



PORT OF HAMBURG magazine

6 Special

Hafen Hamburg Umschlagergebnis 2013
Port of Hamburg cargo handling results 2013

12 News

Neues aus der Hafen- und Logistikwirtschaft
News about the Port and Logistics Industry

36 Issue

Der Nord-Ostsee-Kanal 2013
The Kiel Canal 2013

44 Events & Activities

Maritimes Networking im In- und Ausland
Maritime Networking at home and abroad

**HAFENGEBURTSTAG
HAMBURG**



Das größte Hafenfest der Welt

9. – 11. Mai 2014



Port of Hamburg
www.hafen-hamburg.de

Das Beste an Hamburg ist unsere Streitkultur.
The best of Hamburg is our culture of debate.



Mediation ahoi!
Mediation ahoy!



Mediationszentrale Hamburg

Join Us 822 43 666

info@mediationszentralehamburg.de
www.mediationszentralehamburg.de

Foto: E.-H. Arndt



Ingo Egloff und Axel Mattern,
Vorstände Hafen Hamburg Marketing e.V.
Ingo Egloff and Axel Mattern,
Executive Board of Port of Hamburg Marketing

Liebe Port of Hamburg Magazine Leserinnen und Leser, Dear readers of the Port of Hamburg Magazine,

für den Hamburger Hafen war das Jahr 2013 sehr erfolgreich. Wir freuen uns, dass sowohl im Gesamtumschlag als auch im Containerverkehr ein überdurchschnittliches Wachstum erzielt werden konnte. Damit gewinnt Hamburg Marktanteile gegenüber den nordeuropäischen Wettbewerbshäfen. Für 2014 rechnen wir erneut mit einem Anstieg beim Seegüterumschlag, der zum Ende des Jahres ein moderates Plus erreichen dürfte. Die im Sommer anstehende Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts in Leipzig zur Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe wird für Hamburgs Position und Attraktivität als europäischer Hubport für Großschiffe im Wettbewerb der Nordrangehäfen von großer Bedeutung sein. Hier erwarten wir nach der bereits erfolgten positiven Entscheidung aus Brüssel und der Zustimmung unserer Nachbarländer Niedersachsen und Schleswig-Holstein eine positive Entscheidung des Gerichts. Die gute und zuverlässige Erreichbarkeit des Hamburger Hafens ist nicht nur für den Standort und die Nachbarregionen von größter Bedeutung, sondern auch für den gesamten Außenhandel Deutschlands und unserer europäischen Nachbarländer.

Über weitere Themen aus dem Hamburger Hafen und der Region informieren wir Sie in dieser Ausgabe des Port of Hamburg Magazine.

Eine interessante Lektüre wünschen Ihnen

Axel Mattern und Ingo Egloff
Vorstände Hafen Hamburg Marketing e.V.

For the Port of Hamburg, the year 2013 proved to be very successful. We are delighted that we managed to achieve above-average growth rates both in cargo-handling operations overall and in container traffic. In doing so, Hamburg managed to gain additional market share from competing ports in northern Europe. For the year 2014 we anticipate a further increase in the handling of seaborne cargo, resulting in a modest plus by the end of the year. The decision by the Federal Administrative Court in Leipzig regarding the upgrade of the fairway in the Lower and Outer Elbe, expected to be handed down in the coming summer, will be of vital importance for Hamburg's standing as a European hub port for large maritime vessels in the competition among the North Range ports. After the positive ruling from Brussels and the consent given by our neighbouring states of Lower Saxony and Schleswig-Holstein, we are confident that the Court will decide in favour of this measure. Providing easy, reliable access to the Port of Hamburg is of the utmost importance not only for our own location and for the surrounding regions, but also for Germany's entire external trade and that of our European neighbours.

You can find out more about issues of importance to the Port of Hamburg and the surrounding region in this edition of Port of Hamburg Magazine.

We hope you enjoy reading



Foto: Aufwind Luftbilder

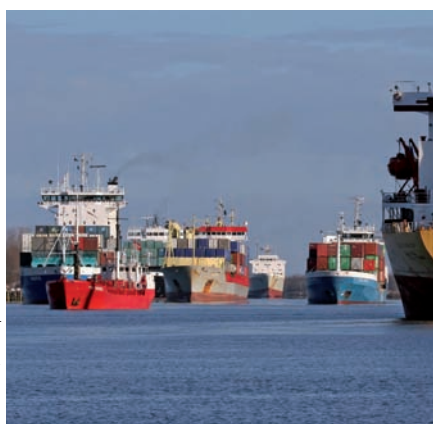


Foto: HMM/Hasenpusch



Foto: Tili Braun

Titelfoto: HHM/Michael Zapf

Editorial	3
Editorial	
Inhaltsverzeichnis	4
Contents	
Special	6
Hafen Hamburg Umschlagergebnis 2013	
Port of Hamburg cargo handling results 2013	
News	12
Neues aus der Hafen- und Logistikwirtschaft	
News about the port and logistics industry	
	24
Personalien	
Personnel News	
	34
Neues aus der Linienschifffahrt	
Liner Shipping News	
	36
Issue	36
Der Nord-Ostsee-Kanal 2013 –	
Verkehrsbilanz des meistbefahrenen Kanals der Welt	
The Kiel Canal 2013 –	
Traffic figures for the world's busiest shipping canal	
	44
Events & Activities	44
Maritimes Networking im In- und Ausland	
Maritime Networking at home and abroad	
	53
Impressum	53
Impressum	
	54
Hafen Hamburg Marketing e.V. Ansprechpartner	54
Port of Hamburg Marketing Contacts	

Willis
IHR VERSICHERUNGSMAKLER
IM HAFEN

WILLIS GMBH & CO. KG
GOTENSTR. 12
20097 HAMBURG

TEL.: 040/ 84 00 40- 0
FAX: 040/ 84 00 40- 1650
WWW.WILLIS.COM



SCHRAMM

Ports & Logistics

***"EIN STARKER VERBUND NORDDEUTSCHER
HÄFEN UND LOGISTIK PROVIDER"***



BRUNSBÜTTEL PORTS
more than moving

SCHRAMM Ports & Logistics GmbH
Elbehafen, 25541 Brunsbüttel

Telefon: 04852 884-0
Fax: 04852 884-26
info-bp@schrammgroup.de
www.schrammgroup.de



GLÜCKSTADT PORT
more than moving



RENSBURG PORT

Der Hamburger Hafen braucht ein starkes Hafenmarketing

The Port of Hamburg relies on a strong marketing performance

Der Hafen Hamburg Marketing e.V. (HHM) hat mit Ingo Egloff seit Jahresbeginn einen neuen Vorstand. Das Port of Hamburg Magazine sprach mit Ingo Egloff und seinem Vorstandskollegen Axel Mattern über das Umschlagergebnis 2013 und die aktuelle Entwicklung im Hafen und bei HHM.

Das erste Interview mit den beiden HHM Vorständen Axel Mattern und Ingo Egloff führten das Port of Hamburg Magazine, Bengt van Beuningen, und die Fachpublikation transport, Rainer Barck.

POH: Herr Egloff, mit Jahresbeginn wurden Sie in den Vorstand von HHM berufen. Als Vorsitzender des Wirtschaftsausschusses in der Hamburger Bürgerschaft und zuletzt im Bundestag als Fraktionssprecher für Maritime Wirtschaft im Wirtschaftsausschuss sind für Sie die Themenfelder der Seehafenverkehrswirtschaft kein Neuland. Was macht die neue berufliche Aufgabe so interessant für Sie?

Egloff: Der Hamburger Hafen ist für Hamburg und die Metropolregion der wichtigste Wirtschaftszweig und Arbeitsmotor. Ich habe mich über Parteigrenzen hinweg immer als Lobbyist für den Hamburger Hafen verstanden und für seine Interessen eingesetzt. In meiner jetzigen Position kann ich meine Kontakte in die Politik, zu den Verbänden und den Nachbarländern zum Nutzen des Vereins mit seinen rund 290 Mitgliedsunternehmen einsetzen und die Kontakte zur Wirtschaft in den für Hamburg wichtigen Kernmärkten intensivieren.

POH: Welche Aufgabenbereiche werden Sie im Vorstand von HHM übernehmen?

Egloff: Axel Mattern und ich werden uns als Team die Aufgabenbereiche teilen. Wir stimmen uns dabei eng ab und arbeiten nach dem Vier-Augen-Prinzip. Das klappt seit meinem Start bei HHM ausgezeichnet. Bei den weltweiten Aktivitäten unse-

rer Marketingorganisation kommen wir allerdings nicht umhin, die Betreuung der nationalen und internationalen Kontakte untereinander aufzuteilen. Die Bearbeitung unserer fünf wichtigsten ausländischen Quellmärkte China, Brasilien, Korea, Indien und Russland sowie die Betreuung unserer Hafen-Repräsentanzen im In- und Ausland wäre für einen Vorstand allein nicht zu schaffen.

POH: Gibt es bereits Dinge, die Sie bei HHM ändern möchten?

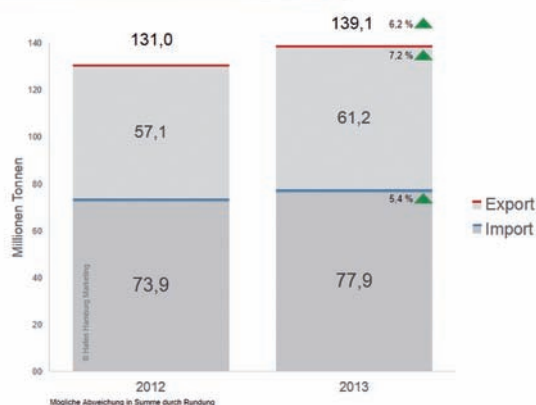
Egloff: Ich konnte in den ersten beiden Monaten in meinen Gesprächen mit den HHM Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und den HHM Mitgliedsunternehmen feststellen, dass diese Marketingorganisation hervorragend aufgestellt ist und alle äußerst professionell arbeiten. Einen Bedarf für nennenswerte Änderungen sehe ich nicht.

POH: Kommen wir zur Hafenumschlagentwicklung. Ende Februar haben Sie gemeinsam mit Axel Mattern die Umschlagzahlen von Deutschlands größtem Universal-

hafen auf der Hafen Hamburg Jahrespressekonferenz präsentiert. Herr Mattern, wie war das Jahr 2013 für den Hafen Hamburg?

Mattern: Der Hamburger Hafen hat sich mit einem Gesamtumschlag von 139,1 Millionen Tonnen 2013 sehr gut entwickelt und ein Wachstum von 6,2 Prozent erreicht. Im Gegensatz zum Seegüterumschlag in den deutschen Seehäfen, der nach vorliegenden Angaben des Statistischen Bundesamtes 2013 um 0,6 Prozent oder 1,8 Millionen Tonnen auf insgesamt 293,3 Millionen Tonnen zurückging, konnte Hamburg gegen den Trend wachsen. In dem für uns dominierenden Stückgutumschlag hat sich der Containerumschlag mit 9,3 Millionen TEU und damit einem Plus von 4,4 Prozent besonders gut entwickelt. Unter den großen nord-europäischen Häfen ist Hamburg der einzige Hafen, der im Containerverkehr einen Zuwachs erzielte. Insgesamt ging der Containerumschlag in den vier stärksten Nordkontinenthäfen um 0,5 Prozent zurück. Hamburg hat in diesem Umschlagsegment Marktanteile gewonnen. >

Seegüterumschlag





Axel Mattern

Ingo Egloff



Foto: Aufwind Luftbilder

Since the start of this year, Port of Hamburg Marketing (HHM) has had a new Executive Board Member, Ingo Egloff. Port of Hamburg Magazine spoke with Ingo Egloff and his fellow Executive Board Member Axel Mattern about the cargo handling results for 2013, and about current developments at the port and at HHM.

The first interview with the two HHM Executive Board Members Axel Mattern and Ingo Egloff was conducted by Port of Hamburg Magazine's Bengt van Beuningen, together with Rainer Barck from the specialist trade magazine transport.

POH: Mr Egloff, you were appointed to the position of Executive Board Member of HHM at the beginning of this year. As Chairman of the Economic Commission of the Hamburg Bürgerschaft, the city parliament, and more recently as party spokesman on the maritime sector in the Economic Commission of the German Bundestag, issues related to the seaport transport sector do not represent new territory for you. What is it that makes your new job interesting for you?

Egloff: The Port of Hamburg is the most important sector of the economy as well as the biggest job engine in Hamburg and the surrounding metropolitan region. I have always seen myself as a lobbyist working on behalf of the Port of Hamburg, irrespective of party lines. In my new position, I will be able to make use of my contacts in politics, in trade and industry associations and in neighbouring states and countries for the benefit of HHM and its 290 member companies, as well as intensifying contacts with business in the core markets that are important for Hamburg.

POH: What will be your specific areas of responsibility on the Board of HHM?

Egloff: Axel Mattern and I will be working as a team and share the various portfolios between us. We coordinate our efforts very closely and work according the four-eyes principle of double checks. This method has been very successful ever since I started here at HHM. Of course, when it comes to the worldwide activities carried out by our marketing organisation, we have little choice but to split the job of maintaining national and international contacts between us. The task of looking after our five most important foreign trade markets, namely China, Brazil, Korea, India and Russia as well as our port representative offices in Germany and abroad would be impossible for one Executive Board Member alone.

POH: Have you already come across any issues at HHM that you would like to change?

Egloff: In my conversations with HHM staff and HHM member companies during my first two months here, I have seen that this marketing organisation is outstandingly well positioned, and that all the staff are extremely professional. I don't see a need for any significant changes.

POH: Lets move on to the current trend in cargo handling. At the end of February, you and Axel Mattern presented the cargo-handling figures for Germany's biggest universal port at the Port of Hamburg annual press conference. Mr Mattern, how did the year 2013 turn out for the Port of Hamburg?

Mattern: With the total volume of cargo handled amounting to 139.1 million tons, an increase of 6.2 per cent, the Port of Hamburg performed very well in 2013. In contrast to seaborne cargo handling at German seaports overall, which – according to figures released by the German Federal Statistics Office – declined by 0.6 per cent or 1.8 million tons in 2013, the Port of Hamburg was able to defy the general trend and record growth. In general cargo handling, which is our dominant segment, container handling performed particularly well with a total of 9.3 million TEU, which means an increase of 4.4 per cent. Among the major northern European ports, Hamburg was the only one to achieve growth in container traffic. Overall container handling at the four biggest ports in the north of the continent declined by 0.5 per cent. Hamburg managed to gain additional market share in this cargo handling segment. >

POH: Worauf führen Sie diese nur in Hamburg festzustellende positive Umschlagentwicklung zurück?

Mattern: Neben einem moderaten Wachstum des Bruttoinlandsprodukts 2013 um 0,4 Prozent in unserem Land ist es vor allem der im vergangenen Jahr wieder Fahrt aufnehmende Containerverkehr mit Asien, insbesondere unserem wichtigsten Marktpartner China, der uns auf Wachstumskurs brachte. Hinzu kommen die um 10,1 Prozent gewachsenen Ostseeverkehre. Die Ostseeregion mit unseren Haupthandelspartnern Russland, Finnland, Polen und Schweden ist für den Containerverkehr des Hamburger Hafens von enormer Bedeutung. Dass wir trotz der Abfertigungsprobleme des Nord-Ostsee-Kanals für 2013 noch ein so gutes Ergebnis erreicht haben, hat uns überrascht. Die Modernisierung und der Ausbau dieser Wasserstraße bleibt vor dem Hintergrund wachsender Verkehrsströme von vorrangiger Bedeutung für Hamburg und für die am NOK angesiedelte Wirtschaft.

POH: Die Bundesländer Hamburg und Schleswig-Holstein haben sich für eine engere Zusammenarbeit in der Wirtschafts- und Verkehrspolitik ausgesprochen. Welche Themen und Projekte sind in diesem Zusammenhang aus HHM-Sicht von besonderer Bedeutung?

Mattern: Als HHM sehen wir die Kooperationsfelder der norddeutschen Bundesländer in erster Linie

im Bereich Infrastrukturentwicklung. Wir sehen unsere Aufgabe darin, uns in Gesprächen und im Rahmen von Veranstaltungen und Projektarbeit gemeinsam mit den norddeutschen Ländern dafür einzusetzen, dass die Infrastruktur in der Metropolregion Hamburg zukunftsgerecht weiterentwickelt wird. Schleswig-Holstein betrifft das insbesondere mit Blick auf den Nord-Ostsee-Kanal (NOK), den Ausbau der Autobahn A7 und die künftige feste Fehmarn-Belt-Querung.

Egloff: Darüber hinaus müssen wir gegenüber der Öffentlichkeit verdeutlichen, dass die Infrastruktur für die Zu- und Ablaufverkehre der Seehäfen im Interesse der gesamten Volkswirtschaft liegt. Neben dem starken Loco-Aufkommen des Hamburger Hafens von rund 30 Prozent werden die überwiegenden Gütermengen im Export und Import im Seehafen-Hinterland generiert. Von der Wertschöpfung fließt somit vieles auch in das Binnenland, wie z.B. nach Bayern und Baden-Württemberg. Rund 260.000 Arbeitsplätze, davon 110.000 außerhalb der Metropolregion Hamburg, sind bundesweit direkt oder indirekt mit dem Hamburger Hafen verbunden. Zudem verdeutlichen die bundesweit knapp 20 Milliarden Euro an Wertschöpfung, dass die Bedeutung des Hamburger Hafens weit in das Binnenland hineinreicht. Da müssen wir beim Bau der Y-Trasse, beim Ausbau der A20 und der A21 alle an einem Strang ziehen. Unser Ein-

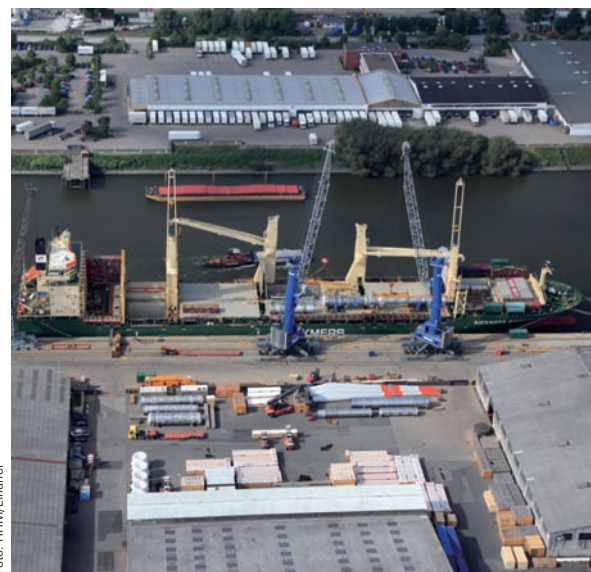


Foto: HHM/Lindner

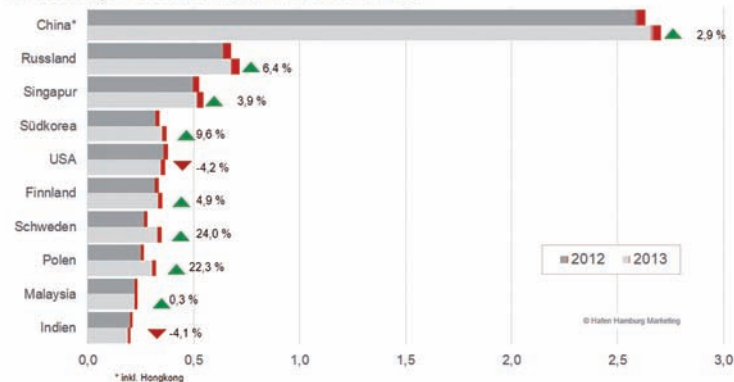
treten für eine Verbesserung der Infrastruktur ist keine norddeutsche Folklore, sondern im Zusammenhang mit ihrer bundesweiten Relevanz zu sehen. Hinzu kommt die Bedeutung des Hamburger Hafens für die seeseitigen Außenhandelsströme unserer europäischen Nachbarn.

POH: Mit welcher Umschlagentwicklung rechnen Sie in diesem Jahr in Hamburg? Wird sich die positive Entwicklung aus 2013 fortsetzen?

Mattern: Mit Blick auf die vorliegenden Prognosen für die Entwicklung der Weltwirtschaft für das Jahr 2014 sind wir optimistisch. Bei einem Wachstum des Welthandels von 4,5 Prozent und einem Ende der Rezession in Europa wird es für Hamburg vor allem von der Außenhandelsentwicklung in Deutschland abhängen, ob der Hafen am Ende des Jahres auf Wachstumskurs bleibt. Weiter steigende Exporte und eine stärkere Binnenkonjunktur, die uns mehr Importe bringt, wären dafür eine gute Basis. Wir erwarten bei stabilen Liniendienstangeboten der Reedereien und einem funktionierenden NOK Zuwächse in den für uns besonders bedeutenden Container-Fahrtgebieten China und Ostsee. >

Top 10 Handelspartner

im seeseitigen Containerverkehr in Millionen TEU



POH: Why do you think Hamburg was the only port to record a positive trend in this segment?

Mattern: Aside from our country's modest 0.4 per cent growth in Gross Domestic Product for 2013, our return to growth was primarily due to the fact that container traffic with Asia picked up again last year, especially with China, our most important market partner. In addition, traffic with the Baltic Sea region also grew by 10.1 per cent. The Baltic, with our main trading partners Russia, Finland, Poland and Sweden, is of enormous importance for the container traffic at the Port of Hamburg. The fact that we managed to achieve such a good result in spite of the ship-handling problems experienced at the Kiel Canal came as a surprise to us. Given the growing volumes of traffic, the modernisation and upgrade of this waterway remains a high-priority issue for Hamburg as well as for the industries located along the Kiel Canal.

POH: The federal states of Hamburg and Schleswig-Holstein have voiced their support for closer cooperation in the areas of economic and transport policy. From HHM's point of view, what are the issues and projects that are of particular importance in this context?

Mattern: For us at HHM, the main areas of cooperation between the north German federal states are in relation to infrastructure development. We see our role here in engaging in conversations, events and

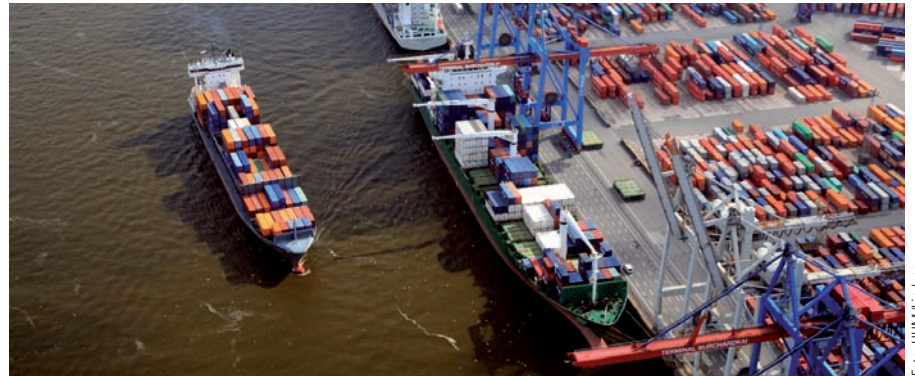


Foto: HHM/Lindner

projects together with the north German states with the aim of promoting future-proof infrastructure development in the Hamburg metropolitan region. For Schleswig-Holstein the priorities are the Kiel Canal, the upgrade of the A7 motorway, and the future permanent Fehmarn-Belt link.

Egloff: In addition, it is also incumbent on us to set out to the general public why a good infrastructure for feeder transport services to and from the seaports is in the interests of the national economy as a whole. Aside from the large volume on site at the Port of Hamburg, which is in the order of 30 per cent, most of the cargo volumes in exports and imports are generated in the seaport hinterland. In terms of the value added, much of this also flow inland, for example to Bavaria and Baden-Württemberg. Some 260,000 jobs, including 110,000 located outside the Hamburg metropolitan region, are associated directly or indirectly nationwide with the Port of

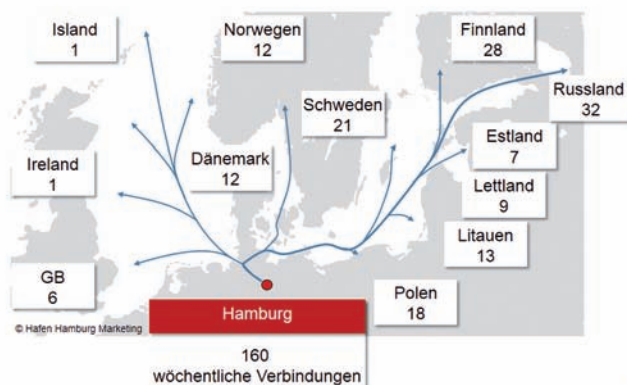
Hamburg. Moreover, the just under 20 billion euros of value added nationally highlights the fact that the significance of the Port of Hamburg extends deep into the hinterland. This means we must all work together on projects like the construction of the Y route, and the upgrade of the A20 and A21 motorways. Our advocacy for an improved infrastructure is not merely north German folklore; it must be understood as being of relevance for the nation as a whole. In addition, there is the importance of the Port of Hamburg for the seaborne flow of goods in the foreign trade generated by our European neighbours.

POH: How do you expect cargo handling in Hamburg to perform this year? Is the positive trend of 2013 going to continue?

Mattern: In light of the current forecasts for the development of the global economy for the year 2014, we are quite optimistic. With a growth rate of 4.5 per cent in global trade and an end to the recession in Europe, whether the Port of Hamburg will be able to record further growth by the end of the year will depend primarily on the performance of Germany's foreign trade. A further increase in exports and a stronger domestic economy generating more imports for us would provide a good basis. Provided the liner services operated by the shipping companies remain stable, and provided further that the Kiel Canal can continue to function smoothly, we anticipate growth on the China and Baltic Sea container routes, which are of particular importance to us. >

Feeder-Verbindungen

des Hamburger Hafens in 2013



POH: Sind die Seehafen-Hinterlandverbindungen auch auf weiteres Wachstum ausgelegt?

Mattern: Die Entwicklung im Schienengüterverkehr brachte für den Hamburger Hafen im Jahr 2013 ein Rekordergebnis von 41,5 Millionen Tonnen. Das ist auf dem Schienennetz der Hamburger Hafenbahn ein Plus von 5 Prozent gegenüber 2012. Im Containerverkehr per Eisenbahn wurden 2,1 Millionen TEU auf dem Hafenbahnnetz bewegt, 100.000 TEU mehr als 2012. Für den Verkehrsträger Eisenbahn sind vor allem die Ziel- und Quellregionen in Süddeutschland, Österreich und den osteuropäischen Nachbarländern auch künftig die Wachstumsregionen, weil auf der längeren Distanz die Eisenbahn gegenüber dem Lkw Vorteile bei der Laufzeit und den Transportkapazitäten aufweist. Die Infrastruktur auf den Terminals und im Hafen ist für weiteres Wachstum optimiert worden. Sorgen bereitet uns die Infrastruktur außerhalb des Hamburger Hafens. Neben den bereits angesprochenen Projekten sind hier der Ausbau der A7 nach Dänemark, die Verkehrswege nach Fehmarn und die Eisenbahn-Osttangente über Lüneburg und Stendal nach Hof und weiter in das bayerische Chemie-Dreieck zu nennen. Der Ausbau und Bau dieser Verkehrswege ist für den reibungslosen Zu- und Ablaufverkehr des Hamburger Hafens von großer Bedeutung.

Egloff: Problematisch ist es zudem insgesamt um den Schwerlastverkehr in Richtung Seehäfen bestellt. Eine Gasturbine mit mehr als 60 Tonnen Gewicht auf der Straße von Berlin nach Hamburg zu transportieren, kann da schon ganz schnell zum Problem werden. Nicht ausreichend belastbare Brücken führen oft dazu, dass Schwerlasttransporte ihren Weg um Hamburg herum in Richtung Westhäfen nehmen. Da brechen jetzt jahrzehntelange Versäumnisse beim Erhalt und Ausbau der Straßeninfrastruktur und der Wasserstraßen für die Binnenschifffahrt über uns herein.



Fotos: HHM

POH: Worin sehen Sie die größten Herausforderungen für den Hamburger Hafen bis 2025?

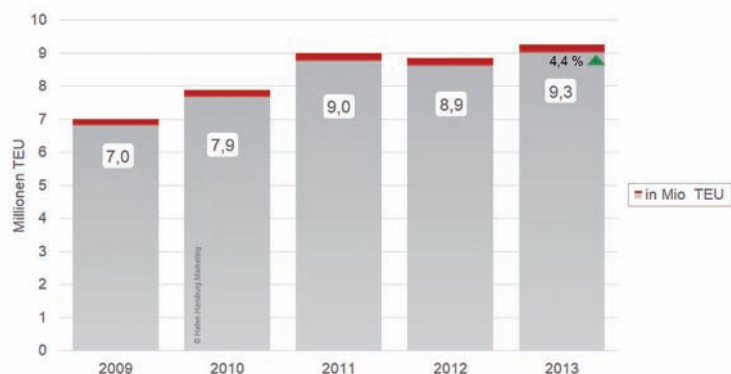
Egloff: Wachsende Gütermengen im Hafen erfordern auch mehr Flexibilität bei der Transportkettenorganisation auf Seiten der Verloader und der Empfänger aus Industrie und Handel. Es gibt, Stichwort 24/7, einige Stellschrauben, mit denen Trucker und Packzentren zu mehr Effizienz beitragen können. Die Umschlaganlagen sind rund um die Uhr besetzt. Die anliefernden und abholenden Unternehmen könnten ganz andere Zeitfenster nutzen. Die IT-Plattform im Hafen bietet mit WLAN, Verkehrsmesspunkten und -Lenkung bereits jetzt eine gute Basis für die ziel- und zeitgenaue Steuerung der Verkehre. Für den Transport per Lkw müssen die Spediteure diese Optionen nur nutzen.

