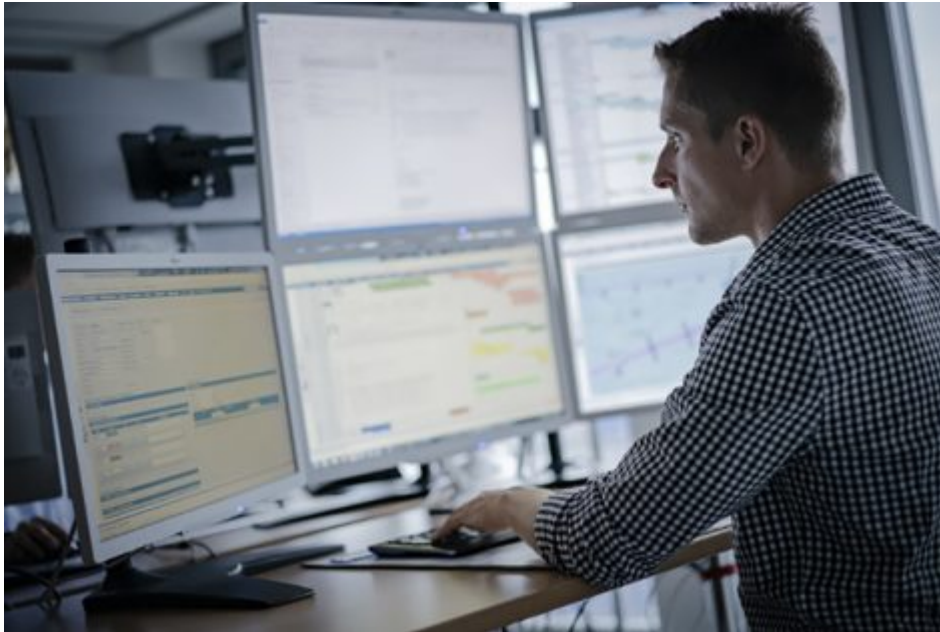


BESSERER SERVICE FÜR REEDERKUNDEN



Das HVCC Hamburg Vessel Coordination Center und die Rotterdam Port Authority starten eine weltweit bisher einzigartige Zusammenarbeit: Damit Reeder ihre Schiffe effizienter steuern und Terminals ihre Ressourcenplanung optimieren können, tauschen die beiden Häfen künftig relevante Daten über eine digitale Schnittstelle aus.

Die Kooperation verbessert somit die operativen Abläufe und erhöht die Attraktivität beider Häfen.

Das gemeinsame Projekt startete am Anfang 2018 und seit kurzem tauschen das HVCC und die Rotterdam Port Authority über IT-Systeme unmittelbar Daten aus. Es handelt sich um Informationen zu geplanten und tatsächlichen Ankunfts- sowie Abgangszeiten für die Schiffe, die als Vor- oder Folgehafen Hamburg beziehungsweise Rotterdam haben. Dieser direkte Kommunikationsweg verbessert für beide Häfen und die Reederkunden die Planungsgrundlage und sichert so eine schnelle Reaktionsfähigkeit bei zeitlichen Abweichungen. Wenn Reeder beispielsweise ihre Schiffe etwa aufgrund der Abfertigungssituation im Zielhafen langsamer fahren lassen können, dann reduziert sich der Bunkerverbrauch, wodurch wiederum Kosten gespart werden und die Umwelt geschont wird.

HVCC-Geschäftsführer Gerald Hirt: „Was aus der Luftfahrt als ‚Airport Collaborative Decision Making‘, also gemeinschaftliche Entschei-

dungsfindung und Datennutzung, bekannt ist und funktioniert, bringt auch für die Schifffahrt Vorteile. Der direkte Datenaustausch zwischen Hamburg und Rotterdam ist der logische erste Schritt zur Vernetzung der Häfen in Europa, um insbesondere die Reaktionsfähigkeit bei Verzögerungen zu erhöhen und somit den Reedern und Terminals eine bessere, zuverlässige Unterstützung im Schiffszulauf und Abfertigungsplanung zu geben. Wir laden auch andere europäische Häfen ein, sich mit uns zu vernetzen und dadurch ebenfalls von diesen Vorteilen zu profitieren.“

Die jetzt gestartete digitale Kooperation funktioniert mittels einer Schnittstelle, die die HVCC-Software und die in Rotterdam verwendete Plattform PRONTO verbindet. So werden in Echtzeit Daten ausgetauscht, die dem Port Call Standard der internationalen Hafenbehörden-Vereinigung (International Harbour Masters' Association, kurz IHMA) folgen.

Die Schnittstelle erhöht die Reaktionsgeschwindigkeit deutlich, da Änderungen umgehend übermittelt werden. Dies ist gerade bei der mit rund 24 Stunden relativ kurzen Fahrtzeit der Schiffe zwischen Hamburg und Rotterdam hilfreich. Ohne eine zentrale Steuerung sind die Kommunikationswege zeitaufwendig und erfolgt mittels Email-Kommunikation: Die Information über eine Verzögerung am Terminal im Vorhafen wird häufig von diesem an den Reeder beziehungsweise seinen Agenten im Vorhafen weitergegeben, von dort geht sie an den Central Planner der Reederei, der alle folgenden Häfen informiert.

Ein weiterer Nutzen der Zusammenarbeit verdeutlicht folgendes Beispiel: Wenn ein Großschiff mit einer Kapazität von 18.000 Standardcontainern direkt bei der Abfahrt in Rotterdam den Hinweis bekommt, dass es nach Hamburg mit nur 14 statt wie eigentlich geplant mit 18 Knoten fahren kann, um punktgenau den Terminal zu erreichen, dann würde sich der Bunkerverbrauch um rund 22 Tonnen verringern. Dies entspricht einer Reduzierung der CO₂-Emissionen um rund 66 Tonnen.

Zurzeit gibt es monatlich rund 80 Containerschiffe, die als direkten Vor- oder Folgehafen Hamburg beziehungsweise Rotterdam haben und entsprechend von der neuen Kooperation profitieren. Zudem soll der Datenaustausch auch auf andere Schiffstypen und Terminals ausgeweitet werden.

