

BALTIC SEA OSTSEEHÄFEN

Freitag, 17. November 2017

www.thb.info

Vorschuss auf mehr Wachstum

Millionenschwere Investitionsoffensive der deutschen Ostseehäfen
im verschärften Kampf um künftige Marktanteile

In der aktuellen Seeverkehrsprognose 2030 des Bundes wird für die deutschen Ostseehäfen ein durchschnittliches jährliches Wachstum im Güterumschlag von zwei Prozent ausgewiesen. Doch zusätzliche Fracht rollt nicht von ungefähr an die Kaikante. Die Häfen müssen sich entsprechend empfehlen.

Rückblick: Infolge der Finanz- und Wirtschaftskrise von 2008/09 brachen die Frachtvolumina der Seeumschlagplätze an der Ostsee zum Teil um mehr als 20 Prozent ein. Begleitet von einer bis heute andauernden Schifffahrtskrise arbeiteten sich die Häfen seither peu à peu zurück auf das Niveau vor der Krise. In diesen progressiven Prozess schlichen sich in den vergangenen Jah-

ren jedoch eine zunehmende Flexibilität der Warenströme und ein verschärfter Konkurrenzkampf im Ostseeverkehr ein. Diese stellen die Häfen vor neue Herausforderungen und führten zu einem abweichenden Bild in den jeweiligen Bilanzen. Konnten 2016 zum Beispiel die Seehäfen Rostock und Kiel ein Umschlagplus von 7 Prozent beziehungsweise 5,3 Prozent konstatieren, rutschten die Seehäfen Wismar und Lübeck mit minus 10 Prozent beziehungsweise minus 5 Prozent in den Negativbereich. Der Hafen an der Trave verlor unter anderem beim Papierumschlag wichtige Großkunden an Rostock und Kiel. Wie ad hoc solche strategischen Entscheidungen fallen, musste auch Rostock Ende 2016 erfahren. Die SOL Continent Line kappte

kurzerhand ihren RoRo-Liniendienst von der Warnow nach Hanko (Finnland). Nach zuwachsstarken Jahren sieht Gernot Tesch, Geschäftsführer der Rostock Port GmbH, jetzt eine Phase angebrochen, „in der die Seehäfen verstärkt ihre Leistungsfähigkeit unter Beweis stellen und langfristig erhöhen müssen“. Nur so könne sich im Wettbewerb um die verladende Wirtschaft behauptet werden. Die an ihre Standorte gebundenen Hafenbetreiber bedienen dabei unterschiedliche Stellschrauben, die allesamt mit erheblichen Investitionen verbunden sind. Es geht um eine verbesserte Hafeninfrastuktur, die Ansiedlung von Industrie, digitalisierte Betriebsabläufe und bestmögliche see-seitige Zufahrten. ▶ Seite 2

INHALT

- ▶ **Interview**
mit Sören Jurrat (LHMV)
zur Entwicklung der Ostseehäfen in MV
Seite 2
- ▶ **Zukauf**
Die Lehmann-Gruppe
investiert bis zu 100
Millionen Euro in Lübeck
Seite 4
- ▶ **Warenströme**
Lübeck intensiviert die
Kontakte nach Finnland
und rüstet digital auf
Seite 5
- ▶ **Expansion**
Rostocks zweitgrößter
Hafen stellt zusätzlichen
Liegeplatz fertig
Seite 6
- ▶ **Perspektiven**
Mit dem Hafen Bronka
entwickeln sich neue
Optionen in der Ostsee
Seite 7
- ▶ **Flexibilität**
Stralsund setzt auf eine
Renaissance als Stahl-
Hub für den Schiffbau
Seite 8

Auch auf den Transportwegen über die Ostsee, wie hier am Skandinavienkai des Lübecker Hafens, gewinnt der digitale Informationsfluss zunehmend an Bedeutung



► von Seite 1 Nachdem sich der Rostocker Hafen mit dem Um- und Ausbau des Fährterminals fit für schnellere und effizientere Fährverbindungen nach Skandinavien gemacht hat, fokussiert sich der größte Seumschlagplatz in Mecklenburg-Vorpommern darauf, im Massengutbereich zur ersten Adresse in der südlichen Ostsee zu werden. Am Schüttgut-Terminal auf Pier III wurden die Liegeplätze 21 und 22 umfassend repariert. Der benachbarte Liegeplatz 23 wird demnächst für rund 20 Millionen Euro komplett neu gebaut. Port-Geschäftsführer Jens A. Scharner sieht Rostock insbesondere bei Getreide als „geeigneten Umschlaghafen“. Dieser verfügt über eine gute Basis in der Infrastruktur, die jetzt gezielt ausgebaut werde. Beispielweise besitzen alle Massengut-Umschlagplätze einen Gleisanschluss. Zudem sollen die Getreide-Plätze 17 und 18 vertieft werden. Die aktuelle Tiefe von 14,5 Meter, wie sie auch der Warnemünder Seekanal besitzt, ist ein entscheidendes Hindernis für Wachstum bei Massengut. „Große Bulker können Rostock nur ansteuern, wenn sie andernorts erleichtert wurden, und sie können den Hafen nicht voll beladen verlassen“, schildert Tesch das Problem. Am Liegeplatz 18 errichtet Euroports Germany zudem bis Ende 2018 einen neuen Getreidebelader mit einer Nennleistung von 1200 Tonnen pro Stunde. Besser zugänglich soll das Schüttgut-Areal durch den Neubau einer Teilanschlussstelle zur Autobahn A19 werden.

