

# 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 Hafensbetrieb 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*

---

## 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 so-

fort 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-Homberg 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*

---

## EMP 4.0 – STARTSCHUSS FÜR DIGITALISIERUNGSPROJEKT



Hamburg 21-10-2016

Im Rahmen einer Kickoff-Veranstaltung bei DAKOSY wurde mit den Verbundpartnern und assoziierten Partnern offiziell die Arbeit an dem IHATEC--Forschungsprojekt EMP – Export Management Platform 4.0 aufgenommen.

Durch den Aufbau einer internetfähigen Cloud, die alle exportbezogenen Informationen an einer zentralen Stelle – mit großer Planungssicherheit und für alle berechtigten Akteure transparent – zur Verfügung stellt, will man im Sinne der Logistik 4.0 eine ganzheitliche Planung, Steuerung, Koordination, Durchführung und Kontrolle der gesamten Transportkette erreichen. Dabei steht der vollständige Exportprozess vom Versender bis hin zum Zielhafen im Fokus der Betrachtung.

EMP 4.0 ist ein Verbundprojekt im Rahmen des Förderprogramms für Innovative Hafentechnologien (IHATEC), welches vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gefördert wird. Projektträger ist die TÜV Rheinland Consulting GmbH. Zu den Verbundpartnern gehören neben der DAKOSY Datenkommunikationssystem AG, welche die Federführung innehat, die DB Cargo AG und Kühne + Nagel (AG & Co.) KG. Als assoziierte Partner konnten namhafte Vertreter der involvierten Branchen (Spedition, Carrier und Transportdienstleister) sowie einige Branchenverbände gewonnen werden, so dass eine gesamtheitliche Abdeckung des Exportprozesses gewährleistet ist. EMP 4.0 hat eine Projektlaufzeit bis zum 31. März 2021.

## FIT FÜR DIE LOGISTIK: MA-CO ERWEITERT ANGEBOTE



Seit 40 Jahren ist die ma-co maritimes kompetenzzentrum GmbH der führende Bildungsträger in den deutschen Häfen. Die Ausbildungsangebote richten sich an Unternehmen in den Bereichen Hafen, Schifffahrt und Logistik.

An den vier Standorten Hamburg, Bremen, Bremerhaven und Wilhelmshaven besuchten im vergangenen Jahr rund 9500 Teilnehmer die ma-co Seminare zur Aus-, Weiter- und Fortbildung. Der Hauptsitz befindet sich im Herzen des Hamburger Hafens direkt im Schatten der Köhlbrandbrücke.

Bereits der Blick auf das Ausbildungszentrum mit seinem Außengelände spiegelt das Motto „Aus der Praxis für die Praxis“ von ma-co wider. So befindet sich auf dem Gelände am Köhlbranddeich auch der Teilnachbau eines Seeschiffes, das im Rahmen unterschiedlicher Ausbildungskurse zur praktischen Ausbildung zur Verfügung steht. „Auf unserem Trainingsgelände lernen die Teilnehmer den Umgang mit sämtlichen Umschlagequipment – von Staplern in verschiedenen Größen bis hin zum Kaikran“, so Gerrit Küther, Geschäftsführer des Bildungsträgers. „Wir machen die

Teilnehmer fit für die vielfältigsten Aufgaben, denn in den Betrieben müssen sie flexibel unterschiedlichste Positionen abdecken.“ In den angrenzenden Seminarräumen vermitteln rund 150 Ausbilder Fachwissen und praktische Kenntnisse in den Bereichen Hafen & Umschlag, Logistik, Gefahrgut sowie IT und Kommunikation.

Im Zuge der erfolgreich etablierten zusätzlichen Angebote im Schulungs- und Trainingssektor werden jetzt weitere Lehrkräfte zur Verstärkung des ma-co Teams gesucht. Für alle Standorte sind vor allem Ausbilder und Trainer für den Fachbereich Lager und Logistik in Festanstellung gefragt. Auch der Bereich Seeschifffahrt wird künftig einen größeren Raum im Ausbildungsangebot von ma-co einnehmen. Neben Besatzungsmitgliedern großer Handelsreedereien, nehmen mittlerweile vermehrt auch Crew-Mitglieder von Kreuzfahrtschiffen an den Seminaren teil. Neben der erfolgreichen Weiterentwicklung bestehender Leistungsangebote sind bei ma-co auch neue Angebote im Bereich Offshore geplant.

