

Lorenzen, Uwe

Article — Digitized Version

## Hamburg - Containerhafen mit Zukunft?

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Lorenzen, Uwe (1973) : Hamburg - Containerhafen mit Zukunft?,  
Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 53, Iss. 12, pp. 644-648

This Version is available at:

<http://hdl.handle.net/10419/134622>

**Standard-Nutzungsbedingungen:**

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

**Terms of use:**

*Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.*

*You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.*

*If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.*

# Hamburg – Containerhafen mit Zukunft?

Uwe Lorenzen, Hamburg

Dem Sektor des Containerverkehrs wandte sich Hamburg relativ spät zu. Heute jedoch sind die fremischen Häfen überholt und Hamburg steht in der BRD an erster Stelle. Von 1967 bis 1971 stieg der Container-Umschlag im Hamburger Hafen um 183 %, womit Hamburg eine doppelt so hohe Zuwachsrate wie Bremen aufwies <sup>1)</sup>.

### Optimistische Prognosen

Dieses Zitat, entnommen den Materialien zum Bericht der Sachverständigenkommission für die Neugliederung des Bundesgebietes, erweckt beim Leser den Eindruck, als habe der Hamburger Hafen in den vergangenen Jahren seine Wettbewerbsposition gegenüber seinem stärksten nationalen Konkurrenten Bremen erheblich verbessern können und stehe damit im nationalen Rahmen unangefochten an der Spitze im seewärtigen Containerverkehr.

Diese nur auf die bisherigen Wachstumsraten im Containerverkehr der vergangenen Jahre beruhende Argumentation erweist sich jedoch als recht ragwürdig angesichts der bisher realisierten absoluten Umschlagsziffern im Großbehälterverkehr. Außerdem stellt sich die Frage, ob die recht optimistischen Zukunftsaussichten hinsichtlich der Entwicklung des Containerverkehrs, die sich indirekt aus diesem Zitat ableiten lassen, gerechtfertigt sind angesichts der relativen Wettbewerbsposition

<sup>1)</sup> E. Thiel u. a.: Auswirkungen einer territorialen Neuordnung der norddeutschen Küstenländer auf den Beitrag der Seehafenpolitik. In: Materialien zum Bericht der Sachverständigenkommission für die Neugliederung des Bundesgebietes, o. O. 1972, S. 207.

*Dr. Uwe Lorenzen, 29, Dipl.-Volkswirt, ist Dozent für Volkswirtschaftslehre an der Universität Hamburg. Er beschäftigt sich vorzugsweise mit verkehrswissenschaftlichen Problemen.*

des Hamburger Hafens in der sogenannten Antwerpen-Hamburg-Range.

Die folgenden Überlegungen mögen dazu beitragen, Grundlagen für die Diskussion um die heutige Wettbewerbsposition des Hamburger Hafens im Containerverkehr zu festigen und die Basis für Prognosen über die zukünftige Entwicklung dieses speziellen Transportsektors in Hamburg zu erweitern.

Werfen wir zunächst einen Blick auf die bisherige Entwicklung: Im Jahre 1972 wurden im Hamburger Hafen 137 000 Großcontainer umgeschlagen, davon 117 000 mit Ladung. In diesen Containern wurde 1,3 Mill. t Umschlagsgut befördert <sup>2)</sup>. Verglichen mit den nordwesteuropäischen Universalhäfen liegt Hamburg damit hinter Rotterdam (5,1 Mill. t Containerladung), Antwerpen (2,3 Mill. t) und Bremen (2,0 Mill. t) <sup>3)</sup>. Betrachtet man die bisherige Entwicklung des Containerverkehrs in Hamburg im Vergleich zu den wichtigsten Konkurrenzhäfen, so ergibt sich, daß Hamburg gegenüber 1970 die weitest- aus höchsten Zuwachsraten aller Konkurrenzhäfen aufzuweisen hat und somit seine relativ ungünstigere Ausgangslage zu Beginn der Ausbreitung des Containerverkehrs nachhaltig verbessern konnte (vgl. Tabelle 1).

