

NEUES LOGISTIKZENTRUM IM DÜSSELDORFER HAFEN



In Düsseldorf errichtet Panattoni Europe, als Entwickler von Logistikimmobilien aus Hamburg und als Investor der von AEW Europe gemachten LOGISTIS Funds, auf einem Areal mit einer Gesamtfläche von 117.000 m² ein neues Logistikzentrum. Dieses ist das Ergebnis eines intensiven Planungs- und Abstimmungsprozesses zwischen den Stadtwerken Düsseldorf als Grundstückseigentümer, den Neuss-Düsseldorf Häfen als Eigentümer des Container-Terminals, dem Logistikdienstleister BLG LOGISTICS als Mieter, Panattoni und AEW sowie dem bei der Ansiedlung unterstützend und beratend tätigen Logistikimmobilienspezialisten Loginvest.

Die Größe, die hervorragende Anbindung an sämtliche Verkehrsträger sowie die Lage direkt gegenüber dem von Düsseldorfer Container Hafen GmbH (DCH) und RheinCargo betriebenen Container-Terminal zeichnen das Areal besonders aus. Das Grundstück, im Düsseldorfer Hafen gelegen, hat der Entwickler von den Stadtwerken Düsseldorf auf Erbpachtbasis erworben. Der Logistikdienstleister BLG hat sich bereits langfristig auf einem Teil des Areals eingemietet und wird dort unter anderem für Kunden aus dem Automotive-Bereich arbeiten.

Im von BLG angemieteten ersten Bauabschnitt wird auf rund 71.000 m² Grundfläche eine Logistikanlage mit drei Hallenbereichen und insgesamt ca. 32.000 m² Nutzfläche und rund 600 m² Mezzaninflächen entstehen.

Hinzu kommen Büro-, Sozial- und Technikflächen mit ca. 1.000 m². Die Logistikanlage wird speziell auf die Anforderungen der BLG und ihrer Kunden ausgerichtet. Sie verfügt zusätzlich über rund 5.000 m² Außenfläche. Außerdem erfüllt der Komplex alle Anforderungen an die Abfertigung von Lang-LKW und bietet die Möglichkeit zur seitlichen Entladung unter Schleppdächern. Auch die organisatorischen und technischen Sicherheitsvorkehrungen zeichnen das neue Logistikzentrum der BLG aus. Hierzu zählen eine zentrale Anmeldestelle mit doppelter Schrankenanlage und die Weiterführung des Fahrzeugs zum vorgegebenen Tor, eine umlaufende Einzäunung, Videoüberwachung für Gebäude und Gelände, sowie ein Zutrittskontrollsystem für alle Türen und Tore.

Rainer Pennekamp, Vorstand der Stadtwerke Düsseldorf AG, freut sich über die Revitalisierung des alten Kohlelagerplatzes am Kraftwerk Lausward: „Wir haben uns intensiv damit beschäftigt, wem wir unser betrieblich nicht mehr benötigtes, aber sehr attraktives und kraftwerksnahes Grundstück überlassen wollen. Mit dem neuen Logistikzentrum wird ein bedeutendes Signal für den Industrie- und Hafenstandort Düsseldorf gesetzt.“

Panattoni und AEW realisieren mit dieser Entwicklung bereits das zweite Projekt für BLG, es folgt der neuen Logistikanlage im Güterverkehrszentrum Bremen. „Wir können mit diesem Projekt die gute Zusammenarbeit mit BLG in Düsseldorf fortsetzen. Ausstattung und Qualität entsprechen den jüngsten Standards und sind auf die individuellen Anforderungen der BLG abgestimmt. In zwei Bauabschnitten entstehen rund 60.000 m² moderne Logistikfläche“, erklärt Fred-Markus Bohne, Managing Partner bei Panattoni Europe.

BLG wird dort für das nahegelegene Werk eines großen deutschen Automobilherstellers Aufgaben der internationalen Logistik durchführen sowie weitere Industrie-Kunden betreuen. Frank Sturm, Geschäftsführer der BLG Industrielogistik GmbH & Co. KG, kommentiert die Ansiedlung in Düsseldorf so: „Für die BLG ist der neue trimodale Standort mit seiner hervorragenden Hafeninfrastuktur ein weiterer wichtiger Schritt, der unser Netzwerk stärkt und neue Möglichkeiten für die Logistik unserer Kunden bietet. Die Region profitiert durch die Schaffung bzw. Sicherung von Arbeitsplätzen im dreistelligen Bereich.“

Rainer Schäfer, Geschäftsführer der Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG, ist stolz auf die Neuansiedlung: „Die Zusammenarbeit aller

Beteiligten war sehr konstruktiv. Entsprechend leistungsfähig und positiv ist das Ergebnis. Der Standort im Hafen Düsseldorf erlaubt es uns, die vorhandenen logistischen Infrastrukturen für die weltweiten Güterströme unserer Partner einzusetzen.“

Kuno Neumeier, Geschäftsführer des Münchner Beratungsunternehmens Logivest GmbH, das die Parteien bei der Ansiedlung und Vermietung beratend begleitete, resümiert: „Wir brauchen in Deutschland mehr Logistikflächen in dieser Größenordnung und Verkehrsanbindung. Die Kooperation aller Partner in diesem Projekt – Stadtwerke, Stadt, Hafen, Entwickler und Investor sowie Mieter – hat gezeigt, wie logistische Ansiedlungsprojekte gelingen können.“

Über BLG LOGISTICS

An 100 Standorten bietet die BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG heute weltweit 16.000 Arbeitsplätze. Mit ihren drei Geschäftsbereichen Automobil-, Kontrakt- und Containerlogistik erwirtschaftete die Unternehmensgruppe 2014 Umsatzerlöse in Höhe von 883 Millionen Euro und erzielte ein Vorsteuerergebnis (EBT) von 30,1 Millionen Euro. In der Automobil- und Containerlogistik ist die BLG mit 7,4 Millionen Fahrzeugen beziehungsweise 14,8 Millionen Standardcontainern (TEU) Marktführer in Europa. In der Kontraktlogistik gehört sie zu den führenden deutschen Unternehmen.

