

„WIR SETZEN AUF WACHSTUM DURCH INVESTITIONEN“



Niedersachsens Wirtschafts- und Hafenminister Olaf Lies hat auf der gemeinsamen Pressekonferenz von Niedersachsen Ports, Seaports of Niedersachsen und des Wirtschaftsministeriums in Oldenburg weitere Investitionen des Landes in den Hafen Niedersachsen angekündigt.

Minister Olaf Lies: „Wir machen unsere Häfen fit für die Zukunft. Dabei setzen wir auf Wachstum durch Investitionen. Es ist das gemeinsame Bestreben des Landes und unserer Hafenwirtschaft, Standort- und Wettbewerbsvorteile des Hafens Niedersachsen auszubauen und zu sichern. Unser Hafen Niedersachsen leistet bei der Abwicklung der weltweiten Handelsströme einen wesentlichen Beitrag und ist eine wichtige Drehscheibe für die deutsche Wirtschaft. Um die Wettbewerbsfähigkeit der niedersächsischen Häfen weiterhin zu sichern und zu stärken, investieren wir in 2017 rund 57 Millionen Euro in die Hafeninfrastrukturen und entwickeln passgenaue lokale Hafenentwicklungskonzepte. Unsere Botschaft ist klar: Investitionen in unsere Häfen sind Investitionen in die Zukunft.“

Rund acht Millionen Euro sollen dabei am Standort Brake in die Sanierung und Erweiterung der Südpier, die Modernisierung der Umschlaganlagen und die Schaffung eines neuen Bahnübergangs fließen. In Cuxhaven ist vorgesehen, rund 30 Millionen Euro zu investieren unter anderem durch die Fertigstellung des Liegeplatzes 4 und der Offshore-Ba-

sis. Im Emden Hafen werden für rund 16 Millionen Euro die Planfeststellung für den Großschiffsliegeplatz vorbereitet und die Nesserlander Schleuse saniert. Dort soll Ende 2017 die erste Durchfahrt im Probebetrieb möglich sein.

Erfreut zeigte sich Niedersachsens Hafenminister Lies über die Zuwächse im Container- und Stückgutbereich im vergangenen Jahr. Vor allem Zuwächse bei Windenergiekomponenten und Forstprodukten haben sich insgesamt positiv ausgewirkt, sie konnten leider aber die Rückgänge bei den Massengütern wie zum Beispiel Kohle und Rohöl nicht kompensieren. Im Vergleich der vergangenen fünf Jahre sei die Gesamtbilanz von 2016 trotzdem „ordentlich“, sagte Lies. Profitiert vom Zuwachs im wertschöpfungsintensiven Stückgutbereich haben vornehmlich die Hafenstandorte Emden, Brake und Cuxhaven. Auch die Entwicklung des JadeWeserPorts stimme zuversichtlich, sagte Lies: So konnte der Containerterminal Wilhelmshaven sein Umschlagsvolumen von rund 427.000 TEU in 2015 um rund 13 Prozent auf rund 482.000 TEU im vergangenen Jahr steigern.

Minister Olaf Lies: „Die Zeit arbeitet für den JadeWeserPort. Die Container-Schiffe werden immer größer und immer mehr Reeder erkennen mittlerweile die Vorzüge dieses jungen Hafens. Jüngstes Beispiel: Die Entscheidung der weltgrößten Reeder-Allianz, der OCEANAlliance, den JadeWeserPort ab April anzulaufen. Damit sind ab April acht Reeder in Wilhelmshaven vertreten. Ich hoffe, dass sich der Containerumschlag bereits im nächsten Jahr in Richtung eine Millionen TEU entwickeln wird, dann werden wir auch mit den Planungen zur 2. Ausbaustufe beginnen.“

Vor dem Hintergrund des Urteils zur Fahrrinnenanpassung der Elbe forderte Minister Olaf Lies Hamburg erneut dazu auf, aktiv an der Entwicklung einer norddeutschen Hafenkooperation mitzuwirken. „Machen wir uns nichts vor: Bis die Fahrrinnenanpassung tatsächlich kommt, wird noch viel Wasser die Elbe hinunter fließen. Aber die Zeit drängt: Die Konkurrenz der ZARA-Häfen ist groß. Es ist an der Zeit, einen wirklich zukunftsfähigen „Hafen Norddeutschland“ zu kreieren, mit Bremerhaven, mit Wilhelmshaven und natürlich mit Hamburg. Es wäre fatal für den Wirtschaftsstandort Deutschland, wenn wir hier jetzt eine Entwicklung verschlafen und nicht die richtigen Weichen stellen würden.“

Um die Entwicklung der Häfen und der maritimen Wirtschaft weiter vo-

ranzubringen, sei es wichtig, zukunftsweisende Themen wie die Digitalisierung und den Breitbandausbau der Häfen oder neue Entwicklungen im Bereich alternativer Treibstoffe, wie zum Beispiel den Antrieb durch Flüssigerdgas, kurz LNG, aktiv mit zu gestalten. Nur wenn es gelingt, die Häfen untereinander als auch mit der Schifffahrt und den Unternehmen der maritimen Wirtschaft zu vernetzen, können wir die Wettbewerbsfähigkeit unserer Häfen langfristig stärken, sagte Lies. In diesem Zusammenhang wies Minister Olaf darauf hin, dass in Niedersachsen für den Aufbau der LNG-Infrastruktur zehn Millionen Euro europäischer Fördermittel zur Verfügung stehen. Der Hafen Wilhelmshaven kann dabei eine zentrale Rolle spielen und der Importterminal für LNG werden, sagte Lies: „Wilhelmshaven verfügt über ausgezeichnete Standortbedingungen, um ein Importterminal für LNG zu errichten. So könnte Wilhelmshaven als zentraler Umschlagpunkt bei der LNG-Versorgung anderer Standorte in Niedersachsen und Deutschland fungieren. Das schließt auch eine Zusammenarbeit mit Brunsbüttel ein. Wir könnten uns gut ergänzen.“

Abschließend sagte Lies: „Niedersachsen ist Hafenland. Niedersachsen ist ein maritimes Land. Unsere Häfen und unsere maritime Wirtschaft genießen höchste Priorität. Gemeinsam werden wir diese, für uns so wichtige, Branche weiter voran bringen.“

Zu den insgesamt 57 Millionen Euro für die Infrastruktur der landeseigenen Häfen fließen noch weitere rund 33 Millionen in die Instandhaltung der Hafenanlagen in den Standorten Brake, Cuxhaven, Emden, Stade, Wilhelmshaven sowie der landeseigenen Inselversorgungshäfen. Das gab die Hafengesellschaft Niedersachsen Ports bekannt. „Das Jahr 2017 ist für uns ein Jahr der Meilensteine. Wichtige Bauprojekte gehen auf die Zielgerade zu. Die Infrastruktur in unseren Häfen ist auf Wachstum ausgerichtet und wir freuen uns auf eine weiterhin gute Entwicklung“ erklärt Holger Banik, Geschäftsführer der Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG sowie der JadeWeserPort Realisierungs GmbH & Co. KG.

