

Unternehmen auf den britischen Inseln sind auf Im- und Exporte per Schiff angewiesen. Trotz des möglichen Austritts aus der EU sehen die Binnenhäfen neue Chancen - vor allem aufgrund schwieriger Zollbestimmungen und verstopfter Verkehrsadern.

von Ann-Christin Wimber

**I**m Vereinigten Königreich laufen rund 96 Prozent aller Im- und Exportwarenströme über den Wasserweg. Dabei wird die größte Menge (etwa 80 Prozent) von rund einem Dutzend der 120 kommerziellen Frachthäfen abgewickelt. Der United Kingdom Major Ports Group zufolge - einer Organisation, die eine Vielzahl der größeren britischen Handelshäfen repräsentiert - betrug der Beitrag der britischen Häfen zur Wirtschaftsleistung im Jahr 2017 9,7 Mrd. Britische Pfund (11,37 Mrd. EUR).

Der zweitgrößte Hafen Englands in Bezug auf die Frachtmenge ist London Gateway mit über 50 Mio. t. „Wir sind so erfolgreich, weil London eine große und vielfältige Stadt ist“, erläutert Martin Garside von der Port of London Authority (PLA). So sei es fast unmöglich, Güter per LKW in die verstopfte Stadt zu bringen. „Der Weg übers Wasser ist zudem der umweltfreundlichste“, betont Garside. Rund 70 Terminals gehören zum Port of London, die von Containern über Petrochemikalien bis hin zu Baustoffen alles für die wachsende Stadt umschlagen.

### **BAUBRANCHE SORGT FÜR UMSCHLAG**

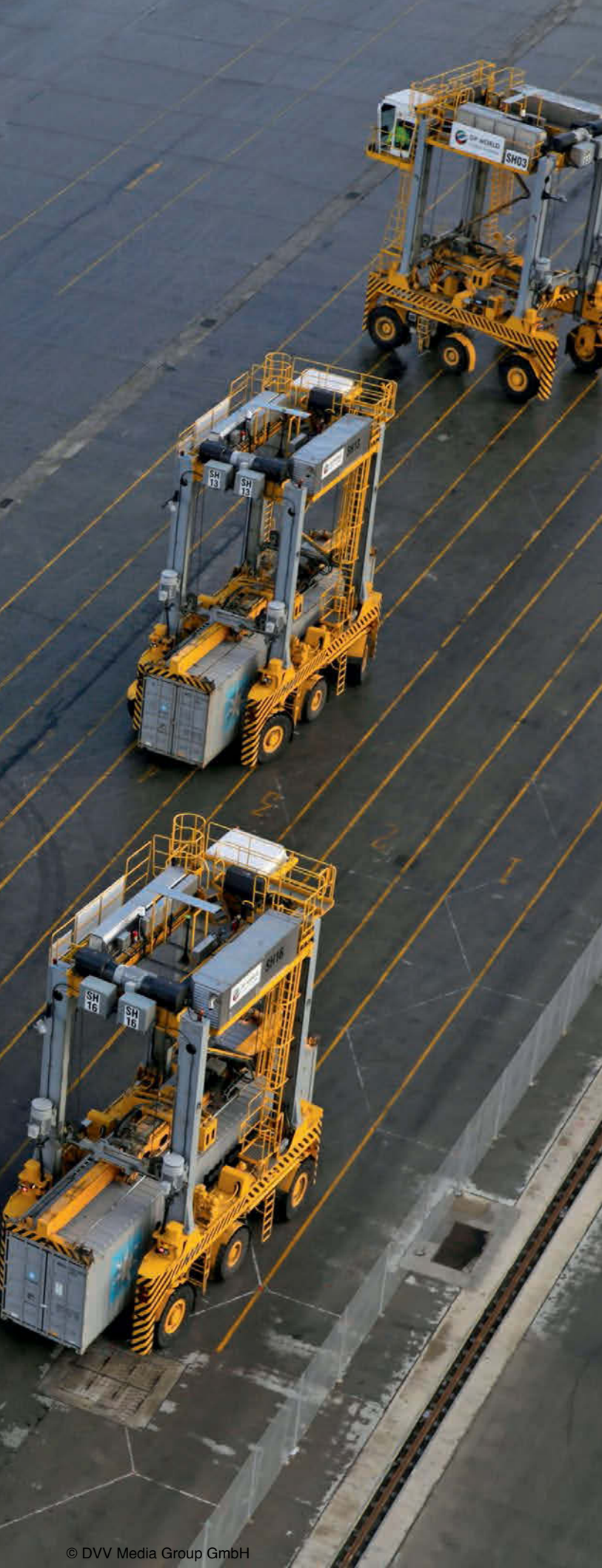
Allein für den Bau neuer Büro-, Wohn- und Geschäftshäuser braucht die Branche jährlich 10 Mio. t Baumaterial. Daher hat die PLA im September nach 20-jährigem Dornröschenschlaf einen stillgelegten Umschlagsplatz, den Peruvian Wharf, wiedereröffnet. Die Betriebe vor Ort erwarten ein Umschlagvolumen von 400.000 t pro Jahr. Für diese Menge müssten sich mehr als 20.000 LKW auf den Straßen der Hauptstadt bewegen, rechnet die PLA vor. „Die Herausforderung - neben dem Brexit - ist ein gesundes Wachstum“, erläutert Garside. „Wir dürfen nicht zu viel regulieren, müssen aber Innovationen zulassen können.“ Immerhin erwartet der Hafensprecher, in den kommenden fünf Jahren wieder zum größten Umschlagshafen im Vereinigten Königreich aufgestiegen zu sein.

