

1000. GASTURBINE VON SIEMENS IN ROTTERDAM



Am Breakbulk Terminal von Broekman Logistics im Waalhaven kam Ende letzter Woche eine Gasturbine des Typs SGT5-4000F von Siemens Berlin an. Das kommt öfter vor, denn zahlreiche der in der deutschen Hauptstadt hergestellten Siemens-Turbinen finden über den Rotterdamer Hafen ihren Weg zu ihrem letztlichen Bestimmungsort, doch dies war ein ganz besonderes Exemplar. Es handelte sich nämlich um die tausendste Gasturbine, die in der Siemens-Niederlassung in Berlin hergestellt wurde.

Die SGT5-4000F ist eine der sechs Gasturbinen, die zum Kraftwerk Umm Al Houl von Katar geliefert werden. Mitte 2018 soll das Kraftwerk mit einer Gesamtkapazität von 2,5 Gigawatt zur Energieversorgung von ca. 14 Mio. Menschen betriebsbereit sein. Die Turbine wurde zuerst von der Fabrik zum Westhafen von Berlin befördert und anschließend mit dem Schiff nach Rotterdam transportiert. Bei Broekman wurde sie auf ein Schwerlastschiff geladen. Über die Nordsee, den Atlantischen Ozean, das Mittelmeer, den Suezkanal und das Rote Meer erreicht die Fracht dann letztlich Katar.

Die Fabrik in Berlin besteht bereits seit 1904 und stellte früher Dampfturbinen her. 1972 wurde die erste Gasturbine übergeben. Die Leistung von 62,5 Megawatt nimmt sich sehr bescheiden aus gegenüber den 400 Megawatt-Anlagen (ebenso viel Leistung wie 1.300 Autos des Typs Porsche 911 Turbo), die heutzutage innerhalb einiger Monate

hergestellt werden. Die 1000 Turbinen, die danach produziert wurden, haben zusammen eine Kapazität von 220 Gigawatt. 90 % der Turbinen wurden exportiert.

Quelle und Foto: Siemens

ZUKUNFTSCHANCEN FÜR DIE WESER NICHT VERSPIELEN



Mit Unverständnis und deutlicher Kritik haben drei bedeutende Verbände der maritimen Wirtschaft in der Weser-Region auf die alternativlose Ablehnung eines Antrages von CDU und FDP in der Bremischen Bürgerschaft zugunsten der Anpassung der Mittelweser reagiert.

Der Verein Bremer Spediteure e.V., die Initiative stadtbremische Häfen e.V. und der Wirtschaftsverband Weser e.V. kritisieren, dass die Fraktionen von SPD und Grüne die Chance, gegenüber der Bundesregierung ein klares Votum für die überfällige und bereits seit vielen Jahren planfestgestellte Anpassung der Fahrrinne der Mittelweser zwischen Bremen und Minden im Bremer Parlament abzugeben, verhindert haben. Entgegen

der klaren Forderung der Landesregierungen in Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen an den Bund, die Ausbaumaßnahmen an der Mittelweser schnellstmöglich gemäß bisherigen Plänen zu vollenden, fehle ein Bekenntnis des Bremer Landesregierung als auch der Regierungsfractionen für dieses wichtige Infrastrukturprojekt. Dies schadet nach Auffassung der Verbände der bremisch-niedersächsischen Wirtschaftsregion an Mittel- und Unterweser. Die Verbände fordern daher den Senat auf, beim Bundesverkehrsministerium auf einen schnellen und vollständigen Ausbau der Mittelweser zu drängen.

Die bisherigen Investitionen von über 250 Mio. Euro in die Anpassung der Mittelweser, davon aus Bremer Steuermittel ca. 22,5 Millionen, bleiben ohne einen verkehrlichen Nutzen, wenn es bei der vom Bundesverkehrsministerium und dem Land Bremen beabsichtigten Einführung von Einbahnstrecken auf einer Länge von ca. 40 % der Mittelweser bleibt. Die maßgeblichen Binnenschiffverkehrs- und Logistikunternehmen sehen aus wirtschaftlichen Gründen keine Möglichkeiten für den Einsatz von 110 m langen Binnenschiffen, sogenannte „Großmotorgüterschiffe“, wenn nicht die planfestgestellten Baumaßnahmen umgesetzt werden. Diese Position wurden den beteiligten Fraktionen der Bremischen Bürgerschaft in der vergangenen Woche von Seiten der Wirtschaftsunternehmen in einem Gespräch noch einmal ausdrücklich erklärt. Die Ausweitung von Schleusenbetriebszeiten auf 24 Stunden, die das Bundesverkehrsministerium anstelle der noch ausstehenden Baumaßnahmen einführen wolle, um eine Nachtfahrt der größeren Binnenschiffe zu ermöglichen, sei völlig wirklichkeitsfremd. Die Mittelweser eigne sich aus Sicherheitsgründen und schwierigen Fahrwasserverhältnissen nicht für regelmäßige Nachtfahrten.

