

Der Hafen Hamburg: Österreichs Tor zur Welt

Am 2. März 2011 referierte im Wiener Haus der Kaufmannschaft der Leiter der Repräsentanz des Hafens Hamburg in Wien, Alexander Till, über dieses Thema im Rahmen des Vortragszyklus „Verkehrsinfrastruktur“, veranstaltet von der Sparte Industrie in der Wirtschaftskammer Österreich, der Vereinigung der österreichischen verladenden Wirtschaft, der Bundesvereinigung Logistik Österreich und der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft. Es wurde die Position Hamburgs bei der Abwicklung der Außenhandelsströme Österreichs beleuchtet und Herr Till stellte die Bemühungen Hamburgs dar, diesen großen Welthafen weiter auszubauen, besser zugänglich zu machen und den Zu- und Ablaufverkehr auch bei steigenden Mengen besser und reibungsloser zu organisieren.

Hamburg ist der **Haupthafen Österreichs im Containerverkehr** mit Übersee. Auf diese Position ist Hamburg stolz. Die Hamburger Hafenrepräsentanz in Wien hat einen ganz wesentlichen Teil dazu beigetragen, diese Position zu erringen. Diese Repräsentanz ist die älteste des Hafens Hamburg, sie besteht seit 1951, ist damit heuer 50 Jahre alt und gleichsam das Modell gewesen für den Aufbau der übrigen Hamburger Hafenvertretungen in aller Welt. Unter dem Dach von „Hafen Hamburg Marketing“, einer Organisation, welche tätig ist für 250 Unternehmen als Mitglieder innerhalb der Hamburger Hafenwirtschaft, agieren neben der Hamburger Hafenvertretung in Wien zwei Vertretungen in Deutschland (München und Dresden), weitere 4 Vertretungen in Europa (Budapest, Prag, Warschau und St. Petersburg), sowie 3 Vertretungen in Übersee (Hongkong, Seoul und Schanghai).

Die Hamburger Hafenwirtschaft generiert in der Metropolregion Hamburg insgesamt rd. **150.000 Arbeitsplätze**, davon die Hälfte direkt im Zusammenhang mit dem Hafen. Daraus ergibt sich die Wichtigkeit des Hafens für die gesamte Region. Die **Umschlagsmenge** betrug im **Jahr 2010 120 Mill. t**, womit ein Zuwachs gegenüber 2009 von 9,8 % erreicht wurde. Verglichen mit den Jahren 2007 und 2008, als rd. 140 Mill. t umgeschlagen wurden, ist noch immer ein Rückstand gegeben, was die Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise verdeutlicht, die in der durch die Hamburger Hafenwirtschaft bewirkten Beschäftigtenzahl auch einen Verlust von rd. 15.000 Arbeitsplätzen nach sich zog.

Der **Containerumschlag im Hafen Hamburg** zeigt ebenso die Auswirkungen der Krise ! Er nahm zwar 2010 gegenüber 2009 um 12,7 % auf **7,9 Mill. TEU** zu, betrug aber 2008 bereits 9,7 Mill. TEU. Der Stückgutverkehr ist fast gänzlich containerisiert, konventionell wird fast nur mehr typische Projektladung oder ausgesprochenes Schwergut bzw. Großkolli verladen. Die Ziel- bzw. Herkunftsgebiete des Containerverkehrs über Hamburg sind in ganz dominanter Weise China mit rd. 2,8 Mill. TEU, gefolgt von Singapur mit rd. 600.000 TEU und auf den weiteren Rängen: Russland, Finnland, Südkorea, Schweden, Malaysia, Japan, Brasilien und Indien. In das ostasiatische Fahrtgebiet gehen bzw. von dort kommen rd. 4 Mill. TEU, die Ostsee ist das nächstfolgende Fahrtgebiet (1,5 Mill. TEU).