Eine zusätzliche Information über Hamburgs bisherige Wettbewerbsposition im Containerverkehr vermittelt uns Tabelle 2.

Die Angaben zeigen, daß zwei Häfen einen höheren Anteil am Containerverkehr zu verzeichnen hatten, als es ihrem Anteil am gesamten Stückgutumschlag entsprach. Dagegen weisen die drei übrigen – unter ihnen Hamburg – im Vergleich zu ihrem ge-

<sup>2)</sup> Vgl. H. E. Stegen: Containerverkehr im Hamburger Hafen von 1970 bis 1972. In: Hamburg in Zahlen, Monatsschrift des Stat. Landesamtes der Freien und Hansestadt Hamburg, 6, 1973, S. 199.

<sup>3)</sup> Vgl. ebenda, S. 199.

samten Stückgutvolumen einen niedrigeren Anteil am Containerverkehr auf.

Fassen wir die bisherigen Ergebnisse zusammen, so läßt sich folgende Schlußfolgerung ziehen: Hamburg begann sich erst relativ spät dem Containerverkehr zuzuwenden. Die Umschlagsergebnisse der letzten Jahre auf diesem speziellen Sektor des Stückgutumschlags zeigen aber, daß der Hamburger Hafen auf dem besten Wege ist, den durch den späten Ausbau der Containerumschlagsfazilitäten bedingten Rückstand gegenüber seinen wichtigsten Konkurrenzhäfen aufzuholen. Die Differenz zwischen Hamburgs Anteil am gesamten Stückgutumschlag der fünf Nordseehäfen und dem Anteil am Umschlag containerisierter Güter legt die Vermutung nahe, daß dieser Prozeß des Aufholens noch nicht beendet ist.

Tabelle 1

Entwicklung des Containerverkehrs in den Häfen Rotterdam, Amsterdam, Antwerpen, Bremen und Hamburg 1970–1972

Häfen	1970	1971	1972	Veränderungen gegenüber 1970 in %
Beladene Großcontainer a)				
Rotterdam	221 279	286 406	385 851	+ 74,4
Antwerpen b)	167 789	133 443	155 532	- 7,3
Bremen	101 233	125 251	166 545	+ 64,5
Hamburg	54 242	79 914	116 764	+115,3
Amsterdam b)	24 153	23 990	27 000 c)	+ 11,8
Gewicht der in Großcontainern a) umgeschlagenen Güter in 1000 t				
Rotterdam	2 910	3 908	5 112	+ 75,7
Antwerpen b)	2 216	1 955	2 303	+ 3,9
Bremen	1 126	1 512	1 989	+ 76,7
Hamburg	571	841	1 259	+120,6
Amsterdam	214	204	195 c)	- 8,7

a) ohne Kleincontainer, b) einschl. Kleincontainer, c) geschätzt auf der Basis der Ergebnisse von Jan.–Juli 1972.

Quelle: Für Hamburg und Bremen: Statistisches Bundesamt Fachserie H, Verkehr, Reihe 2: Seeschifffahrt; für Rotterdam und Amsterdam: Centraal Bureau voor de Statistiek; für Antwerpen: Antwerps Hafennieuws, Nr. 2, 1973, S. 8; zitiert bei H. E. Stegen: Containerverkehr im Hamburger Hafen 1970 bis 1972, a. a. O., S. 210.

Welche Aussagen lassen sich nun für die künftige Rolle des Hamburger Hafens bei der Abwicklung des Containerverkehrs ableiten? Läßt sich diese zugegebenermaßen recht vage formulierte Vermutung, daß der Nachholprozeß noch nicht beendet ist, näher konkretisieren?

