SCHIFFFAHRT

Containerweise Verluste

Der Gütertransport auf dem Meer war der Treiber der Globalisierung und ihr größter Profiteur. Jetzt ist der weltweite Seeverkehr eingebrochen. Reeder, Werften und Häfen kämpfen ums Überleben – allen voran das deutsche Traditionsunternehmen Hapag-Lloyd.

Fast 40 Meter hoch türmt sich die „Andromeda“ über dem Hamburger Burchardkai, zahllose Zubringerfrachter und Containerstapelwagen umschwirren sie wie Insekten einen gelangweilten Elefanten. Das neue Vorzeige-Containerschiff der Reederei CMA CGN ist eines der größten der Welt: 100 000 PS, Platz für 11 400 Container, 363 Meter lang, vor ein paar Monaten erst zum Preis von 160 Millionen Dollar aus Südkorea geliefert.

Gebaut für Boomzeiten, die nie zu enden schienen, die immer mehr Container, immer größere Schiffe und immer größeren Hafenanlagen verlangten.

Im Minutentakt hieven die Hebebrücken Container von der Kaimauer an Deck des 100 000-Tonnen-Kolosses: bis zu 18 Reihen nebeneinander, 19 übereinander, 86 hintereinander. Am Ende ist die „Andromeda“ zu rund zwei Drittel beladen. „Das ist noch ganz ordentlich“, sagt Kapitän Ivan Bozanic. „In diesen Zeiten jedenfalls.“

Am nächsten Morgen verlässt das CMA-Flaggschiff Hamburg wieder Richtung China, dem Ausgangsort seiner 68-tägigen Rundreise. Die „Andromeda“ verkehrt ausschließlich zwischen Ostasien und Nordeuropa, auf der Rennstrecke des Welthandels. Im Akkord schaufelt sie Fernseher, Handys, T-Shirts und alles, was die chinesischen Fabriken sonst noch ausspucken, Richtung Westen; Fertigteile, Maschinen und leere Container gen Osten.

Bislang war die Schifffahrt der größte Profiteur der Globalisierung, ihr hämmernder Puls, der immer mehr Waren immer schneller um die Welt pumpte. Die Branche wuchs von Jahr zu Jahr in atemberaubendem Tempo, seit China sich zur Werkbank der Welt aufschwang. Rund 500 Millionen Standard-Container (TEU) wurden 2008 auf den Weltmeeren transportiert, doppelt so viele wie zur Jahrtausendwende.

Jahr für Jahr wurden neue, immer gewaltigere Schiffe gebaut, die Häfen vergrößert, neue Liniendienste eingerichtet. Die Ladekapazität der globalen Containerflotte erhöhte sich von 4 Millionen im Jahr 2000 auf aktuell 12,5 Millionen TEU.

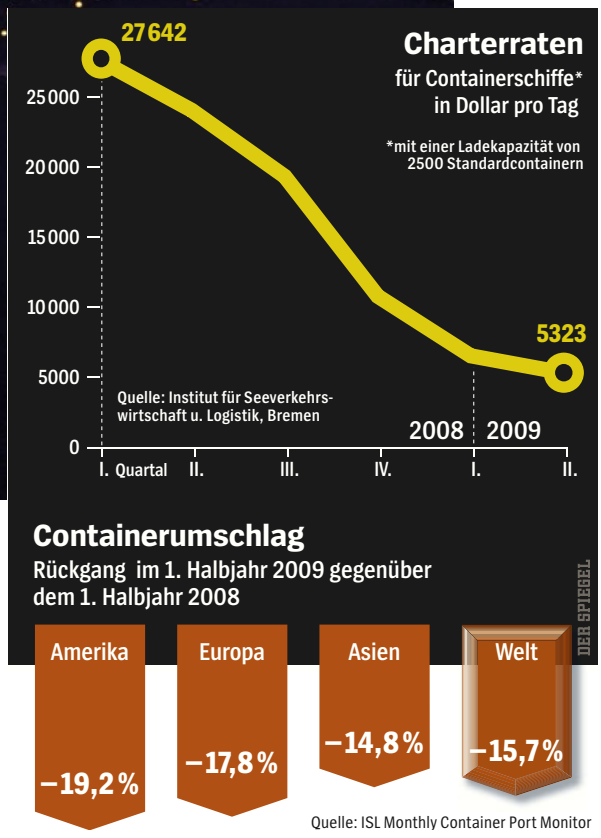
Viele sind in den langen Jahren des Booms reich geworden, Reeder, Banker, auch Anleger, vor allem in Hamburg. Die Hansestadt schwang sich in den vergangenen zehn Jahren zum weltweit führenden Standort für die Finanzierung und das Betreiben neuer Schiffe auf. 35 Prozent der weltweit fahrenden Containerkolosse haben deutsche Besitzer. Fast 60 Schiffsbanken und Finanzierer haben ihren Sitz in Hamburg. Hapag-Lloyd wurde zu einer der führenden Linienreedereien der Welt.

