

VORZEIGETERMINAL AM NIEDERRHEIN



Die Contargo Neuss GmbH feiert am Freitag, 21. September, mit zahlreichen Gästen die offizielle Eröffnung ihres erweiterten und modernisierten Terminals in der Floßhafenstraße.

In weniger als zwei Jahren Bauzeit bei laufendem Betrieb hat Contargo das Terminal ausgebaut. Dabei wurde die Terminalfläche fast verdreifacht. Insgesamt 52.000 m² nördlich und südlich des Contargo-Terminals ergänzen die Anlage nach dem Umbau, so dass nun 84.000 m² für den trimodalen Containerumschlag zur Verfügung stehen.

Gleichzeitig wurde die Infrastruktur ausgebaut: Zwei neue Krananlagen wurden errichtet, so dass Contargo jetzt in Neuss fünf Kranbrücken für den Container-Umschlag einsetzen kann (zwei davon am Standort Tilsiter Straße). Damit zwei Ganzzüge gleichzeitig abgefertigt werden können, wurde die Gleislänge auf 1.400 m erhöht. Darüber hinaus wurden ein neues Verwaltungs- und ein neues Abfertigungsgebäude, 17 Lkw-Vorstauplätze sowie 106 Pkw-Parkplätze gebaut. Die Umschlagkapazität am Terminal konnte so auf 200.000 Container verdoppelt werden.

Diese Ausbaumaßnahmen waren die Voraussetzung dafür, dass Neuss künftig als ein Hub der Contargo-Gruppe für die Seehäfen Rotterdam und Antwerpen genutzt werden kann. Denn aufgrund der langen Wartezeiten

für Binnenschiffe in beiden Häfen fährt Contargo seit einiger Zeit nur noch größere Seehafenterminals an, um so den Umlauf der Binnenschiffe zu beschleunigen. Deshalb werden zukünftig Container von anderen Contargo-Standorten in Neuss konsolidiert.

Neuss zählt damit aber nicht nur zu den größten Terminals innerhalb der Contargo-Gruppe, sondern auch zu den modernsten. Sowohl die zusätzlichen Lkw-Verkehrsflächen als auch die optimierten Prozesse beim Ein- und Auschecken sollen zur Entlastung der Straßen im Hafen beitragen. OCR-Gates, Drive-By-Kiosk oder Selbst-Check-In im Gatehouse in Verbindung mit einer von Contargo selbst entwickelten Software sollen die Durchlaufzeit der Lkw im Terminal halbieren.

Mit einem Jahrestransportvolumen von 2,2 Mio. TEU gehört Contargo zu den großen Container-Logistik-Netzwerken in Europa. Contargo integriert den Containerverkehr zwischen den Westhäfen, den deutschen Nordseehäfen und dem europäischen Hinterland. Das Unternehmen verfügt in Deutschland, Frankreich und der Schweiz über 24 Containerterminals. An sieben weiteren Standorten in Deutschland, den Niederlanden und Belgien ist Contargo mit Büros vertreten. Zudem betreibt das Unternehmen eigene Schiffs- und Bahnlinien. Die 996 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erwirtschafteten im Jahr 2017 einen Jahresumsatz von 471 Mio. Euro.

Quelle: Contargo

VERKEHRSMINISTERIUM FÖRDERT NE- BAHNEN



Um den Investitionsstau auf den Strecken der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen) aufzulösen, hat die Landesregierung die Infrastrukturförderung aus Landesmitteln in diesem Jahr wieder eingeführt. Und das Programm kommt gut an – Verkehrsminister Hendrik Wüst hat jetzt sieben Zuwendungsbescheide in Höhe von insgesamt 1,34 Millionen Euro übergeben. Empfänger sind die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK), die Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH (KSW), die Teutoburger Wald-Eisenbahn (TWE) sowie die Lappwaldbahn Service GmbH (LWS).

„Wenn wir den Schienengüterverkehr attraktiver machen wollen, müssen wir die Infrastruktur modernisieren“, sagte Verkehrsminister Hendrik Wüst bei der Bescheidübergabe. „Die Schienen der NE-Bahnen sind entscheidend für die lückenlose Anbindung von Industriegebieten an die Hauptstrecke der Bahn. So holen wir langfristig Güter von der Straße auf die Schiene.“

Gefördert werden vorrangig Investitionen in den Erhalt und die Erneuerung von überwiegend für den Güterverkehr genutzten Schienestrecken sowie Abfertigungs- und Verladeeinrichtungen der NE-Bahnen. Voraussetzung ist, dass die Infrastrukturen für alle Eisenbahnen zugänglich – also öffentliche Infrastrukturen – sind. Insgesamt zehn Millionen Euro stehen im Jahr 2018 bereit. Auch in den Folgejahren soll die Förderung fortgesetzt werden.

