FOKUS OSTSEE

PORT OF HAMBURG
MAGAZINE 2.16

Liebe Leserinnen und Leser,

© HHM - Marc Ihle

historisch war Hamburg bereits zu Zeiten der Hanse mit den Häfen der Ostseeregion eng verbunden und übernahm als Umschlag- und Handelsplatz eine wichtige Funktion. Heute ist die Ostseeregion für den Hamburger Hafen nach China die zweitwichtigste Marktregion im Containerverkehr und hat das Potenzial, sich zu einer der innovativsten und wettbewerbsfähigsten Regionen in Europa zu entwickeln. Der globale Transport- und Logistikmarkt hat sich in den letzten Jahren auf ökonomischer, ökologischer und politischer Ebene gravierend verändert. Auch die Ostseeregion wird durch Veränderungen geprägt und es gibt in dieser Ausgabe des Port of Hamburg Magazines viel Interessantes zu berichten.

Im Interview mit Professor Kurt Bodewig, Bundesminister a.D., geht es um den Bau und die Unterhaltung der für die Ostseeregion wichtigen Verkehrsnetze und TEN-Korridore. In einem weiteren Beitrag befasst sich Professor Dr. Burkhard Lemper, Direktor Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik an der Hochschule Bremen, mit wichtigen Trends im Verkehrsmarkt Ostsee. Mit der Frage nach einer optimalen Ladungsdisposition von Ostsee-Fährschiffen beschäftigen wir uns in einer Reportage, die Ihnen die logistischen Abläufe einer Schiffsabfertigung im Hafen näher bringt. Selbstverständlich finden sich auch Beiträge zur aktuellen Entwicklung der Infrastruktur und in einer kleinen geografischen Hafenrundreise ein Blick auf Projekte und Trends in den Ostseehäfen.

Ich wünsche Ihnen viel Spaß beim Lesen unserer Ostsee-Ausgabe des Port of Hamburg Magazines.

M. Basso Michael

Marina Basso Michael
Leiterin Marktentwicklung Ostseeregion / Osteuropa

HISTORISCH WAR HAMBURG BEREITS ZU ZEITEN DER HANSE MIT DEN HÄFEN DER OSTSEEREGION ENG VERBUNDEN

©Thinkstock

Inhaltsverzeichnis

02 EDITORIAL

OSTSEE – DER MARKT

06 WICHTIGE TRENDS IM VERKEHRSMARKT „OSTSEE“ Prof. Dr. Burkhard Lemper nimmt den Markt unter die Lupe, analysiert die Marktteilnehmer und gibt einen Ausblick auf die weitere Entwicklung.

INFRASTRUKTUR & VERKEHR

10 DER NORD-OSTSEE-KANAL – DIE KÜRZESTE VERBINDUNG MIT DER OSTSEEREGION Jens Broder Knudsen erläutert die geplanten Maßnahmen zur Modernisierung.

14 VOM JACUZZI-URLAUB ZUM SCHWERGUTTRANSPORT Zwischen Kiel und Göteborg transportiert Stena Line eine große Bandbreite an Gütern und heißt gleichzeitig zahlreiche Passagiere willkommen.

18 „IN KAUM EINER REGION IN EUROPA GIBT ES SO EINE INTENSIVE ZUSAMMENARBEIT.“ Im Interview mit Prof. Kurt Bodewig, Bundesminister a. D. dreht es sich um die vielseitigen Projekte in der Ostseeregion.

22 FEHMARNBELTQUERUNG – EIN TUNNEL BAHNT SICH SEINEN WEG Durch die feste Verbindung sollen Mitteleuropa und Skandinavien näher zusammenrücken. Wie ist der Status Quo?

BLICKPUNKT OSTSEEHÄFEN

25 HAFEN KIEL: PAPIERUMSCHLAG SCHAFFT KAPAZITÄTEN UND ARBEITSPLÄTZE Zwei neue Kunden bringen Bewegung an die Kaikante. Wie der Umschlag von Forstprodukten neue Volumina, Arbeitsplätze und Lagerhallen schafft.

27 LÜBECKER HAFEN-GESELLSCHAFT: HAFENBETRIEB MIT WEITBLICK UND VIELFALT Die LHG investiert in den Skandinavienkai und Nordlandkai sowie auch in den Markt Russland.

28 HAFEN DANZIG: POLENS GRÖSSTER HAFEN SETZT AUF CONTAINERUMSCHLAG Mit einem der größten Investitionsprogramme bereitet sich der Hafen Danzig auf die Zukunft und den steigenden Güterumschlag vor.

30 HAFEN BRONKA: DER NEUE TIEFWASSERHAFEN VON ST. PETERSBURG Der neue Hafen in St. Petersburg setzt Maßstäbe für den russischen Güterverkehr.

32 HAFEN TURKU: ENGAGIERT FÜR EINE SAUBERERE UMWELT Zahlreiche Maßnahmen wie eine neue Abwasserentsorgung verbessern die Umweltbilanz vom Hafen Turku.

34 HAFEN GÖTEBORG: GRÖSSTE EXPANSION DANK NEUEM TERMINAL Der Terminalneubau in der Arendal-Bucht ist im Gange.

UMWELT

36 AUFATMEN AN NORD- UND OSTSEE: NEUE SCHWEFEL-GRENZWERTE VERBESSERN DIE LUFTQUALITÄT Was haben die neuen Schwefelgrenzwerte gebracht und welche Treibstoffalternativen werden heute genutzt?

HAFEN HAMBURG MARKETING E.V.

38 HAFEN HAMBURG MARKETING HÄLT KURS IN DER OSTSEEREGION Wie die Marketingorganisation in den Ostseeanrainern Präsenz zeigt und für die Leistungsvielfalt des Hamburger Hafens wirbt.

40 PETER PICKHUBENS PINNWAND Insidertipps einer Hafenmöwe.

42 TRANSPORTKETTEN IM FOKUS

42 IMPRESSUM

BRUNSBÜTTEL PORTS

more than moving

www.schrammgroup.com

- Transport
- Handling
- Storage
- Logistics

Multi Purpose Port Elbehafen Brunsbüttel

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

Porath Customs Agents:

Located in Hamburg. Present all over Europe.

» Learn more about the services we deliver across Europe at **www.porath.com**

HAMBURG
FRANKFURT AIRPORT
BREMERHAVEN
GDYNIA
ROTTERDAM
NIEUW AMSTERDAM

Wichtige Trends im Verkehrsmarkt „Ostsee“

Für die Häfen der Nordrange und insbesondere Hamburg ist der Ostseeraum einer der wichtigsten Korrespondenzmärkte. Vor allem im Containerverkehr hat die Entwicklung von Wirtschaft und Handel der Ostseeanrainer durch den hohen Transhipmentanteil auch eine hohe Bedeutung für den Umschlag in Hamburg, aber auch in Bremerhaven und Wilhelmshaven.

Gerade die wirtschaftliche Entwicklung Russlands, eines der größten Zielländer für Überseecontainer in der Ostsee, ist in den vergangenen Jahren deutlich unterdurchschnittlich verlaufen. Auch einige der anderen Ostseeanrainer mussten, vor allem im Jahr 2015, Stagnation oder sogar Rückgänge bei der Wirtschaftsleistung und im internationalen Warenaustausch hinnehmen. In der aktuellsten Version des World Economic Outlook des Internationalen Währungsfonds (IWF) aus dem April 2016 wird für Russland ein Rückgang des Bruttosozialprodukts in 2015 von gut 3,7 Prozent angegeben. Auch im Jahr 2016 wird eine weitere Schrumpfung um rund 1,9 Prozent erwartet, bevor sich die Aussichten ab 2017 mit einem Wirtschaftswachstum von etwa 1,0 Prozent pro Jahr wieder etwas aufhellen.

Finnland kehrte nach drei Jahren wirtschaftlicher Schrumpfung im Jahr 2015 zu leichtem Wachstum zurück und soll diesen Trend nach Einschätzung des IWF in den kommenden Jahren auch beibehalten. In den

Baltischen Staaten war im Durchschnitt 2015 auch ein geringerer Zuwachs der Wirtschaftsleistung zu verzeichnen, der aber unter dem Strich insgesamt bei etwas weniger als 2,0 Prozent blieb. Ab 2016 wird für die kommenden Jahre eine Konjunkturbelebung von etwa 3,0 bis 3,5 Prozent pro Jahr prognostiziert.

Vor allem die außenwirtschaftliche Entwicklung Russlands war ab 2014, und insbesondere im Jahr 2015, durch die Sanktionen vieler westlicher Staaten, aber auch die eigenen Importbeschränkungen als Reaktion darauf, geprägt. Bereits im Jahr 2014 gingen Importe von Gütern um fast 4 Prozent zurück. In 2015 erfolgte dann ein Einbruch von über 28 Prozent und auch im laufenden Jahr wird seitens des IWF noch einmal ein Rückgang um mehr als 11 Prozent gegenüber dem Vorjahr erwartet, bevor es dann ab 2017 langsam wieder aufwärts gehen soll. Die russischen Güterexporte, stark geprägt durch Öl und Gas, stagnierten in 2015.

Diese schwächere Wirtschafts- und Außenhandelsentwicklung spiegelte sich auch im Containerverkehr wider – sowohl auf globaler Ebene als auch im Fokus auf Nordwest- und Nordeuropa. Zahlen des ISL zeigen, dass sich der Containerumschlag im Verlauf des

© ISL / Martin Bockhacker

Prof. Dr. Burkhard Lemper (Direktor Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik und Professor an der Hochschule Bremen)

Jahres 2015 weltweit stetig verlangsamt hat. Entsprechend wurden die Erwartungen beispielsweise seitens Clarkson Research fast monatlich nach unten korrigiert. Ging man Anfang 2015 für das anstehende Jahr

WALLMANN&CO

Your Partner in the Port of Hamburg

Professionals at the waterfront

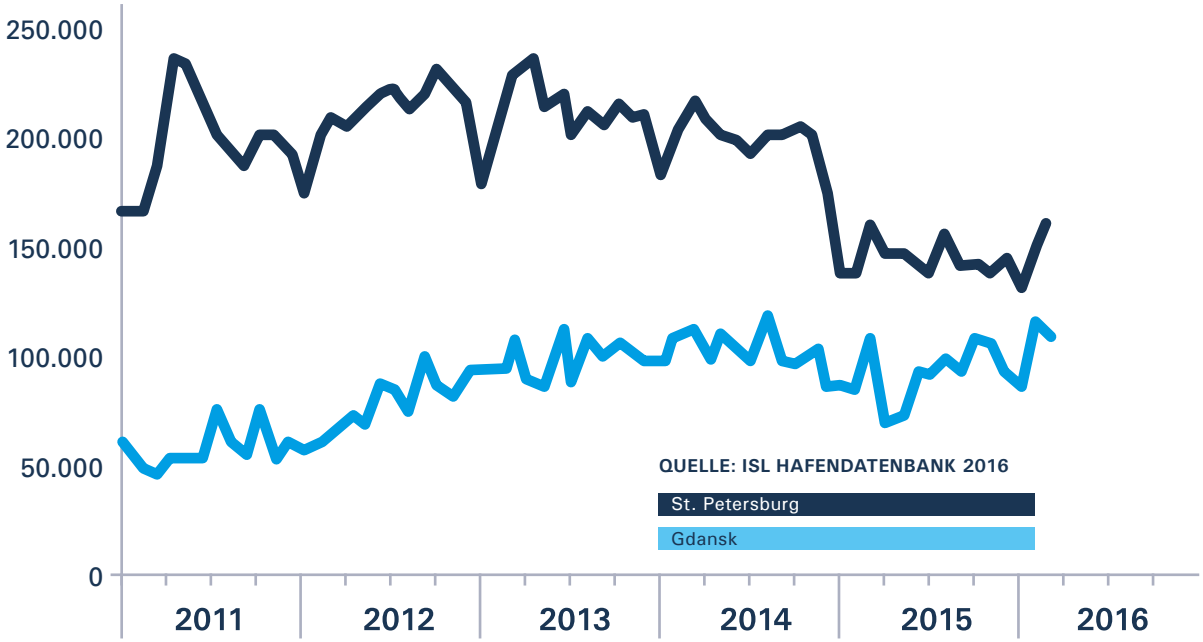
Handling and Warehousing
- General cargo
- Heavy lifts
- Iron products
- Steel products

Quay Operation and Warehousing
Wallmann & Co. (GmbH & Co. KG), Pollhornweg 31-39, D-21107 Hamburg
Phone: +49(0)40-7 52 07-0

Visit us at
www.wallmann-hamburg.de

ENTWICKLUNG DES CONTAINERUMSCHLAGS IN ST. PETERSBURG UND DANZIG SEIT ANFANG 2011

CONTAINERUMSCHLAG PRO MONAT IN (TEU)



noch von einem Zuwachs um 6,7 Prozent aus, so bröckelte dies bis zum Jahresende auf 2,5 Prozent ab.

Nach Einschätzung des ISL dürften im Rückblick im vergangenen Jahr tatsächlich nur maximal 0,5 Prozent mehr an Containern umgeschlagen und befördert worden sein als im Vorjahr. Diese schwache Entwicklung, die – anders als in den Jahren zuvor – sogar unterhalb der Zuwachsraten der globalen Produktion lag, zeigte sich im Durchschnitt auch in den Häfen der Nordrange, die insgesamt 1,6 Prozent verloren haben. Insbesondere Hamburg und auch Bremerhaven waren dabei zum einen von einer Schwäche der China-Verkehre, zum anderen aber vor allem auch vom Einbruch der Ostseeverkehre, speziell dem Transhipment für Russland betroffen.

Die Abbildung zeigt den Einbruch der Umschlagmengen in St. Petersburg um rund 30 Prozent im Winter 2014/2015, nachdem bereits im Vorjahr ein Rückgang um mehr als 5 Prozent zu verzeichnen war. Hier hat es 2015 auch keine Erholung gegeben. Danzig hat 2015 ebenfalls verloren, aber aufgrund der stabilisierenden Wirkung der polnischen Hinterlandverkehre und leichter Marktanteilsgewinne im Transhipment-Geschäft nur unterproportional. In den ersten Monaten des Jahres 2016 zeigt sich sowohl in St. Petersburg als auch in Danzig sowie anderen baltischen Häfen eine positive Tendenz im Vergleich zum Vorjahr, aber eben ausgehend von einem deutlich reduzierten Niveau.

Dagegen ist der befürchtete Effekt einer Verlagerung von Seeverkehren auf dem direkten Landweg infolge der Umsetzung der SECA-Regeln zur Nutzung des fast schwefelfreien Kraftstoffs, beziehungsweise einer entsprechenden Abgasreinigung, fast komplett ausgeblieben. Durch den Einbruch der Rohöl- und auch Bunkerpreise ab Herbst 2014 war mit Greifen der SECA-Regeln ab Januar 2015 der Preis für Marine Diesel (MDO) auf dem Niveau angekommen, das zuvor für das deutlich günstigere Schweröl (HFO) gegolten hatte. Dadurch blieben die erwarteten Preissteigerungen und Verlagerungen weitgehend aus.

