

ZUFRIEDEN MIT DEM BISHER ERREICHTEN



Auf dem Abend der Parlamentarischen Gruppe Binnenschifffahrt trafen sich vor der Bundestagswahl im September noch einmal 160 Vertreter aus Politik und Wirtschaft.

Neben dem Rückblick auf die zu Ende gehende Legislaturperiode wurden auch Perspektiven für die Zukunft von Binnenhäfen und Wasserstraßen angesprochen.

In seiner Eröffnungsrede betonte Staatssekretär Michael Rüter, dass Niedersachsen durch seine Häfen und Wasserstraßen zu wirtschaftlichem Erfolg kam. „In unseren Koalitionsverhandlungen haben wir vereinbart, dass noch mehr Waren auf die Binnenwasserstraßen zu verlagern sind. Der Mittellandkanal ist für uns eine wichtige industrielle Achse Niedersachsens, an der 60 Prozent der Arbeitsplätze in der Region zwischen Osnabrück – Hannover – Peine – Salzgitter – Wolfsburg und Braunschweig liegen.“

Gustav Herzog, Abgeordneter der SPD, freute sich über die rege Beteiligung und nahm in seinem Eröffnungsstatement einen Rückblick der vergangenen vier Jahre vor. „Wir haben viele Dinge abgearbeitet und auch in der letzten Woche noch die Digitalisierung der Wasserstraßen beschlossen. Nicht zu vergessen sind die Projekte Bundesverkehrswegeplan, Investitionshochlauf, Infrastrukturbericht und die Refor-

m-prozesse der WSV, die wir aktiv begleitet und vorangebracht haben.“

Rainer Schäfer, Präsident des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen, dankte den Abgeordneten für ihre Arbeit in den letzten Jahren und zeigte sich zufrieden mit dem Erreichten. „Für uns Binnenhäfen sind das Nationale Hafenkonzert, der lange geforderte Verkehrsinfrastrukturbericht, der neue Bundesverkehrswegeplan sowie die Ausbaugesetze für Straße, Schiene und Wasserstraße, die für den Logistikstandort Deutschland erreicht werden konnten, wichtige Eckpfeiler unserer politischen Arbeit“. Wir sind stolz darauf, dass wir daran aktiv mitwirken konnten und in Gesprächen mit den Mitgliedern der Parlamentarischen Gruppe immer Gehör gefunden haben.

Martin Staats, Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt, stellte fest, dass der Verband es geschafft hat, gegenüber der Politik den Verkehrsträger Binnenschifffahrt als verlässlichen und stabilen Partner zu etablieren. Er freute sich auch über den nach längerer Zeit in dieser Legislaturperiode veröffentlichten Netzzustandsbericht, der eine ehrliche Beschreibung vorhandener Engpässe der Wasserstraßen darstellt.

Auch zogen die Abgeordneten der Parlamentarischen Gruppe Binnenschifffahrt gemeinsam mit den Verbänden eine Bilanz der letzten vier Jahre. In der Diskussion wurde auch das Thema Arbeitsplätze ausführlich diskutiert. Herbert Behrens, Die Linke, kritisierte den fortschreitenden Personalabbau bei der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung: „Das ist nicht hinnehmbar, denn das gleicht einem Rasenmäher-Prinzip in den WSV!“

Valerie Wilms, Bündnis 90/Die Grünen, mahnte auf ihrem letzten Parlamentarischen Abend: „Was das Thema Wasser- und Schifffahrtsverwaltung betrifft, sehe ich kein Licht am Ende des Tunnels. Die in der letzten Legislaturperiode gestartete Umstrukturierung wurde zum Stillstand verdammt.“ Auch was die Mittelvergabe in den letzten Jahren betrifft, war Wilms sehr deutlich: „Es wurden zu viele Mittel verbraten. In Zukunft sind durchgängige Konzepte für unsere Infrastruktur wünschenswert, unter Beachtung der betriebswirtschaftlichen Grundsätze. Entscheidungen sollen nicht nach Wahlkreiswünschen der Abgeordneten beschlossen werden.“

Für Hans-Werner Kammer saß Matthias Lietz, Abgeordneter der CDU, auf

dem Podium und hinterfragte kritisch, ob wir noch Wert auf technische Berufe legen. „Wenn wir dies nicht tun, dann wäre die Diskussion über die WSV-Reform hinfällig. Wir sollten die Interessen der Wirtschaft mit unseren kombinieren und dementsprechend die Umsetzungen beziehungsweise Planungsbeschleunigungen angehen.“

„Es muss ein klares Umdenken in der WSV geben. Besser wäre es, daraus einen Betrieb zu machen, der nach vorne blickt und kein durch Stellenabbau geprägtes Image innehat“, betonte Gustav Herzog. Was die Planungssicherheit und die Planfeststellungsverfahren betrifft, so ist sich Herzog sicher, müssen wir nicht nur schauen, wo die höchste Priorität liegt, sondern wo die Mittel am effektivsten eingesetzt sind. Der Rhein hat unbestritten die meiste Kapazität und eine Fahrrinnenanpassung bringt hier einen großen Nutzenfaktor. Es entsteht damit eine erhebliche Verbesserung für die Binnenschifffahrt sowie eine bessere Akzeptanz bei der Bevölkerung.