Die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) hat zwei Zuwendungsbescheide

in Höhe von insgesamt 1,04 Euro Millionen entgegengenommen. Die Investitionen dienen zum einen der Erneuerung der Eisenbahnüberführung an der Hubert-Protz-Straße in Köln/Frechen. Zum anderen muss in verschiedenen Güterbahnhöfen der HGK der Oberbau aufgrund von Abnutzung durch Betrieb und Umwelteinflüsse erneuert werden. Dazu werden Schienen ausgetauscht und Gleise erneuert. „Durch die Umsetzung der mit Landesmitteln bezuschussten Maßnahmen wird die HGK AG so weiterhin ein sicherer und verlässlicher Partner für die Industrie im Rheinland sein und nationale und internationale Transporte umweltschonend ermöglichen“, sagte Uwe Wedig, Vorstandsvorsitzender der HGK.

Stellvertretend für die KSW Kreisbahn Siegen Wittgenstein GmbH nahm Geschäftsführer Christian Betsch drei Zuwendungsbescheide in Höhe von insgesamt 145.000 Euro in Empfang. Die Mittel sind für drei Maßnahmen vorgesehen: Auf der Bahnlinie der Eisern-Siegener Eisenbahn (ESE) werden Gleise erneuert. Auf der Bahnlinie der Betriebsabteilung der Siegener Kreisbahn (SK) erfolgen Gleis- und Asphalterneuerungen und Gleisschwellen werden ausgetauscht. Auch auf der Bahnlinie der Freien Grunder Eisenbahn (FGE) werden Gleiserneuerungen durchgeführt. „Als Eisenbahnverkehrs- und infrastrukturunternehmen im Drei-Länder-Eck Nordrhein-Westfalen, Hessen und Rheinland-Pfalz freut es uns außerordentlich, dass mit Wiedereinführung der NE-Förderung ein erheblicher Wettbewerbsnachteil gegenüber den Nachbar-Bundesländern durch die Landesregierung beseitigt wurde und nun wieder Chancengleichheit besteht“, so Christian Betsch.

Einen Zuwendungsbescheid in Höhe von 97.200 Euro nahm Henrik Wilkening, Geschäftsführer der Teutoburger Wald Eisenbahn GmbH, entgegen. Die Investitionen dienen der Oberbauerneuerung auf der Bahnlinie Hövelhof-Versmold der Teutoburger Wald Eisenbahn. „Die Mittel vom Land ergänzen die Förderung durch den Bund. Strecken wie die der TWE sind vor allem für die Nahbereichsversorgung und letzte Meile wichtige Infrastrukturen und werden überwiegend für den Schienengüterverkehr genutzt“, so Henrik Wilkening. „Sie sind die Basis, um langfristig mehr Güter von der Straße auf die Schiene zu verlagern – von Haustür zu Haustür. Wir freuen uns, dass die nordrhein-westfälische Regierung dieses Instrument wieder zum Leben erweckt hat und damit dem Güterverkehr in der Fläche aktiv unterstützt.“

Dem Leiter Infrastruktur der Lappwaldbahn Service GmbH, Klemens Palt, übergab Minister Wüst ebenfalls einen Zuwendungsbescheid in Höhe von

62.414 Euro. Dank der Fördermittel des Bundes und des Landes kann die Lappwaldbahn den letzten fehlenden Bahnkilometer auf der Strecke Ibbenbüren-Brochterbeck-Hafen-Dörenthe von Holzschwellen auf neue Betonschwellen umbauen. „Damit können die bestehenden Verkehre von Baustoffen zum Hafen Dörenthe wieder aufgenommen und langfristig gesichert werden“, so Klemens Palt. „Außerdem können neue Verkehre, wie die Verladung von Betonelementen aus Holland vom Binnenschiff zum Weitertransport auf der Eisenbahn, endlich realisiert werden.“

Bereits in der vergangenen Woche hatte Minister Wüst dem Hafen Krefeld drei Förderbescheide in Höhe von rund 1,3 Millionen Euro übergeben. Insgesamt profitieren inzwischen neun Eisenbahnunternehmen von dem Förderprogramm.

