

Fortschreibung der Bedarfsbegründung für das Projekt Westerweiterung des CTH

Die Bedarfsbegründung für das Projekt Westerweiterung des CTH, die Teil der Unterlagen des Antrags auf Planfeststellung ist, wurde 2009 erstellt. Hinsichtlich der grundsätzlichen inhaltlichen Aussagen gibt es keine Änderung. Aufgrund der wirtschaftlichen Entwicklung in der Zwischenzeit bieten sich jedoch eine Aktualisierung sowie eine Vertiefung der Kernaussagen an, die hiermit vorgelegt werden.

1. Aktualisierung der Wirtschaftsdaten und der Umschlagsprognose

Die globale Finanz- und Wirtschaftskrise in den Jahren 2008/2009 hat auch Auswirkungen auf den Containerumschlag gehabt. Deswegen musste die 2009 getroffene Umschlagsprognose angepasst werden. Mittlerweile hat sich der Welthandel merklich erholt und damit auch der Güterumschlag in den Seehäfen. Der Containerumschlag im Hamburger Hafen nahm in den auf die Krise folgenden Jahren 2010 und 2011 kräftig auf 7,9 Mio. bzw. 9,0 Mio. TEU zu. Im Jahr 2012 wurde diese Wachstumsphase im Wesentlichen als Folge der Abschwächung des Außenhandels der EU mit den Ländern im Fernen Osten insbesondere China gedämpft. Der Hamburger Hafen schlug im Jahr 2012 8,7 Mio. TEU um. Im Jahr 2013 stieg der Containerumschlag, insbesondere durch Marktanteilsgewinne im Transshipmentverkehr auf 9,3 Mio. TEU. Der Hamburger Hafen verzeichnete 2013 im Vergleich mit den Wettbewerbern Rotterdam, Antwerpen und Bremerhaven die höchste Wachstumsrate (+5%). In den ersten drei Quartalen des Jahres 2014 fiel der Containerumschlag + 6,4 % höher aus als im Vergleichszeitraum des Vorjahres.

Mit der Entwicklung von Welthandel bzw. Weltwirtschaft werden die Grenzen des Güterverkehrswachstums in den Seehäfen abgesteckt. Im Zeitraum 1995 – 2002 betrug das reale Weltwirtschaftswachstum durchschnittlich 3,4 % und im Zeitraum 2003 – 2010 3,9%.¹ Während der Internationale Währungsfond (IWF) für die Zeit ab Ende 2013 eine allmähliche Zunahme der Weltwirtschaftsleistung vorhersagt, wird im Verlauf der Jahre

¹ IMF, World economic outlook. 4/2013 S. 176

2015 – 2018 sogar mit einer deutlichen Belebung der weltwirtschaftlichen Aktivität gerechnet. Das Welthandelsvolumen wird demnach in diesem Zeitraum um 6,3% p. a. wachsen². Die im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums erstellte Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr (Mittelfristprognose Winter 2012/2013) erwartet vor dem Hintergrund der prognostizierten weltwirtschaftlichen Rahmendaten in den Jahren 2014-2016 auch eine erhebliche Beschleunigung des deutschen Außenhandels. Das Wachstum im Containerverkehr über die deutschen Seehäfen wird dann wieder deutlich höher ausfallen als 2013. Mittelfristig wird ein jährlicher Zuwachs von rd. 4 %³ für wahrscheinlich gehalten.

In der langfristigen Perspektive geht das renommierte Wirtschaftsprognoseinstitut IHS Global Insight in seinen Schätzungen zum Containerverkehr über See von einem langfristig stabilen Wachstumstrend der Weltwirtschaft (Globales BIP) von 3,5 % aus. Das Institut schätzt das langfristige Wachstum auf den Ost-West-Routen des weltweiten Containerverkehrs für den Zeitraum 2015-2025 auf knapp über 5 % p.a..⁴ Das Wachstum im Seecontainerverkehr läge damit zwar unter dem Niveau der Zeit vor der Finanz- und Wirtschaftskrise von 2008/2009, die auch von Sonderfaktoren wie der „Containerisierung“ geprägt war, hätte aber langfristig gleichwohl beträchtliche Mengensteigerungen im Containerumschlag zur Folge, auf die sich die Seehäfen mit ihren Bedarfsplanungen einrichten müssen.

