

**Kontakt:**

Anja Fuchs

Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70

Fax +49 (0) 30 / 3 40 60 85 53

presse-boeb@binnenhafen.de

www.binnenhafen.de/presse



■ Gastbeitrag von
Sebastian Haberland,
Düsseldorf/Klagenfurt

Container, so weit das Auge reicht – schon heute.
Und die Zahl soll bis 2025 kräftig weiter steigen.
(Bild: digitalvision)

■ Prognose

Container-Tsunami droht

Auf dem Parlamentarischen Abend der Initiative Binnenschifffahrt und Logistik machte ein drastisches, aber treffendes Bild die Runde: Das vom „Container-Tsunami“. Gemeint ist damit, dass bis 2025 die Zahl der Überseecontainer, die in den deutschen und für Deutschland wichtigen Seehäfen eintreffen werden, explosionsartig ansteigen wird. Nur ein schaurig-schönes Bild – oder vielleicht doch Grund zur Sorge? Leider letzteres: Die bisher verfügbare Zahlen- und Faktenlage bietet keinen Anlass zur Entspannung.

In den vier großen Häfen Rotterdam, Hamburg, Antwerpen und Bremen/Bremerhaven verdoppelte sich der Containerumschlag in den letzten zehn Jahren. Beispiel Rotterdam: Wurden dort 1997 noch knapp 5,5 Millionen TEU* Container umgeschlagen, so stieg der Umschlag 2006 auf rund 9,6 Millionen TEU Container. Ähnliche Entwicklungen melden auch Hamburg und Antwerpen. Noch drastischer fallen die Zuwächse in Bremerhaven aus: Dort stiegen die Containerzahlen von 1997 (1,7 Millionen TEU) bis 2006 fast auf das Dreifache (4,45 Millionen TEU).

Seeverkehrsprognosen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) deuten darauf hin, dass diese Entwicklung nicht nur einem kurzzeitigen Boom geschuldet ist. Im Gegenteil: Die Warenströme einer globalisierten Wirtschaftswelt werden weiter steigen. Ein Grund für den Aufschwung der Nord- und Ostseehäfen ist dabei sicher die räumliche Nähe zu den osteuropäischen

*TEU – diese Abkürzung steht für „twenty feet equivalent unit“. Die TEU ist eine typische Maßeinheit für Lager-, Umschlag- und Transportkapazitäten auf Basis eines 20-Fuß-ISO-Containers. Dieser Container wird in der internationalen Seelogistik wie auch auf Binnenschiffen verwendet.

**Kontakt:**

Anja Fuchs

Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70

Fax +49 (0) 30 / 3 40 60 85 53

presse-boeb@binnenhafen.de

www.binnenhafen.de/presse

Wachstumsmärkten. Alleine in deutschen Häfen soll sich im Zeitraum von 2004 bis 2025 der Umschlag von Containern von 10,8 Millionen auf 45,3 Millionen mehr als vervierfachen.

Auch Zahlen aus den Werften stützen die Prognose vom zunehmenden Wachstum. Betrug die Gesamtkapazität der Containerschiffe weltweit 1997 noch 3,1 Millionen TEU, so erhöhte sich diese durch den Neubau von Schiffen bis 2004 um 110 Prozent auf 6,4 Millionen TEU. Derzeit sind die wichtigsten Werften der Welt mit dem Bau weiterer Containerschiffe voll ausgelastet, sodass sich dieser Trend fortsetzen wird.

Welle schwappt ins Hinterland

Jede Menge Container in den Seehäfen also – aber wo sollen die hin? Damit die Seehäfen unter den Containermengen nicht kollabieren, ist die Frage der Entwicklungsfähigkeit des Hinterlandes und der Verbindungen dorthin entscheidend. Nach Prognosen des BMVBS wird der Hinterlandverkehr in den deutschen Seehafenregionen im Bereich des Containerverkehrs um bis zu 6,3 Prozent jährlich, der Nichtcontainerverkehr um 2,4 Prozent jährlich steigen. Das aber wird nicht genügen. Die Kapazitäten von Straße und Schiene, um die Container wegzuschaffen, sind weitestgehend erschöpft. Allein die Binnenschifffahrt spricht noch von rasch zu realisierenden zusätzlichen Kapazitäten, meint damit aber vorwiegend die Rheinschiene. Dies haben auch die seeverkehrsaffinen Unternehmen bereits erkannt, wie die Ansiedlung der weltweit größten Containerreederei Maersk-Line im Neusser Binnenhafen zeigt. Signalwirkung kommt diesem Schritt vor allem deshalb zu, weil es das erste Engagement einer Seeschiffahrtscontainerlinie in einem Binnenhafen mit einem eigenen Standort ist.

Den norddeutschen Tiefwasserhäfen nutzen die Kapazitäten der Binnenschiffer auf der Rheinlinie freilich nichts. Lösungen müssen daher aus anderer Richtung kommen: Der Hamburger Hafen reagiert auf die kritische Situation mit einer dreiteiligen Prioritätenliste. Punkt Eins ist die Fahrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe. Das zweite Projekt ist der Neu- und Ausbau der sogenannten „Y-Trasse“ im Schienennetz von Hannover nach Hamburg und Bremen. Dritter Punkt ist der Bau der Autobahnquerspange A 252. Daneben werden Ausbaumaßnahmen an der Elbe und die Förderung und Entwicklung von Binnenschiffen mit geringerem Tiefgang diskutiert und angeregt. Der Hamburger Drei-Punkte-Plan bezieht alle drei Verkehrsträger mit ein und zeigt damit Weitblick, denn: Schon heute sind die Beförderungsleistungsgrenze der Bahn und des LKW erreicht. Ob die vom Hamburger Hafen angesprochenen und vom BMVBS teilweise bewilligten Projekte bis 2025 ausreichen werden, um die Containerwelle abzumildern, bleibt abzuwarten. Andernfalls droht nicht nur in den See-, sondern auch in den Binnenhäfen und an anderen Stellen der Logistikkette der Kollaps, da Waren weder zu- noch abfließen können. Deutschland, das auf Import von Nahrungs- und Konsumgütern ebenso angewiesen ist wie auf den Export, wäre von der mangelnden Leistungsfähigkeit der deutschen Häfen schwer in Mitleidenschaft gezogen.



Rund 200 Teilnehmer verfolgten die Referate und Diskussionen auf dem Parlamentarischen Abend der Initiative Binnenschifffahrt und Logistik in Berlin.

(Bild: H zwo B)