

Schlechte Aussichten für die Hansestadt



Bürgermeister Scholz redet gern über die positiven Seiten der Hansestadt: »Hamburg ist die größte Stadt Europas, die nicht Hauptstadt ist. Es ist etwas sehr Besonderes, Bürgermeister dieser Stadt zu sein. Wir haben ein erfolgreiches Wohnungsbauprogramm zum Laufen gebracht. Dieses Jahr kommen wir wahrscheinlich auf mehr als 12.000 Baugenehmigungen. Die Elbphilharmonie ist fertig. Wir schauen mit Optimismus in die Zukunft.« Über

die unübersehbaren Probleme redet er selten.

Die tiefe Krise der internationalen Handelsschifffahrt, die nun schon fast zehn Jahre tobt, wird auch 2017 kein Ende nehmen. Der Krisenstrudel hat sich in den vergangenen Monaten nochmals verschärft. Der Konkurs der Reederei Hanjin und der Verkauf der Reederei Hamburg Süd an den Konkurrenten Maersk sind weitere Meilensteine der Schifffahrtskrise. Die Oetker-Gruppe begründet ihren Ausstieg hanseatisch zurückhaltend: »Die globale Containerlinienschifffahrt fährt bei steigenden Überkapazitäten seit Jahren hohe Verluste auf.« Die Reederei stellt fest, »dass die aktive Teilnahme an dem derzeit stattfindenden Konsolidierungsprozess der Branche einen noch höheren Kapitalbedarf nach sich ziehen würde. Dies würde zudem den Risikoausgleich innerhalb der Oetker-Gruppe empfindlich stören.« Selbst größere Reedereien suchen dem Konkurs durch eine Flucht in Fusionen oder Zwangsverkäufe zu entgehen. Für die Mehrheit der Reedereien in Deutschland geht es ums blanke Überleben.

Geht es der internationalen Handelsschifffahrt schlecht, macht sich das auch im Hamburger Hafen bemerkbar. 138 Mio. Tonnen Seegüter werden dort in diesem Jahr umgeschlagen. Davon knapp 8,8 Mio. Standardcontainer (TEU). Im Vergleich zum sehr schlechten Vorjahr bedeutet das eine Stagnation.

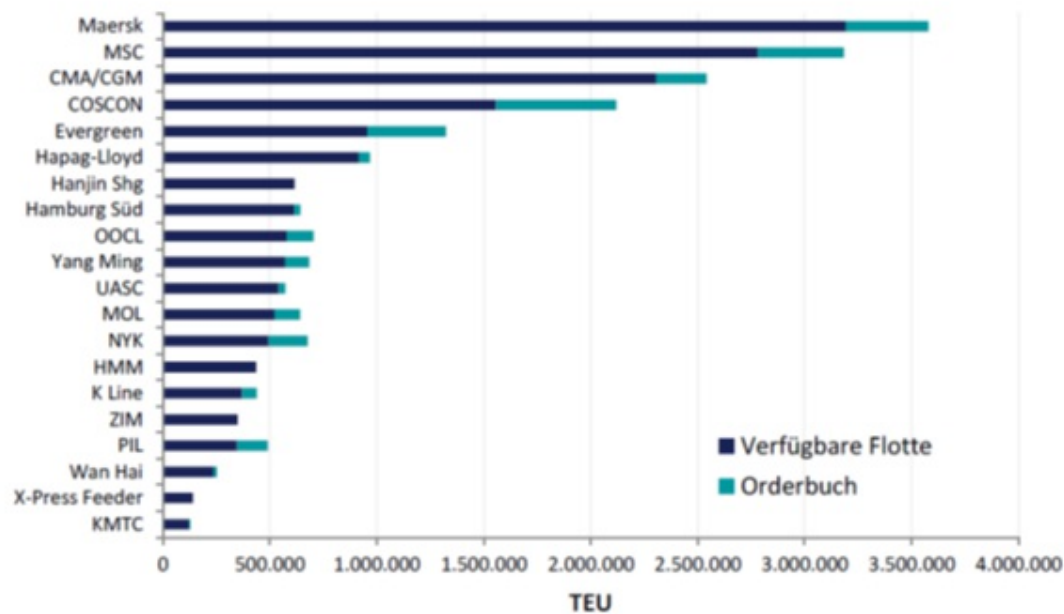
Hamburg hat Marktanteile an Wettbewerbshäfen an der Nordsee verloren. Wichtiger sind andere Faktoren: Das geringere Wirtschaftswachstum in China und das Russland-Embargo haben insbesondere bei der HHLA zu Aufkommensverlusten geführt. Der zunehmende Einsatz sehr großer Containerschiffe hat zu einer Verlagerung von Schiffsrouten geführt, bei denen Hamburg zum Teil nicht mehr angelaufen wird.

Angespornt von jährlichen Wachstumsraten von bis zu neun Prozent in der Containerschifffahrt haben etliche Schifffahrtsunternehmer jahrelang in immer größere Frachter investiert. Doch nach Jahren der Schifffahrtskrise hängen vor allem die Charterreeder, die ihre Schiffe an Liniendienste wie Hapag-Lloyd verleihen, jetzt am Tropf und müssen mit staatlicher Unterstützung gerettet werden. Rund 800 Mio. Euro hat die HSH Nordbank, deren Haupteigner Hamburg und Schleswig-Holstein sind, den Reedern an faulen Schiffskrediten erlassen.