Quelle: HHLA, Foto: HHLA/Nele Martensen

HAFEN ANTWERPEN WILL BAHNVERKEHR VERDOPPELN



Der Hafen Antwerpen setzt verstärkt auf die Schiene. Der Umfang des Bahnverkehrs im Hafen soll sich in den nächsten Jahren verdoppeln.

Diese Aufgabe übernimmt Railport Antwerpen, eine gemeinsame Initiative der Antwerp Port Authority, der Left Bank Development Corporation sowie der Industrieverbände Essenscia Vlaanderen und VOKA-Alfaport. Geplant ist, den Schienentransport im Hafen, einschließlich des intermodalen Containerverkehrs, deutlich voranzubringen. Ein wichtiger Schritt in diesem Prozess ist die Ernennung von Nils van Vliet zum CEO von Railport.

Railport wurde 2013 mit dem Ziel gegründet, praktische Initiativen zur Verbesserung und Förderung des Schienenverkehrs im Hafen Antwerpen zu ergreifen. Der Schwerpunkt der Aktivitäten lag bisher auf der Durchführung von Studien und Versuchsprojekten im Bereich des Verteilerverkehrs.

„Der Anteil der Schiene am Gesamtverkehr innerhalb des Hafens beträgt derzeit weniger als sieben Prozent“, erklärt Jacques Vandermeiren, CEO der Antwerp Port Authority. „Diese Situation muss sich dringend ändern, um auch künftig ein weiteres, nachhaltiges Wachstum des Hafens zu ermöglichen. Gemeinsam mit den anderen Partnern haben wir uns daher entschlossen, Railport auf die nächste Stufe zu heben.“

Hauptaufgabe von Railport wird es sein, die verschiedenen Bahnaktivitäten im Hafen Antwerpen zu koordinieren und als Bindeglied zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen, dem Eisenbahninfrastrukturbetreiber, den Hafenunternehmen, den Verladern und den Terminals zu fungieren.

„Die Entwicklung von Railport verläuft parallel zum Ausbau der Zusammenarbeit mit dem belgischen Infrastrukturunternehmen Infrabel. Gemeinsam mit ihnen wollen wir ein neues Betriebsmodell für die Schieneninfrastruktur im Hafen entwickeln, um den Schienenverkehr flexibler und effizienter zu gestalten. Ziel ist es, den Anteil des Schienenverkehrs im Hafen Antwerpen in den nächsten Jahren zu verdoppeln“, betont Jacques Vandermeiren.

Zum 1. Juli 2018 wird Nils van Vliet als CEO die Geschäftsführung von Railport Antwerpen übernehmen. Der Manager hat sich im Bahnbereich bereits einen Namen gemacht: 2004 wechselte er zur ersten belgischen Privatbahn DLC (heute Crossrail Benelux), bei der er seit 2015 als COO/Geschäftsführer tätig ist.

„Für den Hafen Antwerpen hat die Verlagerung des Transports auf die Schiene höchste Priorität. Ich bin überzeugt, dass wir mit Railport den nötigen Schub geben können, damit der Schienenverkehr eine viel wichtigere Rolle spielt. Ich freue mich sehr über die Aussicht, in naher Zukunft einen Beitrag dazu leisten zu können“, sagt Nils van Vliet.

Quelle: Port of Antwerp, Foto: Nils van Vliet, CEO Railport Antwerpen (privat)

HAFEN-CYBERMELDEPUNKT IN BETRIEB

GENOMMEN



Bürgermeister Ahmed Aboutaleb hat jetzt die 010 – 252 1005, die Telefonnummer des Hafen-Cybermeldepunkts, in Betrieb genommen. Sie ist für alle Unternehmen im Rotterdamer Hafen- und Industriegebiet bestimmt.

Die Meldepflicht besteht für die 170 Unternehmen, die dem Hafensicherheitsgesetz unterliegen oder ein Hafensicherheitszertifikat besitzen. Sie haben ab jetzt die Pflicht, große IT-Störfälle dem Hafen-Cybermeldepunkt mitzuteilen.

Der Rotterdamer Hafen ist bei der schnellen und sicheren Abwicklung des Schifffahrtsverkehrs, des Straßenverkehrs und der sonstigen Modalitäten stark von Informationstechnologie (IT) abhängig. IT-Störfälle im Hafengebiet können Risiken für die Kontinuität des Betriebs und die Sicherheit des Rotterdamer Hafens verursachen.

„Die Einrichtung des Hafen-Cybermeldepunkts ist eine der Maßnahmen, die zur Erhöhung der digitalen Widerstandsfähigkeit und Sicherheit des Rotterdamer Hafens beitragen. Mit einer frühzeitigen Meldung über IT-Störfälle wird der Hafenbetrieb in die Lage versetzt, zu bestimmen, ob Maßnahmen zur Unterstützung der Sicherheit im Hafengebiet notwendig sind. Unternehmen im Hafengebiet müssen deswegen seit dem 11. Juni 2018 große IT-Störfälle bei diesem Meldepunkt melden“, sagt René de Vries, Hafenmeister und Port Security Officer.

Der Hafen-Cybermeldepunkt ist für die Meldung großer IT-Störfälle bestimmt, die Einfluss auf die Sicherheit des Güterumschlags, den Empfang oder die Abfahrt von Schiffen oder die Ausführung des Port Security Facility-Plans ausüben. Es geht dabei darum, Aktionen in Gang zu setzen, die mögliche Folgen für die Sicherheit minimalisieren. Der Hafen-Cybermeldepunkt bietet keine IT-Unterstützung und konzentriert sich nicht auf die Lösung der IT-Störung. Die Unternehmen tragen dafür immer selbst die Verantwortung.

Mitarbeiter des Hafenkoordinierungszentrums des Hafenbetriebs stehen 24 Stunden pro Tag zur Verfügung, um die Meldungen unter 010-2521005 entgegen zu nehmen und bei Bedarf Schritte einzuleiten. Die Meldung muss möglichst schnell nach Bekanntwerden der IT-Störung an den Hafen-Cybermeldepunkt erfolgen.