Hintergrund: Die Bundesförderung nach dem Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG) in Höhe von maximal 50 Prozent für Ersatzinvestitionen wird vom Land auf maximal 90 Prozent aufgestockt. Die Bundesförderung bei den NE-Bahnen sieht nur die Förderung von Ersatzinvestitionen vor. Das Land fördert zudem den Erhalt und die Erneuerung der Infrastrukturen mit einem Fördersatz von bis zu 75 Prozent.

Quelle: Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Foto: VM/S. Bierwald, Uwe Wedig, Vorstandsvorsitzender der HGK (r.) und Minister Hendrik Wüst

**SEIT 10 JAHREN IN DER CHAMPIONS
LEAGUE**



Ein öffentliches Bauwerk der Extraklasse: Am 12. September ging der CT 4 an den Start / Senator Günthner: Außenweservertiefung ist zwingend erforderlich

Knapp 38 Kilometer vor der Nordsee, ganz im Norden Bremerhavens schlägt das ökonomische Herz des Landes Bremen am lautesten. Containerbrücken schieben sich über schwimmende Riesen und noch während sie die große Blechkiste aus dem Schiffsbauch ziehen, fahren sie bereits zurück Richtung Land, um dem wartenden Van Carrier einen neuen Auftrag auf die Kaje zu stellen. Alltag am Container-Terminal Bremerhaven, ganz im Norden der stadtbremischen Häfen.

10 Jahre ist es her, seit der Container-Terminal 4 in rekordverdächtigster Bauzeit und deutlich preiswerter als kalkuliert fertig geworden ist. „Auf dieser Baustelle passte alles zusammen“, so der ehemalige bremenports Geschäftsführer Jürgen Holtermann bei der Eröffnung 2008. „Unsere Planer haben gut gearbeitet, die Baufirmen auch. Große Probleme blieben aus, kleine ließen sich schnell lösen.“ Und dann gab es auch noch milde Winter. Kurz: Bremens ehrgeizigstes Hafenerweiterungsprojekt stand unter einem guten Stern. So konnten bei den kalkulierten Gesamtkosten von 440 Mio. Euro letztlich rund 10 Prozent eingespart werden.

Die Zahlen, die die Größenordnung des Projektes verdeutlichen, entziehen sich dem Vorstellungsvermögen: 9 Millionen Kubikmeter Sand wurden verbaut. 37.000 Tonnen Stahl in das Bauwerk eingebracht. Findige Rechn-

er haben dazu einen Vergleich gefunden: Mit dieser Menge Stahl hätte man statt einer Kaje auch drei weitere Eiffeltürme bauen können. Entstanden sind 1681 Meter neue Kaje, 90 Hektar Hafenfläche und ein hochmodernes KV-Terminal zur schnellen und flexiblen Abfertigung der Eisenbahnzüge. Was Wunder, dass der damalige Präsident des Bremer Senats, Jens Böhrnsen, regelrecht ins Schwärmen geriet: „Ein historischer Tag, der in die Geschichte Bremens eingehen wird“, so Böhrnsen, der das Land Bremen damit „in der Champions League der Häfen“ verordnete.

Die Konstruktion des CT 4 entspricht im Wesentlichen der Bauart, die bereits mit dem CT 1 vor 40 Jahren vorgegeben worden ist. Und das, obwohl sich die Schiffe, die an den Kajen festmachen, geradezu dramatisch verändert haben. Hatten die Containerschiffe der ersten Generation noch eine Länge von 180 Metern, 9 Meter Tiefgang und Platz für 1000 TEU, so tragen die heutigen Triple-E-Klassen mehr als 13.000 Container, gehen bis zu 16 Meter tief und sind 400 Meter lang.

Ein leistungsfähiger Hafen braucht neben guten Kajen und ausreichend Fläche auch eine funktionierende Infrastruktur. „bremenports hat in den vergangenen Jahren mit dem Ausbau der Hafeneisenbahn die Voraussetzung dafür geschaffen, dass inzwischen 50 Prozent der Container, die ins Hinterland gehen, über die Schiene rollen“, so bremenports Geschäftsführer Robert Howe. „Damit hat Bremerhaven seine Position als ein führender europäischer Eisenbahnhafen weiter gestärkt. Auch dies ist ein wichtiges Argument für Bremerhaven im Wettbewerb der europäischen Standorte.“

