

STÄRKUNG DER DEUTSCHEN SEESCHIFFFAHRT



Die maritime Branche ist eine innovative Zukunftsbranche und von zentraler Bedeutung für die Exportnation Deutschland. Weil jedoch immer weniger Schiffe unter deutscher Flagge fahren, gehen Ausbildung und Beschäftigung zurück.

Es droht der Verlust des seemännischen Know-hows. Der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg will dieser Entwicklung entgegenwirken und hat im September 2015 einen Gesetzesentwurf zur befristeten Erhöhung des Lohnsteuereinbehalts in der Seeschifffahrt von derzeit 40 Prozent auf 100 Prozent eingebracht. Nachdem gestern der Bundestag zugestimmt hat, hat sich heute auch die Mehrheit der Bundesländer dafür ausgesprochen. Senator Frank Horch freut sich über den Erfolg der Hamburger Initiative: „Heute haben wir einen wichtigen Schritt zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Flagge und zur Sicherung des seemännischen Know-hows für die gesamte maritime Wirtschaft in Deutschland erreicht.“

Nach Genehmigung durch die Europäische Kommission dürfen Arbeitgeber, die eigene oder gecharterte Handelsschiffe betreiben, die gesamte anzumeldende und abzuführende Lohnsteuer, die auf den Arbeitslohn entfällt, der an die Besatzungsmitglieder für die Beschäftigungszeiten auf diesen Schiffen gezahlt wird, abziehen und einbehalten. Die im Vergleich zu anderen Flaggen bestehenden Mehrkosten der deutschen Flagge

werden dadurch entscheidend gesenkt. Die deutsche Flagge wird für Reedereien attraktiver und die Voraussetzung für Beschäftigung unter deutscher Flagge maßgeblich verbessert.

Senator Horch sagt: „Hamburg hat zusammen mit den Ländern einen zentralen Beitrag zur Fortentwicklung des maritimen Bündnisses erbracht. Insbesondere die Reedereien stehen nun im Hinblick auf die deutlich erhöhte finanzielle Förderung in der Verantwortung ihren Beitrag für Ausbildung und Beschäftigung in der deutschen Seeschifffahrt zu leisten.“ Senator Horch erinnert in dem Zusammenhang an die Worte der Bundeskanzlerin auf der 9. Nationalen Maritimen Konferenz im Oktober 2015, die den Wunsch nach einem Beitrag der Reeder zum Wirtschaftsstandort Deutschland geäußert hatte. Man brauche ein klares Bekenntnis zur deutschen Flagge, damit jungen Menschen Berufschancen eröffnet werden können.

Quelle: Pressestelle der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation der Hansestadt Hamburg, Foto: © HHM / Dietmar Hasenpusch

IMPERIAL VERÄUßERT SEINE A.L.S.-BETEILIGUNG



IMPERIAL Logistics International hat zum 31. Januar seine 75-Prozent-Beteiligung an der A.L.S. Allgemeine Land- und Seespedition GmbH an

den Duisburger Unternehmer Richard Zappe veräußert.

Mitglieder der Familie Zappe hielten bislang 25 Prozent der Gesellschaftsanteile. Mit Veräußerung der A.L.S.-Anteile hat IMPERIAL Logistics International das letzte zur neska-Gruppe zählende Unternehmen verkauft und sich damit von allen Unternehmen und Beteiligungen der neska-Gruppe getrennt.

Die A.L.S. Allgemeine Land- und Seespedition GmbH organisiert die gesamte Lieferkette für Chemie- und Stahlprodukte, Stückgut und Container auf allen Verkehrsträgern. Zu den Spezialitäten gehören Stahllogistik, Gefahrstofflagerung, temperaturüberwachte Lagerung mit den dazugehörigen Value-added Services wie Transportorganisation, Abfüllung, Musterlagerung und die Disposition von Küstenmotor- und Binnenschiffen. An den beiden Standorten Duisburg und Bottrop bewirtschaftet A.L.S. 104.000 Quadratmeter Lagerfläche und betreibt sieben Krananlagen mit einer Kapazität von maximal 45 Tonnen. Zur Belegschaft gehören 60 Mitarbeiter. Mehr [hier](#)

Als eine 100-prozentige Tochter der südafrikanischen IMPERIAL Holdings Limited ist die IMPERIAL Logistics International B.V. & Co. KG für die Koordination und Steuerung aller internationalen Logistikgeschäfte der IMPERIAL Holdings Limited außerhalb von Afrika verantwortlich. Das Dienstleistungsportfolio von IMPERIAL Logistics International mit Hauptsitz in Duisburg ist in zwei Divisionen gebündelt: In der Division IMPERIAL Transport Solutions fasst der Konzern die Transportdienstleistungen in den Bereichen Shipping und Road zusammen. Die Division IMPERIAL Supply Chain Solutions umfasst alle Dienstleistungen in den Bereichen Contract Logistics, Contract Manufacturing und Warehousing für die Branchen Automotive, Industrial, Retail und Consumer Goods sowie Chemicals. Im Zusammenspiel liefern beide Divisionen ein vollständiges und transparentes Leistungsspektrum entlang der gesamten Supply Chain aus einer Hand. Mit 7 500 Mitarbeitern erwirtschaftet IMPERIAL Logistics International einen Umsatz von 1,2 Mrd. Euro an 150 Standorten. Mehr [hier](#)

