



Gut gerüstet für die Zukunft?

Der Hafen als Impulsgeber für den Logistikstandort Hamburg.
Das Haspa Mittelstandsbarometer Hafen & Logistik 2011.

Meine Bank heißt Haspa.

Haspa[®]
Hamburger Sparkasse



Impressum

Herausgeber	Hamburger Sparkasse AG Unternehmenskommunikation Wikingerweg 1 20537 Hamburg www.haspa.de
Bei Rückfragen	Marcus-Andree Schoene Telefon 040 3579-3626 marcus-andree.schoene@haspa.de
Verfasser	Hamburgisches WeltWirtschaftsinstitut (HWWI) Telefon 040 340576-660 stiller@hwwi.org
Autoren	Prof. Dr. Michael Bräuninger Franziska Biermann, Dr. Silvia Stiller Mark Teuber
Gestaltung	AM COMMUNICATIONS Hamburg
Zeitpunkt der Erhebung	April 2011

Haftungsausschluss

Wir haben uns bemüht, alle in dieser Studie enthaltenen Angaben sorgfältig zu recherchieren und zu verarbeiten. Dabei wurde zum Teil auf Informationen Dritter zurückgegriffen. Einzelne Angaben können sich insbesondere durch Zeitablauf oder infolge von gesetzlichen Änderungen als nicht mehr zutreffend erweisen.

Für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität sämtlicher Angaben kann daher keine Gewähr übernommen werden.

Inhaltsverzeichnis

Das Haspa Mittelstandsbarometer Hafen und Logistik 2011	Seite 4
Globale Trends	Seite 5
Entwicklung der Containerschiffsflotte	Seite 7
Die Wettbewerbsposition des Hamburger Hafens	Seite 11
Regionalökonomische Bedeutung des Hamburger Hafens	Seite 18
Aussichten und Handlungserfordernisse	Seite 21
Literatur/Internetquellen	Seite 23

Das Haspa Mittelstandsbarometer Hafen und Logistik 2011.

Der Hamburger Hafen ist ein wichtiger Impulsgeber für die Entstehung von Arbeitsplätzen und Wertschöpfung in der Hansestadt und in der Metropolregion Hamburg. Wenn die Umschlagszahlen im Hafen Hamburg zukünftig weiter steigen, dann resultieren hieraus positive Effekte auf zahlreiche Branchen. Insbesondere betreffen diese die Hafenwirtschaft im engeren Sinne (beispielsweise Transportunternehmen und Terminalbetreiber), die etwa die Hälfte der direkt hafenabhängigen Arbeitsplätze in Hamburg stellt. Darüber hinaus ist der Hafen aber auch Impulsgeber für die Hafenwirtschaft im weiteren Sinne, beispielsweise für den Großhandel und logistikbezogene Versicherungen.

Generell profitiert der Hamburger Hafen von einer gesunden Weltwirtschaft, welche der Treiber für die Entwicklung des seewärtigen Handels ist. Hierbei ist aber zu berücksichtigen, dass der Hafensstandort Hamburg sich im Wettbewerb mit anderen Häfen befindet. Diese Konkurrenzhäfen verbessern ihre Standortbedingungen kontinuierlich, beispielsweise durch Investitionen in die Hafeninfrastruktur. Für die Entwicklung der hafenbezogenen Infrastruktur stellt die wachsende Bedeutung von größeren Schiffen eine zentrale Herausforderung dar, auch für Hamburg. Zudem gewinnen neue Fahrtrouten aufgrund der Entwicklung neuer Märkte an Bedeutung und intensivieren so den Wettbewerb zwischen den Häfen.

Die vorliegende Studie befasst sich zunächst mit der Frage, wie generell die mittelfristigen Aussichten für den Welthandel und die Seeschifffahrt zu beurteilen sind. Hierbei wird auch dargestellt, welche Tendenzen sich hinsichtlich der Größe und des Wachstums der Weltschiffahrtsflotte feststellen lassen. Anschließend wird analysiert, wie der Hamburger Hafen hinsichtlich seiner Dynamik und der Standortbedingungen im Vergleich mit anderen Hafensstandorten zu beurteilen ist. Darüber hinaus wird auf die regionalökonomische Bedeutung des Hafens – insbesondere hinsichtlich der Entstehung von Arbeitsplätzen und Bruttowertschöpfung in der Hansestadt und in der Metropolregion Hamburg – eingegangen. Die Studie zeigt abschließende zentrale Handlungserfordernisse zur Stärkung der Wettbewerbsposition des Hamburger Hafens auf.

Globale Trends.

Mittelfristige Aussichten für die Entwicklung der Weltwirtschaft und der Seeschifffahrt.

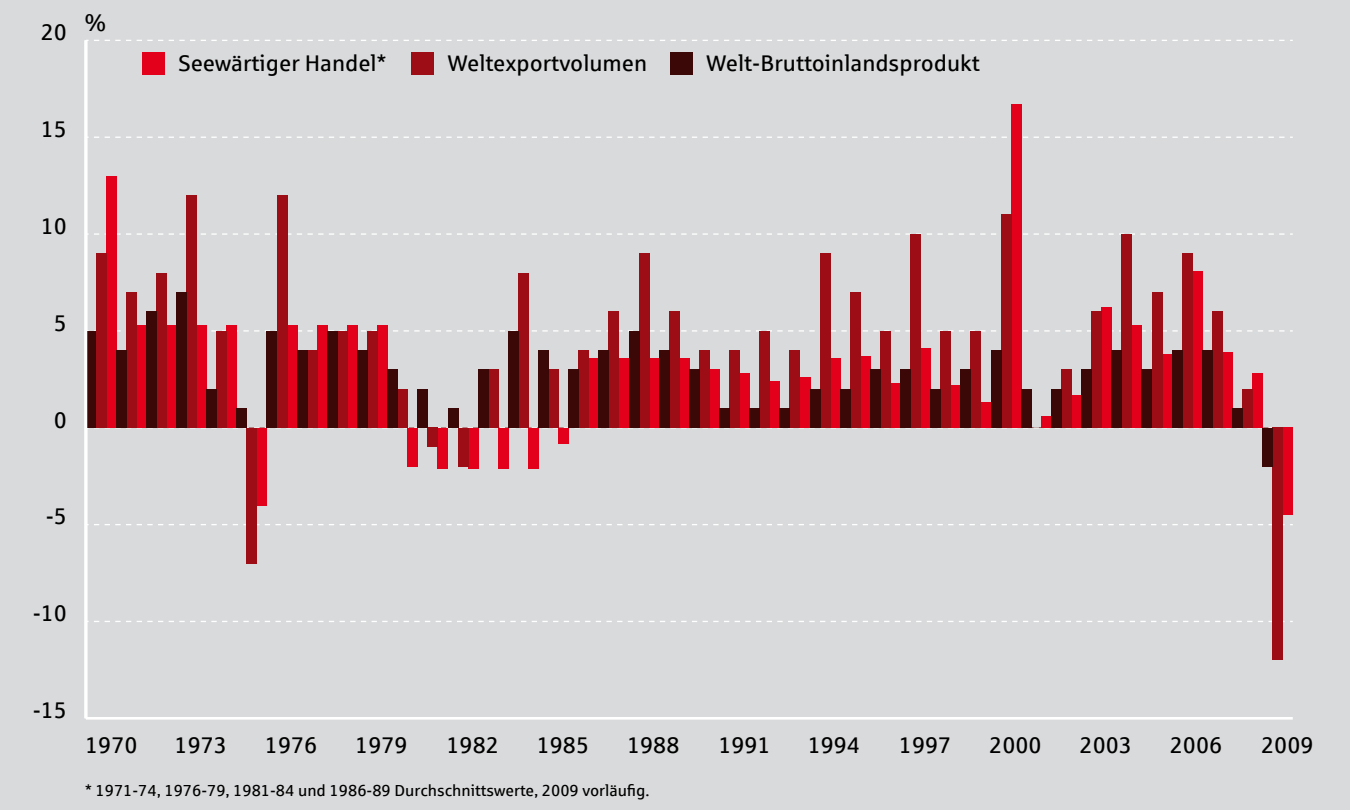
Bis 2008 war die Weltwirtschaft durch hohe Wachstumsraten und eine Zunahme der internationalen Handelsverflechtungen gekennzeichnet. Das Wachstum resultierte in großen Teilen aus den dynamischen Entwicklungen in den Schwellenländern. Diese konnten auch die Wirtschaftskrise am schnellsten hinter sich lassen und sind nach einem kurzen Einbruch auf ihren Wachstumspfad zurückgekehrt. Für die Produktion werden dort vermehrt Rohstoffe benötigt, und zwar sowohl Energierohstoffe wie Öl und Kohle als auch metallische Rohstoffe wie Eisen oder Kupfer oder agrarische Rohstoffe wie Weizen und Mais. Neben dem Anstieg des Handels von Öl und Massengut werden aber auch immer hochwertigere Waren gehandelt.

Da der Warenaustausch die internationale Zerlegung von Produktionsketten erlaubt, werden immer mehr Zwischenprodukte – auch mehrfach über Landesgrenzen hinweg – transportiert. So hat der internationale Handel über die letzten Jahrzehnte sehr viel stärker zugenommen als die globale Produktion. Dies hat im Seehandel – und hier insbesondere im Containerbereich – zu einem sehr kräftigen

Wachstum geführt. Parallel zu den Weltexporten hat seit Mitte der 80er-Jahre auch der seewärtige Handel stetig zugenommen, bis 2009 sowohl die weltweite Wirtschaftsleistung als auch der Waren- und Seehandel zurückgingen (siehe auch Grafik unten).

