

Hafen-Monopoly 03.12.2008

BERLIN (Eigener Bericht) - Trotz der beginnenden Weltwirtschaftskrise fördert die Bundesregierung einen schnellen Ausbau der deutschen Häfen. Bereits jetzt operieren zahlreiche Umschlagplätze für den globalen Seehandel hart an den Kapazitätsgrenzen; für die Zeit nach der jetzigen Krise wird mit erneutem Wachstum der Warentransporte gerechnet. Schon im Jahr 2015 könnten die Häfen Europas einem "Containerinfarkt" erliegen, warnt einer der weltweit größten Schiffsfinanzierer, die HypoVereinsbank. Entsprechend kündigt die Bundesregierung ein "nationales Hafenkonzept" an und will im kommenden Jahr zehn Milliarden Euro in die Hafeninfrastruktur investieren. Weitere Steuergelder fordert die Wirtschaft. Die bisherigen Pläne Berlins seien "nicht ausreichend", meint der Vorstandsvorsitzende der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), eines der größten deutschen Hafenlogistiker. HHLA hegt Expansionspläne in drei Meeren (Ostsee, Mittelmeer und Schwarzes Meer) und schließt den Einstieg in den beiden größten Häfen Europas, Rotterdam und Antwerpen, nicht aus. Um gegenüber den Konkurrenten im Ausland aufschließen zu können, verlangt das Unternehmen nun von der Bundesregierung eine Ausweitung des Konjunkturprogramms.

Abschwung

Die beginnende Weltwirtschaftskrise hat auch für die Schifffahrtsbranche gravierende Folgen. Da 90 Prozent des globalen Gütertransports über die Meere geleitet werden, sind wegen der Einbrüche beim Handel die von zweistelligen Wachstumsraten geprägten Boomzeiten der Seeschifffahrt vorbei. Hatten die Reedereien ihre Kapazitäten bislang erheblich erweitert, macht der heraufziehende Abschwung sich jetzt im Preisverfall der Frachtraten bemerkbar. In der Branche sind härteste Preiskämpfe im Gange; weltweit klagen Containerreedereien über hohe Kosten und niedrige Gewinne. Auch die Seehäfen spüren den Abschwung: Im Hamburger Hafen wurden in den ersten neun Monaten dieses Jahres nur noch 0,9 Prozent mehr Container umgeschlagen als im Vorjahreszeitraum, im Oktober ging der Containerumschlag sogar gegenüber dem Vorjahresmonat zurück - um 4,7 Prozent.[1]

Infarkt

Trotz aller Rückschläge und Krisenzeichen werden die Frachthäfen in Europa und Asien zur Zeit in großem Stil weiter ausgebaut. In Singapur, Malaysia, Vietnam und der Volksrepublik China entstehen neue Handelshäfen, deren jeweilige Verladekapazität derjenigen des Hamburger Hafens entsprechen soll. Auch der Hafen in Rotterdam - mit einem Umschlag von fast 407 Millionen Tonnen 2007 jetzt schon mit Abstand der größte Seehafen Europas - wird seit September um 20 Prozent erweitert. In Deutschland gilt dies für den Tiefseehafen Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven; dort soll die Entladekapazität für Hochseecontainerschiffe vergrößert werden. Hintergrund dieser Aktivitäten sind die Zukunftsprognosen für die Seeschifffahrt und insbesondere für den Containertransport. Branchenkenner rechnen bis zum Jahr 2020 trotz der aktuellen Krise mit einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum im Containertransport von 6,5 Prozent. 2008 werden voraussichtlich 485 Millionen Container verschifft, zwölf Jahre später könnten es schon eine Milliarde sein, heißt es. Dafür rüsten sich die Hafenstädte aus, vor allem die Umschlagplätze in Asien, aber auch in Deutschland und Europa, die bereits heute mit ihren Kapazitäten kaum auskommen. Wenn die europäischen Häfen mit dem

Wachstum der Warenströme aus Asien nicht Schritt hielten, könnten sie im Jahr 2015 einem "Containerinfarkt" erliegen, warnt eine Studie der HypoVereinsbank. Das Finanzhaus gehört zu den weltweit führenden Schiffsfinanzierern.[2]

Flaschenhalse

In der Handelsschifffahrt hat die deutsche Wirtschaft bereits eine führende Position inne. Die Handelsflotte, die dem wirtschaftlichen Einflussbereich deutscher Reedereien zuzuordnen ist, bestand zur Jahresmitte 2007 aus 3.125 Schiffen; damit gehört fast ein Drittel der weltweiten Containerkapazität deutschen Eignern.[3] Die größte deutsche Reederei Hapag-Lloyd wurde erst kürzlich gegen Käufer aus Singapur als nationales Unternehmen verteidigt; sie soll, wie der Organisator der Aktion formuliert, auch künftig "reinrassig deutsch" bleiben.[4] Während Deutschland beim Außenhandel ("Exportweltmeister") und beim Transport (womöglich künftig "Transportweltmeister" [5]) globale Spitzenpositionen hält, trifft dies aber nicht auf die deutschen Häfen zu. Dabei gelten sie als "Flaschenhalse der Globalisierung": Wer über die Containerterminals bestimmt, kann die bevorzugte Ladung seiner Schiffe durchsetzen und erreicht Vorrang für seine Waren. Im weltweiten Hafen-Monopoly jedoch spielen neben asiatischen Firmen allenfalls noch arabische Konzerne wie etwa Dubai Ports Erfolg an vorderer Stelle mit. Aus Europa gehört lediglich Maersk dazu, die weltgrößte Reederei mit Sitz in Kopenhagen, die eigene Hafenanlagen in der ganzen Welt besitzt.[6]

