

ACHT NEUE PARALLELGLEISE IM ÜBERSEEHAFEN



Der Bau von acht zusätzlichen zuglangen Gleisen an der Vorstellgruppe (Hafenbahnhof) Imsumer Deich in Bremerhaven hat die Zielgerade erreicht. Als letztes großes Gewerk steht auf der Baustelle im Überseehafen in den kommenden Wochen die Montage von 120 Masten für die elektrische Oberleitung an. Die neuen Gleise sollen zum Fahrplanwechsel der DB Netz AG am 10. Dezember in Betrieb genommen werden.

Für bremenports-Geschäftsführer Robert Howe ist die Investition in die neuen Gleisanlagen am Imsumer Deich entscheidend, wenn es darum geht, den Eisenbahnhafen Bremerhaven auf weiter wachsende Transportmengen vorzubereiten. „Der Ausbau der Bahnanlagen im Bereich Kaiserhafen, der vor zwei Jahren beendet wurde, hat zu einer ersten Erhöhung der Kapazitäten der Hafeneisenbahn geführt und bewährt sich schon heute. Die Investition am Imsumer Deich führt zu einer weiteren substantziellen Verbesserung. Davon wird unsere Hafen- und Logistikwirtschaft erheblich profitieren. Im Dezember steht dem Hafen eine weitere hochmoderne Achtergruppe zur Verfügung – Schieneninfrastruktur, die der Standort dringend braucht, wenn er die prognostizierten Zuwächse im nächsten Jahrzehnt bewältigen will.“

„Etwa jeder zweite Hinterlandcontainer, der bei uns umgeschlagen wird, wird schon heute mit dem Zug an- oder abtransportiert“, sagte Howe. Bei den Fahrzeugen liege der Marktanteil der Schiene in Bremerhaven

noch deutlich höher: „Rund 1,8 Millionen Autos – das sind etwa 80 Prozent der umgeschlagenen Einheiten – erreichen oder verlassen den Hafen umweltfreundlich mit Güterzügen.“

Derzeit werden in Bremerhaven pro Woche durchschnittlich 570 Güterzüge abgefertigt. In Spitzenzeiten sind es deutlich mehr. Durch den Ausbau der Schieneninfrastruktur im Überseehafen soll die Zahl der wöchentlichen Züge auf bis zu 770 erhöht werden.

Mit dem Ausbau des Hafenbahnhofs Imsumer Deich wird die Zahl der Parallelgleise auf 16 verdoppelt. Die Nutzlängen der neu verlegten Gleise betragen 725 bis 750 Meter. Am Südkopf der neuen Achtergruppe wurde der Straßenverlauf „Amerikaring“ überplant.

Die Arbeiten für das umfangreiche Gleisbauprojekt begannen Ende 2014. Die Gesamtkosten betragen rund 30 Millionen Euro. Wie Howe ergänzte, unterstützt die Europäische Union den Bau mit insgesamt 3,7 Millionen Euro aus dem TEN-T-Programm (Förderung des transnationalen Verkehrsnetzes).

Für den Ausbau der Bahnanlagen mussten Büsche gerodet, Leitungen verlegt und Gebäude abgerissen werden. Eine vorab durchgeführte geotechnische Untersuchung hatte ergeben, dass der Baugrund aus Weichschichten (Klei) mit Wattsanden und Torflagen besteht. Aus diesem Grund wurde der Baubereich in mehrere Abschnitte unterteilt und mehrere Monate lang mit großen Sandmengen vorbelastet. Dadurch wurden Setzungen erzwungen, die bis zu 80 Zentimeter betragen. Die Tiefenentwässerung wurde durch den Einbau einer Drainagematte sichergestellt, die das Wasser zu einer Sickerrohrleitung führt.

Nach dem Rückbau der Sandauflast begannen die Vorbereitungen für den Oberbau. Im Weichenbereich wurden Hartholzschwellen verwendet, im Gleisbereich zwischen den Weichenköpfen lagern die Schienen auf Betonschwellen.

Die neuen Gleise werden in den kommenden Wochen komplett mit einer Oberleitung überspannt. Die Oberleistungsmasten werden teilweise für die Beleuchtung des Gleisfeldes genutzt. Die Weichenheizungen werden aus der Oberleitung gespeist. Der Nordkopf der neuen Achtergruppe wurde mit einer Bremsprobeanlage ausgestattet.

BIOBASIERTE BRÜCKEN HALTEN BESTIMMT 100 JAHRE



Dieses Jahr werden im Rotterdamer Hafen 14 biobasierte Kunststoffkomposit-Fußgängerbrücken aus FiberCore installiert, womit sich die Gesamtanzahl auf 22 erhöht.

„Dieses Projekt passt perfekt zu unserer Nachhaltigkeitsbestrebung. Die Installation der Brücken zeigt, dass wir als Hafenbetrieb in nachhaltige Innovationen aus der Region investieren. Wir hoffen, dass wir damit auch andere Unternehmen motivieren können, ebenso vorzugehen“, so Matthijs Tromp, Projektmanager beim Hafenbetrieb.