Das Ausbauziel für die Mittelweser sei damit gescheitert und das Ergebnis eine nicht zu verantwortende „Investitionsruine Mittelweser“. Entwicklungschancen für die Seehäfen an der Weser werden nach einhelliger Bewertung der Verbände leichtfertig verspielt zu Lasten der maritimen Unternehmen und der dortigen Arbeitsplätze. Für die Seehäfen an der Weser wird sich die Wettbewerbsposition erheblich verschlechtern, da auch zukünftig eine leistungsfähige Hinterlandanbindung nicht vorhanden ist. Güterverkehre würden verstärkt in die Westhäfen in den Niederlanden und Belgien abwandern. Im Gegensatz dazu hat der Hamburger Senat die Chancen der Binnenschiffahrt erkannt und durch den erst vor kurzem durch das Bundesverkehrsministerium beschlossenen Neubau der Schleuse Scharnebeck am Elbe-Seiten-Kanal einen wichtigen Erfolg

zur Verbesserung der Hinterlandanbindung des Hamburger Hafens erreicht.

Quelle: Verein Bremer Spediteure e.V., ISH Initiative Stadtbremische Häfen e.V., Wirtschaftsverband Weser e.V. Foto: bremenports/ BLG Logistics

BÖB: PLÄNE DER DB CARGO – STREICHLISTE GÜTERVERKEHRSTELLEN



Binnenhäfen haben zur Sicherstellung funktionierender logistischer Ketten eine besondere Bedeutung. Denn als trimodal angebundene Güter-Dreh-scheiben verknüpfen sie die drei Verkehrsträger Schiff, Bahn und Lkw.

Damit stärken Binnenhäfen Industrie- und Handelsunternehmen der jeweiligen Region in ihren Import- und Exportaktivitäten und sichern den Menschen in der Region die zuverlässige Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs. Der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e.V. (BÖB) kann daher die Überlegungen der DB Cargo nicht nachvollziehen, über 200 Güterverkehrsstellen in Deutschland – darunter auch Häfen – von ihrer Liste zu streichen und diese nicht mehr zu bedienen.

Binnenhäfen dürfen nicht in ihrer Verknüpfungsleistung beeinträchtigt

werden – denn das würde das Gesamtsystem schwächen. Binnenhäfen sind wichtige Knotenpunkte der Logistik, die nicht in Frage gestellt werden dürfen.

„Natürlich haben wir Verständnis dafür, dass DB Cargo über ihre Prozesse nachdenkt“, sagt Joachim Zimmermann, Mitglied des Präsidiums des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen und Geschäftsführer der bayernhafen Gruppe, „allerdings hat die Art der „Veröffentlichung“ über die „mögliche Schließung von Verladestellen“ dem Schienengüterverkehr einen Bärendienst erwiesen.“

Da war die zunächst genannte Zahl viel zu hoch, da ging es nicht darum Güterverkehrsstellen zu schließen, sondern sie „nicht mehr zu bedienen“ und da wurden Standorte genannt, die gar nicht betroffen sind. Dies hat bei Ansiedlern wie auch bei Verladern zu Nachfragen und Unsicherheit geführt. Da wurden unnötige Diskussionen angestoßen, die den Binnenhäfen als Güter-Drehscheiben schaden.“

Dies läuft nach Ansicht des BÖB auch allen politisch gewollten Überlegungen zuwider, Güterverkehre auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Bahn und Schiff zu verlagern.

Der von der DB Cargo angekündigte Dialog ist schnellstens zu führen und Klarheit zu schaffen, damit die betroffenen Binnenhäfen gemeinsam mit ihren Kunden Lösungen dafür erarbeiten können, wie die notwendigen Rangier- und Zustell-Leistungen anders erbracht werden – zum Beispiel durch private Eisenbahnverkehrsunternehmen. Der Bahnumschlag wird an den trimodal angeschlossenen Hafen-Standorten auch weiterhin eine zentrale Rolle spielen.

Quelle: Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen, Foto: bayernhafen Gruppe

**METRANS BIETET KUNDEN
VERIFIZIERTES WIEGEN AN**



Wenn am 1. Juli die neuen SOLAS-Bestimmungen für die Verifikation von Containergewichten in Kraft treten, bietet die HHLA-Tochter Metrans auf insgesamt elf ihrer Hinterland-Terminals eine Verwiegung als Dienstleistung für die Kunden an.