Mattern: Wir blicken zunächst zuversichtlich auf die Verhandlung zur Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe Mitte Juli in Leipzig. Aus unserer Sicht wurde von den Projektverantwortlichen und dem Hamburger Senat alles getan, um die

EU-Vorgaben und den deutschen Rechtsrahmen zu erfüllen. Die Fahrrinnenanpassung ist wichtig für den Hamburger Hafen – sowohl für die Abfertigung der besonders großen Container- und Massengutschiffe, als auch für die großen Kreuzfahrtschiffe, die immer öfter Hamburg anlaufen. Es muss auch einmal darauf hingewiesen werden, dass wir heute bereits pro Jahr fast 2000 Schiffsbewegungen von außergewöhnlich großen Fahrzeugen (AGF) auf der Unter- und Außenelbe unter zum Teil erheblichen Restriktionen und Schwierigkeiten zu bewältigen haben und es bei der Fahrrinnenanpassung ja nicht darum geht, 140 Kilometer Elbe auszubaggern. Es geht um einige Streckenabschnitte der Elbe, die in der Fahrrinnenbreite und der Fahrrinnentiefe anzupassen sind, damit die bereits heute den Hamburger Hafen anlaufenden Seeschiffe weniger Einschränkungen bei Tiefgang und Schiffsbegegnung zu berücksichtigen haben.

POH: Herr Mattern, Herr Egloff, vielen Dank für das Gespräch.

Containerumschlag



Hafen Hamburg
Marketing



Foto: HHM/Lindner

POH: Will the seaport-to-hinterland transport links be able to cope with additional growth?

Mattern: The rail-borne cargo traffic segment produced a record result of 41.5 million tons for the Port of Hamburg in the year 2013. This represents a 5 per cent increase for the network of the Port Railway compared with 2012. In container traffic carried by rail, the port railway network handled 2.1 million TEU, 100,000 TEU more than in 2012. For the transport carrier rail, the target and source regions in southern Germany, Austria and the eastern European countries in particular will continue to be the growth regions in the future, because over greater distances rail outperforms transportation by road, both in terms of transit time and transport capacity. The infrastructure at the terminals and at the port has been optimised in such a way that it will cope with continued growth. What we find concerning is the state of the infrastructure outside the Port of Hamburg. Projects of note here, in addition to the ones already mentioned, are the upgrade of the A7 motorway to Denmark, the transport links to Fehmarn and the east tangent rail route via Lüneburg

and Stendal to Hof and beyond, to the so-called Bavarian Chemicals Triangle. Construction and upgrade of these transport links is of great importance for the trouble-free operation of feeder services to and from the Port of Hamburg.

Egloff: Another problem is the overall situation relating to heavy-cargo traffic towards the seaports. Moving a gas turbine weighing over 60 tons from Berlin to Hamburg by road can quickly turn into a major problem. Bridges with insufficient carrying capacities often make heavy-cargo transports go around Hamburg and head for the western ports instead. This is where we are now reaping the consequences of decades of neglect in the maintenance and upgrade of road infrastructure and inland waterways.

POH: Where do you see the biggest challenges facing the Port of Hamburg in the period up until 2025?

Egloff: Increasing volumes of cargo passing through the port call for greater flexibility in the organisation of transport chains on the part of shippers and recipients in industry and commerce. There are a number of ways in which truckers and

packing centres can contribute towards achieving greater efficiencies – think 24/7. The cargo handling facilities are staffed around the clock. Businesses doing deliveries and pick-ups would be able to use entirely different time windows. The port's IT platform with its WLAN and the traffic monitoring and control points already provides a good basis for a destination and time-specific management of transports. All the forwarding companies need to do is make use of these options for their road transports.

Mattern: At the present time we are confident in expecting the outcome of the administrative court proceedings in Leipzig regarding the upgrade of the fairway in the Lower and Outer Elbe, set down for mid-July. From our perspective, the project managers and the Hamburg Senate have done all that is required in order to comply with the EU directives and the German legal framework. The fairway upgrade is important for the Port of Hamburg – both for the handling of very large container ships and bulk carriers as well as for the large cruise ships that are calling at the Port of Hamburg with increasing frequency. It also needs to be pointed out here that we are already having to cope with almost 2,000 ship movements of exceptionally large vessels on the Lower and Outer Elbe each year, operations that can sometimes only proceed with significant restrictions and under difficult conditions, and that the project does not involve dredging 140 kilometres of the Elbe river. The upgrade measures concern a number of subsections along the Elbe where the width and depth of the fairway needs to be adjusted so that the seagoing ships calling at the Port of Hamburg already today will face less restrictions in terms of draught and when passing other vessels.

POH: Mr Mattern, Mr Egloff, thank you both for this interview.

1 Schleswig-Holstein und Hamburg formulieren gemeinsame Ziele

Schleswig-Holstein und Hamburg werden in diesem Jahr weiter die Kräfte bündeln und gemeinsam den Wirtschaftsstandort Norddeutschland für die Zukunft entwickeln. Die Herausforderungen an die Wirtschafts- und Verkehrspolitik machen nicht an Ländergrenzen halt. Die Zusammenarbeit zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein ist eng und vertrauensvoll und hat sich insbesondere im Jahr 2013 sehr gut entwickelt. Senator Frank Horch sagte beim Jahresauftakt des UV-Nord: „Was uns stets verbindet, sind unsere gemeinsamen Interessen in Norddeutschland und in der Metropolregion Hamburg. Wir treffen uns regelmäßig auf politischer und auf Arbeitsebene und stimmen uns im Interesse der Region ab. So wollen wir uns immer besser aufstellen, um national und global wettbewerbsfähig zu bleiben.“ Norddeutschland nimmt in den Bereichen Erneuerbare Energien, Logistik, maritime Wirtschaft sowie Luftfahrt eine Schlüsselrolle in ganz Deutschland ein. Dem muss die neue Bundesregierung insbesondere mit einer verantwortungsvollen Verkehrspolitik Rechnung tragen. Minister Reinhard Meyer hat die Aufgaben für den Bund so formuliert: „Wir brauchen dringend eine bessere Infrastruktur für den Norden. Verkehrspolitik ist Standortpolitik. Der neue Verkehrsminister hat es in der Hand, hier deutliche Zeichen zu setzen.“ Die norddeutschen Nachbarn haben mit den gleichen Herausforderungen zu tun. Wesentliche Themen sind für beide Minister die maritime Wirtschaft, die Infrastruktur im Norden – von Beton bis Breitband –, die Sicherung des Industriestandortes, alle Fragen im Zusammenhang mit der Energiewende und eine gemeinsame Strategie bei der Fachkräftesicherung. Insbesondere bei diesen Themen arbeiten Schleswig-Holstein und Hamburg schon heute sehr eng und vertrauensvoll zusammen. Kooperationen und gemeinsame Projekte sind deutliche Beweise. Das gemeinsam mit Niedersachsen arbeitende Maritime Cluster mit Head-Office in Kiel ist ein gutes Beispiel dafür. Auch bei der Entwicklung von Gewerbeflächen in der Metropolregion Hamburg arbeiten beide Nachbarländer intensiv zusammen. Ein gemeinsames Gewerbegebiet Barsbüttel-Rahlstedt könnte in naher Zukunft das Ergebnis einer solchen Zusammenarbeit sein. Hamburg und Schleswig-Holstein werden diese und weitere Interessen gemeinsam in Berlin und auch in Brüssel vertreten.

1 Schleswig-Holstein and Hamburg formulate shared objectives

The German federal state of Schleswig-Holstein and Hamburg will continue to join forces this year in an endeavour to develop northern Germany as an economic location for the future. The challenges facing economic and transport policy are not confined to state boundaries. The cooperation between Hamburg and Schleswig-Holstein is marked by closeness and mutual



Foto: BWV

Hamburgs Wirtschaftssenator Frank Horch, Uli Wachholtz (UV Nord) und Minister Reinhard Meyer beim Jahresauftakt des Unternehmensverbandes Nord/Hamburgs
Senator for Economic Affairs Frank Horch, Uli Wachholtz (UV Nord) and Minister Reinhard Meyer at the opening event for the year of the Business Association North

trust, and it developed very positively during the year 2013. Speaking at the opening event for the year of the Business Association in Hamburg and Schleswig-Holstein (UV-Nord), Senator Frank Horch said: “Our common bond is our shared interest in northern Germany and the Hamburg metropolitan region. We meet regularly at political and working levels, and we coordinate our activities in the interests of the region as a whole. In doing so, our aim is to improve our positioning continually in order to remain competitive both in the national and in the global market. Northern Germany plays a leading role in the fields of renewable energies, logistics, the maritime sector as well as in aviation for the whole of Germany. The new federal government will need to take this into account by producing a responsible transport policy. Minister Reinhard Meyer defined the task facing the federal government as follows: “We urgently require a better infrastructure for the north. Transport policy is location policy. The incoming Minister for Transport is in a position to set clear signals in this field.” The challenges looming ahead for the north German neighbours are the same: for both ministers the key issues are the maritime sector, the infrastructure in the country’s north – from concrete right through to broadband – the safeguarding of the status as an industry location, all the issues relating to the energy transition, and developing a joint strategy for securing qualified personnel. In relation to these matters in particular, Schleswig-Holstein and Hamburg are already cooperating very closely and in an atmosphere of mutual trust, as is clearly demonstrated by existing cooperative ventures and shared projects. A good example is the Maritime Cluster, which has its head office in Kiel and cooperates closely with the state of Lower Saxony. The two neighbouring states also engage in an intensive collaboration in the development of industrial zones in the Hamburg metropolitan region. One result of such a collaboration that could see the light of day in the near future is a joint commercial zone Barsbüttel-Rahlstedt. Hamburg and Schleswig-Holstein will be jointly lobbying for these and other shared interests in Berlin as well as in Brussels.



Foto: HHM/Glaubit

2 Entlastungen beim Hafengeld für große und saubere Schiffe

Die Hamburg Port Authority (HPA) hat sich entschieden, trotz starker Zunahme der besonders großen Containerschiffe auf eine Erhöhung der Kappungsgrenze zu verzichten und zusätzlich den in diesem Jahr eingeführten Rabatt für außergewöhnlich große Fahrzeuge (AGF) auch in 2014 fortzuführen. Ziel ist, den Hamburger Hafen für sehr große Schiffe weiterhin attraktiv zu halten. Parallel dazu wird das Hafengeld in den wesentlichen Tarifgruppen um nominal zwei Prozent erhöht. Damit soll ein Teil der allgemeinen Kostensteigerungen abgefangen werden. Neu hinzugekommen ist ein „Green Award“-Rabatt von drei Prozent für Öltankschiffe. Diese Vergünstigung können Schiffe erlangen, die nachweislich besonders sicher und umweltfreundlich operieren. Zusätzlich führt die HPA im Rahmen ihres Environmental Ship Index-Umweltrabattes (ESI) als erster Hafen der Nordrange einen Rabatt von 15 Prozent für Seeschiffe ein, die mit LNG (Liquefied Natural Gas) betrieben werden. Mit beiden Maßnahmen leistet die HPA beim Hafengeld einen wichtigen Beitrag zum Umweltschutz. Auch für den in 2013 eingeführten Transshipmentrabatt konnte die HPA bereits viele Anträge verzeichnen.

2 Port fee rebates for large, clean ships

The Hamburg Port Authority (HPA) has decided to forego on increase in the cap limit in spite of the major increase in the number of very large container ships, and to continue to offer the rebate for exceptionally large vessels (AGF) introduced last year in 2014. The purpose of the measure is to maintain the appeal of the Port of Hamburg for very large ships. At the same time, port fees for the major tariff groups will be increased by two per cent nominally, as a means to partially compensate for the general increase in costs. A newly introduced measure is the “Green Award” rebate of three per cent for oil tankers. This rebate is available for vessels that are proven to operate in a particularly safe and environmentally friendly manner. In addition, the HPA is the first port in the North Range to introduce a rebate of

15 per cent for sea-going ships powered by LNG (Liquefied Natural Gas), under its Environmental Ship Index environmental rebate scheme (ESI). With these two measures, the HPA is making an important contribution towards environmental protection through its port fee structure. The HPA has already registered many applications for the transshipment rebate introduced in 2013.

3 Neuer Unionszollkodex – Was sich alles ändert

Am 1. Mai 2016 soll der neue Unionszollkodex (UZK bzw. englisch: Union Customs Code, kurz UCC) zur Anwendung kommen. Ursprünglich unter dem Namen „Modernisierter Zollkodex“ geplant, wurde die aktualisierte Zollvorschrift fünf Jahre lang entwickelt und ist am 1. November 2013 in Kraft getreten. Bis zum 31. Dezember 2020 sollen die IT-Systeme der Zollbehörden soweit angepasst sein, dass die Zollprozesse in Europa komplett elektronisch abgewickelt werden können. Eine wichtige Neuerung ist die Automatisierung der Zollprozesse im Sinne eines papierlosen Umfelds für den Zollbereich. Inhaltlich sieht der neue Zollkodex verschiedene Änderungen und Verbesserungen für die Wirtschaft vor, die in erster Linie für Unternehmen mit



Foto: HHM

AEO-Status (Authorised Economic Operator) gelten. „Die Unternehmen sollten sich gut informieren und frühzeitig beraten lassen, wie sie sich und ihre IT am besten auf den neuen Zollkodex vorbereiten“, rät Kewills Zollexperte Andreas Giger.

3 New Union Customs Code – what will change?

On 1 May 2016, the new Union Customs Code (UCC) will come into force. Originally planned under the name of “Modernised Customs Code”, the revised customs regulations were drafted over a period of five years and came into effect on 1 November 2013. By 31 December 2020, the IT systems of the customs authority will have been adapted to the extent that customs processes in Europe will be able to be handled electronically in their entirety. A major change is the automation of customs processes, in the sense of a paperless environment for the customs domain. In terms of content, the new customs code provides for a range of changes and improvements for business which will apply primarily to companies with AEO status (Authorised Economic Operator). “It is recommended that businesses obtain good advice, and do so at an early stage, on how they and their IT systems can best prepare for the introduction of the new customs code,” is the advice from Kewill’s customs expert Andreas Giger.



Foto: SBO

Containerverladung auf einen Lkw im Hafen Riesa/Loading containers onto a truck at the port of Riesa

4 SBO erweitert Logistikgeschäft im Hafen Riesa

Die Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO) hat zum 1.10.2013 ihr Logistikgeschäft im Hafen Riesa erweitert: Im Auftrag der TFG Transfracht werden Container vom Hafen Riesa per Lkw zu den Kunden in der Region transportiert. Dafür kommen zwei eigene Fahrzeuge der SBO sowie weitere Fahrzeuge von Logistikpartnern zum Einsatz. „Mit der Erweiterung des Logistikgeschäftes entstehen ganz neue Möglichkeiten für uns“, erklärt Frank Thiele, Vertriebsleiter der SBO. „Bisher haben wir in der Transportkette lediglich die Containertransporte vom Hafen Riesa zu den deutschen Seehäfen und retour per Binnenschiff oder Bahn organisiert. Jetzt läuft auch die Zustellung der Container vom Hafen Riesa zu den Kunden in einem Umkreis von rund 100 Kilometern unter unserer Regie. Damit erhöhen wir die Qualität unserer Dienstleistungen“, so Thiele. Seit 2005 ist das Containerterminal der SBO im Hafen Riesa in das AlbatrosExpress-Netzwerk der TFG Transfracht integriert. Jedes Jahr werden rund 40.000 Standardcontainer über das Containerterminal verladen. Viermal wöchentlich verbindet das TFG-Zugsystem das Terminal Riesa mit den deutschen Seehäfen Bremerhaven und Hamburg.

4 SBO expands logistics operation at the port of Riesa

Effective 1 October 2013, the company Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO) expanded its logistics business at the port of Riesa: on behalf of TFG

Transfracht, containers are now transported by truck from the port of Riesa to customers within the region. The operation involves two vehicles owned by SBO as well as additional vehicles owned by logistics partners. “The expansion of our logistics operation opens up entirely new opportunities for us,” explained Frank Thiele, Head of Distribution at SBO. “Previously our role in the transport chain had been limited to organising the container transports between the port of Riesa and the German seaports by means of inland-waterways vessel or rail. Now we also handle the delivery of the containers from the port of Riesa to customers within a radius of about 100 kilometres. In doing so, we have raised the quality of the services we provide,” said Thiele. The container terminal of SBO at the port of Riesa has been an integral part of the AlbatrosExpress network of TFG Transfracht since the year 2005. Some 40,000 standard containers are handled at the container terminal each year. The TFG railway system links the Riesa terminal with the German seaports of Bremerhaven and Hamburg with four trains each week.

5 Hamburger Hafen gewinnt Umweltpreis



HANSE GLOBE
HAMBURGS PREIS FÜR
NACHHALTIGE LOGISTIK

Abb.: LIHH

Die Hamburg Port Authority (HPA) hat mit einer umweltfreundlichen Idee für den Straßenbau den HanseGlobe 2013 gewonnen. Der bundesweit von der Logistik-Initiative Hamburg (LIHH) ausgeschriebene

Nachhaltigkeitspreis zeichnet innovative Lösungen in der Logistik aus. Eine unabhängige Jury aus Vertretern der deutschen Wirtschaft und des Bundesdeutschen Arbeitskreises für Umweltbewusstes Management (B.A.U.M.) überzeugte bei dem Siegerkonzept die Idee, die Lieferung von Asphalt zur Erneuerung von Straßendecken im Hamburger Hafen mit einem in der Bundesrepublik einmaligen, innovativen Anreizsystem zum Umweltschutz zu verbinden. So müssen Firmen, die sich bei der HPA um einen Auftrag zur Lieferung von Asphalt bewerben, nachweisen, woher sie Zusatzstoffe wie Splitt, Sand, Bitumen und Additive beziehen. Im Vergleich zur herkömmlichen, hauptsächlich preisbezogenen Angebotsbewertung fließen bei dem neu konzipierten Vergabeverfahren der HPA die Wahl der Transportmittel sowie die Entfernung zum Herkunftsort der Baustoffe und zum regionalen Mischwerk mit



APL Co. (Germany)

Am Sandtorkai 50
20457 Hamburg
Tel: 040 - 30109 0

APL
Moving Business
Forward

in die Bewertung des Angebotes ein. Über Umrechnungstabellen werden die beim Transport eingesparten CO₂-Emissionen errechnet, so dass Angebote von Asphaltilieferanten auch unter ökologischen Aspekten bewertet werden können. „Das innovative Anreizsystem schont nachweislich Ressourcen, wie Gestein und Erdöl, und reduziert CO₂-Emissionen“, erläutert Jens Meier, Vorsitzender der Geschäftsführung der HPA. „Außerdem stellt sich die Bauweise im Vollrecyclingverfahren gegenüber konventioneller Bauweise um bis zu 30 Prozent kostengünstiger dar.“ Umgesetzt wurde das Konzept im Hamburger Hafen im Sommer 2013 bei der Erneuerung eines 10.000 Quadratmeter großen Straßenabschnitts der Haupt-hafenroute am Vedder Damm. Hier wurden 60 Prozent Rohstoffeinsparungen erzielt und CO₂-Emissionen in Höhe von 4,6 Tonnen vermieden.

5 Port of Hamburg wins environmental award

The Hamburg Port Authority (HPA) has won the HanseGlobe 2013 award with an environmentally friendly road building concept. The nationally advertised sustainability award sponsored by the Logistics Initiative Hamburg (LIHH) honours innovative logistics solutions. What impressed the independent panel made up of representatives from German businesses and from the German Working Group for Environmental Management in the winning concept was the idea to link the supply of asphalt for the resurfacing of roads at the Port of Hamburg with a system of environmental protection incentives that is both innovative and unique in Germany. The system compels companies submitting tenders to the HPA for the supply of asphalt to document their sources of gravel, sand, bitumen and additives. Compared with conventional, essentially price-based tender evaluations, the HPA's new concept for the tender process also takes into account factors such as the means of transport, the distance to the point of origin of the construction materials and to the regional mixing plant. Conversion tables were used to calculate the CO₂ emissions saved in transportation, so that the tenders of the asphalt suppliers could also be evaluated according to ecological criteria. "This innovative system of incentives has already proved to be capable of preserving resources such as gravel and petroleum, and of reducing CO₂ emissions," explained Jens Meier, Chairman of the Executive Board of the HPA. "Furthermore, construction using the full-recycling method is also up to 30 per cent cheaper than conventional methods." The concept was implemented at the Port of Hamburg in the summer of 2013 in the refurbishment of a 10,000-square metre road section of the main port route at Vedder Damm. It resulted in resource savings in the order of 60 per cent and the elimination of 4.6 tons of CO₂ emissions.



QUAY OPERATION - WAREHOUSING

WALLMANN & CO

Handling and storage: general cargo, heavy lifts, iron and steel products
Terminal area: 130.000 sqm where of 55.000 sqm covered storage space
Container Freight Station
Port of Hamburg: Southern Reiherstieg / Railway siding number 819

Harbour mobile crane LHM 600

Lifting capacity: 208 tons – in combined twin operation with one of our LHM 500 cranes we achieve a lifting capacity of more than 300 tons.

Wallmann & Co. (GmbH & Co. KG)

Pollhornweg 31-39
D-21107 Hamburg
Phone: +49-40-75 20 7-0
Fax: +49-40-75 20 7-203
mail@wallmann-hamburg.de
www.wallmann-hamburg.de



Ihr neuer Partner für praxisnahes Training



steht für alte Bekannte:



Fortbildungszentrum
Hafen Hamburg e.V.

Transport & Logistik **hfs**



HHLA FACHSCHULE

Seminare in den Bereichen:

Transport-, Umschlags- und Lagerlogistik

Gefahrgut Safety & Security

Seeschifffahrt

Führung & Kommunikation



Seminarveranstaltungen in Hamburg:

ma-co • maritimes kompetenzzentrum
Kohlbranddeich 30 • 20457 Hamburg

Infos unter:

info@ma-co.de oder www.ma-co.de



6 Neues Gaskraftwerk im Werk Stade eingeweiht

Am 18. November 2013 haben der Niedersächsische Umweltminister Stefan Wenzel und die Stader Bürgermeisterin Silvia Nieber zusammen mit Dow Deutschland Präsident Ralf Brinkmann, Werksleiter Dieter Schnepel und Dow Vice President Operations EMEA, Peter Holicki, symbolisch die drei Turbinen des neuen Gaskraftwerks im Werk Stade gestartet. Das Gaskraftwerk arbeitet nach dem Prinzip der Kraft-Wärme-Kopplung und gewinnt Energie aus Erdgas und Wasserstoff. Werksleiter Dieter Schnepel: „Dieses Kraftwerksvorhaben wurde von vielen Händen zum Erfolg getragen. Das 300 Millionen Euro teure Projekt wurde planmäßig in der vorgegebenen Zeit fertiggestellt.“ Ralf Brinkmann: „Das neue Dow-Kraftwerk und unser Konzept zur Energiespeicherung mit Wasserstoff zeigen, dass wir nicht zuerst nach Subventionen rufen, sondern tatkräftig unseren Beitrag zur Energiewende leisten.“ Stefan Wenzel lobte besonders die hohe Energieausnutzung des Kraftwerks: „Wenn alle Kraftwerke in Deutschland einen Wirkungsgrad von 85 Prozent aufweisen könnten, wie die Anlage in Stade, wären wir beim Klimaschutz schon etwas weiter. Dow ist auf eine langfristige stabile und global wettbewerbsfähige Versorgung mit Strom und Wärme angewiesen und das ist auch der Landesregierung ein besonderes Anliegen. Wir wollen Planungssicherheit und Verlässlichkeit bei der Transformation der energiepolitischen Rahmenbedingungen“, so Wenzel.

6 New gas-fired power station officially opened at Stade plant

On 18 November 2013, the Minister for the Environment of the state of Lower Saxony, Stefan Wenzel, the Mayor of Stade, Silvia Nieber, and Dow Deutschland President Ralf Brinkmann, Plant Manager Dieter Schnepel and Dow Vice President Operations EMEA, Peter Holicki, symbolically started up the three turbines of the new gas-fired power station at the plant in Stade. The gas-fired power station operates on the combined heat and power principle and converts energy from natural gas and hydrogen. Plant Manager Dieter Schnepel: „Many hands contributed to the success of this power station. Construction of the 300-million euro project was completed on schedule“. Ralf Brinkmann: „The new Dow power station and our concept for storing energy using hydrogen demonstrate that we do not just call for government subsidies, but that we are making an active contribution towards the energy transition.“ Stefan Wenzel praised the high degree of efficiency achieved in the power plant in particular: „If all of Germany's power stations had an efficiency of 85 percent like this plant at Stade, we would have been able to advance climate protection somewhat further long ago. Dow depends on a stable and globally competitive supply of



Foto: Dow deutschland

(v.l.): Minister Stefan Wenzel, Dow Europa Produktions-Vizepräsident Peter Holicki, Bürgermeisterin der Hansestadt Stade Silvia Nieber, Dow Deutschland Präsident Ralf Brinkmann und der Chef der Dow Deutschland Anlagengesellschaft Dieter Schnepel bei der Einweihung des Gaskraftwerks in Stade. (left to right): Minister Stefan Wenzel, Dow Europe Vice President Production Peter Holicki, Mayor of the Hanseatic town of Stade Silvia Nieber, Dow Deutschland President Ralf Brinkmann and the CEO of Dow Deutschland Anlagengesellschaft Dieter Schnepel during the official opening of the gas-fired power station in Stade.

power and heat energy in the long term, and this is also a particular concern for the state government. We are aiming for planning certainty and reliability in the transformation of the energy policy framework“, said Wenzel.

7 Realisierung des Windparks „Amrumbank West“ über Offshore-Basishafen Cuxhaven begonnen

Nach dem Windpark ist vor dem Windpark: Nach dem Abschluss der Installationsphase für den Windpark „Meerwind Süd | Ost“ wird nunmehr der Aufbau des Parks „Amrumbank West“ über den Offshore-Basishafen Cuxhaven realisiert. Das E.ON-Projekt in der Nordsee wird nach Fertigstellung eine Gesamtleistung von 288 Megawatt erreichen. Dafür werden von Cuxport in den kommenden Monaten die Fundamentstrukturen für 80 Windenergieanlagen in Cuxhaven umgeschlagen, zwischengelagert, sowie über das neue Offshore-Terminal verschifft. Anfang Januar legte das Installationsschiff „MPI Discovery“ erstmals in Cuxhaven an. Von hier wird das sogenannte Jack-Up-Schiff in den kommenden Monaten immer wieder zum Baufeld des 37 Kilometer nordwestlich von Helgoland gelegenen Offshore-Windparks auslaufen. Insgesamt jeweils 80 Monopiles mit bis zu 670 Tonnen Einzelgewicht und 80 vertikal aufgerichtete Transition Pieces werden von Cuxhaven aus für dieses Projekt verschifft. Um den Umschlag reibungslos abwickeln zu können, hatte die Hafeninfrastrukturgesellschaft Niedersachsen Ports die Sohle vor der Pier angepasst. Diese verbesserte Befestigung des Bodens vor dem Liegeplatz 8 erlaubt das „Aufjacken“ und somit die Abfertigung von größeren Errichterschiffen, zu denen die „MPI Discovery“ zählt. Diese ist über 140 Meter lang und über 40 Meter breit, verfügt über sechs Hubbeine, die sich während des Umschlags oder des Aufbaus auf hoher See 60 Meter in Richtung Meeresboden ausfahren lassen, sowie einen Bordkran, der Bauteile 100 Meter in die Höhe heben kann.

7 Construction of “Amrumbank West” wind farm via offshore base port Cuxhaven under way

Wind farms are a never-ending story: now that the installation phase for the wind farm “Meerwind Süd | Ost” has been completed, the construction of the “Amrumbank West” wind farm is going ahead, via the offshore base port of Cuxhaven. Once up and running, this E.ON project in the North Sea will have a total output of 288 megawatts. As part of the project, Cuxport will handle, store and then ship the foundation structures for some 80 wind turbines via the new offshore terminal in Cuxhaven. At the beginning of January the installation vessel “MPI Discovery” docked at Cuxhaven for the first time. From here, the so-called jack-up vessel will repeatedly head for the construction site for the offshore wind park located 37 kilometres north-west of Heligoland in the coming months. A total of 80 monopiles weighing up to 670 tons each and 80 vertical transition pieces will be shipped from Cuxhaven for this project. To ensure smooth handling, the port infrastructure company Niedersachsen Ports had made modifications to the seafloor in front of the quay. The strengthening of the seafloor in front of Berth 8 enables vessels to “jack-up”, in effect permitting the handling of larger installation ships such as the „MPI Discovery“. This vessel is



Foto: Agentur für Wirtschaftsförderung

Installationsschiff „MPI Discovery“ am Offshore-Basishafen Cuxhaven / Installation vessel “MPI Discovery” on the offshore base port of Cuxhaven

140 metre long and over 40 metres wide, and it has six jack-up legs which can be lowered 60 metres towards the seafloor during loading or installation operations at sea. It also carries an on-board crane capable of lifting components to a height of 100 metres.

Der Treffpunkt am Tor zur Welt



transfairlog

4. – 6. November 2014

Messe Hamburg

Veranstalter:

EUROEXPO
Messe- und Kongress-GmbH
Tel. +49 (0)89 32391-241
www.transfairlog.com



2. Fachmesse für internationales Transport- und Logistik-Management

Jetzt unter
www.transfairlog.com
Infos anfordern!





