

St. Petersburg

Russlands "Fenster nach Europa"



Als Ergänzung zur Reportage über seine Eisfahrt mit der HELMUT von Hamburg nach St. Petersburg hat unser Autor Bernd Ellerbrock ein paar Informationen über den Hafen von St. Petersburg, seine Geschichte und über die aktuellen und geplanten Ausbau-Aktivitäten zusammengestellt.

Der Hafen von St. Petersburg ist der umschlagstärkste im Feederverkehr mit Hamburg überhaupt. Mit einem Transportvolumen von rund 700.000 Standardcontainern jährlich und 32 Zubringerdiensten zwischen Hamburg und den russischen Häfen ist die Russische Föderation auch der zweitwichtigste Handelspartner im Containerumschlag des Hamburger Hafens. Und in St. Petersburg werden nahezu alle Container (rund 95%) abgefertigt.

Die wichtigsten Güter, die von Russland im Seegüterverkehr über Hamburg exportiert werden, sind Steinkohle, Dieselöl, Rohöl, Papier, Kupfer, chemische Stoffe, Zellstoff, Aluminium, Holz-, Korkwaren und rohes Kautschuk. Nach Russland werden überwiegend Fleisch, Fahrzeuge, Obstkonserven, Elektroerzeugnisse, Papier, Kunststoffe, Fertigwaren, Obst, Fische, Milcherzeugnisse und Metallwaren importiert. Befürchtungen, die aktuellen Sanktionen gegen Russland würden dem Hamburger Hafen schaden,

seien bislang nicht eingetreten, sagte Ende November 2014 der Vorstand des Hafen-Marketings, Ingo Egloff. "Unser Sorgenkind ist logischerweise noch immer Russland, dennoch liegt es immer noch weit vor allen anderen auf Platz zwei hinter China". Der Containerumschlag zwischen Hamburg und den russischen Häfen schrumpfte 2014 im Vergleich zum Vorjahr um rund 6 Prozent. Ursachen für den Rückgang sind laut Egloff weniger die Sanktionen als die andauernd schwächelnde Wirtschaft Russlands und die Krise des Rubel. Ein bedeutender Teil der Container von und nach Russland ist nämlich Transitladung und wird in Hamburg nur vom Seeschiff auf ein kleineres Zubringerschiff umgeladen oder umgekehrt. Die Transitladung - zum Beispiel Haushaltsgeräte von China nach Russland - ist von den EU-Sanktionen aber nicht betroffen. Von Sanktionen betroffen sind rund 40 000 Container jährlich mit Lebensmitteln für Russland, die allerdings nicht alle aus der EU kommen, sondern ebenfalls teilweise nur durchgeleitet werden.

Geschichte der Hafenstadt St. Petersburg

In den 20er Jahren des 18. Jahrhunderts erhielt St. Petersburg ein neues Stadtsymbol. Ersonnen vom Assistenten des Heraldmeisters sind seitdem auf dem roten Feld des Wappenschildes

ein Meeres- und ein Flussanker (nämlich ein Stock- und ein Dragganker) zu sehen, die sich über einem goldenen Zepter kreuzen. So wurde die Bedeutung St. Petersburgs als Hafenstadt schon wenige Jahre nach ihrer Gründung herausgehoben. Und die war einzigartig in der Weltgeschichte.

Bereits die Gründung im Jahre 1703 war ein militärisches wie geopolitisches Signal zugleich - Russland wurde Seemacht! Zuvor musste die Jahrhunderte währende Vorherrschaft der Schweden im Ostseeraum gebrochen werden - ein ganz besonderes Anliegen von Zar Peter I (dem "Großen"), der bekanntlich inkognito auf einer niederländischen Werft Schiffszimmermann gelernt und die Bedeutung des Seeweges für den Handel mit Europa erkannt hatte. Im "Großen Nordischen Krieg" konnten die "Schlüsselburg", eine schwedische Inselfestung am Abfluss der Newa aus dem Ladogasee, erobert und die Schweden aus dem umliegenden Gebiet verdrängt werden. Der erhsehnte Zugang zum Meer war damit frei. Offiziell verbindet man den Beginn der Stadtgeschichte mit dem Datum 27. Mai 1703, als auf einer Insel im Newa-Delta der Grundstein für die nach dem Namenspatron des Zaren benannte Peter-und-Paul-Festung gelegt wurde. Hier, im unwirtlichen und von ständigen Überschwemmungen heimgesuchten Sumpf-

