

OFFSHORE - INDUSTRIE - ZENTRUM WÄCHST WEITER



„Niedersachsen ist Vorreiter für die Energiewende in Deutschland. Das Deutsche Offshore-Industrie-Zentrum in Cuxhaven schreibt schon jetzt Erfolgsgeschichte und hat die Offshore-Branche beflügelt“, sagt Wirtschaftsminister Olaf Lies.

Lies fährt fort: „Aufgrund unserer klugen und weitsichtigen Investitionen in die Hafeninfrastruktur, haben wir rechtzeitig optimale Bedingungen für die Branche in Cuxhaven geschaffen.“ In der Zwischenzeit haben sich zahlreiche Firmen aus der Windenergiebranche in Cuxhaven niedergelassen. Mit der Einweihung und Inbetriebnahme des Liegeplatzes 9.3 ist ein weiterer maßgeblicher Meilenstein für den Standort Cuxhaven und die Energiewende in Deutschland erreicht.

„Mit der Fertigstellung des Liegeplatzes 9.3 trägt die Hafengesellschaft Niedersachsen Ports dazu bei, dass Cuxhaven seine starke Position auch in Zukunft ausbauen kann“, erklärt Holger Banik, Geschäftsführer der Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG sowie der JadeWeserPort Realisierungs GmbH & Co. KG.

Cuxhaven hat seine Vorrangstellung als Offshore-Basishafen in den zurückliegenden Jahren ausgebaut und sich zum Deutschen Offshore-Industrie-Zentrum entwickelt. Allein die Liegeplätze an den Offshore Terminals haben insgesamt eine Kailänge von 1.340 Metern und bieten schwer-

lastfähige Liegeplätze mit Wassertiefen von bis zu 11,6 Metern. Ausgelöst durch die Ansiedlungsentscheidung von Siemens und weiterer Zulieferunternehmen sowie der aktuell positiven Windkraft-Entwicklung in Cuxhaven, entstand zusätzlicher Bedarf an Offshore-Umschlaganlagen. Der Liegeplatz wurde durch Umbauarbeiten so ertüchtigt, dass über eine öffentliche Rampe Schwerlastverkehre direkt auf RORO-Schiffe verladen werden können. Mit einer Abmessung von 115 mal 55 Metern ist die Rampe auch für schwere Lasten, wie zum Beispiel Jackets, Gondeln oder anderes schweres Gut, ausgelegt. Rund 9,5 Millionen Euro wurden hier in die öffentliche Hafeninfrastuktur investiert.

Nach dem ersten Rammschlag am 29. Juni 2016 kann der Liegeplatz 9.3 nun fristgerecht in Betrieb genommen werden. Die Baumaßnahme wurde mit Unterstützung durch die Firmen bilfinger Marine & Offshore System aus Hamburg und Kurt Fredrich Spezialtiefbau aus Bremerhaven durchgeführt.

Ab Oktober 2017 soll über die neue RoRo-Rampe des Liegeplatzes 9.3 die Anlieferung von insgesamt 20 Jacket-Fundament-Strukturen für das Offshore-Projekt „Borkum Riffgrund 2“ erfolgen. Die Strukturen kommen aus Stettin über den Nord-Ostsee-Kanal zu je vier Stück auf einem Ponton und werden mit einem Modulfahrzeug (SPMT) mit eigenem Antrieb rollend vom Ponton entladen. Das Projekt hat eine geplante Laufzeit bis Ende März 2018.

Es zeichnet sich ab, dass die ersten in Cuxhaven gefertigten Maschinenhäuser im ersten Quartal 2018 über die Rampe des Liegeplatzes 9.3 ausgeliefert werden sollen. „Das Deutsche Offshore-Industrie Zentrum ist schon jetzt ein Erfolg und bietet zukunftssichere Arbeitsplätze“, so Wirtschaftsminister Lies abschließend.

Quelle: Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG, Fotos NPorts/Andreas Burmann, v.l.: Dr. Joachim Stietzel (Wirtschaftsförderung Cuxhaven), Olaf Lies (Niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr), Uwe Santjer (Mitglied des Niedersächsischen Landtages), Holger Banik (Geschäftsführer der Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG sowie der JadeWeserPort Realisierungs GmbH & Co. KG), Enak Ferlemann (Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur), Hans-Gerd Janssen (Niederlassungsleiter Cuxhaven, Niedersachsen Ports), Ulrich Getsch (Oberbürgermeister der Stadt Cuxhaven).

NIEDERSACHSENS SEEHÄFEN MIT UMSCHLAGSPUS



Die neun niedersächsischen Seehäfen konnten im ersten Halbjahr 2017 das Gesamtumschlagsvolumen im Seeverkehr um 8 % steigern. Zuwächse wurden sowohl bei Stückgütern als auch bei den Massengütern realisiert.

In den niedersächsischen Seehäfen Brake, Cuxhaven, Emden, Leer, Nordensham, Oldenburg, Papenburg, Stade und Wilhelmshaven sind im ersten Halbjahr 2017 mit rund 25,8 Millionen Tonnen im Seeverkehr 8 % mehr Güter umgeschlagen worden als im Vergleichszeitraum 2016 (23,9 Millionen Tonnen).

Der Umschlag von Stückgütern belief sich dabei auf rund 5,9 Millionen Tonnen (5,7 Millionen Tonnen im ersten Halbjahr 2016), was einem Plus von etwa 4 % entspricht. Stark entwickelt haben sich in diesem Gütersegment z.B. Forstprodukte und Projektladungen aus dem Windenergiebereich. Auch der Neufahrzeugumschlag über die niedersächsischen Seehäfen stellte sich positiv dar: Mit insgesamt 938.756 seeseitig umgeschlagenen Fahrzeugen ergibt sich ein Plus von etwa 2 % gegenüber dem Vorjahr (924.068 Fahrzeuge im ersten Halbjahr 2016). Beim Umschlag von Massengütern konnte mit einem Volumen von 19,9 Millionen Tonnen im ersten Halbjahr 2017 ebenfalls ein Zuwachs verbucht werden (+ 9 % / 18,2 Millionen Tonnen in 2016). Hierzu haben insbesondere gesteigerte Mengen an Kohle und Baustoffen beigetragen.

