



Über 40 Terminals und mehr als 7.000 Hektar gehören zum Hafen Hamburg.



HHM/Atmadi

Groß, größer, Hamburg

Hamburgs Hafen freut sich über Wachstum – obwohl der US-Handel weiter zurückgeht. Neue Linienverkehre und ein Zuwachs der Verkehre mit Asien und Europa sorgen für die guten Zahlen. China ist dabei der wichtigste Handelspartner.

Hamburg gilt mit Deutschlands größtem Universalhafen als Tor zur Welt – zu einer Welt, die derzeit von Krisen und Verschiebungen geprägt ist. Das bleibt nicht ohne Folgen für den Hafen an der Elbe mit seinen über 40 Terminals, darunter vier Containerterminals mit integriertem Bahn-Terminal, betrieben von HHLA und Eurogate: Als sich andeutete, was die Trump-Administration vorhat, machten die Unternehmen ihre Lager vorsorglich voll, mittlerweile ist der Einbruch aber da: In den ersten drei Quartalen 2025 ging das USA-Geschäft, mit dem Hamburg jahrelang Rekordumsätze vermeldete, um 23,9 Prozent auf 395.000 TEU zurück – ein stabiler (rückläufiger) Trend in diesem Jahr.

Dafür nahm von Januar bis September der Containerumschlag mit Märkten in Asien (+ 11 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum) und Europa (+ 14 Prozent, vor allem Dänemark, Finnland, Polen) zu. Besonders der Handel mit China schlug positiv zu Buche (1,8 Mio. TEU/+ 7,9 Prozent). Auch Malaysia (+ 89,8 Prozent auf 273.000 TEU) erwies sich dank seiner wachsenden Hub-Funktion in Südostasien als Wachstumsgeschäft. Und der Handel mit Indien (+ 45,5 Prozent auf 214.000 TEU) sorgte ebenfalls für die guten Zahlen. Insgesamt bilanziert Hafen Hamburg Marketing (HHM) mit Blick auf die ersten drei Quartale: Der Containerumschlag stieg um 8,4 Prozent auf 6,3 Millionen TEU, der Seegüterumschlag mit 3,4 Prozent auf 86,8 Millionen.

„Die Fernost- und Europaverkehre konnten das Minus im USA-Geschäft überkompensieren“, freut sich Mathias Schulz, Leiter der Kommunikationsabteilung bei HHM. Für den

HHM/Würke



Mathias Schulz, Leiter Kommunikation HHM

Wachstumskurs sorgen hinzugekommene Liniendienste mit Südeuropa, dem Mittelmeerraum und Südamerika. „Darunter befinden sich neue, aber auch Transitverkehre, die nach Hamburg zurückgekehrt sind“, ergänzt er. Der containerisierte Stückgutumschlag nahm in derselben Zeit um 5,4 Prozent zu (61,3 Millionen Tonnen), für den laut Schulz eher volatilen Massengutumschlag registrieren die Statistiker 24,6 Millionen Tonnen (- 0,8 Prozent).

Net-Zero bis 2040

Schulz blickt bei all den aktuellen weltweiten Herausforderungen auf ein bewegtes Jahr zurück – und freut sich dabei, dass sich die Umstrukturierung der Containerreedereien insgesamt positiv auf den Hafen ausgewirkt haben. „Das war Ende 2024 so nicht absehbar“, sagt Schulz.

Für Freude sorgt in Hamburg auch der Fortschritt in Sachen Landstrom, wobei die Versorgung von Schiffen während der

Liegezeit mit Strom aus nachhaltigen Quellen von Land eigentlich erst ab 2030 Pflicht wird. „An den Kreuzfahrtterminals in Altona und Steinwerder steht die Infrastruktur bereits, ab 2026 folgt das neue Terminal in der Hafencity. Damit werden wir der erste Hafen in Europa sein, der Landstrom für Container-, Binnen- und Kreuzfahrtschiffterminals anbieten kann“, weiß Schulz. „Gleichzeitig ist das ein positives Signal für mehr Lebensqualität für die Einwohner, der Hafen Hamburg liegt schließlich mitten in der Stadt.“

Weitere Nachhaltigkeitsprojekte stehen im „Hafenentwicklungsplan 20240“, die letztlich