Die Aussichten für die weitere Entwicklung der Containerverkehre in die oder aus der Ostsee sind verhalten positiv. Dem IWF zufolge wird sich in den kommenden Jahren eine Stabilisierung des wirtschaftlichen Wachstums und damit verbunden der außenwirtschaftlichen Beziehungen einstellen, sodass auch bei den Umschlagdienstleistungen ein Mehr an Nachfrage zu erwarten ist. Kurzfristig wird nicht mit einem drastischen Ansteigen der Öl- und damit der Bunkerpreise gerechnet, sodass eine signifikante Verlagerung auf den Landweg zunächst zumindest verschoben wird. Bei den niedrigen Bunkerpreisen muss eher damit gerechnet werden, dass der Wettbewerb für Hamburg und Bremerhaven durch die direkten Deepsea-Dienste in die Ostsee, beispielsweise nach Danzig, vorerst bestehen bleibt. ■

SPEDITIONS-ASSEKURANZ

Versicherungsmakler GmbH

Ihr Expertenteam für Spediteure und Frachtführer

Die wichtigsten Versicherungsangebote:

- Speditionshaftung
- Frachtführerhaftung
- CMR
- Kabotage
- Warentransport
- Gebäude
- Lagerinhalt
- Büroinhalt
- KFZ
- Trailerkasko
- Maschinenbruch
- Stapler
- Rechtsschutz
- Elektronik
- Haftpflicht
- Privatversicherungen

Speditions-Assekuranz Versicherungsmakler GmbH
Gewerbestraße 11 • 21279 Hollenstedt
Telefon: 0 41 65 - 8 10 31 • E-Mail: info@sped-ass.de
www.speditions-assekuranz.de

© WSV

Nord-Ostsee-Kanal (NOK)

- *Gesamtlänge: 98,26 Kilometer*
- *Wasserspiegelbreite: Westteil 162 Meter, Ostteil 102,5 Meter*
- *Sohlenbreite: Westteil 90 Meter, Ostteil 44 Meter*
- *Schiffspassagen 2014: 32.589*
- *Dauer einer Kanalpassage: ca. 8 Stunden*
- *jährliches Ladungsaufkommen: rund 100 Millionen Tonnen*

Der Nord-Ostsee-Kanal – die kürzeste Verbindung mit der Ostseeregion

Interview mit Jens Broder Knudsen, Vorsitzender Initiative Kiel-Canal e.V. und Geschäftsführender Gesellschafter Sartori & Berger

Herr Knudsen, Sie sind Vorsitzender der Initiative Kiel-Canal e.V. und auch in Ihrer Funktion als Geschäftsführender Gesellschafter von Sartori & Berger haben Sie täglich mit dem Geschehen auf dem Nord-Ostsee-Kanal (NOK) zu tun. Mit jährlich rund 30.000 Schiffspassagen ist der 1895 eingeweihte Kanal die meist befahrene künstliche Wasserstraße der Welt, aber inzwischen in vielen Bereichen nicht mehr für heutige und zukünftige Verkehrsanforderungen ausreichend leistungsfähig. Das Thema Wartezeiten durch Schleusenausfälle hat die davon betroffenen Unternehmen aus der Schifffahrt und Industrie in den vergangenen Jahren viel zu häufig vor große Probleme gestellt. Sie setzen sich mit der Initiative Kiel-Canal, dem Sprachrohr für die Kunden und Dienstleister des NOK, für eine Modernisierung und einen Ausbau des Kanals ein. Hat sich die Verkehrssituation am Nord-Ostsee-Kanal verbessert und gibt es positive Signale für die zukünftige Entwicklung?

Die Weichen sind gestellt. Bis 2030 soll der Nord-Ostsee-Kanal mit gegenwärtig mehr als 30.000 Schiffspassagen und einer transportierten Gütermenge von knapp 100 Millionen Tonnen jährlich mittels eines umfassenden Modernisierungsprogramms auf die Zukunft vorbereitet werden. Wichtige Elemente sind dabei mittlerweile auf den Weg gebracht.

Können Sie uns dafür Beispiele geben?

Ein wichtiges Schleusenprojekt ist der inzwischen auf Hochtouren laufende Bau einer fünften Schleusenkammer in Brunsbüttel sowie die finanziell gesicherte Anpassung der engen und kurvenreichen Oststrecke vor Kiel. Auch der Ersatzneubau der „Kleinen Schleusen" in Kiel-Holtenau sowie die Modernisierung der dortigen „Großen Schleusen" befinden sich bereits in Planung.

Auf welche Weise konnten Sie mit der Initiative Kiel-Canal darauf Einfluss nehmen?

In beharrlicher Arbeit und vielen Gesprächen mit den für den NOK Verantwortlichen hat die Ende 2012 gegründete Initiative Kiel-Canal e.V. sich mit großem Engagement für die Modernisierungs- und Ausbauprojekte des NOK eingesetzt und die Planungsprozesse eng begleiten können. Gegenseitiges Vertrauen und Verständnis für die Belange der unterschiedlichen Parteien aus Wirtschaft, Behörden und Politik wurden aufgebaut. Das hat sich ausgezahlt. Im engen Austausch mit diversen fachkundigen Experten haben wir einen Masterplan zur Kanalmodernisierung erarbeitet, der Ende 2014 erstmals veröffentlicht wurde. Damit wurden die bestehenden Planungen zusammengeführt und für die Öffentlichkeit transparent aufbereitet. Mitte April dieses Jahres hat die Initiative Kiel-Canal das erste Update ihres Masterplans vorgestellt und dabei auch aufgezeigt, bei welchen Maßnahmen aus unserer Sicht Verzögerungen drohen. Durch solche frühzeitigen Informationen können sich die Schifffahrt und die Unternehmen und Dienstleister am Nord-Ostsee-Kanal rechtzeitig vorbereiten und erhalten mehr Planungssicherheit.

Mit welchen Bau-Verzögerungen ist nach Auswertung Ihres Updates aus dem April für den NOK zu rechnen?

Im Moment betrifft dies die Anpassung der Oststrecke und den Ersatzneubau der „Kleinen Schleusen" in Kiel.

Ursächlich für die Verzögerung der Oststrecke ist die unserer Auffassung nach zu dünne Personaldecke der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung. Es fehlt dort insbesondere an Ingenieuren und Planern zur Steuerung komplexer Planungs- und Vergabeverfahren. Dieser Zustand ist mehr als bedauerlich, da Finanzmittel für den Bau bereitstehen und dann mangels Personal nicht zeitnah geplant und gebaut werden kann. Hier besteht Handlungsbedarf.

Sind Sie denn mit dem neuen Bundesverkehrswegeplan 2030 zufrieden, der auch mit beträchtlicher Zeitverzögerung inzwischen als Referentenentwurf vorliegt?

Der neue Bundesverkehrswegeplan 2030 enthält durchaus für uns im Norden und speziell für den Nord-Ostsee-Kanal positive Aussagen. Die Vertiefung des gesamten Kanals hat dort Eingang als vordringlicher Bedarf in die sogenannten „neuen Vorhaben" gefunden. Die Vertiefung des gesamten NOK ist damit auch finanziell in greifbare Nähe gerückt. Wir sind auf einen gut ausgebauten und leistungsfähigen NOK angewiesen, damit neben dem deutschen Außenhandel auch die Handelsgüter des dynamisch wachsenden Ostseeraums den schnellen und kurzen Wasserweg ohne Probleme nutzen können.
Davon profitiert auch der Hamburger Hafen, der mit rund 120 Feederverbindungen pro Woche durch den Nord-Ostsee-Kanal auf kürzestem Weg mit der Ostseeregion verbunden ist.

Hamburg ist mit seinem dichten Netz an Feeder- und Liniendiensten der westlichste Haupthafen für die Staaten im Ostseeraum und übernimmt in beträchtlichem Umfang die Funktion einer Drehscheibe für deren Ostseeverkehre. Verliert dieser Wegevorteil des NOK vor dem Hintergrund einiger bereits direkt in die Ostsee laufender Containerdienste an Bedeutung?

© Franz Schepers

Jens Broder Knudsen, Vorsitzender Initiative Kiel-Canal e.V. und Geschäftsführender Gesellschafter Sartori & Berger.

NORD-OSTSEE-KANAL MASTERPLAN 2013 – 2030

MASSNAHMEN

Neubau fünfte Schleuse Brunsbüttel

Neubau Versorgungsdüker Kiel-Holtenau

Anpassung Oststrecke vor Kiel

Ersatzbau Hochbrücke Levensau

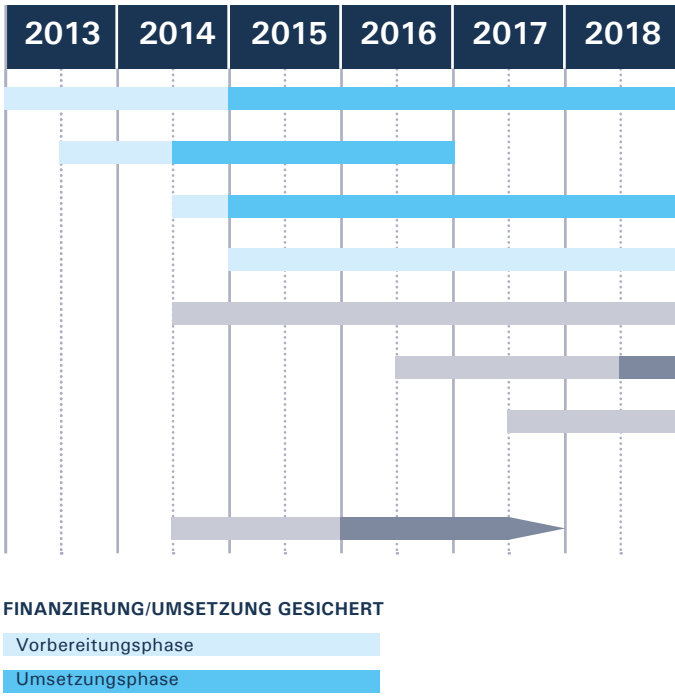
Ersatzneubau kleine Schleusen Kiel-Holt.

Grundinstandsetzung gr. Schleusen Kiel-Holt.

Grundinstandsetzung Gr. Schleuse Brunsbüttel

Vertiefung des gesamten Kanals

Personalaufstockung (Planer, Ing.) WSV



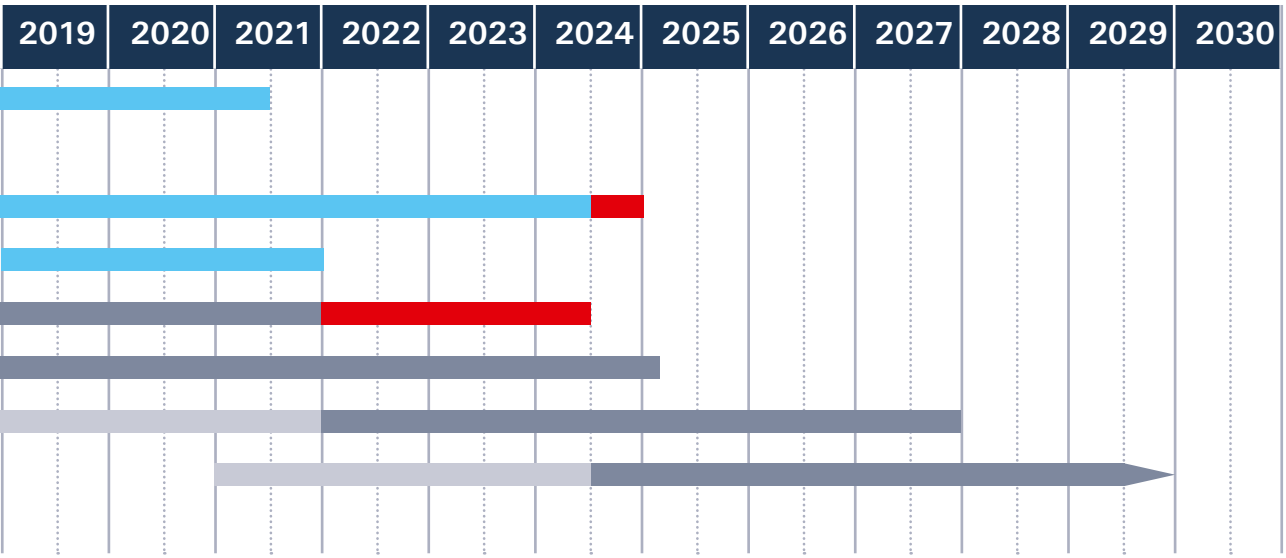
Auch wenn vereinzelt Direktanläufe erfolgen, wird auch bei niedrigen Bunkerraten weiterhin die Masse der Container per Feeder transportiert werden. Zum einen ist die Verteiler- und Sammlerfunktion der kleineren Feederschiffe, die auch mit geringeren Umschlagmengen eine Vielzahl an Häfen in der Ostsee fahrplanmäßig bedienen können, ein Vorteil gegenüber Großschiffen, die in ihre Fahrpläne aus Kostengründen möglichst wenige Anlaufhäfen mit großer Umschlagmenge einbeziehen. Und dann bietet der Nord-Ostsee-Kanal einen großen Wegevorteil. Von Hamburg nach Gdansk sparen Feederschiffe mehr als die Hälfte der Fahrtstrecke, wenn sie die Abkürzung durch den NOK nehmen und sie nicht um das norddänische Skagen den bedeutend längeren Weg in die Ostsee wählen. Hinzu kommt, dass die kürzere Strecke durch den NOK auch einen maßgeblichen Beitrag zur Reduzierung des Schadstoffaustoßes bringt.

Dann wird der Nord-Ostsee-Kanal auch in Zukunft für den Hamburger Hafen eine ganz bedeutende Rolle als Teil der nationalen Infrastruktur und Teil des Transeuropäischen Netzes (TEN) einnehmen?

Insgesamt ist der Nord-Ostsee-Kanal auf einem sehr guten Weg. Wenn die geplanten Maßnahmen zur Modernisierung und zum Ausbau bis 2030 umgesetzt sind, wird der NOK leistungsfähiger und für die Schifffahrt als Shortcut ins Baltikum attraktiver werden als jemals zuvor. Die von Ausfällen und Wartezeiten geprägte „Durststrecke“ der vergangenen drei Jahre ist meiner Überzeugung nach überstanden. Der Kanal bietet seit Ende 2015 wieder eine planbare Passage ohne Wartezeiten. Davon profitiert auch der Hamburger Hafen, der durch die Wartezeiten am NOK gegebenenfalls auch Transhipment-Ladung an Wettbewerbshäfen hat abgeben müssen. Kunden, die sich zwischenzeitlich umorientiert hatten, kehren erfreulicherweise jetzt nach und nach zurück. Schließlich ist der Zeit- und Wegvorteil einer Kanalpassage selbst in Zeiten vergleichsweise niedriger Bunkerpreise immer noch eine Alternative. Die Initiative Kiel-Canal wird sich weiter dafür einsetzen, dass der NOK an den Bedürfnissen seiner Kunden orientiert weiterentwickelt wird und die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung die für diese Aufgabe notwendige Ressourcenausstattung erhält. Ohne diese notwendigen Ressourcen ist eine Modernisierung kaum zu realisieren.

Selbst mit ausreichenden Personalressourcen wird die Runderneuerung des Nord-Ostsee-Kanals noch einige Zeit in Anspruch nehmen. Werden schon in der Bauphase Verbesserungen für die Kanalnutzer spürbar werden?

Ja. Der Abschluss der einzelnen Bauabschnitte wird den Verkehrsfluss im Kanal bereits deutlich erleichtern. Außerdem versprechen wir uns von der Einführung der neuen NOK-Zulaufsteuerung eine erhebliche Optimierung des Betriebsablaufs, insbesondere auch mit Blick auf die Verkehrsabwicklung zwischen Hamburg und Brunsbüttel. Auf die Umsetzung dieser Maßnahme hoffen wir noch im laufenden Jahrzehnt.