Containerfähiges Ladungspotential

Die Antwort auf diese für den Hamburger Hafen sehr bedeutsame Frage ergibt sich aus folgenden Überlegungen: Wenn die übrigen Voraussetzungen für die Abwicklung des Containerverkehrs in einem Hafen geschaffen worden sind – wie es in Ham-

burg der Fall ist –, ist ausschlaggebend für die Durchsetzung des Containerverkehrs gegenüber herkömmlichen Methoden der Frachtbeförderung die Größe des containergeeigneten Ladungsvolumens, d. h. die Größe des Gütervolumens, das überhaupt für den Containerverkehr in Frage kommt<sup>4)</sup>.

Tabelle 2

Die Anteile der fünf Nordseehäfen am Stückgutumschlag und ihr Anteil am Umschlag containerisierter Güter für das Jahr 1971

Hafen	Stückgutumschlag der fünf Nordseehäfen		Anteile der Häfen am Umschlag containerisierter Güter	
	in Mill. t	in % des Gesamtumschlages	in Mill. t	in % des Gesamtumschlages
Rotterdam	29,0	36	4,0	47
Antwerpen	24,0	29	2,0	23
Hamburg	13,0	16	0,8	10
Bremen	11,5	14	1,5	18
Amsterdam	4,0	5	0,2	2
Insgesamt	81,5	100	8,5	100

Quelle: J. Monzel: Die Änderung des Wettbewerbsverhältnisses im Stückgutumschlag der Seehäfen – Eine Untersuchung der Antwerpen-Hamburg-Ränge unter besonderer Berücksichtigung des Containerverkehrs, Diss. Hamburg 1973, S. 5.

Das containerfähige Ladungspotential eines Hafens läßt sich anhand der gegebenen Güterstruktur des Umschlagsvolumens mit Hilfe der für die Containerfähigkeit eines Gutes maßgeblichen Kriterien ermitteln. Die „physische Containerisierbarkeit“ eines Transportgutes ist gewährleistet, wenn dieses Aggregat in einem Container verstaut werden kann. Erheblich weiter aber als durch physische Eigenschaften wird das containerfähige Ladungspotential durch ökonomische Kriterien eingeschränkt. „Nur wenn der Transport eines Gutes durch den Einsatz von Großbehältern billiger und/oder besser, d. h. leistungsfähiger abgewickelt werden kann“<sup>5)</sup>, ist dieses Gut als containerfähig zu bezeichnen.

Nach den Abgrenzungskriterien Transportqualität und Transportkosten können die Güter, die sich durch Homogenität in den Teilgrößen und durch die Massenhaftigkeit ihres Verkehrsaufkommens<sup>6)</sup> auszeichnen, als nicht für den Containerverkehr geeignet eingestuft werden. Außerdem sind jene Güter als nicht containergeeignet zu klassifizieren, für deren Transport Spezialschiffe bereitgestellt

<sup>4)</sup> Vgl. dazu U. Lorenzen: Entwicklungsaussichten des Güterumschlages im Hamburger Hafen bis 1980, Diss. Hamburg 1971, S. 171 ff.

<sup>5)</sup> Containerverkehr. In: Schriftenreihe des wissenschaftlichen Beirats beim Bundesverkehrsministerium, Heft 13, Hof/Saale 1968, S. 12.

<sup>6)</sup> Vgl. K. Bep lat: Probleme der Einführung des Containerverkehrs, Hamburg 1970, S. 51.

werden, deren Konstruktionsmerkmale an die Eigenart der notwendigen Frachtbehandlung angepaßt sind (z. B. Kraftfahrzeugtransporter, Papiertransporter etc.). Bei den von diesen Spezialtransportern beförderten Gütern vermag der Transport in Großbehältern keine Transportkostensenkungen bzw. Transportleistungssteigerungen zu erzielen. Insgesamt gesehen dürfte damit das Verkehrsaufkommen zum containerfähigen Ladungspotential eines Seehafens gerechnet werden, das in der Regel bisher durch die Linienschiffahrt befördert wurde<sup>7)</sup>.

