

# K-LINE, MOL UND NYK BÜNDELN AKTIVITÄTEN



Die drei japanischen Reedereien Kawasaki Kisen Kaisha, Ltd. (K-Line), Mitsui O.S.K. Lines Ltd. (MOL) und Nippon Yusen Kabushiki Kaisha (NYK) haben heute die Gründung eines Joint Venture zur Bündelung ihrer Containeraktivitäten (inklusive des weltweiten Containerterminalbetriebs, ausgenommen in Japan) bekanntgegeben.

Die Vorstände aller drei Unternehmen haben dem Beschluss zugestimmt, jetzt müssen noch die Wettbewerbshüter der Zusammenlegung zustimmen.

Die Containerschifffahrt leidet seit einigen Jahren unter einem Rückgang bei den Wachstumsraten und einem gleichzeitig starken Zuwachs von Neubauten. Diese zwei Faktoren hatten ein Ungleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage zur Folge, das zur Destabilisierung der Branche und zu einer Beeinträchtigung der Rentabilität geführt hat. Der Markt versucht dem mit Fusionen und Akquisitionen entgegenzuwirken, sodass die Branche sehr stark von Konsolidierungen geprägt ist. Vor diesem Hintergrund haben nun die drei japanischen Unternehmen entschieden, ihre Containerschiffsaktivitäten zusammenzuführen, um zukünftig einen effizienten und wettbewerbsfähigen Betrieb sicherzustellen.

Von der Bündelung der Containerschiffsaktivitäten versprechen sich die Unternehmen weitreichende Synergieeffekte. So wird die gemeinsame

Flotte zukünftig 1,4 Millionen TEU umfassen und durch das gemeinsame Operating eine Integrationswirkung von jährlich 110 Milliarden Yen (fast 1 Milliarde Euro) und eine rasche finanzielle Leistungsstabilisierung erwartet. Das Joint Venture will durch die Stärkung der globalen Organisationsstrukturen und die Optimierung des Liniennetzwerks sein Dienstleistungsportfolio weiter verbessern und wettbewerbsfähiger gestalten.

Überblick über das neue Joint Venture:

*Gesellschafter:*

Kawasaki Kisen Kaisha, Ltd. (31%), Mitsui O.S.K. Lines, Ltd. (31%), Nippon Yusen Kabushiki Kaisha (38%)

*Beitrag:*

Rund 300 Milliarden Yen/2,6 Milliarden Euro (inklusive Schiffsflotten und Terminalbeteiligungen)

*Geschäftsbereich:*

Containerschifffahrt (inklusive Containerterminalbetrieb, ausgenommen in Japan)

*Flotte:*

Rund 1,4 Million TEU, Platz 6 im weltweiten Ranking mit einem Marktanteil von ca. 7 % (die Zahlen sind von Oktober 2016 und beinhalten keine bestellten Schiffsneubauten, Quelle Alphaliner)

*Fahrplan*

Vereinbarung:

31. Oktober 2016

Rechtliche Umsetzung:

1. Juli 2017 (geplant)

Operationelle Umsetzung:

1. April 2018 (geplant)

*Quelle: Kawasaki Kisen Kaisha, Ltd. (K-Line), Mitsui O.S.K. Lines, Ltd. (MOL), Nippon Yusen Kabushiki Kaisha (NYK), Foto: HHM / Michael Lindner*

---

## SIEBTE CHEMIE-AKADEMIE WIEDER BELIEBT



Bereits zum siebten Mal ist die Chemie-Akademie Krefeld am Samstag, 29. Oktober 2016, mit Schülerinnen und Schülern der 10. und 11. Jahrgangsstufe an Gymnasien und Gesamtschulen gestartet.

Seit 2009 läuft das bundesweit einmalige Erfolgsprojekt, das von der Unternehmerschaft Chemie Niederrhein und Currenta ins Leben gerufen wurde. Nach wie vor wollen viele Schülerinnen und Schüler vom Niederrhein an diesem besonderen Projekt teilnehmen. Da die Nachfrage wieder größer als das Angebot an Teilnehmerplätzen war, musste in einem Auswahlverfahren entschieden werden.

„Das ungebrochene Interesse an der Chemie-Akademie bestätigt uns in der Überzeugung, dass praktisches Lernen einen hohen Stellenwert hat. In den Schulen ist es oftmals nicht möglich dass die Schülerinnen und Schüler selbst aufwändige chemische Versuche durchführen. Durch das Angebot im Ausbildungszentrum von Currenta können sich besonders interessierte Jugendliche ein Jahr lang sehr intensiv mit dem Fach beschäftigen. Sie können sich hier auf anstehende Abiturprüfungen vorbereiten und für die Berufs- und Studienorientierung wertvolle Erfahrungen sammeln“, so Ralf Schwartz, Vorsitzender der Unternehmerschaft Chemie Niederrhein.