Die Fachwerkbrücken bzw. Fußgängerbrücken sind u. a. aus Glasfasern und Harz aufgebaut. Das Harz enthält ca. 25 % Bioharz. Die technischen Entwicklungen stehen jedoch nicht still. „Inzwischen können wir den Anteil von Bioharz auf 45 % erhöhen, ohne Beeinträchtigungen bei den mechanischen Eigenschaften“, erklärt Ed Hoogstad, Director Operations COO von FiberCore Europe. „Das Projekt trägt durch den Beitrag zur CO2-Reduktion auch zur Energiewende bei“, fährt Tromp fort.

2010 wandte sich der Hafenbetrieb Rotterdam mit der Bitte an FiberCore Europe, eine wartungsarme und nachhaltige Alternative für die Fachwerk-

brücken aus Stahl im Hafen zu entwickeln. „Stahlbrücken müssen nach 25 Jahren abmontiert, neu strahlbehandelt und konserviert werden. Zudem muss kontrolliert werden, ob der Korrosionsschutz (Rostschutz) Schäden aufweist. Nach der Überholung und erneuten Installation halten sie noch 25 Jahre, doch dann ist die Lebensdauer durch Materialermüdung vorbei und werden sie wieder den Hochöfen zugeführt“, erläutert Simon de Jong, Gründer von FiberCore Europe im Rotterdamer Büro am Produktionsstandort. FiberCore setzte sich in Abstimmung mit dem Hafenbetrieb Rotterdam hohe Ziele, angefangen beim Entwurf von Brücken mit einer garantierten Lebensdauer von mindestens 100 Jahren, die nahezu wartungsfrei sind.

„FiberCore hat seit der Betriebsgründung 2008 einen anderen Blick auf Infrastruktur“, berichtet De Jong. „Es werden Brücken aus Kompositen als Alternative zu Brücken aus Beton, Holz oder Stahl gebaut. Diese Technologie stammt aus der Luft- und Raumfahrt, mit der mein Kompagnon Jan Peeters durch seine ursprüngliche Arbeit als Flugzeugbauer vertraut war. Mit dem Bauamt der niederländischen Wasserwirtschaftsbehörde Rijkswaterstaat errichtete er 1997 die erste Kompositbrücke in Europa. Diese Premiere führte zur weltweit patentierten InfraCore-Technologie. Dadurch gehören die oft destruktiven Probleme, die durch Delamination und Rissbildung entstehen, der Vergangenheit an. Dies bedeutet, dass das Material trotz mechanischer äußerer Einflüsse, z. B. durch ein auf die Brücke herabfallendes schweres Objekt, die ursprüngliche vollständige Stärke behält. Delamination und Rissbildung sind beim Einsatz von Kunststoffkompositen im Brückenbau große Probleme. Die InfraCore-Technologie ist die einzige, mit der sich diese Probleme vermeiden lassen.“ Nach Hunderten von Radfahrer- und Fußgängerbrücken baut FiberCore jetzt Schleusentore und Brücken für den Schwerverkehr.

Die erste Kompositbrücke, die FiberCore für den Hafenbetrieb entwickelt hat, besteht aus zwei Teilen mit sichtbaren Innovationen gegenüber den Stahlbrücken: integrierte Leitungssysteme, integrierte Beleuchtung und farbliche Ausführung in strahlendem Weiß, sodass die Brücke für die Schiffer gut erkennbar ist. Dies ist auch im Rahmen der Sicherheit wichtig. Diese Brücke wurde 2012 installiert und ein Jahr lang getestet. Hoogstad spricht von einer „Plug & play“-Brücke, einer einfach montierbaren Brücke, die nicht nur mindestens 100 Jahre hält, sondern auch noch wartungsarm ist. „An dieser Brücke muss man eigentlich nur den Möwendreck entfernen und die LED-Lampen austauschen“, so er-

läutert Tromp weiter.

Der Hafenbetrieb wollte nach einem Probejahr die Entwicklung der Komposit-Fußgängerbrücken fortsetzen, dann allerdings mit anderthalbfacher Überspannung. Eine Machbarkeitsstudie wies aus, dass dies technisch und wirtschaftlich möglich war. Durch eine größere Überspannung erübrigt sich ein Pfahl in der Böschung. „Man schlägt nicht gerne einen Pfahl in den kritischen Teil der Böschung, denn dadurch kann eine Art ‚Lawinengefahr‘ entstehen; zudem ist in einigen Fällen eine Munitionsuntersuchung zur Aufspürung von Bomben aus dem 2. Weltkrieg erforderlich. Die Kosten einer solchen Untersuchung sind mit denen einer Brücke vergleichbar“, erklärt De Jong.

