

ZUNAHME DER SCHIFFE IN ROTTERDAM



Erstmals seit 2007 war bei der Anzahl der Schiffe im Rotterdamer Hafen eine Zunahme zu verzeichnen. 2015 kamen 29.122 Seeschiffe an, gegenüber 29.014 im Jahr 2014. 2007 liefen noch 37.097 Seeschiffe in den Hafen ein.

Die Anzahl signifikanter Unfälle ging im vergangenen Jahr von zwölf auf sieben zurück. Davon waren an drei Unfällen Freizeitwasserfahrzeuge beteiligt.

Die Zahlengab der (staatliche) Hafenmeister René de Vries im Rahmen der Präsentation der nautischen Jahresabschlusszahlen im World Port Center, der Zentrale des Hafenbetriebs Rotterdam, bekannt. Des Weiteren wurde dort auf Themen wie Wasserverunreinigungen, Hafensicherheit, Sicherheit der Terminals, die Flüchtlingsproblematik und die Fahrgeschwindigkeit eingegangen. René de Vries erläuterte insbesondere die Vor- und Nachteile der verbesserten nautischen Informationsversorgung: „Der zunehmend einfachere Informationsaustausch ist günstig für die Verarbeitungsgeschwindigkeit der Ladungsströme, doch er erfordert auch einen gewissen digitalen Schutz der Nutzer des Hafens; diesem gilt 2016 besonderes Augenmerk!“

Im vergangenen Jahr wurde intensiv an der Verbesserung der nautischen Informationen gearbeitet, und zwar durch die Festsetzung internationaler Normen für Tiefen und die Zulassungspraxis. Diese Normen werden

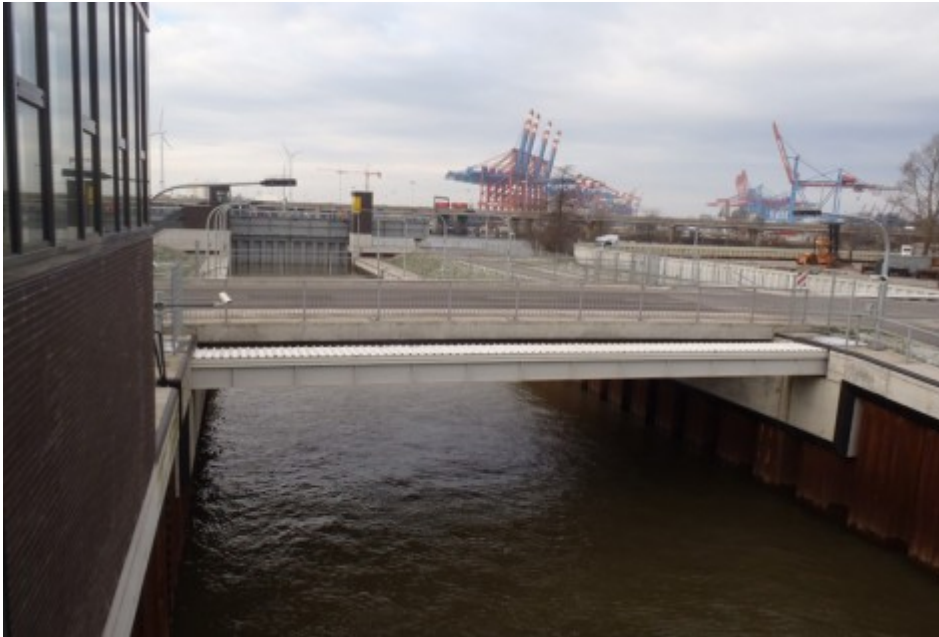
nun digital zugänglich gemacht, mit dem Avanti-Projekt. Die gleichen Normen sind auch für Gezeitendaten erforderlich, das Dynar-Projekt. Dynar erteilt anhand aktueller dynamischer Daten u. a. Empfehlungen zum möglichen Tiefgang für abfahrende und ankommende Schiffe; Pronto ist eine Kommunikationsplattform für die Hafenwirtschaft, die Agenturen und andere Operatoren bei der Planung von Dienstleistungen für Schiffe unterstützt. Pronto vereint alle Zeiten der Dienstleistungen für das Schiff (u. a. Lotsendienstleistungen, Bunker, Festmacherdienstleistungen, Ladungsabfertigung) auf einem Zeitbalken. Die Teilung dieser Daten trägt zur Verbesserung der Sicherheit und Effizienz jeder Dienstleistung bei und führt zur Optimierung des Hafenbesuchs.

Dieses Jahr präsentierte auch Portbase einen neuen Service (Meldung Schip 2.0), durch den die Agentur wesentlich einfacher ihr Schiff in Rotterdam anmelden kann. Dieser Service wurde in Zusammenarbeit mit den Hafenmeistern von Rotterdam und Amsterdam, dem Zoll und der Wirtschaft entwickelt. Da zunehmend einfacher Daten ausgetauscht werden können, sollte auch der Sicherheit der Daten bzw. dem digitalen Schutz mehr Aufmerksamkeit gelten. 2015 hat sich der Hafenbetrieb für die Bewusstseins-schaffung in dieser Hinsicht eingesetzt. So hat der Hafenbetrieb intern vor Kurzem die Informationssicherheitskampagne „Onze informatie; weet hoe je die beveiligd“ („Unsere Daten; so schützt man sie“) durchgeführt.

Die Gemeinde Rotterdam, Deltalinqs, die Polizei, die Staatsanwaltschaft, der Zoll und der Hafenbetrieb bereiten in gegenseitiger Abstimmung einen Maßnahmenplan vor.

Quelle: Port of Rotterdam, Foto: Siebe Swart

VERKEHRSFREIGABE FÜR RUGENBERGER SCHLEUSE



Die Hamburg Port Authority (HPA) hat heute die Rügenberger Schleuse nach rund dreijähriger Bauzeit und erfolgreichem Probetrieb für den Verkehr freigegeben. Der Neubau ersetzt die alte Schleuse aus dem Jahr 1914.