### Unterschiedliche Eignungsintensitäten

Das nunmehr verbleibende Containergutpotential läßt sich genauer differenzieren<sup>8)</sup>. Um Anhaltspunkte dafür zu gewinnen, „inwieweit der durch die Containerisierungsmöglichkeiten (potentieller Containerverkehr) abgesteckte Rahmen ausgefüllt werden kann“<sup>9)</sup>, wird das containerfähige Ladungspotential nach seiner ökonomischen Eignung

für den Behälterverkehr eingestuft. Unterschiedliche Eignungsintensitäten resultieren aus der Tatsache, daß die Distributionskostensparnisse beim Übergang von herkömmlichen Methoden der Frachtbehandlung zum Containertransport für die einzelnen Güterarten differieren. Die Gruppenbildung erfolgt anhand folgender Kriterien<sup>10)</sup>: Wert pro Gewichtseinheit, Verpackungskosten und Transportschadenanfälligkeit (Beschädigung, Verlust, Diebstahl).

Als „sehr gut“ für den Containertransport geeignet können diejenigen Güter angesehen werden, die einen hohen Wert pro Gewichtseinheit aufweisen und deshalb mit hohen Frachtraten belastet werden. Durch die Verpackung in Containern sind die Einsparungsmöglichkeiten an Distributionskosten besonders groß, da ein schneller Transport verbunden mit geringen Verpackungskosten, kleinerem Beschädigungsrisiko und einer niedrigeren Verlustquote bei diesen Gütern durch den Transport in Containern ermöglicht wird. In die Gruppe

<sup>7)</sup> Vgl. Containerization — An Outlook to 1977, hrsg. von Kaiser Aluminium & Chemical Corporation, Kaiser Center Oakland, California 1968, S. 4.

<sup>8)</sup> Vgl. ebenda, S. 3; vgl. ferner Containerverkehr, a. a. O., S. 19 f.

<sup>9)</sup> Containerverkehr, a. a. O., S. 12.

<sup>10)</sup> Vgl. G. Mathiesen: Die seewärtige Verkehrslage einer Region, Göttingen 1969, S. 69.

**Unsere Stärke**  
 Maßgeschneiderte Anlagen,  
 HHLA Container Terminal, Fruchtschuppen,  
 Allroundterminals, Roll-on/roll-off-Center,  
 Lagerhäuser und eine ganze Speicherstadt

**Unsere Vielseitigkeit**  
 Umschlag jeder Art, Stauer- und Tally-  
 leistungen, Landtransporte. Mehr als 300  
 HHLA-Kräne, eine Armada von Gabelstaplern,  
 Van Carriern sowie Containerbrücken sind Tag  
 und Nacht im Einsatz — ein umfassender Service

**Deshalb**  
 HHLA — Der richtige Partner für Sie!  
 Hamburger Hafen- und Lagerhaus-  
 Aktiengesellschaft  
 2000 Hamburg 11 | Bei St. Annen 1

**HHLA**

„noch ausreichend“ sind jene Güter einzuordnen, die zwar technisch in Containern transportiert werden können, aber einen niedrigeren Wert, niedrigere Frachtkosten und eine geringe Anfälligkeit für Beschädigung und Diebstahl aufweisen. Die „befriedigende“ Eignungsintensität nimmt eine Zwischenstellung zwischen den beiden erstgenannten Gruppen ein. Güter, die hier einzuordnen sind, zeichnen sich gegenüber den sehr gut geeigneten durch mittlere Wert/Gewichtsrelationen und geringe Möglichkeiten zur Senkung der Distributionskosten aus.

Die unterschiedlichen Eignungsintensitäten sind gleichzeitig ein Ausdruck für die Wahrscheinlichkeit, mit der die einzelnen Potentialgruppen tatsächlich in Containern befördert werden. Güter mit sehr guter Eignung werden zuerst für den Containerverkehr erschlossen werden, während Güter mit ausreichender Eignung nur als Beiladung bei unzureichender Auslastung eines Containerschiffes containerisiert werden dürften<sup>11)</sup>.