MASSNAHMEN IN PLANUNG

Vorbereitungsphase

Umsetzungsphase

UMSETZUNG VERLÄNGERT

Umsetzung Maßnahme verlängert

Was genau hat es mit dieser Zulaufsteuerung auf sich?

In Zukunft soll jedes Schiff, das für eine Kanalpassage angemeldet ist, bereits zehn bis 15 Stunden vor Erreichen der Schleusen in Kiel oder Brunsbüttel seinen voraussichtlichen Schleusungszeitpunkt mitgeteilt bekommen – vergleichbar einem Slot beim Anflug auf einen Flughafen. Heute geht es im Prinzip danach, wer zuerst vor der Schleuse eintrifft. Die Einführung der Zulaufsteuerung würde zum Beispiel zwischen Hamburg und Brunsbüttel bedeuten, dass Schiffe sich kein regelrechtes ‚Wettrennen' mehr liefern müssten, sondern ihre Reise exakt planen und damit treibstoffeffizient fahren könnten. Das Ergebnis wäre ein geringerer Bunkerverbrauch und damit nicht zuletzt eine Reduktion von Abgasemissionen. Außerdem würden weniger Schiffe auf Reede vor den Schleusen liegen, was im Interesse der Sicherheit in diesen stark frequentierten Revieren liegt. Und zu guter Letzt wäre auch der Lotseneinsatz besser planbar. Die neue Zulaufsteuerung bringt also eine ganze Fülle von Vorteilen für die individuellen Kanalkunden, aber auch für die Sicherheit und den Umweltschutz auf See mit sich.

Wissen Sie bereits, wann das System in Betrieb gehen wird?

Derzeit befindet sich die zuständige Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt noch in der Konzeptionsphase. Die anschließende Implementierung sowie ausgiebige Tests werden sicher noch einige Zeit in Anspruch nehmen. Die Initiative Kiel-Canal wird sich aber auch hier für eine schnellstmögliche Umsetzung stark machen, denn wir halten die geplante Zulaufsteuerung für einen echten Meilenstein mit noch dazu vergleichsweise moderaten Investitionskosten.

Mehr über die Modernisierung des Kanals und die Arbeit der Initiative Kiel-Canal e.V. (IKC) finden Sie unter www.initiative-kiel-canal.de. Zu den derzeit etwa 60 Mitgliedern der Initiative zählen unter anderem Reedereien, Schiffsmakler, Lotsen, Handelskammern, Verbände, Gebietskörperschaften sowie Einzelmitgliedschaften. Auch Hafen Hamburg Marketing e.V. zählt zu den Kooperationspartnern und engagiert sich gemeinsam mit der IKC für den NOK. ■

Initiative Kiel-Canal e.V.

Die Initiative Kiel-Canal e.V. wurde 2012 gegründet. Mehr als 50 Mitglieder aus Reedereien, Dienstleistungsunternehmen, Verbände, Politik und Privatpersonen engagieren sich dafür, den NOK im politischen und öffentlichen Bewusstsein noch stärker zu verankern. Die Funktionsfähigkeit und Modernisierung des NOK wird dabei als eine nationale Aufgabe angesehen und ist ein Beitrag zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit.

Initiative KIEL-CANAL

Die Fähre STENA SCANDINAVICA legt um kurz nach 9 Uhr am Kieler Schwedenkai an.

Vom Jacuzzi-Urlaub zum Schwerguttransport

Die schwedische Reederei Stena Line betreibt die wohl universellsten Fähren der Ostsee. Jeden Tag verkehren zwei Schiffe entgegengesetzt zwischen dem schwedischen Göteborg und der schleswig-holsteinischen Landeshauptstadt Kiel und bringen verschiedene Frachtarten ebenso durch die Ostsee wie Touristen auf dem Weg zum gewünschten Urlaubsort. Jetzt möchte Stena Line vermehrt Projektladung für die Fährverkehre gewinnen, um die Unternehmenssparte Freight weiter auszubauen.

© Franz Schepers

STENA SCANDINAVICA:

- *Länge: 243 m*
- *Breite: 29,3 m*
- *Gebaut: 2003/2007/2011*
- *Autokapazität: 300*
- *Passagierkapazität: 1 300*
- *Bruttoraumzahl: 57 958 t*
- *Tiefgang: 6.3 m*
- *Geschwindigkeit: 21.5 Knoten*
- *Frachtkapazität: 3 800 Spurmeter*

Es wirkt wie eine tägliche Routine, wenn sieben Tage die Woche in der Früh ein 243 Meter langes Fährschiff in die Kieler Förde einläuft und gegen 9:15 Uhr am Schwedenkai festmacht. So steht es auf dem Fahrplan und exakt auf die Minute ist das heute auch der Fall. Bis zur Rückreise nach Göteborg um 18:45 Uhr sind mehrere Arbeitsschritte zu erledigen, wie zum Beispiel das Ent- und Beladen, das Reinigen der Kabinen oder das Auffüllen des Caterings. Port and Security Manager Detlef Gerschefski von Stena Line, äußerlich ganz der Typ Seebär, gibt Einblicke in die Abläufe auf dem ISPS-Hochsicherheitsgelände am Kai. Das Schiff macht gerade fest und die Heckrampe fährt zischend herunter. Eine Sirene heult auf, das Zeichen für die Nachjustierung der Rampe. Da der Winkel zunächst ungünstig gewesen ist, hätten die Fahrzeuge im Inneren der Fähre beschädigt werden können. Jetzt wird aber freie Fahrt angezeigt. „Die Fähren funktionieren wie ein verlängertes Stück Straße“, erklärt Gerschefski. „In Göteborg wird über die Bugrampe beladen und hier in Kiel stehen die Trucks und Trailer dann bereits in der richtigen Position, um vorwärtsfahrend eine schnelle Entladung zu ermöglichen.“

Was die insgesamt vier Decks und 3800 Spurmeter nun verlässt, ist sehr vielfältig: Pkw mit Caravan-Anhänger, Motorräder, Reisebusse – also zunächst Privatfahrzeuge. Anschließend unter anderem die klassischen Lkw, zwei Autotransporter mit nagelneuen Volvos aus der schwedischen Fabrik sowie lange Einzelteile eines großen Aussichtsturms, der auf mehrere Trucks verteilt zur Kieler Woche gebracht wird. Der Turm wurde vorher beim Eurovision Song Contest in Stockholm genutzt.

Sobald die bemannten Fahrzeuge von Bord sind, beginnt der Einsatz der Tugmaster, eine Zugmaschine, die sich über sogenannte „Schwanenhälse“ mit den Rolltrailern verbindet. Diese von Port of Kiel Stevedoring betriebenen Fahrzeuge ziehen die unbemannten Rolltrailer rückwärts aus dem Bauch des Schiffes und bringen so die darauf geladenen Container oder Breakbulk-Ladung zum nahegelegenen KV-Terminal. Das geht ziemlich flott, mit Tempo 25 düsen die Zugmaschinen mehrfach zwischen Fähre und Gleisen hin und her und brauchen dafür gerade einmal 60 Sekunden.

Ulrich Kock, Shipping Logistics Manager bei Stena Line, erklärt: „Die Abfahrten der Fähren und der Ganzzüge sind gleich getaktet und der Transport auf beiden Verkehrsträgern kann direkt in Kombination gebucht und abgerechnet werden. Vor kurzem haben wir hier in Kiel zum Beispiel die Abfahrt des tausendsten Direktzuges ins italienische Verona feiern können. Diese

Verbindung wird von Stena Line und Kombiverkehr Frankfurt zweimal die Woche betrieben, vier wöchentliche Verbindungen sind das nächste Ziel.“ Stena Line hat vor etwa einem Jahr eine Projektgruppe ins Leben gerufen, um den Schienenverkehr ins Hinterland zu stärken und auch geschäftlich am Ausbau des umweltfreundlichen und zuverlässigen Transportmittels Bahn teilzuhaben. „Vom Bahnhof Schwedenkai wird über verschiedene Drehscheiben das gesamte europäische Hinterland bis Istanbul erreicht. Nach Hamburg-Billwerder fahren ebenfalls fünf Shuttle-Züge die Woche und von dort dann weiter zum Beispiel nach Duisburg, München oder Basel.“

Das KV-Terminal ist am Schwedenkai aufgrund der Lage im Stadtzentrum nicht besonders großflächig, weshalb die Ganzzüge zunächst geviertelt und erst im nächsten Streckenabschnitt zusammengesetzt werden. Der begrenzte Raum am Terminal muss deswegen optimal genutzt werden. Im Zuge dessen hat der Seehafen Kiel einen Portalkran angeschafft, der auf Gummireifen fahrend über drei der vier Gleise ragt. Für das vierte Gleis wird zusätzlich ein Reachstacker eingesetzt. So konnte die Umschlagzeit deutlich verkürzt werden. Ein Mitarbeiter von Port of Kiel Stevedoring bedient nacheinander beide Maschinen, um die ankommenden Trailer von den Zugmaschinen auf die entsprechenden Waggons umzuladen. Insgesamt zehn bis zwölf Hafenarbeiter sind während einer Schicht gleichzeitig im Einsatz.

„Wir sprechen mit Vertretern der Industrie, beispielsweise mit Automobilherstellern, und versuchen gemeinsam kostengünstige und effiziente Transportlösungen anzubieten“

Zurück bei der Fähre ist nun diese auch von innen begehbar. Immer noch quietschen die Reifen der Tugmaster und letzte Lkw mit Gefahrgut verlassen das Achterdeck. Mit dem Lift an Deck 15 gefahren, stellt sich schlagartig Ruhe ein. Vom Entladeprozess auf den unteren vier Decks ist hier oben nichts zu hören. Die Schornsteine markieren wie Rugbytore das einzigartige Sichtfeld vom Oberdeck auf die Kieler Förde. Klar ist: Hier kann man es sich während der vierzehneinhalb Stunden Überfahrt gut gehen lassen, die Zimmertypen reichen von der kleinen Innenkabine bis zur Suite mit eigenem Jacuzzi. Parallel gibt es Bereiche, in die sich die Lkw-Fahrer nach der strapazierenden Landfahrt zurückziehen können – fernab vom touristischen Trubel. Eine eigene Truckers Lounge im Restaurant ist vom restlichen Bereich abgeschirmt, Spielautomaten stehen in Reihe. „Auch für unsere Privatpassagiere hat sich in den letzten Jahren einiges verändert“, sagt Ulrich Kock. „Früher hatten wir einen großen Showbereich, der die Reise selbst zu einem Erlebnis gemacht hat. Die Bedürfnisse der Kunden haben sich deutlich zur reinen Überfahrt verschoben, kaum jemand zahlt noch die damals üblichen Preise für ein volles Entertainment-Paket, wenn er auch für unter 100 Euro mit dem Flugzeug schneller zum selben Ziel gelangen kann.“

Für Anbieter wie Stena Line vermengen sich also mehrere Brancheneinflüsse auf einem Schiff. Die Entwicklung sorgt dafür, dass die Frachtdivision von Ulrich Kock andere Wege suchen muss, um das Schiff zu füllen. Seit etwa drei Jahren suchen er und seine sechs Kollegen im Shipping Logistics-Team nach neuen Geschäftsfeldern im Frachtbereich, die bisher von Stena Line nicht abgedeckt worden sind. „Wir sprechen mit Vertretern der Industrie, beispielsweise mit Automobilherstellern, und versuchen gemeinsam kostengünstige und effiziente Transportlösungen anzubieten“, erklärt Kock. Der Aufbau eines langfristigen Geschäfts über die Verschiffung von Autos kann dabei auch drei oder mehr Jahre in Anspruch nehmen. Dann sichern die langfristigen Verträge eine kontinuierliche Kapazitätsauslastung der Fährschiffe. So wurden im vergangenen Jahr beispielsweise 5.000 Neufahrzeuge von Volvo und Scania verschifft, darunter viele der Oberklassemodelle Volvo XC90 für den norddeutschen Markt. Diese Geschäfte, die

© Franz Schepers

Kock akquiriert, können günstigere Fährraten im touristischen Bereich ausgleichen und den Betrieb der Route weiter wirtschaftlich machen. Die Verlagerung auf Cargo, insbesondere auch auf sperrige Projektladung, zeigt ihre Wirkung: Die Nachfrage im Bereich der Schwertransporte stieg 2015 deutlich.

Kock ist sich sicher, dass in diesem Wandel die Zukunft des Fährbetriebs liegt: „Projektladung, die früher wegen ihrer Ausmaße für uns nicht in Frage kam, wird mittlerweile problemlos an Bord genommen und in Hinterlandregionen transportiert, die bis nach Kasachstan reichen. Auch als Hafen, der im Vergleich zu Hamburg eher klein ist, spielen wir so als wichtiger Akteur in den Transportketten mit“.

Klar ist, dass die Arbeit an der Kaikante des Schwedenkais nicht mehr so viel Routine ist, wie es heute Morgen den Anschein erweckte. Jeden Tag kommt nun andere Schwerladung, die beim Umschlag vom Schiff auf die Schiene andere Anforderungen hat – fast so wie der anspruchsvolle Passagier in der Jacuzzi-Kabine. ■

STENA LINE:

- *23 Routen mit etwa 35 Schiffen (RoPax, RoRo und Kombifähren)*
- *1,8 Millionen Frachteinheiten jährlich*
- *1,5 Millionen Automotive jährlich*
- *7,2 Millionen Passagiere insgesamt – auf der Route Kiel-Göteborg: 400,000 (+2% in 2015)*
- *5.600 Mitarbeiter*

Ulrich Kock, Shipping Logistics Manager, und Detlef Gerschefski, Port and Security Manager, erklären die Prozesse bei der Entladung der Stena Line-Fähre.

„In kaum einer Region in Europa gibt es so eine intensive Zusammenarbeit.“

Interview mit Prof. Kurt Bodewig, Bundesminister a.D.

Herr Prof. Bodewig, als früherer Bundesminister engagieren Sie sich heute in mehreren Ämtern. Das ist recht bemerkeswert!

Also im Moment habe ich sehr viel mit den europäischen Verkehrsnetzen TEN zu tun. Für den Ostsee-Adria-Korridor bin ich der zuständige EU-Koordinator. So etwas hält einen lebendig.

Kommen wir zur Ostsee, Thema dieses Hefts. Ist Hamburg der westlichste Hafen der Ostsee?
Ja! Früher sprach man von Hamburgs Hafen als dem deutschen Tor zur Welt. Er ist heute zudem der wichtigste Hafen für die Ostsee, weil er das höchste Umschlagvolumen für dieses Binnenmeer hat.

Ein Amt von Ihnen ist der Vorsitz im Baltic Sea Forum. Neun Länder gehören dazu, alle liegen rings um die Ostsee. Sie bilden eine Art „Modellregion“, wie es gelegentlich heißt.

„Zweifellos kann man sagen, dass Deutschland als das Transitland in Europa gilt, weil fast alle Ost-West-Verkehre durch Deutschland laufen.“

„Modellregion“ benennt die Sache ganz gut: In kaum einer Region in Europa gibt es so eine intensive Zusammenarbeit. Das hat viel mit der Tradition der Hanse zu tun, die vor Jahrhunderten schon einmal eine Wirtschaftskooperation in der ganzen Ostsee bildete.

