25,4	25,2	25,0	-1,2%	-0,1%	-0,1%
Massengüter Insgesamt												
Basisszenario	42,2	36,5	40,0	39,5	39,4	42,2	42,5	42,5	42,5	0,1%	0,0%	0,0%
Potenzialszenario	42,2	36,5	40,0	39,5	39,4	42,2	47,1	47,8	48,4	1,6%	0,3%	0,2%
Risikoszenario	42,2	36,5	40,0	39,5	39,4	42,2	35,6	35,3	35,0	-2,4%	-0,2%	-0,2%

Quelle: ISL, Ist-Werte basierend auf Statistik Nord

6 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.

6.1 Basisszenario

Im Basisszenario wird davon ausgegangen, dass der konventionelle Frachtumschlag bis zum En-de des Betrachtungszeitraums der Containerisierung weicht. Leichte Wachstumsimpulse werden weiterhin in der Entwicklung des Fahrzeugumschlags sowie im Projektladungsgeschäft gesehen.

Tab. 35 Basisprognose für den Umschlag konventioneller Stückgüter 2020-2030

NST-2007	Konv. Stückgutumschlag in 1.000 t									Jährl. Wachstumsraten		
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2020	2025	2030	'13-20	'20-'25	'25-'30
Einkommend												
01 Land- und Forstw.; Fischerei (Südfrüchte)	604	654	575	517	233	160	150	75	-	-1,2%	-12,9%	-100,0%
10 Metalle und Halbzeug; Metallerzeugnisse	531	299	353	354	115	92	165	145	115	12,5%	-2,6%	-4,5%
06 Holzwaren, Papier/-waren; Datenträger	93	93	143	177	181	146	150	160	170	0,6%	1,3%	1,2%
Übrige	309	293	311	234	201	142	145	145	145	0,4%	0,0%	0,0%
Summe einkommend	1.537	1.339	1.383	1.282	730	539	610	525	430	2,5%	-3,0%	-3,9%
Ausgehend												
12 Fahrzeuge	463	423	456	491	602	585	670	700	710	2,7%	0,9%	0,3%
10 Metalle und Halbzeug; Metallerzeugnisse	319	252	335	295	253	261	340	360	380	5,4%	1,1%	1,1%
11 Maschinen, Ausrüstungen, Geräte a.n.g.	217	218	255	146	188	235	330	350	370	7,0%	1,2%	1,1%
Übrige**	350	332	327	310	311	224	220	220	220	-0,4%	0,0%	0,0%
Summe ausgehend	1.348	1.225	1.372	1.242	1.355	1.305	1.560	1.630	1.680	3,6%	0,9%	0,6%
Insgesamt	2.886	2.564	2.756	2.523	2.085	1.844	2.170	2.155	2.110	3,3%	-0,1%	-0,4%

Quelle: ISL, Ist-Werte 2011-2013 basierend auf Statistik Nord NST-2007 Code ** 2011-2013: zwischen 43% und 73% „nicht identifizierbare Güte“

Dennoch dürfte der Umschlag somit insgesamt auf einem Volumen von rund 2,1 Mio. t stagnieren, wobei kurzfristig durch die erwartete Belebung der Anlagenausfuhren auch höhere Werte beobachtet werden könnten – daraus resultiert letztlich die hohe durchschnittliche Wachstumsrate der Jahre von 2013-2020.

6.2 Alternativszenarien

Gegenüber der Basisprognose bestehen sowohl zusätzliche Potenziale als auch Risiken. Bis 2030 ergibt sich daraus ein Prognosekorridor für die Umschlagpotenziale von 1,6 bis 2,8 Mio. Tonnen. In der **Potenzialprognose** wird mit weiterhin geringen Mengen im Umschlag von Südfrüchten gerechnet, für die Projektladung (Metalle, Maschinen, Übrige) wird mit einer stärkeren Marktentwicklung gerechnet.

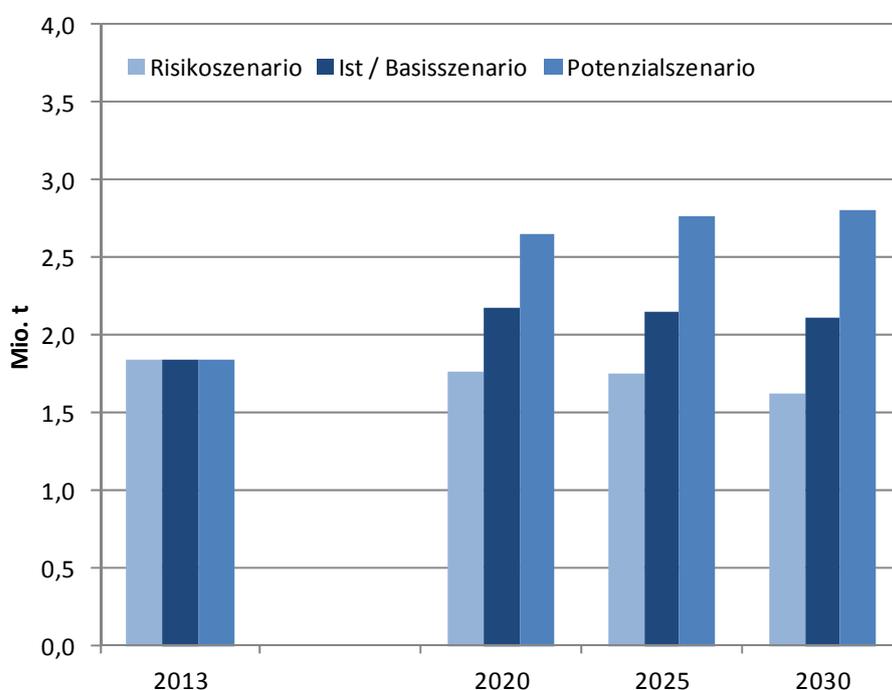
Tab. 36 Basisprognose und Alternativszenarien zum konventionellen Stückgutumschlag 2008-2030