Wirtschaftsprognosen sind selbstverständlich nicht frei von Unsicherheiten. So wird z. B. die weiterhin schwache Verfassung des weltweiten Bankensystems sowie die stets präsente Möglichkeit einer Ölpreisspitze oder die Volatilität der Finanzmärkte zumindest mittelfristig als Gefahr für die Verstetigung eines Wirtschaftswachstums gesehen. Eine vorausschauende Hafenkapazitätsplanung kann sich aber nicht auf Unwägbarkeiten stützen. Sie muss auf Basis langfristiger Wachstumsszenarien für optimale infrastrukturelle Rahmenbedingungen für die maritime Wirtschaft sorgen und erforderliche Ausbaumaßnahmen in Anbetracht langwieriger Planungs- und Bauzeiten weit im Voraus einleiten. Vor diesem

² Ebenda S. 176

³ Intraplan Consult GmbH, Ralf Ratzenberger im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung „Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr“ München / Köln, Februar 2013 (Mittelfristprognose Winter 2012/2013), Seite 58

⁴ IHS Global Insight, Trade and Transportation: Report. 08/2013

Hintergrund lässt die Antragstellerin die langfristigen Entwicklungsaussichten regelmäßig durch qualifizierte Prognoseinstitute abschätzen.

Die von der Hamburg Port Authority in Auftrag gegebene und vom Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) und IHS Global Insight durchgeführte Neujustierung des Prognosekorridors Umschlagpotential des Hamburger Hafens aus dem Jahr 2013 zeigt das Umschlagpotential im Containerverkehr des Hamburger Hafens auf. Dabei wurden Ergebnisse für Szenarien aus einer Kombination von Wettbewerbsszenarien (Risiko, Basis, Potential, Chancen) mit unterschiedlichen Einflussgrößen und drei voneinander abweichenden Außenhandelsprognosen (pessimistisch, neutral, optimistisch) errechnet und anschließend ihre Eintrittswahrscheinlichkeit bewertet. Daraus ergibt sich ein Korridor von Prognoseszenarien mit höherer Wahrscheinlichkeit von⁵ 13,6 bis 19,3 Mio. TEU im Jahr 2025 und von 15,4 bis 25,2 Mio. TEU im Jahr 2030⁶. In dem Szenario aus Wettbewerbsfaktoren und Außenhandelsprognosen, dem die höchste Eintrittswahrscheinlichkeit zugeordnet wird, werden bis zum Jahr 2025 15,4 bzw. bis zum Jahr 2030 18,6 Mio. TEU erreicht. Dabei wird deutlich, dass dauerhaft Zuwächse im Containerumschlag zu erwarten sind.

Die aktuellen Prognosen zeigen also, dass sich die Erreichung der Umschlagspotentiale gegenüber den Annahmen aus 2009 etwas verzögern werden, dass sich an der Erwartung eines hohen Umschlagpotentials für den Hamburger Hafen selbst auf mittel- bis langfristige Sicht jedoch nichts verändert hat.

2. Notwendigkeit des Ausbaus der Umschlagkapazitäten im Hafen

Ziel der Wirtschaftspolitik der Freien und Hansestadt Hamburg ist es, das prognostizierte Umschlagpotential tatsächlich an den Standort Hamburger Hafen zu binden. Dazu ist das verlässliche Bereithalten der benötigten Kapazitäten und der infrastrukturellen Voraussetzungen unerlässlich. Um das Wachstumspotenzial und die damit verbundenen po-

⁵ Es wurden durch das ISL insgesamt 3072 Szenariokombinationen gerechnet und dann die obersten und die untersten zehn Prozent der Szenarien (gewichtet mit Eintrittswahrscheinlichkeiten) als mit geringer Wahrscheinlichkeit nicht in den empfohlenen Prognosekorridor übernommen.

⁶ Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL): „Containerumschlagpotential Hafen Hamburg“, Bremen, Dezember 2013, S. 1, Abb. 1

sitiven Effekte für den Standort ausschöpfen zu können, müssen die Umschlagkapazitäten an den prognostizierten Umschlagspotenzialen ausgerichtet werden. Daher ist eine regelmäßige Überprüfung sowie ein Abgleich dieser grundlegenden hafenstrategischen Parameter erforderlich.

Die HPA geht von einer Containerumschlagkapazität im Hamburger Hafen von derzeit circa 14 Millionen TEU aus. Dieser Wert ergibt sich bei einer überschlägigen Betrachtung und einer jahresdurchschnittlichen Kaiproduktivität von 2.000 TEU pro laufendem Meter Kaimauer. Die tatsächlichen Kapazitäten sind von einer Vielzahl von Faktoren wie beispielsweise Geländezuschnitt, Umschlaggerät, Terminalorganisation und Flottenstruktur abhängig.

Diese gegenwärtig im Hafen vorhandenen Umschlagkapazitäten reichen nicht aus, um die Marktpotenziale des derzeitigen Referenzszenarios (siehe ISL 2013) ausnutzen zu können und die langfristig prognostizierten Zuwächse im Containerverkehr zu ermöglichen. Im Sinne einer vorrausschauenden und langfristig orientierten Hafenentwicklungsplanung ist es darüber hinaus auch notwendig, das optimistische Szenario des Prognosekorridors bedarfsgerecht zu berücksichtigen.