Neue Umschlagtechnik

In Kiel investierte der Hafenbetreiber zuletzt 25 Millionen Euro in den Ausbau des Ostuferhafens. Auf einer Fläche von gut 16 Hektar entstand ein Forstprodukt- und Logistikzentrum, das Ende 2016 seinen Betrieb aufnahm. Für den Umschlag von Papierprodukten stehen fünf Lagerschuppen mit einer Fläche von 50.000 Quadratmeter zur Verfügung. Genutzt wird das neue Terminal von den schwedischen Branchenkonzernen Svens-

ka Cellulosa Aktiebolaget (SCA) und Iggesund Paperboard, die ihre Papierexporte nach Deutschland und anderen europäischen Ländern 2015 von Lübeck nach Kiel verlagerten. „Das Papierprojekt fügt dem Kieler Hafen eine weitere tragende Säule hinzu“, kommentiert Dr. Dirk Claus, Geschäftsführer der Seehafen Kiel GmbH & Co. KG, die zukunftsweisende Investition. Für einen effizienten Umschlagprozess in den Papier-Hallen sorgen auch 24 neue Gabelstapler. In moderne Umschlagtechnik investieren auch andere Seehäfen, um leistungsfähig zu bleiben. Beispielsweise hat Wismar im Herbst 2016 eine ganze Reihe von neuen Be- und Entladegeräten angeschafft. Radlader, Gabelstapler und Zugmaschinen. Ausschlaggebend für die Auswahl der Technik sind laut Olaf Lambrecht, Leiter Hafentechnik, höhere Produktivität, geringer Verbrauch und weniger Abgase. Der Seehafen Stralsund startete unlängst ein spezielles Programm zur Wartung und Pflege vorhandener Kranntechnik. Geplant ist aber auch, 2018 einen Mobilkran zu kaufen sowie neue Greifertechnik und ein Rangierfahrzeug anzuschaffen.

IMPRESSUM

Sonderbeilage Nr. 14
zum THB Deutsche
Schiffahrts-Zeitung
Nr. 223 vom
17. November 2017

Redaktion

(verantwortl.): Frank Binder,
Thomas Schwandt,
Eckhard-Herbert Arndt,
Thorsten Breuer

Anzeigen

(verantwortl.): Tilman
Kummer, Jeanette Voll

© DVV Media Group
GmbH | Seehafen
Verlag, Hamburg

Diese Sonderbeilage
finden Sie auch unter
www.thb.info



Umschlagtechnik wird zunehmend integraler Teil digitaler Technologien. Mit ihrer Hilfe sollen die Daten, die mit jeder Ladung im Hafen auflaufen, erfasst, gebündelt und verwertet werden. Innerbetriebliche Abläufe lassen sich so effizienter gestalten. Seit Beginn 2017 arbeitet zum Beispiel der Seehafen Wismar mit einem modernisierten Hafendatensystem. Softwarespezialist INPLAN aus Mühlheim an der Ruhr hat seine Software „Port Operation“ auf die Prozesse in dem mecklenburgischen Hafen zugeschnitten und eine entsprechende Systemlösung entwickelt. Die Betriebsabläufe werden über das INPLAN Terminal Operations System einheitlich abgebildet und verknüpft. Kunden erfahren über eine App jederzeit etwa ihre Lagerbestände im Hafen.

Auch im Lübecker Hafen wird eine übergreifende Datenvernetzung angestrebt. Mit Partnern aus der Wissenschaft soll ein Konzept für eine integrierte Buchungs- und Dispositionsplattform entwickelt werden. „RoRo-Hafen-4.0“ steuert den Informationsfluss entlang der Logistikketten. Die verladende Industrie erhält Zugriff auf alle relevanten Daten. Häfen sind für Ladungen eine Durchgangsstation an der Schnittstelle von Land und Wasser. Im günstigen Fall werden Güter unweit der Kaikante hergestellt und auf dem Seeweg zu den Kunden transportiert. Um weniger von volatilen Warenströmen abhängig zu sein, bemühen sich die Ostseehäfen darum, auf maritimen Gewerbeflächen produzierende Firmen anzusiedeln. Bei allen Anstrengungen und Investitionen, die Häfen zukunftsfähig zu gestalten, bleibt eine Abhängigkeit von der öffentlichen Hand. So obliegen die seewärtigen Zufahrten dem Bund. Um diese Entwicklungen anzupassen, bedarf es guter Argumente und Strategien. Rostock und Wismar ist es gelungen, die Vertiefung beider Seekanäle im Bundesverkehrswegeplan 2030 verankern zu lassen. Der eigene investive Vorschuss auf mehr Wachstum hat in Berlin überzeugt.



„Augenmerk

Sören Jurrat, Vorstandsvorsitzender des

Im Nordosten Deutschlands bündelt und vertritt seit 1990 der Landesverband Hafenwirtschaft Mecklenburg-Vorpommern e.V. (LHMV) die Interessen seiner Mitgliedsunternehmen. Aktuell sind dies 13 Firmen aus der Branche. LHMV-Vorstandsvorsitzender ist seit 2013 Stralsunds Hafenchef Sören Jurrat (unten).



THB: Das Umschlaggeschäft in den ostdeutschen Ostseehäfen hat sich zuletzt verhalten entwickelt. Starke Zuwächse blieben aus. Wie bewertet dies der LHMV?

Sören Jurrat: Der Gesamtumschlag in den Häfen von Mecklenburg-Vorpommern belief sich 2016 auf 39,16 Millionen Tonnen. Damit erreichten wir das Umschlagniveau des Jahres 2008, also in etwa das Niveau, bevor die schwere Wirtschafts- und Finanzkrise auch in un-

seren Häfen zu erheblichen Umschlagrückgängen führte. Innerhalb des Verbandes verzeichneten wir im laufenden Jahr per August einen durchschnittlichen Zuwachs von zwei Prozent. Die Umschlagentwicklungen in den Häfen sind eng gekoppelt an die Entwicklung der Gesamtwirtschaft. Diese bestimmt in wesentlichem Maße den Umschlagrendement unserer Standorte. Überdies sind wir in der Ostsee nicht allein. Insbesondere im Osten wächst der Konkurrenzdruck.

THB: In Mecklenburg sind die großen Häfen robust aufgestellt. In Vorpommern indes hat Mukran Port die dominante Rolle als Fährhafen eingebüßt, die kleineren Häfen verharren auf niedrigem Niveau. Zeichnet sich eine Zweiklassengesellschaft in der Hafenwirtschaft ab?

