

„A BOOMING IDEA“



Schülerinnen und Schüler ab Klasse 9, die sich für aktuelle Wirtschaftsthemen interessieren und Innovationen von morgen mitgestalten möchten, sind herzlich eingeladen, beim neuen Wettbewerb „a booming idea“ der EUFH mitzumachen.

Der onlinebasierte Gründungswettbewerb läuft von Anfang März bis Mitte Juli 2019. Während dieser Zeit bearbeiten die Teilnehmer in Teams à 4 Personen spannende Aufgaben und gehen gegen die anderen Teams mit ihrer Geschäftsidee ins Rennen. Natürlich winken am Ende tolle Preise.

Ziel ist es, einen Business Plan und eine Positionierungsstrategie für die Start-up-Idee des Teams anzufertigen und diese im Rahmen eines Unternehmenskonzeptes zunehmend zu verfeinern. Unterstützung erhalten die Teilnehmer dabei vor allem von Profis aus der Wirtschaft, von Lehrern, von Studierenden sowie durch Workshops am Campus der Europäischen Fachhochschule (EUFH).

Die Schülerteams können ihre Ideen bis zum 1. März 2019 einreichen und erfahren dann je nach Thema, welcher Coach aus welchem Unternehmen ihnen als Berater zur Seite stehen wird. Online erfahren sie dann alle Aufgabenstellungen und erhalten alle nötigen weiteren Informationen.

Die Schüler sind natürlich die Hauptakteure beim Wettbewerb. Zur Klärung unternehmerischer Fragen und zur Prüfung des Geschäftskonzepts

auf Realitätstauglichkeit bekommen sie durchgängige Unterstützung durch Paten aus namhaften Unternehmen. So profitieren die teilnehmenden Teams von fachkundigen Tipps und Anregungen für ihre Idee und können außerdem schon früh erste Kontakte in der Unternehmenswelt knüpfen.

Anmeldungen sind ab sofort [hier](#) möglich

Quelle und Foto: EUFH

VIERTER HAFENABEND IN DORTMUND



Die Zusammenarbeit zwischen Logistik-Verantwortlichen aus Dortmund und der Metropolregion Hamburg zu vertiefen, war das Ziel des vierten „Dortmunder Hafenabends“, der unter dem Titel „Buten und Binnen – Logistik braucht kurze Wege“ im Dortmunder U stattfand. Der Einladung der Dortmunder Hafen AG und Hafen Hamburg Marketing e.V. folgten rund 170 Teilnehmerinnen und Teilnehmer.

„Logistik braucht kurze Wege, nicht nur im Sinne einer optimalen Verkehrsinfrastruktur, sondern auch hinsichtlich persönlicher Kontakte“, stellte Uwe Büscher, Vorstand der Dortmunder Hafen AG, in seiner Begrüßung heraus. Durch Impulsvorträge von Angela Titzrath, Vorstandsvorsitzende der Hamburg Hafen und Logistik AG sowie Thomas West-

phal, Geschäftsführer der Dortmunder Wirtschaftsförderung, erhielten die Gäste einen Überblick über neue Entwicklungen an den beiden Hafens-tandorten. „Die hervorragende Anbindung des Hamburger Hafens an das eu-ropäische Hinterland über die Schiene ist ein nicht zu unterschätzen-der Standortvorteil“, sagte Titzrath. „Insbesondere vor dem Hinter-grund der Forderung, mehr Güter auf der Schiene zu transportieren, bi-etet Europas größter Seehafenbahnhof sowohl aus ökonomischer als auch aus ökologischer Sicht überzeugende Argumente.“ Westphal betonte die Bedeutung Dortmunds für Arbeitnehmer, die die Stadt durch ihre Wand-lung vom Industrie- zum Logistikstandort vollzogen hat.

Der Hamburger Hafen übernimmt für den seeseitigen Außenhandel Nor-drhein-Westfalens eine wichtige Drehscheibenfunktion. Pro Jahr werden allein im Containertransport rund 500.000 TEU (20-Fuß-Standardcontain-er) umgeschlagen. Die Warenströme zwischen NRW und Hamburg nehmen zum großen Teil noch den Weg über die Straße mit dem Lkw. Bei den Contain-ertransporten liegt der Lkw-Anteil bei 81 Prozent. Auf der Schiene wer-den rund 17 Prozent und per Binnenschiff zwei Prozent der Container zwischen NRW und Hamburg transportiert. Entlastung der vorhandenen In-frastruktur ist daher das Ziel der nach knapp einem Jahr abgeschlosse-nen ersten Phase des Kooperationsprojekts „Hamburg-NRWplus“. Dabei suchten Hafen Hamburg Marketing e.V., das sich im Auftrag der Hamburg-er Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation beteiligte, und PLAN-CO Consulting GmbH, das sich im Auftrag des Ministeriums für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen engagierte, gemeinsam mit Partnern aus der Wirtschaft nach neuen Wegen für eine stärkere Nutzung von Eisen-bahn und Binnenschiff. Das Projekt wurde erst vor wenigen Wochen erfol-greich abgeschlossen und soll aufgrund der vielen wertvollen Erkennt-nisse, die gewonnen wurden, fortgesetzt werden.