Über AEW Europe/LOGISTIS

AEW Europe ist Teil der globalen Immobiliengruppe AEW. Die AEW Gruppe ist einer der größten Immobilien-Asset-Manager weltweit und verantwortet € 40 Mrd. Assets Under Management in Europa, den USA und Asien (30. September 2014). Das Unternehmen beschäftigt weltweit ein Team von ca. 500 Mitarbeitern. Hauptstandorte sind Boston, London, Paris und Singapur, mit 10 weiteren Büros in 9 verschiedenen Ländern. In Europa ist AEW Europe mit derzeit 9 Büros vertreten, in denen über 270 Mitarbeiter an verschiedenen Core, Value-Add und Opportunity Fonds arbeiten und ein Immobilienvermögen von mehr als € 18.2 Mrd. verwalten (30. September 2014). Der 1999 gegründete LOGISTIS ist ein europäischer Core Logistik-Fonds mit einer langfristigen Investment Strategie und gehört zu den größten Logistikplattformen in Europa. LOGISTIS managt für seine institutionellen Anleger europaweit 70 Logistikimmobilien mit einer Gesamtnutzfläche von mehr als 1.8 Mio. m².

Über Panattoni Europe

Panattoni Europe ist ein Full-Service-Entwickler für Gewerbeimmobilien. Es ist ein Tochterunternehmen der Panattoni Development Company, einer der weltweit führenden Entwickler von Industrie- und Lagerhallen, mit Niederlassungen in Nordamerika und Europa. Seit seinem Markteintritt 2005, hat Panattoni Europe 3,2 Millionen Quadratmeter neuer Flächen erschlossen. Davon wurden rund 160.000 Quadratmeter in Deutschland realisiert. Die deutsche Unternehmenszentrale von Panattoni Europe ist in Hamburg und hat weitere Niederlassungen in Düsseldorf, Mannheim und München. Panattoni Europe bietet seinen Kunden individuell auf seinen Bedarf zugeschnittene Facility-Lösungen. Das Portfolio umfasst Build-to-Suit-Lösungen, Fee-Development, Logistik Parks und Property Management.

Über Neuss-Düsseldorfer Häfen

Als trimodale Schnittstelle haben sich die Neuss Düsseldorfer Häfen zu einer wichtigen logistischen Drehscheibe in Zentraleuropa und dem Industrieland NRW entwickelt und sind ein zentraler Ansprechpartner für die Logistik, den Handel und die Industrie. Zum Konzernverbund gehören die öffentlichen Binnenhäfen zwischen Köln und Krefeld und eine der größten privaten Gütereisenbahnen Deutschlands mit nationalen und europäischen Verbindungen.

Über Logivest

Die Logivest GmbH mit Hauptsitz in München ist spezialisiert auf die Beratung und Vermarktung rund um Logistikimmobilien und Logistikstandorte in Deutschland. Dabei sind bei Logivest die Dienstleistungen in den Bereichen Vermietung, Transaktionsberatung und New Development angesiedelt. Das Schwesterunternehmen Logivest Concept ist auf die Analyse von Logistikstandorten und Infrastruktureinrichtungen, die Entwicklung von Nutzungskonzepten und Positionierungen sowie Standortvermarktung und Vertriebsunterstützung spezialisiert. Zudem berät Logivest Concept Unternehmen der Logistikbranche etwa bei der Neugestaltung ihrer Prozesse oder bei Unternehmens-Akquisitionsentscheidungen.

BESUCH IN GELSENKIRCHEN



Die SPD-Europaabgeordnete Gabriele Preuß und der SPD-Bundestagsabgeordnete Joachim Poß besichtigten den Hafen Gelsenkirchen. Auf einer Rundfahrt mit der hafeneigenen Eisenbahn konnten die Politiker Eindrücke über das Geschehen im Hafen gewinnen. Das Großtanklager von BP, der Schwerlastkran der Firma Siefert, die Produktionsanlagen und Betriebsgrundstücke des Unternehmens Trimet sowie Müllers Mühle waren Teil der Route. In einem Gespräch mit Gelsen-Log. Geschäftsführer Ulrich Köllmann und weiteren Hafenanrainern tauschten sich die Politiker über wirtschaftliche Schwerpunkte, Standortvorteile, Frachtumschlag und Infrastrukturprojekte im und um den Hafen aus.

Gabriele Preuß, die im Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr des Europäischen Parlaments unter anderem die Berichterstattung für das Themenfeld Binnenschifffahrt übernommen hat, betont die Wichtigkeit des größten Hafenstandortes am Rhein-Herne-Kanal: „Der multimodal erschlossene Hafen Gelsenkirchen ist der Knotenpunkt für den Gütertransport zu Wasser, Schiene und Straße im mittleren Ruhrgebiet. Er entlastet den Verkehrsträger Straße erheblich und birgt viele Standortvorteile für die über 60 ansässigen Unternehmen aus den verschiedensten Branchen.“

Joachim Poß, der die Entwicklung des Hafens Gelsenkirchen seit Jahren intensiv verfolgt, erklärt: „Die im Hafen ansässigen Unternehmen sind mit ihren Produkten und Gütern weit über die Grenzen des Ruhrgebietes hinaus erfolgreich. Dies belegt, dass der Hafen Gelsenkirchen sowohl für die Stadt als auch für die Wirtschaft von großer Bedeutung ist.“

Ulrich Köllmann wies im Gespräch mit den Politikern auch auf die rasante technische Entwicklung des Hafens hin, die fortschrittliches Arbeiten in der Logistikbranche erst möglich macht. „Die von Seiten der Wirtschaft und Politik geforderte breitbandige Anbindung an das Glasfasernetz ist im Hafen Gelsenkirchen bereits verwirklicht. Das hochmoderne Glasfasernetz der Stadtwerke-Tochter Gelsen-Net trägt zu einem reibungslosen Arbeitsablauf bei und ist somit ein herausragendes Alleinstellungsmerkmal“, so Ulrich Köllmann.

