

DR. CHRISTIAN KUHN WIRD NEUER RHEINCARGO - GESCHÄFTSFÜHRER



Neuss/Köln. Beim Logistikdienstleister RheinCargo wird eine weitere zukunftsweisende Personalentscheidung vorbereitet. Die Gründungsgeschäftsführer Horst Leonhardt (HGK) und Rainer Schäfer (NDH) übergeben die Leitungsfunktion in bewährte Hände. Nachdem Wolfgang Berlin (51) bereits am 1. Juli 2015 als Nachfolger von Horst Leonhardt (60) zum neuen Geschäftsführer bestellt wurde, steht nun – vorbehaltlich der Entscheidung in der Gesellschafterversammlung der RheinCargo – im Oktober ein weiterer Wechsel in der Führungsebene an. Dr. Christian Kuhn (50) wird dann die Verantwortung von Rainer Schäfer (60) übernehmen, der sich künftig auf seine Tätigkeit als Geschäftsführer der Neuss-Düsseldorfer Häfen konzentrieren wird.

Mit Dr. Christian Kuhn gewinnt die RheinCargo einen Logistikexperten mit mehr als 20 Jahren Berufserfahrung in Führungspositionen großer Unternehmen, wie der Connex-Gruppe und der Deutschen Bahn AG, bei denen er als Geschäftsführer bzw. Vorstand tätig war. Dr. Christian Kuhn

studierte Bauingenieurwesen an der Technischen Universität Hannover und schloss seine akademische Ausbildung dort mit der Promotion ab. Danach konnte er in den Bereichen Bahn- und Logistikvertrieb, Produktion und Betrieb sowie Technik und Infrastruktur umfangreiche Berufserfahrung sammeln.

Rainer Pennekamp, Aufsichtsratsvorsitzender der RheinCargo, betont, dass man mit Dr. Christian Kuhn einen ausgewiesenen Eisenbahnfachmann als neuen Geschäftsführer der RheinCargo gewinnen konnte. „Mit seiner langjährigen Führungsverantwortung und Berufserfahrung kann er bei der strategischen Ausrichtung der RheinCargo neue Impulse setzen. Unsere Region braucht einen wettbewerbsfähigen Logistikdienstleister. Der Aufsichtsrat freut sich auf eine gute und vertrauensvolle Zusammenarbeit mit ihm.“

Als Geschäftsführer der Neuss-Düsseldorfer Häfen, die Gesellschafter der RheinCargo sind, wird Rainer Schäfer die Entwicklung der RheinCargo weiterhin aktiv unterstützen und mitgestalten. „Nach sechs Jahren Gründungs- und Aufbauphase soll die Veränderung der Geschäftsführung in dem gemeinsamen Tochterunternehmen von HGK und NDH das Profil schärfen und die langfristige Kontinuität sicherstellen“, unterstreicht Schäfer.

Quelle: RheinCargo

Foto: RheinCargo

HAFEN ANTWERPEN PLANT FESTE LNG-TANKSTATION



Spätestens 2019 sollen Binnenschiffe im Hafen Antwerpen an einer stationären Anlage LNG (Liquefied Natural Gas) tanken können. Zum Bau einer festen LNG-Tankstation sucht der Hafen nun einen Konzessionär, der die Anlage auf einem rund 7.300 Quadratmeter großen Areal am Kai 528 baut und betreibt.

Dazu startet ein öffentliches Ausschreibungsverfahren, das bis zum 5. Oktober 2015 läuft. Die Suche des Hafens nach einem Konzessionär, der die Anlage auch baut, resultiert aus einem Politikwandel der Hafenbehörde. Denn ursprünglich war geplant, selbst in die Anlage zu investieren und diese dann von einem unabhängigen Unternehmen betreiben zu lassen.

Binnenschiffe können in Antwerpen schon seit 2012 LNG bunkern: Bisher wird der Treibstoff aber noch mit dem Lkw aus dem Importterminal Zeebrügge herangeholt und am Kai in Antwerpen vom Binnenschiff direkt aus dem Lkw gebunkert. Zukünftig soll LNG permanent verfügbar sein, indem eine feste Station errichtet wird. Im Vergleich zum Dieselmotorkraftstoff, der in der europäischen Binnenschifffahrt verwendet wird, ist LNG ein deutlich sauberer Brennstoff. Die Abgase eines Schiffes, das mit LNG angetrieben wird, enthalten fast keine Feinpartikel und auch die Stickstoffoxid-Emissionen sind drastisch reduziert.

