

**Der Boom  
im Containerverkehr  
ist ungebrochen**



**A**lle wollen wachsen. Da gibt es kaum einen Containerhafen in Europa, der nicht darüber brütet, wie er die Anlagen ausbauen oder überholen soll. Dabei stehen die Planer der oft Hunderte Millionen Euro teuren Projekte vor kniffligen Fragen: Wie müssen die Terminals angelegt sein, damit die gewaltigen Ladungsbatzen der immer größeren Schiffe schnell ins Hinterland durchgeschleust werden können? Wie tief muss das Wasser in der Zufahrt und vorm Kai sein? Wie viel größer können die Schiffe, die heute schon bis zu 350 Meter lang sind und mehr als 8000 20-Fuß-Container (TEU) befördern können, noch werden?

Neil Davidson, Leiter der Terminal-Abteilung bei der Londoner Beratungsfirma Drewry Shipping Consultants, beobachtet zwar, dass sich der Nutzen weiterer Wachstumssprünge allmählich erschöpft. „Noch aber ist das Ende der Fahnenstange nicht erreicht“, so der Experte. Seiner Einschätzung nach werden die Frachter noch auf eine Ladekapazität von 12 500 TEU bei 14,5 bis 15 Meter Tiefgang zulegen. Diese Mega-Carrier, die „nur noch an zwei bis vier Seehäfen an beiden Enden der Fahrtstrecke Halt machen“, blieben aber die Ausnahme. Zur Regel würden Schiffe mit Stellplatzkapazitäten zwischen 8000 und 10000 TEU - jedenfalls auf den zwei großen Ost-West-Rennstrecken Europa-Fernost und Fernost-Nordamerika.

Die meisten Umschlagplätze von Hamburg über Southampton bis Singapur kommen aber schon heute bei der Abfertigung der noch deutlich kleineren Pötte von 7000 bis 8000 TEU ins Schwindeln. „Die derzeitige Entwick-

## Containerstau hinter der Kaimauer

**Der Einsatz immer größerer Schiffe bringt die Containerlogistik in den Häfen unter Druck. Mehr und mehr Boxen müssen in immer kürzeren Zeiträumen abgefertigt werden, wenn die seegebundenen Lieferketten reibungslos funktionieren sollen.**

lung gleicht einem Drahtseilakt“, findet Martin Ilmer, Logistik-Dozent an der Erasmus-Universität in Rotterdam. „Was für die Linienreederei aus wirtschaftlicher Sicht Sinn macht, kann für die Terminalbetreiber technisch gesehen unmöglich sein.“ Die Herausforderung macht Ilmer am Lade- und Löschvorgang eines 10 000-TEU-Frachters deutlich: In Hamburg würde so ein Schiff typischerweise knapp 4800 Kisten löschen und laden. Um das übliche Zeitfenster von 24 Stunden einzuhalten, müssten an dem Terminal rund 198 Container-Hübe pro Stunde (Lifts per Hour) getätigt werden – mehr als doppelt so viel wie bei einem üblichen Panamax-Frachter von 4400 TEU. „Da drohen uns drastische Engpässe“, warnt Ilmer.

Dr. Gustaaf de Monie, Professor an der Universität Antwerpen und Direktor der Denkfabrik Policy Research Corporation, hält völlig neue Umschlagkonzepte für erforderlich, um die Großschiffe schnell genug be- und entladen zu können. Als Beispiel nennt der Belgier das Paragon-Terminal der

NYK-Reederei in Amsterdam, wo Frachter in einem Dockbecken von beiden Seiten abgefertigt werden können. „Das Projekt ist nur zur falschen Zeit am falschen Ort realisiert worden“, kritisiert de Monie. „Am falschen Ort, weil Amsterdam nur über mehrere Schleusen erreicht werden kann, und zur falschen Zeit, weil die ultragroßen Schiffe momentan noch nicht existieren.“

Innovative Ideen fordert auch der Niederländer Ilmer, und zwar für die dem Umschlag vor- und nachgelagerte Logistik innerhalb der Terminals. Das betrifft die Containerlagerung sowie den Transfer der Boxen zwischen Kai, Stellflächen und Ein-/Ausfahrt. Sein Vorschlag: Die See-Terminals konzentrieren sich voll auf ihre Schleusenfunktion und übertragen die Lagerung der Boxen Depots und Satellitenterminals im Hinterland. Diese müssten durch ausreichend viele Bahn- und Binnenschiff-Pendelverkehre an die Häfen angebunden sein.

Das befreit die Terminals aber nicht von der Aufgabe, die Ladung zumindest

kurzzeitig auf dem eigenen Hof zwischen zu lagern. Um einen schnellen Durchlauf zu gewährleisten, müssen die Boxen hier clever gestapelt und den nachgeschalteten Verkehrsträgern ohne Verzug zur Verfügung gestellt werden. Hohes Tempo versprechen vor allem automatisierte Stapelkransysteme, wie sie in Hamburg-Altenwerder oder in Rotterdam zum Einsatz kommen. Die junge Technik gilt aber noch als riskant und fehleranfällig. Ob sie selbst den Anforderungen der Mammutfrachter von 12 500 TEU gerecht werden kann, ist noch fraglich. Der Bremerhavener Wissenschaftler Carsten Boll vom Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik hat errechnet, dass die Häfen auf eine Umschlagproduktivität von 3000 TEU je Kaimeter pro Jahr kommen müssen. Andernfalls würden die Kostenvorteile der großen Schiffe verfliegen. Selbst die als „modernstes Terminal der Welt“ gepriesene Anlage der Hamburger Hafen- und Lagerhausgesellschaft in Altenwerder hat diese Leistung noch nicht erreicht. Im zweiten Betriebsjahr wird ein Umschlagaufkommen von 1,4 Mio. TEU auf einem Kilometer Kailänge erwartet, so Betriebsleiter Heinrich Goller. Das wäre gerade einmal eine Produktivität von 1400 TEU je Kaimeter.

