

10 JAHRE HAFENPARTNERSCHAFT MIT SHENZHEN



Seit Juli 2007 ist der südchinesische Hafen Shenzhen durch eine Hafenpartnerschaft mit Hamburg verbunden. Vor diesem Hintergrund präsentierte sich der Hamburger Hafen bereits zum elften Mal auf der Messe CILF in Shenzhen.

Im Rahmen der Transport- und Logistikmesse fand auch ein Empfang zum 10-jährigen Jubiläum der Hafenpartnerschaft statt, bei dem die enge Zusammenarbeit und der rege Austausch zwischen Hamburg und Shenzhen unterstrichen wurde. Zudem war Hafen Hamburg Marketing-Vorstand Axel Mattern als Referent zum „3rd Forum of 21st Century Maritime Silk Road and the 6th Shenzhen World Port Chain Strategy Forum“ eingeladen. Im Fokus stand unter anderem das Thema Digitalisierung. Mattern erläuterte in seinem Vortrag die smartPORT-Strategie des Hamburger Hafens.

Shenzhen liegt im Perlfloss-Delta der Provinz Guangdong, ca. 60 Kilometer nordöstlich von Macao und direkt an der Grenze zu der chinesischen Sonderverwaltungszone Hongkong. Der Hafen verfügt über mehrere Containerterminals, die zu den modernsten der Welt zählen wie zum Beispiel Yantian, Shekou, Chiwan und Da Chan Bay. Yantian International Container Terminals (YICT) ist mit 18 Liegeplätzen über 8.212 Meter Länge und

einer Größe von 4,17 Quadratkilometern die größte Anlage. Mit einem Containerumschlag von über 24 Millionen TEU ist Shenzhen auf Platz 3 der Top-Weltcontainerhäfen, hinter Shanghai und Singapur. Der Containerverkehr zwischen Hamburg und China betrug im Jahr 2016 2,6 Millionen TEU.

Quelle: Hafen Hamburg Marketing, Foto: Shenzhen Municipality, Axel Matern, Vorstand Hafen Hamburg Marketing e.V., zusammen mit Wen Wenhua, Deputy Director-General of Transport Commission of Shenzhen Municipality

STARKES WACHSTUM BEIM CONTAINERUMSCHLAG



Der Containerumschlag im Rotterdamer Hafen kennzeichnet sich durch eine weitere Zunahme. In den ersten neun Monaten 2017 erhöhte sich die Anzahl der Container im Vergleich zum gleichen Zeitraum des Jahres 2016 um 10,1 % auf 10,2 Mio. Einheiten (TEU). Der Gesamtumschlag stieg im gleichen Zeitraum um 2 %.

Außer Containern trugen vor allem Agrarmassengut und Massenstückgut zu diesem Wachstum bei. Bei flüssigem Massengut wie Mineralölprodukten kam es zu einem Rückgang. Insgesamt wurden bis einschließlich September 351,5 Mio. t umgeschlagen.

Allard Castelein, Generaldirektor des Hafenbetriebs Rotterdam: „Unter anderem dank des Wachstums von 10 % beim Containerumschlag war es für unsere Hafenzahlen ein schönes Quartal. Dem steht ein geringerer Umschlag in verschiedenen anderen Sektoren gegenüber. So verringerte sich der Kohleumschlag gegenüber dem Vorjahr durch die Schließung von zwei Kohlekraftwerken in Rotterdam und einen Anstieg bei der Erzeugung regenerativer Energie. Auch der Umschlag von Heizöl fiel gegenüber dem Vorjahr geringer aus.“

Es wird weiterhin erwartet, dass der Umschlag im Gesamtjahr 2017 gegenüber 2016 um 1 bis 2 % zunimmt. Castelein: „Die langfristigen Herausforderungen wie die Energiewende finden gemäß der jüngsten Koalitionsvereinbarung des neuen niederländischen Kabinetts offenbar mehr Aufmerksamkeit und können auf Teilmärkten erhebliche Folgen haben. Wir freuen uns über diese Bestrebung des neuen Kabinetts, die, wie wir hoffen, zur entsprechenden Gesetzgebung und Finanzierungsmöglichkeiten zur Unterstützung der Unternehmen bei der Wende führt.“

Beim Umschlag von flüssigem Massengut gab es einen Rückgang um 4,2 % auf 161,5 Mio. t. Obwohl durch eine höhere Produktion in der Raffination 3,5 % mehr Rohöl umgeschlagen wurde, kam es zu einer weiteren Abnahme bei Mineralölprodukten. Diese lässt sich vor allem auf einen Rückgang beim An- und Abtransport von Heizöl zurückführen. Russland ist das bedeutendste Herkunftsland für Heizöl. Die Erhöhung der Exportsteuer in Russland führte zu einer geringeren Produktion und somit zu einem geringeren Export. Der Umschlag von Flüssigerdgas (LNG) blieb mit 1,3 Mio. t in etwa auf dem gleichen Level (3 % weniger als im Vorjahr).

