

EIN GUTES, GESUNDES UND ERFOLGREICHES 2019



Die Redaktion der Hafenzeitung wünscht allen Lesern, Freunden, Partnern und jedem im Hafen ein erfolgreiches, gutes, glückliches und vor allem gesundes neues Jahr 2019. Mögen alle Ihre Wünsche in Erfüllung gehen ☐

Kommen Sie gut rein und gut durch ☐

RAILSHUTTLE NACH COEVORDEN AUFGESTOCKT



Coevorden spielt eine entscheidende Rolle beim Schienengütertransport zwischen Rotterdam und dem europäischen Hinterland. Die Festungsstadt in der Provinz Drenthe verfügt über einen direkten Anschluss sowohl an das niederländische wie auch das deutsche Schienennetz, deswegen ist der Railshuttle zwischen dem Rotterdamer Hafen und dem Euroterminal in Coevorden wahnsinnig beliebt. Seit dem 9. Dezember wurde die Zugfrequenz auf drei Mal die Woche in beide Richtungen erhöht.

Das Euroterminal Emmen-Coevorden-Hardenberg, Eigentum der Bentheimer Eisenbahn AG, hat starken Aufwind und entwickelt sich immer mehr zu einer Logistikkreuzung. „Die Umwelt ist ein wichtiges Thema für Vertriebsunternehmen und große Kunden. Das merken wir auch in Coevorden. Im Hinblick auf CO2 ist die Schiene immer häufiger eine interessante Transportalternative“, sagt Joachim Berends, Geschäftsführer des Euroterminals / Bentheimer Eisenbahn AG. „Der Railshuttle ist eine zuverlässige Verbindung zwischen dem größten europäischen Hafen Rotterdam und unserem Hinterlandterminal. Der Zug transportiert Elektronik, Produkte für die Automotiveindustrie, Mehlprodukte und Rohstoffe. Aus Coevorden werden die Container mit einem anderen Zug oder per LKW an ihr Endziel transportiert. Wir bemühen uns, den Railshuttle künftig täglich fahren zu lassen.“

Der Railshuttle transportiert 95 TEU pro Fahrt und fährt am Dienstagabend, Donnerstagabend und Samstagabend in Coevorden ab. Der Zug passiert das Rangiergelände Kijfhoek und fährt am nächsten Tag vier Terminals in Rotterdam an: ECT Delta, APMT2, EUROMAX und RSC. Mitt-

wochs, freitags und sonntags fährt der Zug von Rotterdam wieder in Richtung Euroterminal. Coevorden verfügt über Zugverbindungen mit 21 europäischen Wirtschaftszentren, unter anderem auch dreimal pro Woche nach Skandinavien.

Graaco – ein Logistikdienstleister im Bereich Transport, der über 70.000 m² Lagerhallen, ein GrainTerminal und Verpackungsanlagen verfügt – ist ein Railshuttle-Kunde der ersten Stunde. „Wir haben uns bewusst dafür entschieden, uns an der Zugstrecke neben dem Euroterminal niederzulassen. Dadurch können wir Container zu einem attraktiven Preis von und nach Rotterdam transportieren“, erklärt Ben Blog, allgemeiner Geschäftsführer von Graaco. „Wir sind sehr froh über diese dritte Fahrt des Railshuttle. Jetzt können mehr Kunden den Railshuttle nutzen. Ich vermute, dass die Modalität „Rail“ in der Zukunft noch interessanter werden wird. Die Regierung wird die Kosten für die Nutzung der Schieneninfrastruktur senken, wodurch es finanziell noch attraktiver wird. Darüber hinaus ist der Transport auf der Schiene eine Lösung für die CO₂-Emission. In den neunziger Jahren war der Umweltaspekt bereits ein Argument, in den kommenden Jahren wird er für die Unternehmen stets wichtiger.“

Auch TSR/Holland Maxeda – Importeur/Exporteur von Non-Food-Artikeln – nutzt den Railshuttle häufig. „Jeden Tag kommen für uns in Rotterdam Container aus China an. Mit jedem Zug transportieren wir sicherlich dreißig bis vierzig Container zum Euroterminal und begrüßen den zusätzlichen Zug pro Woche sehr“, meint CEO Henry van Rees. „Die Lage des Euroterminals ist für uns günstig wegen der Lagerhäuser rings um Coevorden, der umweltfreundliche Aspekt des Zugs steht für uns jedoch an erster Stelle.“

An der anderen Seite der Grenze, in Emlichheim, zehn Kilometer vom Euroterminal entfernt, hat noch ein Stammkunde des Railshuttles seinen Sitz. Die Emsland Group ist der größte Kartoffelproduzent von Deutschland, weltweit die Nummer zwei und exportiert jährlich weltweit sechshunderttausend Tonnen Kartoffel- und Erbsenprodukte. Ein großer Teil davon wird über den Hafen von Rotterdam transportiert. Herbert Zwartscholten, Manager Logistics der Emsland Group: „Unser Slogan lautet Using nature to create und Nachhaltigkeit hat bei uns hohe Priorität. Intermodaler Transport wurde von uns immer bevorzugt und wir transportieren unsere Produkte seit 2007 mit beinahe jedem Zug, der von Coevorden nach Rotterdam fährt. Dieses Jahr waren es ungefähr 2500