Foto: BEHALA

Der Award wurde von den NYK-Umweltbeauftragten Torben Stecher, Team Leader Export Commercial Service (auf dem Bild links), und Christoph Pauli, Assistant Manager RORO Department (auf dem Bild rechts), in Berlin an Peter Stäblein, Geschäftsführer der BEHALA (auf dem Bild mittig), überreicht. The award was presented to Peter Stäblein, Managing Director of BEHALA (centre) by the NYK environmental delegates Torben Stecher, Team Leader Export Commercial Service (on the left), and Christoph Pauli, Assistant Manager RORO Department (right), in Berlin.

8 NYK Line verleiht Umwelt-Award „Captain Eco 2013“ an BEHALA

Der international tätige Transport- und Logistikdienstleister NYK hat seinen Umweltpreis „Captain Eco 2013“ an die Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft mbH (BEHALA) verliehen. „Die BEHALA, die einer der größten deutschen Binnenhafenbetreiber ist, bringt mit ihrer auf Nachhaltigkeit ausgerichteten Unternehmenspolitik Ökologie und Ökonomie erfolgreich in Einklang“, begründen die NYK-Umweltbeauftragten die Entscheidung. „Für NYK Line ist BEHALA zudem ein wichtiger Partner für die Leerdepotverwaltung im Berliner Raum, der ein wichtiger Markt für uns ist“, ergänzt Thorsten Kröger, General Manager Regional Marketing Center Germany & Central Europe bei NYK Line. „Der Umweltschutz hat in unserem Unternehmen einen besonders hohen Stellenwert. Mit unserer Photovoltaikanlage ebenso wie mit unserem Schwergutleichter und künftig mit unseren Elektrofahrzeugen leisten wir zudem einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz“, so Peter Stäblein, Geschäftsführer der BEHALA. Die Photovoltaikanlage betreibt BEHALA bereits seit 2010. In Zusammenarbeit mit der Berliner Energieagentur wurde sie mit einer Modulfläche von 888 Quadratmetern auf dem Flachdach einer 4.200 Quadratmeter großen Lagerhalle errichtet. Pro Jahr erzeugt die Anlage rund 114 Megawattstunden Strom und spart dadurch 74 Tonnen CO₂ ein. Seit Herbst 2013 beteiligt sich das Unternehmen darüber hinaus an dem vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie geförderten Projekt „Ganzheitliche elektromobile Transportkette des kombinierten Verkehrs“ (KV-E-Chain). Mit dem Forschungsprojekt wird erstmals eine vollelektrische Lieferkette im kombinierten Verkehr mit Vor- und Nachlauf auf der Straße demonstriert. Sehr schwere Stückgut- und Projektladung transportiert der Logistik-Dienstleister seit 2012 mit einem selbstentwickelten Schwergut-Ro-Ro-Leichter umweltfreundlich auf dem Wasser statt auf der Straße. Mit seiner Länge von 64,50 Metern und 9,50 Metern Breite sowie einer Tragfähigkeit von etwa 1.000 Tonnen hat das Schiff bereits 31 Turbinentransporte für Siemens durchgeführt. Das Investitionsvolumen für das neue Ro-Ro-Shuttle-Konzept betrug etwa zehn Millionen Euro.

8 NYK Line confers “Captain Eco 2013” environment award on BEHALA

The international transport and logistics services provider NYK bestowed its “Captain Eco 2013” environmental award on the company Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft mbH (BEHALA). “With a corporate policy based on the principle of sustainability BEHALA, one of Germany’s biggest inland port operators, has managed to successfully combine ecology and economy in harmony,” wrote the environmental delegates of NYK in their decision. “For the NYK Line, BEHALA is also an important partner in the management of empty container depots in the Berlin region, which is an important market for us,” added Thorsten Kröger, General Manager Regional Marketing Center Germany & Central Europe with NYK Line. “Environmental protection is given a particularly high priority in our company. With our photovoltaic system and with our heavy-cargo lighter, and in future with our electric vehicles, we are also making an important contribution to climate protection,” said Peter Stäblein, Managing Director of BEHALA. BEHALA’s photovoltaic system has been in operation since the year 2010. In collaboration with the Berlin Energy Agency, it was installed on the flat-top roof of a 4,200 square metre warehouse. The system has a module surface area of 888 square metres. It generates around 114 megawatt-hours of electricity per year, in the process eliminating the emission of 74 tons of CO₂. Since the autumn of 2013, the company has also been a participant in the project “Holistic electromobile transport chain for combined traffic” (KV-E-Chain) sponsored by the German Federal Ministry for Economic Affairs and Technology. The aim of this research project is to demonstrate for the first time the operation of a fully electrified supply chain for combined traffic, including road-based feeder services. Since 2012, the logistics services providers has been transporting extra-heavy general and project cargo in an environmentally friendly manner on the water instead of on roads, using a heavy-cargo RoRo lighter developed in-house. With a length of 64.50 metres, a width of 9.50 metres and a carrying capacity of around 1,000 tons, the vessel has already carried out 31 turbine transport runs for Siemens. About ten million euros were invested in the innovative RoRo shuttle concept.

9 Kewill erweitert Aktionsradius der Zollsoftware für Europa

Kewill, ein führender Anbieter von Transport- und Logistik-Management-Lösungen für reibungslose Supply-Chain-Prozesse, investiert in die Entwicklung der nächsten Generation seiner Zollsoftwarelösungen. Kunden, die derzeit verschiedene Lösungen für die Zollanforderungen in den unterschiedlichen Ländern nutzen, werden künftig von einer einzigen länderübergreifenden Plattformlösung profitieren. Diese erhält alle relevanten Informationen von einem Master Data Management (MDM)-Modul und bietet so die Möglichkeit, mit einer einmaligen Anmeldung die Zoll- und Compliance-Funktionen für gleich mehrere Länder zu nutzen. Die neue Lösung wird an Kewill CustomsXchange angebunden sein, was die Funktionalität zusätzlich erweitert und die Einhaltung weiterer Zoll- und Compliance-Richtlinien erlaubt. Die Unternehmen erhalten dadurch die notwendige Flexibilität und Skalierbarkeit für die sich ändernde Geschäftswelt. Ebenso wie Kewill CustomsXchange wird auch die neue Zollsoftwarelösung Teil der multimodalen Transport-Management-Plattform Kewill MOVE™ für Supply Chain Execution in Transport und Logistik sein. Die neue Lösung wird einen zusätzlichen Beitrag dazu leisten, die Unternehmen, die in mehrere Länder exportieren oder importieren, umfassend zu unterstützen und ihnen gleichzeitig Sicherheit sowie eine hohe Kosteneffizienz zu gewähren.

9 Kewill expands reach of its customs software for Europe

Kewill, a leading provider of transport and logistics management solutions for the smooth operation of supply chain processes, is investing in the development of the next generation of its customs software solutions. Customers who currently use different solutions to meet the customs requirements for different countries will in future be able to benefit from a single transnational platform solution. The platform receives all the relevant information from a Master Data Management (MDM) module, making it possible to use the customs and trade compliance functions for several countries through a single sign-on. The new solution will be linked to the Kewill CustomsXchange, which will result in a further enhancement of its functionality and permit conformity with additional customs and compliance guidelines. This will provide companies with the flexibility and scalability they need to meet changing business requirements. As is the case for Kewill CustomsXchange, the new customs software solution will also be part of the multimodal transport management platform Kewill MOVE™ for Supply Chain Execution in Transport and Logistics. The new solution will make an additional contribution towards providing comprehensive support for businesses exporting to or importing from several countries, at the same times as offering them process security at high cost efficiency.

GRIMALDI GROUP



GRIMALDI Germany GmbH

Großer Grasbrook 10
20457 Hamburg
Telefon: +49 (0)40 789707 12
Telefax: +49 (0)40 789707 71
www.Grimaldi-Germany.de

A Member of
WorldWideAlliance®

saco
...shipping and more!

...we keep track
of your business!

www.saco.de

10 Kreuzschifffahrt im Hamburger Hafen

Immer mehr Kreuzfahrtschiffe kommen nach Hamburg. Die Passagierzahlen steigen, ebenso die Größe der Schiffe. Mit 555.000 Passagieren und 177 Anläufen ist 2013 das bislang beste Kreuzschifffahrtsjahr für Hamburg. Von dieser guten Entwicklung profitiert die gesamte Hamburger Wirtschaft mit ihren Werften, Zulieferbetrieben, Ausflugsverkehren oder Catering- und Sicherheitsunternehmen. Die Wertschöpfung der Kreuzschifffahrt in Hamburg beträgt nach einer aktuellen Erhebung der Handelskammer im September 2013 rund 270 Millionen EUR pro Jahr. Mehr als 1.500 Arbeitsplätze hängen von der Branche ab. Mit einem dritten Kreuzfahrtterminal am Kronprinzkai und einer zentralen Terminalbetriebsgesellschaft für alle drei Kreuzfahrtterminals wird Hamburg die Potenziale des wachsenden Kreuzschifffahrtmarktes optimal nutzen und dem wachsenden Bedarf der Kreuzfahrtindustrie gerecht werden. Die Hamburg Port Authority (HPA) hat von der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation den Auftrag erhalten, in Zusammenarbeit mit der Flughafen Hamburg GmbH (FHG) die Realisierung eines dritten Kreuzfahrtterminals und die Neuausrichtung der gesamten Abfertigung des Kreuzschifffahrtsgeschäfts in Hamburg sicherzustellen.

10 Cruising at the Port of Hamburg

An ever-increasing number of cruise ships are calling at the Port of Hamburg. Passenger numbers are growing, as is the size of the vessels. With 555,000 passengers and 177 arrivals, 2013 was Hamburg's best cruise year to date. This upward trend benefits the entire economy in Hamburg, including shipyards, component suppliers, daytrip operators and catering and security firms. Based on a survey conducted by the Chamber of Commerce in September 2013, the added value Hamburg is gaining from the cruise sector amounted to around 270 million euros per year. More than 1,500 jobs depend on the cruise sector. A third cruise terminal at Kronprinzkai and a central terminal operating company managing all three cruise terminals will put Hamburg in a position to exploit the potentials of the growing cruising market optimally and adequately cater to the needs of the cruising sector. The Hamburg Port Authority (HPA) has been commissioned by the Ministry for Economic Affairs, Transport and Innovation to work with the company Flughafen

Foto: HCC/Behn



Hamburg GmbH (FHG) on the realisation of a third cruise terminal and on the restructuring of the entire management of the cruising business in Hamburg.

11 Buss Capital: gute Ergebnisse 2013

Buss Capital meldet gute Ergebnisse für das Jahr 2013. Das Hamburger Investmenthaus hat vergangenes Jahr insgesamt rund 57 Millionen Euro eingeworben. Dazu trugen drei Containerfonds und acht Container-Direktinvestments bei. Buss-Capital-Geschäftsführer Marc Nagel: „Wir konnten unser Platzierungsergebnis ungefähr auf dem Niveau des Vorjahres halten. Wir blicken damit auf ein erfolgreiches Jahr 2013 zurück, das ansonsten durch ein schwieriges Umfeld im Fondsmarkt geprägt war.“ Im Jahr 2012 hatte Buss Capital rund 61 Millionen Euro eingeworben. Parallel zu den Platzierungszahlen veröffentlicht Buss Capital eine Kurzleistungsbilanz. Insgesamt waren zum Stichtag 31. Dezember 2013 elf Fonds mit einem Investitionsvolumen von insgesamt mehr als 1,5 Milliarden US-Dollar aufgelöst beziehungsweise in Auflösung. Hätte sich ein Anleger mit dem gleichen prozentualen Anteil an diesen Fonds beteiligt, läge seine Rendite im Schnitt bei voraussichtlich rund 7,4 Prozent. Geplant waren rund 6,7 Prozent (IRR). Gleichzeitig zahlten die 16 laufenden Fonds im Jahr 2013 plangemäß rund 6,7 Prozent auf die Einlagen aus. Die laufenden Fonds verwalten ein Investitionsvolumen von insgesamt rund 1,5 Milliarden US-Dollar. Marc Nagel: „Die Leistungsbilanz ist unsere beste Visitenkarte. Unser aktives Portfoliomanagement und der stabile Containerleasingmarkt zahlen sich für die Investoren aus. Das überzeugt inzwischen auch institutionelle Investoren.“ Buss Capital setzt im Jahr 2014 die Produktdiversifizierung bei den Containerinvestments fort. Das Haus plant Containerfonds aufzulegen, die den Vorgaben des Kapitalanlagegesetzbuchs entsprechen. Marc Nagel: „Neben Investitionen in die klassischen Containermärkte werden wir unseren Anlegern auch exklusive Zugänge zu anderen Teilbereichen der Transportmärkte ermöglichen. Dazu verstärken wir unsere



tel: 040 761146710
fax: 040 761146711
info@overseas-freighters.com

www.overseas-freighters.com

Aktivitäten in Singapur weiter.“ Derzeit bereitet Buss Capital zwei neue Container-Direktinvestments vor, die Ende Januar in den Vertrieb gehen. In Singapur hat Buss Capital seit 2006 verschiedene Tochtergesellschaften für Containermanagement und -vermietung gegründet. Darunter ist mit Raffles Lease eine Leasinggesellschaft, die mehr als 100.000 TEU Container managt.

11 Buss Capital: good result for 2013

Buss Capital posted good results for the year 2013. The Hamburg-based investment company attracted a total of around 57 million euros last year. Contributing to this total were three container funds and eight container direct investments. Managing Director of Buss Capital Marc Nagel: “We were able to keep our placement result at roughly the previous year’s level. This means that we can look back on a successful year 2013, given that the year was characterised by a difficult climate in the fund market. In the year 2012 Buss Capital had attracted around 61 million euros in investments. Along with the placement figures, Buss Capital also released an abridged track record. In total, eleven funds with a combined investment volume of over 1.5 billion US dollars had been or were in the process of being dissolved at the cut-off date of 31 December 2013.

If an investor had participated in these funds with equal percentage shares, his return would have averaged an expected 7.4 per cent. Around 6.7 per cent had been budgeted (IRR). At the same time, the 16 active funds returned around 6.7 per cent on deposits in the year 2012, as per budget. The active funds are managing a total investment volume of around 1.5 billion US dollars. Marc Nagel: “The track record is our best recommendation. Our active portfolio management and the stable container leasing market are paying off for the investors. This has now also persuaded institutional investors to join in.” Buss Capital will be continuing its product diversification strategy for container investments in the year 2014. The company plans to issue container funds that conform to the capital investment legislation. Marc Nagel: “In addition to investment in the classic container markets, we will also provide our investors with exclusive access to other segments of the transport markets. To this end, we will continue to boost our activities in Singapore.” Buss Capital is currently preparing two new container direct investments which will be marketed from the end of January. In Singapore Buss Capital has established various subsidiaries for container management and leasing since 2006. One of these is Raffles Lease, a leasing company managing more than 100,000 TEU containers.



IMPORT PARTNER
customs services for import & export

Zollmanagement für Ihre Im- und Exporte

IMPORT

TRANSIT

EXPORT

We care about your customs //

Leistungen

- + Zollabfertigung
- + Fiskalvertretung
- + Consulting
- + Schulung
- + Kunden-Webportal

Regional verankert, bundesweit tätig, international ausgerichtet. Als Zolldienstleister steht IMPORT PARTNER seinen Kunden seit 1990 mit einem neutralen, souveränen und zuverlässigen Zollmanagement als Partner zur Seite. Mit unseren kompetenten Zollprofis, die auch Ihre Sprache sprechen, kennt Ihr Erfolg keine Grenzen.

www.import-partner.de Telefon 040 333 97 60



12 ThyssenKrupp bündelt Kompetenzen im Anlagenbau

Um die weltweiten Marktchancen besser nutzen zu können, werden die bisher eigenständigen Anlagenbauunternehmen von ThyssenKrupp unter dem Dach von ThyssenKrupp Industrial Solutions zusammengeführt. Die nun erfolgte rechtliche Verschmelzung der deutschen Gesellschaften von ThyssenKrupp Uhde und ThyssenKrupp Resource Technologies (entstanden aus ThyssenKrupp Polysius und ThyssenKrupp Fördertechnik) zu ThyssenKrupp Industrial Solutions ist ein bedeutender Meilenstein des Integrationsprozesses. Dr. Heinrich Hiesinger, Vorstandsvorsitzender von ThyssenKrupp: „Die Integration und Regionalisierung des Anlagenbaus ist ein wichtiger Baustein unserer Entwicklung hin zu einem diversifizierten Industriekonzern. Dieses Wachstumsfeld bietet ein großes Potenzial, das wir mit ThyssenKrupp Industrial Solutions als einem global aufgestellten, integrierten Anlagenbauer optimal ausschöpfen können. Es ist unser Ziel, hier stärker zu wachsen als der Markt.“ Dr. Hans Christoph Atzpodien, Vorstandsvorsitzender von ThyssenKrupp Industrial Solutions: „Indem wir die Kompetenzen unserer drei erfolgreichen Traditionsunternehmen im Anlagenbau bündeln und künftig global als ein Unternehmen auftreten, erhöhen wir unsere Schlagkraft gerade in den Wachstumsregionen und können weltweit Projekte in ganz neuen Dimensionen stemmen. Wir planen, den Umsatz von ThyssenKrupp Industrial Solutions in den kommenden Jahren um durchschnittlich mehr als fünf Prozent pro Jahr zu steigern.“ Mit über 5,6 Milliarden Euro Umsatz im Geschäftsjahr 2012/2013 und rund 19.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zählt ThyssenKrupp Industrial Solutions zu den weltweit führenden Anlagenbauern und belegt in den wichtigsten Marktsegmenten TOP-3-Positionen. Das Unternehmen bietet seinen Kunden Engineering, Procurement und Construction (EPC) sowie die damit verbundenen Dienstleistungen aus einer Hand und verfügt über jahrzehntelange Erfahrung aus mehr als 5.000 fertiggestellten Anlagen. Mit hocheffizienten Chemie-, Raffinerie-, Zement- und anderen Industrieanlagen sowie Anlagen für Tagebau, Erzaufbereitung oder Hafenumschlag ermöglicht ThyssenKrupp Industrial Solutions seinen Kunden, den weltweit steigenden Bedarf nach Energie, Rohstoffen und Industriegütern ressourcenschonend zu bedienen.

12 ThyssenKrupp combines capabilities in plant construction

To better exploit global market opportunities, ThyssenKrupp's previously separate plant construction companies are being combined under the roof of ThyssenKrupp Industrial Solutions. The legal merger of the German companies ThyssenKrupp Uhde and ThyssenKrupp Resource Technologies (created from ThyssenKrupp Polysius and ThyssenKrupp Fördertechnik) with ThyssenKrupp Industrial Solutions represents an important milestone in the integration process. Dr Heinrich Hiesinger, CEO of ThyssenKrupp: "The integration and regionalisation of our plant technology business is an important element of our transition to a diversified industrial group. This growth area offers great potential, which we can exploit optimally with ThyssenKrupp Industrial Solutions as a global, integrated plant engineering and construction company. Our aim is grow faster than the market in this field." Dr Hans Christoph Atzpodien, CEO of ThyssenKrupp Industrial Solutions: "Combining the strengths of our three successful long-standing plant technology companies and acting as one company on the global stage in the future will increase our impact particularly in the growth regions and enable us to carry out projects worldwide on a whole new scale. We plan to increase ThyssenKrupp Industrial Solutions' sales by an average of more than five percent per year in the coming years." With over 5.6 billion euros in sales in fiscal year 2012/2013 and around 19,000 employees, ThyssenKrupp Industrial Solutions ranks among the world's leading plant technology companies and holds the top three positions in the key market segments. The company offers its customers engineering, procurement and construction (EPC) as well as associated services from a single source and has decades of experience gained in building more than 5,000 plants. With highly efficient chemical, refinery, cement and other industrial plants as well as equipment for open-pit mining, ore processing and port handling, ThyssenKrupp Industrial Solutions enables its customers to meet increasing worldwide demand for energy, raw materials and capital goods in a more resource-friendly way.

13 Unternehmen des ChemCoast Park Brunsbüttel wollen den Industriestandort stärken

Die Werkleiterrunde des ChemCoast Park Brunsbüttel, vertreten durch die Werkleiter und Geschäftsführer der ansässigen Unternehmen im Industriepark Brunsbüttel, hat



NYK Line (Deutschland) GmbH

Am Kaiserkai 1 · 20457 Hamburg

Tel.: +49-40- 33 400- 0

Fax: +49-40- 33 400- 1290

Mail: nykline.hamburg@ne.nykline.com

www.nykline.com



Foto: Brunsbüttel Ports

13 Businesses at ChemCoast Park Brunsbüttel aim to strengthen their industry location

The roundtable of plant managers at ChemCoast Park Brunsbüttel, made up of plant managers and managing directors of local businesses at the Brunsbüttel industrial park, has drawn up a catalogue of measures and demands designed to boost the park's competitive standing. The ChemCoastPark Brunsbüttel is the largest industrial zone in the German federal state of Schleswig-Holstein. The chemicals, petroleum and power generating companies, logistics businesses and other industry sectors located here make a decisive contribution to the value added for the state and for northern Germany as a whole. "Expansion and upgrade measures for all modes of transport – on road, rail and on the water – are an urgent requirement. A properly functioning infrastructure is vital to our success," said Frank Schnabel, spokesman for the roundtable of plant managers at the ChemCoastPark. The most important projects in terms of rail freight traffic are the speedy upgrade to dual tracks for the rail line from the Brunsbüttel industrial zone to Wilster/Itzehoe and the urgently required renovation of the Brunsbüttel freight railway station. Also of relevance for the Total Bitumen Deutschland plant will be that the rail line is moved outside the plant site in order to improve safety at the plant and prevent possible hazards. In relation to road infrastructure, the B5 motorway between Itzehoe and Brunsbüttel needs to be upgraded to three lanes and the relevant planning capacities must be allocated at state government level. The A20 motorway needs to be extended, including the western crossing of the river Elbe near Glückstadt. The A20 motorway is one of the most important infrastructure projects for the state of Schleswig-Holstein, in particular for the west coast, and must be implemented without further delays. The construction of the fifth lock chamber of the Kiel Canal and the refurbishment of the existing locks at Brunsbüttel and Kiel are also an urgent requirement. Having traffic flow smoothly on the Kiel Canal is a vital factor for regional industry, the ports on the canal, as well as for transit traffic to and from Hamburg. The roundtable of plant managers is also counting on a positive decision and the speedy implementation of the upgrade of the fairway in the Lower Elbe. With optimised access from the sea, the construction of the planned multi-purpose quay east of the Elbe port will have a positive impact on the Brunsbüttel business location as a whole, further establishing the location in the offshore wind market in the process.

einen Maßnahmen- und Forderungskatalog zur Stärkung der Wettbewerbsposition erarbeitet. Der ChemCoastPark Brunsbüttel ist das größte Industriegebiet in Schleswig-Holstein. Chemie- und Mineralölwirtschaft, Energieerzeuger, Logistiker und weitere Industriezweige leisten hier einen entscheidenden Beitrag zur Wertschöpfung des Landes und für Norddeutschland. „Auf allen Verkehrswegen – Straße, Schiene und auch Wasser – sind Ausbau- und Verbesserungsmaßnahmen dringend erforderlich. Eine funktionierende Infrastruktur ist erfolgsentscheidend“, erklärt Frank Schnabel, Sprecher der Werkleiterrunde des ChemCoastParks. Die wichtigsten Projekte im Bereich Schienengüterverkehr sind der zügige zweigleisige Ausbau der Bahnstrecke vom Industriegebiet Brunsbüttel bis Wilster/Itzehoe sowie die dringend notwendige Sanierung des Güterbahnhofs Brunsbüttel. Für das Werk der Total Bitumen Deutschland ist darüber hinaus die Verlegung der Bahntrasse aus dem Werk heraus relevant, um die Sicherheit im Werk zu erhöhen und möglichen Gefahren vorzubeugen. Für die Straße gilt es, zwischen Itzehoe und Brunsbüttel die B5 dreispurig auszubauen und dafür entsprechende Planungskapazitäten beim Land vorzuhalten, sowie die A20 inklusive der westlichen Elbquerung bei Glückstadt fortzuführen. Die A20 ist für Schleswig-Holstein und insbesondere für die Westküste eines der herausragenden Infrastrukturprojekte und muss ohne weitere Verzögerungen umgesetzt werden. Auch der Neubau der fünften Schleusenkammer des Nord-Ostsee-Kanals sowie die Sanierung der bestehenden Schleusen in Brunsbüttel und Kiel ist dringend erforderlich. Dessen reibungsloser Verkehrsfluss ist überlebenswichtig für die regionale Industrie, die Kanalhäfen, aber auch für die Transitverkehre von und nach Hamburg. Ebenfalls setzt die Werkleiterrunde auf eine positive Entscheidung und den zügigen Beginn der Fahrrinnenanpassung der Unterelbe. Vor dem Hintergrund einer optimierten wasserseitigen Anbindung wird sich die Errichtung der geplanten Multi-Purpose-Pier östlich des Elbehafens auf den gesamten Wirtschaftsstandort Brunsbüttel positiv auswirken und den Standort unter anderem im Offshore-Windmarkt weiter etablieren.



MSC Germany GmbH
 Willy-Brandt-Str. 49
 20457 Hamburg
 Tel: +49 40 30295-0

info@mscgermany.com
 www.mscgermany.com

MSC MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.A. • a passion for shipping •



Foto: Seehafen Kiel

14 Direktzug zwischen Kiel und Duisburg gestartet

Der Kieler Seehafen hat eine weitere Direktzugverbindung im kombinierten Verkehr erhalten. Seit dem 3. Februar 2014 verkehrt dreimal wöchentlich je Richtung ein Ganzzug zwischen dem Kieler Hafen und Duisburg. Dr. Dirk Claus, Geschäftsführer der SEEHAFEN KIEL GmbH & Co. KG: „Dieser Ganzzug stellt einen weiteren Baustein für die Hinterlandanbindung unseres Hafens dar. Kiel ist damit auf der Schiene noch schneller und erstmals direkt vom Ruhrgebiet aus erreichbar.“ Die Züge haben eine Länge von 490 Metern, sodass je Abfahrt 24 Stellplätze für kranbare Trailer oder bis zu 48 Plätze für Container oder Wechselbehälter zur Verfügung stehen. Betreiberin der Verbindung ist die Kombiverkehr KG, Frankfurt, die in Kiel mit dem Zug sowohl das Terminal am Schwedenkai als auch den Ostuferhafen bedient. Von dort beträgt die Fahrtzeit zum DUSS-Terminal Duisburg-Ruhrort etwa acht Stunden. Die Züge starten in Kiel jeweils Montag, Mittwoch und Freitag, in Duisburg Dienstag, Donnerstag und Samstag. An- und Abfahrtszeiten sind auf die Fährverbindungen im Kieler Hafen abgestimmt.

14 Direct train connection between Kiel and Duisburg launched

The seaport of Kiel has been provided with a further direct train connection for combined traffic. Since 3 February 2014, a block train has been on schedule, linking the port of Kiel and Duisburg with three weekly departures in each direction. Dr Dirk Claus, Managing Director of SEEHAFEN KIEL GmbH & Co. KG: “This block train connection is yet another building block in our port’s network of hinterland connections. It means that Kiel can now be reached even more quickly, and for the first time directly, from the Ruhr region.” Each train is 490 metres in length, which means that there will be 24 slots for cranable trailers or up to 48 slots for containers or swap bodies on each departure. The connection is operated by the company Kombiverkehr KG, Frankfurt. In Kiel the train calls at both the terminal on Schwedenkai and at the Ostuferhafen. From there, the transit time to the DUSS terminal Duisburg-Ruhrort is about eight hours. The trains leave Kiel on Mondays, Wednesdays and Fridays, and they depart from Duisburg on Tuesdays, Thursdays and Saturdays. Arrival and departure times are coordinated with the ferry connections at the port of Kiel.

PERSONALIEN *** PERSONNEL NEWS ***

Sebastian Jürgens neuer Geschäftsführer der Lübecker Hafen-Gesellschaft



Dr. Sebastian Jürgens

Dr. Sebastian Jürgens ist seit Januar 2014 neben Ulfbenno Krüger Geschäftsführer der Lübecker Hafen-Gesellschaft. Er übernimmt die Funktion von Heinrich Beckmann, der das Unternehmen mit Auslaufen seines Vertrages in diesem Jahr verlässt. Sebastian Jürgens (50) wurde in Hamburg geboren und studierte nach einer Banklehre Rechtswissenschaften und Philosophie in München. Dr. Jürgens ist ein ausgewiesener

Logistikexperte und besitzt profunde Erfahrungen in der Hafenwirtschaft, im Hinterland- und insbesondere im Intermodalverkehr. Er war bis zum Jahr 2011 Vorstandsmitglied der HHLA Hamburger Hafen- und Logistik AG, für die er die Geschäftsbereiche Logistik und Intermodalverkehr verantwortet hat. Zuvor war Jürgens lange Jahre bei der Deutschen Bahn AG und hier insbesondere zuständig für den Intermodalverkehr bei DB Schenker Rail. Sebastian Jürgens übernimmt bei der LHG die Geschäftsbereiche Vertrieb und Betrieb.