„Mit Blick auf die insgesamt sehr positiven Entwicklungen im ersten Halbjahr sowohl im Stückgutbereich als auch bei den Massengütern im ersten Halbjahr sind wir optimistisch, in der zweiten Jahreshälfte ebenfalls stabile Umschlagsergebnisse in unseren niedersächsischen Seehäfen zu erzielen. Somit gehen wir momentan auch für das Gesamtjahr von einem Plus in der Statistik aus“, sagte Inke Onnen-Lübben, Geschäftsführerin der Hafenmarketinggesellschaft Seaports of Niedersachsen GmbH.

In der Einzelbetrachtung des seewärtigen Umschlagsvolumens der neun niedersächsischen Seehafenstandorte ergibt sich folgendes Bild:

In Brake belief sich das Umschlagsvolumen im Seeverkehr auf rund 2,75 Millionen Tonnen im ersten Halbjahr 2017 (- 15 % / 3,25 Millionen Tonnen im ersten Halbjahr 2016). Zurückzuführen ist dies zum einen auf marktbedingte Einbußen beim Umschlag von Getreide, zum anderen auf rückläufige Volumen im Stückgutbereich. Für die zweite Jahreshälfte wird in Brake wieder mit stabilen Umschlagsmengen gerechnet, wobei die Rückgänge im ersten Halbjahr hierdurch voraussichtlich nicht kompensiert werden können.

Cuxhaven kommt im ersten Halbjahr 2017 auf ein Umschlagsergebnis von rund 1,34 Millionen Tonnen im Seeverkehr, was einem Minus von knapp 6 % gegenüber dem Vorjahr entspricht (1,42 Millionen Tonnen im ersten Halbjahr 2016). Einen Rückgang gab es hier insbesondere beim Umschlag fester Massengüter. Mit 232.852 umgeschlagenen Fahrzeugen in der ersten Jahreshälfte 2017 liegt das Volumen im Neufahrzeugumschlag etwa auf Vorjahresniveau (234.001 Fahrzeuge im ersten Halbjahr 2016).

Im Hafen Emden konnte mit einem Seegüterumschlag von rund 2,59 Millionen Tonnen in der ersten Jahreshälfte ein Plus von 28 % verbucht werden (2,03 Millionen Tonnen im ersten Halbjahr 2016). Positiv entwickelt hat sich der Umschlag fester Massengüter, hierbei vor allem von Baustoffen. Auch der Stückgutumschlag in Emden legte insgesamt zu dank gestiegener Volumen von Forstprodukten, Windenergie-Komponenten und Neufahrzeugen. Der Neufahrzeugumschlag wuchs um 9 % auf 705.904 Fahrzeuge im ersten Halbjahr 2017 (649.297 Fahrzeuge im ersten Halbjahr 2016).

In Leer wurde im ersten Halbjahr 2017 mit 24.312 Tonnen im Seeverkehr ein Umschlagsplus von 11 % erreicht (21.899 Tonnen im ersten Halbjahr

2016). Im Binnenschiffsverkehr belief sich das Umschlagsvolumen in den ersten sechs Monaten des Jahres auf 173.130 Tonnen, was einem Plus von 44 % entspricht (120.420 Tonnen im ersten Halbjahr 2016).

Aus Nordenham wurde ebenfalls ein Umschlagsplus vermeldet: Mit rund 1,61 Millionen Tonnen im Seeverkehr wuchs der Umschlag im Seeverkehr gegenüber dem Vorjahr um 23 % (1,31 Millionen Tonnen im ersten Halbjahr 2016). Positiv entwickelten sich hier vor allem die Volumina an Stückgütern und festem Massengut.

Der Oldenburger Hafen verzeichnete in der ersten Jahreshälfte ein seewärtiges Umschlagsvolumen von 32.135 Tonnen (34.090 Tonnen im ersten Halbjahr 2016). Im Binnenschiffsverkehr wurden 482.865 Tonnen Güter im ersten Halbjahr 2017 umgeschlagen (452.028 Tonnen im ersten Halbjahr 2016). Insgesamt ergibt sich daher im kombinierten See- und Binnenverkehr ein Volumen von 515.000 Tonnen, was einem Plus von 6 % entspricht (486.118 Tonnen Gesamtumschlag im ersten Halbjahr 2016).

Papenburg kommt im ersten Halbjahr 2017 mit 408.665 Tonnen im Seegüterverkehr auf einen Zuwachs von 33 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum (306.643 Tonnen im ersten Halbjahr 2017). Auch das binnenseitige Umschlagsvolumen im Papenburger Hafen konnte deutlich erhöht werden und liegt mit 103.440 Tonnen ebenfalls um 33 % über dem Vorjahreswert (77.904 Tonnen).

Im Seehafen Stade wurde in den ersten sechs Monaten des Jahres mit 2,90 Millionen Tonnen Gütern ein seewärtiges Umschlagsvolumen auf Vorjahresniveau registriert. Positive Tendenzen gibt es in Stade vor allem im Stückgutumschlag, in diesem Ladungssegment wurden im ersten Halbjahr knapp 6.000 Tonnen über die Kaikanten bewegt.