Jurrat: Rostock, Wismar und auch Stralsund sind historisch seit jeher als Universalhäfen aktiv, ihre Infra- und Superstrukturen lassen den Umschlag verschiedenster Gutarten zu. Die vorpommerschen, zum Teil neu entstandenen Häfen haben eine andere Ausgangssituation. Sie schlagen mit spezieller Technik zumeist Agrar- und Baustoffe um, was sie sehr schwankenden Märkten aus-



Auf dem KV-Terminal im Seehafen Rostock wurden im ersten Halbjahr 2017 insgesamt 43.066 Ladeeinheiten umgeschlagen. Das waren 12 Prozent mehr als im Vergleichszeitraum 2016

Fotos: Rostock Port/nordlicht, Seehafen Stralsund

ben, wem gehören die Daten? Es gibt noch viele und möglichst rasch zu klärende Fragen bei diesem Thema.

THB: Wie weit sind die Häfen in diesem Prozess?

Jurrat: Häfen sind im Grunde ein riesiger Daten-Port. Viele Partner arbeiten hier zusammen und digitale Technologien werden bereits eingesetzt. So managen die Häfen den Frachtdurchlauf weitgehend auf Basis digitaler Systeme. Wichtig ist es, dass die Mitarbeiter diesen Wandel mitgestalten und die Technik beherrschen.

THB: Gute Anbindungen entscheiden mehr denn je über das Wohl von Häfen. Wird hierzulande ausreichend vorgesorgt?

Jurrat: Mecklenburg-Vorpommern hat ordentlich aufgeholt mit der Autobahn A20 und der auf 25 Tonnen Achslast ertüchtigten Bahnstrecke Rostock – Berlin. Außerdem wird man künftig von der neuen A14 zwischen Schwerin und Magdeburg profitieren. Die Zufahrtsvertiefungen zu den Häfen Rostock und Wismar stehen im Bundesverkehrswegeplan 2030. Neben Neubauprojekten sollte aber gleichermaßen das Augenmerk auf die Unterhaltung etwa der seewärtigen Zufahrten gelegt werden. Vor allem die vorpommerschen Häfen leiden unter regelmäßigen Versandungen. Hier könnten bei vorausschauender Planung die gesetzlichen Verfahren etwa zum Verbleib ausgebagelter Sedimente rechtzeitig eingeleitet werden und nicht erst, wenn die Untiefe da ist. Der LHMV plädiert daher für eine Art dauerhaften Pflegevertrag für seewärtige Zufahrten.

„auf seewärtige Zufahrten“

Landesverbandes Hafenwirtschaft Mecklenburg-Vorpommern, im Interview

setzt. Eine Zweiklassengesellschaft sehe ich nicht.

THB: Ist es ein probater Weg für die kleineren Häfen, sich auf Nischengeschäfte zu konzentrieren?

Jurrat: Der Hafen Vierow mit Getreide oder Ueckermünde mit Roheisen betreiben erfolgreich ein sehr spezialisiertes Umschlaggeschäft. Das entbindet die Häfen nicht, weiter Innovationen voranzutreiben. In der Gesamtsicht auf Mecklenburg-Vorpommern wäre dabei ein Hafentwicklungs-konzept des Landes hilfreich, um Klarheit zu haben, wohin die Reise gehen soll.

THB: Vielerorts wird kräftig in die Hafeninfrastuktur investiert. Wie realistisch sind die dadurch erhofften stärkeren Zuwächse?

Jurrat: Der Ausbau von Infrastruktur dient in erster Linie der langfristigen, zukunftsorientierten Sicherung unserer Hafenstandorte. Wobei derartige Projekte kaufmännisch nicht immer eindeutig darstellbar sind. Gefragt ist Augenmaß, etwa bei der Abwägung, wie die Hinterland-Anbindungen zu verbessern sind, wie die Häfen stärker für Industrieansiedlungen genutzt werden können und welche Erneuerungsinvestitionen es an der Kaikante und dahinter geben muss.

THB: Sind die Häfen gut beraten, sich mehr darauf zu fokussieren, maritime Gewerbegebiete zu sein?

Jurrat: Der Güterumschlag ist und bleibt das Kerngeschäft. Aus der Ansiedlung von Betrieben, die ihre Zulieferungen und Erzeugnisse über den Seeweg transportieren, resultieren logistische Synergien. Voraussetzung für Ansiedlungen sind geeignete Flächen. Dies ist existenziell, um Zuwächse generieren zu können.

THB: Wie gut schöpfen die Häfen ihre Potenziale aus?

Jurrat: Eine solche Einschätzung ist nicht einfach zu treffen, da die Häfen mit sehr verschiedenen räumlichen Bedingungen konfrontiert sind. Einige verfügen noch über genügend Flächen, andere müssen dringend neue hinzugewinnen.

THB: Zu den Zielen des LHMV gehört es, die Verschiedenheit der einzelnen Häfen in gemeinsame Vermarktungsstrategien einzubinden. Was sind die Schwerpunkte?

Jurrat: Ein klassisches Element sind Messeauftritte. Der Verband ist seit 2005 regelmäßig auf der „TransRussia“ in Moskau vertreten. So auch wieder im April 2018. Im gleichen Jahr werden wir zum ersten Mal auf der euro-

päischen Logistikfachmesse „Breakbulk“ Flagge zeigen, die im Mai in Bremen stattfinden wird. Künftig wollen wir uns auch gezielt in Regionen vermarkten, die für die Häfen interessant sind. Nächstes Jahr wird der LHMV in Dresden einen Hafentag veranstalten. Dabei steht das persönliche Kennenlernen von Beteiligten an der maritimen Logistikkette oben an. Denn Erfolg in der Hafengewirtschaft gründet sich zu einem großen Teil darauf, langfristige Kundenbeziehungen aufzubauen und zu pflegen sowie intensives Standortmarketing zu betreiben.

THB: Im September tagte in Trelleborg die Baltic Ports Organization. Welche Trends zeichneten sich da

für die Hafengewirtschaft im Ostseeraum ab?

