

NRW-MINISTERPRÄSIDENT BESUCHT ROTTERDAM



Armin Laschet, der Ende Juni dieses Jahres zum Ministerpräsidenten von Nordrhein-Westfalen gewählt wurde, hat gestern bei seiner ersten Auslandsreise den Rotterdamer Hafen besucht. Der CDU-Politiker machte eine Rundfahrt durch das Europoort- und Maasvlakte-Gebiet und sprach mit der Geschäftsführung des Hafenbetriebs.

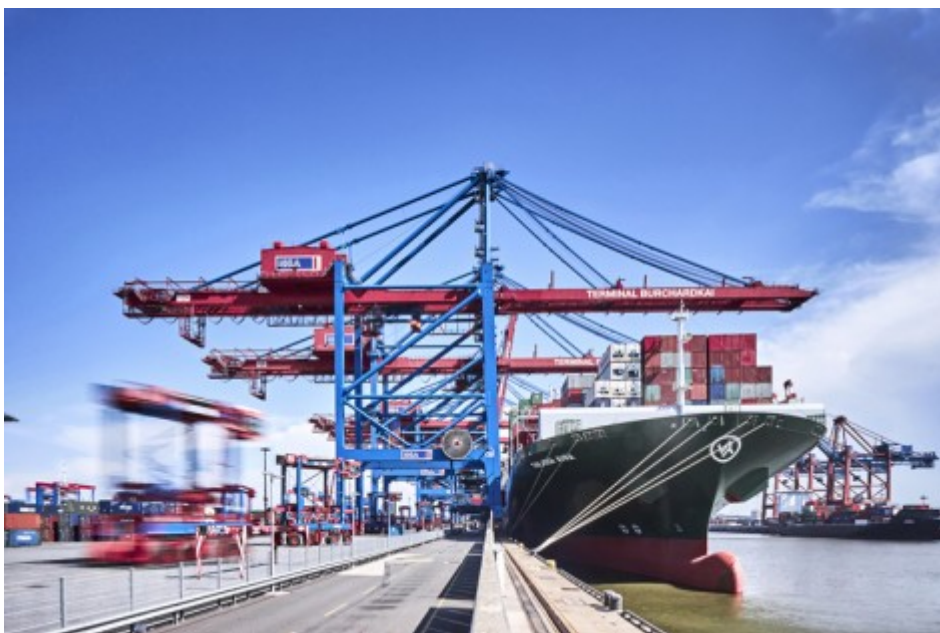
„Wir freuen uns sehr über den Besuch von Ministerpräsident Laschet“, äußert sich Emile Hoogsteden, Vizepräsident und Direktor Container, Stückgut & Logistik des Hafenbetriebs Rotterdam. „Es ist eine große Ehre für uns, dass wir das Ziel seines allerersten Auslandsbesuchs sind und wir haben auch einiges zu besprechen.“ In Sachen Logistik sind Nordrhein-Westfalen und Rotterdam untrennbar miteinander verbunden, wobei Duisburg und die anderen Binnenhäfen und Logistik-Dreh-scheiben unzweifelhaft ein wichtiges Bindeglied für den multimodalen Transport aus dem und in das Hinterland darstellen. Zudem werden beide Parteien mit denselben großen Herausforderungen konfrontiert: Energiewende und Digitalisierung. Gemeinsam können wir noch besser die Chancen nutzen, die sich in diesen Bereichen auftun, und dadurch die industriell-logistische Achse zwischen Nordrhein-Westfalen und Rotterdam weiter verstärken.“

Die Niederlande sind mit 55,7 Milliarden Euro der bei weitem wichtigste Handelspartner von Nordrhein-Westfalen. Dabei spielt die Stadt an

der Maas eine entscheidende Rolle. Mit 80 Millionen Tonnen steht der Rotterdamer Hafen für einen Marktanteil von 60 Prozent des gesamten Transports, der zwischen dem einwohnerstärksten Bundesland Deutschlands und den Seehäfen stattfindet. Auch wenn NRW-Ministerpräsident Laschet im eigenen Land damit für Aufsehen sorgte, hatte der CDU-Politiker Recht, als er in seiner Regierungserklärung am 13. September 2017 äußerte: „Unser Seehafen heißt nicht Hamburg, sondern Rotterdam.“ In diesem Sinne haben die Akteure heute vereinbart, die Kooperation zwischen Nordrhein-Westfalen und dem Rotterdamer Hafen weiter zu intensivieren. Zudem werden sich beide Parteien für eine bessere Verankerung der Position der deutschlandrelevanten Seehäfen auf Bundesebene einsetzen, wie unter anderem Rotterdam.