In Wilhelmshaven konnte mit einem Umschlagsvolumen von 14,17 Millionen Tonnen im ersten Halbjahr ein Plus von 12 % erreicht werden (12,64 Millionen Tonnen im ersten Halbjahr 2016). Zuwächse wurden hier sowohl jeweils bei den flüssigen und festen Massengütern als auch bei den Stückgütern generiert. Am Containerterminal Wilhelmshaven sind in der ersten Jahreshälfte 232.220 TEU (251.227 im ersten Halbjahr 2016) umgeschlagen worden.

Die Seaports of Niedersachsen GmbH repräsentiert als Unternehmensverband und Hafenmarketinggesellschaft die neun niedersächsischen See-

häfen mit ihren zahlreichen Hafenumschlagsunternehmen, überregional aktiven Logistiknetzwerken und Spezialisten für Logistikdienstleistungen aller Art. Zusammen bilden die niedersächsischen Seehäfen entlang der Deutschen Nordseeküste eine der bedeutendsten deutschen Fracht-Dreh-scheiben.

Seaports of Niedersachsen kommuniziert die vielfältigen Leistungen der niedersächsischen Seehafenstandorte auf dem Weltmarkt. Dies beinhaltet auch die Beratung potenzieller Kunden sowie die Bündelung und das Weiterleiten von Anfragen an die angeschlossenen Hafenbetriebs- und Infrastrukturgesellschaften.

Quelle: Seaports, Foto: EPAS / Seaports

CONTAINER PER MAUSKLICK



Eine PwC-Studie zeigt: technologisches Know-how wird für deutsche Reed-er immer wichtiger. Viele Unternehmen nutzen ihre Chancen.

Schiffstransporte einfach per Mausclick über Online-Portale buchen und per GPS-Tracking am eigenen Bildschirm verfolgen galt lange Zeit als kaum umsetzbar. Inzwischen gehen jedoch gut vier von fünf deutschen Reedern davon aus, dass Online-Anwendungen für Kunden bald selbstver-ständlich sein werden. Dieses Ergebnis zeigt eine aktuelle Branchenbe-fragung der Wirtschaftsprüfungs- und Beratungsgesellschaft Pricewater-houseCoopers PwC.

Demnach bleibt die Digitalisierung für die deutsche Schifffahrt in den nächsten Jahren ein zentrales Thema und bringt Veränderungen mit sich. „In großen Teilen der maritimen Wirtschaft hat sich die Erkenntnis durchgesetzt, dass die Digitalisierung auch vor der Seeschifffahrt nicht haltmachen wird. Viele Unternehmen erkennen und nutzen bereits die Chancen, die etwa GPS-Tracking und eine digitale Logistik bieten“, erklärt Claus Brandt, Leiter des Kompetenzzentrums Maritime Wirtschaft bei PwC.

Die bisherigen Erfahrungen der Unternehmen mit der Digitalisierung haben offenbar großen Einfluss auf die Beurteilung der weiteren technologischen Entwicklung. Für „überbewertet“ halten die Digitalisierung lediglich 16 Prozent der Befragten. Weitgehend Einigkeit herrscht unter den Reedern auch darüber, dass sie mittelfristig neue Geschäftsfelder erschließen wollen oder müssen (71 Prozent). Dazu werde auch technologisches Know-how immer wichtiger. Logistik- und Technologieunternehmen sowie Startups messen drei Viertel der Befragten in Zukunft eine wichtige Rolle in der maritimen Wertschöpfungskette bei.

Insgesamt blickt die Branche positiv in die Zukunft. Gut 70 Prozent prognostizieren für die kommenden fünf Jahre höhere weltweite Ladungsaufkommen. Steigende Erlöse in den nächsten zwölf Monaten erwarten gut 60 Prozent der Reeder. Noch vor einem Jahr zeigten sich die Reeder in ihren Prognosen deutlich negativer. „Bei den deutschen Reedern keimt die Hoffnung, dass die wirtschaftliche Talsohle erreicht sein könnte“, so PwC-Experte Brandt. „Auch wenn es sicherlich noch zu früh ist, um von einer Trendwende zu sprechen, so sind das doch gute Zeichen für die krisengeprüfte Schifffahrtsbranche.“

Weitere Informationen gibt es [hier](#).

Quelle und Foto: Hamburg News

9,3 MIO FAHRZEUGE IN DER NORDRANGE



Regelmäßig wertet Prof. Dr. Klaus H. Holocher, Professor für Hafenmanagement an der Jade Hochschule, die Entwicklungen des Fahrzeugumschlags in den nordeuropäischen Seehäfen aus. Seiner aktuellen Analyse zufolge sank der Automobilumschlag in den zehn wichtigsten Häfen der Nordsee im Jahr 2016 leicht um 1,2 % auf gut 9,3 Millionen Fahrzeuge.

Die niedersächsischen Automobilumschlagshäfen verzeichneten dabei nur einen minimalen Rückgang um 9.000 Fahrzeuge und konnten ihren Marktanteil von ca. 20 % halten, während der Umschlag in den anderen deutschen Nordseehäfen deutlich zurückging. Emden belegte mit rund 1,3 Millionen Fahrzeugen vor Antwerpen Platz drei unter den Häfen der Nordsee. Der Autoumschlag in Cuxhaven stieg im Vergleich zum Vorjahr um über 15 % an.