Erneut steht in diesem Jahr Cuxhaven im Fokus der Hafengesellschaft. Mit zwei Großprojekten werden hier sowohl der Ausbau des „Deutschen Offshore Industrie-Zentrums“ vorangetrieben als auch weitere Kapazitäten für wachsende Umschlagmengen am Standort geschaffen. Mit dem Bau des Liegeplatzes 4 mit einer Länge von 240 Metern und einer Fläche von 5,8 Hektar wird ein neuer Mehrzweckterminal errichtet. Der Liegeplatz 9.3 in Cuxhaven wird mit einer festen Rampe für Roll-on/Roll-off-

f-Verkehre ausgebaut. Geplant ist eine 115 Meter lange und 55 Meter breite Rampe für die Abwicklung von Schwerlasten.

In Emden, dem drittgrößten Seehafen an der deutschen Nordseeküste, neigen sich in diesem Jahr die Arbeiten für das langjährige Bauprojekt Nesserlander Schleuse dem Ende zu. Noch vor Weihnachten sollen hier die ersten Schiffe im Probetrieb durchfahren. Die sanierte Schleuse wird eine nutzbare Breite von 18 Metern, eine Tiefe von minus sieben Metern unter Normalnull und eine Länge von 170 Metern haben. In 2018 werden die Zufahrten, Straßen und das Brückenbauwerk aufgebaut. Parallel dazu wird aufwändig der Bauzustand der Großen Seeschleuse überprüft.

In Brake wird die Leistungsfähigkeit des Seehafens sowohl an der Wasser- als auch an der Landseite verbessert. Mit dem zweiten Großschiffsliegeplatz an der Südpier im Seehafen Brake werden an dieser Stelle Anlegemöglichkeiten für zwei Schiffe mit einer Länge von 270 Metern und einem Tiefgang von bis zu 11,90 Metern geschaffen. Die Baumaßnahme zur Bahnüberführung an der Berliner Straße sorgt künftig für eine bessere Anbindung und Erreichbarkeit des Seehafens Brake an das Hinterland und erhöht deutlich die Verkehrssicherheit.

Mit der Initiative hafen+ hat Niedersachsen Ports zum ersten Mal die bestehenden Beispiele und Erfolge rund um das Thema Nachhaltigkeit in den Häfen sichtbar gemacht. Als weiteren Meilenstein hat die Hafengesellschaft das Thema Nachhaltigkeit zu einer festen strategischen Aufgabe entwickelt. Dazu hat Wilhelmshaven Ende September 2016 als erster Standort von Niedersachsen Ports ein offizielles Zertifikat für seine Maßnahmen zum Umweltschutz erhalten. Für die speziellen Anforderungen an das Umweltmanagement in den Häfen gilt der Prüfstand „Port Environmental Review System“ (kurz PERS). Ziel ist, dass bis 2018 alle Standorte der Hafengesellschaft diese Prüfung erfolgreich durchlaufen.

In Emden wird dieses Jahr eine neue Beleuchtungsanlage für ein Gleisfeld errichtet. Die Lichtverhältnisse zum Rangieren und Abstellen sowie zum Be- und Entladen werden künftig auf die verschiedenen Arbeitsvorgänge abgestimmt. Das LED-Licht am Gleisfeld wird bedarfsorientiert gesteuert und dadurch werden die Lichtemissionen im Hafen verringert. Auch werden in Emden auf den Dachflächen geeigneter Gebäude Photovoltaikanlagen aufgebaut. Sie sollen dazu beitragen, die eigenen Liegenschaften im Hafen mit umweltfreundlichem Solarstrom zu versor-

gen. Darüber hinaus soll damit die ebenfalls für nächstes Jahr geplante Strom-Ladeinfrastruktur für den eigenen Elektrofuhrpark im Hafen versorgt werden.

Die Häfen mit modernen, energie- und kostensparenden sowie langlebigen Leuchtmitteln auszustatten, ist das Ziel des Kooperationsprojektes „LED und LEP in Häfen“. Zu den Projektbeteiligten gehören Bremenports, Niedersachsen Ports, der Jade-Weser-Port und die BLG. Dazu wird in Brake entlang des Niedersachsenkais eine Teststrecke bestehend aus drei Flutlichtmasten eingerichtet.

An allen Standorten von NPorts läuft die Initiative „Energie-Scouts“. Seit Dezember 2016 nimmt Niedersachsen Ports an der bundesweiten Aktion teil. Sechs Auszubildende werden so fortgebildet, dass sie in ihren jeweiligen Standorten Energiesparpotenziale erkennen und heben können. Inzwischen haben sie bei Niedersachsen Ports schon eigene Projekte entwickelt. „Nachhaltigkeit bei NPorts umfasst nicht nur Umweltthemen. Wir vereinen auch Wirtschaftlichkeit und Personalentwicklung unter diesem Dach. Unsere Energie-Scouts sind die besten Botschafter und tragen wesentlich dazu bei, den Nachhaltigkeits-Gedanken sinnvoll und lebendig zu gestalten“ berichtet Banik.

In diesem Zusammenhang ordnet Niedersachsen Ports auch die Digitalisierungsprojekte ein. Sie zielen darauf ab, Abläufe im Hafen zu optimieren, Ressourcen intelligent einzusetzen und die Umwelt zu entlasten.

So wird die Gleisfeldbeleuchtung in Emden digital gesteuert, die Kommunikation wird per SMS, Internetanbindung oder über Apps stattfinden. Auch bei der Hafenbahnsoftware schlägt Niedersachsen Ports künftig neue Wege ein. Diese soll ähnlich wie die Datendrehscheibe NPortal, über die auf elektronischem Wege schiffs- und ladungsbezogene Daten abrufbar sind, aufgebaut sein. Damit können die Ein- und Ausfahrzeiten der Züge, die Standzeiten auf den Gleisen und die Inanspruchnahme von Sonderleistungen, beispielsweise der Gleiswaage, jederzeit abgerufen werden. Ein weiterer Beitrag für eine effektive und zuverlässige Verkehrssteuerung im Hafen.

Quelle: Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr und Niedersachsen Ports, Foto: Andreas Burmann, v. l.: Holger Banik, Geschäftsführer Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG; Inke On-

nen-Lübben, Geschäftsführerin Seaports of Niedersachsen GmbH; Olaf Lies, Niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr; - Folker Kielgast, Geschäftsführer Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG

NIEDERSACHSENS SEEHÄFEN BEIM UMSCHLAG STABIL

Wachstum im wertschöpfungsintensiven Stückgutumschlag, rückläufige Volumen von Massengütern – so das Ergebnis im Seegüterumschlag 2016 der neun niedersächsischen Seehäfen Brake, Cuxhaven, Emden, Leer, Nordensham, Oldenburg, Papenburg, Stade und Wilhelmshaven in Kurzform.

Insgesamt verzeichnete die Hafengruppe ein seeseitiges Umschlagsvolumen von rund 48,6 Millionen Tonnen und damit einen Rückgang von 6 % im Vergleich zum sehr starken Vorjahr 2015. Während der Umschlag von Forstprodukten, Windenergiekomponenten und Containern weitere Zuwächse verzeichnete, sind die Umschlagsmengen an flüssigen und festen Massengütern zurückgegangen.