Quelle und Foto: Port of Rotterdam, Yvonne van der Laan, Armin Laschet und Emile Hoogsteden.

GUT FÜR HANDEL UND UMWELT



Am letzten Donnerstag im September ruft die Internationale Seeschiff-fahrtsorganisation jedes Jahr zum Weltschiffahrtstag auf. Mit dem Tag erinnern die Vereinten Nationen an den großen Beitrag der Schifffahrt zur Weltwirtschaft: Sie transportiert 90 Prozent aller Güter weltweit.

Die Anteile des Seeverkehrs am Welthandel sind enorm: Auf dem Seeweg

werden derzeit etwa 90 Prozent aller Güter transportiert. Die Quote ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich gestiegen. Die Häfen der EU spielen dabei eine wichtige Rolle. Etwa ein Drittel der weltweiten Schiffsbewegungen startet oder endet in der EU. Speziell Nord- und Ostsee gehören damit zu den Knotenpunkten. Sie zählen zu den am häufigsten und dichtesten befahrenen Meeren weltweit.

Mit dem steigenden Anteil der Schifffahrt wird auch der Umweltschutz in dieser Branche immer wichtiger. Denn die Schiffe belasten die Meere durch Öl, Chemikalien, Schiffsabwasser, Schiffsmüll und Schiffsabgase. 50.000 Schiffe sind jährlich weltweit unterwegs. Sie verbrauchen dabei Schätzungen zufolge 370 Millionen Tonnen Schweröl.

Gleichzeitig ist die Seeschifffahrt in vielen Bereichen Vorreiterin. So haben Seeschiffe im Vergleich zu anderen Transportmitteln die beste CO₂-Bilanz. Denn der Transport über Wasser ist besonders energieeffizient, benötigt also gemessen an der Menge des Transportguts vergleichsweise wenig Treibstoff.

Der Anteil des Seeverkehrs an den weltweiten CO₂-Emissionen beträgt 2,2 Prozent – das ist ungefähr so viel Treibhausgas, wie Deutschland im Jahr ausstößt. Prognosen erwarten, dass der Anteil in den nächsten Jahren noch deutlich steigen wird.

Regelungen für den Umweltschutz in der Schifffahrt erarbeitet in der Regel die Internationale Seeschifffahrtsorganisation (IMO). 2016 konnte sie dabei einige wichtige Erfolge verbuchen: So wurde beschlossen, dass ab 2020 der Schwefelgehalt von Schiffskraftstoff 0,5 Prozent statt 3,5 Prozent betragen soll.

Auch werden Nord- und Ostsee Emissionsüberwachungsgebiet für Stickoxide. Dies hat zur Folge, dass dort ab 2021 strenge Grenzwerte für Schiffsmotoren gelten. Das schützt vor allem die Gesundheit der Menschen in den Küstenstädten. Außerdem hat Finnland das Ballastwasser-Übereinkommen ratifiziert, so dass es im September 2017 in Kraft treten konnte.

Unter Ballastwasser versteht man Seewasser, das Schiffe sich in spezielle Tanks pumpen, um zusätzliches Gewicht zu schaffen und das Schiff tiefer im Wasser liegen zu lassen. Das stabilisiert die Schiffe und dient der Sicherheit. Dieses Ballastwasser enthält jedoch oft auch

„blinde Passagiere“ wie etwa Bakterien, Algen, Krebse und andere Meerestiere.