Außer der größeren Überspannung hatte man sich bei FiberCore das Ziel gesetzt, umweltfreundlicher zu bauen. Kompositbrücken sind sowieso umweltfreundlicher als Stahlbrücken, da sie durch ihr leichtes Gewicht effizienter transportierbar sind und eine längere Lebensdauer haben. Es ist jedoch noch mehr möglich: „Man kann mit Bioharzen arbeiten. Dies war für uns sozusagen das Tüpfelchen auf dem I“, so Hoogstad. Inzwischen liegt der Bioharzanteil in den Kompositbrücken bei 25 %. Bei einem kürzlichen Gespräch von FiberCore mit dem Lieferanten stellte sich heraus, dass sich dieser Anteil auf 45 % erhöhen lässt, und zwar mit Erhaltung der mechanischen Materialeigenschaften. Es gibt jedoch noch eine weitere Möglichkeit: den Austausch der Glasfasern in der Kompositbrücke gegen Basalt. Ganze Böschungen lägen voller Basalt, führt Tromp aus. Doch man müsse mit großen Mengen vorgehen, da Basalt relativ teuer ist. Damit Basalt zu einer interessanten Alternative wird, ist eine relativ hohe Nachfrage erforderlich: ein größerer Auftrag für 15 Brücken.

Quelle und Foto: Port of Rotterdam

INITIATIVEN ZUR VERBESSERUNG



In den letzten Wochen hat der Hafenbetrieb Rotterdam verschiedene Hinweise auf steigende Wartezeiten der Binnenschifffahrt und der Bahnverkehre bei den Containerterminals im Rotterdamer Hafen erhalten. Jetzt hat er reagiert.

In einer Pressemitteilung schreibt der Hafen: „In den Niederlanden wie in anderen Ländern, vor allem Deutschland, äußern diverse Binnenschifffahrts- und Transportorganisationen ihre Sorge über die zu langen Wartezeiten in Rotterdam.

Als Hafenbetrieb Rotterdam nehmen wir uns diese Sorgen selbstverständlich zu Herzen. Uns ist bewusst, dass stetig zunehmende Wartezeiten als strukturelle Probleme des Hafens eingestuft werden und dass die Abwicklung der Binnenschifffahrt im Hafen zuverlässig erfolgen muss. In den letzten Monaten erhöhten sich durch verschiedene Umstände an manchen Tagen die Wartezeiten für den Barge-Verkehr auf ein überdurchschnittliches Niveau.

Der Rotterdamer Hafen verzeichnete beim Containerumschlag in der ersten Jahreshälfte 2017 ein starkes Wachstum, wobei ca. 9 % mehr Container umgeschlagen wurden. Gleichzeitig mussten sich die neuen Fahrpläne der Allianzen einpendeln und zwei Terminals wurden Opfer einer Cyber-Attacke, die dafür sorgte, dass dort anderthalb Wochen kaum Container geladen und gelöscht werden konnten.

Gemeinsam mit den Unternehmen im Hafen arbeitet der Hafenbetrieb Rotterdam stetig an der Verbesserung des hohen Effizienzgrades im Hafen. Auch bei der Lenkung des Containerstroms für das Hinterland wurden ver-

schiedene Initiativen ergriffen, die zukünftig einen positiven, strukturellen Effekt erzielen werden.

Beispiele sind:

- Die Container Exchange Route (CER) zwischen den Terminals
- die Untersuchung von Möglichkeiten für einen zusätzlichen Barge-Knotenpunkt
- digitale Lösungen wie NextLogic zur besseren Planung der Barge – Umschläge

Auch für die nahe Zukunft sind Maßnahmen ergriffen worden. 2016 wurde Kramer, als Maßnahme für die damaligen Wartezeiten, als Barge-Knotenpunkt angewiesen. Diese Option wurde in den vergangenen Monaten intensiv genutzt. Zudem führt der Hafenbetrieb Rotterdam mit den Binnenschiff-Operateuren und Terminals Gespräche über andere Kurzzeit-Lösungen.

Das Beseitigen der Wartezeiten und die möglichen Verbesserungen erfordern intensive lösungsorientierte Gespräche mit den in diesem Sektor aktiven Stakeholdern: Barge –Operateure, Terminals, Reedereien, Spediteure, Importeure und Verlader. Wir sind davon überzeugt, dass wir gemeinsam zu einer Reihe von Lösungen für die Engpässe kommen werden. Schließlich haben wir alle großes Interesse an einer zuverlässigen und effizienten Abwicklung der Containerverkehre mit Barge, Bahn und LKW von und nach Rotterdam. Wir werden Sie selbstverständlich weiterhin über die Entwicklungen informieren.

Quelle: Port of Rotterdam, Freek van Arkel / Hollandse Hoogte

**BELGIEN UND FRANKREICH BEGÜNSTIGEN
UNZULÄSSIG**



Belgien und Frankreich müssen die Befreiung ihrer Häfen von der Körperschaftsteuer abschaffen, um ihre Steuervorschriften für Häfen an die EU-Beihilfevorschriften anzupassen.

Die Gewinne von Hafentreibern müssten nach den normalen nationalen Körperschaftsteuervorschriften besteuert werden, damit es nicht zu Wettbewerbsverzerrungen kommt. Die gegenwärtig angewandte Vorgehensweise sei unzulässig. Das hat die Europäische Kommission heute mitgeteilt.

