

KLIMASCHUTZ ENTLANG DES RHEINS



In Köln und Düsseldorf stehen die ersten Säulen für die Landstromversorgung von Schiffen zur Verfügung. Dort können Schiffe bei längeren Liegezeiten von Land aus mit Strom versorgt werden und müssen ihre Generatoren beziehungsweise Dieselmotoren nicht mehr laufen lassen.

Die RheinWerke, eine Tochter der Stadtwerke Düsseldorf und der Kölner RheinEnergie, haben in Zusammenarbeit mit den Partnern Landeshauptstadt Düsseldorf, der Hafengesellschaft RheinCargo sowie der Stadtwerke-Tochter Netzgesellschaft Düsseldorf die ersten Schritte für die Schaffung der Infrastruktur für Landstromversorgung umgesetzt: Ab Frühjahr 2016 können an drei Anlegestellen der RheinCargo, unterhalb der Düsseldorfer Rheinterrassen, Hotel- und Kreuzfahrtschiffe mit Landstrom versorgt werden. Bereits installiert ist eine Säule im Neuss-Düsseldorfer Hafen für den Anschluss von Frachtschiffen sowie eine Säule in der Düsseldorfer Marina für die Ladung von Freizeitschiffen und Hausbooten, die der Marina-Betreiber Rolf Gast ab kommendem Jahr einsetzen wird. Zudem wurden mit Kölner Partnern im dortigen Rheinauhafen elf Säulen für die Versorgung von Frachtschiffen errichtet.

Die RheinWerke wurden 2013 mit dem Ziel gegründet, durch regionale Kooperation Chancen gemeinsam zu nutzen – aber auch Herausforderungen gemeinsam zu meistern. Daraus leiten sich die bisherigen Handlungsfelder ab: Erneuerbare Energien, Ausbau umweltfreundlicher Wärmeinfrastrukturen, insbesondere der Fernwärme, und Entwicklung der Elektromobil-

ität – zu Lande wie auf dem Wasser.

Die Binnenschifffahrt auf dem Rhein ist für den Ballungsraum und Wirtschaftsstandort Rheinland ein wesentliches Element – primär mit Blick auf die Industrie, durch das stetig wachsende Geschäft für Hotel- und Kreuzfahrtschiffe aber auch für den Tourismus. Zudem sind die spezifischen Emissionen des Warentransports auf dem Rhein geringer als beispielsweise auf der Straße. Dennoch sind die Belastungen durch die Schiffe, auch wenn sie liegen, ein dauerhaftes Thema in Düsseldorf. Dabei stehen Feinstaub-, Lärm- und CO₂-Emissionen im Vordergrund. So müssen beispielsweise Hotelschiffe, die zu Messezeiten anlegen, bislang zur Aufrechterhaltung der Infrastruktur an Bord Verbrennungsmotoren laufen lassen.

„Die Landstromversorgung hat, insbesondere mit ihren weiteren Ausbaustufen, das Potenzial, uns bei unseren Umwelt- und Klimaschutzaktivitäten ein gutes Stück nach vorne zu bringen. Dazu ist es wichtig, dass die Lösungen einfach, praktikabel und möglichst kostengünstig sind. Mit den RheinWerken haben wir in Düsseldorf einen leistungstarken Partner dafür“, erklärt Oberbürgermeister Thomas Geisel.

Als große Chance für die Bewältigung regionaler Herausforderungen sieht Dr. Udo Brockmeier, Vorstandsvorsitzender der Stadtwerke Düsseldorf, regionale Kooperationen: „Dadurch, dass sich sowohl die Kölner RheinEnergie als auch wir seit vielen Jahren mit der Technik der Landstromversorgung beschäftigen, haben beide Unternehmen ein umfangreiches Know-how aufgebaut, das wir in den RheinWerken bündeln. Nach diesem Muster arbeiten die RheinWerke auch bei den Erneuerbaren Energien und beim Ausbau umweltfreundlicher Wärmeinfrastruktur, insbesondere beim Thema Fernwärme, eng zusammen“.

In vielen Städten, aber auch bei Hafengesellschaften und Reedereien, wird die Landstromversorgung zurzeit aus den gleichen Beweggründen wie in Düsseldorf gefordert. Deshalb prüfen die RheinWerke die Möglichkeit, die Dienstleistung in diesem Bereich überregional anzubieten.

„Uns war es wichtig, mit zu den Ersten zu gehören, die auf die Landstromtechnik setzen. Natürlich spielen Umwelt- und Klimaaspekte eine Rolle. Gleichzeitig hat es für uns einen besonderen Stellenwert, einen entstehenden Bedarf unserer Kunden zu decken und frühzeitig Erfahrung

mit dieser Technik zu sammeln, die wir für uns und unsere Kunden nutzen können“, so Rainer Schäfer, Geschäftsführer der Neuss-Düsseldorfer Häfen, eine Muttergesellschaft der RheinCargo.

Quelle und Foto: Stadtwerke Düsseldorf AG

INNOVATIONSKRAFT FÜR DIE BRITISCHEN INSELN



Terex Port Solutions (TPS) hat vom britischen Terminalbetreiber Peel Ports Group Ltd (Peel Ports) einen Auftrag über insgesamt 15 diesel-elektrische Terex® Portalstapler (Straddle Carrier) N SC 634 E erhalten. Fünf der Geräte werden im Terminal von Peel Ports in Liverpool schon seit Juni dieses Jahres eingesetzt; zehn weitere werden im vierten Quartal 2015 dorthin geliefert.

Die Geräte sind für das Handling von 1-über-2 High-Cube-Containern ausgelegt und verfügen über besonders umweltfreundliche Dieselmotoren, die den Forderungen der Schadstoffklasse EU Stage IV (EPA Tier 4 final) entsprechen. Die Geräte sind zudem mit der neuen Vetrocab-Kabine ausgestattet, die Fahrern eine exzellente Rundumsicht für ein sicheres, effizientes und ergonomisches Arbeiten bietet.