Gelangt dieses Wasser in fremde Küstengewässer, können die „blinden Passagiere“ dort das Öko-System durcheinander bringen, indem fremde Meerestiere sich verbreiten und etwa einheimische Organismen verdrängen. Das kann durchaus auch wirtschaftliche Bedeutung haben, zum Beispiel wenn die neue Algenart Kühlwasserleitungen von Industrieanlagen verstopft und dadurch Schaden anrichtet.

Weil die Probleme durch Ballastwasser zunehmen, hat die IMO das 2004 verabschiedete Ballastwasser-Übereinkommen erarbeitet. Deutschland trat dem Übereinkommen 2013 bei. Nach dem Beitritt Finnlands 2016 erreichte das Übereinkommen das erforderliche Quorum, so dass es am 8. September 2017 in Kraft treten konnte.

Ohne internationale Regeln geht nichts

Nationale Regelungen können im Seeverkehr wenig bewirken, denn die Schifffahrt ist international. Den Großteil der Vorschriften zu Sicherheit, technischer Zusammenarbeit, Gefahrenabwehr und Effizienz im Schiffsverkehr erlässt die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (International Maritime Organisation). Wichtigstes Dokument ist das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe, kurz: MARPOL-Übereinkommen. Es enthält verbindliche Vorgaben, um zu verhindern, dass Schiffe die Meere verschmutzen. Es wird ständig weiterentwickelt.

Die 1948 gegründete IMO ist eine UN-Sonderorganisation, die ein umfassendes Regelwerk für die Schifffahrt entwickelt hat und pflegt. Den Tag der Weltschifffahrt haben die Vereinten Nationen erstmalig 1978 ausgerufen.

Quelle: Bundesregierung, Foto: HHLA Thies_Raetzke

INFRASTRUKTUR UND MOBILITÄTSANGEBOTE STÄRKEN



Die erste Arbeitssitzung des Verkehrsausschusses des nordrhein-westfälischen Landtags hat Verkehrsminister Hendrik Wüst genutzt, um seine Ziele und Vorhaben der Mobilitätspolitik für die 17. Legislaturperiode vorzustellen.

Minister Wüst erläuterte: „Wir haben bewusst den Begriff der Mobilitätspolitik gewählt. Unser Politikansatz geht über die klassische Infrastrukturpolitik hinaus. Infrastruktur ist eine notwendige Voraussetzung für das Erreichen des eigentlichen Ziels: Mobilität, Vorankommen. Wir rücken die Nutzer von Mobilität in den Fokus unserer Arbeit – wir denken und fördern Mobilität von deren Bedarf her.“

Wir leben in einer Zeit, in der sich Mobilität stetig wandelt, so der Minister. „Die Mobilität nimmt zu, die Menschen fahren mehr und weiter, die Menge der Güter, die über immer weitere Strecken transportiert werden, wächst.“ Die Digitalisierung eröffne neue Mobilitätsoptionen und schaffe neue Mobilitätsbedürfnisse. Insbesondere die Chancen der Digitalisierung müsse die Politik aufgreifen, denn „Mobilität ist Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe und wirtschaftlichen Erfolg.“

Der Minister betonte, die Landesregierung sei dafür gewählt worden, die Infrastrukturprobleme des Landes, die die Vorgängerregierung zu lange ignoriert habe, beherzt anzugehen. Und genau das geschehe jetzt auch.

Ausdrücklich lobte Wüst die Arbeit des bisherigen Bündnisses für Infrastruktur, das sich zur Aufgabe gemacht hatte, das Bewusstsein für die Notwendigkeit von Infrastruktur in der Gesellschaft zu schärfen und Widerstände durch Aufklärung und Beteiligung zu reduzieren.

Neben der Lösung der Verkehrsprobleme durch Hardware aus Straßen, Schienen, Flughäfen und Wasserwegen, brauche Nordrhein-Westfalen aber eine weitere Säule, in der nicht nur die heutigen sondern auch die zukünftigen Fragen der Mobilität diskutiert und nachhaltige Lösungen erarbeitet würden. Die Fortentwicklung zum Bündnis für Mobilität bestehe deshalb darin, durch intelligentere Nutzung der bestehenden Infrastruktur deren Kapazitäten besser als bisher zu nutzen.

