

# Hamburg und die Containerschifffahrt – heute und morgen

MITTAGSVERANSTALTUNG MIT JOCHEN THOMAS DÖHLE,  
PERSÖNLICH HAFTENDER MEHRHEITSGESCHAFTER DER PETER DÖHLE SCHIFFAHRTS-KG



Jochen Thomas Döhle und Tjark H. Woydt

„Seefahrt tut Not“, der Appell des Finkenwerder Schriftstellers Gorch Fock aus dem Jahr 1913 kann heute als Devise für das Wohl und Wehe Hamburgs gelten. Deshalb verwundert es nicht, dass in Zeiten der Schifffahrtskrise die Stimmen bedeutender Reeder besondere Beachtung finden. So füllten im Jahresabstand zwei einschlägige Veranstaltungen des Wirtschaftsrats den Großen Festsaal des „Atlantic“ bis auf den letzten Platz.

Im Februar 2009 hatte Dr. Ottmar Gast, Sprecher der Geschäftsführung der Reederei Hamburg Süd, ein bedrückendes Bild von der Lage seiner Branche gezeichnet und eine Erholung der Containerschifffahrt erst innerhalb langer Frist in Aussicht gestellt, auch als Folge wachsender Überkapazitäten. Nur ein Jahr später, im Mai 2010, scheint das Blatt jedoch gewendet. Jochen T. Döhle, Chef einer der größten Charterreedereien, sieht Licht am Ende des Tunnels und erwartet bereits im Jahr 2011 eine Rückkehr zur Normalität, d.h. ein Gleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage in der Containerschifffahrt.

Schon angesichts der Stärke seiner Flotte – 400 Schiffe, davon 100 eigene – hatten Döhles Aussagen großes Gewicht. Er schilderte das tiefe Tal der vergangenen zwei Jahre, beginnend mit dem Zusammenbruch der Frachtraten im Herbst 2008. Deren Niveau sank so

tief, dass nicht einmal die Betriebskosten der Schiffe, geschweige denn Zins und Tilgung der Hypotheken, gedeckt waren. Die 20 größten Reedereien machten 2009 einen Gesamtverlust von 15 Milliarden US-Dollar, „eine Vollkatastrophe“, die noch Pleiten nach sich ziehen werde. Die weltweite Containerflotte umfasste vor der Krise 4.760 Containerschiffe (davon 1.750 unter deutscher Kontrolle), von denen in der Spitze 592 beschäftigungslos auflagen. Die übrigen arbeiteten unter den genannten, kümmerlichen Konditionen.

An der Zahl der Auflieger lässt sich nun die Erholung des Marktes verdeutlichen. Gegenwärtig sind lediglich noch 263 Einheiten außer Betrieb, bald werden es weniger als 200 sein, und im Frühjahr 2011 würden, so Döhle, die letz-



Tinus W. Brehm: „Wenn deutsche Banken bei der Schiffsfinanzierung zögern, sollten wir uns dann mit asiatischen Banken zusammantun?“

ten verschwinden. Parallel stiegen die Frachtraten – sie haben sich gegenüber der Minimalmarke bereits verdoppelt und dürften sich bis zum kommenden Jahr verdreifachen, womit wieder volle Kostendeckung erreicht wäre.

Der gegenwärtige Aufwärtstrend hat mehrere Ursachen. Zum einen nahm der Welthandel, und damit insbesondere der Asienverkehr, zu. Sodann wurden 350 Schiffe verschrottet (750 weitere sind älter als 20 Jahre und könnten in absehbarer Zeit folgen).

Ferner ist das – bis 2008 spekulativ in Auftrag gegebene – Neubauvolumen (Stand Sept. 08 = 1.357 Bestellungen) gestreckt oder annulliert, sodass weniger neue Tonnage auf den Markt drängt. Jetzt sind erstmalig seit 20

Monaten wieder Neubauten bestellt worden.

Als Reaktion auf hohe Treibstoffkosten

wurde das „Slow steaming“ eingeführt, d.h. die Reedereien lassen ihre Schiffe langsamer fahren. Für je drei Knoten Reduzierung wird im Ostasienverkehr pro Umlauf 1 zusätzlicher Frachter benötigt. Alle Faktoren zusammen geben den Reedereien wieder gute Chancen.

