

# SEEGÜTERUMSCHLAG IN HAMBURG GESUNKEN



Auch Deutschlands größter Universalhafen Hamburg bekommt die Folgen der chinesischen Außenhandelsschwäche und des starken Rückgangs im Russland-Handel in den ersten neun Monaten des Jahres deutlich zu spüren. Mit insgesamt 104,6 Millionen Tonnen verzeichnet der Seegüterumschlag in Hamburg einen Rückgang von 4,8 Prozent.

Auch wenn der Massengutumschlag in den ersten drei Quartalen mit insgesamt 34,3 Millionen Tonnen und damit einem Plus von 8,7 Prozent erneut stark zulegen konnte, konnte der Rückgang im Stückgutumschlag nicht ausgeglichen werden. Der Containerumschlag erreicht in den ersten neun Monaten insgesamt 6,7 Millionen TEU (20-Fuß-Standardcontainer) und kann mit einem Minus von 9,2 Prozent das Wachstum aus dem starken Vorjahr nicht fortsetzen.

Im Containerverkehr mit Russland scheint inzwischen die Abwärtsentwicklung zu stoppen und eine Stabilisierung einzusetzen. Hamburgs drittwichtigster Partner im Containerverkehr weist für die ersten neun Monate mit insgesamt 323.000 TEU ein Minus von 36 Prozent auf. Die unverändert bestehenden Handelssanktionen sind in Kombination mit einem schwachen Rubel, dem niedrigen Ölpreis und der insgesamt in Russland fortschreitenden wirtschaftlichen Rezession die Hauptursachen für den in Hamburg zu beobachtenden Rückgang im Containerumschlag. „Der Rückgang im Containerverkehr mit Russland in einer Größenordnung von mehr

als einem Drittel trifft uns besonders hart, weil die Großzahl der Russland-Container im Transshipment via Hamburg auf oder von Großcontainerschiffen umgeschlagen werden. Dieser zweite Umschlagvorgang je Box und Transportrichtung vom Feederschiff auf das Großcontainerschiff oder umgekehrt findet jetzt nur in geringerem Umfang statt und schlägt sich auch in der Gesamtstatistik der in Hamburg umgeschlagenen Container negativ nieder. Eine Erholung ist in nächster Zeit kaum zu erwarten. Wir gehen aber davon aus, dass sich der Containerumschlag mit Russland jetzt stabilisiert und sich vielleicht schon im nächsten Jahr erste Anzeichen für eine Aufwärtsentwicklung erkennen lassen“, sagt Axel Mattern, Vorstand Hafen Hamburg Marketing e.V. (HHM). „Diese sehr starken Schwankungen im Russlandhandel sind uns als Folge der weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise noch sehr vertraut und wir werden auch diesen Einbruch überstehen. Die guten Kontakte unserer Hafenvertretung in St. Petersburg und unser engagiertes Hafenmarketing in Russland sind eine hervorragende Basis für wünschenswerten Aufschwung im Außenhandel“, ergänzt Ingo Egloff, Vorstand Hafen Hamburg Marketing e.V. (HHM).

Die beiden HHM-Vorstände Axel Mattern und Ingo Egloff betonten anlässlich des Hafen Hamburg Quartalspressegesprächs, dass neben dem Einbruch im Russlandverkehr auch die schwache Umschlagentwicklung im Containerverkehr mit China starken Einfluss auf das Umschlagergebnis der ersten neun Monate hatte. Die im Containerumschlag mit China in diesem Zeitraum in Hamburg abgefertigten 1,9 Millionen TEU bedeuten einen Rückgang von 14,9 Prozent. In den Monaten August und September blieb das sonst einsetzende Mehraufkommen im Containerumschlag durch die Zulieferungen für das Weihnachtsgeschäft nahezu aus. „Da China unser stärkster Handelspartner im Containerverkehr ist und große Mengen der Container auch als Transshipment in den Ostseeraum via Hamburg transportiert werden, ist dieser Rückgang für den Hamburger Hafen schmerzlich“, so Axel Mattern. „Hinzu kommt, dass die immer noch ausstehende Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe eine flexiblere und bessere Abfertigung besonders großer Schiffe erschwert“, ergänzt Mattern. Damit Hamburg auch weiterhin die wichtige Logistikfunktion einer Drehscheibe für Transshipmentladung übernehmen kann, ist die Fahrrinnenanpassung von größter Dringlichkeit für Deutschlands größten Universalhafen. „Einige Wettbewerbshäfen in der Nordrange greifen diese Verkehre gezielt an und ziehen Mengen aus Hamburg ab, weil die Restriktionen auf der Elbe die Ausnutzung der Transportkapazitäten großer Schiffe einschränken. In den Hamburger Hafen einlaufend und beim Ver-