	Konv. Stückgutumschlag in Mio. t									Jährl. Wachstumsraten		
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2020	2025	2030	'13-'20	'20-'25	'25-'30
Basisszenario	2,9	2,6	2,8	2,5	2,1	1,8	2,2	2,2	2,1	2,4%	-0,1%	-0,4%
Potenzialszenario	2,9	2,6	2,8	2,5	2,1	1,8	2,7	2,8	2,8	5,3%	0,9%	0,3%
Risikoszenario	2,9	2,6	2,8	2,5	2,1	1,8	1,8	1,8	1,6	-0,6%	-0,2%	-1,5%

Quelle: ISL, Ist-Werte basierend auf Statistik Nord, 2014

In der Risikoprognose wird für die meisten Gütergruppen von einer schwächeren Umschlagentwicklung ausgegangen. Ein Argument hierfür könnte neben Marktanteilsverlusten auch darin liegen, dass der Aufbau von Industriefertigungsanlagen in den Entwicklungsländern zu einer grundsätzlichen Verlagerung von Teilen des Geschäfts, vor allem aber des Wachstums führen kann.

Abb. 83 Alternativszenarien zum konventionellen Stückgutumschlag 2013-2030



Quelle: ISL, 2014

Zusammenfassung

Vor dem Hintergrund einer inzwischen drei Jahre währenden Wachstumsflaute im Containerverkehr der Nordrangehäfen und einem nach wie vor unsicheren Marktumfeld wurden das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) und die IHS Global GmbH von der Hamburg Port Authority mit einer Prognose des Umschlagpotenzials des Hamburger Hafens beauftragt. Um der Unsicherheit über die Entwicklung der Weltwirtschaft in den kommenden Jahren und den zu erwartenden Verwerfungen im Wettbewerb 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 2013. 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 2013

Der seewärtige Umschlag des Hamburger Hafens brach von 2008 auf 2009 um 30 Mio. Tonnen auf 110 Mio. Tonnen ein und lag 2013 etwa wieder auf dem Niveau von 2008. Im trockenen Massengutverkehr wurde ein Plus von 1,1 Mio. Tonnen erzielt, während im flüssigen Massengut- und konventionellen Stückgutverkehr von 0,5 bzw. 0,3 Mio. Tonnen verzeichnet wurden. Besonders stark war der Einbruch im konventionellen Fruchtumschlag: gegenüber 2008 brach der Umschlag um fast drei Viertel ein, während sich die anderen Segmente im konventionellen Stückgutumschlag in Summe leicht positiv entwickelten.

Tab. 37 Hafen Hamburg: Seewärtiger Umschlag 2008-2013 und Loco-Quote 2013 nach Ladungskategorien

Umschlagsegmente	Umschlag in Mio. t						Ø jährl. Wachstum		Loco-Quote 2008	
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	'08-'13	'12-'13	Gesamt Hinterland*	
Stückgut insgesamt	98,3	74,0	81,2	92,8	91,9	97,3	-0,2%	5,9%	16%	28%
Container	95,4	71,5	78,5	90,2	89,8	95,5	0,0%	6,3%	17%	29%
Konventionell/RoRo	2,9	2,6	2,8	2,5	2,1	1,8	-8,6%	-11,6%	12%	13%
Massengüter	42,2	36,5	40,0	39,5	39,4	42,2	0,0%	7,3%	40%	40%
Trockene Massengüter	26,6	22,2	25,8	25,4	25,4	27,7	0,8%	9,3%	32%	32%
Flüssige Massengüter	15,6	14,4	14,1	14,0	14,0	14,5	-1,4%	3,8%	57%	57%
Gesamtumschlag	140,6	110,6	121,2	132,2	131,3	139,6	-0,1%	6,3%	24%	35%
Container in Mio. TEU	9,8	7,0	7,9	9,0	8,9	9,3	-1,0%	4,6%	16%	28%

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

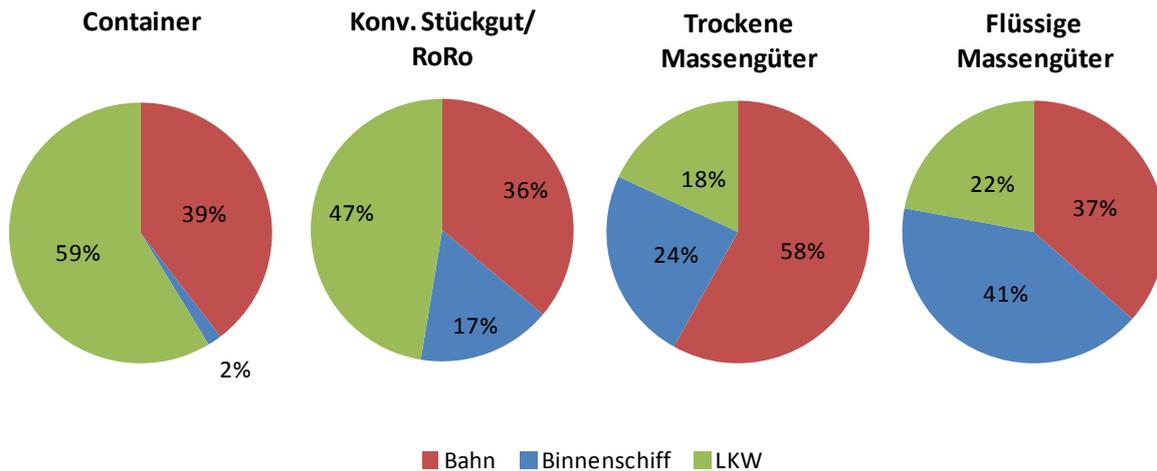
Quelle: ISL; Umschlag in Tonnen/TEU auf Basis Statistik Nord, 2014