Eine Meldung beim Hafen-Cybermeldepunkt besteht aus folgenden Angaben:

- Daten des Unternehmens;
- Beschreibung der IT-Störung;
- Details bezüglich des voraussichtlichen Einflusses auf die Betriebsführung und Sicherheit;
- Bereits durchgeführte Maßnahmen;
- Kontaktdaten.

Weitere Informationen über den Hafen-Cybermeldepunkt des Hafenkoordinierungszentrums finden Sie unter [Port Security](#), Sie können auch Kontakt aufnehmen unter der E-Mail-Adresse portsecurityofficer@portofrotterdam.com

Quelle: Port of Rotterdam, Foto: Marc Nolte, Bürgermeister Ahmed Abou-taleb mit Mitarbeitern des Hafenkoordinierungszentrums, die ebenfalls das Team des Hafen-Cybermeldepunkts bilden.

GRUNDSTEINLEGUNG IM KREFELDER

HAFEN



Im Krefelder Rheinhafen beginnen ab Juni die Bauarbeiten für eine der größten Mühlenneubauten Europas. Jetzt fand die Grundsteinlegung unter anderem in Anwesenheit des Oberbürgermeisters der Stadt Krefeld, Frank Meyer, und des Generaldirektors der LLI Beteiligungs AG, Muttergesellschaft der GoodMills Gruppe, Josef Pröll, statt.

Auf dem rund 47.000m² großen Areal am Castellweg im Krefelder Hafen wird GoodMills Deutschland, eines der führenden deutschen Mühlenunternehmen, in den kommenden Monaten seinen neuen Produktionsstandort errichten. Mit einer Vermahlungskapazität von 365.000 Tonnen pro Jahr wird die Mühle künftig von hier Millionen von Menschen mit dem Grundnahrungsmittel Mehl versorgen.

Frank Meyer, Oberbürgermeister der Stadt Krefeld, begrüßte die Rückkehr der Mühle nach Krefeld als ein für die Hafen- und Wirtschaftsentwicklung wichtiges Projekt: „An dieser Stelle ist schon zu römischen Zeiten Korn gemahlen worden und Getreide ist immer ein Thema im Krefelder Hafen gewesen. Deswegen freue ich mich besonders, dass wir heute auf historischem Boden den Grundstein für die modernste Getreidemühle Europas legen konnten.“

Josef Pröll, Generaldirektor der LLI Beteiligungs AG: „Das Neubauprojekt in Krefeld ist die größte Einzelinvestition unserer Mühlengruppe und damit ein klares Bekenntnis zu dem neuen Standort. Gleichzeitig

wollen wir damit unsere führende Position in Europa festigen und weiter ausbauen, indem wir neue Maßstäbe bei Produktsicherheit, Hygiene und Energieeffizienz setzen. Krefeld ist ein Startpunkt für weitere große Projekte und Entwicklungen in unserer Gruppe“

Gunnar Steffek, Sprecher der Geschäftsführung von GoodMills Deutschland: „Die komplette Neukonstruktion der Mühle gibt uns die Chance, in dem für uns wichtigen Markt Nordrhein-Westfalen neue Maßstäbe in Bezug auf Lebensmittelsicherheit und Hygiene zu setzen und damit den immer weiter steigenden Anforderungen unserer Kunden gerecht zu werden“.

Anlässlich der Grundsteinlegung erhielt die Mühle auch ihren offiziellen Namen, der im Rahmen eines Mitarbeiterwettbewerbs ermittelt wurde. Frank Markmann, Geschäftsbereichsleiter West von GoodMills Deutschland: „Künftig wird unsere Mühle den Namen „Castellmühle Krefeld“ tragen. Dieser Name soll an das an dieser Stelle einmal existierende Römercastell erinnern, gleichzeitig beinhaltet er den Namen unseres alten Standorts, der Kölner Ellmühle.“

Mit der Planung der Industriemühle wurde das Architekturbüro ATP Architekten Ingenieure (Wien) beauftragt, welches auf Hochbauprojekte spezialisiert ist und dessen Kernkompetenz die integrale Planung von Architektur- und Ingenieurleistungen ist. Generalunternehmer ist die Firma Heitkamp Ingenieur- und Kraftwerksbau GmbH. Der Anlagenbau wurde an die im Mühlenbereich führende Firma Bühler vergeben.

Die GoodMills Deutschland GmbH mit Sitz in Hamburg bündelt unter ihrem Dach drei eigenständige Geschäftsbereiche: Der Bereich „Mühlen“ stellt Mahlerzeugnisse insbesondere für die Lebensmittel- und Backindustrie her. Der Geschäftsbereich „Innovation“ ist führend in der Veredelung von Mehlen mit neuen und innovativen Funktionalitäten. Der Bereich „Einzelhandel“ bündelt das Markengeschäft für Mehl, Mahlerzeugnisse, Reis und Hülsenfrüchte. Zu den bekanntesten Marken im Endverbrauchergeschäft gehören Aurora, Diamant, Gloria, Goldpuder, Müller's Mühle und Rosenmehl.

Die GoodMills Deutschland GmbH ist Teil der in Wien ansässigen GoodMills Group GmbH mit 25 Mühlenstandorten in sieben Ländern (Österreich, Deutschland, Polen, Tschechien, Ungarn, Rumänien und Bulgarien). Sie ist das größte Mühlenunternehmen Europas und zählt weltweit zu den Top vier der Mühlenbranche.

Quelle: Goodmills, Foto: Thomas Lammertz, Gunnar Steffek (Vorsitzender der Geschäftsführung GoodMills Deutschland), Josef Pröll (Generaldirektor der LLI Beteiligungs AG), Frank Meyer (Oberbürgermeister der Stadt Krefeld) und Frank Markmann (Geschäftsbereichsleiter West GoodMills Deutschland)

HHLA-AKTIONÄRE PROFITIEREN



Nach einem sehr erfolgreichen Geschäftsjahr 2017 hat die Hauptversammlung der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) heute beschlossen, die Dividende je börsennotierter A-Aktie auf 67 Cent zu erhöhen.