Doch die weltweite Finanz- und Wirtschaftskrise hat den Boom der Containerschifffahrt fast über Nacht abgewürgt. Zum ersten Mal in ihrer Geschichte wächst diese Branche nicht, sie schrumpft – allein in den ersten sechs Monaten dieses Jahres um fast 16 Prozent.

Die neuen Riesenschiffe sind nun viel zu groß für die Ladung, die sie über die Meere transportieren, oft fahren sie halbleer – wenn sie denn überhaupt auslaufen. Die Häfen werden mit milliardenschweren Programmen für einen Boom ausgebaut,

Schiffe vor dem Hafen von Singapur

TIOFOTO / FLONLINE



den es nicht mehr gibt. Führende Linienreedereien drohen pleitezugehen und mit ihnen die Schiffsbanken und Charterreeder: Die Branche war einer der ganz großen Gewinner der Globalisierung, nun droht sie zum ganz großen Verlierer zu werden.

„So eine Krise hat es noch nie gegeben“, sagt Reinhard Lange, Chef von Kühne+Nagel, der größten Seefrachtspedition der Welt. Allein für die Linienreedereien wird dieses Jahr ein Verlust von 20 Milliarden Dollar erwartet.

Drewry Shipping Consultants, die weltweit führenden Berater der Branche, warnen: „Die Industrie steht am Rande eines riesigen Abgrundes.“ Und das Fachblatt „Lloyds List“ schreibt: „In der Containerschifffahrt herrscht nackte Panik.“

Fast nirgends auf der Welt ist das so deutlich zu spüren wie in Hamburg.

Seit über hundert Jahren dominiert die Firmenzentrale von Hapag-Lloyd die Binnenalster, das Aushängeschild des Hamburger Stadtbilds. „Mein Feld ist die Welt“ verkündet die Inschrift über dem Eingang des wilhelminischen Prachtbaus, Symbol für die globale Bedeutung Hamburgs als Hafenstadt und den Anspruch des 160 Jahre alten Traditionsunternehmens als Reederei von Weltrang.

Doch daraus ist nun ein Symbol der Krise geworden. Ausgerechnet Hapag-Lloyd, stets anerkannt in der Branche als die wohl effizienteste der großen Linienreedereien, kämpft gegen die Pleite. Nervös beobachtet von Reedern, Bankern und Schifffahrtsmanagern rund um die Welt, die sich die Frage stellen: Wenn schon Hapag-Lloyd nicht bestehen kann, wer ist dann das nächste Opfer?

222 Millionen Euro Verlust hat die deutsche Traditionsreederei im ersten Quartal eingefahren. Fast 1,75 Milliarden Euro braucht Hapag wohl über die nächsten 18 Monate. Der Hauptgrund dafür: „Bei den derzeitigen Preisen verdienen wir auf keiner Strecke mehr Geld“, sagt Ulrich Kranich, Vorstand für das weltweite Schifffahrtsgeschäft bei Hapag-Lloyd. Nur noch rund 500 Dollar erhalten die Reedereien derzeit für den Transport eines Containers von Asien nach Europa – rund 300 Dollar zu wenig, um die eigenen Kosten zu decken. Vor einem Jahr noch kassierten die Reeder über 1500 Dollar pro Container.

Zyklen gibt es in der Schifffahrt immer wieder, doch dieses Mal, glauben die Reedereien, ist alles anders. Viel schlimmer. „In der Vergangenheit hat es nie an Ladung gefehlt“, sagt Kranich. Jetzt aber schon: Im Westen wird nicht mehr genug konsumiert, im Osten zu wenig produziert, um das riesige Laderaumangebot der globalen Containerflotte zu füllen. Das drückt die Preise. Die Folge: Fast alle Reedereien erwirtschaften hohe Verluste.