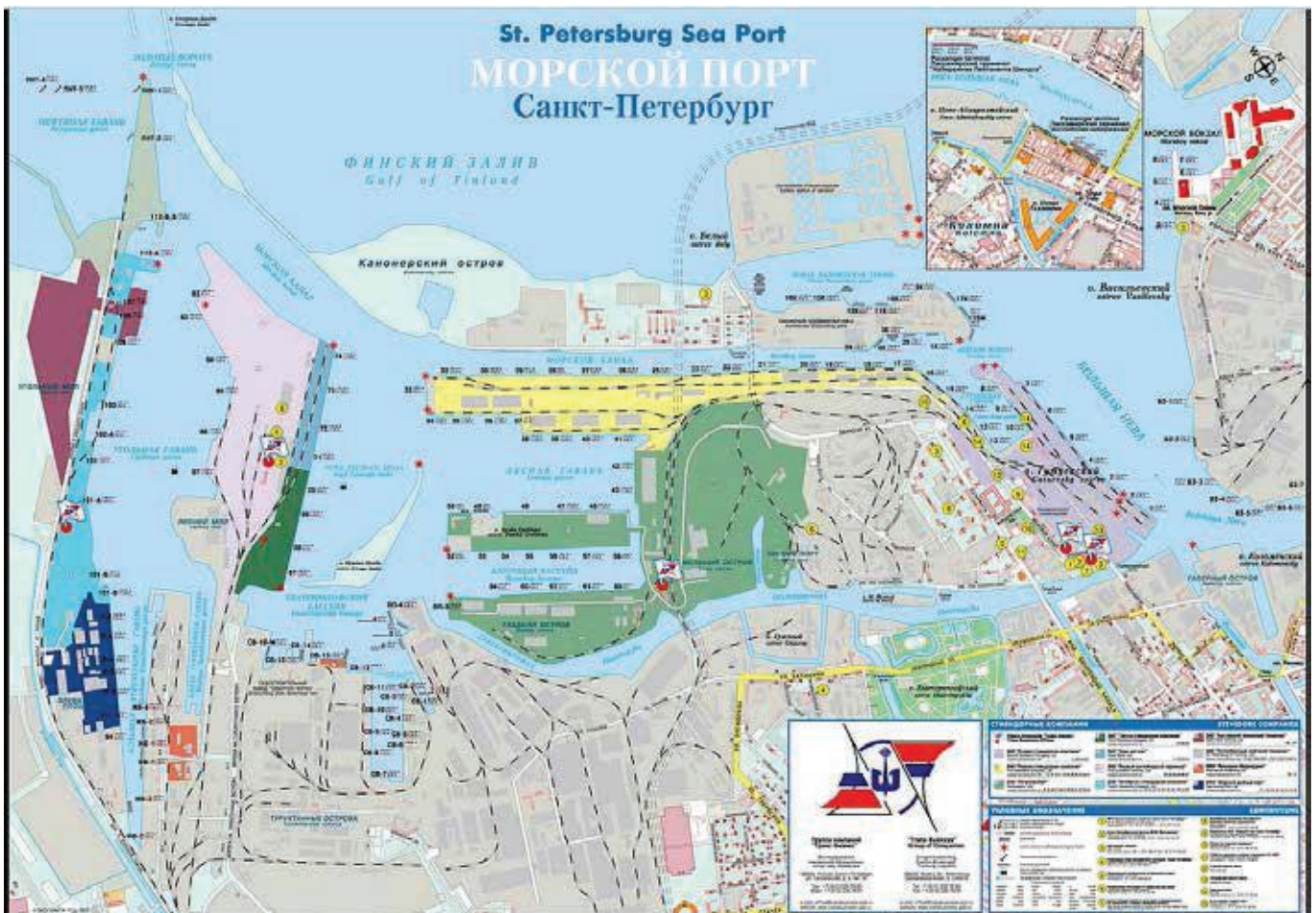
gebiet sollte das "russische Amsterdam", oder, wie es der italienische Schriftsteller Francesco Algarotti 1739 ausdrückte, das "Fenster Russlands nach Europa" entstehen. 1712 ernannte der Zar die Seehafenstadt zur Hauptstadt von Russland.

