

# NEUER ZUGANG ZUM CITY TERMINAL



In Rotterdam wurde jetzt der erneuerte Zugang (Gate Reeweg) vom City Terminal am Eemhaven von Floor Vermeulen, dem Abgeordneten der niederländischen Provinz Süd-Holland, eröffnet. Der neue Zugang und die umliegende Infrastruktur sorgen für eine wesentlich bessere Zugänglichkeit von Stadt und Hafen.

Der neue Zugang und die dazugehörige interne Spur können in Zukunft 3.000 LKW pro 24 Stunden aufnehmen und Höchstauslastungen von 450 LKW pro Stunde auffangen. Das ist erforderlich, da im City Terminal, einem multifunktionalen Hafen- und Industriegebiet auch mehr Traffic erwartet wird.

Das erneuerte Gate passt in die großangelegte Umstrukturierung von Terminals und Infrastruktur im ehemaligen Home Terminal von ECT. Nach der Sanierung entsteht ein einzigartiger multimodaler Shortsea-Cluster mit hervorragendem Zugang zu den europäischen Absatzgebieten über Binnenschifffahrt, Schiene und Straße. „Die Entwicklung dieses neuen Gates und des City Terminals passt in das Konzept des Hafenbetriebs Rotterdam, das sich darauf richtet, den Hafen erreichbar zu gestalten und alte Hafengebiete in der Nähe der Stadt zu sanieren und neu zu nutzen“, erläutert Ronald Paul, COO Hafenbetrieb Rotterdam. Die Erschließung des City Terminals kommt unter anderem dank einer Subvention seitens der niederländischen Provinz Süd-Holland und der Stadt Rotterdam zustande: „Das neue Terminal verstärkt die Macht des Rotterdamer

Hafens. Das ist gut für die Wirtschaft und die Arbeitsplätze. Dies gilt nicht nur für den Hafen, sondern ebenfalls für die Greenports in Süd-Holland. Der Rotterdamer Hafen wird für den Import und in naher Zukunft ebenfalls für den Export von Frischprodukten aus den Greenports immer wichtiger. Aus diesem Grunde haben wir in gemeinsame Einrichtungen sowie in eine gute Infrastruktur rund um das Terminal investiert“, äußert sich der Abgeordnete Floor Vermeulen der Provinz Süd-Holland.

In der Zeit des Home Terminals entstanden in Stoßzeiten regelmäßig Staus auf dem Reeweg, der Verbindung zwischen dem Terminal und der A15. In dieser Zeit belief sich die Höchstauslastung des Terminals pro 24 Stunden auf ca. 900 LKW. Der Hafenbetrieb erwartet jetzt einen Zustrom von 2.500 bis hin zu 3.000 LKW pro 24 Stunden. Durch eine weitreichende Automatisierung, den Bau von wesentlich mehr Parkplätzen, die Nutzung der Cargocard und die Veränderung der Infrastruktur werden viel weniger Staus erwartet. Als zusätzliche Maßnahme zur schnellen Abwicklung dieses zukünftigen Verkehrsaufkommens hat der Hafenbetrieb vor kurzem die zur öffentlichen Straße gehörende Kreuzung ‚Reeweg – Bodaanweg‘ modernisiert. Diese Kreuzung stellt die Anbindung von bzw. zu der A15 dar. 2016 wurde dieser Kreuzung ein zusätzlicher Fahrstreifen hinzugefügt. Zudem wurde die Ampelregelung verändert, so dass der Durchgangsverkehr von bzw. zu der Autobahn A15 sowie der Abbiege- bzw. Einmünde-Verkehr vom City Terminal bessert geregelt wird.

Das entscheidend verbesserte Gate passt besser zu den sehr unterschiedlichen Anforderungen der verschiedenen Nutzer vom City Terminal. SCA (Stückgut), RST (Container) RSC (Schienenterminal) Kramer (Containerreparatur und -lagerung), Zoll, MRS (Containerdienstleistung) und Kloosterboer (gekühlte Ladung). Mit Steinweg, dem Eigentümer der Containerumschlagfirmen RST und Uniport, konnte eine Einigung über Vertragsverlängerung, Erweiterung und weiteres Wachstum des Shortsea-Segments erzielt werden. Mit Kramer und MRS wurden Verträge zum Bau von zwei neuen Empty Depots auf dem Gelände geschlossen, die sich ebenfalls der weiteren Abwicklung von Reefer-Containern widmen wollen. Mit RSC sind derzeit Gespräche über geplante Erweiterungen im Gange.

Ein wichtiges Standbein bei der Weiterentwicklung ist Coolport – ein neues (Tief)Kühlager inmitten des Shortsea-Gebiets. Coolport, zum Kloosterboer-Konzern gehörend, wird für neue Ladungen und Arbeitsplätze für Rotterdam sorgen. Coolport hat inzwischen die erste Ladung

in Empfang nehmen dürfen.