„Wir finden es richtig, dass die Regierungen von NRW und Hamburg eine Fortsetzung des Projekts beabsichtigen“, so Axel Mattern, Vorstand von Hafen Hamburg Marketing e.V. „Die bisherige Arbeit hat bereits viele substantielle Ansätze gefunden, um Verkehre auf die Schiene zu ver-lagern. Es ist daher sinnvoll, auf dieser erfolgversprechenden Basis aufzubauen mit dem Ziel, konkrete Veränderungen herbeizuführen.“

Den Hamburger Hafen als Deutschlands größter Seehafen und den Dortmun-der Hafen als Europas größter Kanalhafen verbindet seit Jahren eine enge Zusammenarbeit, die unter anderem durch eine Repräsentanz von Hafen Hamburg Marketing e.V. im Gebäude der Dortmunder Hafen AG zum

Ausdruck kommt.

Quelle: HHM, Foto: HHM / Jürgen Appelhans, von links: Axel Mattern von Hafen Hamburg Marketing, Angela Titzrath Vorstandsvorsitzende der HH-LA, Uwe Büscher, Vorstand Dortmunder Hafen AG, und rechts von ihm Thomas Westphal, Geschäftsführer der Wirtschaftsförderung Dortmund.

REKO INVESTIERT 125 MILLIONEN IN ROTTERDAM



Im Rotterdamer Hafengebiet hat REKO mit dem Bau einer neuen thermischen Reinigungsanlage begonnen, die jährlich 1,2 Millionen Tonnen an Mineralische Reststoffen, bestehend aus teerhaltigem Asphaltgranulat und Dachpappe, in Primärrohstoffe, Strom und Wärme umwandelt. Die Realisierung dieses Projekts ist mit einer Investition von EUR 125 Millionen verbunden.

REKO, mit vollem Namen bekannt als Recycling Combinatie REKO B.V., stellt Sand, Kies und Füllstoffe aus mineralischen Reststoffen her. Als Rohstoff verwendet das Unternehmen teerhaltige Straßenaufbruch aus dem Straßenbauprojekten sowie Dachpappe aus Abbruchprojekten. In den ersten Jahren des 21. Jahrhunderts hat REKO in Zusammenarbeit mit namhaften Anbietern von verfahrenstechnischen Anlagen ein eigenes und

innovatives Verfahren entwickelt, das sich speziell für die thermische Reinigung dieser mineralischen Reststoffe eignet. Diese Entwicklung führte dazu, dass im Jahre 2006 die erste thermische Reinigungsanlage von REKO in Betrieb genommen wurde. Seitdem verarbeitet diese Anlage mühelos 600.000 Tonnen Mineralrückstände pro Jahr. In den letzten zwölf Jahren hat diese Anlage bereits 7,2 Millionen Tonnen sauberen Sand und Kies für die niederländische Bauindustrie produziert.

Während des Verarbeitungsprozesses wird der Asphalt in einem Drehtrommelofen bei Temperaturen von 1.000 °C thermisch gereinigt, was bedeutet, dass alle im Asphalt enthaltenen Schadstoffe im Drehrohr vollständig verbrennen. Aus diesem thermischen Reinigungsprozess entstehen sauberer Sand, Kies und Füllstoff – bereit zur Wiederverwendung – sowie heiße Abgase, aus denen Energie in Form von Dampf gewonnen wird, der dann über eine Dampfturbine in Strom umgewandelt wird. Jährlich werden ungefähr 30.000 Megawatt an Strom erzeugt, was der gleichen Menge entspricht, die rund 7.500 Haushalte jährlich verbrauchen.

Die zu erstellende neue Anlage ist wesentlich effizienter, da sie mit den neuesten Techniken arbeitet. Darüber hinaus fließen die zwölf Jahre Erfahrung, die REKO auf dem Gebiet der thermischen Reinigung gesammelt hat, in die Ausgestaltung dieser Anlage ein. Auf diese Weise verbraucht die neue Anlage nicht nur weniger Energie, sondern erzeugt auch deutlich mehr Energie. Die Anlage kann Strom für sage und schreibe 50.000 Haushalte erzeugen. Darüber hinaus eignet sich die Anlage dazu, neben Strom auch Wärme zu liefern.

Die Verarbeitungstechnologie von REKO ist ein Musterbeispiel für die Kreislaufwirtschaft, bei der 100 % der Reststoffe zu neuen Rohstoffen verarbeitet werden und die Kette geschlossen wird. Mit dieser neuen Anlage verfügt REKO über die weltweit größte Kapazität, um diese Art von kontaminierten Baustoffen vollständig zu recyceln.