Informationen zum Hafen Gelsenkirchen:

Die Stadt Gelsenkirchen ist mit ihren Häfen nach der Auswertung des Landesamtes für Statistik NRW einer der am Umschlag gemessen größten Hafenstandorte in NRW.

Gelsen-Log. ist der Betreiber des multimodal erschlossenen Hafens Gelsenkirchen und steht als zuverlässiger und kompetenter Partner für Logistiker, Spediteure, Verloader- und Transportunternehmen, Produzenten sowie Service-Unternehmen zur Verfügung. Von Gelsenkirchen aus werden in einem Radius von nicht einmal 150 Kilometern 30 Millionen Verbraucher erreicht. Per Binnenschiff sind die Westhäfen Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam (ZARA) in ca. 20 Stunden erreichbar. Das Gleisnetz des Hafens ist angeschlossen an das öffentliche Eisenbahnnetz. Über die Anschlussstellen der Autobahnen A42, A2, A40, A52 ist der Hafen optimal über die Straße zu erreichen.

Foto und Quelle: Stadtwerke Gelsenkirchen

IMPERIAL WEITER MIT STABILEM ERGEBNIS



Die Division Logistics International der IMPERIAL Holdings Limited hat das am 30. Juni 2015 zu Ende gegangene Geschäftsjahr 2014/2015 mit einer leichten Gewinnsteigerung abgeschlossen. Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) stieg um knapp zwei Prozent von 69 auf 70 Mio. Euro. Im Vergleich zum Vorjahr stieg der Umsatz um ein Prozent von 1,37 Mrd. Euro auf 1,39 Mrd. Euro bei einer konstanten operativen Marge von fünf Prozent.

„Trotz der soliden Gewinne sehen wir uns in unserer Strategie bestätigt, unsere Konzernstruktur insgesamt zu straffen und unter der Dachmarke IMPERIAL Logistics International kundenorientierter aufzustellen. Dies ist die Basis für ein zukünftig stärkeres organisches Wachstum“, kommentierte Carsten Taucke, Vorsitzender der Geschäftsführung der IMPERIAL Logistics International B.V. & Co. KG.

Mit einem Umsatz in Höhe von 1,39 Mrd. Euro hat IMPERIAL Logistics International mit 17 Prozent zum Gesamtumsatz der südafrikanischen Muttergesellschaft IMPERIAL Holdings Limited beigetragen. Beim Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) lag der Beitrag von IMPERIAL Logistics International zum Betriebsgewinn des Gesamtkonzerns mit 70 Mio. Euro bei 15 Prozent.

Der Gesamtkonzern IMPERIAL Holdings Limited schloss das Geschäftsjahr mit einem Umsatz in Höhe von umgerechnet* 8,15 Mrd. Euro ab. Das entspricht einem Plus von sieben Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Den Gewinn vor Zinsen und Steuern konnte der Konzern um ein Prozent auf

umgerechnet 460 Mio. Euro steigern.

IMPERIAL Logistics in Afrika trug mit 22 Prozent zum Konzernumsatz und mit 25 Prozent zum Konzerngewinn vor Steuern bei. Der gesamte Logistikumsatz der IMPERIAL Holdings Limited (IMPERIAL Logistics International und IMPERIAL Logistics in Afrika zusammen) betrug umgerechnet 3,26 Mrd. Euro und das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) umgerechnet 187 Mio. Euro. Mit einem Gesamtanteil von 39 Prozent am Umsatz der IMPERIAL Holdings Limited ist das Logistikgeschäft die zentrale Säule des südafrikanischen Konzerns.

Neben dem Logistikgeschäft ist der südafrikanische Mutterkonzern in den Geschäftsfeldern Vehicle Import, Distribution and Dealership; Vehicle Retail, Rental and Aftermarket Parts sowie Financial Services aktiv.

*1 EUR = 13,55 ZAR

Foto und Quelle: Imperial

BINNENSCHIFFFAHRT WEITER IM AUFWIND



Das Binnenschiff gewinnt beim Gütertransport weiter an Bedeutung. Dies ist das Ergebnis der sogenannten Gleitenden Mittelfristprognose für

den Güterverkehr, die im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums erstellt und heute veröffentlicht wurde. Für die Binnenschifffahrt wird im Prognosezeitraum bis 2017 erwartet, dass dieser Transportträger seine Marktposition behalten und sogar etwas ausbauen kann.

Die Tonnage wird nach der Prognose von 228,7 Mio. t Transportvolumen im Jahr 2014 auf 231,2 Mio. t im Jahr 2017 steigen, was insgesamt einem Zuwachs von 1,1 Prozent entspricht. Im gleichen Zeitraum steigt die Transportleistung von 59,5 Mrd. Tonnenkilometern im Jahr 2014 auf 61,1 Mrd. Tonnenkilometer im Jahr 2017 (+ 2,7 Prozent). Erwartet wird, dass die Bahn im sog. Modal-Split Gütermengen an das Binnenschiff und den Lkw abgeben muss. Der Verlust werde beim Transportaufkommen deutlicher ausfallen als bei der Transportleistung, so die Prognostiker der TCI Röhling Transport Consulting GmbH.

Ein wichtiger Treiber auch für die Binnenschifffahrt sind die kombinierten Verkehre. In diesem Segment wird mit einem überdurchschnittlichen Wachstum von + 2 Prozent p.a. in der Tonnage und + 2,2 Prozent p.a. in der Verkehrsleistung gerechnet. Erwartet wird, dass sich diese Zuwächse bei den höherwertigen Gütern und deren Vorprodukten, u.a. Konsumgüter, Metalle und Maschinen, über den gesamten Prognosezeitraum fortsetzen.