Beim Umschlag von Trockenmassengut kam es zu einem Anstieg von 1,4 % auf 61,1 Mio. t. Beim Umschlag von Agrarmassengut (Getreide/Viehfutter) gab es eine erhebliche Zunahme von 14,7 % (auf 8,8 Mio. t) gegenüber dem Vorjahr, hauptsächlich durch den Anstieg der Produktion von Biokraftstoffen durch die Wiederinbetriebnahme einer Produktionsanlage für diese Kraftstoffe. Der Umschlag von Eisenerz und Schrott erhöhte sich durch eine Zunahme des Exports von Schrott geringfügig (um 0,7 % auf 23,4 Mio. t). Beim Kohleumschlag war ein Rückgang um 2,6 % zu verzeichnen, u. a. durch die Schließung von zwei Kohlekraftwerken auf der Maasvlakte.

Beim Umschlag von Containern war in den ersten neun Monaten 2017 eine

Zunahme um 10,1 % in TEU (Einheitsgröße) und um 11,7 % in t feststellbar. Insgesamt wurden 10,2 Mio. TEU umgeschlagen, insgesamt 105,9 Mio. t. Zurückführen lässt sich dies insbesondere darauf, dass sich beim Umschlag voller Container ein stärkerer Zuwachs zeigt als beim Umschlag leerer Container.

Gegenüber dem 2. Quartal 2017 ergab sich ein Wachstum von 3,1 %. Damit erhöhte sich das Wachstum gegenüber dem Rekordniveau im 2. Quartal noch weiter. Der Marktanteil von Rotterdam an der Hamburg – Le Havre-Range bleibt dadurch voraussichtlich mindestens stabil auf dem höchsten Niveau seit 2001 (30,9 % in TEU).

Die Zunahme des Umschlags von Containern hat mehrere Ursachen: Ein gutes autonomes Wachstum der Mengen in Europa kombiniert mit einem Gewinn von Marktanteilen aufgrund einer günstigen Position von Rotterdam in den neuen Fahrplänen der großen Allianzen, eine Zunahme der Produktivität und des Umschlags der Terminals auf der 2. Maasvlakte sowie die gestiegene Attraktivität von Rotterdam für Transshipment (Weitertransport von Containern zu anderen Häfen) durch die Maßstabsvergrößerung von Schiffen und Relay/Feeder-Möglichkeiten zu/von anderen europäischen Häfen.

Das Roll-on-Roll-off-Aufkommen (RoRo) erhöhte sich weiter und nahm gegenüber den ersten neun Monaten 2016 um 6,6 % auf 17,9 Mio. t zu. Die Zunahme wurde durch das Wachstum dieses Güterstroms auf dem vorherrschenden Markt, dem Vereinigten Königreich, hervorgerufen, aber auch durch ein höheres Verkehrsaufkommen auf neuen Märkten wie Portugal, Island und den skandinavischen Ländern. Bei sonstigem Stückgut ergab sich in den ersten neun Monaten 2017 ein Wachstum von 18,9 % durch ein zusätzliches Transitaufkommen von Brammen (Halbfabrikate aus Stahl) für die deutsche Stahlindustrie, insbesondere in der ersten Jahreshälfte. Im 3. Quartal war dieses zusätzliche Transitaufkommen aufgrund der vollständigen Wiederinbetriebnahme von Stahlfabriken in Deutschland nach einer Zeit der Instandhaltung und Renovierung wieder rückläufig.

Quelle und Foto: Port of Rotterdam

„OOCL GERMANY“ IN WILHELMSHAVEN



EUROGATE begrüßte jetzt das größte Containerschiff der Welt an seinem Containerterminal in Wilhelmshaven. Der Ozeanriese mit dem besonderen Namen „OOCL Germany“ legte auf seiner Jungfernfahrt erstmals am EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven an.