Die ausgewählten Teilnehmerinnen und Teilnehmer sind über einen Zei-

traum von einem Jahr vierzehntägig samstags jeweils fünf Stunden im Ausbildungszentrum von Currenta zu Gast. Angeleitet durch erfahrene Ausbilderinnen und Ausbilder vertiefen sie ihr schulisches Wissen und wenden das Gelernte praktisch an. Hier können sie selbst forschen und experimentieren.

Werner Schumacher, bei Currenta zuständig für die naturwissenschaftliche Ausbildung am Standort Krefeld-Uerdingen, begrüßte die Teilnehmer ebenfalls und freute sich über die motivierten Jugendlichen, die samstagsmorgens pünktlich um 8.30 Uhr im Ausbildungszentrum erschienen. „Ihr habt beste Chancen, Euren beruflichen Werdegang in der Chemie durch die Teilnahme an der Chemie-Akademie in eine Richtung zu lenken. Mit den Erfahrungen, die Ihr hier macht, bekommt Ihr ein sehr realistisches Bild von der Naturwissenschaft“, so Schumacher.

Neben dem Fachlichen stehen auch die sogenannten Soft Skills bei der Chemie-Akademie im Fokus. „Das gemeinsame Lernen und Experimentieren, die Zusammenarbeit beim Vor- und Nachbereiten der Versuche, das Einhalten aller Vorsichtsmaßnahmen und auch das gemeinsame Aufräumen am Ende des Tages stärken die Teamfähigkeit ganz besonders“, erklärte der Currenta-Ausbilder.

Ziel des Kooperationsprojekts von Unternehmerschaft Chemie Niederrhein und Currenta ist es, das Interesse des Nachwuchses für die spannenden Berufe in der Chemie zu wecken und zu fördern. Aus den vorangegangenen Durchgängen der Chemie-Akademie Krefeld haben mittlerweile viele ehemalige Teilnehmerinnen und Teilnehmer den Weg in die Branche gefunden – sei es über ein Studium oder über eine Ausbildung bei Currenta oder bei einem anderen Chemieunternehmen in der Region.

*Quelle und Foto: Currenta GmbH & Co. OHG, die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Chemie-Akademie 2016/2017 zusammen mit den Currenta-Ausbildern Werner Schumacher (l.) und Hans-Jörg Kaib (2.v.l.) sowie Astrid Holzhausen (2.v.r.) und Ralf Schwartz (r.) von der Unternehmerschaft Chemie Niederrhein.*

---

# GERHARD SCHRÖDER ERÖFFNET SUMMIT



Bundeskanzler a.D. Gerhard Schröder wird neuer Honorary Chairman des „Hamburg Summit: China meets Europe“ und eröffnet die Konferenz am 23. November mit einer Grundsatzrede zu den europäisch-chinesisch Beziehungen.

„Für mich ist es eine Ehre, die Nachfolge von Helmut Schmidt als Honorary Chairman des ‚Hamburg Summit‘ anzutreten“, so Schröder. „Dieses Forum ist ein wichtiger Beitrag zum Ausbau und zur Vertiefung der chinesisch-deutschen, aber auch der chinesisch-europäischen Beziehungen.“ Beide Länder verbinde eine jahrzehntelange enge und verlässliche Partnerschaft, getragen von gegenseitigem Respekt. So hätten sich die deutsch-chinesischen Wirtschaftsbeziehungen in den vergangenen Jahrzehnten in einem atemberaubenden Tempo entwickelt. Seit seiner Amtszeit als Bundeskanzler habe er den Beziehungen zu China größte Bedeutung beigemessen. Ohne die Mitwirkung Chinas sei heute keine der großen globalen Herausforderungen zu bewältigen. China habe sich zu einem wichtigen Faktor der globalen Stabilität entwickelt. Das betreffe Fragen, wie der Welthandel fair gestaltet werden könne, wie internationale Umweltstandards definiert und wie soziale Herausforderungen wie der demographische Wandel gemeistert werden könnten. „Der ‚Hamburg Summit‘ ist ein ideales Forum, diese und andere drängenden Fragen gemeinsam zu erörtern“, so Schröder. „Daran mitzuwirken, ist mir Freude und Verpflichtung.“

Handelskammer-Präses Fritz Horst Melsheimer zeigt sich hocherfreut, dass erneut ein Altbundeskanzler als Honorary Chairman gewonnen werden konnte: „Gerhard Schröder hat sich in seiner Amtszeit und danach außerordentlich verdient gemacht um die Beziehungen zur Volksrepublik China. Er genießt dort größtes Ansehen.“ Zu der Konferenz im November werden neben Schröder auch die chinesische Vizepremierministerin Liu Yandong, der Vizepräsident der Europäischen Kommission Jyrki Katainen, der ehemalige deutsche Vizekanzler und Außenminister Joschka Fischer sowie zahlreiche weitere hochrangige Vertreter aus der chinesischen und europäischen Politik und Wirtschaft erwartet.

