

Zukunft Hafenwirtschaft



In der wirtschaftlich-politischen Elite der Hansestadt dominiert seit langem ein nicht zu erschütternder Optimismus, der sich im Hafenenwicklungsplan niedergeschlagen hat: Ausgangsbasis war die Hypothese eines Umschlagswachstum von knapp zehn Mio. Containereinheiten (TEU) im Jahr 2012, das sich dann auf 25 Mio. im Jahr 2020 steigern sollte. Schon bei dieser Logik käme die Stadt mit den unverzichtbaren Investitionen nicht

hinterher: 1,4 Mrd. Euro sollen laut Plan bis 2018 in den Hafen investiert werden. Zweidrittel davon allein für Ersatz und Reparatur bei Straßen, Brücken und Hafenbahn. Doch diese Finanzressourcen würden die Stadt im Zeichen der Schuldenbremse zu erheblichen Verrenkungen nötigen.

Tatsächlich aber lag der Container-Umschlag des Hamburger Hafens mit 8,8 Mio. TEU deutlich unter den angenommenen 10 Mio. TEU und leicht unter dem Ergebnis des Vorjahres.

Jahr	Umschlag in Tonnen	Umschlag Container (in TEU*)
2012	130.937.849	8.863.896

Der leichte Rückgang wurde auf den zurückliegenden Einbruch im Zusammenhang mit der großen Wirtschaft- und Finanzkrise sowie auf die schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in Europa zurückgeführt. Die These der Hafenwirtschaft und der politischen Führung: Derartige kurzfristige, konjunkturell bedingte Schwankungen stellen die langfristige Wachstumsperspektive des Hafens nicht infrage.

Konsequent wird denn auch aktuell eine Trendwende bejubelt. Nachdem der Seegüterumschlag infolge der schwachen Konjunktur und der Schifffahrtskrise zuletzt stagnierte, werden die jüngsten Zahlen wieder also Begründung für die Wachstumseuphorie gefeiert. Demnach wurden in den ersten fünf Monaten dieses Jahres 56,447 Mio. Tonnen im Hamburger Hafen umgeschlagen. Gegenüber dem Vorjahreszeitraum ist das eine Steigerung von 2,5%. Noch deutlicher zeige sich der Aufwärtstrend beim wichtigsten Indikator: dem Containeraufkommen.

Dort gab es im ersten Quartal 2013 zunächst erneute leichte Verluste. Das Wachstum hat nun im zweiten Quartal wieder angezogen, so dass in der Summe von Januar bis Mai 1,3% mehr Stahlboxen umgeschlagen wurden als im Vergleichszeitraum 2012. Insgesamt waren es 3,75 Mio. Standardcontainer (TEU). In den ersten drei Monaten hatte hier noch ein Rückgang von 1,6% in den Büchern gestanden. Allein im Mai, der kein besonders herausragender Monat im Hafenumschlag ist, wurden gegenüber dem April 4,9% mehr Container verladen. Gegenüber dem Mai 2012 betrug die Steigerung 3,4%. Vor allem der Terminalbetreiber Eurogate, der in den vergangenen Monaten starke Einbrüche beim Ladungsaufkommen hatte, hat zu diesem Aufholprozess beigetragen. Das Unternehmen konnte mit der israelischen Schifffahrtslinie ZIM und mit Unifeeder zwei neue Kunden für Hamburg akquirieren. Gleichwohl könnte, wenn man diese Tendenz verlängern kann, für 2013 ein Umschlag von 9,6 Mio. TEU bilanziert werden.

Die freudige Erwartung wird aber getrübt. Denn der Containerhandel mit Asien, dem größten Partner des Hafens, nimmt weiter ab. Im Vergleich zum Vorjahrszeitraum gab es in den ersten fünf Monaten ein Minus von 0,9%. Offenbar schlägt hier die Konjunkturabkühlung in China weiter durch. Und überhaupt gibt es ernst zu nehmende Prognosen, die auch die chinesische Ökonomie allmählich in ein ruhigeres Fahrwasser eintauchen sehen. Hingegen boomt geradezu der Containerverkehr über die Ostsee nach Osteuropa. Hier lag die Steigerung bei 9,2%. Auch der Handel mit Skandinavien hat zugelegt, immerhin um 6,3%.

Selbst aus der Hafenwirtschaft hört man neuerdings skeptischere Töne bei der Einschätzung von Umschlagsprognose und Zukunftsaussichten. Bis 2020 dürften bestenfalls 16 Mio. TEU erreichbar sein, davon geht auch ein Gutachten der Bundesregierung aus. Gleichwohl wird dieser gegenüber früheren Prognosen deutlich zurückgenommene Umsatz nur erreicht werden können, wenn der riesige Sanierungsstau in allen Bereichen der Infrastruktur aufgehoben wird. Der Druck auf die Hafenwirtschaft in Hamburg wächst. Containerfrachter, die voll beladen bis zu 16 Meter tief gehen, werden auf den Fernostrouten mittlerweile als Standardschiffe eingesetzt. Der Rotterdamer Hafen, Europas größter Seehafen, eröffnet im kommenden Jahr zudem zwei neue, hoch automatisierte Containerterminals auf dem neuen Hafeneareal Maasvlakte 2. Nach Rotterdam können Schiffe mit 20 Meter Tiefgang ohne Einschränkungen fahren.