Sebastian Jürgens new Managing Director of Lübecker Hafen-Gesellschaft

Dr Sebastian Jürgens has been Managing Director of the company Lübecker Hafen-Gesellschaft alongside Ulfbenno Krüger since January 2014. He takes over the role of Heinrich Beckmann, who will be leaving the company this year when his contract expires. Sebastian Jürgens (50) was born in Hamburg. After completing an apprenticeship in a bank, he studied law and philosophy in Munich. Dr Jürgens has a proven track record as a logistics expert and has extensive experience in port-related business, in hinterland and especially intermodal transport. Until 2011, he was a member of the Executive Board of HHLA Hamburger Hafen- und Logistik AG, where he was responsible for the divisions Logistics and Intermodal Transport. Prior to that, Jürgens worked for Deutsche Bahn AG for many years, there he was responsible in particular for intermodal transport at DB Schenker Rail. At LHG, Sebastian Jürgens will head the Sales and Operations divisions.

Ingo Egloff neuer Vorstand von Hafen Hamburg Marketing



Ingo Egloff

Der Aufsichtsrat von Hafen Hamburg Marketing e.V. (HHM) hat den langjährigen Bürgerschafts- und Bundestagsabgeordneten Ingo Egloff (57) zum HHM-Vorstandsmitglied berufen. Egloff, der Mitglied im Bundestagsausschuss für Wirtschaft und Technologie und dort Sprecher seiner Fraktion für Maritime Wirtschaft war, trat seinen neuen Posten zum 1. Januar 2014 an. Er bildet gemeinsam mit Axel Mattern den HHM-Vorstand. Ingo Egloff war bis zur Bundestagswahl im Herbst 2013 Abgeordneter des Deutschen Bundestags und verantwortete u.a. die Erarbeitung von Grundsatzanträgen zur Maritimen Wirtschaft. Gemeinsam mit seinem Bremer Kollegen

Foto: HHM/Urban

** PERSONALIEN *** PERSONNEL NEWS *** PERSONALIEN *** PERSONNEL NEWS

Uwe Beckmeyer leitete er die Arbeitsgruppe „Schifffahrt, Schiffsfinanzierung, Werften, Offshore“ und nahm an den nationalen maritimen Konferenzen teil. Zuvor war Egloff fast zehn Jahre Mitglied der Hamburgischen Bürgerschaft. Der Jurist hatte dort den Vorsitz des Wirtschaftsausschusses inne und war wirtschaftspolitischer Sprecher der SPD-Fraktion. Von 2007 bis 2009 war Egloff Landesvorsitzender der SPD.

Ingo Egloff new Executive Board Member of Port of Hamburg Marketing

The Supervisory Board of Port of Hamburg Marketing (HHM) has appointed Ingo Egloff (57), a member of the Hamburg City Parliament and the German Parliament for many years, as an HHM Executive Board Member. Egloff, who was a member of the German Parliament Commission for the Economy and Technology and spokesman for his parliamentary faction on matters relating to the maritime sector, took up his new position on 1 January 2014. Together with Axel Mattern, he will constitute the Executive Board of HHM. Until the federal election in autumn of 2013, Ingo Egloff was a member of the German Parliament and was responsible amongst other things for drawing up general motions relating to the maritime sector. Together with his parliamentary colleague from Bremen, Uwe Beckmeyer, he headed the working group "Maritime Shipping, Ship Financing, Shipyards, Offshore" and attended the national maritime conferences. Prior to that, Egloff had been a member of the Hamburg City Parliament for almost ten years. The qualified lawyer was Chairman of the Economic Commission in Hamburg and economic policy spokesman of the SPD parliamentary faction. From 2007 to 2009, Egloff was the Chairman of the SPD in Hamburg.

Aufnahme von Anika Biehl in die UMCÖ-Geschäftsleitung und Handlungsvollmacht für Dr. Tobias Schulte

Anika Biehl, Prokuristin, ist seit Dezember 2013 Mitglied der Geschäftsleitung der UMCÖ Umwelt Consult GmbH. „Wir investieren derzeit viel in unsere Zukunft und wachsen kontinuierlich mit den Anforderungen unserer Kunden. Um dies auch kaufmännisch zu bewältigen, hilft uns Frau Biehl in exzellenter Weise“, sagt Ulf Inzelmann, Sprecher der Geschäftsleitung. Außerdem erteilt die UMCÖ Dr. Tobias Schulte als neuem, stellvertretenden Leiter des Bereichs Chemikalien-Management Handlungsvollmacht. Der Projektleiter ist maßgeblich beim weiteren Auf- und Ausbau des Bereiches beteiligt und verantwortet große Outsourcing-Projekte.

Appointment of Anika Biehl to the UMCÖ management, and commercial power of attorney issued to Dr Tobias Schulte

Anika Biehl, fully authorised officer, has been a member of the management of UMCÖ Umwelt Consult GmbH since December 2013. "We currently invest a great deal in our future and grow continually to match the requirements of our customers. In order to be able to



Anika Biehl



Dr. Tobias Schulte

cope with this in commercial terms as well, Ms Biehl is giving us excellent support," says Ulf Inzelmann, spokesman for the management. In addition, UMCÖ has conferred a commercial power of attorney on Dr Tobias Schulte as the new Deputy Head of the Chemicals Management division. The project head plays a decisive role in the establishment and expansion of the division, and he is responsible for major outsourcing projects.

Dr. Werner Knoll neuer Mitarbeiter bei Hafen Hamburg Marketing



Dr. Werner Knoll

Seit Ende November 2013 ist Dr. Werner Knoll neu im Team von Hafen Hamburg Marketing (HHM). Mit seinem Fachwissen im Bereich Binnenschifffahrt unterstützt er HHM bei der Umsetzung von EU-Projekten und auf unterschiedlichen Veranstaltungen. Von 1999 bis zu seinem Ruhestand im vergangenen Jahr war Dr. Knoll bei der Deutschen Binnenreederei AG in Berlin zuständig für die Entwicklung und Realisierung von Binnenschifffahrtsprojekten. Seit 2011 ist

Dr. Knoll auch als externer Lehrbeauftragter an der Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften für die Karl-Scharfberg-Fakultät Verkehr-Sport-Tourismus-Medien im Fach „Binnenschifffahrt“ tätig.

Dr Werner Knoll joins the team at Port of Hamburg Marketing

Since the end of November 2013, Dr Werner Knoll has been the new member in the team of Port of Hamburg Marketing (HHM). With his expertise in the field of inland waterways navigation, he supports HHM in the implementation of EU projects and at various events. From 1999 until his retirement last year, Dr Knoll had been working for Deutsche Binnenreederei AG in Berlin, where he was responsible for the development and the implementation of inland waterways navigation projects. Since 2011, Dr Knoll has also been active as an external lecturer at the Ostfalia University for Applied Sciences for the Karl-Scharfberg Faculty for Transport, Sport, Tourism, Media in the "Inland Navigation" discipline.



NVOCC Services worldwide
www.saco.de

saco
...shipping and more!



Foto: Metrans

15 HHLA-Tochter HCCR an Shuttlezugnetzwerk der Metrans angebunden

Die Hamburger Container- und Chassis-Reparatur-Gesellschaft (HCCR), eine HHLA-Tochter, bietet ihren Kunden in Kooperation mit der Metrans seit neuestem an, Leercontainer direkt in ihrem Leercontainer-Depot am Altenwerder Damm in Hamburg auf Züge der Metrans zu verladen. Die Container werden anschließend auf Metrans-Zügen an ihren Bestimmungsort im Hinterland gebracht. Damit werden kostspielige und umweltbelastende Lkw-Umfahren von Leercontainern in den östlichen Hafenbereich überflüssig. Als erster Kunde nutzte die Hamburger Reederei Hamburg Süd das Angebot. Sie fuhr Ende Dezember ihren ersten Ganzzug aus dem HCCR-Depot. Georg Böttner, Geschäftsführer der HCCR, erläutert: „Gemeinsam mit Metrans machen wir unseren Kunden ein maßgeschneidertes, wirtschaftlich attraktives und ökologisch sinnvolles Angebot. Bisher fuhren viele Reedereien ihre Leercontainer von den HHLA-Containerterminals Altenwerder und Burchardkai über die Köhlbrandbrücke zur Zwischenlagerung zu Leercontainerdepots. Unsere Kunden können nun ihre Container direkt ab unserem Depot auf Metrans-Zügen ins Hinterland bringen. Damit vermeiden wir überflüssige Lkw-Umfahren von Containern. Das ist besonders vor dem Hintergrund der 2014 anstehenden Bauarbeiten an der Köhlbrandbrücke und auf der A7 attraktiv. Wir entlasten damit die stark beanspruchten öffentlichen Straßen in Hamburg. Durch die eingesparten Umfahrungen ist dieses Angebot für unsere Kunden auch wirtschaftlich attraktiv.“ Ulrich Jasser, Senior Manager Logistics Region Europe, Hamburg Süd, ergänzt: „Je nach Verkehrsmittel sparen wir 17 bis 19 kg CO₂ pro Box sowie erhebliche Mengen weiterer Schadstoffe ein. Hochgerechnet auf einen Zug bedeutet das eine Einsparung von ca. einer Tonne CO₂-Ausstoß!“

15 HHLA subsidiary HCCR integrated into the shuttle train network of Metrans

Working in cooperation with Metrans, the HHLA subsidiary Hamburger Container- und Chassis-Reparatur-Gesellschaft (HCCR) is now offering its customers the option of having their empty containers loaded onto Metrans trains right at its empty-container depot at Altenwerder Damm in Hamburg. The containers are

then taken to their hinterland destinations on Metrans trains, eliminating the need for the costly and environmentally harmful haulage of empty containers to the eastern docklands by truck. The first customer to make use of the new service was the Hamburg-based shipping company Hamburg Süd, with the company's first block train departing from the HCCR depot at the end of December. Georg Böttner, Managing Director of HCCR, explained: "Through this collaboration with Metrans, we can now offer our customers a tailor-made service which is financially attractive and ecologically sound. Until now, many shipping companies have been transporting their empty containers from the HHLA container terminals in Altenwerder and Burchardkai for temporary storage at empty-container depots via the Köhlbrand Bridge. Now our customers can have their containers shipped to the hinterland on Metrans trains directly from our depot. This eliminates unnecessary container transshipments using trucks. Our offer is particularly advantageous, given the construction measures that are due to be carried out on the Köhlbrand Bridge and on the A7 motorway in 2014. Our service also provides some relief to the heavily used public roads in Hamburg. The savings realised as a result of the elimination of the transshipments also make the service financially appealing to our customers." Ulrich Jasser, Senior Manager Logistics Region Europe, Hamburg Süd, added: "Depending on the mode of transportation, we can save between 17 and 19 kg of CO₂ per box, along with significant volumes of other pollutants. Extrapolating these figures for an entire train, we are talking about the elimination of about a ton of CO₂!"

16 Lübecker Hafen-Gesellschaft schlug 23,1 Millionen Tonnen in 2013 um

Die Lübecker Hafen-Gesellschaft (LHG) hat im vergangenen Jahr 23,1 Millionen Tonnen umgeschlagen, ein Rückgang gegenüber dem Vorjahr von etwa 2,4 Prozent. Im Gesamthafen Lübeck sind 26,1 Millionen Tonnen bewegt worden. Auch 2013 konnte die LHG ihre Stellung als Marktführer unter den deutschen Ostseehäfen in den Bereichen RoRo (Lkw und Trailer) und Forstprodukten sichern. An den LHG-Terminals wurden insgesamt rund 697.000 Lkw und Trailer gezählt. Das waren zwar 1,7 Prozent weniger als im Vorjahr, doch verzeichnete der Skandinavienkai eine Steigerung von 1,2 Prozent. Die Leistungsfähigkeit dieses Terminals ist im Dezember 2013 mit der Eröffnung eines vierten Doppelstockanlegers weiter erhöht worden. Zur Belebung der Umschlagzahlen und größeren Diversifizierung hat die LHG 2013 auf die Stärkung der intermodalen Verkehre gesetzt. Auch dank der neuen Verkehre nach Duisburg und Ludwigshafen wurden am Terminal für kombinierten Verkehr, Baltic Rail Gate, rund 65.000 Ladeeinheiten umgeschlagen. Damit wurde ein Plus von 10 Prozent gegenüber dem Vorjahr erreicht. Negative Auswirkungen



Foto: LHG

auf den Umschlag von Containern und Fahrzeugen hatte die schwache Konjunktur außerhalb Deutschlands. Die Zahl der bewegten Container ging auf rund 102.000 TEU zurück, ein Minus von etwa 13 Prozent, während die Zahl der umgeschlagenen Fahrzeuge auf gut 76.000 sank, das heißt etwa 14 Prozent weniger. Die Zahl der Passagiere stieg leicht an und lag bei etwas unter einer halben Million. 20 Anläufe von Kreuzfahrtschiffen standen auf dem Programm; 2014 werden es voraussichtlich 15 sein.

16 Lübecker Hafen-Gesellschaft handled 23.1 million tons in 2013

The port operator Lübecker Hafen-Gesellschaft (LHG) handled 23.1 million tons of cargo in 2013, which represents a decrease by about 2.4 per cent compared

with the previous year. Overall some 26.1 million tons of cargo were handled at the port of Lübeck as a whole. LHG managed to maintain its position as market leader in the RoRo (trucks and trailers) and forestry products segments among Germany's Baltic Sea ports again in 2013. A total of about 697,000 trucks and trailers were recorded at the LHG terminals. While this figure is 1.7 per cent lower year-on-year, the Skandinavienkai produced an increase of 1.2 per cent. In December 2013, the capacity of this terminal was boosted further with the opening of a fourth two-tier loading ramp. To revitalise the cargo-handling figures and in pursuit of greater diversification, the LHG opted for a strengthening of intermodal traffic in 2013. Not least thanks to the new connections to Duisburg and Ludwigshafen, the terminal for combined traffic, the Baltic Rail Gate, handled about 65,000 freight units. This meant a plus of 10 per cent year-on-year. A negative impact on the handling of containers and vehicles came from the weak economies outside Germany. The number of containers moved dropped to around 102,000 TEU, a decrease of about 13 per cent, while the number of vehicles handled declined to just over 76,000, down about 14 per cent. The number of passengers rose slightly, reaching just under half a million. 2013 saw 20 arrivals of cruise ships, and 15 will be expected in 2014.

Gerrit und Frederik Braun,
Inhaber des „Miniatur Wunderland“

„Unser Berater hat von Anfang an
im großen Maßstab gedacht.“

Jeder zweite Firmenkunde in Hamburg ist bei der Haspa.

Meine Bank heißt Haspa.

Haspa
Hamburger Sparkasse

firmenkunden.haspa.de

17 Weltweit erste LNG Hybrid Barge ist auf Kiel gelegt

Am 13. Januar 2014 fand auf der „SAM Shipbuilding and Machinery“ Werft im slowakischen Kormanó die Kiellegung der weltweit ersten LNG Hybrid Barge statt. Diese wird als erstes Schiff noch in diesem Jahr die AIDAsol im Hamburger Hafen umweltfreundlich mit Energie versorgen. Im Sommer 2012 starteten Becker Marine Systems und AIDA Cruises mit der LNG Hybrid Barge eine Kooperation mit dem Ziel, Kreuzfahrtschiffe während der Hafenliegezeiten mit umweltfreundlichem Strom zu versorgen. Die aktuell in Bau befindliche LNG Hybrid Barge wird mit 5 Generatoren von Zeppelin Power Systems ausgestattet, die insgesamt eine Leistung von 7,5 MW (50/60 Hz) erzeugen. Der Betrieb der Motoren mit Flüssiggas ist besonders emissionsarm und setzt beispielsweise keine Schwefeloxide oder Rußpartikel frei. Diese Generatoren werden die ersten an Kunden ausgelieferten LNG Caterpillar Motoren mit Marinezulassung sein. Die LNG Hybrid Barge wird im Sommer 2014 ausgeliefert – nur zwei Jahre nach Projektbeginn. Die 74,0 m lange, 11,4 m breite und ca. 1,7 m tiefegehende Barge wird in Hamburg stationiert werden. Damit wird der Hamburger Hafen der erste Europas sein, der eine externe, umweltfreundliche und emissionsarme Stromversorgung für Kreuzfahrtschiffe anbietet. Außerdem wird die LNG Hybrid Barge derart ausgerüstet, dass weitere potenzielle Kunden im Winter mit Wärme und Strom beliefert werden können und somit der „ökologische Fußabdruck“ der Barge weiter verbessert wird.

17 Keel for world first LNG hybrid barge laid

On 13 January 2014 at the SAM Shipbuilding and Machinery yard in Kormanó, Czech Republic, the keel was laid for what will be the world's first LNG hybrid barge. It will become the first vessel to supply the AIDAsol with environmentally friendly energy at the Port of Hamburg before the year is out. In the summer of 2012, the companies Becker Marine Systems and AIDA Cruises launched their cooperative project for the LNG Hybrid Barge with the aim of supplying cruise ships with environmentally friendly power while they are in port. The LNG hybrid barge currently being built will be fitted with 5 generators made by Zeppelin Power Systems, which have to capacity to generate a total output of 7.5 MW (50/60 Hz). Running the engines on Liquefied Natural Gas produces very low emissions and



Foto: AIDA Cruises

Im Beisein von Vertretern der Werft, AIDA Cruises, Becker Marine Systems und Hybrid Port Energy (Tochtergesellschaft von Becker Marine Systems und Reederei der Barge) wurde die Kiellegung traditionell mit der Platzierung einer Münze auf dem Kielblock vor dem Absenken der ersten Sektion durchgeführt. In the presence of representatives from the shipyard, AIDA Cruises, Becker Marine System and Hybrid Port Energy (a subsidiary of Becker Marine Systems and the shipping company owning the barge), the keel-laying ceremony was carried out in the traditional manner with a coin being placed on the keel block before the first section is lowered into place.

does not release any sulphur oxides or particulate matter, for example. These generators will be the first LNG Caterpillar motors with marine licenses delivered to customers. The LNG hybrid barge will be delivered in the summer of 2014 – only two years after the project was launched. The 74.0 metres long and 11.4 metre wide barge with a draught of approx. 1.7 metres will be stationed in Hamburg. The Port of Hamburg will thus become the first European port to offer an external, environmentally friendly low-emission power supply for cruise ships. Moreover, the LNG hybrid barge will be equipped in such a way that other potential customers can be supplied with heat and power during winter, thereby further improving the “ecological footprint” of the barge.

18 Hamburg investiert in die Verkehrsinfrastruktur

In 2013 hat Hamburg rund 225.000 Quadratmeter städtischer Straßen wieder in Ordnung gebracht. Das entspricht 64 Kilometer Fahrbahn. Mit 69 Millionen Euro im Jahr 2013 und 72 Millionen Euro im Jahr 2014 stehen Hamburg dabei so viele Mittel wie noch nie zur Verfügung. Damit der Wert der Infrastruktur erhalten wird und die für Sanierungen eingeplanten Haushaltsmittel optimal eingesetzt werden, hat der Senat im Dezember die im Regierungsprogramm vorgesehene systematische Erhaltungsstrategie beschlossen. Damit



APL Co. (Germany)
Am Sandtorkai 50
20457 Hamburg
Tel: 040 - 30109 0

APL
Moving Business
Forward

wird langfristig sichergestellt, dass das für die Sanierung vorgesehene Geld dort eingesetzt wird, wo es den größten Nutzen erzielt. Wirtschaftssenator Frank Horch betonte, dass seit 2011 wichtige innerstädtische Straßen erneuert worden seien – etwa die Billhorner Brückenstraße, der Ring 1 zwischen Deichtorplatz und Ferdinandstor, Millerntorplatz und Millerntordamm, Edmund-Siemers-Allee, Baumwall, Mönckebergstraße, Hallerstraße, Sierichstraße oder Palmaille. Der Ring 3 in Poppenbüttel ist erneuert worden; in Bergedorf wurde die Kreuzung Bergedorfer Straße/Vierlandenstraße grundinstandgesetzt und umgebaut. Hier hat sich der Verkehrsfluss seither deutlich verbessert. Weitere Beispiele für Sanierungsmaßnahmen sind die Vogt-Wells-Straße, Hallerstraße, Bergedorfer Straße, Blankeneser Landstraße oder Rennbahnstraße. Jede großflächige Sanierung ist der beste Schutz vor Frostschäden und damit auch vor Sperrungen aufgrund von Reparaturen. Zu den erfolgreich abgeschlossenen Sanierungsprojekten zählen auch wichtige Einzelprojekte wie Fahrbahnerneuerungen in der Esplanade, der Eiffestraße, der Scharbeutzer Straße, von Bramfelder Straße, Bramfelder Chaussee sowie die Sanierung zahlreicher Kreuzungen.

18 Hamburg invests in transport infrastructure

In 2013, Hamburg managed to refurbish around 225,000 square metres of city streets. This equates to 64 kilometres of road way. With 69 million euros for the year 2013 and 72 million euros for the year 2014, Hamburg has a bigger budget for this purpose than ever before. To ensure that the value of the infrastructure will be retained and the budget for the refurbishments used for optimum effect, the Senate passed the systematic conservation strategy provided for in the government programme in December. This will guarantee in the long term that the funding allocated for refurbishments will be spent where it will achieve the greatest benefit. Senator for Economic Affairs Frank Horch emphasised that major inner-city streets have been refurbished since 2011 – for example, Billhorner Brückenstraße, the Ring 1 between Deichtorplatz and Ferdinandstor, Millerntorplatz and Millerntordamm, Edmund-Siemers-Allee, Baumwall, Mönckebergstraße, Hallerstraße, Sierichstraße and Palmaille. The Ring 3 in Poppenbüttel was resurfaced; in Bergedorf, the intersection Bergedorfer Straße / Vierlandenstraße was rebuilt and converted. Traffic flows at these points have since improved significantly. Further examples of renovation measures are Vogt-Wells-Straße, Hallerstraße, Bergedorfer Straße, Blankeneser Landstraße and Rennbahnstraße. Large-scale refurbishments provide the best protection against damage from frost, and therefore against roads have into be closed for repairs. Also among the refurbishment projects completed successfully are individual projects such as road resurfacing at the Esplanade, in Eiffestrasse, Scharbeutzer Strasse, Bramfelder Straße, Bramfelder Chaussee and the refurbishment of numerous intersections.



BRUNSBÜTTEL PORTS

more than moving

www.schrammgroup.com



Multipurpose port Elbehafen Brunsbüttel

- Transport
- Handling
- Storage
- Logistics

company of
SCHRAMM
group

Elbehafen, 25541 Brunsbüttel Fon: +49 (0) 4852 884-0
 Fax: +49 (0) 4852 884-26 info-bp@schrammgroup.de

KÜTER & STAECK

CREATIVEPOOL

Zeitschriften · Handling · Produktion · Anzeigenverwaltung

AUS EINER FLUT...



... **VON TÄGLICHEN INFORMATIONEN** genau die auszuwählen, die Ihre Kunden unbedingt erhalten sollen, das ist effektive Kommunikation. Und das geht am besten mit einem regelmäßig erscheinenden Medium – z. B. einer Zeitschrift. Immer aktuell, vielseitig und oft schon sehnsüchtig erwartet. Eben genauso, wie Sie es vom Port of Hamburg Magazine gewohnt sind.

KÜTER & STAECK CREATIVEPOOL · RABOISEN 16 · 20095 HAMBURG
 TELEFON: 0 40- 36 111 5- 0 · FAX: 0 40- 36 111 5- 10
 E-MAIL: INFO@CREATIVEPOOL.DE · WWW.KUETER-STAECK.DE



Der Cuxhavener Oberbürgermeister Dr. Ulrich Getsch (links) und der Hamburger Wirtschaftssenator Frank Horch auf dem Übungsturm der Offshore Safety Training Center GmbH & Co. KG./Cuxhaven Mayor Dr. Ulrich Getsch (left) and Hamburg Senator for Economic Affairs Frank Horch on the training tower of Offshore Safety Training Center GmbH & Co. KG.

19 Cuxhaven und Hamburg kooperieren bei der Energiewende

Mitte Januar besuchte Hamburgs Wirtschaftssenator Frank Horch Cuxhaven, um sich vor Ort über den Ausbau zum Offshore-Basishafen zu informieren. Bei den Gesprächen wurde vor allem über mögliche Synergien und eine wirtschaftliche Zusammenarbeit im Bereich der maritimen Wirtschaft und insbesondere der Offshore-Windenergie der Standorte Cuxhaven und Hamburg gesprochen. Der Besuch folgte auf Einladung von Cuxhavens Oberbürgermeister Dr. Ulrich Getsch, der den Hamburger Wirtschaftssenator im Schloss Ritzebüttel empfing. Während des Besuchs besichtigte Senator Horch den Übungsturm der Offshore Safety Training Center GmbH & Co. KG, der die Vorbereitung für Arbeiten an Offshore-Anlagen unter realistischen Bedingungen ermöglicht. Per Schlepper ging es auf dem Seeweg weiter zum Herzstück der Offshore-Basis Cuxhaven. Im Hafenbereich stand neben der Besichtigung der Liegeplätze 8 und 9 sowie der Gewerbeflächen B141 der Besuch bei zwei Mitgliedern der Hafenwirtschaftsgemeinschaft Cuxhaven auf dem Plan. Zum einen machte sich Horch ein Bild von der Arbeit der Ambau GmbH, die am Standort Stahlrohrtürme und Stahlfundamente für Offshore-Windkraftanlagen herstellt. Und zum anderen wurde das moderne Mehrzweckterminal der Cuxport GmbH besichtigt, wo große Offshore-Komponenten, wie die von Ambau, umgeschlagen werden. Horch zeigte sich beeindruckt von der Infrastruktur in Cuxhaven: „Produktion und Verladung liegen hier ganz nah beieinander. Das ist bei Komponenten dieser Größenordnung ein entscheidender Vorteil. Cuxhaven und Hamburg, der Norden

insgesamt – wir sind Partner auf Augenhöhe und müssen an einem Strang ziehen – nur dann werden wir gemeinsam erfolgreich sein.“

19 Cuxhaven and Hamburg cooperate in energy transition

In mid-January, Hamburg Senator for Economic Affairs Frank Horch visited Cuxhaven in order to find out more about the expansion of the offshore base port directly on site. Discussed at the Cuxhaven talks were potential synergies and economic cooperation between the locations Cuxhaven and Hamburg in the maritime sector and especially in the offshore wind energy sector. The visit was prompted by an invitation from Cuxhaven Mayor Dr Ulrich Getsch, who welcomed the Hamburg Senator for Economic Affairs at Schloss (castle) Ritzebüttel. During his visit, Senator Horch inspected the training tower of the Offshore Safety Training Center GmbH & Co. KG, which allows workers to prepare for their work on offshore installations under realistic conditions. The tour continued by sea, on board a tugboat, to the heart of the offshore base Cuxhaven. Arriving at the port precinct, the programme included visits to two members of the port business association Hafenwirtschaftsgemeinschaft Cuxhaven as well as inspections of Berths 8 and 9 and the commercial zone B141. At the first stop, Senator Horch was informed of the work of the company Ambau GmbH, a manufacturer of tubular steel towers and steel foundations for offshore wind turbines. The second visit was to the modern multi-purpose terminal of the company Cuxport GmbH, where large offshore components – such as the ones made by Ambau – are handled. Senator Horch was impressed by the infrastructure he found at Cuxhaven: “Here, production and shipping facilities are located close together. This is a decisive advantage when it comes to components of this size. Cuxhaven and Hamburg, the north as a whole – we are partners at eye level and must make a concerted effort – it is the only way we can be successful.”

20 Kieler Seehafen hält Umschlagsergebnis von über 6,3 Millionen Tonnen

Mit einer Umschlagleistung von 6,32 Millionen Tonnen in 2013 wurde das Vorjahresergebnis um 0,2 Prozent übertroffen. Rückgrat des Kieler Hafengeschehens sind



tel: 040 761146710
fax: 040 761146711
info@overseas-freighters.com

www.overseas-freighters.com



Foto: Peter Lühr

die Fährverkehre, die auf 5,1 Millionen Tonnen zulegten (+ 1,3 Prozent) und damit über 80 Prozent zum Gesamtumschlag beitrugen. Die größten Zuwächse wurden von der Stena Line auf der Route Kiel – Göteborg erzielt, während DFDS Seaways auf der Route Kiel – Klaipeda das höchste Transportvolumen aufweist. Herausragend war in Kiel die Entwicklung im kombinierten Ladungsverkehr Schiene/Schiff, der um knapp 14,7 Prozent auf nahezu 24.000 Frachteinheiten anstieg. Insgesamt positiv war auch der Umschlag von Massengütern, der um 0,6 Prozent auf insgesamt 1,2 Millionen Tonnen anstieg. Im Passagierverkehr von und nach Kiel wurden 1,94 Millionen Reisende auf Fähr- und Kreuzfahrtschiffen befördert. Dies entspricht einem Plus von 1,4 Prozent gegenüber dem Vergleichszeitraum. Rechnet man den Ausflugsverkehr über See hinzu, so wurden sogar mehr als 2 Millionen Passagiere befördert. Das Jahr 2013 war für den Kieler Seehafen insbesondere durch den Ausbau der Fracht- und Logistikkapazitäten des Ostuferhafens gekennzeichnet. Wichtige Maßnahmen, wie die Inbetriebnahme eines Scanning-Gates, der Yard-IT, des neuen Portalkrans sowie einer vierten Lagerhalle, wurden zeitgerecht abgeschlossen. Darüber hinaus wurde Liegeplatz Nr. 1 ertüchtigt und mit einer überarbeiteten RoRo-Rampe neu ausgerüstet. Dirk Claus: „Während unser Fokus im vergangenen Jahr auf der Optimierung des Ostuferhafens lag, konzentrieren wir uns nunmehr auf die Erweiterung des

Hafenteils durch Integration eines angrenzenden Gewerbegebietes. Ziel ist es, unsere Marktführerschaft im RoRo-Verkehr mit dem Baltikum zu festigen.“ Mit Unterstützung des Landes Schleswig-Holstein wird die SEEHAFEN KIEL in diesem Jahr etwa 10 Millionen Euro in den Ostuferhafen investieren. Bis Jahresende werden etwa fünf Hektar zusätzliche Betriebsfläche zur Verfügung stehen.

