

KIEL POLICY BRIEF

Levke Jessen-Thiesen

Am Puls des Welthandels – der Umschlag im Hamburger Hafen während der Corona-Krise



Nr. 161 Februar 2022

- Während der Corona-Krise brachen die Güterumschläge pro Quartal im Hamburger Hafen um fast 16 Prozent ein. Parallel zu den Einbrüchen im Güterhandel der EU wurden im Hamburger Hafen im zweiten Quartal 2020 deutlich weniger Güter umgeschlagen. Der Rückgang war so drastisch wie seit der globalen Finanz- und Wirtschaftskrise 2008/09 nicht mehr.
- Der Hamburger Hafen war im Vergleich zu den Wettbewerbshäfen stark von der Corona-Krise betroffen. Grund dafür ist die Bedeutung des Asien-Verkehrs für den Hamburger Hafen.
- Im Verlauf des Jahres 2020 setzte eine Erholung der Umschlagsentwicklung ein. Im dritten Quartal 2020 lag der Umschlag nur noch 8 Prozent unter dem Vorjahresniveau.
- Bereits vor der Pandemie war der Hafen in Hamburg nicht auf Wachstumskurs – wie etwa in Rotterdam oder Antwerpen. Die strukturellen Herausforderungen für die Zukunft des Hamburger Hafens bestehen weitestgehend unabhängig von der Corona-bedingten Entwicklung.

ÜBERBLICK/OVERVIEW

- Während der Corona-Krise brachen die Güterumschläge pro Quartal im Hamburger Hafen um fast 16 Prozent ein. Parallel zu den Einbrüchen im Güterhandel der EU wurden im Hamburger Hafen im zweiten Quartal 2020 deutlich weniger Güter umgeschlagen. Der Rückgang war so drastisch wie seit der globalen Finanz- und Wirtschaftskrise 2008/09 nicht mehr.
- Der Hamburger Hafen war im Vergleich zu den Wettbewerbshäfen stark von der Corona-Krise betroffen. Grund dafür ist die Bedeutung des Asien-Verkehrs für den Hamburger Hafen.
- Im Verlauf des Jahres 2020 setzte eine Erholung der Umschlagsentwicklung ein. Im dritten Quartal 2020 lag der Umschlag nur noch 8 Prozent unter dem Vorjahresniveau.
- Bereits vor der Pandemie war der Hafen in Hamburg nicht auf Wachstumskurs – wie etwa in Rotterdam oder Antwerpen. Die strukturellen Herausforderungen für die Zukunft des Hamburger Hafens bestehen weitestgehend unabhängig von der Corona-bedingten Entwicklung.

Schlüsselwörter: Corona-Krise, Bundesländer, Hamburg, Regionalpolitik, Hafenvirtschaft

- Quarterly throughput in the Port of Hamburg reduced by almost 16 percent during the Covid crisis. Along with a slump in EU goods trade, significantly fewer goods were handled in the Port of Hamburg in the second quarter of 2020. This is the most drastic decline of throughput since the global financial and economic crisis of 2008/09.
- The Covid crisis affected the Port of Hamburg more than competing ports. One reason is the relevance of goods traffic from Asia for the Port of Hamburg.
- In the course of 2020, a recovery in the development of throughput set in. In the third quarter of 2020 throughput was only 8 percent below the level of the previous year.
- Throughput in Hamburg has not been following a growth path – as in Antwerp or Rotterdam. Structural challenges for the future of the Port of Hamburg prevail. They are mostly independent of the recent Covid-related developments.

Keywords: Covid crisis, Hamburg, federal states, regional policy, port industry

Levke Jessen-Thiesen

Kiel Institut für Weltwirtschaft
Kiellinie 66
24105 Kiel
Tel.: +49 431 8814 293
Email: levke.jessen-thiesen@ifw-kiel.de



AM PULS DES WELTHANDELS – DER UMSCHLAG IM HAMBURGER HAFEN WÄHREND DER CORONA-KRISE¹

Levke Jessen-Thiesen

1 DIE WIRTSCHAFTLICHE BEDEUTUNG DES HAFENS FÜR HAMBURG

Der Hamburger Hafen ist Deutschlands größter Seehafen. Stadtbild und Selbstverständnis der Hansestadt sind seit Generationen durch den Hafen geprägt. Als drittgrößter Containerhafen in Europa ist der Hamburger Hafen zentrales Drehkreuz für große Teile des europäischen Güterhandels. Mehr als 8000 Schiffe legen jährlich in Hamburg an und mehr als 100 Millionen Tonnen Güter werden dort jährlich umgeschlagen (Statistisches Bundesamt 2020a, 2020b). Hamburg ist das „Tor zu Welt“ für viele Regionen Deutschlands, und auch für europäische Nachbarländer wie die Tschechische Republik und Polen (Merk und Hesse 2012). Für den Ostseeraum ist Hamburg außerdem der wichtigste Transshipmenthafen, von dem interkontinentale Ladungen mit Feederschiffen von und zu den Ostseehäfen transportiert werden.

Vor Ort in Hamburg ist die maritime Wirtschaft eine wichtige Arbeitgeberin. Einer Schätzung des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik im Auftrag der Hamburg Port Authority (HPA) zufolge könnte die Beschäftigung von rund 123.000 Personen in der Metropolregion Hamburg direkt oder indirekt in wirtschaftlichem Zusammenhang mit dem Hafen stehen (ISL 2021).² Die Stadt profitiert außerdem von Steuereinnahmen und Wertschöpfung, die der Hafen generiert. Allerdings ist in Hamburg, anders als in anderen Hafenregionen, keine Verdichtung produzierender Industrie – etwa Fahrzeugbau – vorzufinden, die Vorprodukte über den Hafen bezieht. Vielmehr bestehen enge wirtschaftliche Verbindungen zum Hamburger Hafen vor allem auch in den exportorientierten Bundesländern Bayern und Baden-Württemberg (Merk und Hesse 2012: 30–31).

Im Jahr 2020 traf die Corona-Pandemie den Welthandel und auch den Hamburger Hafen. Der weltweite Handelseinbruch wirkte sich auch auf den Hamburger Hafen aus. Der Umschlag

¹ Die vorliegende Analyse wurde im Rahmen des gemeinsamen Projekts „Norddeutschland und die Corona-Krise: Wirtschaftliche Folgen und wirtschaftspolitischer Handlungsbedarf“ des Kiel Instituts für Weltwirtschaft (IfW) und der NORDAKADEMIE Hochschule der Wirtschaft erstellt, das von der NORDAKADEMIE-Stiftung finanziell gefördert wird. Die Autorin dankt Katharina Beck (TUHH), Klaus Schrader (IfW) und Nurlan Jahangirli für wertvolle Hinweise, sowie Sarah Ehlers für die Unterstützung bei Erstellung der Datengrundlage und Kerstin Stark für die Erstellung des Manuskripts.