Der von der Handelskammer Hamburg initiierte „Hamburg Summit“ ist die wichtigste europäisch-chinesische Wirtschaftskonferenz. Als hochrangig besetzte Plattform für den offenen Dialog zwischen Europa und China dient sie der Verbesserung der Wirtschaftsbeziehungen und des gegenseitigen Verständnisses. Teilnehmer sind führende Unternehmensvertreter, Politiker und Wissenschaftler aus China, Europa und anderen Teilen der Welt.

Weitere Informationen finden Sie unter [www.hamburg-summit.com](http://www.hamburg-summit.com) oder auf Twitter unter [www.twitter.com/HamburgSummit](https://www.twitter.com/HamburgSummit).

*Quelle: Handelskammer Hamburg, Foto: Hamburg Chamber of Commerce/Roland Magunia und Krafft Angerer*

---

## TARIFVERHANDLUNGEN ERFOLGREICH BEENDET

	ab 4. Jahr BZ	ab 8. Jahr BZ	ab 11. Jahr BZ	
ab 01.11.2017	20	0	0	Insgesamt 20
ab 01.11.2018	20	+20	0	Insgesamt 40
ab 01.11.2019	20	+20	+30	Insgesamt 70

Die Verhandlungsgemeinschaft der Arbeitgeberverbände bestehend aus dem Verband Verkehrswirtschaft und Logistik NRW (VVWL), dem Verband Spedition und Logistik Nordrhein-Westfalen (VSL NRW) und dem Arbeitgeberverband für das Verkehrs- und Transportgewerbe im Bergischen Land (VBU) hat die diesjährigen Tarifverhandlungen mit der Gewerkschaft ver.di nach 3-wöchiger Unterbrechung und Warnstreiks in Düsseldorf zu einem

erfolgreichen Abschluss geführt.

Inhalt der Vereinbarung ist die Anhebung der Löhne und Gehälter ab dem 1. November 2016 um 2,8% und ab dem 1. November 2017 um weitere 2,0% bis zum 31. Oktober 2018.

Die Ausbildungsvergütungen werden ab dem 1. November 2016 um 30 € und ab dem 1. November 2017 um weitere 30 € erhöht.

Gewerbliche Arbeitnehmer erhalten in Abhängigkeit von der Dauer der Betriebszugehörigkeit eine zusätzliche monatliche Vergütung gemäß der Ober stehenden Tabelle. Ausgenommen hiervon sind Zeiten der Betriebszugehörigkeit in der Ausbildung.

Der Sozialpolitische Ausschuss des VVWL muss den Abschluss noch genehmigen.

*Quelle und Grafik: Verband Verkehrswirtschaft und Logistik*

---

## „HAFEN TRIFFT FESTLAND“ IN BIELEFELD



Auf neue Chancen zur Optimierung von Logistikketten wollen die Sea-

ports of Niedersachsen GmbH und die Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG mit ihrem gemeinsamen, neuen Veranstaltungsformat „Hafen trifft Festland“ hinweisen.

Jetzt machte „Hafen trifft Festland“ Station in Bielefeld, wo sich auf Einladung von der Industrie- und Handelskammer Ostwestfalen zu Bielefeld sowie Seaports und JadeWeserPort-Marketing zahlreiche Gäste über die Angebote der niedersächsischen Seehäfen informierten.

Rund 50 Vertreter aus Logistikwirtschaft und Verladerschaft einer der stärksten deutschen Wirtschaftsregionen konnte Gerald Blome aus dem Referat für Verkehr, Stadt- und Regionalplanung der IHK Ostwestfalen zu Bielefeld, in seinem Grußwort willkommen heißen. Anschließend stellte Inke Onnen-Lübben, Geschäftsführerin der Seaports of Niedersachsen GmbH, die Gruppe der neun niedersächsischen Seehäfen und deren Portfolio an Hafen- und Logistikdienstleistungen vor. Über die Jahre gewachsen und etabliert seien die Seehäfen in Niedersachsen vor allem in den konventionellen und zum Teil auch sehr wertschöpfungsintensiven Ladungsbereichen, wie etwa bei massenhaften Stückgütern, Neufahrzeugen, Projektladungen sowie trockenen und festen Massengütern. Auch der Containerumschlag würde zunehmend bedeutsamer. Besonders stark aufgestellt sind Niedersachsens Seehäfen auch bei den Short-Sea-Verkehren z.B. in Richtung UK, Baltikum, Skandinavien und Island. Dieses veranschaulichte Marcus Braue, Niederlassungsleiter der DFDS Seaways GmbH in Cuxhaven anhand eines Beispiels von multimodaler Baustellenlogistik für einen Ostwestfälischen Verloader. Braue: „Die sehr gute Anbindung Cuxhavens seitens der Schiene sowie der Straße in Verbindung mit den Möglichkeiten, die das DFDS-eigene Terminal in Immingham bietet, sorgt für ein perfektes Umfeld für unsere RoRo-Verbindung, die beide Häfen fünfmal die Woche in beide Richtungen verbindet“. In diesem Jahr konnte die Route bis dato eine Mengensteigerung von ca. 15% verzeichnen.