20 Seaport of Kiel maintains cargo-handling figures of more than 6.3 million tons

With cargo-handling figures of 6.32 million tons for 2013, the previous year's result was exceeded by 0.2 per cent. The backbone of the operations at the port of Kiel is the ferry traffic, which increased to reach 5.1 million tons (+1.3 per cent), contributing more than 80 per cent to the overall result. The biggest increases were achieved by the Stena Line on the Kiel – Gothenburg route, whereas DFDS Seaways recorded the highest transport volume on the Kiel – Klaipeda connection. The most remarkable feature in Kiel was the trend for combined cargo traffic by rail/ship, which rose by just under 14.7 per cent to almost 24,000 freight units. Also positive overall were the handling figures for bulk cargo, which was up by 0.6 per cent, to a total of 1.2 million tons. In passenger traffic to and from Kiel, some 1.94 million travellers were transported on ferries and cruise ships. This represents a plus of 1.4 per cent over the same period of the previous year. If excursions by sea are added, the total is no fewer than 2 million passengers. For the seaport of Kiel, the year 2013 was marked by the expansion of the freight and logistics capacities at the Ostuferhafen. Important measures such as the commissioning of a scanning gate, the yard IT, a new gantry crane and a fourth warehouse were all completed on schedule. In addition, Berth No. 1 was also upgraded and newly fitted with a re-engineered RoRo ramp. Dirk Claus: “While the focus last year had been on the optimisation measures at the Ostuferhafen, we are now concentrating on the expansion of this section of the harbour through the integration of an adjacent commercial zone. Our aim is to consolidate our position as market leader in RoRo traffic in the Baltic Region.” With the support from the state government of Schleswig-Holstein, the company SEEHAFEN KIEL will be investing around 10 million euros in the Ostuferhafen this year. Around 5 hectares of additional operating space will become available by the end of this year.



GOT CARGO?

ACL is Your Partner With All The Right Equipment For
RORO & Container Shipments to/from North America



HamCSRequests@aclcargo.com • ACLcargo.com

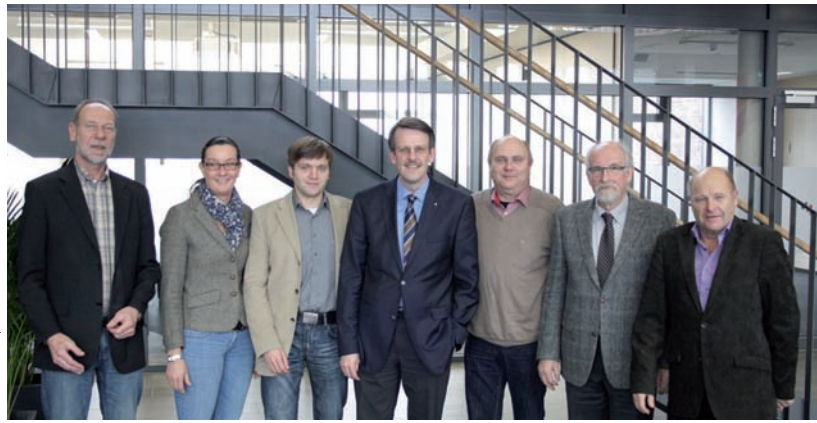
21 Hafenkooperation Offshore-Häfen Nordsee SH setzt weiter auf Energiewende

Der Lenkungskreis der Hafenkooperation-Offshore-Häfen Nordsee SH sieht sich bestätigt in der Positionierung der Hafenstandorte an Schleswig-Holsteins Westküste als Häfen für Errichtung, Service und Wartung für Offshore-Windparks. Die aktuellen Ausbauziele der Offshore-Windenergie benötigen sowohl ausreichende Hafenskapazitäten, als auch logistisches Know-How. Die Offshore-Windenergie ist das Fundament der Energiewende in Deutschland und ohne den Ausbau der Offshore-Windenergie wird die Energiewende nicht gelingen. Um die neuen Offshore-Windenergie Ausbauziele von 6,5 GW bis 2020 und 15 GW bis 2030 zu erreichen, sind weiterhin Hafenskapazitäten für die Errichtung und dauerhafte Versorgung/Wartung der Windenergieanlagen notwendig, die den besonderen Anforderungen der Offshore-Branche gerecht werden. „In der aktuellen Herausforderung der Offshore-Windenergie sehen wir uns darin bestärkt, dass nur durch die Kooperation von Häfen das Ziel erreicht werden kann, die Logistikkosten zu senken. Jeder Hafen bringt seine Stärken ein. Hiervon profitieren alle Beteiligten“, erläutert Frank Schnabel, Sprecher der Hafenkooperation Offshore-Häfen Nordsee SH. „Die Häfen in Schleswig-Holstein haben mehrfach ihr vielseitiges Know-how im Bereich der Windenergie unter Beweis gestellt und sind insbesondere für die Offshore-Windparks nahe der schleswig-holsteinischen Westküste hervorragend positioniert.“

21 Port cooperation Offshore Ports North Sea Schleswig-Holstein continues to count on energy transition

The steering committee of the Hafenkooperation-Offshore-Häfen Nordsee SH (Port Cooperation Offshore Ports North Sea Schleswig-Holstein) feels vindicated in its move to position its port locations along the west coast of the German federal state of Schleswig-Holstein as specialist ports for the construction, service and maintenance of offshore wind parks. The current targets for the expansion of offshore wind power will rely on the availability of adequate port capacities as well as logistics expertise. Offshore wind energy will be the mainstay for the energy transition in Germany, and without expansion of current wind power capacities, the energy transition is bound to falter. Achieving the new targets for the expansion of offshore wind power – 6.5 GW by the year 2020, and 15 GW by 2030 – additional port capacities for the construction and long-term supply and maintenance of wind power installations will continue to be needed, and these must be able to meet the special requirements of the offshore sector. „The challenge currently presented by offshore wind energy confirms our view that it is only through the cooperation of the ports that we can reach the target of lowering the costs of logistics. Each port will be contributing its

Foto: Hafenkooperation Offshore-Häfen Nordsee SH



Vertreter des Lenkungskreises der Hafenkooperation Offshore-Häfen Nordsee SH (v.l.): Peter Klarmann, Renate Duggen (beide RENDSBURG PORT Authority GmbH), Carsten Lörberg, Frank Schnabel (beide Brunsbüttel Ports GmbH), Heino Schadwald (Maritimes Cluster Norddeutschland, GSt. S-H), Volker Zander (Wilhelm E.F. Schmid GmbH, Husum) und Rolf Speth (Bürgermeister der Gemeinde Hörnum)/Representing the steering committee of the Hafenkooperation Offshore-Häfen Nordsee SH (left-to-right): Peter Klarmann, Renate Duggen (both from RENDSBURG PORT Authority GmbH), Carsten Lörberg, Frank Schnabel (both from Brunsbüttel Ports GmbH), Heino Schadwald (Maritimes Cluster Norddeutschland, Schleswig-Holstein office), Volker Zander (Wilhelm E.F. Schmid GmbH, Husum) and Rolf Speth (Mayor of the community of Hörnum)

own particular strengths. This benefits all participants,” explained Frank Schnabel, the spokesman of Hafenkooperation Offshore-Häfen Nordsee SH. “The ports in Schleswig-Holstein have demonstrated their diverse range of wind power-related expertise on numerous occasions, and they are very well positioned in relation to the offshore wind parks near the west coast of Schleswig-Holstein.”

22 IGS Logistics Group feierte Richtfest für neues Logistik-Terminal in Hamburg Altenwerder

Die IGS Logistics Group feierte die voranschreitende Errichtung ihres neuen Logistikzentrums in Hamburg Altenwerder. In unmittelbarer Nähe zum Hamburger Hafen und mit Anbindung an die A7, entsteht in Vollhöfner Weiden 16 auf über 50.000 Quadratmeter Grundstücksfläche das neue Logistik-Terminal „LTVW – Logistik Terminal Vollhöfner Weiden“. Abhängig von dem weiteren Verlauf des Winters ist die Fertigstellung für den April geplant. Die IGS Logistics Group hat für den Bau die List Bau Bielefeld GmbH beauftragt. „Ein Neubau ist Sinnbild für Wachstum, wir freuen uns besonders, dass uns dies an unserem zentralen Standort im Hamburger Hafen gelungen ist. Wir sind überzeugt davon, unseren Kunden mit diesem vielseitigen Logistikzentrum einen echten Mehrwert bieten zu können“, so Olaf Schreiner, Geschäftsführer der IGS Logistics Group. In insgesamt vier Hallen werden umfangreiche Nutzungsmöglichkeiten für jede Art von Gütern geboten. Beidseitige Andockstationen inklusive ebenerdigen Toren gewähren reibungslose Ladevorgänge. Die überdachte Gesamtlager- und Bürofläche beträgt über 15.000 Quadratmeter, die durch zwei Mezzaninen mit je 600 Quadratmetern und einer Außenlagerhalle von 1.600 Quadratmetern ergänzt wird. Ausgestattet mit einem Hochregallager ist Halle 1 ideal für die Kontraktlogistik. Sie bietet 13 Tore, und einen temperaturgeführten Bereich. Halle 2 wird ein Euro-Nationales Stückgutumschlagslager und verfügt über 34 Tore, die beidseitig angefahren werden können. Insgesamt besteht die Möglichkeit, 18 Nahverkehrseinheiten gleichzeitig zu beladen.



Foto: IGS Schreiner GmbH

Die dritte Halle hat wiederum 13 Tore und vier weitere Tore für die ebenerdige Be- und Entladung von beispielsweise großen Schwergütern. Diese Halle ist als Container-Packstation und Projektlager vorgesehen.

22 IGS Logistics Group celebrates topping-out ceremony for new logistics terminal in Hamburg Altenwerder

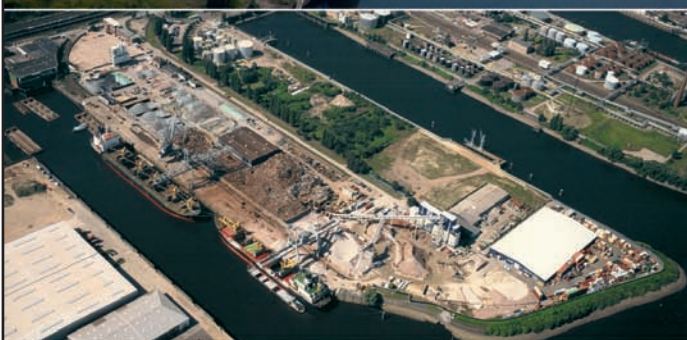
The IGS Logistics Group recently celebrated making progress in the construction of their new logistics centre in Hamburg Altenwerder. In the immediate vicinity of the Port of Hamburg and with a connection to the A7 motorway, the new “LTVW – Logistik Terminal Vollhöfner Weiden” is being built at Vollhöfner Weiden 16 on a 50,000-square metre site. Depending on weather conditions during the remainder of winter, completion is scheduled for April. The IGS Logistics Group commissioned the

company List Bau Bielefeld GmbH with the construction project. “A new building symbolises growth, and we are particularly pleased about the fact that we have managed to position our building in this central location at the Port of Hamburg. We’re convinced that we will be able to offer our customers real added value through this versatile logistics centre,” said Olaf Schreiner, Managing Director of the IGS Logistics Group. An extensive range of different uses for all kinds of goods are offered in four halls in total. Docking stations on either side with gates at ground level ensure smooth loading and unloading. The roofed total warehouse and office space covers more than 15,000 square metres, and this is supplemented by two mezzanine floors measuring 600 square metres each, and an outside warehouse offering a further 1,600 square metres of floor space. Fitted with a high-rack storage system, Hall 1 is the ideal space for contract logistics. It has 13 gates and a temperature-controlled zone. Hall 2 will serve as a euro-national, general-cargo transshipment warehouse; it features 34 gates that can be accessed from both sides. The warehouse layout supports the loading of 18 local transport units simultaneously. The third hall also has 13 gates, and four additional gates for ground-level loading and unloading, for example for oversize heavy goods. This hall is designated to serve as a container packing station and project storage space.



ALLROUNDER FÜR HAMBURG

□ Massengut □ Projektladung □ Schwergut □ Container □ RoRo □ Stauerei



Rhenus Midgard: Multipurpose mit zwei Terminals in Hamburg.

Als Mitglied der europaweit agierenden Rhenus Gruppe bieten wir neben RoRo und LCL-Services kundenindividuelle Seehafenlogistik für Industrieanlagen, Automobile, Stahlprodukte, Erze, Mineralien oder Importkohle. Genehmigungen für den Umschlag und die Lagerung von gefährlichen Stoffen ergänzen unser umfassendes Dienstleistungsportfolio im Massengutsegment. Unser geschultes Personal sorgt dafür, dass Ihr Gut sicher und zuverlässig verladen wird. Was noch?

Bei Baustoffen sind wir Hamburgs Nummer EINS.
Steuern Sie uns an!

Rhenus Midgard Hamburg GmbH
2. Hafenstraße 4 · 21079 Hamburg
Tel.: +49 (0)40 / 76 60 03 - 0 · Fax: +49 (0)40 / 76 60 03 - 59
info.hamburg@de.rhenus.com · www.rhenus.com

Neues aus der Linienschifffahrt

LINIENDIENSTE – EUROPA:

► TransAtlantic entwickelt Feeder- und Shortsea-Netzwerk in Nord- und Ostsee weiter

Feeder und Shortsea-Operator TransAtlantic hat seine Liniendienste TransPal und TransFeeder South in einen neuen Netzwerkverbund integriert. Zusammen mit dem Dienst TransFeeder North bietet TransAtlantic seit Ende 2013 optimierte Verbindungen zwischen dem Hamburger Hafen und Schweden, Finnland, Polen sowie Großbritannien an.

► OOCL stärkt Präsenz im Verkehr zwischen Hamburg und Polen

Die Reederei OOCL läuft im Rahmen ihres Liniendienstes Scan-Baltic SBX-1 jetzt auch den Hafen Szczecin an. Drei 1.000-TEU-Einheiten bedienen wöchentlich die Hafenrotation Hamburg, Gdynia, Szczecin, St. Petersburg, Rotterdam, Antwerpen, St. Petersburg, Gdynia, Hamburg. Feeder- und Shortsea-Carrier Team Lines hat Stellplätze auf dem SBX-1 gebucht.

► Hapag-Lloyd verbessert seine Serviceverbindungen im Baltikum

Hapag-Lloyd hat im Dezember 2013 seinen Ostseedienst BSF überarbeitet. Seitdem werden zwei Schiffseinheiten zwischen Hamburg und Riga, Tallin/Muuga, Klaipeda sowie (neu) Gdynia eingesetzt. Die erste Abfahrt unter der neuen Bezeichnung UFE/BAX fand am 1. Dezember 2013 statt.

► Unifeeder verbindet Hamburg und Kaliningrad mit zwei wöchentlichen Liniendiensten

Feeder und Shortsea-Operator Unifeeder nimmt den Hafen Kaliningrad in seinen Fahrplan mit Russland und Polen auf. Zwei von insgesamt sechs wöchentlichen Rotationen in diesem Fahrtgebiet bedienen die Hauptstadt der russischen Exklave zwischen Polen und Litauen. Erste Abfahrt in Hamburg war am 6. Januar 2014 mit der BIANCA RAMBOW. Zweite Abfahrt am 11. Januar 2014 mit der HENNEKE RAMBOW (beide 868 TEU). Neben Unifeeder unterhalten bereits CMA CGM sowie Mann Lines mehrmals pro Woche ab Hamburg direkte Verbindungen in Russlands westlichste Großstadt.

LINIENDIENSTE – ASIEN:

► Containerschiffe der Maersk-E-Klasse seit 2014 regelmäßig in Hamburg

Am 6. Januar 2014 machte mit der EUGEN MAERSK das bisher längste Containerschiff im Hamburger Hafen fest. Die Abfertigung des Großcontainerschiffes mit einer Stellplatzkapazität von 15.550 TEU

Foto: HHM/Hasenpusch



(20-Fuß-Standardcontainer) erfolgte am Eurogate Container Terminal Hamburg (CTH). Die EUGEN MAERSK ist 397 Meter lang, 56,4 Meter breit und verfügt über 1.000 Anschlüsse für Kühlcontainer. Sie wurde im vierten Quartal 2013 in den Asien-Europa-Liniendienst AE-2 von Maersk Line eingefügt und wird Hamburg zusammen mit zehn weiteren Containerschiffen zukünftig regelmäßig besuchen. Der Liniendienst AE-2 verbindet Hamburg wöchentlich mit Tanjung Pelepas (Malaysia), Hongkong, Singapur, Busan (Korea), sowie den chinesischen Häfen Dalian, Xingang, Qingdao, Ningbo, Shanghai und Yantian.

► Fernost-Dienst CEM vollständig durch Evergreen betrieben

Seit Januar 2014 wird der CEM vollständig mit Schiffen der taiwanesischen Reederei Evergreen betrieben. Er verbindet den Hamburger Hafen unter anderem direkt mit Qingdao, Shanghai, Ningbo, Hongkong, Yantian sowie Tanjung Pelepas und Colombo. Evergreen ist mit einer Stellplatzkapazität von derzeit mehr als 860.000 TEU die weltweit viertgrößte Containerschiffsreederei. 29 neue Schiffe mit einer Gesamtkapazität von nahezu 340.000 TEU befinden sich noch im Auftragsbuch. Darunter sind auch sieben 13.800-TEU-Einheiten, die bei Ablieferung bis zum September 2014 den China-Europa-Service CEM um insgesamt 50 Prozent ausbauen werden.

► EPIC-Dienst: Neuer Halt in Dschibuti

Der Hafen von Dschibuti ist an den EPIC-Dienst der französischen Reederei CMA CGM angebunden worden. Die Schiffe legen auf ihrer Route von Nordeuropa nach Indien über das Mittelmeer und den Mittleren Osten nun auch in der ostafrikanischen Republik zwischen Rotem Meer und Golf von Aden an. Das erste Schiff der neuen Hafenrotation, die CMA CGM STRAUSS, verließ am 4. Januar den Hamburger Hafen und erreichte Dschibuti am 23. Januar 2014. Die neue Hafenrotation bedient Hamburg, Antwerpen, Dünkirchen, Le Havre, Port Said, Dschibuti, Khor Fakkan, Jebel Ali, Port Qasim, Nhava Sheva, Mundra, Jeddah, Marsaxlokk, Tanger, Southampton, Rotterdam und beginnt anschließend die nächste Reise wieder in Hamburg.

SONSTIGES:

► DAL mit neuem Türkei und Nordafrika-Dienst

Die DAL Deutsche Afrika-Linien bietet über ihren wöchentlichen Europe – South Africa Service über das Hub Algeciras ab Hamburg eine Anbindung an die Mittelmeerhäfen in Marokko (Agadir, Casablanca und Tanger), Tunesien (Tunis), Algerien (Oran und Algiers) und der Türkei (Izmir, Marport, Yilport und Mersin) an.



RICKMERS-LINIE



Rickmers-Linie GmbH & Cie. KG

Neumühlen 19 · D-22763 Hamburg

Telefon: + 49 (0) 40 38 91 77-200

Telefax: + 49 (0) 40 38 91 77-274

e-mail: info@rickmers.net · www.rickmers-linie.com

Liner Shipping News

LINER SERVICES – EUROPE:

► TransAtlantic continues to develop its Feeder and short sea network in the North Sea and Baltic Sea

Feeder and shortsea operator TransAtlantic has integrated its liner services TransPal and TransFeeder South into a new joint network. Together with the service TransFeeder North, TransAtlantic has been offering optimised connections between the Port of Hamburg and Sweden, Finland, Poland and the UK since the end of 2013.

► OOCL boosts presence in traffic between Hamburg and Poland

As part of its Scan-Baltic SBX-1 liner service, the shipping company OOCL now also calls at the port of Szczecin. Three 1,000-TEU units operate on the weekly port rotation Hamburg, Gdynia, Szczecin, St Petersburg, Rotterdam, Antwerp, St Petersburg, Gdynia, Hamburg. Feeder and shortsea carrier Team Lines has booked slots on the SBX-1 service.



From: Hapag-Lloyd

► Hapag-Lloyd optimises services in the Baltic Region

In December 2013, Hapag-Lloyd overhauled its Baltic Sea service BSF. Now two vessels are deployed on the connection between Hamburg and Riga, Tallin/Muuga, Klaipeda and (new) Gdynia. The first departure under the new name UFE/BAX took place on 1 December 2013.

► Unifeeder links Hamburg and Kaliningrad using two weekly liner services

Feeder and shortsea operator Unifeeder has included the port of Kaliningrad in its itinerary for Russia and Poland. Two out of a total of six weekly rotations on this route call at the capital of this Russian exclave located between Poland and Lithuania. The first departure from Hamburg was on 6 January 2014 with the sailing of the BIAN-CA RAMBOW. The second departure was on 11 January 2014, with the HENNEKE RAMBOW (both 868 TEU). Aside from Unifeeder, CMA CGM and Mann Lines also offer several direct connections from Hamburg to Russia's western-most major city each week.

LINER SERVICES – ASIA:

► Container ships of the Maersk-E class calling regularly at Hamburg since 2014

On 6 January 2014, the EUGEN MAERSK was the longest container ship to dock at the Port of Hamburg to date. Processing of the mega container ship with a slot capacity of 15,550 TEU (20-foot standard containers) took place at the Eurogate Container Terminal Hamburg (CTH). The EUGEN MAERSK is 397 metres long, 56.4 metres wide, and boasts 1,000 slots for refrigerated containers (reefers). She was included in the Asia-Europe liner service AE-2 operated by Maersk Line in the fourth quarter of 2013 and, along with ten other container ships, is scheduled to make regular calls at the Port of Hamburg in future. The AE-2 liner service links Hamburg with Tanjung Pelepas (Malaysia), Hong Kong, Singapore, Busan (Korea) and the Chinese ports of Dalian, Xingang, Qingdao, Ningbo, Shanghai and Yantian on a weekly basis.

► Far East service CEM operated by Evergreen entirely

Since January 2014, the CEM services have been operated entirely using ships owned by the Taiwanese shipping company Evergreen. The service provides a direct link between the Port of Hamburg and Qingdao, Shanghai, Ningbo, Hong Kong, Yantian as well as Tanjung Pelepas and Colombo, among other ports of call. With a current slot capacity of more than 860,000 TEU, Evergreen is the fourth-largest container shipping company in the world. 29 newbuilds with a total capacity of almost 340,000 TEU are still on order. These include seven 13,800-TEU units which, once delivered by September 2014, will boost the China-Europe service CEM by a total of 50 per cent.

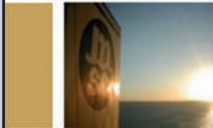
► EPIC service: new stop at Djibouti

The port of Djibouti has been added to the EPIC service operated by the French shipping company CMA CGM. Travelling from northern Europe to India via the Mediterranean and the Middle East, the ships will now also call at this eastern African republic located between the Red Sea and the Gulf of Aden. The first vessel on the new port rotation, the CMA CGM STRAUSS, left the Port of Hamburg on 4 January and arrived in Djibouti on 23 January 2014. The new port rotation services Hamburg, Antwerp, Dunkirk, Le Havre, Port Said, Djibouti, Khor Fakkan, Jebel Ali, Port Qasim, Nhava Sheva, Mundra, Jeddah, Marsaxlokk, Tangier, Southampton, Rotterdam, before setting out on the next journey from Hamburg.

OTHER NEWS:

► DAL offers new Turkey and North Africa service

Through their weekly Europe–South Africa Service, the operator DAL – Deutsche Afrika-Linien – is offering a connection from Hamburg to the Mediterranean ports in Morocco (Agadir, Casablanca and Tangier), Tunisia (Tunis), Algeria (Oran and Algiers) and Turkey (Izmir, Marport, Yilport and Mersin) via the hub in Algeiras.








MSC MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.A. • a passion for shipping •

MSC Germany GmbH
 Willy-Brandt-Str. 49
 20457 Hamburg
 Tel: +49 40 30295-0

info@mscgermany.com
www.mscgermany.com

Verkehrsbilanz des meistbefahrenen Kanals der Welt

Traffic figures for the world's busiest shipping canal

Unerwartete Reparaturen an den Schleusen Brunsbüttel, von ver.di ausgerufenen Streiks und eine Havarie führten im Jahr 2013 zu Beeinträchtigungen des Schiffsverkehrs und zu mehrtägigen Sperrungen des Nord-Ostsee-Kanals (NOK). Die Norddeutsche Hafenwirtschaft, Industrie und Schifffahrt fordern dringend den nachhaltigen Ausbau und Betriebssicherheit.

Insgesamt 18 Tage andauernde Einschränkungen auf dem Nord-Ostsee-Kanal bildeten sich in der Jahresbilanz 2013 im Rückgang des Schiffsverkehrs und in der transportierten Ladungsmenge ab. Besonders betroffen waren die Monate März (acht tägige Sperrung von drei Schleusenammern in Brunsbüttel) und August (Nachwirkungen des Streiks im Juli) sowie das vierte Quartal des Jahres 2013 (viertägige starke Beeinträchtigungen bzw. zeitweise Komplettsperre des Kanals wegen Havarie im Oktober). Auch die von den Sturmtiefs „Christian“ und „Xaver“ auf der Elbe verursachten Hochwasser legten die Schifffahrt auf dem NOK tageweise lahm.

Jörg Heinrich, Leiter des Dezernats Schifffahrt in der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) in Kiel: „Trotz der Beeinträchtigungen hat der Verkehr auf dem NOK ein ordentliches Ergebnis eingefahren.“ Die Gesamtbeeinträchtigung des Schiffsverkehrs lag bei ca. 5 Prozent. Die Ladungsmenge blieb nur ca. 9 Prozent hinter den Vorjahreswerten zurück. „Das ist selbstverständlich kein befriedigendes Ergebnis, lässt aber hoffen, dass nach dem Abschluss der Reparaturen der Großen Nordkammer

Fakten zum Nord-Ostsee-Kanal

Gesamtlänge:

98,26 Kilometer

Wasserspiegelbreite:

Westteil 162 Meter, Ostteil 102,5 Meter

Sohlenbreite:

Westteil 90 Meter, Ostteil 44 Meter

Dauer einer Kanalpassage:

ca. 8 Stunden

Durchschnittlicher Wegevorteil gegenüber dem Seeweg um Skagen:

ca. 250 Seemeilen (= 463 Kilometer)

Schiffspassagen im Jahr 2012:

34.879 Schiffe

Ladungsaufkommen 2012:

104 Millionen Tonnen

Facts about the Kiel Canal

Overall length: 98.26 kilometres

Width at the waterline:

western section 162 metres, eastern section 102.5 metres

Width at the bottom: western section 90 metres, eastern section 44 metres

Transit time through the canal:

approx. 8 hours

Average distance saved compared with the journey via Skagen: approx. 250 nautical miles (= 463 kilometres)

Number of ship passages in the year 2012:

34,879 ships

Freight volume 2012:

104 million tons

in Brunsbüttel im Jahr 2014 wieder positive Wachstumssignale zu erwarten sind.“

Insgesamt passierten 31.097 Schiffe den NOK in 2013. Das sind 10,8 Prozent weniger als im Vorjahr. Im Teilstreckenverkehr waren es 7.289 Schiffe. Das bedeutet im Vergleich zum Vorjahr einen Rückgang von 9,7 Prozent. Die insgesamt transportierte Ladungsmenge liegt mit 94,8 Millionen Tonnen etwa auf dem Niveau des Jahres 2006. Damit lag das Jahresergebnis 2013 um gut 10 Prozent unter dem des Rekordjahres 2008 (105,8 Millionen Tonnen).

Bemerkenswert ist, dass die Entwicklung des sogenannten Mittelschiffs (die durchschnittliche Schiffsgröße) mit über 6.000 BRZ im Durchschnitt in den ersten beiden Monaten des Jahres 2013 so gut war wie nie zuvor und sich diese Tendenz im 4. Quartal stabilisierte. Jörg Heinrich: „Die größeren Schiffe nutzen den Kanal also trotz eingeschränkter Verfügbarkeit der großen Schleusen weiterhin mit steigender Tendenz.“ Insgesamt betrug die BRZ 150.335.781 in 2013, im Vorjahr lag die BRZ bei 166.134.880.

Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes hat in den vergangenen Jahren jährlich im Schnitt ca. 60 Millionen Euro in den Substanzerhalt des Nord-Ostsee-Kanals investiert. Dazu zählen u.a. Reparaturen an den Schleusen Kiel-Holtenau und Brunsbüttel, Grundsanierungsarbeiten im Straßentunnel und an der Eisenbahnhochbrücke Rendsburg sowie die Dalben-erneuerung in den Weichen des NOK und die Auftragsvergabe zum Neubau eines Leitungstunnels in Kiel-Holtenau. Karsten Thode, Leiter des Dezernats Regionales Management der GDWS in Kiel: „Diese Beispiele zeigen, dass wir das ganze Jahr über auf der gesamten Strecke des NOK dabei sind, den Kanal für die Schifffahrt leistungsfähig zu erhalten. Das kommt der Schifffahrt zugute!“ In den letzten drei Monaten des Jahres 2013, insbesondere im Dezember erholte sich der Schiffsverkehr wieder. Jörg Heinrich: „Da die Prognosen für das Wirtschaftswachstum in Europa für das Jahr 2014 überwiegend positiv ausfallen, wird davon auch der Seeverkehr zwischen Nord- und Ostsee profitieren.“





Foto: HHM/Hasenpusch

Unexpected repair work on the Brunsbüttel locks, strikes organised by the trade union ver.di and a collision all impacted on shipping in 2013 as the Kiel Canal had to be closed to traffic for several days. Northern Germany's port-related businesses, industry and the shipping sector are all voicing urgent demands for a long-term upgrade and for operational reliability.