Der seewärtige Umschlag von Stückgütern in den niedersächsischen Seehäfen wuchs um 3 % auf rund 11,39 Millionen Tonnen (11,05 Millionen Tonnen in 2015). Dazu beigetragen haben gestiegene Umschlagsmengen massenhafter Stückgüter, wie z.B. Forstprodukte, aber auch Projektladungen aus dem Windenergiebereich. Der Umschlag von Neufahrzeugen bewegt sich mit rund 1,8 Millionen Einheiten auf Vorjahresniveau. Am Containerterminal Wilhelmshaven konnte mit 481.720 TEU ein Plus von rund 13 % realisiert werden (426.751 TEU in 2015).

Rückgänge gab es hingegen beim seeseitigen Umschlag flüssiger und fester Massengüter. Mit insgesamt rund 37,21 Millionen Tonnen wurden etwa 9 % weniger Massengüter im Seeverkehr umgeschlagen als im Vorjahr (rund 40,90 Millionen Tonnen in 2015). Bei diesen Gütern handelt es sich vorwiegend um Rohprodukte zur industriellen Verarbeitung bzw. zur Energiegewinnung, wie z.B. Rohöl, Kohle sowie Chemikalien und Erze. Aufgrund von temporären Revisionsmaßnahmen an Produktionsanlagen und Kraftwerken, die über die niedersächsischen Seehäfen beliefert werden, wurden im vergangenen Jahr insgesamt weniger Rohstoffe benötigt und damit auch weniger umgeschlagen.

Im Seegüterverkehr ergibt sich insgesamt mit rund 48,6 Millionen Tonnen ein Minus von 6 % im Vergleich zum Vorjahr (51,9 Millionen Tonnen). Das Umschlagsvolumen der niedersächsischen Seehäfen liegt damit aber immer noch deutlich über dem Ergebnis aus dem Jahr 2014 (46,4 Millionen Tonnen).

„Nach dem hervorragenden Umschlagsergebnis aus 2015 können wir für das vergangene Jahr wieder einen stabilen Seegüterumschlag auf hohem Niveau verzeichnen. Besonders erfreulich ist, dass wir das Wachstum im wertschöpfungsintensiven Stückgutsektor durch den Ausbau des Bestands-geschäfts, aber auch durch Zusatzaufträge, weiter fortsetzen konnten. Die Rückgänge beim Umschlag von Massengütern, die weitgehend technisch, aber auch durch bestimmte Marktmechanismen bedingt sind, können damit mengenmäßig leider nicht wettgemacht werden. Insgesamt sind wir zufrieden mit den Umschlagsergebnissen“, sagte Inke Onnen-Lübben, Geschäftsführerin der Hafenmarketinggesellschaft Seaports of Niedersachsen GmbH. Für 2017 gehe man für die Gruppe der neun niedersächsischen Seehäfen von einem ähnlichen Umschlagsniveau im Seeverkehr wie in 2016 aus. Insgesamt sei man überzeugt, durch die breite Aufstellung als Universalhafengruppe und die erfolgreiche Positionierung in Nischenmärkten auch künftig weiteres Wachstum zu generieren.

Die privaten Umschlagsbetriebe und ansässigen Industrieunternehmen in den niedersächsischen Seehäfen investierten im vergangenen Jahr rund 65 Millionen Euro in Suprastrukturen, wie Gebäude und Gerätschaften. Dies kann als deutliches Bekenntnis der Wirtschaft zu den jeweiligen Hafenstandorten gewertet werden.

Für den Seegüterumschlag der neun niedersächsischen Seehafenstandorte ergibt sich in der Einzelbetrachtung folgendes Bild:

Der Seehafen Brake verzeichnete in 2016 im Seeverkehr ein Umschlagsvolumen von rund 6,36 Millionen Tonnen (- 5 % / rund 6,72 Millionen Tonnen in 2015). Beim Stückgutumschlag konnte mit 1,95 Millionen Tonnen ein Plus von 6 % gegenüber dem Vorjahr erreicht werden (rund 1,84 Millionen Tonnen in 2015). Hierzu haben vor allem gestiegene Volumen von Forstprodukten beigetragen. Während der Umschlag von Futtermitteln in 2016 im Vergleich zum Vorjahr leicht zulegen konnte (+ 1 % / 2,56 Millionen Tonnen in 2016; 2,53 Millionen Tonnen in 2015), blieb der Umschlag von Getreide, bedingt durch Ernteergebnisse und allgemeine Marktentwicklungen, mit 816.907 Tonnen unter dem Vorjahresergebnis (1,22 Mil-

lionen Tonnen in 2015). Das Jahr 2017 hat verhalten begonnen. Es wird mit einer stabilen Geschäftsentwicklung gerechnet, die sich allerdings nach heutiger Einschätzung unter dem Vorjahr bewegen wird.

In Cuxhaven konnte der seeseitige Umschlag um ca. 7 % auf rund 2,84 Millionen Tonnen gesteigert werden (rund 2,64 Millionen Tonnen in 2015). Insbesondere Stückgüter, wie Komponenten der Offshore-Windenergie, Stahlprodukte und rollende Ladung, wurden in 2016 vermehrt in Cuxhaven verladen. Insgesamt wächst der Stückgutbereich um knapp 14 % auf rund 1,02 Millionen Tonnen (899.422 Tonnen in 2015). Mit 478.495 umgeschlagenen Neufahrzeugen legte der Hafen an der Elbmündung gegenüber dem Vorjahr nochmals um 15 % zu (414.937 Neufahrzeuge in 2015). Die Hafenvirtschaft ist zuversichtlich, die Umschlagsmengen mittelfristig weiter steigern zu können, dies auch im Hinblick auf die erfolgten Unternehmensansiedlungen sowie den Ausbau der Umschlagskapazitäten.

Auch der Seehafen Emden konnte insgesamt beim Seegüterumschlag zulegen: Rund 4,33 Millionen Tonnen in 2016 bedeuten ein Plus von 1 % im Vergleich zum Vorjahr (4,29 Millionen Tonnen in 2015). So entwickelte sich der Stückgutumschlag positiv und wuchs um 1 % auf 2,68 Millionen Tonnen (2,64 Millionen Tonnen in 2015). Insbesondere der gestiegene Zellstoffumschlag (+ 58 % / 332.800 Tonnen in 2016; 210.206 Tonnen in 2015), aber auch Zuwächse bei den Verladungen von Windenergiekomponenten (+ 5 % / 168.894 Tonnen in 2016; 161.166 Tonnen in 2015) trugen hierzu bei. Beim Umschlag von Neufahrzeugen konnte der Rekordwert aus 2015 zwar nicht wiederholt werden, das Volumen liegt mit insgesamt 1.333.782 umgeschlagenen Neufahrzeugen aber auf sehr hohem Niveau und immer noch über dem Wert aus 2014. Zum Vergleich: In 2015 wurden 1.406.807 Fahrzeuge seeseitig umgeschlagen, in 2014 waren es 1.310.317 Neufahrzeuge. Weiterhin positiv ist der Ausblick auf das Zellstoffgeschäft im Emdener Hafen. Auch beim Neufahrzeugumschlag wird wieder mit steigenden Zahlen gerechnet.