Quelle und Foto: IMPERIAL Logistics International B.V. & Co. KG

PATRICK ZILLES ÜBERNIMMT VERTRIEB UND MARKETING BEI TX LOGISTIK



Frank Lehner, Vorstand Vertrieb und Marketing, wird die TX Logistik AG auf eigenen Wunsch Ende März verlassen, um sich neuen Herausforderungen zu stellen. Der 51-jährige hatte in seiner dreijährigen Tätigkeit den Vertriebsbereich maßgeblich weiterentwickelt und etliche Neugeschäfte für das Eisenbahnlogistikunternehmen akquiriert.

Die Gesamtverantwortung für den Bereich Vertrieb und Marketing übernimmt künftig Patrick Zilles (41, Foto), der in dieser Funktion direkt an den Vorstandsvorsitzenden Karl Michael Mohnsen berichten wird. Patrick Zilles leitet zurzeit den Geschäftsbereich Operations bei TX Logistik und ist Geschäftsführer der TX Logistik Schweiz GmbH. Der gelernte Speditionskaufmann und Verkehrsfachwirt war Anfang Dezember 2013, nach einer knapp zweijährigen Unterbrechung, in der er führende Positionen in der Logistikbranche bekleidete, ins Unternehmen zurückgekehrt.

„Wir freuen uns, dass Patrick Zilles die Leitung für diesen Bereich

übernimmt. Durch seine langjährige Erfahrung im Vertrieb und die Tätigkeit als Gesamtbereichsleiter Operations bin ich mir sicher, dass ihm ein nahtlosen Übergang und eine erfolgreiche Führung des Bereichs Vertrieb und Marketing gelingt“, sagt Karl Michael Mohnsen. Den Weggang von Frank Lehner bedauert er: „Wir respektieren aber seine Entscheidung und danken ihm für sein hohes Engagement. Für seine neue Aufgabe wünschen wir ihm alles Gute und viel Erfolg.“

TX Logistik wurde 1999 als privates Eisenbahnverkehrsunternehmen gegründet und verfügt über ein leistungsfähiges europäisches Netzwerk. Mit rund 500 Mitarbeitern erwirtschaftete das Unternehmen 2014 einen Jahresumsatz von mehr als 250 Millionen Euro. Seit März 2011 gehört TX Logistik zu 100 Prozent der Trenitalia, einer Tochtergesellschaft der Ferrovie dello Stato.

Quelle und Foto: TX Logistik

NEUER MAERSK-FRUCHTDIENST



Das Frucht- und Kühl-Zentrum der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) gewinnt einen weiteren wöchentlichen Anlauf hinzu. Mit dem Erstanlauf am 25. Januar beginnt die Abfertigung des neuen Dienstes der Reederei Maersk am O'Swaldkai. Mit ihm kommen kolumbianische Bananen und andere Früchte nach Europa. Das HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum baut damit seine Position als wichtigster deutscher Umschlagort für Bananen

weiter aus.

Der neue Kühlcontainer-Dienst Colombia Express ist der zweite Dienst von Maersk, der Hamburg anläuft. Er transportiert hauptsächlich Fracht, die der Importeur Fyffes bisher auf eigenen Diensten über Portsmouth und Antwerpen nach Europa importiert hat. Der neue Maersk-Dienst läuft Hamburg zusätzlich zu diesen beiden Häfen an. Das erste Schiff, das im Rahmen des Colombia-Express-Dienstes nach Hamburg kommt, ist die „Antwerp Trader“. Wie alle Schiffe, die in diesem Dienst eingesetzt werden, verfügt die „Antwerp Trader“ über mehr als 550 Kühlcontainer-Anschlüsse und kann somit die vorgesehenen 450 Kühlcontainer problemlos transportieren und noch weitere Ladung aufnehmen. Die Gesamtkapazität der Schiffe beträgt jeweils 2.500 Standardcontainer (TEU). Maersk fährt wöchentlich von den kolumbianischen Häfen Turbo und Santa Maria nach Portsmouth, Antwerpen und Hamburg. Zusätzlich zu den beiden wöchentlichen Maersk-Schiffen wird am HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum weiterhin der Seatrade-Dienst abgefertigt.