Die über den Hafen Hamburg laufenden Container haben zu etwa einem Drittel ihre Herkunft oder Bestimmung im Metropolangebiet von Hamburg, das heißt: in Hamburg selber oder im weiteren Umkreis der Stadt. Hier sieht man die Bedeutung eines potenten Wirtschaftsgebietes in unmittelbarer Nähe eines Hafens oder eben auch umgekehrt, nämlich wie sehr ein bedeutender Hafen sein unmittelbares Einzugsgebiet wirtschaftlich zu befruchten in der Lage ist. Für diesen Teil des Umschlags ist der Hafen auch natürlicher Monopolist. Als Transportmittel für die Weiterbeförderung bzw. den Vorlauf ist in diesem Bereich der LKW absolut dominant. Ein weiteres Drittel des Umschlags an Containern wird im seeseitigen

Transshipment vor allem ins Gebiet der Ostsee und nach Skandinavien befördert bzw. kommt von dort. 154 wöchentliche Abfahrten von Feeder – Liniendiensten stehen für diese Aufgaben zur Verfügung. Das restliche Drittel an Containern geht ins weitere Hinterland oder kommt von dort. Hier dominiert der Bahnverkehr absolut und ein weitgespanntes Netz von Container – Ganzzügen verbindet wichtige Inlandsterminals mit dem Hamburger Hafen. Ein guter Teil dieser regelmäßigen Containerzüge wird in der Zwischenzeit nicht mehr von den traditionellen Staatsbahnen oder ihren Spezialtöchtern gefahren, sondern von leistungstüchtigen privaten Bahngesellschaften. Dies gilt im besonderem Maß für den Verkehr mit Österreich. Der Verkehr mit Containern zwischen Hamburg und Österreich läuft praktisch zur Gänze per Eisenbahn, wofür inzwischen 70 fahrplanmäßige Ganzzüge pro Woche eingerichtet wurden. Der LKW ist erst ab den Inlandsterminals im Zustellverkehr tätig. Das Volumen des Bahnverkehrs mit Containern nach / von Hamburg hat 2010 fast 2 Mill. TEU erreicht, liegt damit um 22 % über dem Vorjahr und übertrifft bereits das Vorkrisenniveau ! Rd. 1.200 Züge pro Woche stehen fahrplanmäßig für diesen Verkehr bereit. Über weitere Strecken wird das Hinterland Hamburgs neben Österreich und außerhalb von Deutschland pro Woche mit Container – Ganzzügen in folgender Anzahl erreicht:

Tschechien	71 Züge
Slowakei	28 Züge
Polen	24 Züge
Ungarn	28 Züge
Schweiz	36 Züge
Italien	10 Züge
Dänemark	6 Züge.

Es ist doch bemerkenswert, dass das gut mit eigenen Seehäfen versorgte Italien Ganzzugsverbindungen nach Hamburg alimentiert. Die Spitzenposition Tschechiens unter den Ganzzugsverbindungen nach Hamburg ergibt sich deswegen, weil dieses Land ausschließlich mit Hamburg durch derartige Züge verbunden ist und 2010 in Hamburg einen Umschlag von 330.000 TEU aufgewiesen hat, während ab Österreich mit einem Umschlag in Hamburg von 180.000 TEU im Jahr 2010 auch diverse regelmäßige Ganzzugs – Verbindungen nach Bremerhaven, Rotterdam, Antwerpen und Koper bestehen. Knapp die Hälfte der Übersee – Container für unser Land nehmen den Weg über Hamburg. Ähnliches gilt auch für die Schweiz.

Die seeseitigen Verbindungen Hamburgs im Containerverkehr sind traditionell sehr stark nach Ostasien ausgerichtet, während in einer Art von Arbeitsteilung die Stärke Bremerhavens der Nordamerika – Verkehr ist (auch stimuliert durch den militärischen Verkehr der US – Truppen). Die **Übersee - Liniendienste im Containerverkehr** ab Hamburg nach wichtigen Fahrtgebieten zeigen folgende Dichte:

Nordeuropa	44	(Feeder – Verkehr, kleine Schiffe)
Ost- / Südostasien	27	(größte Schiffseinheiten)
Indien / Pakistan	11	
Australien	1	
Rotes Meer / Golf	17	
Afrika	18	
Südamerika	11	
Zentralamerika	7	
Nordamerika	7	