Mit Containern beladene Lkw können dort auf eine Wiegeeinrichtung fahren, die entsprechend den lokalen Vorschriften zertifiziert ist. Um das verifizierte Bruttogewicht (Verified Gross Mass, VGM) zu erhalten, wird anschließend das Gewicht von Zugmaschine und Chassis abgezogen.

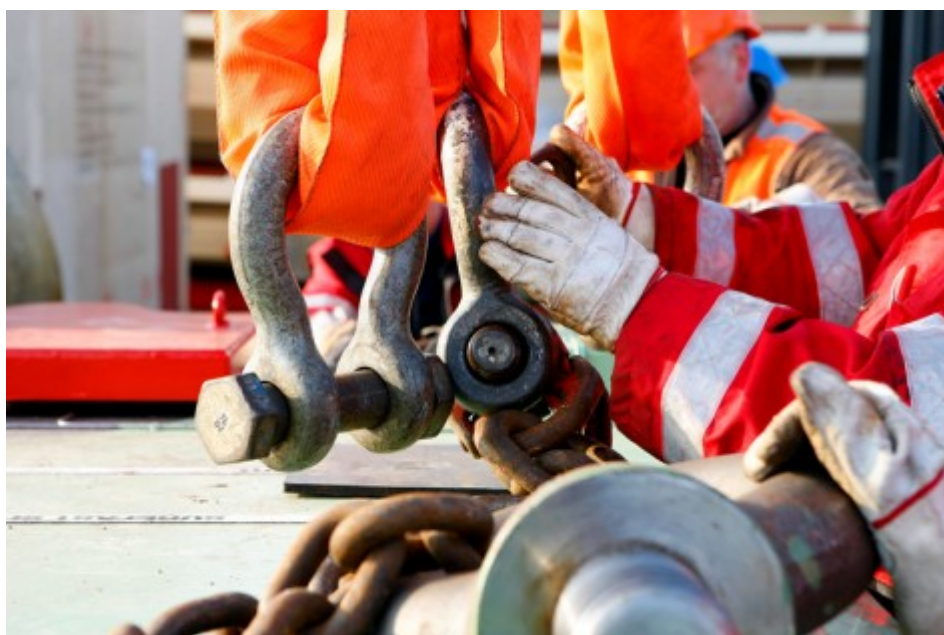
Kunden erhalten auf diesem Weg eine zertifizierte Wiegenote, die das Gewicht der Ladung inklusive Packmaterial und Container-Tara ebenso enthält, wie das Gewicht von Lkw und Chassis. Für die Verladung von Containern auf Seeschiffe ist eine Dokumentation des VGM nach den neuen Bestimmungen der UN-Konvention SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea) vorgeschrieben. Dies soll die Sicherheit für die Schiffe und ihrer Besatzungen, die Arbeiter in den Häfen und die Ladung verbessern.

Die Änderungen der SOLAS legen fest, dass die Verantwortung für die korrekte und verifizierte Gewichtsangabe beim Verlader liegt. Der Verlader muss das VGM an den Reeder übermitteln und dieser dann an den Hafenterminal. Die Hamburger HHLA-Terminals akzeptieren allein dieses VGM als Quelle der Gewichtsangabe für die Stauplanung und den Verladeprozess. Weitere Fragen und Antworten zum Thema VGM gibt es [hier](#).

Diese Metrans-Terminals bieten eine Verwiegung an: Tschechien: Praha Uhrineves, Pilsen, Ostrava, Olin, Ceska Trebova und Usti nah Label. Slowakei: Dunajska Strega und Kosige. Deutschland: Schwarzheide und Adelebsen (Göttingen). Österreich: Krems / Donau

Quelle: HHLA, Foto: Foto: HHLA/ Thies Raetzke

UMSCHLAGGESCHIRR FÜR PROJEKTGESCHÄFT



Die Hamburger Geschirrbude, ein Zusammenschluss von Carl Tiedemann und Buss Port Logistics, erweitert ihren Wirkungskreis aufgrund der steigenden Nachfrage.

Bislang hat das Unternehmen nur Aufträge der Gesellschafter realisiert, zukünftig wird die Hamburger Geschirrbude auch extern in Hamburg und über die Grenzen der Hansestadt hinaus aktiv. Das Gemeinschaftsunternehmen präsentiert sich erstmals zusammen auf der Breakbulk Europe in Antwerpen.

Mit gemeinsam mehr als 200 Jahren Erfahrung sind Carl Tiedemann und Buss Port Logistics echte Hamburger Institutionen im Stauerei-Geschäft. Seit 2014 vereinen sie ihre Kompetenzen in der Hamburger

Geschirrbude. Zweck des Zusammenschlusses war die Bündelung von Know-how und vor allem des Materials. Das Unternehmen stellt Umschlaggeschirr bereit und handelt mit Laschmaterialien aller Art. Ein wichtiger Bestandteil der Zusammenarbeit besteht in der Entwicklung von neuem Umschlaggeschirr für nicht alltägliche Anforderungen im Projektgeschäft.