*Quelle und Foto: Port of Rotterdam*

---

## BETUWERROUTE FÜR DAS WACHSTUM WICHTIG



Die Betuweroute ist zehn Jahre nach der Eröffnung, eine unverzichtbare Bahnlinie für den Gütertransport von und zum Rotterdamer Hafen. Die Bahnstrecke trug in den vergangenen Jahren sehr zum Wachstum des Umschlages in Rotterdam und damit zur niederländischen Wirtschaft bei.

Zugleich ist es sehr wichtig, den Gütertransport mit der Bahn national und international weiterhin vorrangig zu behandeln, um diesen Erfolg weiter auszubauen; unter anderem zur nachhaltigeren Ausrichtung des Gütertransports.

Dies sind die Hauptschlussfolgerungen, die man beim Hafenbetrieb Rotterdam zehn Jahre nach der Eröffnung der Betuweroute im Jahr 2007 zieht. Ronald Paul, Chief Operating Officer (COO) des Hafenbetriebs Rotterdam: „Ein Hafen ist so gut wie seine Verbindungen zum Hinterland. Die Betuweroute war daher unseres Erachtens eine sehr gute Investition, sowohl für ein weiteres Wachstum des Hafens als auch zur Ver-

lagerung von der Straße auf die Schiene. Davon profitiert nicht nur der Rotterdamer Hafen, sondern die gesamte niederländische Wirtschaft: weniger Staus, geringere Belästigung der Anwohner entlang der vorhandenen Bahnstrecke, nachhaltigerer Transport und mehr Platz auf der Bahnstrecke für die Personenbeförderung. Die Betuweroute ist von vitaler Bedeutung.“

Die Niederlande sind das einzige europäische Land mit einer speziellen Bahnstrecke, die nur für den Gütertransport bestimmt ist. Allein schon für den Transport gefährlicher Stoffe ist dies eine sichere Lösung zur Umgehung der Städte entlang der vorhandenen Bahnstrecke, die zudem auch der Effizienz aller Transporte zugutekommt, wenn man das gemischte Bahnnetz (für den Personen- und Gütertransport) in den Niederlanden mit einem relativ hohen Aufkommen betrachtet. Die Hauptgüterarten, die per Bahn transportiert werden, sind Container, Eisen-erz, Kohle und Chemie.

Von allen Containern, die von Rotterdam aus transportiert werden, verließen 2016 10,4 % den Hafen mit der Bahn. 35 % wurden auf dem Wasser transportiert, der Rest über die Straße. Über die Hafenbahnlinie, im Prinzip der Beginn der Betuweroute, fahren jährlich 50.000 Züge und auf der A-15-Strecke der Betuweroute über 20.000. Das Spitzenjahr war 2014 mit 25.000 Zügen. 2015 und 2016 mussten wegen Bauarbeiten in Deutschland mehr Züge über die Brabantroute und Bad Bentheim geführt werden. 2014 wurde 82 % des gesamten Bahnverkehrs auf der Achse Rotterdam-Deutschland über die Betuweroute geführt. 2016 verringerte sich dieser Anteil wegen der Umleitungen auf 57 % (siehe Abbildung).

Da ein wesentlicher Teil des Umschlags zum Hinterland per Bahntransport erfolgt, kommt es darauf an, noch vorhandene Hindernisse für ein weiteres Wachstum anzugehen. Ronald Paul: „Es ist sehr wichtig, dass dem Gütertransport per Bahn und der Personenbeförderung gleichermaßen große Aufmerksamkeit zukommt. Es ist Aufgabe von ProRail und des Ministeriums für Infrastruktur und Umwelt, Hindernisse für das weitere Wachstum des Bahntransports gezielt anzugehen.“

International ist es wichtig, eine Vereinheitlichung anzustreben. In den Niederlanden arbeiten wir auf der Betuweroute – z. B. – mit dem teureren europäischen Sicherheitssystem ERMTS und sind Lokführer obligatorisch zweisprachig. Dadurch sind die Nutzungskosten für Verkehrsunternehmen hoch. Außerdem gibt es in Deutschland einen Vorschlag zur

