

NEUER TRAF0 ERREICHT DEN CHEMPARK



Groß und schwer ist der Transporter, der am heutigen Freitag morgen um kurz nach 1 Uhr in den Chemiepark gerollt kam. Geladen hat das große Fahrzeug einen 168 Tonnen schweren Transformator, der zukünftig für die Stromversorgung im Chempark zuständig ist.

Schritt für Schritt – mit durchschnittlich 20 km/h – bewegte sich die fast 40 Meter lange Transporteinheit ab Mitternacht vom Krefelder Hafen (An der Römerschanze) bis nach Uerdingen (Duisburger Straße) und von dort aus in den Chemiepark.

Der Austausch des Transformators ist ein wichtiges Projekt, da es alle Unternehmen im Chemiepark betrifft. Chemie-Produktion braucht Energie – und das verlässlich rund um die Uhr. Der neue Trafo ist bereits der zweite, der ausgetauscht wurde. Der erste nächtliche Schwertransport fand bereits im vergangenen November statt.

Quelle und Foto: Currenta

HAFEN ANTWERPEN VERZEICHNET 5.

REKORDJAHR IN FOLGE



Der Hafen Antwerpen hat zum fünften Mal in Folge ein Rekordfrachtvolumen erreicht. Im Jahr 2017 wurden im Hafen 223.606.610 Tonnen Güter umgeschlagen, was einer Steigerung von 4,4 Prozent gegenüber dem Vorjahr entspricht.

Praktisch alle Bereiche haben sich hervorragend entwickelt: Bei den Containern wuchs das Volumen in Tonnen um 4,3 Prozent (123 Mio. Tonnen), bei Flüssiggütern wie Ölderivaten um 5,7 Prozent (73,1 Mio. Tonnen) und bei konventionellem Breakbulk wie Stahl um 4,8 Prozent (10,3 Mio. Tonnen), während Ro/Ro die Wachstumsliste mit 10,5 Prozent (5,1 Mio. Tonnen) vervollständigte. Lediglich trockene Massengüter wie Kohle und Erze schlossen das Jahr mit einem Rückgang von 3,7 Prozent (12,2 Mio. Tonnen) ab.

Jacques Vandermeiren, CEO der Antwerp Port Authority, zog ein positives Fazit: „Das Jahr mit solch starken Wachstumszahlen abzuschließen, lässt uns zuversichtlich in die Zukunft sehen. Auch die Hafengesellschaften sind nach wie vor fest von den Vorteilen und Stärken Antwerpens überzeugt, das belegen die vielen Investitionen, die wir 2017 begrüßen konnten. Im Jahr 2018 wollen wir an die Dynamik des Vorjahres anknüpfen. Das bedeutet, dass wir die ganze Welt als Maßstab für unsere Entscheidungen betrachten werden, mit maximaler Erleichterung für unsere Kunden als Bemessungsgrundlage.“

„Der Containerumschlag stieg 2017 um 4,3 Prozent in Tonnen (auf 122.969.409 Tonnen) und um 4,1 Prozent in der Anzahl der umgeschlagenen Standardcontainer (auf 10.450.897 TEU bzw. Twenty-Foot Equivalent Units). Das letzte Quartal 2017 erzielte mit einem Wachstum von 7 Prozent (in TEU) im Vergleich zum Vorjahreszeitraum die besten relativen Werte für das Gesamtjahr. Hinzu kommen drei Monate im Jahr 2017 (Mai, August und Oktober) mit einem absoluten Rekordvolumen von über 900.000 TEU.

Bei den Handelsrouten wurden die größten Fortschritte in Nordamerika (+11,6 Prozent), Lateinamerika (+8,5 Prozent) und Fernost (+7,7 Prozent) erzielt. Besonders gut entwickelten sich die USA als Handelspartner für Antwerpen mit einem Gesamtwachstum von 9,7 Prozent bei den Vollcontainern, wobei die Containerimporte sogar um 10,4 Prozent zunahmen. In Europa, dem größten Handelspartner Antwerpens, verlor der Hafen dagegen an Volumen (-3,6 Prozent), was unter anderem auf den Wegfall von Importen für den Umschlag zurückzuführen ist.

„Das günstige Wirtschaftsklima in Verbindung mit den großen Allianzen, die sich weiterhin ausdrücklich für Antwerpen entscheiden, bedeutet, dass der Containerumschlag in Antwerpen derzeit viel Rückenwind hat“, erklärte Jacques Vandermeiren. „Auch in den kommenden Jahren erwarten wir ein weiteres Wachstum des Containervolumens, und so werden wir auch im Jahr 2018 intensiv an der Bereitstellung zusätzlicher Containerumschlagkapazitäten in Antwerpen arbeiten.“

Das Ro/Ro-Volumen stieg 2017 stark an, um 10,5 Prozent auf 5.052.403 Tonnen. Die Zahl der umgeschlagenen Pkw stieg um 4,0 Prozent auf 1.238.128 Einheiten.