Gemäß der Neujustierung der Containerumschlagspotenzialprognose (ISL 2013) liegt der Prognosekorridor unter Ausschluss von Szenarien mit geringerer Eintrittswahrscheinlichkeit für das Jahr 2025 bei 13,6 bis 19,3 Mio. TEU und für 2030 zwischen auf 15,4 bis 25,2 Mio. TEU. Zur Realisierung dieses möglichen Wachstumspotenzials sind aufgrund ihrer langen Vorlaufzeiten schon heute Investitions- und Planungsentscheidungen zu treffen.

Für den optimistischen Prognosepfad (19,3 Millionen TEU im Jahr 2025) würde die Inbetriebnahme zusätzlicher Umschlagkapazität etwa ab dem Jahr 2020 benötigt, da in diesem Szenario erwartet werden kann, dass dann mehr als 14 Mio. TEU im Hamburger Hafen umgeschlagen werden. Unter Berücksichtigung des mit höherer Eintrittswahrscheinlichkeit (15,4 Mio. TEU im Jahr 2025) bewerteten Szenarios (s.o.) könnte der zusätzliche Bedarf etwa ab 2023 erforderlich sein, da in diesem Szenario erwartet werden kann, dass dann mehr als 14 Mio. TEU im Hamburger Hafen umgeschlagen werden.

Darüber hinaus ist die Gesamtcontainerumschlagkapazität im Hamburger Hafen bedarfsgerecht auch nach der Maßnahme Westerweiterung weiter zu entwickeln. Perspektivisch verfolgen die HPA das Ziel folgendes Mengengerüst zu erreichen.

Für die bedarfsgerechte Bereitstellung von Umschlagkapazitäten sind Ausbau- und Anpassungsmaßnahmen auch an den anderen drei im Hafen vorhandenen Containerterminalanlagen erforderlich und vorgesehen. Auf Basis derzeitiger Erkenntnisse und Überlegungen sind folgende Leistungswerte erreichbar:

- Container Terminal Altenwerder (CTA) (bis zu) 4,0 Mio. TEU/a
- Container Terminal Burchardkai (CTB) (bis zu) 6,0 Mio. TEU/a
- Container Terminal Tollerort (CTT) (bis zu) 4,0 Mio. TEU/a. Die Kapazität dieser Anlage beträgt derzeit rd. 2,0 Mio. TEU/a. Langfristig ist die Erweiterung des Terminals nach Süden denkbar. Aufgrund langfristiger vertraglicher Bindungen mit den heutigen Nutzern und der nur mit enormem infrastrukturellem Aufwand herzustellenden nautischen Erreichbarkeit, wird dies erst langfristig und damit nach der Westerweiterung möglich sein.
- Mit Fertigstellung der Westerweiterung des CTH wird eine Kapazitätssteigerung um rund 2 Mio. TEU/a erreicht werden können, so dass sich die Kapazität des Container Terminal Hamburg (CTH) von derzeit 4,0 Mio. TEU/a auf 6,0 Mio. TEU/a erhöhen wird.

Nach Abschluss aller Maßnahmen ergibt sich damit für den Gesamthafen eine Umschlagkapazität von rd. 20 Mio. TEU/a (siehe Hafenentwicklungsplan 2012, S. 22/23).

Vor diesem Hintergrund und der vom Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) und IHS Global Insight durchgeführte Prognose des Umschlagpotentials des Hamburger Hafens aus dem Jahr 2013 sind alle genannten Ausbauprojekte notwendig, um die prognostizierten Mengenpotenziale mittelfristig bis langfristig abfertigen zu können.

3. Notwendigkeit des Ausbaus des CTH

Der Bedarf für die Westerweiterung begründet sich dabei nicht nur aus der Steigerung des für den Gesamthafen zu erwartenden Containeraufkommens, sondern auch aus der besonderen Lage und Situation des CTH. Seine innerstädtische Lage ist für die Entwicklung des Hafens das prägende Merkmal. In einem Stadtstaat im Binnenland kann sich der Hafen nicht wie z. B. in Singapur oder Hongkong zum offenen Meer hin ausdehnen. Eine Hafenerweiterung durch Flächenaufspülung in der Nordsee wie in Rotterdam, die eine Flächenpreisgabe innerstädtischer Hafenbereiche kompensieren würde, ist in Hamburg nicht möglich. Flächen mit Zugang zum seeschifftiefen Wasser sind zudem nur in begrenztem

Umfang vorhanden. Die Ressource Fläche ist unter diesen Bedingungen ein besonders knappes Gut. Der Hafen leitet daraus das Konzept eines nachhaltigen Flächenmanagements ab. Auf einem Gebiet von rd. 71 km² - knapp ein Zehntel des Stadtstaates - erneuert sich der Hafen innerhalb der bestehenden Grenzen als „Hafenerweiterung nach Innen“ durch Restrukturierung und Verdichtung. Während sich die Nutzfläche des Hafens seit 1980 um 8 % verringert hat, hat sich der Güterumschlag im selben Zeitraum mehr als verdoppelt. Der Hafen leistet auf diese Weise seinen Beitrag zur Erhöhung der Flächenproduktivität in einem hochverdichteten urbanen Raum und damit zur Drosselung des Flächenverbrauchs in der Freien und Hansestadt Hamburg.