Dies bestätigte auch Rainer Schäfer. „Es ist kontraproduktiv, für eine Entlastung der Schiene zu sorgen und die Wasserstraße weiter zu belasten. Dabei ging er vor allem auf die Erhebung der Gebühren für die Wasserstraße ein. „Es darf hier nicht zu einer Reduzierung der Mengen auf der Wasserstraße kommen und wenn wir uns weiterhin um die eigene Achse drehen, verlieren wir den Anschluss an den LKW völlig.“

Quelle: BÖB, Foto: Berlin-event-foto.de, Referenten des Abends (v.l.n.r. Matthias Lietz, Martin Staats, Valerie Wilms, Rainer Schäfer, Herbert Behrens

DEUTSCHE SCHIFFSMAKLER: „FULLY BOOKED ‘TILL MAY!“



Die Mitgliederversammlung des Zentralverband Deutscher Schiffsmakler e.V. (ZVDS) steht ganz unter dem Vorzeichen der kommenden Nationalen Maritimen Konferenz. Fehlende Anbindung der Verwaltung ist aus Sicht des ZVDS das größte Hemmnis bei der Digitalisierung.

„We are fully booked `till May! – das ist einer der schönsten Sätze der letzten Monate“, freut sich der Vorsitzende des Zentralverbands Deutscher Schiffsmakler e.V., Christian Koopmann, „auch wenn das im Augenblick im Wesentlichen für den Linienbereich und nur für den Containermarkt gilt“. Aber auch in der Trampschiffahrt seien wieder steigende Charraten zu beobachten. So konnte der von den Schiffsmaklern herausgegebene *New ConTex* seit Jahresbeginn 47 Punkte zulegen. Koopmann weiter: „Auch wenn es noch dauert, bis wir wieder bei einem auskömmlichen Ratenniveau sind, die Richtung stimmt schon mal und wir hoffen, dass es so weitergeht.“

Dementsprechend stand die diesjährige Mitgliederversammlung der ZVDS unter guten Vorzeichen. Gleichwohl dürfe dieses nicht über die Herausforderungen hinweg täuschen, vor denen der Verband und die Mitglieder stehen. Koopmann weiter: „Die schwache Einkommenssituation verführte viele Reeder dazu, auch bei den Kommissionen für Agenten und Maklern sparen zu wollen. Wer aber immer nur den günstigsten Preis sucht, darf sich nicht über mangelnden Service und fehlende Qualität beschweren.“ Es werde daher eine Aufgabe des Verbandes sein, in Einklang mit den internationalen Partnerverbänden dafür zu werben, dass Qualität auch ihren Preis habe – und das gleichermaßen bei Reedern, Maklern und Agen-

ten.

Zudem setzte sich der Trend zur Konsolidierung weiter fort. „Auch im letzten Jahr gab es Unternehmenszusammenschlüsse und Pleite, das blieb auch nicht ohne Auswirkungen auf unsere Mitgliederbasis. Daher werden wir uns in diesem Jahr überlegen müssen, wie die zukünftigen Verbandsstrukturen aussehen sollen“, berichtete der ZVDS-Geschäftsführer Dr. Alexander Geisler. „Die Anzahl unsere Mitglieder ist überschaubar, aber die Effektivität unseres Verbandes hat dennoch höchste Priorität“, so Geisler.

War das letzte Jahr noch von der Diskussion um die Entwicklung der Infrastruktur geprägt, so standen die inhaltlichen Debatten dieses Jahr ganz unter dem Vorzeichen der Digitalisierung. „Man mag es mögen oder nicht – die Digitalisierung ist das neue MEGAWORD. Dabei ist dieses Thema eigentlich nicht wirklich neu für uns“, stellte Christian Koopmann klar. Koopmann weiter: „Der elektronische Datenaustausch und der Aufbau digitaler Lieferketten gehören bereits seit Jahren zum Berufsalltag in der maritimen Branche. Unsere Agenturen bilden die Schnittstelle zwischen den globalen Headquarters der Reedereien und den hiesigen Terminals, Spediteuren sowie den Verladern. Gleichwohl hat die Entwicklung durch die neuen technischen Entwicklungen einen erheblichen Schub erfahren.“

Kritisiert wurde, dass besonders die Verwaltung bei dieser Entwicklung nicht immer mithalten kann.

Hierzu Koopmann: „Leider müssen wir feststellen, dass sich die Verwaltungen nicht mit derselben Geschwindigkeit an die digitalen Veränderungen anpassen, wie unsere Mitgliedsunternehmen. Hier fehlt es teilweise an der Infrastruktur und so manche Landesbehörde nimmt die Meldungen der Schiffe nur in Papierform an, da es an PC's fehlt. Und auf der deutschen Bucht und auf anderen Seerevieren fehlt es noch an einer für den schnellen Datenaustausch notwendigen Netzabdeckung. Es freut uns daher außerordentlich, dass die Bundesregierung das Thema „Digitalisierung“ zum Leitthema der kommenden Nationalen Maritimen Konferenz gemacht hat und wir hoffen, dass von der Konferenz auch ein Signal an die Verwaltungen und Behörden ausgeht, endlich digital aufzurüsten und sie in die Lage versetzt werden, die vorhandenen Daten zum Wohle aller zu nutzen. Denn mit der Schaffung elektronischer Meldewege soll unserer Meinung nach in erster Linie eine Prozessbeschleunigung und Ver-

fahrensvereinfachung für alle Beteiligten erreicht werden. Eine Arbeits- und Kostenverlagerung von der Verwaltung auf die Wirtschaft darf damit nicht verbunden sein.“

Kritisch sehen die Schiffsmakler die „Goldgräberstimmung“, die mit Blick auf die Fördermittel ausgebrochen zu sein scheint. „Es ist schon sehr erstaunlich, wie viele branchenfremde Unternehmen und „Forschungseinrichtungen“ sich aktuell auf dieses für unsere Mitglieder nicht völlig neue Thema stürzen. Es ist ein natürliches, betriebswirtschaftliches Interesse unserer Mitgliedsunternehmen, die Vorteile zu nutzen, die sich aus der Digitalisierung ergeben, und diese Entwicklung darf nun nicht zu einem Selbstbedienungsshop für Beratungsunternehmen werden. Daher sollte der Fördergeber aus unserer Sicht auf dem bewährten IST-Zustand aufsetzen. So können Fehlinvestitionen und Doppelförderungen vermieden werden.“

Zumindest personell besteht bei dem ZVDS kein Engpass. Nach Ablauf seiner regulären Amtszeit wurde Jan Wollschläger (Frachtcontor Junge & Co. GmbH, Wilhelmshaven) als Vertreter der Vereinigung Wilhelmshavener Schiffsmakler und Schiffsagenten e.V. erneut in den Vorstand gewählt.

