



Hafenentwicklung: Eine Branche im Wandel

Politische Antworten von gestern auf Herausforderungen des 21. Jahrhunderts

Schiffsgrößenentwicklung und Containerumschlag

Kernaussagen des Bündnisses:

1. Derzeit wird die bereits vorhandene Tiefe der Elbe nur selten ausgenutzt
2. Auch in Zukunft wird für den Umschlag der prognostizierten Ladungsmengen keine tiefere Elbe benötigt

Die Verdopplung der Schiffsgrößen und Ladekapazitäten ging seit 2006 u.a. wegen der Weltwirtschaftskrise 2009 nicht mit einer unterstellten linearen Zunahme der Transportmengen einher. Die Containerschifffahrt geriet daher wegen Überkapazitäten in Schieflage. Dieser nach wie vor anhaltende Trend hat sowohl Auswirkungen auf die Wachstums-erwartungen europäischer Häfen als auch auf die Anforderungen an deren Ausbau und Sicherheit.

- Die Ladekapazität der weltgrößten Containerschiffe hat sich von 2006 bis 2016 von 11.000 auf 22.000 TEU verdoppelt.
- Die OECD betont, dass die „Ultra Large Container Vessels“ (ULCV) teure Investitionen in die Hafen- bzw. Hinterland-Infrastruktur erfordern.
- Laut Allianz Versicherung steigen in den Häfen die Havarie-Risiken. Dazu kommt, dass es global keine adäquaten Bergungsflotten gibt.
- Der weltweit unter den Erwartungen bleibende Containerumsatz führt zu massiver Konkurrenz der mit öffentlichen Mitteln geförderten Hafenstandorte. Der Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven hat seinen Jahresumschlag seit Inbetriebnahme 2012 auf rund 430 000 TEU versechsfacht, ist aber von den angepeilten 2,7 Mio. TEU weit entfernt.

Situation im Hamburger Hafen

- Das Fraunhofer-Center für Maritime Logistik (CML) sagte bereits 2011 eher eine „Seitwärtsbewegung“ als ein Wachstum im Containerverkehr voraus.
- Die Containerumschlagserwartung für das Jahr 2025 im Hamburger Hafen hat sich in den letzten 10 Jahren mehr als halbiert. Ausgehend von 28 Millionen TEU (Planco, 2007) über 25 Millionen TEU (ISL, 2009) und 15,4 Millionen TEU (ISL, 2012) prognostizierte das auf Logistik spezialisierte Beratungsunternehmen MWP die Umschlagserwartung zuletzt (2014) auf 13,5 Millionen TEU (siehe Grafik).
- In 2015 ist der Umschlag sogar um 9,3 % auf 8,8 Millionen TEU zurückgegangen.
- Die Hamburg anlaufenden Schiffe nutzen den bereits heute möglichen Tiefgang in der Unterelbe bei weitem nicht aus. Die durchschnittliche Ladungsreserve liegt bei ca. 3500 Containern im einlaufenden und bei 1900 Containern im auslaufenden Warenverkehr.

Veränderung globaler Produktionsstandorte und Transportwege

Kernaussagen:

1. Radikaler Strukturwandel verändert Logistikketten
2. Chinas wachsender Einfluss im Mittelmeerraum

Einen Wiederanstieg der globalen Ladungsmengen erwarten renommierte Experten mittel- und langfristig nicht. Einerseits führen zunehmende Digitalisierung und wachsender 3-D-Druck von global und dezentral organisierter Zulieferung hin zu einer Re-Regionalisierung der Warenströme und Produkte. Andererseits werden Chinas massive Investitionen in globale Hafeninfrastruktur auch europäische Transportwege verändern.

- Der Transport asiatischer Fertigprodukte (Container) wird abnehmen. Im Gegenzug erfolgt eine Zunahme vom Import von Roh- oder Grundstoffen (z. B. Plastikpellets) durch Massengutfrachter (Bulkter).
- Das chinesische Staatsunternehmen COSCO übernimmt insgesamt 67 % des größten griechischen Seehafens Piraeus. Dies bringt inkl. anschließendem Land-Transport eine Fahrtzeitverkürzung 7-10 Tage für die Container aus China. (Neue Seidenstraße „One belt, one road“).
- Der Schienenverkehr wird künftig wieder eine wesentlich größere Rolle beim Containertransport spielen. (Ausbau des Schienennetzes unter Beteiligung Chinas. HHLA und Metrans entwickeln Eisenbahnterminal in Budapest, um zukünftig vom umgekehrten Transportweg Richtung Hamburg zu profitieren).
- China treibt den landseitigen Bahn-Ausbau für einen optimierten China-Europa-Verkehr voran.
- Henning Völpel vom HWWI prognostiziert: „Das alte Hafenkonzept ist tot“. 3-D-Druck und ein radikaler Strukturwandel führen dazu, dass Logistik- und Wertschöpfungsketten zurückgebaut werden (HA, 30.05.15).

