

den verursachen. In Rotterdam und auch in Bremerhaven gibt es Gedanken, umweltfreundlichen Schiffen die Schiffsliegekosten zu günstigeren Konditionen anzubieten. Landseitige Stromversorgungen sind schwer umsetzbar und brauchen ebenfalls Energie.

Bedenkt man allein die Menge an Schiffen, Kühl- und Gefriercontainern in Bremerhaven, würden die vorhandenen Kapazitäten lange nicht ausreichen. Für wirkliche Lösungen muss man das Problem an der Quelle anfassen. Grundsätzlich sollte es ein weltweites Gesetz geben, um Umweltschädigungen durch Schiffsmotoren weitestgehend zu reduzieren. Vielleicht eine Abwrackprämie für alte Motoren.

Alleine in Deutschland gibt es mehrere bedeutende Seehäfen im Containerverkehr und auch unsere europäischen Nachbarn sind im Geschäft unterwegs. Wie unterscheidet sich Bremerhaven von den anderen Häfen? Warum sollten auch zukünftig die Containerriesen der neuen Generation an der Stromkaje festmachen?

Gelderland: Es wird immer einen großen Wettbewerb zwischen den Häfen geben. Die deutschen Seehäfen und damit auch Bremerhaven sind aufgrund der geografischen Lage bestens positioniert, um den Umschlag zu den skandinavischen und baltischen Staaten auf kurzen Seewegen (Transshipment) zu erfüllen.

Darüber hinaus gibt es einen großen lokalen Markt, allein mit 80 Mio. Deutschen; zum lokalen Markt dazu gehören aber auch Polen, Tschechien, Slowenien, Ungarn, Rumänien und Weißrussland. Die guten Leistungen und die vielen Verbindungen in Kombination mit dem großen lokalen Markt machen die deutschen Häfen und Bremerhaven für viele Reeder sehr attraktiv.

Es kursierte in den Medien ein Gerücht, die Seehäfen würden überlegen, zeitweilig für sechs bis acht Wochen zu schließen. Stimmt dieses Gerücht und wären solche kurzzeitigen Schließungen durchführbar?

Gelderland: Nein, so etwas habe ich noch nicht gehört. Wir arbeiten in der Weltwirtschaft, da kann man nicht einfach sagen, wir machen für acht Wochen Schluss. Es ist jetzt schon schwierig, wenn wir unsere drei bis vier Tage im Jahr geschlossen haben. Es kann sein, dass es Überlegungen gibt, einzelne Anlagen außer Betrieb zu nehmen, die man in der Krise nicht benötigt. Aber in der Containerschiff-Fahrt ist das meines Wissens nach keine Frage.

Vielen Dank für das Gespräch!

einfach und schnell

Containerstuffing

Fordern Sie Unterlagen an.

Alemannenstraße 27
D-89250 Senden
Telefon (0 73 07) 94 92-0
Telefax (0 73 07) 94 92-26
www.joloda.de

Häßmeyer
Vertriebsgesellschaft mbH
Fördertechnik

>> @

Mieten spart Piepen

>> www.vehiclerent.de <<

Sind Ihre Fahrer fit?
LaSi-Seminare analog VDI 2700a und CTU-Packrichtlinie.

Seminare in Hamburg:
03.12.– 04.12.09
Infos unter
(040) 75 60 82 – 0

in Bremen:
07.12.– 08.12.09
Infos unter
(0421) 47 87 79 – 0

Praxisnähe pur:
Was hält, was nicht?
Container auf dem ma-co - Gelände in Hamburg bei Kippversuchen.

Seminare in Hamburg:
Köhlbranddeich 30 · 20457 Hamburg
info-hh@ma-co.de

Seminare in Bremen:
Konsul-Smidt-Straße 11 · 28217 Bremen
info-hb@ma-co.de www.ma-co.de

ma-co
maritimes
kompetenzentrum