Für eine derartige Umstrukturierung „Hafenerweiterung nach innen“ zur Schaffung zusätzlicher Umschlagskapazitäten bieten sich insbesondere die bestehenden Containerterminals an, die schon über eine - auch für Großschiffe neuester Generation - geeignete seeschifftiefe wasserseitige Erreichbarkeit verfügen. Darüber hinaus müssen adäquate Erweiterungsflächen für den Terminalbetrieb und die Containerlagerung sowie die möglichst optimale Anbindung dieser an bestehende Transportinfrastruktur vorhanden sein, um angelandete Container möglichst bald abtransportieren zu können und zu verladende Container möglichst passgenau anzuliefern, um die Stehzeiten der Container möglichst kurz zu halten.

Dies ist genau die Ausgangslage für den Ausbau des bereits bestehenden Terminal CTH in Waltershof: Das Ausbauprojekt grenzt direkt an eine effektive öffentliche Infrastruktur, an die es mit vergleichsweise geringem Aufwand angeschlossen werden kann. Das Areal verfügt durch zwei Bahnhöfe bereits über exzellente Anbindungen ins Hinterland. Darüber hinaus sind die Terminals über die BAB 7 straßenseitig nahezu unmittelbar an das Autobahnnetz angebunden. Die geographische Nähe zu den drei Terminals CTH, CTB und CTA sowie zu den großen Distributionszentren in Altenwerder und an der Dradenau bietet ebenfalls Vorteile, da die Fahrtstrecke für Umfuhren von Containern gering ist. Darüber hinaus ergeben sich verkehrstechnische Vorteile aus der Größe des Terminals. So sind mit zunehmenden Containervolumina aufgrund des größeren Konsolidierungspotentials eine bessere Auslastung von Zügen im Hinterland sowie eine bessere Abfertigung von Feederdiensten auf der Wasserseite möglich. Dadurch lassen sich die ökonomisch und ökologisch unvorteilhaften Transporte mit geringer Auslastung reduzieren.

Ferner bietet die Lage des CTH in Waltershof am Eingang des Hamburger Hafens die optimale nautische Erreichbarkeit für Schiffe aller Größenklassen, die den Hamburger Hafen ansteuern können. Die kurze Manövrierzeit beim Ein- und Auslaufen im Hafengebiet ermöglicht eine längere Umschlagzeit am Terminal und optimiert zugleich die Ausnutzung des Tidefensters. Schiffe können in diesem Hafenteil zudem frei von Höhenrestriktionen durch Brücken operieren.

Der Hamburger Hafen bietet aufgrund seiner geographischen Lage tief im Landesinneren Bedingungen, die den Einsatz des umweltfreundlichen Verkehrsträgers Seeschiff unterstützen. Durch die Nähe zum Nord-Ostsee-Kanal und die dadurch möglichen Feederverkehre in die Ostsee wird dies noch verstärkt. Unter Nachhaltigkeitsaspekten (CO₂ pro Tonnenkilometer) sind der Seeschiffs- und im Hinterland der Bahn- und Binnenschiffs-transport dem LKW-Verkehr deutlich überlegen. Der Hamburger Hafen ist in dieser Hinsicht mit seiner hervorragenden Hinterlandanbindung über die Bahn führend. Aufgrund des Verkehrsträgeranteils der Bahn (ca. 25 % des Containerumschlags im Hamburger Hafen) und Feedertransshipments (über 40 % des Containerumschlags im Hamburger Hafen) hat der Ausbau des CTH ökologische Vorteile in der Transportkette.

Die günstige Umweltbilanz wird besonders deutlich, wenn die Kohlendioxidemissionen der Verkehrsträger verglichen werden. Während ein Containerschiff mit mehr als 8.000 TEU Tragfähigkeit nur 13 g pro Tonnenkilometer emittiert, sind es abhängig von Auslastung und Geschwindigkeit bei einem LKW 81 bis 136 Gramm und bei der Bahn 28 Gramm CO₂ pro Tonnenkilometer.⁷ Die Reederei Maersk gibt die Kohlendioxidemissionen der Schiffe der neusten Generation mit 18.000 TEU Tragfähigkeit mit nur noch 3 g⁸ an.

Das CTH unterstützt seine Umweltbilanz in dem es bis zu 80 % der für den Umschlag eingesetzten Energie über eine eigene Windenergieanlage und Photovoltaikanlagen produziert.