Eine Untersuchung hat ergeben, dass an einer Anlage mit einem Fassungsvermögen von 450 Kubikmeter jährlich bis zu 45.000 Kubikmeter LNG gebunkert werden können. Zusätzliche Sicherheitsvorkehrungen könnten

sogar einen noch höheren Durchsatz erlauben. Die fünf bisher mit LNG betriebenen Binnenschiffe verfügen jeweils über eine Tankkapazität von 50 Kubikmetern, genug für eine Rundreise auf dem Rhein zwischen Antwerpen und dem Schweizer Binnenhafen Basel.

Weitere Informationen zum Ausschreibungsverfahren gibt es unter: <http://www.portofantwerp.com/nl/lopende-bevragingen-en-beschikbare-gronden> (auf Niederländisch).

Quelle: Port of Antwerp

Foto: Port of Antwerp

WOHIN STEUERT DIE SCHIFFFAHRT AUF DER ELBE?



Über 10 Jahre galt die zwischen Bundesverkehrs- und Bundesumweltministerium verabredete Absichtserklärung: „Für die Fahrrinne der Binnenelbe wird bei Niedrigwasser unterhalb von Dresden eine Fahrrinntiefe von 1,60 Meter unter GLW* an 345 Tagen im Jahr angestrebt, oberhalb von Dresden soll die Fahrrinne 1,50 Meter* tief sein.“ Doch

davon will das Bundesverkehrsministerium nun nichts mehr wissen – und stößt dem Binnenschiffahrts- und Hafengewerbe in dieser Region vor den Kopf.

„Vorfestlegungen, insbesondere zu den zukünftigen Fahrrinntiefen an der Elbe, sind kontraproduktiv“, heißt es in einem Schreiben von Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt, an zwei Bundestagsabgeordnete, das dem Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. (BDB) vorliegt.

Ferlemann fegt mit dieser Aussage vom Tisch, was bereits seit 2002 beschlossene Sache war und zuletzt noch im Jahr 2011 im gemeinsamen Eckpunktepapier des Bundesverkehrs- und des Bundesumweltministeriums für ein Gesamtkonzept Elbe als Unterhaltungsziel bestätigt wurde. Dieses Unterhaltungsziel stellt für das Schifffahrtsgewerbe eine absolute Mindestanforderung an die Fahrwasserverhältnisse an der Elbe dar: Über weniger als 1,60 Meter* Fahrrinntiefe kann die Bundesregierung mit dem Binnenschiffahrtsgewerbe nicht ernsthaft diskutieren, denn selbst dies stellt einen äußerst schmerzhaften Kompromiss dar: Ursprünglich war zusätzlich zur Fahrrinntiefe von 1,60 Meter* an der gesamten Elbe im Bundesverkehrswegeplan eine Fahrrinntiefe von 2,50 Meter* an etwa der Hälfte des Jahres vorgesehen.

Inwiefern diese seit 13 Jahren ressortübergreifend gültige Verabredung nun eine „kontraproduktive Vorfestlegung“ sein soll, erklärt der Staatssekretär nicht. Die bisherigen Erklärungen der Bundesregierung zu den Unterhaltungszielen an der Elbe werden damit jedoch zu Makulatur und stellen die Wirtschaftsverbände im Prozess für das Gesamtkonzept Elbe vor veränderte Tatsachen. Wenn jede konkrete Definition einer zukünftigen Fahrrinntiefe an der Elbe eine „kontraproduktive Vorfestlegung“ darstellt, sollte im Rahmen der Erarbeitung eines Gesamtkonzepts Elbe das ursprüngliche Ausbauziel von 2,50 Meter* an der Hälfte eines Jahres ebenfalls wieder in die Diskussion eingebracht werden.

Hintergrund:

Die Elbe zwischen der deutsch-tschechischen Grenze und Hamburg verbindet die Wirtschaftszentren Tschechiens, Sachsens, Sachsen-Anhalts, Niedersachsens, Brandenburgs und Berlins mit dem Hafen Hamburg bzw.

mit dem westdeutschen Binnenwasserstraßennetz. Unter dem Eindruck der Hochwasserereignisse an der Elbe wurde im Jahr 2002 beschlossen, an der Elbe trotz der wissenschaftlich nachgewiesenen hohen Wirtschaftlichkeit auf weitere Ausbaumaßnahmen zu verzichten und an der Elbe lediglich den Zustand vor dem Hochwasser wieder herzustellen. Im Vergleich zum Verkehrskonzept des BVWP 1992 wurde somit unterhalb Dresdens das Minimalziel von 1,60 Meter* Fahrrinntiefe an 345 Tagen aufrechterhalten. Das für die Wirtschaftlichkeit der Schifffahrt mindestens gleich bedeutsame Ziel einer mindestens 2,50 Meter* tiefen Fahrrinne in der Hälfte des Jahres wurde im Unterhaltungskonzept jedoch aufgegeben. Oberhalb Dresdens wurde die Zielgröße auf 1,50 Meter* verringert, was grenzüberschreitende Verkehre mit Tschechien einschränkt. Diese Unterhaltungsziele waren bereits Bestandteil der „Grundsätze für das Fachkonzept der Unterhaltung der Elbe zwischen Tschechien und Geesthacht“. Derzeit entsprechen die Fahrrinntiefenverhältnisse immer noch nicht dem angestrebten Ziel.