**Gruppierungsschema des Potentials**

Diese für die Einordnung eines einzelnen Transportgutes in die drei Potentialgruppen definierten Abgrenzungskriterien können nun zur Gruppierung des gesamten Umschlagsvolumens eines Seehafens herangezogen werden, um Aussagen über den potentiellen Anteil des Containerverkehrs am Gesamtumschlag abzuleiten. In einer Arbeit<sup>12)</sup>, die sich mit den Entwicklungsaussichten des Güterumschlags im Hamburger Hafen beschäftigt, wurde in Zusammenarbeit mit den maßgeblich am Hamburger Containerverkehr beteiligten Institutionen ein solches Klassifizierungsschema für die einzelnen Güterhauptgruppen der Deutschen Verkehrsstatistik entwickelt. Dieses Gruppierungsschema dient als Grundlage, um das im Jahre 1972 realisierte Umschlagsvolumen des Hamburger Hafens auf seine Eignung für den Containerverkehr zu untersuchen. Zur Ableitung konkreter Aussagen über die Entwicklung des containergeeigneten Ladungsaufkommens im Hamburger Hafen werden die für das Jahr 1972 ermittelten Werte den entsprechend erfaßten Werten des Jahres 1968 aus der oben genannten Untersuchung gegenübergestellt.

Da die Güterstruktur des Transportaufkommens im Empfang und Versand im Hamburger Hafen naturgemäß stark differiert, muß die Analyse für den einkommenden und ausgehenden Verkehr getrennt durchgeführt werden. Die für den Gesamtumschlag errechneten Anteilswerte ergeben sich dann durch Aggregation der jeweiligen Einzelwerte (vgl. Tabelle 3).

<sup>11)</sup> Vgl. G. Mathiesen: Die seewärtige Verkehrslage einer Region, a. a. O., S. 85.

<sup>12)</sup> Vgl. U. Lorenzen: Entwicklungsaussichten des Güterumschlags im Hamburger Hafen bis 1980, a. a. O., S. 175 ff.

**Tabelle 3**

**Die Entwicklung des containerfähigen Ladungsaufkommens des Hamburger Hafens von 1968–1972**

(in 1000 t)

		Gesamtes Aufkommen	Eignungsintensität		
			sehr gut	befriedigend	ausreichend
Güter-Umschlag	1968	9 181	3 092	1 700	4 389
	%	100	33,6	18,6	47,8
schlag	1972	10 616	3 891	2 004	4 721
	%	100	36,7	18,9	44,4
Güterversand	1968	4 100	1 316	838	1 946
	%	100	32,3	20,7	47,0
	1972	4 585	1 613	942	2 030
	%	100	35,2	20,6	44,2
Güterempfang	1968	5 080	1 775	862	2 443
	%	100	34,9	17,0	48,1
	1972	6 031	2 278	1 082	2 691
	%	100	37,8	17,6	44,6

Quelle: U. Lorenzen: Entwicklungsaussichten des Güterumschlags im Hamburger Hafen bis 1980, a. a. O., S. 176; Statistische Berichte, hrsg. vom Stat. Landesamt der Freien und Hansestadt Hamburg, Reihe H, Nr. 20, Mai 1973; eigene Berechnungen.