Container. Eine dritte Fahrt pro Woche erlaubt uns mehr Flexibilität. Dadurch, dass wir beinahe auf der gesamten Strecke über die Schiene transportieren können, ist der Railshuttle für uns auch eine finanziell attraktive Option.“

Quelle und Foto: Port of Rotterdam

SPITZENJAHR FÜR DEN HAFEN ANTWERPEN



Mit einer Aussicht auf das sechste Rekordjahr in Folge, einem Wachstum bei allen Frachtgütern und einer neuen Investitionswelle wird das Jahr 2018 als ein „Grand-Cru-Jahr“ für den Hafen Antwerpen Geschichte schreiben.

Aufgrund der durchweg positiven vorläufigen Ergebnisse bestätigt Antwerpen erneut seine Attraktivität als größter Wirtschaftsmotor Belgiens, als wichtiger europäischer Hafen und festigt seine Position als Global Player und größter integrierter Chemiecluster Europas. Für 2019 stellt die Antwerp Port Authority zudem die Weichen für eine nachhaltige Zukunft des Standortes. Bei den aktuellen Herausforderungen

wie Mobilität, Energiewende, Digitalisierung und Innovation setzt Antwerpen uneingeschränkt auf strukturelle Lösungen.

Mit einem voraussichtlichen Wachstum von 5,1 Prozent gegenüber 2017 werden frühere Voraussagen bestätigt und die Weichen für einen Rekord im sechsten Jahr in Folge gestellt. Die Prognose für den Gesamtumschlag im Jahr 2018 liegt bei 235 Millionen Tonnen. Basis für den neuen Rekord ist ein beispielloses Wachstum aller Frachtgüterarten. Das starke Wachstum im Containerverkehr setzte sich mit einem Anstieg auf 130 Millionen Tonnen (+5,8 Prozent) oder 11 Millionen TEU (+5,5 Prozent) fort. Flüssig- und Schüttgut wuchsen auf 76,5 Millionen Tonnen (+4,5 Prozent) bzw. 12,8 Millionen Tonnen (+5 Prozent), wobei Breakbulk auf 15,6 Millionen Tonnen (+1,8 Prozent) zulegen.

Führende internationale Unternehmen der chemischen Industrie wie Borealis, INEOS, Nippon, Sea-Mol und Oiltanking/AGT haben 2018 eine große Investitionswelle im Hafen mit einem Volumen von mehr als zwei Milliarden Euro ausgelöst. Ihre Entscheidung für Antwerpen bestätigt die starke Attraktivität des Hafens Antwerpen als größter integrierter Chemiecluster Europas.

Jacques Vandermeiren, CEO der Antwerp Port Authority: „Mit diesen guten Wachstumswerten und der Investitionswelle wird der Hafen 2018 seine Rolle als größter Wirtschaftsmotor unseres Landes bestätigen. Jetzt stellen wir die Weichen weiter auf einen nachhaltigen Zukunftshafen. Um weiterhin nachhaltig zu wachsen, müssen wir uns gemeinsam mit der gesamten Hafengemeinschaft den heutigen Herausforderungen stellen. Der Hafen der Zukunft muss über ausreichende Kapazitäten verfügen und zugänglich, nachhaltig, intelligent und sicher sein, um für Investoren attraktiv zu bleiben.“

Der neue Rekord und die Investitionswelle bestätigen sowohl die Leistungsfähigkeit des Hafens als auch frühere Vorhersagen, dass die maximale Containerkapazität schnell erreicht sein wird und damit die Dringlichkeit zusätzlicher Containerkapazitäten wächst.

Jacques Vandermeiren, CEO der Antwerp Port Authority: „Inzwischen haben wir unsere optimale operationelle Kapazitätsgrenze an den Terminals vor den Schleusen deutlich überschritten, was Konsequenzen für die Effizienz hat. Zusätzliche Containerkapazitäten vor den Schleusen sind daher von größter Bedeutung. Dem Hafen Antwerpen geht es gut, das

sind positive Nachrichten für unsere Wirtschaft. Es ist sehr wichtig, diesen Weg fortsetzen zu können und so schnell wie möglich die notwendigen zusätzlichen Kapazitäten aufzubauen. Der jüngste Entwurf für die Schaffung neuer Containerkapazitäten führt zu einem Durchbruch in diesem komplexen Projekt. Wir sind sehr zufrieden mit den Bemühungen der flämischen Verwaltung und möchten konstruktiv zur Weiterentwicklung der Alternative 9 beitragen, die nun auf dem Tisch liegt. Diese muss sowohl nautisch als auch operativ optimiert werden, damit sie für die Wirtschaftsakteure interessant und umsetzbar wird und gleichzeitig die Auswirkungen auf die Umwelt so gering wie möglich gehalten werden.“

Mit dem Start der Oosterweelbauarbeiten sind strukturelle Lösungen für den Mobilitätsknoten in und um Antwerpen dringender denn je. Die Antwerp Port Authority stellt sich ihrer sozialen Verantwortung und arbeitet gemeinsam mit der gesamten Hafengemeinschaft an strukturellen Lösungen, um den Mobilitätsdruck sowohl für den Güter- als auch für den Personenverkehr zu verringern.