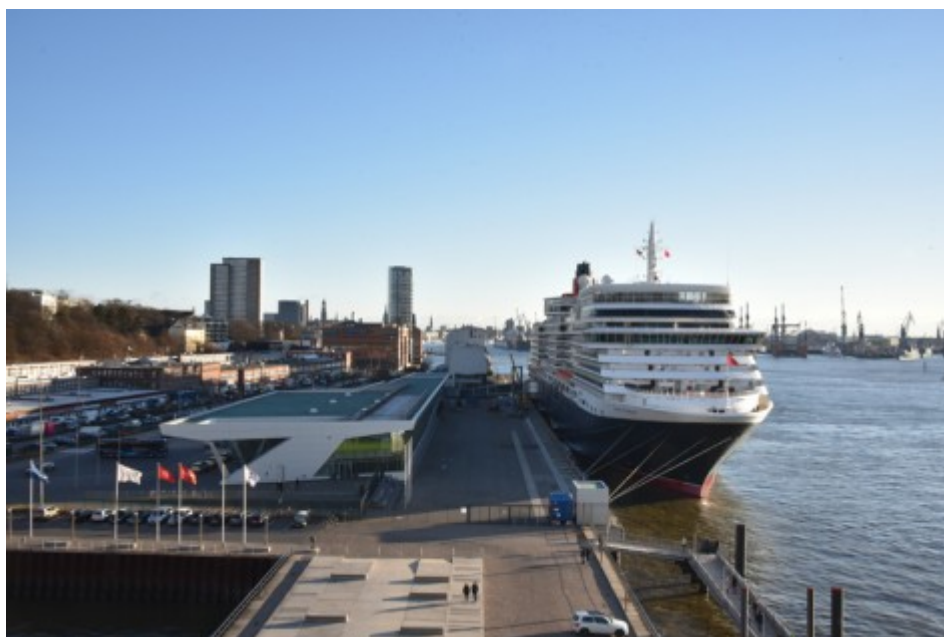
Halbierung der Nutzungsvergütung. Es ist wichtig, dass der niederländische Tarif im Vergleich dazu nicht aus dem Rahmen fällt.

Darüber hinaus ist es wichtig, dass für die Betuweroute in Deutschland eine zweckmäßige Fortführung geschaffen wird. Obwohl mit der Anlegung eines dritten Gleises zwischen Emmerich und Oberhausen begonnen wurde, hat sich kürzlich gezeigt, dass die Planung durch eine Verzögerung bei der Genehmigungserteilung für verschiedene Streckenabschnitte nicht eingehalten wird.

*Quelle: Port of Rotterdam, Foto: Freek van Arkel/Hollandse Hoogte*

---

## GREEN CRUISE PORT ERHÄLT PREIS FÜR NACHHALTIGKEIT



Das europaweite Hafenkooperationsprojekt GREEN CRUISE PORT für mehr Nachhaltigkeit in der Kreuzfahrt wurde mit dem zweiten Preis des Baltic Clean Maritime Award (BCMA) in der Kategorie Infrastruktur ausgezeichnet.

Europäische Häfen und Reedereien engagieren sich in dem Projekt, an dem auch die Hamburg Port Authority (HPA) sowie die HPA-Tochter Cruise Gate Hamburg aktiv beteiligt sind, Die Verleihung erfolgte im Rahmen

des jährlichen Forums der „European Union Strategy for the Baltic Sea Region (EUSBSR)“ in Berlin. Auf dem Kongress diskutieren etwa 1000 Teilnehmer über Strategien für den Ostseeraum und angrenzende Nordseegebiete.

Jens Meier, CEO der HPA: „Der Hamburger Hafen setzt mit der europaweit größten Landstromanlage oder der Möglichkeit zur LNG-Betankung von Kreuzfahrtschiffen bereits Maßstäbe bei innovativen Ansätzen zur Emissionsminderung. Das Projekt ermöglicht den Beteiligten einen Austausch, von dem am Ende alle profitieren. Unser gemeinsames Ziel ist mehr Nachhaltigkeit.“

Sacha Rougier, Geschäftsführerin von Cruise Gate Hamburg: „An unseren Terminals haben wir unseren Partnern schon sehr früh verschiedene Möglichkeiten der alternativen Energieversorgung geboten und dabei wichtige Erfahrungen gesammelt. Für die nächste Generation von Kreuzfahrtschiffen ist dabei der Austausch mit allen Kreuzfahrthäfen wichtig, um den Reedereien ein verlässliches Hafen-Netzwerk bieten zu können, das die reibungslose Versorgung mit alternativen Treibstoffen auf den unterschiedlichen Routen garantiert. Der Austausch im Rahmen dieser wegweisenden Initiative hat dazu einen wichtigen Beitrag geleistet.“

Zwischen 2000 und 2015 nahmen die Passagierzahlen in den Ostsee- und der angrenzenden Nordseeregion um durchschnittlich jährlich 9,7% zu. Die Partner des auf drei Jahre angelegten Projekts GREEN CRUISE PORT wollen gemeinsam Lösungen erarbeiten, um die Umweltauswirkungen der Kreuzfahrt in Ost- und Nordsee zu minimieren. Die Kreuzfahrthäfen nehmen dabei als Knotenpunkt für die Passagiere eine zentrale Rolle ein. Die Hafenverwaltungen streben mit dem Projekt die Entwicklung nachhaltiger und innovativer Lösungsansätze im Bereich der Infra- und Suprastruktur an. Im Mittelpunkt stehen dabei die Themen nachhaltige Energieversorgung und innovative Lösungen zur Emissionsminderung, smarte Terminalgebäude und innovative Entsorgungseinrichtungen sowie intelligente Verkehrslösungen und regionalwirtschaftliche Effekte der Kreuzschifffahrt.