Aber heute sind viele elementare, wichtige Lebensbereiche dazugekommen: Energieversorgung, Wissenschaft und Forschung, logistische Systeme zu Wasser und Land. All das zeigt: es macht Sinn, dass die EU jetzt mit vielen Projekten in diesem Raum präsent ist. Und als Vorsitzender des Baltic Sea Forums kann ich deutlich feststellen: „Ja, die Projekte laufen!“ Das jüngste ist jetzt EMMA, das nachhaltige Verkehrsströme auch auf Binnenwasserstraßen umsetzen will.

Bei so viel Miteinander: Reicht unser veraltetes Verkehrsnetz noch aus, seien es der Nord-Ostsee-Kanal, das Schienennetz oder die nur teil weise ausgebaute Küstenautobahn?

Im neuen Bundesverkehrswegeplan stehen für den norddeutschen Raum viele Ausbauprojekte, vor allem aber in der Instandhaltung liegt die größte Herausforderung für die Hinterlandanbindungen. Dafür braucht man nun mal Geld…

Wie die nach Ihnen benannte Expertenkommission klar und deutlich festgestellt hat!

Nur zur Information: Es gibt zwei sogenannte „Bodewig-Kommissionen“. Die erste beschäftigte sich mit nachhaltiger Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur. In der zweiten geht es um die Qualität, also wie man Bau und Unterhaltung der Verkehrsnetze voranbringen kann. Ganz aktuell: Die Kommission II und die Verkehrsministerkonferenz haben einstimmig Vorschläge zur Organisation von (Neu)bau und Bauunterhaltung beschlossen. Konsens ist bei solchen Themen elementar wichtig. Die Vorschläge liegen jetzt dem Bund vor.

Hat die gewaltige Aufgabe vielleicht auch mit der geographischen Lage Deutschlands mitten im Kontinent zu tun?

Zweifellos kann man sagen, dass Deutschland als das Transitland in Europa gilt, weil fast alle Ost-West-Verkehre durch Deutschland laufen. Entsprechend hoch ist die Verkehrsbelastung und umso mehr müssen wir die Infrastruktur in Schuss halten. Das ist schon eine große Herausforderung!

Hätten Sie hierzu Beispiele?

Da sind beispielsweise die Brücken. In den 70er Jahren hat man viele Brücken in einer Spannbetonweise neugebaut, die heute überwiegend Erosionserscheinungen zeigen, und weniger an Sanierung und Unterhalt gedacht. Somit gibt es heute einen enormen Sanierungs- und Ersatzbedarf. Gottseidank hat letzteres nun Priorität. Aber auch Neubauten werden schon diskutiert. Deshalb finden wir im Bundesverkehrswegeplan nun den von uns geforderten Paradigmenwechsel.

Zweites Beispiel wäre der für Hamburg so wichtige Nord-Ostsee-Kanal. Neben dem Bau der fünften Schleuse bei Brunsbüttel besteht auf seiner ganzen Länge großer Sanierungsbedarf.

INTERVIEW

Die Aufgabe für ein funktionierendes Verkehrssystem ist riesig: Um auch nur die Instandsetzung aller Netze nachzuholen, sind 45 Milliarden Euro nötig. Das entspricht dem Investitionsvolumen im Verkehrshaushalt von vier Jahren!

Kommen wir zu Ihrem Schwerpunkt als Koordinator in einem der europaweiten Verkehrsnetze. Wie sieht Ihre Arbeit dort aus?

Es gibt ja insgesamt neun „TEN-V Korridore", der östlichste ist der sogenannte Ostsee-Adria-Kernnetz-Korridor, den ich zu koordinieren habe. Als Koordinator entwickelt man im Einvernehmen mit den beteiligten Regierungen die Arbeitspläne für den Korridor. Wo Grenzprojekte tangiert werden, sind zwei Staaten einzubeziehen, und in nicht wenigen Fällen auch drei. Das alles soll zeitnah ausgearbeitet werden – es besteht eine enorme Termin- und Abstimmungsfülle.

Wie groß ist der EU-Anteil bei der Finanzierung?

Das variiert zwischen den alten und den neuen Mitgliedsstaaten. Für die nach 2003 eingetretenen Mitglieder gibt es höhere Förderquoten als für die alten. Alles in allem kann man von einer Fifty-Fifty-Aufteilung zwischen EU- und Kofinanzierungs-Mitteln ausgehen.

Wie ist der Zeitrahmen?

Das für 2030 vorgesehene Kernnetz muss jetzt entwickelt werden – und das ist schon eine sehr sportliche Zeitvorgabe; 14 Jahre sind ja schnell vergangen.

Prof. Kurt Bodewig, Bundesminister a.D..

© Verkehrswacht

INTERVIEW

Es muss Zug um Zug umgesetzt werden; bei der EU stehen in der laufenden Finanzperiode insgesamt circa 24 Milliarden Euro bereit. Mit dem „Juncker-Plan" bestehen weitere Finanzierungsoptionen, die im von meinem Kollegen Carlo Secchi und mir formulierten Aktionsplan des EU-Verkehrsministerrates für den Verkehrssektor vorgeschlagen wurden.

Zwei kurze Einblicke zum Schluss, zunächst zu den „Motorways of the Sea (MoS)".

Seeverkehre, auch Kurzstreckenseeverkehre sind im Verhältnis zur Transportmenge am umweltfreundlichsten. Das gilt auch und gerade für die Ostsee. Deswegen unterstützt die EU die MoS-Projekte. Es reicht dabei nicht, nur die Schiffe auf der „Meeres-Autobahn" fahren zu lassen, es muss auch eine geeignete Infrastruktur geschaffen werden, angefangen bei den Häfen über leistungsfähige, auf den Bedarf zugeschnittene IT-Systeme bis hin zu innovativer Technik.

Ein Beispiel solcher Innovationen ist etwa die Umrüstung der Schiffsantriebe auf das umweltfreundliche LNG (Liquified Natural Gas). Es ist aus heutiger Sicht die wichtigste Antriebs- und Treibstofftechnik, mit der sich die strengen Emissionswerte („SECA") in der Ostsee einhalten lassen.

Und noch ein Satz zum Projekt EMMA.

In der vergangenen Finanzperiode des Ostseeförderprogramms Interreg IV B haben wir uns beispielsweise mit sauberen Schiffstechnologien befasst, ebenso mit dem Schienenverkehr als nachhaltigem Transportweg. Mit EMMA soll jetzt der „sustainable Transport" auf die Binnenwasserstraßen ausgeweitet werden.

Ich freue mich, dass dabei gerade Hafen Hamburg Marketing die Projektkoordination übernimmt; denn die Zusammenarbeit war unter der Führung von HHM schon in den vergangenen Jahren ausgezeichnet!

Erstbetankung der MS Ostfriesland mit LNG von Bomin Linde LNG in Emden.

© Bomin Linde LNG

Vita Prof. Kurt Bodewig, Bundesminister a.D.
Prof. Kurt Bodewig wurde am 26. April 1955 in Rheinsberg geboren. Nach seiner Ausbildung arbeitete er zunächst als Kaufmann in der Grundstück- und Wohnungswirtschaft. Von 1981 bis 1986 war er als Leiter der Verwaltungsstelle Zivildienst tätig. Von 1986 bis 1998 war er Abteilungsleiter beim Landesbezirk Nordrhein-Westfalen des Deutschen Gewerkschaftsbundes.
Bodewig war von 1998 bis 2009 Mitglied des Deutschen Bundestages. In den Jahren 2000 bis 2002 war er Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen. In seine Amtszeit fiel unter anderem die Gesetzgebung zur LKW-Maut.
Durch Positionen wie dem stellvertretenden Vorsitz im Europaausschuss des Deutschen Bundestages, seine Arbeit als Maritimer Botschafter der EU-Kommission oder seit 2014 in seiner Funktion als Europäischen Koordinator für den Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) hat Prof. Bodewig tiefe Einblicke in internationale Entwicklungen.

Bodewig ist seit 2007 Präsident der Deutschen Verkehrswacht e.V. und seit 2009 Vizepräsident des deutschen Verkehrssicherheitsrates e.V. Er arbeitet in wissenschaftlichen Beiräten und internationalen Gremien zu Fragen der Verkehrspolitik. An der Hochschule Osnabrück und der Universität in Hefei (China) ist er als Honorarprofessor tätig.

Von August 2015 bis März 2016 war er Vorsitzender der von der Verkehrsministerkonferenz eingesetzten Kommission „Bau und Unterhaltung des Verkehrsnetzes".

Bodewig ist verheiratet und hat zwei Söhne. Er lebt in Hamburg.

Der Fehmarnbelt-Tunnel wird über eine Distanz von 18 Kilometern den Straßenverkehr zwischen Deutschland und Dänemark mit einer vierspurigen Autobahn verbinden.

© Femern AS

Fehmarnbeltquerung – Ein Tunnel bahnt sich seinen Weg

Die Idee ist nicht neu und ihre Realisierung erfordert Geduld. Viel Geduld. Schon Mitte des 19. Jahrhunderts begeisterte die Menschen der Gedanke, den knapp 18 Kilometer kurzen Weg über die Ostsee zwischen Mitteleuropa und Skandinavien zu überqueren. Heute rückt das Ziel in Form einer festen Verbindung zwischen Dänemark und Deutschland zum Greifen nah. Den Grundstein bildet der im September 2008 geschlossene Staatsvertrag zwischen dem Königreich Dänemark und der Bundesrepublik Deutschland über den Bau einer festen Querung über den Fehmarnbelt.

Es ist ein Projekt von einer Größenordnung, von der das transeuropäische Verkehrsnetz von Finnland bis Sizilien profitieren wird. Dabei soll ein 17,6 Kilometer langer Tunnel von Puttgarden auf Fehmarn über den Belt nach Rødby auf Lolland führen. Dänemark verantwortet den Bau des Absenktunnels und dessen Anbindung auf der dänischen Seite, während Deutschland sich verpflichtet hat, eine leistungsfähige Straßen- und Schienenanbindung auf deutscher Seite bereitzustellen.

Klage- und Wartezeit

Seit 2008 ist viel Wasser den Belt entlang geflossen und die Größe des Projekts hat ihren Tribut gefordert. Obwohl ein Großteil des mit 7,4 Milliarden veranschlagten Tunnelbaus durch Dänemark finanziert wird, waren auf deutscher Seite Proteste von Bürgern und Naturschützern und ein entsprechender Zeitverzug zu verzeichnen. So war der für 2015 geplante Baubeginn nicht zu halten. Aktuell wird frühestens mit dem Start der Bauarbeiten Ende 2019 gerechnet. Diese ziehen sich wiederum über

© Femern AS

Schon gewusst?
Fakten zum Fehmarnbelttunnel:

- *Mit 18 Kilometern ist er der weltweit längste Absenktunnel.*
- *Der Tunnel wird eine vierspurige Autobahn und eine zweigleisige, elektrifizierte Bahnstrecke umfassen.*
- *Der Tunnel wird aus 79 Einzelelementen von jeweils 217 m Länge bestehen und aus 10 Spezialelementen mit einem Untergeschoss zur Ausrüstung für Betrieb und Wartung des Tunnels.*
- *Ein Tunnelelement wiegt 73.000 Tonnen. Das entspricht 14.000 Elefanten.*
- *Die Menge an Stahl, die für den Tunnel benötigt wird, entspricht etwa 50 Eiffeltürmen.*
- *Der Bau des Fehmarnbelt-Tunnels wird direkt bis zu 3.000 Menschen beschäftigen.*
- *Die Fahrt zwischen Deutschland und Dänemark wird 10 Minuten mit dem Auto und 7 Minuten mit der Bahn dauern.*
- *Die Höchstgeschwindigkeit im Tunnel für Pkw wird 110 km/h betragen. Elektrische Züge werden den Tunnel mit 200 km/h durchfahren.*

A° 1847

C. Steinweg (Süd-West Terminal) GmbH & Co. KG

Terminal operations in the port of Hamburg

- Multipurpose terminal
- Heavy lift capacities up to 280 t
- 100,000 m² covered warehouse space
- 40,000 m² additional area under construction
- Storage compliant with LIFFE, LME, ICE
- Project management
- Fully ISPS & AEO certified
- Management System Certification ISO 9001 = ISO 14001

C. Steinweg (Süd-West Terminal) GmbH & Co. KG
Am Kamerunkai 5 · D-20457 Hamburg
Tel: +49 40 789 50 0 · Fax +49 40 789 50 193
Email: hamburg@de.steinweg.com
www.hamburg.steinweg.com

A° 1847

rund 8,5 Jahre. Die Kosten für Deutschland beschränken sich auf den Ausbau der Hinterlandanbindung. Belastbare Zahlen können allerdings noch nicht geliefert werden. Die Prognose des Bundesrechnungshofes nennt aber bereits einen Kostenanstieg für den Ausbau der Schienenstrecke von ursprünglichen 800 Millionen Euro auf bis zu 2,3 Milliarden Euro. Die DB Netz AG übernimmt als Bauherr und Betreiber die Verantwortung für die Erweiterung der Schieneninfrastruktur. Basierend auf der Raumordnungstrasse hat die Deutsche Bahn im Sommer 2015 technische Vorplanung für eine zweigleisige, elektrifizierte Schienenanbindung zwischen Lübeck und Puttgarden abgeschlossen. Aufgrund des massiven Protestes war die Entwicklung einer neuen Trassenführung erforderlich, da die Nutzung der bestehenden Strecke durch die Urlaubsorte abgewiesen wurde. Hinzu kommen Kosten für eine neue vorgelagerte Querung, die des Fehmarnsunds zwischen dem deutschen Festland und Fehmarn, denn eine Restaurierung der bestehenden Brücke ist nicht wirtschaftlich. Neben der Schienenanbindung muss auch die Hinterlandanbindung über die Straße ertüchtigt werden. Diese umfasst den vierspurigen Ausbau der B 207. Obwohl der Planfeststellungsbeschluss im August 2015 erlassen wurde, verzögern sich die Bauarbeiten wegen zahlreicher Klagen.

Steter Tropfen höhlt den Tunnel

Zwischenzeitlich keimten auch unter dänischen Politikern Zweifel auf. Beim Folketing, dem dänischen Parlament, kam die Umsetzung der Fehmarnbeltquerung im März 2016 erneut zur Abstimmung. Die Mehrheit der Abgeordneten stimmten für das Projekt und machten so den Weg für den geplanten Tunnelbau frei. Nachverhandlungen mit den Bauunternehmen führten ebenfalls diesen März zu einer Senkung des Budgets auf rund 7,1 Milliarden Euro.