Die Kommission ist der Auffassung, dass die Körperschaftsteuerbefreiungen den begünstigten belgischen und französischen Häfen einen selektiven Vorteil verschafften und somit gegen die EU-Beihilfevorschriften verstießen. Insbesondere verfolgten die Steuerbefreiungen kein klar definiertes Ziel von allgemeinem Interesse wie die Förderung der Mobilität oder des multimodalen Verkehrs. Die Hafentreiber können mit den Steuerersparnissen jede Art von Tätigkeit finanzieren oder die Preise subventionieren, die sie den Kunden berechnen. Dadurch würde der faire Wettbewerb beeinträchtigt, da den Konkurrenten durch beides Nachteile entstünden.

Da es die Körperschaftsteuerbefreiung für Häfen bereits vor dem EU-Beitritt Frankreichs und Belgiens gab, würden diese Maßnahmen als „bestehende Beihilfen“ betrachtet. Folglich könne die Kommission nicht von Belgien und Frankreich verlangen, dass sie die bereits gewährten Beihilfen zurückfordern.

Die Kommission hatte an verschiedene Mitgliedstaaten Auskunftersuche gerichtet und prüft weiterhin den Betrieb und die Besteuerung von Häfen in den Mitgliedstaaten, um für fairen Wettbewerb im EU-Hafensektor zu sorgen. In deutschen Seehäfen führte dies zu Veränderungen in der Rechnungslegung und in der Trennung von hoheitlichen und wirtschaftlichen Tätigkeiten.

Hinsichtlich der Niederlande stellte die Kommission bereits im Januar 2016 per Beschluss fest, dass die Körperschaftsteuerbefreiung niederländischer Seehäfen eine staatliche Beihilfe war, und verlangte von den Niederlanden, ab dem 1. Januar 2017 von ihren Häfen Körperschaftsteuer zu erheben.

Die nichtvertraulichen Fassungen der heutigen Beschlüsse werden demnächst unter den Nummern SA.38393 (belgische Häfen) und SA.38398 (französische Häfen) über das Beihilfenregister auf der Website der GD Wettbewerb zugänglich gemacht.

Quelle: Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V., Foto: [www.mediaserver.hamburg.de/Andreas Vallbracht](http://www.mediaserver.hamburg.de/Andreas_Vallbracht)

FIRMEN PLANEN VERÄNDERUNGEN DURCH DIGITALISIERUNG



Die Logistikbranche spürt die Auswirkungen der Digitalisierung immer stärker. „Im Rahmen der digitalen Transformation wollen knapp zwei Drittel der Hamburger Logistikunternehmen ihre internen Prozesse, gut ein Drittel die Produkte oder Dienstleistungen und rund sieben Prozent das gesamte Geschäftsmodell verändern“, sagte Christian Koopmann, Plenarmitglied der Handelskammer und Vorsitzender der Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsagenten e.V., zu den Ergebnissen des Hamburger Logistikbarometers.

Das Logistikbarometer wird von der Handelskammer Hamburg, der Logistik-Initiative Hamburg e.V., dem Verband Straßengüterverkehr und Logistik Hamburg e.V., dem Verein Hamburger Spediteure e.V. und der Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsagenten e.V. jährlich für das zweite Quartal durchgeführt. Auch die Veranstaltung „Die digitale Transformation der Logistik – Lange Lunte, großer Knall?“, zu der die Handelskammer gemeinsam mit dem Mittelstand 4.0-Kompetenzzentrum Hamburg eingeladen hatte, widmete sich diesem für die Branche besonders relevanten Thema. Bei Vorträgen und World-Cafés diskutierten am Donnerstag die rund 150 Teilnehmer aus etablierten Logistikunternehmen, Start-Ups und Verbänden über die Folgen für den Gütertransport.

Viele Unternehmen sehen sich mit großen Herausforderungen konfrontiert. „Vor allem die hohen Investitionskosten werden im Logistikbarometer als Hemmnis bei der Umsetzung der Digitalisierung genannt“, so Koopmann. Aber auch Schulungsbedarfe bei Mitarbeitern, rechtliche Unsicherheiten, fehlende technische Standards und ein nicht ausreichender Breitbandanschluss seien Hindernisse. Parallel müssten wichtige technologische Innovationen von den Unternehmen erschlossen werden. Die befragten Betriebe nannten als Schlüsselfelder insbesondere Cloud-Lösungen, Datenanalyse und Automatisierung der Logistikprozesse, aber auch jüngere Innovationen wie die Blockchain-Technologie. Damit die Hamburger Unternehmen diese Herausforderungen der digitalen Transformation meistern, stehen den Betrieben gerade im Logistiksektor verschiedene Angebote und Plattformen zur Verfügung. Eine dieser Initiativen ist der ‚Digital Hub Logistics Hamburg‘ der Logistik-Initiative Hamburg in Zusammenarbeit mit der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation. Ein Baustein dieses Projekts ist der ‚Next Logistics Accelerator‘. „Mit Hilfe des ‚Logistics Accelerators‘ wollen wir nationale und internationale Start-ups an die Elbe holen, innovative Ideen fördern und diesen Logistikstandort zukunftsfähig aufstellen“, sagte

Prof. Dr. Peer Witten, Vorsitzender der Logistik-Initiative Hamburg. Angela Titzrath, Vorstandsvorsitzende der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), kündigte an, dass ihr Unternehmen dem Hub Räumlichkeiten in der Speicherstadt zur Verfügung stellen werde. Eine weitere Initiative ist das Mittelstand 4.0-Kompetenzzentrum Hamburg, das konkrete Hilfestellung vor allem für kleine und mittelständische Firmen bietet. Darüber hinaus hat sich Hamburg um die Ausrichtung des Weltkongresses für Intelligente Transportsysteme 2021 beworben. „Angesichts der Vielzahl von guten Initiativen, die Logistikunternehmen bei der Digitalisierung unterstützen, ist es wichtig, dass die Alleinstellungsmerkmale klar kommuniziert werden, damit den Unternehmen eine Orientierung leicht fällt“, so Koopmann.