„Obwohl mittlerweile wöchentlich die größten Containerschiffe der Welt in Wilhelmshaven anlegen, ist dieser Augenblick immer etwas sehr Besonderes“, sagt Mikkel Andersen, Geschäftsführer des EUROGATE Container Terminals Wilhelmshaven. „Wir freuen uns sehr, dass das mit 21.413 TEU weltgrößte Containerschiff Wilhelmshaven anläuft. Das ist ein Zeichen, dass unser Kunde OOCL mit der Leistungsfähigkeit des Containerterminals sehr zufrieden ist.“ Die „OOCL Germany“ ist das zweite Schiff einer Serie von insgesamt sechs Schiffen der G-Klasse von OOCL. Das Schwesterschiff, die „OOCL Hong Kong“ war bereits am 2. Juli am EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven zu Gast. Die „OOCL Germany“ fährt im Asia-North Europe Loop 1 (LL1) und verließ Wilhelmshaven noch abends wieder in Richtung Felixstowe.

EUROGATE-Mitarbeiter hatten auf dem Containerstellfeld in der Nähe des Liegesplatzes der „OOCL Germany“ mit Containern die Zahl „21.413“ gebildet, um das Schiff gebührend zu begrüßen.

Der EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven ist Deutschlands einziger Tiefwasserhafen. Großcontainerschiffe können [hier](#) unabhängig von der Tide oder den Wetterbedingungen jederzeit an- und ablegen. Gerade einer Großallianz wie der „Ocean Alliance“ bietet Wilhelmshaven

viele Vorteile, die über die tideunabhängige Erreichbarkeit hinausgehen. Der Hafen ist nach modernen Standards geplant, bietet viel Fläche für reibungslose Prozesse, verfügt über staufreie Anbindungen an das Binnenland und ist als nächster deutscher Seehafen dicht an dem außenhandelsstarken Nordrhein-Westfalen gelegen.

Quelle und Foto: Eurogate

HAMBURGER HAFENGELD BLEIBT PREISWERT



Die Hamburg Port Authority (HPA) passt für das Jahr 2018 die Grundtarife bei den Hafennutzungsentgelten für die allermeisten Seeschiffsverkehre um 1,4 Prozent an.

Diese Entwicklung liegt wie bereits in den vergangenen Jahren erneut unterhalb der Inflationsrate und setzt damit ein Signal der Stabilität.

Als wesentliche Neuerung wird, dem aktuellen Koalitionsvertrag und Luftreinhalteplan des Hamburger Senats folgend, mit einer Umweltkomponente eine neue Bemessungsgröße für die Entgelte eingeführt. Auf der Basis eines von den Hafennutzern vorzulegenden IAPP-Zertifikates (In-

ternational Air Pollution Prevention Certificate) wird künftig grundsätzlich ein Teil des Hafengeldes nach Umweltbeeinflussungen berechnet.

Die neue Umweltkomponente generiert sich zulasten der BRZ-Komponente. Auf einen Grundpreis gibt es Zuschläge, wenn die Schiffe ein solches IAPP-Zertifikat nicht vorlegen oder wenn dort vergleichsweise schlechte Emissionswerte niedergelegt sind. Auf der anderen Seite gibt es Abschläge, also Vergünstigungen, wenn das Schiff auf Basis des IAPP-Zertifikats als besonders sauber eingestuft ist. Im Laufe der nächsten Jahre sollen Erkenntnisse zu den Entwicklungen gewonnen werden und die Bedeutung der Umweltkomponente in jedem Fall ausgebaut werden. Die bereits vorhandenen fünf umweltspezifischen Rabattarten für besonders saubere Schiffe bleiben bestehen und werden dieser Umweltkomponente zugeordnet.

Die positive Resonanz auf die Anreize zeigt sich beispielweise bei der Nutzung des Environmental Ship Index-Umweltrabattes (ESI). Nahezu 6.000 Schiffe weltweit sind bereits ESI-zertifiziert, Tendenz steigend. Derzeit tragen 50 Häfen und weitere Unterstützer weltweit dazu bei, diese Entwicklungen durch weitere Anreize voranzutreiben. Zuletzt war nahezu jeder fünfte Schiffsanlauf in Hamburg nicht nur geringfügig, sondern weitaus sauberer, als die Vorschriften es erfordern.