Auch das konventionelle Breakbulk hat im Vergleich zum Vorjahr deutlich zugenommen. Ende 2017 waren es 10.273.369 Tonnen, was einem Zuwachs von 4,8 Prozent entspricht. In diesem Bereich war ein deutlicher Zuwachs bei den Importen und Exporten von Eisen und Stahl zu verzeichnen (+7,8 Prozent auf 8.350.565 Tonnen). Die Importe von Roheisen und Stahl aus Indien stiegen spektakulär an (um 91 Prozent auf 520.209 Tonnen). Die Stahlimporte aus Ländern wie Südkorea, Taiwan, Vietnam und der Türkei stiegen im Jahr 2017 aufgrund einer leistungsfähigeren Stahlindustrie an und kompensierten damit einen starken Rückgang der Einfuhren aus China (-44 Prozent bzw. 657.308 Tonnen). Letzteres ist im Wesentlichen auf die Antidumpingmaßnahmen der EU zurück-

zuführen, mit denen die Einfuhren von chinesischem Stahl unter den Marktpreisen eingedämmt werden sollen.

Mit einem Zuwachs von 5,7 Prozent auf 73.134.912 Tonnen im Jahr 2017 wurde der Umschlag von Flüssiggütern übertroffen. Tatsächlich war das vierte Quartal 2017 das bisher beste in diesem Bereich. Das gute Ergebnis bei den Flüssiggütern war insbesondere dem Anstieg des Rohölumschlags um 49,9 Prozent auf 5.963.279 Tonnen, zu verdanken. Das Volumen der Ölderivate, die fast drei Viertel des Gesamtvolumens dieses Bereichs ausmachen, stieg im Jahr 2017 erneut um 3,1 Prozent auf 52.939.495 Tonnen.

Das Schüttgutvolumen sank im vergangenen Jahr um 3,7 Prozent auf 12.176.518 Tonnen. Dagegen stieg die Menge der umgeschlagenen Düngemittel – der größten Kategorie innerhalb des Schüttguts – um 3,7 Prozent auf 3.734.661 Tonnen. Auch die Erze verzeichneten ein starkes Wachstum von 12,7 Prozent auf 2.385.536 Tonnen. Am anderen Ende des Spektrums war ein anhaltender Rückgang der Kohlemenge um 54,2 Prozent auf 477.515 Tonnen zu verzeichnen.

Im Jahr 2017 liefen insgesamt 14.223 Seeschiffe den Hafen Antwerpen an, das war ein Rückgang um 1,7 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Gleichzeitig stieg jedoch die Bruttotonnage der Schiffe um 1,4 Prozent auf 406.762.315 GT (Gross Tonnage).

Quelle und Foto: Antwerp Port Authority

MEHR SCHIFFE IN EINEM SICHEREN HAFEN



Im vergangenen Jahr kamen 29.646 Schiffe im Rotterdamer Hafen an. Das sind über 600 mehr als im Vorjahr (29.022 Seeschiffe). Die Anzahl der Unfälle ging von 159 auf 129 zurück.

Dabei war leider ein „schwerer Unfall“ zu verzeichnen. Es handelte sich um einen Zwischenfall mit einem Binnenschiff, das steuerlos wurde, da es mit dem Ruder eine Buhne überquerte.

Nach Angaben des (staatlichen) Hafenmeisters René de Vries hängt der Rückgang der Anzahl kleinerer Unfälle mit den Infrastrukturinvestitionen des Hafenbetriebs in den letzten Jahren zusammen. „Dank der neuen Bojenkonfigurationen und Dalben kam es zu erheblich weniger kleinen Kollisionen zwischen Dalben und Schiffen und trieben weniger Schubleichter bei schlechtem Wetter ab.“

Der Trend zu effizienteren Inspektionen setzte sich letztes Jahr unvermindert fort. Die Anzahl der Inspektionen ging dadurch in den vergangenen fünf Jahren von 11.000 auf ca. 8.500 zurück. So führten die Seehafenpolizei und der Hafenbetrieb 2017 erstmals gemeinsam Inspektionen in der Freizeitschifffahrt durch.

Die Anzahl kleinerer unbeabsichtigter Flüssigkeitseinträge ging signifikant zurück. Beim Hafenbetrieb ist man noch mit der Ursachenermittlung befasst. Vom Umfang her blieb die Menge der unbeabsichtigt ins Wasser gelangten Liter nahezu gleich. Die Ursache ist hauptsächlich ein Leck im Botlek-Gebiet.

Voriges Jahr nahm der Hafenbetrieb erstmals an einem Versuch mit autonomer Schifffahrt teil. Der Hafenmeister erwartet mittelfristig,

dass die autonome Schifffahrt im Hafen an Bedeutung gewinnt und bereitet das Verkehrsbegleitungssystem anhand einer Standardisierung vor. 2018 nimmt der Hafenbetrieb weiter an Versuchen teil, bei denen autonome Schifffahrt und autonomes Fliegen auch strukturell im Rahmen der eigenen Betriebstätigkeit eingesetzt werden.