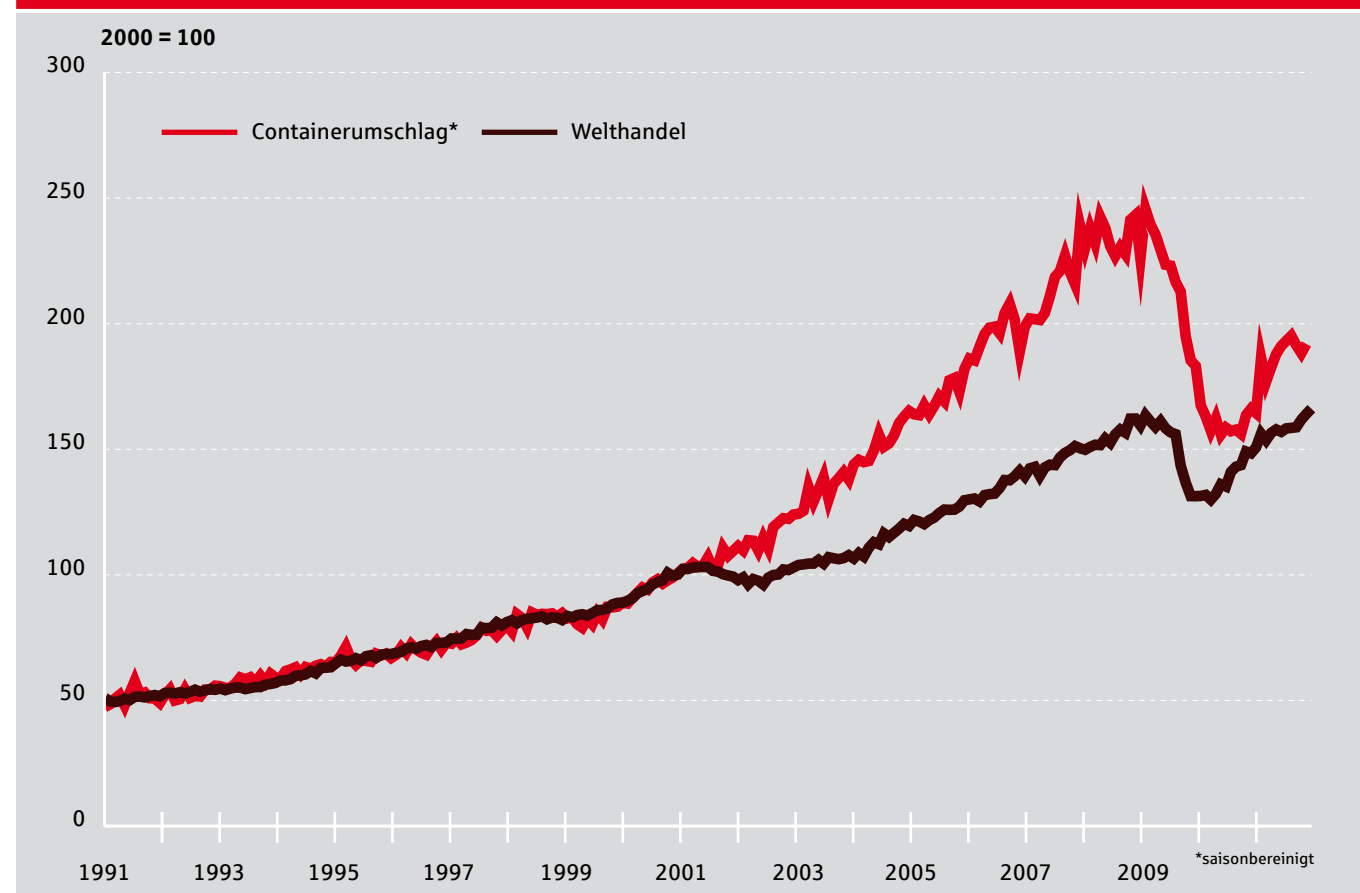
Nach dem Einbruch der Weltwirtschaft im Jahre 2009 um 12% ist seit 2010 wieder eine deutliche Erholung des Welthandels zu erkennen. Das Volumen der Weltexporte stieg um 14,5% an und konnte damit wieder das Vorkrisenniveau erreichen, jedoch nicht auf den langfristigen Wachstumspfad zurückkehren. Japan und China wiesen Wachstumsraten von über 27% auf. Im Falle Chinas ist dies überraschend, da 2009 der Rückgang dort nur 10,5% betrug, in Japan hingegen fast 25%. In Europa betrug die Wachstumsrate 2010 rund 11% und in Nordamerika 15%. Das Ausfuhrvolumen der rohstoffexportierenden Staaten wuchs 2010 lediglich um 6 bis 10%, allerdings waren die Exporte 2009 dort auch nur um rund 5% zurückgegangen. Für 2011 wird ein weltweites Exportwachstum von 6,5% erwartet (vgl. WTO 2011; Bräuninger et al. 2010 a).

Jährliche Veränderung des weltweiten Seehandels, Exportvolumens und Bruttoinlandsprodukts 1970 – 2009



Quellen: WTO (2010); UNCTAD (versch. Jahrgänge); Berechnungen des HWWI.

Containerumschlag des Hamburger Hafens und Welthandel, Januar 1991 bis Dezember 2010



Quellen: Hamburg Port Authority (2010); Statistikamt Nord (2010, 2011); Cenraal Planbureau (2011); Berechnungen HWWI.

Das zukünftige Wirtschaftswachstum wird zwischen den Regionen stark differieren: Die asiatischen Schwellenländer werden innerhalb der nächsten fünf Jahre um durchschnittlich gut 8,5 % wachsen, gefolgt vom südlichen Afrika (+ 5,7 %), den „Newly Industrialized Asian Economies“ (Südkorea, Hongkong, Singapur und Taiwan) und den – mehrheitlich ölreichen – Ländern im Nahen Osten und Nordafrika mit jeweils 4,5 %. Die Produktion in den Industrieländern wird dagegen nur um rund 2,5 % zunehmen. Für Hamburgs zehn wichtigste Außenhandelspartner im Containerumschlag werden auch in den nächsten Jahren überwiegend hohe Wachstumsraten prognostiziert. So wird China – mit Hongkong zusammen Hamburgs wichtigster Handelspartner im Containerumschlag vor Singapur – zwischen 2010 und 2015 voraussichtlich um jährlich durchschnittlich 9,6 % wachsen, Hongkong um 4,8 % und Singapur um rund 6 %. Ebenfalls hohe Wachstumsraten werden für Malaysia, Brasilien und Indien prognostiziert. Lediglich Finnland und Japan – für das Prognosen derzeit mit hoher Unsicherheit behaftet sind – weisen für diesen Zeitraum ein Wachstum auf, welches deutlich unter dem weltweiten Durchschnitt liegt (vgl. IMF 2011).

Mit dem weltweiten Warenhandel ist in den vergangenen Jahren auch der Seetransport deutlich angestiegen. Das erneute Wachstum der Weltwirtschaft und des Handels sowie die steigenden Containerumschläge deuten darauf hin, dass auch der seewärtige Handel wieder zunimmt. Handelsströme werden positiv durch die Entwicklung der Wirtschaftsleistung und der Bevölkerung und

negativ durch die Entfernung zweier Länder determiniert. Die hohen Wachstumsraten in Südostasien lassen – trotz der Distanz – auf der Europa-Fernost- und Transpazifik-Route einen wieder expandierenden Seehandel erwarten.

Hamburg konnte vom Wachstum des internationalen Handels und der Containerisierung besonders profitieren. Seit dem Jahr 2000 wuchsen die Containerumschläge sehr viel schneller als der Welthandel. Diese Tendenz ist seit Ende 2009 ebenfalls wieder zu beobachten, nachdem zu Beginn der Krise der Umschlag allerdings auch deutlich stärker zurückgegangen war (siehe auch Grafik oben).

Die Entwicklung des Hamburger Hafens wird maßgeblich vom Wirtschaftswachstum seiner Handelspartner beeinflusst. Mit der Ausrichtung auf die dynamischen Volkswirtschaften in Ost- und Südostasien kann der Hafen auch weiterhin überproportional vom Anstieg des Welthandels profitieren. Aufgrund des recht hohen Güteranteils, der in der Metropolregion Hamburg verbleibt, spielt allerdings auch die heimische Wirtschaft eine wesentliche Rolle. Vor dem Hintergrund der voraussichtlich stabilen wirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland und dem für Hamburg wichtigen Hinterland in Zentral- und Osteuropa scheint der Hafen gut aufgestellt. Konkurrenz droht von den übrigen Nordrange-Häfen vor allem im Bereich des Transshipment und möglichen Direktanläufen von Ostsee-Häfen.

Entwicklung der Containerschiffsflotte.

Das rapide Wachstum des Welthandels wurde neben der Öffnung der Schwellenländer für Handelsvereinbarungen auch durch eine Vielzahl von kostensenkenden Fortschritten im Transportsektor ermöglicht. Im Schifffahrtsbereich gehören der zunehmende Containerisierungsgrad und der Wechsel zu größeren Schiffen dazu. Landseitig sind diesbezüglich die Einrichtung von Hub-and-Spoke-Transportnetzwerken, bei denen einzelne Häfen als große Drehkreuze fungieren, und die Schaffung von intermodalen Transportketten hervorzuheben, (vgl. Bräuninger, Otto, Stiller 2010). Von zentraler Bedeutung für die Entwicklung des Hamburger Hafens sind die großen Containerschiffe.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die derzeitige Aufteilung der weltweiten Containerflotte nach Größenklassen der Schiffe. Darüber hinaus wird die erwartete Verteilung im Jahr 2013 angegeben.

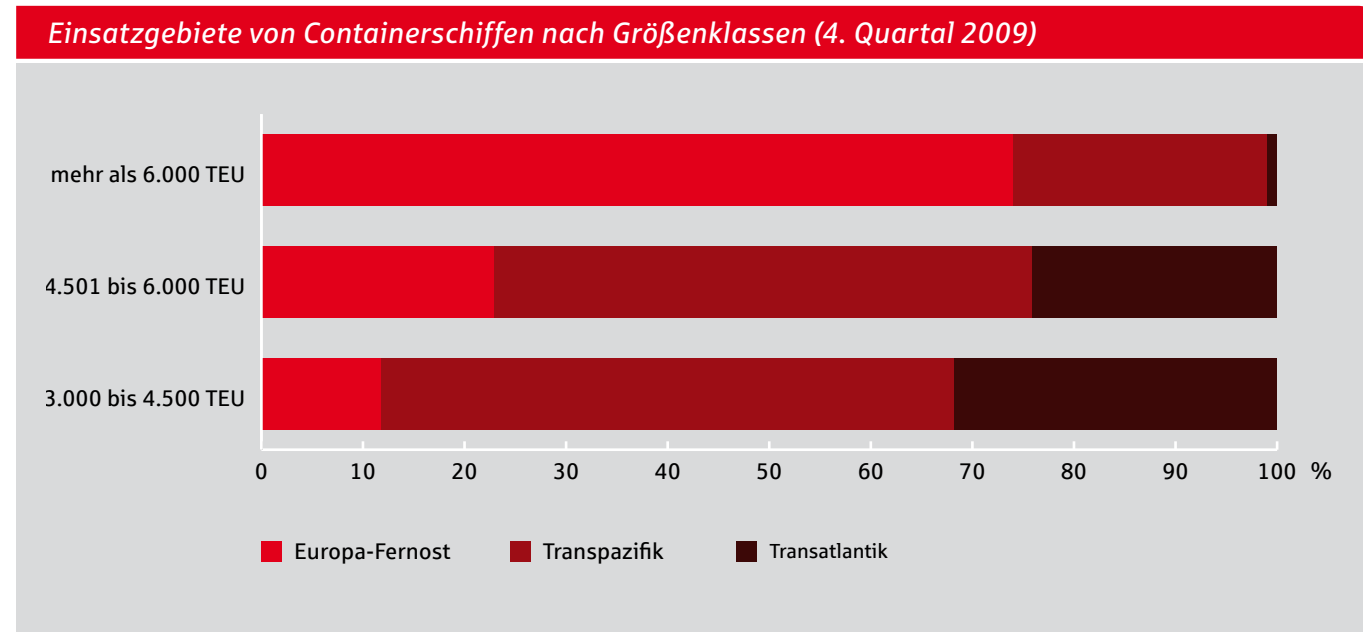
Hier zeigt sich die eindeutige Tendenz zur Ausweitung der Containerkapazität auf Schiffe mit mehr als 8 000 TEU. Im Segment der Ultra Large Container Ships (ULCS) mit einer Stellfläche von über 10 000 TEU ist bis 2013 sogar mit einer Verfünffachung des Bestands zu rechnen. Die Containerkapazität auf Schiffen dieser Größe wird, gemessen an der Gesamtcontainerkapazität, von 3,7 % auf 14,1 % steigen.