Als Gastredner im Rahmen des traditionellen Abendessens sprach vor rd. 100 Teilnehmern Herr Achim Wehrmann (Bundesministerium für Verkehre und digitale Infrastruktur), der einen Ausblick auf die kommende Nationale Maritime Konferenz sowie die geplante Maßnahmen zur Förderung der Digitalisierung der maritimen Branche gab.

Bereits einige Stunden zuvor trafen sich die Mitglieder der Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsagenten e.V. (VHSS) zu ihrer Mitgliederversammlung und berieten sich über die aktuellen Themen. In diesem Zusammenhang wiederholte der VHSS-Vorsitzende seine Kritik an den Umweltverbänden. Koopmann abschließend: „Auch wenn wir leider immer noch nicht die Fahrrinnenanpassung beginnen können, so gilt es doch festzuhalten, dass der NABU und der BUND das Verfahren verloren haben. Sie wurde von dem Bundesverwaltungsgericht letztlich abgewiesen. Es wäre daher nicht nur fair und anständig dieses endlich zu akzeptieren, sondern auch ein Ausdruck rechtstaatlichen Denkens. Es ist nicht ehrenrührig in einem Rechtsstreit zu unterliegen – es wird nur peinlich, wenn man sich partout weigert, dieses Ergebnis anzuerkennen, weil es nicht in die eigene Ideologie passt.“ Aus Sicht der VHSS sollten sich die Verbände konstruktiv in die Pläne zur Planergänzung

einbringen, aber nicht wieder versuchen, über diesen Umweg das Gesamtprojekt zu torpedieren.

Und auch der VHSS-Vorstand erhielt Verstärkung. So wurde mit großer Mehrheit Herr Boris Wehmann (MSC Germany S.A. & Co. KG) als neuer Beisitzer gewählt.

Quelle: ZVDS, Foto: HHM/Michael Lindner

HHLA SOLL MOTOR DES DIGITALEN WANDELS SEIN



Mit der Entwicklung digitaler Geschäftsfelder und der Digitalisierung technologischer Lösungen will die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) in der Zukunft neue Wachstumschancen gewinnen.

Anlässlich der Bilanzpressekonferenz des börsennotierten Unternehmens betont die Vorstandsvorsitzende Angela Titzrath die Stärken der HHLA als innovatives Unternehmen mit langjähriger Erfahrung im Containergeschäft und einem sehr erfolgreichen Intermodal-Segment.

Die HHLA stehe auf solidem Fundament, sagt Angela Titzrath, die seit 1. Januar 2017 an der Spitze des Unternehmens steht. Zugleich macht

sie deutlich, dass die noch vorhandenen Stärken angesichts anhaltend herausfordernder Rahmenbedingungen für das Geschäft nicht automatisch langfristige Sicherheit garantierten. Die HHLA-Chefin fordert eine schnelle Lösung für die nach der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zur Fahrrinnenanpassung der Elbe noch offenen Punkte. „Je früher die Arbeiten beginnen, desto besser“, sagt sie.

Um den Wert der HHLA nachhaltig erfolgreich zu entwickeln, soll die Digitalisierung als neues Geschäftsfeld im Unternehmen verankert werden. „Wir agieren an einer wesentlichen Schnittstelle der logistischen Transportkette“, sagt Angela Titzrath. Dadurch könne die HHLA unternehmerisch erfolgreiche digitale Initiativen nicht nur identifizieren, sondern auch gemeinsam mit Partnern wertsteigernd realisieren. „Die HHLA soll der Motor des digitalen Wandels im Hamburger Hafen sein“, sagt die Vorstandsvorsitzende. Sie schließt darüber hinaus nicht aus, dass sich die HHLA an Terminals außerhalb Hamburgs beteiligen könnte. „Wenn Hamburg das Tor zur Welt ist, dann werden wir auch mal durch das Tor gehen und uns mit wachen Augen umschauen.“

Für das Geschäftsjahr 2017 rechnet der HHLA-Vorstand mit einer stabilen Entwicklung. Für das Konzernbetriebsergebnis (EBIT) wird wegen der teilweise volatilen Rahmenbedingungen eine Bandbreite zwischen 130 und 160 Mio. Euro prognostiziert. Für den börsennotierten Teilkonzern Hafenlogistik wird eine Bandbreite zwischen 115 und 145 Mio. Euro erwartet. Während beim Containerumschlag mit annähernd gleichbleibenden Mengen im Vergleich zum Vorjahr gerechnet wird, dürfte der positive Trend beim Containertransport anhalten. Auf Konzernebene sollte dies zu Umsatzerlösen auf Vorjahresniveau führen.