2017 wurden weltweite Vereinbarungen zur internationalen Terminologie in der Schifffahrt getroffen, die für das PRONTO-Projekt bedeutsam sind. Mit dieser Online-Kommunikationsplattform werden Schiffsmakler und andere Operateure unterstützt. Es wird auf die Realisierung einer transparenten und effizienteren Planung von Dienstleistungen für Schiffe abgezielt; dazu gehören beispielsweise Lotsenaufgaben und die Nutzung von Terminal- und Bunkerdienstleistungen. Dadurch lassen sich Verzögerungen verringern. Inzwischen ist PRONTO eine funktionierende Anwendung. Sie wird im Rahmen einiger Pilotprojekte (mit Beteiligung von Maersk, Shell, MSC, verschiedenen Terminals und Service Providern) in Rotterdam getestet und genutzt. Die ersten Ergebnisse sind vielversprechend: In den ersten Pilotprojekten wurde ein Zeitgewinn von 20 % bei den Hafenanläufen realisiert. PRONTO wird 2018 weiterentwickelt. So wird das Modul **Shiptracker** verfügbar.

Durch den großen weltweiten Cyberangriff mit der Ransomware (Not-Petya), von dem weltweit Unternehmen betroffen waren, u. a. ein Containerumschlagunternehmen im Rotterdamer Hafen, galt dem Aspekt der Cybersicherheit in der zweiten Jahreshälfte im Allgemeinen erheblich mehr Aufmerksamkeit. Die Wirtschaft benötigte Unterstützung bei der Bewusstseins-schaffung im Bereich der Cybersicherheit und nutzte FERM in hohem Maße. Diese Plattform wurde 2016 u. a. vom Hafenbetrieb eingerichtet, um Unternehmen im Rotterdamer Hafen über Cybersicherheit zu informieren und zur Zusammenarbeit anzuregen. Im Rotterdamer Hafen hat der Hafenbetrieb gemeinsam mit nautischen Dienstleistern nun zum nautischen Krisenteam eine Organisationsstruktur entwickelt, mit der der Hafen erreichbar bleibt, wenn ein wichtiges Informations- und Kommunikationssystem ausfällt. Nächstes Jahr wird eine zentrale Meldestelle für Cybersicherheit geschaffen.

Der Hafenbetrieb fördert den Umstieg von Heizöl auf Flüssigerdgas als Kraftstoff für die Schifffahrt. In den vergangenen Jahren hat der Hafenbetrieb die Systeme und das Personal schon darauf vorbereitet, dass es mit Flüssigerdgas angetriebene Schiffe geben wird. 2017 wurde die Cardissa als erstes LNG-Bunkerschiff in Rotterdam operationell.

Die Gesetze und Vorschriften wurden im Hinblick auf das Bunkern von Flüssigerdgas weiter verschärft. „Wir erwarten, dass das Bunkern von Flüssigerdgas 2020 im Rotterdamer Hafen Gemeingut sein wird“, so René de Vries.

Quelle: Port of Rotterdam, Foto: Kees Torn

HAFEN HAMBURG MARKETING TRAUERT UM CLAUDIA ROLLER



Hafen Hamburg Marketing e.V. trauert um ihre frühere Vorstandsvorsitzende Claudia Roller, die am Donnerstag im Alter von 64 Jahren verstorben ist. Claudia Roller war vom 1. April 2008 bis 31. Dezember 2013 zunächst als Vorstand und dann als Vorstandsvorsitzende für Hafen Hamburg Marketing tätig.

Mit großem Engagement führte sie erfolgreich gemeinsam mit ihrem Vorstandskollegen Axel Mattern die Marketingorganisation des Hamburger Hafens.

Vorstand Axel Mattern würdigt Claudia Roller mit den Worten: „Die

Nachricht vom Tod Claudia Rollers macht uns tief betroffen. Claudia hatte einen exzellenten Ruf als Kennerin der hamburgischen und internationalen Seehafenverkehrswirtschaft. Kollegen, Mitglieder und Geschäftspartner schätzten sie für ihre stets offenen und ehrlichen Worte. Insbesondere Claudias Engagement ist es zu verdanken, dass sich unsere Marketingorganisation im letzten Jahrzehnt zukunftsfähig und mit einer neuen Strategie in Hamburg und dem Binnenland positionieren konnte.“

Claudia Roller hat im Laufe ihrer Karriere Berufserfahrungen sowohl in Reedereien als auch im Hafenbetrieb gesammelt. Die gelernte Schiffsfahrtskauffrau betreute von 1984 bis 2001 als Key Account Managerin bei der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) Großkunden und war später als Vertriebsleiterin für die HHLA Container Terminals Altenwerder (CTA), Burchardkai (CTB) und Tollerort (CTT) tätig. Nebenbei engagierte sich Claudia Roller von 2000 bis 2006 als Mitglied im Kaitarifausschuss des Unternehmensverbands Hafen Hamburg. 2006 begann sie ihre Arbeit als General Marketing Manager bei der HHLA Intermodal GmbH bis sie am 1. April 2008 in den Vorstand von Hafen Hamburg Marketing wechselte.