Das sind 13,6 Prozent mehr als im Vorjahr. An die Aktionäre des Teilkonzerns Hafenlogistik werden damit für das Geschäftsjahr 2017 insgesamt 46,9 Mio. Euro ausgeschüttet. Die Ausschüttungsquote steigt im Vorjahresvergleich leicht um einen Prozentpunkt auf 66 Prozent des Konzernjahresüberschusses nach Anteilen Dritter. Wie in den Vorjahren liegt diese Quote am oberen Ende des Ausschüttungskorridors von 50 bis 70 Prozent. Der von Vorstand und Aufsichtsrat unterbreitete Dividendenvorschlag wurde mit 99,9 Prozent der abgegebenen Stimmen angenommen.

Die HHLA-Vorstandsvorsitzende Angela Titzrath zog in ihrer Rede auf der Hauptversammlung eine positive Bilanz. „Die HHLA steht auf einem soliden Fundament. Ungeachtet sich verändernder Rahmenbedingungen sehen wir daher gute Chancen, die Zukunftsfähigkeit und Gestaltungskraft des Unternehmens weiter zu stärken“, sagte sie.

Die Kunden der HHLA könnten sich darauf verlassen, dass ihre Güter auch in Zukunft sicher, schnell und effizient umgeschlagen und weiter transportiert werden. „Das Vertrauen der Kunden in die Leistungsfähigkeit der HHLA – das müssen wir jeden Tag aufs Neue rechtfertigen“, sagte die Vorstandsvorsitzende. Der Kunde stehe deshalb im Mittelpunkt. Nur so werde die HHLA im harten Wettbewerb zwischen den Häfen in der Nordrange sowie im europäischen Hinterland ihre Position behaupten können.

Im Hinblick auf die Herausforderungen der Zukunft sei die HHLA gut vorbereitet. Dank kontinuierlicher Investitionen verfüge die HHLA heute über modernste Terminaltechnologie zur Abfertigung von Containerschiffen mit einer Kapazität von über 20.000 Standardcontainern, so Titzrath. Etwa eine 1 Milliarde Euro werde man in den nächsten fünf Jahren investieren. Die HHLA sei jedoch längst mehr als nur ein Betreiber von Containerterminals. „Das Segment Intermodal hat sich sehr erfolgreich zu einer zweiten tragenden Säule des Geschäfts entwickelt“, sagte die HHLA-Vorstandsvorsitzende. Ein weitverzweigtes Netz mit insgesamt 13 Terminals spanne sich inzwischen von Hamburg über Südost- und Osteuropa. „Damit sind wir am westlichen Punkt der Neuen Seidenstraße ausgezeichnet positioniert.“

Titzrath verwies auf die zahlreichen Faktoren, die das Geschäft der HHLA beeinflussen, ohne dass das Unternehmen diese selbst beeinflussen könne. Dazu zählen beispielsweise die politischen Umbrüche weltweit, die inzwischen auch zu protektionistischen Tendenzen führen. Die Vorstandsvorsitzende brachte erneut ihre Hoffnung zum Ausdruck, dass die Arbeiten zur Anpassung der Elbfahrrinne noch in diesem Jahr beginnen.

Für den nicht an der Börse gelisteten Teilkonzern Immobilien beschloss die Hauptversammlung, 2,00 Euro je S-Aktie auszuzahlen, das entspricht 5,4 Mio. Euro. Die S-Aktien befinden sich zu 100 Prozent im Besitz der Freien und Hansestadt Hamburg. Für beide Teilkonzerne zusammengenommen schüttet die HHLA damit insgesamt 52,3 Mio. Euro für das abgelaufene Geschäftsjahr aus.

Die Aktionäre entlasteten Vorstand und Aufsichtsrat der HHLA für das Geschäftsjahr 2017 mit 99,3 Prozent beziehungsweise mit 99,2 Prozent der abgegebenen Stimmen. Die Hauptversammlung wählte Dr. Isabella Niklas, Geschäftsführerin der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, und Dr. Torsten Sevecke, Staatsrat der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg, neu in den Aufsichtsrat.

Zur ordentlichen Hauptversammlung der Hamburger Hafen und Logistik AG kamen am 12. Juni 2018 rund 670 Aktionäre und Gäste in die Hamburger Messehallen. Damit waren 81,8 Prozent des Grundkapitals präsent (im Vorjahr: 82,9 Prozent).

Die Abstimmungsergebnisse der Hauptversammlung, die Rede der Vorstandsvorsitzenden Angela Titzrath und die begleitende Präsentation werden auf der Webseite der HHLA im Bereich Investor Relations unter „Hauptversammlung“ veröffentlicht (hlla.de/hauptversammlung).

Quelle: HHLA, Foto: HHLA/ Nete Martensen, Der Aufsichtsratsvorsitzende Prof. Dr. Rüdiger Grube und die HHLA-Vorstandsvorsitzende Angela Titzrath

ANTWERP PORT AUTHORITY STELLT UNTERNEHMENSPLAN VOR



„In einer sich immer schneller verändernden Welt wollen wir ein sicherer Heimathafen und ein Impulsgeber für diejenigen sein, die Chancen erkennen und Herausforderungen annehmen wollen“, sagt der CEO der Antwerp Port Authority Jacques Vandermeiren.

„Unsere Grundlagen dafür sind ein großes Anpassungsvermögen und ein starker Fokus auf Innovation und Digitalisierung. Wir arbeiten permanent an einer nachhaltigen Wertschöpfung und bekennen uns zu unserer Verantwortung gegenüber der Gesellschaft.“

Die Industrie- und Logistik-Plattform des Antwerpener Hafens ist der stärkste Wirtschaftsmotor unseres Landes. Jeder sechzehnte Flamen arbeitet im oder für den Hafen Antwerpen und die Plattform generiert einen direkten oder indirekten Mehrwert von 21 Milliarden Euro. Das sind 8,1 % des Gesamtwertes der Region Flandern. Die Hafenplattform agiert als eines der wichtigsten Bindeglieder im Handelsverkehr zwischen Europa und dem Rest der Welt in einer Weltwirtschaft, die sich im Rekordtempo entwickelt und manchmal unberechenbar ist.