Jurrat: Die Umweltthematik ist deutlich in den Vordergrund gerückt, Stichwort „Grüne Häfen“. Wie können drängende Fragen der Landstromversorgung, alternativer Antriebe oder der Abwasser-Entsorgung gemeinsam und effizient gelöst werden? Beispielsweise ist eine einheitliche Strategie notwendig, um die Versorgung mit LNG-Flüssiggas in den Häfen gewährleisten zu können. Aber auch die Digitalisierung treibt die Häfen zunehmend um. Druck kommt von der verladenden Wirtschaft, was immer größere Datenflüsse zur Folge hat. Wie aber steht es um die Verfügbarkeit fremder Daten, wer sollte Zugriff darauf ha-



BUNKERING & TRADING

**YOUR GLOBAL
BUNKER SUPPLIER
SINCE 1976**

Get more infos at:
ibtbunker.com
bunker@ibtbunker.com



Lehmann investiert bis zu 100 Millionen

Hafen- und Schifffahrtsgruppe erwirbt 26 Hektar großes Areal an der Untertrave – Neue Logistikhallen entstehen

Die mittelständische Hafen-, Handels- und Schifffahrtsgruppe Hans Lehmann KG ebnet den Weg für ein weiteres Wachstum. 26 Hektar ehemalige Gewerbefläche in Lübeck-Siems hat die Gruppe erworben. Das Gelände schließt direkt an das vorhandene Firmenareal an.

Für Timo Siebahn, Prokurist und Director Port Operations in dem Familienunternehmen, bietet sich mit dem inzwischen auch notariell besiegelten Kauf des Grundstücks eine ausgezeichnete Chance, um nicht nur die Marktposition der Firmengruppe weiter zu stärken, sondern zugleich für den Hafensstandort Lübeck „ein wichtiges, positives Signal in Richtung der nationalen und internationalen Kundschaft zu setzen“. Immerhin ist das 1926 gegründete Unternehmen damit noch unbestrittener die Nummer zwei in der Hansestadt, direkt nach der Lübecker Hafen-Gesellschaft (LHG).

Eine der LHG-Anlagen, der Seelandkai, ist seit Längerem geographisch in das Terminal-Ensemble der Leh-



Projektskizze: So plant die Hans Lehmann KG, ihr unternehmenseigenes Areal an der Untertrave weiter auszubauen

mann-Gruppe – bestehend aus den Lehmannkais 1 bis 3 sowie dem Cargo Terminal Lehmann (CTL) – eingebettet. Der nun erfolgte Zukauf ist ein weiterer Beleg dafür, mit welcher Zielstrebigkeit und mit welchem Gespür für eine günstige Gelegenheit, die Firmengruppe im Markt tätig ist. Erstes Beispiel: Als die renommierte Flender-Werft 2002 in die Insolvenz ging, konnte sich die Lehmann-Gruppe später wichtige Werftgrundstücke mit direktem Wasseranschluss aus der Insolvenzmasse sichern. Zweites Beispiel: Als sich die Hamburger HHLA 2010 von

ihrem Lübecker KV-Terminal „CTL“ trennte, gelang es Lehmann, auch diese Anlage zu erwerben und dort das eigene Multimodal-Geschäft weiterzuentwickeln. Und jetzt der weitere Expansionschritt mit einer durch eine Kaifront eingerahmten 26 Hektar Fläche, die sich direkt an den Bestandsterminal „Lehmannkai 1“ anschließt. Deren Eckdaten sind: 300 Meter Kaifront, zwei Liegeplätze, eine Anlage, die für einen breiten Ladungsmix ausgelegt ist.

Das Grundstück wurde bereits als Gewerbeimmobilie genutzt und war mit einem Kohlekraftwerk bebaut, das aber längst abgerissen wurde. Die Lehmann-Gruppe will auf diesem Areal, das in einem ersten Schritt zunächst auf 16 Hektar erschlossen werden soll, moderne Logistikhallen entwickeln, die sowohl für Bestandskunden wichtig sind als auch den sprichwörtlichen Raum für Neugeschäft schaffen sollen. Siebahn: „Wir erkennen einen konkreten Bedarf für diese neuen Hallen.“

Für die Firmengruppe steht fest: Sie wird für den Bau der vier jeweils 8000 Quadratmeter großen Lagerhallen im ersten Entwicklungsschritt alles aus eigener Hand gestalten. Es wird also kein klassischer Logistik-Immobilienentwickler zwischengeschaltet. Bei Lehmann hat somit der Familiengrundsatz weiter Bestand: „Selber ma-

chen, nicht auf andere verlassen“. Das Investitionsvolumen, vom Grundstückserwerb bis zum Hallenbau, bewegt sich, je nach konkreter weiterer Ausgestaltung, in einer Bandbreite zwischen 60 bis 100 Millionen Euro. Der Hafen- und Logistikdienstleister hat die wichtigen Eckdaten für seine Expansion auch an die Autoren des neuen, derzeit im Entstehen begriffenen Lübecker

europaweit als auch interkontinental weiterverteilt werden. Heißt: Für Übersee bestimmte Mengen gehen dann primär über den Hamburger Hafen. Siebahn: „Wir wollen dafür das engmaschige Liniennetz des größten deutschen Seehafens nutzen.“ Vorgesehen ist, dass mit dem Bau der Hallen Ende 2019 begonnen wird. Bereits Ende 2020 stehen dann die ersten beiden Hallen bereit. Bis 2022 soll dann das Logistiklager-Quartett, zu dem auch Sozialgebäude gehören werden, verfügbar sein.

Mit den neuen Hallen verbunden ist auch eine Aufstockung des Personals. Bis zu 40 neue Mitarbeiter sollen eingestellt werden. Die Suche ist bereits angelaufen. Denn der Arbeitsmarkt ist dank der landesweit brummen Konjunktur gerade vor allem bei Fachkräften ausgedünnt. Aktuell zählt die Firmengruppe 170 Mitarbeiter, davon 140 im klassischen Hafengeschäft.