Nahezu 90 % der derzeit geordneten Schiffskapazität und etwa zwei Drittel der Ablieferungen im Jahr 2010 entfallen auf Schiffe der Post-Panamax-Klasse. Deren Bestand wird sich in den nächsten Jahren um etwa 60 % auf 9,8 Mio. TEU erhöhen (vgl. Clarkson Research Services Ltd. 2011).

Containerkapazität nach Schiffsgröße

Schiffsgröße	2009			2013		
	Kapazität	Anzahl Schiffe	Anteil an der Gesamtzahl	Kapazität	Anzahl Schiffe	Anteil an der Gesamtzahl
TEU	TEU	Stk.	% TEU	TEU	Stk.	% TEU
100 – 1.999	2.498.964	2.404	19,1	2.686.293	2.556	15,2
2.000 – 3.999	2.887.152	1.029	22,1	3.163.714	1.123	17,9
4.000 – 5.099	2.753.315	609	21,1	3.502.188	776	19,8
5.100 – 7.499	2.452.116	404	18,8	3.113.326	505	17,6
7.500 – 9.999	1.987.321	232	15,2	2.731.791	318	15,4
10.000 +	477.982	40	3,7	2.491.360	197	14,1
Gesamt	13.056.850		100	17.688.672		100

Quellen: AXS-Alphaliner (2010); Berechnungen HWWI.

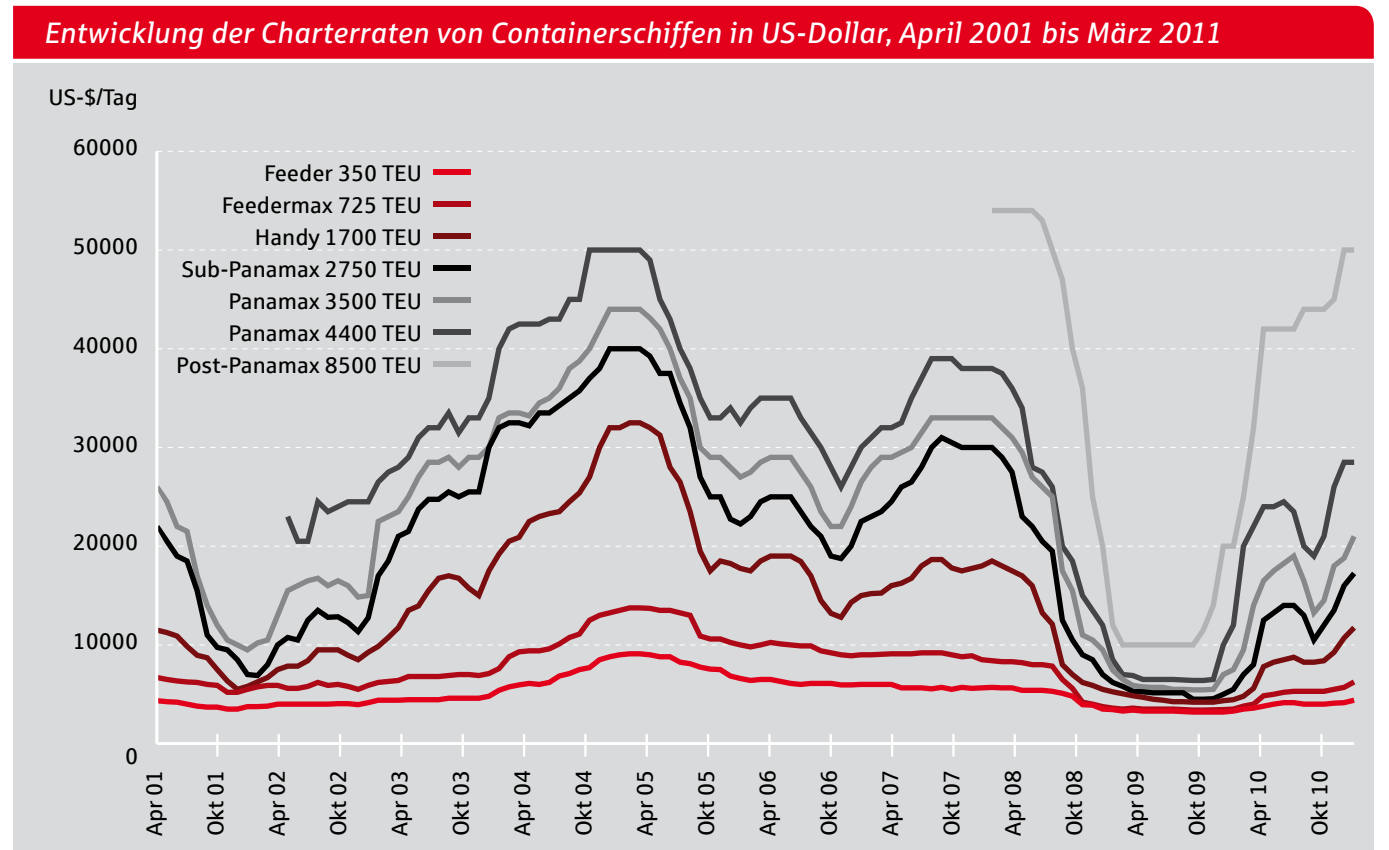


Quellen: MDS Transmodal (2009); Berechnungen HWWI.

Abwrackungspotenzial besteht in diesem Segment kaum, da der überwiegende Teil der Schiffe jünger als 10 Jahre ist. Diese neuen Kapazitäten werden vor allem im Asien-Verkehr eingesetzt. Ende 2009 waren rund 74 % der Containerschiffe mit mehr als 6.000 TEU auf Europa-Fernost-Linien unterwegs (Details siehe Grafik oben).

Auf diesen langen Strecken können Schiffe dieser Größenklasse ihre Skaleneffekte voll ausspielen. Kleinere Schiffe mit einer Stellplatzkapazität unter 3.000 TEU sind überwiegend im regionalen Schiffsverkehr oder auf Nord-Süd-Routen unterwegs.

Aus dem bis Anfang 2008 andauernden Boom im internationalen Handel und der damit verbundenen Nachfrage nach Stellplatzkapazität resultierte die Bestellung von immer größeren Containerschiffen. In dieser Phase sind die Charraten für solche Schiffe stark angestiegen. Die hohe Profitabilität hat Anreize zur Ausweitung der Schiffsflotten gesetzt. Die steigenden Kapazitäten hätten zu einer zyklischen Abschwächung der Fracht- und Charraten im Schifffahrtsmarkt geführt und den Anreiz zum weiteren Ausbau der Kapazität reduziert.



Quellen: Clarkson Research Services Ltd. (2011); Harper Petersen (2011); HWWI.

Der „normale“ Zyklus der Schifffahrtsmärkte wurde durch die Wirtschaftskrise 2008/9 unterbrochen. Die im 4. Quartal 2008 einsetzende weltweite Rezession hat zu einem absolut rückläufigen Welthandel geführt, der gegenüber dem Vorjahr um fast 12 % sank. Mit dem Einbruch der Weltkonjunktur gingen zwischen dem 4. Quartal 2007 und dem 4. Quartal 2009 auch die Charraten für Containerschiffe teilweise um über 80 % zurück. Seit Anfang 2010 ist parallel zum wieder zunehmenden Welthandel eine Belebung am Chartermarkt zu erkennen, von der zunächst die größeren Schiffe der Panamax- und Post-Panamax-Klasse profitiert haben (vgl. Grafik oben). Seit Oktober 2010 nimmt auch die neu geordnete Schiffskapazität wieder zu.

Die Wettbewerbsposition des Hamburger Hafens.

Der Hamburger Hafen im europäischen Vergleich.

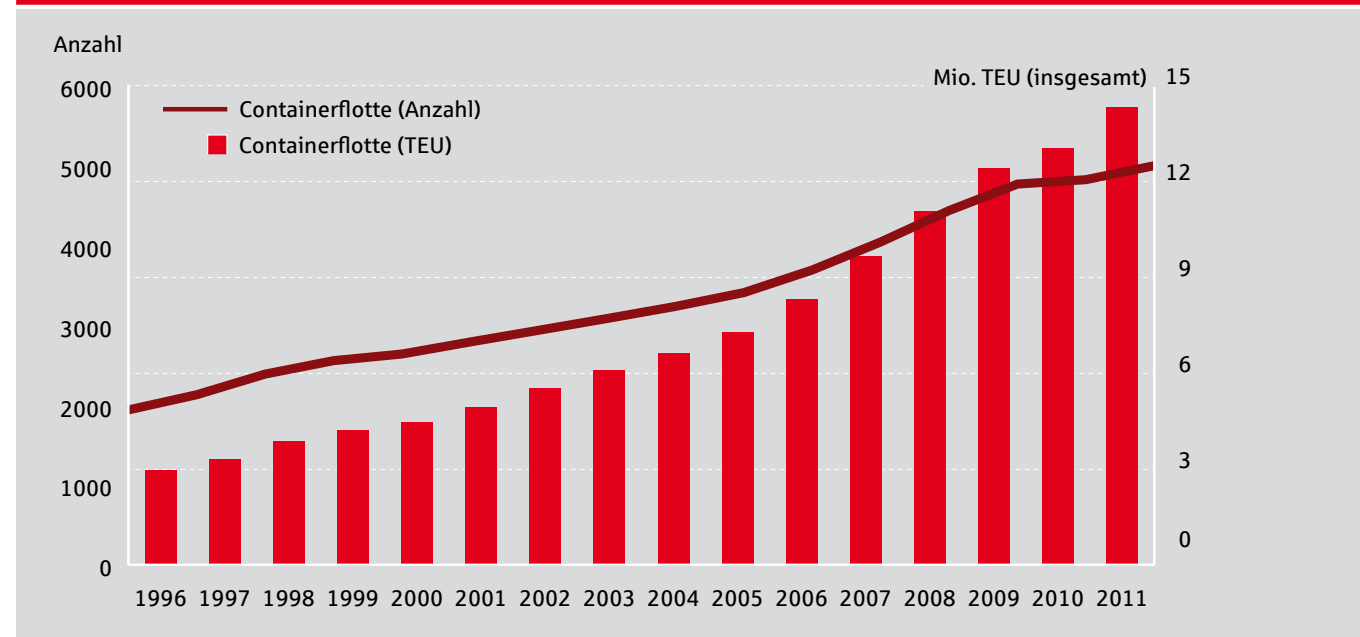
Der Güterumschlag in Europa verteilt sich äußerst heterogen auf die einzelnen europäischen Häfen (siehe Grafik unten). Einen regionalen Schwerpunkt stellt die Nordrange dar, zu der unter anderem die Häfen von Rotterdam, Hamburg und Antwerpen zählen.