lassen des Hamburger Hafens könnte ein besonders großes Containerschiff nach erfolgter Fahrrinnenanpassung, die dann einen Meter mehr Tiefgang bietet, zwischen 1600 und 1800 beladene Container (TEU) mehr nach Hamburg transportieren“, verdeutlicht Mattern. Vor dem Hintergrund einer steigenden Anzahl besonders großer Containerschiffe mit 10.000 bis 13.999 TEU Stellplatzkapazität, die in den ersten neun Monaten auf 394 Anläufe (+19,4 Prozent) anstieg und der steigenden Zahl in der Größenklasse von 14.000 bis 19.000+ TEU Stellplatzkapazität, die 88 Anläufe (+100 Prozent) erreichte, erschwert die noch nicht realisierte Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe einen reibungslosen Zugang zum Hamburger Hafen.

„Wir befinden uns vor dem Hintergrund einer eher schwach ausgeprägten Entwicklung im gesamten Containerverkehrsaufkommen und neuer Umschlagkapazitäten in den Wettbewerbshäfen der Nordrange in einem sehr intensiven Wettbewerb. Dabei beobachten wir, dass in der Range 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“, erläutert Mattern. In den ersten neun Monaten entwickelte sich der Containerverkehr Hamburgs mit Häfen in der Ostseeregion rückläufig. Insgesamt wurden in dieser Relation 1,4 Millionen TEU (-22,4 Prozent) in Hamburg umgeschlagen. Da Hamburg aufgrund seiner starken Ostseeverkehre unter den Nordrange Häfen eine relativ hohe Transshipment-Quote aufweist, wirkt sich der Rückgang der China- und Russlandladung im Containerumschlag mit der Ostseeregion in Hamburg deutlicher aus. „Der gesamte Containerumschlag in den Häfen der Ostseeregion ist von diesem Rückgang betroffen. Insgesamt 12 Seehäfen aus Russland, den baltischen Staaten, Schweden, Finnland und Polen weisen ein Minus im Containerumschlag aus, das im Durchschnitt Minus 18 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum beträgt. Das bedeutet für diese Ostseehäfen insgesamt einen Rückgang in der Größenordnung von rund einer Million TEU.“

Auch wenn sich der landseitige Hinterlandverkehr Hamburgs in den ersten neun Monaten weiter positiv entwickelt hat, konnte damit der Rückgang im Transshipmentumschlag auf der Seeseite nicht ausgeglichen werden. Hamburgs Seehafenhinterlandverkehr entwickelte sich im Zeitraum Januar bis September gegen den Trend erneut sehr erfreulich. Insgesamt wurden 4,5 Millionen TEU transportiert (+1,0 Prozent). „Das ist für den landseitigen Transport von Containern ein weiterer Rekord. Der Con-

tainertransport auf der Schiene kletterte auf 1,8 Millionen TEU. Dieses Plus von 4,1 Prozent macht deutlich, dass die Eisenbahn beim Containertransport überdurchschnittlich zulegt“, betont Mattern.

