



WEIT ZU SEHEN:
Das NTB-Logo an den Brücken, den Van-Carriern und dem Haus sind schon aus der Ferne zu erkennen.

DETAILS IM BLICK:
Ein Van-Carrier mit Logo und Maersk-Container steht im Büro von Jan Gelderland stets im Blick.



EIFRIGER BETRIEB: Ca. 45 Schiffe machen pro Woche an den Liegeplätzen von NTB fest.

Gelderland: Das automatisierte Rotterdamer System kenne ich sehr gut; das haben wir hier nicht vor. Wir haben zurzeit keine konkreten Planungen, aber wir sind stets daran interessiert, neue Techniken zu untersuchen, mit denen die Produktivität gesteigert werden kann und diese aufgrund wirtschaftlicher Rechnungen eventuell zu implementieren.

Mit Blick auf den Hinterlandverkehr stellt sich die Frage, wer zukünftig die Nase vorn haben wird. Sehen Sie unter Binnenschiff, Bahn oder Lkw einen speziellen Favoriten? Welche Gründe stecken aus Ihrer Sicht dahinter?

Gelderland: In Deutschland wird momentan die Eisenbahn mehr genutzt als in Holland; bei der Binnenschiff-Fahrt ist es umgekehrt. Ich glaube, mit den Wachstumsraten, die wir in den vergangenen Jahren kannten und die auf uns zukommen, sollten alle Modalitäten stark wachsen, um das Containeraufkommen zukünftig abfertigen zu können. Ich habe keinen Favoriten.

Container können nicht nur per Seeschiff, sondern auch per Bahn bis nach Peking rollen. Sehen Sie in dieser Entwicklung eine Konkurrenz für den Überseeverkehr?

Gelderland: Man versucht immer, so lange wie möglich auf dem Wasser zu bleiben. Denn die Realität ist, dass der Transport umso kostengünstiger ist, je länger man auf dem Wasser bleibt. Die Kapazität der Schiffe ist in den letzten zehn Jahren von maximal 4000 bis auf 14.000 TEU gewachsen.

Der Preis pro TEU ist damit auf einer Ebene angekommen, wo die Eisenbahn auf langer Strecke nicht konkurrieren kann. Man sieht, dass die Schiffe stetig schneller werden; heute braucht ein Containerschiff mit Durchschnittsgeschwindigkeiten von 27 Knoten nur drei Wochen von China hierher. Ich glaube, die große Menge wird daher weiterhin stets über den Wasserweg gehen. Mit Wachstumsraten von mehr als acht Prozent pro Jahr im Containerverkehr der letzten 30 Jahre reicht zudem die Kapazität der Eisenbahnstrecken im internationalen Verkehr zurzeit auf keinen Fall aus.

Es ist bekannt, dass 50.000 Schiffe die Umwelt mehr schädigen als 30 Mio. Pkw. Wenn die Schiffe Bremerhaven ansteuern, bringen sie das Problem auch hierhin mit. Gibt es daher bereits konkrete Gedanken für Veränderungen?

Gelderland: Die Qualität der Schiffsmotoren wird immer besser, sodass diese immer weniger Umweltschä-