In der Vergangenheit wurde Steinkohlenteer als Bindemittel bei der Asphaltherstellung eingesetzt. Steinkohlenteer enthält umweltbelastende Komponenten, dazu gehören polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe, die man besser als PAK kennt. Deshalb gilt seit 1990 ein Verbot für die Verwendung von Steinkohlenteer in der Asphaltproduktion. In den Niederlanden darf teerhaltiger Asphalt, der bei der Straßeninstandhaltung freigesetzt wird, seit 2001 nicht mehr deponiert oder für die Herstellung von neuem Asphalt verwendet werden. Seitdem muss das

teerhaltige Asphaltgranulat so verarbeitet werden, dass die im Asphalt vorhandenen umweltbelastenden Bestandteile, einschließlich der PAK, vollständig beseitigt werden. REKO erfüllt damit das vom Gesetzgeber vorgegebene Ziel, diese Schadstoffe (PAK) aus der Umwelt zu entfernen.

Mit der Vorschrift, PAK endgültig aus der Verarbeitungskette zu nehmen, war der niederländische Gesetzgeber seinerzeit der erste in Europa. In diesem Jahr folgte auch die flämische Behörde (OVAM) diesem Beispiel. Die neue thermische Reinigungsanlage wird zudem im Hinblick auf die Entwicklung des internationalen Marktes gebaut.

David Heijkoop, Direktor REKO: „Durch die Dimensionierung unserer Anlage, in Kombination mit der groß angelegten Rückgewinnung der freigesetzten Energie, können wir die Kosten für unsere Kunden senken. Zusammen mit der äußerst günstigen Lage von REKO im Rotterdamer Hafen – wir können teerhaltigen Asphalt auf dem Wasserweg liefern – ergibt dies eine ausgezeichnete Ausgangsposition gegenüber dem restlichen Europa.“

„Wenn man bedenkt, dass die Niederlande jedes Jahr 20 Millionen Tonnen Sand und Kies als Primärrohstoffe für die Bauindustrie aus dem Ausland importieren, ist es unschwer zu erkennen, dass wir diesen Bedarf teilweise decken können“, sagt Heijkoop. „Es geht darum, Primärrohstoffe durch sauberen Sand und Kies zu ersetzen, der aus mineralischen Reststoffen in der thermischen Reinigungsanlage gewonnen wird. REKO wird in Kürze rund eineinhalb Millionen Tonnen sauberen Sand und Kies pro Jahr liefern können. Davon kann die niederländische Bauwirtschaft profitieren. Von großem Vorteil ist in diesem Zusammenhang, dass weniger neuer Sand und Kies abgebaut wird, was bedeutet, dass weniger Eingriffe in die Landschaft notwendig sind. Alle Stoffe, die REKO verarbeitet, brauchen somit nicht mehr deponiert werden. Die PAKs können so auch nicht mehr in die Umwelt gelangen. Unter dem Strich ist dies ein gutes Fazit für Natur (Landschaft) und Umwelt. Die Schiffe fahren dann nicht mehr mit im Ausland abgebautem Sand und Kies, sondern mit Asphalt, der dank der Anlage von REKO in den Niederlanden in sauberen Sand und Kies umgewandelt wird. Auf eine einfache Formel gebracht, bedeutet dies: „Kreislaufwirtschaft.“

Die thermische Reinigungsanlage nutzt Energie für die Zündung der brennbaren Komponenten von Asphalt und Dachpappe. Da dabei alles, was verbrennen kann, einschließlich Teer und PAK, verbrennt, wird vier- bis fünfmal so viel Energie aus dem Prozess freigesetzt wird, wie in die Anlage eingespeist wird. In der bestehenden, ersten Anlage wird

diese Energie zur Stromerzeugung genutzt. Die neue Anlage führt diese Umwandlung in Strom wesentlich effizienter durch. Sie wird zudem so ausgelegt, dass sie auch Wärme in Form von Warmwasser in das Wärmenetz einspeisen kann. Für die Umsetzung dieses spezifischen Teilstücks der Anlage stellt der Hafenbetrieb Rotterdamer EUR 1 Million zur Verfügung. Die neue Anlage von REKO wird in Kürze flexibel steuern können, inwieweit die beim Reinigungsprozess freigesetzte Energie in Wärme und/oder Strom umgewandelt wird. Wenn in der Stadt Wärme benötigt wird, liefert REKO diese Wärme. Wird diese Wärme nicht benötigt (wie beispielsweise im Sommer), wird sie in Strom umgewandelt.

Da REKO in den letzten Jahren viel Erfahrung mit dem thermischen Recycling von Asphalt und der Herstellung von Baustoffen daraus gesammelt hat, wurde bei der Konstruktion der neuen Anlage viel Wissen der Mitarbeiter von REKO eingebracht. Mit dem Bau der neuen thermischen Reinigungsanlage wurde bereits begonnen. Geplant ist die Inbetriebnahme der neuen Anlage für Mitte des Jahres 2020. Durch die Erweiterung wird sich die Zahl der Beschäftigten bei REKO von 120 auf 140 erhöhen.

Quelle und Foto: Port of Rotterdam

BERLINER BÜNDNIS FÜR DEN NIEDERRHEIN



Die aktuelle energiepolitische Debatte und die geplante Neuordnung der beruflichen Bildung standen im Mittelpunkt des Gedankenaustauschs des „Berliner Bündnisses für den Mittleren Niederrhein“.