Quelle und Foto: HHM

AUCH DSLV NENNT SONDIERUNG „VAGE“



Die Sondierungsergebnisse von CDU, CSU und SPD greifen grundsätzliche Forderungen des Deutschen Speditions- und Logistikverbands (DSLTV) wie die Verstärkung von Investitionen in die analoge und digitale Infrastruktur sowie die Durchsetzung eines Planungs- und Baubeschleunigungsgesetzes zwar generell auf, insgesamt bleiben die Vereinbarungen zum Bereich Verkehr aber eher knapp gehalten und vage.

Gleichwohl ist das 28-seitige „GroKo“-Sondierungspapier weniger restriktiv, als noch die Entwürfe der „Jamaica“-Sondierer.

Pauschale Fahrverbote aus Gründen des Umweltschutzes will eine neue GroKo offensichtlich nicht durchsetzen. Entgegen ursprünglicher Verlautbarungen werden die bisherigen Klimazwischenziele aber nun doch nicht in Frage gestellt, dafür sollen jetzt „Handlungslücken zur Erreichung des Klimaschutzziels 2020 geschlossen werden“. Welchen Beitrag der Verkehr in diesem Kontext leisten soll, bleibt zunächst offen.

Der breite Raum, den vor allem die Themenfelder „Europa“ sowie „Arbeit und Soziales“ in den Sondierungsergebnissen einnehmen, deutet auf die

Schwerpunkte der Regierungsarbeit der nächsten Großen Koalition hin. „Dies ist nicht grundsätzlich falsch“, so DSLV-Präsident Mathias Krage, „doch dürfen CDU, CSU und SPD angesichts der politischen Brisanz konkurrieren-der Themen die Systemrelevanz der Logistik in der politischen Arbeit nicht wieder vergessen.“

Angesichts ehemals weit auseinander liegender Positionen zum Beispiel in der Migrationspolitik ist die Aussicht auf eine handlungsfähige Regierung ein durchaus zu begrüßender Erfolg. Die Vereinbarungen lassen trotz neuer Zuwanderungsbegrenzungen erwarten, dass zukünftig gezielter dringend benötigte Fachkräfte angeworben werden können.

„Jetzt müssen die Koalitionäre noch Fleisch an die Knochen bringen. Der Koalitionsvertrag muss deshalb deutliche Aussagen zur Gestaltung einer integrierten Verkehrs-, Umwelt- und Sozialpolitik, wie sie der DSLV in seinen Erwartungen an die Bundes-regierung der 19. Legislaturperiode formuliert hat, liefern“, schließt Krage. Der DSLV vertritt als Spitzenorganisation die Speditions- und Logistikbranche sowie die Transportwirtschaft über alle Verkehrsträger hinweg (Straße, Schiene, See- und Binnenschifffahrt sowie Luftfracht), einschließlich der Organisation, Bereitstellung, Steuerung, Optimierung und Sicherung von Prozessen der Güterströme entlang der Lieferkette. Der DSLV repräsentiert über seine 16 Landesverbände etwa 3.000 Unternehmen mit mehr als 550.000 Beschäftigten.

Quelle und Foto: DSLV

GEFAHRSTOFFLAGER GEHT IN BETRIEB



Nach nur acht Monaten Bauzeit hat das Unternehmen Greiwing sein Gefahrstofflager am Duisburger Logport in Betrieb genommen.

Das Areal der Anlage umfasst eine Teilfläche von 7.500 Quadratmeter des insgesamt 37.500 Quadratmeter großen Grundstücks und bietet auf 1.300 Quadratmetern einen Kommissionierbereich sowie 3.000 Palettenstellplätze im Verschieberegale. Insgesamt können dort 3.000 Tonnen Bariumchlorid gelagert werden.

Die Anlage an der Bliersheimer Straße schafft weitere 14 Arbeitsplätze an dem Duisburger Standort und hat rund 5,5 Millionen Euro gekostet. „Die kurze Bauzeit spiegelt den Aufwand, den wir für dieses Vorhaben betreiben mussten, allerdings nicht wider“, bilanziert Jürgen Greiwing. Besonders aufwendig gestaltete sich das vorgelagerte immisionsschutzrechtliche Genehmigungsverfahren. Dieses verlangte unter anderem die Beteiligung der Öffentlichkeit und Träger öffentlicher Belange. In diesem Zusammenhang haben wir beispielsweise im Frühjahr 2016 eine öffentliche Anhörung in der Duisburger Rheinhausen-Halle durchgeführt.