In Nordenham wurde in 2016 ein Umschlagsvolumen von rund 2,50 Millionen Tonnen im Seeverkehr verbucht (- 7 % / 2,69 Millionen Tonnen in 2015). **Hier** konnten im Stückgutumschlag Zuwächse verzeichnet werden. Demnach wurden vor allem mehr Stahlprodukte (95.209 Tonnen in 2016; 23.127 Tonnen in 2015) sowie Seekabel für die Offshore-Windenergieindustrie umgeschlagen (8.478 Tonnen in 2016; 8.049 Tonnen in 2015). Unter Vorjahresniveau blieb hingegen der Umschlag flüssiger und fester

Massengüter, wozu etwa Kohle (1,32 Millionen Tonnen in 2016; 1,47 Millionen Tonnen in 2015) und Mineralölprodukte zählen (121.358 Tonnen in 2016; 272.113 Tonnen in 2015). Für 2017 rechnet der Hafenbetreiber mit stabilen Umschlagszahlen. Der Kohleumschlag, in 2016 durch den außerplanmäßigen Stillstand eines belieferten Kraftwerks eingetrübt, wird voraussichtlich im laufenden Jahr wieder wachsen. Auch für den Umschlag von Baustoffen sowie Flüssig- und Stückgütern sieht man in Nordenham für die kommenden Jahre gute Perspektiven.

Das Umschlagsvolumen im Seehafen Stade belief sich im Seeverkehr auf rund 5,70 Millionen Tonnen und blieb damit um 3 % gegenüber dem Vorjahr zurück (5,85 Millionen Tonnen in 2015). Während der Umschlag flüssiger Massengüter auf hohem Niveau konsolidierte (2,65 Millionen Tonnen in 2016; 2,68 Millionen Tonnen in 2015), wurde bei den festen Massengütern mit insgesamt rund 3,05 Millionen Tonnen in 2016 ein Minus von knapp 4 % registriert (3,16 Millionen Tonnen in 2015). Begründet ist dieses durch eine geplante Revision an den Produktionsanlagen eines großen Stader Industrieunternehmens, durch die die Produktionsmengen im Vergleich zum starken Vorjahr rückläufig waren.

In Wilhelmshaven fiel der Gesamtumschlag in 2016 mit rund 26,20 Millionen Tonnen um 10 % geringer aus als im Vorjahr. 2015 waren rund 29 Millionen Tonnen Güter in Wilhelmshaven verladen worden. Ursächlich hierfür sind fehlende Mengen von flüssigen Massengütern. So führten Anlagenstillstände in den über Wilhelmshaven angeschlossenen Raffinerien etwa dazu, dass weniger Rohöl zur Produktion abgefordert wurde. Zuwächse verbuchte in diesem Ladungssegment hingegen der Umschlag flüssiger chemischer Grundstoffe. Insgesamt wurden mit rund 18,71 Millionen Tonnen in 2016 aber im Vergleich zum Vorjahr etwa 9 % weniger flüssige Massengüter umgeschlagen als in 2015 (20,6 Millionen Tonnen). Der Umschlag fester Massengüter sank um 24 % von rund 4,14 Millionen Tonnen in 2015 auf rund 3,14 Millionen Tonnen in 2016. Hier kommt vor allem der geringere Kohleumschlag zum Tragen, der sich im Wesentlichen aus Kraftwerksrevisionen bei Kunden am Standort und im Binnenland ergibt. Es ist für das laufende Jahr davon auszugehen, dass der Kohlebedarf und damit auch die in Wilhelmshaven umgeschlagenen Mengen wieder anziehen. Positiv entwickelte sich in Wilhelmshaven der Stückgutumschlag: 4,35 Millionen Tonnen bedeuten ein Plus von 1 % im Vergleich zum Vorjahr (4,32 Millionen Tonnen in 2015). Am Containerterminal Wilhelmshaven wurden im vergangenen Jahr insgesamt 481.720 TEU umgeschlagen (426.751 TEU in 2015), was einem Zuwachs von knapp 13 %

entspricht.

Der Hafenstandort Leer kam in 2016 auf ein seewärtiges Umschlagsergebnis von 42.698 Tonnen und konnte damit ein Plus von 11 % gegenüber dem Vorjahr erreichen (38.524 Tonnen in 2015). Beim Binnenschiffumschlag wurden in Leer 254.822 Tonnen Güter verladen. Vornehmlich handelt es sich bei den im Hafen Leer umgeschlagenen Produkten um Futter- und Düngemittel sowie Baustoffe.

In Oldenburg belief sich das Umschlagsvolumen im Seeverkehr auf 70.507 Tonnen (-14 % / 82.150 Tonnen in 2015). Im Binnenverkehr konnte der Umschlag um 5 % auf 969.297 Tonnen gesteigert werden (920.194 Tonnen in 2015). Insgesamt ergibt sich damit im kombinierten See- und Binnenschiffsverkehr mit rund 1,04 Millionen Tonnen ein Plus von 4 % im Vergleich zum Vorjahr (1,0 Millionen Tonnen in 2015). Insbesondere die hohe Nachfrage nach Baustoffen in der Region hat sich positiv auf den Hafenumschlag ausgewirkt. Zudem konnten auch die Mengen an Rohstoffen zur Futtermittelproduktion am Standort auf hohem Niveau gehalten werden. Für die kommenden Jahre wird seitens der Oldenburger Hafengewirtschaft wieder mit einem Anstieg der Seeschiffsverkehre gerechnet. Mit Fertigstellung der neuen Wendestelle im Frühjahr 2019 werden größere Schiffe den Hafen Oldenburg anlaufen können, was die Wettbewerbsfähigkeit des Hafens deutlich erhöhen wird. Für 2017 wird mit einer konstanten Entwicklung des Hafenumschlags gerechnet.

Der Hafen Papenburg konnte beim seeseitigen Umschlag mit 559.976 Tonnen das sehr gute Ergebnis aus 2015 (586.827 Tonnen) nicht wiederholen und blieb um 5 % unter dem Vorjahresergebnis. Während bei den Torflieferungen nach Papenburg Zuwächse verzeichnet werden konnten, blieb der Umschlag von Holz und Dünger hinter dem Vorjahresvolumen zurück. Positiv entwickelte sich der Binnenschiffumschlag: Mit 136.946 Tonnen ergab sich hier ein Plus von 22 % (112.657 Tonnen in 2015). Insgesamt belief sich der Hafenumschlag in Papenburg in 2016 damit auf 696.922 Tonnen (699.484 Tonnen in 2015).

Quelle: Seaports of Niedersachsen

ZUSAMMENARBEIT



Nach der erfolgreichen Einführung des RheinPorts Information System (R-PIS), einer IT-Plattform zur Optimierung der Logistikabläufe in angeschlossenen Häfen, wird die Zusammenarbeit mit dem Hafen Antwerpen weiter ausgebaut.

Die Antwerp Port Authority entwickelt zusätzliche Module für RheinPorts, um die effiziente Verwaltung der Binnenschiffsverkehre auf dem Rhein zu unterstützen. Als Zeichen der guten Zusammenarbeit zwischen den beiden Organisationen hat der RheinPorts-Vorstand vor Kurzem den belgischen Hafen besucht.

RheinPorts umfasst die Häfen im Dreiländereck am Oberrhein einschließlich Basel, Weil am Rhein und Mulhouse. Dort wird bereits seit Ende 2015 das RheinPorts Information System (RPIS) im Testbetrieb erfolgreich eingesetzt. Das erste Modul des RPIS wurde auf Basis des Antwerpener Barge Traffic System (BTS) implementiert und optimiert die Verkehrsströme auf dem Fluss ebenso wie die Prozesse zur Terminalbuchung in den Häfen.