Ebenso verzweifelt wie vergebens mühen sich die Unternehmen, höhere Preise durchzusetzen. Gerade wurden die Raten für die Liniendienste zwischen Asien und Europa um 500 Dollar angehoben – offiziell.

Dabei wären höhere Raten für Konsumenten und Hersteller kaum zu spüren, denn die Kosten für den Seetransport spielen in den Kalkulationen kaum eine Rolle. Einen Fernseher von Asien nach Europa zu verschiffen kostet zehn Dollar, einen Staubsauger einen Dollar und eine Flasche Bier einen Cent.

Es war die Erfindung des Containers, die solche Preise möglich machte, nichts hat die Globalisierung seit Mitte der achtziger Jahre mehr vorangetrieben als der Boom der stählernen Kisten. Der Aufstieg Chinas zur Wirtschaftsmacht ist ohne sie nicht denkbar. Je mehr die Transportkosten sanken, desto mehr rechnete es sich für westliche Konzerne, die Produktion in ferne Weltgegenden zu verlagern. „Chinesische Fabriken haben selten Lagerkapazitäten“, sagt Kühne+Nagel-Chef Lange. „Die produzieren häufig direkt in den Container.“

Inzwischen lohnt es sich sogar, spanische Tomaten zum Verarbeiten nach China zu schicken und dann als Tomatenmark wieder zurück. Holländische Tulpenzwie-

SEBASTIAN WIDMANN / DPA

Hapag-Lloyd-Stammsitz am Ballindamm in Hamburg: *Künftig nur noch eine Handvoll weltweit tätige Reedereien?*

beln werden nach Neuseeland befördert, um dann als ausgewachsene Blume zurück auf den europäischen Markt zu kommen.

Jetzt, in der Krise, heizen finanzstarke Reedereien, so argwöhnen jedenfalls ihre weniger kapitalkräftigen Konkurrenten, den Preiskrieg weiter an, um Marktanteile zu gewinnen. „Da läuft ein knallharter Verdrängungswettbewerb“, sagt ein Reeder.

Maersk-Chef Eivind Kolding macht keinen Hehl daraus, dass aus seiner Sicht die Schifffahrt viel besser aufgestellt wäre, wenn es künftig nur noch eine Handvoll weltweit tätiger Reedereien geben würde. Viele in der Branche geben ihm eine Mitschuld an der desaströsen Lage.

Maersk hat zwar selbst im ersten Quartal 373 Millionen Dollar Verlust gemacht. Die dänische Reederei gehört aber zu einem Öl- und Gaskonzern, der die Schifffahrtsverluste leichter wegstecken kann.

Keine der großen Reedereien arbeitet derzeit mit Gewinn: NOL aus Singapur etwa verbuchte ein Minus von 245 Millionen Dollar, Hanjin aus Südkorea ein Minus von 110 Millionen.

Doch ähnlich wie bei Maersk stehen hinter ihnen entweder finanzstarke Großkonzerne oder die Heimatstaaten. NOL gehört dem Singapurer Staatsfonds Temasek, der gerade einer Kapitalerhöhung von einer Milliarde Dollar zustimmte. Die chinesischen Reedereien Cosco und China Shipping können sich genauso wie die japanische Linie NYK der Unterstützung ihrer Regierungen sicher sein.

Nur Hapag-Lloyd scheint die größte Krise der Schifffahrt ausgerechnet im schlechtesten Moment zu erwischen: Die großen Gewinne der Vorjahre musste die Hamburger Reederei fast vollständig an den strauchelnden Mutterkonzern TUI abführen – und konnte so fast keine Reserven aufbauen. Ende vergangenen Jahres verkaufte TUI die Reederei an ein Konsortium aus der Stadt Hamburg, hanseatischen Geschäftsleuten und Banken – und lud der Reederei gleichzeitig Schulden von 1,3 Milliarden Euro auf, die nun zusätzlich zu den operativen Verlusten verkraftet werden müssen. Die Konsequenzen sind für die Hamburger Konzernführung klar: „Ohne fremde Hilfe schaffen wir es nicht“, sagt ein Insider.