² Der Beschäftigungseffekt des Hamburger Hafens unterscheidet sich je nach angewandter Berechnungsmethode. Der Hafenentwicklungsplan 2025 (FHH & HPA 2012: 9) beruft sich auf eine im Auftrag der Hamburg Port Authority 2011 erstellte Studie der Firma Planco Consulting GmbH, der zufolge etwa 155.000 Erwerbstätige der Metropolregion auf vom Hafen abhängigen Arbeitsplätzen beschäftigt sein. Das ISL (2021) kommt, einer 2019 veröffentlichten Methodik-Richtlinie des „Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur“ folgend, in der direkten Hafenabhängigkeit zu geringeren Beschäftigungseffekten als vorangegangene Studien.

im Hamburger Hafen fiel so drastisch wie seit der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise 2008/09 nicht mehr. Insbesondere das Geschäft mit China, das für den Hamburger Hafen von besonderer Bedeutung ist, verzeichnete Einbrüche. Seither hat der globale Seeverkehr noch nicht wieder in seine reguläre Taktung zurückgefunden. Quarantänebedingte temporäre Schließungen von Häfen und Terminals und die Blockade des Suezkanals nach einer Havarie im März 2021 führten bis in das letzte Quartal 2021 hinein zu Staus im internationalen Schiffsverkehr. Das Frachtvolumen im Roten Meer – der wichtigsten See-Handelsroute zwischen China und Europa – lag auch im Jahr 2021 zeitweise um 20 Prozent niedriger als unter normalen Umständen zu erwarten wäre (Kiel Datenmonitor Corona Krise 2021).

Über die Pandemie hinaus sieht der Hamburger Hafen in der Zukunft einigen Herausforderungen entgegen: Die beiden größten europäischen Containerhäfen, Antwerpen und Rotterdam, befinden sich auf einem Expansionspfad, den Hamburg nicht mitgeht. Der Erhalt der Erreichbarkeit Hamburgs für immer größer werdende Schiffe erfordert umstrittene öffentliche Investitionen, wie die Elbvertiefung oder die Erneuerung der Köhlbrandquerung. In einer von Flächenknappheit geplagten Großstadt nimmt der Hafen etwa 10 Prozent der Stadtfläche ein (Hein und Schubert 2021: 404). Chinesische Beteiligungen an einigen Mittelmehrhäfen und das Großprojekt „Neue Seidenstraße“ könnten zudem zukünftig eine stärkere Verschiebung der Verkehrsströme bedeuten.

Vor diesem Hintergrund wird im Folgenden betrachtet, wie der Hamburger Hafen durch das Krisenjahr 2020 gekommen ist und wo er am Ende der Pandemie steht – auch im Vergleich zu relevanten Wettbewerbern. Kapitel 2 betrachtet zunächst die Umschlagsentwicklung im Hamburger Hafen während der Krise. In Kapitel 3 wird das Bild um die Situation der Wettbewerbshäfen in der Nordrange ergänzt. Kapitel 4 gibt einen Ausblick über die Corona-Krise hinaus.

2 DER HAMBURGER HAFEN IN DER CORONA-KRISE

Der weltweite Ausbruch von SARS-CoV-2 zu Beginn des Jahres 2020 brachte einen Einbruch des Welthandels mit sich. Der Umschlag am Hamburger Hafen ging in dieser Zeit deutlich zurück. In Abbildung 1 lässt sich die Ausprägung dieses Umschlagrückgangs im zeitlichen Verlauf erkennen. Im zweiten Quartal des Jahres 2020 war der Umschlag nach Bruttogewicht am Hamburger Hafen um fast 16 Prozent geringer als zur gleichen Zeit im Jahr 2019. Schon 2019 war von einem Abschwung geprägt, so dass bereits in diesem Jahr der Umschlag in Hamburg insgesamt geringer ausfiel als im Vorjahr. Mit der Corona-Krise kam dann ein erkennbares Tief. Lag der Umschlag zuvor bei rund 30 Millionen Tonnen pro Quartal so fiel er im zweiten Quartal 2020 auf einen Tiefpunkt von 25,3 Millionen Tonnen – 15,7 Prozent weniger als im zweiten Quartal 2019. Nur die globale Finanzkrise hatte sich mit Umschlagseinbrüchen von über 20 Prozent im Quartal noch drastischer als die Corona-Krise auf den Hamburger Hafen ausgewirkt. Im Jahr 2009, als die Finanzkrise die globale Konjunktur erfasste, hatte der Umschlag am Hamburger Hafen an seinem Tiefpunkt bei knapp 23 Millionen Tonnen gelegen. Ende des Jahres 2020 zeichnet sich eine Erholung des Umschlags ab. Mit 28,9 Millionen Tonnen ist das Niveau des durchschnittlichen Quartalsumschlags seit 2007 wieder erreicht. Im ersten Quartal 2021 lag der Umschlag im Hamburger Hafen bei 27,5 Millionen Tonnen und damit auf dem Niveau des ersten Quartals 2019.

Abbildung 1:
Vierteljährlicher Gesamtumschlag im Hamburger Hafen 2007–2021



Quelle: Eurostat (2021b); eigene Darstellung.

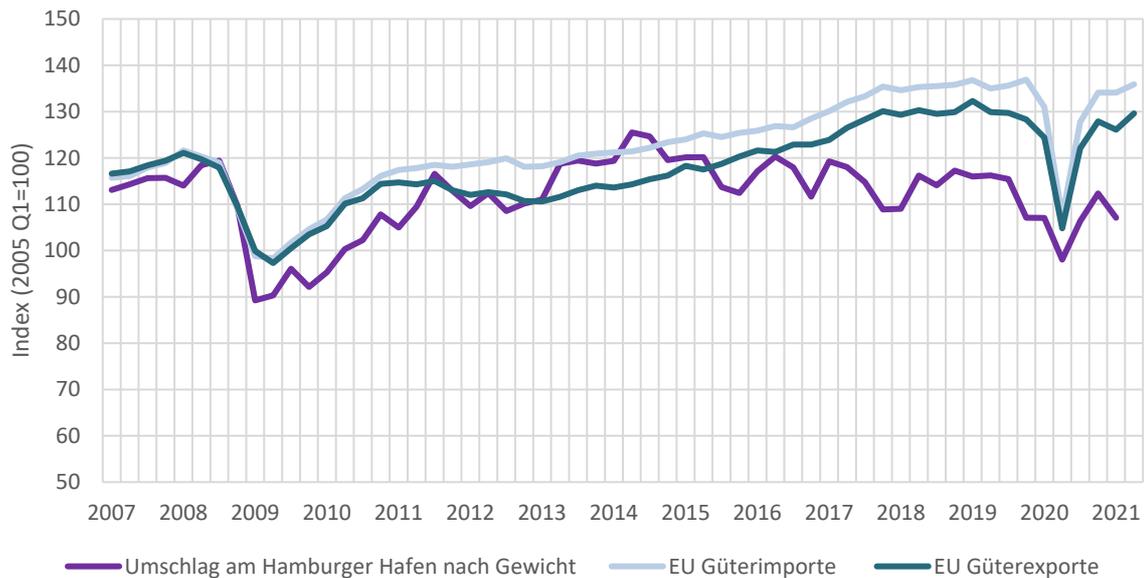
Das Umschlagstief war vor allem von einem Rückgang im Containerumschlag getrieben. Die Umschläge mit Schüttgütern, wie etwa Getreide, und flüssigen Massengütern, wie beispielsweise Rohöl oder Chemikalien, wiesen keinen deutlichen Einbruch im Frühjahr 2020 auf. Bei der Roll-on-Roll-off-Ladung (Ro-Ro) – dazu gehören zum Beispiel Fahrzeuge, die über eine Rampe vom oder auf ein Schiff gefahren werden können – gab es einen kurzen Umschlagseinbruch im zweiten Quartal 2020. Bereits im dritten Quartal 2020 hatte der Ro-Ro-Umschlag in Hamburg sein Ausgangsniveau wieder erreicht. Mit rund 500.000 Tonnen Umschlag im Jahr fällt Ro-Ro-Ladung für den Gesamtumschlag am Hamburger Hafen kaum ins Gewicht. Entscheidend für die Umschlagsentwicklung während der Krise war vielmehr der interkontinentale Containerumschlag. Die Corona-Krise hat gezeigt, wie der Hafen damit am Puls globaler Lieferketten liegt. Als der weltweite Warenaustausch von der aufkommenden Pandemie im Frühjahr 2020 ausgebremst wurde, sank auch der Containerumschlag im Hamburger Hafen.