Jacques Vandermeiren: „Wir bauen an einer nachhaltigen Zukunft für den Hafen. Unsere neue Mission und Vision bringen diesen Anspruch zum Ausdruck. Unsere Rolle wird darin noch klarer definiert. Wir sind nicht nur Flächenmanager, Operator in der nautischen Kette und Facilitator, sondern auch ein Community-Builder. Deshalb sind wir gefordert, Mitarbeiter, Kunden und alle, die sich für den Hafen einsetzen, noch stärker miteinander zu verbinden.“

Jacques Vandermeiren: „Mit einem neuen Unternehmensplan, der nach fünf strategischen Prioritäten Ergebnisse verbuchen will, schärfen wir den Fokus. Wir sind davon überzeugt, dass wir den Wandel schaffen können, indem wir uns auf eine Reihe klar definierter strategischer Prioritäten konzentrieren, die den roten Faden in der Agenda der Antwerp Port Authority bis 2020 bilden.“

Die fünf Prioritäten sind: Nachhaltiges Wachstum, Mobilität, Transition, Safety & Security, Operative Exzellenz.

Jacques Vandermeiren: „Die Mitarbeiter der Antwerp Port Authority sind in dieser Transitionsphase ein wichtiger Schlüssel zum Erfolg. Mit dem DeLTa-Programm fordern wir sie dazu heraus, etwas zu wagen, zu experimentieren, zu lernen und andere zu motivieren. Auf diese Weise schaffen wir den Umbau von einer stark operationellen zu einer wissensbasierten Organisation.“

Die Antwerp Port Authority wurde vor kurzem zur „Staatlichen Behörde des Jahres“ gekürt. Die Wahl ist eine Initiative von EY, De Tijd/L'Echo und BNP Paribas Fortis. Die Initiatoren bringen damit ihre Wertschätzung und Anerkennung für effizient arbeitende und innovative staatliche Behörden zum Ausdruck, die Bürgern und Unternehmen zugute kommen.

Jacques Vandermeiren: „Ich denke, das ist eine schöne Anerkennung für dieses Fortschritts- und Transformationsprojekt, das wir vor einem Jahr begonnen haben. Wir wollen die Antwerp Port Authority und ihre Mitarbeiter mit diesem Projekt mobilisieren, damit Veränderung nicht als Bedrohung, sondern als Chance erfahren wird. Innovation und Zusammenarbeit innerhalb und außerhalb des Unternehmens sind dabei von ausschlaggebender Bedeutung und bilden die Grundlage für unsere Zukunft.“

[Lesen Sie hier den Unternehmensplan.](#)

Quelle und Foto: Port of Antwerp

HAMBURG ALS „BEST GLOBAL SEAPORT“

AUSGEZEICHNET



Der Hamburger Hafen von den Lesern der Fachzeitschrift Asia Cargo News zum „Best Global Seaport“ ausgezeichnet. Nach zwei Auszeichnungen zum „Best Seaport – Europe“ in 2015 und 2016 ist dies nun die dritte Ehrung für den Hamburger Hafen.

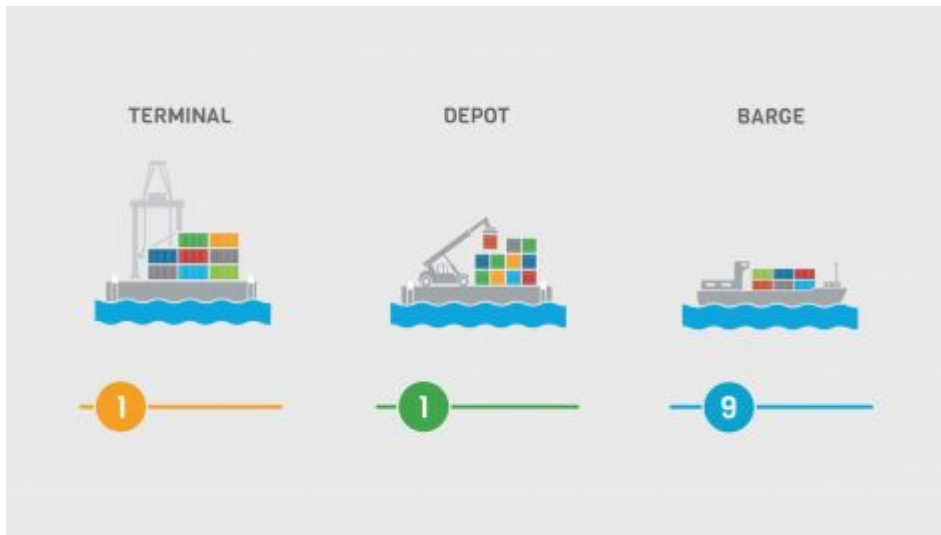
Die Verleihung fand im Rahmen einer Festveranstaltung im Wanda Reign on the Bund Hotel in Anwesenheit von 230 internationalen Gästen, u.a. aus der Transport- und Logistikbranche, in Shanghai statt. Als Vertreter des Hamburger Hafens nahm Dr. Ding Ling, Mitarbeiter der Hafen Hamburg Repräsentanz Shanghai, den Award entgegen. Der Hamburger Hafen setzte sich in der Endauswahl gegenüber den Häfen aus Hong Kong, Shanghai und Singapur durch. Die Nominierungen reichten die Leser der Fachzeitschrift Asia Cargo News ein. Wichtig war diesen Zuverlässigkeit, Kundenmanagement, Innovationen und eine konstante Servicequalität. Bewertet wurden u.a. Investitionen im Bereich der Infrastruktur, auch im Hinblick auf zukünftige Anforderungen des Marktes, ein wettbewerbs- und kostenfreundliches Gebührensystem sowie eine der Abfertigung vom Containerverkehr angemessene Infrastruktur. Weitere Kriterien zielten auf das Gesamtpaket der Häfen ab, wie hafennahen Förderungen von Dienstleistungen im Bereich von Logistikkapazitäten sowie Speditions- und Transportleistungen. Asia Cargo News gehört mit mehr als 10.000 Lesern zu den wichtigsten Publikationen für die Logistik-, See- und Luftfrachtbranche im asiatischen Raum.