Der nicht-containerisierte Stückgutumschlag, von zum Beispiel großen Anlagenteilen und rollender Ladung, blieb in den ersten neun Monaten mit insgesamt 1,5 Millionen Tonnen (-8,5 Prozent) unter dem Vorjahresergebnis. Trotz Anstieg der Importe, die mit 428.000 Tonnen ein Plus von 7,2 Prozent erreichten, führte ein geringerer Umschlag von Projektladung, Schwergut, Kraftfahrzeugen sowie Eisen und Stahl auf der Exportseite, die mit 892.000 Tonnen einen Rückgang von 14,5 Prozent erreichte, zu einem leichten Rückgang in diesem Segment. Zur positiven Umschlagentwicklung auf der Importseite trugen vor allem Metallimporte bei, wie zum Beispiel Brammen zur Stahlerzeugung aus Russland und der Ostküste Südamerikas.

Ganz anders als im Stückgut- und Containerumschlag verlief die Umschlagentwicklung beim Massengut, das sich in den ersten drei Quartalen mit einem Umschlagergebnis von 34,3 Millionen Tonnen (+8,7 Prozent) in diesem Jahr weiter auf Rekordkurs befindet. Für zweistellige Zuwachsraten sorgten in diesem Segment der Greifergutumschlag mit 16,9 Millionen Tonnen (+13,9 Prozent) und der Sauggutumschlag mit 7,0 Millionen Tonnen (+13,3 Prozent). Beim Greifergut sind es Erz- und Kohleimporte, die mit 7,6 Millionen Tonnen und 5,6 Millionen Tonnen den Hauptanteil beitrugen. Auf der Exportseite brachte ein Wachstum von 15,1 Prozent bei den Düngemitteln insgesamt 2,6 Millionen Tonnen Umschlag für den Hamburger Hafen. Erfreulich ist auch die positive Umschlagentwicklung der restlichen Güter in diesem Segment, wie zum Beispiel Schrott, Baustoffe sowie Steine und Erden, die als Gruppe mit 609.000 Tonnen ein Wachstum von 25,9 Prozent ausmachten. Im Segment Flüssigladung wurden im Zeitraum Januar bis September insgesamt 10,4 Millionen Tonnen (-1,4 Prozent) in Hamburg umgeschlagen. Importe von Mineralölprodukten machen in diesem Umschlagsegment mit 4,9 Millionen Tonnen (-1,7 Prozent) den Hauptanteil aus. Auf der Exportseite trug der Umschlag von Mineralölprodukten, die mit 2,3 Millionen Tonnen ein Plus von 12,2 Prozent erreichten, maßgeblich zum Gesamtexport von 3,4 Millionen Tonnen (+1,7 Prozent) bei. Im Umschlagsegment Sauggut konnten vermehrte Getreideexporte, die mit 3,5 Millionen Tonnen ein Plus von 38,1 Prozent erreichten, das Gesamtergebnis von 7,0 Millionen Tonnen (+13,3 Prozent) positiv gestalten.

Der Hamburger Hafen hat mehr als 153.000 Beschäftigte in der Metropolregion Hamburg und ist mit einer Bruttowertschöpfung von 20,5 Milliarden Euro auch von großer Bedeutung für die gesamte deutsche Volkswirtschaft. Um den Universalhafen weiterhin auf Wachstumskurs zu halten, mahnen die beiden HHM Vorstände Axel Mattern und Ingo Egloff an, dass neben der Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe auch die Zu- und Ablaufkorridore für den Gütertransport per Bahn, Lkw und Binnenschiff anzupassen und auszubauen sind. Für das gesamte Jahr 2015 rechnet die Marketingorganisation des Hamburger Hafens mit einer weiter positiven Umschlagentwicklung beim Massengut und einem Rückgang beim Containerumschlag. Zum Ende des Jahres ist ein Ergebnis im Seegüterumschlag von 138 Millionen Tonnen (-5 Prozent) und beim Containerumschlag von knapp unter neun Millionen TEU zu erwarten.

Charts zur Pressekonferenz als PDF

*Quelle: Hamburg Hafen Marketing Foto © HHM / Dietmar Haselbusch  
Die Anzahl der Großcontainerschiffe hat sich dieses Jahr vervielfacht*