Marktführer in diesem Bereich ist – mit deutlichem Abstand – der Hafen von Rotterdam mit einem jährlichen Umschlag von über 346 Mio. t, was einem Anteil von fast 10 % am gesamten Güter-

umschlag der EU-Staaten entspricht. Auf den Plätzen zwei und drei folgen Antwerpen und Hamburg mit einem Anteil von 3,9 % bzw. 2,6 % (vgl. Eurostat 2011). Insgesamt wurden in den europäischen Top 30-Häfen im Jahre 2009 mehr als 1,7 Mrd. t Güter umgeschlagen (siehe Übersicht auf der folgenden Seite).

Damit entfallen über 48 % des seewärtigen Güterumschlages in Europa auf diese Häfen (vgl. Eurostat 2011).

Entwicklung der Containerflotte, Anzahl und Kapazität, März 1996 bis März 2011



Quellen: Clakson Research Services Ltd. (2011); HWWI.

Seit 1996 hat sich die Flotte, gemessen in DWT (deadweight tons), etwa verdoppelt. Die Transportkapazität der Flotte ist besonders im Containerbereich sehr viel stärker gestiegen als die Zahl der Schiffe (vgl. Abbildung 3.3). Hier wird deutlich, dass die Schiffe immer größer geworden sind. Dieser Trend wurde durch die Verschrottung von Schiffstonnage als Reaktion auf die Krise verstärkt, von der im Wesentlichen ältere Schiffe im Feeder- und Handysegment (bis 2 000 TEU) betroffen waren.

Da weiterhin von einer deutlichen Zunahme der Containerkapazität im Segment der Post-Panamax-Schiffe auszugehen ist, können die Charraten auch in den oberen Größenklassen kurz- bis mittelfristig wieder unter Druck geraten. Dies gilt insbesondere dann, wenn die immer noch vorhandenen Risiken der wirtschaftlichen Erholung virulent werden und infolgedessen die Kapazität schneller wächst als die Nachfrage. Zum Jahresende sind bereits die Frachtraten unter Druck geraten. Zusammen mit steigenden Bunkerpreisen, die nur teilweise an die Kunden weitergegeben werden können, haben sich die Aussichten etwas eingetrübt (vgl. Hamburg Süd 2011).

In der Krise haben die Reedereien als direkte Reaktion auf nicht ausgelastete Schiffskapazitäten und einbrechende Charraten verschiedenste Maßnahmen zur Kostensenkung unternommen. Dazu sind die Schiffe auf langsame Fahrt gegangen, um Treibstoffkosten zu reduzieren und Kapazitätsüberschüsse zu vermeiden. Dieses

sogenannte „Slow Steaming“ hat sich mittlerweile durchgesetzt, da es den Treibstoffverbrauch und Schadstoffausstoß der Schiffe um bis zu 50 % verringert. Auch wenn dafür zusätzlich Schiffe eingesetzt werden müssen, um den Linienfahrplan einzuhalten, beträgt die Reduzierung der Schadstoffe noch rund 30 % (vgl. Hapag-Lloyd 2011).

Der Hamburger Hafen fungiert als eines der großen Drehkreuze im internationalen Containerverkehr, hat aber im Zuge des zurückgehenden Seehandels 2009 seinen 2. Platz in Europa an Antwerpen verloren. Derzeit können Schiffe den Hamburger Hafen tideunabhängig bis zu einem Tiefgang von 12,5 m, tideabhängig bis zu 13,5 m anlaufen. Die Auswertungen zeigen aber, dass mittlerweile rund ein Viertel aller Containerschiffe einen Tiefgang von über 12,5 m aufweist und im Orderbuch gut 200 Schiffe mit einem Tiefgang von mehr als 14,5 m stehen. Diese können die Elbe nicht mit voller Ladung befahren (vgl. Maatsch/Tasto 2010).

Die Tendenz zu immer größeren Containerschiffen – gerade auf den für den Hamburger Hafen so wichtigen Europa-Fernost-Linien – machen Investitionen in die Hafeninfrastruktur und den Fahrinnen-ausbau der Elbe, mit dessen Beginn Ende des Jahres gerechnet wird, daher unverzichtbar, wenn Hamburg seine bisherige Bedeutung als Container-Hub beibehalten will.

Gesamtgüterumschlag der 30 größten EU-Häfen* 2009



Quellen: Eurostat (2011); Darstellung HWWI. *Inkl. Norwegen

Gesamtgüterumschlag in 1.000 t, Top 30 EU-Häfen* 2008 und 2009				
Position 2009 (2008)	Hafen	Fahrtgebiete	Güterumschlag 2009	Güterumschlag 2008
1 (1)	Rotterdam (NL)	Nordsee	346.668	384.210
2 (2)	Antwerpen (BE)	Nordsee	142.116	171.237
3 (3)	Hamburg (DE)	Nordsee	94.762	118.915
4 (4)	Marseille (FR)	Mittelmeer	79.846	92.523
5 (6)	Amsterdam (NL)	Nordsee	73.492	74.366
6 (5)	Le Havre (FR)	Atlantik	69.228	75.636
7 (10)	Bergen (NO)	Nordsee	56.010	52.352
8 (8)	Algeciras (ES)	Mittelmeer	55.840	61.869
9 (7)	Grimsby & Immingham (UK)	Nordsee	54.708	65.267
10 (12)	Valencia (ES)	Mittelmeer	48.343	50.182
11 (9)	London (UK)	Nordsee	45.442	52.965
12 (15)	Genova (IT)	Mittelmeer	42.708	46.469
13 (14)	Bremerhaven (DE)	Nordsee	42.701	48.956
14 (22)	Trieste (IT)	Mittelmeer	40.986	37.195
15 (24)	Milford Haven (UK)	Atlantik	39.293	35.875
16 (16)	Tees & Hartlepool (UK)	Nordsee	39.163	45.436
17 (17)	Göteborg (SW)	Nordsee	38.934	42.331
18 (13)	Taranto (IT)	Mittelmeer	38.079	49.522
19 (11)	Dunkerque (FR)	Nordsee	37.922	50.464
20 (19)	Southampton (UK)	Atlantik	37.228	40.974
21 (21)	Forth (UK)	Nordsee	36.690	39.054
22 (18)	Barcelona (ES)	Mittelmeer	35.911	41.516
23 (29)	Gioia Tauro (IT)	Mittelmeer	34.394	31.527
24 (20)	Wilhelmshaven (DE)	Nordsee	34.196	40.556
25 (25)	Zeebrugge (BE)	Nordsee	33.943	34.768
26 (27)	Tarragona (ES)	Mittelmeer	33.429	32.835
27 (30)	Tallinn (EE)	Ostsee	31.384	28.966
28 (23)	Bilbao (ES)	Atlantik	30.606	36.862
29 (28)	Liverpool (UK)	Nordsee	29.936	32.204
30 (26)	Nantes Saint-Nazaire (FR)	Atlantik	29.297	32.918
	Summe		1.753.255	1.947.950

Quellen: Eurostat (2011); Darstellung HWWI. *Inkl. Norwegen

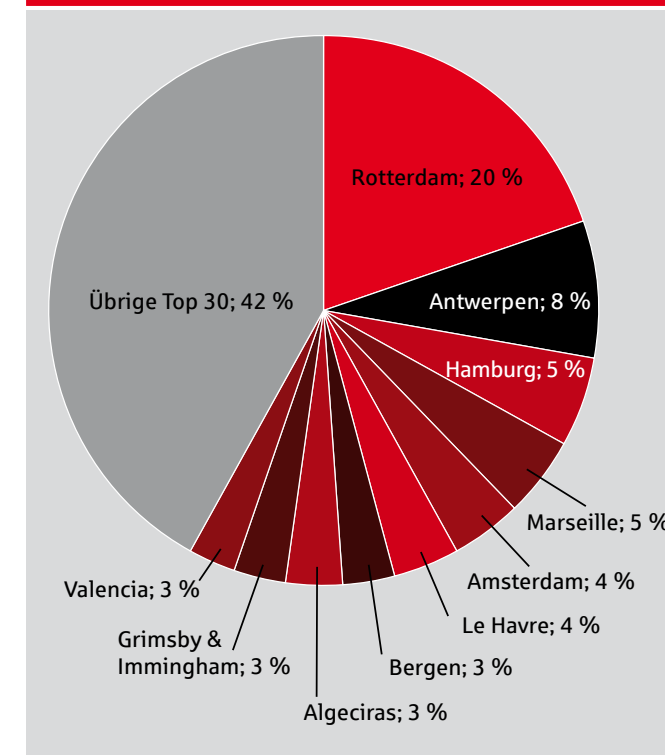
Die drei größten Häfen der Nordrange sind somit zusammen für ein Drittel des Güterumschlages der europäischen Top 30-Häfen verantwortlich. Es folgen die Häfen von Marseille und Amsterdam mit einem Anteil von 5% beziehungsweise 4% am Gesamtgüterumschlag in Europa.

Die europäischen Häfen wiesen im Verlauf der letzten Jahre unterschiedliche Wachstumsraten auf. Insbesondere die Häfen von Valencia und Bremerhaven konnten von 2004 bis 2008 ihren Güterumschlag erheblich ausweiten. Valencia hatte in diesem Zeitraum eine Wachstumsrate von 55,3%, während Bremerhaven einen Zuwachs von 55,2% verbuchen konnte. Hamburg rangierte im europäischen Vergleich der Wachstumsraten von 2004 bis 2008 – mit einer Zunahme des Gesamtgüterumschlages um 19,5% – auf Platz sieben.

Im Zeitraum 2004 bis 2008 sind insbesondere viele kleinere Häfen dynamisch gewachsen. Im Vergleich der Wachstumsraten der 30 größten EU-Häfen befanden sich unter den zehn wachstumsstärksten EU-Häfen fünf Häfen, in denen im Jahr 2009 weniger als 50 Mio. t jährlich umgeschlagen wurden, sowie sechs Häfen, die nicht unter die zehn größten EU-Häfen fielen.