Mit rund 22.000 Schleusungen pro Jahr ist die Rügenberger Schleuse, die den Rügenberger Hafen vom Köhlbrand trennt, stark frequentiert. Als Strömungsschleuse vermeidet sie, dass sich unerwünschte Sedimente ablagern. Zudem entlastet sie die Großverkehre auf der Elbe und auf dem Köhlbrand.

Die neuen Schleusenhäupter bestehen aus je einer Torträgerbrücke und je zwei Schiebetoren. Der Antrieb erfolgt elektromechanisch. Die nutzbare Schleusenkammerlänge beträgt 110 m. Die Breite von 18 m wurde beibehalten. Der Betrieb der Schleuse erfolgt fernbedient von der Ellerholzschleuse aus, kann aber auch vor Ort bedient werden.

Die Kosten von 32 Millionen Euro konnten im Rahmen des geplanten Budgets eingehalten werden.

Quelle und Foto: HPA Hamburg Port Authority

NEUE STANDARDS IN CARGO TRANSPORT

UND ANTRIEB



MV Coastal Standard ist das neue Schiff der Coastal Transportation Flotte. Das Unternehmen mit Sitz in Seattle besitzt und betreibt eine Flotte von Cargo Schiffen, die zwischen Seattle und Häfen in West Alaska sowie den Aleuten verkehren.

Sie transportieren Cargo wie Baumaterialien, Fischereibedarf, Haushaltsgegenstände und Kühlfracht. In Dutch Harbor (Alaska) verfügt Coastal Transportation über effiziente Dock- und Kühllagerkapazitäten. Schnell können hier die Coastal Transportation Schiffe für den Transport nach Seattle beladen werden. Vom Coastal Terminal in Seattle wird die Fracht zu anderen Destinationen in Seattle, Nord Amerika oder weltweit per LKW oder Bahn transportiert. Für derartige Aufgaben sind schnelle und zuverlässige Schiffe unabdingbare Voraussetzung, die zudem auch über exzellente Manövrierfähigkeit in den verschiedenen Häfen Alaskas und der Aleuten verfügen müssen.

Das Credo von Coastal Transportation ist, sichere, zuverlässige und kostengünstige Services anzubieten. Höchste Integrität im Verhältnis zu den Kunden und Mitarbeitern gleichermaßen ist dabei oberstes Gebot.

Coastal Standard wurde auf der Dakota Creek Industries Werft in Anacortes, Washington, gebaut. Ziel war nach Informationen der Werft, die Cargo Kapazität zu erhöhen und die Bau- sowie Betriebskosten zu

senken. Der 2200 DWT Frachter ist 73 Meter lang, verfügt über 9 Einzelkabinen für die Crew und eine Viererkabine für Gäste der Crew.

Das SCHOTTEL Propulsionssystem ist ein entscheidender Teil des Gesamtkonzepts. Der robuste SCHOTTEL Controllable Pitch Propeller Typ SCP 77/4-XG (2.300 kW) sorgt für eine hohe Freifahrtleistung sowie exzellente Manövrierfähigkeit und Bedienkomfort, denn hier ist unter anderem kein Wendegetriebe erforderlich – im Unterschied zu Lösungen mit konventioneller Wellenanlage. Die Neigung der Propellerflügel lässt sich variieren und somit den unterschiedlichen Einsatzbedingungen anpassen. Der SCP wird von zwei SCHOTTEL Pump Jets SPJ 85 RD (jeweils 360 kW) unterstützt. Die beiden SPJ sind vollwertige 360 Grad steuerbare Antriebe, die komplett in den Schiffsrumpf integriert sind. Pump Jets sind Haupt- und Hilfsantriebe sowie redundante take-home Antriebe in einem. Für die Kunden und Mitarbeiter von Coastal Transportation bedeutet das höchste Sicherheit und Zuverlässigkeit.

Die SCHOTTEL-Gruppe mit Hauptsitz in Spay am Rhein ist ein weltweit führender Hersteller von Antrieben und Steuerungen für Schiffe und Offshore-Anwendungen. 1921 in Spay gegründet, entwickelt und fertigt das Unternehmen seit rund 60 Jahren rundum steuerbare Antriebs- und Manövriersysteme, komplette Antriebsanlagen bis 30 MW Leistung sowie Steuerungen für Schiffe aller Art und Größe. Rund 100 Vertriebs- und Servicestandorte weltweit sorgen für Kundennähe.

Quelle und Foto: Schottel

LNG PLATTFORM UND DAS SPC KOOPERIEREN



Die Maritime LNG Plattform und das ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (spc) haben eine Partnerschaft zur Zusammenarbeit vereinbart. Die stellvertretende Geschäftsführerin der Plattform, Tessa Rodewaldt, und spc Geschäftsführer Markus Nölke sehen in einer partnerschaftlichen Zusammenarbeit konstruktive Möglichkeiten, um Innovationsprozesse in der Schifffahrt zu unterstützen und voranzubringen.

Die Plattform hat sich zum Ziel gesetzt, durch den Einsatz von LNG (Liquefied Natural Gas, Flüssigerdgas) zu einer deutlichen Reduktion der durch die Schifffahrt erzeugten Emissionen, wie Schwefeloxide (SO_x), Stickoxide (NO_x), Kohlenstoffdioxid (CO₂) sowie Feinstaub, zu gelangen und somit eine nachhaltigere See- und Binnenschifffahrt zu fördern.

„Wir sehen Fortschritte bei der Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Nutzung von LNG im maritimen Sektor: Die Politik ist aktiv auf die maritime Wirtschaft zugegangen, um die notwendigen Schritte einzuleiten. Gerade deswegen brauchen wir nun verstärkt Fürsprecher, um die Markteinführung von LNG weiter voranzutreiben. Das über Jahre gewachsene Kompetenznetzwerk des spc bietet unserer Plattform viele zusätzliche Möglichkeiten, um mit dem Markt in einen Dialog zu treten“, erläutert Tessa Rodewaldt.