Zunächst sprangen einige der eigenen Gesellschafter ein und kauften der Reederei für 315 Millionen Euro ihren Anteil am Hamburger Containerterminal Altenwerder ab. Nur Klaus-Michael Kühne, der vergangenes Jahr die Übernahme initiierte, weigerte sich und attackiert stattdessen Vorstand und Mitgesellschafter. Am Ballindamm liegen die Nerven blank.

Nun soll der Staat mit einer Bürgschaft von bis zu einer Milliarde helfen, um Deutschlands führende Reederei durch die Krise zu bringen. Prinzipiell gilt das Containergeschäft immer noch als äußerst ertragreich. Der Welthandel zieht bereits wieder an, die Preise, so die Hoffnung, werden bald folgen. „Die Auslastung der Schiffe aus Asien hat sich bereits erhöht“, sagt Hapag-Vorstand Kranich.

Den Beweis für die Zukunftsfähigkeit der größten Reederei Deutschlands soll im Wesentlichen ein Gutachten der Unternehmensberatung Roland Berger bringen, die schon seit Anfang Juli die Reederei auf Herz und Nieren prüft. Die Berater schätzen die Aufstellung und die Aussichten für Hapag-Lloyd äußerst positiv ein, so bestätigten sie dem Haushaltsausschuss der Stadt Hamburg bereits vor zwei Wochen. Den Banken wurde das Gutachten vergangenen Donnerstag vorgestellt: „Hapag-Lloyd ist gut positioniert und erfüllt die wesentlichen Erfolgsfaktoren der Linienschifffahrt“, heißt es in der Präsentation.

An diesem Dienstag soll das Gutachten dem Hapag-Lloyd-Aufsichtsrat vorgelegt werden. Gibt der grünes Licht, soll noch im Laufe der Woche der Bürgschaftsantrag in Berlin eingereicht werden. Vorher noch aber müssen alle Gesellschafter einer Kapitalerhöhung von rund 750 Millionen Euro zustimmen, um die seit Wochen gerungen wird.

In jedem Fall wird es große Einschnitte bei dem Hamburger Unternehmen geben. Ein Stellenabbau und Gehaltsverzicht seien unvermeidlich, heißt es in der Zentrale.

Zudem trennt sich Hapag-Lloyd von Schiffen – allerdings nicht den eigenen. Nur rund die Hälfte der Flotte aus 128 Containerriesen gehört der Reederei selbst. Die andere Hälfte ist angemietet und deshalb schneller loszuwerden. Bereits rund 30 Schiffe gab Hapag-Lloyd wieder zurück. Die anderen Reedereien verfolgen dieselbe

Strategie: Die Schweizer MSC will angeblich die Charter für fast 80 Schiffe nicht verlängern, heißt es in der Branche. Bei der französischen CMA laufen die Charter für angeblich über 170 Schiffe aus.

Das wiederum wird zum existentiellen Problem für viele andere Hamburger Reeder. Denn ihnen gehören die plötzlich ungewollten Schiffe.

Rund 1644 von weltweit 4619 Containerschiffen haben deutsche Besitzer. Weitgehend unbemerkt von der Öffentlichkeit hat sich in den Boom-Jahren ein knappes Dutzend Hamburger Reeder gemeinsam mit Hamburger Banken und Fondshäusern zur weltweit führenden Kraft bei der Finanzierung und dem Bau neuer Containerschiffe aufgeschwungen. Sie schicken ihre Schiffe nicht auf eigenen Liniendiensten um die Welt, sondern verchartern ihre Schiffe, oft sogar inklusive Besatzung.

Der Boom der vergangenen Jahre war auch wesentlich dem billigen und reichlich vorhandenen Geld zu verdanken: Angefeuert durch Steuersparmodelle und entsprechend glänzende Renditen, pumpten Anleger und Banken Hunderte Milliarden in die Branche.