Die Hamburger Wirtschaftsbehörde geht davon aus, dass über die Fahrrinnenanpassung von Unter- und

Außenelbe in den nächsten Wochen positiv beschieden wird. Konzeption des Ausbaus, Ableitung des Bedarfs, Umweltfolgen und deren Bewertung, aber auch die Auflagen im Planfeststellungsbeschluss zur Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe seien wasserdicht ausgearbeitet, so dass die Klage gegen die Elbvertiefung keine Chance habe. Der Planfeststellungsbeschluss für die Elbe werde nach der für das vierte Quartal angekündigten mündlichen Gerichtsverhandlung zügig erfolgen.

Fakt ist: Die Seeverkehre werden künftig noch zu nehmen, aber die Dynamik ist deutlich reduziert. Gleichwohl gilt die Schlussfolgerung: Hamburg wird um eine Modernisierungspolitik der Hafenanlagen und -verkehre nicht herumkommen. Es gilt aber auch: Die Hafeninvestitionen beschneiden den Handlungsspielraum für andere Wirtschafts- und Wertschöpfungsbereiche. Rund 750 Mio. Euro beträgt der jährliche Investitionsetat der Stadt für die nächsten Jahre. Gut 100 Mio. Euro sollen davon in den Hafen fließen, also etwa 13%. Für den hier sichtbaren Investitionsstau – Ertüchtigung von Brücken, Straßen und Schienenwegen – sind weitere Mittel notwendig. Wird die Elbvertiefung in den anhängigen Gerichtsprozess genehmigt, fallen nochmals höhere Mittel an.

Der Anteil der Arbeitsplätze der gut 77.000 Hafenbeschäftigten beträgt nur 6,8% der Jobs in Hamburg. 9,4 Mrd. Euro nimmt die Stadt pro Jahr durch Steuern und andere Einnahmen ein, 750 Mio. Euro davon kommen aus dem Hafen – was einem Anteil von 8% entspricht. Setzt man dies in Beziehung zu den mindestens 13% Hafen-Investitionen, wird deutlich, dass die Schwerpunktsetzung auf den Hafen die Hansestadt vor immer größere Probleme stellt. Notwendig wäre in der Tat, dass auch andere Bereiche wie die Luftfahrtindustrie, die Medizinwirtschaft, der Wohnungsbau und die öffentlichen Dienstleistungen gestärkt werden.

Die Hafeninvestitionen wurden in den vergangenen Jahren über den Verkauf eines Anteils an der Hamburger Hafen und Logistik Firma HHLA finanziert. Die Mittel sind aufgebraucht und die ökonomische Existenz des Konzerns ist gleichfalls angegriffen. HHLA-Chef Peters macht deshalb die Elbvertiefung zur Schicksalsfrage: »Für uns und den Schifffahrtsstandort ist eine positive Entscheidung des Gerichts eine Schicksalsfrage. Eine weitere Verzögerung können wir unseren Kunden, insbesondere in Fernost, nicht mehr glaubhaft erklären.« Die Hängepartie um die Elbvertiefung sei – so Peters und die Hafenwirtschaft – das derzeit größte Hindernis für den Containerumschlag im Hamburger Hafen. Weil die Zahl extrem großer Containerschiffe schneller steige als erwartet, werden die Zeitfenster, in denen die Containerriesen bei Flut in Hamburg ein- und auslaufen können, zunehmend knapp. Laut Peters machen Aktionäre und Kunden des Hafenkonzerns bereits Druck.

Die einen beklagen seit Jahren die schlechte Börsenperformance ihrer Unternehmensanteile, die anderen denken darüber nach, auf konkurrierende Häfen wie den im Ausbau befindlichen Hafen Rotterdam oder den bisher kaum ausgelasteten neuen Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven auszuweichen. Damit macht der HHLA-Chef erstmals die ruhenden Baggerarbeiten beim Ausbau der Fahrrinne von Außen- und Unterelbe für die schlechten Wirtschaftszahlen der HHLA verantwortlich. Weitere Gründe sind allerdings die tiefe Schifffahrtskrise, die sich zuspitzende Wettbewerbssituation und die schleppende Weltkonjunktur.

Die Zusammenballung der Probleme ist offenkundig: Die Schifffahrt durchläuft wegen des mauen Welthandels, Überkapazitäten und gestiegener Treibstoffkosten eine tiefe Krise, was sich eben in der Hafenwirtschaft insgesamt zeigt: die Hafenbehörde, die Reedereien, aber auch Banken wie die HSH Nordbank, NordLb und die Commerzbank werden durch diese Entwicklung in die Verlustzone gedrückt.

Die maritime Wirtschaft und vor allem die Ökonomie des Hamburger Hafens haben sich in den vergangenen Jahren massiv geändert. Nach jahrzehntelangem Boom ist die Schifffahrt in eine hartnäckige Krise geraten. Einer offenen Debatte über diese Situation und damit auch über die Schwerpunktsetzungen der Politik weicht der SPD-Senat aus. Stattdessen versucht er sich, wie bisher, durchzuwurschteln. Durchwursteln ist auch die Logik auf anderen Politikfeldern – angefangen von der Medienwirtschaft, der Stadtentwicklung oder der Mietenproblematik. Von dem Versprechen einer vernünftigen, transparenten und auf Dialog ausgerichteten Stadtpolitik ist fast nichts eingelöst worden.

Quelle: https://www.vorort-links.de/nc/archiv/analysen_ansichten/detail/artikel/zukunft-hafenwirtschaft/