



Fotos: duisport/Felden, Hafen Magdeburg, Hafen Hamburg

Ruhe vor dem (Container-) Sturm: Mit der Ankunft der Container in den Seehäfen – wie hier in Hamburg – beginnen im Prinzip die Kapazitätsprobleme.

Weg mit dem Flaschenhals

BINNENSCHIFF-FAHRT

„Nichts ist schwerer zu ertragen als eine Reihe von guten Tagen.“ Wer im internationalen Containerverkehr seine Brötchen verdient, könnte sich mit dieser Weisheit künftig durchaus plastisch vertraut machen. Denn die Prognosen der Branche verheißen positive Zahlen, die sich auf Dauer aber negativ auswirken könnten.

In den großen Seehäfen Hamburg, Amsterdam und Rotterdam hat sich der Containerumschlag in den letzten zehn Jahren verdoppelt, in Bremerhaven sogar fast verdreifacht. Experten sind sich seit langem einig, dass diese Entwicklung kein Strohfeuer ist. Die ansteigenden Warenströme sind sichtbares Zeichen der Globalisierung und der weltweiten Entwicklung von Märkten.

Doch in die Freude über jeden neuen Wachstumsmarkt muss sich zunehmend auch die Sorge um die entsprechenden

Wege dorthin mischen, genauer gesagt: um die Anbindung der Seehäfen an das Hinterland. Im internationalen Sprachgebrauch hat sich für diese Problemzone der Begriff „Bottleneck“ (Flaschenhals) eingebürgert, in Deutschland sprechen wir traditionell vom „Nadelöhr“.

Wohin mit den Kisten?

Beide Begriffe geben auf jeden Fall sehr anschaulich wieder, was mittlerweile passiert, sobald der Container an Land

ist: Die Abfuhr verzögert sich zunehmend, weil weder Straße noch Schiene das steigende Verkehrsaufkommen verkraften können.

Als Folge verknappen sich die Lagerkapazitäten in den Seehäfen, diese reagieren wiederum mit kräftigen Drehungen an der Gebührenschaube.

Freie Kapazitäten böte noch die Binnenschiff-Fahrt, vor allem auf der Rheinlinie. Das Potenzial für die Unternehmen der Seeschifffahrt hat Branchen-Primus Maersk bereits erkannt. Die Containerreederei siedelt sich als erste Seeschiff-Fahrts-containerlinie mit eigenem Terminal in einem Binnenhafen an – in Neuss. Für die ARA-Häfen könnte dieses Engagement eine entscheidende Entlastung bedeuten. In Bremerhaven und Hamburg kann man mit dem Potenzial des Rheins naheliegenderweise nicht viel anfangen. Dort sind vor allem multimodale Konzepte gefragt, in denen sich die individuellen Leistungsmerkmale der einzelnen Verkehrsträger im



Containerterminal Magdeburg: Noch in diesem Jahr soll der Hansehafen in vollem Umfang für den Containerumschlag zur Verfügung stehen.