Und in Hamburg, mit seiner traditionell engen Verbindung von Finanzmarkt und Reedern, wusste man das am besten zu nutzen. Eine kleine Elite äußerst verschwiegener Hamburger Reeder spielt inzwischen eine dominante Rolle in der Containerschifffahrt, die an legendäre griechische Tankerdynastien erinnert. Claus-Peter Offen, 65, etwa, der sein erstes Schiff im Alter von 33 Jahren aus der Konkursmasse kaufte, betreibt heute über 128 Schiffe. Über 20 Neubauten hat er noch ausstehen, darunter die größten der Welt mit 14 000 TEU. Oder Erck Rickmers, Spross einer traditionsreichen Reederfamilie, vergrößerte seine Flotte von 46 auf 118 Schiffe in nur zehn Jahren. Peter Döhle bringt es inzwischen auf fast 200 Schiffe.

In der Öffentlichkeit sind die Hamburger Reeder jedoch kaum präsent. In den vergangenen Jahren haben sie enorme Summen verdient. „Bei denen fährt doch die Putzfrau Porsche“, lästert ein Branchenkenner. Emissionshäuser für Schiffsfinanzierungen schossen nur so aus dem Boden: Vor 20 Jahren gab es gerade einmal eine Handvoll. Heute sind es fast 60.

Ein Ende der Nachfrage schien nicht in Sicht, die Globalisierung nicht aufzuhalten. Immer schneller rotierten die Waren und Rohstoffe um die Welt. Doch nun können die strauchelnden Linienreedereien die gemieteten Schiffe gar nicht schnell genug wieder loswerden.

„Die Charterschiffe werden in Massen zurückgegeben werden“, warnt ein führender Schifffahrtsmanager. „Das wird richtig eng werden für viele in Hamburg.“ Und ein anderer warnt: „Die großen Charterreeder sitzen die Krise aus, aber bei den kleineren wird das ein Blutbad geben.“ Ohne ausreichende Chartereinnahmen können die Reeder ihre Kredite bei den Banken nicht bezahlen.

In vergangenen Krisen hätten die Schiffsfinanzierer und Banken nicht selten den in die Klemme geratenen Charterreedern einfach die Raten gestundet, mitunter bis zu 24 Monate, erzählt ein erfahrener Hamburger Reeder. Doch durch die Finanzkrise sind die Geldinstitute bei der Kreditvergabe zögerlich. „Bei den Banken entscheiden jetzt nicht mehr die Schiffsbanker, sondern die Risikomanager“, sagt ein frustrierter Reeder.

Der Branche droht nun ein fataler Dominoeffekt: Die Linienreeder können ihre Charterschiffe nicht mehr bezahlen, die Charterreeder und Schiffsfonds können die Kapitaldienste an die Banken nicht mehr leisten – die selbst mitunter bereits angeschlagen sind.

Allein die HSH Nordbank, der weltgrößte Schiffsfinanzierer, hat ausstehende Schiffbaukredite über 33 Milliarden Euro. Die Banker beschwichtigen: „Wir haben bereits vor 18 bis 24 Monaten den Eigenanteil erhöht, den wir von den Reedern bei der Finanzierung verlangen“, sagt Harald Kuznik, verantwortlich für Schiffsfinanzierung bei der HSH Nordbank. Zudem hat die Bank die Risikovorsorge verzwanzigfacht – von 0,05 Prozent auf ein Prozent des Kreditvolumens.

Allerdings wollen auch die Banker nicht behaupten, dass die Krise einfach an der Hamburger Schifffahrtsindustrie vorbeizieht: „Der derzeitige Marktabschwung wird sicherlich zu Konsolidierungsdruck führen. Wer zu aggressiv finanziert hat, wird Probleme bekommen. Stärkere Marktteilnehmer werden dies zu nutzen wissen“, sagt Kuznik.

Zumindest die großen Linienreedereien müsse die Branche aus reinem Eigeninteresse erhalten, warnen die Experten von Drewry. Denn wenn eine von ihnen bankrott ginge, würden auch die Banken und unabhängigen Reeder in große Schwierigkeiten geraten.

Deswegen haben Hamburger Banker und Reeder – allen voran die HSH Nordbank und Peter Döhle – bereits vor zwei Monaten die angeschlagene chilenische Linienreederei CSAV gerettet. Den Chilenen wurden gegen Anteile am Unternehmen ihre Charterraten um ein Drittel reduziert.

Hapag-Lloyd warf daraufhin in einem Brief Ende Juni seinen Vercharterern – darunter Döhle und Rickmers –„Wettbewerbsverzerrung“ vor und forderte Gespräche „über die Fortführung der Charterverträge zu reduzierten Raten“. Nun seien die Konditionen bis zu 30 Prozent niedriger, heißt es bei Hapag-Lloyd.

