

16.11.15 | **Containerschifffahrt**

## Umschlag im Hamburger Hafen auf Niveau von 2006

Der Containerumschlag im Hamburger Hafen geht drastisch zurück. Die starken Rückgänge im Handel mit China und Russland sowie der wachsende Wettbewerbsdruck an Nord- und Ostsee setzen Hamburg zu.

Von *Olaf Preuß*

Den Hamburger Hafen trifft es 2015 mit voller Wucht. In den ersten neun Monaten des Jahres ging der Containerumschlag (Link: <http://www.welt.de/148771834>) um mehr als neun Prozent auf rund 6,7 Millionen Einheiten (TEU) zurück. Für das Gesamtjahr erwartet Hafen Hamburg Marketing (HHM) nur noch einen Containerumschlag von etwa 8,8 Millionen TEU. Dieses Niveau hatte Hamburgs Hafen erstmals schon im Jahr 2006 erreicht und dann, nach dem Höhepunkt der Finanzmarktkrise, wieder im Jahr 2012. Im europäischen Vergleich (Link: <http://www.welt.de/143113411>) fällt Hamburg bei den Containerverkehren hinter Rotterdam und Antwerpen auf Rang drei zurück. 2014 wurden im Hamburger Hafen insgesamt 9,7 Millionen TEU bewegt.

Obwohl die Bewegung von Massengut in Hamburg – vor allem Erze, Kohle, Getreide – im Jahresvergleich deutlich zugelegt hat, sank der Seegüterumschlag in den ersten neun Monaten insgesamt um rund 4,8 Prozent auf etwa 105 Millionen Tonnen, berichtete HHM am Montag.

Ein Bündel negativer Faktoren beeinträchtigte das wichtigste Geschäft, den Containerumschlag: Der seeseitige Handel mit Hamburgs größtem Außenhandelspartner China ging in den ersten neun Monaten des Jahres um etwa 15 Prozent zurück, der Russland-Handel um 36 Prozent. Zugleich erhöhten Nordseehäfen wie Rotterdam, Antwerpen und Wilhelmshaven (Link: <http://www.welt.de/145779038>), aber auch Gdansk (Danzig) in der Ostsee den Konkurrenzdruck. Vor allem Hamburgs langjährige Domäne, der Transitverkehr zwischen Asien und dem Ostseeraum, geriet dadurch massiv ins Minus. Er ging im Vergleich zum Vorjahr um 24 Prozent zurück.

### Gründe für den Rückgang des Containerumschlags

Die starken Rückgänge im Russlandhandel sind bedingt durch die Handelssanktionen des Westens nach Russlands militärischer Intervention in der Ostukraine, aber auch durch niedrige Öl- und Erdgaspreise, die Russland als eines der größten Energie-Exportländer stark treffen. Die Gründe für den Rückschlag im China-Handel sind komplexer: "China verändert derzeit seine Wirtschaftsstruktur sehr stark", sagte HHM-Co-Geschäftsführer Axel Mattern, der Hamburgs Bürgermeister Olaf Scholz (SPD) in dessen Delegation vergangene Woche bei einer China-Reise (Link: <http://www.welt.de/148622578>) begleitet hatte. "Mittelfristig wird das Land sehr viel mehr hochwertige Wirtschaftsgüter produzieren und exportieren und nicht mehr die ‚Werkbank der Welt‘ für eher einfach zu fertigende Massengüter sein. Das bedeutet aber im Zweifel auch weniger Gütervolumen und geringere Wachstumsraten bei den transportierten Containern als in den vergangenen Jahren." Auch der starke Kurs der chinesischen Währung Yuan zeige Wirkung, sagte HHM-Co-Geschäftsführer Ingo Egloff. Er bremse die chinesischen Exporte nach Europa.