Die Vertreter dieses Zusammenschlusses aus Bundestagsabgeordneten aus der Region und des Präsidiums der Industrie- und Handelskammer (IHK) Mittlerer Niederrhein trafen sich in Berlin, um aktuelle wirtschaftspolitische Themen zu besprechen.

„Die Wirtschaft in unserer Region ist überdurchschnittlich energieintensiv“, mahnte IHK-Präsident Elmar te Neues. „Sie ist deshalb besonders stark von wettbewerbsfähigen Strompreisen und einer zuverlässigen Energieversorgung abhängig.“ IHK-Hauptgeschäftsführer Jürgen Steinmetz ergänzte: „Bevor Kraftwerke vom Netz genommen werden, sollten die Voraussetzungen dafür geschaffen worden sein, dass die Strompreise nicht weiter steigen und dass die Versorgungssicherheit auch von alternativen Energiequellen zu jeder Zeit gewährleistet wird.“ Um wegfallende Kapazitäten zu kompensieren, seien der Ausbau von regenerativen Energien sowie neue Stromtrassen und Speicher notwendig. „Bis Anfang der 2020er-Jahre werden die Kernkraftwerke abgeschaltet. Die Vorstellung, dass kurzfristig auch die Kohlekraftwerke vom Netz genommen werden könnten, ist völlig unrealistisch“, sagte Christian Hirte. Der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Energie war von dem „Berliner Bündnis für den Mittleren Niederrhein“ zum Austausch eingeladen worden. Hirte betonte, dass es der Kommission für Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung um einen breiten Konsens und dauerhafte Beschlüsse gehe, um Planungssicherheit für die Wirtschaft zu schaffen.

Der Abgeordnete Udo Schiefner sagte mit Blick auf die Diskussion um die Mittel, die der Bund für die Gestaltung des Strukturwandels zur Verfügung stellen wird: „Es geht nicht nur um die Frage, wie viel investiert wird, sondern um die Strategie, in die das Geld investiert wird.“ Dr. Günter Krings, Mitglied des Bundestages und Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister des Innern, erinnerte daran, dass auch für die Städte und Gemeinden Mittel zur Verfügung stehen müssten: „Insbesondere auch hinsichtlich der Ewigkeitskosten, zum Beispiel für die langfristige Wasserregulierung, dürfen weder Land noch Bund unsere Region alleine lassen.“

Der Abgeordnete Hermann Gröhe regte an, Infrastrukturprojekte im Rheinischen Revier, die bereits im sogenannten vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans vorgesehen sind, gegebenenfalls über ein Maßnahmengesetz mit besonderer Priorität umzusetzen. Steinmetz begrüßte die Einschätzung: „Infrastruktur, Bildung, Forschung und Innova-

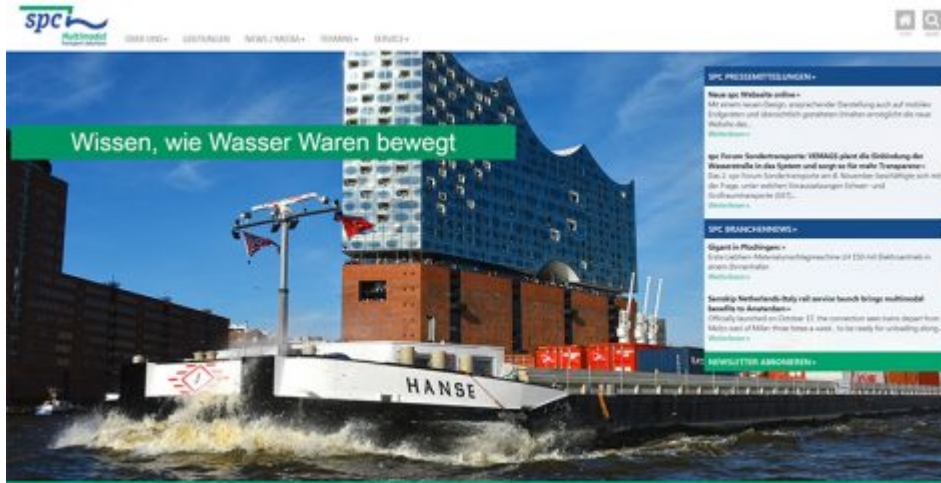
tionen – das sind die Hebel, um den Strukturwandel zu gestalten.“ Alle Partner des „Berliner Bündnis für den Mittleren Niederrhein“ waren einer Meinung, dass eine sichere und wettbewerbsfähige Stromversorgung unerlässlich für die Zukunft des Industriestandorts Deutschland sei.