Doch die richtigen Probleme für die deutschen Reeder kommen erst noch: Mitte 2008 waren noch 1550 neue Schiffe bestellt, die in den nächsten Jahren ausgeliefert werden sollen. Abbestellungen werden von den asiatischen Großwerften nicht akzeptiert.

Mitunter verzichten inzwischen manche Schiffsfinanzierer sogar auf die Anzahlung von bis zu 40 Prozent des Preises, die sie der Werft schon geleistet haben, da sie die fehlenden Millionen nicht aufbringen können, um die Schiffe abzunehmen. Die meisten anderen versuchen mit den Werften zumindest einen Bauaufschub herauszuhandeln, in der Hoffnung, dass die Lage in einigen Jahren deutlich besser ist.

Insgesamt stehen noch neue Containerschiffe mit einer Kapazität von 5,3 Millionen TEU in den Auftragsbüchern der Werften – fast noch einmal halb so viel, wie die weltweite Containerflotte derzeit transportieren kann. Selbst wenn der Welthandel sich bis nächstes Jahr wieder erholt, drohen damit neue Überkapazitäten, die auf die Transportpreise drücken.

Dabei werden schon jetzt Schiffe aus dem Verkehr gezogen, um das Laderaumangebot zu verknappen. Rund um die Welt liegen sie unbeschäftigt vor Anker, in den Häfen, an Flussmündungen oder einfach in einer Bucht. Die meisten von ihnen jedoch

WILFRIED BAUER

RAINER JATSCH-KOESLING / ACTION PRESS

Hamburger Reeder Offen, Rickmers: *In den Jahren des Booms reich geworden*

ausgerechnet vor einer der Schlagadern des Welthandels: dem Hafen von Singapur.

Wer diese Ruhestätte der Globalisierung erkunden will, muss per Boot eine Dreiviertelstunde in die Gewässer vor Singapur fahren. Es ist ein gespenstischer Anblick: Eine ganze Armada von Schiffen drängt sich hier, Tanker und Frachter aller Klassen, soweit das Auge reicht.

Rund 130 000 Schiffe laufen Singapur jährlich an, normalerweise bleiben sie nur ein paar Tage. Noch vor einem Jahr boomte die Schifffahrt hier wie an kaum einem anderen Ort. Schwerbeladen schob sich Containerschiff um Containerschiff an Singapur vorbei durch die Straße von Malakka gen Europa und in umgekehrter Richtung nach China, Japan, Südkorea. 2005 löste Singapur Hongkong als größten Containerhafen der Welt ab, mit einem Jahresumschlag von 29 Millionen TEU.

Natürlich verkehren hier auch derzeit zahlreiche Frachter, doch sie bringen fast ein Viertel weniger Container als noch im Vorjahr. Und jedes Mal passieren sie nun die untätig ankernde Flotte ihrer Artgenossen.

Auf den stillgelegten Kolossen regt sich nur wenig Leben: Die Crews wurden von ihren Reedereien großenteils nach Hause geschickt – oft auf die Philippinen. Jetzt halten nur noch Rumpfbesatzungen Wache, sie warten die Maschinen oder überpinseln rostige Stellen mit Farbe.

Rund 450 Containerfrachter lägen weltweit untätig herum, berichtete Lucien Wong, der Chairman der Maritime and Port Authority von Singapur, im April: rund zehn Prozent der globalen Flotte.

Einige tausend Kilometer nördlich sind die Folgen der Krise ebenfalls deutlich zu spüren, in der Stadt, die sich zur Welthauptstadt der Globalisierung aufschwingen will: An der Shipping Exchange von Shanghai ist es auffällig ruhig geworden. In der Eingangshalle belegt eine Leuchttafel den Rückgang des Containeraufkommens in Zahlen: Die Kurve des China Containerized Freight Index weist seit vergangenem Jahr dramatisch nach unten.

Im Juni fielen die Ausfuhren Chinas um 21,4 Prozent gegenüber dem Vorjahresmonat. An den Schaltern der Abfertigungshalle reichen die Laufboten der Spediteure jetzt nur noch einzelne Formulare zum Abstempeln über den Tresen. Vor einem Jahr schleppten sie noch dicke Stapel an.