Axel Hoeckrich, Geschäftsführer des HHLA Frucht- und Kühl-Zentrums, zeigt sich zufrieden: „Wir freuen uns sehr darüber, dass wir den neuen Maersk-Dienst für Hamburg gewinnen konnten. Das stärkt den Standort und zeigt, dass die Umstrukturierungsmaßnahmen, die wir im Zuge der zunehmenden Containerisierung von temperaturempfindlicher Ladung vorgenommen haben, Früchte tragen. Wir sind deshalb in Bezug auf weiteres Mengenwachstum optimistisch.“

Quelle HHLA , Foto: © Hasenpusch/HHLA

NEUE DIREKTORIN FÜR INDUSTRIE IN ROTTERDAM



Am 1. Februar 2016 wird Yvonne van der Laan Direktorin für den Bereich Prozessindustrie & Massengut beim Hafbetrieb Rotterdam.

Yvonne van der Laan (44) hat über 20 Jahre Erfahrung in der Petrochemie, davon in den letzten 12 Jahren in verschiedenen Managementstellungen. Sie ist die Nachfolgerin von Bas Hennissen, der 2015 die Tätigkeit wechselte.

Frau van der Laan begann ihre Laufbahn 1995 bei DSM Specialty Intermediates. Ab 2000 war sie in verschiedenen Tätigkeiten für SABIC tätig, und zwar in Reihenfolge für die Unternehmenssparten Hydrocarbons, Chemicals & Intermediates und PolyPropylenes. Derzeit ist sie Director Olefins Europe bei SABIC Olefins & Gasses.

Quelle und Foto: Hafbetrieb Rotterdam

KIELER SEEHAFEN MIT 2015 ZUFRIEDEN



Über den Kieler Seehafen wurden im vergangenen Jahr 2,1 Mio. Passagiere (+ 2,0 %) befördert und 6,2 Mio. Tonnen Güter (- 4,2 %) umgeschlagen. Das rückläufige Frachtergebnis ist dabei hauptsächlich auf einen schwächeren Umschlag von Massengütern zurückzuführen.

Sowohl bei Kraftwerkskohle als auch bei Getreide konnte nicht an das Vorjahr angeknüpft werden. Dr. Dirk Claus, Geschäftsführer der SEEHAFEN KIEL GmbH & Co. KG: „Trotz eines rückläufigen Umschlags gerade bei Massengütern sind wir mit dem Ergebnis zufrieden, da sich der Hafen in seinen Kerngeschäftsfeldern behaupten konnte. Zudem haben wir in 2015 wichtige Weichenstellungen für weiteres Wachstum in 2016 vollzogen. Hierzu wird der bereits aufgenommene Umschlag von Papier aus Nordschweden seinen Beitrag leisten.“ Im Passagierverkehr profitierte Kiel von einer starken Kreuzfahrtsaison, die insgesamt zu steigenden Passagierzahlen geführt hat. Dirk Claus: „Kein anderer deutscher Hafen hat in Summe mehr Passagiere in den Bereichen Kreuzfahrt, Mini-Cruises und Fähripassagen, die über Nacht laufen.“

Im Fährierverkehr, dem Kerngeschäft des Kieler Hafens, konnte die Anzahl der umgeschlagenen Ladungseinheiten knapp behauptet werden. Im vergangenen Jahr wurden insgesamt mehr als 414.000 RoRo-Einheiten ver- bzw. entladen (- 0,4 %). Dirk Claus: „Die Einführung strenger Umweltauflagen hat nicht zu den prognostizierten Ladungseinbrüchen geführt. Hier hat sicherlich auch der niedrige Rohölpreis geholfen.“ Ganz ohne Auswirkungen blieben die SECA-Regelungen indes nicht. So hatte der notwendige Einbau von Abgasreinigungsanlagen bzw. die Umstel-

lung der Fährten auf alternative Kraftstoffe ungewohnt lange Werftfliegezeiten im Skandinavien-Verkehr zur Folge. Dirk Claus: „Lange Werftaufenthalte zogen einen negativen Einmaleffekt nach sich, der im Jahresverlauf allerdings weitgehend aufgefangen wurde.“

Die Osteuropaverkehre ab Kiel waren mit Handelsbeschränkungen zwischen der EU und Russland sowie einer Abwertung des Rubels konfrontiert. Während die Linie Kiel – Klaipeda (Litauen) ihr Ladungsaufkommen mit erneut über 2 Mio. Tonnen halten konnte, verloren die direkten Verbindungen nach St. Petersburg und Ust-Luga knapp 25 % des Aufkommens. Auf diese Entwicklung hat die Reederei DFDS Seaways im Herbst 2015 reagiert und eine Slot-Charter-Vereinbarung für den Liniendienst nach Russland geschlossen. Seither laufen Finnlines-Schiffe einmal wöchentlich den Ostuferhafen aus Ust-Luga und St. Petersburg an und bringen vorwiegend russische Forstprodukte nach Kiel. Aufgrund der anhaltend starken Nachfrage nach Schuppenraum zur Einlagerung von Holz wird die SEEHAFEN KIEL noch in diesem Jahr eine weitere Lagerhalle, den Schuppen 6, errichten.