„Der Kurzstreckenseeverkehr hat bei der Erfüllung neuer Umweltlinien und den damit verbundenen Innovationsprozessen für die Schifffahrt eine Vorreiterrolle eingenommen“, erklärt spc-Geschäftsführer Markus Nölke. „Heute schon stellt die Schifffahrt gemessen an der transportierten Tonnage das umweltfreundlichste Transportmittel

dar, muss aber aufgrund verschärfter Umweltvorschriften, insbesondere in den ECA-Zonen Alternativen für eine langfristige Treibstoffversorgung und Ölunabhängigkeit suchen. Hier hat LNG als Alternativkraftstoff eine zentrale Bedeutung, nicht nur für die See- sondern auch für die Binnenschifffahrt“, so Nölke weiter.

Im Rahmen der partnerschaftlichen Zusammenarbeit sind neben Vernetzungsaktivitäten auch der inhaltliche Austausch sowie die gegenseitige Unterstützung im Veranstaltungsbereich geplant. So wird sich die Maritime LNG Plattform im Rahmen der 2. ShortSeaShipping Days präsentieren, die am 22. und 23. Juni 2016 in Lübeck stattfinden.

Das ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC) ist ein nationales Kompetenz-Center zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs und der Binnenschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten. Aufgabenschwerpunkt des SPC ist die neutrale Beratung von Verladern und Spediteuren. Im Vordergrund steht dabei die Vermarktung der Potenziale auf den Wasserstraßen. Dadurch soll zum einen ein Beitrag zur Entlastung der Verkehrsträger Straße und Schiene geleistet werden und zum anderen an einer besseren Vernetzung mit der Wasserstraße mitgewirkt werden. Weitere Arbeitsinhalte sind die Unterstützung von Ausbildung und Öffentlichkeitsarbeit. Als Öffentlich-Private Partnerschaft (ÖPP) wird das SPC getragen vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), den Bundesländern Baden-Württemberg, Bayern, Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Sachsen-Anhalt und Schleswig-Holstein, den Fachverbänden der Branche sowie Unternehmen aus Schifffahrt, Hafen, Logistik und Verladerschaft. Aktuell zählt das Kompetenz-Netzwerk über 50 Fördermitglieder. Weitere Informationen unter www.shortseashipping.de.

Die Maritime LNG Plattform setzt sich für die Nutzung von LNG (Liquefied Natural Gas, Flüssigerdgas) als alternativen Kraftstoff in der See- und Binnenschifffahrt sowie als Energieträger in der Landstromversorgung ein. Dabei verfolgt die Plattform das Ziel, die Rahmenbedingungen für die Nutzung von LNG im maritimen Sektor positiv und marktgerecht zu gestalten. Als Zusammenschluss von mittlerweile über 80 Akteuren aus dem maritimen Sektor, unter ihnen Häfen, Reedereien, Motorenhersteller, Logistikunternehmen, Infrastrukturbetreiber, Gaslieferanten, Technologiekonzerne, Klassifizierungsgesellschaften, Werften sowie Schifffahrts- und Umweltverbände, ist die Plattform ein wichtiger Ansprechpartner für die Politik, der die Positionen der

Wirtschaftsakteure bündelt und kommuniziert: So ist die Plattform Partner des BMVI bei der Entwicklung einer LNG-Strategie für den maritimen Sektor in Deutschland. Die Plattform versteht sich hierbei als konstruktiver und pragmatischer Partner der Politik auf allen Ebenen. Sie ist in den relevanten Gremien auf Bundes- und EU-Ebene vertreten und kooperiert mit anderen Initiativen aus dem In- und Ausland. Weitere Informationen unter: www.lng-info.de

Quelle: LNG Plattform und sic, Foto: Tanja Pickartz

PARTEIÜBERGREIFEND POSITIVE BEWERTUNG



Der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) und der Deutsche Speditions- und Logistikverband (DSL) unterstützen nachdrücklich die Idee einer Verkehrsinfrastrukturgesellschaft. Auf ihrem gemeinsamen Parlamentarischen Abend am 25. Februar in Berlin riefen beide Präsidenten, Rainer Schäfer und Mathias Krage, Bund und Länder auf, sich im Interesse einer nachhaltigen Infrastrukturfinanzierung an einen Tisch zu setzen und eine gemeinsame Lösung zu finden.

Die deutsche Wirtschaft brauche dringend Klarheit, wie die Verkehrswege nachhaltig finanziert und fit für die Zukunft gemacht werden sollen. Beide Verbände sorgen sich um den Zustand der deutschen Verkehrsinfrastruktur.

Anders als der von der Länderverkehrsministerkonferenz beschlossene Bericht der Bodewig-II-Kommission bewerteten die Teilnehmer auf dem Podium die Chancen für eine bundeseigene Infrastrukturgesellschaft parteiübergreifend positiv. CDU-Haushaltspolitiker Eckhardt Rehberg sagte zu dem ablehnenden Votum, die Länder machten es sich zu einfach. „Ich sehe da eine gewisse Verbissenheit der Landesverkehrsminister. Es geht darum, die Verkehrsfinanzierung sattelfest zu machen.“ Die SPD-Verkehrspolitikerin Kirsten Lühmann betonte, entscheidend sei, die Verantwortung über die Finanzierung und Ausführung wieder in eine Hand zu bringen. „Es kommt jetzt darauf an, die für die Gründung einer Verkehrsinfrastrukturgesellschaft des Bundes erforderliche Grundgesetzänderung so zu formulieren, dass Befürchtungen der Länder ernst genommen und berücksichtigt werden.“ Einer Privatisierung der Gesellschaft erteilte sie eine klare Absage. Auch die haushaltspolitische Sprecherin von Bündnis 90/Die Grünen, Anja Hajduk, sprach sich deutlich gegen eine Privatisierung aus. Die Grünen seien einer Infrastrukturgesellschaft gegenüber nicht abgeneigt. „Wir wollen aber keine Straßenbaumaschine, sondern eine Gesellschaft, die politisch gesteuert wird.“ Zugleich warb Hajduk für einen Kompromiss mit den Ländern. Auf deren Kompetenz in der Landesverwaltung sei der Bund angewiesen. Der verkehrspolitische Sprecher der Linken, Herbert Behrens, plädierte dafür, bestehende Strukturen in den Ländern nicht zu zerstören. Auch er sprach sich ausdrücklich gegen das Einbringen privaten Kapitals in eine Infrastrukturgesellschaft aus.