Im Güterverkehr wird bis 2030 ein Modal-Shift angestrebt, der es erlaubt, den Verkehrsanteil des Straßengüterverkehrs von 55 Prozent auf 43 Prozent zu reduzieren. Zugleich soll der Schienenverkehr auf 15 Prozent verdoppelt werden. Railport, eine gemeinsame Initiative von Antwerp Port Authority, MLSO und den Dachverbänden essenscia Vlaanderen und Voka Alfaport, hat 2018 diese Aufgabe übernommen. Darüber hinaus findet ein konstruktiver Dialog mit Infrabel statt, um ein neues Betriebsmodell für die Hafenbahninfrastruktur zu entwickeln und damit die Flexibilität und Effizienz des Schienenverkehrs zu verbessern.

Der Anteil der Binnenschifffahrt soll von den bereits erreichten 38 Prozent auf 42 Prozent weiter ansteigen. Anfang des Jahres unterzeichnete die Hafengemeinschaft dafür einen Aktionsplan Containerbinnenschifffahrt, der sich auf drei wesentliche Säulen stützt: Planung und Zusammenarbeit, Bündelung sowie Digitalisierung. Das Zusammenspiel all dieser Maßnahmen soll eine Optimierung der Containerbinnenschifffahrt und eine Effizienzsteigerung für alle Prozesskettenpartner gewährleisten. Die ersten Pilotprojekte zur zentralen Binnenschiffsplanung führten zu positiven Reaktionen im Markt.

Darüber hinaus hat Antwerpen Workshops mit der Hafengemeinschaft zur Nachtlogistik aufgelegt, um die vorhandene Infrastruktur außerhalb der

Hauptverkehrszeiten stärker zu nutzen. Der Aktionsplan Nachtlogistik wurde mit allen Beteiligten im Oktober dieses Jahres gestartet und soll nach einer Testphase in der ersten Jahreshälfte im Sommer 2019 zusammen mit dem Start der Oosterweelbauarbeiten umgesetzt werden.

Um für die 60.000 Hafen-Mitarbeiter weiterhin gut erreichbar zu bleiben, arbeitet die Antwerp Port Authority auch an zahlreichen Initiativen, die die Menschen ermutigen sollen, ihr Auto zu Hause zu lassen und nachhaltige Alternativen zu nutzen. Der Wasserbus und der Fahrradbus sind schöne Beispiele für diesen Modal-Shift im Personenverkehr. Seit dem 1. Juli 2017 verkehrt der Wasserbus auf der Schelde als alternatives Transportmittel und hat bereits 396.972 Passagiere befördert. Die Verkehrsverbindungen werden ausgebaut und im Sommer 2019 wird ein erster elektrischer Wasserbus in Betrieb genommen mit dem ehrgeizigen Ziel, nach sechs Monaten 100 Prozent elektrisch auf dem Albertkanal zu fahren, was eine absolute Premiere wäre. Mit 77.541 Passagieren seit Anfang April dieses Jahres ist auch der Fahrradbus ein Erfolg. Um den Pendlern im nächsten Jahr noch mehr Alternativen zu bieten, ist ein Verbundsystem aus Shuttlebusverkehr und einem gemeinsamen elektrischen Fahrradsystem im Hafengebiet geplant.

Der Übergang zu einer CO₂-armen Kreislaufwirtschaft steht ebenfalls ganz oben auf der Agenda der Antwerp Port Authority. Deshalb wird sie in den nächsten drei Jahren nicht weniger als 35 Millionen Euro in innovative Projekte im Zukunftsbereich der Nachhaltigkeit investieren. Davon zeugt das erklärte Ziel, das Deurganck-Dock kurzfristig mit landseitigen Stromversorgungsanlagen für Seeschiffe auszustatten, was zu einer Reduzierung der NO₂-Emissionen um 36 Prozent führen wird.

Darüber hinaus entwickelt Antwerpen aktiv den Einsatz alternativer und nachhaltiger Kraftstoffe, einschließlich LNG und Wasserstoff. In diesem Jahr gewann CMB den Sustainability Award mit der Hydroville, dem ersten wasserstoffbetriebenen Passagierschiff. Aufgrund des besonders nachhaltigen Potenzials von Wasserstoff wird derzeit die Einsatzmöglichkeit einer Wasserstofftankstelle im Hafen geprüft. Anfang dieses Monats wurde in der Kallo-Schleuse eine Wasserturbine installiert, um die Energieerzeugung aus den Wasserbewegungen beim Schleusenbetrieb zu testen. Ziel ist es, mit dieser fortschrittlichen Technologie alle Seeschleusen im Hafen langfristig energieneutral zu betreiben.