Stellen wir die so ermittelten Werte des potentiellen Containerverkehrs den Gesamtumschlagswerten der entsprechenden Jahre gegenüber, so waren im Jahre 1968 24 % des Gesamtvolumens grundsätzlich für den Containerverkehr geeignet; im Jahre 1972 erreichte dieser Anteil eine Höhe von 23 %<sup>13)</sup>. Von diesem grundsätzlich für den Containerverkehr geeigneten Ladungspotential wurden im Jahre 1968 239 000 t tatsächlich in Großcontainern befördert; 1972 waren es dagegen schon 1,26 Mill. t, eine Steigerung um 428 %<sup>14)</sup>. Vergleicht man diese Angaben mit dem von uns ermittelten potentiellen Containerverkehr, so läßt sich feststellen, daß 1968 erst 2,6 % des gesamten Potentials in Containern befördert wurden, im Jahre 1972 stieg dieser Anteil auf 11,9 %. Ermitteln wir schließlich noch den Anteil des tatsächlich in Containern beförderten Ladungsaufkommens an der Potentialgruppe mit der höchsten Eignungsintensität, so stellen wir fest, daß 1968 erst 7,7 % der sehr gut für den Container geeigneten Güter tatsächlich containerisiert wurden; bis 1972 stieg dieser Anteilswert auf 32,4 %.

**Günstige Voraussetzungen**

Generell läßt sich somit feststellen, daß vom Potentialverkehr her gesehen bislang noch keine Sättigungsgrenze für die Substitution herkömmlicher Frachtbeförderungsmethoden durch den Transport in Containern in Hamburg abzusehen ist. Bei dieser Schlußfolgerung sind wir uns selbstverständlich

<sup>13)</sup> Im Jahre 1972 wurden im Hamburger Hafen 46,25 Mill. t Güter umgeschlagen; 1968 erreichte der Gesamtumschlag eine Höhe von 38,25 Mill. t.

<sup>14)</sup> Vgl. H. E. Stegen: Containerverkehr im Hamburger Hafen 1970–1972, a. a. O., S. 201.

lich der Tatsache bewußt, daß eine Ausschöpfung des gesamten Nachfragepotentials heute und in absehbarer Zeit utopisch sein wird, da noch keineswegs in allen Fahrtgebieten der Welt die Voraussetzungen für die Einführung des Containerverkehrs gegeben sind bzw. in näherer Zukunft vorhanden sein werden.

Entsprechende Untersuchungen<sup>15)</sup> ergeben jedoch, daß bereits im Jahre 1968 die Güterstruktur des gesamten Transportaufkommens des Hamburger Hafens sich so auf die einzelnen Fahrtgebiete verteilte, daß nahezu 75 % der Potentialgruppe mit der höchsten Eignungsintensität sich auf solche Fahrtgebiete verteilte, in denen bereits heute nahezu alle Voraussetzungen für eine reibungslose Abwicklung des Containerverkehrs gegeben sind. Darüber hinaus zeigt die Analyse der regionalen seewärtigen Verteilung des Umschlagsvolumens Hamburgs, daß auf die internationalen Handelsströme, die im Zeitablauf relativ stark expandieren, auch der größte Teil des Seegüterumschlags des Hamburger Hafens entfällt<sup>16)</sup>.

Als Ergebnis der im Jahre 1971 abgeschlossenen Untersuchungen hinsichtlich der künftigen Entwicklung des gesamten potentiellen Containerverkehrs ergaben sich damals folgende Prognosewerte<sup>17)</sup>: Das containerfähige Ladungsaufkommen des Hamburger Hafens wird im Jahre 1980 voraussichtlich eine Höhe von 16,5 Mill. t erreichen. Davon werden 36 % eine sehr gute, 20 % eine befriedigende und 44 % eine ausreichende Eignungsintensität aufweisen.

**Ungerechtfertigter Pessimismus**

Auch wenn sich in der Zwischenzeit einige Prämissen unserer damaligen Prognose verändert haben, die eventuell dieses Ergebnis relativieren könnten, so läßt die generelle Tendenz, wie sie durch die Entwicklung der letzten Jahre auch bestätigt wird, doch noch die Schlußfolgerung zu, daß das containerfähige Ladungspotential des Hamburger Hafens sich auch in Zukunft weiterhin kräftig erhöhen wird. Verbinden wir diese Aussage mit den vorher abgeleiteten Ergebnissen hinsichtlich der heutigen Ausschöpfung des Ladungspotentials für den Containerverkehr im Hamburger Hafen, so lassen sich hieraus durchaus optimistische Zukunftserwartungen hinsichtlich der Entwicklung des Großbehälterverkehrs in Hamburg ableiten.