DSL-Präsident Mathias Krage mahnte Transparenz bei der künftigen Finanzierung der Verkehrswege an. Gerade als Steuern zahlender Unternehmer erwarte er, dass die Mittel auch effizient eingesetzt werden. Eine zentrale Priorisierung der Infrastrukturvorhaben könne mehr erreichen als 16 Auftragsverwaltungen. Zwar müssten die Länder an dem Prozess zur Schaffung neuer Strukturen beteiligt werden, aber der Versuch, eine Infrastrukturfinanzierungsgesellschaft zu gründen, sollte unbedingt unternommen werden. „Wir müssen jetzt endlich unsere PS nicht nur auf, sondern auch in die Straßen bekommen.“

Rainer Schäfer, Präsident des BÖB, begrüßte die Weiterentwicklungen in

Sachen Verkehrsinfrastruktur sehr. „Wie wünschen uns einen gemeinsamen Weg, der aber transparent diskutiert und zeitnah umgesetzt werden muss.“ Er mahnte in der Podiumsdiskussion aber auch an, dass Häfen, Speditions- und Industrieunternehmen eine leistungsfähige, sichere sowie planbare Erreichbarkeit ihrer Standorte benötigen. „Ein aussagekräftiger Infrastrukturbericht ist notwendig, um endlich die Defizite konkret benennen zu können. „Spätestens nach der Veröffentlichung des Bundesverkehrswegeplans müssen wir gemeinsam diskutieren, in welcher Reihenfolge die Projekte umgesetzt werden.“

Quelle: DSLV und BÖB, Foto: (v.l.n.r): Daniel Delhaes (Handelsblatt), MdB Eckhard Rehberg (CDU/CSU), MdB Anja Hajduk (Bündnis'90/Die Grünen), Rainer Schäfer (BÖB-Präsident), MdB Kirsten Lühmann (SPD), MdB Herbert Behrens (Die Linke), Mathias Krage (DSLV-Präsident) © berlin-event-foto.de

DER HAFEN FÜR START-UP-UNTERNEHMEN



Rotterdam ist ein Hafen der Pioniere. Schon immer gewesen. Er blickt auf eine lange Tradition der Anwendung von bahnbrechenden Technologien und Prozessen zurück. Vom „verrückten“ Plan von Pieter Caland, den Nieuwe Waterweg anzulegen bis zu beispielsweise den Hightech-Terminals auf der Maasvlakte 2 und dem weltweit tonangebenden Informationsaustauschsystem Portbase. Im Hafen von Rotterdam bekommen Innovatoren ausreichend Raum, Möglichkeiten und Unterstützung, um erfolgreich zu werden. Der Start von vier Förderprogrammen im letzten Jahr fügt noch eine ganz neue Dimension hinzu.

Innovation hat uns immer Vorteile gebracht. Inzwischen hat sich der Hafen, mit einem Umschlag von ca. 450 Millionen Tonnen pro Jahr und nicht weniger als 30.000 jährlich anlegenden Schiffen, zum größten von Europa entwickelt. Es ist das Ergebnis unseres dauerhaften Strebens nach mehr Effizienz, Verbesserung und mehr Nachhaltigkeit bei unserer Tätigkeit. Wir wollen wir die absolute Spitzenposition behalten und den Unterschied machen können. Rotterdam ist der intelligenteste Hafen der Welt.

The Smartest Port

Weil wir auch in der Zukunft der „intelligenteste Hafen“ bleiben möchten, haben wir ein Innovationsprogramm ins Leben gerufen. Ein robustes, kohärentes und bahnbrechendes Programm, in dem wir gemeinsam mit Unternehmen und Wissensinstituten Innovation fördern, anregen und weiterbringen. Start-up-Unternehmen spielen dabei eine essenzielle Rolle. Der Hafen von Rotterdam ist eine Brutstätte für Innovatoren und Kreative. Es ist der Ort, an dem der Hafen, die Stadt und die Industrie einander begegnen. Es ist ein einzigartiger Kreuzungspunkt, der als Wiege für Start-ups fungiert. Es ist der Ort, an dem beginnende und bereits wachsende Unternehmen die Möglichkeit erhalten, Ideen zu entwickeln, zu testen und auszufeuern, um sie anschließend erfolgreich auf den Markt zu bringen.

INNOVATIONSHAFEN

Um diese Entwicklung zu stimulieren wurden in den letzten Monaten mit Unterstützung des Hafenbetriebs Rotterdam vier auf den Rotterdamer Hafen zugeschnittene „Beschleunigungsprogramme“ gestartet.

PortXL ist ein hundert Tage dauerndes, internationales, offenes Innovationsprogramm, bei dem zehn ausgewählte Start-ups von Mentoren intensiv betreut werden, um ihr Unternehmen zu entwickeln. Sie bekommen Zugang zu einem Netzwerk von über 150 Mentoren, gut 200 Investoren, Corporate Partners und Sponsoren. Der „Accelerator“ als gebündelte Kraft von EY, Venture Cafe, Van Oord, Erasmus Centre for Entrepreneurship, Heineken, InnovationQuarter, Rabobank, Count./First Dutch, Vopak, Damen, E.ON, Boskalis und dem Hafenbetrieb Rotterdam konzentriert sich insbesondere auf die hafenbezogenen Branchen.