Als einer der größten Terminalbetreiber auf den britischen Inseln schlägt Peel Ports an seinen Standorten Liverpool, Glasgow, Manchester, Dublin, Sheerness und Heysham jährlich rund 70 Millionen Tonnen an Gütern um. Die Bandbreite reicht dabei von Containern, Schütt- und Flüssiggütern über Forstprodukte und Fahrzeuge bis hin zu RoRo; zudem ist das Unternehmen mit Sitz in Liverpool im Personentransport tätig. Mit dem Auftrag bauen Peel Ports und TPS eine langjährige Geschäftsverbindung weiter aus. 60 Portalstapler wurden in den vergangenen 15 Jahren an Peel Ports geliefert.

David Huck, Port Director Peel Ports Liverpool: „Wir schätzen Professionalität und Leidenschaft des Teams von TPS. Zudem haben uns das konzeptionelle Design und die Produktneuerungen der Portalstapler überzeugt. Die Eigenschaften der Geräte in Verbindung mit den hohen Standards in Service und Wartung werden uns helfen, unsere Produktivität weiter zu steigern.“

Alex Stogianidis, Director United Kingdom, Terex Port Solutions, sieht den Auftrag als Resultat des konsequent kundenorientierten Ansatzes von TPS: „Unser oberstes Ziel ist die Zufriedenheit unserer Kunden. Deshalb arbeiten wir in allen Projektphasen Seite an Seite mit unseren Kunden. Diese Herangehensweise schätzt auch Peel Ports. Wir freuen uns über die daraus resultierende Markentreue dieses bedeutenden Terminalbetreibers.“

Quelle und Foto: TEREX

AN DER SCHNITTSTELLE VON MENSCH UND ROBOTER



Die BLG LOGISTICS ist Trägerin des Deutschen Logistik-Preises 2015 der Bundesvereinigung Logistik (BVL). Die Jury zeichnete die Unternehmensgruppe gemeinsam mit ihrem Auftraggeber, dem Handelsunternehmen engelbert strauss, für ihr Projekt „Treffpunkt Stargate – Logistik an der Schnittstelle von Mensch und Roboter“ aus. Die Preisverleihung erfolgte im Rahmen einer Gala am ersten Tag des 32. Deutschen Logistik-Kongresses, der vom 28. bis 30. Oktober in Berlin stattfindet.

Das Preisträgerprojekt ist eine innovative Lager- und Kommissionierlösung. Es basiert auf der Grundidee eines mobilen Kommissionierlagers. Vollautomatisch werden die Regale zu einer multifunktionalen, flexiblen und darüber hinaus ergonomisch angelegten Pick-Station („Stargate“) gebracht. Die dafür eingesetzten robusten intelligenten Transportfahrzeuge („Carrys“), die sich durch eine niedrige Bauhöhe auszeichnen, unterfahren die mobilen Warenträger, heben diese an und transportieren sie auf einem festgelegten Weg zu den Stargates. An den Stargates führen Pick-by-Light und Put-to-Light-Techniken die Mitarbeiter durch den Kommissionierprozess.

Der Vorsitzende der Jury, der Wirtschaftsjournalist und Publizist Roland Tichy, führte in seiner Laudatio aus: „Dieses wunderbare Lager, in dem 75 Carrys die Waren aus 800 Regalen zu fünf Stargates transportieren, an denen die Mitarbeiter ihrer Arbeit nachgehen, wurde in einer Bestandsimmobilie in Frankfurt von der BLG Handelslogistik für den Kunden engelbert strauss eingerichtet. Die BLG nutzt dabei das technische System G-Com der Firma Grenzebach. Die Innovation steckt im bahnbrechenden Einsatz des Systems.“

Das Preisträgerprojekt ist nach Einschätzung der Jury innovativ im Zusammenspiel von vier Faktoren:

- Technologie und Kundenorientierung
- Effizienz durch Minimierung der Wege im Lager
- Ergonomie durch diese verkürzten Wege und eine geringere Zahl von Hebevorgängen
- Mobilität, Skalierbarkeit und Flexibilität des Systems, das seinerseits umziehen kann.

Frank Dreeke, der Vorstandsvorsitzende der BLG LOGISTICS, nahm den Preis gemeinsam mit Matthias Fischer entgegen, dem Leiter Operative Projekte bei engelbert strauss. In seiner kurzen Preisträger-Rede führte Dreeke das Credo seines Unternehmens aus: „Kontraktlogistik braucht Systemintelligenz und Innovation im Sinne des Kunden. Handelslogistik ist Kontraktlogistik besonders nah am Kunden, egal, ob e-Commerce, stationärer Handel oder Multi-Channel. Und schließlich: Gute Logistik wird von den Kunden der Kunden heute als selbstverständlich vorausgesetzt – sie ist ein entscheidender Erfolgsbringer.“

Mit dem Deutschen Logistik-Preis zeichnet die BVL in der Praxis realisierte Logistik-Konzepte aus, die von Unternehmen aus Industrie, Handel und dem Dienstleistungssektor eingereicht werden können. Im Zentrum steht die Frage: Ist Ihre Logistik innovativ? In den von der Jury zu beurteilenden Unterlagen müssen die Entwicklung der Konzeption, die Implementierung und die Ergebnisse dargestellt werden. Der Praxisbezug ist entscheidend. Der Preis wird seit 1984 von der Bundesvereinigung Logistik vergeben. Preisträger der letzten fünf Jahre sind Mercedes AMG gemeinsam mit seinem Dienstleister Müller, die Lila Logistik (2014), die Lekkerland Deutschland GmbH, Frechen (2013), die Merck AG, Darmstadt (2012), die Geberit AG, Pfullendorf (2011) sowie die Nord Stream AG, Zug (2010).