* Werte jeweils bezogen auf Gleichwertigen Wasserstand (GLW). Der GLW ist der Wasserstand, der bei als gleichwertig festgelegten Abflüssen längs einer Flussstrecke auftritt. Er stellt einen Niedrigwasserstand dar, der im langjährigen Mittel an zwanzig eisfreien Tagen im Jahr an den jeweiligen Richtpegeln unterschritten wird.

Über den BDB e.V.:

Der 1974 gegründete Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) vertritt die gemeinsamen gewerblichen Interessen der Unternehmer in der Güter- sowie der Fahrgastschifffahrt gegenüber Politik, Verwaltung und sonstigen Institutionen. Mitglieder des BDB sind deshalb Partikuliere, Reedereien und Genossenschaften. Auch Fördermitglieder unterstützen die Arbeit des BDB. Der Verband mit Sitz in Duisburg und Repräsentanz in Berlin bezieht Stellung zu verkehrspolitischen Fragen und bringt sich aktiv in die Gestaltung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ein. Seit der Fusion mit dem Arbeitgeberverband (AdB) im Jahr 2013 vertritt der BDB auch die Belange der Verbandsmitglieder in arbeits-, tarif- und sozialrechtlichen sowie personal-, sozial- und bildungspolitischen Angelegenheiten und ist Tarifvertragspartner der Gewerkschaft Verdi. Der BDB betreibt das in Duisburg vor Anker liegende Schulschiff „Rhein“ – eine europaweit einzigartige Aus-, Fort- und Weiterbildungseinrichtung für das Binnenschifffahrtsgewerbe.

Foto: Projektladung per Binnenschiff auf der Elbe: 4 Kollis mit jeweils 6,30 m Höhe/ BDB

Quelle: BDB

HAFEN ANTWERPEN VERZEICHNET STARKES ERSTES HALBJAHR 2015



Über einhundert Millionen Tonnen Fracht hat Antwerpen im ersten Halbjahr umgeschlagen, das sind 6,4 Prozent mehr als im Vorjahreszeitraum. Verantwortlich dafür ist vor allem das Wachstum von Containerfracht und Flüssiggut.

Das zweitgrößte Containerschiff der Welt, die MSC Zoe, ist Ende Juli (29.07.) im Hafen Antwerpen zu Gast. „Der Besuch dieses Containerriesen unterstreicht Antwerpens Standortvorteile. Zum einen den guten Zugang zum Meer, über den die größten Containercarrier der Welt den Hafen problemlos anlaufen. Zum anderen Antwerpens ausgezeichnete Lage im Landesinneren, mit zahlreichen Binnenschiff- und Bahnverbindungen ins Hinterland“, sagt Dr. Dieter Lindenblatt, Repräsentant des Hafens Antwerpen in Deutschland. 7.075 Seeschiffe legten im ersten Hal-

bjahr im Hafen Antwerpen an. Das ist ein Anstieg um 1,2 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.

Container und Breakbulk

Das Containervolumen ist im ersten Halbjahr auf fast fünf Millionen TEU angestiegen und verzeichnet damit einen Zuwachs von rund 9,5 Prozent. Die Bildung einer Allianz mehrerer Containerreedereien war dabei eindeutig vorteilhaft für Antwerpen. Dies hat sich besonders im Verkehr von und nach Fernost bemerkbar gemacht und zu einem Wachstum des Containervolumens im Deurganckdock von rund 28 Prozent geführt. Das RoRo-Volumen stieg um 3,9 Prozent, auf rund 2,4 Millionen Tonnen an. Eisen und Stahl verzeichneten einen Anstieg von 1,3 Prozent. Mit einem Minus von 9,6 Prozent gehören die Pkw zu den Verlierern des ersten Halbjahres. Der Rückgang von Breakbulk um knapp 3,9 Prozent ist auf weniger Frucht-Volumen zurückzuführen.

Flüssiggut

Auf Platz eins unter den Flüssiggütern waren die chemischen Erzeugnisse, mit einem Anstieg um 32 Prozent.

Trockengut

Das Umschlagsvolumen im Trockengut erreichte einen Zuwachs von 3,2 Prozent. Der Umschlag von Sand und Kies ist um 54,2 Prozent auf fast eine Million Tonnen angestiegen. Das Kohlevolumen sank um 1,5 Prozent.