Beim SmartPort 2.0 arbeiten Deltalinqs, der Hafenbetrieb Rotterdam,

die Gemeinde Rotterdam, die TU Delft sowie die Erasmus Universiteit Rotterdam gemeinsam an der Know-how-Entwicklung, die auf den Rotterdamer Hafen zugeschnitten ist. Mit einem Budget von über anderthalb Millionen Euro pro Jahr wird der Fokus in den kommenden fünf Jahren auf Sachverhalten wie dem Übergang zu einer zirkulären Wirtschaft und der Logistik-Konnektivität auf der Grundlage von Big Data liegen.

Im Port Innovation Lab, einer Zusammenarbeit zwischen dem Inkubator YES!Delft und dem Hafenbetrieb Rotterdam, werden heutige und neue Fragestellungen in skalierbare Geschäftsmodelle und Start-ups umgewandelt, die dazu wesentlich beitragen können, den Rotterdamer Hafen und andere Bereiche, weit über seine Grenzen hinaus, sauberer, intelligenter, sicherer und effizienter zu machen.

RDM Rotterdam ist das Innovations-Schaufenster des Rotterdamer Hafengebiets, in dem Technik auf eine attraktive Art und Weise sichtbar gemacht wird. Mitten im Hafen – und dennoch überraschend nah an der Stadt – bietet die ehemalige Werft von Rotterdamsche Droogdok Maatschappij (RDM) einen Ort für Unternehmen, Bildung und Forschung. Gemeinsam wird hier an der Gestaltung des neuen verarbeitenden Gewerbes für den Hafen und die Stadt gearbeitet. Eine breite Palette an Business- und Kulturevents ergänzt das Programm und sorgt für die Energie und Dynamik im RDM – dem Ort, den man gesehen haben muss! RDM Rotterdam wird vom Hafenbetrieb Rotterdam und der Hogeschool Rotterdam gestaltet.

Innovation Districts sind Gebiete, in denen sich ambitionierte Einrichtungen und Unternehmen in Gruppen ansiedeln und mit Start-ups, Gründerzentren bzw. Inkubatoren und „Unternehmensbeschleunigern“ zusammenarbeiten. Und genau das passiert auch Rotterdam Innovation District. Durch die Verschiebung der Hafenindustrie zur Maasvlakte 2 ist im RDM Rotterdam und den Merwe-Vierhavens der Raum für ein stark wachsendes Innovationsökosystem des verarbeitenden Gewerbes entstanden. Auf dem Gelände vom RDM Rotterdam sind einige führende Bildungseinrichtungen und Wissensinstitute wie das Albeda College und die Hogeschool Rotterdam angesiedelt und sie kooperieren mit der TU Delft und Yes!Delft. Zusammen mit der Wirtschaft und Studenten suchen sie nachhaltige Lösungen für Bau, Mobilität und Energie. Merwe-Vierhavens (M4H) ist derzeit ein experimentelles Wohn-Arbeitsgebiet für Pioniere in den Clustern Medizintechnologie, Nahrungsmittel und Cleantech.

Einige ansprechende Beispiele des Rotterdam Innovation District sind Gründerzentren wie SuGuClub und das Erasmus Centre of Entrepreneurship, aber auch einzigartige Versuchsanlagen wie das „Lab op straat“ (Labor auf der Straße) und „Aqua Dock“. Ein Unternehmen wie Ampelman hat als Start-up im RDM Innovation Dock begonnen und ist nun ein Akteur von Weltformat. Der Künstler des Jahres, Unternehmer und Designer Daan Roosegaarde realisierte hier den ersten smogfreien Park. Der Innovation District bietet Unternehmern und Investoren mentalen und physischen Raum, sodass sie einen Beitrag zur Blüte der neuen Wirtschaft leisten können, die hier entsteht. Dabei spielt auch die harte Infrastruktur, in die es eingebettet ist, keine unwichtige Rolle.

Quelle und Grafik: Hafенbetrieb Rotterdam

IMAGE AWARD ALS BESTE LOGISTIKREGION EUROPAS



Aad Veenman, in führender Position im Topsektor Logistik, konnte für die Niederlande vergangene Woche in München einen Image Award in Empfang nehmen. Von den deutschen Handelsnachbarländern erweisen sich die Niederlande als attraktivste Logistikregion Europas.

Dies ergab eine neue Studie, die vom Marktforschungsunternehmen Lüdinghausener Kleffmann im Auftrag der Zeitschrift VerkehrsRundschau durchgeführt wurde.

Veenman nahm in München den Image Award aus den Händen von Verkehrssekretärin Dorothee Bär und VerkehrsRundschau-Hauptredakteur Gerhard Grünig in Empfang. Mit einem Ergebnis von 748 von 1.000 Punkten führen die Niederlande die Rangliste der attraktivsten Logistikstandorte für deutsche Verlader an. Die Niederlande führen damit vor Österreich (705 Punkte) und Belgien (684 Punkte). Die Türkei (471 Punkte), Rumänien (453 Punkte) und Russland (416 Punkte) rangieren weiter hinten.

Nach Angaben der befragten Verlader gelten die Servicequalität, die gute Zugänglichkeit der Autobahnen und die Verfügbarkeit von Logistikdienstleistern als Hauptfaktoren für die Attraktivität eines erfolgreichen Logistikstandorts. Außerdem erwarten Verlader von einem Logistikhotspot möglichst wenig Bürokratie und Korruption. Ein weiterer genannter Aspekt ist die Anbindung von Logistikknotenpunkten an das Bahnnetz und das Netz für die Binnenschifffahrt.

In der Studie „Image Ranking Transport en Logistieke Diensten 2016“ wurden insgesamt 400 Logistikverantwortliche deutscher Industrie- und Handelsunternehmen zur Attraktivität der bedeutendsten 15 Logistikregionen Europas befragt. Seit 2002 werden die Image Awards von der VerkehrsRundschau verliehen; die Niederlande führen den Titel noch mindestens zwei Jahre; die nächste Preisverleihung ist für 2018 vorgesehen.