Femern A/S wurde vom dänischen Verkehrsminister mit der Planung und dem Bau des Fehmarnbelt-Tunnels zwischen Deutschland und Dänemark beauftragt und führt die Gespräche mit den potenziellen Bauunternehmen. Ende Mai nahmen diese ein gutes Ende und ein wichtiger Meilenstein in dem Projekt Fehmarnbeltquerung wurde erreicht: Die Planungsgesellschaft unterzeichnete vier Hauptbauverträge im Wert von 4 Milliarden Euro mit den für den Bau des Fehmarnbelt-Tunnels ausgewählten internationalen Konsortien. Claus F. Baunkjær, Vorstandsvorsitzender/CEO von Femern A/S, kommentiert die Vertragsunterzeichnung: „Wir freuen uns sehr darüber, dass nach Jahren der Vorbereitung und Ausschreibung die Hauptbauverträge mit den ausgewählten Bauunternehmen jetzt unterzeichnet werden konnten. Nach der Vertragsunterzeichnung können wir unsere gesamte Aufmerksamkeit auf das deutsche Planfeststellungsverfahren richten. Das Vorliegen des deutschen Planfeststellungsbeschlusses ist eine Bedingung, die für den Baustart erfüllt sein muss." Die deutsche Baugenehmigung ist noch das fehlende Puzzlestück für den Baubeginn. ■

EU-Projekt TENTacle: Fehmarnbelt Pilot

Die Fehmarnbeltquerung wird nach ihrer Fertigstellung ein wichtiger Bestandteil des Scandinavian-Mediterranean-Transportkorridors im Rahmen der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) sein. Die Auswirkungen auf das Transport- und Logistikumfeld in Norddeutschland sowie Süddänemark und -schweden bergen gleichermaßen Chancen und Herausforderungen.
Schwerpunkt des im Mai 2016 gestarteten Interreg-Ostseeprojekts TENTacle ist die positive Nutzung der und die bessere Anbindung an die neuen Strukturen des TEN-V Netzes für unterschiedliche Regionen. Die zukünftige Fehmarnbeltregion steht dabei in den kommenden drei Jahren im Fokus von einem der sieben Pilotbeispiele des Projekts. Hafen Hamburg Marketing e.V. (HHM) ist Leiter dieses Fehmarnbelt-Pilotprojekts und gestaltet gemeinsam mit dem ISL, dem Hafen Rostock und der Guldborgsund Municipality einen Leitfaden, wie die veränderten Transportstrukturen durch den Tunnelbau Impulse für die Regionalentwicklung der betroffenen Regionen bringen können. Hierbei werden u.a. auch Best-Practice-Beispiele und Empfehlungen beispielsweise zur Schaffung neuer Logistikmodelle oder Transportlösungen einfließen. Ziel ist es, Wirtschaftsakteure und Regionalplaner für die Erarbeitung von gemeinsamen, nachhaltigen Positionierungsstrategien zu mobilisieren.
Weitere Informationen zum Projekt TENTacle und dem Fehmarnbelt-Pilotbeispiel sind auf der Webseite www.tentacle.eu zu finden.
Ansprechpartner bei HHM ist Katja Höltkemeier hoeltkemeier@hafen-hamburg.de, Tel: 040 37709 115.

VERANSTALTUNGSHINWEIS:
Podiumsdiskussion im Rahmen der Fehmarnbelt Days 2016 – „Effects of the Fehmarnbelt Fixed Link on Commodity Flows and Economic Development"
Bereits bestätigte Referenten für die von TENTacle organisierte Podiumsdiskussion mit namhaften Experten aus Politik und Wirtschaft sind u.a. der Hamburger Wirtschaftssenator Frank Horch und der Geschäftsführer der Lübecker Hafen-Gesellschaft, Prof. Dr. Sebastian Jürgens.
Die Diskussion findet am 21. September 2016 von 11:00 Uhr bis 12:30 Uhr in der HafenCity Universität statt. Die Teilnahme ist kostenfrei. Anmeldung und weitere Informationen: www.fehmarnbeltdays.com.

Hafen Kiel: Papierumschlag schafft Kapazitäten und Arbeitsplätze

Mit der Akquisition zweier Neukunden, den Konzernen SCA und Iggesund Paperboard, erweitert der Port of Kiel seine Kapazitäten. Kiel wurde in das Logistiknetzwerk der schwedischen Unternehmen aufgenommen und der Ostuferhafen zum Umschlags- und Distributionszentrum für die Forstprodukte ausgebaut. Aufgrund der erstklassigen Terminalinfrastruktur bietet Kiel optimale Voraussetzungen für den Umschlag und die Lagerung von Stückgütern, Rohmaterialen und Forstprodukten wie Papier und hochwertigen Pappen. Insgesamt werden ca. 25 Mio. Euro in das neue Logistikzentrum für Forstprodukte investiert.

Neben der strategisch guten Lage am Ausgang des Nord-Ostsee-Kanals, bietet der für das Papier-Handling ausgewählte Liegeplatz Nr. 1 eine Länge vom 400 Metern und eine durchgehende Wassertiefe von 10 Metern. Weiterhin verfügt er über eine schwerlastfähige RoRo-Rampe und zwei Hafenkrane. Das Projekt wird in seinem vollen Umfang in diesem Sommer starten, dann werden die SCA-Schiffe aus Nordschweden regelmäßig den Ostuferhafen anlaufen und bis zu einer Million Tonnen Forstprodukte pro Jahr liefern. Diese werden dann sowohl innerhalb Deutschlands als auch in die zentral- und osteuropäischen Märkte weiter transportiert.

Die ersten Ladungen werden bereits seit vergangenen Dezember gelöscht. Dabei handelt es sich zunächst um kleinere Teilmengen, die eingelagert und distribuiert werden. Es ist quasi der Probelauf, um sämtliche Prozesse optimal zu gestalten, bevor ab dem Sommer komplette Schiffsladungen umgeschlagen werden. Verantwortlich für den Umschlag wird die Seehafen Kiel Stevedoring

GmbH sein. Das Unternehmen investiert hierfür in zusätzliches Gerät und schafft 50 weitere Arbeitsplätze.

Die Seehafen Kiel GmbH & Co. KG ist Eigentümerin der Hafenanlagen und Lagerhallen. Für den Hafen leistet dieses Projekt einen wichtigen Beitrag für das eigene Wachstum. So wurden mit dem neuen Umschlagsgeschäft die beiden an den Liegeplatz 1 angrenzenden Lagerhallen umfassend modernisiert. Im Anschluss entsteht eine neue 18.000 Quadratmeter große Lagerhalle, der Schuppen 10. Papierrollen können hier bis zu einer Höhe von 12 Metern gestapelt werden. Bis Oktober wird der Bau fertiggestellt sein und in Betrieb gehen. Ebenfalls in unmittelbarer Nähe zum Liegeplatz 1 entsteht die neue Cassetten-Halle. Dieser Schuppen 8 hat eine Betriebsfläche von 7.000 Quadratmetern. Seine Inbetriebnahme ist bereits für Juli vorgesehen. Der Baufortschritt beider Anlagen verläuft planmäßig und beide feierten im Mai Richtfest.

Abgerundet werden die Investition durch den Neubau einer 7.000 m² großen Halle für russisches Schnittholz sowie durch den Ankauf eines Speichers der ehemaligen Getreide AG, wodurch den Holzkunden weitere 5,000 m² Hallenlagerfläche zur Verfügung stehen. Die Voraussetzungen für weitere Umschlagssteigerungen sind damit in Kiel geschaffen. Da der Port of Kiel bereits langjährige Erfahrung mit Forstprodukten hat, die zu den wichtigsten Handelsgütern im Ostseeraum zählen, integriert sich das SCA/Iggesund-Neugeschäft bestens in den Standort und in das Kieler Portfolio. ■

Papierumschlag bei Nacht im Seehafen Kiel.

© Tom Körber

Lübecker Hafen-Gesellschaft: Hafenbetrieb mit Weitblick und Vielfalt

Als Deutschlands größter Hafenbetreiber an der Ostsee betreibt die Lübecker Hafen-Gesellschaft (LHG) vier Hafenterminals. Der Skandinavienkai ist dabei das größte Terminal der LHG und wird geprägt durch den europaweiten RoRo- und Fährverkehr. Ein Netz hochfrequenter Liniendienste bietet täglich bis zu 13 Abfahrten zu Partnerhäfen in Schweden, Finnland und Lettland.

Die LHG investiert laufend in Modernisierungsmaßnahmen, um die Qualität des Skandinavienkais dauerhaft zu sichern. Ein Beispiel hierfür ist die Einführung der bereits dritten Generation von Scanning-Anlagen. Seit Ende vergangenen Jahres fahren die Lkws durch die neue Scanninganlage in das Gate ein und werden automatisch angemeldet. Der Gatemitarbeiter erhält die Daten aus der Kennzeichenerkennung der Scanninganlage und die Bilder auf seinem Bildschirm. Die vorliegenden Informationen werden gegengeprüft und mit einer im Integrierten Hafen- und Logistiksystem, IHS, vorliegenden Schiffsbuchung verknüpft. Dem Fahrer wird direkt vom IHS ein Stellplatz zum Abstellen des Trailers mitgeteilt. Die Ausfahrt für die Trailer erfolgt ebenfalls über neue Scanning-Spuren, um dann aus dem Hafen gebucht zu werden.

Eine weitere Erneuerung am Skandinavienkai ist der Austausch der derzeit eingesetzten Flächenbeleuchtung gegen LED-Lampen. Zunächst gibt es eine Testphase, und nach Abstimmung mit der Lübeck Port Authority sollen die entsprechenden Anträge einschließlich einer Förderung durch das Land Schleswig-Holstein in diesen Tagen gestellt werden. Der Abschluss der Arbeiten ist für Anfang 2017 geplant. Diese Umrüstung ist ein ökologischer und ökonomischer Fortschritt. Die Umwelt profitiert, da LEDs kein Quecksilber enthalten und somit kein Sondermüll sind. Und mit einer prognostizierten Energieeinsparung von rund 70 Prozent verbessert die LED-Beleuchtung auch die Energieeffizienz.

Die neue Scanninganlage beschleunigt das Meldeverfahren für an- und ausfahrende Lkw.

Der Nordlandkai der LHG zeichnet sich traditionell durch den Umschlag von Papier und Karton aus. Zukünftig soll er breiter aufgestellt werden und die logistische Kette erweitern. Dazu gehören dann Lagerlogistik einschließlich spezieller IT-Lösungen für Lagerbuchhaltung und Kommissionierung, der Umschlag von Projektladung auch über das Binnenschiff sowie die Möglichkeit für saisonbezogene Handelsaktionen. Importeure und ausländische Anbieter könnten so zum Beispiel am Nordlandkai ihren Point of Sale einrichten und weitere Dienstleistungen dazu buchen.
Die LHG setzt als Gruppe weiterhin auf den Markt Russland. So hat die LHG das Ziel, die Linienverbindungen zu Russland und den Baltischen Staaten auszubauen. Zur Verstärkung der Präsenz vor Ort hat die Speditionstochter European Cargo Logistics (ECL) im vergangenen Jahr mit der „OOO ECL Rus" eine operative Beteiligungsgesellschaft in St. Petersburg gegründet. Erste Erfolge zeigen sich bereits. Neben den gestiegenen Importen von Holz und regelmäßigen Transporten von Papier konnte ECL erste Transporte von Stahl aus Russland nach Deutschland akquirieren.
Die Verschiffung erfolgt ab St. Petersburg. In Lübeck wird die Ware zwischengelagert, auf LKW umgeschlagen und durch ECL zu den deutschen Importeuren und Endkunden ausgeliefert. ■

Hafen Danzig: Polens größter Hafen setzt auf Containerumschlag

Die von der Umschlagmenge her führenden Containerterminals in Polen sind Danzig und Gdingen. So wurden am Danziger Containerterminal DCT im Jahr 2014 rund 1,2 Mio. TEU umgeschlagen. Im Jahr 2015 wurden am DCT 1,07 Mio. TEU abgefertigt. Das entspricht im Vergleich zum Vorjahr einem Rückgang um zehn Prozent. Im ersten Quartal 2016 stieg der Containerumschlag in Danzig wieder um 13,4 Prozent auf 310.000 TEU an.

Erste Direktanläufe von Containerliniendiensten in die Ostsee, wie zum Beispiel der Fernostdienst der 2M Allianz mit Maersk und MSC sowie ein Fernostdienst der G6 Allianz, die u.a. Danzig anlaufen, wirken sich auf die Transhipmentverkehre der Nordrange-Häfen aus. So ist in der Containerumschlagstatistik des Hamburger Hafens zu erkennen, dass sich seit dem dritten Quartal 2014 die per Feeder zwischen Hamburg und Danzig, Gdingen und Stettin transportierten Mengen insgesamt verringert haben.

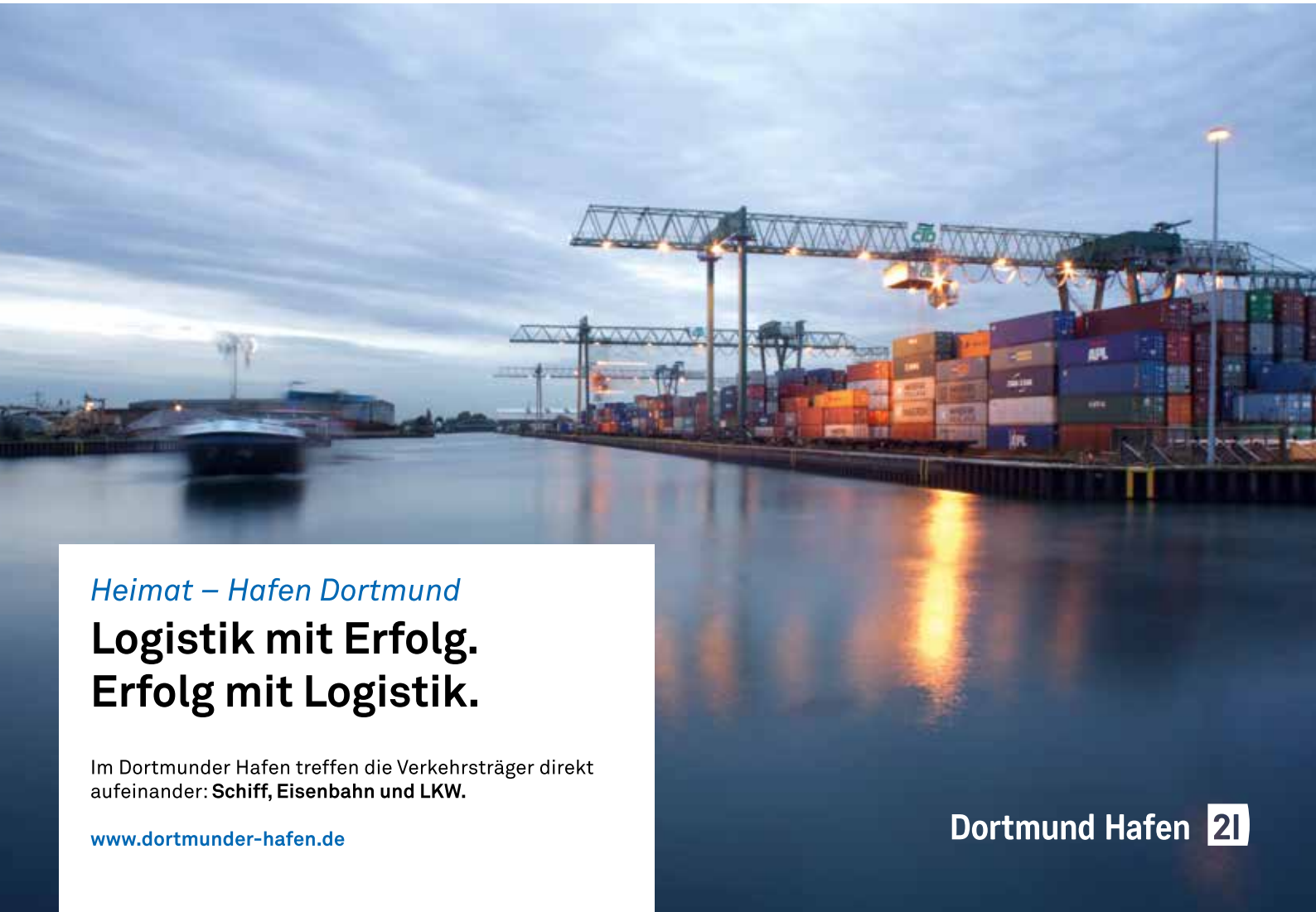
Direktdienste in die Ostsee profitieren laut einer ISL Studie aus dem Mai 2015 vor allem von dem

© Port Gdansk

Anlieferung der ersten Containerbrücken für das neue DCT-Terminal Nr. 2.

seit 2009 vorherrschenden Überangebot an Schiffsraum sowie niedrigen Charterkosten. Somit ist es durchaus denkbar, dass bei wieder steigenden Charterraten und einer höheren Auslastung der Containerschiffsflotte Direktdienste in die Ostsee auch wieder reduziert werden. Abzuwarten bleibt auch, ob das Wachstum in der Ostseeregion in den nächsten Jahren schwächer ausfällt als bis vor kurzem noch prognostiziert und damit auch die Mengenerwartungen der Hafenbetreiber in Danzig und an anderen Standorten zurückgeschraubt werden müssen. Hinzu kommt, dass in den Fernostverkehren die Containerschiffe im Durchschnitt nur etwa 20 Prozent Ladungsanteil für den Ostseeraum an Bord transportieren. Für die Verteilung dieser Container im gesamten Ostseeraum ist ein dichtes Netz an Feederverbindungen nötig, das im Gegensatz zu Hamburg in Danzig nicht vorhanden ist. Von Bedeutung ist auch, dass Direktanläufe von Ostseehäfen für Großcontainerschiffe zu einer verlängerten Umlaufzeit von rund einer Woche führen. Das Feederschiff hat durch den Nord-Ostsee-Kanal eine um die Hälfte kürzere Seestrecke auf dem Weg von Hamburg nach Danzig, weil das Großschiff den längeren Weg um Norddänemark nehmen muss.