Marc van Peel, Vorsitzender der Antwerp Port Authority über BTS: „Die Binnenhäfen suchen nach Wegen, um die Planung der Binnenschiffsbewegungen und die Slotvergabe zu verbessern. Wir sind stolz, sie mit unserer inhouse entwickelten Technologie unterstützen zu können. Im Hafen Antw-

erpen wird das Barge Traffic System bereits seit fünf Jahren sehr erfolgreich eingesetzt. Daher bin ich überzeugt, dass künftig weitere Binnenhäfen von der engen IT-Zusammenarbeit mit Antwerpen profitieren können.“

Aktuell laufen Tests zur Implementierung von RPIS in drei weiteren Hafenstandorten am Oberrhein, die im Rahmen des von der EU geförderten Umsetzungsvorhaben „Pilot-Implementation of an Upper Rhine traffic management platform“ durchgeführt werden. Zusätzlich wird angesichts der bisher erzielten Ergebnisse die Implementierung des Systems an weiteren Rheinhäfen in Betracht gezogen.

Bei der Weiterentwicklung und Erweiterung der IT-Plattform greift RheinPorts auf das Know-how der Antwerp Port Authority zurück. So wurde die belgische Hafengesellschaft damit beauftragt, AIS-Daten (Automatic Identification System) in RPIS zu integrieren. Damit erhalten die Nutzer (Terminals, Barge Operateure) vom RPIS automatisch online Zugang zu den relevanten Schiffsdaten wie Name, Geschwindigkeit und Route.

Darüber hinaus entwickelt die Antwerp Port Authority für RheinPorts ein Modul für den elektronischen Austausch von Lösch- und Ladelisten zwischen den Binnenschiffverkehrsunternehmen und den Terminals. Ein drittes Modul, das die automatische Zollanmeldung für grenzüberschreitende Verkehre mit der Schweiz übernimmt, soll noch bis Ende des Jahres folgen.

John Kerkhof, Manager bei Antwerp Port Community Systems (APCS) sagt: „Die erweiterte Zusammenarbeit mit RheinPorts bestätigt, dass der Hafen Antwerpen eine führende Position in der digitalen Unterstützung der Supply Chain einnimmt.“

Quelle und Fotos: Antwerp Port Authority, Von links nach rechts: Jacky Scheidecker, Directeur Ports de Mulhouse-Rhin, Carlos Gingado, Managing Director Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein, Marc Van Peel, Präsident Hafen Antwerpen, Hans-Peter Hadorn, Direktor Schweizerische Rheinhäfen, Martin Nusser, stellvertretender Direktor Schweizerische Rheinhäfen

HAFEN UND LOGISTIK ALS UNTERRICHTSTHEMA



Lehrerfortbildung im Hause bremenports: Im Rahmen des Bildungsprojekts MARWILO (Lehr- und Lernmaterial „Maritime Wirtschaft und Logistik“) haben sich bei der Hafengesellschaft etwa 50 Pädagoginnen und Pädagogen aus zwei Bremerhavener Schulen über aktuelle Entwicklungen in Häfen, Schifffahrt und Logistik informiert.

Die Lehrerinnen und Lehrer vertraten die Schule am Ernst-Reuter-Platz und die Kaufmännischen Lehranstalten. An beiden Schulen bilden die MARWILO-Schülerarbeitshefte „Wirtschaft im Hafen“ (für die Sekundarstufe I) und „Maritime Wirtschaft & Logistik“ (Sekundarstufe II) einen festen Bestandteil des Unterrichts.

Erarbeitet wurden die Hefte von Fachleuten des Oldenburger Instituts für Ökonomische Bildung (IÖB). Das Unterrichtsmaterial soll Schülerinnen und Schülern Wirtschaftswissen in einem Bereich vermitteln, der für Hafenstädte wie Bremerhaven große Bedeutung hat. „Seegüterumschlag, Gütertransport und Logistik bieten attraktive Ausbildungs- und Beschäftigungsmöglichkeiten“, sagt bremenports-Geschäftsführer Robert Howe. „Doch viele Schülerinnen und Schüler wissen nicht viel über die Branche. Umso wichtiger ist es, die jungen Leute rechtzeitig an das Thema heranzuführen – am besten schon im Unterricht. Unser Partner IÖB koordiniert das MARWILO-Projekt und hat langjährige Erfahrung bei der

Aus- und Weiterbildung von Lehrkräften.“

„Auf Initiative von bremenports und BLG Logistics hat unser Institut MARWILO vor über zehn Jahren ins Leben gerufen“, berichtet Jasmin Fresemann, wissenschaftliche Mitarbeiterin des IÖB. „In Schulen in ganz Deutschland wurden seitdem mehr als 30.000 Schülerarbeitshefte verbreitet.“ Im Land Bremen werden die Unterrichtsmaterialien derzeit von insgesamt 51 Schulen genutzt, darunter 10 aus Bremerhaven. Das Einzelexemplar kostet 2,90 Euro.

Damit die maritimen Lerninhalte vermittelt werden können, beschränkt sich das Projekt nicht nur auf die auf die beiden Schülerarbeitshefte. Eine Website für Schüler und Lehrer – www.marwilo.de – bietet den Nutzern viele zusätzliche Angebote. Die Schüler können den allgemeinen Zugang zu diesem Online-Lernportal nutzen, während die Lehrer weitere, auf ihren Bedarf zugeschnittene Informationen bekommen, wenn sie ein Passwort eingeben.

„Mit MARWILO führen IÖB, bremenports und weitere Partner die Schulen und die maritime Wirtschaft zusammen“, sagt Howe. „Das hat viele Vorteile: Die Schülerinnen und Schüler entwickeln dadurch ein besseres Verständnis für ökonomische Zusammenhänge. Sie entdecken die Branche als möglichen künftigen Arbeitgeber. Außerdem profitieren sie von interessanten und lebendigen Lerninhalten.“

„Unser länderübergreifendes Projekt bietet nicht nur Unterrichtsmaterialien – gedruckt und online –, sondern auch Fortbildungsmöglichkeiten für die Lehrerinnen und Lehrer“, sagt IÖB-Mitarbeiterin Fresemann. „Die mehrstündige Fortbildung bei bremenports zeigte erneut, dass die Schulen unser gemeinsames Projekt mit großem Engagement begleiten.“

Quelle und Foto: bremenports, Fortbildung von Lehrern bei bremenports: Robert Howe, der Geschäftsführer der Hafengesellschaft, setzt darauf, dass die Themen Hafen und Logistik in den Unterricht einfließen.

ROTTERDAM MIT DEM GERINGSTEN STAUAUFKOMMEN



Aus dem Traffic Index von TomTom geht hervor, dass Rotterdam im Vergleich zu den anderen großen Seehäfen in Nordwesteuropa das geringste Stauaufkommen aufweist.

Eine Fahrt in der Region Rotterdam dauert staubedingt durchschnittlich 19 % länger. In Hamburg liegt die durchschnittliche Verzögerung bei beachtlichen 33 %. Spitzenreiter ist der Feierabendverkehr in der Umgebung von Antwerpen. Die abendliche Hauptverkehrszeit dauert aufgrund der Verkehrsstörungen 62 % länger.