In Betrieb gegangen war der Container-Terminal Bremerhaven im Frühjahr 1971, nur fünf Jahre nachdem der erste Container in Deutschland im Bremer Überseehafen gelöscht worden war. Doch die Containerverkehrsfläche war angesichts des Erfolgskurses des neuen Transportsystems schnell zu klein. Deshalb wurde die Stromkaje im Jahr 1978 in einer ersten Ausbaustufe um 570 Meter nach Süden Richtung Nordschleuse verlängert. Die nördliche Erweiterung startete dann im Jahr 1983 mit dem CT 2. Nach der rasanten Entwicklung war dann erst einmal für ein gutes Jahrzehnt Pause, ehe es im Eiltempo weiter voranging. CT 3 ging Ende der 90er Jahre an den Markt und CT 3a folgte im Jahr 2003. Damit wuchs die Kajenlänge bereits auf 3200 Meter, an denen 10 Liegeplätze zur Verfügung standen. Und mit einer Umschlagskapazität von 3,4 Mio. Tonnen war Bremerhaven endgültig im europäischen Spitzenfeld der Containerhäfen angekommen.

Doch damit nicht genug. Bereits vor Fertigstellung des CT 3a hatte der rot-schwarze Senat die Weichen für weiteres Wachstum gestellt und den Bau des CT 4 beschlossen.

Grundlage für die Entscheidung waren die immer deutlicheren Auswirkungen der Globalisierung der weltweiten Warenströme. Immer mehr Ladung auf immer größeren Schiffen war auf den Weltmeeren unterwegs. Die deutsche Wirtschaft profitierte auch im Außenhandel massiv von den Möglichkeiten und durfte sich stolz Exportweltmeister nennen.

Und alle wissenschaftlich untermauerten Prognosen sahen für die kommenden Jahrzehnte ein stetiges und gleichbleibendes Wachstum voraus. In der Tat stiegen auch in Bremerhaven mit der Fertigstellung von CT 3a und CT 4 die Umschlagszahlen zunächst rasant. Ehe mit der Weltwirtschaftskrise 2008 ein plötzlicher Stopp kam. Aber auch [hier](#) zeigte sich Bremerhaven von seiner robusten Seite. Schneller als andere Häfen konnte sich der Containerterminal vom Rückgang des Umschlages erholen. Inzwischen haben sich die Umschlagszahlen auf einem konstanten Niveau stabilisiert.

Einen großen Anteil an der Erfolgsgeschichte des Containerterminals Bremerhaven haben die eng kooperierenden Umschlagsunternehmen. Der Euragate Container Terminal ist ein „common-user“ Terminal, der allen Reedereien für die Schiffsabfertigung offen steht. Der NTB North Sea Terminal Bremerhaven, im Norden des Containerhafens gelegen, ist ein „dedicated terminal“ für die weltgrößte Reederei Maersk Line. An der Südspitze des Terminals schließt sich MSC Gate Bremerhaven an. MSC Gate Bremerhaven ist ebenfalls ein Joint Venture, mit der zweitgrößten Reederei der Welt. Die drei Umschlagsanlagen gehen ohne Grenzen ineinander über, sodass Containerumfuhren problemlos möglich sind.

Der heutige Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, Martin Günthner, sieht den Containerterminal Bremerhaven deshalb nach wie vor gut aufgestellt für die Zukunft: „Zehn Jahre nach der Inbetriebnahme ist die längste Stromkaje Europas nach wie vor gut am Markt und bietet ausreichend Potential für weiteres Wachstum. Dazu muss auch weiterhin kontinuierlich an der Verkehrsanbindung des Hafens gearbeitet werden.“ Mit dem neuen Hafentunnel und einer damit einhergehenden weiteren Optimierung des Straßenverkehrs werde ein weiterer wichtiger Meilenstein gesetzt. Dringenden Verbesserungsbedarf gebe es aber nach wie vor bei der seeseitigen Anbindung des Terminals. Ganz oben auf der To-do-Liste

stehe deshalb nach wie vor die Vertiefung des Außenweser, ein Projekt, das bereits seit dem Bau des CT 4 in einem langwierigen Planungs- und Genehmigungsprozess steckt. Günthner: „Nicht nur im Sport gilt die Binsenweisheit: Wer dauerhaft Champions League spielen will, muss kontinuierlich investieren.“

Quelle und Foto: bremenports GmbH & Co. KG

HHLA - SCHWIMMKRAN VERLÄDT GRÖßTEN SCHIFFSPROPELLER



Die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) hat am Sonntag, 16. September, den weltweit größten Schiffspropeller verladen. Der Schwimmkran „HHLA IV“ brachte den 110 Tonnen schweren Koloss in den Waltershofer Hafen, wo er auf das Containerschiff „Hyundai Supreme“ gehievt wurde.