Der Hafen der Zukunft ist auch ein Smart Port, der eine führende Rolle für Innovation und Digitalisierung spielt. Die Antwerp Port Authority nimmt daher eine Vorreiterrolle bei der digitalen Transformation ein und strebt danach, eine offene und innovative Drehscheibe zu sein, die die Einführung neuer Technologien ermöglicht. Ziel ist es, ein digitales Nervensystem mit intelligenten Kameras, Sensoren sowie Drohnen über dem Hafen zu entwickeln, um unsere Prozessüberwachung zu optimieren und so direkt auf aktuelle Ereignisse reagieren zu können. Mit der vor fast zwei Jahren für den Hafen gegründeten Datenplattform NxtPort werden die Daten für alle Akteure der Logistikkette transparent zugänglich gemacht.

Jacques Vandermeiren: „Aufgrund der zunehmenden Möglichkeiten zur Effizienzsteigerung aufgrund von intelligenter Datenauswertung wird die Antwerp Port Authority in den kommenden Jahren auf den Grundlagen von NxtPort aufsetzen. Der Ausbau der Beteiligung der Antwerp Port Authority an NxtPort spiegelt dieses Vertrauen wider. Wir sind fest davon überzeugt, dass die Digitalisierung dazu beitragen wird, den Weg für eine intelligente und (kosten-)effiziente Logistik zu ebnen, und dass sie auch im Bereich der Mobilität und der Emissionsüberwachung eine immer wichtigere Rolle spielen wird.“

Mit dem Jahresende 2018 endet auch die Karriere von Marc Van Peel. Nach zwölf Jahren als Hafenschöffe und Vorsitzender tritt der Politiker Ende Dezember in den Ruhestand und schließt die Tür des Hafenhauses hinter sich. Als Hommage wurde der dort neu eingerichtete „Wagenzaal“ nach ihm benannt. Die Halle im Erdgeschoss trägt nun offiziell den Namen „Veranstaltungshalle zu Ehren von Marc Van Peel, Präsident der Antwerp Port Authority von 2007 bis 2018“.

„Gleichzeitig können wir im neuen Jahr Annick De Ridder als Hafenschöffin begrüßen. Ich bin überzeugt, dass wir sehr konstruktiv zusammenarbeiten werden“, fügte Jacques Vandermeiren hinzu.

Quelle und Foto: Antwerp Port Authority

ERSTES POLIZEIBOOT MIT NEUEM DESIGN



Als erstes Polizeiboot im Hamburger Hafen ist das Hafenaufsichtsschiff WS22 „Afrikahöft“ im neuen Design der Flotte Hamburg GmbH & Co. KG im Einsatz. Ausgerüstet mit einem innovativen Leuchtstreifensystem ist es ab sofort bei Tag und Nacht auf den ersten Blick erkennbar.

Dem neuen Designkonzept sollen weitere Schiffe der Flotte folgen, das Polizeiboot WS20 „Amerikahöft“ befindet sich derzeit in der Umrüstung.

Das neu gestaltete Design zeichnet sich vor allem durch die wechselbaren Leuchtstreifen aus. Zudem erstrahlt das Schiff im einheitlichen hellen Elfenbein-Farbtönen der Flotte Hamburg. Abnehmbare Hoheitszeichen ermöglichen zudem künftig auch Einsätze unabhängig vom Polizeidienst für weitere Kunden der Flotte Hamburg.

„Das neue Design und die abnehmbaren Polizeikennzeichen erlauben uns als Flotte, das Boot künftig flexibel und bedarfsgerecht einzusetzen“, sagt Karsten Schönwald, Geschäftsführer der Flotte Hamburg GmbH & Co. KG. „Wenn das Boot von der Wasserschutzpolizei nicht benötigt wird, können wir es in anderen Funktionen in der Flotte einsetzen – beispielsweise zu Kontrollfahrten des Oberhafenamtes oder im Lotsenversetzdienst. Durch diese Synergien werden unsere Fahrzeuge effizient und kostensparend betrieben.“

„Ich freue mich, mit der WS 22 die Veränderungen des äußeren Erscheinungsbildes der Wasserschutzpolizei präsentieren zu können“, sagt Karsten Witt, Leiter der Wasserschutzpolizei. „Wir werden das neue Design nach und nach auf alle Boote der Wasserschutzpolizei auftragen und somit unsere Sichtbarkeit auf den Gewässern deutlich erhöhen.“

Technische Daten WS22 „Afrikahöft“

Länge: 19 Meter

Breite: 5,42

Maximaler Tiefgang: 1,46 Meter

Verdrängung: 38 t

Geschwindigkeit: 17 kn

Leistung: 2x 370 kW

Baujahr: 1993

Die Flotte Hamburg GmbH & Co. KG bietet seit Juli 2017 Flottenmanagement unter einer Flagge. Sie betreibt, verchartert und erneuert bei Bedarf die rund 50 Wasserfahrzeuge der Hamburg Port Authority, der Polizei Hamburg, der Feuerwehr Hamburg und des Landesbetriebs Straßen, Brücken, Gewässer. Die Flotte Hamburg versteht sich damit als stadteigene Reederei.