Die Parallelität der Umschlagseinbrüche am Hamburger Hafen mit den Einbrüchen im gesamten EU Güterhandel zeigt sich in Abbildung 2. Im Verlauf der europäischen Güterimporte und Exporte zeigen sich zwei tiefe Einbrüche: Die Finanzkrise ab Ende 2008 und die Corona-Krise im zweiten Quartal 2020. In beiden Fällen brach der Hafenumschlag in Hamburg fast zeitgleich mit den europäischen Im- und Exporten ein.

Mehr als ein Drittel aller in Hamburg empfangenen Container kommen aus China. Dieses China-Geschäft war von der Corona-Krise besonders betroffen. Im zweiten Quartal 2020 ging der China-Umschlag am Hamburger Hafen gegenüber dem Vorjahresquartal um rund 29 Prozent zurück. Der Rückgang im China-Umschlag war größer als der Einbruch im Umschlag mit anderen wichtigen Handelspartnern, etwa dem Vereinigten Königreich (–14 Prozent), Malaysia (–8 Prozent) und Russland (–28 Prozent).

Über die Umschlagsentwicklung während der Corona-Krise hinaus fällt im zeitlichen Verlauf auf, dass sich der Umschlag im Hamburger Hafen vom grundsätzlichen Wachstumstrend im

Abbildung 2:
EU Güterhandel und Umschlag am Hamburger Hafen 2007–2021



Quelle: Eurostat (2021b), WTO (2021); eigene Darstellung und Berechnung.

Güterhandel entkoppelt. Die Im- und Exporte der Europäischen Union nehmen stetig zu und werden wahrscheinlich im Jahr 2021 etwa 30 Prozent über dem Niveau von 2005 liegen. Der Umschlag am Hamburger Hafen folgt diesem Wachstum nicht. Mit 27,6 Millionen Tonnen lag der Gesamtumschlag im ersten Quartal 2021 nicht weit über dem Umschlag von 25,8 Millionen Tonnen im ersten Quartal 2005. Abbildung A1 im Appendix weist ebenfalls für den Umschlag nach Güterarten einen leicht sinkenden Umschlagstrend im Hamburger Hafen aus. Dies ist nicht darauf zurückzuführen, dass der Seeverkehr insgesamt für die europäischen Ein- und Ausfuhren in diesem Ausmaß an Bedeutung verloren hätte (Eurostat 2021c). Die Entkopplung von Hafenumschlag und EU Güterhandel weist vielmehr darauf hin, dass der Hamburger Hafen im Wettbewerb hinter anderen Häfen zurückfällt.

3 HAMBURG UND DIE NORDRANGE

3.1 GENERELLE WETTBEWERBSSITUATION

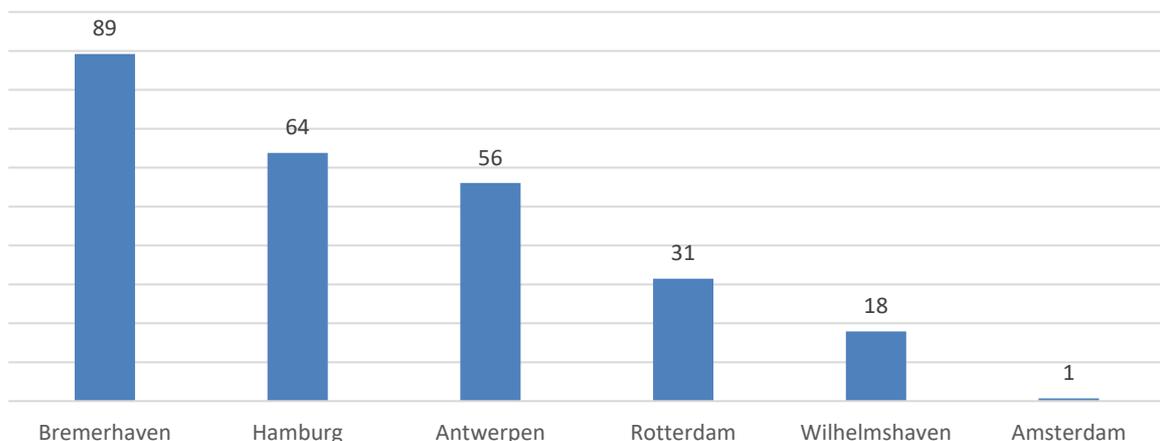
Zu den wichtigsten Wettbewerbern für den Hamburger Hafen zählen die sogenannten ARA-Häfen Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen, sowie die Häfen Bremerhaven und Wilhelmshaven (Jade-Weser-Port) in der Deutschen Bucht. Diese Häfen werden im Folgenden gemeinsam als „Norange“³ bezeichnet. Mit einem jährlichen Umschlag von über

³ Welche Häfen unter dem Titel „Norange“ zusammengefasst werden, variiert über Publikationen hinweg. In diesem Papier werden aus der Deutschen Bucht neben Hamburg nur die Containerhäfen Wilhelmshaven und Bremerhaven als Vergleichsgruppe erfasst. Hinzu kommen die „ARA“-Häfen Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen. Kleinere deutsche Nordseehäfen (etwa Cuxhaven) sind exkludiert, ebenso wie außerdeutsche Nordsee- und Atlantikhäfen (etwa Gent, Le Havre oder Dünkirchen).

400 Millionen Tonnen ist Rotterdam mit Abstand der größte Hafen der Nordrange (Eurostat 2021b). Der Umschlag in Antwerpen war mit 214 Millionen Tonnen im Jahr 2019 etwa halb so groß; Hamburg kommt mit 117 Millionen Tonnen im Jahr 2019 auf ein Drittel des Rotterdamer Umschlags (Eurostat 2021b).