Genauso einig waren sich die Abgeordneten und die IHK-Vertreter darin, dass die berufliche Bildung in Deutschland dringend gestärkt werden müsse. Die Abgeordnete Kerstin Radomski sagte zur angedachten Reform der beruflichen Bildung: „Noch liegt uns kein Konzept der Bundesregierung vor, gerne nehmen wir Anregungen für das parlamentarische Verfahren auf. Im Kern wird es darum gehen, die Wertigkeit der Dualen Ausbildung zu steigern.“ Die IHK-Vertreter begrüßten die Initiative. „Der Fachkräftemangel ist inzwischen das größte Konjunkturrisiko für unsere Betriebe“, berichtete te Neues. „Wenn ein besseres Image der Dualen Ausbildung dazu beiträgt, dass wir mehr junge Leute für eine Ausbildung gewinnen, dann haben Sie unsere volle Unterstützung.“ Uwe Schummer fasste die Problematik zusammen: „Viel zu viele junge Leute brechen ihr Studium ab, oft wäre eine Ausbildung die bessere Wahl gewesen.“ Otto Fricke gab zu bedenken, dass sich die Gleichwertigkeit von beruflicher und akademischer Bildung letztlich auch im Gehalt widerspiegeln müsse: „Da sind die Tarifpartner gefragt.“

Zum Abschluss verabredeten die Partner des Bündnisses, auch in Zukunft den regelmäßigen Austausch fortzusetzen, um die Entwicklung des Mittleren Niederrheins gemeinsam voranzubringen.

Quelle und FotoIHK, sie trafen sich zum Gedankenaustausch (v.l.): Kerstin Radomski (MdB), Otto Fricke (MdB), Jürgen Steinmetz (IHK-Hauptgeschäftsführer), Hartmut Wnuck (IHK-Vizepräsident), Dr.-Ing. Claus Schwenzer (IHK-Vizepräsident), Dr. Stefan Dresely (IHK-Vizepräsident), Christian Hirte (MdB und Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Energie), Elmar te Neues (IHK-Präsident), Ulle Schauws (MdB), Udo Schiefner (MdB), Uwe Schummer (MdB), Gülistan Yüksel (MdB), Dr. Günter Krings (MdB und Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister des Innern), Hermann Gröhe (MdB), Susanne Thywissen (IHK-Vizepräsidentin), Bijan Djir-Sarai (MdB) und Rainer Höppner (IHK-Vizepräsident).

NEUE SPC WEBSEITE ONLINE



Mit einem neuen Design, ansprechender Darstellung auch auf mobilen Endgeräten und übersichtlich gestalteten Inhalten ermöglicht die neue Website des spc allen Interessenten eine schnelle Informationsbeschaffung. Sie ist ab sofort online.

Mit frischem Design, klarer Neustrukturierung und deutlich kompakteren Inhalten präsentiert das spc seinen Internetauftritt. Unter der bekannten Internetadresse www.shortseashipping.de findet der Nutzer alles Wissenswerte über die Arbeit des spc, den alternativen Verkehrsträger „Wasserstraße“ grundsätzlich und was dieser leisten kann. Das Informationsangebot bezieht sich aber nicht nur auf diesen Verkehrsträger. Vielmehr bindet sie auch die multimodalen Transporte mit ein. Aktuelle Meldungen und die wichtigsten Termine der Branche komplettieren das Angebot. „Wir alle erhalten täglich unglaublich viele Informationen. - Daher ist es wichtig, dass relevantes Wissen möglichst kompakt und übersichtlich erhältlich ist. Mit der Gestaltung der neuen Webseite ist uns das gelungen“ freut sich Markus Nölke, Geschäftsführer des spc. Gleichzeitig trägt das spc mit dem Launch dem veränderten Anwenderverhalten Rechnung. Das responsive Webdesign ermöglicht die zunehmend mobile Nutzung der Webseite nun ebenso wie die klassische Variante am Desktop. Die englische Version der Webpräsenz folgt in Kürze.

Die Webseite ist ein Teil der Unternehmensstrategie für mehr Onlinepräsenz. Durch weitere Tools wie der ebenfalls neu gestaltete wöchentlich erscheinende Newsletter (Anmeldung über die Webseite)

sowie vermehrte Social Media Aktivitäten in der nächsten Zeit soll die Zahl der Interessierten am Binnenschiff und dem spc gesteigert werden.

Quelle und Screenshot: spc

CHANCEN FÜR HAMBURG DURCH „NEUE SEIDENSTRAßE“



Anlässlich des „Hamburg Summit: China meets Europe“ und eines Gesprächs mit Liu He, Vize-Ministerpräsident Chinas mit Zuständigkeit für Wirtschaft und Finanzen, unterstrich Hamburgs Erster Bürgermeister Dr. Peter Tschentscher die besondere Rolle Hamburgs bei Chinas Neuer Seidenstraße („Belt and Road-Initiative“), mit der Europa und Asien enger miteinander verbunden werden sollen.