Die Unternehmensgruppe BLG LOGISTICS hat ihre Kernkompetenzen in der Automobil-, Kontrakt- und Containerlogistik. In diesen drei Geschäftsbereichen bietet die BLG vollstufige logistische Systemdienstleistungen an. Zu den Kunden der BLG zählen die führenden deutschen Automobilhersteller ebenso wie starke Marken aus dem Handel. Die BLG ist ein wachsendes Unternehmen, das sich zu einem global agierenden Logistiker

entwickelt hat. An über 100 Standorten in Europa, Nord- und Südamerika, Afrika und Asien beschäftigt die BLG-Gruppe heute 16.000 Menschen, mehr als die Hälfte davon am Firmensitz Bremen und in Bremerhaven.

engelbert strauss mit Sitz in Biebergemünd/Frankfurt a. M. ist Marktführer im Bereich Arbeitskleidung. Das Sortiment umfasst Berufsbekleidung, -zubehör, Schuhe sowie Arbeitsschutzkleidung. Vertrieben werden die Produkte in den eigenen workwearstores®, über Katalog und Online-Shop. engelbert strauss ist ein inhabergeführtes Familienunternehmen und beschäftigt rund 1.100 Mitarbeiter. engelbert strauss ist mit neun eigenen Landesgesellschaften in Europa vertreten und bedient darüber hinaus eine große Anzahl internationaler gewerblicher Kunden vom Firmenstandort Rhein-Main.

Quelle und Foto: BVL

ANTWERPEN VERLEIHT NACHHALTIGKEITSPREIS



Der Hafen Antwerpen verleiht im kommenden Jahr erstmals einen Nachhaltigkeitspreis. Dieser Preis geht aus dem Nachhaltigkeitsbericht hervor, welcher in der vergangenen Woche von der Antwerpener Hafenbehörde vorgestellt wurde. Der Bericht wird seit 2012 herausgegeben und hat bereits in seinem ersten Jahr den Preis für den „Besten Belgischen

Nachhaltigkeitsbericht“ gewonnen.

Der Bericht ist in seiner Art einzigartig, da alle Nachhaltigkeitsinitiativen, der im Hafen vertretenen Unternehmen, darin zusammengefasst werden. Durch die Zusammenarbeit mit den Stakeholdern vor Ort hat er sich mittlerweile zu einem Prüfstein für die Nachhaltigkeitsziele des Hafens entwickelt.

Auch die internationale Gemeinschaft hat vor Kurzem einen wichtigen Schritt in Richtung Nachhaltigkeit getan: Am 25. September haben die 193 Mitglieder der UN einstimmig die sogenannten Sustainable Development Goals (SDGs) beschlossen. In den vereinbarten Zielen, die erstmals alle Mitgliedsländer unterzeichnet haben, werden konkrete Verbindungen zwischen ökologischer Nachhaltigkeit, industrieller Entwicklung und sozialer Gerechtigkeit hergestellt.

Die Verantwortlichen der beiden Häfen nehmen dies zum Anlass, um zu erörtern, welche Verantwortung die beiden Häfen bei der Erreichung der SDGs tragen. Dazu treffen sich Eddy Bruyninckx, Geschäftsführer des Hafens Antwerpen, und Eric van der Schans, Umwelt Management Director des Hafens von Rotterdam, zum gemeinsamen Dialog.

Der neue Bericht zeigt unter anderem, dass die Bemühungen der Unternehmen im Bereich Nachhaltigkeit zugenommen haben. Investitionen in Forschung und Innovation tragen ebenso dazu bei, wie konkrete Umrüstungsmaßnahmen für Lkws oder Wasserentsorgung.

Der Nachhaltigkeitsbericht kann online auf www.duurzamehavenvanantwerpen.be eingesehen werden. Derzeit ist nur die niederländische Version verfügbar. Die englische folgt in Kürze unter: www.sustainableportofantwerp.com.

Quelle und Foto: Port of Antwerp

„DIE INFORMATIONEN MÜSSEN FLIEßEN“



Die bayernhafen Gruppe und Hafen Hamburg Marketing e.V. diskutierten in Nürnberg mit Logistik-Entscheidern über Logistische Zukunftsbilder und den Einfluss globaler MegaTrends auf die Logistik.

„Die Zeit wird nicht MEHR, wir müssen sie intelligent nutzen. Dafür braucht es die Steuerung des Mengenwachstums und einen durchgängigen Informationsfluss“ – das war die Hauptidee eines Innovations-Dialogs, zu dem bayernhafen Gruppe und Hafen Hamburg Marketing e.V. Logistik-Entscheider nach Nürnberg eingeladen hatten. Der Abend stand unter dem Motto „Logistische Zukunftsbilder – Wie globale Mega-Trends die Logistik der Zukunft prägen“.

In seinem Impulsvortrag destillierte Prof. Dr. Carlos Jahn, Leiter des Instituts für Maritime Logistik der TU und des Fraunhofer Centers für Maritime Logistik und Dienstleistungen, vier zentrale Megatrends: demografischen Wandel, wirtschaftliches Wachstum, die Sensibilisierung für Umweltfragen und technologische Entwicklungen. Dies erfordert von Unternehmen höchste Effizienz, Flexibilität, Vernetzungs- und Innovationsfähigkeit. „Das Mengenwachstum wird unsere Infrastruktur enorm fordern – denn diese kann nicht so schnell wachsen wie die Gütermengen.“

In einer von Prof. Jahn moderierten Podiumsdiskussion entwarfen Logistik-Entscheider dann gemeinsam das Zukunftsbild der Logistik. „Wir müssen alle Verkehrsträger und die vorhandene Infrastruktur besser ausnutzen“, sagte Ingo Egloff, Vorstand Hafen Hamburg Marketing e.V.,

„die 24/7-Leistungsfähigkeit der logistischen Kette ist dafür ein wesentliches Instrument.“