Die Loco-Quote war mit 57% besonders hoch im flüssigen Massengutumschlag, und zwar sowohl im Import (Beimischung von Produkten in lokaler Produktion) als auch im Export (Export lokal erzeugter Produkte). Im trockenen Massengutumschlag erreichte sie fast ein Drittel, Stück-

gutverkehr dagegen lediglich 16 %. Rechnet man Transshipmentverkehre heraus, so erhöht sich im Containerverkehr die Loco-Quote von 17 % auf 29 % (tonnenbasiert) bzw. von 16 % auf 28 % (TEU-basiert).

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 82 bzw. 78 %, im Containerverkehr nur bei 42 %.¹⁷

Abb. 84 Hafen Hamburg: Modal Split nach Ladungskategorien 2013



Quelle: ISL, 2014

Die Bahn ist jedoch – auch im Vergleich mit anderen Nordrangehäfen – in allen Ladungskategorien stark vertreten. Zwei von fünf Containern werden per Bahn vom bzw. zum Seehafen-Terminal transportiert, bei den trockenen Massengütern mehr als die Hälfte der Gesamt mengen.

Über alle Ladungskategorien ergibt sich – bezogen auf Ladungstonnen – ein Bahnanteil von 45 %, der Lkw erreicht 43 % und das Binnenschiff 12 %.

Jede Ladungskategorie weist eine spezifische Hinterlandstruktur auf. Während der überwiegende Teil der Massengutverkehre im Umkreis von ca. 250 km verbleibt,¹⁸ ist der Radius für einige konventionelle Stückgüter und vor allem für den Containerverkehr deutlich größer. Die detaillierte Analyse des Containerverkehrs nach Hinterland- und Feederregionen zeigt, dass 2013 etwa jeder fünfte Container Quelle oder Ziel in Mittel- bzw. Osteuropa hatte (s. Tab. 38).

¹⁷ Ohne Transshipmentverkehre und ohne Verkehre, die direkt am Terminal verbraucht bzw. produziert wurden.

¹⁸ 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.

Tab. 38 Containerverkehr Hamburgs nach Hinterland- und Feederregionen mit Modal Split 2013

Hinterland-/Feederregionen	Hinterlandverkehre				Feeder- verkehre	INSGESAMT		
	1.000 TEU	Modal Split				1.000 TEU	1.000 TEU	Anteil an ges.
		<i>Bahn</i>	<i>Binnen- schiff</i>	<i>Lkw</i>				
Deutschland	4.560	31%	2%	67%	4	4.564	62%	
übr. Westeuropa	283	97%	0%	3%	87	370	5%	
<i>Österreich</i>	230	98%	0%	2%	-	230	3%	
<i>Schweiz</i>	42	98%	0%	2%	-	42	1%	
Mittel- und Osteuropa	493	85%	0%	14%	947	1.439	20%	
<i>Russland</i>	-	-	-	-	439	439	6%	
<i>Polen</i>	86	89%	0%	11%	293	378	5%	
<i>Tschechien</i>	348	84%	0%	16%	-	348	5%	
<i>Baltische Staaten</i>	-	-	-	-	215	215	3%	
<i>Slowakei</i>	34	77%	0%	23%	-	34	0%	
<i>Ungarn</i>	26	97%	0%	3%	-	26	0%	
Nordeuropa	18	0%	0%	100%	897	915	13%	
<i>Schweden</i>	-	-	-	-	315	315	4%	
<i>Finnland</i>	-	-	-	-	311	311	4%	
<i>Dänemark</i>	18	0%	0%	100%	173	191	3%	
<i>Norwegen</i>	-	-	-	-	92	92	1%	
übr. Europa	22	99%	0%	1%	6	28	0%	
Hinterland/Feeder gesamt*	5.375	40%	2%	59%	1.941	7.316	100%	

* Die Differenz zum Gesamtumschlag entspricht dem Main Leg des Transshipment (1.941 Tsd. TEU)

Quelle: ISL Containerverkehrsmodell Nordrangehäfen

Rechnet man den Long Haul des Transshipment mit ein, so generierten die Staaten Mittel- und Osteuropas mehr als 25 % des Containerumschlags des Hafens Hamburg.

Prognose des Umschlagpotenzials des Hamburger Hafens bis 2030

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 der wichtigste Transshipmentthub. Auch für Asienverkehre bleibt Hamburg einer der führenden Häfen in der Nordrange.

In den Referenzszenarien¹⁹ steigt das Umschlagpotenzial des Hamburger Hafens von 139,6 Mio. Tonnen in 2013 bis 2030 auf 229,3 Mio. Tonnen (s. Tab. 39). Das relativ verhaltene Wachstum im Containerverkehr bis 2020 erklärt sich aus einer Reihe von Entwicklungen, die aller Voraussicht nach die Wiedererlangung der verlorenen Marktanteile erschweren:

- Der voranschreitende Ausbau von Umschlagkapazitäten in der Nordrange (Maasvlakte II) führt aufgrund der schwachen Nachfrageentwicklung der vergangenen Jahre zu erheblichen Überkapazitäten am Markt. Der Wettbewerb um Ladung wird also bis ca. 2020 noch zunehmen, bevor die steigenden Mengen langsam wieder eine Normalisierung der Marktanteile entlang der wirtschaftsgeografischen Gegebenheiten erwarten lassen.

¹⁹ Die Referenzszenarien stellen für jedes Ladungssegment jeweils den aus Sicht der Gutachter wahrscheinlichsten Entwicklungsverlauf dar.