⁷Department for Environment Food & Rural Affairs <http://www.ukconversionfactorscarbonsmart.co.uk/> Tabelle Freightng Goods 17.07.14

⁸ Maersk Line <http://www.worldslargestship.com/the-ship/#page/environment> 17.07.14

4. Bedarf an Großschiffsliegeplätzen und limitierender Faktor Kailänge am EU-ROGATE Container Terminal Hamburg

Seit 2009 haben sich die Schiffsgrößen so rasant entwickelt, dass sich für den CTH ein zusätzlicher Bedarf an Großschiffsliegeplätzen und Kailänge ergeben hat, der mit dem beantragten Vorhaben gedeckt werden kann.

Ab Ende 2007 kamen die ersten Containerschiffe mit mehr als 10.000 TEU Stellplatzkapazität in Fahrt. Diese sogenannten Ultra Large Container Ships (ULCS) sind mit über 100.000 BRZ⁹ vermessen, 330 – 400 m lang und werden vor allem im Fahrtgebiet Asien-Nordeuropa eingesetzt. Im Jahr 2013 kamen die ersten Einheiten einer Serie von 18.000-TEU Containerschiffen und einer Länge von 400 m der Reederei Maersk in Fahrt. Insgesamt wird sich die Weltflotte in der ULCS-Klasse unter Einbeziehung der heute bekannten Neubaufträge bis Ende des Jahres 2017 auf 377 Schiffe erhöhen¹⁰. Da Hamburg neben Rotterdam der größte europäische Umschlagplatz für den Fernostverkehr ist, wird der Hafen zunehmend von diesen ULCS angelaufen.

Das Oberhafenamt stuft Schiffe ab einer Länge von 330 m als außergewöhnlich große Fahrzeuge ein, die besonderen Anlaufrestriktionen unterliegen. Deren Anläufe stiegen im Hamburger Hafen auf 852 Vollcontainerschiffe im Jahr 2013, wobei der Anteil der Schiffe mit 360 m und mehr Länge auf 44% rapide angewachsen ist. Im Waltershofer Hafen lag die Anzahl der Schiffsanläufe mit 330 m und mehr Länge über 400, wobei der Anteil mit einer Länge ab 360 m auf 51% gestiegen ist. Am Eurogate Containerterminal Hamburg wurden im Jahr 2013 in diesem Segment 255 Schiffe abgefertigt, wovon 49% sogar die 360 m Marke überschritten haben. Grundsätzlich ist dabei zu berücksichtigen, dass sich die Anläufe sehr großer Containerschiffe an bestimmten Wochentagen häufen bzw. durch die Verkehrssituationen und nautische Bedingungen reglementiert werden.

⁹ BRZ = Brutto-Raum-Zahl

¹⁰ ALPHALINER, www.alphaliner.com „Cellular fleet projections 2014-2017 Cellular ships deliveries by year : 2014 / 2015 / 2016 / 2017 Based on orderbook as at 01 October 2014

Die zukünftige Entwicklung der Schiffsgrößen hat das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) für den Hamburger Hafen untersucht.¹¹ Das ISL stützt sich dabei auf ein Flottenprognosemodell, das die zu erwartenden Zu- und Abgänge der Containerschiffsflotten prognostiziert und somit detaillierte Aussagen über die künftige Flottenstruktur einschließlich Abmessungen erlaubt. Mit Hilfe einer Flotteneinsatzprognose, die neben den erwarteten Schiffsgrößenentwicklungen auch die Spezifika der verschiedenen Fahrtgebiete berücksichtigt, werden Prognosen zur Flottenstruktur auf den wichtigsten Relationen abgeleitet. Die auf Hamburg bezogene Ableitung basiert mengenmäßig auf der Containerumschlagsprognose für den Hamburger Hafen bis zum Jahr 2030.

Als Basis für die Einteilung der Schiffsgrößenklassen wurden allgemein gebräuchliche Definitionen verwendet. „New Panmax“ bezeichnet den Schiffstyp, der nach dem Ausbau des Panama-Kanals dort Geltung hat. Die „Bemessungsschiffe“ entsprechen den Schiffstypen, die der aktuellen Planung zur Elbfahrrinnenanpassung zugrunde liegen.

Tab. 1 Definition der Schiffsgrößenklassen

	Maximale Abmessungen			Schiffskapazität (Obergrenze) ca.		
	Tiefgang	Breite	Länge	tdw	BRZ	TEU
Flottemax	> 15,50	> 49,0	> 370	170.000	175.000	18.000
New Panmax	15,50	49,0	370	160.000	150.000	13.200
Bemessungsschiff	14,55	46,0	350	130.000	125.000	10.000
Postpanmax	14,55	42,0	318	85.000	75.000	6.500
Panmax	13,5	32,4	295	70.000	60.000	4.500
NOKmax (VG 5)	9,5	27,0	210	25.000	20.000	1.600
Feeder	8,0	28,0	170	12.000	10.000	1.100