Unter die positiven Aspekte mischte Döhle allerdings eine erschreckende Feststellung: „Es besteht das Risiko, dass Hamburg zu einem Regionalhafen verkommt.“ Wie kann es zu dieser Warnung kommen? Fest steht, dass der Hamburger Hafen unter der Krise besonders gelitten hat – 30 Prozent Einbruch im Containerumschlag ist im Vergleich zur namhaften Konkurrenz der weltweit stärkste Rückgang. 2008 schickte sich Hamburg noch an, Europas Nr.1 – Rotterdam – zu überholen und peilte für 2015 gar einen Umschlag von 18 Millionen TEU (Maßeinheit des Containerverkehrs) an. Dann gingen 2009 plötzlich nur noch 7 Millionen TEU über die Kaikanten. Im laufenden Jahr werden es kaum mehr als 8 Millionen sein, während Rotterdam schon wieder mehr als 10 Millionen TEU meldet (Häfen in Ostasien, wie Singapur und Shanghai, haben einen jährlichen Umschlag von annähernd 30 Millionen TEU). Die in den Medien gelegentlich angemahnten hohen Gebühren im Hamburger Hafen erwähnte Döhle nicht. Dagegen plädierte er aus Sicht der Reeder neben einer Vertiefung, ausdrücklich auch für eine Verbreiterung der Fahrrinne der Elbe, da sich Riesen-

Die Containerschifffahrt erholt sich schneller als erwartet

# Reeder prophezeit Ende der Krise für das Jahr 2011

HAMBURG - Seit Monaten reihen sich schlechte Nachrichten aus der Containerschiffahrt nur so aneinander. Jetzt werden aber die ersten zuversichtlichen Stimmen laut. Jochen Döhle, größter Charterreeder Europas, rechnet damit, dass schon 2011 die Krise in der Branche vorbei und das Gleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage wieder hergestellt sein wird. Charterreeder finanzieren Handelsschiffe und lassen sie in Fernost bauen, um sie dann an Linienreedereien meist auf mehrere Jahre zu vermieten. Rund 400 Schiffe betreibt die „Peter Döhle Schiffahrt KG“, darunter sind 100 eigene Frachter.

Die Gründe für den Optimismus des Reeders sind: Die Zahl der bestellten Neubauten hat sich nach Döhles Informationen auf 650 Containerschiffe halbiert, nachdem die Unternehmen Aufträge storniert oder in andere Schiffstypen umgewandelt haben. „Das Neubauvolumen entspricht mit 30 Prozent der vorhandenen Flotte wieder einem normalen Wert wie in früheren Jahren“, sagte Döhle vor dem Wirtschaftsrat der CDU in Hamburg.

Zugleich ist die Zahl ungenutzter Containerschiffe, der so genannten Auflieger, seit Jahresanfang von rund 600 auf unter 300 gesunken. Für weitere 80 bis 100 Schiffe sei zudem Beschäftigung gefunden worden. Damit verringert sich der Druck auf Kapazitäten und Preise. Entsprechend sind die Frachtpreise für den Containertransport wie auch die Mietpreise für Schiffe in den vergangenen Monaten teilweise um mehr als 100 Prozent gestiegen. Damit decken sie nach Döhles Angaben bei einigen Reedern bereits wieder die Betriebskosten, nicht jedoch Zins und Tilgung in der Schiffsfinanzierung. *nic*

Welt, 26. Mai 2010

Frachter nicht mehr ungehindert begegnen könnten. Eine Rüge bekam sodann der Senat, weil die Stadt sich nicht rechtzeitig am Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven beteiligt habe, was die notwendige Kooperation mit dem Tiefwasserhafen, der 2012 in Betrieb geht, wesentlich erleichtern würde. Als weiteres Risiko für den maritimen Standort nannte Döhle Schwierigkeiten in der Schiffsfinanzierung. Aus ehemals zu vielen Banken (140) seien zu wenige geworden (25 bis 30), die sich an der Finanzierung von fahrenden und noch abzuliefernden Schiffen beteiligten. Banken in Asien stünden bereit, die Rolle zu übernehmen. Hamburg drohe ein Ausverkauf.