Polen ist und bleibt aber für Hamburg davon unbenommen ein besonders wichtiger Markt, der seeseitig durch acht Feeder- und Shortsea-Verbindungen, landseitig durch 70 Containerzugverbindungen und per LKW schnell und kostengünstig angebunden ist. Im Zusammenhang mit der sich weiter gut entwickelnden polnischen Wirtschaft erfolgt ein stetiger Ausbau der polnischen Häfen und Infrastruktur. So wurde der Betreibergesellschaft DCT Gdansk S.A. für den weiteren Terminalausbau ein Kredit in Höhe von 290 Millionen Euro zugesagt. Allein die Europäische Bank für Wiederaufbau und Entwicklung steuert dazu mehr als 31 Millionen Euro bei. Danzig plant im Zeitraum 2022 bis 2035 die Containerumschlagkapazität auf rund 4 Millionen TEU auszubauen. Die vom Umfang größten Investitionsprojekte sind die Modernisierung der Fahrrinne des Inneren Hafens und der Ausbau des Straßen- und Schienennetzes im Hafenumfeld. Die Erweiterung auf eine 90 Meter breite und 12 Meter tiefe Fahrrinne soll die effiziente und sichere Navigation zwischen Hafeneinfahrt und dem Wendepunkt bei der Remontowa Werft gewährleisten. Zur Verbesserung der Zu- und Ablaufverkehre sollen mit Hilfe des Investitionsprogramms rund 7,2 Straßenkilometer und 10 Kilometer Bahngleise durch die Port of Gdansk Authority erneuert werden. ■



Hafen Bronka: Der neue Tiefwasserhafen von St. Petersburg

Mit einer Wassertiefe von 14,40 Meter hat St. Petersburg seit Dezember 2015 einen neuen Tiefwasserhafen. Im Port Bronka können sowohl Container als auch Stückgut- und RoRo-Ladung umgeschlagen werden. Die private Eigentümer- und Betriebsgesellschaft „Fenix" hat in der ersten Phase eine Fläche von 132 Hektar, mit über 1.430 Meter Kaimauer in Betrieb genommen. Mit einem direkten Anschluss an die Ringautobahn und eigener Bahnanlage ist der Terminal günstig an das russische Hinterland angebunden. Neben den guten infrastrukturellen Voraussetzungen, verfügt Port Bronka über vier Post-Panamax Containerkräne und ist für Schiffsgrößen bis zu 8.100 TEU ausgelegt. Die aktuelle Umschlagkapazität des Hafens beläuft sich auf 500.000 TEU und kann im Endausbau durch Anschaffung von zusätzlichem Umschlaggerät auf 1,9 Millionen TEU erhöht werden. Port Bronka bietet Reedereien damit das Potenzial für den Einsatz von größeren, effizienteren Feederschiffen oder sogar von Direktdiensten aus Übersee.

Die Idee zum Bau von Port Bronka gibt es schon seit den 90er Jahren. Städteplanerisch ist das Ziel, das

Seit einem halben Jahr erfolgreich in Betrieb: Der neue Tiefwasserhafen Port Bronka hat aktuell eine Umschlagkapazität von 500.000 TEU.

Zentrum von St. Petersburg von industriellen Hafenverkehren zu entlasten. So hat die russische Hafenbehörde „Rosmorport" die Hafenentwicklung St. Petersburgs in den vergangenen Jahren auf Bronka konzentriert. Auf Basis eines Public-Private-Partnerships wurde Anfang 2013 ein Investitionsvertrag gezeichnet, nach dem der russische Staat die seeseitige Zufahrt finanziert und Fenix parallel die Terminalinfrastruktur errichtet hat. Trotz der aktuellen Wirtschafts- und Finanzkrise in Russland erfüllten beide Seite ihre Investitionsverpflichtungen. Die staatliche Unterstützung für die Terminalentwicklung beschränkt sich aber nicht auf die Infrastrukturseite. Bereits jetzt sind alle relevanten Zollbehörden auf dem Terminal vertreten.

Im Management des Hafens setzt Fenix auf einen Mix aus lokalem Know-how und internationalen Partnerschaften. Schon in den frühen Entwicklungsphasen wurde die HHLA-Beratungstochter, HPC Hamburg Port Consulting, in die Planung und Entwicklung des Terminals einbezogen. Mit Dr. Stefan Wilkens wurde zudem ein ehemaliger HHLA-Manager als General Manager für den Containerterminal eingesetzt. Aktuell bedienen die Reedereien CMA CGM und Fesco Port Bronka mit regelmäßigen Diensten. Seit März werden auch regelmäßig Blockzüge für das entferntere Hinterland abgefertigt. Fenix ist zufrieden mit dem Betriebsstart. „Wir hätten uns zwar bessere ökonomische Rahmenbedingungen für die Anfangsphase gewünscht, aber schon jetzt können wir erkennen, dass die Kunden die hohe Effizienz und die günstige Lage des Terminals honorieren", erklärt Dr. Stefan Wilkens. So wie Russland mit St. Petersburg einen der wichtigsten Handelspartner für den Hamburger Hafen darstellt, so sind auch für die Entwicklung von Port Bronka Verbindungen von und nach Hamburg von hoher Relevanz. „Wir sind offen für Partnerschaften mit Hamburger Unternehmen – auch über die bestehenden Verbindungen hinaus", bekräftigt Wilkens die Bedeutung der Zusammenarbeit zwischen den Häfen von Hamburg und St. Petersburg. ■

Kreuzfahrtschiff AIDAcara im Hafen von Turku. Seine Abwasserentsorgung wird in Zukunft dank der neuen Kanalisation einfacher.

Hafen Turku: Engagiert für eine sauberere Umwelt

Im finnischen Hafen von Turku wird Umweltschutz großgeschrieben und entsprechende Maßnahmen um diesem gerecht zu werden, sind in vielen Bereichen eingeleitet.

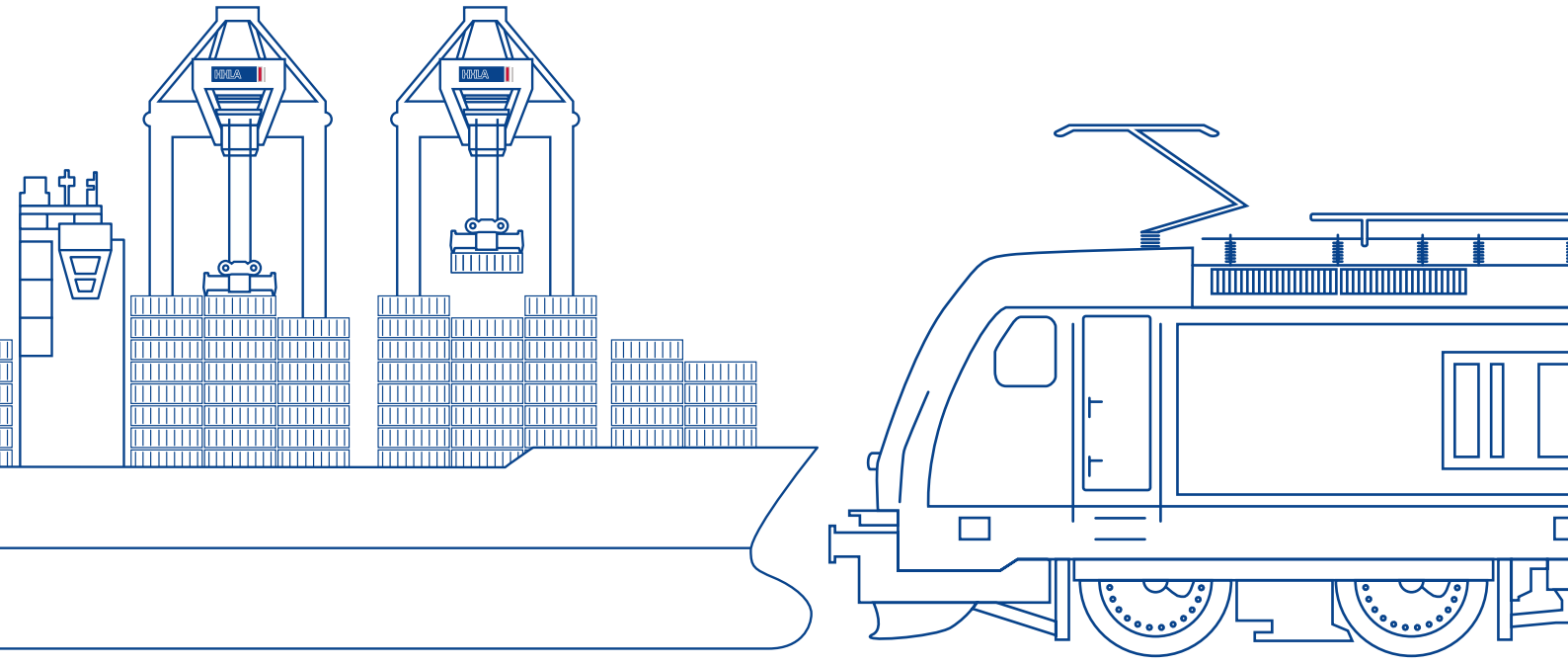
Ein wesentliches Ziel auf der Umweltagenda des Hafens ist es, die Energieeffizienz des Hafenbetriebs zu verbessern. Die damit verbundenen Investitionen fließen in den Jahren 2016-2018. Sie umfassen unter anderem die Erneuerung sämtlicher Außen- und Hallenbeleuchtungen durch den Einsatz von LED-Technik und Lichtsteuerung sowie thermische Energiesparmaßnahmen. Der Hafen stützt sich dabei auf das eigene Umweltprogramm, genauso wie auf die Energieeffizienz-Vereinbarung mit der Stadt Turku mit dem Ziel eines klimaneutralen Turku bis zum Jahr 2040.

Untersucht werden auch die Möglichkeiten durch die wachsende Zahl von Elektrofahrzeugen oder elektrischen Maschinen sowie das Potenzial durch den Einsatz von Solarzellen. Eine Ladestation für Elektrobusse im Passagierhafengebiet ist beispielsweise bereits in Planung. Im Zuge des Projekts zur verbesserten Energieeffizienz arbeitet der Hafen Turku mit Turku Energie und den im Hafen ansässigen Betrieben zusammen.

Im Frachtbereich des Hafens werden ab Sommer dieses Jahres sowohl eine neue dauerhafte Abwasserentsorgung als auch eine landseitige Stromversorgung entwickelt. Die Landstromversorgung soll Seeschiffen noch in diesem Jahr angeboten werden. Ohne den Betrieb ihrer Hilfsmotoren im Hafenbe-

WIR BRINGEN DEN HAFEN INS HINTERLAND.

Die Hamburger Hafen und Logistik AG verknüpft Schiff, Bahn und Lkw zu einer ökonomisch wie ökologisch vorbildlichen Transportkette. Ihre Container-Drehscheiben verbinden die Häfen von Hamburg und Odessa mit dem mittel- und osteuropäischen Binnenland. **www.hhla.de**



HHLA
HAMBURGER HAFEN UND LOGISTIK AG

reich, werden der Lärm und die von ihnen verursachten Abgas-Emissionen sich signifikant reduzieren. Der Bau der Abwasserentsorgung wird durch das EU-finanzierte ScanMed Hafenprojekt realisiert.

In das ScanMed Projekt investieren drei von Finnlands TEN-V-Kernhäfen: Turku, Naantali und HaminaKotka. Gemeinsam mit den Häfen von Stockholm und der Reederei Viking Line wollen sie mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von 8,1 Millionen Euro die Umweltauswirkungen des Schiffsverkehrs auf der Ostsee verringern. Der Hafen von Turku beteiligt sich dabei mit einer Summe von 2,2 Millionen Euro. Von Seiten der EU werden die Investitionen mit einem Anteil von 30 Prozent gefördert.
Ergebnisse sind unter anderem, dass der Hafen von Naantali die Einführung einer vergleichbaren Abwasserentsorgung wie in Turku beabsichtigt und dass die Planungen von Viking Line für ein sicheres, effizientes und umweltschonendes Ro-Ro-Passagierschiff-Konzept für die Turku-Stockholm Fährverbindung initiiert wurden.

Das ScanMed Projekt ist Teil des Engagements der maritimen Industrie zur Einführung umweltfreundlicherer Praktiken in der Seefahrt im Zuge immer strenger werdender Vorschriften. So werden die neuen Regeln zur Abwasserentsorgung auf der Ostsee für die neuen Passagierschiffe ab 2019 und für die im Einsatz befindlichen Passagierschiffe im Jahr 2021 in Kraft treten. ■

Hafen Göteborg: Größte Expansion dank neuem Terminal

Es ist das größte Expansionsprojekt seit den 70er Jahren im schwedischen Hafen Göteborg. Das Land und das Umweltgericht gaben grünes Licht und erteilten die Genehmigung für den Bau eines neuen Frachtterminals neben den bestehenden Terminals. Das Investitionsvolumen beläuft sich auf rund eine Milliarde Kronen, umgerechnet fast 110 Millionen Euro. Für den Hafen sind mit dem Bau dieses weiteren Terminals am äußeren Hafenbereich in der Arendal-Bucht die Weichen auf Wachstum gestellt. Für den Terminalbau wird Baggergut verwendet und die Bauarbeiten werden voraussichtlich nach 2020 abgeschlossen sein. Die Fläche wird 220.000 Quadratmeter umfassen, was 30 Fußballfeldern entspricht.

Das Terminal stellt einen bedeutenden Bestandteil der Hafenerweiterung dar und liefert die Voraussetzungen, um der steigenden Nachfrage nach Seetransporten über den Göteborger Hafen gerecht zu werden. Göteborg gilt als Logistikhauptstadt der nordischen Region und mit dem neuen Terminal, das seinen Fokus auf den Shortsea-Verkehr setzt, wird diese Funktion nachhaltig gestärkt. Mit einem maximalen Tiefgang von 11 Metern, wird Göteborgs Güterverkehr sich auf die innereuropäischen Routen konzentrieren – entweder als Enddestination oder als Hub zu den wichtigsten Umschlagplätzen in Norddeutschland, den Niederlanden und Belgien für den weltweiten Weitertransport.