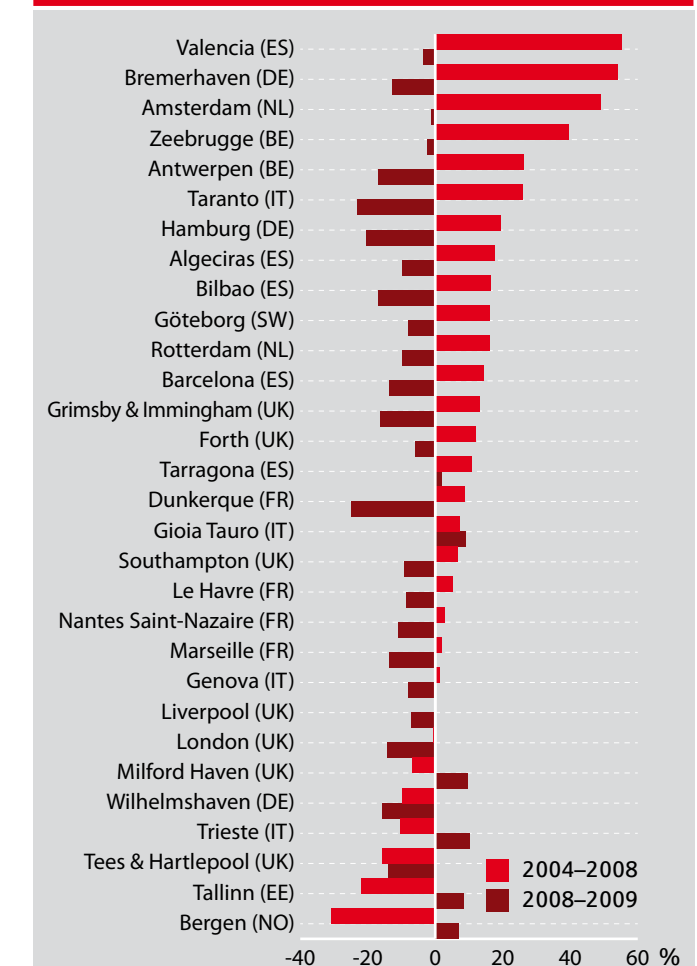
Der Rückgang des Welthandels im Jahr 2009 hatte auf den Umschlag der europäischen Häfen erhebliche Auswirkungen. Der Gesamtgüterumschlag in der EU erlitt von 2008 bis 2009 einen Einbruch um 18,2% (vgl. Eurostat 2011). Während im Zeitraum 2004 bis 2008 noch 22 der 30 größten Häfen in Europa einen Zuwachs bei den Güterumschlägen verzeichnen konnten, wiesen lediglich sechs dieser Häfen zwischen 2008 und 2009 ein steigendes Umschlagsvolumen aus.

Anteile am Gesamtgüterumschlag der europäischen Top 30-Häfen, 2009



Quellen: Eurostat (2011); Berechnungen HWWI.

Wachstumsraten im Güterumschlag der europäischen Top 30-Häfen



*bei Erstellung der Studie waren Daten nur bis zum 3. Quartal 2010 verfügbar.

Containerumschlag in 1.000 TEU, Top 20 EU-Häfen, 2008 und 2009				
Position 2009 (2008)	Hafen	Fahrtgebiete	Containerumschlag 2009	Containerumschlag 2008
1 (1)	Rotterdam (NL)	Nordsee	9.572	10.631
2 (3)	Antwerpen (BE)	Nordsee	7.310	8.379
3 (2)	Hamburg (DE)	Nordsee	7.014	9.767
4 (4)	Bremerhaven (DE)	Nordsee	4.552	5.451
5 (5)	Valencia (ES)	Mittelmeer	3.654	3.606
6 (8)	Felixstowe (UK)	Nordsee	3.021	3.131
7 (6)	Algeciras (ES)	Mittelmeer	2.953	3.297
8 (7)	Gioia Tauro (IT)	Mittelmeer	2.725	3.165
9 (10)	Le Havre (FR)	Atlantik	2.257	2.512
10 (9)	Barcelona (ES)	Mittelmeer	1.846	2.565
11 (14)	Zeebrugge (BE)	Nordsee	1.467	1.401
12 (11)	Southampton (UK)	Atlantik	1.385	1.617
13 (12)	Genova (IT)	Mittelmeer	1.311	1.462
14 (15)	Las Palmas, Gran Canaria (ES)	Atlantik	999	1.303
15 (18)	Marseille (FR)	Mittelmeer	943	901
16 (16)	La Spezia (IT)	Mittelmeer	840	1.186
17 (19)	Göteborg (SW)	Nordsee	824	864
18 (20)	Piraeus (GR)	Mittelmeer	667	437
19 (17)	London (UK)	Nordsee	646	983
20 (13)	Constanta (RO)	Mittelmeer	607	1.405
	Summe		54.593	64.063

Quellen: Eurostat (2011); Port of Rotterdam (2011); Berechnungen HWWI.

Hamburg nimmt auch beim Containerumschlag im europäischen Vergleich den dritten Rang hinter Rotterdam und Antwerpen ein. Im Jahr 2009 wurden im Hamburger Hafen über 7 Mio. TEU umgeschlagen. Die Hansestadt hatte damit einen Anteil von etwa 10 % am gesamten europäischen Containerumschlag (vgl. Eurostat 2011). Einen besonders starken Zuwachs wiesen in den letzten Jahren die Häfen von Valencia und Zeebrugge auf, die ihren Umschlag auch im

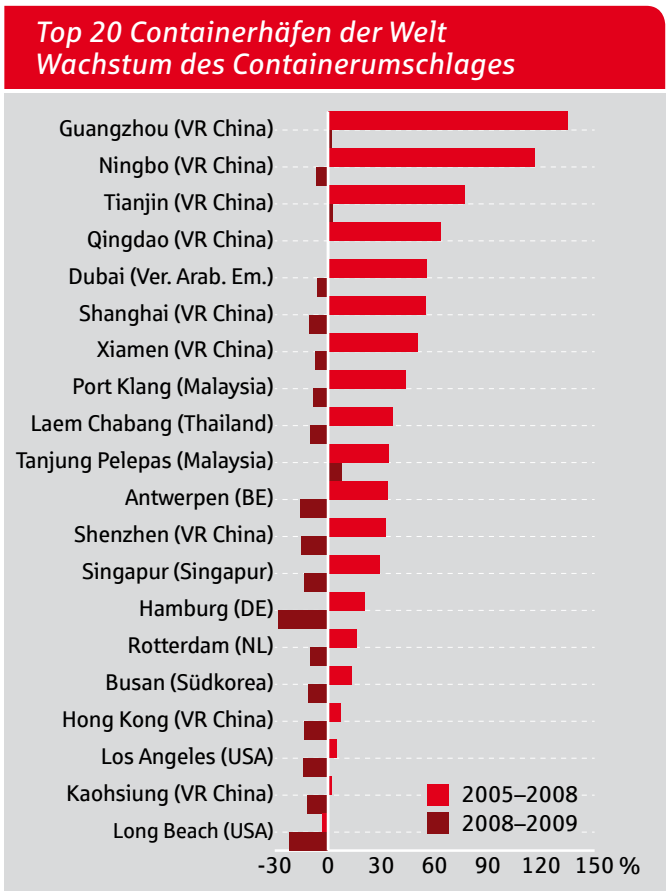
Jahr 2009 noch ausweiten konnten. Ein ebenfalls bemerkenswertes Wachstum von rund 70 % zwischen 2005 und 2009 wies der Hafen von Marsaxlokk auf Malta auf, der nach eigenen Angaben im Jahr 2009 2,26 Mio. TEU umschlug und damit auf Platz 10 der europäischen Häfen liegt, bei Eurostat jedoch nicht zu den 20 größten Containerhäfen Europas zählt (vgl. Hafen Hamburg 2011; Malta Freeport Terminals Ltd. 2011).

Auch der Containerumschlag war von der Wirtschafts- und Finanzkrise betroffen. Während die 20 weltweit größten Häfen im Jahr 2008 noch mehr als 246 Mio. TEU umschlagen konnten, waren es 2009 nur noch knapp 221 Mio. TEU (vgl. Hafen Hamburg 2011).

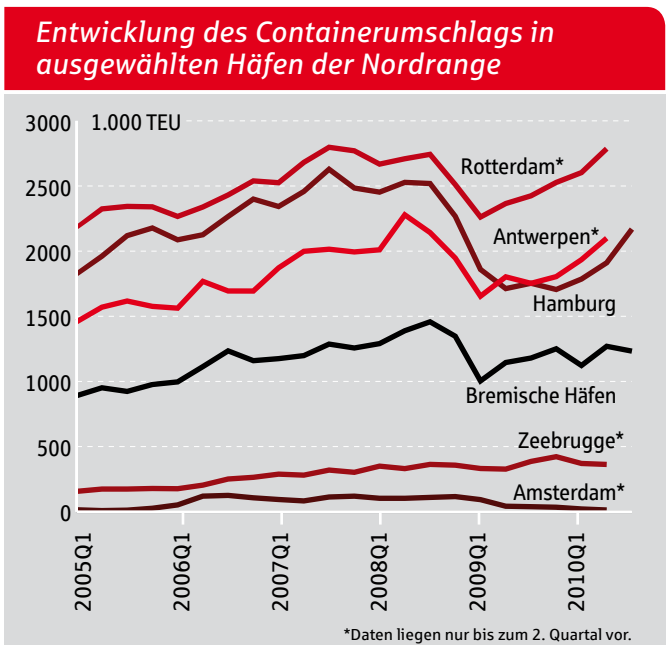
In der Periode von 2005 bis 2008 wiesen 19 der 20 weltweit größten Containerhäfen ein teilweise ausgeprägtes Wachstum von bis zu 135 % (Guangzhou) auf. Wird der betrachtete Zeitraum jedoch auf das Jahr 2009 ausgedehnt, so weisen nur noch 15 der 20 Häfen insgesamt eine Zunahme des Umschlagsvolumens aus.

Der Hamburger Hafen konnte zwischen 2005 und 2008 einen Zuwachs an Containerumschlägen von 20,4 % verbuchen. Im Jahr 2009 musste Hamburg im Vergleich zum Vorjahr jedoch einen Rückgang um 28 % verkraften, womit die Hansestadt den stärksten Wachstumseinbruch unter den weltweiten Top 20-Häfen und auch den Häfen der Nordrange erlitt. Besonders stark war der Einbruch im Feederverkehr mit dem Fahrtgebiet Ostsee, der um über 30 % zurückging. 2010 hat sich der Containerumschlag mit diesem Fahrtgebiet wieder leicht erholt und ist um rund 10 % gestiegen. Es besteht jedoch weiterhin die Gefahr, dass einzelne Linien Hamburg aus Kostengründen nicht mehr anlaufen und Ostseehäfen direkt bedienen, so dass ein Transshipment nicht mehr notwendig ist.

Nach einer Prognose des ISL Bremen zum Containerumschlag im Hamburger Hafen werden 2015 im Basisszenario 11,1 Mio. TEU umgeschlagen und das durchschnittliche jährliche Wachstum des Umschlages zwischen 2009 und 2015 betragen 7,8 %. Im Potenzialszenario, in welchem Hamburg bis 2015 die in der Krise verlorengegangenen Marktanteile aufholen und zudem seinen Marktanteil durch die Fahrinnenanpassung um 3,0 % erhöhen kann, steigt der Umschlag auf nahezu 12 Mio. TEU (vgl. Maatsch/Tasto 2010).

