Aktuelle Daten zu **Frachtenmärkten**

können Sie für zahlreiche europäische Länderpaare abrufen unter www.dvz.de

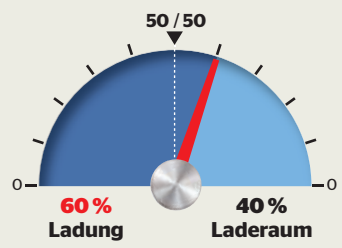
ANZEIGE

Großraum- und Schwertransporte, multimodal und ohne Umladung zwischen West- und Osteuropa.

XXL TRANS

XXL TRANS GmbH
Mallinckrodtstr. 320 · D-44147 Dortmund
Telefon +49 (0)231 880 598-00
info@xxl-trans.de · www.xxl-trans.de

Transportbarometer



Ladungsüberhang nimmt weiter zu

Nach einem ausgeprägten Sommertief, dieses Jahr passend zum Wetter in weiten Teilen Deutschlands, steigt seit Anfang September nicht nur der Luftdruck über Deutschland, sondern auch die Laderaumnachfrage in Europa. Im Vergleich mit der Vorwoche klettert das Transportbarometer um 3 Punkte auf ein Verhältnis Ladung zu Frachtraum von 60 zu 40 Prozent. Einen deutlichen Sprung um 15 Punkte gab es bei Verkehren von Deutschland in Richtung Frankreich, aber auch Laderaum in Richtung Belgien (plus 10 Prozentpunkte) war stärker nachgefragt. Bei den innerdeutschen Verkehren hat sich der ausgeprägte Laderaummangel verschärft: Hier liegt das Verhältnis Ladung zu Laderaum bei 78 zu 22. *(sb)*

Anteil der Angebote von Ladung und Laderaum nach Ländern in Prozent

Transporte von Deutschland (D)		Transporte nach Deutschland (D)		
31	69	A	55	45
45	55	B	70	30
2	98	BG	6	94
34	66	CH	19	81
16	84	CZ	71	29
78	22	D	78	22
19	81	DK	22	78
36	64	E	3	97
68	32	F	40	60
24	76	GB	26	74
21	79	H	16	84
42	58	I	27	73
48	52	NL	71	29
10	90	PL	61	39
2	98	RUS	91	9

Die Werte basieren auf den bei TimoCom eingestellten Ladungs- und Laderaumangeboten.

TimoCom www.timocom.com

ANZEIGE

Irland + Großbritannien

... täglich ... täglich ... täglich ... täglich ... täglich ... täglich ...

WINLAND INTERNATIONALE SPEDITION GmbH

Tel. +49 (0) 2102 4968 0
www.winland.de

Gutes Geschäft auch ohne Container

Havelport Berlin bedient das Massen- und Schwergutsegment

Nicht alltägliche Fracht: Dieses historische Flugzeug, eine Heinkel He 111, wurde vom Hafen in Wustermark nach Rotterdam verschifft.

FOTO: HAVELPORT BERLIN

Von Herbert Schadewald

Der Havelport Berlin im Güterverkehrszentrum (GVZ) Berlin-West ist ein Beispiel dafür, dass der Betrieb eines Binnenhafens nicht unbedingt an das Vorhandensein von Containerverkehren gebunden sein muss. Auch ohne die Boxen geht es für den Hafen aufwärts. Gerade erst wurde das Gelände um 11 000 m² erweitert. „Damit ergeben sich zusätzliche Möglichkeiten für uns“, betont Klaus Pietack, Geschäftsführer der Havelport Berlin GmbH (HPB).

Container waren als Ladungsgut einmal angedacht: als Ausgangs- und Endpunkt sollte der Havelport Hinterlandverkehre zu den Seehäfen abwickeln. Im Oktober 2013 startete zum Stolz der Betreiber die erste Containerline zwischen Wustermark und Hamburg. Einmal wöchentlich pendelte die „Pankgraf“ auf Havel und Elbe. „Das haben wir 2014 eingestellt“, berichtet Pietack. Denn für Container „ist hier nicht das Aufkommen“, begründet er. Optimal wären drei Abfahrten pro Woche. Aber das gab und gibt das regionale Aufkommen nicht her.