Mit Ausnahme von Amsterdam sind die Nordrange-Häfen vor allem Containerschiff-Häfen. In Antwerpen ist mehr als die Hälfte des Gesamtumschlags nach Gewicht Containerumschlag. In Rotterdam fällt der Anteil mit 31 Prozent geringer aus, in absoluten Zahlen ist der Containerumschlag von jährlich etwa 127 Millionen Tonnen aber bedeutend (Eurostat 2021b). In Bremerhaven wird 89 Prozent der umgeschlagenen Ladung in Großcontainern oder -behältern transportiert, wohingegen Schüttgut und flüssiges Massengut kaum eine Rolle spielen (Abbildung 3). Etwa 8 Prozent der Ladung in Bremerhaven sind Ro-Ro Ladung. In Hamburg fällt solche Ro-Ro-Ladung kaum ins Gewicht, während der Containerumschlag mit einem Anteil von 64 Prozent am Gesamtumschlag deutlich die bedeutendste Ladungsart für den Hamburger Hafen darstellt. Hinzu kommen rund 30 Millionen Tonnen Schüttgut, die etwa 24 Prozent des Gesamtumschlags ausmachen, und 12,4 Millionen Tonnen flüssiges Massengut mit einem Anteil von etwa 10 Prozent am Gesamtumschlag nach Gewicht (Eurostat 2021b, eigene Berechnungen). Für die Rolle des Hafens als Hamburgs „Tor zur Welt“ ist also vor allem der Containerumschlag entscheidend. In Hamburg wurde im Jahr 2019 ein Volumen von insgesamt 9,3 Millionen Zwanzig-Fuß-Einheiten (TEU – Twenty-foot Equivalent Units) umgeschlagen. Ein TEU entspricht einem 20-Fuß-Container bzw. einem halben 40-Fuß-Container.

Abbildung 3:
Prozentualer Anteil der Ladung in Großcontainern/-behältern am Gesamtumschlag nach Gewicht in 2020



Quelle: Eurostat (2021b); eigene Darstellung und Berechnung.

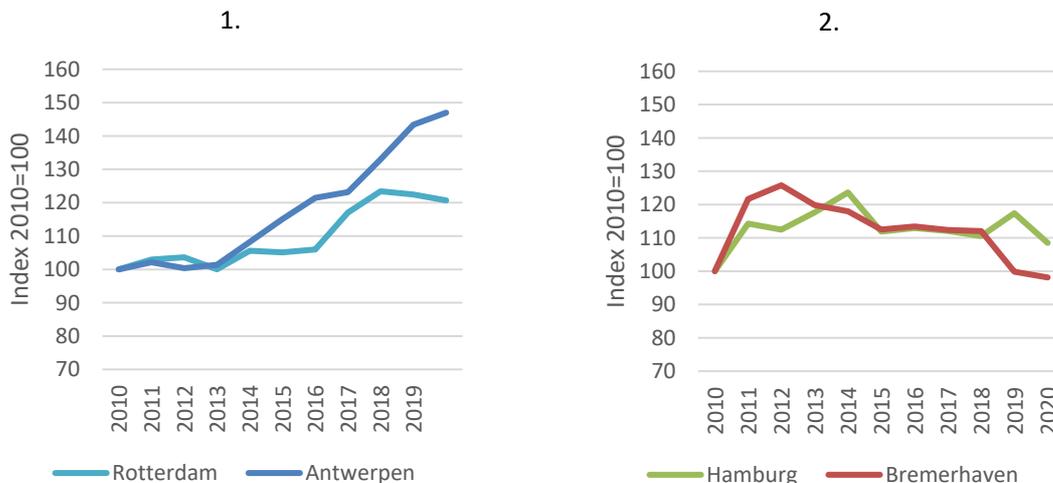
Obwohl für Hamburg und Bremerhaven im Vergleich mit den ARA-Häfen der Containerumschlag gegenüber Schüttgut, flüssigem Massengut und Ro-Ro-Ladung ein größeres Gewicht hat, konnten Antwerpen und Rotterdam stärker vom Wachstum in diesem Umschlagssegment profitieren. Rotterdam und Antwerpen befinden sich deutlich auf Wachstumskurs. Insbesondere in Antwerpen werden seit 2012 jedes Jahr mehr Güter als im Vorjahr umgeschlagen.

Getrieben ist diese Zunahme vor allem durch eine Steigerung des Containerumschlags. Hier konnte vor allem Antwerpen in den vergangenen Jahren den Umschlag deutlich steigern und

Hamburg hinter sich lassen (siehe Abbildung 4). Abbildung 4 verdeutlicht die unterschiedlichen Trends im Containerumschlag der Nordrange zwischen 2010 und 2019. Gegenüber einem Containerumschlag von 7,9 Millionen TEU im Jahr 2010 ist der Containerumschlag in Hamburg um etwa 17 Prozent angewachsen. Aber ein Wachstum des Containerumschlags von über 40 Prozent wie in Antwerpen hat Hamburg innerhalb des Jahrzehnts nicht erfahren.

In den Jahren 2010 bis 2015 schlugen sowohl Hamburg als auch Antwerpen jährlich rund 8 Millionen TEU um. Seit 2017 vergrößert sich hingegen der Abstand zwischen ihnen. Während Hamburg im Jahr 2019 rund 9,3 Millionen TEU umschlug, lag der Containerumschlag in Antwerpen bei über 11,6 Millionen TEU – rund 43 Prozent über dem Umschlagsniveau von 2010. Rotterdam hat mit 13,4 Millionen TEU Umschlag im Jahr 2019 ein noch höheres Gesamtumschlagsvolumen, verzeichnet aber geringere Wachstumsraten.⁴ Insgesamt stieg der Containerumschlag in Rotterdam zwischen 2010 und 2019 um 22,5 Prozent. In Hamburg steigerte sich der Umschlag im Jahr 2010 mit 12,4 Prozent und im Jahr 2011 mit 14,3 Prozent noch deutlich im Vergleich zum Vorjahr. In den Folgejahren setzt sich dieser Trend jedoch nicht fort und teils waren Umschlagsrückgänge zu verzeichnen, so etwa im Jahr 2015 um 9,5 Prozent (Eurostat 2020a).⁵

Abbildung 4: Entwicklung des Containerumschlags in 1. Rotterdam und Antwerpen und 2. Hamburg und Bremerhaven seit 2010^{a,b}



^aVolumen der umgeschlagenen TEU je Hafen. — ^bFür den Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven wurde kein Index berechnet, da dort erst seit September 2012 Container umgeschlagen werden.

Quelle: Eurostat (2020a), eigene Darstellung und Berechnung.

⁴ Eine Ausnahme bildet hier das Jahr 2017: Der Umschlag in Antwerpen wuchs im Vergleich zum Vorjahr nur um 1,4 Prozent, wohingegen in Rotterdam 10,4 Prozent mehr Volumen als 2016 umgeschlagen wurden.