Die meisten Autos wurden Holocher zufolge in Zeebrügge umgeschlagen – mit 2,8 Millionen Stück weist der belgische Hafen einen deutlichen Vorsprung vor Bremerhaven auf (knapp 2,1 Millionen umgeschlagene Automobile). Emden lag mit 1,3 Millionen Fahrzeugen wieder auf Platz drei vor Antwerpen, auch wenn der Umschlag um fünf Prozent zurückging. In Cuxhaven stieg der Umschlag deutlich um an, mit fast 480.000 umgeschlagenen Neufahrzeugen erreichte der Hafen an der Elbmündung Platz sechs. Vlissingen, wo es bereits vor zwei Jahren einen Boom im Automobilimport gab, belegt Platz fünf des Ranking. Ursache hierfür war nach Angaben Holochers u.a. die in 2015 erfolgte Verlagerung der Ford-Produktion nach Valencia in Spanien. Seitdem erreichen die Neufahrzeuge Vlissingen auf dem Seeweg über die Häfen Valencia und Sagunt und

steigern das seewärtige Import- bzw. Transshipment-Volumen, während sie vorher auf dem Landweg aus den nun geschlossenen Autofabriken in Genk (Ford) und Bochum (Opel) kamen.

In Cuxhaven konnten in 2016 deutlich höhere Umschlagsmengen erzielt werden, resultierend u.a. aus der starken Erhöhung der Importe. Dies führte ebenfalls zu einem steigenden Bedarf an Lagerflächen, dem durch Umstrukturierungen von hafennahen Flächen wirksam begegnet werden konnte. Mit dem Bau des neuen Liegeplatz 4 in Cuxhaven dürfte sich überdies neues Potential für den Automobilumschlag ergeben.

In Emden wurden rund 1,3 Millionen Fahrzeuge umgeschlagen, wobei der Exportanteil bei 81 % lag. Holocher verweist in diesem Zusammenhang auf das Perspektivpapier für diesen Hafen, das die landeseigene Hafenaufbau- und -infrastrukturgesellschaft Niedersachsen Ports in Auftrag gegeben hatte. Hierin werden bis zum Jahr 2030 Umschlagspotenziale von über 2 Millionen Fahrzeugen prognostiziert und daher empfohlen, die angelaufenen Planungen für Kapazitätserweiterungen und die Fahrrinnenanpassung der Ems zügig umzusetzen, damit die Potenziale auch realisiert werden könnten.

Weiterhin bezieht sich Holocher in seiner Analyse auf Angaben des Verbandes der Automobilindustrie (VDA): Demnach waren die PKW-Exporte aus Deutschland im Jahr 2016 geringfügig um 0,1 % gestiegen, während sie im ersten Halbjahr 2017 um 2 % zurück gegangen sind. Großbritannien war 2016 weiterhin der wichtigste Exportpartner, nach VDA-Angaben wurden knapp 800.000 Neufahrzeuge aus deutscher Fertigung dorthin exportiert – ein Rückgang von 1,3 % gegenüber dem Vorjahr. In die USA – gemessen am Fahrzeugwert das bedeutendste Empfangsland – wurden mit knapp 550.000 PKW 11,4 % weniger Autos aus Deutschland versandt. Diese Exportrückgänge haben einen signifikanten Anteil an dem gesunkenen Versand in Emden und Bremerhaven.

„Der beschlossene EU-Austritt Großbritanniens und die angedrohten Importbehinderungen der Vereinigten Staaten könnten künftig negative Auswirkungen auf die deutschen und europäischen Fahrzeugexporte in diese beiden Länder haben. Andererseits bestehen intensive industrielle Verflechtungen, die bei den politischen Aktivitäten berücksichtigt werden müssen. So produzierten BMW, Daimler und VW in den USA deutlich mehr Autos als sie aus Deutschland dorthin exportieren. Ihre Exporte aus den USA erreichen schon fast das Volumen der Importe aus

Deutschland“, erläutert der Professor für Hafenmanagement. Insofern sei der Umschlag von Neufahrzeugen in den europäischen Seehäfen auch langfristig als Wachstumsmarkt einzuschätzen.

Holocher wies abschließend darauf hin, dass die Short-Sea-Reederei UECC bereits zwei Autotransporter einsetzt, die auch umweltschonend mit LNG betrieben werden können. Die Möglichkeit, ausreichend LNG für die 14-tägigen Rundreisen durch Nord- und Ostsee bunkern zu können, bestehe zwar in Zeebrügge und Rotterdam, bislang aber nicht in deutschen Häfen.

Quelle: seaports of Niedersachsen GmbH, Foto; EVAG, Emden behauptet seinen dritten Platz im Ranking der europäischen Automobil-Umschlagshäfen

MIT DER NATUR FÜR DIE NATUR



Für ein Unternehmen mit ausgeprägtem Umweltbewusstsein beginnt die Ver-

antwortung beim täglichen Handeln. Die aktuelle Umwelterklärung von viadonau zeigt die wichtigsten Leistungskennzahlen zur Umweltperformance des Unternehmens, was für Arbeitssicherheit und Gesundheitsförderung getan wird und welche Maßnahmen und Ziele heute und in Zukunft gesetzt werden.

Im besonderen Fokus der neuen Ausgabe stehen außerdem Geschichte und Meilensteine vielfältiger Renaturierungsaktivitäten an der Donau sowie ihre ökologische Wirkung und Rolle bei der Entwicklung eines bedeutenden Wirtschafts- und Naturraums.

Wussten Sie, dass viadonau 2016 rund 1.550 Meter Nebengewässer der Donau renaturierte und so einmal mehr einen wichtigen Beitrag für den Erhalt der Artenvielfalt im Donaauraum leistete? Indem naturnahe Lebensräume geschaffen werden, verbessert viadonau den ökologischen Zustand der Flusslandschaft und stellt die natürliche Dynamik der Fließgewässer wieder her. Von der langfristigen Bewahrung des kostbaren Naturraums profitieren Mensch, Natur und Wirtschaft gleichermaßen.

