

## Containerumschlag stabilisiert Hafen Antwerpen-Brügge

Port of Antwerp



**Containerumschlag am Hafen Antwerpen-Brügge: Wachstum trotz Engpässen und geopolitischer Herausforderungen im ersten Halbjahr 2025.**

Der Hafen Antwerpen-Brügge verzeichnete im ersten Halbjahr 2025 einen Rückgang des Umschlags maritimer Güter um 4,3 Prozent auf 137,2 Millionen Tonnen. Während der Massengutverkehr deutlich nachgab, entwickelte sich der Containerumschlag positiv und wurde zum stabilisierenden Faktor im Güterumschlag des belgischen Seehafens: Dieser stieg im ersten Halbjahr 2025 um 3,6 Prozent bei der Tonnage auf 77 Millionen Tonnen und um 3,7 Prozent bei den TEU auf 6,91 Millionen TEU im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Trotz dieser positiven Entwicklung bleibt die Lage angespannt: Terminalkapazitäten stehen unter Druck, verursacht durch unregelmäßige Schiffsankünfte, Umfahrungen des Roten

Meeres über das Kap der Guten Hoffnung sowie durch die Umstrukturierung von Reederei-Allianzen, wie der Port of Antwerp-Bruges angibt.

Zusätzlich erschwerte die geringe Zuverlässigkeit der Schiffsfahrpläne die Planung der Terminals: Die durchschnittliche Verweildauer von Containern erhöhte sich von fünf auf bis zu acht Tage. Überfüllte Terminals und zusätzliche Containerbewegungen belasten Personal und Infrastruktur. Hinzu kamen landesweite Gewerkschaftsaktionen, die den Betrieb weiter erschwerten. Der Hafen bezeichnet die Lage auf der Landseite der Terminals als „katastrophal“, weshalb das Projekt „Extra Containerkapazität Antwerpen“ (ECA) durch neue Dockanlagen und effizientere Flächennutzung Abhilfe schaffen soll.

Der Umschlag flüssiger Massengüter sank um 17,1 Prozent in den ersten zwei Quartalen 2025. Trockene Massengüter verzeichneten ein Minus von elf Prozent, insbesondere durch rückläufige Kohle- und Baustofftransporte. Düngemittel hingegen legten deutlich zu – eine Folge der EU-Sanktionen gegen Russland, die unter anderem ein Importverbot für russische Kohle und geplante Zölle auf Düngemittel umfassen.

Der Handel mit den USA legte um 17,2 Prozent auf 16,4 Millionen Tonnen im ersten Halbjahr zu. Damit bleiben die Vereinigten Staaten nach dem Vereinigten Königreich der zweitwichtigste Handelspartner des Hafens Antwerpen-Brügge. Die Einfuhren stiegen um 13,1 Prozent auf 9,7 Millionen Tonnen, insbesondere bei Containern und Energieträgern wie LNG. Die Ausfuhren erhöhten sich um 23,5 Prozent auf 6,7 Millionen Tonnen, vor allem bei Brennstoffen und trockenen Massengütern. **db**

## Leichter Rückgang am Rheinhafen Koblenz

Als hundertprozentiges Tochterunternehmen der Stadt Koblenz verantworten die Stadtwerke Koblenz (SWK) unter anderem die Betriebszweige Hafen- und Bahnbetrieb am Rheinhafen in Koblenz. Aufgrund geopolitischer Krisenherde und konjunktureller Rahmenbedingungen meldet die SWK-Gruppe leichte Rückgänge. Dennoch konnte der Rheinhafen auch im vergangenen Jahr wirtschaftlich betrieben werden, heißt es in einer Pressemitteilung. Mit einem Containerumschlag von knapp 85.700 TEU im Jahr 2024 ist der Umschlag um rund fünf Prozent zum Vorjahr gesunken. Die Gesamttonnage liegt bei etwa 1.007.000 Tonnen, wovon rund 815.000 Tonnen auf den Hafen- und 190.000 Tonnen auf den Bahnbereich entfallen.

Um auch für die Zukunft gut aufgestellt zu sein, planen die Stadtwerke als Betreiber der Hafeninfrastruktur in den nächsten fünf Jahren rund 24 Millionen Euro in die Infrastruktur und strategische Weiterentwicklung im Hafen zu investieren. „Eine gerade erstellte Mach-

barkeitsstudie auf Basis der Güterverkehrsprognose 2040 des Bundes zeigt uns steigende Mengen für den Logistikknotenpunkt Rheinhafen Koblenz. Hierauf wollen wir uns ausrichten“, hebt Stadtwerke-Geschäftsführer Lars Hörnig hervor. Der Fokus liegt auf einer neuen Krananlage am Ostkai. **ab**



**Geschäftsführer Lars Hörnig, Oberbürgermeister David Langner, Hansjörg Kunz und Christian Kuhn freuen sich gemeinsam über das sehr gute Ergebnis in der SWK-Gruppe (v. l.).**

SWK/privat

## Rotterdammer Hafenumschlag geht im ersten Halbjahr zurück

Der Umschlag im Rotterdammer Hafen ist in der ersten Jahreshälfte 2025 um 4,1 Prozent auf 211 Millionen Tonnen gesunken. Der stärkste Rückgang war in den Segmenten Trockenmassengut (- 8,9 Prozent) und Nassmassengut (- 5,3 Prozent) zu verzeichnen. Der Containerumschlag nahm aufgrund des gestiegenen europäischen Verbrauchs im ersten Halbjahr 2025 um 2,7 Prozent auf sieben Millionen TEU zu. Die Einfuhren aus Asien stiegen dadurch um 8,4 Prozent. Der Umschlag von und nach Nordamerika stieg um 9,1 Prozent. Der Hauptgrund ist die Zunahme an Dienstleistungen seit der Änderung der Allianzstruktur im Februar dieses Jahres. Der Containerumschlag ging um ein Prozent auf 66,5 Millionen Tonnen zurück. Der Rückgang ist darauf zurückzuführen, dass vermehrt leere Exportcontainer umgeschlagen wurden. Die Anzahl der vollen Exportcontainer sank um fünf Prozent. Dieser Rückgang lässt sich durch die anhaltend schwache Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie erklären.