Ursächlich für diese aus Sicht der Binnenschifffahrt erfreuliche Entwicklung sind insbesondere die deutlichen Zuwächse im Hinterlandtransport der Seehäfen, die an das deutsche Fluss- und Kanalsystem angebunden sind. Eine besondere Rolle spielen dabei die ZARA-Häfen (Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam). Der Seehafen Rotterdam hat seine Terminalkapazitäten im Hafen mit der Inbetriebnahme des Hafenschnittes „Maasvlakte 2“ im Jahr 2014 deutlich vergrößert. Die Umschlagskapazitäten dort werden kontinuierlich in den nächsten Jahren erhöht. Diese Verkehre sind insbesondere für die Rheinschifffahrt ausschlaggebend. Steigende Massengutverkehre sowie günstige Treibstoffkosten werden von den Gutachtern als weitere Faktoren für die vergleichsweise positive Entwicklung der Binnenschifffahrt genannt.

Der Prognosebericht steht zum kostenlosen Download auf der Homepage des Bundesamtes für Güterverkehr www.bag.bund.de zur Verfügung.

Foto und Quelle: BDB

FLUTMULDE REES SICHERT SCHIFFFAHRT



Im Rahmen eines Festaktes hat Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, die „Flutmulde Rees“ nach sechsjähriger Bauzeit feierlich eingeweiht.

Ferlemann: „In den vergangenen sechs Jahren wurde von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes am Niederrhein ein Projekt realisiert, das nicht nur in Deutschland, sondern sicher weltweit seines Gleichen sucht: die Flutmulde Rees. Sie ist eindrucksvolles Beispiel dafür, wie Bedürfnisse und Anforderungen der Verkehrswirtschaft, der Wasserwirtschaft, des Tourismus, des Naturschutzes und der Landeskultur in besonderer Weise in Einklang miteinander gebracht werden können.“ Entlang einer etwas mehr als drei Kilometer langen Trasse entstand ein zwischen 120 und 180 Meter breiter, bei Mittelwasser bis zu 4,50 m tiefer Nebenarm des Rheins. Von Schiffen wird dieser Nebenarm nicht befahren. Zweck der „Flutmulde Rees“ ist, den Rhein in seiner

Funktion als bedeutendste Wasserstraße Deutschlands langfristig zu sichern. Die Flutmulde wird als „Bypass“ zum Hauptquerschnitt bei höheren Wasserständen einen Teil des zu Tal fließenden Wassers mit sich führen – damit die Strömungsgeschwindigkeiten und langfristig auch die Sohlerosion im Rhein minimiert werden. Darüber hinaus soll die Flutmulde Rees Schutz für Flora und Fauna bieten.

Der Staatssekretär weiter: „Die Flutmulde Rees ist positives Beispiel für eine behörden- und institutionsübergreifende Zusammenarbeit zwischen Bund und Land – eine klassische Win-Win-Situation. Ich würde mich freuen, wenn diesem Beispiel noch weitere vergleichbare Maßnahmen folgen. Sowohl am Rhein als auch an anderen Bundeswasserstraßen!“

Prof. Dr.-Ing. Hans-Heinrich Witte, Präsident der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt: „Die Flutmulde Rees zeigt in besonderer Weise, wie Naturschutz, Schifffahrt und Technik zusammen wirken. Der neue „Weg“ neben dem Rheinstrom entlastet das Gewässer. Die Flutmulde schützt die Anwohner, gewährt der Schifffahrt stabile Wasserverhältnisse und bietet Flora und Fauna einen optimalen Lebensraum. Das Projekt steht jedoch nicht nur für eine umweltschonende Entwicklung und Stabilisierung des Rheins. Es steht auch für das Selbstverständnis der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes. Denn unser Leitmotiv ist: Mobilität ermöglichen und die Umwelt schützen! Mit der Flutmulde Rees ist das vorbildlich gelungen.“

Das Investitionsvolumen für die Flutmulde Rees beträgt über 60 Millionen Euro. Aufgrund ihrer hochwassersenkenden Wirkung wird die Maßnahme vom für den Hochwasserschutz zuständigen Bundesland Nordrhein-Westfalen mit rund 4 Millionen Euro unterstützt.

Im Jahr 2014 hat die Flutmulde Rees die Bronze-Medaille im Rahmen des „working with nature“- Awards beim PIANC-Weltkongress in den USA gewonnen und damit international für Aufsehen gesorgt.

Foto und Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

BREMEN LEICHT RÜCKLÄUFIG



bremenports/ BLG

Viele Volkswirtschaften innerhalb und außerhalb Europas kämpfen mit Problemen, das Russland-Geschäft leidet und die Konjunktur in China schwächelt – das alles wirkt sich auch auf den Seegüterumschlag der bremischen Häfen aus. In Bremerhaven ging er im ersten Halbjahr 2015 zurück, während er an den Kajen in Bremen-Stadt leicht zulegte.

Wie Hafensenator Martin Günthner am Mittwoch (12. August 2015) mitteilte, sank der Gesamtumschlag im Land Bremen um 5,9 Prozent auf 36,6 Millionen Tonnen (zum Vergleich Januar bis Juni 2014: 38.8 Millionen Tonnen). Der Empfang und der Versand von Seegütern hielten sich beim aktuellen Ergebnis mit 18,5 bzw. 18,1 Millionen Tonnen die Waage.

Der Standort Bremen-Stadt, der vor allem auf Massengut und auf nicht in Containern gestautem Stückgut spezialisiert ist, legte beim Gesamtumschlag um 1,5 Prozent zu. Hier registrierte die Statistik für das erste Halbjahr 2015 eine Leistung von 6,2 Millionen Tonnen (Vergleichszeitraum 2014: 6,1 Millionen Tonnen). Mit überdurchschnittlichen Wachstumsraten trugen Waldprodukte (0,317 Millionen Tonnen, plus 21,5 Prozent) und Eisen-/Stahlerzeugnisse (1,108 Millionen Tonnen, plus

12,4 Prozent) erheblich zum jüngsten Wachstum in Bremen-Stadt bei.

