

Runder Tisch Moorburg/Hohenwisch
c/o Rainer Böhrnsen, Moorburger Kirchdeich 40, 21079 Hamburg
Tel.: 740 15 33, Handy 0160/ 921 561 48, e-mail: diemoorburg@t-online.de

Der Hamburger Hafen braucht keine Erweiterungsflächen Krise zum Nachdenken nutzen

Der Containerumschlag im Hamburger Hafen ist im ersten Quartal diesen Jahres um 25% zurückgegangen.

Dieser erdrutschartige Rückgang sollte genutzt werden, um den immer noch von Seiten der Politik und der Wirtschaft formulierten zusätzlichen Flächenbedarf des Hafens in Richtung Moorburg zu überdenken.

Nicht nur die Krise sondern eher noch die schon erkennbaren kommenden Veränderungen der Routen im internationalen Warenverkehr zum Nachteil Hamburgs machen zusätzliche Flächen für den Hafen überflüssig.

Die chinesische Staatsreederei COSCO hat sich für 4,5 Mrd. € in den Hafen von Athen eingekauft, um dort moderne Umschlaganlagen zu bauen. Von dort sollen dann zukünftig Container mit kleineren Schiffen über die Adria- und Schwarzmeerbahnen Richtung Osteuropa und Russland verteilt werden. Mit einem Zeitvorteil von 7 Tagen gegenüber Hamburg. Wenn die Chinesen diesen Hafen mit eigenen Leuten betreiben, können sie die Abfertigung an den Terminals zu Preisen machen, mit denen Hamburg nicht mehr konkurrieren kann.

Zu dem Zeitvorteil käme ein erheblicher Kostenvorteil.

Ein wesentlicher Teil des Ladungsvolumens auf der Achse zwischen China/Ostasien und Osteuropa/Russland, das Hamburg bisher hauptsächlich die zweistelligen Zuwachsraten beschert hat, wird in naher Zukunft dem Hafen verloren gehen.

Jeder dritte Container, der im Hafen bewegt wird, hat mit China zu tun.

Die Orientierung in Richtung Mittelmeer ist für die Chinesen von erheblicher strategischer Bedeutung, weil in Zukunft Indien als aufkommende globale Werkbank seine Container ebenfalls den Weg über Athen Richtung Osteuropa und Russland gehen lassen kann.

Zum Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven wird bereits die zweite Ausbaustufe geplant. Dieser Hafen kann bei weiterem Ausbau bis zu 24 Liegeplätze zur Verfügung stellen. Nicht nur mit der Anzahl seiner Liegeplätze sondern auch wegen der Wassertiefe, der Nähe zur Hauptschifffahrtsroute und somit der fehlenden Revierfahrt, den reduzierten Lotsenkosten und der fehlenden Wartezeit an den Kais um mit der auflaufenden Flut auszulaufen usw. bietet dieser Hafen große Vorteile und wird damit zu einem Konkurrenzhafen für Hamburg.

Wenn der Rückgang in den Containerumschlagzahlen bei 25% bleibt, werden 2009 insgesamt ca. 7,5 Mio. TEU, der Wert von 2005, im Hafen bewegt.

Sollte sich die Krise fortsetzen bis 2010 oder 2011 oder gar verschärfen, kann der Umschlag in Folge auf bis zu 5 Mio. TEU zurückgehen, womit er sich gegenüber 2008 halbiert hätte.

Wenn man dem gegenüberstellt, dass der Hafen unter Berücksichtigung der jetzt bestehenden und erkennbaren Ausbaumöglichkeiten, ohne Moorburg, in der Lage ist, etwa 25 Mio. TEU zu bewältigen, so ist eine Notwendigkeit für eine räumliche Erweiterung des Hafens weit und breit nicht zu erkennen.

Man sollte berücksichtigen, dass die zurückliegende Steigerung im Containerumschlag um 8 Mio. TEU 25 Jahre gedauert hat, von 1 Mio. TEU 1982 auf ca. 9 Mio. TEU 2007.

Dies zu einer Zeit, die streckenweise ganz erhebliche zweistellige Zuwachsraten zu verzeichnen hatte.

Es ist davon auszugehen, dass bei den vorher geschilderten Veränderungen der Hafen nach der Krise dauerhaft eher mit bescheidenen einstelligen Zuwachsraten versuchen wird, wieder Anschluss zu finden.

Aus Sicht des RUNDEN TISCHES ist nicht nur über eine Erweiterung des Hafens neu nachzudenken, sondern ebenfalls über die Notwendigkeit der momentan geplanten Hafenuferspange.

Dieser Planung, die ganz erhebliche negative bis zerstörerische Auswirkungen auf Moorburg und Wilhelmsburg hat, liegen veraltete Zahlen zugrunde, bei denen das Wachstum vor der Krise unkritisch in die Zukunft fortgerechnet wird.

Vor dem Hintergrund der geschilderten Veränderungen macht diese Planung keinen Sinn mehr.

Moorburg, im Juni 2009