Im Geschäftsjahr 2016 hat die HHLA Konzernumsatzerlöse von knapp 1,2 Mrd. Euro erzielt. Der Teilkonzern Hafenlogistik erwirtschaftete rund 1,1 Mrd. Euro Umsatzerlöse. Sowohl der Konzern als auch der Teilkonzern haben damit den Vorjahreswert um 3,1 Prozent übertroffen. Während das Konzernbetriebsergebnis (EBIT) um 4,8 Prozent auf 164,0 Mio. Euro gesteigert werden konnte, nahm das Betriebsergebnis des Teilkonzerns Hafenlogistik um 4,7 Prozent auf 147,6 Mio. Euro zu. Das Betriebsergebnis lag damit leicht über dem im Herbst vergangenen Jahres prognostizierten Wert.

Wesentlich getragen von den beiden Bahntöchtern der HHLA stieg die Menge an transportierten Containern um 6,8 Prozent auf 1,4 Mio. Stan-

dardcontainer (TEU). Mit insgesamt 6,7 Mio. TEU wurden im Segment Container 1,5 Prozent mehr Boxen bewegt als 2015.

Dividendenvorschlag für das Jahr 2016

Vorstand und Aufsichtsrat der HHLA schlagen auf der Hauptversammlung am 21. Juni 2017 vor, für die Aktien des Teilkonzerns Hafenlogistik eine stabile Dividende auf Vorjahresniveau von 0,59 Euro je dividendenberechtigte A-Aktie auszuschütten.

- [Tabellen mit Kennzahlen HHLA-Konzern/ Kennzahlen Teilkonzern Hafenlogistik](#)
- [Geschäftsbericht](#)

Quelle: HHLA, Foto: HHLA / Martinen, HHLA-Vorstandsvorsitzende Angela Titzrath besucht den Containerterminal Tollerort (CTT).

BUNDESTAG BESCHLIEßT ANTRAG ZUR MARITIMEN WIRTSCHAFT



Der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V. (ZDS) begrüßt den Bundestagsbeschluss des Fraktionsantrags der CDU/CSU und SPD zur Innovation und Forschung als Wettbewerbsvorteil der deutschen maritimen Wirtschaft.

Damit wird im Vorfeld der am kommenden Dienstag in Hamburg stattfindenden 10. Nationalen Maritimen Konferenz ein klares Bekenntnis zum deutschen Seehafenstandort zum Ausdruck gebracht.

„Der Beschluss hebt die herausragende Bedeutung der deutschen Seehäfen als Logistikdienstleister sowie als Wachstumsmotor für die gesamte deutsche Wirtschaft hervor. Der Bundestag erkennt an, dass sich die erfolgreiche deutsche Hafenwirtschaft in einem Umfeld internationalen Wettbewerbsdrucks befindet und mit schwierigen Rahmenbedingungen konfrontiert ist. Die vom Bundestag geforderten Maßnahmen würden einen wichtigen Beitrag zum weiteren Erfolg der Seehafenbetriebe leisten“, erklärte ZDS-Präsident Frank Dreeke.

Der ZDS begrüßt die für die deutschen Seehäfen wichtigen Forderungen des Bundestages u.a. zur praxisgerechten Anwendung des Beihilferechts unter Berücksichtigung der geografischen Besonderheiten deutscher Seehäfen ebenso wie die Forderung nach der Engpassbeseitigung der Hinterlandanbindungen und nach dem Ausbau der seewärtigen Zufahrten von und zu den deutschen Seehäfen. Auch die Forderung des ZDS zur Reform der Einfuhrumsatzsteuer zur Beseitigung gravierender Wettbewerbsnachteile deutscher Seehäfen im Gegensatz zu benachbarten europäischen Seehäfen und die Forderung nach einer Ermäßigung der EEG-Umlage für die Landstromversorgung von Schiffen wurden im Beschluss aufgenommen. Hervorzuheben ist auch die geplante Fortführung des Förderprogramms IHATEC über 2020 hinaus.

„Damit sich deutsche Seehäfen im internationalen Wettbewerb auch zukünftig weiterhin behaupten können, ist es besonders wichtig, dass erhebliche Wettbewerbsnachteile, wie sie beispielsweise bei der Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer existieren, behoben werden“, sagte ZDS-Präsident Dreeke.

Im Hinblick auf die Digitalisierung in der maritimen Wirtschaft – der Themenschwerpunkt der diesjährigen Nationalen Maritimen Konferenz – beinhaltet der Beschluss wichtige Forderungen wie den Ausbau der IT-Infrastruktur und die notwendige Gewährleistung der Sicherheit der Systeme.

Mit Blick auf die anstehenden Wahlen in einigen Bundesländern und beim Bund erwartet der ZDS, dass auch die Vereinfachung des Umwelt- und Planungsrechts angegangen wird. „Wir setzen auf die Impulse aus dem Inno-

vationsforum Planungsbeschleunigung, das seinen Bericht in Kürze vorlegen wird“, sagt Frank Dreeke. „In der Vergangenheit haben sich wichtige Infrastrukturvorhaben wie beispielsweise die Fahrrinnenanpassung von Elbe und Weser immer wieder verzögert. Eine Vereinfachung des Umwelt- und Planungsrechts ist daher zwingend erforderlich.“

vom Deutschen Bundestag beschlossene Antrag mit Maßnahmen zur Stärkung der maritimen Wirtschaft ist im Deutschen Verkehrsforum auf volle Zustimmung gestoßen. Dr. Ulrich Nußbaum, Vorsitzender des DVF-Präsidiums: „Für den Hafen- und Schifffahrtsstandort Deutschland ist das ein richtungsweisendes Programm. Viele der Maßnahmen sind außerdem für den Transport- und Logistiksektor insgesamt von großer Bedeutung. Das ist ein echtes Zukunftsprogramm. Die Bundesregierung sollte alles daran setzen, diese Vorschläge umzusetzen.“

Nußbaum wies auf zentrale Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur hin, die in dem Antrag aufgeführt sind: Aufstockung der Planungskapazität bei Bund und Ländern, Engpassbeseitigung bei den seewärtigen Zufahrten und den Schienenanbindungen im Hafenhinterland, sowie die Sicherung von Wachstumsflächen für Hafenumschlag und Logistik.