Copyright Foto: Antwerp Port Authority

UNTERNEHMEN: LOGISTIK STEIGT IM STELLENWERT

Die Logistik und die Logistikexperten spielen eine immer wichtigere Rolle in den Führungsetagen deutscher Unternehmen. Unter den Dax 30-Unternehmen hat sich die Logistik inzwischen in 16 Vorständen etabliert, und zwar gleichermaßen in Industrie und Handel. Das zum ersten Mal erstellte Logistik Management-Benchmark der Bundesvereinigung Logistik (BVL) e. V. zeigt, dass die Prozesse und Leistungen der Logistik für die strategische Unternehmensführung inzwischen eine große Rollen spielen. Zugleich wird deutlich, dass die Karrieren für Logistikexperten inzwischen bis ins Spitzenmanagement führen.

Für die Untersuchung hat die BVL im Mai und im Juni 2015 die Angaben zum Management der obersten Führungsebene von 182 deutschen Groß- und Familienunternehmen analysiert. Bewertet wurden die Logistikkompetenz der Manager und die Bedeutung der Logistik bei der Ressortaufteilung unter den Vorständen und Geschäftsführern.

Erste Erkenntnis: In über der Hälfte der Dax 30-Unternehmen gehört Logistikthemen inzwischen den Top-Führungsaufgaben der Manager. Neben den logistikgetriebenen Unternehmen wie der Deutschen Post oder Lufthansa ist in Handel und Industrie gleichermaßen Logistik auf der obersten Managementebene verankert. Henkel führt das Dax 30-Ranking an, gefolgt von BASF, BMW und adidas sowie der Deutschen Post auf Platz 5. Eine weniger große Rolle spielt die Logistik vor allem im Management der Banken und Versicherungen. „Logistische Stellhebel finden sich in der Industrie, im Handel und in den Dienstleistungen. Ihr professioneller Einsatz wirkt sich auf Qualität und Kosten gleichermaßen aus und ist ein wesentlicher Faktor im Wettbewerb“, führt Prof. Dr.-Ing. Raimund Klinkner, Vorsitzender des Vorstands der BVL, aus.



Grafik: Das Ranking für die Dax 30 Unternehmen. Quelle: BVL

Erweitert man das Ranking um die H-Dax-Unternehmen und die 50 größten deutschen Familienunternehmen, liegt der Kemptener Logistiker Dachser auf Platz auf 1. Unter den untersuchten 150 Unternehmen haben acht CEOs einen Logistikhintergrund, das heißt sie haben zum Beispiel

vorher eine entsprechende Abteilung geleitet. In sechs der Unternehmen existiert bereits der CLO, der Chief Logistics Officer als dezidiertes Geschäftsführer oder ein Vorstandsmitglied für den Logistikbereich. Beispiele sind BMW oder die Drogeriemarktkette dm. Wesentlich häufiger ist Logistik aber eine Aufgabe unter mehreren für den Manager. In immerhin 33 der 150 Unternehmen ist die Verantwortung für die Logistik oder das Supply Chain Management einem Manager dezidiert zugeordnet.

„Die zunehmende Besetzung wichtiger Managementfunktionen mit exzellenten Logistikern ist nur konsequent“, so Raimund Klinkner. „Die Logistik ist heute eine strategische Managementaufgabe. Dabei geht es um die ganzheitliche Planung, Steuerung, Koordination, Durchführung und Kontrolle aller unternehmensinternen und unternehmensübergreifenden Informations- und Güterflüsse entlang der gesamten Wertschöpfungskette.“ Dementsprechend führen die Karrieren der Logistikexperten heute bis in die oberste Führungsebene; nicht selten über Schnittstelle zur IT. adidas hat die beiden Bereiche in der Führung verschmolzen: Jan Brecht ist dort CIO & Head of Global Supply Chain.

Zur Methode:

Für die Erhebung wurden im Mai und Juni 2015 die obersten Führungsebenen der Unternehmen des H-DAX und der 50 umsatzstärksten Familienunternehmen Deutschlands untersucht. Insgesamt umfasst die Erhebung 182 Unternehmen. Davon wurden 151 Unternehmen untersucht, bei 33 Unternehmen standen keine oder zu wenig Informationen über die Führungsebene zu Verfügung.

Bei der Erhebung untersuchte die BVL die Lebensläufe und Profile aller Vorstandsmitglieder, Mitglieder der Geschäftsleitung bzw. bei angelsächsischen Unternehmen die Mitglieder des Executive Committees sowie deren Geschäftsfelder und die Ressorts, die sie betreuen. Als Informationsquelle nutzte die BVL Informationen auf den Webseiten der Unternehmen, aus Pressemitteilungen bzw. einzelne Informationen aus dem Portal Xing.