„Mit unserer Tarif- und Umweltpolitik setzen wir erneut ein deutliches Signal für die Hamburger Bürger, die Reedereien und die Hafenvirtschaft. Unser Ziel ist es, nachhaltig einen Beitrag zur Luftreinhaltung zu leisten und gleichzeitig Hamburg als Anlaufhafen attraktiv zu halten“, sagt Tino Klemm, Chief Financial Officer der HPA.

Vor dem Hintergrund der noch nicht begonnenen Fahrrinnenanpassung werden die Rabatte für außergewöhnlich große Schiffe und Transshipment weiter fortgeschrieben. Auch wird die Kappungsgrenze nicht angehoben. In dieser Dimension ist das einzigartig unter den wichtigen Wettbewerbshäfen.

Quelle: Hamburg Port Authority AöR, Foto: HHM / Jochen Wischhusen

UWE WEDIG WIRD NEUER CHEF DER HGK



Der Aufsichtsrat der Häfen und Güterverkehr Köln AG hat Uwe Wedig zum neuen Vorstandsvorsitzenden der HGK bestellt.

Bereits von 2011 bis Ende 2014 war Wedig Mitglied des Vorstands der HGK. Er wechselte seinerzeit von der HTAG Häfen und Transport AG, einer Tochtergesellschaft der HGK, nach Köln. Dort war er 20 Jahre für die Vertriebsaktivitäten des Unternehmens verantwortlich, davon 12 Jahre als Vorstandsmitglied.

Zwischenzeitlich war Uwe Wedig CEO der Imperial Shipping Group in Duisburg und dort zuständig für das gesamte Schifffahrtsgeschäft, unter anderem auch für das Südamerika-Engagement der Gruppe.

Der 58-jährige Wedig wird in der neuen Funktion, ab dem 1. Februar 2018, Nachfolger von Horst Leonhardt, der Ende Januar des kommenden Jahres in den wohlverdienten Ruhestand geht. Leonhardt ist seit 2004 Vorstandsmitglied der HGK und seit 2011 Sprecher des Gremiums. Gleichzeitig ist er Mitglied der Geschäftsführung der Stadtwerke Köln GmbH.

„Wir freuen uns sehr, dass wir mit Uwe Wedig einen so erfahrenen Logistikmanager als Nachfolger von Horst Leonhardt gewinnen konnten“, sagte der Aufsichtsratsvorsitzende der HGK, Michael Zimmermann, nach der Gremienentscheidung.

ROTTERDAMER CLUSTER-KOMMISSARIAT BEENDET



Im April 2016 wurde Jaap Hoogcarspel zum Cluster-Kommissar für die Industrie in Rotterdam ernannt: eine befristete Position, die zwecks der Beschleunigung von Verstärkung und Erneuerung des Komplexes konzipiert worden war.

Nach anderthalb Jahren haben der Hafenbetrieb und Deltalinqs die Schlussfolgerung gezogen, dass zahllose Projekte in Gang gesetzt worden sind und inzwischen eine solide Verankerung im Hafenbetrieb, bei Deltalinqs und in der Wirtschaft selbst gefunden haben. Aus diesem Grunde wurde beschlossen, das Cluster-Kommissariat zum 1. Oktober 2017 formell zu beenden. Jaap Hoogcarspel bleibt jedoch noch mit einer Reihe von Projekten verbunden.

Im März 2016 erschien der Actieplan Versterking Industriecluster Rotterdam-Moerdijk (Aktionsplan zur Verstärkung des Industrie-Clusters Rotterdam-Moerdijk), der unter der Leitung von Rein Willems erstellt wurde und Empfehlungen zwecks der Sicherung der Zukunft des Raffinerie-, Chemie- und Energie-Clusters enthielt. Der Bericht nannte sieben konkrete Aktionen: 1) die Vertiefung des Chlor-Clusters, 2) die

Bündelung von peripheren Tätigkeiten (Dampferzeugung, Verarbeitung von Abwässern und Schlamm, 3) die Lieferung von Restwärme und/oder CO₂ an die Region, 4) Nutzung neuer Grundstoffe (Bioraffinerie) sowie Recycling, 5) die Entdeckung von Innovationen, 6) Entfernung von Hemmnissen (Vertiefung des Nieuwe Waterweg), Ungewissheiten bei den Nox-Emissionen) und 7) die Ernennung eines Cluster-Kommissars zwecks der Beschleunigung all dieser Aktionen.