Umfangreich gestaltete sich auch die Bauplanung, insbesondere mit Blick auf den Personenschutz. Grund dafür waren die zahlreichen Auflagen für den Bau und den Betrieb eines Gefahrstofflagers. „Um hier auf der sicheren Seite zu sein, haben wir nicht nur sämtliche Vorschriften erfüllt, sondern sind teilweise freiwillig darüber hinausgegangen“, erklärt Jürgen Greiwing. Beispielsweise wurde die Löschwasserrückhal-

tung drei Zentimeter höher ausgeführt als vorgeschrieben. Insofern haben wir alles dafür getan, dass von dem Lager weder für die Umwelt noch für die Anwohner irgendwelche Beeinträchtigungen ausgehen werden.

Angeliefert wird das Bariumchlorid ausschließlich in BigBags in Überseecontainern, die im direkt angrenzenden Duisburg Intermodal Terminal (DIT) abgeholt werden. Die Gebinde werden im Weiteren weder ab- noch umgefüllt. Pro Charge wird lediglich eine Probe von etwa 500 Gramm entnommen. Dies erfolgt in einem speziellen Raum, der mit einer technischen Lüftung ausgerüstet ist. Der Warenausgang wiederum erfolgt mittels geschlossener Kofferauflieger. Befördert werden die Produkte ausschließlich mit GREIWING-eigenen Fahrzeugen über festgelegte Routen, die dem Positivnetz der Stadt Duisburg entsprechen. „Fahrten durch Wohngebiete wird es daher nicht geben“, beteuert Jürgen Greiwing.

Über das 3.000 Palettenstellplätze große Gefahrstofflager beliefern das Unternehmen die chemische Industrie in Duisburg und Umgebung. „Wir haben im Umgang mit Gefahrstoffen in der Vergangenheit viel Erfahrung gesammelt und uns auf diesem Feld eine große Expertise erworben“, so Jürgen Greiwing. „Dass wir dieses Know-how nun auch an unserem Standort im Logport in vollem Umfang nutzen können, freut uns natürlich sehr.“

Quelle und Foto: Greiwing

SONDIERUNGEN: BDB VERMISST AUSSAGEN



Die Ergebnisse der Sondierungsgespräche von CDU/CSU und SPD fallen für das Güterverkehrs- und Logistikgewerbe ernüchternd aus, meint der BDB. Auf nicht einmal einer DIN-A-4-Seite wird das Kapitel „Verkehr und Infrastruktur“ abgehandelt.

Schwerpunkte bilden hier Bekenntnisse zur Abwehr von Fahrverboten und zur Verbesserung der Luftreinhaltung, sowie die Notwendigkeit von Innovationen. Wirklich Neues oder konkret Greifbares ist in der Unterlage jedoch kaum zu finden: Infrastruktur soll ausgebaut und „modernisiert“ werden. Es wird ein „Bündel an Maßnahmen“, u.a. zur Erreichung der Klimaziele von Paris, angekündigt. Dieses soll die Förderung von Elektromobilität des ÖPNV und des Schienenverkehrs beinhalten. Sauberere Motoren werden ebenfalls für erforderlich gehalten. Die Ankündigung des Planungs- und Baubeschleunigungsgesetzes greift zwar den Aspekt der überlangen Planungs- und Bauausführungszeiträume in Deutschland auf. Wodurch die Beschleunigung allerdings erfolgen soll und wie sich dieses Gesetz zum Beispiel vom Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz aus dem Jahr 2006 unterscheidet, wird nicht mitgeteilt.

„Das ist uns zu wenig!“, lautet daher das Fazit von Martin Staats (Foto), Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB). Er erklärt weiter:

„Die Transport- und Logistikbranche als integraler Bestandteil der Wertschöpfungskette findet in dieser Unterlage de facto nicht statt. Wir vermissen Antworten auf die Frage, wie der Güterverkehr der Zukunft mit seinen beständig wachsenden Transportmengen in ökonomisch sinnvoller und ökologisch verantwortungsvoller Weise gestaltet wird, gerade **hier** kann der umweltfreundliche Verkehrsträger Binnenschifffahrt einen überaus wertvollen Beitrag leisten. Vor dem Hintergrund der hohen volkswirtschaftlichen Bedeutung der Logistikbranche hätten wir erwartet, dass bereits auf Sondierungsebene erste konkret greifbare Absichten präsentiert werden, die dann in den folgenden Koalitionsverhandlungen vertieft würden.“

Deutschland als Industrieland und Exportnation ist auf einen leistungsfähigen und international wettbewerbsfähigen Transportsektor angewiesen. Die Herausforderungen haben die Sondierer genannt. Leider liefern sie jedoch keine greifbaren Hinweise zu den künftigen Rahmenbedingungen, z.B. zum Ausbau der Bundeswasserstraßen, zum Abbau des enormen Mangels an Fachplanungspersonal in der bundeseigenen Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung, zur Vernetzung der Verkehrsträger oder zur Unterstützung für innovative und emissionsarme Antriebe und Kraftstoffe in der Schifffahrt.