Nußbaum: „Deutschland muss bei Planung und Bau wichtiger Infrastrukturprojekte in Zukunft wieder schneller werden. Mit verzögerten Ausbau- und Ersatzvorhaben bei Flughäfen, Autobahnen, Brücken und Schienenkorridoren lässt sich eine lange Liste schreiben. Die Fahrrinnenanpassungen Elbe und Weser werden nicht unsere letzten großen Verkehrsprojekte sein. Beim Planungsrecht und Planungsvollzug muss also etwas passieren.“

Die Vorschläge des Gesetzgebers zeigen eine wachsende Aufmerksamkeit für die notwendige Wettbewerbsfähigkeit, Innovationskraft und Flexibilität des Logistikstandortes Deutschland. Nußbaum: „Das zeigt sich zum Beispiel bei der Einfuhrumsatzsteuer. Die Nachteile für den Logistikstandort Deutschland durch das bürokratische Verfahren bei der Einfuhrumsatzsteuer müssen in der nächsten Legislaturperiode dingend beseitigt werden. Das bisherige Verfahren behindert nicht nur die deutschen Häfen, sondern genauso unsere Luftfracht-Hubs, Spediteure und die verladende Wirtschaft. Wichtig ist auch, dass der Bundestag nochmals eine faire Bewertung der EU bei der öffentlichen Finanzierung hafenbezogener Infrastrukturen eingefordert hat – Stichwort Beihilfepolitik.“

Auch im Bereich Umwelt, Klima und Energie stimme die Linie im Bundestagsbeschluss: Die Förderung von schadstoffarmen Antrieben für Binnen- und Seeschiffe, die Unterstützung der entsprechenden Betankungsinfrastruktur in den Häfen, die Entlastung der Landstromversorgung und im Übrigen genauso des Schienenverkehrs von der EEG-Umlage seien wichtige Ansatzpunkte, um die notwendigen Fortschritte beim Klimaschutz im Verkehrssektor zu ermöglichen. Nußbaum: „Künftige Vorschriften bei Emissionen und Luftschadstoffen müssen außerdem besser international abgestimmt werden.“

Der Antrag enthalte schließlich eine Reihe wichtiger Ansatzpunkte zur Förderung digitaler Innovationen für die Bereiche Schifffahrt, Häfen und Logistik. Zutreffend sei laut Nußbaum der Hinweis des Deutschen Bundestages, dass die Umsetzung des IT-Sicherheitsgesetzes sachgerecht und praxistauglich sein muss. Das DVF hatte erst kürzlich betont, dass der aktuelle Entwurf der KRITIS-Verordnung im Verkehrsbereich über das Ziel hinausschießt.

Hintergrund

Seit dem Jahr 2000 findet regelmäßig etwa alle zwei Jahre die Nationale Maritime Konferenz unter der Federführung des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWi) statt. Die Konferenzen haben sich unter der verantwortlichen Leitung des Maritimen Koordinators der Bundesregierung als Dialogforen für die maritime Wirtschaft insbesondere mit der Bundesregierung bewährt, um aktuelle maritime Fragen und Interessen Deutschlands zu erörtern. Im Schwerpunkt befassen sich die Konferenzen mit Themen zum Schiffbau, zur Hafenwirtschaft, Seeschifffahrt und Meerestechnik, zu Offshore-Themen und zum Klima- und Umweltschutz. Bereits am 09. Dezember 2016 fand in Berlin das Branchenforum zur 10. Nationalen Maritimen Konferenz fand zum Thema „Digitalisierung in der maritimen Wirtschaft“ statt.

Quelle: Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V., Deutsches Verkehrsforum, Foto: HMM Hasenpusch

GESAMTKONZEPT ELBE – ZWISCHEN

BILANZ UND AUFBRUCH



Das Gesamtkonzept Elbe wurde am 27. März im Magdeburger Dom vorgestellt. Im Zuge der zweiten Regionalkonferenz mit dem Motto „Zwischen Bilanz und Aufbruch“ nahmen gut 200 Interessierte an der Diskussionsrunde teil. In dem Konzept geht es um den Erhalt der Elbe als Wasserweg unter Berücksichtigung der Interessen von Schifffahrt und Umwelt.

Der Aufgabe, die Elbe an das bestehende Netz anzuschließen, kommt dabei eine besondere Bedeutung zugute. Hierfür wurde auf der Regionalkonferenz der vorliegende Handlungsspielraum, unter Beteiligung der Interessenvertretungen und der Öffentlichkeit, ausgestaltet und Fragen geklärt. Der gefundene Kompromiss zu der Diskussion mit anderen Teilnehmenden stieß auf Zustimmung bei den anwesenden Abgeordneten des deutschen Bundestages. Stefan Kunze, Vorsitzender der Elbe Allianz e.V., geht auf die Wichtigkeit des Gesamtkonzepts Elbe ein: „Gerade aus wirtschaftlicher Sicht ist es positiv zu bewerten, dass die Elbe als durchgängige Wasserstraße von der deutschen Grenze bis Geesthacht – und damit von der Moldau bis nach Hamburg – erhalten bleibt.“