Restrictions on shipping through the Kiel Canal applied for a total of 18 days, and this is reflected in the annual figures for 2013 in the form of a reduction in the number of ship movements and the volume of freight transported. The impact was particularly severe in the months of March (three of the lock chambers at Brunsbüttel were blocked for eight days) and August (the after-effects of the strike in July), as well as during the third quarter of the year 2013 (severe restrictions on ship movements for four days, with the canal being blocked

completely at times due to a collision in October). The flood tides on the river Elbe caused by the storms "Christian" and "Xaver" also brought shipping on the Kiel Canal to a halt for days at a time.

Jörg Heinrich, head of the Shipping Department at the Directorate-General for Waterways and Shipping (GDWS) in Kiel: "In spite of these negative factors, the traffic figures for the Kiel Canal still show a decent result." The overall impact on shipping movements was around 5 per cent. The freight volume was only about 9 per cent short of the previous year's figures. "While that is of course not a satisfactory result, it does leave room for hope that once the repairs to the Big North Lock in Brunsbüttel will be completed in 2014, we can look forward to positive growth signals once again."

A total of 31,097 ships passed through the Kiel Canal in 2013. This represents a reduction of 10.8 per cent compared with the previous year. For partial transits, the figure was 7,289 vessels. This is a reduction of 9.7 per cent

compared to the previous year. The total volume of freight transported remained steady at roughly the level of the year 2006, at 94.8 million tons. This means that the result for the year 2013 was just over 10 per cent below that of the record year 2008 (105.8 million tons).

It is worth noting that at more than 6,000 GRT, the trend for the so-called "median ship" (the average size of vessels) averaged over the first two months of the year 2013 has been higher than ever before, and that this trend stabilised in the fourth quarter. Jörg Heinrich: "It means that the larger ships are continuing to make greater use of the canal in spite of the restricted availability of the Great Locks." Total GRT was 150,335,781 in 2013; the previous year the total GRT had been 166,134,880.

In recent years, the Federal Waterways and Shipping Administration has been investing an annual average of approx. 60 million euros in asset maintenance on the Kiel Canal. This includes repair work on the locks Kiel-Holtenau and Brunsbüttel, extensive refurbishment of the road tunnel and of the Rendsburg High Railway Bridge, as well as the replacement of the mooring dolphins at the sidings along the Kiel Canal and the commissioning of the construction of a supply tunnel in Kiel-Holtenau. Karsten Thode, Head of the Regional Management Department of the GDWS in Kiel: "These examples demonstrate that we are working throughout the year and along the entire distance of the canal in order to allow shipping through the Kiel Canal to operate efficiently. Shipping certainly benefits from these efforts!" In the last three months of the year 2013, and especially during December, shipping movements returned to normal once again. Jörg Heinrich: "As the forecasts for economic growth in Europe for the year 2014 are overwhelmingly positive, this will also benefit maritime traffic between the North Sea and Baltic Sea."

Norddeutsche Hafenwirtschaft, Industrie und Schifffahrt fordern nachhaltigen Ausbau und Betriebssicherheit für den Nord-Ostsee-Kanal

Northern Germany's port-related businesses, industry and the shipping sector demand long-term upgrade and for operational reliability for the Kiel Canal

Auf Einladung von Hafen Hamburg Marketing e.V. sprachen sich die Vertreter von Häfen und Wirtschaft entlang des Nord-Ostsee-Kanals (NOK) und der Hamburg Port Authority im Rahmen eines Pressegesprächs in Hamburg gemeinsam für einen verzögerungsfreien Neubau der 5. Schleusenkammer und die Sanierung der beiden bestehenden großen Schleusenkammern in Brunsbüttel aus. Mittelfristig sei aus Sicht der Hafenwirtschaft und Industrie auch die Begradigung der Oststrecke und die Vertiefung des Kanals um einen Meter unbedingt zu realisieren.

In der von Hafen Hamburg Marketing Vorstand Axel Mattern moderierten Gesprächsrunde, in der es um die Anforderungen an eine leistungsfähige und verlässliche Kanalinfrastruktur und die wirtschaftlichen Folgen bei einer eingeschränkten Nutzung und Erreichbarkeit ging, diskutierten der Vorsitzende der Initiative Kiel-Canal e.V., Jens Broder Knudsen, der Vorsitzende der Geschäftsführung der Hamburg Port Authority AöR, Jens Meier, der Vorstandsvorsitzende des Gesamtverbandes Schleswig-Holsteinischer Häfen e.V., Frank Schnabel, und der Geschäftsführer von TOTAL Bitumen Deutschland GmbH, Rainer Keiemburg. Für Jens Broder Knudsen steht fest, dass neben den Kanalhäfen auch die norddeutschen Häfen und unsere europäischen Nachbarn zur Abwicklung ihrer wachsenden Güterströme auf einen funktionsfähigen und störungsfrei befahrbaren Nord-Ostsee-Kanal angewiesen sind. Knudsen weist darauf hin, dass die Bodewig-Kommission mit der Zustimmung aller 16 Bundesländer richtungweisende Möglichkeiten für die Infrastrukturfinanzierung erarbeitet hat.

Über das Sondervermögen und die Pilotprojekte wurde mit breitem politischem Konsens eine Grundlage geschaffen, Infrastrukturfinanzierung prioritär und überjährig zu refinanzieren. Dies wird nach Auffassung von Knudsen die Umsetzung zukünftiger Infrastrukturmaßnahmen deutlich vereinfachen. „Die gegenwärtige Diskussion über eine „PKW-Maut für Ausländer“ darf die politisch gewollte Aufstockung zusätzlicher Haushaltsmittel nicht weiter behindern. Der Nord-Ostsee-Kanal ist die Lebensader der deutschen Nordseehäfen für Relationen in die Ostsee. Um diesen Wegevorteil gegenüber den konkurrierenden Häfen in den Niederlanden und Belgien sicherzustellen, sollten die Mittel aus dem zu schaffenden Sondervermögen für die notwendigen und nachholenden Sanierungsarbeiten am Nord-Ostsee-Kanal dienen“, fordert Knudsen.

Die Erreichbarkeit der direkt am NOK gelegenen Häfen in Brunsbüttel, Hochdonn, Hohenhörn, Kreishafen Rendsburg und des neu errichteten Schwerlasthafens Rendsburg Port, Nordhafen Kiel sowie des Binnenhafens Kiel-Holtenau muss für Frank Schnabel dauerhaft gewährleistet sein. „Wenn die Zuverlässigkeit des Kanals, immerhin der meistbefahrene Kanal der Welt, durch infrastrukturbedingte Mängel nicht garantiert werden kann, führt das schnell zu einer Verlagerung der Transportströme. Das trifft dann auch etliche Arbeitsplätze, die direkt oder indirekt dem Kanal und seinen Verkehren zuzurechnen sind“, sagt Schnabel. Für Frank Schnabel ist der Nord-Ostsee Kanal mehr als eine Transitwasserstraße. „Der NOK ist ebenso die Lebensader für Industrieunternehmen und Gewerbe entlang des Kanals. Hamburg und Schleswig-

Holstein sind so stark vernetzt, dass negative Folgen für Hamburgs Hafen auch auf Schleswig-Holstein und seine maritime Wirtschaft direkt durchschlagen! Wir müssen unbedingt den Super-Gau einer längerfristigen Sperrung des Nord-Ostsee-Kanals verhindern, ansonsten entsteht größerer Schaden an der Volkswirtschaft“, mahnt Schnabel.

Auf die störungsfreie Ver- und Entsorgung der am Kanal und in der Region ansässigen Industrie wies Rainer Keiemburg hin: „Für Produktionsbetriebe, wie TOTAL Bitumen oder auch Bayer und die Raffinerie Heide, bedeuten betriebliche Einschränkungen oder Sperrungen des Kanals Ausfälle in Millionenhöhe. Durch Verzögerungen oder Einstellungen der Produktion entstehen den Betrieben zusätzliche Kosten und ein enormer Aufwand. Da kann es ganz schnell auch zu Versorgungsgespässen bei unseren Kunden kommen“, macht Keiemburg deutlich. Für ein Unternehmen wie TOTAL Bitumen Deutschland, das eine 100-jährige Erfolgsgeschichte vorweisen kann und sich mit seinen Produkten eng der Infrastrukturentwicklung verbunden sieht, ist nach Auffassung von Keiemburg ein funktionierender NOK auch ausschlaggebend dafür, ob die Entwicklung des Industriestandortes Brunsbüttel in einer Sackgasse endet oder auf Wachstumskurs bleibt.

Neben den Ersatzinvestitionen in die Schleusen und die Levensauer Hochbrücke muss nach Ansicht der Initiative Kiel-Canal e.V. aufgrund der zunehmenden Schiffsgrößen und Tiefgänge auch die Oststrecke des NOK kurzfristig angepasst werden. „Dies ermöglicht einen größeren nutzbaren Tiefgang und somit eine höhere Transportkapazität.“ >



Foto: HHM/Andt

Die Referenten aus Hamburg und Schleswig-Holstein (v.l.): v.l.: Rainer Keiemburg, Geschäftsführer von TOTAL Bitumen Deutschland GmbH, Frank Schnabel, Vorstandsvorsitzender des Gesamtverbandes Schleswig-Holsteinischer Häfen e.V., Jens Meier, Vorsitzender der Geschäftsführung der Hamburg Port Authority AöR, Jens Broder Knudsen, Vorsitzender der Initiative Kiel-Canal e.V., und Axel Mattern, Vorstand Hafen Hamburg Marketing e.V. The speakers from Hamburg and Schleswig-Holstein (left-to-right): Rainer Keiemburg, Managing Director of TOTAL Bitumen Deutschland GmbH, Frank Schnabel, Chairman of the General Association Schleswig-Holsteinischer Häfen e.V., Jens Meier, Chairman of the Executive Board of the Hamburg Port Authority AöR, Jens Broder Knudsen, Chairman of the Initiative Kiel-Canal e.V., and Axel Mattern, Executive Board Member of Port of Hamburg Marketing e.V.

At a media event in Hamburg hosted by Port of Hamburg Marketing, representatives of ports and businesses along the Kiel Canal and of the Hamburg Port Authority came out in support of the immediate construction of the 5th lock chamber and the refurbishment of the two existing large locks at Brunsbüttel. Port-related businesses and industry also took the view that in the medium term, the straightening of the eastern section and the deepening of the canal by one metre was imperative.

Participants in the discussion chaired by Port of Hamburg Marketing Executive Board Member Axel Mattern, which focused on the requirements for an efficient and reliable canal infrastructure and on the economic consequences of restrictions and accessibility of the canal, were the Chairman of the Initiative Kiel-Canal e.V., Jens Broder Knudsen, the Chairman of the Executive Board of the Hamburg Port Authority AöR, Jens Meier, the Chairman of the General Association of Schleswig-Holsteinischer Häfen e.V., Frank Schnabel, and Managing Director of TOTAL Bitumen Deutschland GmbH, Rainer Keiemburg. For Jens Broder Knudsen it is clear that, aside from the ports along the canal, the other ports in northern Germany and our European neighbours also depend on the proper functioning and incident-free operation of the Kiel Canal for the handling of their growing cargo flows. Knudsen pointed out that the Bodewig Commission had drafted a

future-oriented set of options for infrastructure financing with the consent of all 16 German federal states. Backed by a broad political consensus, the special asset allocation and the pilot projects established the basis for prioritised, long-term refinancing of the infrastructure funding. Knudsen is of the opinion that this will greatly simplify the implementation of future infrastructure measures. "The current discussion about a 'vehicle toll for foreigners' must not be allowed to further impede the topping-up of additional budget funds sought by policymakers. The Kiel Canal is the lifeline for the German North Sea ports for routes to the Baltic Sea. To safeguard this geographical advantage over the competing ports in the Netherlands and in Belgium, the funds from the special asset fund to be established should be used to carry out the necessary and overdue renovation works on the Kiel Canal," demanded Knudsen.

For Frank Schnabel, the accessibility of the ports located directly along the Kiel Canal – Brunsbüttel, Hochdonn, Hohenhörn, Kreishafen Rendsburg and newly built heavy-cargo port Rendsburg Port, Nordhafen Kiel and the inland port Kiel-Holtenau – must be guaranteed on a permanent, long-term basis. "If the dependability of the canal – which happens to be the busiest shipping canal in the world – cannot be guaranteed due a deficient infrastructure, then cargo flows will move elsewhere very quickly. This will also affect a number of jobs that are

directly or indirectly associated with the canal and the traffic it carries," said Schnabel. Frank Schnabel sees the Kiel Canal as more than a mere transit option. "The Kiel Canal is also the lifeline for industry and commerce located along the canal. Hamburg and Schleswig-Holstein are today networked to such a degree that a negative impact on the Port of Hamburg will have direct consequences for Schleswig-Holstein and its maritime sector! It is therefore imperative that we prevent the worst-case scenario of an extended blockage of the Kiel Canal, otherwise the national economy is bound to sustain substantial losses," warned Schnabel.

Rainer Keiemburg drew attention to the need for supply and disposal operations for industry based along the canal and within the region: "For production sites like TOTAL Bitumen or even Bayer and the Heide refinery, restrictions on operations or blockages of the canal result in losses running into the millions. Production delays or shut-downs cause additional costs for the businesses, as well as requiring enormous additional effort and expense. This can very quickly lead to supply shortfalls for our customers," explained Keiemburg. According to Keiemburg, for a company like TOTAL Bitumen Deutschland, which can look back on a 100-year history of success and which, due its product range, is closely associated with infrastructure development, the proper functioning of the Kiel Canal will also be decisive factor in determining whether the development of Brunsbüttel as an industry location will become a dead end or continue to maintain growth.

In addition to the investment to renew the locks and the Levensauer High Bridge, the eastern section of the Kiel Canal will also need to be upgraded soon in order to accommodate larger vessels with increased draft, according to the Initiative Kiel-Canal e.V. "This will make it possible to benefit from greater useable draught, and hence increased transport capacity. >

Neben der Anpassung und Optimierung der Kanalkurven in der Oststrecke ist auch die Vertiefung um einen zusätzlichen Meter auf insgesamt 12 Meter wichtig. Diese Maßnahmen verkürzen die Passagezeiten für die Schifffahrt und vermeiden somit Wartezeiten. Ferner ist es von entscheidender Bedeutung, dass die zuständigen Ämter mit ausreichenden Ingenieuren und Technikern ausgestattet werden. Ohne zusätzliches Personal ist der notwendige Komplettausbau des NOK nicht sichergestellt“, verdeutlicht Knudsen.

Für Jens Meier ist der NOK ein entscheidender Standortvorteil für den Hamburger Hafen und die übrigen deutschen Seehäfen an der Nordsee. Von Hamburg aus beträgt der Wegevorteil nach Gdansk bei Nutzung

des NOK beispielsweise 437 Seemeilen gegenüber dem Weg um Dänemark herum, der über Skagen 874 Seemeilen beträgt. „Mit mehr als 130 Feederabfahrten in der Woche werden pro Jahr rund zwei Millionen TEU umweltfreundlich per Feederschiff zwischen Hamburg und dem Ostseeraum durch den Kanal transportiert. Die wirtschaftliche Bedeutung des NOK geht somit weit über den norddeutschen Raum hinaus. Die Ertüchtigung, der Ausbau und die Instandhaltung des NOK ist dringend geboten“, fordert auch Jens Meier.

Hafen Hamburg Marketing Vorstand Axel Mattern merkte zum Abschluss der Diskussionsrunde an, dass der NOK als kürzeste, schnellste und umweltfreundlichste Seeverbindung in den Ostseeraum für die zukünftige

Entwicklung der Industrie und Hafenwirtschaft in der erweiterten Metropolregion Hamburg von größter Bedeutung sei. „Der Nord-Ostsee-Kanal ist in Kombination mit der Elbe und dem Hamburger Hafen ein Verkehrssystem. Der Erhalt und Ausbau des Kanals ist im Rahmen der Verkehrsinfrastruktur Deutschlands eine nationale Aufgabe und zur Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit unserer Wirtschaft und Häfen unbedingt erforderlich. Von einer neuen Bundesregierung erwarten wir nach der in den vergangenen Jahrzehnten vernachlässigten Infrastruktur deutliche Signale für eine sichere Zukunft des Nord-Ostsee-Kanals und der mit ihm verbundenen Wirtschaft und Häfen“, sagt Mattern.



NAVIS®

Schiffahrts- und Speditions-Aktiengesellschaft



the cargo company®

ISO 9001
VDA 6.2
BUREAU VERITAS
Certification



Member of
Sea Transport Alliance



www.navis-ag.com

Hamburg · Bremen · Hannover · Freiberg · Rotterdam · Antwerpen · Barcelona

As well as the alignment and optimisation of the canal bends in the eastern section, the deepening of the canal by an additional metre, to a total of 12 metres, is also of importance. These measures will cut passage times for the ships and thus eliminate waiting periods.

Furthermore, it is of vital importance that the responsible authorities are provided with adequate numbers of engineers and technical personnel. Without additional personnel, the completion of the necessary overall upgrade of the Kiel Canal cannot be guaranteed," emphasised Knudsen.

For Jens Meier, the Kiel Canal represents a decisive locational advantage for the Port of Hamburg and the other seaports on the North Sea. Using the Kiel Canal, the distance from Hamburg to Gdansk is 437

nautical miles, for example, compared with the journey around Denmark via Skagen, which amounts to 874 nautical miles.

"With over 130 feeder departures per week, some 2 million TEU are carried annually between Hamburg and the Baltic Region on environmentally friendly feeder ships passing through the Kiel Canal. This makes it clear that the economic significance of the Kiel Canal goes far beyond the north German region. The upgrade, expansion and maintenance of the Kiel Canal is therefore an urgent requirement," said Jens Meier.

In winding up the discussion, Port of Hamburg Marketing Executive Board Member Axel Mattern noted that the Kiel Canal, as the shortest, fastest and most environmentally

friendly sea route to the Baltic Region, was of paramount importance for the future development of the manufacturing industry and port-related businesses in the greater Hamburg metropolitan region.

"Together with the river Elbe and the Port of Hamburg, the Kiel Canal is part of an integrated transport system. Maintaining and upgrading the canal as part of Germany's transport infrastructure is a national task, and one that is an indispensable requirement if we are to maintain the competitiveness of our economy and our ports. After decades of neglecting infrastructure, we expect some clear signals from the new federal government that will provide a secure future for the Kiel Canal and the economy, businesses and the ports that depend on it," said Mattern.



Schutter Group

EST. 1847

Schutter Deutschland GmbH

Alter Wandrahm 12
Block T - Speicherstadt
D-20457 Hamburg

Tel.: 0049 (0) 40 309766-19
Fax: 0049 (0) 40 321486
E-Mail: info@schutter-deutschland.de
www.schutter-deutschland.de

Bemusterungen und Kontrollen
aller Warenarten

Verwiegungen

Befrachtungen

Externe Gefahrgutbeauftragte

Schadensbesichtigungen etc.

Your risk is our challenge

Meilensteine am Nord-Ostsee-Kanal gesetzt – Große Schleuse Kiel-Holtenau wieder frei und Planfeststellungsbeschluss Oststrecke erlassen!

Milestones achieved on the Kiel Canal – Great Lock Kiel-Holtenau clear once again, and planning approval decision for eastern section issued!

Die Reparaturarbeiten an der großen Südkammer der Schleusenanlage Kiel-Holtenau wurden nach erfolgreichem Probebetrieb wie geplant abgeschlossen. Dr. Hans-Heinrich Witte, Präsident der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt: „Ich freue mich, dass wir in Kiel-Holtenau der Schifffahrt jetzt wieder zwei große Schleusen zur Verfügung stellen können. Damit tragen wir dazu bei, den Kanal leistungsfähig zu erhalten.“

Während des Orkans „Xaver“ konnten die Schleusen nur eingeschränkt betrieben werden, was leider zu Wartezeiten für die Schifffahrt führte. „Als Hochwasserschutzanlagen haben die Schleusen an beiden Seiten des Kanals jedoch eine wichtige und vorrangige Funktion, die im Falle von „Xaver“ zum Schutz des Landes optimal erfüllt wurde“, ergänzt Dr. Hans-Heinrich Witte. In der jeweils gesperrten Schleusenkammer wurden in den vergangenen Wochen neben dem Tausch der 90 m langen, unter Wasser liegenden Schienen für die Schiebetore auch die alle sechs Jahre fälligen Bauwerksprüfungen durchgeführt. Die über den Zustand des Bauwerks gewonnenen Erkenntnisse dienen auch als Grundlage für die geplante Grundinstandsetzung der Schleusenanlage.

Ein weiterer großer Schritt für den Nord-Ostsee-Kanal ist der jetzt erlassene Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau der Oststrecke des Kanals. Voraus ging das Einvernehmen des Landes Schleswig-Holstein. Die Oststrecke zwischen Königsförde und Kiel gehört zum letzten nicht ausgebauten ca. 20 Kilometer langen Streckenabschnitt des Kanals. Dieser ist für die wachsende Anzahl der immer größeren Schiffe mehr

und mehr zum Nadelöhr geworden. Dr. Hans-Heinrich Witte: „Mit dem vorliegenden Beschluss haben wir eine weitere Voraussetzung geschaffen, den Nord-Ostsee-Kanal für die moderne Schifffahrt anzupassen. Das Einvernehmen des Landes macht die wirtschaftliche Bedeutung des Kanals weit über die Region hinaus deutlich.“ Der Planfeststellungsbeschluss steht im Internet zur Verfügung: www.ast-nord.gdws.wsv.de.

Im Falle des Baurechts kann im nächsten Jahr zunächst mit dem Bau einer Zwischenlagerungsfläche für Baumaterialien am „Flehmuder See“ begonnen werden, um daran anschlie-

ßend den westlichen Bauabschnitt im Bereich Königsförde/ Groß-Nordsee zu realisieren. Voraussetzung dafür ist die Bereitstellung der dafür erforderlichen Haushaltsmittel von insgesamt etwa 70 Millionen Euro für voraussichtlich vier Jahre. Die östlichen Bauabschnitte könnten dann je nach Haushaltsmittelsituation folgen, sodass im besten Fall eine Realisierung der Gesamtmaßnahme in zehn Jahren erreicht werden könnte. Bei der Verbreiterung des NOK-Abschnittes fallen rund 6,8 Millionen Kubikmeter Baggergut an. Je nach Beschaffenheit wird dieses entweder auf landwirtschaftliche Flächen oder in die Ostsee verbracht.

Hintergrund zum Planfeststellungsverfahren Oststrecke:

- 30. Nov. 2009** Antragstellung des Vorhabensträgers WSA Kiel-Holtenau
- 8. Jan. - 8. Feb. 2010** Auslegung der Planunterlagen in den Gemeinden, anschließend Prüfung der Einwendungen und Stellungnahmen
- 29. + 30. Sep. 2010** Erörterungstermin
- 15. März 2012** Planänderungsantrag durch den Vorhabensträger
- 16. Apr. - 15. Mai 2012** Auslegung der Planänderungsunterlagen in den Gemeinden, anschließend Prüfung der Einwendungen/Stellungnahmen und Erarbeiten des Planfeststellungsbeschlusses
- 11. Sep. 2013** Vorlage des Beschlussentwurfs bei MELUR SH zum Einvernehmen
- 2. Dez. 2013** Eingang der Einvernehmenserteilung (Wasserwirtschaft und Landeskultur) durch MELUR SH
- 4. Dez. 2013** Erlass des Planfeststellungsbeschlusses und Übergabe an Vorhabensträger

Hintergrund zur großen Schleuse Kiel-Holtenau:

Seit dem 21. Oktober 2013 war die große Südkammer gesperrt. Das Reparaturverfahren war das gleiche wie in der Nordkammer. Ein Schiebetor wurde in der Mitte der Schleusenkammer eingebaut, um den Wasserstand des NOK gegenüber der Kieler Förde abzuschotten. Anschließend wurden das Schiebetor zur Förde und das kanalseitige Schiebetor ausgebaut. Taucher haben danach die Torbahnen gereinigt und insgesamt 880 Schraubenmuttern gelöst, die die vier Schienen am Schleusenboden festhielten. Mit einem 100-Tonnen-Schwimmkran wurden dann die einzelnen, 90 Meter langen und 9 Tonnen schweren Schienen in einem Stück vom Schleusengrund hochgeholt und auf dem Reparaturplatz des WSA (Kiel Wik) abgelegt. Die Schraubenlöcher in den alten Schienen wurden dort auf die neuen Schienen übertragen. Die alten Schienen dienten sozusagen als Schablone. Anschließend wurden die neuen Schienen wieder mit dem Schwimmkran eingebaut und von Tauchern befestigt. Der für die Arbeiten geplante Zeitraum von sieben Wochen wurde eingehalten. Kosten inkl. Bauwerksinspektion: ca. zwei Millionen Euro.

The repair work on the Great South Chamber of the Kiel-Holtenau locks was completed on schedule following a successful trial operation. Dr Hans-Heinrich Witte, President of the Directorate-General for Waterways and Shipping: “I am delighted that we are once again able to provide to large lock chambers for shipping in Kiel-Holtenau. In doing so, we are making a contribution towards keeping the canal operating efficiently.”

During hurricane “Xaver”, the operation of the locks was restricted, which unfortunately caused waiting times for shipping. “As a protection against flood tides, the locks at both ends of the canal do have a important role in protecting the land, which in the case of ‘Xaver’ they performed optimally,” added Dr Hans-Heinrich Witte. During the shut-down of each of the lock chambers over recent weeks, the 90-m long tracks for the sliding gates were replaced, and the

building inspections that fall due at six-year intervals were also carried out. The insights gained about the condition of the lock chambers will also serve as the basis for the planned overhaul and refurbishment of the entire range of locks.

Another major step for the Kiel Canal is the planning approval decision for the upgrade of the eastern section of the canal that recently issued. The decision was subject to consent from the federal state of Schleswig-Holstein. The eastern section between Königsförde and Kiel forms part of the last yet to be upgraded stretch of approx. 20 kilometres of the canal. It has become somewhat of a bottleneck for the growing number of ships of ever-increasing size. Dr Hans-Heinrich Witte: “With this planning approval, we have put in place yet another precondition that will allow us to upgrade the Kiel Canal to keep pace with modern shipping requirements. The agreement by the state government demonstrates the economic importance of the canal far beyond the region.” The planning approval document can be viewed on the Internet: www.ast-nord.gdws.wsv.de.

Background to the planning approval decision for the eastern section of the Kiel Canal:

- 30 Nov. 2009** Submission of the application by project principal WSA Kiel-Holtenau
- 8 Jan. - 8 Feb. 2010** Display of planning documentation in municipalities for public inspection, followed by examination of objections and official statements
- 29 + 30 Sept. 2010** Public hearing
- 15 March 2012** Application to amend planning documentation by project principal
- 16 Apr. - 15 May 2012** Display of amended planning documentation in municipalities for public inspection, followed by examination of objections/statements and drafting of planning approval decision
- 11 Sep. 2013** Presentation of draft planning approval decision to the Ministry for the Environment and Rural Areas of Schleswig-Holstein for agreement and approval
- 2 Dec. 2013** Receipt of the approval (water and land management) by the Ministry for the Environment and Rural Areas of Schleswig-Holstein
- 4 Dec. 2013** Issuing of planning approval decision and handover to the project principal

Background to the Great Lock Kiel-Holtenau:

The Great South Chamber had been shut down since 21 Oct. 2013. The repair procedure was the same as for the North Chamber. A sliding gate was installed in the centre of the lock chamber to seal off the water in the Kiel Canal from the Kieler Förde. The sliding gate to the Förde and the sliding gate on the canal side were then removed. Divers cleaned the tracks of the sliding gates, in the process undoing a total of 880 nuts that fastened the four tracks to the bottom of the lock. Using a 100-ton floating crane, the individual 90-metre tracks weighing 9 tons each were hauled up from the bottom in one piece and set down on the repair yard of the WSA (Kiel Wik). There, the screw holes in the old tracks were replicated in the new tracks, using the old tracks more or less as a template. The new tracks were then put in place, again using the floating crane, and fastened in position by the divers. The schedule of seven weeks for the work to be completed was adhered to. The cost, including the building inspection: approx. two million euros.



Foto: WSV/Imke Noak

Once the relevant building permits have been issued, it will be possible to start the construction of an intermediate storage yard for construction materials at “Flemhuder See”, before construction commences in the western section, in the Königsförde/Greater North Sea area. A prerequisite for the work to proceed will be the allocation of the required budget of approx. 70 million in total, over an anticipated period of four years. The eastern sections of the construction project can then be carried out as the budget situation permits, so that ideally the realisation of the entire construction measure could be completed in ten years’ time. The widening of the section of the Kiel Canal will produce around 6.8 million cubic metres of dredgings. Depending on the composition of the dredged material, it will be disposed of on agricultural land or in the Baltic Sea.