Mit einem Anlauf der „AIDAcara“ ging am 20. Oktober die Kreuzfahrtsaison in Kiel zu Ende. Insgesamt wurde der Hafen im vergangenen Jahr 132-mal (2014: 127 Anläufe) von 25 verschiedenen Schiffen mit einer Gesamttonnage von über 8,6 Mio. BRZ (+ 19,4 %) angelaufen. Über die verschiedenen Terminalanlagen gingen 458.152 Passagiere (+ 29,4 %) an oder von Bord eines Kreuzfahrtschiffes. Dirk Claus: „Wir blicken auf eine Rekord-Kreuzfahrtsaison. Passagierzahlen und Gesamttonnage stellen neue Top-Ergebnisse für Kiel dar.“

Für die Saison 2016 liegen derzeit 116 Anmeldungen von Kreuzfahrtschiffen vor. Die Saison beginnt am 25. April mit einem Anlauf der „AIDA luna“ und endet am 8. Oktober bei Ablegen der „AIDAvita“. Höhepunkte der Saison sind die Jungfernfahrt der „Mein Schiff 5“ (16. 7.) sowie die Erstanläufe der „Zuiderdam“ (14. 5.) und der „Koningsdam“ (30. 6.) der Holland-America-Line. Daneben freut sich Kiel auf einen mehrtägigen Anlauf der „The World“ (30. Mai bis 2. Juni) sowie einen Erstanlauf von P&Os „Arcardia“ (22. 6.) zur Kieler Woche. Größtes Schiff der Saison ist die „Costa Pacifica“ (Tonnage: 114.500 BRZ), während die Schiffe der Reedereien AIDA, TUI und MSC die häufigsten Gäste auf der Förde sein werden. Dirk Claus: „Wir rechnen mit 400.000 Kreuzfahrtpassagieren und erwarten damit das zweitbeste Ergebnis in diesem Markt-bereich.“

Der kombinierte Ladungsverkehr Schiene/Schiff legte weiter stark zu. Im vergangenen Jahr konnten an den Kieler Eisenbahnterminals erstmals mehr als 28.000 Trailer und Container auf Waggon verladen werden. Dies entspricht einem Plus von 6,4 %. Das größte Wachstum verzeichnet die Verbindung von und nach Verona, die inzwischen fünf Mal je Woche und Richtung bedient wird. Um die wachsenden Mengen zeitgerecht abfertigen zu können, hat die SEEHAFEN KIEL in neue Umschlagstechnologie investiert. Nachdem der Ostuferhafen mit einem leistungsstarken Portalkran ausgerüstet wurde, ist ein vergleichbares Gerät nunmehr auch am Schwedenkai im Einsatz. Im Schienengüterverkehr ist Kiel zudem durch den fünf Mal wöchentlich verkehrenden Kombi-Shuttle von und nach Hamburg-Billwerder an das nationale Netz sowie viele internationale Destinationen angeschlossen. Die Kombizüge bieten im Ostuferhafen und am Schwedenkai direkten Anschluss an die Fähren ins Baltikum sowie nach Schweden. Um zusätzliche Kapazitäten anzubieten, wurden die Verona-Züge bereits um jeweils zwei Waggon verlängert. Dirk Claus: „In diesem Jahr wollen wir erstmals mehr als 30.000 Trailer und Container auf die Bahn verladen.“

Im Ostuferhafen hat der Umschlag von Papier und hochwertigen Pappen aus Nordschweden begonnen. Seit Kurzem machen SCA-Schiffe einmal wöchentlich an Liegeplatz 1 fest, um Teilmengen zu löschen. Diese Probephase dauert bis zum Sommer, bevor regelmäßig ganze Schiffspartien umgeschlagen werden. In Vorbereitung des Projektes wurden bereits im Herbst 2015 zwei unmittelbar an Liegeplatz Nr. 1 angrenzende jeweils 10.000 m² große Lagerhallen umgebaut. Die bestehenden Schuppen 1 und 2 erhielten neue Dächer und speziell für die Papierlagerung ausgelegte Fußböden. Für den Umschlag sowie den Betrieb in den Hallen wird zusätzliches Fachpersonal eingestellt und neues Gerät angeschafft. Dazu entsteht derzeit auf der Erweiterungsfläche des Ostuferhafens eine weitere 18.000 m² große Lagerhalle, der Schuppen 10. Noch im Dezember wurden erste Köcherfundamente hergestellt, auf die die Stahlbetonkonstruktion der Halle aufgesetzt wird. Dirk Claus: „Wir investieren über 20 Mio. Euro, um unseren Neukunden optimale Bedingungen am Standort Kiel zu bieten.“ Insgesamt sind in diesem Jahr Investitionen in Höhe von 33 Mio. Euro in den verschiedenen Hafenteilen vorgesehen.

