

Opening new horizons

PresseMitteilung



1 von 6

10/19

05.07.2019

Umschlagplus sowie hohe Investitionen im Rostocker Überseehafen

Wieder einmal hat sich der Universalhafencharakter des Rostocker Überseehafens bewährt, indem Zuwächse des einen Segments Rückgänge in anderen Segmenten überkompensieren konnten. Bemerkenswert sind weiterhin die umfangreichen Baumaßnahmen im Hafen, die sowohl die Infrastruktur als auch die Investitionen privater Unternehmen in die Suprastruktur betreffen. Damit werden die Grundlagen für die Verkehrsströme und Umschlagpotentiale der Zukunft gelegt. Der Überseehafen soll weiter ein Garant für positive Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock sowie das gesamte Bundesland Mecklenburg-Vorpommern bleiben.

Durch die geplante Auslegung der Planfeststellungsunterlagen für die Seekanalvertiefung Rostock werden die richtigen Schritte für den Hafen und Industriestandort Rostock eingeleitet, um die nautische Erreichbarkeit des Hafens in Zukunft zu sichern und ihn an die Anforderungen des Schiffsrößenwachstums bedarfsgerecht weiterzuentwickeln.

Starker Zuwachs beim Flüssiggutumschlag durch Rohölimporte

„Im Überseehafen Rostock wurden in den ersten sechs Monaten dieses Jahres 13,3 Millionen Brutto-Tonnen Fracht umgeschlagen und damit 300.000 Tonnen bzw. 2,3 Prozent mehr als im Vorjahreszeitraum. Die rollende Fracht des Fähr- und RoRo-Verkehrs verzeichnete nach Jahren kontinuierlicher Wachstumsraten ein Minus von vier Prozent im Vergleich zum ersten Halbjahr 2018, vor allem bedingt durch stark rückläufige Papiermengen. Von Januar bis Juni 2019 wurden 8,35 Millionen Tonnen rollende Ladung über die Kaikanten des Fähr- und RoRo-Terminals bewegt. Der Anteil der Fähr- und RoRo-Güter am Gesamtumschlag im Universalhafen Rostock betrug im ersten Halbjahr 63 Prozent. Einen starken Zuwachs gab es dagegen beim Umschlag von Flüssiggütern. Da die russischen Öllieferungen über die „Druschba“-Pipeline Ende April teilweise gestoppt wurden, liefen Tanker Rostock an, um eine

alternative Versorgung der Raffinerie PCK Schwedt zu gewährleisten. Rund 800.000 Tonnen Rohöl wurden seit Anfang Mai über die Kaikanten zum Großtanklager-Ölhafen Rostock gepumpt. Der Umschlag von Massen- und Stückgütern im Universalhafen Rostock erreichte im ersten Halbjahr fünf Millionen Tonnen und hatte damit einen Anteil von 37 Prozent am Gesamtumschlag. Die Zahl der beförderten Fährpassagiere von und nach Nordeuropa blieb auf dem hohen Vorjahresniveau von 1,05 Millionen“, sagt Dr. Gernot Tesch, Geschäftsführer der ROSTOCK PORT GmbH.

Der Rostocker Überseehafen verzeichnete 3.795 Anläufe (2018: 3.650) von Fähr-, RoRo-, Fracht- und Kreuzfahrtschiffen in den ersten sechs Monaten des Jahres, davon 3.099 Anläufe (2018: 2.905) von Fähr- und RoRo-Schiffen.

Rollende Ladung

Auf den drei Fähr- und drei RoRo-Verbindungen von und nach Dänemark, Schweden und Finnland wurden 196.300 Lkw (begleitete Einheiten) transportiert, 6,5 Prozent weniger als im Vorjahreszeitraum. Der Umschlag von unbegleiteten Einheiten nahm dagegen zu, 66.100 Trailer bzw. sonstige Ladungsträger rollten über die Kaikanten (plus ein Prozent). Im ersten Halbjahr 2019 wurden zudem mehr als 9.000 Eisenbahnwaggons über See transportiert (plus 15 Prozent). Auch die Anzahl der transportierten Pkw stieg erfreulicherweise stark an: um vier Prozent auf 197.000 Fahrzeuge.

Der Umschlag von Papier und Zellulose erreichte im ersten Halbjahr 2019 ein Ergebnis von 352.000 Tonnen und damit 64.000 Tonnen weniger als im Vergleichszeitraum 2018.

Der Umschlag intermodaler Ladeeinheiten im Kombinierten Ladungsverkehr (KV) erhöhte sich im ersten Halbjahr 2019 um 17 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Die steigenden Mengen im ersten Halbjahr 2019 sind insbesondere auf die Neuverkehre der Verbindung zwischen Rostock und Lovosice (April 2019), Cervignano (September 2018) und Curtici (November 2018) zurückzuführen. „Wir arbeiten weiterhin mit Partnern an neuen Zugverbindungen ins natürliche Hinterland von Rostock. Wir wollen die Standortvorteile Rostocks im kombinierten Verkehr, insbesondere nach Südosteuropa, stärker als bisher nutzen“, so Dr. Gernot Tesch.