Verantwortungsbewusste und vorausschauende Entwicklung steht daher im Zentrum der Unternehmensphilosophie von viadonau, die sich auch in der täglichen Arbeit der vielen Expertinnen und Experten widerspiegelt. Als EMAS-zertifiziertes Unternehmen fördert viadonau nicht nur gezielt die Umweltleistung, sondern verbessert konsequent und maßgeschneidert die Arbeitssicherheit und den Gesundheitsschutz der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. So wurden auch 2016 zahlreiche Impulse und Maßnahmen gesetzt, um die Arbeitssicherheit weiter zu erhöhen und das Gesundheitsmanagement zu stärken.

Wenn Sie noch viel mehr darüber erfahren wollen, dann holen Sie sich jetzt die neue aktualisierte Umwelterklärung einfach digital im [viadonau-Publikationsbereich](#).

Quelle und Bild: viadonau

HAFEN ROTTERDAM FORDERT ZÜGIGE WIEDERERÖFFNUNG



Jetzt meldet sich auch der Hafen Rotterdam zu Wort: Die für den internationalen Bahngütertransport wesentliche Bahnlinie von Rotterdam über Duisburg nach Basel und Mailand wurde am 12. August 2017 durch Erd-senkungen bei Arbeiten im Südwesten Deutschlands langfristig blockiert bemängeln die verantwortlichen.

Hinzu kommt, dass die üblichen Umleitungsstrecken in Deutschland durch Bahnarbeiten gesperrt und somit nicht nutzbar sind.

Durch diese Blockaden kam der internationale Bahnverkehr auf dem bedeutenden europäischen Rhein-Alpen-Bahnkorridor zum Erliegen. In den vergangenen Tagen waren mehrere Hundert Güterzüge betroffen. Der Bahngüterverkehr und die gesamte Lieferkette aus Herstellern, Transportunternehmen, Unternehmen und Verbrauchern wird dadurch stark beeinträchtigt.

Bei Gütertransportunternehmen, intermodalen Operatoren und beim Hafenbetrieb Rotterdam ist man sehr besorgt über eine angemessene und wettbewerbsfähige Gewährleistung der Erreichbarkeit des europäischen Hinterlands für den Mainport Rotterdam und die Niederlande. Eine langfristige Sperrung sollte nicht in Betracht gezogen werden, insbesondere, weil dieses Jahr auch schon große Verfügbarkeitsprobleme bei den Hinterlandverbindungen in den Niederlanden (an den Brücken Moerdi-

jkbrug und Calandbrug) sowie in Norditalien (Luino) auftraten.

Wir bitten den deutschen Bahnnetzbetreiber DB Netze und den **Rhein-Alpen-Güterverkehrskorridor**, dass sie schnell einen effektiven Notfallplan umsetzen und die Beteiligten informieren.

Diese Großsperrung in dieser wesentlichen Verkehrsader des europäischen Bahngüterverkehrs erfordert eine grundlegende Verbesserung der internationalen Koordination von Bahnarbeiten und der Verfügbarkeit und Qualität der Notfallpläne. Die europäischen Güterverkehrskorridore werden gebeten, diesen Punkt aufzugreifen, auszuarbeiten und für die Zukunft sicherzustellen.

Der Bahngüterverkehr ist für die Verbindung der niederländischen Häfen, Terminals, des Handels und der Industrie mit ihrem Hinterland sowie auch zur modernen umweltfreundlichen Gestaltung des Gütertransports unverzichtbar. Ein europäisches Bahnnetz mit hoher Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit ist dafür unerlässlich. Ein schnelles und effektives Eingreifen von Bahnnetzbetreibern ist für die Zukunft und ein zuverlässiges Image des grenzüberschreitenden Bahnverkehrs von wesentlicher Bedeutung.

Quelle und Foto: Port of Rotterdam

RHEINTAL: VDV WILL HILFE, CONTARGO STREICHT



Angesichts der andauernden Sperrung der Rheintalstrecke bei Rastatt fordert der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) eine unbürokratische finanzielle Hilfe des Bundes für die betroffenen Eisenbahnunternehmen.

„Der Streckenabschnitt ist ein neuralgischer Punkt für das gesamte europäische Eisenbahnnetz. Eine wochenlange Sperrung hat katastrophale Folgen insbesondere für die umfangreich betroffenen Güterbahnen“, so VDV-Geschäftsführer Dr. Martin Henke (Foto).

Verschärft wird die ohnehin prekäre Situation dadurch, dass auch mögliche Umleitungsstrecken von baubedingten Sperrungen betroffen sind. „Es gibt praktisch keine Verkehrsrelation, auf der die umzuleitenden Verkehre wirtschaftlich durchgeführt werden könnten. In der Folge wird der Verkehr auf andere Verkehrsträger abwandern, vor allem auf die Straße, und die Eisenbahnunternehmen verlieren massiv Kunden und bleiben auf den Fixkosten sitzen“, so Henke weiter. Angesichts der ohnehin schwierigen Kosten- und Erlössituation des Schienengüterverkehrs könnte die Situation aus Sicht des VDV für einige Unternehmen existenzbedrohend werden.

Der Verband appelliert deshalb an den Bund als Verantwortlichen für den Bundesschienenwegeausbau, kurzfristige und unbürokratische finanzielle Hilfe zu leisten. „Den betroffenen Eisenbahnunternehmen ist kurzfristig nicht durch Problemanalyse und gegenseitige Schuldzuweisung zu helfen, sondern durch finanzielle Unterstützung. Die notwendigen Schlussfolgerungen für die Neubaumaßnahmen der Zukunft müssen da-

nach erörtert werden“, so Henke abschließend.

„Wir arbeiten mit Hochdruck daran, unseren Kunden den Transport über eine ‚Wasserbrücke‘ anbieten zu können“, reagiert derweil das Unternehmen Contargo.

Weiter heißt es: „In den nächsten Tagen werden wir zunächst direkt ein Binnenschiff von Emmerich nach Basel, ein Schiff von Duisburg nach Basel und ein Schiff von Rotterdam nach Basel anbieten können. Jedes Schiff wird bis zu drei Zügen ersetzen können.