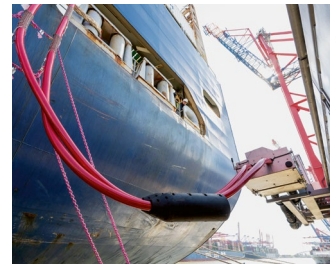
Hafen Hamburg in Zahlen

- » Verwaltung des Hafengebiets: Hamburg Port Authority (HPA)
- » Größe: über 7.000 Hektar
- » Jährlich deutschlandweit rund 50 Milliarden Euro mit dem Hafen verbundene Bruttowertschöpfung
- » Über 600.000 direkt und indirekt Beschäftigte in Deutschland
- » Mehr als 200 Liegeplätze für Seeschiffe
- » Abfertigung aller Schiffstypen (große Container-/Massengut-, Feeder-/Binnenschiffe, Öl-/Chemikaliertanker, RoRo-/Stückgutfrachter)
- » Umschlag fast aller Güterarten (Stückgüter/Container, Schüttgut, Projekt-, Flüssiglading, Wertstoffe, Recyclinggüter)
- » Europas größter Bahnhof: Wöchentlich rund 2.000 Containerzugverbindungen ab/nach Hamburg (nach Tschechien, Österreich und Ungarn werden über 90 Prozent der Güter per Bahn transportiert)
- » Länge der Unterelbe von der Elbmündung bis zum Hamburger Hafen: rund 135 Kilometer
- » Niedrig- und Hochwasser in den Tidegewässern Nordsee und Elbe (mittlerer Tidenhub: 3,75 Meter)

Doch Schulz richtet den Blick neben der Vertiefung der Fahrrinne vor allem auf die Einrichtung einer Begegnungsbox vor Wedel: „Die brachte mehr Flexibilität beim Ein- und Auslaufen für den Hafen. Vorher konnten sich große Containerschiffe nur auf Höhe der Störmündung begegnen, jetzt haben wir eine zweite Strecke dafür.“ Zudem laufe aktuell eine Testphase, an deren Ende eine Freigabe der Begegnungsstrecke für größere addierte Schiffsbreiten stehen könnte.

Mehr Platz lautet auch das übergeordnete Ziel von Eurogate im sogenannten Waltershofer Hafen; der Betreiber wird den Umschlagplatz dort vergrößern. In diesem Zuge erweitert die HPA den Drehkreis vor dem Hafenbecken. An der Spitze des aktuellen Petroleumhafens wird eine Kante abgeschnitten, sodass sich der Drehkreis von einem Durchmesser von 480 Meter auf 600 Meter erweitert. So können auch 400 Meter lange Schiffe schneller und sicherer Wendemanöver durchführen – das bietet mehr Flexibilität während der Stillwasserphase. Nicht nur wegen der täglichen Tide in Hamburg: Das Elbwasser ist also alles andere als still.

Susanne Löw



HPA/Andreas Schmidt-Wiethoff

Beim Angebot von Landstrom ist Hamburg weit vorne.

alle in der Klimaneutralität münden sollen. So testet die HHLA etwa am Containerterminal Tollerort den ersten wasserstoffbetriebenen Van-Carrier im Hamburger Hafen. Zudem hat die HHLA ihre Automated Guided Vehicles (AGV) schrittweise auf Batterieantrieb umgestellt. Im Hamburger Hafen können außerdem alternative Kraftstoffe wie Methanol und LNG gebunkert werden. Und: Die Flotte Hamburgs, also Schiffe, die die Hamburg Port Authority (HPA) und Lotsen einsetzen, wird teils mit HVO100 betrieben. „Zudem wird versucht, nachhaltig betriebene Korridore zwischen einzelnen Häfen einzurichten, um etwa zwischen Shanghai und Hamburg den Transportkorridor so grün wie möglich zu betreiben“, weiß Schulz.

Voran geht es an der Elbe aber auch in Sachen Automatisierung, etwa durch die Umstrukturierung am Containerterminal Altenwerder (CTA): Dabei werden im laufenden Betrieb aktuell und in den kommenden Jahren 14 Containerbrücken durch hochautomatisierte Modelle ersetzt.

Tiefer, breiter, weiter

Bei allem Fortschritt: Ein Streitthema bleibt – die Elbvertiefung. „Wir hatten für die Fahrrinnenanpassung zwei Freigabe-schritte in den Jahren 2021 und 2022, wobei ein Teil wieder zurückgenommen wurde aufgrund von Munitionsfunden“, resümiert Schulz. „Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) hat aber einen Teil erneut freigegeben, somit haben wir plus 50 Zentimeter – zusätzlich zu den 20 bis 90 Zentimetern aus der ersten Freigabestufe – in der Fahrrinne, die den Reedereien mehr Flexibilität in der Fahrt nach Hamburg bieten.“ Bleibt der Fakt, dass aufgrund der Sedimentsituation immer wieder nachgegraben werden muss.

Anzeige

HAMBURG YOUR PORT

global
transPORT
solutions

portofhamburg.com
info@portofhamburg.com
[Instagram](https://www.instagram.com/portofhamburg) [Facebook](https://www.facebook.com/portofhamburg) [LinkedIn](https://www.linkedin.com/company/portofhamburg)