Alexander Ochs, Prokurist der bayernhafen Gruppe, wies darauf hin, dass es darauf ankomme, Standards zu schaffen und an der richtigen Stelle über Entschleunigung nachzudenken: „Wer Zukunftsbilder entwirft, ist nicht mit der Lupe unterwegs, sondern mit dem Fernglas. Mit Weitsicht gestalten wir Standorte und Infrastrukturen. Dabei haben wir immer im Blick, was der Markt braucht, was die Beteiligten wirklich voranbringt und wovon logistische Ketten auf Dauer profitieren. Da zählt Kooperation statt Egoismus.“

„Wir werden mehr und mehr zu Lotsen von Informationen“, sagte Goran Susak von der Kühne + Nagel AG & Co. KG, „da braucht es Standards für die Prozesskette und Datensicherheit. Mit Stand-alone-Lösungen kommen wir nicht weiter.“ Gregor Luft von Schaeffler Technologies AG & Co. KG betonte die Notwendigkeit des End-to-End-Fokus: „Ziel ist eine Information ohne Bruch, die Durchgängigkeit des Informationsflusses.“ Auch Uwe Gaede von der Hamburg Süd-Gruppe hat die „übergreifende, neutralisierte Informationsweitergabe“ im Blick: „Wir müssen Verkehre gleichmäßig verteilen, Nachtfenster nutzen und Leer-Last-Läufe weiter optimieren.“

Den Begriff des „Smart Port“ brachte Ingo Fehrs von der Hamburg Port Authority AÖR in die Diskussion: „Die Digitalisierung gibt uns die Möglichkeit, virtuelle Depots anzulegen statt Container-Leerfahrten über viele Kilometer.“

Dirk Steffes von der DB Schenker Rail Deutschland AG betonte, dass Verkehre über die Woche gleichverteilt werden müssten, nicht nur Dienstag bis Donnerstag: „Wir müssen nachdenken über „slow railing“, die Systeme optimieren und die Kooperation von Dienstleisterseite voranbringen.“ „Digitalisierung ist ein Enabler, sie ersetzt nicht falsche oder schlechte Prozesse“, sagte Steffen Rudkowsky von der Siemens AG. Am Beispiel von Maschinen, die sich „von sich aus melden“, um gewartet zu werden, beschrieb er die Notwendigkeit tragfähiger logistischer Ketten für die Industrie 4.0.

Während des Vortrags und der Podiumsdiskussion zeichnete eine Illustratorin hinter einer Leinwand die wesentlichen Kernaussagen mit. So entstand ein physisches Zukunftsbild der Logistik. Konsens der Logis-

tik-Entscheider: „Zum Ausdruck kommt hier die Vielfalt der logistischen Kette und vor allem, wie wichtig der übergreifende Informationsfluss ist.“

Quelle und Foto: Hafen Hamburg Marketing Foto: Teilnehmer der Podiumsdiskussion auf der Veranstaltung „Logistische Zukunftsbilder: Wie globale Mega-Trends die Logistik der Zukunft prägen“ in Nürnberg. (v.l.n.r.): Ingo Egloff, Vorstand Hafen Hamburg Marketing e.V.; Alexander Ochs, Prokurist bayernhafen Gruppe; Dirk Steffes, Leiter Marktbereich Intermodal DB Schenker Rail Deutschland AG; Ingo Fehrs, stellvertretender Leiter Strategie Hafenentwicklung Hamburg Port Authority AöR; Uwe Gaede, General Manager Area Central Europe Hamburg Süd-Gruppe; Gregor Luft, Vice President Logistics Project EDC Schaeffler Technologies AG & Co. KG; Steffen Rudkowsky, Senior Vice President Head of Division Logistics EM LOG Siemens AG; Prof. Dr. Carlos Jahn, Leiter des Instituts für Maritime Logistik der TU Hamburg-Hamburg und des Fraunhofer Centers für Maritime Logistik und Dienstleistungen.

„EINE WELT IN BEWEGUNG MITGESTALTEN“



Unter dem Motto „Eine Welt in Bewegung“ hat am heutigen Mittwoch der 32. Deutsche Logistik-Kongress der Bundesvereinigung Logistik (BVL)

e.V. in Berlin begonnen. Drei Tage lang werden sich die Teilnehmer aus Industrie, Handel, Logistikdienstleistung und Wissenschaft über aktuelle Fragestellungen und grundsätzliche Themen von Supply Chain Management und Logistik austauschen. Erwartet werden Gäste aus rund 40 Ländern weltweit.

Zum Auftakt des Kongresses ging Prof. Raimund Klinkner, der Vorstandsvorsitzende der BVL, auf die sozial- und wirtschaftspolitischen Aufgaben ein, die die Flüchtlingsströme mit sich bringen. Insgesamt, so seine Auffassung, kann die Logistik bei der Integration und Beschäftigung der Flüchtlinge in Deutschland eine zentrale Rolle spielen und zwar in dreifacher Hinsicht: in der Planung der anstehenden Versorgungsprozesse, in der operativen Umsetzung – und schließlich als Arbeitgeber für entsprechend qualifizierte Migrantinnen und Migranten. Klinkner dankte in seiner Eröffnungsrede allen Logistikern, die sich mit ihrem spezifischen Know-how ehrenamtlich zum Beispiel in den Notunterkünften, den Sammel- und Verteilstationen einbringen.

Die größte wirtschaftliche/technische Herausforderung für den Wirtschaftsbereich, mit der sich der Kongress schwerpunktmäßig beschäftigt, ist die Digitalisierung vieler Arbeits- und Lebensbereiche. „Für die digitale Transformation brauchen wir eine umfassende Veränderung: die durchgehende Vernetzung aller Wirtschaftsbereiche. Starre Wertschöpfungsketten werden zu dynamischen Netzwerken. Schlüsselfaktoren dafür sind begeisterte Menschen, hinreichend digitale Daten zur verbesserten Vorhersage und gezielteren Prozesssteuerung, synchronisierte Lieferketten, verkürzte Produktions- und Innovationszyklen“, so Klinkner.