Quelle und Foto: Port of Rotterdam

BESTER ARBEITGEBER IN DER LOGISTIK



5 Sterne. Personalentwicklung zahlt sich aus. Es sind nicht nur konkrete Arbeitsbedingungen, die der Arbeitgeber schaffen kann, um im Kampf um Fachkräfte und Talente die Nase vorn zu haben. Auch die Weiterentwicklung der Mitarbeiter ist ein entscheidender Faktor, um den Erfolg des Unternehmers zu sichern.

„Unternehmen in der Metropolregion Hamburg, die dies beherzigen, müssen in ihrem Handeln bestärkt werden“, sagt Werner Gliem, Sprecher der Geschäftsführung der Logistik-Initiative Hamburg. Die Logistik-Initiative kooperiert daher mit Faktenkontor und unterstützt die jährliche Auszeichnung zum „Hamburgs besten Arbeitgeber“.

Mit dem Sonderpreis Logistik, dieses Jahr vergeben an die COSCO Logistics (Europe) GmbH, sollen Unternehmen, die sich innerhalb der Logistik-Branche erfolgreich dieser Themen annehmen, gewürdigt werden. Zusätzlich zu der Auszeichnung erhält der Gewinner ein Nachwuchsführungskräftecoaching von der Dunkel, Vögele und Associates GmbH. „Die Weiterentwicklung meiner Mitarbeiter ist uns eine Herzensangelegenheit“, so Christina Albert, Administration Manager der COSCO Logistics (Europe) Niederlassung Hamburg. Das Coaching werde also gerne genutzt. Zukunftsorientierte Talentförderung sei ein Muss und bei COSCO, als einer der TOP 5 in der Reedereibranche, gilt Stillstand als Rückschritt- besonders in der Personalentwicklung.

Die Logistikwirtschaft in der Metropolregion Hamburg trägt Ihren Ruf als Jobmotor zu Recht. Von 2006 bis 2013 stieg allein die Zahl der di-

rekt in der Logistik Beschäftigten auf 168.000. 380.000 Menschen in der Metropolregion verdienen insgesamt mit und durch die Logistik ihr Geld. Auf Grund des stetigen Wachstums, gibt es auch einen ständigen Bedarf an Arbeitskräften. Arbeitsbedingungen an die Bedarfe und Wünsche der Arbeitnehmer anzupassen und in die Gesundheit und Zufriedenheit der Mitarbeiter zu investieren, wird daher immer wichtiger, ja sogar unumgänglich.

Der Personaldiagnostiker Werner Sarges von der Helmut-Schmidt-Universität Hamburg und IMWF Institut für Management- und Wirtschaftsforschung kürten bereits zum achten Mal in Folge „Hamburgs beste Arbeitgeber“ und zum vierten Mal in Folge, als einzigen Sonderpreis, auch explizit im Bereich Logistik. Am Dienstagabend wurden die Sieger des Wettbewerbs „Hamburgs beste Arbeitgeber 2016“ in der Handelskammer Hamburg ausgezeichnet.

Für den Wettbewerb analysierten Professor Sarges und sein Team die objektiven Arbeitgeberqualitäten der teilnehmenden Firmen mittels einer Management- und Mitarbeiterbefragung nach wissenschaftlichen Standards. Vergeben werden Siegel in Rängen zu drei, vier und fünf Sternen. Das Ziel des Verfahrens: Die Unternehmen sollen erfahren, wo ihre Stärken und Schwächen im Kampf um die begehrten Fachkräfte liegen – und die Bewerber, wo sie die besten Arbeitsbedingungen finden.

Quelle: Logistik-Initiative Hamburg, Foto: © Faktenkontor, v.l.n.r.: Anna Schönal (LIHH e.V.), Werner Gliem (LIHH e.V.), Christina Albert (COSCO Logistics (Europe) GmbH)

PIERBURG-WERK ERHÄLT GOLDENE ZERTIFIZIERUNG



Nach dem vollständigen Bezug seines jüngsten Werkes Niederrhein auf der Neusser Hafenmole 1 hat der Automobilzulieferer Pierburg inzwischen auch die angestrebte Zertifizierung für seinen Neubau erhalten. Die Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB) vergab für den Pierburg-Standort ein Gold-Zertifikat.

Das Werk Niederrhein dürfte damit der in jüngster Zeit erste Industriebau mit einer Gießerei sein, der diese begehrte Auszeichnung erhält.

Bereits in der Planung des 50 MioEUR teuren Bauprojektes hatte das Unternehmen großen Wert auf eine nachhaltige Bauausführung gelegt. Als Spezialist für Komponenten zur Schadstoffreduzierung und Verbrauchsmin- derung bei Pkw und Nutzfahrzeugen sieht sich Pierburg auch in Bezug auf seine Produktionsstandorte strengen Nachhaltigkeits-Kriterien verpflichtet. Dabei spielten auch soziale Aspekte eine Rolle, von einer ausreichenden Zahl an Fahrradständern bis zur Einrichtung von Frauenparkplätzen.

Am Anfang stand dabei bereits der Fakt des Neubaus an sich und die damit einhergehende Flächen-Reaktivierung, denn Pierburg konnte sein neues Werk auf einer zwischenzeitlich nicht genutzten Industriebrache errichten. Diese liegt zudem äußerst verkehrsgünstig und trägt bereits durch ihre gute Erreichbarkeit mit verschiedenen öffentlichen Verkehrs- mitteln oder beispielsweise dem Fahrrad dem Umweltaspekt Rechnung.

Ein weiterer wichtiger Punkt in dieser frühen Phase war die Flexibil- ität der Umnutzung und Erweiterung, was unter anderem durch weitgehend

stützenfreie Hallenflächen sowie statisch und technisch auf mögliche Erweiterungen und flexibel zu gestaltende Verwaltungsbereiche erzielt wurde.

