

NORDSEEKÜSTE

Ende des Containerbooms: Kein sicherer Hafen mehr

Der ganz große Containerboom ist vorbei, trotzdem entstehen in Europa gerade gewaltige Hafenanlagen. Die Überkapazität an der Nordseeküste könnte für Investoren das fatal sein.



Container und Windräder: Hamburger Hafen Foto: dpa

Hamburgs Wirtschaftssenator war in Festlaune. Frank Horch konnte sich im Frühjahr noch über einen Vertragsabschluss freuen. Die Kreuzfahrtreederei Aida aus Rostock versprach, vier ihrer Schiffe zum 823. Hafengeburtstag auf der Elbe paradieren zu lassen. Eigentlich Kleinkram für Europas zweitgrößten Hafen, meinten viele Hanseaten. Doch im Mai kam dann wieder eine Million auswärtiger Besucher zum maritimen Fest an der Elbe. Der Überseehafen als Bühne für die Traumschiffe und als Touristenmagnet soll Geld in die ohnehin reiche Stadt spülen – Geld, das die herkömmliche Frachtschiffahrt nicht mehr mit vollen Händen abwirft.

Obwohl der Warenumsatz in Hamburg im vergangenen Jahr um 14 Prozent auf neun Millionen Containerboxen zulegen sollte, sitzt der Schreck der gerade überbrückten Krise bei manchem Experten noch tief. Die Weltwirtschaftskrise traf Hamburg besonders hart, weil es Russland besonders hart traf – der Elbhafen ist vor allem für Osteuropa das Bindeglied nach Asien und China. Vor dem Crash der Weltkonjunktur war noch eine rasante Zunahme bis zum Jahr 2025 auf 28 Millionen Standard-Container (TEU) erwartet worden – tatsächlich sackte der Containerumsatz im Krisenjahr 2009 von zehn auf sieben Millionen TEU ab.

Aber auch über die großen Konkurrenten Bremen/Bremerhaven, Rotterdam und Antwerpen rauschte das konjunkturelle Unwetter hinweg. Zwei ordentlich gelaufene Geschäftsjahre später geben sich die maritimen Logistiker wieder überwiegend optimistisch – als hätte die Branche aus vergangenen Exzessen nichts gelernt.

Dabei erwartet das Bundesverkehrsministerium für dieses Jahr für die deutschen Seehäfen nur ein minimales Plus von 0,9 Prozent auf 294 Millionen Tonnen. Erst 2015 soll in Deutschlands Häfen wieder das Vorkrisenniveau erreicht werden. Auch die Welthandelsorganisation (WTO) ist vorsichtig geworden. Für das laufende Jahr rechnet sie mit einem bescheidenen Zuwachs des globalen Güteraustauschs um nur 3,7 Prozent – in den Boomzeiten der Globalisierung hatte der Welthandel noch zweistellig zugelegt.

Neben dem mäßigen Wachstum des Handels gefährden Europas Häfen gewaltig wachsende Überkapazitäten. Noch zu Zeiten der Tonnenideologie – Motto: Ein Container sei besser als zwei Container – war der Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven bis 2007 durchgeplant worden. Der einzige Tiefwasserhafen in Deutschland, an dem anders als in Hamburg und Bremerhaven selbst die dicksten Pötte unabhängig von Ebbe und Flut voll beladen anlegen können, sollte ursprünglich schon im Jahr 2010 den Betrieb aufnehmen.

Die Zeit des grenzenlosen Wachstums ist vorbei

Doch der Start des Jade-Weser-Ports hat sich weiter verzögert. Kürzlich wurden 150 Spalten an der kilometerlangen Spundwand entdeckt, die eigentlich das Meer von der aufgespülten Sandfläche trennen sollen. Wegen dieser Bausünde ging der Hafen nicht wie geplant am vergangenen Sonntag in Betrieb. Erst am 21. September soll es nun heißen: Leinen los!

Ob der neue Riesenhafen angenommen wird oder ob dort, wie man in Hamburg hofft, nur ein weiterer Ergänzungshafen entsteht, darüber werden letztlich Reeder und Logistikkonzerne entscheiden. Die großen Containerschiffe, die Lastesel der Globalisierung, laufen auf ihrem Kurs aus Asien meist nur drei, vier große Häfen an der europäischen Nordseeküste an. Von diesen sogenannten Hubs aus wird dann ganz Europa mit Smartphones, Blusen und Kaffeebohnen versorgt – mittels Feedern, kleineren Zulieferschiffen, oder per Binnenschiff, Lastwagen und Bahn.

Indessen investieren auch Antwerpen (8,5 Millionen TEU) und vor allem Rotterdam (12 Millionen) in neue Umschlagsflächen. Europas Nummer eins will im kommenden Jahr "Maasvlakte 2" starten, eine zweite künstliche Insel vor der Mündung der Maas und 40 Kilometer von der Stadt entfernt. Durch Maasvlakte 2 könnte der schon heute gigantische Containerumsatz verdreifacht werden. Rotterdam ist faktisch der Seehafen des Ruhrgebiets und versorgt per Binnenschiff und Bahn auch die Rheinschiene. Das wollen aber auch die Betreiber des Jade-Weser-Ports in Wilhelmshaven. Es drohen gewaltige Überkapazitäten. Noch gehen die Geschäfte ihren gewohnten

Gang. Doch mancherorts scheinen Politiker und Manager bereits aus den Träumen vom Containerboom erwacht zu sein. Bremen will fertigungsintensive Windräder an der Kaikante montieren lassen. Und in den Häfen von Antwerpen und Rotterdam errichtet der deutsche Energiekonzern Eon gewaltige 1000-Megawatt-Steinkohlekraftwerke, die energiehungrige Fabriken anziehen sollen.

Am weitesten auf dem Weg zum maritimen Industriestandort ist wohl Hamburg. In Stadt und Umland hängen 150 000 Jobs am Hafen, ein Drittel des Umschlagsvolumens wird im Hafengebiet weiterverarbeitet. Senator Horch will in Zukunft "die Wertschöpfung erhöhen" und statt reiner Umschlagsbetriebe vor allem verarbeitende Logistiker und globalisierte Industrien ansiedeln – auch über den Bau eines dritten Terminals für die Traumschiffe der boomenden Kreuzfahrtindustrie denkt man schon laut nach in der Hansestadt.

Mehr zum Thema:

Flusshäfen: [Erlebt der Güterverkehr auf dem Rhein eine Renaissance?](#)

Autor: Hermannus Pfeiffer

Empfehlen

Eine Empfehlung. [Registrieren](#), um die Empfehlungen deiner Freunde sehen zu können.

Twittern 0

WEITERE ARTIKEL: WIRTSCHAFT

Hat Standard Chartered Geld für den Iran gewaschen?

Miese Laune in den Banken der Londoner City: Die Geldhäuser stolpern von einer Affäre zur nächsten. Jetzt soll das bisherige Vorzeigeeinstitut Standard Chartered Geld für den Iran gewaschen haben **MEHR**

Einer für alle, alle für einen

BZ-SERIE (TEIL 15): Sollen die Euroländer gemeinsam Schulden machen? Was spricht dafür, was dagegen?. **MEHR**

Die Minizinsen treiben die Deutschen wieder in Aktien

Die krisenbedingten Niedrigzinsen am Finanzmarkt lassen die Zahl der Aktionäre wachsen und die Versicherungsprämien steigen – und erfreuen Hausbauer. **MEHR**