Hamburgs Erster Bürgermeister Dr. Peter Tschentscher: „Die Belt-and-Road-Initiative stärkt die Verbindung zwischen China und Europa. Das Projekt hat großes Potenzial für den internationalen Handel und die Weltwirtschaft insgesamt. Als traditionelles Zentrum des europäisch-chinesischen Handels kann Hamburg auch ein natürlicher Knoten- und Endpunkt der Neuen Seidenstraße sein. Schon heute

verkehren jede Woche mehr als 30 Güterzüge zwischen Hamburg und 27 chinesischen Städten.“

Die Neue Seidenstraße war auch ein Schwerpunkt des Gesprächs von Vizepremierminister Liu He und Bürgermeister Tschentscher im Hamburger Rathaus. Bürgermeister Tschentscher: „Mit Vize-Ministerpräsident Liu He ist der bedeutendste chinesische Wirtschafts- und Finanzpolitiker nach Hamburg gekommen. Wir freuen uns über dieses Interesse an unserem Wirtschaftsstandort und den Hamburger Unternehmen. Unsere Kompetenz und Erfahrungen in der Logistik können wir in die Umsetzung der Seidenstraßeninitiative einbringen.“

Zu den Handelsbeziehungen mit China und zum „Hamburg Summit: China meets Europe“ sagte Tschentscher: „Der Hamburg Summit ist das wichtigste Jahrestreffen zur Vertiefung der europäisch-chinesischen Handelsbeziehungen. Hamburg ist das Tor zu China. Mehr als die Hälfte des deutsch-chinesischen Handels erfolgt über den Hamburger Hafen. Rund 550 chinesische Unternehmen haben eine Niederlassung in Hamburg, etwa 650 Hamburger Unternehmen sind im Chinageschäft tätig. Ein offener Dialog über freien Handel und Warenaustausch stärkt die Position Hamburgs als Drehscheibe der internationalen Warenströme.“

Hamburgs Erster Bürgermeister Dr. Peter Tschentscher eröffnete am 26. November die wichtigste europäisch-chinesische Wirtschaftskonferenz, den achten „Hamburg Summit: China meets Europe“. Heute war der chinesische Ehrengast der zweitägigen Konferenz, Vize-Ministerpräsident Liu He, zu einem Gespräch mit Hamburgs Erstem Bürgermeister ins Rathaus eingeladen. Liu He zählt nach Staatspräsident Xi Jinping und Premierminister Li Keqiang zu den wichtigsten Politikern in China und ist die zentrale Figur in Chinas Wirtschafts- und Finanzpolitik. In dieser Funktion ist er auch zuständig für die globalen Handelsbeziehungen Chinas.

Über 550 chinesische Unternehmen haben ihren Sitz in Hamburg – darunter sind große internationale Logistikunternehmen wie COSCO Shipping Lines, aber auch chinesische Finanzinstitute wie die Bank of China oder die Industrial and Commercial Bank of China (ICBC). Mehr als 650 Hamburger Unternehmen, davon viele mittelständische, unterhalten Geschäftsbeziehungen zu China. Hamburg ist Chinas Tor nach Europa. Über den Hamburger Hafen läuft mehr als die Hälfte des deutschen Außenhandels mit China. Die Hansestadt versteht sich sowohl auf dem See-

als auch dem Landweg als zentraler End- und Knotenpunkt der „Neuen Seidenstraße“ im Rahmen der „Belt and Road-Strategie“ der chinesischen Regierung.

Quelle: Pressestelle des Senates, Foto: Freie und Hansestadt Hamburg

NIEDRIGWASSER DES RHEINS SORGT FÜR ENGPÄSSE



Das derzeitige Niedrigwasser des Rheins ist für die Wirtschaft in der Region eine große Belastung. Vor diesem Hintergrund appelliert die IHK Mittlerer Niederrhein an Land und Bund, ausreichende Mittel für den Erhalt der Wasserstraßen zur Verfügung zu stellen und die Binnenschiffahrt-Infrastruktur zu verbessern.

IHK-Hauptgeschäftsführer Jürgen Steinmetz erinnert an das Projekt „Abladeverbesserung und Sohlenstabilisierung am Rhein zwischen Duisburg und Stürzelberg“ im Bundesverkehrswegeplan. Ziel ist eine dauerhafte Abladetiefe von 2,80 Metern in diesem Abschnitt. „Diese Maßnahme ist als sogenannter Vordringlicher Bedarf eingestuft und könnte somit unverzüglich umgesetzt werden“, betont Steinmetz. In einem Brief an Landesverkehrsminister Hendrik Wüst hat die IHK auf den besonderen Priorisierungsbedarf dieser Maßnahme hingewiesen.

Bereits seit April wird der sogenannte Kleinwasserzuschlag auf Binnenschifftransporte erhoben. „Dieser Betrag ist erforderlich, weil die Schiffe nicht mehr voll beladen werden können und dementsprechend mehr Fahrzeuge eingesetzt werden müssen“, erläutert Steinmetz. Bei Tank-

stellen ist es bereits zu Lieferengpässen mit Kraftstoffen gekommen. Auch die Industrieunternehmen am Niederrhein müssen mit den schwierigen Bedingungen zurechtkommen. Durch logistisches Geschick bei der Transportdurchführung, der Lagerhaltung und den Produktionsabläufen konnten Produktionsausfälle bisher weitgehend vermieden werden.