Anders stellt sich die Situation in Bremerhaven dar. An der Wesermündung sank der Gesamtumschlag im ersten Halbjahr von 32,7 auf 30,3 Millionen Tonnen (minus 7,2 Prozent). Europas viertgrößter Containerhafen brachte es von Januar bis Juni 2015 auf eine Umschlagsleistung von 2.737.296 TEU (20-Fuß-Standardcontainer). Dies entsprach einem Minus von 3,5 Prozent. Im gleichen Zeitraum des Vorjahrs waren an der Wesermündung etwa 100.000 TEU mehr umgeschlagen worden.

Auch der Umschlag von Automobilen war im ersten Halbjahr rückläufig. Er fiel in den bremischen Häfen auf 1.068.398 Einheiten (minus 4,4 Prozent). Für den Zeitraum von Januar bis Juni 2014 hatte die Hafensstatik noch 1.117.426 Wagen ausgewiesen. Optimistisch stimmt allerdings der Juni 2015, als etwa 187.000 Automobile umgeschlagen wurden – das beste Juni-Ergebnis, das die bremischen Häfen beim Fahrzeugumschlag jemals erzielt haben.

Quelle: Bremenports

HAFEN HAMBURG LÄSST LEICHT NACH



Im Universalhafen Hamburg legt der Massengutumschlag in den ersten sechs Monaten des Jahres mit 23,6 Millionen Tonnen um 12,3 Prozent zu. Der Containerumschlag erreicht im ersten Halbjahr insgesamt 4,5 Mil-

lionen TEU (20-Fuß-Standardcontainer) und bleibt unter dem starken Vorjahresergebnis (-6,8 Prozent).

Beim Massengutumschlag sind es vor allem die starken Importe von Kohle und Erz im Bereich Greifergut, der mit einem Umschlagergebnis von 11,5 Millionen Tonnen (+19,0 Prozent) sehr kräftig zulegen konnte. Insbesondere der Import von Kohle, der 3,8 Millionen Tonnen erreichte, sorgte mit einem Plus von 46,3 Prozent für starkes Wachstum. Abnehmer der Kohle sind neben den Stahlwerken in Nord- und Ostdeutschland auch die Industrie und Kraftwerke, die Strom erzeugen. Das in Hamburg seit März 2015 im Betrieb befindliche neue Kohlekraftwerk Moorburg wird unter voller Auslastung einen jährlichen Steinkohlebedarf von bis zu 4,2 Millionen Tonnen haben. Die Importe von Kohle werden direkt an der werkseigenen Umschlaganlage gelöscht. „Mit dieser Kohlemenge können bis zu 11 Milliarden Kilowattstunden Strom erzeugt werden, fast so viel wie Hamburg im Jahr benötigt. Dabei produziert das Kraftwerk ein Viertel weniger CO₂ als ältere Steinkohlekraftwerke und ist zudem so flexibel steuerbar, dass es sehr gut auf die schwankende Einspeisung von Strom aus erneuerbaren Energien reagieren kann“, sagt Pieter Wasmuth, Generalbevollmächtigter Vattenfalls für Hamburg und Norddeutschland.

Der Bereich Sauggut erreichte insbesondere durch vermehrte Getreideexporte mit 5,3 Millionen Tonnen (+22,4 Prozent) ein sehr gutes Halbjahresergebnis. Der Umschlag von Flüssigladung blieb im ersten Halbjahr mit 6,7 Millionen Tonnen (-3,3 Prozent) leicht unter dem Ergebnis des vergleichbaren Vorjahres.

Der nicht-containerisierte Stückgutumschlag, von zum Beispiel großen Anlagenteilen und rollender Ladung, blieb im ersten Halbjahr mit insgesamt 876.000 Tonnen (-5,8 Prozent) unter dem Vorjahresergebnis. Auch der Containerumschlag entwickelte sich in den ersten sechs Monaten des Jahres mit 4,5 Millionen TEU (20-Fuß-Standardcontainer) nicht so gut wie im starken Vorjahr. Der Rückgang (-6,8 Prozent) ist vor allem mit dem schwachen Außenhandel der beiden führenden Handelspartner China und Russland zu erklären, die im Containerverkehr via Hamburg mit 1,3 Millionen TEU (China: -10,9 Prozent) und 212.000 TEU (Russland: -35,9 Prozent) deutlich unter dem Vorjahresergebnis blieben.

Da Hamburg durch seine starken Ostseeverkehre im Vergleich mit Häfen wie Antwerpen und Rotterdam einen rund 6 Prozentpunkte höheren Anteil an Transshipmentladung aufweist, trifft der Rückgang der China- und

Russlandladung Deutschlands größten Universalhafens im Containerumschlag besonders. Ein großer Teil der China- und Russlandladung wird im Transshipment via Hamburg vom großen Containerschiff auf Feederschiffe umgeschlagen. „Der gesamte Außenhandel Chinas ist im ersten Halbjahr 2015 deutlich um 6,9 Prozent geschrumpft. Die schwache Außenhandelsentwicklung wird besonders bei den Exporten aus China nach Europa durch den verteuerten Yuan geprägt. Der Euro lag in den ersten sechs Monaten des Jahres durchschnittlich 19 Prozent niedriger als der Yuan und verteuerte somit für europäische Importeure den Einkauf chinesischer Waren“, erläutert Axel Mattern, Vorstand Hafen Hamburg Marketing e.V.

Im Containerverkehr mit Russland sind neben den unverändert bestehenden Handelssanktionen auch Faktoren wie der schwache Rubel, der Ölpreisverfall und die wirtschaftliche Rezession Ursachen für den in Hamburg zu beobachtenden deutlichen Rückgang im Containerumschlag. „Für russische Importeure verteuern sich Waren aus dem Ausland. Die Konsum- und Investitionsbereitschaft in Russland lassen deutlich nach. Der IWF geht für dieses Jahr von einem Rückgang der Wirtschaftsleistung in Russland um 3,4 Prozent aus. Die Beschreibung der derzeitigen Wirtschaftslage unterstreicht auch die Tatsache, dass in den russischen Ostseehäfen im ersten Halbjahr 32,1 Prozent weniger Container umgeschlagen wurden als im vergleichbaren Vorjahreszeitraum“, sagt Ingo Egloff, Vorstand Hafen Hamburg Marketing e.V.

