



Markantes Wahrzeichen am Eingang zum Hafen von Montevideo: das Zollgebäude. Der Umschlagplatz befindet sich am Rio de la Plata in der Bucht von Montevideo.



Uruguay

Das zwischen Argentinien und Brasilien liegende Land gilt als „sicherer Hafen“ und wird auch gern als Schweiz Südamerikas bezeichnet. Laut CIA World Factbook verfügt Uruguay über die größte Mittelklasse des Kontinents. 2021 erreichte das Bruttoinlandsprodukt 78 Milliarden US-Dollar. Die Industrie steuert knapp ein Viertel zum BIP bei, die Landwirtschaft gut 6 Prozent, der Rest sind Dienstleistungen.

Die Atlantik-Achse

MONTEVIDEO Hamburgs Partnerhafen in Südamerika will zur Wasserstoff-Dreh-scheibe und damit Teil der Energiewende in Deutschland werden. DVZ-Autorin Kerstin Kloss hat sich vor Ort umgesehen und mit zentralen Akteuren gesprochen.

Von Kerstin Kloss

Daniel Loureiro möchte Fotos zeigen. Doch die muss der Vizepräsident der staatlichen Hafenverwaltung von Uruguay, ANP, erst auf seinem Bürorechner in Montevideo suchen. Nach einem weiteren Kaffee findet er die Aufnahmen, die ihn bei diversen Treffen zur strategischen Allianz mit dem Hafen Hamburg abbilden.

Im August 2022 erneuerten Hamburgs Erster Bürgermeister Peter Tschentscher und Axel Mattern, Vorstand Hafen Hamburg Marketing, die seit 2005 bestehende Partnerschaft. Mit Loureiro unterzeichneten sie in der ANP-Zentrale eine dritte Absichtserklärung. Beide Häfen sehen sich als künftige Energie-Hubs für grünen Wasserstoff, den Uruguay nach Deutschland und Europa exportieren will.

„Erneuerbare Energie deckt heute schon 97 Prozent unseres Bedarfs“, unterstreicht Loureiro. Wasserkraft und Windenergie sind reichlich vorhanden. Damit kann das Land, in dem 3,4 Millionen Menschen leben, mehr grünen Wasserstoff produzieren, als es selbst benötigt. Hochrangige Vertreter Uruguays und der Europäischen Union vereinbarten deshalb im Juli vergangenen Jahres in Brüssel ebenfalls eine Zusammenarbeit.

Das Thema Wasserstoff ist beim „H2U-Programm“ der uruguayischen Regierung im Ministerium für Industrie, Energie und Bergbau (MIEM) angesiedelt. Die Bundesregierung in Berlin unterstützt H2U seit April 2023 im Rahmen der nationalen

Wasserstoffstrategie mit über 10 Millionen Euro. Derzeit errichtet das brandenburgische Energieunternehmen Enertrag im Departamento Tacuarembó den „Tambor Green Hydrogen Hub“. In seiner ersten Phase wird dieser aus erneuerbaren Energieanlagen, nämlich Windkraft und Photovoltaik, bestehen, die einen Elektrolyseur mit einer Kapazität von 350 Megawatt speisen. Vor Ort sollen dann künftig 15.000 Tonnen Wasserstoff pro Jahr erzeugt werden.

Interessiert verfolgt Loureiro, wie im Partnerhafen Hamburg bis 2026 ein Importterminal für grüne Energie entsteht. Ein entsprechendes Exportterminal in Uruguay sei hingegen „sehr schwer zu planen“, auch wenn Pilotprojekte angelaufen seien. Das MIEM hebt die strategische Bedeutung des Hafens Montevideo hervor, „mit Zugang zum Atlantischen Ozean und der Möglichkeit, synthetische Kraftstoffe zu exportieren“. Infrastruktur für Schienen, Wasserwege und Straßen soll entwickelt werden.

Ausbau der Transportinfrastruktur Momentan fallen auf den Schnellstraßen im Land zahlreiche Baustellen auf. Bei der Vor-Ort-Recherche Ende vergangenen Jahres war die Binnenschifffahrt auf dem wichtigen Rio Uruguay, der in den Rio de la Plata mit Zugang zum Atlantik mündet, nach Extremregen eingestellt. Hinzu kommt, dass Uruguay noch kein Eisenbahnland ist. „Wir bieten Landtransporte zu 100 Prozent per Lkw an“, berichtet Claudia Rodríguez, International Supply Chain Manager bei Ralesur, DB Schenkers uruguayischem Partner. Derzeit

entwickelt DBCC Transport, ein internationales Joint Venture mit Beteiligung der Deutschen Bahn, den Schienenverkehr in dem südamerikanischen Land. Es geht um Transporte zwischen dem UPM-Zellulosewerk im Departamento Durazno und dem Hafen Montevideo, künftig seien auch Containertransporte vorstellbar, erfuhr die DVZ vor Ort.

