

0

Twittern 8

f Empfehlen



Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

OECD Studie zum Hamburger Hafen

27.06.2012, 18:00 Uhr



Von links:

Senator Horch, Olaf Merk, Mitautor der Studie,
Jens Meier, Chef der HPA
(BWVI)

Hamburg hat einen sehr erfolgreichen Hafen! Der Hafen ist das Rückgrat der Hamburger Wirtschaft. Er sorgt für Beschäftigung, sichere Einkommen und Wachstum in der gesamten Region. Neben der essentiellen Bedeutung des Hafens für Hamburg und die gesamte Metropolregion ist die nationale Bedeutung des Hafens von hoher Relevanz. Die gesamte deutsche Volkswirtschaft profitiert davon. Die Zahlen sprechen für sich: In der gesamten Metropolregion waren in 2010 rund 155.000 Arbeitsplätze direkt und indirekt vom Hafen abhängig beschäftigt. Der Hamburger Hafen ist eine bedeutende Stütze unserer Exportwirtschaft. Das wird in der nun vorliegenden OECD Studie deutlich herausgestellt.

Senator Frank Horch sagte bei der Vorstellung der Studie in Berlin: „Die OECD Studie beleuchtet den Hamburger Hafen von allen Seiten und zieht viele interessante Schlüsse. Vor allem auch deshalb, weil sie unser Hamburger Verständnis – was die Bedeutung des Hafens für die gesamte deutsche Volkswirtschaft angeht – klar untermauert.“

Die OECD untersucht in einem sogenannten „Port-Cities Programme“, wie Häfen die Stadtentwicklung bereichern können. Dazu wird die Wirkung von Häfen auf Städte und Regionen untersucht sowie dessen politische Steuerung. In 2013 wird die OECD einen vergleichenden Report zu allen untersuchten Hafenstädten herausbringen. Zu den untersuchten Hafenstädten gehören u.a.: Los Angeles / Long Beach, Singapore, Rotterdam / Amsterdam, Hamburg und Helsinki. Die Studie zur Seine-Axe (Le Havre, Rouen, Caen, Paris) liegt bereits vor. Hamburg ist nun der zweite Bericht des Port-Cities- Programm, Rotterdam / Amsterdam und Helsinki sollen in 2012 folgen.

Zu den Kerninhalten und Empfehlungen der Studie:

- Seit den 80 er Jahren ist der Containerumschlag in Hamburg stark gewachsen. Besonders erfolgreich war die Phase vor 2008, in der der Hamburger Hafen seinen Marktanteil in der Nordrange ausweiten konnte. Aufgrund des vorübergehenden, starken Umschlagseinbruchs in Folge der letzten Weltwirtschaftskrise ergibt sich jedoch für den Betrachtungszeitraum 2001 bis 2011 ein unterdurchschnittliches Wachstum im Vergleich zu Rotterdam, Antwerpen und Bremen.
- Der Hamburger Hafen hat im Vergleich besonders ausgeprägte, positive wirtschaftliche Auswirkungen (Wertschöpfung und Beschäftigung) auf andere Wirtschaftsbranchen. In Hamburg liegt ein hoher Multiplikatoreffekt vor, d.h. jeder Euro, der im Hafen ausgegeben wird, führt zu 0,71 Euro an zusätzlicher Wertschöpfung in anderen Branchen. Der Effekt ist höher als in anderen Häfen.
- Nationale Bedeutung des Hamburger Hafens: Die Studie stellt die hohe Bedeutung des Hafens für Süddeutschland heraus: Der oben erläuterte Multiplikatoreffekt ist in der Summe in Bayern und Baden-Württemberg höher als in Hamburg, Schleswig-Holstein und Niedersachsen zusammen. Die zentrale Rolle des Hamburger Hafens sollte von der deutschen Bundesregierung anerkannt werden und sie sollte unterstützen, dass der Hafen zukunftsfähig bleibt, indem nationale Investitionen wie z.B. der Ausbau des NOK und Investitionen in

Hafenhinterlandanbindungen getätigt werden.

- Die Studie beleuchtet auch die Flächenknappheit des Hafens. Es wird dazu geraten, die Flächeneffizienz zu erhöhen und enger mit Akteuren in der Metropolregion zusammen zu arbeiten.

Der Hamburger Hafen ist nach der Wirtschaftskrise wieder die Nr. 2 der europäischen Containerhäfen vor Antwerpen. 2011 konnte der Hafen ein überdurchschnittliches Wachstum von 9,1 Prozent und somit einen Gesamtumschlag von 132,2 Millionen Tonnen erreichen. Damit konnte er in der nordeuropäischen Hafenspanne deutlich an Boden gewinnen.