Eine auffallende Schlussfolgerung aus der weltweiten Studie von TomTom liegt darin, dass das Stauaufkommen nur in Rotterdam gleich geblieben ist. In Amsterdam erhöhte sich die Verkehrsintensität um 2 % (auf 22 %), in Hamburg um 3 % (auf 33 %) und in Antwerpen (30 %) lag das durchschnittliche Stauaufkommen 2016 um 4 % höher als 2015. Dieses Jahr bezog TomTom erstmals den französischen Hafen Le Havre in die Studie mit ein. Staubedingt kommt es hier zu einer um ein Viertel längeren Fahrzeit.

Bei TomTom analysierte man auch spezifisch die Verzögerung auf den Autobahnen. Auch dort steht Rotterdam mit 9 % an letzter Stelle. Antwerpen und Hamburg schneiden beide mit einer Verzögerung von 28 % am höchsten ab. Le Havre und Amsterdam liegen mit 12 % dazwischen.

Die Stadt mit dem höchsten Stauaufkommen weltweit ist übrigens Mexico City. Mit einem durchschnittlichen Stauaufkommen von 66 % im Jahr 2016 liegt die Stadt knapp vor Bangkok (61 %). Jakarta (58 %), Chongqing (52 %) und Bukarest (50 %) vervollständigen die Top 5.

Quelle: TomTom, Foto: Spitsmijden.nl

IHKEN BEGRÜßEN METROPOLREGION



Gemeinsam mit ihren Partnern der IHK-Initiative Rheinland begrüßt die IHK Mittlerer Niederrhein die Gründung der Metropolregion Rheinland e.V. in Düsseldorf.

Die IHK-Initiative Rheinland ist ein Bündnis der sieben Industrie- und Handelskammern Aachen, Bonn/Rhein-Sieg, Düsseldorf, Köln, Mittlerer Niederrhein, Wuppertal-Solingen-Remscheid und der Niederrheinischen IHK Duisburg.

„Seit 2008 treten wir für ein Bündnis im Rheinland ein, jetzt haben wir endlich den Grundstein gelegt“, sagt Jürgen Steinmetz, Hauptgeschäftsführer der IHK Mittlerer Niederrhein. „Die Zeit der Einzelkämpfer ist vorbei. Die gesamte Region muss an einem Strang ziehen, um die internationale Wettbewerbsfähigkeit und die Lebensqualität

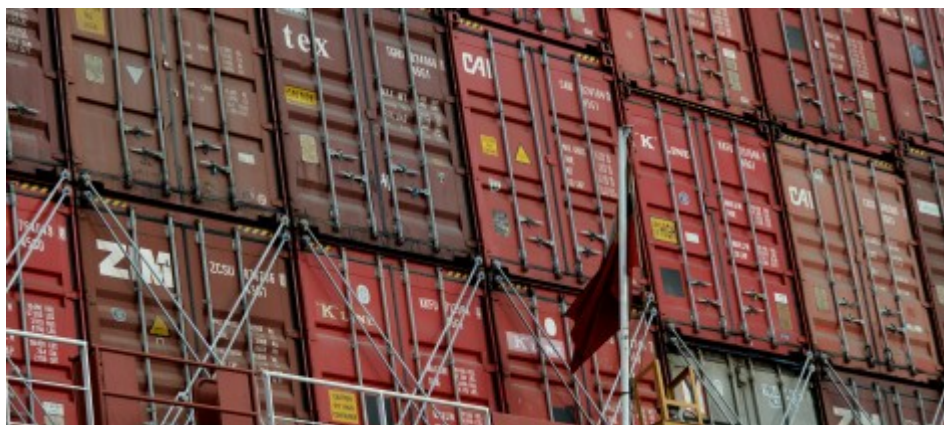
vor Ort zu verbessern.“ Steinmetz wurde gemeinsam mit Henriette Reker (Oberbürgermeisterin der Stadt Köln), Ulf Reichardt (IHK Köln), Thomas Hendele (Landrat des Kreises Mettmann) und Sebastian Schuster (Landrat des Rhein-Sieg-Kreises) zum stellvertretenden Vorsitzenden der Metropolregion Rheinland gewählt. Vorsitzender ist Thomas Geisel (Oberbürgermeister der Stadt Düsseldorf).

Das Rheinland als starke Marke hat aus Sicht der Industrie- und Handelskammern beste Voraussetzungen, um im internationalen Wettbewerb um Menschen, Ideen, Ansiedlungen und Investitionen eine wichtige Rolle zu spielen. Elmar te Neues, Präsident der IHK Mittlerer Niederrhein, betont die Notwendigkeit des gemeinsamen Handelns: „Die bestehenden und absehbaren Herausforderungen für die Wirtschaft im Rheinland lassen sich ohne intensive Zusammenarbeit aller Beteiligten nicht bewältigen. Besonders die Verkehrsinfrastruktur und das Standortmarketing können nur mit gemeinsamen Kräften erfolgreich gestemmt werden.“

Die rheinischen IHKs erhoffen sich nun, dass zügig arbeitsfähige und effiziente Strukturen geschaffen werden und der Verein bald sein Arbeitsprogramm 2017 und 2018 auflegt. „Erste Erfolge beim Standortmarketing sollten schon nach einem Jahr sichtbar werden“, so te Neues.

Quelle und Foto: IHK Mittlerer Niederrhein, Mitglieder der Metropolregion schieben die Rheinland-Torte zusammen (vorne, von links): Sebastian Schuster (Landrat des Rhein-Sieg-Kreises und Mitglied des Geschäftsführenden Vorstands der Metropolregion Rheinland), Hans-Jürgen Petruschke (Landrat des Rhein-Kreises Neuss), Jürgen Steinmetz (Hauptgeschäftsführer der IHK Mittlerer Niederrhein und Mitglied des Geschäftsführenden Vorstands der Metropolregion Rheinland), Regierungspräsidentin Gisela Walsken, Thomas Geisel (Oberbürgermeister der Stadt Düsseldorf und Vorsitzender der Metropolregion Rheinland) und Regierungspräsidentin Anne Lütkes.

EINHEITLICHER ZUGANG FÜR VGM-MELDUNG



Spediteure und Exporteure haben jetzt über das Port Community System von Portbase einen einheitlichen Zugang für die Übermittlung des verifizierten Bruttogewichts (Verified Gross Mass, VGM) ihrer Exportcontainer an eine große Zahl von Containerreedereien.

Die im vergangenen Jahr in Kraft getretene und weltweit geltende Pflichtangabe bedeutet für viele Unternehmen zurzeit noch einen beträchtlichen Verwaltungsaufwand. Der Internetdienst Notification Verified Gross Mass bietet dafür eine einfache Lösung.

Die Unternehmen müssen nicht mehr alle Webseiten der Reedereien einzeln aufrufen. Das spart ihnen viel Arbeit. Für den neuen Dienst reicht es aus, neben einigen Basisangaben, pro Buchung für jeden Container das Gewicht einzutragen, die Wiegemethode anzugeben und die gewünschte Reederei auszuwählen. Die Mehrheit der teilnehmenden Reedereien gibt auch eine Rückmeldung. Der neue Portbase-Dienst wird von den Branchenorganisationen evofenedex und FENEX empfohlen.