Der Elbe Allianz e.V. ist gemeinsam mit Delegierten des Bundesverbandes öffentlicher Binnenhäfen, des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt und der Kammerunion Elbe-Oder für die Wirtschaft im Beratergremium vertreten. Obwohl die Festlegung des neuen Unterhaltungsziels nicht vollständig die Erwartungen der Schifffahrt trifft,

spiegelt sie laut Kunze die realisierbaren Möglichkeiten wieder. Der Vorsitzende betont: „Die angestrebte Nutzungsdauer von 345 Tagen im Jahr erhöht die Zuverlässigkeit des Transportweges deutlich. In Verbindung mit den angestrebten 20cm mehr nutzbarer Wassertiefe, was für Elbschiffe ca. 100 Tonnen mehr Ladung je Fahrt darstellt, wird die Elbe zu einem Transportweg, nicht nur für die Schifffahrt, sondern vor allem auch für die Wirtschaftskraft der Anliegerländer.“

In einem langjährigen Prozess wurde versucht, die Nutzung der Elbe als Wasserstraßen mit der Erhaltung des Flusses als wertvollen Naturraum in Einklang zu bringen. Mit der direkten Einbeziehung von Umwelt- und Wirtschaftsverbänden im Beratergremium wurde der Prozess seit Herbst 2015 intensiviert. Im Januar 2017 konnte das Gesamtkonzept Elbe durch das Bund-Länder-Gremium verabschiedet werden und bildet nun die Grundlage für die Arbeit am Fluss über die kommenden Jahrzehnte. Das Gesamtkonzept Elbe enthält Leitlinien zur Gestaltung des Flusses sowie Vorschläge für Maßnahmen, die sowohl dem Naturschutz als auch der Wasserwirtschaft inklusive des Verkehrs dienen.

Als zentrales Anliegen aus Umweltsicht stellte sich vor allem die Reduzierung bzw. der Stopp der Sohlenerosion dar, ein Schlüsselthema nicht nur für den Fluss, sondern vor allem auch für die angrenzenden Auen und Flächen. Das Gesamtkonzept Elbe sowie die bisherigen Stellungnahmen dazu können [hier](#) heruntergeladen werden.

Quelle: HHM, Foto: SBO

TRADITIONELLE INDUSTRIE MIT MODERNSTER TECHNIK



GoodMills Deutschland, eines der führenden deutschen Mühlenunternehmen, verlagert seinen Kölner Produktionsstandort ab 2020 in den Krefelder Hafen.

Krefeld hat eine lange Tradition als Mühlenstandort. Bekannt sind auch heute noch die diversen Windmühlen im Stadtgebiet und der „Linner Mühlenbach“. Aber auch im Hafen gab es schon früh industrielle Großmühlen. Vor über 100 Jahren waren die „Roggen- und Gerstenmühle Becker“ und die „Mühlenwerke Gottschalk AG“ Pioniere der Lebensmittelindustrie im „neuen“ Krefelder Hafen. Auch heute noch dominieren die Getreidelager das Hafengebilde, die Getreideverarbeitung wird aber nur noch im Cargill-Werk an der Düsseldorfer Straße betrieben.

Jetzt soll die Mühlentradition mit einer Neuansiedlung im Hafen wiederbelebt werden. Oberbürgermeister Frank Meyer begrüßt die Entscheidung für Krefeld: „Krefeld ist ein traditionsreicher und innovativer Industriestandort. Deshalb sind Ansiedlungen im Produktionssektor eine wichtige Stärkung unserer wirtschaftlichen Basis. Die neue hochmoderne Mühle bedeutet nicht nur eine ideale Ergänzung des Unternehmensbestandes im Hafengebiet, sondern auch die Verlagerung eines der bedeutendsten Mühlenstandorte Europas nach Krefeld. Hier macht sich unser intensives Werben für den Wirtschaftsstandort bezahlt. Krefeld ist für Neuansiedlungen attraktiv.“

Als größte Mühle in Europa hat die bisherige Ellmühle schon am Standort Köln-Deutz eine bedeutende Position für die Versorgung der Region. Seit 1909 versorgt sie weit über die Grenzen von Nordrhein-Westfalen hinaus Millionen von Menschen mit dem Grundnahrungsmittel Mehl. Im vergangenen Jahr hatte GoodMills sein Grundstück im Deutzer Hafen an die Stadt Köln verkauft, um der städtebaulichen Entwicklung einen größeren Spielraum bei den Planungen zu geben. Seither hat das Unternehmen mehrere Standortalternativen in NRW für einen Mühlenneubau intensiv geprüft. Die Bewertung erfolgte dabei vor allem anhand einer verkehrstechnischen Anbindung via Wasser, Schiene und Straße, sowie den genehmigungstechnischen Rahmenbedingungen.

„Unsere Eisenbahn und der Hafen werden auch von dem neuen Projekt profitieren“ betont Rheinhafengeschäftsführer Sascha Odermatt, „über 300.000 Tonnen Getreide zusätzlich bedeuten ein stabiles Standbein in der Lebensmittellogistik“. Mit den bisherigen Ansiedlungen im Rheinhafen konnte das Güterportefeuille im Metall-, Containerbereich und bei Projektladungen diversifiziert werden. Mit der neuen Mühle kommen dann ab 2020 fast 50 Prozent Gütervolumen bei einem klassischen Massengut hinzu.

Nach intensiver Prüfung hat sich GoodMills für den Standort im Rheinhafen in Krefeld als zukünftige Heimat der neuen Mühle entschieden. Ein Grundstück von 47.000m² wurde bereits erworben.

„Wir freuen uns auf den Neustart in Krefeld. Der neue Standort bietet uns eine optimale Verkehrsanbindung und beste Rahmenbedingungen, um eine der modernsten Mühlen Europas hier von Grund auf neu zu konzipieren. Das große Engagement und die Unterstützung, die wir bei der Standortsuche von der Stadt Krefeld und den Hafenbetrieben erhalten haben, hat uns überzeugt hier langfristig die richtige Standortentscheidung getroffen zu haben“, sagt Gunnar Steffek, Sprecher der Geschäftsführung von GoodMills Deutschland.