Wir arbeiten außerdem daran, eine regelmäßige „Wasserbrücke“ einzurichten, die regelmäßig bis zum Ende der Sperrung die ausfallenden Züge ersetzen könnte. Unser Ziel ist es, die Container per Zug bis Mannheim und Ludwigshafen zu transportieren und dort auf Binnenschiffe umzuschlagen, die weiter nach Weil und Basel fahren und damit die gesperrte Strecke umgehen würden.

Wir prüfen derzeit auch Ausweichstrecken per Bahn durch den Schwarzwald und Frankreich. Sind hier aber aufgrund der zur Verfügung stehenden Kapazitäten wenig zuversichtlich.

Wir bitten um Ihr Verständnis, dass trotz aller unserer Bemühungen die vereinbarten Termine nicht zu halten sind und voraussichtlich mit zusätzlichen Kosten gerechnet werden muss.“

Quelle: VDV, Contargo, Foto: VDV

SEEGÜTER IN HAMBURG MIT 70,0 MIO TONNEN STABIL



Der gesamte Seegüterumschlag in Hamburg, der die Segmente Stückgut und Massengut umfasst, erreichte im ersten Halbjahr 2017 mit 70,0 Millionen Tonnen knapp das Vorjahresergebnis und fällt mit -0,2 Prozent nur geringfügig schwächer aus.

Der Umschlag von containerisiertem Stückgut blieb in den ersten sechs Monaten 2017 mit 4,45 Millionen TEU (20-Fuß-Standardcontainer) auf Vorjahresniveau. Weiter auf Wachstumskurs bleibt in Deutschlands größtem Universalhafen der Massengutumschlag, der sich mit 23,5 Millionen Tonnen (+1,0 Prozent) positiv entwickelte.

„Der Hamburger Hafen hat sich im ersten Halbjahr 2017 insgesamt gut in einem schwierigen Umfeld behaupten können und weist im Vergleich zu den anderen deutschen Nordrange-Häfen ein stabiles Ergebnis auf“, sagt Axel Mattern, Vorstand Hafen Hamburg Marketing e.V. Mattern betont, dass der Containerumschlag in Hamburg auf eine sehr unterschiedliche Umschlagentwicklung der beiden großen Hamburger Containerterminalbetreiber im ersten Halbjahr zurückzuführen ist. „Hier konnte ein Unternehmen deutlich besser von den bisher realisierten und sehr umfangreichen Umstellungen in der Containerlinienfahrt profitieren, was zu Marktanteilsverschiebungen in Hamburg führte. Veränderungen bei Allianzen und Fahrplänen der Reedereien wirken sich sehr oft auf die Umschlagmengen und die Beschäftigung der Containerterminals in den Häfen aus. Hinzu kommen neu im Markt platzierte Containerumschlagkapazitäten in den Westhäfen, die mit Betriebsaufnahme zu Mengensteigerungen führen, die sich dann zu Lasten anderer Häfen als Einmaleffekt in den

dortigen Ergebnissen für das erste Halbjahr widerspiegeln“, ergänzt Mattern. Einfluss auf die Mengenentwicklung beim Containerumschlag in Hamburg nahmen im ersten Halbjahr aber auch andere Faktoren. So ist die immer noch nicht realisierte Fahrrinnenpassung der Außen- und Untereibe sowie aktuell auftretende zeitliche Verzögerungen bei der Zol- labfertigung von Importen Ursache dafür, dass merkbar Ladung den Weg über andere Häfen der Nordrange nimmt. „Das ist deshalb aus Hamburger Sicht sehr bedauerlich, weil bei besseren Rahmenbedingungen eine deutlich positivere Umschlagbilanz für das erste Halbjahr möglich gewesen wäre. Und es macht angesichts der Umschlagentwicklung in den nicht-deutschen Häfen der Nordrange noch einmal deutlich, wie dringend notwendig es ist, die Wettbewerbsfähigkeit und Leistungsfähigkeit des Hamburger Hafens zu stärken“, betont Mattern.

Der Containerumschlag blieb in den ersten sechs Monaten des Jahres mit 4,45 Millionen TEU (20-Fuß-Standardcontainer) auf Vorjahresniveau. Der Containerumschlag beladener Boxen entwickelte sich dabei mit 3,8 Millionen TEU (+0,3 Prozent) positiv. Der Umschlag von Leercontainern ging dagegen auf 622.000 TEU (-3,2 Prozent) zurück. „Dass Reedereien Leercontainer aus Gewichtsgründen eher über andere Häfen routen hängt unter anderem damit zusammen, dass Großcontainerschiffe wegen der noch nicht realisierten Fahrrinnenanpassung der Elbe nicht optimal ausgelastet Hamburg anlaufen können. Bei vollzogener Fahrrinnenanpassung können Großcontainerschiffe je Anlauf zusätzlich 1.600 und mehr Container (TEU) nach Hamburg bringen und beim Verlassen des Hafens mitnehmen“ sagt Mattern. Diese Ladekapazitäten können derzeit von besonders großen Schiffen, die Hamburg anlaufen, nicht voll genutzt werden. „Vor diesem Hintergrund ist es erfreulich, dass sich die Aufwärtsentwicklung im Containerverkehr mit China, in dem die besonders großen Containerschiffe eingesetzt werden, mit 1,3 Millionen TEU und einem Plus von 1,3 Prozent fortsetzt. Auch der für den Hamburger Hafen nach China zweitwichtigste Markt Russland befindet sich mit einem erneuten Wachstum mit insgesamt 225.000 TEU und damit mit einem Plus von vier Prozent trotz der unverändert bestehenden Sanktionen weiter im Aufwind“, sagt Mattern. Die im harten Wettbewerb mit anderen Häfen stehenden Europa-Containerverkehre erreichten mit 1,3 Millionen TEU ein Plus von 1,3 Prozent. Hier waren es vor allem die Ostseeverkehre mit Ländern wie Polen, Litauen, Lettland und Estland, die mit 255.000 TEU und einem Plus von 12,9 Prozent zum Wachstum beitragen. „Es ist sehr interessant zu sehen, dass die zehn bedeutendsten Handelspartner des Hamburger Hafens im Containerverkehr, die mit insgesamt 2,7 Millionen