Eine Umfrage der BVL unter ihren Mitgliedern verdeutlicht die Relevanz des Digitalisierungsprozesses in der Praxis: Rund 50 Prozent der Arbeitsplätze in Supply Chain Management und Logistik sind vom Wandel durch die Digitalisierung betroffen. Als große Herausforderung – und Aufgabe für die Unternehmen – sehen Manager und Fachkräfte die schnelle und ausreichende Qualifizierung der Mitarbeiter. Insgesamt blickt der Wirtschaftsbereich Logistik optimistisch in die Zukunft: 94 Prozent der Befragten sehen Chancen durch die Digitalisierung. Nur 17 Prozent der Befragten gehen davon aus, dass ihr persönlicher Arbeitsplatz gefährdet sein könnte. Dagegen kristallisieren sich drei positive Effekte der Digitalisierung auf den persönlichen Arbeitsplatz her-

aus: 60 Prozent der Panel-Teilnehmer rechnen damit, effizienter arbeiten zu können, 58 Prozent versprechen sich Arbeitserleichterungen durch zentrales Datenmanagement und gut die Hälfte hofft auf eine bessere Kommunikation zwischen Standorten, Abteilungen und einzelnen Mitarbeitern.

„Unser Kongress bietet vielfältige Möglichkeiten zum Austausch über die Welt in Bewegung, zur gemeinsamen Standortbestimmung und zur Entwicklung von Lösungsansätzen. Die Welt in Bewegung verantwortlich mitzugestalten, das ist eine Herausforderung für uns“, schloss Klinkner seine Eröffnungsrede.

Die BVL erwartet für das laufende Jahr einen Umsatz des Wirtschaftsbereichs Logistik in Deutschland in Höhe von etwa 240 Milliarden Euro, was einem Zuwachs von rund 2,5 Prozent gegenüber dem Vorjahr entspricht. Rund 2,95 Millionen Menschen sind aktuell je zur Hälfte bei den Logistikdienstleistern und in den Logistikabteilungen von Industrie und Handel beschäftigt. „Damit erreichen wir bei beiden Zahlen ein All Time High“, so Klinkner. Für 2016 prognostiziert die BVL auf der Grundlage der Zahlen des Fraunhofer Instituts für Supply Chain Services ein weiteres zweiprozentiges Wachstum auf einen Umsatz im Korridor zwischen 245 und 250 Mrd. Euro. Die Zahl der Beschäftigten dürfte sich dann auf die Drei-Millionen-Marke zubewegen.

Quelle und Foto: BVL Foto: Eröffnung des Kongresses durch Prof. Raimund Klinkner

HAFENREIFENPORTALKRAN FÜR DIE NIEDERLANDE



Die Kramer Group (Kramer) betreibt seit Kurzem einen neuen diesel-elektrischen Terex® Gottwald Modell 2 Hafenreifenportalkran in der Variante G HRK 2304 in ihrem Terminal in Rotterdam, Niederlande. Modell 2 zählt zur Kleinen Kranfamilie von Terex Port Solutions (TPS), zu deren Typenvielfalt auch dieser gummbereifte Portalkran zählt. Der G HRK 2304 verbindet die Mobilität eines konventionellen Hafenmobilkranes mit den Vorzügen einer Portalversion und kann deshalb besonders flexibel eingesetzt werden.

Der G HRK 2304 Hafenreifenportalkran verfügt über eine maximale Traglast von 80 t, eine Ausladung bis zu 40 m und eine maximale Hubgeschwindigkeit von 85 m/min. Kramer wird den Kran für den schnellen Umschlag von Containern an Feederschiffen und Flussbarges einsetzen. André Kramer, Präsident und CEO der Kramer Group, sagt: „Der neue Kran ist exakt auf unsere Anforderungen zugeschnitten. Die Wirtschaftlichkeit des diesel-elektrischen Antriebskonzeptes und das unterfahrbarbare Reifenportal, das unseren Terminalbetrieb besonders flexibel macht, haben uns überzeugt. Zudem sind wir sowohl von der kurzen Lieferzeit als auch von der schnellen Inbetriebnahme des Geräts beeindruckt.“

Andreas Moeller, Sales Director Mobile Harbour Cranes TPS, erklärt: „Durch die Portallösung ermöglicht der Terex Gottwald Model 2 Hafenreifenportalkran auch während des Containerumschlags weiterhin den Verkehrsfluss im Terminal von Kramer. Kleine Kurvenradien, Krebsgang und die Möglichkeit, auf der Stelle zu drehen, machen den Kran leicht manövrierbar, wodurch er besonders schnell am Schiff positioniert werden kann.“ Modell 2 Krane sind von TPS speziell für Fluss- und Seehäfen mit beengten Kaianlagen entwickelt worden. Neben dem Hafenreifenportalkran, dessen Portal über 9,5 m Durchfahrtsbreite und 6 m Durchfahrtshöhe verfügt, steht Modell 2 von TPS auch als Hafenmobilkran, Hafenschienenkran und Schwimmkran zur Verfügung.

Quelle und Foto: Terex Port Solutions

DIE RELATION BAYERN – ROTTERDAM HAT POTENZIAL



Der Hafen Rotterdam und die bayernhafen Gruppe präsentierten in Nürnberg die Ergebnisse der empirischen Studie bayrolo zum Nutzungsverhalten auf der Relation Bayern-Rotterdam. Haupterkennnis: Gerade im Kombinierten Verkehr auf der Schiene, aber auch im Massengutverkehr per

Binnenschiff, steckt noch viel Potenzial, bei den Import- wie den Export-Verbindungen. Konkrete Impulse zur Stärkung der Verkehrsrelation Bayern-Rotterdam sind in Vorbereitung. Damit wird auch das Ziel gestärkt, mehr Langstreckenverkehre von der Straße auf Schiene und Binnenschiff zu verlagern.