Im April 2016 nahm Jaap Hoogcarspel, mit langjähriger Erfahrung bei AkzoNobel, Shell und Air Liquide, in dieser Funktion seinen Dienst auf. Eine der wichtigsten Entwicklungen in den vergangenen anderthalb Jahren ist die Verstärkung des Chlor-Clusters (Aktionspunkt 1). Die vier in diesem Cluster im Botlek-Gebiet ansässigen Unternehmen haben eine engere Zusammenarbeit vereinbart. Es besteht ein Plan, in neuere effizientere Technologie zu investieren. Damit wird ein wichtiger Schritt zur Erhaltung der Kontinuität des Chlor-Clusters getan und dabei sinken die CO₂-Emissionen. In der vergangenen Zeit wurden ebenfalls Beschlüsse zur Nutzung von Restwärme von Shell Pernis (für den Warmtebedrijf) und von Huntsman (für Evides) gefasst. Im Hinblick auf den Dampfaustausch im Botlek-Gebiet konnte nachgewiesen werden, dass die Anlegung einer Infrastruktur für Dampf zwischen verschiedenen Betrieben die bei weitem kostengünstigste Maßnahme im Hinblick auf die pro Tonne vermiedene CO₂-Emission ist. Die Behörden und Marktpartner wurden zusammengebracht, um dieses Ziel gemeinsam in die Tat umzusetzen. Zudem ist die Zusammenarbeit zwischen Deltalinqs, dem Hafenbetrieb und dem niederländischen Wirtschaftsministerium und anderen Behörden, sowohl auf der geschäftsführenden als auch auf der operativen Ebene intensiviert worden. Diese Entwicklungen gehen selbstverständlich nicht allein auf das Konto von Jaap Hoogcarspel, wobei er jedoch als Beschleuniger bei vielen Kontakten und Projekten dieser Art eine entscheidende Rolle gespielt hat.

Ende vorigen Jahres hat der Hafenbetrieb eine programmatische Vorgehensweise für die Energiewende initiiert und dazu eine Reihe von Mitarbeitern abgestellt. Das Programm richtet sich sowohl auf die Senkung der CO₂-Emissionen bei der vorhandenen Industrie als auch auf die Entwicklung von neuen, nachhaltigen Initiativen. Deltalinqs konzentriert sich mit dem Delta Energy Forum stark auf die Erhöhung der Effizienz und die Verbesserung der Umweltverträglichkeit der vorhandenen Industrie. Alle Aktionen aus dem Aktionsplan zur Verstärkung des Industrie-Clusters sind damit in diesen zwei Organisationen verankert. Ein se-

parates Cluster-Kommissariat zur Beschleunigung aller, im Aktionsplan enthaltenen Aktionen hat sich damit als nützlich erwiesen, entbehrt jedoch für die Zukunft der weiteren Logik. Jaap Hoogcarspel wird in der kommenden Zeit weiterhin eng an der Verstärkung des Dampf-Clusters und der Inventarisierung von sich als Hemmschuh erweisenden Gesetzen und Regelungen beteiligt sein.

Quelle und Foto: Port of Rotterdam

BEGINN DER KAMPAGNE „GET AHEAD IN EUROPE“



In Tilburg fiel jetzt der Startschuss zu „Get Ahead in Europe“. Mit dieser Kampagne möchten die Kooperationspartner Logistiek Midden-Brabant und der Hafenbetrieb Rotterdam Unternehmen in Asien auf die Vorteile dieser niederländischen Achse als effizienten Zugang zu Europa hinweisen.

Die Eröffnung der Kampagne fiel mit der offiziellen europäischen Eröffnung des Chengdu-Tilburg-Rotterdam Express zusammen, bei der eine große chinesische Delegation anwesend war.

Die Bahnverbindung, eine Initiative des Tilburger Unternehmens GVT--

Group of Logistics, ist seit Anfang 2016 in Betrieb und wurde auf asiatischer Seite im November vergangenen Jahres bereits offiziell eröffnet. Das Shuttle unternimmt dreimal wöchentlich eine Fahrt zwischen Chengdu (China) und Rotterdam. Die 15.000 km lange Fahrt dauert 15 Tage. Damit ist die Bahnverbindung dreimal schneller als der Transport mit dem Schiff und um die Hälfte günstiger als ein Transport per Flugzeug. Die Verbindung wird von Railport Brabant in Zusammenarbeit mit dem chinesischen Bahnoperator CDIRS realisiert.