Quelle: HPA, Foto: HPA / Kai Gerullis, demonstrieren das abnehmbare Hoheitszeichen, das künftig auch Einsätze unabhängig vom Polizeidienst für weitere Kunden der Flotte Hamburg ermöglicht: Karsten Schönwald (l.) und Karsten Witt

PERSPEKTIVWECHSEL HOCH DREI



Die Contargo-Gruppe hat ihren dritten Nachhaltigkeitsbericht veröffentlicht. Ab sofort steht dieser auf der Webseite des Unternehmens zum Download bereit.

Leitgedanke der aktuellen Ausgabe ist der Perspektivwechsel, der notwendig ist, um das gesamte Bild der Nachhaltigkeit zu erfassen. Der Bericht wurde auf Grundlage der weltweit anerkannten Leitlinien der Global Reporting Initiative (GRI Standards) erstellt und informiert über die nachhaltigen Aktivitäten des Container-Hinterlandlogistik-Netzwerks in den Geschäftsjahren 2016/2017.

Getreu dem Unternehmensmotto Nachhaltigkeit³ betrachtet Contargo auf insgesamt 112 Seiten wichtige Aspekte aus ökologischer, wirtschaftlicher und sozialer Perspektive und fügt diese zu einem Gesamtbild zusammen. Neu ist dabei die Vorgehensweise des „Zoomens“: Von einer grundsätzlichen globalen Betrachtung ausgehend werden die Entwicklungen in unmittelbarer Nähe von Contargo näher beleuchtet. Im dritten Schritt wird schließlich gezeigt, was direkt im Unternehmen passiert, welche Initiativen und Projekte an einzelnen Standorten umgesetzt werden und was selbst einzelne Mitarbeiter zu mehr Nachhaltigkeit beitragen können.

„Das Besondere an diesem Bericht ist, dass wir sehr weit in die Tiefe gehen und viele Hintergrundinformationen bereitstellen. Auf diese Weise möchten wir unseren Mitarbeitern, Kunden und Partnern verdeut-

lichen, warum Nachhaltigkeit einen derart großen Stellenwert für Contargo hat“, sagt Sandra Hollweg, Sustainable Solutions bei Contargo. „Für uns ist das Thema so wichtig, dass wir einiges mehr machen, als unbedingt notwendig ist.“

Neben den üblichen und branchenrelevanten Kennzahlen wie CO₂-Berechnungen finden sich auch im dritten Nachhaltigkeitsbericht zahlreiche Statements von Contargo-Mitarbeitern aus den unterschiedlichsten Unternehmens- und Aufgabenbereichen. Unterstützt wurde Contargo bei der Erstellung des Nachhaltigkeitsberichts 2018 aber nicht nur durch eigene Mitarbeiter und Standorte, sondern auch durch ausgewählte Hochschulen.

„Wir haben gemeinsam mit Hochschulen Projekte zu verschiedenen Themen bearbeitet. Dies hat uns neue Perspektiven eröffnet und verhindert, dass wir uns immer nur im eigenen Kreis drehen“, sagt Sandra Hollweg zu dieser Herangehensweise.

Der Nachhaltigkeitsbericht von Contargo erscheint alle zwei Jahre und ist im Sinne der Nachhaltigkeit ausschließlich digital erhältlich. Sie können den vollständigen Bericht auf der Contargo-Webseite als PDF herunterladen: <https://www.contargo.net/de/company/sustainability/>

Die englischsprachige Version des Nachhaltigkeitsberichts wird in Kürze verfügbar sein.

Quelle und Foto: Contargo

ANGELA TITZRATH BLEIBT BIS 2024



Der Aufsichtsrat der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) hat zugestimmt, den zum 30. September 2019 auslaufenden Vertrag der Vorstandsvorsitzenden Angela Titzrath um fünf Jahre bis zum 1. Oktober 2024 zu verlängern.

„Unter Führung von Frau Titzrath hat sich die HHLA in den vergangenen zwei Jahren sehr erfolgreich entwickelt. Ungeachtet eines herausfordernden Umfelds konnte der Unternehmenswert deutlich gesteigert werden“, erklärte der HHLA-Aufsichtsratsvorsitzende Prof. Dr. Rüdiger Grube. „Es ist das Verdienst von Frau Titzrath, dass die HHLA in ihren Kerngeschäftsfeldern Containerumschlag und Intermodal ihre starke Wettbewerbsposition behaupten und ausbauen konnte. Darüber hat sie das Unternehmen für die Digitalisierung geöffnet, neue Geschäftsfelder besetzt und innerhalb des Unternehmens einen Kulturwandel initiiert“, so Grube weiter.

Der Aufsichtsrat berief darüber hinaus Torben Seebold zum 01. April 2019 in den Vorstand der HHLA. Der bisherige Bundesfachgruppenleiter Maritime Wirtschaft der Gewerkschaft ver.di tritt die Nachfolge von Personalvorstand Heinz Brandt an, der das Unternehmen Ende März auf eigenen Wunsch verlässt und in den Ruhestand tritt.