Über die Perspektiven, die der Standort Wilhelmshaven mit dem Containerterminal und dem Güterverkehrszentrum für die Unternehmen in Ostwestfalen bietet, referierten der Vertriebsleiter der Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG, Michael Moehlmann, und Oliver Bergk, General Manager Sales der EUROGATE GmbH & KGaA, KG. Im Vordergrund stand die Präsentation des Hafens mit seinen kurzen und schnellen Wegen, den Hinterlandanbindungen via Straße und

Schiene, das Flächenpotenzial im Güterverkehrszentrum und die vorhandene Suprastruktur für die Abfertigung von Großcontainerschiffen. Komplettiert wurde das Vortragsprogramm mit der Vorstellung des GVZ Dörpen durch den Geschäftsführer der Dörpener Umschlaggesellschaft mbH, Peter Fischer, der das GVZ im Emsland mit seinem trimodalen Verkehrsnetz via Schiene, Straße und Binnenschiff zu den diversen Destinationen präsentierte. Dazu Peter Fischer: „Wir sehen uns als GVZ Emsland in einer Art Hub-Funktion für den einzigen Tiefwasserhafen in Deutschland. Um den wachsenden Containermengen Rechnung zu tragen, setzen wir uns für die Vernetzung der GVZ-Standorte ein.“

Den Abschluss des Abends bildete ein reger Meinungs-austausch über die Möglichkeiten für die Logistikbranche der Wirtschaftsregion Ostwestfalen, neue Wege zu den Häfen an der deutschen Nordseeküste einzuschlagen. „Wir wollen unsere Seehäfen in Niedersachsen noch viel stärker im Bewusstsein von Verladern, Reedern und Spediteuren verankern“, so Inke Onnen-Lübben zur Zielsetzung der Veranstaltungsreihe. Es gäbe in Niedersachsen viel Potential um die prognostizierten wachsenden Güterströme effizient abzuwickeln. „Mit der Realisierung des JadeWeserPort hat das Land Niedersachsen zudem die richtige Antwort auf die rasante Entwicklung zu immer größeren Containerschiffen gefunden und damit den containerisierten Warenumschlag langfristig für Deutschland gesichert“ ergänzt Andreas Bullwinkel, Geschäftsführer der Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG. „Die Vorteile wird die Wirtschaftsregion Ostwestfalen aufgrund ihrer optimalen Lage zum und ihrer Anbindung an den Hafen zunehmend im vollen Umfang ausnutzen können“.

*Quelle und Foto: Seaports of Niedersachsen GmbH, v.l.n.r.: Peter Fischer (Geschäftsführer der Dörpener Umschlaggesellschaft mbH), Michael Moehlmann (Vertriebsleiter der Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG), Inke Onnen-Lübben (Geschäftsführerin der Seaports of Niedersachsen GmbH), Oliver Bergk (General Manager Sales der EUROGATE GmbH & KGaA, KG), Marcus Braue (Niederlassungsleiter der DFDS Seaways GmbH in Cuxhaven)*

---

1.974.800 TONNEN IM DORTMUNDER

# HAFEN UMGESCHLAGEN



*Dortmunder Hafen, Binnenhafen, Dortmund-Ems-Kanal, Containerhafen, Dortmunder Hafen AG, Dortmund, Ruhrgebiet, Nordrhein-Westfalen, Deutschland*

Der Dortmunder Hafen meldet für die ersten drei Quartale des Jahres 2016 rund 1.974.800 Tonnen umgeschlagene Güter inklusive der beladenen Container. Damit liegt der Umschlag für die Monate Januar bis einschließlich September 2016 um rund 270.000 Tonnen oder 16 Prozent über dem Plan.

In den ersten neun Monaten 2015 wurden insgesamt 2.153.200 Tonnen umgeschlagen. Damit ist für die ersten drei Quartale 2016 ein Rückgang um 8 Prozent oder 178.400 Tonnen im Vergleich zum letzten Jahr zu verzeichnen.