- Mehrere Reedereien, die derzeit Hamburg regelmäßig anlaufen, werden künftig an Umschlagkapazitäten in Rotterdam beteiligt sein und möglicherweise zumindest in der Startphase Transshipmentverkehr gen Westen verlagern.
- Die Elbfahrerinne bleibt noch mindestens für einige Jahre ein beschränkender Faktor für den Umschlag, den die Reedereien auf ihren bestehenden Nordeuropa-Fernost-Linien auf Hamburg ziehen können. Da in den kommenden Jahren weitere Containerschiffe mit 18.000 TEU und mehr in Fahrt kommen, wird sich dieser beschränkende Faktor tendenziell noch verstärken.

Langfristig dagegen ist der Hafen gut aufgestellt, seine einstmalige Marktposition zurückzugewinnen. Die Schiffe der 18.000-TEU-Klasse können nach Umsetzung der geplanten Elbfahrerinnenanpassung zwar nicht voll abgeladen den Hafen Hamburg anlaufen. Dies ist aber auch nicht nötig, da auf praktisch allen Übersee-Liniendiensten zwei bis drei Häfen in Nordwesteuropa vor Hamburg angelaufen werden. Teilabgeladen ist die Abfertigung dieser Schiffe in Hamburg möglich. Erste größere Einheiten mit 20.000 TEU und mehr („Malacca Max“) dürften zwar bis 2030 in Fahrt kommen, jedoch ist davon auszugehen, dass die Reedereien bzw. Allianzen auch die etwas kleineren Einheiten bis 14.000 TEU) vorhalten werden, um sich nicht von einigen wenigen Häfen abhängig zu machen und die Skalenvorteile auf der Seereise über längere Transportwege im Hinterland wieder einzubüßen.

Tab. 39 Zusammenfassung der Prognoseergebnisse (Referenzszenarien)

Umschlagsegmente	Umschlag in Mio. t					Jährl. Wachstumsraten	
	2008	2013	2020	2025	2030	'08-'13	'13-'30
Stückgut insgesamt	98,3	97,3	122,8	151,9	186,8	-0,3%	+3,9%
Container	95,4	95,5	120,6	149,7	184,7	+0,0%	+4,0%
Konventionell/RoRo	2,9	1,8	2,2	2,2	2,1	-10,6%	+0,8%
Massengüter	42,2	42,2	42,5	42,5	42,5	-0,0%	+0,0%
Trockene Massengüter	26,6	27,7	32,1	32,2	32,2	+1,0%	+0,9%
Flüssige Massengüter	15,6	14,5	10,4	10,3	10,3	-1,7%	-2,0%
Gesamtumschlag	140,6	139,6	165,3	194,3	229,3	-0,2%	+3,0%
Container in Mio. TEU	9,8	9,3	11,7	14,5	18,1	-1,3%	+4,0%

Containerumschlag: Basis-Wettbewerbsszenario der neutralen Weltwirtschaftsprognose

Umschlag sonstiger Stückgüter sowie von Massengütern: Basisprognosen

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

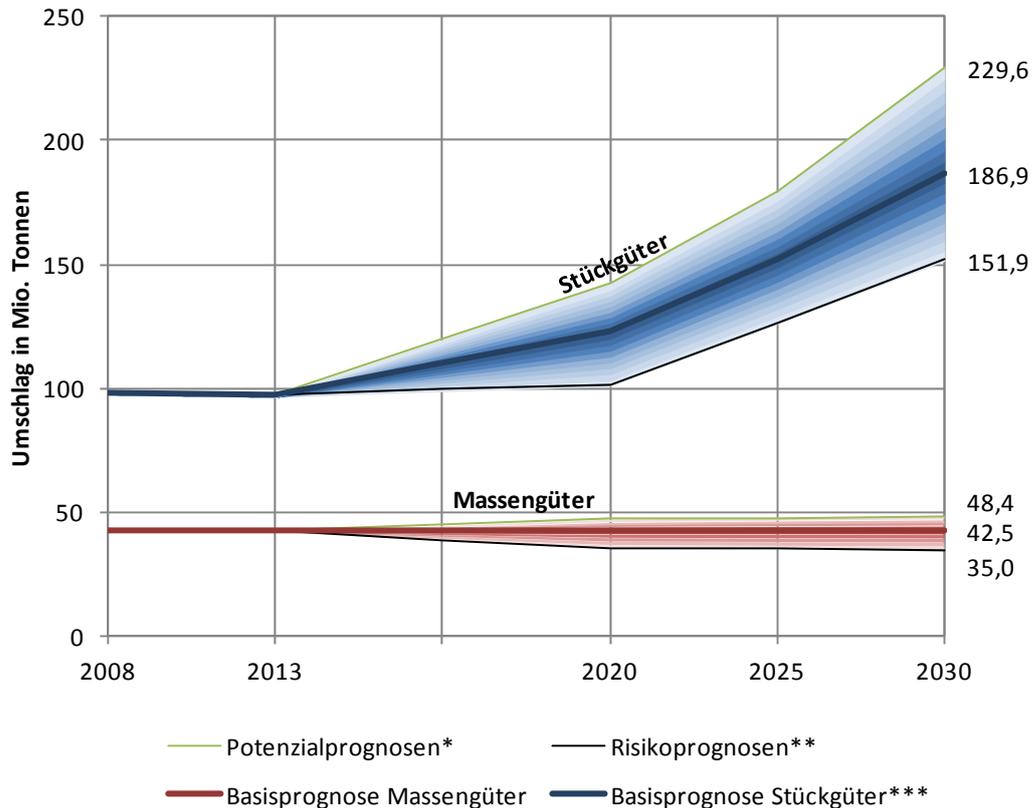
Im Massengutverkehr führt der Umschlag des Kraftwerks Moorburg zu einem deutlichen Anstieg der Mengen bis 2020, dem jedoch zurückgehende Importe von Rohöl und Mineralölprodukten gegenüber stehen. Insgesamt bleibt der Umschlag der nicht-containerisierten Ladung somit langfristig stabil auf dem aktuellen Niveau.