„Der Aufsichtsrat hat sich nach einem intensiven Auswahlverfahren für Herrn Seebold als neuen Personalvorstand der HHLA entschieden. Wir wünschen ihm für seine verantwortungsvolle Aufgabe viel Erfolg“, erklärte

der Aufsichtsratsvorsitzende Prof. Dr. Grube.

Der stellvertretende Aufsichtsratsvorsitzende Berthold Bose sagte zur Bestellung von Herrn Seebold: „Mit Torben Seebold übernimmt eine mit der maritimen Wirtschaft seit vielen Jahren eng verbundene Führungskraft der Gewerkschaft ver.di Verantwortung bei der HHLA. In seiner bisherigen Funktion als Bundesfachgruppenleiter Maritime Wirtschaft hat er viel Erfahrung in personalwirtschaftlichen Themen sammeln können. Als Verhandlungsführer hat er grundlegende Tarifverträge mit dem Zentralverband der Deutschen Seehäfen ausgehandelt. Zudem ist er durch seine Tätigkeit als Maritimer Koordinator ITF Deutschland international bestens vernetzt. Wir sind überzeugt, dass Herr Seebold die durch den digitalen Wandel ausgelösten Veränderungen in der Arbeitswelt bei der HHLA erfolgreich managen wird.“

Torben Seebold ist 37 Jahre alt, verheiratet und Vater zweier Kinder. Nach einem Studium der Rechtswissenschaften an der Universität Köln und einem Rechtsreferendariat in Wuppertal wechselte er im Jahr 2010 zur Gewerkschaft ver.di in Köln. Im März 2013 wurde er ver.di-Bundesfachgruppenleiter Schifffahrt. Nach der Fusion mit der Bundesfachgruppe Häfen im Jahr 2014 übernahm er die Leitung der neuen ver.di-Bundesfachgruppe Maritime Wirtschaft. Er nimmt darüber hinaus Aufgaben in internationalen Gremien wahr.

Quelle: Hamburger Hafen und Logistik AG

ZOLL IN HAMBURG: BALD ALLES AUS EINER HAND



Zum 1. Januar 2019 legt die Zollverwaltung die Hauptzollämter Hamburg-Hafen und Hamburg-Stadt zusammen. Es entsteht das Hauptzollamt Hamburg mit einem Zuständigkeitsbereich, der das gesamte Hamburger Stadtgebiet umfasst, mit Ausnahme des Hamburger Flughafens.

Damit entfallen die innerstädtischen Hauptzollamts Grenzen, die ein logistisches Hindernis waren. Das neue Amt mit Hauptsitz in der Hafencity wird mit über 1.700 Beschäftigten das größte Hauptzollamt der deutschen Zollverwaltung sein. Neuer Leiter wird Leitender Regierungsdirektor Christian Schaade. Die Zöllnerinnen und Zöllner erheben in Hamburg Zölle, Einfuhrumsatzsteuer sowie Kraftfahrzeug- und Verbrauchssteuern in Höhe von jährlich rund 30 Milliarden Euro. Das macht knapp ein Viertel der vom Zoll jährlich insgesamt erhobenen Steuereinnahmen von rd. 130 Milliarden Euro aus.

Der Zoll stellt sich mit der Zusammenlegung der Hauptzollämter in Hamburg zukunftsicher und effizient auf. Er trägt damit dem Wunsch des Senats und der Hamburger Wirtschaft Rechnung, die sich seit der Freizonenauflösung im Jahre 2013 für einen einheitlichen Zollamtsbezirk und Ansprechpartner für die operative Aufgabenerledigung des Zolls in Hamburg einsetzen. Mit der Neustrukturierung der grenzüberschreitenden Warenabfertigung und der damit einhergehenden Aufgabenbündelung beim Hauptzollamt Hamburg unterstreicht die Zollverwaltung die Bedeutung des Wirtschaftsstandorts Hamburg und leistet ihren Beitrag zu einer weiteren Verbesserung der globalen und europäischen Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens. Um die Zusammenlegung für alle

Beteiligten möglichst reibungslos zu gestalten, wird es eine Übergangsphase bis September 2019 geben. Deswegen bleiben die bisherigen Kommunikationswege zunächst erhalten.

Senator Michael Westhagemann: „Hamburg wird erstmals seit über 100 Jahren nicht mehr durch Zollamtsgrenzen, die für die zollamtliche Überwachung des Warenverkehrs enorme Bedeutung haben, geteilt sein. Damit finden unsere gemeinsamen Bemühungen und Verhandlungen mit dem Zoll ein erfolgreiches Ende. Dies ist ein wichtiger Schritt zur Stärkung des Standortes Hamburg. Dem müssen nun weitere Maßnahmen zur Digitalisierung und Automatisierung der Abfertigung folgen.“

Staatssekretär Dr. Rolf Bösing: „Die Zusammenlegung der Hamburger Hauptzollämter wird für die Stadt Hamburg und die Hamburger Wirtschaft viele Vorteile bringen. Ich bin sicher, dass wir hiermit einen großen Beitrag bei der Bewältigung zukünftiger Herausforderungen und der Sicherstellung der Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandorts Hamburg leisten.“

Quelle: Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Foto: HHM / Dietmar Hasenpusch

14,7 MIO. TEU SHORTSEA-UMSCHLAG



Das ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (spc) hat das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) beauftragt, eine Analyse des innereuropäischen Containerverkehrs zu erstellen. Kernfrage war dabei, welcher Anteil der umgeschlagenen Container auf innereuropäischen Handel und welcher auf Transshipmentverkehre entfällt.