TEU rund 60 Prozent des Containerumschlags ausmachen, einen Rückgang von 3,5 Prozent aufweisen, während die übrigen Länder mit 1,8 Millionen TEU ein Wachstum von 5,3 Prozent verzeichnen. Darunter befinden sich Länder wie Vietnam, die mit einem starken zweistelligen Wachstum auf sich aufmerksam machen und die wir als Marketingorganisation auch durch Delegationsreisen und Marktbearbeitung besonders in den Fokus nehmen“, erläutert Mattern.

Beim Massengutumschlag, der im ersten Halbjahr 23,5 Millionen Tonnen (+1,0 Prozent) in Hamburg ausmachte, entwickelten sich die Importe und Exporte unterschiedlich. Auf der Importseite wurde für das erste Halbjahr mit insgesamt 16,8 Millionen Tonnen ein Minus von 1,3 Prozent erreicht. Auf der Exportseite entwickelte sich der Massengutumschlag mit insgesamt 6,7 Millionen Tonnen (+7,4 Prozent) sehr stark. Für Rückgang beim Import sorgten mit 1,9 Millionen Tonnen (-10,3 Prozent) das Umschlagsegment Sauggut und mit insgesamt 4,9 Millionen Tonnen (-9,5 Prozent) das Segment Flüssigladung. Der Rückgang ist u.a. auf die im vergleichbaren Vorjahreszeitraum überdurchschnittlich hohen Umschlagmengen zurückzuführen, die sich im ersten Halbjahr 2017 wieder auf normales Niveau eingependelt haben. Der Bereich Greifergut blieb mit insgesamt 10,0 Millionen Tonnen mit einem Plus von 5,6 Prozent auch im ersten Halbjahr 2017 für den Hamburger Hafen das stärkste Segment beim Massengutumschlag. Der Import von Kohle und Koks blieb mit 3,9 Millionen Tonnen (+7,4 Prozent) bzw. bei Erz mit 5,2 Millionen Tonnen (+4,0 Prozent) über dem Vorjahresergebnis. Eine stärkere Nachfrage bei Kraftwerken und der Stahlindustrie ist hier als Ursache für steigende Umschlagmengen zu nennen. Die mit 6,7 Millionen Tonnen (+7,4 Prozent) insgesamt sehr positive Entwicklung beim Export von Massengut zeigt unterschiedliche Ausprägungen in den Teilsegmenten. So ist neben einem erntebedingten Rückgang der Getreideexporte, die im ersten Halbjahr mit 1,9 Millionen Tonnen (-8,9 Prozent) schwächer als im Vorjahr ausfielen, Wachstum mit einem Umschlag von 2,2 Millionen Tonnen (+27,5 Prozent) im Segment Flüssigladung sowie einem Umschlag von 2,0 Millionen Tonnen im Segment Greifergut (+8,5 Prozent) bei den Exporten zu verzeichnen.

Der nicht-containerisierte Stückgutumschlag, von zum Beispiel großen Anlagenteilen und rollender Ladung, blieb im ersten Halbjahr mit insgesamt 720.000 Tonnen (-11,7 Prozent) unter dem Vorjahresergebnis. Auf der Importseite, die 271.000 Tonnen (-0,8 Prozent) erreichte, konnten wachsende Umschlagmengen bei der Einfuhr von Papier und Metallen die

leichten Rückgänge bei Holz und Südfrüchten sowie Kraftfahrzeugen mengenmäßig nicht ausgleichen. Im Versand konventioneller Stückgüter, für den insgesamt 449.000 Tonnen (-17,2 Prozent) ermittelt wurden, trugen vor allem geringere Kraftfahrzeug- und Stahlexporte zum Rückgang bei.

Die beiden Hafens Hamburg Marketing Vorstände Ingo Egloff und Axel Matern wiesen anlässlich der Hafens Hamburg Halbjahrespressekonferenz, die in Europas größter Kupferhütte Aurubis stattfand, besonders auf die Bedeutung des Hafens für die Industrie in der gesamten Metropolregion Hamburg hin. Deutschlands drittgrößte Industrieregion profitiert von einem leistungsfähigen Hafen mit guten Verbindungen in alle Welt. Mit einer Fläche von 7.200 Hektar, was rechnerisch einem Zehntel des gesamten Hamburger Stadtgebiets entspricht, ist der Hamburger Hafen mit seiner Funktion als logistische Warendrehscheibe im seeseitigen Außenhandel auch Hamburgs größtes Industriegebiet. „Aktuell werden insgesamt 926 Hektar Fläche im Hamburger Hafen von der Industrie genutzt. Das sind rund 22 Prozent der Landflächen im Hafen“, sagt Ingo Egloff, Vorstand Hafens Hamburg Marketing. „Die Nähe zum seeschifftiefen Wasser ist für Industrieunternehmen, wie zum Beispiel Stahlkonzerne, Raffinerien oder Kraftwerke wegen der kurzen Transportwege beim Umschlag und der Verarbeitung großer Rohstoffmengen von Vorteil“, ergänzt Egloff. Die sehr gute wasser- und landseitige Verkehrsanbindung bietet aber auch Unternehmen, die viel ex- oder importieren oder für ihre Produktion Zulieferungen aus dem In- und Ausland beziehen, vielfältige Vorteile.