Die erfolgte Grundstücksakquisition und die daran gekoppelten Ausbaumaßnahmen erfolgen vor dem Hintergrund eines gut laufenden Geschäftsjahres für die Lehmann-Gruppe. Siebahn rechnet für 2017 mit einem Gesamtumschlag von um die 2,3 Millionen Tonnen – nach zwei Millionen Tonnen im zurückliegenden Geschäftsjahr. Das Wachstum speist sich dabei aus Neugeschäft, aber auch aus dem Kreis der Bestandskunden. EHA



Timo Siebahn

Hafenentwicklungsplans kommuniziert. Dieser hat einen Zeithorizont bis ins Jahr 2030. Wohl durchdacht ist auch das weitere Vorgehen der Firmenlenker: Im Frühjahr 2018 wird das Planfeststellungsverfahren für die 16 Hektar Fläche der Phase 1 eröffnet und die Öffentlichkeit über die konkrete Ausgestaltung informiert. Ein Ladungsschwerpunkt wird dabei bei Forstprodukten wie Papier und Zellulose liegen, die seit Jahrzehnten zum Brot- und Buttergeschäft der Lehmann-Gruppe gehören. Die zusätzlichen Gütermengen sollen künftig über Lübeck sowohl national und



Seehafen Stralsund
PORT OF STRALSUND



- ✓ maßgeschneiderte Umschlag- und Logistiklösungen im Bereich klassischer Stück- und Schüttgutladung
- ✓ direkte Anbindung an das deutsche Bahn- und Fernstraßennetz
- ✓ Zugang zu den europäischen Industrie- und Metropolregionen per Binnenschiff

Seehafen Stralsund GmbH
Hafenstraße 20, 18439 Stralsund
www.seehafen-stralsund.de



Foto: LHG

Jeder in Lübeck umgeschlagene Trailer ist ein potenzieller Träger wertvoller Daten

Datenbegleitete Warenströme

Die Verbindung zwischen Lübeck und Finnland wird für das digitale Zeitalter fit gemacht

Die finnische Exportwirtschaft sieht im Hafen Lübeck ihr „Tor nach Europa“. Denn Deutschland ist der wichtigste Handelspartner des nordeuropäischen Landes. Der Hub an der Trave profitiert vom historisch gewachsenen Brückenschlag über die Ostsee.

Der Lübecker Bürgermeister Bernd Saxe charakterisierte auf dem 3. Deutsch-Finnischen Hafentag im September die Beziehung zum Land der tausend Seen gar als „eine Schicksalsgemeinschaft“. Der Aufstieg der Hansestadt zur führenden Verkehrsdrehscheibe sei deshalb mit der Entwicklung ihrer Partner in Suomi eng verbunden. Keine andere nordeuropäische Volkswirtschaft verfügt über ein so dichtes Netz von Seeverbindungen nach Lübeck. Aktuell bestehen Liniendienste mit acht finnischen Häfen, darunter die industriellen Zentren Helsinki, Kotka und Turku. Lediglich Schweden ist mit fünf Anlaufpunkten ähnlich stark mit dem Hafen an der Trave vernetzt. Auf den Routen nach Finnland, das vor 100 Jahren die Unabhängigkeit von Russland erlangte, transportieren RoRo- und RoPax-Schiffe von Transfennica, Finnlines und SOL Continent Line neben rollender Ladung vor allem Papier und Forstprodukte. Zuletzt verzeichneten die Reedereien spürbare Frachtwachse. Das veranlasste etwa Finnlines, die Taktfrequenz zu erhöhen und seit April 2017 täglich Schiffe auf der Deutschland-De-

stination fahren zu lassen. Auch bei SOL zog das Cargo-Geschäft kräftig an. Auf der Route Lübeck-Oulu-Kemi kam es im vorigen Jahr zu einem Anstieg um 50 Prozent. Mit drei Schiffen verkehrt die Reederei wöchentlich mit je zwei Abfahrten südwärts sowie einer Abfahrt nordwärts von und nach Lübeck.

Dennoch überlässt die Lübecker Hafen-Gesellschaft (LHG) die Entwicklung der Frachtströme nicht deren Eigendynamik. Dazu zwingen konjunkturelle Schwankungen und ein wachsender Wettbewerbsdruck. Die Verbindungen nach Finnland werden auch auf anderen Ebenen vertieft. So gehört LHG-Geschäftsführer Sebastian Jürgens dem Gesamtvorstand der Deutsch-Finnischen Handelskammer an. Um Lübeck im operativen Geschäft noch mehr zu verzahnen, versicherte sich die Hafengesellschaft im März dieses Jahres der Zusammenarbeit mit dem Logistikexperten Timo Jaakola. Der 63-jährige Finne tritt vor Ort die LHG-Interessen und soll Neugeschäfte für Lübeck anbahnen. Auf dem Hafentag verwies der LHG-Chef „auf die Bündelfunktion Lübecks für hochfrequente Seeverkehre sowie die eng getakteten Systeme im Hinterland-Verkehr, die durchgehende Transporte bis nach Oberitalien ermöglichen“. Um diese Prozesse und Logistikketten effizienter und sicherer gestalten zu können, setzt die LHG auf digitale Technologien und verknüpft daran den Anspruch, zum In-

novationsführer unter den Ostseehäfen zu avancieren. Auf diesem Weg möchte Jürgens die finnischen Häfen frühzeitig einbinden und mit Forschungsfirmen im Norden zusammenarbeiten. Weit vorn steht ein Konzept für die Buchungs- und Dis-

positionsplattform „RoRo-Hafen-4.0“. Sie soll den Informationsfluss entlang von Logistikketten steuern. Eine integrierte Abbildung aller Prozesse stellt der verladenden Industrie sämtliche Daten zur Verfügung. Das Projekt wird unterstützt durch

das Bundesförderprogramm Innovative Hafentechnologien (IHATEC). Beteiligt daran sind Partner wie das Fraunhofer-Center für Maritime Logistik und Dienstleistungen CML in Hamburg, die TU Berlin sowie die Universität Lübeck.