*Quelle und Foto: ma-co*

---

## BUCHHOLZ BESUCHT DEN KIELER SEEHAFEN



Dr. Bernd Buchholz, Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein, hat den Kieler Seehafen besucht.

Im Rahmen einer Hafenbesichtigung wurde der Minister von Kiels Oberbürgermeister Dr. Ulf Kämpfer und Hafenchef Dr. Dirk Claus über Perspektiven und Investitionsvorhaben informiert. „Mein Eindruck wurde bestätigt, dass der Kieler Seehafen sehr gut aufgestellt ist und sich im Wettbewerb bestens behauptet. Das Land Schleswig-Holstein wird diesen erfolgreichen Kurs auch in Zukunft begleiten und tatkräftig unterstützen“, so Minister Buchholz. Um die Position des Kieler Hafens zu festigen und auszubauen, wurden in den vergangenen zehn Jahren insgesamt mehr als 170 Mio. Euro investiert. Bis zum Jahr 2030 könnten weitere 110 Mio. Euro folgen. Der PORT OF KIEL und die mit dem Kieler Hafen verbundenen Unternehmen sind von wachsender wirtschaftlicher Bedeutung in der Region und bieten inzwischen mehr als 2.500 hafenabhängige Arbeitsplätze.

Kiel ist größter Kreuzfahrthafen in Schleswig-Holstein und Marktführer im Fährverkehr nach Norwegen, Westschweden sowie ins Baltikum. In diesem Jahr wird Kiel erstmals eine Umschlagsleistung von über 7 Mio. Tonnen erzielen; 2,1 Mio. Passagiere werden über die verschiedenen Terminals an oder von Bord eines Fähr- oder Kreuzfahrtschiffes gehen. Um auch in Zukunft weiter wachsen zu können, ist eine weitsichtige Flächenvorsorge zu betreiben. Dr. Dirk Claus, Geschäftsführer der SEEHAFEN KIEL GmbH & Co. KG: „Wir werden prüfen, ob eine Erschließung des heutigen Kraftwerkgeländes möglich ist, um den Ostuferhafen langfristig zu erweitern.“ Kurz- und mittelfristig richtet sich das Augenmerk des Hafens aber zunächst auf den Stadthafen. Am Kreuzfahrtterminal Ostseekai sind Erweiterungen der Abfertigungseinrichtungen vorgesehen und am Schwedenkai werden Aufstellflächen ausgebaut. Dort sieht der Investitionsplan zudem eine Landstromanlage vor. Dirk Claus: „Um einen wirtschaftlichen Betrieb von Landstromanlagen zu ermöglichen, ist allerdings eine Befreiung des Landstroms von der EEG-Umlage unverzichtbar.“

Im Hinterlandverkehr des Kieler Seehafens werden jährlich etwa 250.000 Ladungseinheiten, meist Lkw, Trailer und Container sowie ebenso viele Pkw transportiert. Wichtigste Straßenverbindungen sind die A7 und die A21, die sich derzeit im Ausbau befinden. Dazu setzt der Kieler Hafen

auf eine schnelle Weiterführung der A20 durch Schleswig-Holstein. Dirk Claus: „Einen großen Teil der Ladungszuwächse wollen wir auch auf der Schiene abwickeln.“ Der kombinierte Schienengüterverkehr wurde mit der Aufnahme einer wöchentlichen Direktzugverbindung zwischen Kiel und Triest sowie einer zusätzlichen Abfahrt nach Verona bereits weiter gestärkt. An den Eisenbahnterminals am Schwedenkai und im Ostuferhafen wurden in den ersten sechs Monaten des Jahres so erstmals mehr als 16.000 Ladungseinheiten auf Waggon verladen; ein Plus von 10 %. Um noch mehr Güter auf der Schiene zu transportieren, ist die Ertüchtigung des Rangierbahnhofes Meimersdorf für Züge von 750 m Länge vorgesehen. Um die Leistungsfähigkeit des Terminals am Schwedenkai zu erhöhen, ist der Bau eines zusätzlichen – eines dritten – Gleises vorrangig.