Das dritte Quartal, das für die Schifffahrt und den Hafen traditionell stärkste des Jahres, schloss Hamburg beim Containerverkehr mit einem Minus von 13,7 Prozent im Vergleich zum Vorjahresquartal ab. "Die Wirkung des Weihnachtsgeschäftes auf die Transportmengen im dritten Quartal, die wir üblicherweise sehen, ist in diesem Jahr komplett ausgeblieben", sagte Egloff.

### Hamburgs Konkurrenten drehen an der Preisschraube

Fraglich ist, ob Hamburg in den kommenden Jahren seine starke Rolle als Drehkreuz zwischen Asien und dem Ostseeraum sowie Russland wird behaupten können. Der Hafen baut seine Hinterlandverkehre vor allem mit neuen Bahnanbindungen ständig aus. Im Jahresvergleich wuchsen die per Güterbahn transportierten Mengen während der ersten neun Monate um etwa

vier Prozent. "Hamburg ist Europas wichtigster Eisenbahnhafen und wird diese Position auch weiterhin stärken", sagte Egloff.

Seeseitig allerdings wächst die Konkurrenz an vielen Stellen zugleich. In Antwerpen konzentriert die neu geschaffene Allianz 2M der beiden führenden Linienreedereien Mærsk und MSC ihre Transitverkehre, die sie aus anderen Nordseehäfen abzieht. Rotterdam wiederum hat auf dem Hafenerweiterungsgebiet Maasvlakte 2 zwei neue Großterminals an den Markt gebracht und muss diese in einem Umfeld auslasten, das ohnehin schon hohe Überkapazitäten aufweist. Auch der neue JadeWeserPort in Wilhelmshaven bindet derzeit zusätzliche Liniendienste und Ladung, die Hamburg fehlen. Gdansk in der Ostsee schließlich positioniert sich als neues regionales Drehkreuz für die direkten Anläufe von Überseeschiffen aus Asien – mit Ladung, die in den vergangenen Jahren zu einem großen Teil in Hamburg auf Zubringerschiffe, sogenannte Feeder, umgeladen worden war.

"Wir befinden uns an Nord- und Ostsee in einem sehr intensiven Wettbewerb", sagte Mattern. "Dabei beobachten wir, dass in der Region Wettbewerber durch gezielte Preismaßnahmen Transshipmentladung in die Ostsee zu gewinnen suchen und damit der bereits durch vereinzelte Direktdienste in die Ostseeregion verstärkte Wettbewerb unter den nordeuropäischen Containerhäfen noch zusätzlich erhöht wird."

### **Noch immer steht Entscheidung über Elbvertiefung aus**

Hamburgs besonderer Nachteil in dieser schwierigen Lage ist, dass die geplante Vertiefung und Verbreiterung der Elbfahrrinne ([Link: http://www.welt.de/themen/elbvertiefung/](http://www.welt.de/themen/elbvertiefung/)) seit Jahren nicht vollzogen werden kann. Die Anläufe einer wachsenden Zahl immer größerer Containerschiffe werden dadurch deutlich erschwert. Das Planfeststellungsverfahren war 2012 von den Umweltverbänden BUND und Nabu am Bundesverwaltungsgericht in Leipzig beklagt worden. Eine Entscheidung steht nach wie vor aus.

Der Unternehmensverband Hafen Hamburg (UVHH) begrüßte am Montag, dass die Planungsbehörden des Bundes und der Stadt Hamburg den klagenden Verbänden nun die Planergänzungen vorgelegt haben, die aus dem Leipziger Verfahren heraus notwendig geworden sind. "Wir gehen davon aus", sagte UVHH-Präsident Gunther Bonz, "dass nach Eingang der Stellungnahmen der Umweltverbände der Planergänzungsbeschluss vom Bund und von Hamburg mit Hochdruck und ohne jegliche Verzögerung angefertigt und unverzüglich erlassen wird, um das Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht so schnell als möglich fortzuführen."

© WeltN24 GmbH 2015. Alle Rechte vorbehalten



1 Jahr DIGITAL Komplett <sup>NR</sup> 99,99 €

Jetzt zugreifen