Egloff und Mattern betonten anlässlich der Hafen Hamburg Halbjahrespressekonferenz, dass die schwache Umschlagentwicklung mit China und Russland im Transshipment nicht durch die sehr gute Entwicklung der Hinterlandverkehre ausgeglichen werden konnte. Hamburgs Seehafenhinterlandverkehr entwickelte sich sehr erfreulich im ersten Halbjahr. „Insgesamt wurden 2,9 Millionen TEU transportiert (+2,3 Prozent). Das ist für den landseitigen Transport von Containern ein neuer Rekord. Der Containertransport auf der Schiene kletterte auf 1,2 Millionen TEU. Das ist ein Plus von 6,4 Prozent und macht deutlich, dass die Eisenbahn beim Containertransport überdurchschnittlich zulegen konnte“, sagt Mattern.

Das Halbjahresergebnis zeigt, wie wichtig es ist, die immer noch ausstehende Fahrrinnenanpassung zur besseren Abfertigung besonders großer Schiffe zu realisieren, damit auch weiterhin Transshipmentladung in großen Mengen nach Hamburg kommt und nicht bereits in anderen Nordrängehäfen umgeschlagen wird, weil die Restriktionen auf der Elbe die

Ausnutzung der Transportkapazitäten großer Schiffe einschränken. „Ein besonders großes Containerschiff könnte nach einer Fahrrinnenanpassung einkommend und ausgehend bis zu 1800 beladene Container (TEU) mehr transportieren. Die Anzahl der besonders großen Containerschiffe stieg im ersten Halbjahr 2015 weiter an. Bis 13.999 TEU Stellplatzkapazität wurden 255 Anläufe (+18 Prozent) und über 14.000 TEU Stellplatzkapazität 53 Anläufe (+96 Prozent) registriert. Die noch nicht realisierte Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe darf dabei nicht zum Wettbewerbsnachteil von Deutschlands größtem Hafen werden. Wir befinden uns vor dem Hintergrund neuer Umschlagkapazitäten in der Nordrange in einem intensiven Wettbewerb mit Großhäfen wie Rotterdam und Antwerpen. Dabei beobachten wir, dass ein insgesamt schwächelnder Containerumschlag und vereinzelte Direktdienste in die Ostseeregion diesen Wettbewerb noch zusätzlich erhöhen“, sagt Mattern.

Der Hamburger Hafen hat mehr als 153.000 Beschäftigte in der Metropolregion Hamburg und ist mit einer Bruttowertschöpfung von 20,5 Milliarden Euro auch von großer Bedeutung für die gesamte deutsche Volkswirtschaft. Um den Universalhafen weiterhin auf Wachstumskurs zu halten, sind nach Auffassung von Axel Mattern und Ingo Egloff neben der Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe auch die Zu- und Ablaufkorridore für den Gütertransport per Bahn, Lkw und Binnenschiff anzupassen und auszubauen.

Für das Jahr 2015 rechnet die Marketingorganisation des Hamburger Hafens mit einem weiteren Anstieg beim Massengutumschlag und einem insgesamt leichten Rückgang beim Containerumschlag. Zum Ende des Jahres sind 141 Millionen Tonnen Seegüterumschlag und davon 9,0 Millionen TEU möglich. Voraussetzung dafür ist, dass sich der seeseitige Außenhandel mit den Kernmärkten stabilisiert.

Quelle: HHM

Foto: Treffen der Container-Riesen: Die CMA CGM Alexander von Humboldt und die CSCL Venus im Waltershofer Hafen. HHM/ Peter Glaubitt

NIEDERSACHSENS SEEHÄFEN WACHSEN ZWEISTELLIG IM ERSTEN HALBJAHR



Im ersten Halbjahr 2015 haben die neun niedersächsischen Seehäfen Brake, Cuxhaven, Emden, Leer, Nordenham, Oldenburg, Papenburg, Stade und Wilhelmshaven mit 25,74 Millionen Tonnen umgeschlagenen Gütern im Seeverkehr ein Plus von rund 13 % gegenüber dem Vorjahr erreicht (22,85 Millionen Tonnen von Januar bis Juni 2014).

So wuchs der seeseitige Umschlag von Massengütern in den niedersächsischen Seehäfen im ersten Halbjahr 2015 um 6 % auf insgesamt rund 20,41 Millionen Tonnen an (19,3 Millionen Tonnen im ersten Halbjahr 2014). Der Stückgutumschlag im Seeverkehr belief sich in den ersten sechs Monaten des Jahres auf rund 5,33 Millionen Tonnen (+ 49 % / 3,56 Millionen Tonnen von Januar bis Juni 2014). Hierzu zählen neben konventioneller Ladung wie z.B. Forstprodukten, rollender Ladung, Stahl und Projektladung auch Container. Das starke Wachstum im Stückgutbereich bezieht sich daher vor allem auf deutliche Volumensteigerungen am Container Terminal Wilhelmshaven, wo im ersten Halbjahr 197.013 TEU umgeschlagen worden sind (39.294 TEU im ersten Halbjahr 2014). Beim Neufahrzeugumschlag über die niedersächsischen Seehäfen ergab sich mit insgesamt 906.582 seeseitig umgeschlagenen Fahrzeugen ein Plus von etwa 4 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum (871.255 Fahrzeuge im ersten Halbjahr 2014).