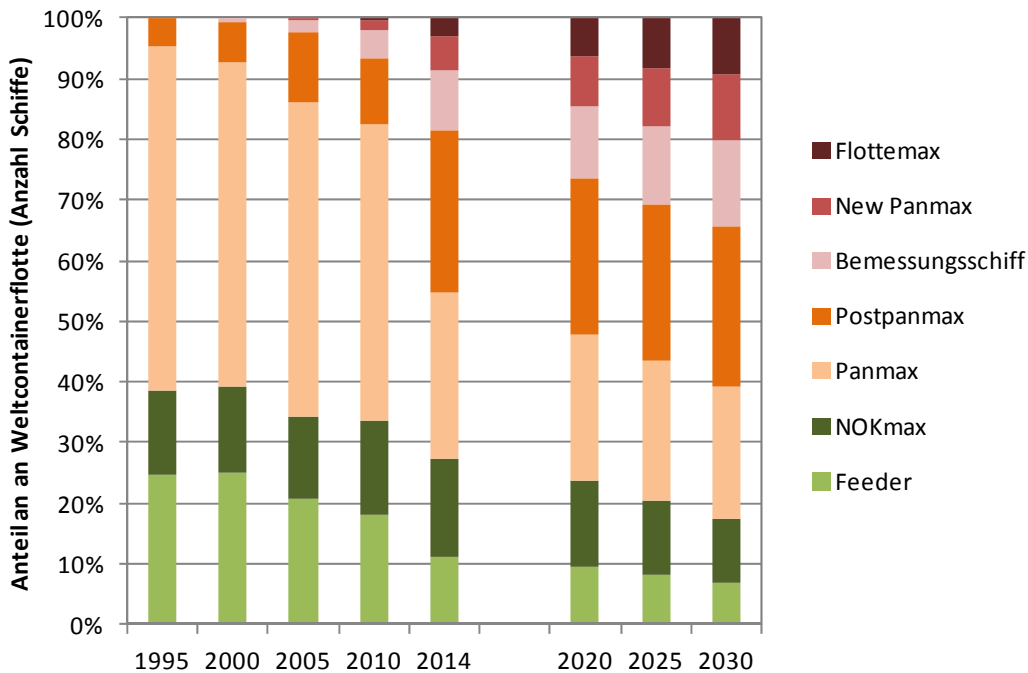
Quelle: ISL

Bis 2020 wird sich die Zahl der Flottemax-Schiffe mehr als verdoppeln, und auch nach 2020 ist mit einem überproportionalen Wachstum in dieser Größenklasse zu rechnen. Durch die Bildung von Allianzen werden unter anderem in der Nordeuropa-Fernost-Fahrt Schiffskapazitäten gebündelt. Das bietet den beteiligten Reedereien die Möglichkeit zur Ausreizung weiterer Skaleneffekte, so dass auch größere als die aktuell in Fahrt befindlichen bzw. bestellten Schiffstypen auf bestimmten Routen eingesetzt werden könnten. Bis 2030 rechnet das ISL daher im obersten Größensegment mit einem Anstieg der durchschnittlichen Kapazität von ca. 14.000 TEU in 2014 auf 18.000 TEU in 2030.

¹¹ Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL): Containerschiffsanläufe im Hamburger Hafen bis 2030

In den Größenklassen unterhalb von New Panmax bleibt das Wachstum dagegen unter dem Marktdurchschnitt. Am unteren Rand (kleinere Feeder-Einheiten) wird die Zahl der Schiffe sogar abnehmen, da die Anzahl der erwarteten Verschrottungen die Anzahl der Neubauten deutlich übersteigt.

Prognose der Weltcontainerflotte nach Schiffgrößen bis 2030



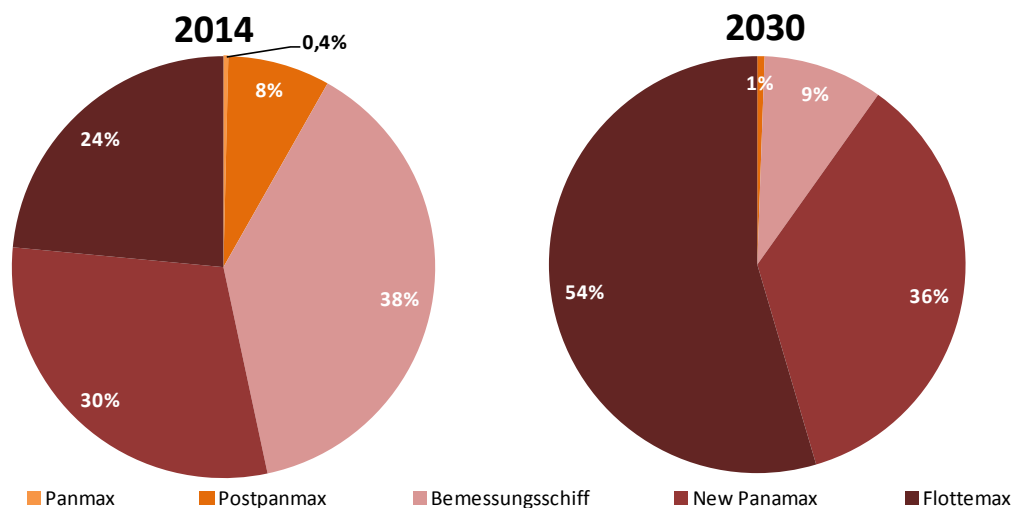
Quelle: ISL; bis 2014 auf Basis IHS Fairplay und Clarksons