Zudem stehe die komplette Landesregierung hinter dieser bedarfsorientierten Mobilitätspolitik. „Die Zeiten, in denen ein Teil der Regierung auf dem Gaspedal stand und der andere auf der Bremse, sind vorbei“, so Wüst.

Die Auftaktveranstaltung des neuen Bündnisses für Mobilität findet am 24. November im Rahmen eines Mobilitäts-Symposiums in Düsseldorf statt.

Quelle: NRW-Ministerium für Verkehr, Foto: NDH

IHKS IN NRW FORDERN „ENTFESSELUNG“



Auf Einladung der Industrie- und Handelskammern in NRW (IHK NRW) diskutierten rund 150 Gäste aus Wirtschaft, Verwaltung und Politik mit NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst über die Schwerpunkte der NRW-Verkehrspolitik in der aktuellen Legislaturperiode.

IHK NRW-Präsident Ralf Kersting forderte eine „Entfesselung“ der Verkehrsinfrastruktur in NRW. „An vielen Stellen fühlen sich die Menschen und die Unternehmen hier im Lande wie gefesselt. Gefesselt in einem Verkehrssystem, welches schon seit langem mit den gestiegenen Mobilitätsbedürfnissen von Wirtschaft und Bevölkerung nicht mehr Schritt hält“, so Kersting.

Brückensperrungen, zum Beispiel auf der A 40 in Duisburg oder der A 1 bei Leverkusen, hunderte Staukilometer, aber auch Staus im Internet, weil schnelle Datenleitungen fehlen – so erleben viele Unternehmen den Arbeitsalltag. Auf der Schiene und den Wasserwegen sehe es nicht besser aus, so Kersting. Dringend benötigte Verbindungen zu den Seehäfen lassen auf sich warten, viele Schleusen seien marode. Seit langem beklage die Wirtschaft, dass viele Vorhaben zur Beseitigung dieser Missstände genau das geblieben sind – Pläne eben, resümierte der Präsident von IHK NRW.

Ohne politische Bremsen wolle die neue Landesregierung durchstarten und insbesondere dafür sorgen, dass Planungen schneller laufen, versprach Wüst: „Wir schauen uns die Infrastruktur- und Verkehrspolitik insbesondere durch die Brille der Wirtschaft an – und dazu stehe ich.“ Dass es nun sehr schnell gehe, konnte Wüst jedoch nicht versprechen. Zuerst müssten nun Versäumnisse der Vergangenheit ausgeglichen werden. „Man kann keinen Planungshochlauf organisieren, wenn man zugleich Personal abbaut“, beschrieb der Minister ein mittlerweile von der Politik erkanntes Manko der vergangenen Jahre und Jahrzehnte. Daher müsse der Landesbetrieb Straßenbau NRW in die Lage versetzt werden, mehr Planungen umzusetzen. Ebenso sollten die Bezirksregierungen die Planfeststellungsverfahren schneller bearbeiten können.

Viel Potenzial sieht der neue NRW-Verkehrsminister auch in der Digitalisierung. Als Beispiel nannte Wüst digitale Stellwerkstechniken im Bahnverkehr oder das so genannte Platooning bei den Lkw-Verkehren. Die Landesregierung setzt sich zum Ziel, neue technische Entwicklungen zu fördern: „Wir wollen die Chancen der Digitalisierung nutzen, um die In-

frastruktur besser auszunutzen.“ Heute sei das Kaufen eines Nahverkehrstickets von Euskirchen nach Höxter deutlich schwieriger als am PC oder Smartphone Hotels und Flüge für eine Weltreise zu buchen. „Die Digitalisierung gibt uns die Chance, vom Nutzer her zu denken und die Verkehrssysteme besser zu vernetzen“, so Wüst.

IHK NRW und NRW-Verkehrsminister Wüst verständigten sich darauf, die Herausforderungen rund um den Verkehr und die Verkehrsinfrastruktur gemeinsam anzugehen und die Chancen der Digitalisierung zu nutzen, damit NRW seine führende Position als Industrie- und Logistikland in Deutschland nicht verliert.