PORT OF KIEL

**FIRST TRADE.
FIRST TRAVEL.**

PORT OF KIEL ist Ihr Hub in Richtung Norwegen, Schweden, Baltikum und Russland. www.portofkiel.com

FIRST TRADE FIRST TRAVEL

Zusätzlicher Liegeplatz an der Warnow

Rostocks zweitgrößter Hafen erweitert seine Umschlagkapazitäten und profiliert sich als Gewerbegebiet

Der Rostocker Fracht- und Fischereihafen (RFH) verfügt seit Ende September über einen neuen Liegeplatz – LP 27. Damit verbessert der RFH seine Struktur, um das gesteckte Ziel von jährlich einer Million Tonnen Güterumschlag langfristig sicherzustellen.

Mit LP 27 erweitert Rostocks zweitgrößter Hafen seine Umschlagkapazitäten. Die zusätzlichen 110 Meter Kai-Länge werden laut RFH-Geschäftsführer Steffen Knispel die technologischen Abläufe im Seegüterumschlag „entspannen“. Bei jährlich rund 550 Schiffsanläufen kam es im RFH hin und wieder zu Engpässen am Warnowkai. „Zudem bestehen mehr Ausweichmöglichkeiten im Umschlagprozess und bei regelmäßigen



Foto: Thomas Schwandt

Importiertes Holz dominiert den Güterumschlag im Rostocker Fracht- und Fischereihafen

Instandsetzungen der vorhandenen Hafeninfrastuktur“, so Steffen. Der RFH investierte rund 3,5 Millionen Euro in den Neubau, der von Bund und Land zu 80 Prozent gefördert wurde. Dies

war möglich, nachdem das Vorhaben im EU-Notifizierungsverfahren genehmigt worden war. „Liegeplatz 27 ist eine wichtige Investition in die Zukunft des RFH. Der Güterumschlag am Wasser

wird an Bedeutung weiter zunehmen“, betonte Mecklenburg-Vorpommerns Infrastrukturminister Christian Pegel bei der Freigabe von LP 27. Die Bauarbeiten wurden planmäßig binnen eines Jahres realisiert.

Ziel: eine Million Tonnen

Seit 2013 ist es dem RFH gelungen, jährlich mehr als eine Million Tonnen Güter umzuschlagen. Er zählt damit zu den leistungsstärksten Häfen in Mecklenburg-Vorpommern. Auch 2017 schickt sich der Hafen an, die Millionenmarke zu übertreffen. Im vorigen Jahr gingen 1,15 Millionen Tonnen Güter über die Kaikanäle. Der RFH verfehlte damit die Bestmarken aus den Vorjahren 2014 (1,27 Millionen Tonnen) und 2015 (1,34 Millionen Tonnen), hielt aber das hohe Niveau.

Hauptgrund für die Bilanzdelle ist ein Rückgang beim Holzumschlag. Ein warmer Winter 2015/16 und Orkanshäden in den deutschen Wäldern haben das Angebot von preisgünstigem Holz im Binnenland erhöht, so dass weniger importiert wurde. Der Holzumschlag ist zum Kerngeschäft geworden. Der RFH kooperiert mit der Zellstoff Stendal Holz GmbH (ZS Holz), die für die Zellstoffwerke in Stendal (Sachsen-Anhalt) und Blankenstein (Thüringen) über Rostock Holz aus Ostsee-An-

rainerstaaten bezieht. Das angelandete Holz wird mit der Bahn nach Mitteldeutschland transportiert. Vor zwei Jahren hatten RFH und ZS Holz die Zusammenarbeit bis 2020 verlängert. „Ein wichtiger Kostenfaktor bei der Holzeinfuhr aus dem Ostseeraum ist eine effiziente Logistik. Das gewährleistet der RFH“, sagt Wolfgang Beck, Leiter Holzankauf und -logistik bei ZS Holz.

Trotz der Holz-Dominanz setzt das RFH-Management darauf, die Palette der umgeschlagenen Güter vielfältig zu halten. Ein ausgewogener Gutarten-Mix trage dazu bei, weniger anfällig für marktbedingte Schwankungen zu sein, betont Knispel. So wird das Be- und Entladungsgeschehen auch von Düngemitteln, industriellen Zuschlagstoffen sowie von Roheisen und Tiefkühlwaren geprägt. Insbesondere bei Düngemitteln legte der RFH zuletzt kräftig zu. 2016 wurde erstmals die Marke von 300.000 Tonnen übertroffen. Es gab ein Plus von 37 Prozent (310.000 Tonnen). Düngemittel bildet nach Holz das zweitgrößte Frachtaufkommen.

Auf diesen Trend hat man frühzeitig reagiert. So wurden vor drei Jahren nahe der Schiffs-Liegeplätze in einer bestehenden Halle zusätzliche Lagerflächen geschaffen. Dort werden seitdem auf 4000 Quadratmeter vor allem Düngemittel zwischengelagert. Zudem fiel die Entscheidung, eine 3000 Quadratmeter große Lagerhalle neu zu bauen.

Der RFH ist außerdem eines der größten maritimen Gewerbegebiete im Land. Auf dem etwa 60 Hektar großen Gelände haben sich etwa 150 Firmen verschiedener Branchen angesiedelt. Den Gewerbestandort weiter zu entwickeln, ist vorrangiges Ziel des Hafens. So soll Mitte 2018 der Aufbau eines leistungsfähigen Breitbandnetzes in dem maritimen Gewerbegebiet abgeschlossen werden.