Das Logistikbarometer zeigt, dass die Stimmung in der Logistikbranche trotz der großen Herausforderungen durch die Digitalisierung gut ist. „Der Geschäftsklimaindex ist im Vergleich zum Vorjahresquartal von 98,3 auf 112,1 Punkte gestiegen“, kommentiert Johan Peter Schryver, Vorsitzender des Vereins Hamburger Spediteure. Die Branche erwarte per Saldo steigende Transportpreise und plane höhere Investitionen und Beschäftigtenzahlen. „Die Einstellung von qualifizierten Mitarbeitern wird jedoch durch den zunehmend spürbaren Fachkräftemangel erschwert“, ergänzt Frank Wylezol, Geschäftsführer des Verbandes Straßengüterverkehr und Logistik Hamburg, die Umfrageergebnisse. Laut Wylezol stelle der Fachkräftemangel nach der Auslandsnachfrage das größte Risiko für die künftige Geschäftsentwicklung dar.

Das Logistikbarometer ist eine Sonderauswertung des Hamburger Konjunkturbarometers, das die konjunkturelle Situation über alle Branchen abbildet. Für das zweite Quartal zeigt das Konjunkturbarometer für die gesamte Hamburger Wirtschaft ein gutes konjunkturelles Gesamtbild: Die befragten Unternehmen äußerten sich sowohl zu aktueller Lage, Geschäftserwartungen, Investitions- und Personalplanungen als auch zu ihren Exportaussichten per Saldo positiv. Der Geschäftsklimaindikator erreicht 119,3 Punkte – und damit 3,5 Punkte mehr als vor drei Monaten.

Zum Download:

[Hamburger Logistikbarometer](#)

[Hamburger Konjunkturbarometer](#)

Quelle: Handelskammer Hamburg, Foto: HHM / Michael Lindner

HÖNEMANN REPRÄSENTIERT HAFEN ROTTERDAM IN NRW



Ab dem 1. August unterstützt Dr. Wolfgang Hönemann den Hafenbetrieb Rotterdam bei der Betreuung des zentralen Binnenlandmarktes Nordrhein-Westfalen.

Hönemann agiert in dieser Funktion als Repräsentant des Hafens und persönliche Schnittstelle zu Verladern, Spediteuren, Operateuren und Carriern sowie zu Industrie, Behörden und Verbänden der Region. Der weitere Ausbau der Relationen der Region nach Rotterdam sowie eine Verbesserung der Effizienz und des Durchsatzes entlang der ganzen Supply Chain sind Ziele der Tätigkeit des bis 2016 ehrenamtlichen Vorstandsmitgliedes und in den Jahren 1994 bis 2007 amtierenden Vizepräsidenten des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) in Duisburg.

Hönemann blickt auf eine 35-jährige Tätigkeit mit Schwerpunkt im Bereich Binnenschifffahrt zurück. Er wechselt von seiner von 2012 bis

2016 bekleideten Position als Geschäftsführer der Rhenus PartnerShip GmbH Co. KG in Duisburg und der Rhenus Mierka Danube Shipping GmbH in Krems (Österreich) zum Hafenbetrieb Rotterdam. Bei Rhenus war er vor allem im operativen Geschäft für Donau und Frankreich tätig. In den vorherigen Stationen als Geschäftsführer der Wincanton GmbH, GB Intermodal in Mannheim (2008 bis 2011) sowie der Lehnkering Reederei GmbH in Duisburg (1989-2008) galt sein Fokus der Binnenschifffahrt und Containerlogistik in der Region sowie den Bereichen Massengut und Chemie. Seinen Berufsweg startete er von 1982 bis 1989 zunächst als Referent und später als Geschäftsführer des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt in Duisburg.

Der gebürtige Dortmunder, promovierte Diplom-Volkswirt und ausgebildete Industriekaufmann ist seit 1996 Kommissar für die Bundesrepublik Deutschland bei der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) in Straßburg.

Er ist ab 1. August unter nrwdesk@portofrotterdam.com zu erreichen.

Quelle und Foto: Port of Rotterdam

DIT MACHT UMSCHLAG VON CONTAINERN NACHHALTIGER



Im Mai 2017 hat das Duisburg Intermodal Terminal (DIT) einen Hybrid Reach Stacker von Konecranes in Betrieb genommen. Neben dem Prototyp, der seit vier Jahren in Helsingborg arbeitet, ist dies weltweit der zweite Konecranes Hybrid Reach Stacker im Einsatz.