Quelle: IHK NRW, Foto: Paul Esser

HENKEL INVESTIERT IN DEN STANDORT



Henkel hat sein vollautomatisches Hochregallager am Firmensitz in Düsseldorf erweitert und dabei insgesamt 36 Millionen Euro investiert. Auf einer Grundfläche von 24.000 Quadratmetern -□ das entspricht mehr als drei Fußballfeldern -□ lagern künftig rund 53 Millionen Pakete Wasch- und Reinigungsmittel.

Der Ausbau unseres Hochregallagers ist für uns ein klares Bekenntnis zum Standort Düsseldorf, in den wir stetig investieren. Im Schnitt

flossen in den vergangenen Jahren jährlich etwa 100 Millionen Euro in die Modernisierung und den Ausbau unseres Heimatstandorts", sagte Hans Van Bylen, Vorstandsvorsitzender von Henkel, bei der Eröffnung. "Düsseldorf zählt zu den größten Produktionsstandorten von Wasch- und Reinigungsmitteln weltweit", ergänzte Bruno Piacenza, Henkel-Vorstandsmitglied und zuständig für den Unternehmensbereich Laundry & Home Care. "Von hier aus versorgen wir den gesamten deutschen Markt und das benachbarte Ausland." Henkel hat seine Produktionskapazitäten in Düsseldorf stetig ausgebaut – auch aufgrund des positiven Deutschlandgeschäfts in den vergangenen Jahren. Dies sowie weitere Wachstumsperspektiven erfordern jetzt eine noch größere Lagerfläche.

Industrie 4.0: Digitale Produktions- und Logistikprozesse

Ein zentraler Vorteil des Gebäudes ist das sogenannte "Wall-to-Wall"-Konzept, das heißt die direkte Anbindung des Hochregallagers an die Wasch- und Reinigungsmittelproduktion. Ein Großteil der Arbeitsschritte erfolgt dabei vollautomatisch: Die Paletten gelangen über Fördertechnik ins Lager, werden per Scan identifiziert und eingelagert. Bestellungen von Kunden werden elektronisch übermittelt und die jeweiligen Produkte mithilfe von automatisierten Trolleys für den weiteren Transport bereitgestellt. Die Paletten können während des gesamten Prozesses, bis hin zur Kundenbelieferung, lückenlos verfolgt werden.

Kapazitäten mehr als verdoppelt

Bereits vorher das weltweit größte Lager von Henkel setzt das Gebäude nach der Erweiterung neue Maßstäbe:

- Die Grundfläche wurde von 16.000 auf 24.000 Quadratmeter vergrößert.
- Statt einer bisherigen maximalen Kapazität von bis zu 90.000 Paletten und 25 Mio. Pakete Wasch- und Reinigungsmittel bietet das neue Hochregallager nun Platz für 200.000 Paletten und 53 Mio. Pakete Wasch- und Reinigungsmittel.
- Die jährliche Umschlagsmenge erhöht sich von 1,2 auf 1,6 Mio. Paletten.
- Allein für den Bau der Regale wurden insgesamt rund 7.500 Tonnen Stahl verwendet – vergleichbar mit dem Pariser Eiffelturm.

Dank seiner kompakten Bauweise, moderner Beleuchtungs- und Dämmungssysteme verfügt das Hochregallager über eine hohe Energieeffizienz – bestätigt durch eine LEED-Zertifizierung ("Leadership in Energy and En-

vironmental Design).