Quelle: Seehafen Kiel, Foto: Peter Luehr

BUSS HANSA TERMINAL WIRD GESCHLOSSEN



Das Logistikunternehmen Buss Port Logistics wird den Betrieb des Buss Hansa Terminal (BHT) in Hamburg einstellen. Der Ende 2016 auslaufende Vertrag für die Fläche im Mittleren Freihafen wird nicht verlängert.

Momentan ist das Unternehmen mit der Stadt in Gesprächen über eine Übergangsphase bis ins Jahr 2017. Ziel dieser Phase ist, einem Großteil der Mitarbeiter mithilfe von Zusatzqualifizierungen neue Jobs im Hamburger Hafen zu vermitteln und möglichst viele der Terminalkunden in Hamburg zu halten. Derzeit arbeiten rund 90 feste Mitarbeiter auf dem Terminal.

Die Geschäftsleitung erarbeitet bereits zusammen mit dem Betriebsrat und Gewerkschaftsvertretern einen Sozialplan. „Unser Ziel ist, im Schulterschluss mit der Politik, Verwaltung und der Gewerkschaft einem Großteil unserer Mitarbeiter eine Anschlussbeschäftigung im Hamburger Hafen zu beschaffen“, sagt Marco Neelsen, Chief Executive Officer von Buss Port Logistics.

Buss Port Logistics bleibt dem Standort Hamburger Hafen unter anderem mit der Stauerei, Securitas (Seeverpackung) und dem Unternehmensbereich Transport & Logistik erhalten. Auch die Unternehmenszentrale

der Buss-Gruppe mit weiteren dort ansässigen Geschäftsbereichen wie Buss Capital, Buss Shipping und Ixocon bleibt in der Freien und Hansestadt.

Buss Port Logistics hat in den vergangenen Jahren sein deutsches aber auch internationales Geschäft deutlich ausgebaut. Heute unterhält das Unternehmen Multipurpose-Terminals in Deutschland, den Niederlanden und der Türkei. „Wir sind für die Zukunft gut aufgestellt und werden unsere Wachstumsstrategie der vergangenen Jahre fortsetzen“, so Neelsen.

Positiv hebt er die jüngsten Gespräche mit der Stadt und der Hamburg Port Authority (HPA) hervor: „Es ist nun wichtig, die Übergangsphase der Schließung möglichst optimal für Mitarbeiter und den Standort Hamburger Hafen zu gestalten“, so Neelsen.

Bereits 2009 hatten die Buss-Gruppe und die Stadt Hamburg die langfristigen Verträge des Terminals aufgelöst, um die strategische Entwicklung des mittleren Freihafens zu ermöglichen. In den folgenden Jahren konnte die Buss-Gruppe das BHT mit kurzfristig laufenden Pachtverträgen weiter betreiben. Diese werden nun nicht mehr verlängert.

Der Schwerpunkt des Buss Hansa Terminal (BHT) ist der Umschlag von Schwerkut, Projektladungen, konventionellem Stückgut und Massengut. Zudem werden am Terminal weltweit operierende Liniendienste für Container-, Shortsea- und RoRo-Verkehre abgefertigt. Die verkehrsgünstige Lage zu den Autobahnen A1 und A 7 sowie bis zu 12,00 m Tiefgang machen das Terminal für See- und Binnenschifffahrt bestens erreichbar.

Buss Port Logistics entwickelt maßgeschneiderte Transportlösungen für Güter aller Art – auf eigenen Terminals, beim Kunden im Werk oder an jedem anderen Ort. Der Logistikspezialist betreibt effiziente Multipurpose-Terminals für Stück- und Massengut, Heavylift, Container, Projektladung und Offshore-Wind-Komponenten mit Standorten in Deutschland, den Niederlanden und der Türkei. Weitere hafenspezifische Dienstleistungen wie Stauen, Laschen und Sichern vervollständigen das Portfolio. Darüber hinaus plant und entwickelt Buss Port Logistics neue Hafenanlagen und betreibt als Offshore-Wind-Logistiker Basis, Produktions- und Servicehäfen in Eemshaven, Sassnitz und Stade.

SICHERE SCHIFFFAHRT UND SAUBERE UMWELT



CSC Globe am 13.1.2015 auf Jungferreise in Hamburg

Die Aufzeichnung der wärmsten Oberflächentemperaturen der Nordsee in einem Dezember seit Beginn der Messungen 1971, die Anerkennung des Regulierungsbedarfs von Paraffineinleitungen durch die Weltschifffahrtsorganisation (IMO), die Einhaltung der neuen Grenzwerte für Schwefel in der Schifffahrt – das waren wesentliche Ergebnisse der Arbeit des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) im Jahr 2015.