Bayerns Verlader, Speditionen und Reedereien sind offen für die Relation Bayern-Rotterdam – beim Binnenschiff, das bereits seit Jahrzehnten im Massengutverkehr zwischen Bayern und Rotterdam intensiv genutzt wird, und vor allem auf der Schiene, die auf der KV-Relation Bayern-Rotterdam noch Luft nach oben hat. Das ist die zentrale Erkenntnis der empirischen Studie bayrolo, die die beiden Initiatoren Hafen Rotterdam und bayernhafen Gruppe im DB Museum in Nürnberg niederländischen und bayerischen Logistik-Entscheidern präsentierten.

Zu den Potenzialen der logistischen Ketten zwischen Bayern und Rotterdam sprachen Staatsminister Joachim Herrmann, Bayerischer Staatsminister des Innern, für Bau und Verkehr, Mark Frequin, Generaldirektor Mobilität und Transport im Niederländischen Ministerium für Infrastruktur und Umwelt, Allard Castelein, CEO Havenbedrijf Rotterdam N.V., und Joachim Zimmermann, Geschäftsführer der bayernhafen Gruppe. Die Ergebnisse der bayrolo Studie präsentierte Professor Dr. Christoph Tripp von der Technischen Hochschule Nürnberg, der die bayrolo-Studie seit ihrem Start im Sommer 2014 wissenschaftlich begleitet hat.

Im Rahmen der bayrolo-Studie waren die bestehenden Verkehrsrelationen zwischen Bayern und Rotterdam analysiert worden. Zudem wurden über 70 Spediteure, Reedereien und Verlader in Einzelinterviews zu ihrem Nutzungsverhalten und ihren Erwartungen an die intermodalen Verbindungen zwischen Rotterdam und Bayern befragt. Die Erkenntnisse: Spediteure, Reedereien und Verlader haben großes Interesse an mehreren Relationen zwischen Hinterland und Seehafen; zumeist entscheiden die Spediteure über die Routen- und Seehafenwahl; die wesentlichen Entscheidungskriterien sind Laufzeiten, Frequenzen und Kosten. Außerdem zeigte sich: Der Bekanntheitsgrad der Möglichkeiten auf der Relation Bayern-Rotterdam ist bisher vergleichsweise gering ausgeprägt, und es bestehen (teils vermutete) Defizite bezüglich Abwicklung, operativer Transparenz und integrierter Information.

Damit die bayrolo-Studie nicht eine unter vielen Studien bleibt, haben

die zwei bayrolo-Arbeitsgruppen „Hinterland / Operations“ und „Kommunikation / Marketing“ bereits die Arbeit aufgenommen. Hier sollen konkrete Maßnahmen zur Optimierung der Möglichkeiten auf der Relation Bayern-Rotterdam und zur Bereitstellung der notwendigen Informationen entwickelt werden.

„Bayern und Rotterdam sind dank ‚bayrolo‘ noch ein Stück näher zusammengerückt“, sagte der Bayerische Staatsminister des Innern, für Bau und Verkehr Joachim Herrmann, „die Studie zeigt, dass die Verbindung Bayern-Rotterdam eine wettbewerbsfähige Alternative für bayerische Verladere und Speditionen ist. Mit dem gewonnenen Wissen können künftig noch gezielter marktfähige Angebote im Kombinierten Verkehr geschaffen werden, die den Bedürfnissen der Logistikdienstleister noch besser entsprechen.“

„Bayern ist ein Knotenpunkt im Herzen Europas – dafür ist Rotterdam perfekt ausgerüstet“, sagte Mark Frequin, Generaldirektor Mobilität und Transport im Niederländischen Ministerium für Infrastruktur und Umwelt, „so können die größten Containerschiffe der Welt in Rotterdam anlegen. Dadurch ist der Hafen für viele Hochsee-Liniendienste ‚the first port of call‘ in Europa. Beim Gütertransport nach Europa ergibt sich eine deutliche Zeitersparnis im Vergleich mit anderen nordwest-europäischen Häfen. Umgekehrt gilt oft das Gleiche: Bei der Abfahrt aus Europa wählen viele Reedereien Rotterdam als ihren ‚last port of call‘.“

„Bayern ist Standort einer überaus florierenden und vor allem auch exportierenden verarbeitenden Industrie“, sagte Allard Castelein, CEO Havenbedrijf Rotterdam N.V., „vor allem für diese Industrie kann Rotterdam Bayerns „Gateway to Europe“ und „Gateway to the World“ sein. Denn neben den Liniendiensten für globale Container bietet Rotterdam mit Abstand auch die meisten Shortsea-Verbindungen. Dadurch können bayerische Unternehmen ihren Export schnell und flexibel ins Vereinigte Königreich sowie nach Skandinavien, Südeuropa oder Nordafrika verschiffen.“

„Als Standort-Architekt eröffnen wir der bayerischen Wirtschaft neue Wege und intensivieren bestehende, für Import und Export“, sagte Joachim Zimmermann, Geschäftsführer der bayernhafen Gruppe, „damit stehen wir im Einklang mit dem Nationalen Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen, das eine engere Zusammenarbeit zwischen See- und Binnenhäfen fordert. Genau diesem Ziel dient auch bayrolo, unser gemeinsames

Projekt mit dem Hafen Rotterdam. So stärken wir nachhaltig die Achse Bayern-Rotterdam für bayerische Industrie- und Handelsunternehmen, Speditionen und Reedereien.“

Das länderübergreifende Gemeinschaftsprojekt bayrolo wurde 2014 initiiert von bayernhafen Gruppe und Hafen Rotterdam und wird begleitet vom Niederländischen Ministerium für Infrastruktur und Umwelt und dem Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr. bayrolo versteht sich als interdisziplinäre Ideen- und Maßnahmen-Plattform für Operateure, Infrastrukturanbieter, Umschlagterminals und Verbände, Speditionen und Reedereien. bayrolo bereitet seit Oktober 2015 konkrete Maßnahmen vor, um die Relation Bayern-Rotterdam als wettbewerbsfähige Alternative ins Bewusstsein bayerischer Verladender, Speditionen und Reedereien zu bringen. Ziel von bayrolo ist es, den Anteil der Containertransporte zukünftig zu steigern, noch mehr Volumen von der Straße auf die Schiene und Wasserstraße zu verlagern, die Vorteile einer Verkehrsverlagerung bei der verladenden Wirtschaft zu verdeutlichen und dieser eine zusätzliche Seehafen-Alternative anzubieten.