Dem schloss sich in der Bauphase der ausschließliche Einsatz umweltverträglicher und durch Bauökologen freigegebener Materialien an.

Gerade angesichts der integrierten Gießerei kam insbesondere der Verbesserung der Luftreinhalte ein hoher Stellenwert zu. Sie zeigt sich in umfangreichen Maßnahmen zur Luftreinhaltung und zum Immissionschutz. So werden von Pierburg die Grenzwerte der TA Luft unterschritten.

Außerdem unterschreitet das Gesamtbauwerk die Anforderungen der Energiesparverordnung an einen Neubau um mehr als 25%. Neben zahlreichen weiteren Maßnahmen trägt eine effektive Wärmerückgewinnung in der Druckluftanlage sowie bei der Abwärme der Schmelzöfen der Gießerei wesentlich zum Erreichen des positiven Gesamtergebnisses bei.

Aber auch eine Lärmreduzierung durch ein entsprechendes Baukonzept, die Zusatzdämmung von Gebäudehüllen sowie der Einsatz von Anlagen mit deutlich geringerer Schallimmission, wie beispielsweise in der Druckluftanlage, wurden von Pierburg berücksichtigt. Hinzu kommen Maßnahmen zur Abfallvorbereitung sowie zur Abwasservermeidung.

Quelle und Foto: KSPG

INNOVATIONEN IN DER HANDELSLOGISTIK



Das Logistikcluster NRW, der Handelsverband NRW e.V. und der Verband Verkehrswirtschaft und Logistik NRW e.V. (VVWL) luden am 22. Februar 2016 zum siebten Mal zum BranchenForum HandelsLogistik ein.

Die Veranstaltung fand auch dieses Mal mit Unterstützung des Ministeriums für Wirtschaft, Mittelstand, Energie, Industrie und Handwerk des Landes Nordrhein-Westfalen statt. Oberthema des Forums war: Innovationen in der Handelslogistik.

Karsten Ackermann, Business Development Manager der LGI Logistics Group International GmbH, stellte „Innovative Ansätze auf der letzten Meile – Ansatzpunkte und das Beispiel „pakadoo“ vor. Kann eine Sendung nicht zugestellt werden, weil der Empfänger nicht anwesend ist, steigen nicht nur Kostendruck und Carbon-Footprint durch erneute Zustellung, es sinkt auch die Zufriedenheit des Kunden mit dem Versand, dabei prägt gerade das Versanderlebnis die Kundenloyalität entscheidend. Die LGI bietet dazu das System pakadoo an, bei dem in mittelständischen und großen Unternehmen rechtssicher und ohne viel Aufwand eine Annahmestelle eingerichtet wird, wo Mitarbeiter ihre Sendungen zustellen lassen können. Dabei entsteht eine echte win-win-Situation: Bei steigender Mitarbeiterzufriedenheit auf der einen Seite kann der Zusteller auf der anderen Seite viele Sendungen bündeln und in der Regel beim ersten Versuch zustellen.

Für die BLG Logistics-Group als Träger des Deutschen Logistikpreises 2015 präsentierte der Projektverantwortliche Julius Krahl das mit dem

Deutschen Logistikpreis ausgezeichnete Produkt „Stargate“. Bei diesem pick&store-System fahren „Carrys“ genannte Roboter über am Boden angebrachte Barcodes mit WLAN-Unterstützung zur benötigten Ware und bringen das gesamte Regal zum Kommissionierplatz, dem „Stargate“. Dort zeigt ein Pointer dem Mitarbeiter das betreffende Fach, aus dem das Versandstück entnommen, eingescannt und in den bereitliegenden Versandkarton gelegt wird. Der Roboter bringt darauf das Regal wieder zurück, während ein anderer Roboter bereits das nächste Regal bereitstellt. Gegenüber herkömmlich „Mensch-zur-Ware“-Systemen können so an fünf Arbeitsplätzen rund 22.000 Warenstücke kommissioniert werden, wobei zwei der Stargates für den leichteren Wareneingang und drei für den Warenausgang in Betrieb sind. Da das System sehr mobil ist, kann es relativ leicht in eine größere Halle umgezogen werden, wenn dies erforderlich wird.

Ministerialrat Dr. Peter Scholz, Referatsleiter Handel, Dienstleistungen und Logistik im Ministerium für Wirtschaft, Energie, Industrie, Mittelstand und Handwerk des Landes Nordrhein-Westfalen, hob die Bedeutung der Digitalisierung für die Logistik hervor. „Wir werden ganz neue Antworten finden müssen, wie beispielsweise mit dem Portal online City Wuppertal, wodurch regionale Händler unterstützt werden“, so Scholz. Er lobte das Engagement von Dr. Christoph Kösters und Peter Abelmann, die als Clustermanager ein Netzwerk aller an der Logistik Beteiligten ermöglichten.

Prof. Dr. Alex Vastag, Abteilungsleiter Verkehrslogistik im Fraunhofer Institut für Materialfluss und Logistik (IML) berichtete über innovative Ansätze auf der letzten Meile mit dem Projekt GeNaLog – Geräuscharme NachtLogistik. Dabei erläuterte er, dass bei einer Nachtbelieferung sowohl der Verbrauch gesenkt als auch die Effizienz gesteigert wird, während gleichzeitig die kommunalen Verkehre insbesondere zu den Stoßzeiten entlastet werden und so Logistik nicht mehr als störend empfunden wird. Dazu sei es jedoch nicht ausreichend, lediglich auf Elektromobilität zu setzen, der Rest muss auch stimmen: angefangen von den Lärmemissionen der Ladebordwände, den Rollen der Hubwagen bis hin zu den Toren müsse alles einer kritischen Kontrolle unterzogen werden, um den hohen Lärmschutzanforderungen gerecht zu werden.

In der von Clustermanager Peter Abelmann moderierten Podiumsdiskussion wurden unter anderem die Erwartungen für die nahe Zukunft erörtert.