St. Petersburgs Rolle als Hafenstadt und Flottenstützpunkt hat die Entwicklung der Stadt von Beginn an bestimmt. Nicht nur der direkte Zugang zur Ostsee ist von Bedeutung. Hinzu kommt, dass der Hafen zwischen mehreren kleinen Inseln nur über eine 27 Seemeilen (43 km) lange Meeres-Kanalpassage durch den Finnischen Golf erreichbar und damit einerseits gut kontrollierbar ist. Der St. Petersburger Kanal erlaubt andererseits aber nur Schiffen mit einem maximalen Tiefgang bis zu 11 m, einer Länge bis zu 320 m und einer Breite bis zu 42 m den Zugang - ist also nur "einspurig" zu befahren. Das erklärt die "Staus" von auf Reede liegenden Schiffen am Kanaleingang vor Kronstadt. 2010 wurde ein gewaltiger Hochwasserschutzdamm nebst Stadtautobahn in Betrieb genommen, der über die Insel Kotlin/Kronstadt führt und am Sturmflutwehr einen engen Durchlass für Seeschiffe gewährt. St. Petersburg ist über ein Netz von Binnenwasserstraßen mit dem Kaspischen Meer, dem Weißen Meer und der nördlich gelegenen Barentssee verbunden, hat über den Fluss Newa Anschluss

an die Seen Ladoga und Onega und über ein Kanal- und Flusssystem Anschluss an das europäische Zentrum der Russischen Föderation. Vor 150 Jahren wurde der heutige Hafen weit außerhalb der Stadt am Rande eines Waldes angelegt. Nach zwei großen Wachstumsschüben liegt er mittlerweile quasi im Stadtzentrum. Hinter alten Häusern aus der Zarenzeit ankern heutzutage moderne Frachtschiffe. Unter der Rubrik "Bloß nicht!" listet ein bekannter Reiseführer auf, was man in St. Petersburg besser nicht tun sollte: "Den Hafen suchen". Denn: "Hafenrundfahrten gibt es nicht, und die Zufahrtstraßen durch triste Areale enden vor Mauern und Toren, wo es keinen Durchlass gibt."

Heutige Hafensituation

Der 2009 gegründete "Großhafen St. Petersburg" (das sind der Stadthafen von St. Petersburg einschließlich der Liegeplätze von Kronstadt, Lomonosov, Gorskaya, Lisyj Nos und Bronka) gilt heute als der bedeutendste Seehafen Russlands mit rund 60 Millionen Tonnen Güterumschlag jährlich. Allein 20 Prozent des seewärtigen russischen Außenhandels und etwa die Hälfte aller nach Russland importierten Güter werden über diesen Hafen abgewickelt. Mengenmäßig wird er lediglich übertroffen vom Hafen Noworossijsk am Schwarzen Meer (Ölumschlag)



und dem erst im Jahre 2001 in Betrieb genommenen Ölhafen Primorsk an der Ostsee. Die Infrastruktur befindet sich im Besitz der "Maritime Administration of the Big Port of St. Petersburg" und wird an Lager und Umschlagsgesellschaften vermietet. Zur Verwaltung und Förderung der Hafeninfrastruktur wurde die "Port Authority of St. Petersburg" eingesetzt. Unter ihrer Verwaltung arbeiten etwa

30 Umschlagsgesellschaften, darunter der "JSC Seaport of St. Petersburg" als größte von allen. Das Unternehmen wurde 1992 privatisiert, gehört zu 97 Prozent der holländischen "Universal Cargo Logistics Holding BV" und bildet die Holding für knapp zehn Umschlagfirmen. Der Seehafen besteht insgesamt aus rund 400 maritimen Unternehmen mit über 2.000 Mitarbeitern. Im Universalhafen St. Petersburg wickeln 36 Terminalbetreiber an 78 Liegeplätzen den Seegüterumschlag ab, wobei der Hafen in vier Gebiete unterteilt ist, die auf bestimmte Ladungen spezialisiert sind: Massengüter, Container, Roll-on-Roll-off-Güter, Flüssiggüter. Der Containerverkehr - Umschlagsvolumen 2013: rund 2,5 Mio. TEU; jährliche Wachstumsraten: 16,6% - wird in erster Linie über fünf Terminals abgewickelt: "First Container Terminal" (2012: 1 058 000 TEU; Eigner seit Ende 2013: Global Ports London, größtes Containerterminal in der Ostsee), "PetroLes Port" (2012: 827 000 TEU), "Container Terminal St. Petersburg" (2012: 326 000 TEU, in Betrieb seit 2011), "Moby Dick" auf der Insel Kotlin (2012: 226 000 TEU) und "Neva Metall Terminal" (2012: 49 000 TEU). Achtzehn regelmäßige Verkehrslinien verbinden die zweitgrößte Stadt Russlands mit 4,8 Millionen Einwohnern mit anderen Häfen der Welt. Seit 2011 verfügt St. Petersburg auch über einen modernen Passagierhafen, der speziell für die Abfertigung von Kreuzfahrtschiffen und Passagierfährschiffen im Golf von Kronstadt ("Nevskaya Guba") auf der Wassiljewski-Insel gebaut wurde und sich im Besitz der Stadt befindet (genannt "Marine Facade"). Kreuzfahrten wurden zuvor jahrelang den Fluss Newa hinauf geführt, um am dortigen Liegeplatz



am "Englischen Anleger" festzumachen. Zum maritimen Cluster gehören noch 43 Schiffbau-Unternehmen mit rund 50.000 Beschäftigten und auch Russlands größte Staats-Reederei "Sovcomflot" mit einer Flotte von 157 Schiffen hat ihre Zentrale in St. Petersburg.

