

terabwicklung mit mehreren Standbeinen kann ein Stück Stabilität darstellen. So bleibt es spannend, wie die Gesamtrechnung am Ende des Jahres ausfällt und welche neuen Konzepte und Ideen alte Strukturen am Ende ablösen.

Weißer und schwarzer Jahre

Der Überseeverkehr kannte stets weiße und auch schwarze Jahre, mit denen stürmische und bewegende Zeiten einhergingen. Die Ölkrise, die letztendlich mit zum Aus für die Riesentanker führte, ist nur eine davon. Dabei scheint es auch dieses Mal, dass die Seehafen- und Terminalbetreiber den Blick viel weiter vorausrichten. Supra- und Infrastrukturmaßnahmen, die heute angestoßen werden, spielen sich nicht Morgen oder Übermorgen, sondern erst weitaus später als Vorteil aus.

Alleine die bürokratischen Vorlaufphasen nehmen hier große Zeiträume ein. So sind Projekte wie neue Terminals, größere Depots, Gewässervertiefungen und neue Handlingsysteme oder Pläne für vorgelagerte Offshore-Häfen auf künstlichen Inseln, wo das Hafengelände keine Wachstumsaussichten mehr bietet, für die erwartete Erholung und das neue Auf-



RIESE: Die Großen wie die MSC Daniela können fast 14.000 TEU über die See transportieren und stellen hohe Anforderungen an die Häfen.

leben der großen Warenströme gedacht. Sicherlich bleibt dabei auch die derzeitige Wirtschaft im Blick und Maßnahmen werden daran angepasst, aber letztlich wollen die Seehäfen zur richtigen Zeit gewappnet sein.

Die Großen und der Vorsprung Lage

Die großen Schiffe kommen; bereits heute sind Schiffe wie die MSC Daniela mit fast 13.800 TEU Kapazität auf den Meeren unterwegs. Auswahlkriterien wie Tiefe, Equipment und Längen der Liegeplätze schränken dabei die Anlaufhäfen zunehmend ein, wenn diese sich nicht entsprechend vergrößern. Ein Wachstum, das nicht überall geleistet werden kann,

womit der Blick auf Short-Sea- und Feeder-Verbindungen ebenfalls in die Betrachtung fällt. Aber nicht nur der Zugang für die Seeschiffe ist inzwischen ein Kriterium. Die Reisezeit und damit die geografische Lage fallen ins Licht.

Beispielsweise sind die Mittelmeerhäfen näher am begehrten Fernostmarkt als die Nordrangegruppe. Häfen wie Valencia oder Gioia Tauro gehören zu den europäischen Top Ten im Containerumschlag. Die Suche nach einer alternativen Route wie transarktische Verkehre wurde bereits begonnen und in Deutschland richtet sich beispielsweise das frisch verabschiedete Nationale Hafenkonzept auf die Ausbaumöglichkeiten für die Hinterlandverbindungen mit der Binnenschiff-Fahrt.



CONTAINER TERMINAL HALLE SAALE

Kombinierter Verkehr – Das CTHS organisiert Ihre Logistikkette wirtschaftlich und umweltverträglich.

Das CTHS ist ein öffentliches Containerumschlagterminal. In der Kombination von Bahn und LKW, realisieren wir für Sie den Umschlag von Containern, Trailern und Wechselbrücken. Mit unseren regelmäßigen Ganzzugverbindungen nach Hamburg und Bremerhaven exportieren und importieren wir Ihre Waren in und aus der ganzen Welt.

www.ct-hs.de

Das Containerterminal Halle Saale
ist eine Leistung der Hafen Halle GmbH.