Im Jahr 2017 schlugen die sechs großen kontinentalen Nordrangehäfen insgesamt rund 14,7 Mio. TEU mit europäischen Korrespondenzhäfen um. Dabei widmete sich die Untersuchung der Frage, wie hoch der Anteil an Shortsea-Verkehr im Vergleich zum Feederverkehr ist. Für das spc gliedert sich der Shortsea-Verkehr in zwei Bereiche:

1. Shortsea-Transshipment (auch "Feederverkehr" oder „Shortsea leg of transshipment“)
2. Shortsea-Land-Verkehre (auch „innereuropäischer Containerverkehr“ oder „Door 2 Door“)

Mit 7,8 Mio. TEU ist der Feedermarkt der dem Volumen nach größte Shortsea-Markt aus Sicht der Reedereien, die die Häfen der Hamburg-Le Havre-Range anlaufen. Der überwiegende Teil dieser 7,8 Mio. TEU hat einen Ursprung oder ein Ziel außerhalb Europas und einen Korrespondenzhafen innerhalb Europas. Dabei wird hier, also in den 7,8 Mio. TEU, nur das Shortsea-Leg dieser Verkehre betrachtet. Unter Berücksichtigung des dazugehörigen Main-Legs (einschließlich der geringen innereu-

ropäischen Mengen) beläuft sich die Bedeutung dieses Marktes aus Sicht der Nordrangehäfen, die den Umschlag leisten, somit auf immerhin 15,6 Mio. TEU. Die Ostsee stellt hier den wichtigsten Markt für den Feederverkehr der Hamburg-Le Havre-Range dar.

Mit 5,3 Mio. TEU ist das Volumen des über die Nordrangehäfen abgewickelten innereuropäischen Warenhandels kleiner als das des Feederverkehrs. Überdies werden die Container innerhalb der Nordrange nur einfach umgeschlagen, sodass die Zahl der Moves gegenüber dem Transshipmentumschlag abfällt.

Rund 3 Mio. der insgesamt 5,3 Mio. TEU entfallen auf den Verkehr mit den britischen Inseln – ein Geschäft, das aufgrund deren geografischer Lage fest in der Hand der Westhäfen Rotterdam, Antwerpen und Zeebrügge liegt.

„Die Containermengen, die mit den britischen Inseln abgewickelt werden, zeigen, wie wichtig dieser Markt für den Kurzstreckenseeverkehr ist. Daher ist notwendig, dass es zu einem geregelten Brexit kommt. Im Falle eines harten Brexits erhöht sich die Gefahr weitreichender Konsequenzen für den maritimen Verkehr“ sagt Prof. Burkhard Lemper, Chef des ISL.

Der zweitgrößte Shortsea-Land-Markt ist mit insgesamt 1,4 Mio. TEU die Ostsee. Der Wettbewerb durch den Lkw ist hier insbesondere auf kurzen Strecken enorm.

2,2 Mio. der insgesamt 5,3 Mio. TEU werden in Rotterdam geladen und gelöscht. Damit ist Rotterdam der größte Hafen Europas für Shortsea-Ladung. Alleine mit dem Ostseeraum – dem aus Sicht der deutschen Häfen wichtigsten Fahrtgebiet – schlagen die niederländischen Containerbrücken rund 0,6 Mio. TEU um. Bremerhaven und Hamburg kommen hier gemeinsam auf gut 0,4 Mio. TEU.

Zudem entfällt ein Teil des in den Umschlagstatistiken ausgewiesenen Shortsea-Marktes – immerhin 1,6 Mio. TEU in 2017 – auf sogenannte Interlining-Verkehre. Hierbei handelt es sich um Container aus dem Überseegegeschäft, die in anderen europäischen Häfen wie beispielsweise Algeciras zwischen verschiedenen Übersee-Containerlinien konsolidiert und anschließend in z.B. Rotterdam gelöscht werden. Diese Container werden daher als Container mit Quelle oder Ziel innerhalb Europas aus-

gewiesen, sind aber eigentlich dem Übersee-Markt zuzurechnen und fanden daher in der Untersuchung keine weitere Betrachtung.

Mit insgesamt 14,7 Mio. TEU, entsprechend 34 % des gesamten Umschlags der Hamburg-Le Havre-Range ist der Containerumschlag mit europäischen Quellen und Zielen für die Nordrangehäfen von nicht zu unterschätzender Bedeutung – auch ohne die Doppelzählung der Feedercontainer, also des korrespondierenden Deepsea-Umschlags.