Nationales Hafenkonzep

Die Bundesrepublik hingegen ist im Hafengeschäft bestenfalls zweitklassig. Nur der Bremer Hafenbetreiber Eurogate ist jenseits der deutschen Grenzen vertreten - in Italien, Portugal, Marokko und demnächst auch in Russland. Ihre relativ schwache Stellung wollen die Bundesregierung und die deutsche Wirtschaft nicht hinnehmen. Trotz der aktuellen Krisenprobleme müsse die deutsche Seeindustrie "weltweit eine führende Rolle" übernehmen, mahnt die Koordinatorin der Bundesregierung für maritime Wirtschaft, Dagmar Wöhr. "Die Hafengesellschaften müssen auch im Ausland expandieren", fordert sie. [7] Die Bundesregierung, der die gesamte maritime Wirtschaft als eine zu fördernde "strategische Industrie" [8] gilt, will bis Ende des Jahres ein "nationales Hafenkonzep" verabschieden, um die Stellung der deutschen Häfen zu stärken. Deshalb werden trotz der Wirtschaftskrise im kommenden Jahr zehn Milliarden Euro in die Hafeninfrastruktur investiert, erklärt Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee.[9]

Aufwachen!

Auch die Wirtschaft hält es für vordringlich, ihre Position im "Hafen-Monopoly" zu verbessern. Wer dabei nicht Chancen im Ausland suche, verliere den Anschluss, erklärt Thomas Eckelmann, Chef und Miteigentümer des Hafenbetreibers Eurogate: "Die Deutschen müssen aufwachen." [10] Eckelmanns Kollegen von der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) etwa sind durchaus bereit zu expandieren. Die HHLA ist das größte Container-Umschlagunternehmen im Hamburger Hafen, dem größten Hafen Deutschlands und - nach Rotterdam und Antwerpen - drittgrößten Europas. Hamburg profitiert vor allem vom Handel mit den aufstrebenden Ländern Osteuropas; auch ein großer Teil des Warenverkehrs mit China wird über die Hansestadt abgewickelt. Bei ihren Expansionsplänen zielt die HHLA auf die baltischen Länder, auf die Schwarzmeer-Region, wo sie bereits eine Hafenbeteiligung in Odessa unterhält, und auf die nördliche Adria. Die Hamburger Hafengesellschaft fühlt sich stark genug, bei ihrer Expansion auch einen Blick auf die großen Rivalen in Rotterdam und Antwerpen zu werfen. HHLA-Vorstandschef Klaus-Dieter Peters erklärt: "Ich will nicht ausschließen, dass wir irgendwann einmal auch in die Westhäfen gehen." [11]

Kluft verringern

Dieses ehrgeizige Expansionsprogramm lässt sich nur mit stärkerer Unterstützung der Bundesregierung und mit zusätzlichen Steuergeldern umsetzen. Die HHLA hat zwar trotz der Finanzkrise im dritten Quartal die Erwartungen übertroffen und den Jahresausblick bekräftigt. Aufgrund der niedrigeren Wachstumsraten muss dennoch bei den Investitionen das Tempo gebremst werden. Um wieder in Fahrt zu kommen, will Vorstandschef Peters die Infrastrukturausgaben im Konjunkturprogramm der Bundesregierung erhöht sehen: "Die bisherigen Pläne sind nicht ausreichend. (...) Jetzt haben wir die Chance, durch ein größeres Konjunkturprogramm die Kluft zwischen Bedarf und Investitionen zu verringern." [12]

[1] Lahmender Handel: Endzeitstimmung in der Schifffahrt; Financial Times Deutschland 05.11.2008. Preisverfall verhegelt den Reedern ihre Aussichten; Frankfurter Allgemeine Zeitung 02.12.2008

[2] Die Zukunft der großen Handelshäfen; Welt online 10.09.2008. Rotterdam baut aus für Container-Boom; Financial Times Deutschland 09.11.2008

[3] Jahresbericht 2007; www.vdr-online.de

[4] s. dazu [Nationale Sicherheit](#) und [Reinrassig](#)

[5] s. dazu [Der zukünftige Transportweltmeister](#)

[6], [7] Deutschland verliert das Spiel um Europas Häfen; Welt online 28.11.2008

[8] s. dazu [Strategische Industrie](#)

[9] Zehn Milliarden Euro für Häfen; www.manager-magazin.de 21.11.2008

[10] Deutschland verliert das Spiel um Europas Häfen; Welt online 28.11.2008

[11] HHLA-Expansionspläne: Hafentreiber schaut nach Westeuropa; Financial Times Deutschland 10.09.2008

[12] HHLA überrascht Experten; Handelsblatt 14.11.2008. HHLA-Chef Klaus-Dieter Peters im Interview: "Tempo rausnehmen"; WirtschaftsWoche 14.11.2008

Copyright © 2005 Informationen zur Deutschen Außenpolitik

info@german-foreign-policy.com