GREEN CRUISE PORT wird durch die Europäische Union gefördert. Das Projekt wird gemeinsam von den Hafenverwaltungen Hamburg, Rostock, Helsinki, Bergen, Esbjerg, Klaipeda, Tallinn und Riga sowie einem Forschungsinstitut in Danzig vorgebracht. Die Häfen Kopenhagen,

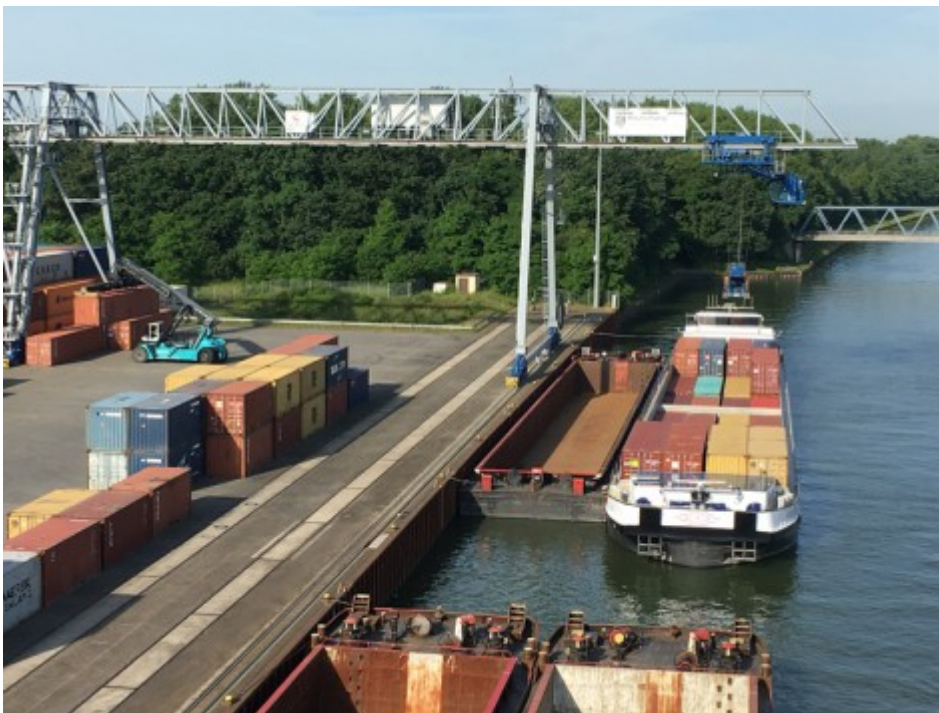
Stockholm, Göteborg, Oslo, Kaliningrad, St. Petersburg und Amsterdam sowie die Reedereien TUI Cruises und AIDA unterstützen das Vorhaben als Associated Partner. Für den Kreuzfahrtstandort Hamburg unterstützen die HPA-Tochtergesellschaft Cruise Gate Hamburg, das Hamburg Cruise Center und die Senatskanzlei.

Die internationale Jury konnte aus 25 Nominierungen wählen. Mitglieder der Jury waren Markku Mylly, (Director of European Maritime Safety Agency), Tommy Halén (Director, Trelleborgs Hamn AB), Anne Sigrid Hamran (Port Director, Port of Oslo), Ralf Nagel (Hauptgeschäftsführer des Verbandes Deutscher Reeder), Prof. Dr. Ehlers (Member of the Advisory Board, Baltic Sea Forum), Henrik Hololei (Generaldirektion Mobilität und Verkehr der EU), Kurt Bodewig (Baltic Sea Forum).

*Quelle: Hamburg Port Authority AöR, Foto: HHM/Annette Krüger*

---

## „HANSE“ NIMMT DEN DIENST AUF



Am Donnerstag war die MS „Hanse“ erstmalig im Hafen Braunschweig. Der Binnenschiffsneubau wird zünftig im Containerverkehr zwischen Braunschweig und Hamburg eingesetzt. Fahrplangemäß wird das Schiff zweimal in der Woche in Braunschweig sein.

„Das Besondere an diesem Schiff sind die Abmessungen. Mit 100m Länge und einer Breite von 11,4m ist die „Hanse“ das größte Schiff, was auf dem Elbe-Seitenkanal fahren kann“, betonte Jens Hohls, Geschäftsführer der städtischen Hafenbetriebsgesellschaft. „Die „Hanse“ hat eine Ladekapazität von 96 Standardcontainern und ersetzt so mit jeder Reise rd. 70 Lkw“

Mit der Eingliederung in den bestehenden Fahrplan werden jetzt wöchentlich sechs Schiffsabfahrten in beiden Richtungen angeboten. „Die bisher eingesetzten Schubverbände müssen am Hebewerk Scharnebeck getrennt und in zwei Teilen geschleust werden. Das kostet bei jeder Schleusung Fahrtzeit“, berichtet Hafenchef Jens Hohls „Die „Hanse“ wird als Einzelfahrer durch die gesparte Aufenthaltsdauer wesentlich schneller sein“.

