

Gateways zum internationalen Handel

Helmut Nuhn

Deutschlands Wirtschaft wird in besonderem Maße durch den Außenhandel bestimmt und nimmt im Rahmen der Welthandelsländer eine herausgehobene Position ein. Importe und Exporte werden zum größten Teil über See als spezialisierte Massentransporte mit niedrigen Kosten durchgeführt. Hierzu haben die tief greifenden technologischen und organisatorischen Innovationen im Seeverkehr beigetragen. Die Güterbeförderung erfolgt in immer kürzerer Zeit mit EDV-Überwachung als intermodale und integrierte Dienstleistung vom Versender zum Empfänger.

Dies wird ermöglicht durch häufigere Verbindungen mit größeren Spezialschiffen zwischen den Haupthäfen als Gateways und den auf sie ausgerichteten Zubringerdiensten über See sowie aus dem Hinterland (NUHN 1994a, 1996a; STOPFORD 1997).

Hafenumschlag 1991 und 2001

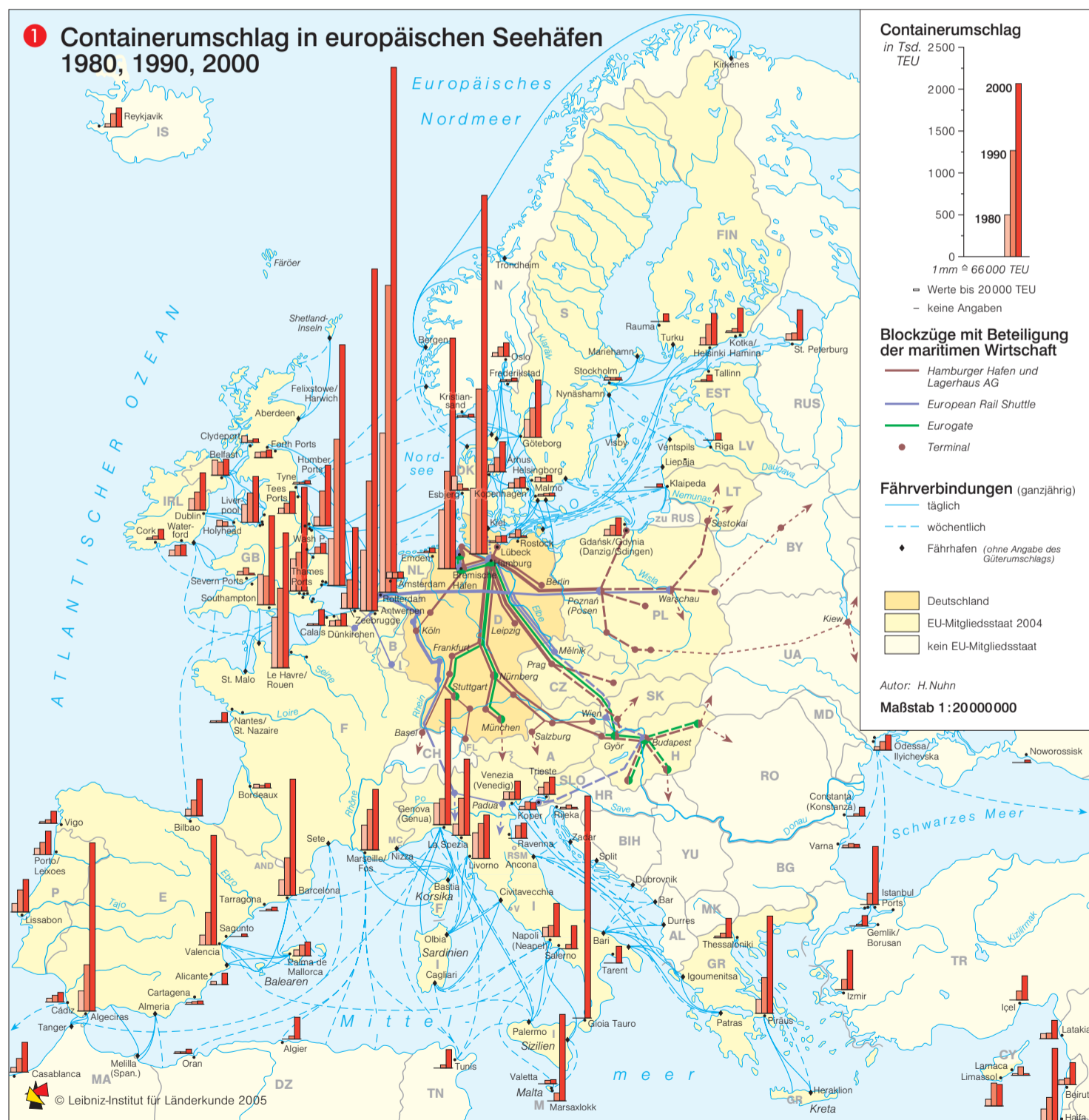
Die Umschlagstatistik für europäische Häfen (ISL 1992, 2000) weist neben den Quantitäten die relative Bedeutung von Stückgut (Container, Stahl- und Forstprodukte etc.), trockenem Massengut (Kohle, Erze, Düngemittel, Getreide