Heute unterstützen bayrolo von Rotterdam aus das Niederländische Ministerium für Infrastruktur und Umwelt, die Projektpartner Portbase, Keyrail, Fenex, RWG, ECT, APMT, EGS sowie TX Logistics. In Bayern beteiligen sich u.a. DB Netz, der Landesverband Bayerischer Transport- und Logistikunternehmen (LBT), der Landesverband Bayerischer Speditoren (LBS) sowie das Bayerische Staatsministerium des Inneren, für Bau und Verkehr. bayrolo ist offen für weitere Teilnehmer, denen daran liegt, flexible Lösungen im internationalen Güterverkehr zu gestalten.

Bereits seit Jahrzehnten wird das Binnenschiff intensiv im Massengutverkehr zwischen Bayern und Rotterdam genutzt – im Import wie im Export. Seit März 2012 ist Bayern über einen Direktzug der European Gateway Services und des Eisenbahnverkehrsunternehmens TX Logistics effektiv mit dem Hafen Rotterdam verbunden. Inzwischen verkehren diese Züge fünfmal wöchentlich zwischen dem bayernhafen Nürnberg und dem Hafen Rotterdam, viermal wöchentlich zwischen München und Rotterdam. Für beide KV-Verbindungen steigt der Bedarf kontinuierlich. Auch zwischen dem bayernhafen Aschaffenburg und dem Hafen Rotterdam gibt es eine KV-Verbindung – Etappe 1 „ContainerConnect“ verbindet per Binnenschiff die Containerterminals Aschaffenburg am Main (TCA) und Mainz am Rhein (FCT); in Etappe 2 geht's dann per Schiff und Bahn von Mainz nach Rotterdam.

Vertiefende Informationen über bayrorlo gibt es unter WWW.BAYROLO.COM

Quelle und Foto: Hafenbetrieb Rotterdam. Foto: Allard Castelein, CEO Havenbedrijf Rotterdam N.V., übergibt Staatsminister Joachim Herrmann Stropwafeln (niederländisch für Sirupwaffeln) aus Rotterdam.

NEUER SCHWERLASTKRAN IM ALBERTHAFEN DRESDEN



Im Beisein des Sächsischen Staatssekretärs für Wirtschaft und Verkehr, Dr. Hartmut Mangold, hat die Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH (S-B0) Tag den neuen Schwerlastkran im Alberthafen Dresden-Friedrichstadt feierlich in Betrieb genommen. Die Investition in den mobilen Liebherr Raupenkran LR 1600/2 in Höhe von rund fünf Millionen Euro wurde mithilfe des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) umgesetzt.

Der Alberthafen Dresden hat sich in den letzten Jahren zu einem hervorragenden Dienstleistungsstandort für den Umschlag von Schwerlasten und Projektladungen entwickelt. „Mit dem Aufbau des neuen Kranes schaffen wir für die verladende Wirtschaft eine Möglichkeit, dass Güter bis zu einem Stückgewicht von 600 Tonnen umgeschlagen werden können“, freut sich SBO-Geschäftsführer Heiko Loroff. „Das ist für uns ein entscheidender Schritt zur weiteren Entwicklung des Hafens Dresden als wichtige Drehscheibe für den Maschinen- und Anlagenbau.“ Bisher wurden Schwerlasten und Projektladungen bis 85 Tonnen mit hafeneigenen Kränen und höhere Stückgewichte mit Mobilkrananlagen umgeschlagen.

„Die Zukunft auf dem Weg zu einer nachhaltigen Mobilität liegt für mich in einer intelligenten Vernetzung der Verkehrsträger. Insbesondere intermodale Verkehrsmöglichkeiten sind entscheidend für die weitere gute Entwicklung der sächsischen Wirtschaft. Mit leistungsfähigen Anschlüssen an Schiene, Straße und Wasserstraße sind die Elbehäfen in der Lage, ihren Kunden stets die beste und – mit der Wasserstraße – die umweltfreundlichste Transportalternative zu bieten. Der neue Schwerlastkran befördert diese Entwicklung; er stärkt den Dresdner Alberthafen als Hauptumschlagplatz für Projektladungen“, betonte Staatssekretär Dr. Hartmut Mangold. Mit der Carl Beutlhauser Baumaschinen GmbH steht der SBO ein kompetenter und zuverlässiger Partner zur Seite, der bereits mehrfach mit Projekten in den Häfen der SBO tätig war. Der mobile Liebherr Raupenkran LR 1600/2 hat ein Eigengewicht von 860 Tonnen, kann bis maximal 11 Meter Ausladung 600 Tonnen und bei 22 Meter Ausladung 350 Tonnen umschlagen. „Er gehört damit zu einem der leistungsfähigsten Krane in einem europäischen Binnenhafen“, erklärt Gisbert Burgstaller, Beutlhauser Senior-Chef. „Krane dieser Größenordnung sind nicht alltäglich und stets eine große Herausforderung. Mithilfe unserer 25jährigen Erfahrung und spezialisiertem Liebherr Produkt- und Service-Know-how meistert unser Team auch derart komplexe Aufgabenstellungen“, so Udo Kleinert, Beutlhauser-Niederlassungsleiter Dresden.