Die Achillesferse der Schienenanbindung befindet sich direkt im Hafen. Das wachsende Containerterminal „Terminal Cuenca del Plata“ (TCP), das der belgische Betreiber Katoen Natie derzeit für rund 455 Millionen US-Dollar ausbaut, hat noch keinen direkten Gleisanschluss. Loureiro zeigt das von der Dachterrasse aus. Da unten müsse die Streckenführung verlegt werden, erläutert er, damit Güterzüge bis zum Containerterminal nicht einen Militärbereich, Containerflächen sowie Kreuzfahrt- und Fährterminals queren. Geprüft würden Tunnel- und Brücknoptionen.

Während Wasserstoff für den stellvertretenden Hafenchef noch nach Zukunftsmusik klingt, verfolgt er bereits das konkrete strategische Ziel, Montevideo als regionales Containerhub zu positionieren. 2020 trat der Kapitän zur See außer Dienst an, um am Rio de la Plata einen zentralen Port für Uruguays Exportwirtschaft zu schaffen. Schon jetzt gehen ihm zufolge alle Container des Binnenlandes Paraguay über Montevideos Kaikanten. 2022 erreichte der Umschlag 1,08 Millionen TEU - ein Rekordwert. „Bis 2025 soll die Kapazität auf 3 Millionen TEU ausgebaut werden“, kündigt er an.

DVZ-Autorin Kerstin Kloss besuchte Daniel Loureiro in dessen Büro in der staatlichen Hafenverwaltung. Der Vizepräsident erläuterte ausführlich die Wasserstoffpläne und das Vorhaben, den Hafen Montevideo zum regional wichtigen Export-Hub auszubauen.



FOTO: ANH URUGUAY © Z. KLOSS

Katoen Natie hat eine Konzessionsfläche von 58,5 Hektar, es sind aber erst gut 35 Hektar in Betrieb. Die Wassertiefe vor den Liegeplätzen sei zuletzt von 13 auf 17 Meter ausgebaut worden. „2024 baggern wir den neuen Zufahrtskanal auf 14 Meter aus“, ergänzt er.

Exporte der Nachbarn im Blick

Zu Uruguays wichtigsten Ausfuhrprodukten zählen Fleisch, Holz und Zellulose, Reis sowie Milcherzeugnisse. Bei den seeseitigen Exportdestinationen führte 2022 Brasilien (79 Prozent) von Argentinien (19 Prozent) und Chile (2 Prozent). „Wir brauchen mehr Volumen als mit unseren eigenen Einwohnern erreichbar ist“, sagt Loureiro. Deshalb soll künftig die Landverbindung nach Brasilien ertüchtigt werden. Im 500 Kilometer nördlich von Montevideo gelegenen Rivera, das über eine offene Grenze mit Santana do Livramento in Brasilien verbunden ist, will die ANP einen Dry Port errichten. „Dort werden gleiche Zollbedingungen gelten wie im Freihafen Montevideo“, erläutert der ANP-Vizechef. Nach seinen Angaben dauert die Verzollung nur 24 Stunden, während es in brasilianischen Seehäfen bis zu 20 Tage sein könnten. Wettbewerbsvorteile sieht er auch im Vergleich zum argentinischen Buenos Aires.

Montevideo sei „weniger bürokratisch“, bestätigt Arturo Funes, Senior Vice President für Argentinien bei der Reederei Hapag-Lloyd. Die Containerumfuhr funktioniert zwischen den Terminals im Vergleich zu Häfen der Nachbarländer besser. Zum Hintergrund: Neben der Katoen-Natie-Anlage gibt es noch das öffentliche Terminal Montecon, an dem neben anderen Ladungsarten auch Container umgeschlagen werden und das im Boxenumschlag immer dann zum Einsatz kommt, wenn das TCP voll ist. Bei aller grundsätzlichen Zufriedenheit findet Funes indes, dass „die entsprechenden Transferkosten, einschließlich der Terminalgebühren, günstiger sein könnten“, und hofft, dass sich Liegeplatzüberlastungen und Verspätungen künftig verringern.

Unterdessen füllt Loureiro die Absichtserklärung mit dem deutschen Partnerhafen mit Leben und tauscht sich über bewährte Praxisverfahren aus. Anfang Oktober informierte er sich bei einem Besuch an der Elbe über Landstromversorgung. Er zeigt zum Schluss ein Gruppenbild, auf dem er neben dem Hamburger Hafenchef Jens Meier steht. (sr)