Kooperationsprojekt „HILDE Hamburg – Sachsen“ soll multimodale Verkehre besser verknüpfen

Mit dem Kooperationsprojekt „HILDE Hamburg – Sachsen“ (Hinterland-Lösungen durch Effizienzsteigerungen zwischen Hamburg und Sachsen) wollen die Freie und Hansestadt Hamburg und der Freistaat Sachsen bis Sommer 2014 Lösungen für eine Erhöhung des Bahn- und Binnenschiffsanteils an den Hinterlandtransporten zwischen Hamburg und Sachsen liefern. Beim Verladertag der IHK Dresden wurde das Projekt von Vertretern beider Bundesländer und den beteiligten Projektpartnern vorgestellt. „Der Freistaat Sachsen ist für den Hamburger Hafen das Bundesland mit dem höchsten Transportaufkommen im Osten Deutschlands“, sagt der Hamburger Senator für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Frank Horch. Sachsens Verkehrsminister Sven Morlok (FDP) ergänzt: „Der Hafen Hamburg als größter Überseehafen Deutschlands ist für die verladende Wirtschaft Sachsens die wichtigste Drehscheibe im Außenhandel.“ Beide Politiker sind sich einig: „Angesichts weiter wachsender Gütermengen, absehbarer Engpässe in der Verkehrsinfrastruktur und steigender Energiepreise ist eine stärkere Vernetzung der Verkehrsarten das Gebot der Stunde.“ Im Fokus der Projektarbeit stehen zukunftsfähige und effiziente multimodale Transportketten, die eine bessere Nutzung der vorhandenen Kapazitäten auf Straße, Schiene und Binnenschiff ermöglichen. Dazu werden vorhandene Daten unter Verwendung einer aktuellen Befragung exportorientierter Unternehmen und Verlager bzw. Transportunternehmen herangezogen. Im Sommer 2014 sollen Ergebnisse vorliegen. Initiatoren von „HILDE Hamburg - Sachsen“ sind das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr und die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg. Mit der Projektdurchführung wurde ein Konsortium von Unternehmen und Institutionen beauftragt, die Erfahrung mit Potenzialanalysen, Verkehrsplanungen sowie mit multimodalen Verkehrskonzepten haben: Fraunhofer-Center für Maritime Logistik und Dienstleistungen (Fraunhofer CML), Hamburg, Hafen Hamburg Marketing e.V. (HHM), Hamburg Port Authority (HPA), LISt Gesellschaft für Verkehrswesen und ingenieurtechnische Dienstleistungen mbH, Rochlitz (LISt), LUB Consulting GmbH, Dresden sowie die Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH. Die Projektsteuerung liegt bei HHM und LISt gemeinsam.

Cooperation project “HILDE Hamburg – Sachsen” to provide better connections between multimodal transport routes

Through the cooperation project “HILDE Hamburg-Sachsen” (HILDE is the German acronym for “Hinterland solutions through improved efficiencies between

Hamburg and Saxony”), the Free and Hanseatic City of Hamburg and the Free State of Saxony are planning to come up with ways to boost the share of rail and inland-waterway vessels between Hamburg and Saxony by the summer of 2014. During today’s Shipper’s Day hosted by the Dresden Chamber of Industry and Commerce, the project was presented by representatives from both federal states and the project partners involved. “The Free State of Saxony is the eastern German region’s state generating the highest transport volume for the Port of Hamburg,” said the Hamburg Senator for Economic Affairs, Transport and Innovation, Frank Horch. Saxony’s Minister for Transport Sven Morlok (FDP) added: “As Germany’s biggest overseas port, Hamburg is the most important foreign trade hub for Saxony’s shipping sector.” Both politicians agree that: “Given the continuing growth in the volume of goods, the bottlenecks in our transport infrastructure that we can already anticipate, as well as rising energy prices, better networking of the different modes of transportation must be assigned absolutely top priority.” The project focuses on future-proof, efficient multimodal transport chains that will facilitate a greater utilisation of existing capacities on roads, rail and inland waterways, by analysing existing data and making use of a recent survey of export-oriented businesses and shippers and transport companies. Results are expected by the summer of 2014. The initiators of the “HILDE Hamburg - Sachsen” project are the Ministry for Economic Affairs, Labour and Transport of the state of Saxony and the Ministry of Economics, Transport and Innovation of the Free and Hanseatic City of Hamburg. The project principals commissioned a consortium of businesses and institutions with experience in areas such as analysing potential, traffic planning and multimodal transport concepts. They are: the Fraunhofer Centre for Maritime Logistics and Services (Fraunhofer CML), Hamburg, Port of Hamburg Marketing (HHM), Hamburg Port Authority (HPA), LISt Gesellschaft für Verkehrswesen und ingenieurtechnische Dienstleistungen mbH, Rochlitz (LISt), LUB Consulting GmbH, Dresden and Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH. The project is managed jointly by HHM and LISt.



Foto: HHM



(v.l.) Peter Michael Stein, Ingo Egloff, Dr. Frank Nägele, Frank Schnabel, Axel Mattern/
(left-to-right) Peter Michael Stein, Ingo Egloff, Dr. Frank Nägele, Frank Schnabel, Axel Mattern

Foto: HHM

Maritimes Frühstück 2014 in Berlin: Mit Konzept gemeinsam Zukunft gestalten

Mitglieder des Deutschen Bundestages sowie Vertreter aus Politik und maritimer Wirtschaft des Landes Schleswig-Holstein trafen sich am 30. Januar zum Dialog und Informationsaustausch über aktuelle und zukünftige Themen der maritimen Branche. Zum fünften Maritimen Frühstück nutzten der GvSH und die IHK Schleswig-Holstein unter anderem die Chance, alten und neuen Mitgliedern des Parlamentes den politischen und wirtschaftlichen Status quo im Hinblick auf die maritimen Belange Schleswig-Holsteins zu präsentieren. Unter dem Motto „Gemeinsam Zukunft gestalten“, standen unter anderem das vom GvSH und dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes Schleswig-Holstein gemeinsam entwickelte Hafenentwicklungskonzept sowie die zukünftigen Herausforderungen der Branche im Zentrum der Aufmerksamkeit. Dabei spielt der maritime Wirtschaftszweig des nördlichsten Bundeslandes über seine Grenzen hinaus eine bedeutende Rolle. Schleswig-Holstein ist das Bindeglied zu Skandinavien und die Logistkdrehscheibe zwischen Nord- und Ostsee. Auch im Jahr 2013 haben die Häfen erneut über 50 Millionen Tonnen Ladung umgeschlagen und bewegten über 15 Millionen Passagiere. Die Zahlen sind somit stabil und spiegeln den wichtigen Beitrag zur Wertschöpfung und Beschäftigung des Landes wider. Der Standort Schleswig-Holstein hat sich nach Hamburg und Bremen neben Niedersachsen als drittgrößte Universalhafengruppe positioniert.

Maritime Breakfast 2014 in Berlin: Shaping the future together, armed with a new concept

Members of the German Parliament, and representatives from politics and the maritime sector of the German federal state of Schleswig-Holstein met on 30 January to engage in dialogue and exchange information about current and future issues involving the maritime sector. On the occasion of the Fifth Maritime Breakfast, the

GvSH and the Schleswig-Holstein Chamber of Industry and Commerce made use of the opportunity to present old and new members of parliament with the political and economic status quo as regards the maritime issues affecting the state of Schleswig-Holstein. Under the motto “Shaping the future together“, the port development concept jointly drafted by, amongst others, the GvSH and the Department of Economic Affairs, Labour, Transport and Technology of the state of Schleswig-Holstein and the future challenges facing the industry took centre stage. It is worth noting in this context that the maritime sector of this northern-most German federal state has an importance that extends beyond the state boundaries. Schleswig-Holstein is the linchpin connecting Germany and Scandinavia, and it also acts as the logistics hub between the North Sea and the Baltic Sea. In the year 2013, the state’s ports again handled more than 50 million tons of freight and transported over 15 million passengers. The figures thus remained stable, and they reflect the important contribution the sector makes to value added and to the employment situation in the state. The Schleswig-Holstein location has positioned itself as the third-biggest group of universal ports, behind Hamburg and Bremen and alongside Lower Saxony.

ELBE RADAR als Plattform für Binnenschiffer

Unter dem Arbeitstitel ELBE RADAR treffen sich regelmäßig Verantwortliche der Binnenschifffahrt aus der Metropolregion Hamburg. Die Basis dafür bildet das Mitgliedernetzwerk von Hafen Hamburg Marketing. Im Mittelpunkt der Gespräche steht der Erfahrungsaustausch über aktuelle Entwicklungen in Hamburg und dem Elbstromgebiet. Ziel des ELBE RADARs ist es, die Position der Binnenschifffahrt in den logistischen Ketten öffentlichkeitswirksam zu stärken. Der nächste Dialog findet am 6. März bei Hafen Hamburg Marketing in Hamburg statt.

ELBE RADAR – a platform for inland navigation operators

Executives from inland navigation businesses in the Hamburg metropolitan region regularly meet in a forum that goes by the name of ELBE RADAR. The group is based on the network of members of Port of Hamburg Marketing. The meetings focus on the exchange of views and information on current developments in Hamburg and the Elbe river region. ELBE RADAR was established with the aim of boosting public awareness as regards the role of inland navigation in the logistics chains. The next dialogue is scheduled for 6 March, and it will take place on the premises of Port of Hamburg Marketing in Hamburg.

Erfolgreicher Auftakt für TransBaltic Extension Projekt in Hamburg

TransBaltic Extension ist ein Anschlussprojekt von TransBaltic, das nachhaltige multimodale Transportlösungen für den Ostseeraum untersucht und erarbeitet hat. Als Ergebnis des TransBaltic Projektes wurde der MTAP (Macroregional Transport Action Plan) veröffentlicht, der für Politik und Wirtschaft viele neue Ansätze und Handlungsempfehlungen zur Verbesserung der Transportsysteme im Ostseeraum liefert und damit auch eine wertvolle Grundlage für das bis Ende September 2014 laufende Projekt TransBaltic Extension ist. Insgesamt fünf Vertragspartner aus dem Ostseeraum sowie 29 assoziierte öffentliche Institutionen und Unternehmen untersuchen in dem Nachfolgeprojekt die Potenziale für eine Ausweitung der umweltfreundlichen Short-Sea-Verkehre und entwickeln Lösungsansätze für die Praxis. Die gut besuchte „TransBaltic Kick-off Conference“ in Hamburg war am 26. November die Auftaktveranstaltung für das vom European Regional Development Fund der EU teilfinanzierte Projekt TransBaltic Extension. Besonders der Containertransport im Short-Sea-Verkehr bietet nach Auffassung von Wiktor Szydarowski, Projektleiter von TransBaltic Extension, auf Relationen, wie z. B. zwischen Finnland und Deutschland, noch sehr gute Entwicklungsperspektiven. „Ein vermehrter Einsatz von 45-Fuß-Containern kann dazu beitragen, dass Gütertransport im Ostseeraum trotz der kommenden Umsetzung der IMO Sulphur Directive auch weiterhin per Schiff erfolgt. Der vermehrte Einsatz von 45-Fuß-Containern bietet auch Möglichkeiten, die Ladekapazität pro Container zu erhöhen. Die Entwicklung leistungstarker und umweltfreundlicher Transportsysteme im Ostseeraum soll auch ein Beitrag dafür sein, dass Transporte nicht vom Seeweg auf den Landweg verlagert werden“, erläutert Szydarowski.

Successful launch of TransBaltic Extension Project in Hamburg

TransBaltic Extension is a follow-up project carried out by TransBaltic, which investigated and developed sustainable, multimodal transport solutions for the Baltic Region. One result of the TransBaltic project was the publication of the MTAP (Macroregional Transport Action Plan), which provides policymakers and the business community with many new approaches and recommendations for action designed to improve the transport systems in the Baltic Region. It thus also represents a valuable basis for the TransBaltic Extension project, which is scheduled to run until the end of September 2014. In the follow-up project, a total of five contract partners from the Baltic Region and 29 associated public institutions and businesses are investigating the various potential for expanding environmentally friendly short-sea traffic, and developing possible practical solutions.

Foto: HHM



Redner der TransBaltic Extension Kick-off Konferenz (v.l.): Jukka Sirén (Lahti Region Development LADEC), Michael Berger (BUSS Ports), Axel Mattern (Hafen Hamburg Marketing e.V.), Emanuel Schiffer (EUROGATE), Wiktor Szydarowski (Projektmanager TransBaltic Extension), Michael Tasto (ISL), Alex Rediske (Konrad Zippel)/The speakers at the TransBaltic Extension Kick-Off Conference (left-to-right): Jukka Sirén (Lahti Region Development LADEC), Michael Berger (BUSS Ports), Axel Mattern (Port of Hamburg Marketing), Emanuel Schiffer (EUROGATE), Wiktor Szydarowski (project manager TransBaltic Extension), Michael Tasto (ISL), Alex Rediske (Konrad Zippel)

The well-attended “TransBaltic Kick-off Conference” in Hamburg on 26 November was the opening event for the TransBaltic Extension project, which is partly funded by the European Regional Development Fund of the EU. According to Wiktor Szydarowski, project manager of TransBaltic Extension, it is in the container transport segment on shortsea routes such as between Finland and Germany in particular where there are still very good development prospects. “Increasing the use of 45-foot containers can help ensure that freight transports in the Baltic Region will continue to be carried by sea in spite of the impending implementation of the IMO Sulphur Directive. Making greater use of 45-foot containers also allows the loading capacities per container to be increased. The development of efficient and environmentally friendly transport systems in the Baltic Region is also intended to help ensure that transports will not shift from sea to land,” explains Szydarowski.

Hamburger Hafenwirtschaft öffnet ihre Tore zum HAFENGEBURTSTAG HAMBURG 2014

Bereits zum dritten Mal öffnen ausgewählte Unternehmen der Hamburger Hafenwirtschaft anlässlich des HAFENGEBURTSTAGES HAMBURG ihre Türen und geben einen Einblick in die Abläufe des Universalhafens. Am 9. Mai 2014 können interessierte Besucher im Rahmen von fünf verschiedenen, geführten Besichtigungsprogrammen hinter die Kulissen des größten deutschen Seehafens schauen. Wer schon immer einmal den Hamburger Hafen hautnah erleben wollte, der kann mehr über den Containerumschlag auf dem HHLA Container Terminal Altenwerder oder dem EUROGATE Container Terminal Hamburg erfahren. Die Abläufe beim Be- und Entladen von Stückgut- und Projektladung werden auf der Mehrzweckanlage BUSS Hansa Terminal vorgestellt.

Wer sich für den Umschlag von Massengut interessiert, wird von K+S Transport GmbH am Kalikai über die Lagerung und Verladung von trockenen Schüttgütern wie Mineraldünger informiert. Das ma-co maritimes kompetenzzentrum GmbH zeigt und demonstriert auf dem Ausbildungsgelände, wie die Hafenbetriebe ihre Mitarbeiter aus- und weiterbilden. Als Abschluss jeder Besichtigungstour geht das Hafenmuseum Hamburg mit seinen Besuchern auf eine Zeitreise durch die Hamburger Hafengeschichte. „Die Hafenwirtschaft für Jedermann erlebbar machen“, dieses Motto der Hafenbetriebe wird auch in diesem Jahr wieder durch das von Hafen Hamburg Marketing e.V. angebotene Programm umgesetzt. Weitere Informationen zu den Besichtigungstouren finden Sie auf www.hafen-hamburg.de/hafengeburtstag.

Hamburg's port-related industries hold open days during PORT ANNIVERSARY HAMBURG 2014

**HAFENGEBOURTSTAG
HAMBURG**



For the third time already, selected companies at the Port of Hamburg will open their doors during the PORT ANNIVERSARY HAMBURG to provide the public with an insight into the processes taking place at the univer-

sal port. On 9 May 2014, interested visitors can get a look behind the scenes of Germany's biggest seaport during five different guided tours. Anyone keen to experience the Port of Hamburg in close-up can find out more about container handling at the HHLA Container Terminal Altenwerder or at the EUROGATE Container Terminal Hamburg. The procedures for loading and unloading general and project cargo will be demonstrated at the multi-purpose BUSS Hansa Terminal. Those interested in learning about the handling of bulk cargo can find out more about the storage and loading of dry bulk cargo such as mineral fertiliser at K+S Transport GmbH at the Kalikai facility. At their on-site training facilities, the company ma-co maritime competence centre will run demonstrations of how port operators provide their personnel with basic and advanced training. At the end of each of these guided tours, the Port Museum Hamburg will take the visitors on a journey through time with its exhibits documenting the history of the Port of Hamburg. "The aim is to provide everyone with an immediate experience of the port sector" – this objective of the port-related industries will once again be made a reality by the programme of events offered by Port of Hamburg Marketing. You can find out more about the guided tours at www.hafen-hamburg.de/hafengeburtstag.



Foto: DHL Freight

Top Azubis von DHL auf Logistiktour

Die besten Auszubildenden von DHL in Deutschland besuchten am 6. November 2013 im Rahmen einer deutschlandweiten Logistiktour den Hamburger Hafen. Erster Programmpunkt war eine Hafenrundfahrt auf der Barkasse „Buenos Aires“ durch Deutschlands größten Seehafen. Sandra Kunze von Hafen Hamburg Marketing e.V. informierte die Teilnehmer über die Güterströme und Entwicklungen des Hafens. Im Anschluss folgte ein Besuch des HHLA Container Terminals Altenwerder (CTA). Uwe Köhler von der HHLA erläuterte den Nachwuchslogistikern zunächst anhand des Modells die Abläufe auf dem Terminal, bevor die Gruppe während einer Busfahrt über das CTA den Umschlag hautnah miterleben konnte. Abschließend besuchten die Auszubildenden noch die Konzerntochter DHL Freight.

Top apprentices from DHL on logistics tour

The best apprentices of DHL in Germany visited the Port of Hamburg on 6 November 2013 as part of a nation-wide logistics tour. The first item on the programme of events was a harbour cruise through Germany's biggest seaport on board the motor launch Buenos Aires. Sandra Kunze from Port of Hamburg Marketing provided the participants with information on the different flows of goods and on current developments at the port. The group then visited the HHLA Container Terminals Altenwerder (CTA). HHLA's Uwe Köhler started out by explaining the handling procedures using a model of the terminal, before a tour of the CTA site on board a bus allowed the participants to witness cargo-handling operations from up close. The apprentices concluded their tour with a visit to the group subsidiary DHL Freight.



Foto: HHM

Logistikstudenten aus Polen besuchen Hafen Hamburg

Vom 6.-7. November 2013 besuchte eine Gruppe von 50 Logistikstudenten der Fachhochschule Otwock/Warschau, Polen, den Hamburger Hafen, um sich über die Abläufe auf den Terminals und berufliche Perspektiven in der Hafen- und Logistikwirtschaft in Hamburg zu informieren. Erster Programmpunkt war ein Vortrag von Peter Plewa, Geschäftsführer Polzug Intermodal GmbH, der über die Hinterlandverbindungen per Bahn von Hamburg nach Polen informierte. Anschließend besichtigte die Gruppe das HHLA Container Terminal Altenwerder. Während einer Hafenrundfahrt mit Fritz Wilhelm Jensen und Klaus-Peter Kont, Geschäftsführer Delfs & Associates GmbH, bekamen die Studenten einen guten Überblick über die Abläufe im Universalhafen Hamburg. Klaus-Peter Kont berichtete außerdem über die beruflichen Chancen und Perspektiven in der maritimen Wirtschaft. Am zweiten Tag besichtigten die Studenten das Multi-Purpose-Terminal von Wallmann, das Logistiklager von HHLA Logistics und das ma-co maritimes kompetenzzentrum.

Logistics students from Poland visit the Port of Hamburg

From 6-7 November 2013, a group of 50 logistics students from the Technical University of Otwock/Warsaw in Poland visited the Port of Hamburg to find out more about the handling procedures at the terminals, and to inform themselves about career prospects in the port and logistics sectors in Hamburg. The first item on the agenda was a lecture by Peter Plewa, Managing Director of Polzug Intermodal GmbH, who spoke about the hinterland connections from Hamburg to Poland by rail. The group then went on an inspection tour of the HHLA Container Terminal Altenwerder. During a harbour cruise accompanied by Fritz Wilhelm Jensen and Klaus-Peter Kont, Managing Directors of Delfs & Associates GmbH, the student gained a good overview of the freight-handling operations at the universal port of Hamburg. Klaus-Peter Kont also provided them with information on the career opportunities and prospects in the maritime sector. On the second day of their stay in Hamburg, the students visited the Wallmann multi-purpose terminal, the logistics warehouse of HHLA Logistics, and the ma-co maritime competence centre.



Foto: HHM

Neues EU-Projekt zur Förderung der Short-sea-Schifffahrt in Europa: B2MOS soll Häfen in Europa besser miteinander verbinden

Die Leistungsfähigkeit der europäischen Shortsea-Schifffahrt erhöhen und wettbewerbsfähige Transportlösungen von-Tür-zu-Tür schaffen – daran arbeiten bis Dezember 2015 insgesamt 22 Projektpartner von B2MOS aus Spanien, Italien, Slowenien, Griechenland, Großbritannien und Deutschland, darunter auch Hafen Hamburg Marketing e.V., Dakosy und dbh Logistics. Für ein maritimes, seeseitig gut vernetztes Europa soll im Rahmen des Projektes das TEN-T Motorways of the Sea (MOS) Netzwerk weiter ausgebaut werden. Dieses Netzwerk wurde in dem Transport White Paper der EU-Kommission 2001 als Alternative zum Landtransport ausgewiesen. Die Motorways of the Sea sollen Teil des Transeuropäischen Netzwerkes TEN-T werden und damit die Zugänge zum Europäischen Markt vereinfachen sowie das europäische Straßennetz entlasten. Mit dem weiteren Ausbau soll unter anderem eine bessere Anbindung peripherer Regionen an europäische Transportrouten erreicht und eine stärkere Vermarktung bestehender Shortsea-Verbindungen zwischen den europäischen Häfen geschaffen werden. Besonders wichtig dabei ist der intensive Informationsaustausch zwischen öffentlichen und privaten Akteuren. B2MOS soll darüber hinaus Hafenbehörden sowie Hafenwirtschafts- und Transportunternehmen in den teilnehmenden Partnerländern bei der Anpassung ihrer IT-Systeme unterstützen, um für die EU-Richtlinie über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedsstaaten (2010/65/EU) vorbereitet zu sein.

Vor allem die Bereitstellung elektronischer Dokumente für einen internetbasierten Informationsaustausch zwischen allen an einer Transportkette beteiligten Akteuren soll die Transportabwicklung erleichtern und beschleunigen (Maritime Single Windows).

New EU project to boost shortsea shipping in Europe: B2MOS to improve links between ports in Europe

Increasing the efficiency of shortsea shipping in Europe and developing competitive door-to-door transport solutions – this is the task the partners in the B2MOS project will be working on until December 2015. The participants in the project are from Spain, Italy, Slovenia, Greece, the UK and Germany, and Port of Hamburg Marketing, Dakosy and dbh Logistics are amongst them. As part of the project, the TEN-T Motorways of the Sea (MOS) network is to be expanded further in an effort to build an efficient sea-based network for maritime shipping throughout Europe. This network was identified in the EU Commission's Transport White Paper 2001 as an alternative to land-based transportation. The Motorways of the Sea are intended to form part of the trans-European network TEN-T, which will facilitate access to the European market as well as take pressure off the European road network. The objectives of the continued expansion are, amongst other things, to give peripheral regions improved access to European transport routes, and to boost the marketing of existing shortsea links between the European ports. Of particular importance in this context is the intensive exchange of information between public and private protagonists. In addition, B2MOS is intended to provide port authorities



Kick-Off Meeting in Valencia – für ein maritimes, seeseitig gut vernetztes Europa soll im Rahmen des Projektes das TEN-T Motorways of the Sea (MOS) Netzwerk weiter ausgebaut werden.

Kick-off meeting in Valencia – As part of the project, the TEN-T Motorways of the Sea (MOS) network is to be expanded further in an effort to build an efficient sea-based network for maritime shipping throughout Europe.

and port-related and transport businesses in the participating countries with support in their efforts to adapt their IT- systems in preparation for the EU Directive on reporting formalities for ships arriving in and/or departing from ports of the Member States (2010/65/EU). The provision of electronic documents for an Internet-based exchange of information between all participants in a transport chain in particular will facilitate and speed up transport procedures (Maritime Single Windows).

Swiftly Green Projektmeeting in Hamburg

Zielsetzung des Projekts SWIFTLY Green (Sweden-Italy Freight Transport and Logistics Green Corridor) ist die Unterstützung der Entwicklung von umweltverträglichen Lösungen im Bereich Logistik und Transport in Europa. Konkretes Ergebnis soll ein Instrumentarium sein, das zur verstärkten Berücksichtigung von Umweltthemen bei der Planung und Umsetzung der TEN-T-Kernnetz-korridore im Rahmen der Politik zu den transeuropäischen Verkehrsnetzen (Trans European Networks-Transport – TEN-T) beiträgt. Dieses Instrumentarium wird aus Richtlinien, Tools und Empfehlungen zur Ökologisierung von Logistik und Verkehr bestehen. Es wird auf bewährten Praktiken sowie auf übertragbaren Ergebnissen aus einer gründlichen Bestandsaufnahme und Analyse abgeschlossener und laufender Projekte basieren. Bei SWIFTLY Green handelt es sich um ein europäisches Projekt, das von der Europäischen Union über TEN-T-Mittel mitfinanziert wird. Während der drei Tage in Hamburg haben alle Teilnehmer die Gelegenheit ergriffen, einen Tag lang „TransPORT“

hautnah zu erleben. Neben Führungen durch den Rangierbahnhof Maschen und das Container Terminal Altenwerder wurde auch eine Hafenrundfahrt angeboten, um Kenntnisse und Wissen über die Komplexität der Abläufe im Zusammenhang mit der Hafen- und Hinterlandlogistik zu erlangen. HHM hat den dreitägigen Workshop in der Funktion eines Aktivitäts-moderators für dieses Projekt organisiert. Weitere Informationen zum Projekt erhalten Sie hier: <http://www.lindholmen.se/sv/node/36290>.

Swiftly Green Projektmeeting in Hamburg

The mission for the SWIFTLY Green project (Sweden-Italy Freight Transport and Logistics Green Corridor) is to support the development of green logistics and transport in Europe. The concrete result will be a toolbox for increased consideration of green issues in the TEN-T planning and implementation of the TEN-T core network corridors. The toolbox will consist of guidelines, tools and recommendations for greening of logistics and transport. It will be based on best practice and transferable results from a thorough mapping and analysis of previous and on-going projects. SWIFTLY Green is a European project co-financed by the European Union via TEN-T funds. During three days meeting in Hamburg all participants took the opportunity to experience one day real life experiences of “TransPORT”. Besides guided visits of Maschen Rail Yard and Container Terminal Altenwerder a harbour boat tour was offered to get knowledge about the complexity of processes related to port and hinterland logistics. HHM organised the three day workshop in function of being an Activity leader within this project. More information about the project available: <http://www.lindholmen.se/sv/node/36290>



Foto: HHM/Breitenbach

Logistiknetzwerk Unterfranken

Im November empfingen Hafen Hamburg Marketing und die Bayernhafen GmbH & Co. KG rund 90 Gäste aus der Region Unterfranken, dem angrenzenden Hessen und der Metropolregion Hamburg zur Kundenveranstaltung in Aschaffenburg. Themen des Abends waren Trends und Perspektiven zur Optimierung der maritimen Hinterlandverkehre, die Entwicklung der globalen Projektlogistik sowie der Kurswechsel in der Seeschifffahrt und die Anforderungen an die Industrie.

Logistics network Lower Franconia

In November, Port of Hamburg Marketing and the company Bayernhafen GmbH & Co. KG welcomed about 90 visitors from the Lower Franconia region, the neighbouring state of Hesse, and the Hamburg metropolitan region at a customer event held in Aschaffenburg. Topics discussed during the evening were the trends and prospects for the optimisation of hinterland traffic, the development of global project logistics, and the change of course for maritime shipping and the industry's requirements.



Foto: HHM



Foto: HHM

Kundenveranstaltung am Terminal Werndorf in Graz

Am Terminal in Werndorf begrüßten die Gastgeber Franz Glanz, Geschäftsführer Cargo Center Graz, und Alexander Till, Leiter der Hafen Hamburg Marketing Repräsentanz Wien, im Oktober die Gäste aus Österreich, Deutschland und Tschechien auf ihrer ersten gemeinsamen Kundenveranstaltung. Unter den Teilnehmern waren auch Direktverlader sowie Im- und Exporteure aus Österreich. Die Referenten des Abends informierten über Entwicklungen im weltweiten Seefrachtmarkt, die steirische Automobilzuliefer- und -herstellerbranche sowie über Zolllösungen in einem Seezollhafen wie Hamburg. „Aufgrund der geografischen Nähe zur Adria wird die Region auch von den Südhäfen stark umworben. So war der große Erfolg dieser Veranstaltung für den Wirtschaftsstandort Hamburg und die Metropolregion besonders erfreulich“, freute sich Alexander Till.

Customer event at the Werndorf Terminal in Graz

At the freight terminal in Werndorf, hosts Franz Glanz, Managing Director of Cargo Centre Graz, and Alexander Till, Head of the Port of Hamburg Marketing representative office in Vienna, welcomed guests from Austria, Germany and the Czech Republic at their first joint customer event, held in October. The participants also included shippers as well as importers and exporters from Austria. The speakers for the event reported on developments in the worldwide seafreight market, the Styrian automotive components and manufacturing industry, and on customs solutions for a seaport such as Hamburg. "Due to its proximity to the Adriatic, this region is also being wooed strongly by the southern European ports, and for this reason the great success of the event is all the more pleasing for Hamburg as an economic and business location," said a delighted Alexander Till.