⁵ Für die regionale Wertschöpfung ist allerdings nicht nur der reine Containerumschlag entscheidend, sondern auch die Rolle des Hafens bei der Ansiedlung von Unternehmen in der Hafenregion. Der Großstadthafen Hamburg hat eine verhältnismäßig hohe Loco-Quote – das ist der Anteil des Seehafenhinterlandverkehrs, der seinen Bestimmungsort in der Metropolregion hat und nicht in das weiter entfernte Hinterland befördert wird. Etwa 30 Prozent der hier gelöschten Ladung bleibt in der Region (ISL/IHS 2015: 27–28).

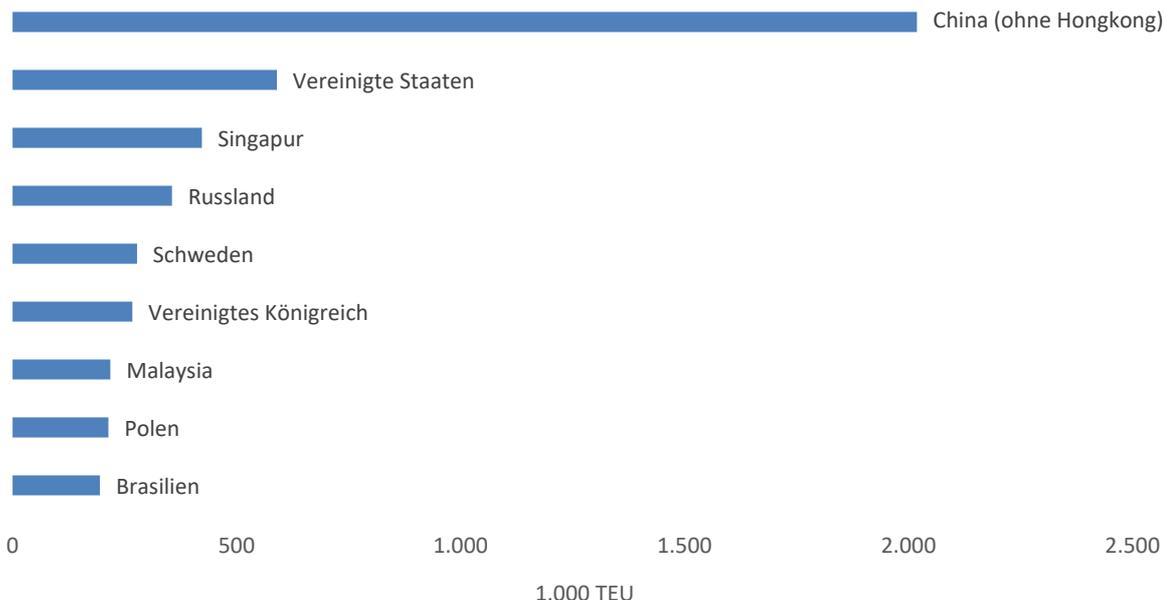
Die Divergenz der Umschlagsentwicklung in Hamburg und Bremerhaven im Jahr 2019 zeigt, wie maßgeblich die Entscheidung der Reedereien sind. Hapag-Lloyd verlegte im Jahr 2019 vier ihrer Nordamerika-Liniendienste von Bremerhaven nach Hamburg (Preuß 2019). Dies steigerte den Containerumschlag des Hamburger Hafens um 7,5 Prozent (Eurostat 2020a).

Der Containerumschlag in Wilhelmshaven ist in absoluten Zahlen mit dem der anderen Nordrange-Häfen kaum vergleichbar. Nach Inbetriebnahme des Tiefwasserhafens im Jahr 2012 lag der Containerumschlag zunächst bei 141.000 TEU im Jahr 2013 und fiel im Jahr darauf sogar um 10 Prozent auf 126.000 TEU. Im Jahr 2015 folgte ein deutlicher Anstieg auf über 610.000 TEU. Seitdem hält sich der Containerumschlag in Wilhelmshaven in etwa auf einem Niveau um die 600.000 TEU jährlich. Auch Wilhelmshaven erfuhr einen Einbruch des Containerumschlags im Jahr 2020 um rund 35 Prozent (Eurostat 2021a, 2020b, 2020c, 2020d).

Hamburg zeichnet sich innerhalb der Nordrange durch seinen großen Anteil am Asien-Geschäft aus. Die Volksrepublik China ist mit Abstand wichtigster Handelspartner für den Hamburger Hafen (Statistisches Bundesamt 2020b). Für Antwerpen, Rotterdam und Bremerhaven hingegen steht China als Partnerland erst an zweiter Stelle. Die Vereinigten Staaten sind sowohl für Antwerpen mit 11,8 Prozent als auch für Bremerhaven mit 15,3 Prozent das wichtigste Partnerland. Für Rotterdam ist das Vereinigte Königreich wichtigstes Partnerland. Ein, seit 2019 zunehmender, Anteil von 7 Prozent des Containerumschlags in Rotterdam wird mit dem Vereinigten Königreich abgewickelt. Für mehrere Nordrange-Häfen ist zudem Russland als Handelspartner von Bedeutung. Umschlag aus und nach Russland macht in Wilhelmshaven über 6 Prozent des gesamten Containerumschlags aus, in Bremerhaven sind es 5,7 Prozent und in Hamburg knapp 4 Prozent. Russland ist auch für Antwerpen (3,4 Prozent Anteil am Containerumschlag) und Rotterdam (2,9 Prozent Anteil am Containerumschlag) ein relevantes Partnerland.

Hamburg ist der zentrale europäische Anlaufpunkt für Containertransporte aus und nach China (Eurostat 2020b, 2021a). Im Jahr 2019 wurden zwischen Hamburg und China 2,5 Millionen TEU umgeschlagen – das sind mehr als 27 Prozent des gesamten Containerumschlags in Hamburg (Eurostat 2021a, eigene Berechnung). Auch im Jahr 2020 blieb China mit über 2 Millionen TEU Umschlag wichtigstes Partnerland für den Hamburger Hafen (siehe Abbildung 5). Somit hat Hamburg einen höheren China-Umschlag als Rotterdam, wo im Jahr 2019 nur 580.000 TEU, also etwa 10 Prozent des gesamten Rotterdamer Containerumschlags, aus und nach China verladen wurden (Eurostat 2021a, eigene Berechnung).

Abbildung 5:
Wichtigste Handelspartner des Hamburger Hafens nach Containerumschlag^a



^aVolumen der beförderten Container im Jahr 2020 in 1.000 TEU nach Partnerländern.

Quelle: Eurostat (2021a), eigene Darstellung und Berechnung.