„Insgesamt kann das Ergebnis der Sondierungen nicht befriedigen, das Papier ist ein rückwärtsgewandtes Bekenntnis, das die Antworten auf die großen Herausforderungen vermissen lässt. Das deutliche Bekenntnis von CDU/CSU und SPD zu den Klimazielen 2020, 2030 und 2050 ist erfreulich. Es hätte dann aber nahe gelegen, eine programmatische Aussage für eine Verlagerung von mehr Verkehr auf Schiff und Bahn zu treffen, die bekanntlich besonders umweltfreundliche Transportmittel mit extrem niedrigen Emissionen an Klimagasen darstellen.“ so BDB-Präsident Martin Staats.

Quelle und Foto: BDB

PORT OF KIEL ERZIELT SPITZENERGEBNIS



Kiel hat in 2017 erneut einen Spitzenwert beim Ladungsumschlag erzielt und erstmals die 7-Millionen-Marke überschritten. Insgesamt wurden im vergangenen Jahr 7.407.376 Tonnen verladen beziehungsweise gelöscht. Dies entspricht einem Plus von 14,3 % und ist das bisher beste Ergebnis des Seehafens.

Dr. Dirk Claus, Geschäftsführer der SEEHAFEN KIEL GmbH & Co. KG: „Kiel hat ein Top-Ergebnis erzielt und konnte in allen Bereichen zulegen. Herausragend ist die Entwicklung am SCA-Forstproduktterminal, das die hohen Erwartungen voll erfüllt und unsere Investitionen rechtfertigt.“ Somit sind es auch die Fährverkehre nach Skandinavien (einschließlich der SCA-RoRo-Verkehre) und ins Baltikum sowie nach Russland, die zusammen gut 4/5 zum Hafengeschehen beitragen und in Summe um 12,3 % zulegten. Überdurchschnittlich ist [hier](#) die Entwicklung auf der Route Kiel – St. Petersburg, die – wenn auch auf niedrigem Niveau – ein Plus von 20 % verzeichnet.

Die größten prozentualen Zuwächse erzielten in 2017 die Massengüter, die sogar um 24 % über Vorjahresniveau lagen. Im Passagierverkehr gingen insgesamt 2.117.389 Passagiere an oder von Bord eines Fähr- oder Kreuzfahrtschiffes. Dies entspricht einem Plus von 1,6 % und stellt ebenfalls einen neuen Spitzenwert im Kieler Hafen dar.

Im Ostuferhafen hat das neue Forstproduktzentrum für einen Wachstumsschub gesorgt und damit die hohen Erwartungen voll erfüllt. Im er-

sten vollen Betriebsjahr wurden für die schwedischen Konzerne SCA und Iggesund bereits gut 780.000 Tonnen Papierprodukte umgeschlagen, eingelagert und distribuiert. Dirk Claus: „Mit dem Papier ist eine der wichtigsten Handelswaren des Ostseeraums an die Förde zurückgekehrt. Unsere Investitionen haben Kiel in diesem Marktsegment wieder neu etabliert.“ Das im November 2016 eröffnete SCA-Terminal wurde auf einer Fläche von ca. 16 Hektar im nördlichen Bereich des Ostuferhafens errichtet. In fünf Hafenschuppen stehen gut 50.000 m² Lagerfläche zur Verfügung. In Summe wurden 25 Mio. Euro investiert und 80 zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen. SCA-RoRo-Frachter steuern Kiel jeden Montag und Samstag aus Sundsvall an und löschen bis zu 160 mit Druckpapieren, Kraftlinern oder hochwertigen Kartonagen beladene Kassetten. Um noch mehr dieser Transporteinheiten unter Dach zwischenlagern zu können, entsteht im Ostuferhafen derzeit eine zweite Kassettenhalle. Der 2.800 m² große Schuppen Nr. 7 stellt eine Investition in Höhe von gut 2 Mio. Euro dar und wird noch in diesem Frühjahr in Betrieb gehen.

Im kombinierten Fährverkehr verzeichnete in 2017 insbesondere die Stena Line auf der Route Kiel – Göteborg mit einem Plus von 9,4 % ein starkes Wachstum (+ 187.000 Tonnen). Umschlagsstärkste Linie ist Kiel – Klaipeda der Reederei DFDS knapp vor der Stena Line mit jeweils mehr als 2 Mio. beförderten Tonnen. Dirk Claus: „Kiel konnte in seinem Kerngeschäft stark zulegen und ist Marktführer im Fährverkehr ins Baltikum, nach Westschweden und Norwegen. Dazu gewinnen auch die Verkehre mit Russland wieder an Bedeutung.“ Im wöchentlich von der Reederei DFDS bedienten RoRo-Verkehr mit St. Petersburg wurden 2017 wieder mehr als 150.000 Ladungstonnen umgeschlagen. Dirk Claus: „Um die positive Entwicklung im Russland-Verkehr zu stärken, haben wir zu Jahresbeginn eine neue Lagerhalle exklusiv für sibirische Forstprodukte in Betrieb genommen.“