Logistiek Midden-Brabant ist eine Plattform für Unternehmer, Gemeinden und Wissensrichtungen, die die Position von Mittelbrabant als logistische Spitzenregion in den Niederlanden und Europa weiter ausbauen möchte. Mehr über die Deepsea-Linienverbindung gibt es [hier](#)

Quelle und Foto: Port of Rotterdam

NEUES CONTAINERDEPOT IM WESTHAFEN DER BEHALA



Die Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft mbH (BEHALA) baut ihr Logistikgeschäft weiter aus und stärkt den Logistikstandort Berlin.

Staatssekretär Henner Bunde (Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe) und Peter Stäblein, Geschäftsführer der BEHALA, eröffneten jetzt gemeinsam das neue Leercontainerdepot im Berliner Westhafen. Damit trägt die BEHALA den rasant steigenden Umschlagzahlen Rechnung und schafft dringend benötigte Kapazitäten für das weitere Wachstum dieses einzigartigen innerstädtischen Logistikdrehkreuzes.

Das Containerterminal der BEHALA im Westhafen wurde in 2001 errichtet und in Betrieb genommen. Ursprünglich war eine Stellplatzkapazität von ca. 650 TEU vorgesehen. Nach einer langsamen Anlaufphase steigerten sich die Umschlagzahlen durch die bahnseitigen Verkehre ab 2005 in den Folgejahren kontinuierlich und nachhaltig von ca. 850 TEU im Jahr 2004 auf rund 130.000 TEU im Jahr 2016.

Eine Erweiterung des Terminals erfolgte nach Maßgabe der Förderung durch das Eisenbahnbundesamt aus den Jahren 2005/2006 sowie 2010/2011. Die beiden Portalkrane sowie die vorhandene Flächenbefestigung sind auf den Umschlag beladener Container mit einem Gesamtgewicht von bis zu 45 Tonnen ausgelegt. Mit der stetigen und zeitweise rasanten Steigerung der Umschlagmengen wurde zwischenzeitlich die Kapazitätsgrenze im Terminal erreicht.

In den vergangenen Jahren hat sich bei den Reedereien und Spediteuren die branchenübliche Praxis etabliert, an geeigneten Standorten Leercontainer-Depots zu halten, um direkt von dort aus das Verladegeschäft zu steuern. Die BEHALA konnte diese Nachfrage nicht immer im gewünschten Umfang bedienen, weil am KV-Terminal keine weitere Stellplatzkapazität zur Verfügung stand.

2007 wurde als provisorische Erweiterung damit begonnen, leere Container aus dem Terminal auf eine Nebenfläche auszulagern, um mehr Platz für das Handling beladener Container zu schaffen. Auf diese Weise entstand das heutige Leercontainer-Depot mit einer Kapazität von ca. 300 TEU. Diese Fläche befindet sich nicht mehr in Reichweite der beiden Portalkrane, weshalb für das Handling der Container bereits seit Jahren ein Leercontainer-Stapler eingesetzt wird. Aber auch dieses Leercontainer-Depot hat inzwischen seine räumlichen Grenzen erreicht. Daher kamen zusätzlich temporär Schiffsleichter zum Einsatz, um an der Kaikante des Containerterminals weitere – schwimmende – Abstellflächen zu schaffen.

Um diesem hohen Aufkommen an Leercontainern gerecht zu werden und um eine langfristige Perspektive für weitere Mengensteigerungen im Terminal zu haben, errichtete die BEHALA im Westhafen in 2017 ein neues Leercontainerdepot. Zur Erlangung einer entsprechenden freien Fläche in der Nähe des KV-Terminals wurde zunächst ein Bestandsmieter innerhalb des Westhafens umgesiedelt und das nicht marktgängige Stellwerksgebäude wurde abgerissen.

Das neue Leercontainer-Depot hat eine Fläche von 8.200 m² und eine Abstellkapazität von ca. 1.000 TEU. Es verfügt über einen 120 m langen Gleisanschluss und kann somit sowohl per LKW als auch per Bahn bedient werden.

Mit der heutigen Eröffnung reagiert die BEHALA adäquat auf das Marktgeschehen und kann nunmehr die Lagerung in größerem Umfang anbieten, womit eine weitere Stärkung des Logistikstandorts im Westhafen erreicht wird.