Der Rotterdammer Hafen steht in diesem Jahr bei der Abfertigung der Containerströme unter außergewöhnlichem Druck. Verschie-

dene Ursachen wie die Umstellung auf neue Fahrpläne, hohe Abrufzahlen, wechselnde Allianzen, Arbeitsunterbrechungen und schwierige Wetterbedingungen zu Beginn des Jahres führten zu steigenden Wartezeiten bei der landseitigen Abfertigung an den Tiefseeterminals. Vor allem in der Binnenschifffahrt und im Straßenverkehr kommt es daher zu längeren Wartezeiten als üblich. Die Situation auf der Seeseite ist unter Kontrolle: Die Anzahl der wartenden großen Containerschiffe ist sehr begrenzt. Die Zuverlässigkeit der Fahrpläne hat sich verbessert und die Verweildauer am Kai hat sich seit Anfang des Jahres verringert. Die Wasserstände des Rheins und die US-Einfuhrzölle auf Exportgüter aus Europa und China haben sich im ersten Halbjahr noch nicht nachweislich negativ auf den Containerumschlag ausgewirkt.

Die Ankunft von über 100 Containerschiffen mit einer Ladekapazität von mehr als 12.000 TEU in diesem halben Jahr unterstreicht die Dringlichkeit der Situation. Lösungen, die das gesamte System effizienter und widerstandsfähiger machen, sollen in der strukturellen Zusammenarbeit innerhalb der Kette gesucht werden. **ab**

## CO<sub>2</sub>-Höchstwerte bei der Containerschifffahrt

Die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Containerschiffen, die im Jahr 2024 europäische Häfen anliefen, sind laut aktuellen Daten der EU deutlich angestiegen, wie die dänische Analysefirma Sea-Intelligence auswertete. Insgesamt wurden 52,8 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> registriert – ein Zuwachs von 46 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Damit erreicht der Ausstoß ein Niveau, das nahezu dem jährlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoß Griechenlands entspricht.

„Dieser Anstieg ist eindeutig auf die Krise im Roten Meer zurückzuführen“, heißt es in der Analyse von Sea-Intelligence: Seit Ende 2023 greifen Huthi-Milizen dort gezielt Handelsschiffe an. Viele Reedereien meiden seither die Passage durch das Rote Meer und wählen stattdessen die Route um das Kap der Guten Hoffnung. Laut Sea-Intelligence verursachten diese Umwege rund 18 Millionen Tonnen zusätzliches CO<sub>2</sub>.

Die Daten stammen aus der EU-Datenbank zur Überwachung von Emissionen im Seeverkehr. Erfasst werden alle größeren Schiffe, die einen EU-Hafen anlaufen – unabhängig von ihrer Flagge. Auch Schiffe aus Panama oder China sind somit in der Statistik enthalten. Grundlage ist die MRV-Seeverkehrsverordnung, die seit 2018 Reedereien zur CO<sub>2</sub>-Berichterstattung verpflichtet. Die CO<sub>2</sub>-Emissi-



Hapag-Lloyd

**Aufgrund der Umfahrung des Roten Meeres verursachen Containerschiffe mehr CO<sub>2</sub>-Emissionen (Symbolbild).**

onen der Containerschiffe sind seit 2018 auf einem neuen Höchststand, teilt Sea-Intelligence mit. Zwischen 2018 und 2023 waren die Emissionen Jahr für Jahr abgesunken.

Passend dazu: Im April einigten sich die 176 Mitgliedsstaaten der Internationale Seeschifffahrts-Organisation (IMO) auf eine Mindeststeuer auf Treibhausgase von Schiffen. Ziel sei, bis zum Jahr 2050 oder kurz danach Netto-Null-Emissionen zu erreichen. **db**

Anzeige

**Ernst Frankenbach GmbH Spedition**  
Am Weyer 5 · D-55252 Mainz-Kastel  
Fon +49 (0) 61 34-29 00-0  
Fax +49 (0) 61 34-29 00-101

**Frankenbach Automobil Logistik GmbH**  
Am Kupferwerk 42 · D-65462 Ginsheim-Gustavsburg  
Fon +49 (0) 61 34-18 96-0  
Fax +49 (0) 61 34-18 96-691

**Frankenbach Container Terminals GmbH**  
Ingelheimstraße 13 · D-55120 Mainz  
Fon +49 (0) 61 31-14 30-0  
Fax +49 (0) 61 31-14 30-391

**Frankenbach Container Service GmbH**  
Am Weyer 5 · D-55252 Mainz-Kastel  
Fon +49 (0) 61 31-14 30-0  
Fax +49 (0) 61 31-14 30-291

**Frankenbach**  
Tradition trifft Innovation

SPEDITION

AUTOMOBIL LOGISTIK

CONTAINER TERMINALS

CONTAINER SERVICE

www.frankenbach.com