In Summe wurden im Fährverkehr mit Skandinavien, dem Baltikum und Russland im vergangenen Jahr mehr als 225.000 Lkw, Trailer, Im- und Exportfahrzeuge sowie Busse (+ 5,4 %) via Kiel verladen und knapp 200.000 Pkw sowie Anhänger (+ 5,1 %) an oder von Bord gefahren. Hinzu kamen nochmals knapp 28.000 Container (+ 14,5 %). Insgesamt wurden mehr als 450.000 Ladungseinheiten (+ 5,8 %) umgeschlagen. Dirk Claus: „Eine gute Erreichbarkeit des Hafens ist sowohl für den Fracht- als auch für den Passagierverkehr von grundlegender Bedeutung. Mit dem begonnenen Ausbau der Autobahnen A7 und A21 gewinnt der Standort Kiel weiter an Attraktivität.“ Im Passagierverkehr ist die Color Line mit erneut 1,1

Mio. Passagieren der bedeutendste Partner des Kieler Hafens.

In diesem Jahr wird der PORT OF KIEL am Norwegenkai mit dem Bau der ersten Landstromanlage im Stadthafen beginnen. Eine entsprechende Ausschreibung wird derzeit vorbereitet. Eine Förderzusage des Landes Schleswig-Holstein ist in Aussicht gestellt. Dirk Claus: „Wir werden die technischen Voraussetzungen schaffen, damit sich die Schiffe der Color Line während der Hafentiegezeit in Kiel mit Strom versorgen können.“ Die Anlage erfordert Investitionen in Höhe von ca. 1 Mio. Euro und soll Anfang 2019 betriebsbereit sein.

Im Ostuferhafen wird der PORT OF KIEL einen teilweisen Rückbau des ehemaligen GAG-Speichers vornehmen. Dirk Claus: „Vor dem Hintergrund wachsender Verkehre ins Baltikum und der Nutzung des Ostuferhafens auch für Kreuzfahrtschiffe werden wir die Einfahrtsituation des Hafenteils anpassen und die Vorstaubereiche deutlich erweitern.“ Diese Maßnahme wird im Sommer 2018 beginnen und ebenfalls bis in das Jahr 2019 andauern.

Der kombinierte Ladungsverkehr Schiene/Schiff legte auch im vergangenen Jahr weiter zu und erreichte ein Plus von 9,5 %. An den Eisenbahnterminals am Schwedenkai und im Ostuferhafen wurden in Summe 32.104 Trailer und Container auf Waggon verladen und damit erstmals die 30.000er Marke überschritten. Das größte Wachstum erzielten die von der Kombiverkehr KG betriebenen Züge zwischen Kiel und Verona, gefolgt von der Verbindung Kiel – Triest der TX Logistik. Dirk Claus: „Es ist erneut gelungen, einen bedeutenden Teil des Umschlagswachstums im Fährverkehr von der Straße auf die umweltfreundliche Schiene zu verlagern. Wir leisten damit einen Beitrag zu mehr Nachhaltigkeit im Hinterlandtransport des Hafens.“ Um die Leistungsfähigkeit des kombinierten Ladungsverkehrs weiter zu erhöhen, sind in Kiel zwei Ausbaumaßnahmen vorgesehen. Zum einen wird der Rangierbahnhof Kiel-Meimersdorf im Rahmen des Sofortprogramms Seehafen-Hinterlandverkehr II des Bundes dahingehend ertüchtigt, dass Güterzüge auch mit einer Länge von 740 m einfahren können. Zum anderen wird das Terminal am Schwedenkai mit einem dritten Gleis ausgestattet. Die Bauarbeiten werden bei beiden Maßnahmen in 2018 beginnen, sodass die Projekte im kommenden Jahr abgeschlossen sind.

Im vergangenen Jahr wurde Kiel insgesamt 143-mal (2016: 147-mal) von 29 verschiedenen Schiffen mit einer Gesamttonnage von über 10,0 Mio.

BRZ (plus 7,5 %) angelaufen. Über die Terminalanlagen gingen erstmals mehr als eine halbe Million Reisende (513.500 Passagiere / plus 6,0 %) an oder von Bord. 2017 war damit das bisher erfolgreichste Kreuzfahrtjahr in Kiel. Dirk Claus: „In diesem Jahr wollen wir die herausragenden Ergebnisse im Bereich Kreuzfahrt erneut übertreffen.“ Bis dato sind in Kiel 168 Anläufe von 32 verschiedenen Schiffen gemeldet. Die Gesamttonnage steigt auf 11,4 Mio. BRZ bei einer erwarteten Passagierzahl von bis zu 600.000 Reisenden. Die Saison beginnt am 6. April mit einem Anlauf der „Boudicca“ der Fred. Olsen Cruise Lines.