Michael Beyer, Geschäftsführer Hamburger Geschirrbude, erklärt: „Die Ausweitung unserer Aktivitäten auf externe Projekte ist aufgrund der Nachfrage im Markt der logische Schritt. Immer häufiger wird bei der Umsetzung von Projekten nach speziellem Geschirr verlangt.“

Dabei geht das Angebot der Hamburger Geschirrbude weit über das übliche Maß hinaus. Tim Schaefer, ebenfalls Geschäftsführer Hamburger Geschirrbude: „Wir bieten unseren Kunden ein Full-Service Paket – von der Beratung über die Bereitstellung, Wartung sowie Reparatur bis hin zur Prüfung.“

Neben der Vermietung inklusive Anlieferung und Abholung von Umschlaggeschirr jeglicher Art sind die Vergabe von Prüfsiegeln und die Durchführung von Schulungen im professionellen Umgang mit dem Geschirr weitere Dienstleistungen des Unternehmens. Hinzu kommen die Konzipierung und der Bau von Spezialanfertigungen.

Auf der Breakbulk Europe in Antwerpen geben die Stauerei-Experten am Gemeinschaftsstand von Hafen Hamburg Marketing (Halle 4, Stand 713) Einblicke in ihre Arbeit und einen Überblick zu den angebotenen Leistungen.

Die Hamburger Geschirrbude ist eine 2014 gegründete Unternehmensgesellschaft der gleichberechtigten Partner Carl Tiedemann Verwaltungsgesellschaft mbH und Buss Port Logistics GmbH & Co. KG. Kerngeschäft des Unternehmens ist die Bereitstellung von Umschlaggeschirr und der Handel mit Laschmaterialien aller Art. Für die optimale Umsetzung von Verladungen im Bereich Stück- und Schwergut ist die Hamburger Geschirrbude vor allem beratend tätig, um das passende Equipment zusammen zu stellen. Das Unternehmen übernimmt neben der Wartung und Reparatur auch die Vergabe von Prüfsiegeln. Zum Leistungsspektrum gehört ebenso die Konzeption und Anfertigung von speziellem Geschirr und bietet Schulungen zur professionellen Handhabung von Umschlaggeschirr an.

AUF DEN SPUREN DER NACHHALTIGKEIT



In diesem Jahr wird erstmals der Sustainability Award im Hafen Antwerpen verliehen. Der Preis ist eine gemeinsame Initiative der Antwerp Port Authority, der Left Bank Development Corporation und von VOKA-Alfaport.

Vergeben wird der Preis an ein Unternehmen im Hafen Antwerpen, das sich durch ein besonders nachhaltiges Projekt auszeichnet. Damit steht der Sustainability Award in einer Reihe mit den Bestrebungen des belgischen Hafens, nachhaltigen Mehrwert am Standort zu schaffen. Dies ist auch im Nachhaltigkeitsreport festgehalten, der 2015 zum dritten Mal veröffentlicht wurde.

„Der Award wird ein Projekt würdigen, das die Nachhaltigkeit des Hafens stärkt und damit die Einhaltung der Sustainable Development Goals der Vereinten Nationen auf lokaler Ebene unterstützt“, sagt Dieter Lindenblatt, Repräsentant des Hafens Antwerpen für Deutschland.

Alle im Hafengebiet operierenden Unternehmen können sich für den Sustainability Award bewerben. Projekte können ab sofort eingereicht werden. Einsendeschluss für die Bewerbung ist der 8. Juli 2016. Eine Ex-

pertenjury wird aus den Einsendungen die drei besten Projekte auswählen. Diese Projekte werden per Videopräsentation online vorgestellt. Die Öffentlichkeit kann darüber mitentscheiden, welches der Projekte den Sustainability Award 2016 erhält.

Die Preisverleihung wird am 16. November 2016 im neuen Hafenhhaus stattfinden. Der Name des Gewinners wird auf einen Stein graviert, der auf der Promenade um das Hafenhhaus platziert wird. So wird, gemeinsam mit künftigen Gewinnern, ein „Walk of Sustainability“ geschaffen.

Quelle und Foto:Port of Antwerp

SCHIFFFAHRT 4.0 DAMPFT RICHTUNG ZUKUNFT



Unbemannte Schiffe, intelligente Bordsysteme: Auf dem Maritime Future Summit am 5. September loten Branchenvertreter die Zukunft der Schifffahrt aus. Die Digitalkonferenz der SMM findet zum ersten Mal statt.