Um die Marktstellung in NRW in Zukunft zu sichern, hat sich GoodMills für einen Neubau mit gleicher Vermahlungskapazität entschieden, der neue Maßstäbe bei Produktsicherheit, Hygiene und Energieeinsatz setzen wird.

Die Bauarbeiten im Krefelder Hafen werden in 2018 beginnen. Die Produktion und Lieferungen werden nahtlos in 2020 von Köln nach Krefeld

übergehen.

Quelle und Foto: Rheinhafen Krefeld

NEUER BINNENSCHIFF-SHUTTLE VERBINDET BEDARFSGERECHT



Binnenschiff als attraktives Verkehrsmittel auf der Unterelbe weiter gestärkt. Der Verkehrsträger Straße wird entlastet. Spedition Walter Lauk transportiert Container per Binnenschiff aus dem Hamburger Hafen zum Elbehafen der Brunsbüttel Ports.

Das Binnenschiff ist ein attraktives Verkehrsmittel. Dies zeigt der neue Binnenschiff-Shuttle der Firma Walter [Lauk Ewerführerei GmbH](#), der von der Brunsbüttel Ports GmbH auf der Unterelbe genutzt wird. Bereits zum dritten Mal lief dieser am 16. März den Brunsbütteler Elbehafen an. Rund 90 Container transportierte der Binnenschiff-Shuttle in den vergangenen Wochen aus dem Hamburger Hafen nach Brunsbüttel. Beladen waren die Container mit Massengut, das im Elbehafen aus den Containern entladen und einem weiteren Logistikprozess zugeführt wurde. Die Container wurden im Vorwege auf dem Seeweg nach Hamburg transportiert.

Der anschließende Transport der 20-Fuß-Container von Hamburg nach Brunsbüttel erfolgte mit einem Schubverband, bestehend aus einem Schubschiff und einem Leichter.

Der Schubverband pendelt regelmäßig zwischen dem Kieler Hafen und dem Hamburger Hafen, um Papierprodukte und -vorprodukte aus Skandinavien nach Hamburg zu transportieren, die von dort aus unterschiedliche Zielmärkte erreichen. Mit der Passage des Nord-Ostsee-Kanals führt der Weg des Schubverbandes auch an Brunsbüttel vorbei, sodass freie Kapazitäten genutzt werden, um Containertransporte zwischen Hamburg und Brunsbüttel, die sonst auf der Straße transportiert würden, auf die Unterelbe zu verlagern.

Frank Schnabel, Geschäftsführer der Brunsbüttel Ports GmbH und SCHRAMM group erläutert: „Regelmäßig erreichen und verlassen den Elbehafen im Auftrag unserer Kunden Container von und nach Hamburg. Diese wurden bisher auf der Straße transportiert. Mit der Nutzung des neuen Binnenschiff-Shuttles bietet sich für uns die Möglichkeit, diese Transporte zum Teil auf den Wasserweg zu verlagern. Auf diese Weise können wir das umweltfreundlichere Binnenschiff nutzen und gleichzeitig die Straße von LKW-Verkehren entlasten.“

Helmut Lüneburg, Geschäftsführer der Walter Lauk Ewerführerei GmbH ergänzt: „Durch das Anlaufen des Brunsbütteler Elbehafens können wir die Auslastung des Binnenschiff-Shuttles weiter steigern. Wir freuen uns, dass das Binnenschiff für unsere Kunden eine attraktive Alternative für den Gütertransport darstellt.“

„Schon seit einiger Zeit haben wir die Nutzung eines Binnenschiff-Shuttles auf der Elbe angestrebt. Nun konnte die Idee in die Praxis umgesetzt werden. Für die Zukunft sind weitere Containertransporte geplant und wir freuen uns bereits auf die kontinuierliche Zusammenarbeit!“, so Schnabel abschließend.

Quelle und Foto: © Brunsbüttel Ports GmbH

Innovationen befassen und welche Beziehungen zwischen ihnen existieren. Das System ermöglicht es, schnell und einfach relevante Informationen und Kontaktdaten abzurufen. Darüber hinaus zeigt es, wer in welcher Phase der beste Ansprechpartner ist. Die Infografik wird fortwährend mit neuen Partnern aktualisiert. Fehlt eine Organisation oder möchten Sie selbst in die Übersicht aufgenommen werden? Über Informationen freut sich Innovation@portofrotterdam.com(link sends e-mail).

Das interaktive Ökosystem ist eine Initiative der Gemeinde Rotterdam, des Hafenbetriebs Rotterdam, von Rotterdam Partners und dem Erasmus Centre for Entrepreneurship. Gemeinsam setzen sie sich dafür ein, alle Akteure des Rotterdamer Innovations-Ökosystems miteinander zu vernetzen und zu stärken, um so die Innovation in der Region zu beschleunigen.

Quelle und Grafik: Port of Rotterdam

STÄRKUNG VON BAHN UND BINNENSCHIFF



In Warstein ist der Startschuss für ein Kooperationsprojekt zwischen zwei Bundesländern gefallen: „Hamburg-NRWplus“. Ziel ist es, durch enge Zusammenarbeit Synergien und Wachstumspotenziale besser zu ersch-

ließen.

Die Kooperation des Seehafenstandorts Hamburg mit seinen wichtigen Partnern im nordrhein-westfälischen Hinterland soll zu einer stärkeren Verlagerung von Gütern auf die Verkehrsträger Bahn und Binnenschiff verhelfen. Im Vordergrund stehen hierbei infrastrukturelle Aspekte, aber auch der Einsatz von Marketingmaßnahmen. So sollen die Entscheider, die die Logistikketten zusammenstellen, überzeugt werden, verstärkt auf Schiene und Wasser zu setzen.