Häufigste Gäste sind die Schiffe der Reedereien AIDA/Costa, TUI Cruises und MSC, wobei AIDA den Kieler Hafen mit nicht weniger als fünf Schiffen 63-mal anlaufen wird. Größtes Schiff der Saison ist die „MSC Preziosa“ (139.000 BRZ), die am 28. April erstmals auf der Kieler Förde zu sehen ist. Highlights der Saison werden die Präsentation des jüngsten Neubaus der TUI Cruises, der „Mein Schiff 1“, am 27. April - sowie die sieben weiteren Erstanläufe der Saison. Darunter ist auch die „Queen Victoria“ der Cunard Line, die am 17. Juli am Ostseekai anlegt. Dirk Claus: „Ich freue mich sehr, dass wir in diesem Jahr mit der US-amerikanischen Reederei Viking Ocean Cruises und der spanischen Reederei Pullmantur Cruises zudem zwei Neukunden gewinnen konnten.“ Zur Kieler Woche (16. bis 24. Juni) werden vierzehn Anläufe erwartet, davon zwei von Flussschiffen. Betrieblich liegt der Fokus auf den insgesamt zwölf Terminen, an denen drei oder sogar mehr Hochseekreuzfahrtschiffe im Hafen erwartet werden. Zahlenmäßiger Höhepunkt der Saison ist am 11. August, wenn gleich fünf Kreuzfahrtschiffe im Hafen liegen.

Dirk Claus: „Kiel zählt zu den führenden Start- und Zielhafen für Kreuzfahrten in Nordeuropa. Diese Position werden wir durch weitere Investitionen in unsere Hafenanlagen festigen.“ Im Spätsommer wird mit dem Bau eines zweiten Terminalgebäudes am Ostseekai begonnen. Kiel schafft damit Kapazitäten, um in Zukunft noch größere Schiffe mit noch mehr Passagieren in hoher Qualität annehmen zu können. Geplant ist ein 4.000 m² großes zweigeschossiges Gebäude, das in Form und Funktion das bestehende Terminal zeitgemäß ergänzt. Eröffnet wird der Neubau zu Saisonbeginn 2019.

Quelle: Port of Kiel, Foto: Port of Kiel/ Tom Koerber

BINNENHÄFEN SICHERN UND ENTWICKELN



Anlässlich des Abschlusses der Sondierungen zwischen Union und SPD und möglichen Koalitionsverhandlungen betont der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) die Notwendigkeit, die Binnenhafenstandorte in Deutschland zu sichern und zukunftsgerecht zu entwickeln.

Dabei rücken aus Sicht des BÖB vier Schwerpunktbereiche in den Fokus:

- Sicherung von Hafenstandorten im Konflikt mit der Stadtentwicklung
- Ausbau und Entwicklung der Hafenstandorte
- Anbindung der Häfen an die Verkehrsnetze
- Zukunftsausrichtung der Häfen

Für die Binnenhäfen geht es um ihre Zukunft. Sie leisten einen großen Beitrag für einen nachhaltigen Güterverkehr und sichern Standorte von Industrie, Logistik und Gewerbe. Die Weichenstellungen der kommenden Legislaturperiode dienen dazu, die Binnenhäfen für die kommenden Jahrzehnte zukunftssicher auszurichten. Hierzu hat der BÖB seine wichtigsten Themen in einem Positionspapier zusammengefasst das es [hier gibt](#) .

Quelle: BÖB, Foto: NDH

INFORMIEREN KOMMT VOR STUDIEREN



Zwischen 16 und 18 Uhr bietet die Europäische Fachhochschule (EUFH) in Brühl, Neuss und Aachen an drei Donnerstagnachmittagen jeweils einen Workshop zur Studienorientierung für interessierte Schülerinnen und Schüler an.

Am 18. Januar in Brühl, am 25. Januar in Neuss und am 1. Februar in Aachen dreht sich alles um die immer vielfältigeren Ausbildungs- und Studienmöglichkeiten und um Wege zu mehr Orientierung im Dschungel der Möglichkeiten.

Neben vielen Informationen steht auch die Teilnahme an einem kostenlosen Persönlichkeitstest auf dem Programm. Natürlich informiert die Hochschule

Studieninteressierte sowie deren Eltern und Freunde zugleich auch über das duale, praxisnahe Wirtschaftsstudium in den Bereichen Logistik, Handel, Industrie, Wirtschaftsinformatik, Chemiemanagement, Wirtschaftsingenieur oder General Management.

Die Europäische Fachhochschule ist eine vom Engagement ihrer Kooperationsunternehmen und Studierenden getragene private, staatlich anerkannte Fachhochschule. Als erste Hochschule mit dualem Studienangebot hat sie das Top-Gütesiegel einer zehnjährigen Akkreditierung durch den Wis-

senschaftsrat erhalten.

Studienbeginn für das duale Studium ist jeweils zum Wintersemester. Vor Aufnahme des Bachelor-Studiums muss das hochschuleigene Assessment-Center erfolgreich absolviert werden. Studium und Ausbildung bzw. Training-on-the-Job dauern insgesamt drei bis dreieinhalb Jahre, wobei eine intensive Fremdsprachenausbildung, ein Auslandssemester (bei allen Studiengängen im Blockmodell) und Trainings zur Persönlichkeitsentwicklung in das Studium integriert sind.

Anmeldung zum Workshop:

<http://www.eufh.de/anmeldung-workshop-zur-studienorientierung/>