Der erste Umschlag des neuen Schwerlastkranes war am heutigen Tag der Transformator „Baltic 2“ des Transformatoren-Betriebes Dresden der Siemens AG. Der Transformator mit den Abmessungen von ca. 7,75 m Länge x 3,78 m Breite x 4,76 m Höhe und einem Gewicht von ca. 115,6 Tonnen wurde in einen Schubleichter der Deutschen Binnenreederei geladen und wird in den nächsten Tagen nach Hamburg transportiert. Er wird im EnBW Offshore Windpark Baltic 2 in der Ostsee zum Einsatz kommen.

Heute ist die Niederlassung Dresden der drittgrößte Standort der mittlerweile mit 21 Standorten in sechs Bundesländern vertretenen Firmengruppe Beutlhauser. 211 Mitarbeiter sind es, die im vergangenen Geschäftsjahr alleine an diesem Sitz in Dresden einen Rekordwert von 77,6 Millionen Euro erwirtschafteten. Die Beutlhauser-Niederlassung Dresden gehört zu den führenden Unternehmen für den Verkauf, die Vermietung und den Service von Baumaschinen und Baugeräten in Sachsen. Unter dem Dach der Beutlhauser-Gruppe sind Handels- und Dienstleistungsunternehmen an 21 Standorten mit über 850 Mitarbeitern vertreten. Das Familienunternehmen besteht seit 1898 bereits in vierter Generation und wird in 2015 einen Umsatz in Höhe von 285 Mio. Euro erzielen. Durch exklusive Partnerschaften mit marktführenden Herstellern werden Baumaschinen, Baugeräte, Flurförderzeuge, Kommunal- und Agrartechnik verkauft und vermietet sowie dazu passende Dienstleistungen angeboten. Zu den Hauptpartnern gehören: Liebherr Baumaschinen, Linde Material Handling, Mercedes-Benz Unimog sowie CNH Industrial.

Die Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH ist ein modernes Logistikunternehmen, das die Verkehrsträger Binnenschiff, Bahn und Lkw miteinander zu kompletten Transportketten verbindet. Sie betreibt die Häfen Dresden, Riesa und Torgau an der Bundeswasserstraße Elbe. Zur Unternehmensgruppe gehören außerdem seit 2002 die Häfen Děčín und Lovosice (Česko-saské přístavy s.r.o.) in der Tschechischen Republik sowie seit 2004 der Hafen Roßlau (Industriehafen Roßlau GmbH) in Sachsen-Anhalt. Durch die Realisierung eines umfangreichen Hafentwicklungsprogramms an diesen Standorten sowie durch die Mitwirkung an Konzepten für Güterverkehrszentren in europäischen Binnenhäfen ist die Hafengesellschaft ein kompetenter Partner für Transportunternehmen und die verladende Wirtschaft.

Quelle HHM, Foto SBO

BDB: MERKEL SENDET POSITIVE SIGNALE



Erstmals seit ihrer Durchführung wurde im Rahmen der 9. Nationalen Maritimen Konferenz, die vom 19. bis 20. Oktober 2015 in Bremerhaven stattfand, die wichtige Rolle der Binnenschifffahrt für die Hinterlandanbindung an die Seehäfen und damit für die Stärke der maritimen Wirtschaft insgesamt herausgestellt. Das betonte nun der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt in einer Presseerklärung.

Bundeskanzlerin Angela Merkel habe, so der BDB, in ihrer Rede mehrfach die Notwendigkeit betont, in die Infrastruktur zu investieren – auch in die Wasserstraßen: „Die Güterbeförderung auf den Wasserstraßen wächst. Die Anforderungen sind daher enorm“, so die Kanzlerin, die den Häfen- und Hinterlandanbindungen eine „Schlüsselrolle in der intermodalen Abfertigung“ zusprach. „Es ist eine Premiere und erfreulich, dass ein Regierungsoberhaupt auf einer Nationalen Maritimen Konferenz auch die Binnenschifffahrt berücksichtigt. Das zeigt, dass unsere Forderungen bei der Bundesregierung Gehör gefunden haben“, so Martin Staats, Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB).

Uwe Beckmeyer, Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft, hob hervor, dass leistungsfähige Verkehre im Hinterland für die Kosten der Wirtschaft eine entscheidende Rolle spielen. Wachstum im Import und Export von Gütern könne nur durch Investitionen in alle Verkehrsträger gleichermaßen erreicht werden. Der BDB hatte erst kürzlich in einer Stellungnahme zum Entwurf des Nationalen Hafenkonzpts für die See- und Binnenhäfen 2015 gefordert, eine

Verbesserung der Hinterlandverbindungen nicht nur an die deutschen Seehäfen, sondern auch an die wirtschaftlich bedeutenden ZARA-Häfen sicherzustellen, in deren Hinterlandverkehren die Binnenschifffahrt einen besonders hohen Modal Split aufweist.

Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt gestand in seiner Rede ein, dass die Haushaltsmittel nicht ausreichen, um dem Erhalt, Aus- und Neubau einer leistungsfähigen Infrastruktur gerecht zu werden. Auch die zusätzlich bereitgestellten Mittel in Höhe von 10 Mrd. Euro seien nur „ein Tropfen auf den heißen Stein“. Dobrindt regte daher – neben einer kontinuierlichen Aufstockung des Bundeshaushaltes an dieser Stelle – an, auf innovative Finanzierungsmodelle wie beispielsweise ÖP-P-Projekte im Bereich von Wasserstraße, Schiene und Straße zurückzugreifen. Erfreulich ist, dass der Haushaltsausschuss des Bundestages erst in der vergangenen Woche weitere 10 Mio. Euro für die Planung des Schiffshebewerks Lüneburg in Scharnebeck bereitgestellt hat.

Quelle BDB, Foto HHM / Peter Glaubitt www.hafen-hamburg.de