

HAMBURG

DIE WELT | MITTWOCH, 21. NOVEMBER 2018 | SEITE 25



Fred Van Beers, Chef von SIF, im Hafen von Rotterdam

Hafen der INNOVATION?

Der Hamburger Hafen fällt beim Güterumschlag weiter zurück. Liegt das nur an der noch fehlenden Elbvertiefung oder auch an mangelnder Erneuerung? Ein Blick auf Konkurrent Rotterdam hilft

an den Schlick im Hamburger Hafen erinnert sich Fred Van Beers noch gut. „Der muss doch dauernd ausgebaggert werden“, sagt der Chef des Stahlbauunternehmens SIF und lacht. „Hier passiert das zum Glück nicht so oft.“ Von 2015 bis 2017 führte Van Beers die Hamburger Werft Blohm+Voss. Nun arbeitet der Niederländer wieder in seiner Heimat. Seit Kurzem führt er SIF, einen Hersteller für Offshorewindkraftfundamente mit einem Werk im Rotterdammer Hafen.

VON OLAF PREUSS
AUS ROTTERDAM

Bei SIF ist alles jung, das Gelände, die Hallen – und die Offshorewindkraftbranche insgesamt, die ständig neue Konzepte hervorbringt. SIF schweißt bis zu 120 Meter lange Röhren zusammen, auf denen später Windkraftwerke im Meer stehen. Seit Mitte des Jahrzehnts wird die Maasvlakte 2, das Erweiterungsgebiet des Rotterdammer Hafens, von Firmen besiedelt. Direkt an der Nordsee ist die Lage der neuen Terminals nicht nur für die Handelsschifffahrt ideal, sondern auch für die Versorgung von Offshorewindparks mit gro-

ßen Bauteilen. „Es gibt fast keine Einschränkungen für die Spezialschiffe, die unsere Fundamente abholen“, sagt Van Beers. Von der Maasvlakte aus werden die sogenannten Monopiles auf die Nordsee oder Ostsee gebracht und dort in den Meeresboden gerammt.

Rotterdam, Europas größter Seehafen, erfindet sich immer wieder neu. Die geografischen Bedingungen sind dafür gut, aber auch der Pragmatismus der Niederländer, neue Technologien und Geschäftsmodelle schnell auszuloten. Westlich der Stadt, zur Nordsee hin, erstreckt sich der Hafen über eine riesige Fläche. Die Maasvlakte 2, etwa 40 Kilometer vom Stadtzentrum entfernt, wurde in den Nullerjahren zusätzlich in die Nordsee hinein aufgespült. Mit rund 2000 Hektar ist allein dieses Areal etwa ein Viertel so groß wie der Hamburger Hafen insgesamt. Heute sind dort die beiden weltweit am stärksten automatisierten Containerterminals in Betrieb, aber auch der Fabrikterminal von SIF. Weitere neue Ansiedlungen sollen in den kommenden Jahren hinzukommen.

Seit 2008, dem Höhepunkt der Weltfinanzmarktkrise, hat Rotterdam bei der Gesamtmenge um mehr als zehn Prozent zugelegt. In Hamburg hingegen liegt der Güterumschlag noch immer

auf dem Niveau von damals. In den ersten neun Monaten 2018 verzeichnet Deutschlands größter Seehafen deutlich weniger Ladung als im Vorjahreszeitraum. Wie stark Hamburgs Stagnation durch die Elbvertiefung bedingt ist, die nach fast 17 Jahren Vorlauf erst jetzt be-

“

ES GIBT FAST KEINE
EINSCHRÄNKUNGEN

FRED VAN BEERS, Chef von SIF

ginnt, wird sich zeigen. Neue Technologien wie Transportdrohnen oder aktuell die Vakuumröhre Hyperloop für die Bewegung von Containern sorgen in Hamburg immer für Gesprächsstoff. Doch haben der Hafen und die Unterelberegion ihre Chancen in jüngerer Zeit ausreichend realisiert, beim Güterumschlag und der Ansiedlung neuer Industrien?

Wie Hamburg ist auch Rotterdam ein Universalhafen. Der Gesamtumschlag an der Maas war mit rund 467 Millionen Tonnen 2017 aber etwa dreieinhalbmal so hoch wie an der Elbe. Ein höheres Aufkommen an Rohöl, Kohle und Erz ist der Grund dafür, mehr Container – aber auch der Transport neuer Güter und Rohstoffe. In Deutschland wird seit Jahren über den besten Standort für einen ersten LNG-Importterminal debattiert. Rotterdam hat eine solche Anlage für die Einfuhr von tiefgekühltem, verflüssigtem Erdgas längst. Die Schifffahrt und die Logistikbranche wollen einen LNG-Terminal auch an der Unterelbe. Wenn ein Kreuzfahrtschiff wie die „AIDA Prima“ oder Lastwagen in Hamburg mit LNG betankt werden, kommt dieses Gas bislang aus Rotterdam.