Diese Überlegungen stehen z. T. im Widerspruch zu den Schlußfolgerungen, die sich aus den Ergebnissen einer kürzlich fertiggestellten Untersuchung über die Änderung der Wettbewerbsverhältnisse im

Stückgutumschlag der Seehäfen in der Antwerpen-Hamburg-Range ziehen lassen. Der Verfasser kommt in seiner Arbeit<sup>18)</sup> zu dem Ergebnis, daß durch die Umgewichtung der durch die Einführung des Containerverkehrs induzierten Wettbewerbsfaktoren im Hafenwettbewerb sich Hamburgs Position im Containerverkehr in Zukunft eher verschlechtern dürfte. Die von uns erwartete Entwicklung des potentiellen Containerverkehrs bis 1980 und die gegenwärtig noch zu beobachtende relativ niedrige Ausschöpfung dieses Potentialverkehrs in Hamburg lassen eine eher pessimistisch eingestimmte Zukunftserwartung für den Containerverkehr in Hamburg jedenfalls von dem hier diskutierten Standpunkt betrachtet als nicht gerechtfertigt erscheinen.

**Notwendiger Ausbau des Zufahrtsweges**

Die in der jüngsten Vergangenheit zu beobachtende positive Entwicklung wird sich jedoch nur fortsetzen können, wenn der weitere Ausbau der seewärtigen Zufahrt des Hamburger Hafens, der in diesem Jahr beschlossen wurde und für den der Bund und die Hansestadt ca. 440 Mill. DM bereitstellen müssen<sup>19)</sup>, zügig vorangetrieben wird. Daß der Entschluß zur Durchführung dieser Investition zwingend notwendig war, zeigt die Entwicklung der Identitätsmaße der Containerschiffs-Generationen (vgl. Tabelle 4).

**Tabelle 4**  
**Die Entwicklung der Identitätsmaße der Containerschiffs-Generationen**

Containerschiff	Containerkapazität 20-Fuß-Einheiten	Länge m	Breite m	Tiefgang m
1. Generation	ca. 750	170	14,5	7,9
2. Generation	ca. 1 600	220	30,0	11,5
3. Generation	ca. 3 000	287	32,3	12,0

Quelle: J. Monzel: Die Änderungen des Wettbewerbsverhältnisses im Stückgutumschlag der Seehäfen, a. a. O., S. 29.

Der Ausbau der seewärtigen Zufahrt Hamburgs auf 13,5 m unter SKN wird somit auch den Containerschiffen der 3. Generation eine bei jedem Tiefgang und jeder Tide unabhängige Fahrt von und nach Hamburg ermöglichen; eine notwendige Bedingung dafür, daß der Hamburger Hafen auch in Zukunft weiterhin seinen potentiellen Containerverkehr in tatsächlichen Containerverkehr umsetzen kann. Von der Nachfrageseite sind, wie gezeigt wurde, bisher keine Grenzen zu erkennen. Insofern scheint eine optimistische Beurteilung des weiteren Wachstums des Großbehälterverkehrs im Hamburger Hafen durchaus gerechtfertigt.

<sup>15)</sup> Vgl. U. Lorenzen: Entwicklungsaussichten . . . , a. a. O., S. 186 ff.

<sup>16)</sup> Vgl. ebenda, S. 53.

<sup>17)</sup> Vgl. ebenda, S. 178.

<sup>18)</sup> Vgl. J. Monzel: Die Änderung des Wettbewerbsverhältnisses, a. a. O., S. 128.

<sup>19)</sup> Vgl. Hamburg überzeugte Bonn. In: DVZ Nr. 22 vom 20. 2. 1973, S. 15.