3.2 DIE NORDRANGE IN DER CORONA-KRISE

Alle Häfen der Nordrange erfuhren während der Corona-Krise einen Umschlagseinbruch. Im Einzelnen unterscheiden sich aber die Auswirkungen der Krise in Hamburgs Nachbarhäfen. Tabelle 1 zeigt die Veränderung des gesamten Quartalsumschlags nach Gewicht für diese Häfen im Vergleich der Pandemiequartale zu den Vorkrisenquartalen. Schon im Jahr 2019 war der Umschlag an den Nordrange-Häfen größtenteils rückläufig gewesen. Ab dem dritten Quartal 2019 wurde beispielsweise in Rotterdam weniger umgeschlagen als zur gleichen Zeit im Vor-

Tabelle 1:
Umschlagsentwicklung in den Nordrange-Häfen 2019–2021^{a,b}

	2019-Q1	2019-Q2	2019-Q3	2019-Q4	2020-Q1	2020-Q2	2020-Q3	2020-Q4	2021-Q1	2021-Q2
Amsterdam	0,9	16,2	5,6	-3,8	-9,2	-13,9	-18,4	-14,2	-18,0	-12,8
Antwerpen	-3,0	4,0	1,3	1,4	3,2	-13,1	-3,9	0,4	3,1	-4,4
Bremerhaven	-6,6	-2,1	-8,5	-10,8	-0,4	-10,0	-4,6	7,3	2,2	-6,2
Hamburg	6,4	0,0	1,2	-8,7	-7,7	-15,7	-7,9	4,9	-7,7	-9,7
Le Havre	0,0	3,7	-11,4	-19,8	-20,4	-34,7	-19,6	-4,9	-5,4	-5,7
Rotterdam	3,9	2,1	-2,7	-4,9	-8,7	-8,6	-9,2	-1,0	-2,9	4,0
Wilhelmshaven	-5,4	22,3	16,7	-16,1	-1,7	-11,4	0,8	-2,3	0,6	-7,5

^aVeränderung der umgeschlagenen Tonnen im Vergleich zum Vorjahresquartal in Prozent; für das erste Quartal 2021 wurde der Vergleich zu ersten Quartal 2019 berechnet. — ^bNegative Werte rot gefärbt, positive grün. Farbintensität nach Höhe des absoluten Werts.

Quelle: Eurostat (2021b), eigene Darstellung und Berechnung.

jahr. Nach dem Beginn der Corona-Krise erfuhren alle Häfen im zweiten Quartal 2020 deutliche Umschlagsrückgänge. Für den Hamburger Hafen zeigen sich die Auswirkungen der Corona-Krise in diesem Quartal am deutlichsten. Der Umschlag lag 15,7 Prozent unter dem Umschlag des zweiten Quartals 2019. Am Hamburger Hafen war der Rückgang des Umschlags vergleichsweise früh zu spüren. Rotterdam und Antwerpen verzeichneten erreichen das Umschlagstief erst im dritten Quartal 2020.

Insgesamt verzeichnete der Hafen Amsterdam mit –13,9 Prozent den stärksten Umschlagsrückgang gegenüber dem Vorjahr. In Hamburg wurden 6,8 Prozent weniger Güter umgeschlagen – ein Rückgang von fast 8 Millionen Tonnen. In Rotterdam fiel der Rückgang mit 6,9 Prozent ähnlich aus, absolut macht dies beim Rotterdamer Umschlag allerdings etwa 30 Millionen Tonnen aus. Antwerpen kam unter den Nordrange-Häfen mit nur 3,6 Prozent Umschlagsrückgang besonders gut durch die Krise. Auch in Bremerhaven waren die Umschlagsreinbrüche verhältnismäßig gering, allerdings waren dort – anders als in Antwerpen – bereits in den vorangegangenen Jahren Umschlagsrückgänge zu beobachten. Antwerpen verzeichnete im Jahr 2020 Umschläge deutlich über dem mittleren Umschlag des vorangegangenen Jahrzehnts und unterschritt dieses Niveau selbst während der Corona-Krise nicht.

4 DER HAMBURGER HAFEN POST CORONA

Das Herz der Hansestadt – der Hafen – pulsiert auch nach der Corona-Krise. Die Umschläge erholten sich im ersten Quartal des Jahres 2021 vom Corona-Tief. Der China-Umschlag hat mit knapp 640.000 TEU im ersten Quartal 2021 in etwa das Niveau von 2019 erreicht. Aber auch ohne die Krise wäre der Umschlag am Hamburger Hafen wohl weit hinter den Zielsetzungen aus dem Jahr 2012 zurückgeblieben. Der damals veröffentlichte Hafententwicklungsplan sah Wachstum und Kapazitätsausbau als zentrale Zukunftsaufgaben für den Hamburger Hafen an (FHH & HPA 2012). Eine Prognose sagte „moderat-optimistisch“ einen Containerumschlag von 17 Millionen TEU und rund 219 Millionen Tonnen Gesamtumschlag nach Bruttogewicht am Hamburger Hafen im Jahr 2020 voraus (FHH & HPA 2012: 21). Tatsächlich wurden im Jahr 2020 etwa 8,5 Millionen TEU in Hamburg verladen und insgesamt etwa 109 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen. Auch im Vorkrisenjahr 2019 mit einem Umschlag von 9,2 Millionen TEU, beziehungsweise 117 Millionen Tonnen, lag dieses Ziel noch in weiter Ferne. Anders als die ARA-Häfen konnte Hamburg nicht von der Expansion des Welthandels nach dem Ende der globalen Wirtschafts- und Finanzkrise profitieren. Der temporäre Rückgang des Umschlags im Zuge der Corona-Krise erscheint vor diesem Hintergrund als ein eher nachrangiges Problem des Hamburger Hafens.

Eine aktuelle Prognose sagt für das Jahr 2035 einen Containerumschlag von 13,1 Millionen TEU voraus (CPL et al. 2020). Dieser Vorhersage liegt eine Fortschreibung der 5-Jahres-Prognose des Internationalen Währungsfonds zum zukünftigen Wirtschaftswachstum zugrunde. Anhand der Wachstumsprognosen wird geschätzt, wie sich künftige Handelsbeziehungen entwickeln und welche Auswirkungen diese auf den Güterumschlag in führenden Häfen haben