Henkel verfügt weltweit über ein ausgewogenes und diversifiziertes Portfolio. Mit starken Marken, Innovationen und Technologien hält das Unternehmen mit seinen drei Unternehmensbereichen führende Marktpositionen – sowohl im Industrie- als auch im Konsumentengeschäft: So ist Henkel Adhesive Technologies globaler Marktführer im Klebstoffbereich. Auch mit den Unternehmensbereichen Laundry & Home Care und Beauty Care ist das Unternehmen in vielen Märkten und Kategorien führend. Henkel wurde 1876 gegründet und blickt auf eine 140-jährige Erfolgsgeschichte zurück. Im Geschäftsjahr 2016 erzielte Henkel einen Umsatz von 18,7 Mrd. Euro und ein bereinigtes betriebliches Ergebnis von 3,2 Mrd. Euro. Allein Loctite, Schwarzkopf und Persil, die jeweiligen Top-Marken der drei Unternehmensbereiche, erzielten dabei einen Umsatz von mehr als 6 Mrd. Euro. Henkel beschäftigt weltweit mehr als 50.000 Mitarbeiter, die ein vielfältiges Team bilden – verbunden durch eine starke Unternehmenskultur, einen gemeinsamen Unternehmenszweck und gemeinsame Werte. Die führende Rolle von Henkel im Bereich Nachhaltigkeit wird durch viele internationale Indizes und Rankings bestätigt. Die Vorzugsaktien von Henkel sind im DAX notiert. Weitere Informationen finden Sie unter www.henkel.de.

Quelle: Henkel, Foto: Olaf Döring, Düsseldorf

ROTTERDAM BEGRÜßT DIE NEUEN STANDARDS



Der Hafenbetrieb Rotterdam reagiert äußerst positiv auf das Zustandekommen neuer internationaler Standards für nautische Hafeninformationen.

Diese Standards sind nach einer mehrjährigen, internationalen Kooperation verschiedener Interessenverbände, Häfen und der Wirtschaft vorgestellt worden. „Mit diesen grundlegenden Standards können wir nicht nur die Dienstleistung für unsere Kunden weiter optimieren,“ sagt Allard Castelein, Generaldirektor und Geschäftsführer des Hafenbetriebs Rotterdam, „sondern ebenfalls neue Dienstleistungen entwickeln, welche die Effizienz entlang der Supply Chain erhöht.“

Für eine möglichst effektive Planung der Schifffahrtsverbindungen benötigen Reedereien detaillierte Informationen beispielsweise zur Wassertiefe am Terminal, laufende Anmeldeverfahren sowie Ankunfts- und Abfahrtzeiten. Derzeit tauschen Häfen ihre Informationen auf unterschiedliche Art und Weise aus. Das senkt die Effizienz, erhöht die Kosten und führt zu Fehlern oder Verzögerungen.

Die Port Call Optimization Taskforce (bestehend aus den Reedereien Shell, Maersk, MSC, CMA-CGM sowie den Häfen Algeciras, Busan, Göteborg, Houston, Rotterdam, Singapur und Ningbo Zhoushan) startete deshalb 2014 die Zusammenarbeit mit der International Harbour Masters' Association, dem britischen United Kingdom Hydrographic Office und der GSI, einer Organisation zur Zusammenfassung globaler Standards zur Verbesserung der Abläufe von Wertschöpfungsketten. Ziel war die Zusammenführung und Kombination der Standards des nautischen und des logistischen Sektors. Als Ergebnis entsprechen nun die nautische Daten an Bord mit den Daten im Hafen und ebenso mit den Informationen, mit denen entlang der ganzen Supply Chain gearbeitet wird.

„Diese Standards befördern im hohen Maße Sicherheit, Nachhaltigkeit und Effizienz in der Logistik“, erläutert Castelein. Die Standardisierung in der Kommunikation kommt der Sicherheit und Effizienz zugute. Eindeutige, standardisierte Angaben etwa zum Tiefgang eines Schiffes ermöglichen es zum Beispiel dem Hafen, das Terminal mit der entsprechenden Tiefe zuzuweisen und so die Schiffe im Hafen schneller an den richtigen Terminal zu lotsen. Schiffe, die sich auf diese Zuweisung verlassen können, werden zudem im Vertrauen auf die standardisierte Kommunikation ihre Schiffe optimaler beladen, Schiffskapazitäten können besser ausgenutzt werden. Dies senkt Kosten und ver-

ringert die Umweltbelastungen. Erste Berechnungen schätzen den Nutzen auf Mehreinnahmen in Höhe von bis zu 80.000 Dollar sowie eine Minimierung des CO₂-Emissionen um 240 Tonnen CO₂ pro Hafenbesuch, je nach Herkunft und Ankerplatz des Schiffs.