Mit 9,5 °C wies der Dezember 2015 gemeinsam mit dem Dezember 2006 die höchsten Temperaturen der Wasseroberfläche der Nordsee in einem Dezember seit Beginn der Messungen 1971 auf. „Die langfristigen Beobachtungen zeigen, dass die Temperaturen von Randmeeren wie Nord- und Ostsee in den letzten Jahrzehnten ansteigen“, berichtete die Präsidentin des BSH, Monika Breuch-Moritz, anlässlich der Bilanz-Presskonferenz des BSH in Hamburg. Ob dies noch im Rahmen der normalen Temperaturschwankungen liege, müsse untersucht werden. „Generell“, so die Präsidentin, „ist die Bedeutung der Meere ein großes Thema, denn der Wärme-

haushalt der Meere gibt weiteren Aufschluss über den Klimawandel.“

In den letzten zwei Jahren hat das BSH Paraffineinleitungen in die Nordsee beobachtet und dokumentiert. Unter anderem auf Grundlage dieser Ergebnisse hat die Weltschifffahrtsorganisation (IMO) die Regulierung von Paraffineinleitungen in die Meere auf die Tagesordnung gesetzt. „Wir freuen uns, dass das Problem international wahrgenommen und anerkannt ist“, betonte die BSH-Präsidentin. „Wir gehen davon aus, dass die IMO eine internationale Regelung entwickelt.“ Parallel arbeitet das BSH bereits an einem Verfahren, um – ähnlich wie bei Ölverschmutzungen – die Herkunft des Paraffins eindeutig identifizieren zu können.

Ein Jahr nach der Herabsetzung des Grenzwertes für Schwefel auf 0,10 Prozent hält der überwiegende Anteil der Schiffe im Elbtransit die Grenzwerte ein. Das bestätigen die Messungen des Instituts für Umweltphysik der Universität Bremen, die es im Auftrag des BSH durchführt. Die Ergebnisse decken sich mit Messungen in dänischen Gewässern. „Die Verschärfung der Grenzwerte hat nachweisbar zu einer Verbesserung der Luftqualität geführt“, so Breuch-Moritz.

Auch wenn für das In-Kraft-Treten des Ballastwasserübereinkommens noch 0,44 Prozent der Welthandelstonnage fehlen, müssen bei In-Kraft-Treten Verfahren zur Überprüfung der Einhaltung des Übereinkommens einsatzbereit sein. Nachdem das BSH 2013 mit einem Wettbewerb die Entwicklung von schnellen und effizienten Analyseverfahren für Ballastwasser angestoßen hat, stehen inzwischen weltweit vielversprechende Systeme zur Verfügung. Mit Unterstützung des Kanadischen Ministeriums für Fischerei und Ozeane hat das BSH 2015 den Test von insgesamt 14 Verfahren initiiert und durchgeführt. Ein erster Bericht über das Projekt auf der Londoner Konferenz für Ballast-Wasser-Management-Technologie am 08. Dezember 2015 erregte großes Interesse im Markt. Abschließende Ergebnisse der Tests sollen im Februar 2016 feststehen.

Erstmalig 2015 fuhr die Mehrheit der Handelsschiffe mit dem elektronischen Seekarten- und Informationssystem ECDIS. Bis 2018 müssen nahezu alle Schiffe mit dieser Technologie ausgerüstet sein. Die Technologie ist in der Schifffahrt akzeptiert. Auch Schiffe, die noch nicht ausrüstungspflichtig sind, setzen sie ein. ECDIS wird zu einem Geoinformationssystem an Bord der Schiffe und damit langfristig ein Baustein auf dem Weg zum autonomen Fahren.

Auch der Ausbau der Offshore-Windenergie beschäftigte das BSH. Der Schwerpunkt der Arbeit hat sich von der Genehmigung von Offshore-Windparks zur Bauaufsicht verlagert. Inzwischen laufen 11 Windparks im Probetrieb. 4 Windparks sind im Bau. Von Ende 2014 bis Ende 2015 hat sich die Zahl der errichteten Windenergie-Anlagen von 135 auf 738 erhöht. Sie haben eine Nenn-Leistung von 3.041 MW. Damit hat die Offshore-Windenergie bereits rund 50 Prozent des Ausbauziels von 6.500 MW für 2020 erreicht.

In ihrem Rückblick auf das 25jährige Bestehen des BSH hob die Präsidentin die Rolle des BSH bei der Entstehung neuer Technologien hervor. Das BSH habe nicht nur die Entwicklung von Systemen wie ECDIS und AIS angestoßen. Das BSH entwickelte und implementierte auch die Genehmigungsverfahren für die Offshore-Windenergie und die maritime Raumordnung. Damit übernahm die Meeresbehörde weltweit eine Vorreiterrolle.