Ausbauaktivitäten

Durch seine geografische Lage sind die natürlichen Erweiterungsmöglichkeiten des Stadthafens allerdings stark eingeschränkt, zumal das Potential des umliegenden Baulandes schon komplett ausgeschöpft ist. Deshalb sollen Hafenteile wegen der besseren Erreichbarkeit aus St. Petersburg ausgelagert werden. So sollen bis zum Jahr 2025 am Nord- und Südufer des Finnischen Meerbusens vor allem in Bronka, aber auch in Lomonossow sowie bei Kronstadt neue Hafenanlagen mit einer Gesamtfläche von 477 Hektar entstehen, die zu 80 Prozent durch Aufschüttungen gewonnen werden. Schon 2015 werden in Bronka ein Containerterminal mit fünf Liegeplätzen für eine Kapazität von 1,45 Mio. TEU pro Jahr und ein RoRo-Terminal mit vier RoRo-Rampen für 260.000 Einheiten an Fahrzeugen fertig gestellt sein. Über eine Milliarde Euro will der Projektinitiator und Investor "Fenix Group" allein hier für den Hafenausbau ausgeben. Im Endausbau sollen hier 3 Millionen TEU pro Jahr umgeschlagen werden. Deutsche Spediteure loben den Standort: er spart zweieinhalb Stunden für die Hafeneinfahrt nach Sankt Petersburg und zweieinhalb Stunden zurück. Außerdem sind in Bronka keine Lkw-Beschränkungen vorgesehen wie in Sankt Petersburg. Auch Staus sind wegen der direkten Nähe zum Autobahnring nicht

zu befürchten. Mit Blick auf die Planungen des russischen Logistikkonzerns „National Container Company“ (NCC), außerhalb von St. Petersburg einen weiteren Containerterminal zu errichten, warnen Logistiker bereits vor drohenden Überkapazitäten. Doch 90 Hektar Land im Südosten der Stadt wurden bereits erworben, auf denen für etwa 250 Millionen

Dollar ein „Trockenhafen“ entstehen soll. Zu den geplanten Ausbaumaßnahmen gehört schließlich noch die Vertiefung des Seekanals auf 13,5 Meter.

Noch bedeutender und gewaltiger sind die Ausbaupläne des Universal-Tiefseehafens (Wassertiefe: 17,5 Meter) Ust-Luga, einem kleinen Ort etwa 120 Kilometer westlich von St. Petersburg. 2002 wurde dort das erste Terminal eröffnet. Mittlerweile gibt es elf. Im Jahr 2013 wurden hier bereits 46,6 Mio. t Güter und 167.380 Kraftfahrzeuge umgeschlagen. Seit 2011 ist auch ein Containerterminal unter Beteiligung der Bremer Eurogate-Gruppe in Betrieb, der bis 2022 auf eine Kapazität von 3 Mio. TEU jährlich ausgeweitet werden soll. Bis 2015 entstehen vier weitere Terminals: ein Flüssiggas-Terminal der "Sibur Holding", ein Terminal für Gaskondensat des Erdgasförderers "Novatek", ein Terminal für Düngemittel von "Evrochim" und ein Terminal für Metalle des "Baltiyski Metallurgischeski Kombinat" (Baltisches Metallurgisches Kombinat). Mit dem Ausbau auf insgesamt 20 Terminals soll das Ziel einer Umschlagkapazität von 180 Mio. t jährlich erreicht werden. Die Entwicklung des Hafens Ust-Luga mit einem Logistik- und Industrie-Cluster gilt als das zentrale Infrastrukturprojekt im russischen Nordwesten.

Doch all diese Pläne setzen auf einen ungebremsten Anstieg des russischen Im- und Exports. Erst in ein paar Jahren wird sich herausstellen, ob angesichts einer kränkenden russischen Wirtschaft und den wegen der Ukraine-Krise gegenseitig verhängten Sanktionen mit der EU nicht doch am Bedarf kühn vorbeigeplant wurde.