Ein drittes Exemplar wird demnächst an das Contargo-Terminal in Emmelsum ausgeliefert. Das DIT erwartet sich von diesem Gerät eine Reduzierung der CO₂-Emissionen und die Reduzierung von Kosten.

Der Schwerlaststapler von Konecranes hebt bis zu 45 Tonnen und verbraucht im Normalbetrieb mindestens 30 Prozent weniger Kraftstoff als ein gleichwertiges, dieselbetriebenes Modell. „Wir haben uns für dieses Gerät entschieden, weil es dazu beitragen soll unserem Nachhaltigkeitsziel, den CO₂-Ausstoß bis 2020 um zehn Prozent zu senken, ein Stück näherzukommen“, so Bernd Putens, Geschäftsführer am Duisburg Intermodal Terminal. „Wir gehen davon aus, dass das Gerät in seiner Leistungsfähigkeit dieselbetriebenen Reach Stackern in nichts nachsteht. Mittelfristig rechnen wir sogar mit einer deutlichen Kostenersparnis aufgrund längerer Wartungsintervalle und geringerer Ausfallzeiten.“

Konecranes hat im Jahr 2013 den ersten Hybrid Reach Stacker der Welt entwickelt. Der SMV 4531 TB5 HLT, der nun bei Contargo zum Einsatz kommt hat einen Antrieb bestehend aus Dieselmotor, elektrischem Generator und elektrischem Fahrmotor. Der Dieselmotor hat eine Leistung von 230 kW und läuft mit einer maximalen Geschwindigkeit von 1.800 U/min im optimalen Verbrauchsbereich.

Antrieb und Hebesystem des neuen Hybrid Reach Stackers werden über regenerative Elektromotoren betrieben. Die Brems- und Lastabsenkenergie wird wieder eingespeist und zur späteren Verwendung gespeichert, was Treibstoffverbrauch und Umweltbelastung deutlich reduziert.

Die hydraulischen Pumpen des Hybrid Reach Stackers werden elektrisch betrieben und elektronisch gesteuert. Die Geschwindigkeit der Pumpen, die die hydraulische Energie zum Heben und Steuern liefern, kann dabei unabhängig von der Geschwindigkeit des Dieselmotors gesteuert werden. Das ermöglicht ein deutlich schnelleres Ansprechen bei maximaler Leistungsanforderung sowie ein geringeres Geräuschniveau des Hybrid Reach Stackers im Fahrbetrieb.

Am Duisburg Intermodal Terminal, das zur Contargo-Gruppe gehört, können 10.000 TEU gelagert werden. Das trimodale Terminal verfügt über zwei Liegeplätze für Binnenschiffe und sechs Bahngleise. Für den Umschlag stehen vier Containerkrane sowie sieben mobile Umschlaggeräte bereit. Außerdem mangelt es nicht an nachhaltigen Ideen:

So werden beispielsweise für leere Container kleinere Reach Stacker eingesetzt, die weniger Treibstoff verbrauchen. Außerdem wurde bei allen Fahrzeugen die Geschwindigkeit auf 21 km/h gedrosselt, um Energie zu sparen. Auch die Greifarme der Reach Stacker und die Portalkrane wurden gedrosselt, um energieintensives starkes Beschleunigen und Bremsen zu verhindern.

Darüber hinaus wurden die Containerstellplätze optimiert, damit nicht der gesamte Portalkran bewegt werden muss, sondern mehr mit der Laufkatze gearbeitet werden kann. Gleichzeitig wurden die Kranführer geschult, wie sie energiesparender arbeiten können.

Auch das Bürogebäude wird einbezogen. Es wurde kürzlich auf LED--Beleuchtung umgestellt, in bestimmten Bereichen gibt es Bewegungsmelder, damit das Licht nicht unnötig brennt und die Beleuchtungsdauer der Außenbeleuchtung wird automatisch der Jahreszeit angepasst.

Mit einem Jahrestransportvolumen von 2,3 Mio. TEU gehört Contargo zu den großen Container-Logistik-Netzwerken in Europa. Contargo integriert den Containerverkehr zwischen den Westhäfen, den deutschen Nordseehäfen und dem europäischen Hinterland. Das Unternehmen verfügt in Deutschland, Frankreich, der Schweiz und der Tschechischen Republik über 25 Containerterminals. An sieben weiteren Standorten in Deutschland, den Niederlanden und Belgien ist Contargo mit Büros vertreten. Zudem betreibt das Unternehmen eigene Schiffs- und Bahnlinien. Die 903 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erwirtschafteten im Jahr 2016 einen Jahresumsatz von 415 Mio. Euro.

Quelle und Foto: Contargo GmbH & Co. KG

UMSCHLAG ROTTERDAM STEIGT UM 3,9

PROZENT



Mit einer Steigerung beim Umschlag um 3,9 % kann der Rotterdamer Hafen auf ein gutes erstes Halbjahr 2017 zurückblicken. Acht der zehn Marktsegmente weisen eine Steigerung auf.