Vor allem Massengüter werden per Binnenschiff transportiert. „Allerdings zeigt die aktuelle Lage, welche enorme Bedeutung die Wasserstraßen inzwischen auch für den allgemeinen Güterverkehr haben“, sagt Steinmetz. „Heutzutage gibt es kaum noch Güter, die nicht in Containern transportiert werden können.“ Dabei trägt die Binnenschifffahrt wesentlich dazu bei, Straßen und Schienen zu entlasten. „Daher ist es auch im Sinne des Umweltschutzes, die Leistungsfähigkeit der Wasserstraßen zu erhalten und auszubauen“, betont Steinmetz.

Quelle und Foto: IHK Mittlerer Niederrhein

EMPFANG AUCH IN HÄFEN UND AUF FLÜSSEN



Im Rahmen der laufenden Vergabe der 5G-Mobilfunk-Lizenzen müssen Netzbetreiber auch die Abdeckung von Häfen und Seewegen gewährleisten.

Die Bundesnetzagentur hat Vergabebedingungen für die Versteigerung der sogenannten 5G-Frequenzen vorgelegt, über die der Beirat der Bundesnetzagentur Ende November beraten wird. Darin wurde eine Versorgungsauflage neu aufgenommen, nach der das Kernnetz der Wasserverkehrswege und die Seehäfen bis Ende 2024 vollständig durch mindestens einen Netzbetreiber mit einem schnellen Mobilfunkstandard versorgt werden müssen (mindestens 50 Megabit pro Sekunde (MBit/s) pro Antennensektor). Hamburg hatte sich gemeinsam mit den norddeutschen Bundesländern dafür eingesetzt.

Dr. Carsten Brosda, Senator der Behörde für Kultur und Medien: „Eine moderne digitale Infrastruktur ist eine Grundvoraussetzung für die Zukunftsfähigkeit unserer Gesellschaft. Dies gilt in besonderem Maße auch für unsere Häfen, in denen viele Betriebsabläufe auf eine schnelle Mobilfunkinfrastruktur angewiesen sind. Mit der Aufnahme der Mobilfunkversorgung des Kernnetzes der Wasserstraßen und der Seehäfen in die Auflagen der anstehenden 5G-Frequenzvergabe ist ein wichtiger Schritt erfolgt, der der Hafenwirtschaft helfen wird, wettbewerbsfähig zu bleiben.“

Michael Westhagemann, Senator der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation: „Die Wasserstraßen, allen voran die Elbe, haben eine herausragende Bedeutung für die Wirtschaftsverkehre in Europa. Eine gute Mobilfunkversorgung dieser Wasserwege war in der Vergangenheit leider nicht überall gegeben. Hamburg hat sich gemeinsam mit den norddeutschen Ländern dafür stark gemacht, damit diese künftig eine gute Mobilfunkversorgung erhalten. Ich begrüße es außerordentlich, dass die Bundesnetzagentur diesen wichtigen Punkt bei der anstehenden Vergabe der Mobilfunkfrequenzen unterstützt.“

Die Lotsenbrüderschaft Elbe hat Anfang 2018 gegenüber dem Senat die Unterversorgung der Elbe und der Küstengewässer mit Mobilfunk thematisiert. Hamburg hat im Rahmen der Gespräche mit der Bundesnetzagentur zu den Vergaberegeln des anstehenden Frequenzvergabeverfahrens auf dieses Versorgungsproblem hingewiesen. Die Bundesnetzagentur hat nunmehr eine Versorgung der Wasserverkehrswege im Kernnetz und der Seehäfen mit 50 Megabit/s bis Ende 2024 durch mindestens einen Netzbetreiber in die Vergaberegeln aufgenommen. Das Leistungsziel kann dabei auch mit 4G-Mobilfunk (LTE) erfüllt werden.

Quelle: Behörde für Kultur und Medien, Foto: HHM / Michael Lindner

ABSCHLUSS BEI VERHANDLUNGEN

Am 19. November konnte der Verband Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen e.V. zusammen mit Vertretern des Arbeitgeberverbandes für das Verkehrs- und Transportgewerbe im Bergischen Land e.V. in der dritten Verhandlungsrunde nach langen und schwierigen, von Warnstreiks begleiteten Verhandlungen ein Abschluss mit der Gewerkschaft ver.di erzielen.

Die Gewerkschaft ver.di forderte ursprünglich die Anhebung der Entgelte um 175,00 Euro im Monat, für Auszubildende um 75,00 Euro im Monat, die Einführung einer 100%-igen Jahressonderzahlung für alle Arbeitnehmer sowie zwei zusätzliche Urlaubstage bei einer Laufzeit von 12 Monaten. Diese Forderungen wurden in ihrer Gesamtheit mit aller Deutlichkeit zurückgewiesen.

Der erzielte Abschluss hat aus Sicht der Arbeitgeberseite eine erfreulich lange Laufzeit: Die Lohn- und Gehaltstarifverträge sind zum 31. August 2021 und die Manteltarifverträge zum 31. Oktober 2023 erstmals kündbar.