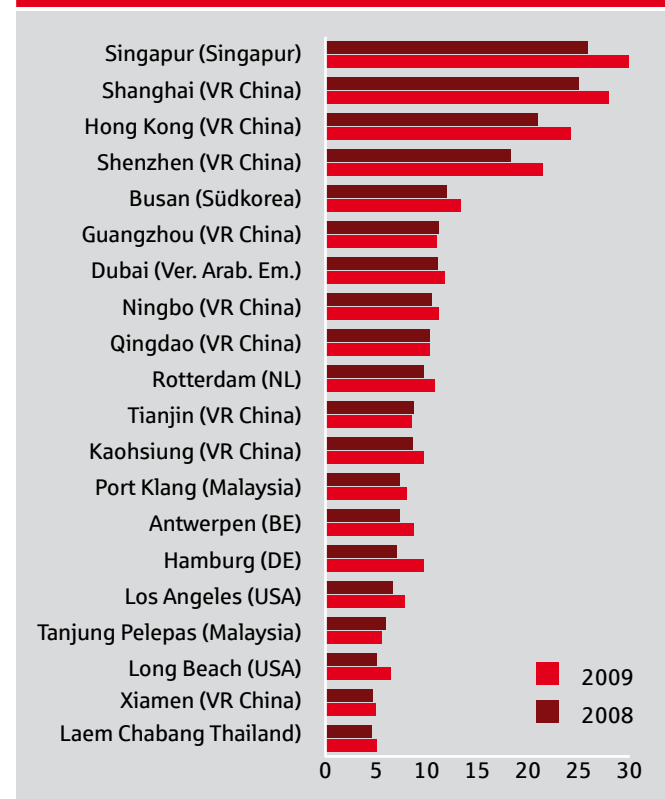


Quellen: Hafen Hamburg (2011); Berechnungen HWWI.



Quellen: Eurostat (2011); Berechnungen HWWI.

Top 20 Containerhäfen der Welt, Containerumschlag 2008 und 2009, in Mio. TEU



Quellen: Hafen Hamburg (2011); Darstellung HWWI.

Unter den Top 20 der weltweit größten Containerhäfen nimmt Hamburg im Jahr 2009 den 15. Platz ein. Insgesamt wird der globale Containerhandel von asiatischen und insbesondere chinesischen Häfen dominiert. In den Top 10 der größten Containerhäfen der Welt befinden sich neun asiatische und darunter sechs chinesische Häfen. Der einzige nicht-asiatische Top 10-Hafen ist der Hafen von Rotterdam mit einem Umschlagsvolumen von 9,7 Mio. TEU (siehe Grafik oben). Insgesamt wurden 2009 in den größten 20 Häfen 220,9 Mio. TEU umgeschlagen, wovon 83,8 % auf asiatische, 10,9 % auf europäische und 5,3 % auf amerikanische Häfen entfielen (vgl. Hafen Hamburg 2011).

Veränderungen im Wettbewerbsumfeld.

Neben den klassischen Konkurrenzhäfen Hamburgs im niederländischen Rotterdam und im belgischen Antwerpen ist für die Zukunft mit zusätzlicher Konkurrenz für Hamburg durch die Häfen von Danzig und Wilhelmshaven zu rechnen (vgl. Bräuninger et al. 2010b).

Mit der für das Jahr 2012 geplanten Inbetriebnahme des Jade-Weser-Ports in Wilhelmshaven entsteht ein neuer Konkurrent für die Hamburger Hafenwirtschaft. Der Jade-Weser-Port könnte als Tiefwasserhafen insbesondere bei den wichtigen großen Schiffen zu einer Konkurrenz heranwachsen.

Nach der vollständigen Fertigstellung des Jade-Weser-Ports sollen an der 1.725 m langen Kaje vier große Containerschiffe mit einem Tiefgang von bis zu 16,5 m gleichzeitig tideunabhängig festmachen können. Bei vollständiger Auslastung ergibt sich hieraus ein Umschlagsvolumen von jährlich 2,7 Mio. TEU, was etwa einem Drittel des Umschlags des Hamburger Hafens entspricht. Der Betrieb des Hafens ist ab einem jährlichen Umschlag von mindestens 1 Mio. TEU als wirtschaftlich anzusehen (vgl. Jade-Weser-Port 2011).

Der große Vorteil des Hamburger Hafens im Vergleich zum Jade-Weser-Port liegt in der, dem Hafen direkt angeschlossenen, Metropolregion Hamburg und der damit verbundenen relativ hohen Anzahl an Gütern, die nach der Anlieferung über den Hafen in der Hansestadt verbleiben; sei es zum Konsum oder zur Weiterverarbeitung. Die Loco-Quote liegt für Hamburg bei 0,25. Das bedeutet, dass ein Viertel aller im Hafen umgeschlagenen Güter ihren Bestimmungs- beziehungsweise Ursprungs- ort innerhalb der Metropolregion hat (vgl. Hafen Hamburg 2011). Für den Jade-Weser-Port wird lediglich eine Loco-Quote von 0,005 bis 0,01 erwartet (vgl. Brandt et al. 2006). Somit steht im direkten wirtschaftlichen Umfeld des Jade-Weser-Ports offensichtlich kein entsprechender Herkunfts- oder Absatzmarkt für Umschlagsgüter des Jade-Weser-Ports zur Verfügung. Infolgedessen fallen zusätzliche Transportkosten im Verkehr mit den Bestimmungs- oder Ursprungsregionen der Umschlagsgüter des Jade-Weser-Ports an. Außerdem werden Engpässe in der Hinterlandinfrastruktur und ein noch aufzubauendes hafenwirtschaftliches Dienstleistungsumfeld in der ersten Betriebsphase die Konkurrenzposition des Jade-Weser-Ports negativ beeinflussen. Nach einem Ausbau der Infrastruktur wird der Jade-Weser-Port

wegen gemeinsamer Hinterland-Regionen besonders mit Rotterdam konkurrieren. Für Hamburg könnte sich jedoch eine Konkurrenz im Bereich des Transshipments in den Ostseeraum ergeben.

Der Danziger Hafen ist für Containerschiffe mit einem Tiefgang von bis zu 14,5 m anlaufbar und hat gegenwärtig eine jährliche maximale Umschlagskapazität von etwa 500 000 TEU, die in den kommenden Jahren auf 2 Mio. TEU ausgeweitet werden soll. Zudem ist eine neue Logistikzone, die sich direkt an das Containerterminal anschließt, geplant (vgl. Hafen Danzig 2011). Danzig war im Zeitraum von 2005 bis 2009 mit einem Wachstum von 244 % der mit Abstand wachstumsstärkste Containerhafen der Ostsee (vgl. Stiller/Wedemeier 2011). Seit 2010 existiert eine direkte Verbindung zwischen China und Danzig für Schiffe, die vorher nicht die Ostsee angesteuert haben. Ihre Ladung wurde bislang in den Nordrange-Häfen gelöscht, um dann umgeladen oder auf der Schiene nach Osteuropa weitertransportiert zu werden. Aufgrund seiner geografischen Lage scheint Danzig gut geeignet, das künftige Tor zum Wachstumsmarkt Osteuropa zu werden. Sollte dieser Handelsweg wie geplant ausgebaut werden, könnte Danzig zukünftig in Konkurrenz zu Hamburg treten, da der Hamburger Hafen bisher für die Ostseerainer der wichtigste Transshipment-Hafen im Europa-Fernost-Verkehr ist. Im Jahr 2009 wurden etwa 1,2 Mio. TEU im Rahmen des Feederverkehrs von und nach Hamburg transportiert (vgl. Hafen Hamburg 2011). Die Feederverkehre sind somit ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für den Hafen, der durch verstärkte Direktverbindungen in die Ostsee beeinträchtigt werden könnte.

Als gegenwärtige Konkurrenz für den Hamburger Hafen sind vor allem die beiden anderen großen Häfen der Nordrange, Rotterdam und Antwerpen, zu betrachten. Nach Ankündigung des Hafenbetriebes Rotterdam sollen im Zeitraum 2010/11 mehr als 1,2 Mrd. Euro in den Ausbau und die Erneuerung des Hafens investiert werden. Ein Schwerpunkt bildet hierbei das Hafenerweiterungsgebiet Maasvlakte II. Zusätzlich zu den Investitionen des Hafenbetreibers ist auch mit teilweise erheblichen privaten Investitionen der Unternehmen in ihre Anlagen zu rechnen (vgl. Port of Rotterdam 2011).

Für den Antwerpener Hafen wurde für die kommenden 14 Jahre ein Investitionsprogramm mit einem Umfang von 1,6 Mrd. Euro verabschiedet. Diese Summe soll unter anderem in die Renovierung sowie den Ausbau der Hafenbecken und für Infrastrukturverbesserungen verwendet werden. Bereits Ende 2010 wurde die Vertiefung der Schelde abgeschlossen, was Antwerpen zukünftig auch für größere Schiffe mit einem Tiefgang von bis zu 13,10 m tideunabhängig anlaufbar machen wird. Darüber hinaus werden die Hafengebühren für 2011 eingefroren und auf dem Niveau von 2010 belassen (vgl. Port of Antwerp 2011).

In Hamburg laufen die Planungen zur Westerweiterung des Eurogate-Terminals um eine Fläche von 38 ha, an deren Kai zwei Großcontainerschiffe abgefertigt werden können. Das Vorhaben Container-Terminal Steinwerder (CTS) wurde dagegen als Reaktion auf den sinkenden Containerumschlag 2009 zunächst aufgegeben. Stattdessen wurde ein Markterkundungsverfahren für ein „Central Terminal Steinwerder“ durchgeführt. Neben dem Containerumschlag sollen auf einer 125 ha großen Fläche auch Produktion und Logistik angesiedelt werden (vgl. HPA 2011a, b). Die Hafengebühren werden zukünftig – wie in Rotterdam bereits üblich – nicht mehr nach der Größe der Schiffe, sondern nach dem tatsächlichen Umschlag berechnet. In Krisenzeiten fallen dann automatisch niedrigere Gebühren an. Zudem wurde auf eine Gebührenerhöhung zum Jahresbeginn 2011 verzichtet. Ab dem Sommer soll allerdings eine Umweltkomponente in die Berechnung einbezogen werden (vgl. HPA 2010).

Regionalökonomische Bedeutung des Hamburger Hafens.

Der Hamburger Hafen ist sowohl für Hamburg selbst als auch für die gesamte Metropolregion aufgrund vielfältiger regionalökonomischer Wirkungszusammenhänge von hoher Bedeutung hinsichtlich der Bruttowertschöpfung und der Anzahl der Arbeitsplätze. Darüber hinaus sorgt er für eine gute Verkehrsanbindung an Auslandsmärkte und macht Hamburg somit als potenziellen Ansiedlungsort für Industrieunternehmen interessant, was wiederum positive regionalökonomische Effekte nach sich zieht. Dabei gibt es Arbeitsplätze, die direkt vom Hafen abhängig sind und solche, die indirekt vom Hafen abhängig sind. Ferner gibt es induzierte Beschäftigung, welche aus den Ausgaben der direkt und indirekt hafenabhängig Beschäftigten resultiert (siehe unten).

Bei der Hafenvirtschaft im engeren Sinne handelt es sich um Unternehmen, die mit dem Umschlag, dem Transport, der Lagerung und der Verkehrsvermittlung sowie den entsprechenden unterstützenden Aktivitäten verbunden sind (vgl. PLANCO Consulting 2009). Hierzu zählen im Wesentlichen Unternehmen der Logistikbranche, so dass ein großer Teil der regionalökonomischen Effekte des Hamburger Hafens in diesem Wirtschaftszweig anfällt.