Im Aufschwung befindet sich auch Goole. Der Hafen liegt an der Ouse, die in den Humber mündet, an dessen

# BRANCHE TROTZT DEM BREXIT- CHAOS

*London Gateway ist auf dem besten Weg, wieder der größte Hafen Großbritanniens zu werden. Die Nähe zur Hauptstadt sorgt für einen steigenden Umschlag.*





Ende die Megaseehäfen von Gimsby und Immingham liegen. Weitere Standortvorteile der Hafenstadt: Sie ist von allen Binnenhäfen am weitesten im Landesinneren gelegen und nur wenige Kilometer von einer der Hauptautobahnen, der M62, entfernt. Sie verfügt über Anbindung an das Schienensystem und die sogenannte Aire und Calder Navigation, ein Fluss- und Kanalsystem, das bis nach Leeds führt. Der Internetseite „Ports and Harbours of the UK“ zufolge hat der Hafen Goole sein Frachtaufkommen in den vergangenen Jahren in einem Maße vervielfacht wie in den vergangenen 40 Jahren nicht. Die Nachfrage nach Lager- und Umschlagseinrichtungen steige. Der Hafenbetreiber, Associated British Ports (ABP), setzt mit kurz- und langfristigen Maßnahmen alles daran, diese Nachfragen zu erfüllen. Ihm zufolge werden auf einer Fläche von 250.000 m<sup>2</sup> jedes Jahr 1,5 Mio. t Waren im Wert von 800 Mio. Pfund umgeschlagen. Dazu gehören Schütt- und Flüssiggut, aber auch Forst- und Stahlprodukte.

### **FLÄCHEN IM BINNENLAND GÜNSTIGER**

Ein Vorteil der Binnenhäfen gegenüber den meerseitig gelegenen Umschlagplätzen sind verfügbare und relativ günstige Gewerbeflächen. „Land ist oft günstiger im Inland als an der Küste“, urteilt Walter Kemmsies, Chef-Strategie bei JLL (Jones Lang LaSalle), einem Dienstleistungs-, Beratungs- und Investmentmanagement-Unternehmen im Immobilienbereich mit zahlreichen Dependancen in London, Cardiff und Bristol. Aufgrund der bereits oft ausgebuchten Flächen würden immer mehr Transporteure ihre Güter auf dem Wasserweg landeinwärts schicken.

Wie sich die britischen Häfen in nächster Zeit entwickeln, hänge auch von der Anbindung an die wichtigsten Wirtschafts- und Bevölkerungszentren im Inland ab, meint Mark Simmons, Head of External Affairs bei der British Ports Association (BPA). Die Organisation vertritt die Interessen von rund 100 britischen Häfen, darunter auch Sharpness an der Westküste Englands, der als größter Binnenhafen Großbritanniens gilt. „Die Häfen wachsen und Investoren sind bereit sich einzubringen“, sagt Simmons. „Die Behörden müssen aber auch sicherstellen, dass die Waren von den Häfen an ihre Bestimmungsorte gelangen und die örtliche Infrastruktur dafür zur Verfügung stellen.“ Seiner Meinung nach habe langsam ein Umdenken eingesetzt. Unternehmen hätten erkannt, dass Schiffs Transporte die Umwelt entlasten und die Waren schneller und näher an ihren Bestimmungsort bringen würden.

Ein Brexit, wenn er denn kommen wird, würde diese Entwicklung noch beschleunigen. „Bisher kommen Waren traditionell per LKW und Fähre von Europa herüber. Das dürfte im Falle eines Ausscheidens aus der Europäischen Union deutlich teurer und kostenintensiver werden“, schätzt Simmons. Dann würden Transporteure nach alternativen, effizienteren Routen suchen. „Das könnte ein Zugewinn für Binnen- und Containerhäfen werden.“ ■

Foto: Getty Images