Daran beteiligten sich neben Dr. Scholz und Prof. Vastag auch Conrad v. Bonin, Geschäftsführer / CEO European EPC Competence Center GmbH, Holger Henning, Leiter Logistik Ernstings Family GmbH & Co.KG, und Anna Wilcke, Managerin Retail Segment Marketing, United Parcel Service Deutschland Inc. & Co.OHG. Laut Henning ändert der Kunde heute viel schneller sein Kaufverhalten, was dazu führt, dass in der Logistik in immer kürzerer Zeit neue Prozesse aufgebaut werden müssen. Auch sein Haus setze auf Anlieferung zwischen 16.00 und 9.00 Uhr, wobei die Filialen in Ballungsgebieten am Anfang oder Ende der Tour beliefert würden.

Wilcke ergänzte, dass ihr Unternehmen deswegen verstärkt gemeinsam mit dem Kunden fallbezogen an den Prozessen arbeiten würde. Dabei sei zu beobachten, dass die Erwartungen der Kunden in den USA höher liegen würden als in Europa. Als Beispiel für eine gelungene „Entstauung“ schilderte sie das Projekt in Hamburg, bei dem an vier zentralen Orten beladene Container mit Paketen aufgestellt würden, die von dort per Handwagen oder Lastenfahrrad zugestellt würden. Künftig sieht sie den Empfänger in einer immer aktiveren Rolle, so dass nicht nur einen Wunschtermin sondern auch eine andere Lieferadresse angeben werden kann. „Lieferzeiten für Fußgängerzonen und Sonn- und Feiertagsverbote im Arbeits- und Straßenverkehrsrecht haben eine Schutzfunktion“, grenzte Dr. Scholz zwar die Erwartung an die Politik hinsichtlich einer möglichen Deregulierung ein, machte jedoch auch deutlich, dass die gefühlte Mehrbelastung der Bürger durch den steigenden Lieferverkehr wahrscheinlich ungerechtfertigt ist: „Wenn ein Paketdienst 100 Sendungen in einen Zustellbezirk liefert, werden so eventuell 100 Pkw--Fahrten in die Stadt vermieden.“ Aber auch wenn die Digitalisierung weiter zunehme, sei bald die Wachstumsgrenze des Online-Handels erreicht. Von Bonin betonte den Wert von automatisiert erfassbarer Informationen; RFID sei darum bei weitem nicht tot, insbesondere wenn es um die Sicherheit von Waren gehe. Um eine Zukunftsprognose geben zu können, müsse man sich fragen, was unsere Gesellschaft will. So lagen die großen Entwicklungen der Technik immer darin, Menschen unliebsame Arbeiten abzunehmen. Er gab aber zu bedenken, dass sich „Generation Y“ vom Konsum wegbewegen werde. Prof. Vastag prognostiziert für die nahe Zukunft ein weiteres Wachstum von Multichannel und e-Commerce, bei dem eine schnellere Belieferung und auch individualisierte Produkte eine entscheidende Rolle spielen werden.

Frank Oelschläger, Geschäftsführer der GILOG Gesellschaft für innova-

tive Logistik mbH und Mitglied des Vorstandes Log-IT Club e.V., betonte in seiner Begrüßungsrede am Beispiel der jüngsten Diskussionen um Lkw-Fahrverbote für die Kölner Innenstadt, dass gerade für den Handel und die Handelslogistik wegen ihrer Standortstruktur eine gesellschaftliche Akzeptanz der Gütermobilität und somit der Versorgungs- und Entsorgungsprozesse des Handels sehr wichtig sei. Genauso gelte es aber, Industrie, Handel und Logistikbranche zur gemeinsamen Stärkung der Standortbedingungen, der Akzeptanz und des Images zu bündeln. Gerade hier sei die Kooperation des Logistik Clusters, von VVWL sowie den Organisationen aus Industrie und Handel besonders hilfreich und zukunftsweisend.

Stefan Schreiber, Hauptgeschäftsführer der Industrie- und Handelskammer zu Dortmund kritisierte den Investitionsstau in der Infrastruktur, der sich in NRW insbesondere entlang der A45 und bei der Rheinquerung bei Leverkusen bemerkbar macht. Die Wichtigkeit der Logistik für den Standort Dortmund machte er anhand der Beschäftigungszahlen deutlich: „Mit 48.000 sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten liegen wir deutlich über dem Bundesdurchschnitt. Grund dafür sind sicherlich auch die intensiven Ausbildungsbemühungen in der Region.“

Clustermanager Dr. Christoph Kösters beleuchtete in seinem Schlusswort sich abzeichnende große Veränderungen in der Logistik, wie beispielsweise autonom fahrende Lkw und dankte den Teilnehmern aus Podium und Publikum für die rege Diskussion.

Das LogistikCluster Nordrhein-Westfalen wird von dem Verband Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen e.V. (VVWL) und dem LOG-IT-Club e.V. getragen und vom Land NRW und der EU unterstützt. Es verfügt über zahlreiche aktive Branchenkreise mit verschiedenen Themenschwerpunkten (beispielsweise Handelslogistik, Stahllogistik, Personal, Schifffahrt- und Hafenlogistik). Ziel der Branchenkreise ist es, alle Vertreter der Supply Chain an einen Tisch zu bringen und eine gemeinsame Arbeitsplattform zu bieten. Dort werden dann politische sowie praxisbezogene Themen gemeinsam diskutiert, Arbeitspapiere und politische Stellungnahmen erarbeitet. Aktuell sind 257 Firmen aus Industrie, Handel, Logistikdienstleistern und Zulieferern sowie Institutionen Mitglied im Cluster. Weiterführende Informationen gibt es [hier](#).

Quelle und Foto: VVWL, das Podium v.l.: Prof. Alex Vastag, Anna Wilke, Peter Abelmann, Holger Henning, Dr. Peter Scholz, Conrad von Bonin