Inke Onnen-Lübben, Geschäftsführerin der Hafenmarketinggesellschaft

Seaports of Niedersachsen GmbH: „Die Umschlagssteigerungen unserer niedersächsischen Seehäfen werden durch positive Entwicklungen sowohl im traditionell starken Massengutbereich als auch im wertschöpfungsintensiven Stückgutbereich getragen. Erfreulich sind hierbei natürlich die Zuwächse beim Containerumschlag in Wilhelmshaven, aber auch in mehreren weiteren Kernsegmenten der Seehäfen, wie etwa dem Umschlag von Neufahrzeugen, massenhaften Stückgütern oder Projektladung.“

In der Einzelbetrachtung der Seegüterumschläge der neun niedersächsischen Seehafenstandorte ergibt sich folgendes Bild:

Im Seehafen Brake konnte das Umschlagsvolumen um 1 % auf rund 3,21 Millionen Tonnen gegenüber dem Vorjahr gesteigert werden (3,19 Millionen Tonnen von Januar bis Juni 2014). Vor allem das Stückgutgeschäft entwickelte sich bis zur Jahreshälfte positiv (+ 7 % / 867.036 Tonnen von Januar bis Juni 2015; 811.469 Tonnen von Januar bis Juni 2014).

In Cuxhaven sind im ersten Halbjahr 2015 mit rund 1,17 Millionen Tonnen im Seeverkehr etwa 8 % weniger Güter umgeschlagen worden als im Vorjahr (1,28 Millionen Tonnen im ersten Halbjahr 2014). Im Wesentlichen ist dies auf den verminderten Umschlag von Stückgütern zurückzuführen (- 17 % / 435.601 Tonnen im ersten Halbjahr 2015; 524.055 Tonnen im ersten Halbjahr 2014). Hierzu gehören z.B. Offshore-Komponenten. Momentan fehlen im Markt entsprechende Windpark-Projekte, die über den Offshore-Basishafen Cuxhaven abgewickelt werden könnten. Der Umschlag von Neufahrzeugen bewegt sich indes auf dem hohen Niveau des Vorjahreszeitraums. Im ersten Halbjahr 2015 wurden 202.234 Neufahrzeuge umgeschlagen (201.984 Neufahrzeuge im ersten Halbjahr 2014).

Im Seehafen Emden belief sich das seeseitige Umschlagsvolumen auf rund 2,1 Millionen Tonnen im ersten Halbjahr 2015 (2,3 Millionen Tonnen im ersten Halbjahr 2014). Deutlich positiv entwickelte sich der Automobilumschlag in Emden mit 704.348 Neufahrzeugen im ersten Halbjahr 2015 (+ 5 % / 669.271 Neufahrzeuge im ersten Halbjahr 2014). Das Minus in der Gesamtstatistik von insgesamt rund 9 % ist im Wesentlichen auf Rückgänge beim Umschlag fester Massengüter, wie etwa Baumaterialien, zurückzuführen. Nach deutlichen Mengensteigerungen von Januar bis Juni 2014 bei den festen Massengütern (536.496 Tonnen), ist der Umschlag dieser Güter im ersten Halbjahr 2015 wieder zurückgegangen (284.454 Tonnen von Januar bis Juni 2015).

Der Hafen Leer kann für das erste Halbjahr 2015 auf ein Umschlagsergebnis von 18.121 Tonnen im Seeverkehr verweisen (+ 94 % / 9.353 Tonnen im ersten Halbjahr 2014). Im Binnenverkehr belief sich das Umschlagsvolumen im ersten Halbjahr auf 180.793 Tonnen. In erster Linie werden in Leer Massengüter wie Baumaterialien, Getreide und Futtermittel umgeschlagen.

Im Seehafen Nordenham wurden von Januar bis Juni 2015 im Seeverkehr rund 1,24 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen (- 2 % / 1,27 Millionen Tonnen im ersten Halbjahr 2014). Steigende Volumen konnten bei Mineralölprodukten (151.138 Tonnen von Januar bis Juni 2015; 47.645 Tonnen von Januar bis Juni 2014) und Kohle (728.823 Tonnen von Januar bis Juni 2015; 622.841 Tonnen von Januar bis Juni 2014) registriert werden. Diese konnten Verschiebungen in anderen Ladungsbereichen jedoch nicht gänzlich auffangen.

In Oldenburg belief sich der Seegüterumschlag im ersten Halbjahr 2015 auf 41.975 Tonnen. Dies entspricht einem Minus von 16 % (50.159 im ersten Halbjahr 2014), vornehmlich aufgrund eines Rückgangs im Baustoffumschlag, da große Bauprojekte in der Region abgeschlossen wurden. Im Binnenumschlag wurden 503.772 Tonnen Güter im ersten Halbjahr 2015 registriert.

Der Hafen Papenburg erzielte im ersten Halbjahr 2015 im Seegüterverkehr ein Ergebnis von 336.443 Tonnen (254.212 Tonnen im ersten Halbjahr 2014). Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum bedeutet dies einen Zuwachs von rund 32 %. Im Binnenverkehr wurden im ersten Halbjahr 2015 rund 64.829 Tonnen umgeschlagen (+ 15 % / 56.474 Tonnen im ersten Halbjahr 2014).

In Stade sind im ersten Halbjahr 2015 im Seeverkehr mit rund 2,99 Millionen Tonnen rund 15 % mehr Güter umgeschlagen worden als im Vorjahr (2,6 Millionen Tonnen im ersten Halbjahr 2014). Dieses resultiert insbesondere aus den Umschlagszuwächsen fester Massengüter (+ 27 % / 1,69 Millionen Tonnen im ersten Halbjahr 2015; 1,33 Millionen Tonnen im ersten Halbjahr 2014) sowie Steigerungen beim Umschlag flüssiger Massengüter (+ 3 % / 1,3 Millionen Tonnen im ersten Halbjahr 2015; 1,26 Millionen Tonnen im ersten Halbjahr 2014).