„Für uns war es wichtig, die Bedeutung der Containermengen im Kurzstreckenseeverkehr für die Hamburg–Le Havre–Range insgesamt aufzuzeigen und auch eine klare Trennung zwischen den Mengen an Feeder- und Shortsea-Verkehren transparent zu machen,“ erklärt Markus Nölke, Geschäftsführer des spc den Grund für die Beauftragung der Untersuchung. „Denn teilweise wird der Feederverkehr nicht zu den Shortsea-Verkehren gezählt, was aus unserer Sicht nicht richtig ist. Vielmehr ist es so, dass der Feederverkehr die Basis von Shortseaverkehr sein kann“ so Nölke weiter.

Das ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (spc) ist ein nationales Kompetenz-Center zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs und der Binnenschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten. Aufgabenschwerpunkt des spc ist die neutrale Beratung von Verladern und Spediteuren. Im Vordergrund steht dabei die Vermarktung der Potenziale auf den Wasserstraßen. Dadurch soll zum einen ein Beitrag zur Entlastung der Verkehrsträger Straße und Schiene geleistet und zum anderen an einer besseren Vernetzung mit der Wasserstraße mitgewirkt werden. Weitere Arbeitsinhalte sind die Unterstützung von Ausbildung und Öffentlichkeitsarbeit. Als Öffentlich-Private Partnerschaft (ÖPP) wird das spc getragen vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), den Bundesländern Baden-Württemberg, Bayern, Bremen, Hamburg, Hessen, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Sachsen-Anhalt und Schleswig-Holstein, den Fachverbänden der Branche sowie Unternehmen aus Schifffahrt, Hafen, Logistik und Verladerschaft. Aktuell zählt das Kompetenz-Netzwerk über 60 Fördermitglieder.

Quelle: SPC, Foto: Arkon-Shipping GmbH & Co. KG, Haren/Ems

FROHE WEIHNACHTSTAGE!



Die Hafenzeitung wünscht allen Lesern, Freunden und Partnern wunderschöne, erholsame und besinnliche Feiertage – und natürlich alles alles Gute und ganz viele Geschenke.

Foto: Pigza/ prspics

SANIERUNGSKONZEPT FÜR A46-
RHEINBRÜCKE BEI FLEHE



Das Sanierungskonzept für die A46-Rheinbrücke Flehe in Düsseldorf liegt vor. Es wurde von einem Expertengremium im Auftrag des Landesbetriebs Straßenbau NRW erarbeitet.

Nach Abschluss der Sanierungsarbeiten soll die Brücke wieder ohne Beschränkungen sechsspurig befahrbar sein. Die Sanierung der A46-Rheinbrücke wird voraussichtlich fünf Jahre dauern. In den nächsten Tagen werden die ersten Ausschreibungen für die Sanierungsarbeiten veröffentlicht.

Während der Sanierungsarbeiten wird der Verkehr wie bisher auf vier Fahrstreifen weiterlaufen, immer zwei je Fahrtrichtung. Sofern Vollsperrungen notwendig werden, erfolgen diese möglichst in verkehrssarmen Zeiten. Noch offen ist, ob und in welchem Umfang der genehmigungspflichtige Schwerverkehr von mehr als 40 Tonnen während der Sanierungsphase zugelassen werden kann. Fahrzeuge bis 40 Tonnen (im kombinierten Verkehr bis 44 t) können die Brücke weiterhin ohne Einschränkungen nutzen.

Bei den regelmäßigen Brückenüberprüfungen von Straßen.NRW waren im Frühjahr Risse in den Querträgern und Querstreben der Stahlkonstruktion entdeckt worden. Aus diesem Grund wurden die weiteren Untersuchungen intensiviert und deutlich erweitert. Während der Sanierung wird die Brücke ständig weiter beobachtet. Mindestens drei Messstellen sollen die Beanspruchung regelmäßig überwachen.

Die Schäden sind vor allem auf die hohe Verkehrsbelastung und den deutlich gestiegenen Lkw-Verkehr zurückzuführen. Die Brücke, die 1979 für

den Verkehr auf sechs Spuren freigegeben wurde, war für das hohe Verkehrsaufkommen heute nicht konstruiert.

Die Fleher Brücke wurde in den 70er-Jahren gebaut. Bei der letzten Zählung vor drei Jahren fuhren im Schnitt täglich 85.000 Fahrzeuge über die Brücke, 11.500 davon waren LKW. Wegen der Sperrung der Rheinbrücke Leverkusen für Fahrzeuge, die schwerer als 3,5 Tonnen sind, ist davon auszugehen, dass im Rahmen der Umleitung heute noch mehr LKW die Düsseldorfer Brücke passieren.

Die aktuellen Untersuchungsergebnisse kommen zu dem Schluss, dass lediglich ein Viertel der Stahlquerträger vollkommen schadensfrei sind. Die Querträger liegen im Abstand von 4,50 Metern.

Bei den Materialproben wurden so genannte Terrassenbrüche festgestellt.

An den Tragseilen der Brücke wurden keine Schäden festgestellt. Sie waren in der Vergangenheit bereits saniert worden.

Die bekannten Schäden müssen in einem ersten Schritt zumeist geschweißt werden, um später unter anderem mit zusätzlichen Blechen konstruktiv verstärkt zu werden.

Quelle: strassen.nrw, Foto: Landeshauptstadt Düsseldorf