

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik, Wirtschaft und Börse



FURUNO
Innovative Marine-Elektronik

www.FURUNO.de

Navigations- und Kommunikationsausrüstung • Beratung • Projektierung • Installation • Training • weltweiter Service

Keine Alternative zu E-Autos

Ministerpräsident Weil hält andere Technologien für noch nicht massentauglich

Die deutschen Autofahrer stehen dem Elektromotor immer noch sehr kritisch gegenüber. Gerade einmal zwei Prozent von über 42 Millionen Fahrzeuge sind in Deutschland elektrisch angetrieben. Das wird sich nach Überzeugung von Niedersachsens Ministerpräsident Stephan Weil bald ändern. Im kommenden Jahr werden diverse Mittelklassemodelle auf den Markt kommen, zu deutlich günstigeren Preisen und mit mehr Reichweite.

Andere Energieträger hätten noch nicht die Marktreife, um in großen Mengen eingesetzt zu werden, argumentierte der VW-Aufsichtsrat. Dies sei aber dringend notwendig,



Stephan Weil (SPD) will den Anteil der E-Autos drastisch erhöhen

um die mit der EU-Kommission vereinbarten Klimaziele zu erreichen. Zudem habe China als größter Automarkt unmissverständlich erklärt, ausschließlich an Elektrofahr-

zeugen interessiert zu sein. Beim Umbau der Automobilindustrie mit ihren 800.000 direkt Beschäftigten gehe es um die Zukunft des Industriestandorts Deutschland. **Seite 10**

Erweiterung

Die HHLA-Tochter Metrans könnte demnächst bis nach China fahren. *S.4*

Rekord

Die Hamburger Hafenbahn hat im ersten Quartal 13,6 Prozent mehr Container transportiert. *S.6*

Forderung

Der ZDS fordert von der Deutschen Bahn pünktlichere Güterzugverkehre. *S.8*

GROMEX
DichtungHaus

ZIGSXPRESS
www.zigsxpress.de

LADOGA EXPRESS



Metrans soll bis China fahren

Die HHLA sucht auch nach Terminals in der Ostsee, am Mittelmeer und Schwarzen Meer

Selten war es in den vergangenen elf Jahren so harmonisch auf einer Hauptversammlung der HHLA zugegangen wie diesmal. Die Basiszahlen stimmten ja: Operatives Ergebnis 204,2 Millionen Euro (+17,9 Prozent), Konzernüberschuss 112,3 Millionen Euro (+38,5 Prozent), Dividende 80 Cent pro Aktie (+ 19,4 Prozent). Damit habe die HHLA nach einem sehr durchwachsenen Börsenjahr in der deutschen Wirtschaft einen Spitzenplatz erreicht, sagte Hans-Georg Matius von der Schutzvereinigung der Kapitalanleger. Einzig die Frage, wo Hamburgs größtes Hafenundertnehmen in Zukunft hin wolle, beschäftigte noch die Aktionäre – und erhielten Antworten.

Die HHLA wolle nachhaltig wachsen, sagte die Vorstandsvorsitzende Angela Titzrath. Nach dem Zukauf des estnischen Hafens Muuga bei Tallin für 72 Millionen Euro halte die HHLA Ausschau nach weiteren Zukäufen von Terminals in der Ostsee, im Mittelmeer und am Schwarzen Meer. Natürlich seien dort auch die Chinesen am Markt. Die Übernahme-summe müsse also stimmen. Man wolle nicht Wachstum um jeden Preis. Und auch der Intermodalbereich solle weiter ausgebaut werden. Mit 433,8 Millionen Euro Umsatz und 89,1 Millionen Euro EBIT trägt vor allem die Metrans zu gut einem Drittel des Umsatzes und knapp einem Viertel des Gewinns bei. Hier wolle man weitere Marktfelder erschließen, fügte



Die HHLA-Vorstandsvorsitzende Angela Titzrath erhielt viel Applaus

Titzrath hinzu. Vor allem in Richtung China.

Die Neue Seidenstraße, an deren einem Ende der Hafen Muuga liegt, könnte so also zu einem neuen Marktsegment der HHLA werden. In ihrer 134-jährigen Geschichte habe sich die HHLA immer wieder neu erfunden. Sie sei ein ewiges Startup, erklärte Titzrath. Man wolle auch weiterhin Initiator von Technologien sein.