„Wir haben bereits eine wachsende Nachfrage aus dem Markt zur Kenntnis genommen. Es gibt zudem in Europa einen politischen Anspruch, zunehmend Verkehr von Land auf See zu verlagern, um die Straßen zu entlasten und die Umweltbelastung zu mildern“, berichtet Magnus Kårestedt, Geschäftsführer des Hafens Göteborg. Bislang wurde noch nicht entschieden, welche Art von Gütern das neue Terminal umschlagen wird - Container, RoRo-Verkehre wie Trailer und Autos, Passagierverkehr oder eine Kombination von mehreren Frachttypen. Die Genehmigung erlaubt eine Anpassung der Terminalnutzung entsprechend der zukünftigen Marktanforderungen. Vergleichbar zum Betrieb der laufenden Frachtterminals im Hafen von Göteborg, wird auch das neue Terminal in die Verantwortung von einem externen Betreiber übergehen. Und das Interesse ein Terminal im größten Hafen der nordischen Region zu betreiben, sei nach Kårestedt sehr hoch.

Eine Besonderheit ist der Bau des Terminals unter der Verwendung von Baggergut aus den regelmäßigen Ausbaggerungen zur Instandhaltung des Hafengebiets und dessen Wassertiefe. Das Baggergut wird in einem eingedämmten Bereich in der Bucht bei Arendal gesammelt und verfestigt, indem Zement beigemischt wird. So findet das Baggergut seinen Nutzen als Baumaterial und muss nicht auf Deponien entsorgt werden. Der Meeresboden spielt bei der Konstruktion des Terminals eine wichtige Rolle und seiner Erhaltung wird in Göteborg umfassend Beachtung geschenkt. Denn sobald das neue Hafengebiet gebaut wird, wird Seegras aus dem Meeresboden verschwinden. Seegras ist ein wichtiger Bestandteil des marinen Ökosystems und fungiert als Kinderzimmer für mehrere Fischarten. Um diesen Eingriff in die Natur zu kompensieren, wird der Hafen Göteborg Seegras pflanzen, das in seiner Beschaffenheit mit dem ursprünglichen Seegras aus der Bucht von Arendal übereinstimmt. ■

Die Illustration zeigt die Dimensionen des neuen Terminals vom Hafen Göteborg in der Arendal-Bucht.

PORT OF KIEL

IHR HEIMATHAFEN
AN DER OSTSEE

© Fotolia

Aufatmen an Nord- und Ostsee: Neue Schwefelgrenzwerte verbessern die Luftqualität

Seit rund 1,5 Jahren, nämlich seit dem 1. Januar 2015, gelten für alle Schiffsverkehre auf der Nord- und Ostsee die reduzierten Schwefelgrenzwerte. In dieser Umweltzone auf See, dem sogenannten Schwefelemissionskontrollgebiet Seca (Sulphur Emission Control Area), sind die im Abgas produzierten Schwefelemissionen von zuvor einem Prozent auf 0,1 Prozent zu reduzieren. Festgelegt hat dies die Internationale Schifffahrtsorganisation IMO, eine Unterabteilung der Vereinten Nationen. Zum Gesetz hat es schließlich die EU-Kommission gemacht.

Der Naturschutzbund Deutschland (Nabu) hat nun eine Studie in Auftrag gegeben, die zeigt, dass die neue Regelung Früchte trägt: Der Ausstoß von Schiffsabgasen ist um 50 Prozent gesunken und infolgedessen die Luftschadstoffbelastung in Nord- und Ostsee deutlich zurückgegangen. Die beauftragten Wissenschaftler des niederländischen Forschungsinstituts CE Delft untersuchten die Auswirkungen der erhöhten Anforderungen an die Kraftstoffqualität in den Secas auf Umwelt und maritime Wirtschaft. So wurden die Bedenken der Reeder vor Kostensteigerungen und einer Verlagerung von Verkehren auf die Straße als Folge der schärferen Grenzwerte nicht bestätigt. Vielmehr belegen die Studienergebnisse eine durchweg positive volkswirtschaftliche Bilanz. Denn die Reduzierung des Ausstoßes von Schiffsabgasen um 50 Prozent führte zu geringeren Kosten für Gesundheits- und Umweltbelastungen, die die Gesellschaft zu tragen hat. Laut der Studie wurden durch vermiedene Kosten im Gesundheitssektor durch den geringeren Schadstoffausstoß 4,4 bis acht Milliarden Euro pro Jahr eingespart. Demgegenüber standen zusätzliche Kraftstoffkosten von 2,3 Milliarden Euro.

Eine verbesserte Luftqualität wird auch durch das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) bestätigt. Amtliche Messungen im Auftrag des BSH führten zu dem Ergebnis, dass rund ein Jahr nach Herabsetzung des Schwefelgrenzwertes, der überwiegende Anteil der Schiffe im Elbtransit die Grenzwerte einhält. Der Verband Deutscher Reeder, VDR, erklärt, dass der derzeit niedrige Ölpreis den Reedereien hilft, die Mehrkosten für den schwefelarmen Brennstoff zu tragen, die Schifffahrt aber weiterhin in einem relativen Wettbewerb zu anderen Verkehrsträgern steht, da sich auch für den LKW der Treibstoff vergünstigt hat. Außerdem sehen viele Verträge mit Schifffahrtskunden vor, dass die Bunkerkosten an die aktuelle Preisentwicklung angepasst werden. Von einer echten Entspannung bei den Energiekosten kann also keine Rede sein, zumal sie den größten Kostenfaktor beim Schiffsbetrieb ausmachen. Wegen der Ölpreis-Entwicklung und des Russland-Embargos ist es darüber hinaus schwer zu beurteilen, inwiefern sich der neue Schwefelgrenzwert im ECA-Raum wirtschaftlich ausgewirkt hat.

Sauberes Ziel: Umweltzonen besser kontrollieren und ausweiten

Bei allen Erfolgen auf der Nord- und Ostsee, bleibt der Wehrmutstropfen, dass außerhalb der Seca-Zone noch immer Bunkeröl der Standardtreibstoff ist. Nabu-Bundesgeschäftsführer Leif Miller erklärt: „Die SECA ist ein europäisches Erfolgsmodell, von dem das klare Signal ausgeht, jetzt auch global die Standards zu verschärfen." Vor dem Hintergrund des heutigen Technologiestandards verfügbarer Abgassysteme stehe die Abgasbelastung durch die internationale Schifffahrt in keinem Verhältnis. Die IMO hat ab dem Jahr 2020 für alle Gewässer einen Schwefelgrenzwert von 0,5 Prozent festgelegt. Ein Zeitplan, der laut Nabu unbedingt einzuhalten ist. Für eine nachhaltig verbesserte Luftqualität bieten verschärfte Kontrollen einen wichtigen Ansatzpunkt, denn bislang wird lediglich punktuell im Hafen kontrolliert. Einmal auf See, können die Schiffe auf das umweltschädliche Schweröl umstellen, was eine hohe Dunkelziffer an Gesetzesverstößen vermuten lässt. Deshalb fordert der Nabu fest installierte Messgeräte an Bord jedes Schiffes, stichprobenartige Kontrollen auf offener See und in Küstengewässern sowie deutlich höhere Strafen. Damit würde zusätzlich Wettbewerbsnachteilen entgegengewirkt.

Die Treibstoffalternativen

Um die neuen Schwefelgrenzwerte einzuhalten, müssen Reedereien Alternativen zum Einsatz von

Schweröl umsetzen. Gefordert sind Lösungen für einen saubereren Treibstoff, der einen Schwefelgrenzwert von 0,1 Prozent im Ausstoß gewährleistet. Eine Möglichkeit hierzu ist die Reinigung der Abgase über eine eigene Anlage an Bord, die den Schwefel herausfiltert, die sogenannten Scrubber. Sie werden an die herkömmliche Technik und Abgasleitungen angeschlossen. Eine leicht realisierbare Lösung ist der Einsatz von Marinediesel, dem „Marine Gas Oil" (MGO), mit einem Schwefelgehalt von weniger als 0,1 Prozent. Die meisten Reedereien setzen auf diesen Treibstoff. Vorteil dabei ist, dass keine größeren Umrüstungen erforderlich sind. Hinzu kommt das niedrige Öl-Preisniveau der letzten 1,5 Jahre, das zumindest aus wirtschaftlicher Sicht MGO als die attraktivste Variante darstellt.

Ist der Reeder hingegen bereit in alternative Energien zu investieren, ist LNG die ökologisch und ökonomisch beste Lösung. Auch nach Auffassung des VDR könnte der strenge Grenzwert für die Schwefelemissionen mittel- oder langfristig dazu beitragen, dass mehr Schiffe das saubere Flüssiggas LNG nutzen. LNG ist ein Naturgas, das als Flüssiggas transportiert wird. Der flüssige Zustand wird durch Abkühlung bei -162 Grad Celsius erreicht. 600 Kubikmeter Erdgas verwandeln sich bei dieser Komprimierung in ein Kubikmeter flüssiges LNG, was für die Vorteile von Transport und Lagerung von LNG spricht. Die Herausforderungen für den Schiffsantrieb über LNG sind zum einen die Umstellung der kompletten Schiffstechnik und die aktuell noch mangelnde Infrastruktur speziell in Deutschland, um den umweltfreundlichen Treibstoff zu bunkern. Aus diesen Gründen ist die Anzahl der LNG-betriebenen Schiffe auf Nord- und Ostsee noch sehr überschaubar. Damit bald mehr Schiffe mit schadstoffarmem Flüssiggas fahren können, plädiert der VDR für eine wirksame öffentliche Förderung als Starthilfe. Viele Reedereien haben bereits Pläne für LNG-betriebene Schiffe in den Schubladen. Laut der Baltic Ports Organization betrug zum Ende letzten Jahres die Anzahl der mit MGO betriebenen Containerschiffe, Bulker und Tanker noch 98 und mehr Prozent. Im Fährbereich waren es 81 Prozent, 12 Prozent setzten auf den Einsatz von Scrubbern und 7 Prozent nutzten LNG als Treibstoff. Im RoRo-Bereich waren es knapp über 1 Prozent LNG-betriebener Schiffe, 28 Prozent mit Scrubbern und 71 Prozent mit MGO-Antrieb.

LNG-Pionier AIDA

Ein Kreuzfahrtschiff setzt neue Maßstäbe: AIDA Cruises hat mit der AIDAprima das weltweit erste Kreuzfahrtschiff im Einsatz, dass im Hafen mit dem Flüssigerdgas betrieben werden kann. Damit werden die Emissionen abermals gesenkt, denn bei der LNG-Versorgung wird der Ausstoß von Schwefeloxiden und Rußpartikeln komplett vermieden. Die Emission von Stickoxiden verringert sich um bis zu 80 Prozent und die CO2-Emissionen werden um 20 Prozent reduziert. Die Vorbereitungen und erste Genehmigungsverfahren für den LNG-Betrieb in den Häfen Hamburg, Southampton, Le Havre, Rotterdam und Zeebrügge sind bereits in vollem Gange. ■

© Carabay - Fotolia

Mit einem LNG-Tankschiff können große Mengen des tiefkalten Flüssiggases transportiert und somit auch importiert werden.

Hafen Hamburg Marketing hält Kurs in der Ostseeregion

Die Ostseeregion gilt zwar von jeher als natürliches Hinterland des Hamburger Hafens, doch die Verquickung von Faktoren wie den Überkapazitäten auf den Containerschiffen, günstigen Treibstoffen und auch die Bemühungen einiger Ostseehäfen für mehr Direktanbindungen nach Fernost und Amerika stellen den Hamburger Hafen, seit nunmehr 20 Jahren eine zentrale Drehscheibe für Transhipment der Ostseeverkehre, vor neue Herausforderungen.

In diesen Zeiten gilt es für die Marketingorganisation Hafen Hamburg Marketing e.V. (HHM) umso mehr, in den Märkten aktiv zu sein. Seit über 30 Jahren zeigt der Verein gemeinsam mit seinen Mitgliedsunternehmen und mit ausgewählten Partnern die Vorteile des Hamburger Hafens auf und festigt damit die Marktstellung des größten deutschen Universalhafens. Um den gesteigerten Anforderungen der verschärften Wettbewerbssituation in der Ostseeregion gerecht zu werden, ist diesem Markt seit Juni 2014 eine neue Abteilung bei Hafen Hamburg Marketing gewidmet: Die gebürtige Litauerin Marina Basso Michael verantwortet aus der Hamburger Zentrale den Bereich Marktentwicklung Ostseeregion / Osteuropa und koordiniert dabei die Arbeit der Repräsentanzen in St. Petersburg und Warschau und die Aktivitäten von HHM in den anderen Ostseeanrainerstaaten Skandinaviens und des Baltikums. Mit eigens initiierten Veranstaltungen oder der Beteiligung an Messen mit Delegationsreisen wird im wichtigen Ostseemarkt Flagge gezeigt.

Dabei legt HHM besonderen Wert darauf, Aktionen in den Zielregionen ebenso wie in Hamburg durchzuführen. Das zeigt das Beispiel Russland: Nachdem Hamburgs Erster Bürgermeister Olaf Scholz im vergangenen September als Ehrengast den traditionellen Hafenabend in St. Petersburg besuchte und damit die essentielle Bedeutung Russlands für die Logistikwirtschaft der Hamburger Metropolregion unterstrich, wurde danach eine Konferenz zum „Tag der russischen Logistik“ im Oktober 2015 in Hamburg abgehalten, die auf gemeinsamen Bemühungen von HHM und russischen Partnern fußte.

Einen beachtlichen Mehrwert für die ideelle und faktische Verbindung vom Hamburger Hafen und

© HHM

Ende April diesen Jahres war der Hamburger Hafen traditionell mit einer großen Delegation, bestehend aus der Hamburger Wirtschaftsbehörde, der Hamburg Port Authority, der Hamburgischen Wirtschaftsförderung, der Lübecker Hafen-Gesellschaft und der European Cargo Logistics, mit einem Gemeinschaftsstand und in zahlreichen Fachgesprächen und Podiumsdiskussionen auf der Logistikmesse TransRussia in Moskau vertreten. Hier ist Staatsrat Dr. Bösinger (links) im Gespräch mit dem russischen Verkehrsminister Sokolov zu sehen.

Um die Beziehungen zu den aufstrebenden Baltikumsländern auszubauen, engagiert sich HHM verstärkt in Litauen, Lettland und Estland. In Klaipeda, der wichtigsten litauischen Hafenstadt, initiierte HHM im März 2015 das erstmalige Deutsch-Litauische Maritime Forum. Hier moderiert Marina Basso Michael eine Podiumsdiskussion u.a. mit HHM-Vorstand Ingo Egloff.