Auf einer 38.000 Quadratmeter großen Fläche stapeln sich Container der internationalen Reedereien wie Cosco Shipping, Yang Ming, Maersk Line, Hapag Lloyd oder NYK Logistics. Rund 60.000 Stück werden davon jedes Jahr umgeschlagen. Damit hat Braunschweig den größten Container-Binnenhafen in Norddeutschland.

*Quelle und Foto: Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig*

---

## TRANSFERIUM SENKT CO2-AUSSTOß



Verlader und Transportunternehmen entscheiden sich beim Containertransport von und nach Rotterdam immer häufiger für das Container Transferium Alblasserdam von BCTN. Die Container werden in Alblasserdam abgeliefert und von einem Lkw abgeholt, um anschließend auf ein Binnenschiff für den Transport zum Hafen von Rotterdam verladen zu werden.



Auf diese Weise vermeiden die Verlader und Transportunternehmen die vielbefahrenere und dadurch teurere Route über die A15.

„Je häufiger und länger die A15 voll ist, desto besser für uns, auch wenn sich das ein wenig verrückt anhört“, meint Joop Mijland, allgemeiner Geschäftsführer von BCTN. Außer in Alblasterdam verfügt BCTN über sechs weitere Inlandsterminals. Ein Inlandsterminal fungiert faktisch wie ein P+R, nur eben für Lkw. Inzwischen passieren über 750 Container pro Woche das Inlandsterminal in Alblasterdam. „Das ist zweimal so viel wie im Juni letzten Jahres“, erzählt Mijland.

Auch der Reisverarbeitungsbetrieb Van Sillevoldt Rijst hat sich für den Umstieg von der Straße auf die Binnenschifffahrt über BCTN Alblasterdam entschieden. Dies geschah auf Empfehlung von Neele-Vat, eines Logistikdienstleisters, der die Regie des Transports übernommen hat. Mijland: „Mitarbeiter von Neele-Vat sorgen dafür, dass die Logistikkette rund um die Uhr und automatisch gesteuert wird.“ Den Switch vom Straßentransport zum Transport mit dem Binnenschiff auf der 65 km langen Strecke von Rotterdam Maasvlakte bis Alblasterdam hat man aus verschiedenen Gründen gemacht. Einer davon war die Kostenersparnis. „Die Kosten eines auf der A15 stillstehenden Lkw können ganz schön anwachsen, wenn man bedenkt, dass ein Lkw 65 Euro pro Stunde kostet“, erklärt Mijland. Der zweite Grund ist die Senkung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes. Insgesamt beträgt die CO<sub>2</sub>-Ausstoßsenkung beim Wechsel von Straße zur Binnenschifffahrt 411.000 kg pro Jahr.

Der Transport von Reis beginnt für Van Sillevoldt Rijst im fernen Osten: in Indien und Pakistan. Dort nimmt ein Seeschiff mit Reis in Containern Kurs auf Rotterdam. Es handelt sich um 5.100 Container pro Jahr. Jeder 20-Fuß-Container enthält ungefähr 20.000 kg Reis. Im Deepsea-Terminal auf der Maasvlakte werden die Container vom Seeschiff abgeladen und anschließend auf ein Binnenschiff geladen. „Nach dem Abladen vom Seeschiff sehen wir im System, welches wir mit unseren Kunden teilen, welche Container wir erwarten können. Bei Ankunft im Inlandsterminal laden wir die Container vom Binnenschiff ab und stellen sie auf unser Gelände. Wir halten einen Puffervorrat bis Von Sillevoldt Rijst die Container in Papendrecht für die Verarbeitung des Reises zum Endprodukt benötigt. Wir führen auch die obligatorischen Gasmessungen durch, um zu kontrollieren, ob unerwünschte, schädliche Gase freikommen können“, so Mijland.

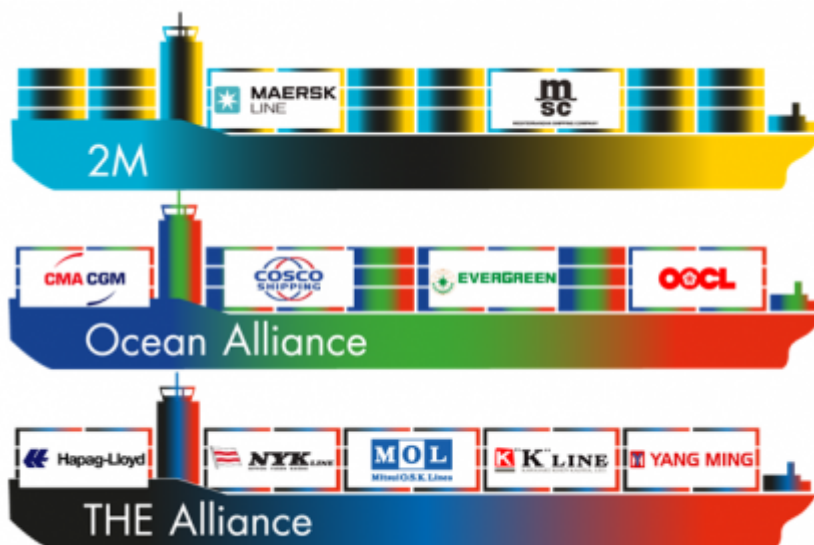
Auf Abruf von Van Sillevoldt Rijst fährt ein Lkw-Fahrer die Container mit Reis die letzten fünf Kilometer zum Reisverarbeitungsbetrieb in Papendrecht. Aufgrund der Lagerfunktion, die wir gemeinsam mit Neele-Vat erfüllen, stehen die Produktionslinien von Van Sillevoldt Rijst nicht still. Durch die Zusammenarbeit zwischen Neele-Vat und BCTN können bei Van Sillevoldt Rijst CO2 und Kosten gespart und die Kette effizienter gesteuert werden.