Hafenkooperation

Kernaussage: Ohne die Schaffung notwendiger Rahmenbedingungen wird es keine tiefgangsbezogene Ladungslenkung zwischen den Häfen geben. Daraus folgt:

1. Der Verzicht auf die Elbevertiefung ist notwendig, um den Weg für eine Kooperation der deutschen Seehäfen im Containerverkehr frei zu machen.
2. Die norddeutschen Häfen brauchen eine Abstimmung ihrer Gebührenstruktur
3. Der Europäische Rechnungshof ECA bemängelt Fehlinvestitionen durch mangelnde Kooperation, Spezialisierung und nicht koordinierte Hafeninvestitionen (Sonderbericht Europäischer Rechnungshof (ECA); September 2016: *Seeverkehr in der EU: in schwierigem Fahrwasser – zahlreiche nicht wirksame und nicht nachhaltige Investitionen.*)

Wesentliche Schlussfolgerungen aus dem ECA-Bericht:

- Die angenommenen Entwicklungsstrategien für die Häfen bildeten keine solide und kohärente Basis für die Planung der Kapazität und Finanzierung von Hafeninfrastruktur mit EU-Mitteln und nationalen öffentlichen Mitteln.
- Die Finanzierung von vergleichbarer Hafeninfrastruktur und -suprastruktur an benachbarten Häfen führte zu nicht wirksamen und nicht nachhaltigen Investitionen.
- Es gibt deutliche Schwachstellen beim Ausloten von Möglichkeiten der Zusammenarbeit zwischen Häfen (Synergien, Spezialisierung, koordinierte Hafeninvestitionen)
- Informationen zur Kapazitätsplanung fehlen
- Folge: EU-weit fehlt der Überblick als Grundlage für eine bessere Koordinierung der Kapazitätsplanung der Kernnetzhäfen. Die in der Vergangenheit überzogene Schätzung des zukünftigen Verkehrswachstums führte zu einer deutlich zu hohen Abschätzung der Hafenkapazität.

Links zu o.g. Quellen:

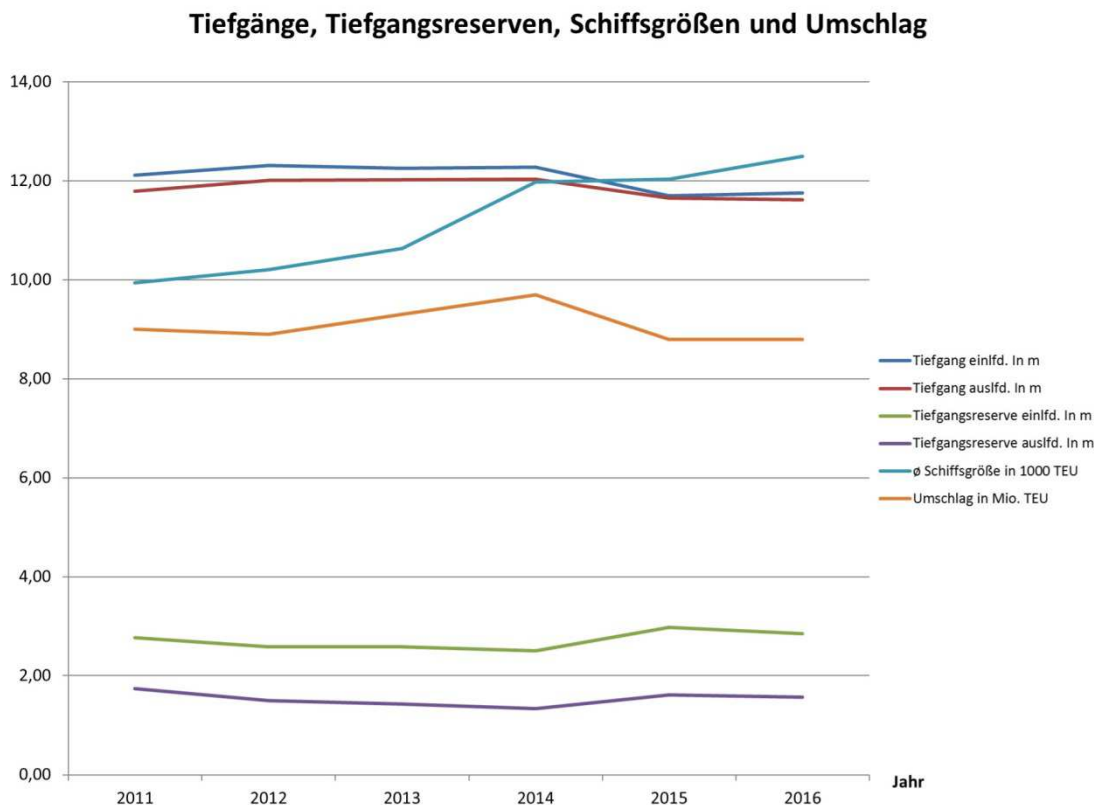
EAC http://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR16_23/SR_MARITIME_DE.pdf