Auch perspektivisch sieht der Hafenchef dafür kein Potenzial, denn im HPB können keine zeitkritischen Container umgeschlagen werden. Für diese Frachten, die dazu auch nur in relativ geringen Stückzahlen in der Region vorkommen, ist der Straßen- und/oder Schienenweg zweifellos die bessere Alternative. Trotzdem verfügt das Terminal natürlich weiterhin über einen Reachstacker. „Wenn die Container kommen, werden wir sie auch nicht ablehnen“, meint Pietack.

Jetzt sind es hauptsächlich Massengüter wie Holzhackschnitzel, Kies, Schlacke und Splitt sowie schwergewichtige Güter, die das Umschlagleben in Sichtweite der Autobahn A10 (Berliner Ring) und der B5 bestimmen. Und diese Geschäfte laufen gut.

Dass der Kanalhafen keinen eigenen Gleisanschluss hat, bedeutet für Pietack nicht unbedingt einen Nachteil, denn jenseits der Autobahn verfügt die Multimodal Terminal Berlin GmbH (MTB) im GVZ über den dortigen Bahnanschluss. Durch die enge Kooperation HPB-MTB ist die trimodale Verkehrsanbindung gewährleistet. Wustermarks Bürgermeister Holger Schreiber (parteilos) betont mit Blick auf die GVZ-Gesamtsituation: „In der Kombination mit dem Binnenhafen sind wir richtig aufgestellt.“

Steigender Verkehr

Das zeigt sich auch in der bisherigen HPB-Entwicklung. So stiegen die Transporte über den Wasserweg zwischen Ende 2013 und Juli 2015 überdurchschnittlich um 200 Prozent. „Das Vorjahr war definitiv positiv, und wir haben erstmals mit Gewinn abgeschlossen. Und es setzt sich dieses Jahr fort“, freut sich Pietack. Denn während 2015 knapp 110 Schiffe an- und ablegten, erwartet der Hafenchef in diesem Jahr 150 bis 175. „Das ist für unseren kleinen Hafen sehr gut, aber es gibt auch noch Potenzial nach oben“, so der Manager.

„Gerade für Schwertransporte haben wir den idealen Standort“, unterstreicht Pietack. Denn die infrastrukturellen Probleme der anderen Häfen in Berlin und Brandenburg - sowohl auf der Straße als auch auf dem Wasserweg - beeinträchtigen schon erheblich deren Möglichkeiten.

Bereits zu Beginn dieses Jahrhunderts gab es Pläne, das Güterverkehrszentrum Berlin-West bei Wustermark für die Binnenschifffahrt zu erschließen. Doch erst Ende 2006 begannen die Bauarbeiten am Ostufer. Damals lag das GVZ im bundesweiten Standortranking auf Platz vier. Der Hafen, eine Investition von 15 Mio. EUR, davon 12 Mio. EUR Fördermittel des Landes Brandenburg, sollte das Tüpfelchen auf dem i sein.

Zunächst Ebbe am Kai

Doch als das Umschlagterminal 2008 betriebsbereit war, herrschte Ebbe am Kai. Erst im Mai 2013, unterzeichnete die Havelport Berlin GmbH den Pachtvertrag als Dienstleistungskonzessionär. Die neue Gesellschaft war sicher, durch einen regelmäßigen Hafenbetrieb die bisherige Entwicklung des GVZ-Standortes zu forcieren. Denn auf dem 16 878 m² großen Areal können Container, Projektladungen, Massen- und Stückgüter sowie Großraum- und Schwertransporte umgeschlagen werden. Darüber hinaus bietet HPB verschiedene Servicelösungen bis zur ganzheitlichen Transportkettenorganisation an.

„Flüsse und Kanäle in Brandenburg haben eine Zukunft für den Güterverkehr in Brandenburg“, unterstreicht Infrastrukturministerin Kathrin Schneider (SPD). Gleichzeitig mahnt sie den Bund, den im Rahmen der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit begonnenen Wasserwegeausbau fortzusetzen und zu vollenden.