Um der Unsicherheit über das künftige Wachstum der Weltwirtschaft und des Außenhandels sowie über die Entwicklung der Marktposition Hamburgs Rechnung zu tragen, wurden für alle Ladungsarten Alternativszenarien gebildet.

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 künftige Marktanteilsentwicklung des Hamburger Hafens steht dabei besonders im Fokus, da hier eine Reihe von Entwicklungstendenzen erheblichen Einfluss auf den Containerumschlag in der Hansestadt haben. Zur Einordnung des Korridors ist jedoch festzuhalten, dass die Eintrittswahrscheinlichkeiten der prognostizierten Werte mit dem Abstand zum Referenzszenario abnimmt. Das Potenzialszenario der optimistischen Wirtschaftsprognose unterstellt beispielsweise, dass bezogen auf *sämtliche* Einflussparameter die für Hamburg günstigsten Bedingungen eintreten – und umgekehrt im Risikoszenario der pessimistischen Wirtschaftsprognose.

Abb. 85 Prognosekorridore für den Stückgut- und den Massengutumschlag bis 2030



Anmerkung: Stückgutumschlag einschließlich Containerumschlag

* Container: Potenzial-Wettbewerbsszenario der optimistischen Weltwirtschaftsprognose

** Container: Risiko-Wettbewerbsszenario der pessimistischen Weltwirtschaftsprognose

*** Container: Basis-Wettbewerbsszenario der neutralen Wirtschaftsprognose

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

Unter Einbeziehung auch dieser Extremszenarien ergibt sich für den Containerverkehr eine Spanne von 14,7 Mio. TEU bis 22,2 Mio. TEU in 2030 mit 18,1 Mio. TEU als Referenzszenario. Durch Ausschluss der Extremszenarien verjüngt sich der Korridor auf 16,3 Mio. TEU bis 20,5 Mio. TEU.

Anhang

Anhang 1: Klassifikationen

Tab. 40 Definition der Hauptfahrtgebiete

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

Anhang 1: Klassifikationen

Fahrtgebiet	Staaten/Regionen	Fahrtgebiet	Staaten/Regionen
Westasien (Forts.)	Israel	Nordostasien	Hongkong
	Jemen		Japan
	Jordanien		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	
	Südostasien	Bangladesch	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		Vanuatu	
Sri Lanka		Westsamoa	
Thailand		Nördl. Eismeer	
Vietnam		Südl. Eismeer	
	unbekannt		
		sonstige Regionen	

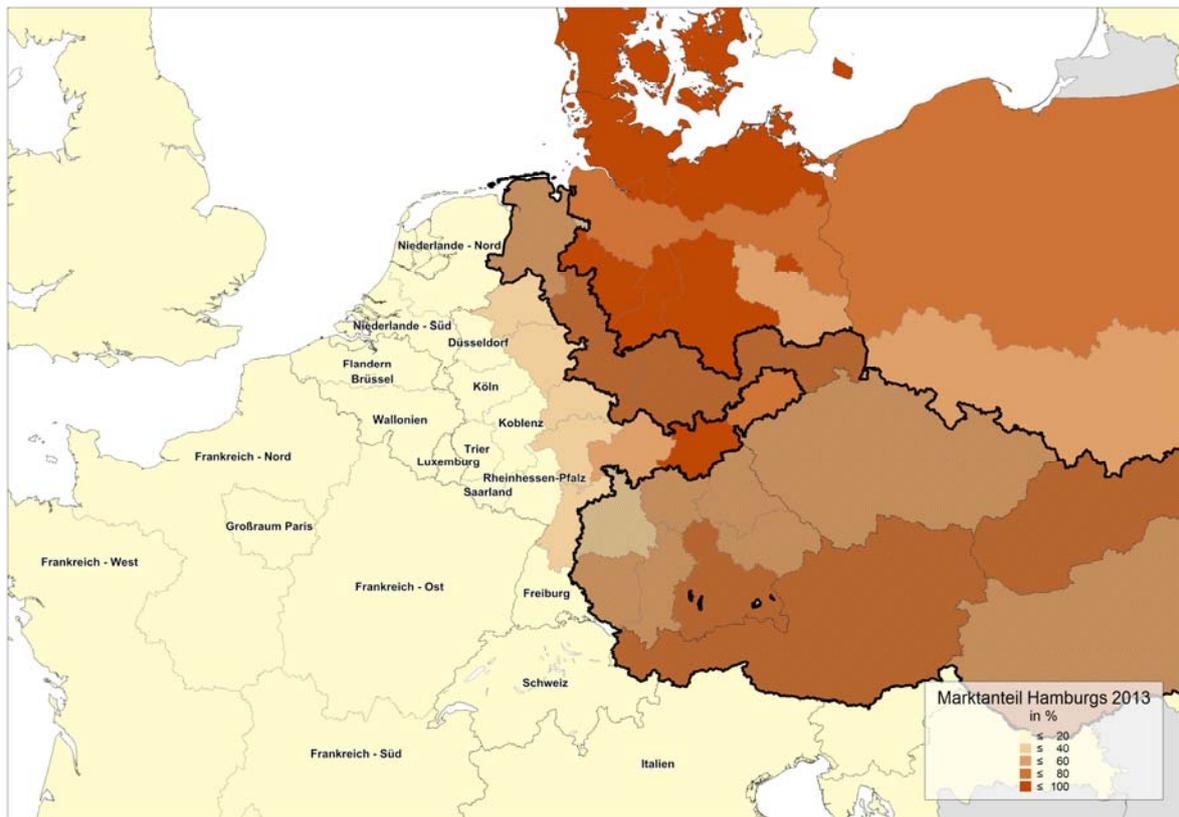
Tab. 41 Definition der Shortsea-Fahrtgebiete