Dass da manch Aktionären ein wenig die Phantasie fehlt, wurde durch kritische Anmerkungen zum Hyperloop deutlich. Wo solle eine Magnetschwebbahn in einer Vakuumröhre in Europa gebaut werden, fragten die einen. Viel zu teuer und unnötig sagten die anderen. Auf die Idee, dass die Neue Seidenstraße hier ein möglicher Ein-

satzort sein könnte, kam niemand. Titzrath verteidigte das Projekt. Man wolle am CT Altenwerder eine Verladestation erproben, um zu sehen, ob ein Seecontainer in eine Hyperloop-Kapsel überhaupt verladen werden könnte. Und man wolle dann erkunden, inwieweit die neue Technik in weiterer Zukunft weltweit vermarktet werden könnte.

Nur für eine Kritik gab es deutlichen Applaus aus dem Publikum. Ulrich Malchow bezeichnete die Idee, Leercontainer mit Drohnen zu transportieren, als „energetischen Frevel“, da ein „exorbitanter Energieeinsatz“ zur Lösung seines Problems von Nöten sei, das gar nicht existiere. Die Mienen auf dem Vorstandspodium verfinsterten sich sichtbar, als Malchow fragte,

warum die HHLA stattdessen die von ihm schon 2004 konzipierte Port Feeder Barge weiter blockiere. Vor 15 Jahre habe der Vorstand eine Abfertigungsvereinbarung abgesegnet. Nachdem das Projekt wegen der Insolvenz der mit dem Bau der Barge beauftragten Werft ins Stocken gekommen war, habe die HHLA die Zusage fünf Jahre später zurückgezogen. Fast zeitgleich habe die Trucking-Tochter CTD aber die Anfrage gestellt, ob man die Barge nicht chartern könnte. Auch das habe der Vorstand dann gestoppt. Erst mit dem rot-grünen Senat seien die Gespräche wieder aufgenommen worden und hätten sage und schreibe zweieinhalb Jahre gedauert. Nun scheitert die Sache einzig daran, dass die HHLA plötzlich ein Abfertigungsentgelt von 200 Euro pro Tag verlange. Wenn dies die

anderen Kaibetriebe auch beanspruchten, würden das 1.000 Euro pro Tag sein, was den Betrieb unwirtschaftlich machen würde.

„Wir sperren uns nicht gegen die Port Feeder Barge“

HHLA-Vorstand Jens Hansen sagte dazu: „Wir sperren uns nicht gegen die Port Feeder Barge und haben eine Abfertigungsvereinbarung erarbeitet. Das Konzept der Barge muss nur wirtschaftlich tragfähig sein. Wenn es das ist, freuen wir uns, die Port Feeder Barge an unseren Terminals, wo dies möglich ist, begrüßen zu können.“

Die Einschränkung kam nicht von ungefähr. Ein Anlegen der Barge in Altenwerder ist ausgeschlossen, da dort die Containerbrücken im Weg stehen und die automatischen Niederflurfahrzeuge (AGVs),

die durch Kontaktschleifen im Boden gesteuert werden, ein Heranfahren der AGVs an die Kaikante ebenfalls nicht zulassen. An weiten Teilen des Burchardkais sind zudem die Kaimauer zu hoch. Die Barge könnte die Container dort gar nicht an Land heben, heißt es aus HHLA-Kreisen. Nur am Parkhafen und im äußersten Nordwesten der Elbkais (Liegeplatz 8) wäre dies möglich. Von dort müssten die Container recht aufwändig auf die teilweise weit entfernten Blocklager verteilt werden, so die HHLA.

Für dieses Jahr geht Titzrath von einem leichten Plus beim Containerumschlag und -transport aus. Das EBIT werde aufgrund von geänderten Bilanzierungsregeln noch einmal deutlich steigen. Zudem will die HHLA rund 200 Millionen Euro investieren.

Text: Matthias Soyka


HYBRID
PORT ENERGY

Clean energy in port

The **Becker LNG PowerPac®** supplies clean power to ships in port such as container vessels, car carriers and ferries. Compared to using on-board diesel engines to produce power, the system's power supply dramatically reduces harmful emissions.

Another product, the floating **LNG Power Barge**, is an environmentally friendly cold ironing solution for cruise ships in port.

A company of  becker marine systems



www.hybrid-port-energy.com