**Maritime Kompetenz in Lübeck.
Schnell. Effizient. Zuverlässig.
Seit 1926.**



Containerumschlag



LiftOn-LiftOff

Holger Lehmann · Tel. +49-451-39001-13 · holger.lehmann@hans-lehmann.de
Timo Siebahn · Tel. +49-451-39001-610 · timo.siebahn@hans-lehmann.de



www.hans-lehmann.de



Schneller Zugang zu den Industriezentren

Der Hafen Bronka sorgt für neue Perspektiven im Ostsee-Verkehr – „Kleiner Bruder“ vor den Toren St. Petersburgs

Seit zwei Jahren ist Russlands jüngster Ostseehafen Bronka in Betrieb. Mit Erfolg: Moderne Umschlagtechnik und gute Infrastruktur zogen schnell internationale Logistikfirmen und Reedereien an.

die geo-ökonomischen und logistischen Gewichte gewesen sein, die der Hafen in die Waagschale werfen kann. Drei Stunden weniger Seekanalfahrt als zum Stadthafen St. Petersburg, direkte Anbindungen an die Autobahn

Millionen Tonnen davon verlassen das Gebiet über den Seeweg“, sagt Shukletsov. Mit dem Umschlag von Containern, von RoRo-Ladung und konventionellen Stückgütern offeriert der „kleine Bruder“ des Stadthafens ein breites Angebot maritimer Logistikdienstleistungen.

Bis zu 1,9 Millionen TEU

Kernstück des südlich der Insel Kotlin gelegenen Hafens ist das Areal für den Container- und RoRo-Verkehr, das sich über 160 Hektar erstreckt. Davon entfallen 107 Hektar auf das Containerterminal. Es hat eine Kailänge von 1.220 Metern. Das RoRo-Terminal umfasst 57 Hektar, die Kailänge beträgt 710 Meter. Im ersten Bauabschnitt sind die Kapazitäten für jährlich 500.000 TEU und 130.000 Einheiten rollender Ladung ausgelegt. Laut Shukletsov soll Bronka nach endgültiger Fertigstellung in der Lage sein, pro Jahr 1,9 Millionen TEU und 260.000 Ladeeinheiten abzufertigen. Im RoRo-Bereich hat sich Mitte 2016 mit Finnlines eine der etablierten Ostsee-Reedereien entschieden, einmal pro Woche via Bronka Lkw-Transporte und Neuwagen für den Großraum St. Petersburg anzulanden.

Seit mehr als neun Monaten ist auch die Bremer BLG Logistics Group im neuen Port aktiv. Die russische BLG-Tochter in St. Petersburg verlagerte den Neuwagen-Umschlag nach Bronka. Inzwischen haben das Logistikunternehmen und Fenix LLC eine langfristige Zusammenarbeit vereinbart.

Im aktuellen Jahr hat die Umschlagleistung von Bronka laut Stefan Wilkens, General Manager des Containerterminals, kräftig angezogen. So wurde in den ersten neun Monaten mit 943.000 Tonnen ein Plus von 152 Prozent gegenüber dem Vergleichszeitraum 2016 (374.000 Tonnen) erzielt. Bei Containern betrug der Zuwachs 87 Prozent auf 43.000 TEU (Januar bis September 2016: 23.000 TEU). Die RoRo-Verladungen wurden um das Zehnfache auf 38.000 Einheiten gesteigert. „Die Geschäftsentwicklung in russischen Häfen fällt generell positiv aus“, sagt Wilkens, der vor zwei Jahren vom Hamburger Hafen an die Neva wechselte. „Die Rahmenbedingungen haben sich gebessert.

Die Wirtschaftssanktionen wirkten sich auf die Häfen relativ gering aus, weil auch viele Waren aus anderen Regionen bezogen werden.“ Mit Bronka hat sich an der Ostsee ein Hafen dazugesellt, der zu einer „Koordinatenverschiebung“ vor allem in den Containerverkehren beiträgt. 14,4 Meter Wassertiefe und breite Be- und Entladebrücken ermöglichen es, 10.000-TEU-Schiffe abzufer-tigen. Es ist die Option, Boxen aus entfernteren Destinationen direkt bis in die Ostsee zu bringen, mit der Bronka punktet. In den vergangenen Jahren war dieser Trend mit dem Neubau des Containerterminals in Danzig (Polen) und des russischen Hafens Ust-Luga eingeläutet worden.



Fotos: Häfen Bronka

Finnlines-Schiffe laufen einmal pro Woche den Hafen Bronka an, in dem das Containervolumen stetig wächst

Dabei ging der neue Hafen am Finnischen Meerbusen eigentlich zur Unzeit an den Start. Die seit 2014 geltenden gegenseitigen Wirtschaftssanktionen der EU und Russlands bremsen die Ladungsströme ins osteuropäische Riesenreich. Im benachbarten städtischen Seehafen St. Petersburg schrumpfte der Containerumschlag um 30 Prozent – auch bedingt durch den gleichzeitigen Ölpreis-Verfall und einen stark abgewerteten Rubel. Doch Bronka nahm trotz dieser Widrigkeiten zügig Fahrt auf. Derweil bestehen regelmäßige Container-Liniendienste mit den Nordrange-Haupthäfen Hamburg, Rotterdam und Antwerpen. Einige Global Player in diesem Segment wie COSCO, CMA CGM und NYK Line haben den Tiefseehafen für sich entdeckt. Ein wesentlicher Grund dafür dürften

und ans russische Eisenbahnnetz sowie keine Lkw-Fahrten durch dichten Stadtverkehr. Die aus der Perspektive anderer Ostseehäfen verkürzte Seestanz in die Region lässt auch mehr Schiffsumläufe zu. Alexey Shukletsov, Executive Director des Hafenbetreibers Fenix LLC, resümiert eine gute Akzeptanz des Ports. Mehr als 500 Verträge mit Im- und Exporteuren sowie Expeditionen konnten in der Anfangsphase unter Dach und Fach gebracht werden. Bronka entwickelt sich zu einer zweckmäßigen Ergänzung des 30 Kilometer östlicher gelegenen Seehafens St. Petersburg, über den nahezu der gesamte Güterumschlag des Wirtschaftszentrums an der Neva abgewickelt wird. „In der Stadt und Umgebung werden jährlich Industriegüter im Volumen von 37 Millionen Tonnen gefertigt, 22