Cyberships: Was für viele nach Science Fiction klingt, wird in der maritimen Wirtschaft längst diskutiert. Low-Crew und No-Crew-Konzepte elektrisieren die Branche, erste Tests mit unbemannten Schiffen finden schon statt. „Visionäre Ideen bringen die Menschheit weiter – das gilt

auch für die maritime Wirtschaft. Mit dem ‚Maritime Future Summit‘ geben wir den Akteuren auf der SMM Raum, das bisher Undenkbare zu denken“, sagt Bernd Aufderheide, Vorsitzender der Geschäftsführung der Hamburg Messe und Congress GmbH. Der Maritime Future Summit feiert am 5. September 2016, dem Vortag der SMM-Eröffnung, Premiere. Unter der Moderation von Prof. Dr. Ing. Volker Bertram von der World Maritime University diskutieren hochkarätige Experten in zwei Panels die Themenschwerpunkte „Schiffe bauen für die Zukunft“ und „Digitalisierung und Automatisierung“. Der CEO von DNV GL Maritime, Knut Ørbeck-Nilssen, spricht in seiner Keynote über Mega-Trends, die die maritime Zukunft gestalten. „Gerade in wirtschaftlich schwierigen Zeiten tragen neue Technologien dazu bei, die Industrie zu stärken“, sagt Ørbeck-Nilssen. Auf dem Maritime Future Summit machen sich Software-Experten und Manager führender Hersteller von Antriebs-technologien Gedanken über die großen Branchentrends. Mitveranstalter und Medienpartner ist das renommierte Schifffahrtsmagazin „HANSA“. Tickets für den Maritime Future Summit sind ab sofort mit Frühbucher-rabatt für 350 Euro unter www.smm-hamburg.com/programm erhältlich.

Höchstmögliche Effizienz spielt auch bei den Schiffsentwürfen für die Zukunft die entscheidende Rolle. Paolo Tonon, Chef von Maersk Maritime Technology (MMT), erläutert die „Maersk-Vision“. MMT ist so etwas wie die Zukunftswerkstatt der weltgrößten Containerreederei. Mehr als 140 Ingenieure arbeiten hier permanent an der Verbesserung der fahrenden Flotte und entwickeln Innovationen für künftige Schiffe.

Wie sich Schiffe mithilfe von Computertechnik besser designen und bauen lassen, zeigt Dennis Morais, Cheftechniker von SSI. Das kanadische Unternehmen ist unter anderem für seine Software „ShipConstructor“ bekannt. Seinen Beitrag zum Maritime Future Summit hat Morais mit „Vision 2030“ überschrieben – gemäß dem Anspruch von SSI, die Dynamik der innovativen Computerbranche in die traditionsreiche maritime Wirtschaft einzubringen. Um High-Tech geht es auch bei Mary Etienne, Business Development Director beim Computerhersteller Dell. Die Expertin untersucht, inwieweit zukunftsichere Technologien wie das Internet der Dinge für die maritime Wirtschaft taugen.

Die Experten sind sich einig: „Smart Shipping“ und „Big Data“ sind die wichtigsten Bausteine für die Schifffahrt von morgen. Design, Routing, Trimmung, Wartung, Management – nur mit der perfekten Vernetzung zwischen der Flotte und den landseitigen Strukturen werden Unternehmen

in Zukunft erfolgreich sein.

Wie sich mit moderner Antriebstechnik die Effizienz von Schiffen nachhaltig steigern lässt und welchen Systemen die Zukunft gehört, erläutert Matthias Schulze, Chef der maritimen Sparte des Technologiekonzerns Siemens. Willie Wagen, Director Market Innovation beim finnischen Schiffsmotoren-Hersteller Wärtsilä, sieht die Branche an einem historischen Wendepunkt – und beschreibt, mit welchen Konzepten Wärtsilä die Industrie auf ihrem Weg in eine neue Ära begleitet.

In seinem Schlusswort klopft Carsten Wiebers, Global Head of Maritime Industries bei der KfW IPEX Bank, die modernen Technologien auf ihre Umsetzbarkeit ab. „Where would I place my bets?“ Die Antwort auf diese Frage ist gerade aus dem Munde eines Bankers spannend – denn am Ende entscheiden auch die Finanzierungsmöglichkeiten darüber, welche Visionen Wirklichkeit werden.

Das Thema Digitalisierung zieht sich wie ein roter Faden durch die diesjährige SMM – so stellen führende Klassifikationsgesellschaften und Softwareanbieter maßgeschneiderte Lösungen zur Optimierung des Schiffsbetriebs vor. Mehr Effizienz und eine bessere Umweltbilanz stehen auch im Fokus der Aussteller in Halle A5, die unter der Überschrift „Green Propulsion“ dem Thema innovative Antriebstechnologien gewidmet ist.