Der Manager geht aber davon aus, dass der Betrieb den Anforderungen der ultragroßen Schiffe gerecht werden könne. „Wir haben bei einem Schiffsanlauf in den vergangenen Monaten schon einmal knapp 5000 Container laden und löschen müssen“, so Goller.

Andere Fachleute wie der frühere Rotterdamer Hafen-Manager Professor Joan Rijsenbrij glauben, dass sich die Produktivität nur noch durch dichtere Informationen weiter ausreizen lässt: Wann genau muss die Box eigentlich verladen werden? Wer übernimmt sie, wo geht sie hin? Da sind vor allem die Spediteure, die die Transporte vom Ursprung bis ans Ziel organisieren, und die Reedereiagenten gefragt. „Wir wissen zwar, dass ein Container per Zubringerschiff nach Finnland weiter befördert werden soll. Aber wann und mit welchem Frachter, ist uns nicht bekannt“, pflichtet Goller bei. Solche Angaben ermöglichen es dem Terminalbetreiber, die Boxen „noch intelligenter einzustapeln“ – so dass sie im Handumdrehen hervorgeholt und den Umschlagkränen zugeführt werden können.

**Michael Hollmann**

## MELDUNGEN AUS ALLER WELT

### Containerumschlag in Marseille kommt in Gang

MARSEILLE – Mit 456 000 TEU (20-Fuß-Container) wurden in Marseille in den ersten sechs Monaten dieses Jahres elf Prozent mehr Container abgefertigt als im entsprechenden Vorjahreszeitraum. Angetrieben werde das Wachstum durch das erhöhte Handelsaufkommen auf den großen Ost-West-Strecken, teilte die örtliche Hafenbehörde mit. Der Gesamtumschlag fiel aufgrund sinkender Rohöleinfuhren jedoch leicht auf 46,4 Mio. Tonnen zurück. Die umliegenden Raffinerien hätten zu Jahresanfang verstärkt ihre Vorräte angezapft, nannte die Hafenbehörde als Grund.

### Gdynia-Terminal kurbelt Gewinn bei ICTSI an

MANILA/GDYNIA – Der internationale Containerumschlagkonzern International Container Terminal Services Inc. (ICTSI) mit Sitz in Manila konnte seinen Nettogewinn im ersten Halbjahr 2004 auf umgerechnet acht Mio. US Dollar verdoppeln. Zu dem guten Ergebnis hätten besonders die internationalen Tochtergesellschaften des Konzerns, das Baltic Container Terminal im polnischen Gdynia und die brasilianische Firma TSSA, beigetragen, erklärte ICTSI in einer Pressemitteilung. Das Gdynia-Terminal, das derzeit generalüberholt wird, steigerte die Umschlagleistung den Angaben zufolge um ein Drittel gegenüber dem Vorjahr auf gut 186 000 20-Fuß-Container (TEU). Konzernweit wurden mit 897 640 TEU 16 Prozent mehr Boxen abgefertigt, der Großteil davon in Manila.

### EU-Häfen setzen Sicherheitsvorschriften rechtzeitig um

BRÜSSEL – Die Seehäfen der Europäischen Union haben die Anforderungen des Seesicherheitspakts ISPS überwiegend pünktlich zum 1. Juli erfüllt. In vielen Ländern seien alle Terminals, in anderen zumindest die

wichtigsten Anlagen, mit dem größten Ladungsaufkommen zertifiziert gewesen, teilt der Interessenverband der EU-Hafenbehörden ESPO mit. Bis alle Umschlagplätze die Auflagen restlos erfüllen, würden noch maximal drei Monate vergehen, hieß es. Laut ESPO ist aber noch ungeklärt, wie die neuen Sicherheitsmaßnahmen in den Häfen auf Dauer finanziert werden sollen.

### Grünes Licht für Hafenausbau in Immingham

IMMINGHAM – Das britische Transportministerium hat die Erweiterung des nordostenglischen Hafens Immingham um fünf Roro-Liegeplätze genehmigt. Beantragt wurde das Projekt von dem Hafenkonzern Associated British Ports (ABP), der ca. ein Viertel des gesamten Seegüterumschlags in Großbritannien abwickelt. Der neue Außenhafen, der speziell für die Abfertigung der Großfähren von DFDS Tor Line konzipiert wird, soll eine Fläche von ca. 22 Hektar umfassen. Immingham und das benachbarte Grimsby gelten als umschlagstärkste Hafengruppe in Großbritannien.

**mph**

### Dank an die Hafentarbeiter



**Zur Erinnerung an die Hafentarbeiter, die die Stadt Neuss am Rhein mit groß gemacht haben, ließen die Bürger von Neuss 1980 vom Bildhauer Michael Franke den Hafentarbeitern dieses Denkmal errichten.**