

Auswirkungen einer Einschränkung der Reede Blexen durch den Bau des Offshore-Terminals Bremerhaven

Addendum

Bremen, November 2012

**Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik
Institute of Shipping Economics and Logistics**



Im Auftrag von: bremenports GmbH & Co. KG

Auftragsnummer: 2425

- © Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik ISL. Alle Rechte vorbehalten. Die Nutzungsrechte werden übertragen an die bremenports GmbH & Co. KG, Bremerhaven.

Die vorliegende Studie wurde mit dem vorhandenen und aktuellen Datenmaterial sorgfältig erarbeitet. Trotzdem sind Fehler – auch aufgrund der Nutzung externer Quellen – nicht vollständig auszuschließen. Das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik oder die Ersteller der Studie können für fehlerhafte Angaben, darauf basierende Prognosen/Einschätzungen, Änderungen der eingeflossenen Datengrundlagen und deren Folgen weder juristische Verantwortung noch irgendeine Haftung übernehmen.

Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik

Universitätsallee 11-13

28359 Bremen

Deutschland

Tel.: +49/4 21/2 20 96-0

Fax: +49/4 21/2 20 96-55

info@isl.org

www.isl.org

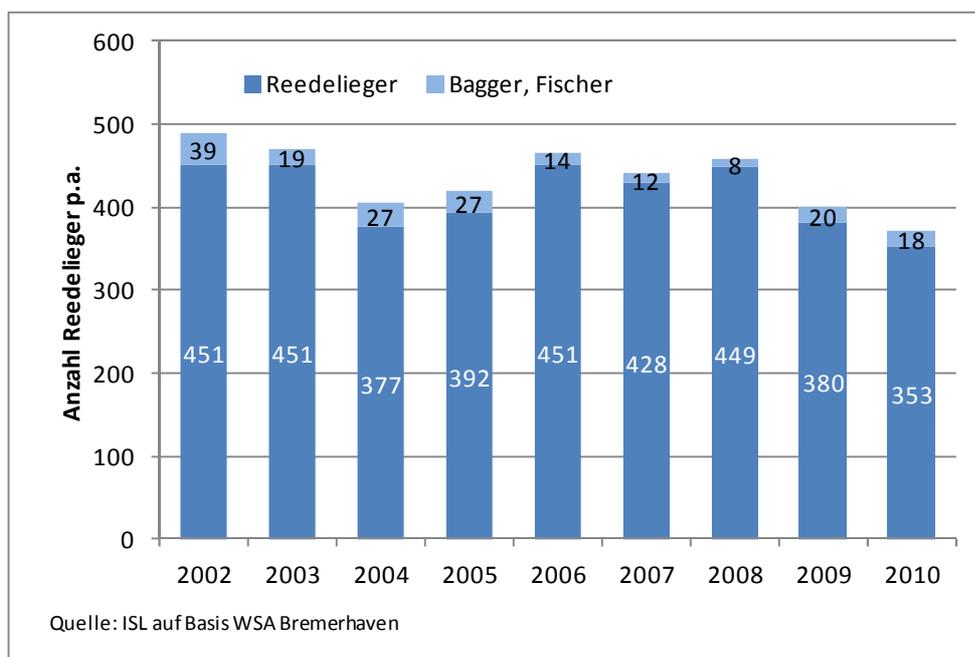
1 Addendum

Im Winter 2011/12 wurde durch das ISL – Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik, Bremen, im Auftrag der bremenports GmbH & Co. KG eine Untersuchung zu „Auswirkungen einer Einschränkung der Reede Blexen durch den Bau des Offshore-Terminals Bremerhaven“ abgeschlossen.

Bei einer nochmaligen Durchsicht der Ergebnisse im Spätherbst 2012 im Zusammenhang mit einer fachlichen Anfrage wurde eine Inkonsistenz in zwei Darstellungen des Berichts mit Hinblick auf die Nutzung der Reede Blexen festgestellt. Dies soll mit vorliegendem Addendum geklärt und bereinigt werden.

In Abschnitt „2. Nutzung der Reede“ des Hauptberichts wird unter „Abb. 2-1: Nutzungen der Blexen Reede von 2002 bis 2010“ für die einzelnen Jahre die Nutzung der Reede auf Basis der unveränderten und nicht weiter differenzierten, durch das WSA Bremerhaven überlassenen Daten dargestellt. In der Gesamtzahl ist diese Darstellung richtig, allerdings sind darin jeweils einige Fischerboote (zumindest zum Teil mit der Angabe „zu wissenschaftlichen Zwecken“) und Nassbagger enthalten, die zwar in der Reedestatistik aufgeführt sind, hinsichtlich der tatsächlichen Reedenutzung nicht wirklich relevant sind. Außerdem wurden in der weiteren Bearbeitung der Studie in 2011 einige Datenfehler festgestellt und bereinigt, da die genannten Liegezeiten von mehreren Monaten aufgrund anderer Informationen nachträglich falsifiziert werden konnten. Eine differenzierte Darstellung der genannten Abbildung findet sich nachstehend.

