

Hamburger Hafen im Aufwind



Die Hamburger Hafenwirtschaft ist in den letzten Monaten deutlich im Aufwind. Der Gesamtumschlag legte im dritten Quartal um 11,1% auf 35,8 Mio. Tonnen zu. Dabei profitierte der Hafen von zwei Sonderentwicklungen bei den Massengütern, deren Umschlag um fast 19% zunahm. Zum einen wurden mehr Öl und Ölprodukte importiert, zum anderen verdoppelten sich wegen einer guten Ernte die Getreideexporte. Auch der Containerumschlag

hat zugelegt. Für die ersten neun Monate betrug das Wachstum beim Güterumschlag 6,0%, beim Containerumschlag 3,6% auf 7,0 Mio. TEU.

Damit wächst der Hamburger Hafen fast als einziger in der Nordrange der großen Containerhäfen Nordwesteuropas und baut seinen Marktanteil auf knapp 25% aus.

Gleichwohl ist auch festzuhalten: Die Zahlen des Jahres 2008 – also vor der großen Wirtschaftskrise – sind noch nicht wieder erreicht. Damals hatte der Hafen fast zehn Mio. TEU umgeschlagen. Danach hatte die Wirtschafts- und Finanzkrise die Umschlagleistungen einbrechen lassen. Nun erwartet der Hafen für das Gesamtjahr 9,3 Mio. TEU, wenn die positive Entwicklung der ersten neun Monate anhält.

Und es zeichnet sich ab, dass die Prognosen überzogen sind, die dem Hafenentwicklungsplan unterliegen. Im Hamburger Hafen sollten bis zum Jahr 2025 rund 25 Mio. Standardcontainer (TEU) umgeschlagen werden. Sicherlich ist die Hafenwirtschaft auch für die nächsten Jahre das überlieferte Zentrum der regionalen Wirtschaft. Aber die Expansionsdynamik ist bei den Planungen überschätzt worden und dies gilt besonders für die als unverzichtbar eingeschätzte Fahrrinnenvertiefung der Elbe.

Um den Hafen wettbewerbsfähig zu halten, soll die Elbe an ihren flacheren Stellen einen Meter tiefer werden, auf dem letzten Abschnitt vor Hamburg auch etwas breiter. Doch das mehr als 400 Mio. Euro teure Projekt hängt fest, weil dagegen geklagt worden ist. Die Hafenwirtschaft hat seit Jahren ein Untergangsszenario gemalt. Die blockierte Elbvertiefung bremse Hamburg im Wettkampf mit den Konkurrenzhäfen an der Nordsee. Der flache Fluss werde zum Nadelöhr für die Riesenschiffe der neuesten Generation.

Fakt ist: Trotz der bislang blockierten Elbvertiefung laufen die riesigen Containerfrachter den Hamburg Hafen an. Die Konkurrenzhäfen verzeichneten in den ersten neun Monaten einen Rückgang beim Containerumschlag. Und es zeigt sich: Das Problem ist dabei weniger der Umschlag der Container auf den Hafenterminals, sondern die Verkehrs-Infrastruktur. Die zentrale Rolle spielten eben die Verkehrsprojekte, um Straßen, Schienen und Wasserstraßen leistungsfähiger zu machen und besser an den Hafen anzuschließen.

Die Hafenwirtschaft rechnet für das Gesamtjahr 2013 mit 9,3 Mio. TEU. Für dieses Wachstum im Containerverkehr sind vor allem zwei Faktoren verantwortlich: Asien und vor allem China liefern wieder mehr Waren. Zum anderen nahmen die Zubringerverkehre in die Ostsee, die rund 40% des Containerumschlags ausmachen, wieder kräftig zu. Speziell der zweitgrößte Handelspartner Russland (plus 8,1%) sowie Schweden (plus 22%) und Polen (plus 16,5%) wurden verstärkt von Zubringerschiffen angelaufen.

Auch bei der Hamburger Hafen und Logistik AG schlägt sich der Anstieg beim Containertransport nieder. Auch hier der selbe Zusammenhang: Trotz des schwachen Wachstum im Welthandel und Seetransport und trotz blockierter Elbvertiefung kann sich das Unternehmen behaupten, weil die Hinterlandanbindung des Hafens optimiert werden konnte. Mit einem Umschlagplus von 5,1% haben auch die HHLA-Containerterminals ihre Marktposition weiter gestärkt. Die HHLA erreichte in den ersten neun Monaten auf ihren Anlagen in Hamburg und Odessa einen Zuwachs beim Containerumschlag. Der Zugewinn von Marktanteilen geht im Wesentlichen auf den kräftigen Anstieg der Zubringerverkehre (Feederkehre) in die baltischen Staaten und nach Russland um 10,1% sowie auf den wieder zunehmenden Umschlag von Fernostcontainern um 6,5% zurück. Auch der Containerterminal in Odessa hat sein Umschlagvolumen stark ausgeweitet und Marktanteile in der Ukraine gewonnen.

Allerdings bleibt die Gewinnentwicklung hinter dem Umsatzplus zurück. Es gibt Zusatzkosten für Personal und Gerät, um die Riesencontainerschiffe beschleunigt ent- und beladen zu können. Außerdem führten die Aufwendungen für die Modernisierung und den Ausbau des Container Terminals Burchardkai dazu, dass das Betriebsergebnis im Vergleich zum Vorjahr zurückging.

Was folgt aus diesen aktuellen Tendenzen für die Regionalökonomie? Es ist absolut sinnvoll, die Hinterlandverbindungen des Hafens auf umweltverträgliche Weise auszubauen. Bezogen auf die enormen Investitionsmittel für den Hafenausbau und die Elbvertiefung könnte durch die Ertüchtigung der Verkehrsanbindungen ein weit größerer Nutzen erreicht werden. Zugleich ist weiterhin ein Ausbau der anderen

Segmente der regionalen Wertschöpfungskette geboten, weil die Hafen- und maritime Wirtschaft insgesamt in ihrer Bedeutung weiterhin zurückgehen werden. Es würde der Hansestadt gut anstehen, endlich eine realistische Modernisierungsperspektive der Hafenwirtschaft zu verfolgen und sich von den übertriebenen Expansionshoffnungen beim Umschlag, weiteren Rekordzahlen bei der Kreuzschifffahrt und einer Eventökonomie des Hafenmythos zu verabschieden.

Quelle: https://www.vorort-links.de/nc/archiv/analysen_ansichten/detail/artikel/hamburger-hafen-im-aufwind/