In der nahen Zukunft denkt Mijland auch an den Bau eines neuen Distributionszentrums mit einer Fläche von 25.000 m<sup>2</sup> auf einem jetzt noch brach liegenden Gelände neben dem Inlandsterminal. Mijland: „Bereits jetzt gibt es eine diesbezügliche Nachfrage bei unseren Kunden.“

*Quelle und Grafik: Port of Rotterdam*

---

## WEBINAR: DER EFFEKT VON DEEPSEA-ALLIANZEN



Das Wachstum im Rotterdamer Containersektor (8,8 % im Volumen [TEU]; 10,8 % im Gewicht) im 1. Quartal 2017 war auffallend.

Die neuen Terminals auf der 2. Maasvlakte laufen zunehmend besser und Reedereien haben große Mengen Ladung, die Ende 2015 – Anfang 2016 an andere Orte verlagert waren, wieder nach Rotterdam verlegt. Die Al-

lianzbildung und Maßstabsvergrößerung erweisen sich für Rotterdam offenbar als günstig. Aber ist dies auch so?

Hier werden die Zusammenhänge erklärt:

<https://youtu.be/ua30lImks-Y>

Quelle und Grafik: Port of Rotterdam

---

## MEHR EFFEKTIVITÄT DURCH SCHULTERSCHLUSS



Rund 100 Gäste folgten der Einladung der Brunsbüttel Ports GmbH und Hafen Hamburg Marketing e.V. zum gemeinsamen Hafenaabend. Die Veranstalter fokussierten sich auf die Rolle der Seelogistik an der Unterelbe für die Verlader und die regionale Industrie.

Insbesondere die Verkehrsachse zwischen Hamburg und Brunsbüttel wird dabei als ein Wirtschaftsraum betrachtet, den es im engen Schulterschluss zwischen Industrie, Häfen und Politik zu fördern gilt. Ingo Egloff, Vorstand von Hafen Hamburg Marketing, eröffnete die Veranstaltung und betonte die Bedeutung der partnerschaftlichen Zusammenarbeit zwischen den Brunsbütteler Häfen und dem Hamburger Hafen. Beide Stan-

dorte engagieren sich über die Kooperation Elbe Seaports länderübergreifend für die Unterelberegion.

Dr. Torsten Sevecke, Amtsleiter Innovations- und Strukturpolitik, Mittelstand und Hafen in der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation Hamburg, erklärte: „Hamburg und Schleswig-Holstein ergänzen sich ideal. Das zeigt die logistische Praxis in der Metropolregion und das zeigt die gemeinschaftliche Positionierung im internationalen Wettbewerb. Beide Häfen sind elementarer Bestandteil der industriellen Supply Chain. Diese Synergien gilt es gemeinsam für die Metropolregion zu heben.“

Der stellvertretende Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes Schleswig-Holstein, Kurt-Christoph von Knobelsdorff, bezieht sich in seiner Aussage auf den Hafen- und Industriestandort Brunsbüttel: „Die Brunsbütteler Häfen leisten einen entscheidenden Beitrag zu unserer Wertschöpfung und sind gleichzeitig unabdingbar für die angesiedelte Industrie. Dieser Wechselwirkung müssen wir uns bewusst sein und entsprechend handeln – im Bereich Infrastruktur genauso wie im Energiesektor. Mit der Errichtung eines LNG-Terminals würden sich große Chancen für die Unterelberegion und die energieintensive Industrie eröffnen.“

In der von Melanie Graf, charakterPR, moderierten Podiumsdiskussion waren sich die Teilnehmer darüber einig, dass Industrie und Seelogistik stark voneinander abhängig sind. „Wir sehen uns als Bestandteil des Hamburger Hafens. Die maritimen Logistikleistungen sind für uns überlebenswichtig“, äußerte sich Frank Osterhagen, Vice President Corporate Procurement & Logistics bei der Aurubis AG. Das Unternehmen arbeitet bereits seit über 10 Jahren mit Brunsbüttel Ports zusammen und hat die Hafenexperten mit der Logistik seines wichtigsten Rohstoffes beauftragt. Bis heute wurden im Elbehafen insgesamt weit über 11 Millionen Tonnen Kupferkonzentrat zunächst eingelagert und dann per Binnenschiff zu Aurubis nach Hamburg transportiert. Frank Schnabel, Geschäftsführer der Brunsbüttel Ports, erläutert: „Als Hafen- und Logistikdienstleister übernehmen wir wichtige Aufgaben für die Industriebranche. Ob es die Verschiffung der vor Ort erstellten Produkte ist oder auch die Abwicklung von Ver- und Entsorgungsprozessen, wir verstehen uns als Partner der Industrie. Ein werksnaher Hafen ist deshalb auch besonders attraktiv für industrielle Ansiedlung und Produktion.“