Hamburg verliert also in der Schifffahrtskrise mehrfach: Die Reedereien kämpfen ums Überleben. Hapag Lloyd, an der die Hansestadt mit etwa einer Mrd. Euro beteiligt ist, verliert an Wert und sucht in Fusionen einen Ausweg. Die Konkurswelle schädigt die HSH Nordbank weiter, so dass in ihrem Verkaufsprozess immer weitere Belastungen anfallen. Die Restrukturierung laufender, auch laufender notleidender Kredite ist Bestandteil der notwendigen Vorbereitungsarbeiten für einen Teilverkauf. Ohne Forderungsverzichte und die damit verbundene Aufhellung der in puncto Schiffskrediten immer noch ausgesprochen düsteren HSH-Bilanz ist das Institut unverkäuflich. Der Schaden für die Alteigentümer, somit für die SteuerzahlerInnen, wird also noch größer als er ohnehin schon ist. Ähnliches gilt für eine Reihe von Schiffskrediten, die die Länder in diesem Jahr von der HSH Nordbank übernommen und in einer staatlichen Abwicklungseinheit, die Portfolio Management AöR, deponiert haben.

Mittelgroße Containerschiffe, die vor einigen Jahren noch eine Tagescharter von 25.000 US-Dollar eingebracht haben, fahren aktuell mit 4.000 US-Dollar täglich weder ihre Betriebs- noch ihre Kapitalkosten ein. Rund 400 Schiffe unter deutschem Management haben aufgegeben, sie sind in die Insolvenz gegangen, wurden verkauft oder verschrottet. Die deutsche Handelsflotte ist um ein Viertel geschrumpft.

Mit Hanjin ist erstmals eine namhafte Branchengröße auf Grund gelaufen. Der koreanische Liner ist mit über 600.000 TEU an verfügbarer Ladekapazität im Top-Liner-Ranking an Position Nr. 7 gelistet.



Quelle: Alphaliner, NORD/LB Sector Research

Für das neue Jahr zeichnet sich keine Entspannung ab. Weiterhin werden Fusionen, Übernahmen, Kooperationen und Pleiten in den Reihen der Reederschaft das Geschehen beherrschen. Den kleinen Reedereien fehlen finanzielle Reserven und der Zugang zu frischem Kapital. Auch die Preise für gebrauchte Schiffe fallen weiter, weil technologisch hochwertige Modelle als Neubauten unglaublich günstig geworden sind. Die Banken bekommen keine Zinsen und keine Tilgung für Kredite, die sie vor vielen Jahren vergeben haben. Die Bremer Landesbank konnte das nur überleben, indem sie vollständig unter das Dach der NordLB schlüpfte. Die HSH Nordbank wurde entlastet, indem die Länder ihr die massenhaft faule Kredite abnahmen. Selbst diese Operation wird für den geplanten Verkauf des Geldinstituts nicht ausreichen. Es werden Schiffe abgewrackt, die noch nicht einmal zehn Jahre alt sind. Und gebrauchte Schiffe sind nicht viel mehr wert als ihr Schrottgewicht.

Der Verkauf schlechter, wenig werthaltiger Schiffskredite für insgesamt 8,2 Mrd. Euro durch die HSH Nordbank bedeutet, dass viele der davon betroffenen Schiffe von den neuen Kreditsignern bald zwangsversteigert werden müssen. Für die deutschen Reeder ist das ein bedrohliches Szenario. Diese verhandeln deshalb mit den Landesregierungen und mit der HSH Nordbank darüber, ob deutsche Reeder als Erwerber der Schiffe bei Zwangsversteigerungen mit einbezogen werden könnten.

Auch bei Hapag-Lloyd, der zweiten großen Hamburger Linienreederei, war das Jahr 2016 von Konzentrationsprozessen geprägt. Kaum hatte die Traditionsreederei mit Sitz am Ballindamm die Fusion mit der chilenischen Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV) verdaut, kündigte sie im April einen weiteren Zusammenschluss an. Diesmal mit der arabischen United Arab Shipping Company. Diese Fusion wird sich allerdings verzögern. Angeblich wollen sich einige Banken der UASC aus der Finanzierung zurückziehen, wodurch eine Finanzierungslücke von 500 bis 900 Mio. US-Dollar entstehe. Die Banken sollen von den UASC-Eignern eine höhere Eigenbeteiligung verlangen. Ein Sprecher von Hapag-Lloyd sagte, es sei ein normaler Prozess, dass im Zuge von Zusammenschlüssen auf Genehmigungen von Banken gewartet werden müsse. Die Fusion gerate dadurch nicht in Gefahr.