etc.) und flüssigem Massengut (Rohöl, Raffinerie-Produkte, Chemikalien etc.) aus. Wenn alle Gütergruppen vertreten sind, handelt es sich um einen Universalhafen (Antwerpen, Hamburg etc.) und bei der Dominanz nur einer Gruppe um einen Spezialhafen (z.B. Wilhelmshaven für Erdöl und Felixstowe für Container). Neben dem individuellen Profil der Häfen nach der Güterstruktur lassen sich die Veränderungen der Umschlagsaktivitäten im Jahrzehnt sowie die Fahrverbindungen über See und mit dem Binnenschiff ins Hinterland entnehmen. Struktur und Ent-

wicklung der Hafenaktivitäten im Jahrzehnt von 1991 bis 2001 vermitteln ein differenziertes Bild, das keine eindeutigen Trends erkennen lässt. Entgegen den Vorhersagen haben kleinere und mittlere Häfen teilweise gute Umschlagsergebnisse vorzuweisen, während auch größere Häfen wie Marseille und Genua stagnieren. Günstig ist die Entwicklung für Häfen der Hamburg-Antwerpen Range, für Ostengland sowie die südliche und nordöstliche Ostsee verlaufen. Im Falle der Rheinmündungshäfen wirkt sich der bedeutsame Binnenschiffsverkehr positiv aus, und im Ostseebereich zeigen sich die Wirkungen der Integration der ehemals sozialistischen Staaten in die Weltwirtschaft, die nach Überwindung der Transformationskrise noch zunehmen werden. Ein Hinweis auf die wachsende Bedeutung der Mittelmeere liefert auch das dichte Netz der ganzjährigen Fahrverbindungen.

Containerumschlag 1980, 1990, 2000

Die unterschiedliche Wachstumsdynamik der Seehäfen tritt deutlicher beim Containerumschlag der letzten drei Jahrzehnte hervor. Die Beförderung genormter Boxen in Spezialschiffen und ihr mittlerweile in den größeren Häfen teilautomatisierter Umschlag haben seit der zweiten Hälfte der 1960er Jahre die Stückgutbeförderung revolutioniert und wegen der damit verbundenen Investitionen und dem verstärkten Wettbewerb zu einer Konzentration des Umschlags auf die Haupthäfen geführt (KREUKELS/WEVER 1998; NUHN 1996b). Neben Rotterdam haben sich auch Hamburg und Bremerhaven bisher gut behauptet, während Rostock seine frühere Bedeutung nach 1990 verloren hat. Dies hängt auch mit den guten Eisenbahnverbindungen ins Hinterland zusammen, die frühzeitig durch die Hamburger Hafen- und Lagerhaus AG genutzt wurden, um ihr Einzugsgebiet in Süd- und Ostdeutschland und Österreich gegen die Rheinmündungshäfen zu verteidigen. Nach dem Zusammenbruch des sozialistischen Systems wurden die Verbindungen über Ganzzüge durch Kooperation mit osteuropäischen Eisenbahngesellschaften verstärkt (Polzug, Metrans, Hamburg Hungaria Express etc.). Mittlerweile ist Bremerhaven in diese Dienste einbezogen, und auch die großen Reedereien wie MaerskSeaLand und Eurogate haben spezielle Dienste eröffnet, die insbesondere auf die Rheinmündungshäfen ausgerichtet sind. Neben diesem durch die maritime Wirtschaft aufgebauten intermodalen Netz gibt es die großen Eisenbahngesellschaften Intercontainer, Kombiverkehr und



Transfracht, die ganz Europa mit Blockzügen bedienen. In diesem Angebot liegt auch eine Chance für die mittleren Häfen, die insbesondere im mediterranen Raum im letzten Jahrzehnt hohe Zuwachsraten erzielen konnten.

Im Zusammenhang mit der Containerisierung haben auch größere Konzentrationsprozesse bei den Reedereien stattgefunden (EXLER 1996; HAUTAU 2002). Nach dem Aufbau eines gemeinsamen Containerdienstes auf dem Nordatlantik durch die Reedereien Hapag in Hamburg und Norddeutscher Lloyd in Bremen ab 1967 wurde die Fusion vorbereitet. Auf diese Weise konnte das erforderliche Kapital mobilisiert werden, um bis heute weltweit unter den führenden Linienreedereien vertreten zu bleiben. Gegenüber den Konkurrenten aus Fernost sind die deutschen Seefahrtsunternehmen wie auch die eu-

ropäischen Häfen allerdings deutlich zurückgefallen.

Das Liniennetz von Hapag-Lloyd um die Jahrtausendwende weist einen in beide Richtungen verlaufenden Round-the-World Service auf, der durch Direkt- und Pendelverbindungen ergänzt wird **2**. Eine Beteiligung am neuen Containerterminal in Hamburg-Altenwerder weist darauf hin, dass dieser Standort für das Unternehmen auch in den kommenden Jahren Bedeutung behalten wird. Nach der politischen Entscheidung für die Anpassung des Jade-Fahrtwassers mit öffentlichen Mitteln und für den Bau eines neuen Tiefwassercontainerhafens mit privaten Betreibern in Wilhelmshaven kann den traditionellen deutschen Standorten verschärfte internationale Konkurrenz erwachsen. ♦

