

## **Erstmals mehr als 25 Mio. TEU Hinterlandverkehre für die Hamburg-Le Havre-Range in 2011**

**Dank der soliden Wirtschaftsentwicklung im Kernland Deutschland waren die Hinterlandverkehre der Nordrangehäfen weniger durch die Krise belastet als deren Feederverkehre mit dem Ostseeraum, wie jüngste Ergebnisse aus dem ISL Containerverkehrsmodell Nordrangehäfen zeigen. Langfristig bieten die Märkte Mittel- und Osteuropas, um die die Nordrangehäfen in starkem Wettbewerb stehen, die besten Wachstumsaussichten.**

Mittel- und Osteuropa - allen voran Polen und Russland - weckten in den jüngeren Vergangenheit als Wachstumsmärkte großes Interesse bei den Nordrangehäfen. Der Containerverkehr wuchs in diesen Regionen überdurchschnittlich stark, so dass ihr Anteil am gesamten Containerverkehr über die Nordrangehäfen 2010 bereits 10% erreichte.<sup>1</sup> Ein Großteil dieser Märkte wird über Feederverkehre versorgt - über Hinterlandverkehre werden aus den Nordrangehäfen vor allem der Süden Polens, Tschechien, die Slowakei und Ungarn versorgt. Da jeder Container im Transshipment zweimal über die Kaikante gehievt wird, lag der Anteil Mittel- und Osteuropas bezogen auf den Containerumschlag sogar bei 14%. Dieser Anteil wäre noch höher gewesen, hätte Maersk nicht bei einer Umstrukturierung Anfang 2010 Danzig in den Fahrplan eines seiner Fernost-Europa-Dienste aufgenommen. Die Container mit Ziel Polen, die bereits vor Einfahrt in den Kanal an Bord dieser Schiffe sind, müssen nicht mehr in der Hamburg-Le Havre-Range umgeladen werden und reduzieren somit das Potenzial für Transshipment-Verkehre der Nordrangehäfen.

In den vergangenen Jahren war ein intensiver Wettstreit zwischen den Nordrangehäfen um Transshipment-Ladung für den Ostseeraum und Nordeuropa zu beobachten. Nachdem die deutschen Häfen in diesem Wettbewerb zwischen 2008 und 2010 erhebliche Marktanteilsverluste an die Westhäfen verkraften mussten, war 2011 bereits wieder eine Verlagerung zugunsten der deutschen Häfen zu beobachten. Im Jahr 2010 waren die Bremischen Häfen der wichtigste Umschlagsplatz für den Ostseeraum - eine Rolle, die im Jahr 2008 noch Hamburg mit deutlichem Abstand einnahm.

Parallel zum wachsenden Feederverkehr entwickeln sich innereuropäische Shortsea-Verkehre immer stärker. In diesem Segment ist der Verkehr zwischen dem Kontinent und den britischen Inseln der mit Abstand größte Markt, aber der Seehandel zwischen Russland und Westeuropa boomt bereits wieder.

Trotz der dynamischen Entwicklung in Mittel- und Osteuropa ist Deutschland nach wie vor der mit Abstand bedeutendste Markt für die Nordrangehäfen. Im Jahr 2010 wurden nach Schätzungen des ISL mehr als 9,2 Mio. TEU zwischen den Nordrangehäfen und den 16 deutschen Bundesländern mit LKW, Bahn und Binnenschiff transportiert. Die sechs großen Nordrangehäfen stemmen dabei mehr als 95% des deutschen containerisierten Außenhandels, während die Rolle der Mittelmeerhäfen wie Genua und Koper nach wie vor vernachlässigbar ist und sich kleinere Häfen in der Nordrange oft auf bestimmte Transportkorridore oder Marktnischen spezialisieren.