Auch interne Entwicklungsprozesse adressierte die Präsidentin. Sie wies auf neue und moderne Methoden zur Personalauswahl und –gewinnung hin, deren Schwerpunkt auf der Erkennung von sogenannten „Softskills“ liege. Nach der Flexibilisierung der Arbeitszeiten 2014 hat das BSH 2015 den Beschäftigten angeboten, 10 Tage im Jahr mobil zu arbeiten.

Quelle BSH, Foto: Hafen Hamburg

STABILES WACHSTUM IM BRUNSBÜTTELER HAFEN



Die Brunsbütteler Hafengruppe blickt auf eine stabile Entwicklung im vergangenen Jahr zurück. Mit den sieben Standorten, bzw. Terminals der SCHRAMM Ports & Logistics setzen die Hafen- und Logistikexperten einen kontinuierlichen Wachstumskurs fort.

Die Brunsbütteler Häfen haben mit dem Elbehafen (plus fünf Prozent, gesamt 8,7 Millionen Tonnen), dem Ölhafen und dem Hafen Ostermoor einen Gesamtumschlag von über 11,8 Millionen Tonnen erzielt. Das Gesamtjahresergebnis des Hafenverbundes liegt zusammen mit den Häfen Rendsburg (gemeinsamer Betrieb mit HaGePorts), Glückstadt und den beiden Hamburger Terminals bei 14,3 Millionen Tonnen umschlagener Güter. Dies entspricht einem Plus von 16 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

„Das Jahresergebnis bestätigt unser Konzept der multimodalen und standortübergreifenden Ausrichtung. Die Kombination eines breiten Umschlagsportfolios mit einem umfangreichen Dienstleistungsangebot ermöglicht uns eine vielseitige und flexible Kundenansprache. Unser Anspruch ist es, als Gruppe unser Angebot und die umgeschlagenen Mengen an allen Standorten gleichermaßen zu optimieren. Dazu gehören strategische Partnerschaften in der Logistik und die enge Verzahnung mit dem Reedereibereich der SCHRAMM group“, erklärt Frank Schnabel, Geschäftsführer der Hafengruppe. Mit unserem übergreifenden Ansatz festigt die Hafengruppe ihre Position als exklusiver Anbieter übergreifender Logistikdienstleistungen an der Schnittstelle Wasser / Land. „Auf breiter Basis ist es uns auch 2015 gelungen, in einem volatilen Marktumfeld als Hafenverbund erneut gesund zu wachsen“, so Schnabel weiter.

Für die positive Entwicklung zeichnen maßgeblich die Gütergruppen Stückgut, Flüssiggut und Massengut verantwortlich. Frank Schnabel erläutert: „Stückgüter nehmen eine wichtige Rolle in der Bilanz ein. Ihr Umschlag kann nicht in Gewicht aufgewogen und in einer tonnenbasierten Zahl bilanziert werden. Vielmehr werden Stückgüter nach ihrer Wertschöpfung beurteilt. Diese ist hoch und beeinflusst unser stabiles Wachstum nachhaltig.“ Hierzu zählen insbesondere Windkraftanlagen, die im Elbehafen und am Rendsburg Port vorrangig aus dem Bereich der Onshore-Windenergie umgeschlagen werden. An beiden Standorten wurden im vergangenen Jahr zusätzliche Flächen für das Handling und die Zwischenlagerung von Windkraftanlagensegmenten geschaffen. Der voranschreitende Ausbau von Onshore-Windparks kurbelt dieses Segment zusätzlich an. Der Bereich Massengut war bei der Hafengruppe auch im zurückliegen-

den Jahr durch den Umschlag von z.B. Baustoffen und Kupfererzkonzentrat geprägt.

Wachstumstreiber im Bereich der Flüssiggüter sind der Umschlag von Ölprodukten im Brunsbütteler Ölhafen sowie das Handling von Rohölerzeugnissen und Propangas im Elbehafen. Hier wird das Propangas per Tankschiff angeliefert und per Pipeline weitertransportiert. Langjährige Erfahrungswerte mit hoher Bedeutung für die Errichtung eines LNG-Importterminals am Standort Brunsbüttel. Die Pläne hierfür werden von Brunsbüttel Ports konstant vorangetrieben und markierten mit einer Bedarfsanalyse, die das Potenzial eines LNG-Importterminals bestätigt, im letzten Jahr einen wichtigen Meilenstein. „Wir spüren zunehmenden Rückenwind für unseren Ansatz, LNG für die Schifffahrt, die Industrie und als strategische Diversifikation für Pipelinegas zu positionieren und umzusetzen“, so Schnabel.