Der Hamburger Hafen ist Deutschlands größter Universalhafen und sichert mehr als 155.000 Arbeitsplätze in der Metropolregion Hamburg. Der Hafen ist auch wichtiger Industriestandort und mit einer Bruttowertschöpfung von 21,8 Milliarden Euro von großer Bedeutung für die gesamte deutsche Volkswirtschaft. Für das Jahr 2017 rechnet die Marketingorganisation des Hamburger Hafens mit einem Seegüterumschlag von 138 Millionen Tonnen und mit rund 8,9 Millionen TEU beim Containerumschlag.

Quelle und Foto: Hafens Hamburg Marketing

SHELL ÜBERNIMMT LNG-BUNKERSCHIFF



Shell Western LNG B.V. hat zwei weitere Meilensteine für den Ausbau des LNG-Marine-Kraftstoff-Geschäfts erreicht.

Die Cardissa, ein hochmodernes LNG-Bunkerschiff mit einer Ladekapazität von 6.500 Kubikmetern LNG, ist in ihrem Bestimmungshafen Rotterdam eingetroffen. Des Weiteren wurde ein langfristiger Chartervertrag für ein LNG-Bunkerschiff abgeschlossen, das küstennah oder in Binnengewässern eingesetzt werden soll.

Dank der Hochseetauglichkeit der Cardissa kann Shell Kunden an verschiedenen Orten in Europa mit LNG-Kraftstoff aus dem GATE-Terminal versorgen.

Die zusätzlich gecharterte Barge kann 3.000 Kubikmeter LNG laden und wird von einem Joint-Venture der Unternehmen Victrol NV und CFT gebaut. Damit erhält Shell zusätzliche Flexibilität, um Marine-Kunden aus Rotterdam heraus über europäische Binnengewässer zu beliefern.

Des Weiteren wurde ein langfristiger Chartervertrag für ein LNG-Bunkerschiff abgeschlossen, das küstennah oder in Binnengewässern eingesetzt werden soll.

„LNG als Kraftstoff für Schiffe spielt eine entscheidende Rolle im künftigen Energiemix“, sagt Steve Hill, Executive Vice President von Shell Energy. „Mit den Bunkerschiffen und dem GATE-Terminal unterstreicht Shell sein Vorhaben, eine verlässliche Lieferkette

aufzubauen, um den Wünschen der Kunden entsprechen zu können. Angesichts immer strengerer Emissions-Vorschriften in der Schifffahrt wollen wir auch in Zukunft eng mit unseren Kunden und Partnern an sauberen Lösungen arbeiten.“

Immer mehr Schiffs-Eigentümer und -Betreiber entscheiden sich für LNG anstelle herkömmlicher Kraftstoffe, um die Auflagen zu Schwefel- und Stickoxid-Emissionen zu erfüllen. Das gilt auch für die kürzlich getroffene Entscheidung der IMO, den Schwefel-Anteil im Kraftstoff ab 2020 auf 0,5 Prozent zu begrenzen.

Quelle und Foto: SHELL Germany

A40-SPERRUNG WIRD SCHON MITTWOCH BEENDET

Die Vollsperrung der A40 Rheinbrücke Neuenkamp bei Duisburg kann bereits 24 Stunden früher als angekündigt aufgehoben werden. In der Nacht von Dienstag, 15. August, auf Mittwoch, 16. August wird die Sperrung abgebaut, so dass Pkw und Lkw ab 5 Uhr wieder über zwei Fahrstreifen in jeder Richtung die Duisburger Rheinbrücke passieren können, teilten NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst und Straßen.NRW mit.

Die Rheinbrücke musste am 2. August voll gesperrt werden, nachdem ein Riss in einer Seilverankerung der Brücke entdeckt worden war. Eine sofort eingeleitete Untersuchung durch ein Expertengremium hatte ergeben, dass mehr als 50 Risse in verschiedenen Längen zu sanieren waren. Die Arbeiten konnten im Schutz der Vollsperrung besonders schnell und störungsfrei erledigt werden. Während im Innern der Brücke die letzten Arbeiten laufen, nutzt Straßen.NRW den letzten Tag der Vollsperrung auch für die Sanierung der Fahrbahn. Eine bereits die angekündigte Baustelle kann somit entfallen.

Die Prüfung des gesamten Bauwerkes, vor allem der sensiblen Bereiche, geht kontinuierlich weiter. Insbesondere die jetzt reparierten Schäden werden täglich in Augenschein genommen.

Die Rheinbrücke Neuenkamp stammt von 1970 und war damals für 30.000 Autos und Lastwagen pro Tag geplant. Inzwischen nutzen 100.000 Fahrzeuge täglich die Brücke, davon 10.000 Lkw. Die DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH wurde im Sommer 2014 mit der Planung für den Ausbau der A 40 zwischen DU-Homburg und DU-Häfen einschließlich dem Bau der neuen Brücke Neuenkamp, die deutlich breiter sein wird, beauftragt. Noch in diesem Jahr soll das Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden.

Die Duisburger Rheinbrücke im Verlauf der A40 ist eine so genannte Schrägseilstahlbrücke. Sie ist 777 Meter lang und hat eine Fläche von rund 28.000 Quadratmetern. Instandsetzungsarbeiten gab es auch schon in den vergangenen Jahren: Die „Fahrbahnübergänge“ wurden 1977 ausgetauscht, und schon zweimal, 1996 bis 1998 und 2010 bis 2013, wurde die Fahrbahnplatte wegen aufgetretener Risse saniert. Seit einigen Jahren hat man auch immer wieder Schäden in den Querträgern festgestellt, die regelmäßig geschweißt wurden.

Quelle: Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen und Strassen.nrw