Trotz der robusten Wirtschaftsentwicklung blieb der gesamte Containerumschlag der Ham-

---

<sup>1</sup> Die Analysen beinhalten die Häfen Rotterdam, Hamburg, Antwerpen, Bremen/Bremerhaven, Le Havre und Zeebrügge

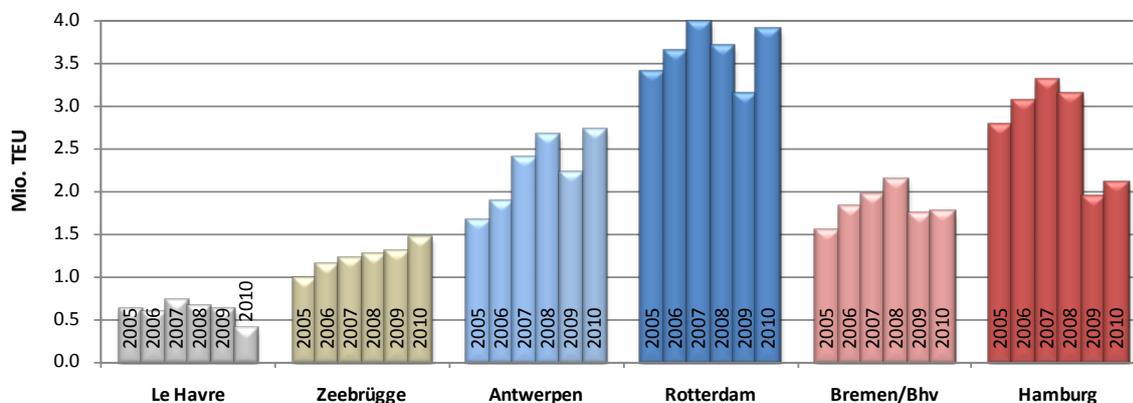
burg-Le Havre-Range im Jahr 2010 mit 37,3 Millionen TEU immer noch zwei Millionen TEU hinter dem bisherigen Höchstwert aus dem Jahr 2008 zurück. Aber: Aktuelle Hochrechnungen aus dem *Global Port Tracker - North Europe Edition* zufolge wurde im Jahr 2011 mit rund 40 Mio. TEU ein neues Allzeithoch erreicht. Das Volumen der Hinterlandverkehre erreichte dabei voraussichtlich mehr als 25 Millionen TEU, vor allem dank der soliden Entwicklung der deutschen Wirtschaft in 2011.

**Tabelle: Umschlagvolumen der Nordrangehäfen 2008-2011**

	Million TEU				
	2008	2009	2010	2011*	'11/10
Hamburg	9.7	7.0	7.9	9.2	+16.4%
Bremen/Bremerhaven	5.5	4.6	4.9	5.9	+19.9%
Rotterdam	10.8	9.7	11.1	12.1	+8.3%
Antwerp	8.7	7.3	8.5	8.6	+2.1%
Zeebrugge	2.2	2.3	2.5	2.2	-10.9%
Le Havre	2.5	2.2	2.4	2.3	-2.3%
<b>Total</b>	<b>39.4</b>	<b>33.2</b>	<b>37.3</b>	<b>40.3</b>	<b>+8.2%</b>
<i>Total growth</i>	+2.4%	-15.7%	+12.2%	+8.2%	

Source: ISL 2011, \* Forecast based on Global Port Tracker

**Abbildung: Gesamte Shortseaverkehre (Transshipment und Shortsea-Land) der Nordrangehäfen 2005-2010**



Source: ISL Shortsea Traffic Model 2011

**ISL Shortsea Shipping and Hinterland analysis of the Hamburg - Le Havre Range 2008/2010** und **Global Port Tracker - North Europe Trade Outlook** sind im Webshop der ISL InfoLine ([www.infoline.isl.org](http://www.infoline.isl.org)) erhältlich:

<http://www.infoline.isl.org/index.php?module=zWebstore&func=detail&id=101>  
<http://www.infoline.isl.org/index.php?module=zWebstore&func=detail&id=97>

**Kontakt:**

Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL)  
 Sönke Maatsch, Tel.: +49 (0) 421 22096-32, E-Mail: [maatsch@isl.org](mailto:maatsch@isl.org), Web: [www.isl.org](http://www.isl.org)  
 Universitätsallee 11-13, 28359 Bremen