„Die ersten drei Quartale 2016 liefen für die Dortmunder Hafen AG außerordentlich zufriedenstellend. Knappe zwei Millionen Tonnen Umschlag inklusive beladener Container im Hafen zeigen, dass der Dortmunder Hafen brummt. Mit einem Rückgang im Gegensatz zum letzten Jahr haben wir gerechnet. Die generelle Stahlkrise und die Schließung der Hoesch Spundwand und Profil GmbH sind ausschlaggebend für den Rückgang“, sagt Uwe Büscher, Vorstand der Dortmunder Hafen AG.

Die beladenen Container, die im Dortmunder Hafengebiet umgeschlagen wurden, stehen wieder an der Spitze – diesmal mit 650.400 Tonnen. Im

Vergleich zum Vorjahreszeitraum ist eine Verminderung von 11 Prozent oder 82.400 Tonnen zu verzeichnen.

Diese Umschlagsverminderung hängt insbesondere mit der Eröffnung der neuen KV-Anlage „Am Hafenbahnhof“ zusammen. Ein Teil der beladenen Container, die vorher auf dem Container Terminal Dortmund im Dortmunder Hafen umgeschlagen worden wären, werden nun auf der neuen Anlage abgefertigt. Diese Ladeeinheiten werden in die Umschlagszahlen der Dortmunder Hafen AG nicht miteinbezogen, da die neue KV-Anlage am Rand des Dortmunder Hafens liegt.

Im Zeitraum Januar bis einschließlich September 2016 wurden rund 7500 beladene TEU auf der Anlage „Am Hafenbahnhof“ umgeschlagen. Ein Twenty-foot Equivalent Unit (TEU) entspricht einem 20-Fuß-ISO-Container. Insgesamt wurden auf beiden KV-Anlagen rund 42.000 TEU beladene Container in den ersten drei Quartalen 2016 umgeschlagen.

Zuwächse von Januar bis September 2016 verzeichneten folgende Gütergruppen im Dortmunder Hafen: Mineralöle mit 10 Prozent bzw. 37.900 Tonnen, Importkohle mit 20 Prozent bzw. 16.100 Tonnen.

Der Umschlag ist bei folgenden Gütergruppen in den ersten drei Quartalen 2016 zurückgegangen: Schrott, -8 Prozent bzw. -21.300 Tonnen, Eisen und Stahl, -34 Prozent bzw. -79.600 Tonnen, und Baustoffe, -10 Prozent bzw. 40.600 Tonnen.

*Quelle: Dortmunder Hafen AG, Foto: Dortmunder Hafen AG / Blossey*

---

## **INNOGY UND DUISBURGER HAFEN KOOPERIEREN**



Gemeinsam für die Energiewende – unter diesem Motto haben die innogy SE und die duisport-Gruppe eine Partnerschaft geschlossen.

Als führende Unternehmen der Energiewirtschaft und der Logistik wollen innogy und duisport im Duisburger Hafen ein „Drehkreuz für die Energiewende“ aufbauen sowie neue Wege der Energieeinsparung und der Nutzung erneuerbarer Energien für die Logistik und Industrie erproben. Eine entsprechende Vereinbarung wurde von den Vorstandsvorsitzenden beider Unternehmen, Peter Terium (innogy) und Erich Staake (duisport), unterzeichnet.

Ziel ist die Entwicklung eines integrierten Energie- und Logistikkonzeptes für den Duisburger Hafen: Dabei setzen beide Unternehmen auf eine innovative und dezentrale Energieversorgung vor Ort, den Einsatz hochmoderner Solarlösungen und auf neue elektrobetriebene Transportsysteme. innogy CEO Peter Terium: „Die Partnerschaft mit der Duisburger Hafengesellschaft hat für uns einen ganz besonderen Stellenwert: Denn die Bereiche Transport und Logistik sind Schlüsselsektoren für künftiges Wirtschaftswachstum und einen erfolgreichen Klimaschutz. Im Zeichen der Energiewende stehen diese Sektoren vor grundlegenden Veränderungen“, betont Terium. „Wir als innogy wollen diesen Wandel mitgestalten und gemeinsam mit dem größten Binnenhafen Europas zeigen, dass Industrie und nachhaltige Energiekonzepte Hand in Hand gehen. Das ist für mich ‚Innovation – Made im Ruhrgebiet‘.“

Der Duisburger Hafen bietet dazu optimale Voraussetzungen: duisport

hat sich im Jahr des 300-jährigen Hafenjubiläums als zentrale Logistikdrehscheibe in Zentraleuropa profiliert. duisport-CEO Erich Staake: „Ich bin sehr froh, mit innogy die Innovationskompetenz eines führenden, europäischen Energieunternehmens an unserer Seite zu wissen. Gemeinsam sind wir stark genug, der europäischen Energiewende aus dem energie-wirtschaftlichen und logistischen Zentrum NRW heraus neuen Auftrieb zu verschaffen.“ Schon heute werden im Duisburger Hafen logistische Transportketten optimiert und die Verkehrsträger Schiff, Schiene und Straße intelligent vernetzt. Dadurch werden Industrie und Logistik in die Lage versetzt, Warenströme zugleich wirtschaftlich, effizient und ressourcenschonend zu gestalten. Von diesem Konzept vernetzter, auf Nachhaltigkeit ausgerichteter Logistik profitieren Partner und Kunden des Hafens, darunter 300 dort angesiedelte logistikorientierte Unternehmen. Sie generieren jedes Jahr eine Wertschöpfung von rund drei Milliarden Euro.