Der Hafenbetrieb Rotterdam begrüßt die neuen Standards und hat als erster Akteur weltweit Pilotprojekte für den Einsatz der neuen Standards bereits gestartet. Das Webportal „Avanti“ konzentriert sich auf so genannte ‚Masterdaten‘ wie Wasserstände im Terminal und Informationen über vorliegende Slot-Anmeldungen. „Pronto“ ist eine Kommunikationsplattform für die Hafengemeinschaft. Diese Plattform hilft Agenturen und anderen Operatoren bei der transparenteren und effizienteren Planung von Dienstleistungen für Schiffe – wie Lotsen-, Terminal- und Bunkerdienste.

Beide Projekte bauen auf der gemeinsame Nutzung von klaren, nach den neuen Standards übermittelten Informationen auf, wodurch die Sicherheit und Effizienz jeder Dienstleistung verbessert wird. Dies führt zu einer weiteren Optimierung der Schiffsabfertigung und einer Senkung der Verweildauer. In diesem Rahmen setzt sich der Hafenbetrieb Rotterdam weiterhin entschieden für die Implementierung und vor allem die weltweite Übernahme der Standards sowie die Nutzung der so möglichen Anwendungen ein. Rotterdam sucht dabei aktiv die Kooperation mit anderen Häfen.

Quelle und Foto: Port of Rotterdam

640 MILLIONEN EURO FÜR SCHIENENNETZ IN NORDDEUTSCHLAND



Rund 640 Millionen Euro werden in die Infrastruktur in Hamburg, Schleswig-Holstein, Niedersachsen und Bremen für eine höhere Verlässlichkeit und Qualität ganz im Sinne des Unternehmensprogramms „Zukunft Bahn“ investiert.

Insgesamt stehen im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund zwischen 2015 und 2019 rund 3,1 Milliarden Euro allein für die bestehende Schieneninfrastruktur in Norddeutschland zur Verfügung. In diesem Zeitraum plant die Bahn nicht nur die Erneuerung von 88 Brücken und rund 1.440 Kilometer Schienen. Auch insgesamt über 1.430 Weichen werden auf Vordermann gebracht.

Im vergangenen Jahr konnten Maßnahmen für knapp 590 Millionen Euro realisiert werden, darunter die Erneuerung von über 320 Kilometer Gleise sowie rund 220 Weichen.

Neben Maßnahmen im bestehenden Netz stehen dabei auch wichtige Neu- und Ausbauprojekte für ein Plus an Kapazität auf der Agenda. In Spitzenzeiten finden bundesweit bis zu 850 Baustellen am Tag statt.

Ausführliche Informationen zu den Investitionen im Norden:

Daten und Fakten für Hamburg und Schleswig-Holstein finden Sie [hier](#)

Daten und Fakten für Niedersachsen und Bremen finden Sie [hier](#)

Quelle: Deutsche Bahn AG, Foto: Deutsche Bahn AG / Christian Bedeschinski

DIE BESTE ROUTE FÜR EINEN CONTAINER



Der Hafenbetrieb Rotterdam hat Navigate entwickelt, einen Reiseplaner für den Containertransport damit die Güter häufiger den schnellsten und preiswertesten Weg zurücklegen, auch das Paket, welches Sie im Internet bestellt haben.

Als Unternehmer früher einen Container von A nach B transportieren wollten, mussten sie für jede Transportart (Schiff, Zug, Lkw) herausfinden, was am schnellsten war. Das verursachte viel Papierkram und machte zahlreiche Anrufe bei Unternehmen und Spediteuren erforderlich. Genauso, wie wenn Sie die Bahn wegen der schnellsten Route anrufen würden und zu hören bekämen, dass Sie lieber ein Busunternehmen einschalten sollten. Das hätten Sie lieber sofort gewusst. Mit Navigate, dem Reiseplaner für Containertransport, den der Hafenbetrieb Rotterdam entwickelt hat, kann jeder Unternehmer jetzt schnell online Verkehrsrouten suchen und planen.

