



Herausforderungen an der Nordrange

*Die Nordrange-Häfen stehen unter dem Einfluss von ökonomischen Schwankungen, »neuen« Wettbewerbern und dem Schiffsgrößentrend. Experten raten zu Investitionen in die Infrastruktur. Die deutschen Containerumschlagplätze verloren im ersten Halbjahr an Boden. Von **Michael Meyer***

Die wirtschaftlichen Schwierigkeiten hatten im ersten Halbjahr bei den drei großen Konkurrenten Rotterdam, Antwerpen und Hamburg unterschiedliche Folgen. Der Wettbewerb um Liniendienste und Ladung ist hart. Was die Häfen gemeinsam haben, sind die Herausforderungen der gar nicht so fernen Zukunft. Die vieldiskutierte Entwicklung zu immer größeren Containerfrachtern mit über 20.000 TEU Stellplatzkapazität erzwingt nach Ansicht von Experten große Investitionspakete zur Ertüchtigung der Infrastruktur – zumindest in den Häfen, die auch künftig zu den ganz Großen am Kontinent zählen wollen.

»Terminalbetreiber haben gar keine andere Chance als substanzielle Investitionen zu tätigen, um die immer größeren Frachter abfertigen zu können – und zwar ohne Gewissheit, dass die Reedereien dafür zah-

len«, schreiben die Analysten von Dynamar. Betroffen werden die Nordrange-Häfen definitiv sein, weil die allermeisten der schon fahrenden und bestellten Schiffe mit mindestens 18.000 TEU im Fernost-Europa-Verkehr eingesetzt werden.

Die Carrier würden heutzutage 6.000 Containerbewegungen pro Tag und Frachter erwarten. Dagegen steht die Annahme der Terminalbetreiber, dass 3.500 »Moves« derzeit das Maximum seien, heißt es im aktuellen Marktbericht. Das wirkt sich auf den Hafenbetrieb aus. Nicht zufällig häuften sich in der jüngeren Vergangenheit Probleme mit Verstopfungen und zum Teil großen Verzögerungen. Vor allem die Breite der ULCS (Ultra Large Container Ship) sei eine kritische Größe.

In den Häfen gibt es bereits einige Expansionsprogramme: in Fahrwasservertiefungen, Kajenlängen, Containerbrücken

oder Terminalfläche. Prinzipiell existieren an diversen Standorten auch bereits Möglichkeiten zur Abfertigung von ULCS – bei Dynamar werden etwa Rotterdam, Hamburg oder auch Wilhelmshaven genannt.

Als vielleicht wichtigste und nahezu einzige Möglichkeit, die Forderungen der Reeder zu erfüllen, sehen die Experten eine weit stärkere Automatisierung des Umschlagbetriebes. »Anders als bei einem Hafearbeiter in der Krankkabinen, treten bei automatischem Betrieb keine Rückenprobleme, Müdigkeit, Pausen oder Konzentrationsschwächen auf«, schreiben die Analysten.

Der Branchendienst Drewry hat für die Hafenindustrie ebenfalls einen umfassenden Investitionsbedarf identifiziert. Zwar bezieht man sich auf die weltweite Branche. Die Kernaussage lässt sich jedoch problemlos auch für einen Detailblick auf