*Quelle und Foto: Port of Kiel, v. l. Dr. Bernd Buchholz, Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein, Dr. Dirk Claus, Geschäftsführer der SEEHAFEN KIEL GmbH & Co. KG, und Dr. Ulf Kämpfer, Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Kiel*

---

## ACHT NEUE PARALLELGLEISE IM ÜBERSEEHAFEN





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

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

„Etwa jeder zweite Hinterlandcontainer, der bei uns umgeschlagen wird, wird schon heute mit dem Zug an- oder abtransportiert“, sagte Howe. Bei den Fahrzeugen liege der Marktanteil der Schiene in Bremerhaven noch deutlich höher: „Rund 1,8 Millionen Autos – das sind etwa 80 Prozent der umgeschlagenen Einheiten – erreichen oder verlassen den Hafen umweltfreundlich mit Güterzügen.“

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

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

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

netzes).

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

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

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

*Quelle und Foto: bremenports*

---

## **BIOBASIERTE BRÜCKEN HALTEN BESTIMMT 100 JAHRE**



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

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

Die Fachwerkbrücken bzw. Fußgängerbrücken sind u. a. aus Glasfasern und Harz aufgebaut. Das Harz enthält ca. 25 % Bioharz. Die technischen Entwicklungen stehen jedoch nicht still. „Inzwischen können wir den Anteil von Bioharz auf 45 % erhöhen, ohne Beeinträchtigungen bei den mechanischen Eigenschaften“, erklärt Ed Hoogstad, Director Operations COO von FiberCore Europe. „Das Projekt trägt durch den Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Reduktion auch zur Energiewende bei“, fährt Tromp fort.

2010 wandte sich der Hafenbetrieb Rotterdam mit der Bitte an FiberCore Europe, eine wartungsarme und nachhaltige Alternative für die Fachwerkbrücken aus Stahl im Hafen zu entwickeln. „Stahlbrücken müssen nach 25 Jahren abmontiert, neu strahlbehandelt und konserviert werden. Zudem muss kontrolliert werden, ob der Korrosionsschutz (Rostschutz) Schäden aufweist. Nach der Überholung und erneuten Installation halten sie noch 25 Jahre, doch dann ist die Lebensdauer durch Materialermüdung vorbei und werden sie wieder den Hochöfen zugeführt“, erläutert Simon de Jong, Gründer von FiberCore Europe im Rotterdamer Büro am Produktionsstandort. FiberCore setzte sich in Abstimmung mit dem Hafenbe-

trieb Rotterdam hohe Ziele, angefangen beim Entwurf von Brücken mit einer garantierten Lebensdauer von mindestens 100 Jahren, die nahezu wartungsfrei sind.

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

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

Der Hafenbetrieb wollte nach einem Probejahr die Entwicklung der Komposit-Fußgängerbrücken fortsetzen, dann allerdings mit anderthalbfacher Überspannung. Eine Machbarkeitsstudie wies aus, dass dies technisch und wirtschaftlich möglich war. Durch eine größere Überspannung erübrigt sich ein Pfahl in der Böschung. „Man schlägt nicht gerne einen Pfahl in den kritischen Teil der Böschung, denn dadurch kann eine

Art ‚Lawinengefahr‘ entstehen; zudem ist in einigen Fällen eine Munitionsuntersuchung zur Aufspürung von Bomben aus dem 2. Weltkrieg erforderlich. Die Kosten einer solchen Untersuchung sind mit denen einer Brücke vergleichbar“, erklärt De Jong.

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

*Quelle und Foto: Port of Rotterdam*

---

## **BELGIEN UND FRANKREICH BEGÜNSTIGEN UNZULÄSSIG**



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

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

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

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

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

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

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

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

---

## FIRMEN PLANEN VERÄNDERUNGEN DURCH DIGITALISIERUNG



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

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

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



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

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

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

Zum Download:

[Hamburger Logistikbarometer](#)

[Hamburger Konjunkturbarometer](#)

Quelle: Handelskammer Hamburg, Foto: HHM / Michael Lindner

---

# HÖNEMANN REPRÄSENTIERT HAFEN ROTTERDAM IN NRW



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

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

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

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

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

Er ist ab 1. August unter [nrwdesk@portofrotterdam.com](mailto:nrwdesk@portofrotterdam.com) zu erreichen.

*Quelle und Foto: Port of Rotterdam*