Zahlen – Daten – Fakten

Neues Leerdepot

- 6 Monate Bauzeit
- 3.000 m³ Bodenabtrag (das entspricht ca. 200 LKW Ladungen)
- 1.700 m Leerrohre neu verlegt
- 8.200 m² Asphaltfläche (2.200 Tonnen Asphalt)
(das entspricht ca. 2 Fußballfeldern bzw. 300 m x 30 m)
- 560 m Stabgitterzaun
- 125 m Verladekante zum Gleis
- 210 m Entwässerungsrinne
- 7 Lichtmasten à 20 m Höhe mit LED
- Platz für bis zu 1.000 TEU

Containerterminal – City-GVZ-Westhafen –

- Gesamtfläche 23.500 qm
- Gleislänge 2 x 350 m
- Stellplatzkapazität 1.200 TEU (Twenty foot equivalent Unit)
- geplant für wasserseitigen Containerumschlag
- Aufnahme bahnseitige Verkehre ab 2005
- aktuell tägliche Containerzugverkehre aus Unna/Bönen (NRW) und im

Seehafenhinterlandverkehr aus Hamburg und Bremerhaven

Entwicklung Umschlagzahlen

2004: 850 TEU

2006: 61.000 TEU

2010: 93.000 TEU

2013: 110.000 TEU

2015: 118.000 TEU

2016: 129.500 TEU und damit umschlagstärkstes Terminal in Berlin – Brandenburg

Quelle und Foto: BEHALA, von links: Henner Bunde (Staatssekretär, Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe), Heidrun Rhode-Mühlenhoff (Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe, Aufsichtsratsvorsitzende der BEHALA), Peter Stäblein (Geschäftsführer BEHALA), Axel Plaß (geschäftsführender Gesellschafter Konrad Zippel Spediteur GmbH & Co. KG)

NRW-MINISTERPRÄSIDENT BESUCHT ROTTERDAM



Armin Laschet, der Ende Juni dieses Jahres zum Ministerpräsidenten von Nordrhein-Westfalen gewählt wurde, hat gestern bei seiner ersten Aus-

landsreise den Rotterdamer Hafen besucht. Der CDU-Politiker machte eine Rundfahrt durch das Europoort- und Maasvlakte-Gebiet und sprach mit der Geschäftsführung des Hafensbetriebs.

„Wir freuen uns sehr über den Besuch von Ministerpräsident Laschet“, äußert sich Emile Hoogsteden, Vizepräsident und Direktor Container, Stückgut & Logistik des Hafensbetriebs Rotterdam. „Es ist eine große Ehre für uns, dass wir das Ziel seines allerersten Auslandsbesuchs sind und wir haben auch einiges zu besprechen.“ In Sachen Logistik sind Nordrhein-Westfalen und Rotterdam untrennbar miteinander verbunden, wobei Duisburg und die anderen Binnenhäfen und Logistik-Dreh-scheiben unzweifelhaft ein wichtiges Bindeglied für den multimodalen Transport aus dem und in das Hinterland darstellen. Zudem werden beide Parteien mit denselben großen Herausforderungen konfrontiert: Energiewende und Digitalisierung. Gemeinsam können wir noch besser die Chancen nutzen, die sich in diesen Bereichen auftun, und dadurch die industriell-logistische Achse zwischen Nordrhein-Westfalen und Rotterdam weiter verstärken.“

Die Niederlande sind mit 55,7 Milliarden Euro der bei weitem wichtigste Handelspartner von Nordrhein-Westfalen. Dabei spielt die Stadt an der Maas eine entscheidende Rolle. Mit 80 Millionen Tonnen steht der Rotterdamer Hafen für einen Marktanteil von 60 Prozent des gesamten Transports, der zwischen dem einwohnerstärksten Bundesland Deutschlands und den Seehäfen stattfindet. Auch wenn NRW-Ministerpräsident Laschet im eigenen Land damit für Aufsehen sorgte, hatte der CDU-Politiker Recht, als er in seiner Regierungserklärung am 13. September 2017 äußerte: „Unser Seehafen heißt nicht Hamburg, sondern Rotterdam.“ In diesem Sinne haben die Akteure heute vereinbart, die Kooperation zwischen Nordrhein-Westfalen und dem Rotterdamer Hafen weiter zu intensivieren. Zudem werden sich beide Parteien für eine bessere Verankerung der Position der deutschlandrelevanten Seehäfen auf Bundesebene einsetzen, wie unter anderem Rotterdam.

Quelle und Foto: Port of Rotterdam, Yvonne van der Laan, Armin Laschet und Emile Hoogsteden.