Durch das geringere Wachstum in den mittleren und unteren Klassen und den zunehmenden Einsatz von Panmax- und Postpanmax-Schiffen für regionale Verkehre verschiebt sich insgesamt in allen Fahrtgebieten das Gewicht zugunsten der größeren Schiffsklassen. Der Kaskadeneffekt wird somit zu weiteren Verlagerungen führen. Diese werden im Folgenden für die wichtigsten Fahrtgebiete der Nordrangehäfen kurz skizziert.

In der Nordeuropa-Fernostfahrt wird der Schiffstyp „New Panmax“, der seit der Bekanntgabe der künftigen Abmessungen des Panama-Kanals in großen Serien gebaut wird, in Zukunft eine immer stärkere Rolle spielen. Zusammen mit den ultragroßen „Flottemax“-Schiffen mit bis zu 18.000 TEU stellt dieses bisher noch vergleichsweise junge Flottensegment 2014 bereits jedes zweite Schiff in der Nordeuropa-Fernostfahrt. Bis 2030 wird

erwartet, dass fast 90 % der Schiffe auf dieser Relation über den neuen Panmax-Maßen liegen werden. Die durchschnittliche Schiffgröße steigt dadurch weiter von 10.300 TEU in 2014 auf 15.100 TEU in 2030. Auch in den anderen Fahrtgebieten ist mit einem mehr oder minder starken Anstieg der Schiffgrößen zu rechnen.

Abb. 1 Schiffgrößen in der Nordeuropa-Fernostfahrt 2014 und Prognose 2030



Quelle: ISL; 2011 auf Basis MDS Transmodal

Die Schiffgrößenentwicklung in der Nordeuropa-Fernostfahrt wird über den Kaskadeneffekt auch das Schiffgrößenwachstum auf den übrigen Relationen beschleunigen – bis hin zu Ostseeverkehren, für die bereits heute auf einzelnen Routen Panmax-Schiffe eingesetzt werden.

Der Ausbau des Panama-Kanals wird dazu führen, dass die aktuellen Panmax-Grenzen in der Welt-Containerflotte deutlich an Bedeutung verlieren. Dies lässt sich bereits heute an der hohen Zahl der frühen Verschrottungen ablesen. Da sich auch viele amerikanische Häfen auf diese Schiffsabmessungen ausgerichtet haben, werden sie jedoch nicht bedeutungslos. Die verbleibenden Schiffe dieser Klasse werden vor allem in regionalen Verkehren neue Beschäftigung suchen.

Die hier skizzierte Entwicklung der durchschnittlichen Containerschiffgrößen in der Nordeuropafahrt sowie die unterschiedliche Dynamik der verschiedenen Fahrtgebiete bestimmt weitgehend die künftige Zusammensetzung der Schiffsanläufe im Hamburger Hafen.

Containerschiffe

Kenngröße	Anzahl Anläufe / Umschlag in Mio. TEU					Anteil an Gesamt					Wachstum 2030 zu 2013
	2008	2013	2020	2025	2030	2008	2013	2020	2025	2030	
Flottemax	1	128	374	522	648	0%	3%	7%	10%	11%	+406%
New Panmax	192	418	428	458	464	3%	9%	8%	8%	8%	+11%
Bemessungsschiff	513	392	255	248	328	8%	8%	5%	5%	6%	-16%
Postpanmax	477	308	286	347	393	7%	6%	6%	6%	7%	+28%
Panmax	1225	1037	882	872	1022	19%	21%	17%	16%	17%	-1%
NOKmax	925	1102	1276	1327	1291	14%	23%	25%	24%	22%	+17%
Feeder	3070	1444	1593	1697	1708	48%	30%	31%	31%	29%	+18%
Gesamt	6.403	4.829	5.096	5.470	5.853	100%	100%	100%	100%	100%	+21%

Es ist mit einem Anstieg der Containerschiffsanläufe von 4.829 im Jahr 2013 auf 5.853 im Jahr 2030 zu rechnen. Dies entspricht einer Steigerung von 21%. Besonders auffällig ist das Wachstum im Bereich der Flottemax-Schiffe. Die Anzahl der Anläufe verfünffacht sich von 128 auf 648.