Über den Maritime Future Summit

Auf dem Maritime Future Summit diskutieren am 5. September 2016 internationale Experten und Branchenvertreter die Zukunft der Schifffahrt, Digitalisierung, Big Data und Smart Shipping, weitere Informationen unter: www.smm-hamburg.com/mfs. Tickets sind ab sofort mit Frühbucherrabatt bis zum 15.07.2016 für 350 Euro (ermäßigt 50/150 Euro) erhältlich: www.smm-hamburg.com/programm.

Hamburg Messe und Congress

RICHTFEST IM KIELER OSTUFERHAFEN



Im Kieler Ostuferhafen wurde der Rohbau gleich dreier neuer Lagerhallen fertiggestellt. Der Tradition folgend feiert der PORT OF KIEL Richtfest.

Dr. Dirk Claus, Bauherr und Geschäftsführer der SEEHAFEN KIEL GmbH & Co. KG: „Mein Dank gilt den Mitarbeitern der Bauunternehmen für die im Ostuferhafen geleistete Arbeit. Von den Architekten über die Bauverwaltung, Erdbauarbeiter, Stahlbauer, Stahlbetonbauer, Prüfer bis hin zu den Tragwerksplanern greifen alle Arbeitsschritte und Gewerke gut ineinander, sodass kurze Planungs- und Ausführungszeiten erreicht wurden.“ Die neuen Hallen haben eine Gesamtfläche von ca. 32.000 m² und erhöhen die bisherige Lagerkapazität des Hafens um zwei Drittel. Mit den neuen Hafenschuppen Nr. 8 und Nr. 10 wird Kiel Standort für die Forstproduktlogistik der schwedischen Konzerne SCA und Iggesund Paperboard, während Schuppen Nr. 6 den Hafenkunden als Lager für russisches Schnittholz zur Verfügung steht. Dirk Claus: „Im Ostuferhafen entsteht ein Logistikzentrum für SCA und Iggesund-Forstprodukte. Zudem bieten wir unseren Holzkunden neue Lagerkapazitäten. Dies ist ein wichtiger Schritt in der Entwicklung des Hafens.“ Die Baukosten belaufen sich auf insgesamt 17,5 Mio. Euro und werden von der SEEHAFEN KIEL getragen.

In ihren Richtsprüchen wünschten Jan Karstens, Geschäftsführer der Bauunternehmung Heinrich Karstens (für die Schuppen 6 und 8) und Thomas Wulff, Bauleiter der Kähler Hochbau GmbH (für Schuppen 10) den neuen Gebäuden alles Gute und prosteten schließlich den Gästen zu, tranken und zerschmetterten nach altem Brauch die Gläser auf dem Boden. Die

größte der drei Lagerhallen, der 18.000 m² umfassende Schuppen 10, wurde auf der Hafenerweiterungsfläche im nördlichen Anschluss an die bestehenden Papierhallen errichtet. Schuppen 10 hat eine Länge von 200 m und eine Breite von 90 m. Die Firsthöhe beträgt 14 m, sodass Papierrollen bis zu 12 m hoch gestapelt werden können. Der Schuppen 8 wurde mit einer Betriebsfläche von 7.000 m² in unmittelbarer Nähe zu Liegeplatz 1 errichtet und dient als Cassetten-Lager bei Schiffsumschlag. Schuppen 6 entsteht mit einer Größe von 7.000 m² im Anschluss an die bestehende Stückguthalle im Bereich des Fährterminals. Die Schuppen 6 und 8 werden am 1. Juli in Betrieb gehen, während Schuppen 10 zum 1. Oktober fertiggestellt wird. Die offizielle Eröffnung des neuen SCA/Iggesund-Forstproduktterminals ist für den 11. November im Ostuferhafen vorgesehen.

Im Ostuferhafen sind die Linienverkehre von und nach Osteuropa angesiedelt. Täglich verbinden RoPax-Fähren der DFDS Kiel mit Klaipeda in Litauen. Darüber hinaus werden St. Petersburg und Ust-Luga im Ro-Ro-Verkehr mit Russland angelaufen. Im Rahmen des Papierneugeschäftes wird Kiel künftig mehrmals wöchentlich von SCA-RoRo-Frachtern aus dem nordschwedischen Sundsvall bzw. via Nord-Ostsee-Kanal aus Benelux und England angesteuert. Zudem werden Massengüter (wie Getreide, Kohle oder Altmetalle), Container sowie Schwergüter- und Projektladungen umgeschlagen. Im Ostuferhafen werden jährlich mehr als 3 Mio. Tonnen Güter verladen bzw. gelöscht. Die SEEHAFEN KIEL GmbH & Co. KG ist Eigentümerin der Hafenanlagen und Lagerflächen, während der Umschlag von der SEEHAFEN KIEL Stevedoring GmbH und anderen privaten Unternehmen durchgeführt wird. Im Hinblick auf das Papierneugeschäft wird die Umschlagsgesellschaft in weiteres Gerät investieren und allein 50 zusätzliche Arbeitsplätze schaffen. In Summe entstehen im Ostuferhafen sogar mehr als 60 zusätzliche Arbeitsplätze.