„Wir müssen neue Impulse setzen, um die Schiene und Wasserstraße wieder wettbewerbsfähiger zu machen“, sagte Verkehrsminister Michael Groschek bei der Auftaktveranstaltung. „Mit Kooperationen wie ‚Hamburg-NRWplus‘ helfen wir dabei, die Effizienz des Hinterlandverkehrs zu erhöhen und gleichzeitig den Verkehrsinfarkt auf unseren Straßen zu bekämpfen. Den Ort Warstein haben wir für den Auftakt nicht zufällig gewählt – er ist Symbol für eine erfolgreiche Umsetzung des Konzepts.“ Hamburgs Wirtschaftssenator Frank Horch ergänzte: „Mit großem Interesse habe ich das 2016 beschlossene Wasserstraßen-, Hafen- und Logistikkonzept des Landes Nordrhein-Westfalen gelesen – insbesondere die Prognose einer deutlichen Steigerung der Containerzahlen, die 2030 über den Hamburger Hafen abgewickelt werden sollen. Aus Hamburger Sicht sind diese Entwicklungen erfreulich und werden die gute Hinterlandanbindung zusätzlich fordern.“

Die beiden Bundesländer verbindet eine lange Freundschaft sowie eine wirtschaftlich sehr erfolgreiche Zusammenarbeit. Nordrhein-westfälische Häfen und Wirtschaftsunternehmen sind ein bedeutender Partner des Hamburger Hafens.

Dabei geht es nicht nur um den Containerverkehr. Auch in attraktiven Spezialsegmenten, wie etwa den Bereichen Schwergut und Projektladung, ist Hamburg schon lange eng mit NRW verbunden. Die Zahl der transportierten Container zwischen NRW und Hamburg ist im vergangenen Jahr gewachsen: 2015 wurden 460.000 „Twenty-foot Equivalent Unit“ (TEU) transportiert, 2016 steigerte sich dieser Wert nochmals auf 480.000 TEU. 2016 zählte NRW zu den Top-5-Destinationen im Containerverkehr des Hamburger Hafens. Die Warenströme zwischen NRW und Hamburg nehmen unterschiedliche Wege. Ein großer Teil wird noch per Lkw über die Autobahnen A1 und A2/A7 abgewickelt. Wesentliche Quell- und Zielgebiete

der Bahn sind die Standorte Dortmund, Minden und Köln. Für das Binnenschiff ist Minden bisher der zentrale Anlaufpunkt. Auch der neue Warstein-Zug hat seinen Teil zu der positiven Entwicklung beigetragen. Seit gut einem Jahr besteht diese wichtige Bahnverbindung zwischen dem Terminal der Warsteiner Brauerei und dem Hamburger Hafen. Auch dieses Projekt soll nun mit „Hamburg-NRWplus“ ausgeweitet werden.

Quelle: HHM, Foto: HHM/Jürgen Appelhans, (v.l.) Ingo Egloff, Vorstand Hafen Hamburg Marketing e.V., Minister Michael Groschek, Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Senator Frank Horch, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg, Axel Mattern, Vorstand Hafen Hamburg Marketing e.V.

LECKERES FÜR DEN GUTEN ZWECK



Pünktlich zum Valentinstag zum 14. Februar wurden bei der Pierburg GmbH in Neuss Waffeln angeboten, die den Mitarbeitern gegen eine Spende die Mittagspause versüßten. Gebacken wurden sie im Rahmen der Aktion Respekt! von einem Team, das aus gewerblichen und kaufmännischen Auszubildenden sowie Dualen Studierenden des Unternehmens besteht.

Die schmackhaften Gebäckteilchen gab es sowohl am Hauptsitz in der

Neusser Leuschstraße als auch im neuen Werk Niederrhein im Zentrum von Neuss. Von den Mitarbeitern wurde die Aktion sehr gut angenommen und am Ende kam ein Gesamtbetrag von 2.000 € zusammen. Dieser Betrag wurde der Aktion Luftballon, dem Förderverein der Kinderklinik im Lukaskrankenhaus e.V. in Neuss gestiftet.

Im Beisein von Prof. Dr. Guido Engelmann, Chefarzt der Kinderklinik des Lukaskrankenhauses, übergaben Nadine Sölch, Personalleiterin des Pierburg Werkes Niederrhein, Nils Hansen und Vincent Wagner stellvertretend für alle Beteiligten die Spende an Susanne Thywissen, 1. Vorsitzende des 1995 gegründeten Vereins, der die Kinderklinik auf vielfältige Weise fördert.

Die Initiative Respekt! besteht in Deutschland bereits seit 2010 und wird seit 2015 auch von der Rheinmetall Automotive AG unterstützt. Unter dem Motto „Respekt! Kein Platz für Rassismus“ setzt sie sich ein gegen Benachteiligungen aus Gründen der Rasse, der ethnischen Zugehörigkeit, des Geschlechts, der Religion oder Weltanschauung, einer Behinderung, des Alters oder der sexuellen Identität.

Quelle und Foto: Rheinmetall Automotive AG, Übergabe an die Aktion Luftballon (v.l.): Nadine Sölch, Personalleiterin des Werkes Niederrhein, Vincent Wagner und Nils Hansen übergeben die Spende an Susanne Thywissen, 1. Vorsitzende der gemeinnützigen Aktion Luftballon im Beisein von Prof. Dr. Guido Engelmann, Chefarzt der Kinderklinik des Lukaskrankenhauses.