So einen mächtigen Schiffspropeller hatten die HHLA-Schwimmkräne bisher noch nie am Haken. Zwar werden die Spezialanfertigungen der Mecklenburger Metallguss GmbH (MMG) regelmäßig von der HHLA in Hamburg verladen, aber mit einem Gewicht von 110 Tonnen und einem Durchmesser von 10,50 Metern hat der neueste Propeller alles bisher Dagewesene übertroffen.

MMG zählt zu den führenden Herstellern von Schiffspropellern. Allein über den Hamburger Hafen werden jährlich rund 100 MMG-Propeller für Werften in aller Welt verladen. Da die Verschiffung zumeist an Bord von Containerschiffen erfolgt und Containerbrücken in der Regel keine großen Schwergutlasten heben können, sind fast immer die Schwimmkräne „HHLA III“ oder „HHLA IV“ bei Verladungen über den Hamburger Hafen involviert.

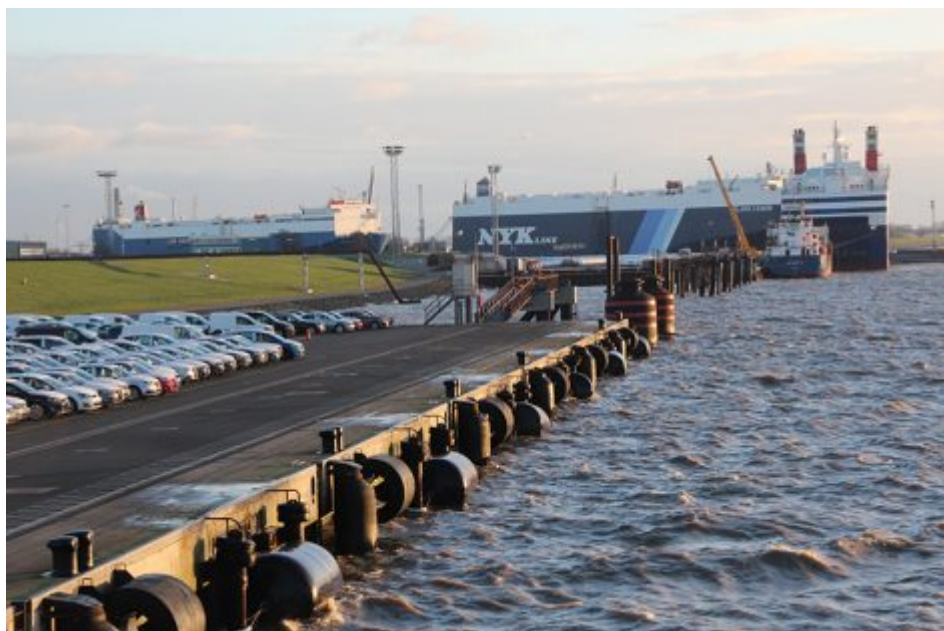
Nach dem aufwendigen Schwertransport vom Produktionswerk in Waren an der Müritz über die Straße nach Hamburg wurde der neue Riesen-Propeller unweit des HHLA Container Terminals Tollerort am Hachmannkai bis zur Verladung zwischengelagert. Am Sonntagmorgen hat der Schwimmkran „HHLA IV“, der bis zu 200 Tonnen heben kann, den weltgrößten Propeller auf seine Transportplattform genommen und zum Liegeplatz der „Hyundai Supreme“ im Waltershofer Hafen gebracht. Der Ausleger des Schwimmkrans hat den Propeller von der Wasserseite aus vorsichtig über die hoch aufragende Bordwand des knapp 300 Meter langen Containerschiffs gehoben. Eine heikle Aufgabe, bei der das Schwergewicht Zentimeter für Zentimeter in den Schiffsbauch herabgelassen wurde.

Das 5.000-TEU-Containerschiff „Hyundai Supreme“ hat den Hamburger Hafen am Sonntag, 16. September, um 18:30 Uhr mit Ziel Fernost wieder verlassen. Der 110 Tonnen schwere Propeller an Bord ist für den südkoreanischen Hafen Busan bestimmt. Von hier aus geht es weiter zur Schiffbauwerft Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering. Dort entsteht derzeit das erste von insgesamt elf neuen Containerschiffen für die Reederei MSC. Mit einer Kapazität von 23.000 TEU werden die Neubauten die bisher größten Containerschiffe der Welt sein.