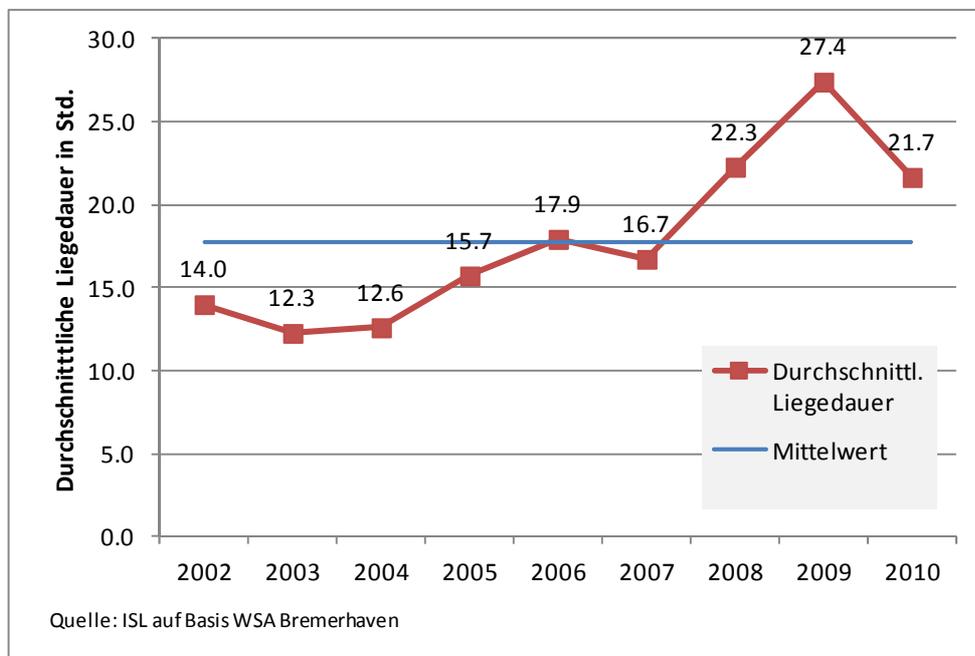
Abb. 2-1: Nutzungen der Blexen Reede von 2002 bis 2010



Die noch nicht bereinigten und differenzierten Daten wurden für die Einzeljahre des Darstellungszeitraums für die Berechnung der durchschnittlichen Liegedauern der einzelnen Jahre genutzt und in „Abb. 2-5: Durchschnittliche Nutzungsdauer der Reede Blexen in den Jahren 2002 bis 2010 in Stunden (alle Schiffe)“ dargestellt. Die dort dargestellten Werte sind aufgrund der noch enthaltenen Datenfehler überhöht, so dass auch der Durchschnittswert über den Gesamtzeitraum höher dargestellt wird (27,5 Std.).

Eine Neuberechnung der Jahresdurchschnittlichen Nutzungsdauern auf Basis der bereinigten bzw. korrigierten Daten führt zur folgenden neuen Darstellung der Abbildung 2-5 und zu einer deutlichen Korrektur der durchschnittlichen Liegedauer auf 17,7 Stunden über den Gesamtzeitraum.

Abb. 1-1: Durchschnittliche Nutzungsdauer der Reede Blexen in den Jahren 2002 bis 2010 in Stunden (alle Schiffe)



Auf die Ergebnisse der Untersuchung haben diese Anpassungen keinerlei Auswirkungen. Die Verteilung der Belegung der Reede mit keinem, einem, zwei etc. Schiffen (vgl. Abb. 2-3 und Abb. 2-4 der Studie) wurden auf den bereits bereinigten, richtigen Daten berechnet und für die weiteren Betrachtungen der letztjährigen Studie herangezogen. Die durchschnittliche Nutzungsdauer wurde nur grob mit rund einem Tag in die Betrachtungen der Kosten für die Reeder einbezogen. Dies entspricht, wie in der vorstehenden Abbildung zu sehen, dem Durchschnitt der Jahre 2008 bis 2010 und kann daher als plausible Annahme erhalten bleiben.

Bremen, 19.11.2012