Marty van Pelt von FENEX: „Dadurch, dass Spediteure und Verloader die VGM über einen einzigen Kanal an die Reedereien übermitteln können, ist eine beträchtliche Zeit- und damit Kostenersparnis möglich. FENEX findet, dass die VGM-Verpflichtung einen möglichst geringen Verwaltungsaufwand mit sich bringen muss. Dieser Dienst hilft dabei und ist deshalb auch eine sinnvolle Ergänzung im Dienste-Portfolio von Portbase.“

Quelle und Foto: portbase

NORD-MINISTER SCHMIEDEN ALLIANZ MIT NRW



Angesichts eines erwarteten drastischen Anstiegs der Seegüter-Verkehre zwischen dem Nord- und Ostseeraum mit Nordrhein-Westfalen haben die für Häfen zuständigen norddeutschen Verkehrs- und Wirtschaftsminister mit ihrem nordrhein-westfälischen Amtskollegen Michael Groschek in Lübeck eine Allianz zur engeren Zusammenarbeit verabredet.

„Nach der jüngsten Seeverkehrsprognose wird der Hinterlandverkehr zwischen den Ostseehäfen mit Nordrhein-Westfalen bis 2030 um rund eine Million Tonnen zunehmen, der Gütertransport von und in Richtung Nordseehäfen sogar um bis zu zehn Millionen Tonnen, was einem Anstieg des Handelsvolumens von 42 Milliarden Euro entspricht“, sagte Schleswig-Holsteins Wirtschaftsminister Reinhard Meyer nach dem Ministertreffen.

Vor diesem Hintergrund sei es im gemeinsamen Interesse von Hamburg, Niedersachsen, Bremen, Mecklenburg-Vorpommern, Schleswig-Holstein und Nordrhein-Westfalen, dass die Transportketten künftig reibungsloser funktionieren und enger aufeinander abgestimmt werden. „Darum werden wir in Zukunft in Berlin und gegebenenfalls auch in Brüssel gemeinsam auftreten und unsere Interessen im Schulterschluss vertreten“, so Meyer.

Mit Blick auf den seit Jahren schwächelnden Hafen von Rotterdam appellierte Nordrhein-Westfalens Verkehrsminister Michael Groschek an seine Amtskollegen, diese Chance gemeinsam zu nutzen: „Wir haben in Nordrhein-Westfalen zweifellos das Zeug dazu, zur Logistik-Drehscheibe zu werden. Aber dazu müssen wir unsere Infrastruktur in allen Ländern deutlich besser ausbauen – vor allem die Straßen, aber auch die Binnenschiffverkehrswege und das Schienennetz.“ Denn vor allem der Güterverkehr auf der Schiene, so Groschek, sei in den vergangenen Jahren deutlich hinter den Ankündigungen zurückgeblieben. Ein weiteres Problem seien die mangelnden Planungskapazitäten beim Straßen- und Wasserstraßenausbau.

Mecklenburg-Vorpommerns Wirtschafts- und Verkehrsminister Christian Pegel sprach sich vor dem Hintergrund der klagebedingten Verzögerungen bei großen Infrastruktur-Vorhaben dafür aus, gemeinsam mit dem Bund ein Transport-Netz zu definieren, auf dem beschleunigte Planungsprozesse ermöglicht werden. „Wir haben uns in den letzten Jahrzehnten durch unser Planungsrecht in Deutschland mit all seinen Klage- und Einspruchsmöglichkeiten selbst Ketten angelegt, die uns immer mehr lähmen“, sagte Pegel.

Hamburgs Wirtschafts- und Verkehrssenator Frank Horch hatte seinen Kollegen zuvor über das jüngste Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zur Elbvertiefung berichtet. Trotz der mit dem Richterspruch verbundenen absehbaren Verzögerungen bezeichnete Horch das Urteil als Erfolg: „Die Richter haben zu 90 Prozent unsere bisherigen Planungen bestätigt. Wir werden nun die offenen Punkte – vor allem im Zusammenhang mit den erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen – in Angriff nehmen und lösen“, sagte Horch. „Die Elbvertiefung kommt.“

Mit Blick auf die Zukunft der See- und Binnenschiffahrt in ihren Ländern waren sich alle Ressortchefs einig, dass auch für die maritimen Ausbildungsberufe mehr getan und vor allem mehr geworben werden müsse. „Wenn man sich die Altersstruktur in unseren Lotsenvereinigungen oder bei den Hafenkapitänen ansieht, dann wird schnell deutlich, dass wir hier vor einer Fachkräftelücke stehen und etwas dagegen tun müssen“, sagte Mecklenburg-Vorpommerns Ressortchef Pegel.

Hamburgs Senator Frank Horch regte in dem Zusammenhang an, das Maritime Bündnis der Nordländer dafür künftig stärker zu nutzen.

Meyer kündigte zum Abschluss des Ministertreffens in der Seemannsschule in Lübeck-Travemünde an, dass die Nord-Minister gemeinsam mit Groschek Ende März in Berlin zu einem Parlamentarischen Abend rund um das Thema Planungsbeschleunigung einladen werden.

Quelle: Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie Schleswig-Holstein, Foto: HHM Hasenpusch

VITALE BEDEUTUNG DES ROTTERDAMER HAFENS



Im Auftrag des Hafenbetriebs Rotterdam hat das Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik den gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Mehrwert des Hafens von Rotterdam für Deutschland untersucht.

In der Untersuchung zeigt sich die enge Verbundenheit zwischen der deutschen Industrie und dem Hafen- und Industriecluster des Rotterdamer Hafens.

Der Hafen von Rotterdam hat einen Anteil von 34% an den gesamten Transporten zwischen Deutschland und den für Deutschland relevanten Seehäfen. Mit einem Transportvolumen in Höhe von 85 Millionen Tonnen pro Jahr ist der Hafen von Rotterdam der wichtigste Seehafen für Deutsch-

land.

Über Rotterdam werden insbesondere die Stahl- und Chemieindustrie sowie die Energiewirtschaft im Ruhrgebiet und im Rheinkorridor mit wesentlichen Rohstoffen und Gütern versorgt.

In der Antwerpen- Rotterdam- Rhine- Ruhr- Area (ARRRA) und im Ruhrgebiet sorgen die über Rotterdam transportierten Güter für jeweils 140.000 bis 150.000 Jobs. Im Automobilcluster der Region Stuttgart werden mit den über Rotterdam transportierten Gütern bis zu 50.000 Menschen beschäftigt.

„Fraunhofer hat inventarisiert was der gesellschaftliche und wirtschaftliche Mehrwert der über Rotterdam transportierten Güter ist und festgestellt, dass die über unseren Hafen transportierten Güter im Rheinkorridor und dem Ruhrgebiet 300.000 Jobs sichern. Obwohl dies natürlich in erster Linie ein Verdienst der deutschen Wirtschaft selbst ist und sich unser Beitrag lediglich auf die Bereitstellung einer effizienten Transportkette und optimalen Bedingungen im Hafen beschränkt, macht uns diese Zahl stolz“, erläutert Allard Castelein, Vorstandsvorsitzender des Hafensbetriebs Rotterdam, die Zahlen.