Quelle BVL

BETRÄCHTLICHES WACHSTUM BEI BRABACON-TERMINALS



Der Umschlag an den zehn Hinterlandterminals in der niederländischen Provinz Nordbrabant ist vergangenes Jahr um nahezu 20 Prozent auf 660.000 TEU gestiegen. Dies wurde bei BrabaCon berechnet, dem „informellen Netzwerk“ von sieben Unternehmen, die zehn Terminals betreiben.

Etwa 80 Prozent der transportierten Container sind 40-Fuß-Container, der Rest 20-Fuß-Container. Sowohl ankommende als auch ausgehende Container im Umfang von ca. 180.000 TEU wurden erneut beladen. 23.000 Container wurden per Bahn zwischen Rotterdam und Tilburg oder Eindhoven transportiert. Der Umschlag an den Terminals ist seit 2010 wieder steigend. Die beteiligten Terminals sorgten des Weiteren noch für den Transport von über 105.000 TEU per Lkw von und zu den Seehäfen.

Beim Netzwerk sieht man eine gewisse Sättigung des Marktes. Was multimodal möglich ist, wird auch multimodal transportiert. „Die größeren potenziellen Kunden entscheiden sich nach wie vor nicht oder nur begrenzt für multimodalen Transport, da dies für sie nicht passt. Es gibt zwar neue, kleinere Kunden, doch diese sorgen kaum für beträchtliche zusätzliche Mengen. Das tatsächliche Wachstum kommt vor allem von neuen internationalen Unternehmensniederlassungen oder großen Investitionen bereits niedergelassener Unternehmen. Durch ein zu geringes Angebot geeigneter Gewerbeflächen siedeln sich zu wenig Un-

ternehmen mit großen Containermengen an, vor allem östlich, in Brabant, so BrabaCon.

Die BrabaCon-Container haben ihren Standort in Den Bosch, Veghel, Cuijk, Bergen op Zoom, Oosterhout, Oss, Waalwijk, Tilburg und Eindhoven. Der Seehafen Moerdijk ist nicht mitgerechnet. Das Netzwerk bietet außer den Terminals

- 20 Binnenschiffe für den Containertransport von und zu den Seehäfen
- tägliche Containerzüge mit 80 oder mehr Containern von und zu den Seehäfen
- kontinentalen Containertransport nach Maß über das Wasser, die Straße oder Schiene
- Lagerungskapazität für mehr als 40.000 TEU – über 300.000 m² eigene Lagerungskapazität

Quelle: BrabaCon und Nieuwsblad Transport, 22.6.2015

TEN-T MITTEL FÜR WASSERSTRASSEN UND BINNENHÄFEN IN AUSSICHT



Die EU-Kommission hat in der vergangenen Woche ihre Vorschläge für die Förderung von Projekten in den Transeuropäischen Transportkorridoren (TEN) veröffentlicht. Diese Verkehrsprojekte werden im Rahmen Connecting European Facility (CEF) gefördert. Bei der Prüfung sind deutsche Wasserstraßenprojekte positiv bewertet und zur Förderung vorgeschlagen worden.

Boris Kluge, Geschäftsführer des BÖB zeigt sich zufrieden: „Wir sind sehr froh, dass die, von der Bundesregierung angemeldeten Wasserstraßenprojekte, in diesem Förderaufruf berücksichtigt wurden. Die nächste Möglichkeit hierzu bestünde erst wieder im Jahr 2016. Die Bundesregierung bestätigt mit ihren Projektanmeldungen, dass sie dem Gütertransport auf der Wasserstraße eine hohe Priorität einräumt und die angemeldeten Projekte finanziell rechtzeitig umsetzen will. Sie bekennt sich damit eindeutig zu den Transeuropäischen Korridoren und ihren Zielen.“

Alle angemeldeten Binnenwasserstraßenprojekte sind nach den vorliegenden Informationen durch die EU bestätigt worden. Darunter sind Projekte am Mittellandkanal und am Dortmund-Ems-Kanal, als auch an den

ostdeutschen Wasserstraßen sowie an der Donau. Kluge hierzu „Wir würdigen, dass das Bundesverkehrsministerium diese Projekte trotz der Kontroversen über die Kategorisierung von Wasserstraßen, auch bei aus ihrer Sicht nachrangigen Wasserstraßen, als wichtige Projekte angemeldet hat. Das sind starke Signale der Bundesregierung.“

Bei der Förderung von Verkehrsinfrastruktur durch TEN-T kommen nur Wasserstraßenprojekte, Schienenverkehrsprojekte, als auch mit Telematik verbundene Straßenverkehrsprojekte, zum Zuge. Allgemeiner Straßenbau ist nicht förderfähig. Boris Kluge freut besonders, „ dass mit der Fortsetzung des UpperRhine-Projektes und einem Projekt im Kölner Hafen auch deutsche Binnenhäfen TEN-T-Mittel nutzen können. Die deutschen Binnenhäfen stehen zu der Idee der Transeuropäischen Korridore.“ Weitere Projekte aus deutschen Binnenhäfen sind für die nächsten Förderaufrufe in der Vorbereitung. Die Annahme der Vorschläge obliegt nun formal dem CEF-Committee, das Anfang Juli tagt.