Im Mittelpunkt der Kooperation stehen die Bereiche Energieversorgung, Mobilität und Warenverkehr: Wesentliche Säule der Zusammenarbeit ist die Erprobung und Anwendung innovativer dezentraler Technologien der Energiegewinnung. So sollen zu Testzwecken ultraleichte, flexible organische Solarfolien im Duisburger Hafen installiert werden, die von der innogy-Beteiligung Heliatek aus Dresden entwickelt worden sind. Die Folien können an Hallendächern und -fassaden sowie an Logistik-Containern installiert werden, für die konventionelle PV-Module zu schwer sind. Die Solarfolien können hier ihre Praxistauglichkeit in der Logistik und der Industrie unter Beweis stellen, zugleich sollen erste Kundenanwendungen die Markteinführung unterstützen.

Auch soll erprobt werden, wie die Energieversorgung angedockter Schiffe im Hafen optimiert werden kann, etwa durch möglichst dezentral erzeugten Strom, um so den Einsatz von Schiffsdiesel im Hafen zu verringern. Zudem sollen schrittweise auch Transportkapazitäten im Hafen und an weiteren regionalen Standorten auf Elektromobilität umgestellt werden. Auch der Warenverkehr soll weiterentwickelt werden in Richtung alternative Energieträger und Logistik für Anlagekomponenten der Energiewende.

*Quelle: duisport, Foto: innogy SE, Peter Terium, CEO innogy SE, und Erich Staake, CEO Duisburger Hafen AG*

---

# HAFEN WIEN HOLT SICH DREI MIO. EURO FÖRDERUNG



Der Hafen Wien, ein Unternehmen der Wien Holding, wird weiter konsequent ausgebaut. Die zweite Baustufe der Landgewinnung konnte bereits fertiggestellt werden und die erste Bauphase des Ausbaus des neuen Containerterminals geht rasch voran.

Für beide Projekte wurden nun drei Millionen Euro Förderung seitens der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH) zugesagt.

In den letzten Jahren wurde das Hafenausbauprogramm kräftig vorangetrieben. Allein im Jahr 2015 wurden dafür rund 20 Millionen Euro an Investitionen getätigt. Dass sich diese Investitionen und die bereits durchgeführten Ausbaumaßnahmen lohnen, zeigt auch ein Vorjahresumsatz von nahezu 53 Millionen Euro.

Bereits im Jahr 2013 hat der Hafen Wien rund fünf Millionen Euro von der Europäischen Union an Fördermitteln für Projekte zum Hafenausbau erhalten. Die SCHIG mbH, ein Unternehmen des österreichischen Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT), wird den Wiener Hafen nun mit drei Millionen Euro fördern.

„Der Hafen Wien ist ein wichtiger Knotenpunkt für den Güterverkehr auf Wasser, Schiene und Straße. Mit der Förderung stärken wir den Logistikstandort Wien und die Donau als umweltfreundlichen Transportweg für die Wirtschaft“, so Österreichs Verkehrsminister Jörg Leichtfried.

„Der Hafen Wien mit seiner perfekten Anbindung an die Verkehrsträger Wasser, Schiene und Straße ist heute nicht nur eine der wichtigsten und größten Güterdrehscheiben in der Ostregion, sondern auch einer der großen europäischen Binnenhäfen an der Donau. Durch die Drei-Millionen-Förderung der SCHIG mbH kann die Wettbewerbsfähigkeit des Hafens Wien weiter gestärkt werden, und das stärkt nicht nur den Wirtschaftsraum Wien, sondern sichert auch Arbeitsplätze in der Region“, so Wirtschaftsstadträtin Renate Brauner.

„Ich freue mich über die Förderung durch die SCHIG mbH und sehe das auch als eine Bestätigung für unseren Weg, durch gezielte Investitionen die Logistikkreisläufe Wiener Hafen auch in schwierigen Zeiten zu stärken“, so Fritz Lehr, kaufmännischer Geschäftsführer des Hafens Wien.