„Wir freuen uns über die nunmehr dritte Auszeichnung durch die Asia Cargo News. Und das umso mehr, da es sich dieses Mal um die Auszeichnung als bester Seehafen weltweit handelt. Damit liegen wir nicht nur vor den anderen europäischen Wettbewerbshäfen, sondern auch vor den asiatischen. Dies zeigt, dass der Hamburger Hafen im internationalen Wettbewerb mit großer Leistungsvielfalt und hoher Abfertigungsqualität punktet und der Universalhafen mit seinen Dienstleistungen wertgeschätzt wird. Nicht zu vergessen sind die exzellenten Hinterlandverbindungen des Hamburger Hafens. Diese gehen weit über das europäische Hinterland hinaus und reichen bis nach China hinein. In 2018 sind es rund 235 vermarktete Zugverbindungen pro Woche zwischen chinesischen Zielorten und Hamburg, was einem Plus von gut 25 Prozent zum Vorjahr entspricht. Die Hansestadt ist in Deutschland damit also klar die Nummer eins als größter Chinahafen und auch größter Eisenbahnknotenpunkt für das Reich der Mitte“, betont Axel Mattern, Vorstand von Hafen Hamburg Marketing e.V. (HHM).

China ist seit Jahren für den Hafen der Hansestadt ein wichtiger Handelspartner und steht auf Platz eins der Handelspartner im seeseitigen Containerverkehr. In 2017 wurden 2,62 Millionen TEU im Verkehr mit den Chinesen umgeschlagen. Auch für den gesamten deutschen Außenhandel spielt das Reich der Mitte eine bedeutende Rolle.

Quelle und Foto: Hafen Hamburg Marketing, Alan Cheung Hiu Lung (rechts) von Kerry EAS Logistics Ltd. überreicht Dr. Ding Ling (links) von der Hafen Hamburg Repräsentanz Shanghai den Award „Best Global Seaport“ für den Hamburger Hafen

DIE ERSTEN ELF FIRMEN NEHMEN AN NEXTLOGIC TEIL



In den letzten Monaten gab es hinter den Kulissen von Nextlogic viele Fortschritte. Es wurden zum Beispiel erste Erfahrungen mit dem Informationsaustausch gemacht und die Entwicklung von BREIN ist in vollem Gange.

Auch die Nextlogic GmbH wird gerade gegründet. Inzwischen liegt die Zusage von elf Unternehmen vor, die sich 2018 anschließen möchten. Gemeinsam vertreten sie ungefähr 40 % des Marktvolumens. Darüber hinaus befindet sich die API-Schnittstelle zwischen den ersten Unternehmen und der Informationsplattform in der letzten Testphase.

Der Schwerpunkt von [Nextlogic\(link is external\)](#) liegt auf der Optimierung der Abfertigung der Containerbinnenschifffahrt im Rotterdamer Hafen. In Zusammenarbeit mit dem Markt entwickelt Nextlogic innovative Systeme und Prozesse und bietet damit den Terminals, Empty Depots und Barge Operators eine neutrale und integrale Planung.

Van Berkel und UWT haben sich als erste angemeldet, um über eine API-Schnittstelle (eine automatische Schnittstelle mit dem eigenen Betriebssystem) mit Nextlogic in Verbindung zu treten. Gemeinsam mit ihren IT-Lieferanten Modality und Softpak wurde intensiv mit Nextlogic zusammengearbeitet, um die Schnittstelle zu realisieren. Inzwischen befinden wir uns in der letzten Testphase. In Kürze werden sie unter anderem umfassendere Containerinformationen austauschen und Lösch- und Ladelisten festlegen. Nach dem Sommer wird der Informationsaustausch über die Informationsplattform auch zwischen Barge Operators und Terminals möglich sein.

Die Entwicklung des zentralen Planungstools BREIN und damit einer integralen Planung ist in vollem Gange. Voraussichtlich wird es Ende des Jahres fertiggestellt werden. Nextlogic hat dann ab dem Zeitpunkt ein Tool, das in der Lage ist, die integrale Planung für alle Terminals, Depots und Barge Operators im und um den Rotterdamer Hafen auf eine neutrale und dynamische Weise zu erstellen. Damit nimmt die integrale Planung der Containerbinnenschifffahrt konkrete Form an.

Ende letzten Jahres wurde vereinbart, dass das Programm fertiggestellt wird und Nextlogic die Form einer GmbH mit dem Hafenbetrieb Rotterdam als Gesellschafter erhält. Inzwischen wird die niederländische GmbH (B-V) gegründet und Nextlogic hat sich im Science Tower in Rotterdam niedergelassen. Mit der Übergabe des Programms an die GmbH hat Sjoerd Sjoerdsma ab dem 1. Mai seine Aufgaben an Wouter Groen übertragen. Wouter wird sich in Vollzeit auf die laufende Führung von Nextlogic konzentrieren.

Sämtliche Terminals, Depots und Barge Operators/ Inlandsterminals, die für die Abfertigung der Containerbinnenschifffahrt im Rotterdamer Hafen zuständig sind, können an Nextlogic teilnehmen. Je mehr Partner sich beteiligen, desto zuverlässiger und effektiver wird die Containerbinnenschifffahrt. Möchten Sie sich anmelden oder weitere Informationen erhalten? Nehmen Sie dann einfach Kontakt mit Wouter Groen auf, dem Managing Director von Nextlogic – w.groen@nextlogic.nl (link sends e-mail) oder 0031 (0)6 – 53 91 44 53.

Quelle und Foto: Port of Rotterdam

WACHSTUMSACHSE WEITER STÄRKEN



Der Ausbau der Infrastruktur im Zusammenhang mit der geplanten festen Fehmarnbeltquerung und der zukünftigen Wachstumsachse Hamburg–Lübeck–Kopenhagen standen im Mittelpunkt einer gemeinsamen Sitzung der Verkehrsausschüsse der Handelskammer Hamburg und der IHK zu Lübeck am Montag in den Lübecker media docks. Daran teilgenommen haben insgesamt 36 ehrenamtlich engagierte Unternehmer.

Paul-Jörg Wildförster, Vorsitzender des gastgebenden Ausschusses für Verkehr und Infrastruktur der IHK zu Lübeck, zeigte sich sehr erfreut, dass beide Kammern hinsichtlich der erforderlichen Projekte und ihrer Dringlichkeit vergleichbare Auffassungen vertreten. Er verwies darauf, dass angesichts der weit fortgeschrittenen Planungen zur Fehmarnbelt-Querung auf dänischer Seite die Zeit dränge.