Beim Verkehr nach Ostasien im besonderen, aber auch nach Nordamerika zeigt sich das Problem der steigenden Schiffsgrößen im Containerverkehr. War man vor einigen Jahren noch sicher, dass die Schiffsgrößen mit 12.000 TEU, allenfalls mit 14.000 TEU ihr

endgültiges Maximum erreicht hätten und im Zuge der Finanzkrise und des auch in den Hamburger Verkehrsziffern zum Ausdruck gekommenen Einbruchs des Verkehrsgeschehens hat diese Annahme noch eine Art von Bestätigung erhalten, so ist in allerjüngster Zeit der Wettlauf der großen Reedereien wieder gestartet worden, sehr große Containerschiffe in Auftrag zu geben. Die Weltflotte an Containerschiffen umfasst gegenwärtig bei 4.850 Schiffen eine Gesamt – Stellplatzkapazität von 14,3 Mill. TEU, in Bestellung befinden sich 587 Schiffe mit einer Stellplatzkapazität von 3,9 Mill. TEU. Die Hälfte der geordneten Stellplätze befinden sich auf Schiffen mit 10.000 bis 15.500 TEU. Es wird bereits ernsthaft von Schiffen mit 18.000 TEU gesprochen !

Die Unternehmenskonzentration unter den großen Container Reedereien ist ebenfalls beachtlich. So betreiben die 3 weltgrößten Container – Reedereien (Maersk, Mediterranean Shipping Co, Compagnie Maritime d’Affretment / Compagnie General Maritime) fast 40 % der Stellplatz – Kapazität, die größtmäßig folgenden 7 Reedereien betreiben alle Schiffe mit mehr als 500.000 TEU pro Unternehmen. Der Herkunft nach sind dabei Europäer und Ostasiaten unter sich. Diese Entwicklung heißt, dass zunehmende Schiffsgrößen und die ebenfalls zunehmende Nachfragemacht der Reeder steigende Anforderungen an die Häfen stellen. Dabei geht es in erster Linie um folgend Probleme:

- Die seeseitige Zufahrt muss an größere Schiffsgrößen angepasst werden. Hamburg stellt sich diesem Erfordernis durch eine neuerliche Eintiefung der Unterelbe als Hafenzufahrt. Dafür wird viel Geld in die Hand genommen, aber man sieht den Hafen eben als großen Arbeitgeber und als potenten Standortvorteil der lokalen Wirtschaft.
- Größere Schiffe drängen den Umschlag pro Liegeplatz auf engere Zeiten zusammen, die Zu- und Abfuhr der Container muss straffer gebündelt werden, der Spitzenbetrieb aller Umschlagsgeräte nimmt drastisch zu. Bei nicht beliebig ausdehnbaren Stell- und Bewegungsflächen an den Umschlagskais muss mehr Menge bewältigt werden. In Hamburg werden die bestehenden Terminals umgerüstet auf das am Terminal Altenwerder bereits bewährte System einer engen Blocklagerung und des Zugriffs auf die Container über automatisierte, gleisgeführte Bockkräne. Damit und durch ein Bündel anderer Maßnahmen wird beispielsweise am Terminal Burchardkai die bestehende Umschlagskapazität bei gleichbleibender Fläche verdoppelt. Die übrigen Terminals werden folgen.
- Schließlich wird eben ein Projekt finalisiert, nämlich im Hafengebiet Steinwerder einen völlig neuen Container – Terminal zu errichten, mitten im traditionellen Hafengebiet. Dazu sollen bestehende Hafenbecken zugeschüttet werden, große Stellflächen gewonnen werden und alle bestehenden Erfahrungen eingebracht werden, angereichert um Ideen aus aller Welt. Eine Ausbaumöglichkeit für das Gebiet Moorburg gibt es im Hintergrund.