Quelle und Foto: Seehafen Kiel

ÖBB UND QUEHENBERGER FUSIONIEREN STÜCKGUT



Der Aufsichtsrat der ÖBB-Holding AG hat in seiner Sitzung vom 24.05.2016 grünes Licht für die Fusion der Stückgutbereiche der European Contract Logistics – Austria GmbH (ECL), eine 100% Tochter der ÖBB-Holding AG, und der Quehenberger Logistics GmbH gegeben.

In einer mehrmonatigen Analyse- und Bewertungsphase wurde Quehenberger Logistics als starker nationaler Partner mit hohem Synergiepotenzial identifiziert, um den Herausforderungen des zunehmenden Wettbewerbsdrucks im Stückgutbereich zu begegnen. Quehenberger Logistics GmbH bringt ihren Teilbetrieb Stückgut in die ECL ein. Dafür tritt die ÖBB-Holding AG 40 Prozent der Anteile an Quehenberger Logistics ab. Konkret werden zehn Quehenberger Standorte mit ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, das langjährige Markt-Know-how, die Ausstattung und die IT- Systeme in die ECL eingebracht.

Josef Halbmayr, Vorstand der ÖBB-Holding AG: „Die Verpartnerung mit Quehenberger ist eine klare Vorwärtsstrategie und stärkt unsere Position am Markt. Wir schaffen im Stückgut-Bereich eine stabile, leistungsstarke Organisation mit den besten Aussichten auf künftiges Wachstum und mehr Ökologie im Stückgutgeschäft.“

Christian Fürstaller, CEO und Miteigentümer der Augustin Quehenberger Group, der Holding-Gesellschaft von Quehenberger Logistics, ergänzt: „Durch die Bündelung entstehen optimale Synergieeffekte im Stückgutnetzwerk. Vor allem das gemeinsame Geschäftsvolumen schafft die Voraussetzung für die weitere positive Entwicklung am Markt. Das neue Unterneh-

men ergibt eine vorteilhafte Ergänzung von Standorten und Branchen-Know-how.“

ÖBB und Quehenberger: starke nationale Player

In dieser im Stückgutsektor größten Gesellschaft in Österreich sollen die Netzwerke und Kompetenzen beider Partner gebündelt und konsolidiert werden. Auf der Grundlage dieser Synergien wird es möglich sein, trotz steigender Herausforderungen in einem hochkompetitiven Marktumfeld nachhaltig erfolgreich und stabil am Markt zu agieren.

Das Unternehmen wird seinen Fokus auf das Stückgutgeschäft und die Lagerlogistik legen. Ziel ist es, für nationale und internationale Stückgutkunden der bevorzugte Dienstleister bei standardisierten und auch innovativen Produkten zu werden. Die Logistiklösungen werden mit den dazu gehörigen Warehousingdienstleistungen und individuell zusätzlichen Services angeboten. Das Unternehmen wird maßgeschneiderte Lösungen für alle Branchen bieten, unter anderem auch für die Branchen Pharma und Automotive.

Die beiden Partner werden die Verträge Anfang Juni unterzeichnen, die kartellrechtliche Prüfung startet sofort nach Vertragsunterzeichnung. Nach Vorliegen der kartellrechtlichen Genehmigung wird das Unternehmen seinen neuen Namen erhalten und der operative Start vorbereitet, der mit Jahresbeginn 2017 geplant ist. Beide Partner werden jeweils einen Geschäftsführer stellen.

Quehenberger Logistics ist ein eigentümergeführter, mittelständischer Qualitätsanbieter von Transportmanagement, Netzwerk- und Kontraktlogistik in Zentral- und Osteuropa mit Sitz in Straßwalchen bei Salzburg. Das Unternehmen beschäftigt derzeit 2.700 Mitarbeiter an 87 Standorten in 18 Ländern. In Österreich betreibt das Unternehmen ein führendes, flächendeckendes Stückgutnetzwerk. Quehenberger Logistics ist ein Unternehmen der AUGUSTIN QUEHENBERGER GROUP.