Unter Berücksichtigung einer kontinuierlichen Schiffsabfertigung, ohne dass Schiffe längere Stunden auf Warteposition verbleiben müssen, liegt die Obergrenze der Umschlagskapazität von Kaianlagen in einer Größenordnung von etwa 2000 TEU je laufenden Kaimeter. Dieser Wert liegt den aktuellen hamburgischen Ausbauprojekten zugrunde und ist mit den jeweils betreffenden Hafenunternehmen abgestimmt. Es handelt sich um einen Wert der in der Branche unter Berücksichtigung aller kapazitätsbeeinflussenden Faktoren, wie Umschlaggerät, Liegeplatzbelegung und Terminallogistik für erreichbar gehalten wird. 2000 TEU je laufenden Kaimeter liegt deutlich über dem Durchschnitt der derzeit in Hamburg erreichten Werte und den Annahmen vergleichbarer Ausbauprojekte in anderen Häfen im überregionalen und internationalen Vergleich. Die zum CTH gehörende Kaistrecke am Predöhlkai hat eine Länge von 2080 m. Je höher der Feeder-Faktor ist und damit verbunden die Anzahl der Abfertigungen von kleinen Schiffen proportional steigt, desto mehr führt dieses zu einer Reduzierung der Umschlagskapazität pro Kaimeter. Da die Anläufe

großer Containerschiffe außerdem nicht gleichmäßig über die Woche verteilt sind, sondern sich auf bestimmte Wochentage konzentrieren, schwankt die Belegung der Kaimauer im Wochenverlauf. Dies ist durch die Fahrpläne der Schifffahrtslinien bedingt, die wiederum in einem komplexen Gesamtsystem auf das jeweilige Fahrtgebiet mit zahlreichen Anlaufhäfen abgestimmt sind. In der Folge kommt es an bestimmten Tagen in der Woche zu Engpässen in der Kaimauerbelegung.

Unter der Berücksichtigung nötiger Sicherheitsabstände sind die für die Großschiffsabfertigung geeigneten Liegeplätze 1 - 3 an diesen Tagen zu 100% belegt, während die übrigen Liegeplätze 4 - 6 mit einem weiteren Großschiff sowie diversen Feederschiffen belegt werden können. Die Kaimauer ist damit an 2 - 3 Tagen pro Woche auf der gesamten Länge voll belegt. Da es sich hierbei nicht um sporadisch auftretende Peaks handelt, sondern um den schon heute herrschenden Regelfall, ist die Wettbewerbsfähigkeit des Terminals eingeschränkt. Dieser Aspekt wird sich durch die stark zunehmende Anzahl von Großcontainerschiffen rapide verschärfen. Terminalbetreibern ist es kaum möglich, die von Reedereien nachgefragten Liegeplatzbelegungen zu steuern. Die Anbieter von Containerumschlagleistungen stehen im Wesentlichen einer gebündelten Nachfrage von wenigen großen Reedereiallianzien gegenüber, die die weltweiten Umläufe ihrer Schiffe gemeinsam planen.

Infolge der Schiffsgrößenentwicklung und gestiegenen Umschlagszahlen pro Schiff, ist in Peaksituationen ein gesteigener Terminalflächenbedarf zu beobachten, da in kurzer Zeit mehr Container abgefertigt werden müssen. Ein besonderer Engpass an Lagerkapazität entsteht bei wetterbedingten Verspätungen von Schiffsankünften. Da Exportcontainer von Transportunternehmen fristgerecht zur planmäßigen Ankunftszeit eines Schiffes angeliefert werden, steigt die Verweildauer dieser Container auf dem Terminal und die Inanspruchnahme der Lagerkapazität.

Vor dem Hintergrund der hohen Kapazitätsauslastung auch anderer Hamburger Terminals und der scharfen Konkurrenz unter den Nordrangehäfen besteht das Risiko, das Ladung für den Hamburger Hafen verloren geht und in andere Häfen (insbesondere Rotterdam und Antwerpen) abwandert. Mit dem beantragten Vorhaben werden diese Engpässe beseitigt und die Voraussetzung geschaffen für eine terminalbetrieblich bedarfsgerechte Ab-

fertigung von Großcontainerschiffen am CTH. Dies wiederum ist die Voraussetzung für die Ausschöpfung des Kapazitätspotentials des Terminals.

Die Vorteile des beantragten Vorhabens mit seiner leichten nautischen Zugänglichkeit am westlichen Eingang des Hamburger Hafens haben sich gegenüber dem Zeitpunkt der Antragstellung im Jahr 2009 durch die fortgesetzte und beschleunigte Schiffsgrößenentwicklung noch erhöht. Dies gilt insbesondere auch aufgrund der Möglichkeit, wie im Zuge der Maßnahme vorgesehen, unmittelbar angrenzend einen für die größten Containerschiffe geeigneten Drehkreis im Bereich des Parkhafens zu schaffen und zu nutzen. Vor dem Hintergrund der dargestellten Schiffsgrößenentwicklung ist eine solche Drehkreiserweiterung geboten, um den erwarteten höheren Anteil an größeren und längeren Containerschiffen am CTH mit dem notwendigen Maß an Sicherheit und Leichtigkeit in der nautischen Abwicklung bedienen zu können.