

Umschlag wächst viel schneller als erwartet

Nordrange-Häfen müssen mit elf statt 9,2 Prozent Zunahme rechnen

Die Nordrange-Häfen Rotterdam, Hamburg, Antwerpen und Bremerhaven müssen sich auf ein deutlich schnelleres Wachstum der Containerverkehre einstellen als erwartet.

Das ist das Ergebnis der neuen Studie "Wettbewerbsfaktor Terminalkapazitäten: Neue Prognosen für die Containerschifffahrt", die die HypoVereinsbank (HVB) gestern in Hamburg präsentierte. "Die in den letzten Jahren überdurchschnittlich gestiegenen Asienverkehre haben für so starke Wachstumsimpulse gesorgt, dass sich die sogenannten Nordrange-Häfen nach unseren Berechnungen nicht auf die bislang prognostizierten 9,2 Prozent, sondern auf fast elf Prozent Containerwachstum jährlich einstellen müssen", kommentiert Ingmar Loges, Leiter Global Shipping der HVB, das Ergebnis der Studie. Statt rund 68 Millionen TEU, wie bislang prognostiziert, werden im Jahr 2015 rund 77 Millionen in den Nordrange-Häfen umzuschlagen sein - eine zusätzliche Menge, die immerhin dem aktuellen Gesamtumschlag des Hafens Hamburg entspricht. Zum Vergleich: 2007 wurden in den vier wichtigsten Häfen Nordeuropas "nur" 34 Millionen TEU umgeschlagen. "Häfen müssen ihre Kapazitätsplanungen also dringend nach oben korrigieren", rät Loges.

Schon jetzt hätten Reeder vor allem für die verstärkt eingesetzten Mega-Carrier, also Containerschiffe mit einer Stellplatzkapazität von 10.000 bis über 13.000 TEU, nicht mehr die freie Wahl zwischen den nordeuropäischen Häfen, weil nicht immer zum gewünschten Zeitpunkt auch ein entsprechender Liegeplatz zur Verfügung stehe.

"Dieser Trend wird sich ganz klar weiter verschärfen", ist sich Loges sicher: "Die besten Zukunftschancen werden künftig nicht nur die Häfen mit den besten Serviceleistungen und Hinterlandverbindungen haben, sondern diejenigen, die den Reedern überhaupt noch freie Kapazität anbieten können." Bislang stellten sich die Häfen in ihren Ausbauplänen lediglich auf die bisher vorliegenden Prognosen ein – "das wird sicher nicht reichen", warnt Loges. "Im Extremfall sind Rotterdam, Hamburg, Antwerpen und Bremerhaven spätestens im Jahr 2015 voll. Der in Wilhelmshaven geplante JadeWeserPort mit einer Jahreskapazität von 2,7 Millionen TEU ist da als Ausweichhafen nur ein Tropfen auf den heißen Stein."

Doch nicht nur die ohnehin stark steigenden Asienverkehre – hier vor allem die Importe aus China – lassen die Liegeplätze in den Häfen knapp werden: Die Experten der HypoVereinsbank haben auch die Entwicklung bei Großcontainerschiffen analysiert. Demnach werden zum Stichtag 1. Januar 2012 bereits 173 Großcontainerschiffe, sogenannte "Mega-Carrier", in Fahrt sein. Zum Vergleich: Anfang des Jahres 2008 waren es nur neun Schiffe dieser Größenordnung. Sie werden fast ausschließlich auf der Route zwischen Asien und Europa zum Einsatz kommen. Auch wenn gleichzeitig kleinere Schiffe aus dem Markt genommen werden, kommt es zu einer Vervielfachung der Kapazitäten auf dieser Route. "Für diese große Flotte mit ihrer deutlich vergrößerten Zahl von Containern muss also dringend Platz in den Häfen geschaffen werden", mahnt Loges.