Das Büro von Wang Jianmin, Verwaltungsdirektor der Shipping Exchange, liegt hinter der Leuchttafel. Wenn die Handelsströme von und nach China weniger kräftig fließen, fällt es dem Chinesen sofort auf: Schon im Juli 2008, sagt er, noch vor dem großen Crash an der Wall Street, habe er bemerkt, dass in Shanghai plötzlich weniger Container umgeschlagen wurden.

Wang denkt international. Auf seine Visitenkarte hat er sich Jimmy als Vornamen drucken lassen. Er hat schon viele Häfen der Welt bereist – er soll seine Erfahrungen beisteuern zu einem ehrgeizigen Projekt, das die chinesische Regierung kürzlich propagandistisch neu angestoßen hat: Bis 2020 will sie Shanghai zu einem Zentrum der globalen Schifffahrt ausbauen.

Die aktuelle Krise der Schifffahrt biete eine Chance für Shanghai, aufzuholen gegenüber ausländischen Konkurrenten, glaubt Wang. Und deshalb bauen Shanghais Stadtväter derzeit trotz Krise sowohl den Hafen als auch die lokalen Werften nach Kräften weiter aus.

Der vor dreieinhalb Jahren eingeweihte Tiefseehafen Yangshan vor Shanghai ist ein Symbol für Chinas Willen zum Wachstum, koste es, was es wolle: Weil das Meer vor der Stadt zu flach für große Tanker und Containerschiffe ist, wurde im tiefen Wasser eine Felseninsel abgetragen und in ein riesiges Terminal ausgebaut. Bis 2020 soll Yangshan über insgesamt 30 Terminals verfügen und 15 Millionen Container pro Jahr abwickeln können.

Auch beim Schiffbau verfolgt China ehrgeizige Pläne, die Volksrepublik will den Nachbarn Südkorea als größte Werftnation überholen. Weiter nördlich, vor der Mündung des Yangtze, baut Shanghai derzeit die Insel Changxing zu einer gigantischen Werftanlage aus.

Einst lebten überwiegend Fischer und Apfelsinenzüchter auf Changxing. Doch die frühere Idylle musste einer Großbaustelle weichen. Mehrere staatliche Werften bauen bereits Schiffe auf Changxing, zwei davon gehören zur China State Shipbuilding Corporation (CSSC). In der Sommerhitze schweißen zahllose Schiffbauer bereits rostbraune Stahlteile zu Frachtern zusammen; daneben errichten Bauarbeiter weitere Montagehallen und Unterkünfte für das Personal. Im kommenden Jahr werde sich die Bevölkerung auf der Insel auf 200 000 Menschen verdoppeln, berichtet die staatliche Presse.

Doch die Pläne basieren noch auf den wilden Boom-Zeiten. Kaum jemand in der Schifffahrt glaubt, dass mittelfristig genügend Schiffe bestellt werden, um die riesigen neuen Werftkapazitäten auch nur annähernd auszulasten.

Offiziell wollen sich die chinesischen Staatsbetriebe dazu zwar nicht äußern, doch sie können die Flaute bereits jetzt nicht völlig verheimlichen: Schon nachmittags um halb fünf strömen Arbeiter von CSSC zu den Garküchen gegenüber dem Werkstor.

„Früher arbeiteten wir in zwei Schichten bis drei Uhr morgens“, berichtet einer der Männer in den beigefarbenen Uniformen. Seinen Namen möchte er nicht nennen, um seinen Job nicht wegen Verrats von

LANDOV / INTERTOPICS

Yichang-Werft in China: *Abbestellungen werden nicht akzeptiert*

ROLAND MAGUNIA / DDP

Burchardkai im Hamburger Hafen: *Überall auf der Welt wurden die Anlagen fieberhaft ausgebaut*

Staatsgeheimnissen zu verlieren. Mit seinem Lastenfahrrad transportiert er Farbbottiche in der Werft hin und her.

„Aber jetzt gibt es kaum noch etwas zu tun“, sagt er. Sein Lohn sank auf 2800 Yuan im Monat, das entspricht rund 280 Euro – während des Booms verdiente er bis zu 4000 Yuan.