ROTTERDAM BEGRÜßT DIE NEUEN STANDARDS



Der Hafenbetrieb Rotterdam reagiert äußerst positiv auf das Zustandekommen neuer internationaler Standards für nautische Hafeninformationen.

Diese Standards sind nach einer mehrjährigen, internationalen Kooperation verschiedener Interessenverbände, Häfen und der Wirtschaft vorgestellt worden. „Mit diesen grundlegenden Standards können wir nicht nur die Dienstleistung für unsere Kunden weiter optimieren,“ sagt Allard Castelein, Generaldirektor und Geschäftsführer des Hafenbetriebs Rotterdam, „sondern ebenfalls neue Dienstleistungen entwickeln, welche die Effizienz entlang der Supply Chain erhöht.“

Für eine möglichst effektive Planung der Schifffahrtsverbindungen benötigen Reedereien detaillierte Informationen beispielsweise zur Wassertiefe am Terminal, laufende Anmeldeverfahren sowie Ankunfts- und Abfahrtzeiten. Derzeit tauschen Häfen ihre Informationen auf unterschiedliche Art und Weise aus. Das senkt die Effizienz, erhöht die Kosten und führt zu Fehlern oder Verzögerungen.

Die Port Call Optimization Taskforce (bestehend aus den Reedereien Shell, Maersk, MSC, CMA-CGM sowie den Häfen Algeciras, Busan, Göteborg, Houston, Rotterdam, Singapur und Ningbo Zhoushan) startete deshalb 2014 die Zusammenarbeit mit der International Harbour Masters' Association, dem britischen United Kingdom Hydrographic Office und der GS1, einer Organisation zur Zusammenfassung globaler Standards zur Verbesserung der Abläufe von Wertschöpfungsketten. Ziel war die Zusam-

menführung und Kombination der Standards des nautischen und des logistischen Sektors. Als Ergebnis entsprechen nun die nautische Daten an Bord mit den Daten im Hafen und ebenso mit den Informationen, mit denen entlang der ganzen Supply Chain gearbeitet wird.

„Diese Standards befördern im hohen Maße Sicherheit, Nachhaltigkeit und Effizienz in der Logistik“, erläutert Castelein. Die Standardisierung in der Kommunikation kommt der Sicherheit und Effizienz zugute. Eindeutige, standardisierte Angaben etwa zum Tiefgang eines Schiffes ermöglichen es zum Beispiel dem Hafen, das Terminal mit der entsprechenden Tiefe zuzuweisen und so die Schiffe im Hafen schneller an den richtigen Terminal zu lotsen. Schiffe, die sich auf diese Zuweisung verlassen können, werden zudem im Vertrauen auf die standardisierte Kommunikation ihre Schiffe optimaler beladen, Schiffskapazitäten können besser ausgenutzt werden. Dies senkt Kosten und verringert die Umweltbelastungen. Erste Berechnungen schätzen den Nutzen auf Mehreinnahmen in Höhe von bis zu 80.000 Dollar sowie eine Minimierung der CO₂-Emissionen um 240 Tonnen CO₂ pro Hafenbesuch, je nach Herkunft und Ankerplatz des Schiffs.

Der Hafenbetrieb Rotterdam begrüßt die neuen Standards und hat als erster Akteur weltweit Pilotprojekte für den Einsatz der neuen Standards bereits gestartet. Das Webportal „Avanti“ konzentriert sich auf so genannte ‚Masterdaten‘ wie Wasserstände im Terminal und Informationen über vorliegende Slot-Anmeldungen. „Pronto“ ist eine Kommunikationsplattform für die Hafengemeinschaft. Diese Plattform hilft Agenturen und anderen Operatoren bei der transparenteren und effizienteren Planung von Dienstleistungen für Schiffe – wie Lotsen-, Terminal- und Bunkerdienste.

Beide Projekte bauen auf der gemeinsamen Nutzung von klaren, nach den neuen Standards übermittelten Informationen auf, wodurch die Sicherheit und Effizienz jeder Dienstleistung verbessert wird. Dies führt zu einer weiteren Optimierung der Schiffsabfertigung und einer Senkung der Verweildauer. In diesem Rahmen setzt sich der Hafenbetrieb Rotterdam weiterhin entschieden für die Implementierung und vor allem die weltweite Übernahme der Standards sowie die Nutzung der so möglichen Anwendungen ein. Rotterdam sucht dabei aktiv die Kooperation mit anderen Häfen.

Quelle und Foto: Port of Rotterdam