Weitere Informationen zu den beiden Schwimmkränen der HHLA gibt es [hier](#).

Quelle: HHLA, Foto: HHLA / Dietmar Hasenpusch

LIEGEPLATZ IM SEEHAFEN EMDEN GENEHMIGT



Ein Grund zur Freude bei der Hafengesellschaft Niedersachsen Ports: In der Niederlassung Emden ist der Planfeststellungsbeschluss vom NLWKN zum Neubau eines Großschiffsliegeplatzes im Außenhafen von Emden eingetroffen.

Damit sind die Planungen für einen Lückenschluss zwischen Emspier und Emskai genehmigt. „Das ist für uns die rechtliche Grundlage, den Emdener Hafen als Drehscheibe im europäischen und überseeischen Umschlag erweitern und damit stärken zu können“, erklärt Holger Banik, der Geschäftsführer der Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG sowie der JadeWeserPort Realisierungs GmbH & Co. KG.

Für den Standort Emden werden in den Bereichen Projektladung und Automobilumschlag in den nächsten Jahren steigende Mengen erwartet. „Gemeinsam mit der Hafenwirtschaft haben wir die Entwicklung von zusätzlichen Umschlagmöglichkeiten im Perspektivpapier analysiert. Weitere Kapazitäten sind gefordert. Mit einem neuen Großschiffsliegeplatz reagieren wir zudem auf veränderte Schiffsgrößen“, betont Volker Weiß, Leiter der Niederlassung Emden von Niedersachsen Ports.

Gemeinsam bilden der Neubau des Großschiffsliegeplatzes und die angrenzenden Terminals Emspier und Emskai eine Fläche von ca. 22.600 m² mit einer 860 Meter langen Kaje. Der zukünftige Großschiffsliegeplatz ermöglicht eine Abfertigung von Schiffen mit einem Tiefgang bis 10,70 m und einer Länge von bis zu 265 m.

Bis zum eigentlichen Baubeginn wird Niedersachsen Ports noch einige Aufgaben erledigen müssen. Das Areal wird in den nächsten Wochen nach Kampfmitteln abgesucht, der Grund des Bodens auf seine Eigenschaft und Struktur geprüft und die Ausschreibung der Baumaßnahme vorbereitet.

Parallel dazu muss die Finanzierung der geplanten rund 55 Millionen Euro gesichert werden. Dazu wird Niedersachsen Ports Verhandlungen mit möglichen Nutzern führen. Vor dem ersten Spatenstich muss bei der Europäischen Kommission eine sogenannte Notifizierung der staatlichen Beihilfen durchgeführt werden, da das Land Niedersachsen den Bau des Liegeplatzes bezuschusst. .

„Wir haben dieses Verfahren schon in anderen Projekten in unseren Häfen erfolgreich durchlaufen. Unsere Erfahrungen mit dieser verhältnismäßig neuen EU-Genehmigung werden uns in Emden viel nutzen“, so Banik weiter.

Derzeit gehen die Planer bei Niedersachsen Ports von einer Bauzeit von rund zwei Jahren und Investitionskosten von 55 Millionen Euro aus.

Foto und Quelle: NPorts

BAU EINES TANKLAGERS IN ANTWERPEN



MOL Chemical Tankers kommt nach Antwerpen und wird gemeinsam mit der

SEA-Invest-Group im Hafen ein neues Tanklager bauen. Das zu diesem Zweck gegründete Joint Venture Sea-Mol wird insgesamt 300 bis 400 Millionen Euro in den Bau am Delwaide-Dock investieren.

Rund 100 direkte Arbeitsplätze sollen durch diese Investition entstehen. MOL Chemical Tankers ist ein Unternehmen der japanischen Unternehmensgruppe Mitsui O.S.K. Lines.

Das Tanklager wird auf einem 45 Hektar großen Gelände am Delwaide-Dock errichtet. Dies betrifft nur einen Teil der Konzession, für die die Antwerp Port Authority 2018 eine Projektausschreibung durchgeführt hat. Sechs Kandidaten wurden ausgewählt, darunter Sea-Mol. Mit dem Joint Venture Sea-Mol wurden direkt Verhandlungen aufgenommen, um einen Konzessionsvertrag abzuschließen. Die Vertragsverhandlungen mit den anderen fünf Kandidaten werden aktuell fortgesetzt, um den verbleibenden Teil des Geländes optimal zu nutzen.