TT-Line
The direct way

EFFIZIENTE & ZUVERLÄSSIGE TRANSPORTLÖSUNGEN
ZWISCHEN DEUTSCHLAND/POLEN UND SCHWEDEN

- Tägliche Abfahrten mit hoher Frequenz auf allen Haupttrouten von und nach Schweden
- Auf die Anforderungen unserer Kunden abgestimmte Fahrpläne - Sparen Sie Lenkzeit und Kilometer mit uns!
- Kundenorientierte Buchungsmöglichkeiten & effiziente operative Abläufe
- Exzellente Anbindung an die Infrastruktur im Hinterland mit hervorragenden Lösungen für den Intermodalverkehr

TRAVEMÜNDE ROSTOCK SWINOUJSIE TRELLEBORG RÖNNE/BORNHOLM

www.ttline.com/cargo

Robustes Geschäft mit Gips, Metall und Holz

Seehafen Stralsund setzt auf Gewerbe an der Kaikante – und auf eine Renaissance als Stahl-Hub für den Schiffbau



Foto: Seehafen Stralsund

Über den Stralsunder Südhafen könnte bald wieder mehr Stahl umgeschlagen werden – und zwar für den benachbarten Standort der MV Werften

Unter den vorpommerschen Häfen ragt der Seehafen Stralsund seit Jahrzehnten mit einem universellen Portfolio heraus. Das soll beibehalten werden, etwa mit Industrieansiedlungen in Hafennähe.

In diesem Jahr konnte Sören Jurrat, Geschäftsführer der Seehafen Stralsund GmbH, für die ersten neun Monate beim Güterumschlag am Strelasund einen Zuwachs von sieben Prozent verbuchen. Damit rückt das erwartete Jahresziel von 1,8 Millionen Tonnen in greifbare Nähe. Das wären 200.000 Tonnen mehr als 2016. „Wir haben bei den meisten Gutarten, so bei Düngemitteln, Gips, Baustoffen und Holz, deutlich zugelegt“, resümiert der Hafenchef. Nur Getreide bleibe „das Problemkind“. Im seeseitigen Export habe es in der Region in den letzten Jahren erhebliche Verschiebungen bei der

Wahl des Ausfuhrhafens gegeben, begründet Jurrat diese Entwicklung.

Seit zwei Jahrzehnten kann sich der Seehafen aber auf eine Konstante stützen, die für „eine Basisauslastung“ sorgt: Vertraglich abgesichert werden jährlich rund 600.000 Tonnen synthetischer Gips verschifft. Er ist ein Nebenprodukt aus Rauchgasentschwefelungsanlagen (REA) in Kohlekraftwerken. REA-Gips wird stark nachgefragt in Skandinavien, wo daraus Gipskarton-Platten und andere Baumaterialien entstehen.

Für die ostdeutschen Braunkohlekraftwerke, die verpflichtet sind, ihre Abgase zu entschwefeln, bietet Stralsund einen kurzen Weg zum skandinavischen Markt. Zumal der Hafen sehr gut an das Schienennetz angebunden ist und ganze Blockzüge abfertigen kann. Nach Aussage von Jurrat erreichen täglich zwei Blockzüge und somit

1800 bis 3500 Tonnen Gips den Seehafen. Auf Frachtern mit bis zu 4000 Tonnen Ladekapazität gelangt der Gips dann nach Nordeuropa. Bis zu 250.000 Tonnen werden jährlich nach Norwegen verschifft, bis zu 170.000 Tonnen nach Schweden. Auch Großbritannien zählt zu den Abnehmerländern. Dorthin und in die Benelux-Staaten haben die Lieferungen in diesem Jahr angezogen.

Weiterer Bahnanschluss

Der 2000 geschlossene Kontrakt zum Umschlag von REA-Gips wurde im vorigen Jahr bis 2021 verlängert. Darüber hinaus sei bereits eine Option für weitere fünf Jahre fix, betont Jurrat, zufrieden über diesen Stabilitätsfaktor. Wie schnell sich Rahmenbedingungen verändern können hat nicht nur die angesprochene, rückläufige Getreidemenge verdeutlicht. Vor der Krise 2008/09 war der Hafen mit jährlich 160.000 Tonnen

umgeschlagener Profile und Bleche ein Stahl-Hub für den Schiffbau im In- und Ausland. Der Südhafen entwickelte sich unter anderem durch die Ansiedlung des Ostsee-Strahl-Zentrums, in dem Bleche und Profile oberflächenbehandelt werden, und einen florierenden Schrotthandel zu einem Metall-Cluster. Nach Aussage von Jurrat werden dieses Jahr rund 30.000 Tonnen Stahlbleche und 5.000 Tonnen Profile in Stralsund umgeschlagen. Das Volumen könnte schon bald erheblich anwachsen. Hoffnung ist aufgekeimt, in die alte Funktion als Stahl-Hub zurückkehren zu können. Es gäbe „sehr positive Signale von den MV Werften“, sagt Jurrat, dass ein Großteil der für den Kreuzschiffbau des Werftenverbundes benötigten Stahlelemente im Hafen am Strelasund vorbehandelt und geliefert werden sollen. Um jedoch nicht erneut in die Falle zu großer Abhängigkeit

vom Schiffbau zu tappen, fokussiert sich Stralsund darauf, zusätzlichen Güterumschlag durch die Ansiedlung von produzierenden Firmen zu generieren. Eine zentrale Rolle kommt dem Frankenhafen zu, dem vierten und jüngsten Areal des Ports. Im August 2016 starteten die Bauarbeiten für einen neuen Bahnanschluss am Frankenhafen. Mit der Direktanbindung ans Gleisnetz soll der Bereich südlich des Geländes von MV Werften attraktiver für Verloader und gewerbliche Ansiedler werden, die auf multimodale Logistiklösungen setzen. Die 2,3 Kilometer lange Bahnanlage soll im Herbst 2018 fertig sein. Um Ansiedlungen gezielter betreiben zu können, ist der Seehafen laut Jurrat interessiert, etwa das Industrieareal hinter Liegeplatz 36 von der Hansestadt Stralsund zu übernehmen. Ansiedlungsprojekte waren dort bisher fehlgeschlagen.

STARK:
Norddeutschlands Häfen

Jetzt
testen!

Täglich für Sie vor Ort. www.thb.info/seehaefen