Hafen Hamburg Marketing gratuliert dem First Container Terminal in St. Petersburg

Vor 15 Jahren wurde das First Container Terminal in St. Petersburg in Betrieb genommen und hat sich seitdem zum führenden Containerterminal in Russland und der baltischen Region entwickelt. Auch für den Hamburger Hafen zählt es zu den umschlagstärksten Handelspartnern in Osteuropa. Rund 1,25 Millionen TEU werden jährlich am First Terminal abgefertigt, darunter auch Transshipment-Container aus dem Hamburger Hafen. Im Rahmen des traditionellen Neujahrsempfangs am First Container Terminal gratulierte Natalia Kapkajewa, Leiterin der Hafen Hamburg Marketing Repräsentanz St. Petersburg (auf dem Bild links) zum Jubiläum und lobte den hohen Qualitätsstandard des Terminals. Unter den 180 Gästen waren auch Tatjana Tschekalova, offizielle Vertreterin des Maritimen Rats der St. Petersburger Regierung (auf dem Bild in der Mitte), und Alexander Tikhov, Geschäftsführer von First Container Terminal (auf dem Bild rechts).

Port of Hamburg Marketing extends congratulations to the First Container Terminal in St. Petersburg

The First Container Terminal in St. Petersburg commenced operations 15 years ago, and in the intervening period it has developed into the leading container terminal in Russia and the Baltic Region. It is also one of the highest-volume trading partners in eastern Europe for the Port of Hamburg. Around 1.25 million TEU are handled at the First Terminal annually, including transshipment containers from the Port of Hamburg. On the occasion of the traditional New Year's reception on the premises of First Container Terminal, Natalia Kapkajewa, Head of the Port of Hamburg Marketing representative office in St. Petersburg (on the left), congratulated First Container Terminal on its anniversary and praised the high standard of quality maintained by the terminal operator. Also among the 180 guests were Tatjana Tschekalova, the official representative of the Maritime Council of the government of St. Petersburg (centre) and Alexander Tikhov, Managing Director of First Container Terminal (right).



Foto: HHM



Foto: HHM

Neujahrsempfänge in Stuttgart, München und Nürnberg

Im Januar fanden die traditionellen Neujahrsempfänge der Hafen Hamburg Marketing (HHM) Repräsentanz Süd statt. In Stuttgart, München und Nürnberg feierten die Veranstalter mit Vertretern der Verkehrswirtschaft sowie Verbänden und Institutionen aus den Bundesländern Bayern und Baden Württemberg. Jürgen Behrens, Leiter der HHM-Repräsentanz Süd, freute sich sehr über den jährlich steigenden Zuspruch der lokalen Logistikunternehmen und der HHM-Mitgliedsunternehmen aus Hamburg und der Metropolregion. Rund 130 Gäste konnte er dieses Jahr auf jedem Empfang begrüßen. In Stuttgart stellte sich erstmals Ingo Egloff der lokalen Verkehrswirtschaft vor, der seit Januar 2014 den HHM Vorstand verstärkt. In München und Nürnberg bedankte sich HHM Vorstand Axel Mattern stellvertretend für die Hamburger Hafenwirtschaft für die erfolgreiche Zusammenarbeit im Jahr 2013 und zeigte sich positiv, diese auch in 2014 fortzuführen. Bayern und Baden Württemberg sind die stärksten deutschen Bundesländer im internationalen Güterverkehr und zählen damit zu den bedeutendsten Regionen für den Hamburger Hafen im deutschen Hinterlandverkehr.

New Year's Receptions in Stuttgart, Munich and Nuremberg

The traditional New Year's Receptions were hosted by the Port of Hamburg Marketing representative office South in January. In Stuttgart, Munich and Nuremberg, the event organisers celebrated in the company of representatives of the transport sector as well as from associations and institutions based in the German federal states of Bavaria and Baden-Württemberg. Jürgen Behrens, Head of the HHM representative office South, was pleased with the response from local logistics business and HHM member companies from Hamburg and the metropolitan region, which has been growing year by year. This year he was able to welcome around 130 guests at each of the events. Introducing himself to the local transport sector in Stuttgart for the first time was Ingo Egloff, who joined the HHM executive board in January 2014. In Munich and Nuremberg, HHM executive board member Axel Mattern thanked representatives of the local industry on behalf of Hamburg's port-related industries for the successful collaboration throughout the year 2013, expressing confidence that this would continue in 2014. Bavaria and Baden-Württemberg are the leading German federal states in international freight traffic, and this places them among the most important regions for the Port of Hamburg's hinterland traffic in Germany.

7. BME-/VDV-FORUM Schienengüterverkehr in Köln

Rund 180 Vertreter aus Industrie, Handel und Eisenbahntransportlogistik beschäftigten sich im Rahmen des 7. BME-/VDV-FORUM Schienengüterverkehr in Köln am 21. – 22. Januar mit Zukunftslösungen für Schienengüterverkehre. Nordrhein-Westfalen nimmt mit seinem engen Netz an Bahnstrecken sowie seinen starken Regional-, Hafen-, Industrie- und Werksbahnen eine Spitzenposition im deutschen Schienengüterverkehr ein. Die DB Schenker Rail AG und rund 50 nichtbundeseigene Eisenbahnverkehrsunternehmen leisten hier jährlich bis zu 30 Milliarden Tonnenkilometer. Verkehrsprognosen gehen bis 2025 von Steigerungen des Güterverkehrs um bis zu 50 Prozent aus. Dieses Wachstum erfordert die optimale Nutzung und Integration aller Verkehrsträger, aber auch Investitionen in die Infrastruktur. In den Fachvorträgen und Diskussionen auf dem Forum ging es vorrangig um die Verkehrsverlagerung auf die Schiene, den Ausbau des Bahnanteils im kombinierten Verkehr, die Weiterentwicklung der Hafenbahn und neue Organisationsformen im Einzelwagenverkehr. Hafen Hamburg Marketing e.V. informierte im Rahmen des Forums auf einem Infostand über leistungsstarke Eisenbahnverkehre via Hamburg und über die Logistikbörse PORTlog, über die auch Verlader, Spediteure sowie Im- und Exporteure geeignete Dienstleistungspartner für die Abwicklung von Schienengütertransporten finden können.

7. BME/VDV FORUM on rail freight in Cologne

Around 180 representatives from industry, trade and rail logistics attended the 7th BME/VDV FORUM Schienengüterverkehr [rail freight] in Cologne on 21–22 January to discuss solutions for the future of rail freight operations. With its dense rail network and its efficient regional, port and industrial railways, the state of North Rhine-Westphalia assumes a leading position in Germany's rail freight operations. The company DB Schenker Rail AG and about 50 non-government-owned railway companies clock up in the order of 30 billion ton-kilometres per year in that state. Forward estimates of transport volumes until the year 2025 predict an increase in rail freight of up to 50 per cent. This level of growth calls for optimum utilisation and integration of all modes of transportation, as well as investments in infrastructure. The lectures and discussions conducted as part of the forum focused primarily on the shift of traffic to rail, on increasing the proportion of combined traffic moved by rail, on the ongoing development of the port railway, and on new forms of organisation in single wagonload traffic. An information stand set up by Port of Hamburg Marketing at the forum provided information about efficient rail connections via Hamburg and about the PORTlog platform for the exchange of logistics data, which also allows shippers, transport companies as well as importers and exporters to link up with suitable service providers for the handling of their rail freight requirements.



Foto: Christian Marthney, Dortmunder Hafen AG

Der Vorstand des Dortmunder Hafens, Uwe Büscher (6.v.l.), empfing die HMM-Vorstände Axel Mattern (7.v.l.) und Ingo Egloff (5.v.l.), den HMM-Repräsentanten für NRW, Volker Hahn (9.v.l.), und weitere HMM-Mitarbeiter und -Repräsentanten in Dortmund./Managing Director of Dortmund Hafen, Uwe Büscher (6th from left), welcomed HMM-Managing Board Axel Mattern (7th from left) and Ingo Egloff (5th from left), the HMM-Representative for NRW, Volker Hahn (9th from left), and other HMM Staff Member and Representatives in Dortmund.

HMM Tagung in Dortmund

Gute Seehafenhinterland-Verkehre haben einen großen Einfluss auf die Gestaltung von Transportketten im seeseitigen Außenhandel. Wenn sich ein Seehafen erfolgreich im Markt positionieren möchte, benötigt er effiziente Verkehrsanbindungen und multimodale Kompetenz. Das Thema Eisenbahn-Containerverkehre stand deshalb im Mittelpunkt der Berichte und Diskussionen im Rahmen des diesjährigen HMM-Strategiemeetings in Dortmund. Gemeinsam mit dem HMM Vorstand und den Mitarbeitern aus der Zentrale informierten sich die HMM-Repräsentanten über aktuelle Markt- und Verkehrsentwicklungen und erhielten vom Gastgeber und HMM Mitglied Dortmunder Hafen AG einen Überblick zur Entwicklung des Unternehmens. Im Zentrum einer der bedeutendsten Wirtschaftsregionen Europas verfügt das Container Terminal Dortmund auch über tägliche Eisenbahnverbindungen nach Hamburg.

HMM conference in Dortmund

Good seaport-to-hinterland connections are an important factor in the structuring of transport chains for sea-borne foreign trade. A seaport wanting to successfully position itself in the market will need efficient transport links and multimodal competencies. For this reason, the topic of rail-borne container traffic was at the centre of the reports and discussions at this year's HMM strategy meeting in Dortmund. Together with the HMM Executive Board and the staff from head office, the HMM representative officers brought themselves up to date on market and transport developments, and the host and HMM member, Dortmunder Hafen AG, also provided them with an overview of their company's development. Located at the centre of one of Europe's most important economic regions, the Container Terminal Dortmund boasts railway connections to Hamburg operating on a daily basis.

Zwei der 100 Gewinner erzählen uns, wo Peter Pickhuben sein neues Zuhause gefunden hat und was für Abenteuer dort auf ihn warten:

Two of the 100 winners relate here where Peter Pickhuben has made himself a new home, and what kind of adventures will be awaiting him there:



Foto: Maike Brunk

Maike Brunk, Inhaberin Elbinsel-Tour:

„Peter Pickhuben ist der neue Stammgast an Bord unserer Hamburger Elbinsel-Tour Hafentörns. Wir sind durch die Weihnachtsaktion erst auf PORTlog aufmerksam geworden und finden hier unter anderem kompetente Ansprechpartner bei Hintergrund-Recherchen für unsere individuell gestalteten Tour-Moderationen.“

www.elbinsel-tour.de

Maike Brunk, owner of Elbinsel-Tour:

„Peter Pickhuben is the new regular guest on board of our Hamburg Elbinsel Tour harbour cruise. We only became aware of PORTlog as result of the promotional campaign run at Christmas, and we are now able to locate the right contact persons for the research we carry out for our customised tour presentations.“

www.elbinsel-tour.de



Foto: Till Braun

Till Braun, Museumshafen Oevelgönne:

„Peter Pickhuben hat sein neues Ehrenamt als Besatzungsmitglied auf unserem Zollboot „Präsident Schaefer“ im Museumshafen Oevelgönne gefunden. Dort ist er mitten im Geschehen, hat alles im Blick und wird abends von den Wellen in den Schlaf gewiegt. Auch zum Hafengeburtstag wird Peter im Einsatz sein und den Besuchern von Bord zuwinken. Seit 1928 ist das Zollboot im Hamburger Hafen unterwegs, den Großteil seines Dienstlebens dort, wo heute die Cap San Diego liegt. Seit 1984 wird es von ehrenamtlichen Mitarbeitern im Museumshafen Oevelgönne liebevoll gepflegt. Hätte Peter sich das träumen lassen, als er in seinem Postpäckchen sein neues Zuhause an Bord erreicht hat? Schaut doch mal vorbei und lasst euch von Peter die unvergleichliche Atmosphäre des Museumshafens mit seinen bis zu 30 historischen Schiffen zeigen.“

www.museumshafen-oevelgoenne.de / www.zollboot.info

Till Braun, Oevelgönne Museum Harbour:

„Peter Pickhuben has assumed an honorary position as a crew member on our customs vessel Präsident Schaefer at the Oevelgönne Museum Harbour. Here he can get into the thick of the action, keep an eye on everything, and at night he is rocked to sleep by the waves lapping against the hull. Peter will also have an active role during the Port Anniversary, waving at visitors from on board of his ship. The customs vessel has been in service at the Port of Hamburg since 1928, and for most of that time it was stationed where the Cap San Diego is berthed today. Since 1984, the vessel has been lovingly maintained by the honorary staff at the Oevelgönne Museum Harbour. Could Peter even have imagined such an outcome when he arrived at his new home inside wrapped inside a parcel? Come by and have a look, and let Peter be your guide in this incomparable setting at the Museum Harbour with its up to 30 historical vessels.“

www.museumshafen-oevelgoenne.de / www.zollboot.info

Neues Zuhause für Hafenmöwe Peter Pickhuben

Zu Weihnachten hat Hafen Hamburg Marketing (HHM) über die Logistikbörse PORTlog 100 Peter Pickhuben Kuscheltiere verlost. Die Hafenmöwe führt durch das Portal und unterstützt PORTlog-Nutzer mit Fachbegriffserklärungen sowie Schritt-für-Schritt Anleitungen. In den letzten Monaten hat sich Peter Pickhuben zum Maskottchen und Social Media Gesicht von Hafen Hamburg Marketing entwickelt. Auf einer eigenen Facebook-Seite informiert er Hafen Hamburg Fans über Neuigkeiten, Tipps und Fakten aus dem Hafengeschehen. Insgesamt 238 Personen haben an der Verlosungsaktion teilgenommen, die über das Port of Hamburg Magazine, den HHM-Newsletter PORTnews, die Internetseite www.hafen-hamburg.de, Facebook, sowie über Flyer-Beilagen in den Transportmedien DVZ und THB beworben wurde. Die Reichweite der Aktion war beachtlich: Die Teilnehmer kamen aus allen Bundesländern (mit Hamburg, Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen an der Spitze) und sogar über die Ländergrenzen hinweg sprach sich die Weihnachtsaktion herum. So registrierten sich auch Hafen-interessierte aus England, Österreich, der Schweiz, Russland, Schweden, den Niederlanden, Polen, Luxemburg und Tschechien.

New home for Peter Pickhuben, the port seagull

At Christmas, Port of Hamburg Marketing (HHM) raffled 100 Peter Pickhuben cuddly toys via the PORTlog logistics platform. The Peter Pickhuben port seagull helps users navigate the platform and provides support in the form of explanations for technical terms and step-by-step instructions. In recent months, Peter Pickhuben has become somewhat of a mascot and social media face for Port of Hamburg Marketing. Peter Pickhuben even has his own Facebook page where he provides Port of Hamburg fans with news, tips and facts relating to life in the port. A total of 238 people participated in the raffle, which had been advertised in the Port of Hamburg Magazine, the HHM newsletter PORTnews, the Internet page www.portofhamburg.com, on Facebook, as well as in flyer inserts for the transport publications DVZ and THB. The campaign's reach was considerable: participants came from all the German federal states (led by Hamburg, Lower Saxony and North Rhine-Westphalia), and the Christmas campaign even generated interest beyond Germany's borders, with registrations from people taking an interest in the port arriving from the UK, Austria, Switzerland, Russia, Sweden, the Netherlands, Poland, Luxembourg and the Czech Republic.

Neue Hafen Hamburg Marketing Mitglieder stellen sich vor New Port of Hamburg Marketing members introduce their companies



ORCA Transport Agency GmbH

ORCA Transport Agency GmbH, Hamburg
www.orca-transport.de

Für Projektgeschäfte und außergewöhnliche Frachten entwickelt die ORCA Transport Agency spezielle Transportlösungen. Mit neuen Ideen und Expertise unterstützt das inhabergeführte Unternehmen seit 1996 seine Kunden bei der Realisierung weltweiter Transporte. Besonders durch die hausinterne Verknüpfung von Spedition und Schiffsbefrachtung werden nahtlose Abläufe und optimale Transportwege generiert. ORCA organisiert Im- und Exporte inklusive aller Vor- und Nachläufe per See-, Luft- und Landverkehr.

ORCA Transport Agency is in the business of developing special transport solutions for project cargo and unusual cargoes. Through new ideas and with its in-house expertise, the owner-operated company has been assisting customers in the realisation of transport operations worldwide since 1996. The internal cooperation between the freight-forwarding and ship-loading divisions in particular results in seamless procedures and optimum transport routes. ORCA organises imports and exports, along with all the required feeder services, by sea, air and on land.



Contargo GmbH & Co. KG, Mannheim
www.contargo.net

Mit einem Jahrestransportvolumen von 1,7 Millionen TEU gehört Contargo zu den großen Container-Logistik-Netzwerken in Europa. Contargo integriert den Containerverkehr zwischen den Westhäfen, den deutschen Nordseehäfen und dem europäischen Hinterland. Das Unternehmen verfügt in Deutschland, Frankreich, der Schweiz und der Tschechischen Republik über 27 Containerterminals. An sieben weiteren Standorten in Deutschland, den Niederlanden, Belgien und Japan ist Contargo mit Büros vertreten. Zudem betreibt das Unternehmen eigene Schiffs- und Bahnlinien. Die 800 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erwirtschafteten im Jahr 2012 einen Jahresumsatz von 400 Millionen Euro.

With an annual transport volume of 1.7 million TEU, Contargo is one of the leading container logistics networks in Europe. Contargo integrates container traffic between the western European ports, the German North sea ports and the European hinterland. The company operates 27 container terminals in Germany, France, Switzerland and in the Czech Republic. In addition, Contargo is represented with offices in seven additional locations in Germany, the Netherlands, Belgium and Japan. The company also operates its own shipping and railway lines. The 800 employees generated sales of 400 million euros in 2012.



Initiative Kiel-Canal
www.initiative-kiel-canal.de

Die Initiative Kiel-Canal e.V. bündelt die Stimmen derer, die sich seit vielen Jahren sehr engagiert für den Nord-Ostsee-Kanal (NOK) einsetzen. Ziel ist es, die Wahrnehmung dieses meistbefahrenen Kanals der Welt in Richtung Politik zu stärken. Eine überregionale Darstellung über den Nutzen des NOKs für Deutschland als Exportnation ist von entscheidender Bedeutung. Die Modernisierung des NOKs an die Anforderungen einer leistungsfähigen Schifffahrt von heute muss von allen politischen Entscheidern als eine nationale Aufgabe für den Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit verstanden werden.

The Initiative Kiel-Canal e.V. bundles the voices of those who dedicate themselves for many years, very passionately for the Kiel Canal. The aim is to sharpen the perception of this most frequented canal in the world even more towards politics. A cross-regional presentation about the benefits of Kiel Canal for Germany as an export nation is crucial. The modernization of the Kiel Canal to the requirements of today's efficient shipping must be understood by all policy-makers as a national role in order to ensure the competitiveness.

Impressum

Port of Hamburg Magazine ist eine Publikation des Hafen Hamburg Marketing e.V./Port of Hamburg Magazine is a publication of Port of Hamburg Marketing (Regd. Assn.)

HERAUSGEBER/PUBLISHER: Axel Mattern **REDAKTION/EDITORIAL DEPT.:** Bengt van Beuningen, Sabine Zilski, Hafen Hamburg Marketing e.V., Pickhuben 6, 20457 Hamburg, Tel. +49-40-377 09-110, Fax +49-40-377 09-199, www.hafen-hamburg.de, www.portofhamburg.com, E-Mail: info@hafen-hamburg.de, info@portofhamburg.com **GESAMTPRODUKTION + OBJEKTVERWALTUNG/PRODUCTION:** Küter & Staack Creativepool, Raboisen 16, 20095 Hamburg, Tel. +49-40-361 11 50, Fax +49-40-361 11 510, E-Mail: info@creativepool.de, www.creativepool.de, **GRAFIK/GRAPHICS:** Matthias Bock, www.bockgraphx.de, **DRUCK/PRINT:** GK & KK Druck GmbH, Großenhof 7a, 23570 Lübeck-Brodt, Tel. +49-4502-857 50 68, Fax +49-4502-857 80 69 **FOTOS/PHOTOS:** Dietmar Hasenpusch, Heinz-Joachim Hettchen, HHM, Michael Lindner, u. a. **ANZEIGENVERWALTUNG/ADVERTISING:** Jürgen Wenzel, Tel. +49-4536-890 46 57, E-Mail: wenzel-info@t-online.de **ENGLISCHE ADAPTION/TRANSLATION:** bromberg & friends, www.bromberg.de

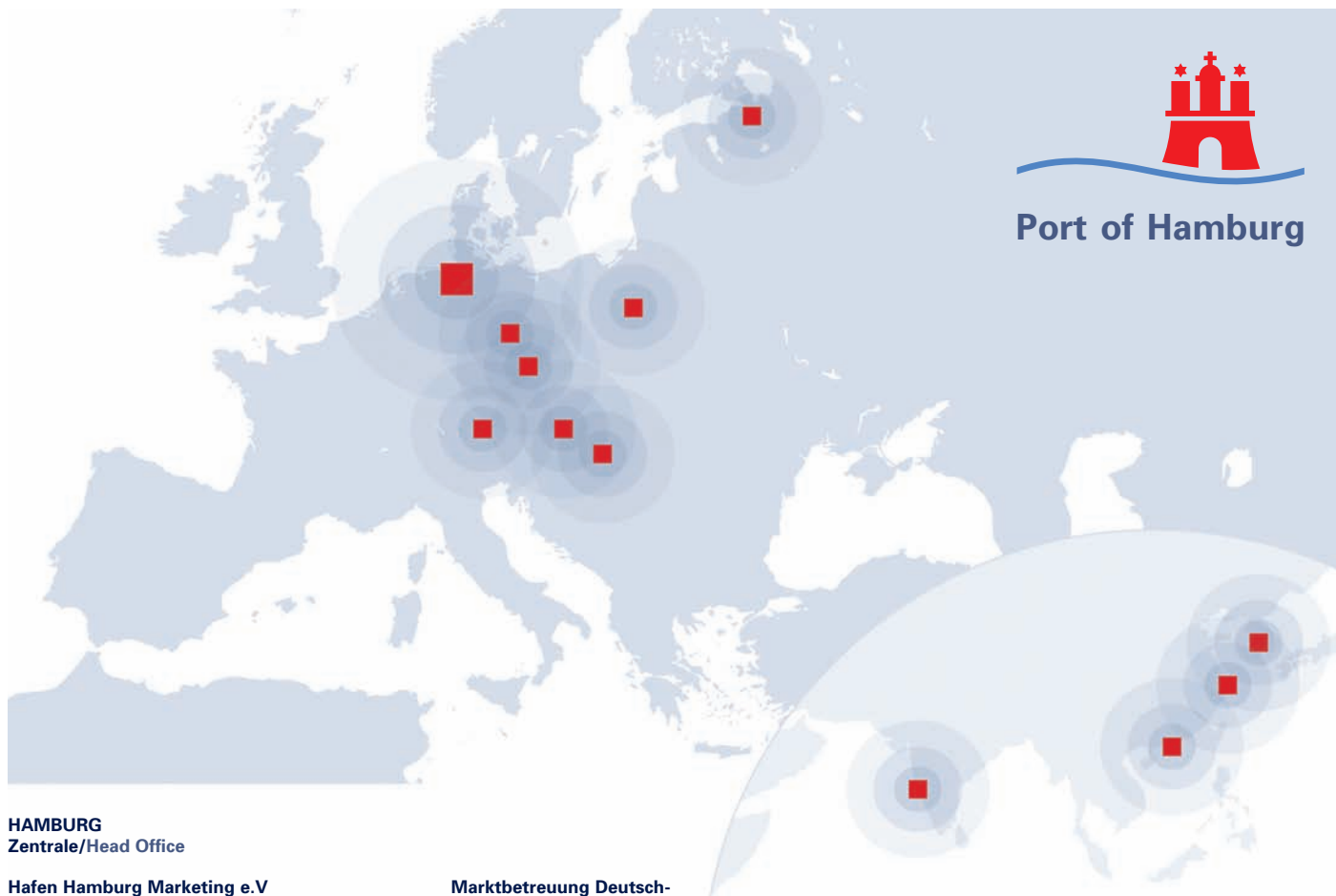
Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Keine Haftung für unverlangte Fotos, Manuskripte etc. Gerichtsstand Hamburg. Verbreitete Auflage: 10.000 Exemplare je Ausgabe. Address changes, extra copies or advertising rates may be obtained by writing to the agency Küter & Staack Creativepool, Raboisen 16, D-20095 Hamburg, Tel. +49-40-361 11 50, Fax +49-40-361 11 510. Bei Adressänderungen oder wenn Sie zusätzliche Exemplare anfordern möchten, wenden Sie sich bitte an: Küter & Staack Creativepool, Raboisen 16, D-20095 Hamburg, Tel. +49-40-361 11 50, Fax +49-40-361 11 510.

Besuchen Sie uns im Internet/Visit us on the internet: www.hafen-hamburg.de oder/or: www.portofhamburg.com



Ihre Hafen Hamburg Ansprechpartner in den Marktregionen Your Port of Hamburg Contacts in the Market Regions

Der Hafen Hamburg Marketing e.V., kurz HHM, übernimmt als privatrechtlicher Verein das Standort-Marketing für den Hamburger Hafen sowie für die Mitgliedsunternehmen des Vereins. Weltweit sind HHM-Hamburg und seine Repräsentanzen für Fragen zum Hamburger Hafen die ersten Ansprechpartner. Hafen Hamburg Marketing e.V., or HHM, an association under private law, is responsible for port marketing for the Port of Hamburg as well as for the numerous member companies of the association. HHM Hamburg and the representative offices are the first points of contact for queries pertaining to the Port of Hamburg throughout the world.



HAMBURG Zentrale/Head Office

Hafen Hamburg Marketing e.V.
Port of Hamburg Marketing
Pickhuben 6
20457 Hamburg
Phone: +49 40 37709 0
Fax: +49 40 37709 199
E-Mail: info@hafen-hamburg.de

www.hafen-hamburg.de
www.portofhamburg.com

Alle Ansprechpartner in der Zentrale finden Sie unter
www.hafen-hamburg.de/ansprechpartner
All contacts in the Head Office can be found on www.portofhamburg.com/en/ansprechpartner

MARKTBETREUUNG UND REPRÄSENTANZEN MARKET SUPPORT AND REPRESENTATIVE OFFICES

Marktbetreuung Deutschland Nord/West
Market support Northern and Western Germany
Phone: +49 40 37709-135
E-Mail: hahn@hafen-hamburg.de
Chief Representative: Volker Hahn

Marktbetreuung Deutschland Ost
Market support Eastern Germany
Phone: +49 351 6538-131
E-Mail: dresden@hafen-hamburg.de
Chief Representative: Stefan Kunze

Marktbetreuung Deutschland Süd und Schweiz
Market support Southern Germany and Switzerland
Phone: +49 89 186097
E-Mail: munich@hafen-hamburg.de
Chief Representative: Jürgen Behrens

Repräsentanz Österreich
Representative Office Austria
Phone: +43 1 7125484
E-Mail: vienna@hafen-hamburg.de
Chief Representative: Alexander Till

Repräsentanz Ungarn
Representative Office Hungary
Phone: +36 1 2662039
E-Mail: budapest@hafen-hamburg.de
Chief Representative: Krisztina Beáta Kovács

Repräsentanz Tschechische Republik und Slowakei
Representative Office Czech Republic and Slovakia
Phone: +420 224 891300
E-Mail: prague@hafen-hamburg.de
Chief Representative: Bohumil Průša, Vladimír Dobos

Repräsentanz Polen
Representative Office Poland
Phone: +48 22 6546007
E-Mail: warsaw@hafen-hamburg.de
Chief Representative: Maciej Brzozowski

Repräsentanz Russland
Representative Office Russia
Phone: +7 812 3327-140
E-Mail: spb@hafen-hamburg.de
Chief Representative: Natalia Kapkajewa

Repräsentanz Indien
Representative Office India
Phone: +91 22 66652134
E-Mail: deubet@indo-german.com
Chief Representative: Peter Deubet

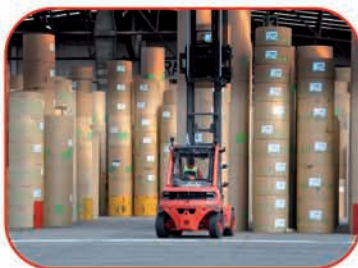
Repräsentanz Hong Kong, Südchina, Vietnam
Representative Office Hong Kong, South China, Vietnam
Phone: +852 2522 5268
E-Mail: thiesen@hafen-hamburg.de
Chief Representative: Anne Thiesen

Repräsentanz Korea
Representative Office Korea
Phone: +82 31 385 1522
E-Mail: hafenhbg@hanmail.net
Chief Representative: Namyeon Lee

Repräsentanz P.R. China
Representative Office P.R. China
Phone: +86 21 5386 0857
E-Mail: hamburg@hamburgshanghai.org
Chief Representative: Lars Anke

PORTlog

your virtual freight village



- PORTlog - Ihre Hamburger Logistikbörse

Finden Sie mit wenigen Klicks Dienstleister rund um
Lagerung, Umschlag und Transport.

www.portlog.de

Hafen Hamburg Marketing e.V.
Telefon: 040 37 70 90 · info@hafen-hamburg.de



Port of Hamburg

SUSTAINABILITY ALL ALONG THE LINE.



HHLA links the port with the European hinterland in a way that is as efficient as it is eco-friendly. At our state-of-the-art seaport terminals we connect ships and trains to form environmentally friendly logistics chains. Our innovative rail companies transport goods to areas located deep inland. Find out more about this consistently sustainable concept at hhla.de/en/sustainability

GROWING TOGETHER.