Geografische Beengungen machen Neuansiedlungen im Hamburger Hafen schwieriger als in Rotterdam. Bremsend wirken aber auch alte Gewohnheiten. Wassertaxis, die man individuell buchen kann, gibt es in Rotterdam seit 25 Jahren, in Hamburg bis heute nicht. Eine LNG-Barge, ein schwimmendes Erdgaskraftwerk für die Stromversorgung von Schiffen, wurde in Hamburg so stark mit Auflagen belegt, dass es kaum wirtschaftlich arbeitet. Über die Einfüh-

zung einer sogenannten Port-Feeder-Barge streitet deren Erfinder, der Hamburger Unternehmer Ulrich Malchow, mit dem Hafenkonzern HHLA seit 15 Jahren, ohne Ergebnis: „Gemessen an seinem Selbstverständnis und Anspruch ist dieses traurige Jubiläum schon ein Armutszeugnis für den Hafenplatz und Logistikstandort Hamburg“, sagt Malchow. Dabei wollen sowohl die Hafenvirtschaft als auch der Senat die Menge an Wassertransporten innerhalb des Hafens erhöhen.

Die Zugänge zu den Containerterminals sind in Rotterdam unterschiedlich geregelt. Teils sind die Anlagen offen für alle Reedereien, etwa bei ECT. Teils sind sie einzelnen Kunden vorbehalten, etwa der weltgrößten Reederei Maersk am Terminal von deren Schwesterfirma APMT. In Hamburg sind die vier Containerterminals generell offen für alle Kunden. Der Senat will dieses Prinzip verändern und sähe es gern, wenn künftig auch einzelne Reedereien – etwa CMA CGM aus Frankreich – Beteiligungen an Terminals und damit exklusive Zugänge erwerben könnten. Die HHLA indes, die mehrheitlich der Stadt gehört, würde sich darauf nur einlassen, wenn eine Reederei langfristig zusätzliche Ladung für Hamburg garantieren würde – was bislang nicht der Fall ist.

In Rotterdam treibt man die Entwicklung der Infrastruktur, aber auch neuer Firmen voran. Seit 2015 gibt es PortXL, einen Fördermechanismus für Start-up-Unternehmen. „Wir suchen weltweit die besten neuen Ideen für Unternehmensgründungen in der maritimen Wirtschaft“, sagt Carolien Vatsandee, die Geschäftsführerin von PortXL, in einer alten Fabrikhalle. Früher beherbergte das renovierte Gebäude im inneren Hafenbereich eine Marinewerft, die unter anderem U-Boote baute. Heutzutage werden im Rotterdam Makers District junge Firmen angesiedelt – auch mithilfe von PortXL.

Getragen wird PortXL von den Hafenverwaltungen von Rotterdam und Antwerpen und von Unternehmen wie dem Wasserbaukonzern Van Oord, dem Energiekonzern Shell oder der Reederei MSC. Rund 1000 Neugründungen hat sich PortXL bislang angeschaut, 36 davon bekamen seit 2015 in Rotterdam ein jeweils dreimonatiges Intensivprogramm. „Wir vernetzen die Unternehmen, die wir hierher einladen, mit der maritimen Wirtschaft, mit öffentlichen Verwaltungen und der Politik“, sagt Vatsandee. „Neun dieser 36 Unternehmen machen mittlerweile mehr als eine Millionen Euro Umsatz im Jahr.“

Zu den erfolgreichen Teilnehmern zählt Ranmarine aus Südafrika, das im Rotterdammer Hafen selbstfahrende Müllsammel für Binnengewässer montiert, die „Waste Sharks“. Oceanos aus Indien entwickelt autonome Boote, die Umweltdaten aus den Ozeanen sammeln sollen. Ionada aus Kanada arbeitet an einer neuen Generation von Abgasreinigern für Schiffe, sogenannten Scrubbern. Das bringt auch neue Arbeitsplätze in Rotterdam: „Wenn diese Unternehmen hier Kunden gewinnen“, sagt Vatsandee, „bleiben sie mit einem Firmensitz meist gleich in der Stadt.“