Im Jahr 2008 waren in Hamburg 38 038 Erwerbspersonen in der Hafenvirtschaft im engeren Sinne beschäftigt. Somit stellte die Hafenvirtschaft im engeren Sinne fast die Hälfte der 77 833 direkt hafenabhängigen Arbeitsplätze in Hamburg. Die gesamten Beschäftigungseffekte im Zusammenhang mit dem Hafen beliefen sich in der Hansestadt im Jahr 2008 auf 141 733 und weitere 23 823 Arbeitsplätze im Umland Hamburgs.

Als Reaktion auf den Einbruch im Welthandel war im Jahr 2009 in nahezu allen Bereichen der Hafenvirtschaft ein Rückgang der Arbeitsplätze zu verzeichnen. In Hamburg sank die Anzahl der Beschäftigten in der Hafenvirtschaft im engeren Sinne um 4 796 auf 33 242 Erwerbspersonen. Auch die vom Hafen abhängige Bruttowertschöpfung ging im Vergleich zu 2008 zurück. Während sie im Jahr 2008 für die Beschäftigten der Hafenvirtschaft im engeren Sinne in Hamburg bei 4,4 Mrd. Euro lag, sank dieser Wert im Jahr 2009 auf 3,4 Mrd. Euro (vgl. PLANCO Consulting 2009 und 2010). Die Wirtschaftskrise hat damit die Hamburger Hafenvirtschaft spürbar getroffen (siehe rechts). Die rückläufigen Umschlagszahlen verursachten sowohl negative Beschäftigungs- als auch Wertschöpfungs- und Einkommenseffekte.

Regionalökonomische Effekte des Hamburger Hafens

	Hafenvirtschaft im engeren Sinne (Schifffahrt, Hafen, Hinterlandtransport usw.)
Direkt vom Hafen abhängige Beschäftigte (Einkommen, Wertschöpfung)	Hafenvirtschaft im weiteren Sinne (komplementäre Leistungen zu Hafenvirtschaft im engeren Sinne: Banken, Versicherungen, öffentliche Verwaltung, Großhandel)
	Hafenindustrie (Mineralölverarbeitung, Metallerzeugung, Ölmühlen, Fischerei usw.)
Indirekt vom Hafen abhängige Beschäftigte (Einkommen, Wertschöpfung)	Lieferung von Vorleistungs- bzw. Investitionsgütern an die direkt vom Hafen abhängige Wirtschaft
Induzierte Beschäftigung (Einkommen, Wertschöpfung)	Durch die Verausgabung der Einkommen der direkt oder indirekt vom Hafen abhängigen Beschäftigten erzeugte Folgebeschäftigung

Quellen: PLANCO Consulting (2009); HWWI.

Regionalökonomische Effekte des Hamburger Hafens, 2008 und 2009

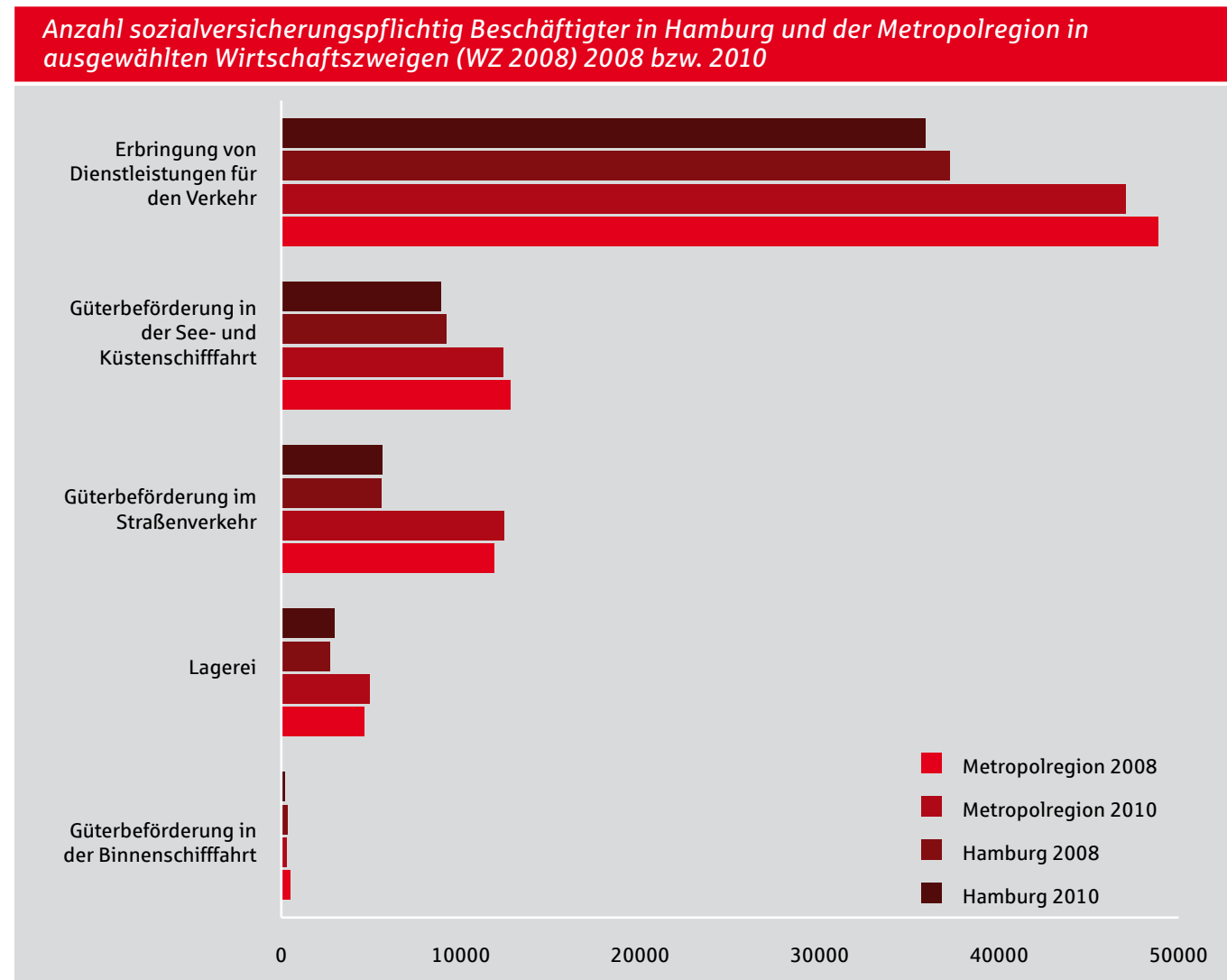
Beschäftigtenzahlen (nach Arbeitgeber)	Gebiet FHH	Umland	Insgesamt (Inkl. übrige Gebiete)
direkt hafenabhängig Beschäftigte 2008	77.833	8.252	86.084
direkt hafenabhängig Beschäftigte 2009	69.103	7.346	76.449
Indirekt hafenabhängig Beschäftigte 2008	63.900	15.571	188.804
Indirekt hafenabhängig Beschäftigte 2009	59.200	13.861	172.273
davon durch Konsumausgaben induzierte Beschäftigung 2008	6.633	779	66.561
davon durch Konsumausgaben induzierte Beschäftigung 2009	6.030	667	59.895
Gesamt 2008	141.733	23.823	274.888
Gesamt 2009	128.303	21.207	248.722

Bruttowertschöpfung (nach Arbeitsort) in Mio. €	Gebiet FHH	Umland	Insgesamt
direkt hafenabhängiges BIP 2008	8.235	788	9.023
direkt hafenabhängiges BIP 2009	6.640	629	7.269
Indirekt hafenabhängiges BIP 2008	5.059	955	11.941
Indirekt hafenabhängiges BIP 2009	4.511	800	11.226
davon durch Konsumausgaben induzierte Beschäftigung 2008	536	45	3.770
davon durch Konsumausgaben induzierte Beschäftigung 2009	469	38	3.698
Gesamt 2008	13.294	1.743	20.964
Gesamt 2009	11.151	1.429	18.495

Bruttoeinkommen (nach Arbeitsort) in Mio. €	Gebiet FHH	Umland	Insgesamt
direkt hafenabhängiges Bruttoeinkommen 2008	4.624	413	5.037
direkt hafenabhängiges Bruttoeinkommen 2009	4.058	361	4.419
Indirekt hafenabhängiges Bruttoeinkommen 2008	2.774	667	8.879
Indirekt hafenabhängiges Bruttoeinkommen 2009	2.633	590	8.118
davon durch Konsumausgaben induzierte Bruttoeinkommen 2008	362	32	3.460
davon durch Konsumausgaben induzierte Bruttoeinkommen 2009	336	27	3.128
Gesamt 2008	7.398	1.080	13.916
Gesamt 2009	6.691	951	12.537

Quellen: PLANCO Consult (2009/2010); Darstellung HWWI.

Aussichten und Handlungserfordernisse.



Quellen: Bundesagentur für Arbeit (2011); Berechnungen HWWI.

Betrachtet man den Anteil der im Hafen im Jahr 2008 Beschäftigten an der gesamten Erwerbsbevölkerung Hamburgs, so ergibt sich ein Wert von 12,7 % sowie ein Anteil des Hafens und der von ihm ausgehenden Wertschöpfungseffekte von 14,8 % am gesamten Bruttoinlandsprodukt Hamburgs (vgl. PLANCO Consulting GmbH 2009). Der Hafen ist somit sowohl ein entscheidender Arbeitgeber

als auch ein treibender Wirtschaftsmotor für Hamburg und die Metropolregion. Die oben stehende Grafik stellt exemplarisch die Beschäftigtenzahlen in Wirtschaftszweigen der Logistikwirtschaft im Jahr 2008 und 2010 dar, die – wie oben erläutert – in weiten Teilen hafenabhängig sind.

Die Aussichten für eine weiterhin positive Entwicklung des Hamburger Hafens sind vor dem Hintergrund eines wachsenden Welthandels sehr gut. Dabei könnten von dem weiteren Wachstum der Hafenumschläge positive Effekte auf die gesamte Metropolregion Hamburg ausgehen. Voraussetzung hierfür ist eine beständige Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens, insbesondere gegenüber den direkten Konkurrenten in der Nordrange und gegenüber Mittelmeer- und Ostseehäfen.

Die zukünftige positive Entwicklung von hafenabhängigen Wirtschaftszweigen, zu denen beispielsweise weite Teile der Logistikwirtschaft zählen, ist abhängig von einem funktionsfähigen Hafen, der an dem weltwirtschaftlichen Wachstum und dem weiteren Anstieg des Welthandels partizipieren kann. Wenn auch zukünftig Raum für die Expansion der Umschläge besteht und die erforderlichen infrastrukturellen Voraussetzungen für den Hafen gesichert sind, dann resultieren hieraus positive Entwicklungspotenziale. Umgekehrt gilt, dass eine Verschlechterung der Wettbewerbsfähigkeit des Hafens und hiermit einhergehend eine ungünstige Entwicklung der Umschlagszahlen sich negativ auf die Realisierung von Wachstumspotenzialen im Zusammenhang mit dem Hafen auswirken. Es besteht die Gefahr, dass negative Wirkungsketten entzündet werden, die sich selbst verstärken können und zu einem Abwärtstrend in mit dem Hafen verknüpften Wirtschaftszweigen führen.