„Diese Investition ist eine weitere Bestätigung für die Fähigkeit unseres Hafens, Großinvestoren anzuziehen. Darüber hinaus wird es unsere Position als einer der größten Chemiecluster der Welt stärken. Das sind sehr gute Nachrichten für den Hafen und für unsere Wirtschaft“, so Jacques Vandermeiren, CEO der Antwerp Port Authority.

Quelle und Foto: Port of Antwerp

VERKEHRSMINISTERIUM FÖRDERT KREFELD



Der Verkehrsminister des Landes NRW Hendrik Wüst hat Förderbescheide in Höhe von rund 1,3 Mio. Euro an den Rheinhafen Krefeld übergeben. „Die Eisenbahnanlagen des Hafens Krefeld müssen modernisiert werden“, sagte NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst.

Wüste weiter: „Um den Investitionsstau der nicht bundeseigenen öffentlichen Eisenbahnen in NRW aufzulösen, haben wir das entsprechende Förderprogramm wieder ins Leben gerufen. Von diesem Programm profitiert jetzt der Hafen Krefeld ganz erheblich. So tragen wir zu Stärkung des Schienengüterverkehrs bei und bekommen mehr Güter von der Straße auf die Schiene.“

Zur Stärkung der Eisenbahninfrastruktur hat das Land NRW das Förderprogramm für öffentliche nicht bundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen) 2018 wieder eingeführt. Insgesamt werden für dieses Jahr Mittel in Höhe von 10 Mio. EUR bereitgestellt.

Für drei Maßnahmen in den einzelnen Rangierbereichen hat der Hafen Krefeld beim Land NRW 2 Anträge gestellt. Darüber hinaus wurde für eine weitere Maßnahme im Hafenbahnhof eine ergänzende Förderung ebenfalls beim Land beantragt. Der Bundeszuschuss (50 Prozent) hierfür ist bereits zugesagt, sodass hierfür insgesamt 90 Prozent der Baukosten gefördert werden „Unser Hafenbahnhof hat noch Potentiale für den Schienengüterverkehr, die wir aus eigener Kraft nicht heben könnten“, so

die Geschäftsführerin Elisabeth Lehnen. „Deswegen haben wir uns umgehend mit der Einwerbung der Fördermittel beschäftigt!“

Sascha Odermatt, Sprecher der Geschäftsführung beim Hafen Krefeld freut sich über die Unterstützung. „Damit werden wir in die Lage versetzt, unsere Infrastruktur zukunftsfähiger zu gestalten und erhöhen damit die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs an unserem Standort. Die Förderung hilft uns, die schienenseitige Anbindung unserer Kunden im Hafen Krefeld weiter zu verbessern.“

Quelle: Rheinhafen Krefeld, Foto: Hafenzeitung

HAFEN ANTWERPEN VERLÄNGERT AUSSCHREIBUNG



Die Ausschreibung für die 88 Hektar große „Churchill Industrial Zone“ im Hafen Antwerpen wird um sechs Monate verlängert. Die Antwerp Port Authority sucht für den ehemaligen Opel-Standort speziell Investoren aus der produzierenden oder verarbeitenden Industrie, die sich dem Nachhaltigkeitsziel des Hafens anschließen und einen positiven Beitrag dazu leisten können. Die Ausschreibung wurde im November 2017 gestartet.

Die Churchill Industrial Zone umfasst eine Fläche von rund 88 Hektar mit multimodalem Zugang neben dem Churchill-Dock im Hafen Antwerpen. Auf der Suche nach neuen Investoren für dieses Gelände hat die Antwerp Port Authority im November 2017 eine internationale Ausschreibung (Request for Proposals) gestartet. Angefragt sind Projektvorschläge aus der Fertigungs- oder Prozessindustrie, die nachweislich positiv zum Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft beitragen. Im Rahmen der Ausschreibung wurden bereits mehrere interessante Vorschläge eingereicht, die derzeit diskutiert werden. Um den potenziellen Investoren mehr Zeit zur Präzisierung ihrer Projekte einzuräumen, hat der Verwaltungsrat der Antwerp Port Authority in dieser Woche beschlossen, die Frist um sechs Monate zu verlängern, mit der Option auf eine Verlängerung um weitere sechs Monate. Der Gegenstand der Ausschreibung bleibt unverändert.