Massen- und Stückgüter

Der Flüssiggutumschlag der ersten sechs Monate 2019 verzeichnete durch die als Sondereffekt zu bezeichnenden Rohölimporte ein deutliches Plus von 63 Prozent. Insgesamt wurden 1,75 Millionen Tonnen, davon 800.000 Tonnen Rohöl, über die Kaikanten gepumpt.

Der Umschlag von Schüttgütern lag mit drei Millionen Tonnen auf Vorjahresniveau. Nennenswerte Zuwächse gab es beim Umschlag von Kohle (plus 147.000 Tonnen) und Weizen (plus 130.000 Tonnen); Rückgänge dagegen beim Umschlag von Splitt (minus 170.000 Tonnen), Gerste (minus 70.000 Tonnen) und Raps (minus 40.000 Tonnen).

„Nach der Inbetriebnahme einer neuen Getreidesilo- und Verladeanlage mit 160.000 Tonnen Silokapazität durch GT Rostock und einer neuen zusätzlichen Verladekapazität von 1200 Tonnen Getreide pro Stunde durch Euroports im September letzten Jahres weiht die Hauptgenossenschaft Nord (HaGe) in der kommenden Woche weitere Silokapazitäten im Getreidehafen Rostock ein. Mit der erfolgreichen Ansiedlungskampagne zur Stärkung Rostocks als wichtiger Getreideexporthafen setzen die Getreidehändler und –verlader auf die guten logistischen Voraussetzungen am Standort Rostock mit einem Lagerungsvermögen von knapp 700.000 Tonnen“, sagt Jens A. Scharner, Geschäftsführer der ROSTOCK PORT GmbH.

Im Stückgutbereich wurden 262.000 Tonnen über die Kaikanten verladen, was annähernd dem Niveau des Vorjahreszeitraums entsprach. Es wurden vor allem mehr Windkraftelemente, aber weniger Rohre verladen.

Projekte und Investitionen der ROSTOCK PORT GmbH

„Mehrere Großbauvorhaben, die bereits im zurückliegenden Jahr begonnen wurden, beschäftigten im ersten Halbjahr 2019 ROSTOCK PORT: der Neubau von Liegeplatz 23, die Schwerlastertüchtigung von Liegeplatz 15 auf Pier III, der Neubau bzw. die Optimierung der Liegeplätze 50 und 62/63 sowie der Bau eines neuen Terminals in Warnemünde. Bis Mai 2019 wurden Bauleistungen in Höhe von 15 Millionen Euro (bis Mai 2018: drei Millionen Euro) abgerechnet“, erläutert Jens A. Scharner.

Auf der Westseite von Pier III soll bis Ende 2019 die Erneuerung des 270 Meter langen Liegeplatzes 23 abgeschlossen werden. Er ist Teil des Schüttgut-Terminals und dient zusammen mit Liegeplatz 24 unter anderem für den Import von Steinkohle für das Kraftwerk. Die über 50 Jahre alte bestehende Kaikonstruktion war sanierungsbedürftig. Im Zuge der Baumaßnahmen wird die Flächenbelastbarkeit der Kaianlage von zwei auf fünf Tonnen pro Quadratmeter erhöht. „Um zukünftig größere Massengutfrachter bedienen und damit die Effektivität des Umschlags erhöhen zu können, muss die Wassertiefe am Liegeplatz 23 von derzeit 11,50 auf 14,50 Meter gebracht werden. Im nördlichen Anschlussbereich zum Liegeplatz 24 wird die Kaikonstruktion bereits für den zukünftigen Ausbau auf 16,50 Meter Wassertiefe vorbereitet. Einschließlich der notwendigen Tiefenbaggerung soll das Projekt im ersten Quartal 2020 abgeschlossen werden“, so Dr. Gernot Tesch.

Geschäftsführer Jens A. Scharner ergänzt: „Das Projekt mit diesem hohen Investitionsvolumen war zudem der Startschuss für den auf die vorgesehene Seekanalvertiefung ausgerichteten Wasserbau im Überseehafen. Ziel ist es, dass nach der vom Bund geplanten Seekanalvertiefung auf 16,50 Meter die Hafeninfrastuktur parallel auszubauen, damit große Schiffe entsprechende Hafentiefliegenplätze anlaufen können.“