Dirk Asmus, Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr der Handelskammer Hamburg, ergänzte: „Der geplante Ausbau der Verbindung Hamburgs mit Kopenhagen und Südschweden bringt für Hamburg und im HanseBelt immense Wachstumschancen.“ Die Region liege mitten auf dem logistisch bedeutenden und von der EU geförderten „Scandinavian Mediterranean Corridor“ und sei zugleich Teil der Metropolregion Hamburg sowie der grenzüberschreitenden STRING-Partnerschaft. Zu den erforderlichen Rahmenbedingungen, da waren sich die Vertreter beider Kammern einig, gehöre insbesondere der Ausbau der Hinterlandanbindungen des Hamburger wie des Lübecker Hafens, die als Logistik-Hubs auch zukünftig Schwerpunkte für die wirtschaftliche Entwicklung darstellten.

Auf der Basis der von den Vollversammlungen beider Kammern beschlossenen Positionen halten Hamburg und Lübeck die zügige Umsetzung folgender Infrastrukturprojekte für geboten:

Für die Metropolregion Hamburg müssen die betroffenen Landesregierungen in Kiel und Hannover neben einer Westumfahrung im Zuge der A20 auch eine leistungsfähige Ostquerung der Elbe im Wege der A21 planerisch vorbereiten. Die A21 soll die bestehende B404 zwischen der A1 (Anschlussstelle Bargteheide) und der A24 (Anschlussstelle Schwarzenbek) ersetzen und durch den Lückenschluss über Geesthacht an die A39 bei Winsen anschließen. Durch eine weitere Fortführung bis hin zur A7 kann ein weiterer leistungsfähiger Bypass für die überlasteten Hauptverkehrsstrecken A1 und A7 geschaffen werden.

Der Fehmarnbelttunnel einschließlich seiner Hinterlandanbindungen wird die Standortqualität im Einzugsbereich der Achse Hamburg-Kopenhagen nachhaltig verbessern und Wachstum und Beschäftigung in der gesamten Region ermöglichen. Voraussetzung dafür ist aber ein Ausbau der Schieneninfrastruktur: Bund und Länder sind aufgefordert, den zweigleisigen Ausbau der Strecke Lübeck-Puttgarden bis zur Fertigstellung der festen Fehmarnbelt-Querung zu realisieren. Zudem sollten der Ausbau und die Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke Lübeck-Bad Kleinen mit einem Gleisbogen bei Bad Kleinen sowie der Weiterbau der A 14 umgesetzt werden.

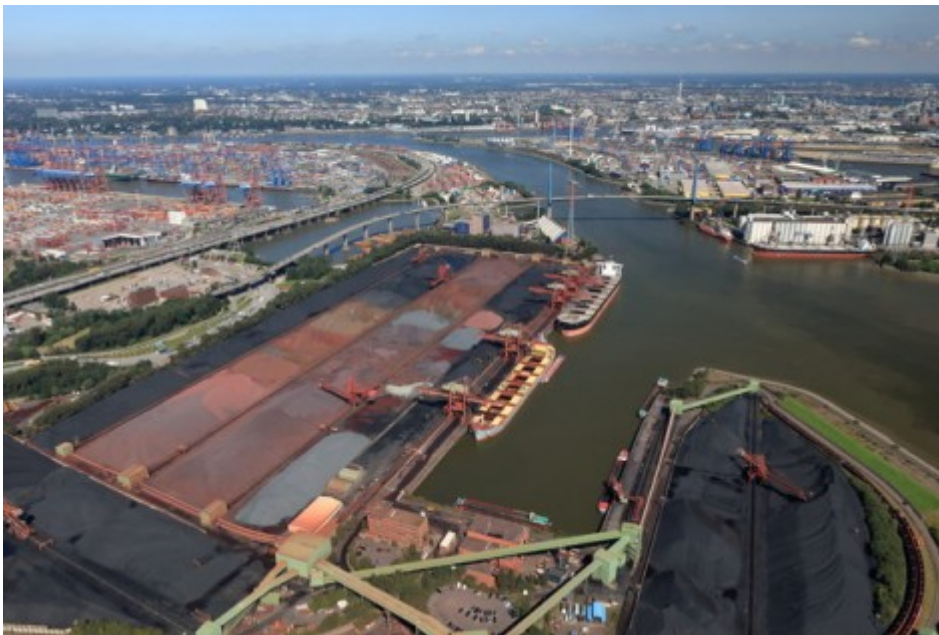
Die Schienenstrecke zwischen Hamburg und Lübeck ist eine der am stärksten frequentierten Strecken in Norddeutschland. Bereits jetzt stoßen die Regionalzüge an ihre Kapazitätsgrenze. Wachsende Bevölkerungs- und Pendlerzahlen im Nordosten Hamburgs und der zunehmende schienengebundene Verkehr durch die feste Querung über den Fehmarnbelt werden diesen Kapazitätsengpass zukünftig noch verstärken. Der Netzausbau der S4 von Hamburg über Ahrensburg bis Bad Oldesloe wird zu einer besseren Erschließung des Hamburger Ostens sowie Teilen Schleswig-Holsteins führen und dazu beitragen, den Hamburger Hauptbahnhof zu entlasten. Die politisch Verantwortlichen auf nationaler und Landesebene sowie die Entscheidungsträger der DB AG sind aufgefordert, die Kapazität der Bahnstrecke von Hamburg nach Ahrensburg nachhaltig zu erhöhen. Dafür bedarf es zweier zusätzlicher, separater S-Bahn-Gleise (3. + 4. Gleis).

Die Binnenschifffahrt im Norden leidet zunehmend unter den Kapazität-

seinschränkungen durch die unterlassene Infrastrukturertüchtigung in den vergangenen Jahrzehnten. Bund und Länder sind aufgefordert, das Gesamtkonzept Elbe, das sich auf Binnenschifffahrt und Naturschutz entlang der Mittel- und Oberelbe bezieht, als Konsenspapier von Politik und Verwaltung im Dialogprozess mit Wirtschafts- und Umweltverbänden zügig zu realisieren. Zudem sind die Kapazitätsreserven des Elbe-Lübeck-Kanals und des Elbe-Seitenkanals durch geeignete Infrastrukturmaßnahmen zu heben.