Diese Verlängerung der Ausschreibung zeigt das Bestreben der Antwerp Port Authority, gezielt Investoren zu gewinnen, die dazu beitragen, die Ziele des Hafens zu verwirklichen und sich seinen Herausforderungen zu stellen.

„Wir sind DER Hauptantriebsmotor der belgischen Wirtschaft und deshalb besteht unsere größte Herausforderung darin, eine nachhaltige Zukunft für den Hafen zu gestalten“, erklärt Jacques Vandermeiren, CEO der Antwerp Port Authority. „Für uns ist es unerlässlich, dass neue Investoren unsere Ambitionen für eine nachhaltige Zukunft teilen und dazu beitragen. Wir haben verschiedene Vorschläge aus dem Logistikbereich erhalten, aber wir halten an unserem ursprünglichen Konzept für eine Aktivität mit mehr Wertschöpfungspotenzial fest. Wir sind an einem Projekt interessiert, das der Hafenplattform zusätzliche Stärke, Synergie und Diversifikation verleiht und uns so hilft, in der Zukunft den größtmöglichen Mehrwert für unsere Wirtschaft zu generieren.“

Um sicherzustellen, dass das Churchill-Areal alle Voraussetzungen für einen solchen Investor erfüllt, wird die Antwerp Port Authority in den nächsten Monaten eine zusätzliche Untersuchung über das tatsächliche Entwicklungspotenzial und den erforderlichen Umbau der Churchill Industrial Zone unter Berücksichtigung der aktuellen Verträge in Auftrag geben.

„Unser Hafen übt nach wie vor eine sehr starke Anziehungskraft auf potenzielle Investoren aus. Es sind noch weitere große Investitionspro-

jekte in der Pipeline, für die wir in naher Zukunft eine Freigabe erwarten“, sagt Jacques Vandermeiren.

Quelle und Foto: Port of Rotterdam

RUSSIA MEETS ROTTERDAM



80 Vertreter russischer Terminals, Reedereien und anderer Maritim- und Logistikunternehmen waren jetzt im Rotterdamer Hafen zu Besuch. Die Delegation wurde von Bürgermeister Ahmed Aboutaleb und dem Generaldirektor des Hafenbetriebs Allard Castelein herzlich empfangen, unternahm eine ausführliche Tour durch den Hafen und wurde über zahlreiche Themen informiert.

Die Tour umfasste unter anderem auch die Zentrale Anlaufstelle der Kontrollbehörden (Rijks Inspectie Terminal) und einen Deepsea-Terminal auf der Maasvlakte 2. Außer der russischen Delegation waren auch Vertreter von Stellen und Unternehmen aus dem Industriekomplex des Rotterdamer Hafens zur näheren Information und Erläuterung anwesend.

Der Botschafter der Russischen Föderation in den Niederlanden, Alexander Shulgin, äußerte sich im Anschluss lobend über den Besuch und lud die Anwesenden zu einem Gegenbesuch in St. Petersburg im nächsten Jahr ein.

GENEHMIGUNGSVERFAHREN ENTSCHEIDET ÜBER BIOMASSE



Zur geplanten Errichtung eines Biomasse-Kraftwerkes auf logport VI in Duisburg-Walsum merkt duisport in einer Pressemitteilung an, dass die Steag Anfang dieses Jahres mit dem Wunsch an den Duisburger Hafen herangetreten ist, auf einer bis zu 3 Hektar großen, direkt am Rhein gelegenen Fläche auf logport VI ein Biomasse-Kraftwerk zu errichten.

Aufgrund der mit dem Unternehmen seit vielen Jahren bestehenden guten Geschäftsbeziehungen hat duisport umgehend geprüft, ob ein solches Kraftwerk auf der insgesamt 40 Hektar großen Fläche realisierbar ist.

Da die Bereitstellung der relativ kleinen Fläche die Gesamtnutzung von logport VI als Areal für wertschöpfende Logistik nicht beeinträchtigen würde, hat duisport dann Steag die im beiliegenden Lageplan gekennzeichnete Fläche angeboten. Grundlage für das duisport-Flächeangebot an die Steag war insbesondere auch der Antransport der Biomasse per Schiff.

Die Verwendung der eingesetzten Biomasse im geplanten Kraftwerk ist Teil des Genehmigungsverfahrens zwischen der Steag und den zuständigen Genehmigungsbehörden.

Quelle: duisport, Foto: Land NRW (2018) Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0)