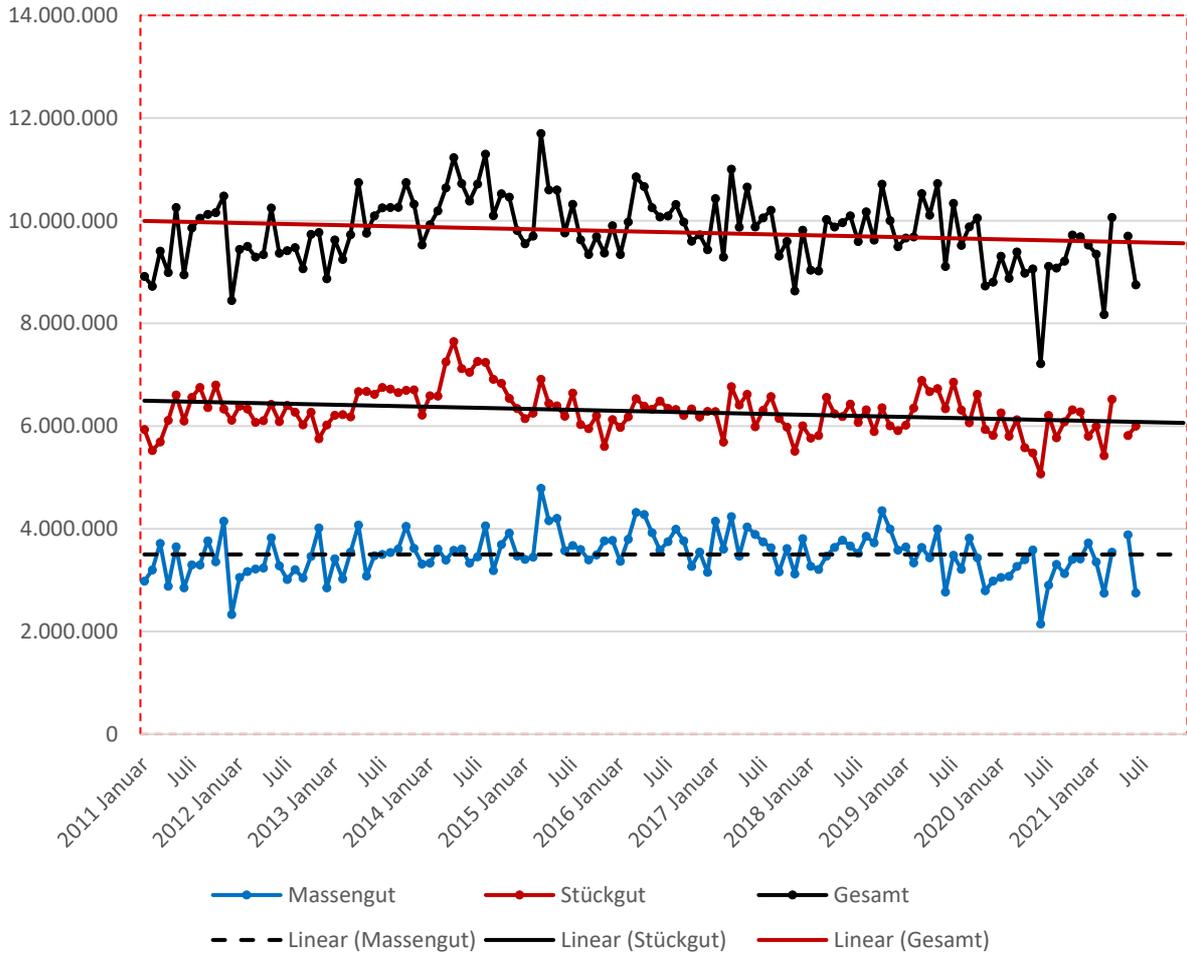
werden. Für Hamburg ergibt sich eine durchschnittliche jährliche Wachstumsrate des Containerumschlags von 2,2 Prozent. Allerdings bleibt eine solche Schätzung mit erheblichen Unsicherheiten behaftet. Die Prognose setzt voraus, dass die relative Bedeutung der Route über Hamburg konstant bleibt und sich aus den (Prä-Corona-) Wachstumsaussichten für 2024 die Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts einzelner Länder plausibel bis 2035 vorhersagen lässt.

Insbesondere in dem für Hamburg bedeutenden Verkehr zwischen Europa und Asien zeichnen sich Routenverschiebungen ab. Der chinesische Staat investiert im Rahmen der „Belt-and Road-Initiative“ gezielt in ein Infrastrukturnetzwerk. Inzwischen sind an den Endpunkten der „maritimen Seidenstraße“, etwa in Valencia, Marseille und Genua, mehrere Hafenterminals im Besitz chinesischer Firmen. Das Aufstreben dieser Mittelmeerhäfen könnte eine wachsende Konkurrenz für die Nordrange-Häfen bedeuten. Prominentes Beispiel ist hier der Hafen Piräus bei Athen. Der Hafen, der seit 2016 mehrheitlich der chinesischen, staatlich kontrollierten Reederei COSCO gehört, wächst rasant. Im Jahr 2010 wurden in Piräus 850.000 TEU umgeschlagen, im Jahr 2019 waren es über 5,6 Millionen TEU. Piräus ist damit nun der viertgrößte Containerhafen Europas nach den drei großen Nordrange-Häfen Rotterdam, Antwerpen und Hamburg. Für Schiffe, die den Suez-Kanal passiert haben, ist Piräus der nächstgelegene europäische Hafen. Um die Nordrange-Häfen zu erreichen, müssen Schiffe die Straße von Gibraltar passieren und noch etliche weitere Seemeilen hinter sich bringen. Würde Piräus an den Hinterlandverkehr ausreichend angebunden, könnten Zielorte in Mitteleuropa, etwa in Ungarn oder Österreich, in Zukunft von hier aus besser als über die Nordrange zu erreichen sein (Zacharakis 2018).

Die strukturellen Herausforderungen für den Hamburger Hafen dürften mittelfristig eine weitaus größere Rolle spielen, als der kurzfristige Einbruch des Umschlags während der Corona-Krise. Der für das Jahr 2022 angekündigte Hafenentwicklungsplan (DVZ 2021) sollte daher vornehmlich diese mittelfristigen Probleme in den Blick nehmen und die Corona-bedingten Einbußen eher als kurzfristige Verstärkung eines längerfristigen Trends werten.

APPENDIX

Abbildung A1:
Monatlicher Seegüterumschlag (Gewicht) in Hamburg und Trend nach Ladungsart



Quelle: Statistisches Bundesamt (2021), eigene Darstellung und Berechnung.