Julia Lindland, Geschäftsführerin der Yara Brunsbüttel GmbH, bestätigte ebenfalls die Bedeutung der Hafenlogistik. Yara nutzt mit drei eigenen Brücken den Hafen Ostermoor und transportiert mehr als 50 Prozent seiner Produkte per Schiff. Als wesentliche Herausforderung nennt Lindland die lokale Infrastruktur für Erdgas, die dazugehörigen hohen Netzgebühren und die Erdgassteuer, die besonders hoch in Deutschland und Brunsbüttel ist. Das Ammoniak und Harnstoff herstellende Werk hat einen sehr hohen Energiebedarf an Erdgas und gehört unter den Einzelunternehmen deutschlandweit zu einem der fünf größten Erdgasverbraucher mit mehr als 1 Prozent des gesamten Erdgasverbrauchs in Deutschland. Im Hinblick auf diesen hohen Bedarf und auf die Vorteile durch die direkte Nutzung von LNG eines lokalen Terminals, engagiert sich auch Yara für die Errichtung eines LNG-Terminals. Eine technische Zusammenarbeit ist bereits mit Gasunie, dem potenziellen Terminalbetreiber, eingeleitet, in der gemeinsame Synergien untersucht werden. Für Yara ergeben sich mögliche Energievorteile, wovon die Umwelt ebenfalls profitiert.

Als Sprecher der Werkleiterrunde des ChemCoast Parks Brunsbüttel weiß Frank Schnabel um die Interessen der angesiedelten Chemie- und Mineralölbetriebe und erklärt: „Der Industriestandort verzeichnet eine hohe Nachfrage nach einer dauerhaft gesicherten Energieversorgung. LNG stellt dabei eine echte Alternative zum regulären Pipelinegas dar. Wir freuen uns, dass der Investor Gasunie sich auf dieser Grundlage entschied Brunsbüttel als Standort zu favorisieren. Wir werden nun Gasunie wie bisher intensiv bei den weiteren Planungen für das LNG-Importterminal unterstützen, so dass die finale Investitionsentscheidung erfolgen und die Region ebenso wie die deutsche Energiebranche von einem LNG-Importterminal profitieren kann.“

*Quelle und Foto: Brunsbüttel Ports GmbH, v.l.n.r. Dr. Jörn Klimant, Hans-Harald Böttger, Stefan Mohrdieck, Kurt-Christoph von Knobelsdorff, Ken Blöcker, Julia Lindland, Heinz-Jürgen Hiller, Frank Osterhagen, Ingo Egloff, Melanie Graf, Frank Schnabel und Dr. Torsten Sevecke*

---

# HAFENPLAN 2.0 – KARTE JETZT DREIDIMENSIONAL



Der Hafenplan unter <https://www.hafen-hamburg.de/de/hafenplan> bildet die Schiffsbewegungen von Hamburg bis in die Deutsche Bucht ab.

Diverse Filter ermöglichen es, sich eine ganz individuelle Karte anzeigen zu lassen. So kann man über die Reiter „Schiffe“, „Hafenverkehr“ und „Terminals“ nach Kategorien wie Schiffstypen, Liegeplätzen, Baustellen oder Terminalart filtern und durch das Setzen von Häkchen bestimmen, ob diese angezeigt werden sollen. Verschiedene Farben in der Darstellung ermöglichen eine gute Übersicht.

Im ersten halben Jahr 2017 besuchten rund 8.000 Besucher jeden Monat den klassischen, zwei dimensionaligen Hafenplan und generierten gut 12.000 Klicks pro Monat. Seit knapp einer Woche ist die Karte in 3D verfügbar und bietet neben der plastischen Optik auch neue Features. Der User kann per Maus durch den Hafen navigieren, die Karte drehen und kippen sowie rein- und rauszoomen. Zudem führt ein Klick auf die abgebildeten Objekte zu einem automatischen Wechsel von der 2D- hin zur 3D-Ansicht.

Neben der plastischen Version ist auch die klassische nach wie vor verfügbar. Der Webseitenbesucher kann selbstständig entscheiden, welche er nutzen möchte.

---

## CONTAINERRIESE ZU GAST IM HAFEN

## ANTWERPEN



Am vergangenen Wochenende konnte der Hafen Antwerpen einen neuen Rekord vermelden. Die Madrid Maersk, eines der größten Containerschiffe der Welt, lief erstmals das Deurganck Dock an.