Stolz ist man in Hamburg auch auf eine in den letzten Jahren durchgeführte gründliche Erneuerung der Hafenbahn mit ihrer Gleislänge von 330 km. Diese bewältigt täglich die Bildung bzw. Auflösung von rd. 220 Güterzügen (gegen 60.000 Züge pro Jahr). 12 % des gesamten Beförderungsvolumens auf deutschen Bahnstrecken kommt aus oder geht nach dem Hafen Hamburg. Die im Hamburger Hafen umgeschlagenen Gütermengen werden zu 30 % per Bahn zugeführt oder abgefahren. Beim Containerverkehr ist der Eisenbahntransport für die erwähnte kapazitive Entwicklung des Hafens von grundsätzlicher Bedeutung, insbesondere die Bildung sogenannter „kaireiner“ Züge, die ohne Rangierarbeit direkt vom Umschlagskai weit ins Hinterland fahren bzw. von dort ohne weitere Behandlung direkt zum Umschlagskai gebracht werden. So hofft man, im Hinterlandsverkehr bei zunehmendem Umschlag und vor allem den zunehmenden Schiffsgrößen und den dadurch ausgelösten

Umschlagsspitzen die zunehmenden Kapazitätsengpässe vermeiden bzw. bewältigen zu können. Die Rangierkapazität des Rangierbahnhofs Maschen ist ebenfalls bereits ausgeschöpft, so dass auch landseitig Züge aus größerer Entfernung zielrein im größeren Ausmaß ins Hafengebiet gelangen sollen. Insgesamt gilt Hamburg unter den großen Seehäfen Europas als Eisenbahnhafen. Beim Containertransport ist das leicht durch das Ziffernmaterial zu belegen. Der Zu- und Ablauf per Bahn umfasste in den Nordseehäfen folgende Ziffern:

Hamburg	2010	1,930.000 TEU
Bremische Häfen	2009	792.000 TEU
Rotterdam	2009	760.000 TEU
Antwerpen	2009	464.000 TEU

Insgesamt ist Hamburg mit viel Energie bestrebt, im Wettbewerb unter den großen Seehäfen der Nordsee (Hamburg – Antwerp Range) seinen Platz zu behaupten, wie die nachstehenden Ziffern für 2010 zeigen:

Hafen	Umschlagszahl	Anteil
Rotterdam	11,1 Mill. TEU	34,4 %
Antwerpen	8,5 Mill. TEU	26,1 %
Hamburg	7,9 Mill. TEU	24,4 %
Bremische Häfen	4,9 Mill. TEU	15,1 %

Hamburg hat für seine Hafen – Infrastruktur -Investitionen als Stadtstaat in den nächsten Jahren jährlich 250 Mill. € vorgesehen. Dies dient der Festigung seiner Position in diesem Wettbewerb. Die Konkurrenz spiegelt sich wider in den Ausbauplänen der betreffenden Häfen, welche folgende Kapazitäten im Containerumschlag entwickeln wollen:

Hafen	Umschlagskapazität:	derzeit 2010	Plan 2015	Plan 2020
		In	Millionen	TEU
Hamburg		13,0	18,0	20,0
Bremerhaven		8,0	8,0	8,0
Wilhelmshaven			2,7	2,7
Rotterdam		15,0	26,0	26,0
Antwerpen		13,0	18,0	18,0
Zeebrügge		2,8	4,0	4,0

Es werden also gewaltige Summen in den Ausbau der kontinentalen Nordseehäfen gesteckt, wobei die Ausbauten in Rotterdam (Maasvlakte II), Zeebrügge und Wilhelmshaven im Tiefwasserbereich des offenen Meeres erfolgen, Hamburg und Antwerpen setzen den Ausbau im herkömmlichen Umfeld fort und benötigen die Eintiefung der Zufahrt (Elbe, Schelde), um den wiederum steigenden Schiffsgrößen genügen zu können. Bremerhaven ist dem Gelände nach am Ende der Ausbaumöglichkeiten angelangt. Insgesamt wird neben der Zufahrt für die größeren Schiffe die Gestaltung der Hinterlandsverbindungen entscheidend sein für den künftigen Wettbewerb unter diesen Seehäfen – Giganten..

Der Vortrag wurde vom fachkundigen Auditorium sehr interessiert aufgenommen. Eine längere Diskussion diente der Vertiefung der dargebotenen Informationen und brachte keine kontroversiellen Standpunkte.