„Der Hafen Wien ist eines der größten Güterverkehrszentren in Österreich und punktet vor allem durch seine Trimodalität, die es erlaubt, Güter auf dem Wasserweg, der Schiene und der Straße umzuschlagen. Ich freue mich, dass es dem Hafen Wien gelungen ist, durch die Förderung der SCHIG mbH weitere Mittel für den Hafenausbau zu erhalten. Denn diese Investitionen tragen maßgeblich zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes bei und sorgen gleichzeitig dafür, die Position der Logistikkreisläufe Wiener Hafen auch im internationalen Vergleich weiter zu stärken“, so Wien Holding-Geschäftsführer Peter Hanke.

Von der SCHIG mbH gefördert wird die zweite Baustufe der Landgewinnung, die im ersten Halbjahr 2016 fertig gestellt wurde, und der weitere Ausbau des Containerterminals. Durch die Fertigstellung der zweiten Baustufe der Landgewinnung stehen nun weitere 35.000 Quadratmeter zusätzliche Fläche zur Verfügung. Gemeinsam mit der ersten Baustufe der Landgewinnung sind das rund 70.000 Quadratmeter mehr Platz, die den Kunden zur Verfügung gestellt werden können. Am Containerterminal steht der Ausbau der Infrastrukturmaßnahmen – auf den Abstellflächen oder den Gleisanlagen – im Vordergrund.

Angebunden an eine perfekte Straßen-, Schienen- und Wasserinfrastruktur

tur liegt das größte Logistikzentrum Ostösterreichs, der Hafen Wien. Der Hafen Wien ist als Tochter der Wien Holding ein Unternehmen der Stadt Wien. Vom Hafen Wien werden jährlich bis zu sieben Millionen Tonnen Güter umgeschlagen. Mit einer Fläche von drei Millionen Quadratmetern ist dieses Logistikzentrum das größte Güterverkehrszentrum in Österreich und mit rund 100 Unternehmen und bis zu 5.000 Arbeitsplätzen am Standort ein wichtiger Arbeitgeber. Der Hafen Wien ist mit seiner Lage an drei Ten-T-Korridoren einer der wichtigsten Hinterland-Hubs Europas, vor allem für die großen Nordseehäfen, wie Hamburg, und die adriatischen Häfen.

Quelle: Hafen Wien Holding, Foto: Bubu Dujmic

---

## ROTTERDAM GEWINNT DEN PREIS ALS GRÜNSTER HAFEN



Beim International Green Shipping Summit 2016 wurde der Rotterdamer Hafen zum Greenest Port of the Year gewählt.

Diese Auszeichnung wird von den Teilnehmern verliehen und ist ein Zeichen der Würdigung für das Engagement aller Mitglieder der Rotterdamer Hafengemeinschaft, um den Hafen nachhaltiger zu machen.

Über 200 Teilnehmer aus der internationalen Schifffahrtbranche besucht-

en den International Green Shipping Summit 2016, der dieses Jahr auch in Rotterdam ausgerichtet wurde. Die anderen Nominierten für den Greenest Port of the Year-Award waren Antwerpen, Amsterdam und Hamburg.

Der Hafenbetrieb sieht den Übergang von fossilen zu erneuerbaren Energien als eine der Top-Prioritäten. Die Schifffahrt spielt dabei eine wichtige Rolle, unter anderem mit dem Übergang zu saubereren Kraftstoffen und effizienterem Antrieb und Energieverbrauch. Der Schifffahrtsektor und der Hafenbetrieb arbeiten übrigens bereits in vielen Bereichen zusammen, um dieses Ziel zu erreichen.

Im Allgemeinen wird der Hafen gegenwärtig noch von Ölraffinerien, petrochemischer Industrie, der Lagerung und Nutzung fossiler Brennstoffe und der Energiegewinnung aus Kohle dominiert. In den kommenden Jahrzehnten wird es hier zu einer Wende kommen. Gleichzeitig verfügt der Hafen von Rotterdam jetzt auch bereits über den weltweit größten biobasierten Cluster mit einigen Unternehmen, die sich auf die Produktion von Biobrennstoffen und biobasierter Chemie spezialisieren.

In einem Zeitalter der Veränderung muss das Existierende weiterhin vollständig unterstützt werden, denn es wird für das Funktionieren der Gesellschaft sowie ausreichende Erträge bei Unternehmen benötigt, damit in die Innovation und neue Märkte investiert werden kann. Deswegen werden die bestehenden, traditionellen Sektoren des Rotterdamer Hafens gefördert, dabei wird gleichzeitig vollständig auf neues Geschäft, das Stimulieren der biobasierten Aktivitäten und die Unterstützung sämtlicher Innovationsmöglichkeiten gesetzt.