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
			Vereinigtes Königreich	Türkei
Atlantik	Frankreich (Atlantik)			

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

Anhang 2: Einzugsgebiete einzelner Nordrangehäfen im Container-Hinterlandverkehr

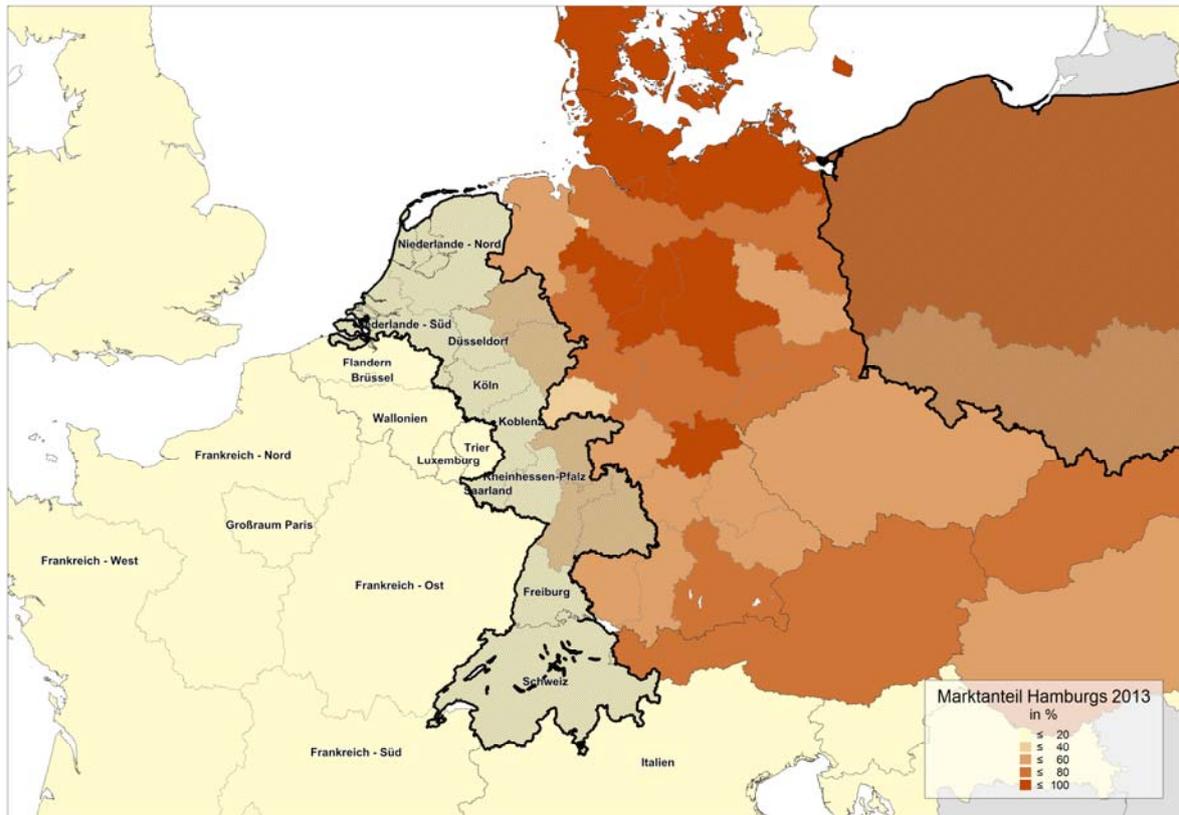
Abb. 86 Einzugsgebiet Bremerhavens²⁰ im Container-Hinterlandverkehr im Vergleich zum Hafen Hamburg 2013



Quelle: ISL Containerverkehrsmodell Nordrangehäfen

²⁰ Marktanteil von 20 % und mehr

Abb. 87 Einzugsgebiet Rotterdams²¹ im Container-Hinterlandverkehr im Vergleich zum Hafen Hamburg 2013