Quelle: Handelskammer Hamburg, Foto: HHM/Michael Lindner

HAMBURG IM ERSTEN QUARTAL 2018



Mehr konventionelles Stückgut, weniger Massengut, eine stabile Entwicklung beim Containerumschlag und ein deutlicher Anstieg beim Containertransport auf der Schiene zeichnen das Umschlagergebnis im ersten Quartal 2018 aus.

Der Hamburger Hafen erreichte im ersten Quartal 2018 einen Gesamtumschlag von 32,7 Millionen Tonnen (-7,5 Prozent). Zum Gesamtergebnis trugen in Hamburg der Stückgutumschlag mit 22,7 Millionen Tonnen (-1,8 Prozent) und der Massengutumschlag mit 10,0 Millionen Tonnen (-18,2

Prozent) bei. Im Segment Massengutumschlag konnte die im ersten Quartal 2017 erreichte Rekordumschlagmenge von 12,2 Millionen Tonnen nicht erneut abgefertigt werden, weil in allen drei Teilsegmenten Sauggut, Greifergut und Flüssigladung marktbedingte Rückgänge erfolgten. Der Stückgutumschlag verzeichnet auf der Importseite mit 11,5 Millionen Tonnen ein Plus von 3,1 Prozent. Der Export fiel mit 11,2 Millionen Tonnen (-6,3 Prozent) etwas schwächer aus. Sehr erfreulich ist die Entwicklung beim konventionellen Stückgutumschlag. Mit einem Ergebnis von 370.000 Tonnen kommt dieser Bereich auf ein Plus von 14,3 Prozent im ersten Quartal und setzt die bereits im vierten Quartal 2017 begonnene Aufwärtsentwicklung fort. Der Containerumschlag blieb im ersten Quartal 2018 mit 2,2 Millionen TEU (-1,9 Prozent) stabil und nur ganz knapp unter dem vergleichbaren Vorjahreswert. Mit 612.000 TEU erreichte der Containertransport auf der Schiene ein deutliches Plus von 4,1 Prozent. Hamburg baut seine führende Position als Europas größter Eisenbahnhafen weiter aus.

Das Ergebnis im See-Containerumschlag des ersten Quartals 2018 fällt in Hamburg bei den beladenen Boxen mit 1,9 Millionen TEU (+0,7 Prozent) erneut positiv aus. Der Umschlag leerer Boxen ging dagegen auch im ersten Quartal 2018 weiter zurück. Es wurden 252.000 Leercontainer (TEU) in Hamburg umgeschlagen. Das ist ein Minus von 18,0 Prozent. „Der Blick auf die Umschlagentwicklung von beladenen und leeren Containern in den ersten drei Monaten zeigt, dass der Hamburger Hafen auf der einen Seite unverändert Ladung zugewinnt, aber auf der anderen Seite bei den Leercontainern einen deutlichen Mengenrückgang hinzunehmen hat. Die Reeder nutzen vor dem Hintergrund der noch nicht realisierten Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe ihre Stellplatzkapazitäten auf den großen Containerschiffen bei Hamburg Anläufen in erster Linie für beladene Boxen. Hamburg ist beim Stückgut mit einem nahezu ausbalancierten Volumen an Import- und Export-Tonnage sehr attraktiv für Reeder, die ihre Schiffe optimal auslasten können. Ladung ist sowohl auf der Import-, als auch auf der Exportseite in Deutschlands größtem Hafen reichlich vorhanden. Leere Container sind im Gegensatz zu beladenen Boxen weniger hafengebunden und somit in der Routung volatiler“, erläutert Axel Mattern, Vorstand Hafen Hamburg Marketing e.V.

In den Hauptfahrtgebieten weist der Containerverkehr Hamburgs mit der Ostküste Nordamerikas, mit Osteuropa (Ostsee) und mit Indien/Pakistan weiter Rückgänge auf. Zu den Fahrtgebieten, die im Containerverkehr

deutlich besser als in den ersten drei Monaten des Vorjahres abschnitten, gehören Ostasien Nord, die Ostküste Südamerikas, die Westküste Nordamerikas und Nordost- und Westafrika. „Für den Hamburger Hafen ist China der mit Abstand wichtigste Handelspartner. Im Containerverkehr mit China stellen wir ein deutliches Plus von 4,5 Prozent fest. Ebenfalls deutliches Wachstum brachten uns die Containerverkehre mit Brasilien (+37,7 Prozent), Schweden (+38,5 Prozent) und Israel (+63,8 Prozent). Neue oder erweiterte Liniendienste zwischen Hamburg und diesen Ländern sind hier ein Grund für die positive Entwicklung“, sagt Ingo Egloff, Vorstand Hafen Hamburg Marketing e.V.

Für das erste Quartal ist nach vorläufigen Daten eine Aufwärtsbewegung der Transshipmentverkehre per Feederschiff in Hamburg festzustellen. Die Anzahl der in Hamburg umgeschlagenen Transshipment-Boxen blieb mit 829.000 TEU (-3,6 Prozent) unter dem Vorjahresergebnis. Dieser Rückgang ist zu 94 Prozent auf weniger umgeschlagene Leercontainer zurückzuführen. Der landseitige Seehafen-Hinterlandverkehr, der im ersten Quartal mit 1,3 Millionen TEU ein stabiles Ergebnis erreichte, entwickelte sich auf der Schiene besonders erfreulich. So konnten in den ersten drei Monaten 612.000 TEU im Eisenbahnverkehr des Hamburger Hafens gezählt werden. Das entspricht einem Plus von 4,1 Prozent und verdeutlicht Hamburgs führende Position als Europas Eisenbahnhafen Nr. 1. Rund 13 Prozent des gesamten deutschen Schienengüterverkehrs beginnen oder enden im Hamburger Hafen. Mit 2.100 angebotenen Containerzugverbindungen pro Woche ist Hamburg sehr gut mit allen Wirtschaftsregionen in Deutschland und dem europäischen Ausland sowie China verbunden.

Quelle: HHM, Foto: HHM/ Lindner