Allein beim Containerumschlag wurden 1,12 Millionen TEU (20-Fuß-Container) mehr umgeschlagen als 2010. Mit insgesamt neun Millionen TEU (d.h. ein Plus von 14,2 Prozent) hat Hamburg in etwa das Ergebnis von 2006 erreichen und Marktanteile zurückgewinnen können. Für das laufende Jahr rechnet Hamburg mit weiterem, wenn auch moderatem Wachstum. Mit einem Plus von rund 27 Prozent hat zudem der Transshipmentverkehr per Feeder 2011 deutlich zugenommen. Insgesamt sind im vergangenen Jahr rund 3,3 Millionen TEU im Transshipmentverkehr in Hamburg abgefertigt worden - mehr als 30 Prozent des Gesamtaufkommens. Dazu Jens Meier, Chef der HPA: „Der einzigartige Standort des Hafens Hamburg als östlichster Hafen innerhalb der Nordrange macht Hamburg zu einem der bedeutendsten Container-Hubs in Europa. Das zeigt sich schon daran, dass mehr als 150 Feeder jede Woche von Richtung Ostsee Hamburg anlaufen.“

Alles spricht dafür – auch die OECD-Studie - dass die internationale Arbeitsteilung und der Welthandel weiter zunehmen werden, wovon der Hamburger Hafen durch weiteres Wachstum profitieren wird. Auch in Zukunft bleibt er damit ein wichtiger Wachstumstreiber in der Metropolregion. Aus diesem Grund hat die Hafenverwaltung Hamburg Port Authority (HPA) auch den Auftrag, weiter in die Hafeninfrastruktur zu investieren und diese bedarfsgerecht zu unterhalten und weiter auszubauen. Das aktuell bedeutendste strategische Projekt im Rahmen der Entwicklung des Hamburger Hafens ist die Fahrrinnenanpassung. Es wird damit die Voraussetzung geschaffen, damit auch die neusten Schiffsgenerationen hinreichend beladen und damit zu wirtschaftlich attraktiven Konditionen Hamburg anlaufen können. Gerade im Asien-Europa-Verkehr nimmt die Zahl der Großcontainerschiffe, die mehr als 10.000 TEU transportieren können, rasant zu. Der Hamburger Hafen braucht daher die Fahrrinnenanpassung ganz dringend, um wettbewerbsfähig zu bleiben.

Auch die Funktionsfähigkeit des Nord-Ostsee-Kanals (NOK) ist von nationaler und internationaler Bedeutung. Die direkte Verbindung aus dem Hamburger Hafen zur Ostsee bietet sehr gute Voraussetzungen für attraktive und wettbewerbsfähige Seetransporte. Der NOK muss ertüchtigt und an die sich entwickelnden Anforderungen der Schifffahrt angepasst werden, damit er seine Bedeutung nicht verliert.

Der Bund hat beschlossen, den Neubau der 5. Schleusenammer in Brunsbüttel zu finanzieren. Die getroffene Entscheidung ist sehr zu begrüßen. Das deutliche und lange erwartete Signal des Bundes zugunsten des Schleusenneubaus war unbedingt notwendig. Im Anschluss an den Neubau der 5. Schleuse in Brunsbüttel muss unbedingt mit der Komplettanierung der beiden 97 Jahre alten Großen Schleusen in Brunsbüttel begonnen werden sowie der weitere Ausbau des NOK vorangetrieben werden. Durch den kompletten Ausbau des NOK können auch größere Schiffe zukünftig auf den ab Hamburg rd. 250 Seemeilen längeren Seeweg um Skagen verzichten und damit einen nicht unerheblichen Beitrag zur Reduzierung von Treibhausgasen und Schadstoffen leisten. Ohne den weiteren Kanalausbau besteht die große Gefahr, dass sich das Ladungsaufkommen für den Ostseeraum aus Hamburg wegorientieren könnte.

Die Studie der OECD liefert nicht nur für Hamburg und den Bund wertvolle Hinweise und Handlungsempfehlungen, sie belegt auch, dass Hamburg mit seiner Hafenpolitik auf einem richtigen Weg ist.

Die Studie finden Sie auf folgender Internetseite: www.hamburg.de/bwvi

Kontaktmöglichkeit

Pressestelle der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Susanne Meinecke
Pressesprecherin
Alter Steinweg 4

[Homepage »](#)
[Stadtplan »](#)
[HVV-Verbindung »](#)

20459 Hamburg

Tel.: 040 42841-2239

Fax: 040 427941-056

E-Mail: Susanne.Meinecke@bwvi.hamburg.de

DOWNLOADS

OECD-Studie zum Hamburger Hafen finale Version

PDF , 1.79 MB