Quelle und Foto: AUGUSTIN QUEHENBERGER GROUP

DER BAHNANTEIL IM HAMBURGER HAFEN

STEIGT



Hamburg ist Europas führender Eisenbahnhafen und bietet Verladern insgesamt mehr als 1.100 wöchentlich verkehrende Intermodal-Zugverbindungen mit Verlademöglichkeiten von und zu KV-Terminals im In- und Ausland an.

Im ersten Quartal wurden 11,6 Millionen Tonnen Güter per Eisenbahn in oder aus dem Hamburger Hafen transportiert. Das ist ein Plus von 1,3 Prozent und bedeutet vor dem Hintergrund eines Rückgangs im Gesamtumschlag von 2,5 Prozent den weiteren Ausbau des Bahnanteils am Modal Split des Hamburger Hafens, der im Gesamtjahr 2015 bei 45,8 Prozent lag. „Die frühen Ostertage im März bescherten uns in der Quartalsbilanz ein etwas schwächeres Bahnergebnis. Durch die eingeschränkten Güterzugverbindungen während der Feiertage wurden geringere Transportmengen im Zu- und Ablaufverkehr des Hafens abgefertigt. Somit fiel das Ergebnis für die per Bahn transportierten Container im ersten Quartal mit 585.000 TEU (-2,8 Prozent) etwas schwächer aus als im vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Quartalsergebnisse im Hafenumschlag und Hafverkehr sind deshalb immer mit einer gewissen Zurückhaltung zu betrachten“, erläutert Ingo Egloff, Vorstand Hafen Hamburg Marketing e.V. Auf weiteres Wachstum im Bereich des Containerverkehrs per Eisenbahn bereiten sich auch die Hamburger Umschlagterminals, wie zum Beispiel das HHLA Container Terminal Altenwerder, vor. Dort baut die HHLA Europas größten Containerbahnhof weiter aus. Die Umschlagkapazität dieser Anlage, die sich direkt auf dem Container Terminal Altenw-

erder befindet und damit kürzeste Wege zwischen Bahnverladung und Seeschiff garantiert, wächst mit dem Ausbau um 140.000 TEU auf 930.000 TEU. Ingo Egloff ist auch davon überzeugt, dass vor dem Hintergrund einer anstehenden Ausweitung der Lkw-Maut auf alle deutschen Bundesstraßen der Verkehrsträger Eisenbahn für Gütertransporte auf längeren Strecken zukünftig zusätzlich an Attraktivität gewinnen wird.

Bernhard Schmid, Hafenbeauftragter DB Netz AG gab auf dem Quartalspressegespräch einen Überblick über geplante Bahnprojekte in Norddeutschland. Zur Schaffung zusätzlicher Kapazitäten im Güterverkehr werden im Norden derzeit viele Maßnahmen zur Erweiterung der bestehenden Schieneninfrastruktur geplant und umgesetzt. „Mit dem Ausbau des Schienennetzes im Norden sollen weiterhin der stärker werdende Hafenerverkehr sichergestellt und die Verkehrsknoten Hamburg, Bremen sowie Hannover entlastet werden. Die geplanten Maßnahmen sind dringend erforderlich, um die prognostizierten Verkehrszuwächse im Seehafenhinterlandverkehr um 42 Prozent auf 152 Milliarden Tonnenkilometern im Jahr 2030 zu bewältigen“, so Schmid. Zu den Projekten gehören unter anderem mehrere Maßnahmen im Knoten Hamburg, das Großprojekt Hamburg/Bremen – Hannover, das sogenannte Alpha-E sowie der Ausbau des Ostkorridors zur Entlastung der Nord-Süd-Verkehre. Wesentliche Maßnahmen in dieser für den Hamburger Hafen wichtigen Entlastungsstrecke ist der zweigleisige Ausbau zwischen Uelzen und Stendal sowie die Elektrifizierung der Verbindung Hof – Marktredwitz – Regensburg. Seit 2012 untersuchte die DB AG und in 2015 dann das Dialogforum Schiene Nord, unter Einbeziehung der Öffentlichkeit, neun Alternativvarianten zur sogenannten Y-Trasse. „Mit Alpha-E hat sich das Dialogforum Schiene Nord für eine Lösung ausgesprochen, die Engpässe beseitigen wird, verkehrlich und wirtschaftlich eine sinnvolle Alternative bietet und auch die Umweltbelange berücksichtigt“, sagt Frank Limprecht, Leiter Großprojekte Nord der DB Netz AG. „Dabei werden zum einen vorhandene Trassen ausgebaut und zum anderen durch eine dichtere Zugfolge die Kapazität der Trassen erhöht.“

Quelle: HHM, Foto: HHM / Sabine Zilski