Die vollständige Liste der im Jahresprogramm ausgesuchten Projekte finden Sie hier:

<http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/news/doc/2015-06-29-cef/selection-decision-awp-2014.pdf>

Die vollständige Liste der im Mehrjahresprogramm ausgesuchten Projekte finden Sie hier:

<http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/news/doc/2015-06-29-cef/selection-decision-map-2014.pdf>

Foto: BÖB

DIE ROLLE DER BINNENLÄNDER



Ende Juni fand in Duisburg das 7. BranchenForum SchifffahrtHafenLogistik.NRW zum Thema „Maritime Verkehrspolitik des Bundes – Die Rolle der Binnenländer“ statt. Die Traditionsveranstaltung des Verbandes Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen (VVWL) e.V., des Logistikclusters NRW in Zusammenarbeit mit der Niederrheinischen IHK, stieß mit ca. 90 Teilnehmern aus der Logistikbranche, der Industrie, Politik und dem Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen wieder auf ein reges Interesse. Erstmals war der Maritime Koordinator beim Bundesminister für Wirtschaft und Energie, Uwe Beckmeyer, Gast des Branchenforums.

Dr. Christoph Kösters, Hauptgeschäftsführer des VVWL und Clustermanager Logistik.NRW, betonte in seiner Begrüßungsansprache, dass Maritime Logistik und damit Maritime Verkehrspolitik nicht erst an der Küste beginnt. „Sie beginnt in den Industrie- und Handelsunternehmen, die exportieren und importieren, deren Geschäftsmodell sich auf funktionierende ausfallsichere und möglichst mehrgleisige Versorgungs- und Versorgungsketten gründet. Ja, sie beginnt schon und endet bei den Konsumenten“, erklärte Kösters. Das „Hinterland“ sei daher kein nachgelagerter Partner, sondern ein elementarer Bestandteil der Maritimen Logistik. „Und daher sind wir im Cluster NRW auch seit Jahren so ‚vermessend‘, vom ‚Maritimen Logistikstandort NRW‘ zu sprechen“, so Kösters weiter.

„Maritime Logistik endet nicht an der Küste, da sind wir uns einig“, erwiderte Uwe Beckmeyer. Deshalb müsse der Bundesverkehrsminister mit

der Düsseldorfer Liste so umgehen, wie mit der Ahrensburger Liste. Deutschland müsse insgesamt seine Infrastrukturinvestitionen deutlich erhöhen, sagte Beckmeyer. Das sei das Ergebnis des Gutachtens, das im Auftrag des Bundeswirtschaftsministers erstellt wurde. Deshalb stelle die Bundesregierung den Städten und Gemeinden im Jahr 2017 weitere 1,5 Mrd. Euro zur Verfügung und werde sie ab dem Jahr 2018 um 5 Mrd. Euro jährlich entlasten. Darüber hinaus würden noch 2015 3,5 Mrd. Euro in finanzschwachen Kommunen investiert.

Dr. Christoph Kösters ging in seiner Ansprache auch auf das NRW-Wasserstraßen-, Hafen- und Logistikkonzept ein und forderte Rahmenbedingungen zu schaffen bzw. zu erhalten, damit eine innovative und ressourcenschonende industrielle, handelswirtschaftliche und logistische Wertschöpfung auch möglich bleibt. Dazu gehöre auch eine wachstumsgerechte Flächenbereitstellung und -Sicherung für hafenlogistische und logistische Nutzungen.

Hans Martin Müller, Ministerialrat im Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW berichtete, dass das Hafen- und Logistikkonzept 2015 sich noch in Ressortabstimmung befindet, aber Grundlinien und Kernpunkte nicht mehr verändert werden würden. Müller ging auch auf den Zustand der Wasserstraßeninfrastruktur ein und erklärte einige Probleme seien hausgemacht, da das nötige Personal zur Planung fehle.

Gerd Deimel, Vorsitzender des Deutschen Seeverladerkomitees (DSVK) und Bevollmächtigter des LANXESS-Vorstandes für die Initiative Infrastruktur des VCI, wies auf die strategische Bedeutung von NRW für die deutsche Wirtschaft hin und erinnerte daran, dass der Hamburger Hafen einen Anteil von 12 % am deutschen Außenhandel hat, aber der Rotterdamer Hafen ihm mit einem Anteil von 10 % folgt.