Die Entgelte im Lohn- und Gehaltstarifvertrag werden in drei Stufen (75 €, 40 €, 10 Euro – jeweils ab dem 1. Januar der folgenden Jahre) pauschal angehoben, rechnerisch ergibt sich hieraus über eine Laufzeit von 34 Monaten bezogen auf den Ecklohn eine Erhöhung von insgesamt 5,9 %. Die Vergütungen für die Auszubildenden steigen einmalig ab dem 1. Januar 2019 für die gesamte Laufzeit um 75,00 € Euro.

In den Manteltarifverträgen wird die Jahressonderzahlung ab November 2019 in drei Jahres-Schritten auf einen tariflichen Monatsverdienst angehoben.

Quelle: Verband Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen e.V.

LNG-BUNKERVORGÄNGE IN BRUNSBÜTTEL



Brunsbüttel Ports und das Land Schleswig-Holstein setzen gemeinsam neue Maßstäbe: LNG-Bunkervorgänge in Brunsbüttel durch vereinfachtes Genehmigungsverfahren beschleunigt.

LNG (Liquefied Natural Gas) etabliert sich Schritt für Schritt als alternativer und umweltfreundlicher Treibstoff in der Schifffahrt. Genau so wie bei konventionellen Treibstoffen müssen die Schiffe in den Häfen mit LNG versorgt werden. Der Betankungsvorgang mit LNG, auch Bunkern genannt, stellt Reedereien, Hafenbetreiber und LNG-Lieferanten vor neue Herausforderungen. Für den Treibstoff LNG gelten aufgrund seiner Produkteigenschaften andere Vorschriften als bei der Versorgung mit Mineralölen. Eine bisher fehlende Standardisierung der Genehmigungsprozesse führt zu unterschiedlichen Genehmigungsanforderungen an den europäischen Hafenstandorten.

In Brunsbüttel musste bisher für jede LNG-Bebunkerung eine Einzelgenehmigung durch den Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz (LKN) als zuständige Genehmigungsbehörde erteilt werden. „Wir sind froh, dass wir mit dem LKN als Hafenbehörde von Beginn an eine vorbildliche Zusammenarbeit beim Thema LNG-bunkering hatten und dadurch im Vergleich zu anderen Hafenstandorten einen zügigen Genehmigungsprozess für LNG-bunkering gegenüber den Kunden sicherstellen konnten“, erläutert Frank Schnabel, Geschäftsführer der Brunsbüttel Ports GmbH / SCHRAMM group. „Mit Blick auf die zunehmende Anzahl von LNG-Bunkerungen war für uns jedoch schnell klar, dass der individuelle Vorgang mit dem Einholen von Einzelgenehmigungen für jedes Bunkern zu op-

timieren war“, führt Schnabel weiter aus.

Seit dem 1. November 2018 gilt nun eine neue Hafenbenutzungsordnung (HBO). Diese beschreibt, dass truck-to-ship LNG-bunkering einen anzeigepflichtigen, jedoch genehmigungsfreien Bebunkerungsvorgang - darstellt und gesonderten, mit der Hafenbehörde abgestimmten, Betriebsvorschriften unterliegt. Die Einhaltung der Betriebsvorschriften für LNG-bunkering wird durch eine LNG-Bunker Checklist dokumentiert, die der HBO als Anlage beigefügt ist. Dadurch entfallen die zuvor notwendigen Einzelgenehmigungen, bei gleichzeitiger Einhaltung der Sicherheitsvorschriften.

Der Hafenstandort Brunsbüttel und das Land Schleswig-Holstein sind damit erneut ein Vorreiter beim Thema LNG, da Brunsbüttel der erste und bis dato einzige Hafenstandort in Deutschland ist, an dem LNG-Bunkervorgänge in dieser Form genehmigungsrechtlich in der HBO geregelt sind und dadurch keiner weiteren Genehmigungspflicht unterliegen, sondern lediglich anzeigepflichtig sind.

Schleswig-Holsteins Wirtschaftsminister Dr. Bernd Buchholz (FDP): „LNG und Brunsbüttel gehören eng zusammen: hier wollen wir ein nationales LNG-Speicherterminal errichten, und hier wird LNG auch vermehrt als Schiffstreibstoff eingesetzt. Jetzt haben wir auch in einem schlanken Verfahren die Voraussetzungen geschaffen, dass der Kraftstoff dort auch zum Kunden kommt.“

„Damit sich LNG weiter als Schiffstreibstoff etabliert und für die Reedereien noch attraktiver wird, müssen die Rahmenbedingungen dafür geschaffen werden, auch von Seiten der Häfen. Wir sehen in der Ergänzung unserer Hafenbenutzungsordnung um LNG-bunkering und dem Wegfall der Einzelgenehmigungen einen Meilenstein auf dem Weg dorthin. Neben Zeit- und Kostenersparnissen haben unsere Kunden ab sofort auch die Garantie LNG in Brunsbüttel gemäß HBO bunkern zu dürfen, auch sehr kurzfristig. Ich möchte mich beim Land Schleswig-Holstein und dem LKN dafür bedanken, dass sie die pragmatische Herangehensweise von Beginn an unterstützend begleitet haben“, freut sich Schnabel.

Quelle: Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus und Brunsbüttel Ports GmbH, Foto: Brunsbüttel Ports GmbH