Der dominierende Hafen Europas und der Nordrange und damit der wichtigste Konkurrent zum Hamburger Hafen ist Rotterdam. Der im Bau befindliche Tiefwasserhafen bei Wilhelmshaven, der Jade-Weser-Port, wird in der Aufbauphase seine seewärtigen Erreichbarkeitsvorteile vor allem in ausgewählten Transportsegmenten (Schiffe mit Tiefgang > 13 m) vermarkten. Engpässe in der Hinterlandinfrastruktur und ein noch aufzubauendes hafenwirtschaftliches Dienstleistungsumfeld in Verbindung mit einem schwachen Loco-Aufkommen werden in der ersten Betriebsphase die Konkurrenzposition des Jade-Weser-Ports auch gegenüber Hamburg erschweren. Nach einem Ausbau der Infrastruktur wird der Jade-Weser-Port wegen gemeinsamer Hinterland-Regionen besonders mit Rotterdam konkurrieren. Für Hamburg könnte sich jedoch eine Konkurrenz im Bereich des Transshipments in den Ostseeraum ergeben.

Es stellt sich die Frage, ob die Konkurrenzfähigkeit des Hamburger Hafens durch Kooperationen mit anderen Häfen verbessert werden kann. Hier wurde zuletzt unter anderem diskutiert, ob sich Hamburg am Jade-Weser-Port beteiligen sollte. Betrachtet man die Faktoren, die die Wettbewerbsfähigkeit von Häfen beeinflussen, so sind dies zum Ersten deren geografische Lage, zum Zweiten die Effizienz der Hafenbetriebe und zum Dritten deren infrastrukturelle Anbindung.

Die geografische Lage, die damit verbundene hohe Loco-Quote und die Möglichkeit zum Transshipment in den Ostseeraum sind natürliche und dauerhafte Wettbewerbsvorteile des Hamburger Hafens.

Der intensive Wettbewerb zwischen den Nordrange-Häfen sichert deren Effizienz und führt zu einer Konkurrenzfähigkeit des gesamten Fahrtgebiets. Dieser Wettbewerb zwischen den Nordrange-Häfen ist aber mit Kooperationen vereinbar. Diese können sich auf das Marketing oder auch auf bestimmte Dienstleistungen im Bereich von Schleppern oder Lotsen beziehen. Die Kooperationen dürfen aber nicht den Wettbewerb außer Kraft setzen.

Eine Voraussetzung für einen effektiven Wettbewerb ist, dass die Häfen nicht durch fehlende Infrastruktur behindert werden. Dabei ist für die weitere Konkurrenzfähigkeit des Hamburger Hafens zum einen die Elbvertiefung notwendig. Ansonsten könnte Hamburg bei einer zunehmenden Zahl von großen Schiffen von einigen Liniendiensten nicht mehr angelaufen werden. Damit würden jedoch auch Größenvorteile schwinden, so dass die Position des Hamburger Hafens geschwächt würde.

Neben der Elbvertiefung ist zum anderen die Verbesserung der Hinterlandanbindungen eine bedeutsame Voraussetzung für das weitere Wachstum des Hamburger Hafens. Ein wichtiges Projekt ist die Hafenuferspange, die einen direkten Anschluss des Hafens an die Autobahnen A 7 (im Westen) und A 1 (im Osten) herstellt. Außerdem muss die Anbindung der Hafenbahn an das Bahnnetz verbessert werden. Als drittes wichtiges Projekt ist der Bau der Y-Trasse zu nennen. Diese würde die bestehenden Gleisstrecken entlasten und so den Weitertransport der Güter vom Hamburger Hafen vereinfachen. Sofern Hafenkooperationen den Ausbau der Infrastruktur nicht behindern, sondern verbessern, dienen sie der Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens.

Auch bei einer Sicherung der bestmöglichen seewärtigen Erreichbarkeit Hamburgs durch die Elbvertiefung wirft die absehbare Schiffsgrößenentwicklung Fragen nach der Positionierung des Hamburger Hafens in diesen Marktsegmenten auf. Ab 2013 werden die von Maersk geordneten 10 „Triple-E Mega Ships“ mit bis zu 18 000 TEU Ladekapazität ausgeliefert. Hamburg bleibt nach der Elbvertiefung auch für diese Schiffe mit ihrem Tiefgang bis zu 14,50 m noch erreichbar, allerdings nur bei Ausnutzung der Tide und mit zunehmenden navigatorischen Herausforderungen aufgrund von Breite und Länge. Sollte sich der Trend zu noch größeren Schiffen weiter fortsetzen, stellt sich für Hamburg über die Elbvertiefung hinaus die Frage nach Möglichkeiten zur langfristigen Partizipation am Seehafenumschlag sehr großer Containerschiffe.

Vor diesem Hintergrund sind die von den Wirtschaftsbehörden Hamburgs und Bremens beauftragten und noch andauernden gutachterlichen Prüfungen wirtschaftlich interessanter Kooperationsfelder zwischen den Häfen Hamburg und Bremen auch im Hinblick auf die zukünftige Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens in der gesamten Nordrange von Bedeutung. Fundierte Entscheidungen zum langfristigen Nutzen der Region Hamburg können nur auf Basis einer Gesamtbetrachtung aller Transit- und Loco-bezogenen Umschlags- und Außenwirtschaftsfunktionen Hamburgs getroffen werden.

Literatur.

- AXS-AlphaLineer (2010):** Cellular Fleet Forecast, Januar 2010.
- Brandt, A., Bielinski, J., Dickow, C., Hahn, C., Jung, H., Richta, B., Skubowius, A., Steincke, M., Wieja, J. (2006):** Strategische Ansätze für ein Regionales Standortmanagement Jade-Weser-Raum, Studie im Auftrag der WFG Wirtschaftsförderung in Wilhelmshaven GmbH in Kooperation mit den Landkreisen Friesland, Wesermarsch und Wittmund.
- Bräuninger, M., Otto, A., Stiller, S. (2010b):** Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Hamburger Hafens in Abhängigkeit vom Fahrrinnen-ausbau von Unter- und Außenelbe, Studie im Auftrag der Hamburg Port Authority (HPA), HWWI Policy Paper 1-32, Hamburg.
- Bräuninger, M., Biermann, F., Hinze, J., Matthies, K., Schlitte, F., Stiller, S., Vöpel, H. (2010a):** Gutachten zu den wirtschaftlichen Grundlagen für die Prognose des Luftverkehrsaufkommens am Verkehrsflughafen München, HWWI Policy Paper 1-26, Hamburg.
- Großmann, H., Otto, A., Stiller, S., Wedemeier, J. (2006):** Maritime Wirtschaft und Transportlogistik, Strategie 2030 – Vermögen und Leben in der nächsten Generation, Nr. 4A, Berenberg Bank & HWWI (Hrsg.), Hamburg.
- Hamburg Port Authority (HPA) (2010):** Hafengeld: HPA plant Systemumstellung, Pressemeldung vom 20.12.2010.
- Maatsch, S., Tasto, M. (2010):** Prognose des Umschlagpotenzials des Hamburger Hafens für die Jahre 2015, 2020 und 2025, Studie des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL), IHS Global Insight Deutschland GmbH und Raven Trading, im Auftrag der Hamburg Port Authority (HPA).
- MDS Transmodal (2009):** Containership Fleet: Deployment of Ships over 3 000 TEU, www.mdst.co.uk.
- PLANCO Consulting GmbH (2009):** Fortschreibung der Berechnungen zur „Regional- und gesamtwirtschaftlichen Bedeutung des Hamburger Hafens im Jahr 2001“, Aktualisierung für das Jahr 2008, Studie im Auftrag der Hamburg Port Authority (HPA).
- PLANCO Consulting GmbH (2010):** Fortschreibung der Berechnungen zur „Regional- und gesamtwirtschaftlichen Bedeutung des Hamburger Hafens im Jahr 2001“, Aktualisierung für das Jahr 2009, Studie im Auftrag der Hamburg Port Authority (HPA).
- Stiller, S., Wedemeier, J. (2011):** Zukunft Ostseeraum: Potenziale und Herausforderungen, Studie im Auftrag der Handelskammer Hamburg und der Europäischen Bewegung Deutschland (EBD), mit freundlicher Unterstützung des Auswärtigen Amtes, Hamburg.
- United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) (versch. Jahrgänge):** Review of Maritime Transport, www.unctad.org.
- World Trade Organization (WTO) (2010):** World Trade 2010, Prospects for 2011, Press release, www.wto.org/english/news_e/pres11_e/pr628_e.htm.

Internetquellen.

- Bundesagentur für Arbeit (2011):** Statistik nach Themen, Beschäftigung, www.statistik.arbeitsagentur.de.
- Centraal Planbureau (CPB) (2011):** World trade monitor: January 2011, www.cpb.nl/en/world-trade-monitor.
- Clarkson Research Services Ltd. (2011):** Online-Datenbank, www.clarksons.net.
- Eurostat (2011):** Statistiken – Verkehr – Seeverkehr, http://epp.eurostat.ec.europa.eu.
- Hafen Danzig (2011):** About Port, www.portgdansk.pl.
- Hafen Hamburg (2011):** Daten & Fakten, www.hafen-hamburg.de.
- Hamburg Port Authority (HPA); Hafen Hamburg Marketing (2011):** Containerumschlag nach Kontinenten, www.hamburg-port-authority.de.
- Hamburg Port Authority (HPA) (2011a):** Westerweiterung EUROGATE Container Terminal Hamburg, www.westerweiterung.de.
- Hamburg Port Authority (HPA) (2011b):** CTS Container Terminal Steinwerder, www.hamburg-port-authority.de.
- Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft KG (Hamburg Süd) (2011):** Hamburg Süd: Erfreuliches Geschäftsjahr 2010 – Nachhaltiger Aufschwung oder Zwischenhoch? Presse-Information, 13.04.2011, www.hamburgsud.com.
- Hapag-Lloyd AG (2011):** Unsere Schiffe fahren mit reduzierter Geschwindigkeit - Slow Steaming, www.hapag-lloyd.de/de/about_us/environment_on_board.html.
- International Monetary Fund (IMF) (2011):** World Economic Outlook, April 2011, www.imf.org.
- Jade-Weser-Port (2011):** InfoCenter, www.jadeweserport.de.
- Malta Freeport Terminals Ltd. (2011):** Benefits, www.maltafreeport.com.
- Port of Antwerp (2011):** Port News 62, www.portofantwerp.
- Port of Rotterdam (2011):** Port Statistics, 2009, www.portofrotterdam.com.
- Statistikamt Nord (2011):** Umgeschlagene Container – Seeschifffahrt in Hamburg, Monatszahlen, www.statistik-nord.de.
- World Trade Organization (WTO) (2010):** International Trade Statistics, 2010, www.wto.org.