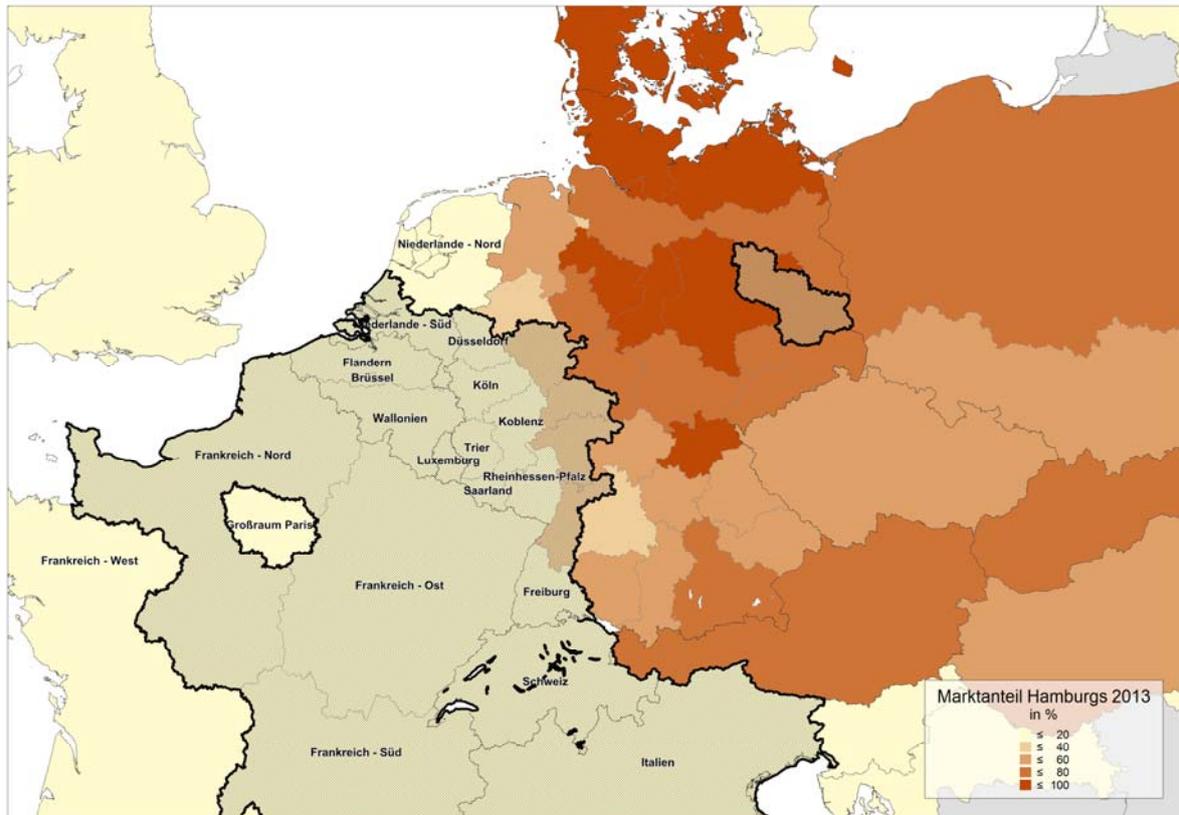


Anmerkung: Hoher Anteil in Polen durch diverse Bahndienste von/nach Polen (maritimer Anteil geschätzt)

Quelle: ISL Containerverkehrsmodell Nordrangehäfen

²¹ Marktanteil von 20 % und mehr

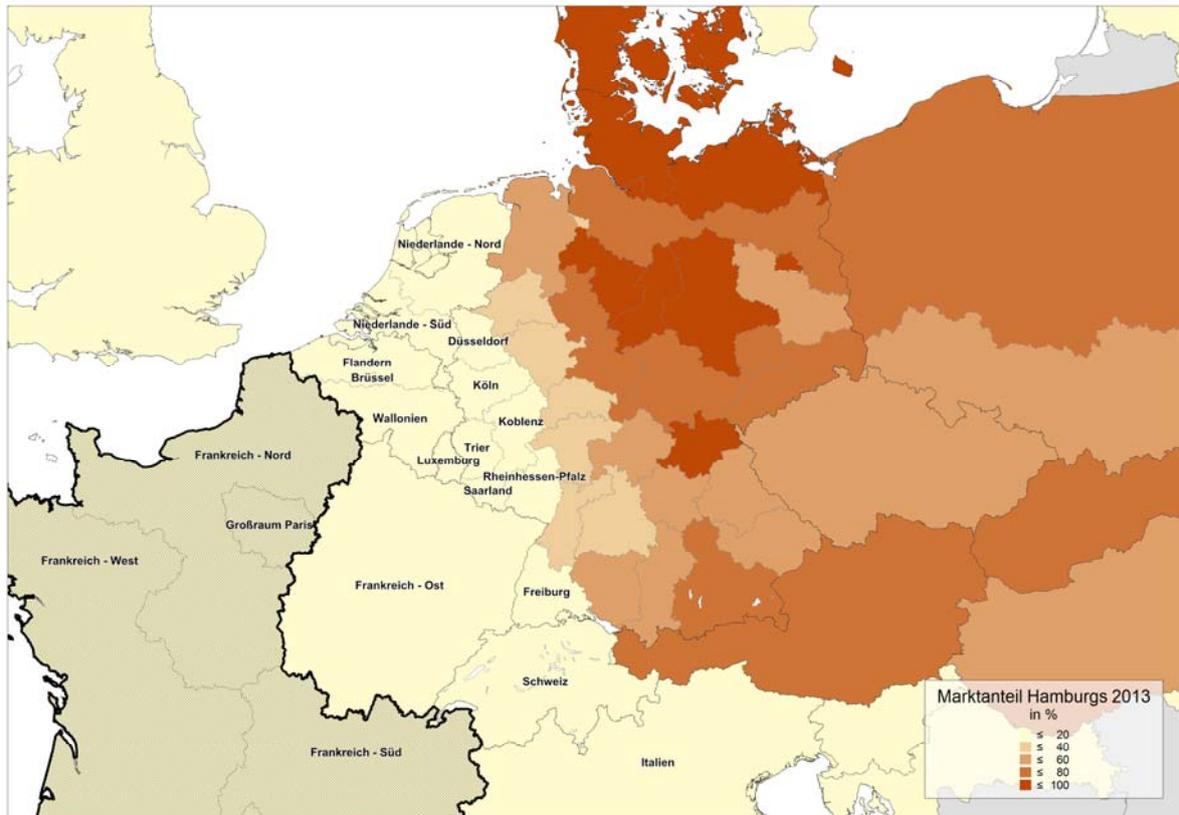
Abb. 88 Einzugsgebiet der belgischen Häfen²² im Container-Hinterlandverkehr im Vergleich zum Hafen Hamburg 2013



Anmerkung: Hoher Anteil in Südwestbrandenburg durch Bahndienst Antwerpen-Schwarzheide (maritimer Anteil geschätzt)
Quelle: ISL Containerverkehrsmodell Nordrangehäfen, 2014