Nur bei Mineralölprodukten und sonstigem flüssigem Massengut sind die Mengen gesunken. Vor allem der Container-Umschlag (+9,3 % in TEU, 10,4 % in Tonnen) war für das Gesamtwachstum beim Umschlag entscheidend. Zunahme beim trockenen Massengut (+5,2 %), geringer Rückgang beim flüssigen Massengut (-1,0 %) und starke Steigerung beim Stückgut (+10,8 %). Insgesamt wurden im ersten Halbjahr 2017 238,0 Millionen Tonnen an Gütern umgeschlagen. Der Marktanteil von Rotterdam im Vergleich zu anderen, zwischen Hamburg und Le Havre befindlichen Häfen ist bezüglich des Containersektors von 29,0 % (Q1 2016) auf 30,9 % (Q1 2017) gestiegen.

Verschiedene Unternehmen haben in diesem Halbjahr umfangreiche Investitionen angekündigt. Dies zeigt, dass die Wirtschaft Vertrauen in den Rotterdamer Hafen- und Industriekomplex hat. Diese Investitionen konsolidieren die Bedeutung des Komplexes für die niederländische Wirtschaft.

Die Seehafengebühren sanken um 0,4 % (€ 0,6 Millionen) auf € 146,0 Millionen, während der Umschlag um 3,9 % stieg. Das ergibt sich dadurch,

dass der Durchschnittspreis pro Tonne in manchen Marktsegmenten, infolge der geltenden Preisstruktur, gesunken ist. Die Einnahmen stiegen um 1,3 % (€ 2,2 Millionen) auf € 173,8 Millionen. Der Posten ‚sonstige betriebliche Erträge‘ erhöhte sich infolge einer buchhalterischen Verschiebung, so dass der Umsatz insgesamt um € 8,3 Millionen auf € 342,3 Millionen stieg. Wegen der Körperschaftsteuerpflicht zum 01.01.2017 ist eine Rückstellung in Höhe von 25 % (€ 31,4 Millionen) des Betriebsergebnisses gebildet worden. Dies führt zu einem Betriebsergebnis nach Steuern von € 97,8 Millionen. Dies ist mit dem Ergebnis des Vorjahres für den gleichen Zeitraum vergleichbar, als ein Teil des Zinsswap für € 32,0 Millionen zurückgekauft wurde. Das Ergebnis entspricht den Erwartungen.

Quelle, Port of Rotterdam, Foto: Kees Torn

LOSSPRECHUNG AUF DEM SCHULSCHIFF



Für über 100 Auszubildende zum Binnenschiffer ging jetzt der 259. Berufsschulkurs an Bord des in der Trägerschaft des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) stehenden Schulschiffs „Rhein“ zu Ende.

Im Rahmen ihrer dreijährigen Ausbildung lebten die Azubis in den vergangenen drei Monaten an Bord der Aus- und Weiterbildungseinrichtung in Duisburg-Homberg. Mit der Lossprechung auf dem Deck des Schulschiffs fielen für die Oberstufenschüler – ihre Kollegen aus der

Unter- und Mittelstufe hatten ihre Prüfungen schon einige Tage zuvor abgelegt – Anspannung und Lernstress der vergangenen Wochen und Monate ab und wichen großer Freude und Erleichterung über den erfolgreich abgelegten Ausbildungsabschluss, der ihnen mit ihrem Schulzeugnis und der IHK-Urkunde bescheinigt wurde.

Das Ergebnis konnte sich dabei sehen lassen: von den 55 Auszubildenden, die zur Prüfung antraten, konnten 53 ihren bevorstehenden Start in das Berufsleben ausgiebig feiern, bevor sie die Heimreise antraten. Wie es gute Tradition ist, wurde jeder der Absolventen einzeln aufgerufen und von Schulschiff-Leiter Volker Müßig, Vertretern des Schiffer-Berufskollegs und der IHK Duisburg sowie natürlich den Kollegen beglückwünscht. Michael Droese (WSA Mannheim) bekam als Kursbester von Volker Müßig eine Bootsmannpfeife überreicht.

Die frisch gebackenen Binnenschiffer haben sich für eine interessante und anspruchsvolle Tätigkeit mit besten beruflichen Entwicklungsmöglichkeiten entschieden. Schließlich können sich Auszubildende nach ihrer erfolgreich abgelegten Prüfung in kaum einer anderen Branche so sicher sein, direkt in ein Arbeitsverhältnis übernommen zu werden. Die Binnenschiffahrt hat derzeit, wie viele andere Branchen auch, aufgrund der ungünstigen Alterspyramide große Probleme, Nachwuchskräfte zu finden.

Die bei annähernd 100 % liegende Übernahmegarantie, eine Ausbildungsvergütung, die, wie das Bundesinstitut für Berufsbildung regelmäßig bestätigt, bundesweit zu den höchsten zählt sowie sehr gute spätere Verdienstmöglichkeiten im Beruf sind Faktoren, die das Gewerbe hoffnungsvoll stimmen, dass der Bedarf an Fachkräften künftig wieder besser gedeckt werden kann. Auch eine Vielzahl abwechslungsreicher und anspruchsvoller Tätigkeiten im gesamten System Wasserstraße und sehr gute Aufstiegschancen machen den Ausbildungsberuf Binnenschiffer/Binnenschifferin sowohl für junge Menschen als auch für Quereinsteiger zu einer sehr attraktiven Option.