Unser Nachbarland Polen, welches sowohl im Hinterlandverkehr über das Binnenland als auch über den Seeweg Handelsbeziehungen mit dem Hamburger Hafen unterhält, zählt zu den besonders umworbenen Zielmärkten. Die HHM-Repräsentanz in Warschau hat deshalb in den wichtigen Logistikzentren des Landes eine Reihe von Veranstaltungen initiiert oder begleitet. Hier begrüßt Marina Basso-Michael die Teilnehmer des Hafenabends in Warschau.

der Logistikwirtschaft der Ostsee erarbeitet nicht zuletzt die Abteilung Projektentwicklung von HHM, die sich zusammen mit Mitgliedsunternehmen auf EU-Projekte im Transport- und Logistikwesen bewirbt und diese bei erfolgreicher Bewerbung in die Tat umsetzt. Das Team ist regelmäßig mit verschiedenen Projekten im Ostseeraum aktiv und trägt auf diese Weise zur stetigen Zusammenarbeit mit Vertretern aus Ostseehäfen und Verladern bei. Da die Ostsee als wichtige Marktregion für den Hamburger Hafen strategisch im Fokus liegt, wird auch hier bei der Projektauswahl ein spürbarer Schwerpunkt gelegt. Aktuell haben drei laufende Projekte einen direkten Bezug zu dieser Marktregion: TENTacle, NSB-CoRe und EMMA. Alle Projekte werden aus dem Interreg Baltic Sea Region Programme 2014-2020 finanziert – Hafen Hamburg Marketing leitet das Projekt und entwickelt mit 20 weiteren Partnern zukunftsfähige Lösungen für Binnenschiffsverkehre in den Ostseeanrainerstaaten, die häufig mit überlasteter Straßen- und Schieneninfrastruktur zu kämpfen haben und die Alternative Binnenschiff noch nicht in vollem Maße nutzen. Durch eine bessere Integration vom Binnenschiff in die Transportkette können die gesamten logistischen Prozesse dort umweltfreundlicher und effizienter gestaltet sowie neue Transportkapazitäten freigesetzt werden, wovon letztendlich auch Hamburg als „Hub Port" für viele Ostseeverkehre profitieren kann. ■

Mehr zum Projekt EMMA erfahren Sie auf der neuen Website unter http://www.project-emma.eu/.

PETER PICKHUBENS PINNWAND

25 Jahre Baltic Ports Organization

Mit der Baltic Ports Organization (BPO) hat sich vor knapp 25 Jahren eine starke Hafengemeinschaft in der Ostsee zusammengeschlossen. 45 Häfen und sieben Friendship Members (darunter Hafen Hamburg Marketing und Hamburg Port Authority) aus den neun Ostseeanrainerstaaten kooperieren in der im Jahr 1991 in Kopenhagen gegründeten Organisation. Die BPO möchte zur ökonomischen, sozialen und umweltfreundlichen Entwicklung der maritimen Wirtschaft und der Hafenindustrie in der BSR beitragen, um die Wettbewerbsfähigkeit der Ostseehäfen langfristig auszubauen. Die BPO vertritt die Interessen der Ostseehäfen gegenüber der EU und anderen Institutionen und spielt eine bedeutende Rolle im internationalen Dialog über eigens initiierte Konferenzen und Messen.

Axel Mattern, Vorstand von Hafen Hamburg Marketing: „Die Ostseeregion ist der zweitwichtigste Markt für den Hamburger Hafen nach China. Trotz einiger Unterschiede sind die Ostseeanrainerstaaten eng miteinander verbunden. Das trifft insbesondere auf ihre Häfen zu. Jeder Hafen in der BPO trägt zur gesamten Entwicklung der Region und seiner Staaten bei.

Wir, Hafen Hamburg Marketing, möchten der BPO zum 25-jährigen Jubiläum gratulieren. Wir hoffen, dass unsere enge Verbindung bestehen bleibt und bedanken uns hiermit für die ausgezeichnete Kollaboration."

BPO
BALTIC PORTS ORGANIZATION

© Katharina Weidemann

Extra langer Güterzug nach Dänemark fährt nun auch direkt in den Hafen

Seit Ende 2015 fahren die besonders langen Güterzüge auf der Relation Maschen-Padborg im regulären Verkehr auch bis in den Hamburger Hafen (Hohe Schaar). Die 835 Meter langen Züge transportieren viele Waren unter effizientem Ressourceneinsatz von und nach Dänemark und von dort weiter ins restliche Skandinavien. Die Anbindung des Hamburger Hafens an diese Strecke ist ein wichtiger Baustein zur Bewältigung des Verkehrszuwachses im Güterverkehr auf der Schiene. Sie bietet eine signifikante Steigerung der Transportkapazität bei begrenzten Investitionen in die Infrastruktur. Die DB Netz AG und die HPA haben in Kooperation den Erweiterungsabschnitt auf Tauglichkeit geprüft und die notwendigen Maßnahmen zur Anbindung schließlich umgesetzt.

Die Züge auf der Pionierstrecke zwischen Maschen und Padborg hatten Ende 2012 erstmals die derzeit maximal zugelassene Gesamtzuglänge von 740 Metern überschritten. Sie können mit ihren 835 Metern Gesamtlänge im Vergleich zu Zügen mit 740 Metern Länge bis zu zehn Waggons und 15 Container mehr pro Zug transportieren. Eine Machbarkeitsstudie für fünfzehnhundert Meter lange Züge ist bereits seit einiger Zeit im Gange und die erklärte Vision der Bahnverantwortlichen für die „Megaliner auf der Schiene". Zurzeit bestehen mehrere wöchentliche Verbindungen zwischen Maschen, dem größten Rangierbahnhof Europas im Süden Hamburgs, und Padborg, das an der deutsch-dänischen Grenze liegt.

© Deutsche Bahn AG

Kattwyk - Schnellere Anbindung in Richtung Ostsee

Die kombinierte Straßen- und Bahnbrücke Kattwyk überquert die Süderelbe zwischen Kattwyk-Halbinsel und Moorburg bereits seit 1973. Durch dieses wichtige Infrastrukturprojekt der Hamburg Port Authority (HPA) sollen gleichzeitig die Kapazitäten im westlichen Bereich des Hafens erhöht und die Ostverkehre dadurch entlastet werden. Im November 2015 erfolgte bereits der Lückenschluss der neuen Straßenbrücke Kattwykstraße, die am östlichen Ufer der Süderelbe verläuft und später die Bahntrasse sowie den Kattwykdamm überspannen wird. Im Frühjahr 2016 begann die HPA mit dem Bau des Hauptbauwerks, der neuen Eisenbahnhubbrücke. Ab 2017 erfolgen der Stahlbau, die Antriebstechnik und schließlich der Gleisbau. 2020 soll die neue Brücke für den Verkehr freigegeben werden. Das hat dann auch eine unmittelbar positive Auswirkung auf die Warentransporte von und zur Ostseeregion. Die Grafik zeigt, wie der bisherige Weg über Harburg und Maschen durch die Neue Bahnbrücke Kattwyk abgekürzt wird. Die Zeitersparnis gegenüber der ursprünglichen Route schätzt die HPA aufgrund der Einsparung des bisher notwendigen Kopfmachens in Maschen auf circa eine Stunde.

Ostsee-Törns mit Nord Event

Nord Event ist in Hamburg bekannt für vielfältige Events in den besten Locations des Nordens. Für Firmenevents und Incentives können sogar ganze Schiffe für Mitarbeiter und Kunden gechartert werden. Die Eventagentur bietet auch Privatpersonen die Möglichkeit, beispielsweise die deutsche Ostseeküste von der Wasserseite zu erleben. Über Mitsegelangebote zur Travemünder Woche oder zur Hanse Sail Rostock könnt Ihr auf dem Windjammer Mare Frisium vormittags brunchen, abends Cocktails genießen oder gleich an Ganztagestörns teilnehmen. Auf selbigem Dreimaster werden als Kurzurlaube auch mehrtägige Törns entlang der deutschen Küste und bis nach Dänemark angeboten. Die Mare Frisium ist das Flaggschiff der Nord Event-Flotte, 52 Meter lang, 6,7 Meter breit und mit Platz für 90 Tagesgäste und 29 Übernachtungsgäste. Weitere Informationen gibt es unter dem Segelportal www.sail.de oder im Shop unter www.nordevent-shop.de.

Sabine Zilski

Annette Krüger

Marcel Peter

PORTpeople: Wechsel in der Pressestelle von HHM

Sabine Zilski hat Ende April auf eigenen Wunsch nach über sechs Jahren die Marketingorganisation verlassen und Kurs auf neue berufliche Wege genommen. Seit 2009 war sie bei Hafen Hamburg Marketing (HHM) für die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit verantwortlich. Ich wünsche ihr nur das Beste und viel Erfolg bei ihrer neuen Aufgabe. Danke für die tollen Reisen, die ich mit dir unternehmen durfte!

Anfang Juli übernimmt nun **Annette Krüger** ihren Posten im Kommunikationsteam von HHM. Wir heißen Annette ganz herzlich willkommen im Team! Wenn du Annette Krüger begrüßen möchtest, erreichst du sie unter krueger@hafen-hamburg.de oder telefonisch unter der +49 40 37709 112.

In der Zwischenzeit hatte der eine oder andere sicherlich mit **Marcel Peter** zu tun. Unser Praktikant im Kommunikationsteam unterstützt HHM seit Anfang Februar. Marcel hat während seines Praktikums unter anderem mehrere Pressemeldungen und Artikel für das Port of Hamburg Magazine beigesteuert, Broschüren und Kampagnen konzipiert und unsere Facebook-Seiten betreut.

Transportketten im Fokus

Synergieeffekte nutzen, Ressourcen bündeln, in wichtigen Märkten präsent sein – das weltweite Netzwerk von Hafen Hamburg Marketing e.V. ist die Basis für das Vereinsziel: die erfolgreiche Vermarktung und Positionierung des Hamburger Hafens im internationalen Umfeld.

Besonders wichtig dabei sind unsere 13 Repräsentanzen, die sich für die Interessen des Hamburger Hafens und unserer Mitglieder im In- und Ausland engagieren. Sie sind in der Seehafenverkehrswirtschaft gut vernetzt und verfügen in ihren Marktregionen über ausgezeichnete Kontakte zu Unternehmen aus Industrie und Handel, der Transport- und Logistikbranche, Wirtschaftsorganisationen sowie politischen Entscheidungsträgern.

Als zentrale Anlaufstelle informieren wir nationale und internationale Hafenkunden über die Leistungsfähigkeit des Hamburger Hafens. Mit einer Vielzahl von Marketingaktivitäten, wie Marktforschung, Messebeteiligungen und Fachveranstaltungen, Programmen für Fachdelegationen, Publikationen, Pressearbeit und Internetservices, stärken wir täglich die Wettbewerbsposition von Deutschlands größtem Universalhafen.

Hafen Hamburg Marketing e. V.
Pickhuben 6, 20457 Hamburg, Tel.: 040 37709-0, E-Mail: info@hafen-hamburg.de, Web: www.hafen-hamburg.de
Standorte: Berlin · Budapest · Dortmund · Dresden · Hamburg · Hongkong ·Mumbai · München · Prag · Seoul · Shanghai · St. Petersburg · Warschau · Wien

Dienstleister-Suche leicht gemacht mit PORTlog

Mit PORTlog finden Sie mit wenigen Klicks die passenden Anbieter für Transporte, Umschlag, Lagerung und weitere Dienstleistungen in Hamburg, der Metropolregion und entlang der Transportkette. Rund 1.000 maritime Unternehmen sind bereits in PORTlog erfasst. Überzeugen Sie sich selbst auf www.portlog.de.

Stets informiert mit dem Newsletter PORTnews

Nach Registrierung erhalten Sie alle zwei Wochen die Top-News aus dem Hamburger Hafen bequem per Mail. So bleiben Sie zum Beispiel über neue Liniendienste, die Hafen- und Umschlagentwicklung sowie über empfehlenswerte Veranstaltungen immer auf dem neuesten Stand. Melden Sie sich gleich an auf www.hafen-hamburg.de/de/portnews

Für's Shipspotting vorbereiten über die Liste der erwarteten Schiffe

Haben Sie sich immer schon mal gefragt, welche Schiffe den Hafen Hamburg in den nächsten zwei-drei Tagen anlaufen werden? Voraussichtliche Ankunftszeiten und Daten zu den Schiffen wie die Transportkapazität, die Maße und der Anliegeplatz sind zu finden unter: https://www.hafen-hamburg.de/de/schiffe/eta

Impressum

Das Port of Hamburg Magazine ist eine Publikation des Hafen Hamburg Marketing e. V.

Herausgeber: Hafen Hamburg Marketing e. V. ■ **Redaktion/Redaktionsleitung, Ausgabe 2.16:** Bengt van Beuningen, Julia Delfs, Marcel Peter, Hafen Hamburg Marketing e. V. und Melanie Graf, charakterPR ■ **Gesamtproduktion/Objektverwaltung, Ausgabe 2.16:** ELBREKLAME Marketing und Kommunikation EMK GmbH, Carl-Petersen-Straße 76, 20535 Hamburg, www.elbreklame.de
■ **Layout, Ausgabe 2.16:** Jan Klaas Mahler, ELBREKLAME GmbH ■ **Druck, Ausgabe 2.16:** Lehmann Offsetdruck GmbH
■ **Anzeigenverwaltung, Ausgabe 2.16:** Holger Grabsch, ELBREKLAME GmbH ■ **Englische Adaption, Ausgabe 2.16:** T + S Team

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Keine Haftung für unverlangte Fotos, Manuskripte etc. Gerichtsstand Hamburg. Verbreitete Auflage: 7.000 Exemplare deutsch, 2.000 Exemplare englisch. E-Paper Version deutsch- und englischsprachig auf www.hafen-hamburg.de und www.portofhamburg.com mit ca. 450.000 Klicks monatlich. Bei Adressänderungen oder wenn Sie zusätzliche Exemplare anfordern möchten, wenden Sie sich bitte an:
Hafen Hamburg Marketing e. V., Tel.: 040 37709-0, E-Mail: info@hafen-hamburg.de.

www.hafen-hamburg.de www.portofhamburg.com **Hafen Hamburg** Marketing

O. GIFFEY

Versicherungsmakler seit 1883

Sicherheit für Ihre Ziele.

Schäden können wir leider nicht verhindern, wir bieten jedoch Schutz vor deren finanziellen Folgen für Ihr Unternehmen.

Wir verstehen uns als kompetenten Partner unserer Kunden und gestalten gemeinsam mit Ihnen individuelle Versicherungslösungen.

Bei O. Giffey liegt seit unserer Gründung 1883 der Schwerpunkt neben dem allgemeinen Versicherungsschutz auf der Absicherung von Geschäften im Im- und Export.

Wir kennen unsere Kunden und deren Risiken.

Als unabhängiger Versicherungsmakler bieten wir Absicherung für:

- Transport
- Spedition
- Umschlag
- Lager
- Maschinen und Kräne
- Feuer- und Sachschäden
- Haftpflicht
- Umwelt

Unfortunately we can not prevent damage, but we protect your business against the financial consequences.

We see ourselves as a competent partner to our customers and create for you individual insurance solutions as needed.

O. Giffey puts the focus on marine insurance in addition to the general insurance coverage since our founding in 1883.

We know our customers and their risks.

As an independent insurance broker we offer coverage for:

- *transport*
- *shipping*
- *handling*
- *warehouse*
- *machinery and cranes*
- *fire and property damage*
- *legal liability*
- *environment*

O. GIFFEY Versicherungsmakler · Ballindamm 8 · D-20095 Hamburg
Telefon: + 49 40 32 55 56 - 0 · Telefax: + 49 40 32 55 56 - 32
E-Mail: info@o-giffey.de · Internet: www.o-giffey.de

A Member of
WorldWideAlliance®
saco
...shipping and more!
NVOCC
Services
Worldwide
www.saco.de