²² Marktanteil von 20 % und mehr

Abb. 89 Einzugsgebiet Le Havres²³ im Container-Hinterlandverkehr im Vergleich zum Hafen Hamburg 2013



Quelle: ISL Containerverkehrsmodell Nordrangehäfen

²³ Marktanteil von 20 % und mehr

Anhang 3: Loco-Verkehre mit der Metropolregion Hamburg im Containerverkehr

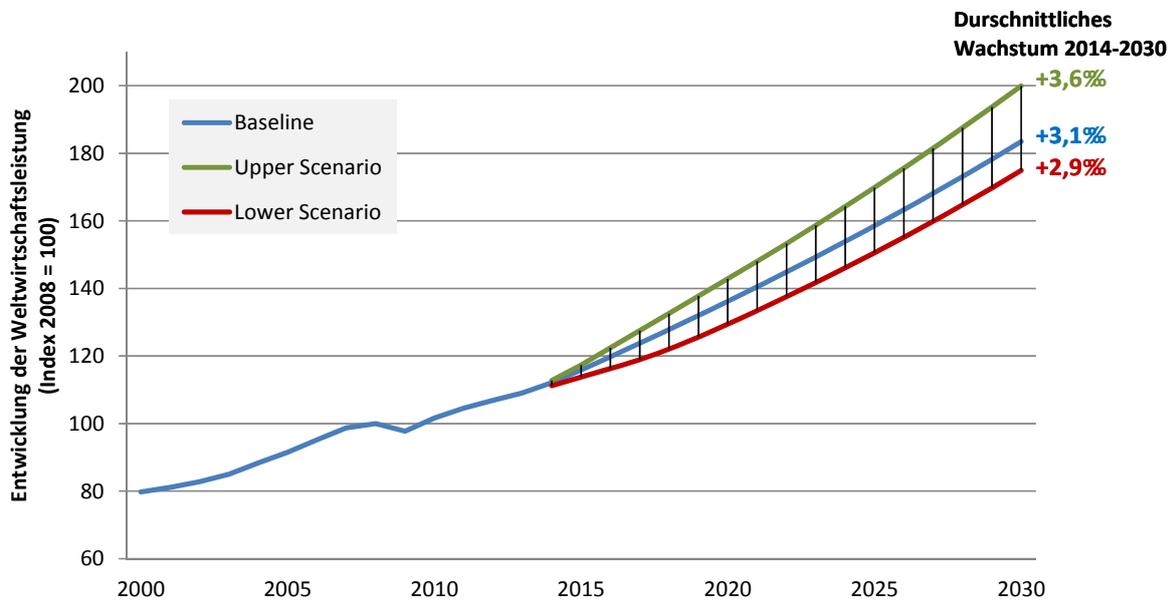
Abb. 90 Container-Hinterlandverkehre Hamburgs mit der Metropolregion Hamburg nach Stadt- bzw. Landkreisen 2013



* Landkreise, die nach 2010 der Metropolregion beigetreten sind
Quelle: ISL, 2014

Anhang 4: IHS-Szenarien zur BIP-Entwicklung in der Welt und in Deutschland

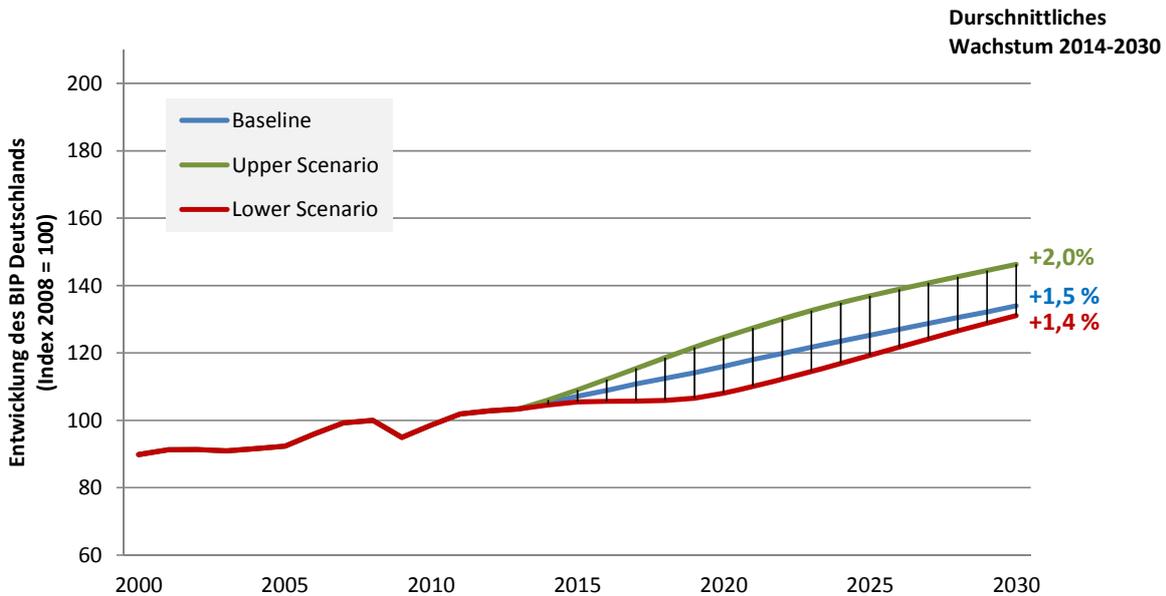
Abb. 91 IHS-Szenarien zur Entwicklung der Weltwirtschaft im Vergleich



Stand: September 2014

Quelle: IHS

Abb. 92 IHS-Szenarien zur Entwicklung des BIP Deutschlands im Vergleich



Stand: September 2014

Quelle: IHS