Udo Bandow und Vanessa Kallies

Den kritischen Ausführungen des Reeders schiebt die Redaktion einen vergleichsweise kleinen, aber positiven Aspekt nach: Die Bedeutung Hamburgs als Ziel von Kreuzfahrtschiffen nimmt stetig zu. Für das Jahr 2010 werden 110

Schiffsanläufe erwartet, im Vorjahr waren es noch 87. Damit besuchen jetzt 200.000 Passagiere die Hansestadt, von denen lt. Statistik im Schnitt jeder 190 Euro im Einzelhandel ausgibt.

He

## Seefracht im Aufwind

Bis vor kurzem kämpften etliche Reeder ums Überleben, nun fahren die ersten wieder Gewinne ein und wollen neue Schiffe bauen

Von Kristina Läscher

Hamburg - Der Ort war gediegen, die Botschaft nicht munder: Gut 200 Hamburger Reeder, Schiffsbanker und Kaufleute waren am Dienstag ins edle Atlantic Hotel geeilt, um einer Rede von Jochen Döhle zu lauschen. Mitgebracht hatte der Mehrheitsgesellschafter von Europas größter Charterreederei, der Peter Döhle KG, eine klare Botschaft: Krise war gestern, in der Containerschiffahrt geht es steil bergauf. „Wir sind in einer deutlich schnelleren Erholung als alle Optimisten gedacht haben“, sagte Döhle.

Im Laufe des Jahres würden erstmals seit 20 Monaten wieder neue Containerschiffe bestellt, versprach der Kaufmann. „Spätestens 2011 haben wir wieder volle Normalität.“ Das wäre eine rasantere Kehrtwende, noch zu Jahresbeginn dümpelten weltweit mehr als 500 der 4700 Containerschiffe ohne Aufträge in den Häfen. So schlimm wie zuletzt hatte es die maritime Branche noch nie getroffen. Seit Herbst 2008 waren die Frachtraten eingebrochen, 2009 hatten die 20 größten Reedereien etwa 15 Milliarden Dollar Verlust eingefahren. „Das ist eine Voll-Katastrophe gewesen“, so Döhle.

Vor allem die wieder anziehenden Frachtraten und zusätzliche Transporte nach Asien stützten den Aufschwung, sagte Döhle. Er ist davon überzeugt, dass

die Mietraten dauerhaft hoch bleiben und sich die krisengeschüttelten Reeder keine neuen Preiskämpfe liefern werden. Erstmals seien sich alle Rivalen einig: „Wir werden keinen massiven Preisverfall erleben.“ In ihrer Not hatte die Branche zuletzt etliche Schiffe verschrottet oder Aufträge storniert. Laut Döhle standen zu Krisenbeginn etwa 1800 Containerfrachter in den Auftragsbüchern - bestellte Frachter, die keiner mehr brauchte. Mit teils rüden Methoden hatten viele Reeder den Werften dann ihre Aufträge entzogen. Das Neubau-Volumen sei um zwei Drittel auf unter 600 Schiffe und die Zahl der unbenutzten Frachter auf gut 260 gesunken, so Döhle.

Auch andere wichtige Reeder haben zuletzt Entwarnung gegeben: Vor knapp zwei Wochen hatte die Hamburger Reederei Hapag Lloyd gemeldet, dass sie im ersten Quartal erstmals seit Krisenbeginn wieder Gewinn gemacht hatte. „Vor ein paar Wochen hätten niemand erwartet, dass die Branche sich derart positiv entwickeln würde“, sagte Hapags Finanzvorstand Horst Baier. Damit wird es wahrscheinlicher, dass die krisengeschüttelte Hapag die von Bund und Land erteilte Milliardenbürgschaft nicht antasten muss. Nicht nur Hapag Lloyd, auch der Branchenführer, der dänische Konzern Maersk, von Januar bis März wieder Geld verdient und ist optimistisch.



MS Nedlloyd Valentina und MS Santa Carolina der Maersk Line begegnen sich im Dezember 2009 im Norden des Container-Terminals Bremerhaven. Foto: ddp

Neben harten Sparprogrammen, dem Verschrotten von alten Pötten und dem Rückzug von Aufträgen haben sich die Reeder zuletzt damit geholfen, dass sie ihre Schiffe einfach langsamer laufen lassen. Dieses so genannte Slow Steaming

sorgt dafür, dass weniger Brennstoff verbraucht wird und mehr Schiffe fahren müssen. Doch was für Reeder billiger kommt, sorgt anderenorts für Ärger: Die Ware braucht länger zum Ziel - und das kostet Kunden zusätzliches Geld.