In der zweiten Sequenz der Veranstaltung „Maritime Supply-Chains 4:0: Optimierungen und Innovationen“ schilderten Ralf Düster (Setlog GmbH) und Steffen Günner (Apanage Fashion Group (Steilmann) / NTS Bangladesh) aus der Praxis, wie heute schon globale Supply-Chains unter der Nutzung der Seeschifffahrt digital gestützt funktionieren und wohin in naher Zukunft die Reise geht.

In der abschließenden Diskussionsrunde nahmen neben den beiden Referenten auch Hans-Michael Dietmar (DB Schenker AG Global Ocean

Freight) und Michael Viefers (Rhenus SE & Co. KG) teil.

Foto: Podiumsdiskussion (v.l.): Moderator Sebastian Reimann (DVZ), Ralf Düster, Michael Viefers, Hans-Michael Dietmnar, Steffen Günner. VVWL NRW

WOLFGANG BIRLIN NEUER GESCHÄFTSFÜHRER



Der Logistikdienstleister RheinCargo hat einen neuen Geschäftsführer. Die Gesellschafterversammlung des Unternehmens hat Wolfgang Birlin (51) mit Wirkung zum 1. Juli 2015 zum Geschäftsführer bestellt. Birlin ist Nachfolger von Horst Leonhardt (60), der sein Amt zum 30. Juni 2015 niedergelegt hat.

Mit dem 1. Juli übernimmt Wolfgang Birlin in der RheinCargo die Leitung der bisher von Horst Leonhardt verantworteten Geschäftsbereiche.

Er wird das Unternehmen künftig gemeinsam mit seinem Geschäftsführer-Kollegen Rainer Schäfer führen.

Der Stabwechsel in der RheinCargo geht einher mit einer Mitte Juni erfolgten Neuordnung der Vorstandsbereiche in der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK), welche gemeinsam mit den Neuss-Düsseldorfer Häfen zu gleichen Teilen an dem Gemeinschaftsunternehmen RheinCargo beteiligt ist. Bei der HGK verantwortet Vorstandssprecher Horst Leonhardt nun unter anderem die Geschäftsbereiche Eisenbahninfrastruktur und Schienenfahrzeugtechnik. Vorstandsmitglied Wolfgang Birlin, der seine Tätigkeit bei der HGK am 1. Mai 2015 aufgenommen hat, leitet dort die Bereiche Immobilien und Finanzen und hat darüber hinaus ab heute die RheinCargo-Geschäftsführung übernommen.

Der gebürtige Kölner Wolfgang Birlin ist im Rheinland aufgewachsen und hat seine Ausbildung zum Bankkaufmann in Köln absolviert. Nach dem Studium der Betriebswirtschaftslehre in Saarbrücken und verschiedenen beruflichen Stationen, unter anderem in Köln, Essen und München, war der Diplom-Kaufmann seit 2000 in Niedersachsen tätig. Dort gehörte er sechs Jahre lang dem Vorstand der Osthannoverschen Eisenbahnen AG in Celle an – zunächst als Finanzvorstand, dann als Sprecher des Vorstandes und schließlich als Vorstandsvorsitzender. Vor dem Wechsel zur HGK und RheinCargo war er Alleingeschäftsführer der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH in Zeven.

Foto: RheinCargo

**AUSGEZEICHNET INNOVATIV: WALTER
RAU**



Erfolg durch unternehmerische Weitsicht: Die WALTER RAU Neusser Öl und Fett AG wurde am 26. Juni auf dem Deutschen Mittelstands-Summit in Essen erneut als eines der innovativsten Unternehmen im deutschen Mittelstand ausgezeichnet. „Top 100“-Mentor Ranga Yogeshwar ehrte das Neusser Unternehmen mit dem seit über 20 Jahren verliehenen „Top 100“-Siegel.

Zuvor hatte sich Walter Rau einem zweistufigen wissenschaftlichen Analyseverfahren unterzogen. Das Unternehmen darf sich zum zweiten Mal nach 2013 Top-Innovator nennen.