Mit einer Länge von 399 Metern und einer Kapazität von 20.568 TEU ist die Madrid Maersk das bisher größte Containerschiff, das in dem belgischen Seehafen zu Gast war. Von Freitag bis Sonntag waren 300 Hafearbeiter nonstop mit der Ladung und Löschung von insgesamt 7.000 Containern beschäftigt. Das Schiff bedient den AE2-Service (Asia-Europe) der dänischen Reederei Maersk und setzte seine Reise am Sonntag Richtung Rotterdam fort.

Die Madrid Maersk gehört zur zweiten Generation von Containerschiffen der Triple-E-Klasse der dänischen Reederei Maersk Line. Diese Containerriesen verfügen, verglichen mit der ersten Generation, über Kapazitäten für 2.000 zusätzliche Container. Mithilfe von unter anderem einem Abgaswärmerückgewinnungssystem konnte die Reederei die CO<sub>2</sub>-Emissionen dieser Schiffsgeneration weiter reduzieren. Die zweite Generation besteht aus insgesamt elf Schiffen, wobei die Madrid Maersk nun als erstes in der Reihe in Betrieb genommen wurde.

Der Containerriese verließ die Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Werft in Südkorea in diesem Frühjahr zu seiner Jungfernfahrt. Der erste Anlaufhafen war am 27. April das chinesische Tianjin. Unter dem

Kommando des dänischen Kapitäns Niels P.H. Larsen und mit einer 24-köpfigen Mannschaft legte die Madrid Maersk noch in weiteren Häfen in Fernost an, bevor sie schließlich die Schelde passierte und Freitagmorgen um 9 Uhr das Deurganck Dock im Hafen Antwerpen erreichte.

Insgesamt führten die Antwerpener Hafentarbeiter 7.000 Containerbewegungen an Bord der Madrid Maersk durch. 3.000 Container wurden gelöscht und 4.000 Container an Bord verladen. Aber nicht nur die 300 Hafentarbeiter hatten an diesem Wochenende alle Hände voll zu tun. Rund 1.900 Menschen in und um den Hafen sind in die Abfertigung eines derartigen Containerriesen wie der Madrid Maersk involviert – im Lotsendienst, bei der Beladung und dem Löschvorgang, im Vor- und Nachlauf bis hin zum Ausladen der Container und der Erbringung von Zusatzdienstleistungen für die transportierten Güter. „Container sind mehr als Metallboxen für Waren, die wir im Supermarkt finden möchten“, sagt Hafenpräsident Marc van Peel. „Sie schaffen unstrittig Beschäftigung – nicht nur im Hafen selbst und im Waasland Hafenaerial, sondern weit über die Grenzen Antwerpens hinaus. Dies ist einer der Gründe, warum es für unseren Hafen so wichtig ist, zusätzliche Kapazitäten für den Containerumschlag zu sichern. Mehr Container bedeuten mehr Arbeitsplätze in Flandern“

Vor 50 Jahren lief das erste Containerschiff Antwerpen an. Damals, im September 1967, dauerte die Ladung und Löschung der 700 Container an Bord der „Atlantic Span“ noch ganze zwei Wochen. Seither wurden die Containerschiffe größer und größer – Rekord folgte auf Rekord. Dank der Scheldevertiefung, die seit 2010 den erforderlichen Tiefgang an den entscheidenden Stellen des Flusses gewährleistet, hat der Hafen Antwerpen mit der Schiffsgrößenentwicklung Schritt gehalten.

Im Zeitraum Januar bis Mai dieses Jahres haben 68 Containerschiffe mit einer Kapazität zwischen 14.000 und 18.000 TEU und weitere 43 Containerriesen in der Kategorie +18.000 TEU den zweitgrößten Seehafen Europas angelaufen.

*Quelle und Foto: Antwerp Port Authority*

---



NYK LINE NUTZT DAS CONTAINERDEPOT

## WIESAU



Die NYK Line baut das Netz der Inlanddepots in Deutschland weiter aus. Ab Juni 2017 werden nun auch Container im Depot Wiesau (Bayern) angenommen bzw. für Exporte freigestellt.

Das Depot in Wiesau wird durch das Unternehmen Ziegler Global, Plößberg betrieben und verfügt über moderne Umschlagsanlagen. Hamburg und Bremerhaven werden mehrfach in der Woche mit Containerzügen bedient. NYK Line bietet seinen Kunden ein Netzwerk von über 25 Containerdepots im deutschen Hinterland an.

Der General Manager der NYK Line (Deutschland) GmbH, Hamburg – Thorsten Kröger kommentiert: „Wir legen großen Wert auf eine optimale Inlandlogistik, die unserer Kundschaft viele Optionen bietet. In der Region Nord-Bayern ist der Standort Wiesau ein Umschlagsplatz, der der Verladerschaft viele Möglichkeiten eröffnet.“

*Quelle: NYK LINE (Deutschland) GmbH, Foto: Ziegler*