In Wilhelmshaven belief sich das Umschlagsvolumen im ersten Halbjahr 2015 auf rund 14,64 Millionen Tonnen. Gegenüber dem Vorjahr sind damit

etwa 23 % mehr Güter umgeschlagen worden (11,9 Millionen Tonnen im ersten Halbjahr 2014). Sowohl der Massengutumschlag als auch der Umschlag von Stückgütern haben sich hier positiv entwickelt. So wurden rund 2,04 Millionen Tonnen Stückgüter (273.313 Tonnen im ersten Halbjahr 2014) registriert, die sich in erster Linie aus dem gestiegenen Containerumschlag ergeben. Am Containerterminal Wilhelmshaven wurden 197.013 TEU von Januar bis Juni 2015 umgeschlagen (39.294 TEU von Januar bis Juni 2014). Der Umschlag von festen Massengütern legte mit 1,83 Millionen Tonnen im ersten Halbjahr 2015 um rund 3 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zu (1,78 Millionen Tonnen im ersten Halbjahr 2014). Auf rund 10,77 Millionen Tonnen wuchs der Umschlag flüssiger Massengüter (+ 9 % / 9,85 Millionen Tonnen von Januar bis Juni 2014). Hierzu zählen unter anderem der Im- und Export von Rohöl.

Foto und Quelle: Niedersachsens Seehäfen wuchsen im ersten Halbjahr zweistellig – auch aufgrund des erfolgreichen Automobilumschlags

BUND UNTERSTÜTZT BINNENSCHIFFFAHRT IM RAHMEN DER MARITIMEN WIRTSCHAFTSFÖRDERUNG



Im Rahmen der maritimen Wirtschaftsförderung wird der Bund auch Maßnahmen zur Förderung der Binnenschifffahrt ergreifen. Das geht aus dem vierten Bericht der Bundesregierung über die Entwicklung und

Zukunftsperspektiven der maritimen Wirtschaft in Deutschland hervor.

Damit die See- und Binnenhäfen ihre herausragende Funktion für die deutsche Volkswirtschaft weiterhin erfüllen und ausbauen können, sind die Engpässe bei den seewärtigen Zufahrten, Binnenwasserstraßen und der landseitigen Anbindung deutscher See- und Binnenhäfen mit nationaler und internationaler Bedeutung vordringlich zu beseitigen, heißt es in dem Bericht. Erfreulich ist, so der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB), dass auch die Regierung hier anerkennt, dass notwendiger Infrastrukturausbau sich nicht durch verbessertes Fahrverhalten oder „logistische Optimierungen“ ersetzen lässt. Welche Binnenwasserstraßen konkret in den Genuss der vordringlichen Engpassbeseitigung kommen sollen, teilen die Verfasser laut BDB jedoch nicht mit.

Auf die größte infrastrukturelle Fehlentscheidung, nämlich auf einen Binnenwasserstraßenanschluss des „neuen“ Tiefseehafens JadeWeserPort in Wilhelmshaven zu verzichten, geht die Bundesregierung an dieser Stelle nicht ein, bemängelt der Verband. Während Straße und Schiene mit einer ganzjährig nutzbaren Infrastruktur an diesen Seehafen in Niedersachsen angebunden wurden, hat der Bund auf eine direkte Wasserstraßenanbindung (Kanal) verzichtet. Das ist ärgerlich, denn die eigens gegründete Projektgruppe Jade-Weser-Kanal stellte als Ergebnis ihrer Untersuchungen bereits vor 15 Jahren fest: „Der Nutzen-Kosten-Vorteil für eine Kanalanbindung wird je nach Variante mit 3 bis 6 abgeschätzt. Es erscheint sinnvoll, die Machbarkeit eines Wasserstraßenanschlusses weiterzuverfolgen.“

Dass es anders und besser geht, zeigen die Verkehrsentwicklungen in den westlichen Nachbarländern Niederlande und Belgien, die traditionell auf die besonders umweltfreundliche Binnenschifffahrt setzen und wo solche Infrastrukturentscheidungen wie in Wilhelmshaven undenkbar wären: In Antwerpen beträgt der Verkehrsträgeranteil der Binnenschifffahrt (modal split) im Seehafen hinterlandverkehr über 40 % (Rotterdam) bzw. über 30 % (Antwerpen). Tendenz: Steigend.

Um an dem prognostizierten Umschlagsmengen von rund 70 Mio. Tonnen p.a. in Wilhelmshaven teilhaben zu können, wird stattdessen nun von der Binnenschifffahrt erwartet, zukünftig über das Meer kurvend in Richtung Weser zu fahren. Das ist nicht unproblematisch, denn Binnenschiffe sind nicht typischerweise seegängig, schon gar nicht bei sch-

lechtem Wetter. Deshalb legt die Bundesregierung einen „Förderschwerpunkt Schifffahrt“ auf. Ziel sei, so die Regierung, die Untersuchung „innovativer technischer Möglichkeiten eines Binnenschiffstransports vom Tiefwasserhafen in das Hinterland für alle Güterarten“. Hierbei gehe es auch um den Beitrag der Binnenschifffahrt zur Reduzierung des CO₂-Ausstoßes und damit der Erfüllung der Klimaschutzziele der Bundesregierung, heißt es in dem Bericht weiter. Bereits vor über vier Jahren arbeitete das Land Niedersachsen an diesen Untersuchungen, die im Ergebnis nur einen halbherzigen Ersatz für die fehlende Wasserstraßeninfrastruktur darstellen können. Ob die speziell für die Seefahrt umzubauenden Schiffe am Ende betriebswirtschaftlich sinnvoll eingesetzt werden können, ist derzeit noch offen.

Die Weiterentwicklung alternativer Treibstoffe wird von der Bundesregierung ebenfalls im Hinblick auf die Binnenwasserstraßen vorangetrieben. Im sog. Schwerpunkt Binnenschifffahrt werden Forschungsvorhaben gefördert, die Schiffe und Technologien zum Transport von Flüssigerdgas, also LNG, von Seeterminals zu Abnehmern an Binnenwasserstraßen zum Gegenstand haben.

Quelle und Foto: BDB