LITERATUR

- CPL Competence in Ports and Logistics GmbH, Ramboll Deutschland GmbH & Economic Trends Research GbR (2020). Umschlagspotenzialprognose Hamburger Hafen 2035. Studie im Auftrag der Hamburg Port Authority. Via Internet am 22.06.21, <https://economic-trends-research.de/2020/12/29/umschlagpotenzialprognose-hamburger-hafen-2035-2/>.
- Deutsche Verkehrs-Zeitung (DVZ) (2021). Hafententwicklungsplan für Hamburg kommt nicht vor Mitte 2022. 22. September 2021, Via Internet am 13.10.21, <https://www.dvz.de/rubriken/see/detail/news/hafententwicklungsplan-fuer-hamburg-kommt-nicht-vor-mitte-2022.html>
- Eurostat (Das Statistische Amt der Europäischen Union) (2020a). Seeverkehrsstatistik. 20 wichtigste Häfen – Volumen der umgeschlagenen Container (in TEUs) je Hafen, nach Ladungsstatus (Haupthäfen). Online Datencode: AR_MG_AM_PVH. Via Internet am 20.09.21, https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/mar_mg_am_pvh/default/table?lang=de
- Eurostat (Das Statistische Amt der Europäischen Union) (2020b). Seeverkehrsstatistik. Volumen der beförderten Container nach/aus Haupthäfen – vierteljährliche Daten (2017–2018). Online Datencode: MAR_GO_QM_C2018. Via Internet am 05.10.21, https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/MAR_GO_QM_C2018__custom_1365726/default/table?lang=de
- Eurostat (Das Statistische Amt der Europäischen Union) (2020c). Seeverkehrsstatistik. Volumen der beförderten Container nach/aus Haupthäfen – vierteljährliche Daten (2015–2016). Online Datencode: MAR_GO_QM_C2016. Via Internet am 05.10.21, https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/MAR_GO_QM_C2016__custom_1647674/default/table?lang=de
- Eurostat (Das Statistische Amt der Europäischen Union) (2020d). Seeverkehrsstatistik. Volumen der beförderten Container nach/aus Haupthäfen – vierteljährliche Daten (2013–2014). Online Datencode: MAR_GO_QM_C2014. Via Internet am 05.10.21, https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/MAR_GO_QM_C2014__custom_1647682/default/table?lang=de
- Eurostat (Das Statistische Amt der Europäischen Union) (2021a). Seeverkehrsstatistik. Volumen der beförderten Container nach/aus Haupthäfen – vierteljährliche Daten (2019–2020). Online Datencode: MAR_GO_QM_C2020. Via Internet am 05.10.21, https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/mar_go_qm_c2020/default/table?lang=de
- Eurostat (Das Statistische Amt der Europäischen Union) (2021b). Bruttogewicht umgeschlagener Güter in den Haupthäfen, nach Richtung und Ladungsart – vierteljährliche Daten. Online Datencode: MAR_GO_QMC__custom_1209198. Via Internet am 15.10.21, https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/mar_go_qmc/default/table?lang=de
- Eurostat (Das Statistische Amt der Europäischen Union) (2021c). Extra-EU Handel seit 2000 nach Verkehrszweigen, nach HS2-4-6. Online Datencode. DS-1262527. Via Internet am 18.10.21, <https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=DS-645593&lang=en>
- Freie und Hansestadt Hamburg – Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (FHH) und Hamburg Port Authority (HPA) (2012). Hamburg hält Kurs. Der Hafententwicklungsplan bis 2025. Via Internet am 13.10.21, https://www.hamburg-port-authority.de/fileadmin/user_upload/HEP_2025_Summary_g.pdf.
- Hein, C. und D. Schubert (2021). Resilience and Path Dependence: A Comparative Study of the Port Cities of London, Hamburg, and Philadelphia. *Journal of Urban History*, 47(2): 389–419.
- ISL (Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik) / IHS (IHS Global GmbH) (2015). Prognose des Umschlagspotenzials und des Model Splits des Hamburger Hafens für die Jahre 2020, 2025 und 2030. Band 1: Umschlagspotenzialprognose. Studie im Auftrag der Hamburg Port Authority. Via Internet am 27.01.2022, https://www.hamburg-port-authority.de/fileadmin/user_upload/Endbericht_Potenzialprognose_Mai2015_5.pdf
- ISL (Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik) (2021). Volkswirtschaftliche Bedeutung des Hamburger Hafens. Untersuchung der regional- und gesamtwirtschaftlichen Bedeutung des Hamburger Hafens. Endbericht. Via Internet am 13.10.21, https://www.hamburg-port-authority.de/fileadmin/user_upload/BeschaeftigungsstudieHafenHamburg2019_Endbericht_final.pdf
- Kiel Datenmonitor Corona-Krise (2021). Das Frachtvolumen im Roten Meer. Summierte Kapazität der Containerschiffe, die sich täglich im Roten Meer und im Suezkanal befinden. Via Internet am 19.10.21, <https://www.ifw-kiel.de/de/themendossiers/die-corona-krise/datenmonitor-corona-krise/>
- Merk, O. und M. Hesse (2012). The Competitiveness of Global Port-Cities: the Case of Hamburg, OECD Regional Development Working Papers, 2012/06, OECD Publishing. Via Internet am 13.10.21, <http://dx.doi.org/10.1787/5k97g3hm1gvk-en>

- Preuß, O. (2019). Hamburgs Hafen rückt enger an die USA heran. Welt online am 15.08.19. Via Internet am 04.10.21, <https://www.welt.de/regionales/hamburg/article198611487/Hamburger-Hafen-Neue-Linien-nach-Nordamerika.html>
- Statistisches Bundesamt (2020a). Seeverkehrsstatistik. Schiffsankünfte: Bundesländer mit Seehäfen, Jahre, Schiffsart, Bruttoreaumzahlklasse. 46331-0024. Via Internet am 15.10.21, <https://www-genesis.destatis.de/genesis//online?operation=table&code=46331-0024&bypass=true&levelindex=0&levelid=1634291422500#abreadcrumb>
- Statistisches Bundesamt (2020b). Seeverkehrsstatistik. Empfang und Versand von Gütern bzw. Ladeeinheiten: Deutschland, Jahre, Partnerländer, Umschlagsstärkste Seehäfen. 46331-0012. Via Internet am 15.10.21, <https://www-genesis.destatis.de/genesis//online?operation=table&code=46331-0024&bypass=true&levelindex=0&levelid=1634291422500#abreadcrumb>
- Statistisches Bundesamt (2021). Seeverkehrsstatistik (46331-0007). Binnen- und Seeschifffahrt. Via Internet am 08.11.21, <https://www-genesis.destatis.de/genesis/online?operation=statistic&levelindex=0&levelid=1635926639417&code=46331#abreadcrumb>
- WTO (Welthandelsorganisation) (2021). Merchandise Export [Import] Volume Indices, seasonally adjusted – quarterly (2005: Q1 = 100). Via Internet am 20.10.21, <https://timeseries.wto.org/>
- Zacharakis, Z. (2018). Chinas Anker in Europa. ZEIT Online am 8. Mai 2018. Via Internet am 27.10.21, <https://www.zeit.de/wirtschaft/2018-04/neue-seidenstrasse-china-griechenland-europa-containerhafen-piraeus>

IMPRESSUM

DR. KLAUS SCHRADER
Leiter Bereich Schwerpunktanalysen
Head of Area Special Topics

> klaus.schrader@ifw-kiel.de

Herausgeber:

Kiel Institut für Weltwirtschaft – Leibniz Zentrum
zur Erforschung globaler ökonomischer
Herausforderungen
Kiellinie 66, 24105 Kiel, Germany
Telefon +49 431 8814-1
Email info@ifw-kiel.de

Schriftleitung:

Dr. Klaus Schrader

Redaktionsteam:

Kerstin Stark, Britta Thun,
Korinna Werner-Schwarz

Das Kiel Institut für Weltwirtschaft ist eine
rechtlich selbständige Stiftung des öffentlichen
Rechts des Landes Schleswig-Holstein

Umsatzsteuer ID:

DE 251899169

**Das Institut wird vertreten durch den
Vorstand:**

Prof. Holger Görg, Ph.D, Präsident,
Prof. Dr. Stefan Kooths, Vizepräsident:
Geschäftsführende Wissenschaftliche
Direktoren (interim)
Birgit Austen-Bosy: Geschäftsführende
Administrative Direktorin

Bilder/Fotos:

Cover: © Michael Knüfer - Fotolia.com

Zuständige Aufsichtsbehörde:

Ministerium für Bildung, Wissenschaft und
Kultur des Landes Schleswig-Holstein



© 2022 Kiel Institut für Weltwirtschaft.
Alle Rechte reserviert.

<https://www.ifw-kiel.de/de/publikationen/kiel-policy-briefs/>