OECD: http://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/15cspa_mega-ships.pdf

ISL: <https://www.isl.org/de/news/effekte-der-mega-container-carrier-bedeutung-fuer-seehaefen-und-hinterland>

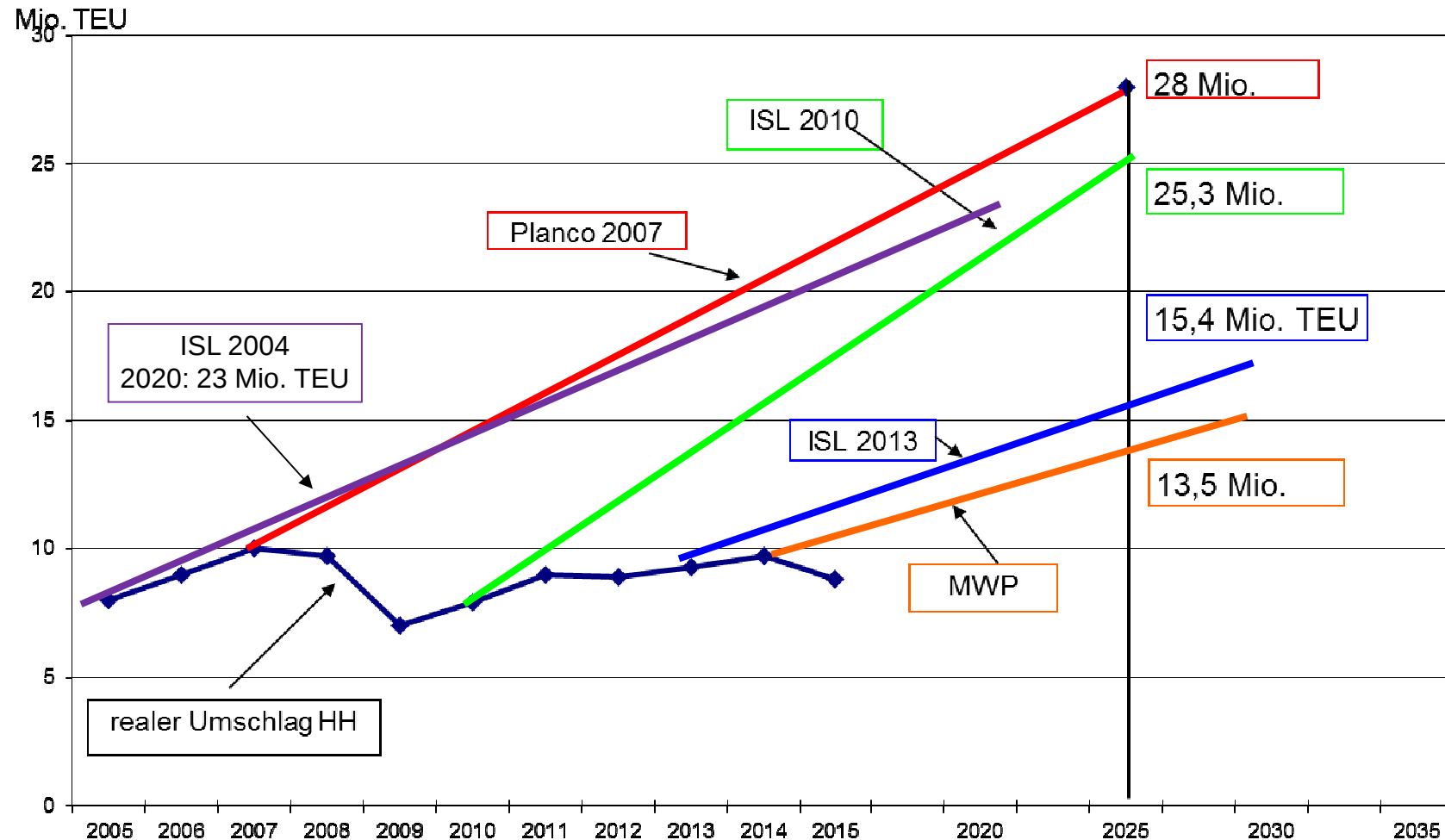
Fraunhofer : http://www.cml.fraunhofer.de/content/dam/cml/de/documents/Studien/Seeschifffahrt2020_final.pdf

Allianz: https://www.allianz.com/v_1427190309000/media/press/document/other/Shipping-Review-2015.pdf



Quelle: Walter Rademacher, Regionales Bündnis gegen die Elbvertiefung

Entwicklung der Prognosen Hafen Hamburg



Quellen: Umschlagsprognose ISL 2004; Seeverkehrsprognose (LOS 3), Planco 2007; Prognose des Umschlagspotenzials des Hamburger Hafens, Endbericht ISL 2010; Containerumschlagspotenzial Hafen Hamburg, ISL 2013; Seeverkehrsprognose 2030 (Los 2), MWP 2014