Fundament der positiven Entwicklung der Unternehmensgruppe ist neben ständigen Investitionen in Umschlaggeräte und Hafenanlagen (mehr als 20 Mio. € in den letzten drei Jahren) der stetige Aufbau neuer Mitarbeiter an allen Standorten und die Übernahme der eigenen Auszubildenden. Dafür werden regelmäßig zehn verschiedene gewerbliche und kaufmännische Ausbildungsberufe angeboten. Der Hafenbereich der SCHRAMM group zählt zu Beginn des neuen Jahres über 200 Beschäftigte. Weitere Einstellungen sind kurzfristig geplant und Personal wird an mehreren Standorten gesucht und eingestellt. „Zusammenfassend betrachtet, sind wir mit stabilem Fundament auf einem guten Weg und freuen uns diesen Kurs weiterzuverfolgen“, resümiert Frank Schnabel.

Quelle und Foto: Brunsbüttel Ports GmbH

LUNGMUß FEUERFEST ERÖFFNET NEUES WERK



„Die Produktion in unserem Werk 3 läuft sehr gut an. Um unseren Kunden Arbeitsschritte abzunehmen, haben wir unsere Produktion von vorgetrockneten feuerfesten Fertigbauteilen für die Stahlindustrie am neuen Standort deutlich ausgeweitet. Hier können jetzt sogar Bauteile bis 25 Tonnen Gewicht und große Ofengefäße zugestellt werden“, erklärt Uwe Lungmuß, einer der beiden Geschäftsführer des familiengeführten Unternehmens Lungmuß Feuerfest im Dortmunder Hafen.

Die Chemikalien-Gesellschaft Hans Lungmuß mbH & Co. KG (Lungmuß Feuerfest) stellt seit knapp 60 Jahren ungeformte feuerfeste Produkte her. Abnehmer dieser Produkte sind beispielsweise Stahlwerke und Hochofenwerke, die diese feuerfesten Produkte für ihre eigenen Produktionsprozesse benötigen. Beispielsweise muss eine Hochofenrinne feuerfest sein, wenn in ihr Roheisen und Schlacke fließen. Im Jahr 2014 erweiterte Lungmuß Feuerfest sein Betriebsgelände um 8.000 Quadratmeter, davon 3.500 Quadratmeter Hallen-Altbestand, und errichtete nach rund einem Jahr Bauphase das neue Werk 3.

Bei der Begehung der neuen 1.200 Quadratmeter großen, generalsanierten Produktionshalle stellt der Dortmunder Hafenchef Uwe Büscher fest: „Wir freuen uns sehr, dass das im Hafen ansässige Unternehmen Lungmuß Feuerfest seine Erweiterungen erfolgreich abgeschlossen und nun mit einem neuen dritten Produktionsstandort seine Leistungen ausgebaut hat. Seit der Gründung 1958 bis heute nutzt auch Lungmuß Feuerfest die logistischen Gegebenheiten des Dortmunder Hafens – ein wichtiger Faktor für den Standort eines Unternehmens.“

Auch Thomas Westphal, Geschäftsführer der Wirtschaftsförderung Dortmund, ist von der neuen Produktionshalle begeistert: „Die Dortmunder Wirtschaft investiert! 2015 war ein sehr gutes Jahr für breit getragene, private Investitionen in Dortmund. Dafür ist das Engagement von Lungmuß ein sehr gutes Beispiel. Es zeigt auch wie in Dortmund High-tech und Tradition verbunden sind. Als mittelständischer Spezialanbieter entwickelt und produziert Lungmuß kundenspezifische Lösungen für feuerfeste Materialien unter anderem für die Eisen- und Stahlerzeugung.“

Der zweite Geschäftsführer, Klaus Lungmuß, ergänzt: „Wir hatten bei der Baumaßnahme gute Voraussetzungen, dennoch liegt viel Arbeit hinter uns. Wir sind sehr stolz auf unseren neuen Standort, der seit Ende des letzten Jahres vollständig genutzt werden kann. Die verbesserten Produktionsbedingungen ermöglichen es uns, neue Kunden zu akquirieren und auch Bereiche außerhalb unseres klassischen Geschäftsfeldes zu erschließen.“

Der Dortmunder Hafen zusammengefasst:

Der Dortmunder Hafen ist der größte Kanalhafen Europas und trimodal ausgerichtet, d.h.: Der Hafen ist per Schiff, Bahn und LKW erreichbar. Am 11. August 1899 wurde die Hafenanlage von Kaiser Wilhelm II. eingeweiht und insbesondere für Zwecke der Montanindustrie erbaut. Im Zuge des Strukturwandels hat sich der Dortmunder Hafen zu einem modernen Industriegebiet und Logistikzentrum entwickelt.

Quelle und Foto: Dortmunder Hafen AG, Thomas Westphal, Klaus Lungmuß, Uwe Büscher und Uwe Lungmuß (v.l.)