Ungefähr 70% des Transportvolumens zwischen Deutschland und Rotterdam wird per Binnenschiff, und damit mit dem nachhaltigsten Verkehrsträger transportiert. Etwas mehr als 10% der Verkehre verlaufen über die Schiene und weniger als 20% über die Straße. Der Bedeutung der Binnenschifffahrt entsprechend unterstützt der Hafensbetrieb Rotterdam die im Bundesverkehrswegeplan prioritär eingestuften Vorhaben zur Abladeoptimierung des Rheins zwischen Duisburg und Stürzelberg sowie zwischen Mainz und St.Goar. Die Vorhaben können einen wichtigen Beitrag leisten bislang ungenutzte Transportpotenziale der Binnenschifffahrt zu heben. Nach der vorrangigen Einstufung im Bundesverkehrswegeplan sollten die Vorhaben auch vorrangig realisiert werden. Begrenzte Kapazitäten der Planungsstellen sind keine zufriedenstellende Begründung für Verzögerungen bei der Umsetzung.

Castelein: „Neben der Wasserstraße wollen wir die Schiene als den Verkehrsträger für Verkehre nach Deutschland etablieren. Stellvertretend dafür steht der Ausbau der Betuwe. Der niederländische Teil der Betwestrecke wurde in 2007 eröffnet. Mit dem ersten Spatenstich für den Ausbau auf deutscher Seite im Januar dieses Jahres befinden wir uns auf der Zielgraden dieses deutsch-niederländischen Leuchtturmprojektes. Die niederländische und deutsche Logistikwirtschaft wünscht

sich nichts mehr als eine schnelle Fertigstellung.“

Seit einiger Zeit entwickeln sich letzte offene Fragen zur Sicherheit und dem Lärmschutz zum Hemmschuh bei der Realisierung der Betuwe-Linie auf deutscher Seite.

„Ich rufe alle Beteiligten dazu auf sich diesbezüglich auf pragmatische Lösungen zu einigen. Es kann nicht im Interesse des Projektes sein, dass diese offenen Fragen bei der Sicherheit und dem Lärmschutz erst vor Gericht gelöst werden können und sich das Projekt unnötig weiter verzögert“, so Castelein.

Für den containerisierten Transport hat das Fraunhofer Institut errechnet, dass mindestens 12% des deutschlandrelevanten Containertransportes über Rotterdam in gängigen Studien zu den deutschlandrelevanten Seeverkehren nicht erfasst wurden. Dabei handelt es sich um indirekte Verkehre. Dies sind Verkehre die über Rotterdam verlaufen, in niederländischen Distributionszentren konsolidiert und anschließend nach Deutschland transportiert werden. Demzufolge wurden in 2014 nicht wie bislang angenommen 1,6 Millionen TEU zwischen Rotterdam und Deutschland transportiert, sondern mindestens 1,83 Millionen TEU.

Der Containermarkt ist nach Ansicht Rotterdams der Markt in dem es in Deutschland Marktanteile zu gewinnen gibt.

„Unsere Analysen des deutschen Containermarktes haben ergeben, dass wir deutschen Verladern aus logistischer Perspektive durchaus etwas zu bieten haben. Rotterdam ist bei internationalen Containerverkehren häufig der erste und der letzte Hafen der in der Nordsee-Range angelaufen wird. Damit lässt sich für deutsche Verladern der Transportweg um bis zu 2 Tage verkürzen. Vielen deutschen Verladern ist dies aber noch nicht ausreichend bewusst. Daran müssen wir arbeiten und das tun wir durch zielgerichtetes Marketing und durch neue Verbindungen. Unser Bayern-Projekt bayrolo ist so ein Beispiel. Seit 2012 gibt es eine direkte Zugverbindung von Bayern nach Rotterdam. Durch den Erfolg der Verbindung wird ständig die Zugfrequenz erhöht. Seit letzter Woche fährt sechsmal wöchentlich ein Direktzug“, gibt Castelein zu Protokoll.

Mit Blick auf die Zukunft werden sich die Güterströme von und nach Deutschland verändern und teilen wir die gleichen Herausforderungen: Industrie 4.0, Digitalisierung und die Energiewende. Der Rotterdamer

Hafen will diese Herausforderungen in enger Zusammenarbeit mit Deutschland beantworten.

In vielen Bereichen z.B. bei der Verteidigung gelingt das bereits. Deutschland und die Niederlande fügen dort Truppenteile zusammen, treffen Absprachen über Materialnutzung und beschließen die gemeinsame Anschaffung neuer Ausrüstung. Von dieser konkreten Form der Zusammenarbeit sollten wir in der Wirtschaft lernen. Ich denke dabei an gemeinsame Forschung oder Pilotprojekte, die Wiederverwertung von CO₂ ist so ein Thema bei dem es sich lohnen könnte die Kräfte zu bündeln.“

In Rotterdam gibt es sehr konkrete Pläne zum Auffangen und Speichern von CO₂. In Deutschland ist man weltweit führend bei der Forschung zur industriellen Wiederverwertung von CO₂.

Quelle und Foto: Port of Rotterdam

TALENTE UND FIRMEN IM DIALOG



Auf dem Campus der Europäischen Fachhochschule (EUFH) in Neuss fand der schon traditionelle Karrieretag statt.

Viele Schülerinnen und Schüler waren zur EUFH in die Hammer Landstraße gekommen, um während dieser Hausmesse auf dem Campus in die Welt der Wirtschaft hinein zu schnuppern und mit vielen kleinen und großen Partnerunternehmen der Hochschule erste Gespräche zu führen.

„Wir haben hier mit vielen wirklich sehr gut vorbereiteten Interessenten gesprochen“, freute sich Jacqueline Maibaum, Marketingleiterin von ztv Logistik. „Der Karrieretag ist gut besucht und die Gelegenheit, hier talentierten Nachwuchs zu finden, sehr günstig. In einem mittelständischen Unternehmen wie ztv einzusteigen hat viele Vorteile, wie Jacqueline Maibaum weiß. „Unsere jungen Mitarbeiter sind keine Nummer. Sie werden wirklich wertgeschätzt und können einen echten Beitrag zum Unternehmenserfolg leisten.“ Sie muss es wissen, denn sie selbst ist 2010 in die Keppel-Gruppe eingestiegen, zu der ztv gehört. Dort absolvierte sie im Rahmen ihres dualen Studiums Handelsmanagement an der EUFH in Neuss eine Ausbildung zur Groß- und Außenhandelskauffrau. Zum Karrieretag kam sie nun an ihre alte Hochschule zurück, um Talente zu rekrutieren.

Auch einige aktuell an der EUFH Studierende waren während der Hausmesse auf dem Campus, um ihrem Unternehmen, in dem sie während des Studiums arbeiten, dabei zu helfen, geeignete neue Interessenten für einen Ausbildungsplatz oder ein Training-on-the-Job im Rahmen des dualen Studiums zu finden. Beim Karrieretag hatten die Gäste nicht nur Gelegenheit, viele interessante Gespräche zu führen. Sie hatten auch die Chance, sich über den Campus führen, Professoren der EUFH kennen zu lernen, ihre Bewerbungsmappe checken zu lassen oder an einem Speed-dating mit Unternehmensvertretern teilzunehmen.

Quelle und Foto: EUFH