Damit spricht sie Hafenchef Pietack aus dem Herzen. Denn er fordert auch, den Havelkanal vom Abzweig Sacrow-Paretzer Kanal bis zur Wendestelle in Wustermark auszubauen. Wenn dieses Projekt realisiert sein wird, dann ergeben sich für den Wustermarker Hafen neue Perspektiven. *(jpn)*

Logistik für Berlin

Die im Juni 2013 gegründete Havelport Berlin GmbH (HPB) ist ein Joint Venture der Elbe Port Wittenberge GmbH (53 Prozent), des Unternehmens Colossus Logistics (42 Prozent) und eines weiteren Gesellschafters (5 Prozent). Der 330 m lange Kai am Havelkanal bietet Liegeplätze für drei Schiffe bis 110 m Länge und 11 m Breite. Die Terminalfläche erstreckt sich über 28 000 m² und ist auf 58 000 m² erweiterbar.

Kosten für Stückgut steigen leicht

SPEDITION Zwar sind die Treibstoffkosten in den vergangenen zwölf Monaten deutlich gesunken, dennoch ist die Produktion einer Sendung im deutschen Stückgutmarkt insgesamt leicht teurer geworden. Die sendungsbezogenen Personal-, Maut- und Sachkosten in der nationalen Stückgutlogistik sind durchschnittlich um bis zu 2,4 Prozent gestiegen. In der Gesamtbetrachtung mildern die aktuell niedrigen Treibstoffpreise den Anstieg der Gesamtkosten auf 0,7 Prozent ab. Der Anteil der Diesel- an den Gesamtkosten beträgt nur noch 10 Prozent. So das Ergebnis des diese Woche vom Deutschen Speditions- und Logistikverband (DSLV) veröffentlichten Kostenindex Sammelgutspedition.

Die Personalkosten im Betrachtungszeitraum von Mitte 2015 bis Mitte 2016 sind demnach um 2,2 Prozent gestiegen. Das Ausweiten der LKW-Maut auf Fahrzeuge ab 7,5 t und auf zusätzliche Bundesstraßenabschnitte führte zu einem Anstieg der Mautkosten um 34,4 Prozent. Relativ gering wirkte sich der Anstieg der Sachkosten um 0,6 Prozent aus. Die Treibstoffkosten sind nach DSLV-Erhebungen im Betrachtungszeitraum um 12,7 Prozent zurückgegangen. *(sb)*

ANZEIGE

NORWEGEN

Oslo, Stavanger, Bergen, Trondheim, Aales und und Nebenplätze

mehrmals wöchentlich direkte Abfahrten mit Sammelgut, Teil- und Komplettladungen

Holger Fischer (GmbH & Co. KG) INTERNATIONALE SPEDITION

Ihr Spezialist
seit 1925 in Hamburg – seit 1867 in Oslo

TEL 040/78 09 94-0 | **FAX** 040/78 09 94-44
E-MAIL HOLGER@FISCHERSPED.DE

Vier Loktypen dürfen Gotthard nicht nutzen

EISENBAHNEN Die Bombardier-Lokomotiven der Typen Re 486, BR 186, Re 487 und BR 187 dürfen von Dezember an nicht mehr auf der Gotthard-Achse und damit auch nicht mehr im Gotthard-Basistunnel eingesetzt werden, der im Dezember für den allgemeinen Verkehr freigegeben wird. Das schweizerische Bundesamt für Verkehr (BAV) hat am Donnerstag bekanntgegeben, dass die bis einschließlich November dieses Jahres geltende befristete Betriebsbewilligung für den Betrieb dieser Lokomotiven mit dem Zugbeeinflussungssystem ETCS Level 2 auf der Gotthard-Strecke nicht verlängert wird. „Auslöser für diese Entscheidung ist die Häufung von Störungen, welche die vier Lokomotivtypen auf den Gotthard-Basistunnel-Zufahrten im Norden und Süden verursachen“, erklärt die Behörde. Es habe Betriebsstörungen und dadurch bedingte Verspätungen gegeben. Auf der Lötschberg-Strecke gilt die Beschränkung nicht. *(cm/ici)*

© DVV Media Group GmbH

Persönliche Ausgabe, Herr Schadewald, Berlin, Kd.Nr.: 90481900, Abo-Nr. 352392. Weitergabe an Dritte urheberrechtlich untersagt.