*Quelle und Foto: Port of Rotterdam*

---

## ROTTERDAM VERZEICHNET MINUS VON 1,9 PROZENT



Der Güterumschlag im Hafen Rotterdam verringerte sich gegenüber den sehr guten drei Quartalen des Jahres 2015 (+5,4 %) im gleichen Zeitraum dieses Jahres um 1,9 %.

Vor allem bei Kohle und Eisenerz war der Trend rückläufig. Allard Castelein, Generaldirektor des Hafens Rotterdams: „Die einzelnen Sektoren im Hafen haben jeweils eine eigene Dynamik. Die Verringerung um 1,9 % ergibt sich somit durch verschiedene Entwicklungen. Wir hoffen, im gesamten Jahr 2016 in die Nähe des Umschlags im Rekordjahr 2015 zu gelangen.“ Im vergangenen Jahr erhöhte sich der Umschlag um 4,9 % auf 466 Mio. t. Allard Castelein: „Die Umschlagzahlen erzählen nur einen Teil der Geschichte. So stehen Unternehmen im Off-shore-Bereich unter Druck und kündigten mehrere Unternehmen in der Region kürzlich Kündigungen in großer Zahl an.“

Beim Umschlag von flüssigem Massengut gab es einen Rückgang um 0,4 % auf 160,0 Mio. t. Es wurden 1,6 % weniger Schweröl umgeschlagen. Die Gewinnspannen der Raffinerien sind immer noch günstig, jedoch geringer als im Vorjahr. Der Umschlag bei Mineralölprodukten blieb auf nahezu gleichem Niveau: + 0,2 %. Es wurde weniger russisches Heizöl umgeschlagen und mehr Diesel, Naphtha, Kerosin und Benzin. Der Umschlag von Flüssigerdgas (LNG) liegt nach neun Monaten um 23,9 % unter der Größenordnung von 2015, insbesondere bedingt durch die schlechteren Marktbedingungen für den Rückexport. Beim Umschlag von sonstigem flüssigem Massengut war eine Zunahme um 3,6 % zu verzeichnen.

Beim Umschlag von Trockenmassengut kam es zu einem Rückgang um 7,8 % auf 60,3 Mio. t. Bei Eisenerz und Schrott ergab sich ein Rückgang um

8,5 %, vor allem, weil die deutsche Stahlindustrie durch Dumpingpreise für chinesischen Stahl unter Druck steht. Hoogovens van Dillingen und Voest Alpine waren zu Wartungszwecken vorübergehend stillgelegt. Der Kohleumschlag sank um 10,3 %, insbesondere durch die Zunahme von Wind- und Solarenergie, eine Verringerung der Vorräte und die Stilllegung verschiedener Kohlekraftwerke. Die Entwicklung in Rotterdam entspricht den Prognosen und dem rückläufigen Trend in den umliegenden Häfen. In der Hamburg-Le Havre-Range sank der Umschlag im ersten Halbjahr um nahezu 15 %. Beim Umschlag von Agrarmassengut war eine Verringerung um 1,5 % zu verzeichnen. Beim sonstigen trockenen Massengut ging der Umschlag um 4,7 % zurück, vor allem durch die geringere Nachfrage aus der metall- und stahlverarbeitenden Industrie.

Beim Umschlag von Containern war eine beträchtliche Abnahme um 0,4 % in TEU (Einheitsgröße) und um 1,2 % hinsichtlich des Gewichts feststellbar. Insgesamt wurden 9,3 Mio. t TEU umgeschlagen, 94,8 Mio. t. In den ersten fünf Monaten fiel der Containerumschlag geringer als im Vorjahr aus; seit Juni liegt er höher. Es ist zu erwarten, dass dieser Aufwärtstrend im letzten Quartal anhält, u. a. aufgrund der für Rotterdam günstigen Fahrpläne der neuen Allianzen und der weiteren Entwicklung der Terminals auf der 2. Maasvlakte. Der Zahlungsaufschub der Reederei Hanjin führte dazu, dass Rotterdam schätzungsweise ca. 30.000 TEU entgingen. Es wird erwartet, dass andere Reedereien die Kunden von Hanjin bedienen, sodass es sich **hier** um einen temporären Effekt handelt. Im Ro-ro-Aufkommen (Fähren zum Vereinigten Königreich) macht sich der Brexit noch nicht bemerkbar: Das Volumen stieg um 1,1 %. Verschiedene Fährgesellschaften haben angekündigt, ihr Dienstleistungsangebot zu erweitern, sowohl zum Vereinigten Königreich als auch nach Portugal und Spanien. Der Umschlag von sonstigem Stückgut ging um 2,0 % zurück, zeigte jedoch im September einen starken Anstieg durch einen größeren Umschlag von Stahl (Brammen) und Monopiles für die Windparks in der Nordsee.

*Quelle und Foto: Havenbedrijf Rotterdam*