Am Pier preist eine riesige Plakatwand den Ausbau von Changxing zum Werftzentrum an – das sei Chinas „nationale Strategie“. Zwar untersagte Peking wegen der Krise den Baubeginn neuer Werften für die kommenden drei Jahre, doch viele der größten Projekte sind längst im Gang und laufen weiter.

Mit staatlicher Rückendeckung haben Investoren in der nordostchinesischen Hafenstadt Tianjin einen Schiffbauinvestmentfonds gegründet. Er soll Anteile an schwächelnden Werften erwerben, Fusionen und Übernahmen unterstützen sowie Schiffe aufkaufen, deren Aufträge storniert werden. So sollen Chinas Werften die Krise überstehen.

Doch ob das gelingt, hängt vor allem von der Welt- und der US-Konjunktur ab. „Erst müssen sich die USA erholen, damit es mit dem Handel weltweit wieder aufwärtsgeht“, sagt Kühne+Nagel-Chef Lange.

Im Hafen von Charleston, South Carolina, ist von Erholung nicht viel zu spüren. An den Kaimauern eines der größten Häfen der USA liegt nur ein Schiff, die „MSC Prague“. Gerade vergangenes Jahr wurde das Terminal mit brandneuen, riesigen Kränen ausgestattet. Viele davon stehen still. Nicht zuletzt, weil die deutschen Maschinenbauer kaum noch Aufträge haben.

45 Prozent der US-Importe deutscher Waren gehen über Charleston. Im Hafen stapeln sich Container von Hapag-Lloyd und Hamburg-Süd. Am Kai stehen endlose Reihen gerade vom Band gelaufener BMW-Autos: Geländewagen aus der nahen Fabrik für Europa, 3er- und 5er-Modelle für den US-Markt.

Hafensprecher Byron Miller hat sich eine deutsche Flagge an den Anzug gesteckt und lächelt gutgelaunt. Doch fragt man ihn nach der Lage, wird er schnell ernst: „nicht gut, nicht gut“. Zwischen Juli 2008 und Mai 2009 sind allein aus der Region Nordeuropa, der Ladestelle für die deutschen Waren, 100 000 weniger Container nach Charleston gekommen. Insgesamt brach der Umschlag um knapp 18 Prozent ein.

Erst im vergangenen Jahr wurde ein Erweiterungsprogramm für den Hafen beschlossen. Bis 2014 soll ein neues Terminal entstehen, das die Kapazität um gleich 50 Prozent erhöhen soll.

Fast überall auf der Welt wurde in den vergangenen Jahren geradezu fieberhaft am Ausbau neuer Hafenanlagen oder dem Neubau ganzer Häfen gearbeitet. Zu groß war der Ansturm auf die Kaimauern, zu mächtig die neuen Containerriesen, die von den bestehenden Hafenanlagen nicht mehr bedient werden konnten. Und keine Volkswirtschaft kann sich verstopfte Zugänge zu den Highways der Globalisierung leisten.

Doch was nun, da sich der Stau aufgelöst hat? Erst 2012, schätzen die Experten von Drewry, soll wieder das Containerumschlagsniveau des vergangenen Jahres erreicht werden.

In Charleston sind die Baumaschinen trotzdem noch im Einsatz. „Aber es gibt weltweit wohl keinen Hafen, wo nicht über einen Aufschub nachgedacht wird“, sagt Miller. In Dubai wurden die geplanten Hafenvergrößerungen bereits auf unbestimmte Zeit verschoben.

Auch in Hamburg gibt es ein 750 Millionen Euro schweres Ausbauprogramm. Über Jahre war der Hafen der Hansestadt der am schnellsten wachsende Hafen Europas, innerhalb von zehn Jahren verdreifachte sich der Umschlag auf fast zehn Millionen Container. Für 2015 waren sogar 20 Millionen geplant. Doch daran glaubt nun erst einmal niemand mehr. Im ersten Quartal brach der Umschlag um ein Viertel ein. Die ursprünglichen Hamburger Pläne sind zurückgestellt worden.

„Warum auch“, sinniert ein Hamburger Schifffahrtsmanager, „soll man Milliarden verbuddeln für Schiffe, die vielleicht nie kommen werden?“

Alexander Jung, Thomas Schulz, Wieland Wagner