Und was bringt 2017 für den maritimen Standort Hamburg? »Wir werden noch mehr Insolvenzen und Konsolidierungen von Schiffahrtsbetrieben erleben. Die Entwicklung des Umschlags hängt einerseits von der Entwicklung des globalen Welthandels ab. Andererseits wird die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zur Elbvertiefung gleichfalls über die Chancen des Hamburger Hafens mitentscheiden.« (Ulrich Malchow, Professor für Maritime Ökonomie an der Hochschule Bremen, im Hamburger Abendblatt) Bei einem positiven Urteil werde Hamburg seine Marktposition ausbauen können, weil dann wieder Planungssicherheit gegeben sei und die infrastrukturellen Voraussetzungen für das Anlaufen sehr großer Containerschiffe verbessert werden können. Eine wachsende Zahl von Jobs im Hafen ist nicht zu erwarten. »Die Perspektiven für die Entwicklung der Arbeitsplatzsituation gehen einher mit den Perspektiven der Umschlagsentwicklung in Hamburg. Eine wesentliche Zunahme der Arbeitsplätze ist allerdings auch bei einer positiven Entscheidung zur Elbvertiefung nicht zu erwarten.« (Martin Makait, Chef des Beratungsunternehmens und Logistikspezialisten MWP GmbH, im Hamburger Abendblatt)

Bei einer Abweisung der Elbvertiefung wären die Folgen für die Stadt durchaus dramatisch: Die maritime Wirtschaft schwächelt schon jetzt, weil die Schifffahrtskrise und die Abschwächung des Welthandels keinen Bogen um die Hansestadt machen. Noch vertrauen viele Reedereien darauf, dass die Fahrrinnenanpassung am Ende kommt und die Schifffahrtskrise endlich ausläuft.

Die Prognosen über den Container-Umschlag mussten deutlich reduziert werden. Gingen die Prognosen und Entwicklungspläne ursprünglich von 25 Mio. TEU bis 2025 aus, so werden jetzt die bremsenden Einflüsse immer deutlicher. Welthandel und der Containerverkehr wachsen nicht mehr mit den hohen Zuwachsraten früherer Jahre. Die Marke von 10 Mio. TEU hat der Hafen in 2016 wiederum verpasst. Kurz- und mittelfristig wird die Hamburger Hafenwirtschaft froh sein können, wenn sich der Umschlag auf einem Niveau zwischen acht und neun Mio. TEU stabilisiert. Die Mittelfristprognosen von 15 bis 16 Mio. TEU sind zwar schon sehr konservativ im Vergleich zu früheren Zielangaben, aber auch diese 15 Mio. TEU werden mittelfristig schwer zu erreichen sein.

Ruinöser Wettbewerb zwischen den führenden Reedereien, wachsende Überkapazitäten auch durch die Inbetriebnahme immer größerer Containerfrachter und ein Paradigmenwechsel im Welthandel setzen der Schifffahrtsbranche zu, aber auch dem wirtschaftlichen Umfeld an ihren wichtigsten Standorten. Trotz der jahrelangen Krise ist die maritime Wirtschaft in Hamburg immer noch ein gewichtiger Wirtschaftsfaktor. In den nächsten Jahren ist davon auszugehen, dass der Hafen auch weiterhin eine starke Rolle spielen kann. Die Inbetriebnahme immer größerer Containerschiffe mit größerem Tiefgang lässt die jahrzehntelang vorteilhafte Lage des Hafens weit im Landesinnern zwar zunehmend zu einem Standortnachteil werden, so dass es fraglich erscheint, ob Hamburg seine Position im europäischen Wettbewerb langfristig halten kann.

Gleichwohl wird die Nachfrage nach Umschlagskapazitäten in den kommenden Jahren zunehmen und Hamburg weiterhin von relativ großen Schiffen, wenn auch nicht unbedingt als erster Hafen für eingehende Überseeverkehre, angelaufen werden. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass Konkurrenten wie Antwerpen und Bremerhaven ebenso wenig Tiefwasserhäfen sind und der neue Tiefwasserhafen Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven erhebliche Anlaufschwierigkeiten hat und bis 2020 nur 4,2 Mio. TEU Umschlagskapazität aufbauen soll.

Inwieweit die lokale Hafenwirtschaft wachsen wird und wachsen kann, hängt aber maßgeblich davon ab, ob die Umschlags- und Transportkapazitäten mit dem Welthandel Schritt halten können. Von erheblicher Bedeutung wird hier sein, ob die Elbe ein weiteres Mal vertieft werden kann, und ob auch die Hinterlandanbindungen des Hafens ausgebaut werden.

Für Selbstzufriedenheit und Passivität der Landesregierung gibt es keine Begründung und sollte es kein politisches Verständnis geben. Der Senat sollte sich mit der Frage beschäftigen, wie die regionale Wertschöpfung zukunftsfähig gemacht werden kann. Die Aufgaben für eine zukunftsorientierte Wirtschaftspolitik, die der rückläufigen Bedeutung der traditionellen Hafenwirtschaft Rechnung trägt, liegen also auf der Hand. Ob der Senat sie anpackt, daran sind Zweifel angebracht.

Quelle: https://www.vorort-links.de/nc/archiv/analysen_ansichten/detail/artikel/schlechte-aussichten-fuer-die-hansestadt/