

# Seeverkehr und Umstrukturierungen der Häfen

Helmut Nuhn

**Main Port** – engl. Haupthafen

**Secondary Port** – engl. Sekundärhafen

**Ro-Ro-Umschlag** – Roll-on-roll-off, engl. für an und von Bord rollenden Verkehr

**Telematik** – Verbindung von Telekommunikation und Informatik

**TEU** – Twenty Feet Equivalent Unit, engl. für 20-Fuß-Container

Durch die Liberalisierung des Welthandels, die Verstärkung der internationalen Arbeitsteilung und den Wegfall der politischen Blöcke hat sich das globale Transportaufkommen stark erhöht. Dies betrifft insbesondere den Seeverkehr, der zwei Drittel der Welthandelsgüter befördert. Zur Bewältigung des steigenden Transportvolumens waren tiefgreifende

technologische und organisatorische Neuerungen erforderlich (Vergrößerung u. Spezialisierung der Schiffe, Standardisierung der Transportbehälter u. Normierung der Ladungseinheiten). Hierdurch konnten die aufwendigen Verpackungs- und Umschlagsaktivitäten vereinfacht und teilweise automatisiert werden. Die Nutzung der **Telematik** ermöglichte den Aufbau von Informationssystemen und die Umsetzung logistischer Konzepte zur Integration und effektiven Steuerung der Transportkette. Durch diese Maßnahmen erhöhte sich die Produktivität des Seetransports nachhaltig.

Die Häfen waren gezwungen, sich diesen Neuerungen durch hohe Investitionen in die Infra- und Suprastruktur

anzupassen. Hierzu gehören u.a. die Vertiefung und Verbreiterung des Fahrwassers, die Installation neuer Umschlaganlagen sowie die Schaffung von ausgedehnten Abstellflächen, Silos und Tanklagern. An die Stelle der Zweckenanlagen mit hohem Personaleinsatz traten Spezialterminals mit teilautomatisierten EDV-gesteuerten Lade- und Löschvorgängen. Nur die günstig gelegenen, gut organisierten und kapitalstarken Häfen konnten diese Neuerungen umsetzen und ihre Position im Wettbewerb mit Konkurrenten behaupten. Die Großreedereien mit ihren Superschiffen laufen heute nur noch diese **Mainports** an, während **Secondary Ports** die Rolle als regionale Sammel- und Verteilstellen übernehmen und mit kleineren Zubringerschiffen angebunden werden. Auch die traditionelle Zuordnung des Hafenhinterlandes ist durch den flexiblen Einsatz der Lkw-Flotte nicht mehr möglich.

## Häfen an Nord- und Ostsee

Heute konzentriert sich der Containerumschlag auf wenige Haupthäfen **2**. Neben Hamburg und den bremischen Häfen besitzen insbesondere Rotterdam und Antwerpen für das südliche und westliche Deutschland Bedeutung, weil der Rhein kostengünstig für den Zu- und Ablauf der Güter genutzt werden kann. Die norddeutschen Häfen haben eine wichtige Transitfunktion für die skandinavischen bzw. osteuropäischen Länder und versuchen, ihre traditionellen Hinterlandbeziehungen zu Österreich und den südosteuropäischen Ländern durch fahrplanmäßig verkehrende Containerzüge abzusichern.

## Hamburg **3**

Der Hamburger Hafen weist mit 81 Mio. t und 2,5 Mio. **TEU** (1999) die größten Umschlagmengen auf. Zur Verbreiterung der schmalen Kaizungen sind im östlichen Freihafen bereits mehrere Becken zugeschüttet worden. Die sich hier früher konzentrierenden Umschlagaktivitäten sind weitgehend der Lagerhaltung, Kommissionierung und Distribution gewichen. Im Rahmen des Projektes Hafen-City sollen die an der Norderelbe gelegenen Hafenanlagen einer urbanen Nutzung zugeführt werden. Die hafengebundene Industrie hat im Zusammenhang mit der Krise der Werften und der Schrumpfung des Mineralölsektors bereits größere Flächen freigesetzt, die heute für Gewerbe und Logistikdienstleistungen genutzt werden. Der Schwerpunkt des Umschlags hat sich elbabwärts nach Waltershof verlagert. Neben der bereits in den 1970er Jahren in Betrieb genommenen Massengutanlage Hansaport wird in Altenwerder ein

neuer halbautomatisierter Containerterminal gebaut. Bei stark rückläufigen Beschäftigtenzahlen hat sich der Hamburger Hafen im Wettbewerb gut behaupten können. Einen Wachstumsschub brachte die Wiedereinbeziehung des früheren Hafenhinterlandes nach der Wiedervereinigung. Die zukünftige Dynamik wird vom weiteren Zugang für Großschiffe auf der Elbe abhängen.

## Bremerhaven **4**

Die Hafenstadt Bremen kann trotz der jüngeren Ausbaumaßnahmen der Unterweser nicht mehr von Großschiffen angelaufen werden. Deshalb hat der seit 1827 ausgebaute Vorhafen Bremerhaven diese Funktion übernommen. Der Umschlag verlagerte sich vom ehemaligen Dockhafen im Süden an die Stromkaje, wo weitere Liegeplätze für Containerschiffe geplant sind. Ebenfalls stark gewachsen ist in den letzten Jahren der Import und Export von Pkw mit Spezialschiffen (1,1 Mio. Einheiten 1999). Hierfür wurden Zwischenlagerflächen sowie spezielle Parkdecks auf früher anderweitig genutzten Umschlagflächen errichtet. Im Osten der Hafenanlagen sind neue Gewerbegebiete im Aufbau, die teilweise aus der Konversion ehemaliger Militärfelder resultieren, im Süden werden mit dem Projekt Ocean-Park touristische Nutzungen verstärkt. Der von der Geestemündung ausgehende Fischereihafen gehörte zu den bedeutendsten Umschlagplätzen Europas, ist aber stark geschrumpft und wird durch vielfältige Nachfolgenutzungen geprägt. Am gegenüberliegenden Weserufer in Nordenham befinden sich Hafenanlagen von Industriebetrieben sowie Privathäfen mit öffentlichem Charakter.

## Rostock **1**

Die Häfen an der Unterwarnow erhielten ab 1960 durch die Konzentration der maritimen Wirtschaft der DDR auf Rostock infolge des großzügigen Ausbaus des Überseehafens sowie des Fischereihafens Bedeutung als Tor zur Welt für den sozialistischen Staat. Neue Autobahn- und Eisenbahnbauten nach Berlin stellten die Verbindung zu den Industriegebieten im Süden der DDR her. Nach der Wende verlor die Hafenvirtschaft in Rostock in kurzer Zeit ihre frühere Bedeutung. Der Gesamtumschlag sank von 21 Mio. t im Jahr 1989 auf 15 Mio. t 1994 und erhöhte sich erst im letzten Jahr wieder auf das frühere Niveau. Die Umstrukturierung von einem in allen Bereichen starken internationalen Universalhafen zu einem Ostseehafen mit Schwerpunkten bei flüssigem und trockenem Massengut sowie beim **Ro-Ro-Umschlag** im Fährdienst ist positiv verlaufen. ♦