Jüngst hat Brüssel den Weg für die neue EU-Qualifikationsrichtlinie, die für die Ausbildung in der Binnenschiffahrt europaweit einheitliche Standards schafft, frei gemacht. Damit steht auch in Deutschland ein Wandel des Berufsbildes Binnenschiffer bzw. Binnenschifferin bevor, insbesondere durch eine Reform der Ausbildung. Nachdem die Richtlinie in deutsches Recht umgesetzt worden ist, muss mit einer

neuen Ausbildungsordnung für die Binnenschifffahrt – die aktuelle stammt aus dem Jahr 2005 – auf die neuen Rahmenbedingungen reagiert werden. Der BDB wird sich in diesen Prozess in den nächsten Jahren gemeinsam mit allen weiteren maßgeblichen Akteuren aktiv und gestalterisch einbringen, damit es in Deutschland auch künftig eine qualitativ hochwertige Binnenschifferausbildung gibt.

Quelle und Foto: BDB, die Lossprechung der angehenden Binnenschiffer in Deutschland auf dem Schulschiff „Rhein“ in Duisburg-Homberg

KIELER SEEHAFEN VOLL AUF WACHSTUMSKURS



Der Kieler Seehafen liegt voll auf Wachstumskurs und hat sein bisher bestes Halbjahresergebnis erzielt. In den ersten sechs Monaten wurden in den verschiedenen Hafenteilen 3,7 Mio. Tonnen Güter umgeschlagen und damit die Umschlagsleistung des Vorjahreszeitraumes um 20 % übertroffen.

Dr. Dirk Claus, Geschäftsführer der SEEHAFEN KIEL GmbH & Co. KG: „Die Inbetriebnahme des SCA-Logistikzentrums im Kieler Ostuferhafen wirkt

sich inzwischen nachhaltig aus und gibt uns den geplanten Wachstumsschub, der unsere Investitionen rechtfertigt.“ Für die Neukunden Svenska Cellulosa Aktiebolaget (SCA) und Iggesund Paperboard wurden im 1. Halbjahr knapp 400.000 Tonnen hochwertiger Forstprodukte umgeschlagen und eingelagert. Dirk Claus: „Das sehr gute Ergebnis ist umso bedeutender, als dass Kiel auch in den anderen Geschäftsfeldern, im Fährverkehr und dem Umschlag von Massengütern, zulegen konnte.“ Würde man die SCA-Verkehre unberücksichtigt lassen, selbst dann stiege die Kieler Umschlagsleistung um beachtliche 7,6 % an.

Im ersten Halbjahr 2017 konnte der Umschlag von Massengütern um 18,7 % auf gut 550.000 Tonnen erfreulich zulegen. Neben Brennstoffen (Kohle, Öle) verzeichnete der Umschlag von Baustoffen sowie Getreide und Altmetallen ein deutliches Plus. Im Fährverkehr konnte insbesondere die Stena Line stark hinzugewinnen (+ 12,8 %) und liegt in der Rangfolge der wichtigsten Frachtkunden des Hafens nur knapp hinter DFDS. Überraschend zeichnet sich eine leichte Erholung der Russlandverkehre ab, die in den vergangenen Jahren aufgrund von Handelsbeschränkungen stark eingebrochen waren. Dirk Claus: „Wir schaffen jetzt im Ostuferhafen zusätzliche Lagerkapazitäten, um die positive Entwicklung im Handel mit Russland zu stabilisieren.“ In unmittelbarer Nähe zum Liegeplatz der St. Petersburg-Schiffe entsteht derzeit der 5.000 m² große Schuppen Nr. 12, der für die Lagerung von Schnittholz vorgesehen ist. Im Containerverkehr, der in Kiel nur eine untergeordnete Bedeutung hat, wurden 13.400 TEU (+ 19,3 %) umgeschlagen.

Der kombinierte Ladungsverkehr Schiene/Schiff wurde mit der Aufnahme einer wöchentlichen Direktzugverbindung zwischen Kiel und Triest sowie einer zusätzlichen Abfahrt nach Verona weiter ausgebaut. An den Eisenbahnterminals am Schwedenkai und im Ostuferhafen wurden in den ersten sechs Monaten des Jahres erstmals mehr als 16.000 Ladungseinheiten auf Waggon verladen; ein Plus von 10 %. Dirk Claus: „Wir arbeiten bereits daran, die Leistungsfähigkeit des Terminals am Schwedenkai durch ein zusätzliches Gleis weiter zu erhöhen. So können wir dort den größten Teil des Wachstums der Seehafenhinterlandverkehre auf der Schiene abwickeln.“ Im Passagierverkehr wurden 913.000 Reisende (+ 3,1 %) befördert. Die größten Zuwächse verzeichnet die Stena Line auf der Linie nach Göteborg (Schweden), gefolgt von DFDS auf der Route nach Klaipeda (Litauen). Die meisten Passagiere reisten mit den Schiffen der Color Line von Kiel nach Oslo. Im Bereich Kreuzfahrt wurden bis zum 30. Juni bereits 65 Anläufe mit gut 200.000 Passagieren registriert.

Quelle: Port of Kiel, Foto: Tom Koerber