Die mit dem „Top 100“-Siegel ausgezeichnete WALTER RAU Neusser Öl und Fett AG überzeugte bei dem Innovationswettbewerb besonders in der Kategorie „Innovationsmarketing/Außenorientierung“. Den Grundstein für die herausragenden Ergebnisse in dieser Kategorie hat das Unternehmen vor zwei Jahren gelegt – mit der Einrichtung des „Customer Solution Center (CSC)“. Das CSC ist ein Zusammenschluss aus Experten für Marketing, Forschung und Entwicklung, Anwendungstechnik, Qualitätssicherung und Qualitätsmanagement. Es liefert den Kunden von Walter Rau nicht nur gebündeltes Know-how aus einer Hand, sondern stellt auch die Kundenbeziehungen auf eine neue, partnerschaftlich orientierte Ebene. Der Kunde wird zum aktiven Partner, der von den ersten Planungsschritten an in die Entwicklung der für ihn bestimmten Produkte einbezogen wird und wertvolle Impulse und Anregungen liefert. So ist sichergestellt, dass das Endprodukt bis ins kleinste Detail optimal auf die individuellen Anforderungen des Kunden ausgerichtet ist. Vorstandsvorsitzender Franz

te Baay erläutert: „Möchte man mit dem Kunden nicht nur über Preise und Konditionen reden, sondern ihn richtig verstehen, muss man die Beziehung zu ihm auf mehreren Ebenen pflegen. Aus der ‚Verkäufer trifft Einkäufer‘-Situation ist ein Treffen von Experten geworden, die gemeinsam Lösungen suchen.“

Bei der Einrichtung des CSC hat der Neusser Top-Innovator mit Wissenschaftlern der Universität St. Gallen zusammengearbeitet. In der neuen Business Unit arbeiten von den knapp 200 Mitarbeitern des Unternehmens 20 aus den Bereichen Forschung und Entwicklung, Anwendungstechnik, Marketing, Qualitätsmanagement und Qualitätssicherung sowie Produkt- und Projektmanager.

Das CSC-Team hat in den vergangenen Jahren insbesondere die Methode des Kundenworkshops für die ergebnisorientierte Zusammenarbeit mit den Kunden etabliert. Hierbei kommen Mitarbeiter der verschiedenen Abteilungen (Forschung und Entwicklung, Marketing, Einkauf, Verkauf, Technik, Logistik etc.) sowohl vom Kunden als auch von Walter Rau zur Diskussion und Erarbeitung der gewünschten Themen zusammen. Innovationen und Produktentwicklungen benötigen einen kreativen Nährboden, um wachsen zu können. Walter Rau schafft mit seinen Workshops Nähe zum Kunden, verstärkt damit das gegenseitige Verständnis und Vertrauen und ermöglicht die Bündelung der Innovationskraft beider Seiten.

Der Erfolg dieses innovativen Ansatzes schlägt sich nicht nur in hoher Kundenzufriedenheit, sondern auch in eindrucksvollen Zahlen nieder: 2014 stieg die Produktion im Vergleich zum Vorjahr um 16,7 Prozent, während sich der Umsatz um 5,4 Prozent erhöhte. Walter Rau gehört national und international zur Spitzengruppe seiner Branche. Das Unternehmen wird diese Innovationsstrategie konsequent weiterverfolgen mit dem Ziel, die Kundenzufriedenheit und den wirtschaftlichen Erfolg zukünftig noch weiter zu steigern. Die zweite Auszeichnung mit dem „Top 100“-Siegel zeigt deutlich, dass Walter Rau den richtigen Weg eingeschlagen hat und ist für das Unternehmen Ansporn und Verpflichtung zugleich.

„Unsere guten Ideen und ihre schnelle Umsetzung sind ein entscheidender Wettbewerbsfaktor für uns“, erklärt Vorstand Franz te Baay. „Deshalb investieren wir viel Zeit und Aufwand in unser Innovationsmanagement. Wir setzen dabei auf den Ideenreichtum aller Mitarbeiter. Ihnen gebührt mein Dank für das Erreichen der ‚Top 100‘-Auszeichnung.“

Grundlage der Auszeichnung mit dem „Top 100“-Siegel ist eine zweistufige Analyse, die Prof. Dr. Nikolaus Franke und sein Team vom Lehrstuhl für Entrepreneurship und Innovation der Wirtschaftsuniversität Wien entwickelt haben. Die Wissenschaftler untersuchen das Innovationsmanagement und den Innovationserfolg der mittelständischen Unternehmen anhand von über 100 Parametern in fünf Kategorien. Wer letztlich mit dem „Top 100“-Siegel ausgezeichnet wird, entscheidet allein die wissenschaftliche Leitung.

In diesem Jahr haben Franke und sein Team so viele Anmeldungen wie noch nie geprüft: Von 302 Qualifikanten schafften es 234 Unternehmen ins Finale. 178 von ihnen erhalten in drei Größenklassen (maximal 100 Unternehmen pro Größenklasse) die Auszeichnung. Den Rahmen für die feierliche Preisverleihung bildet der Deutsche Mittelstands-Summit in Essen.

Foto: Walter Rau AG