Auf der Ostseite von Pier III wurden die Tiefbauarbeiten zur Ertüchtigung der Schwerlastflächen im Bereich des Liegeplatzes 15 im zweiten Quartal 2019 fristgerecht beendet. Hier entstand für rund 7,5 Millionen Euro ein Spezialkai mit schwerlastfähiger Schienenfahrbahn für ein einzigartiges Projekt: ein Kran der Firma Liebherr, der zu den leistungsfähigsten Hafenkränen Europas gezählt werden kann. Für den 164 Meter hohen, schienengebundenen Schwerlastkran TCC 78000 von Liebherr wurden für die Kranbahn zwischen dem nördlichen Werksgelände und der angrenzenden Kaikante 612 Bohrpfähle gesetzt, um die Lasten des Krans mit seinen Hubkapazitäten bis zu 1600 Tonnen aufnehmen zu können. Der wasserseitige Kranbahnbalken ist 380 Meter und der landseitige 235 Meter lang. Die Spurweite für das Doppelfahrwerk des TCC 78000 beträgt 30 Meter. „Mit dem Schwerlastkran, aber auch den Investitionen der Rostocker Umschlagunternehmen in neue Krantechnik, verbessern sich die Chancen für weitere Unternehmensansiedlungen und die Akquise extrem schwerer Projektladungen“, informiert Dr. Gernot Tesch.

Um Schiffe mit einer Länge von bis zu 220 bzw. 250 Metern im Fähr- und RoRo-Bereich abfertigen zu können, werden die Liegeplätze 62 und 63 seit letztem Jahr umgebaut. Durch die Erneuerung der Querkai am Hafenbecken A im Bereich des Liegeplatzes 50 werden auch hier künftig RoRo-Schiffe mit einer Länge von bis zu 250 Meter festmachen können. Beide Maßnahmen sollen bis Ende 2019 abgeschlossen werden.

Zur Verbesserung von Qualität und Sicherheit der Kreuzschifffahrt in Warnemünde investieren das Land, die Hanse- und Universitätsstadt Rostock und ROSTOCK PORT in den Neubau eines weiteren Terminals am Liegeplatz P8. Das Gebäude, 186 Meter lang und 30 Meter breit, soll zum Saisonstart der Kreuzschifffahrt im Frühjahr 2020 eröffnet werden.

Die derzeit laufenden Investitionen im Fähr- und RoRo-Bereich mit einem Volumen von 18 Millionen Euro schaffen durch die Anpassung an die größten RoRo- und Fährschiffe die Voraussetzungen für den Einsatz von emissionsärmeren Schiffen und erhöhen die Angebotsfähigkeit im Überseehafen. Für das Jahr 2019 plant ROSTOCK PORT mit einem Investitionsvolumen von 40 Millionen Euro. „Diese Herausforderung ist nur durch die bedarfsgerechte und zukunftsichere Finanzierung und Unterstützung durch die Gesellschafter Stadt und Land möglich, um die Wettbewerbsfähigkeit des Überseehafens in der Zukunft zu gewähren und die Leistungs- und hohe Innovationsfähigkeit der Unternehmen im Hafen sicherzustellen“, stellt Jens A. Scharner heraus.

Umweltschutz und Nachhaltigkeit

Gegenwärtig laufen in der baubehördlichen Zuständigkeit der Hanse- und Universitätsstadt Rostock die Planungen für den Bau einer Landstromanlage in Warnemünde. Eine entsprechende Absichtserklärung zur gemeinsamen Förderung einer umweltfreundlichen und nachhaltigen Kreuzschifffahrt war mit AIDA Cruises im September 2018 unterzeichnet worden. Ziel der Hanse- und Universitätsstadt Rostock ist die Bereitstellung einer Landstromversorgung an zwei Liegeplätzen im kommenden Jahr.

Gleichzeitig unterstützt der Hafen Maßnahmen der Unternehmen zur Reduzierung der Emissionen und plant den Aufbau eines Luftmessnetzes in Warnemünde und im Überseehafen. Durch die Voraussetzungen bei Forschungseinrichtungen, bei maritimen Zulieferunternehmen, bei Werften und

Reedereien in Rostock sehen wir im LNG-Bereich eine Spitzenstellung in Deutschland. Der Hafen und die Hanse- und Universitätsstadt Rostock unterstützen dieses LNG-Cluster dadurch, dass im Hafengebiet eine Versorgung uneingeschränkt möglich ist und wir die Ansiedlung eines LNG-Terminals im Hafen Rostock unterstützen. ROSTOCK PORT ist überzeugt, dass unter anderem durch den Einsatz von alternativen emissionsärmeren Kraftstoffen für die Schifffahrt die Akzeptanz der Bevölkerung in der Hafenstadt Rostock weiter erhöht werden kann.

Beliebter Kreuzfahrthafen

Mit 196 Anläufen von 40 Kreuzfahrtschiffen an 115 Tagen erwartet der Standort 2019 ein erfolgreiches Jahr. 184 Mal legen die Schiffe in Warnemünde und zwölf Mal im Überseehafen an. Der letzte Anlauf eines Kreuzfahrtschiffes in diesem Jahr wird am 4. Dezember in Warnemünde erwartet.

Weitere Informationen: www.rostock-port.de