Navigate ist ein Routenplaner und Branchenbuch in einem. Genauso wie ein Reiseplaner Ihnen den schnellsten Weg zeigt, kann Navigate die am besten durchdachte Route für einen Container angeben. Nehmen wir an, Sie möchten von Rotterdam nach Groningen. Dann fragen Sie sich zunächst, wie man am schnellsten dorthin gelangt: Fahre ich mit dem Zug oder sollte ich lieber einen Bus, ein Taxi oder eine Fähre nehmen?

Und wo sollte ich dann ein- und aussteigen? Navigate macht genau das Gleiche, nur für Container.

Anhand des gewählten Startpunkts und des gewünschten Bestimmungsortes bietet der Routenplaner diverse Optionen. Für jede Route sieht man die unterschiedlichen See-, Schienen- bzw. Binnenschifffahrtsverbindungen zum Bestimmungsort. Das Programm umfasst alle möglichen Routen zwischen 550 Häfen auf der ganzen Welt. Und wenn man schon dabei ist, findet man auch die Schienen- und Binnenschifffahrtsverbindungen zwischen Rotterdam und über 150 europäischen Binnenland-Containerterminals.

Man kann sofort Kontakt aufnehmen mit den Unternehmen, die am Transport beteiligt sind. Navigate enthält die Daten von sage und schreibe 1600 Unternehmen. Auf diese Weise wird das Planen einer Route erst wirklich effizient. Wenn man in Rotterdam seine Container abgeliefert, sieht man sofort, wo man während des Aufenthalts kaputte Exemplare reparieren lassen kann.

Der Hafenbetrieb will den Hafen mittels Nutzung digitaler Informationen (über Computer geteilt) möglichst effizient machen. Mit „Werkzeugen“ wie Navigate wird die gesamte Logistikkette – vom Werk bis zum Endnutzer – zugänglicher und somit einfacher und schneller. Was Sie davon hat? Sie können sich darauf verlassen, dass Ihr Paket auf dem schnellsten, besten, preiswertesten und in der Zukunft auch dem nachhaltigsten Weg zugestellt wird.

Quelle: Port of Rotterdam, Foto: Peter Hilz/HH

BGL-PRÄSIDIUM PLANT NEUAUSRICHTUNG



Der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. in Frankfurt am Main informiert über eine langfristig angelegte Neuausrichtung seiner Verbandsstruktur, die BGL-Präsident Adalbert Wandt und seine Präsidiumskollegen initiiert haben, und die zum Herbst 2018 umgesetzt werden soll.

Auf der BGL-Mitgliederversammlung am 25.10.2017 in Köln werden den Delegierten durch das Präsidium und Hauptgeschäftsführer Prof. Dr. Dirk Engelhardt erste Überlegungen vorgestellt. Die Ausarbeitung der Details soll einer Satzungskommission übertragen werden, die im Spätherbst ihre Arbeit aufnehmen und die entsprechenden Beschlüsse für die BGL-Mitgliederversammlung 2018 in Berlin vorbereiten soll.

Ziel der neuen Verbandsstruktur ist es, in Zukunft noch kurzfristiger auf die immer weiter steigenden Anforderungen reagieren zu können. Basierend auf dem 2015 erarbeiteten BGL-internen Verbändegutachten und in Anlehnung an andere nationale wie auch europäische Spitzenverbände soll anstelle des Präsidiums ein Gremium treten, das die Hauptgeschäftsführung bei ihrer täglichen Arbeit berät und unterstützt. BGL-Präsident Adalbert Wandt dazu: „Wir machen den BGL jetzt fit für die Zukunft und stellen bereits heute die Weichen für den Herbst 2018. Ansonsten heißt es beim BGL: ‚Business as usual‘“.

Quelle und Foto: BGL

ROTTERDAMER HAFEN GRÜNDET FIELD-LAB



Die Stadt und der Hafenbetrieb Rotterdam geben heute gemeinsam den Startschuss für das Field-Lab „BlockLab“, in dem in Zukunft praxisorientierte, auf der Blockchain-Technologie basierte Anwendungen und Lösungen entwickelt werden sollen.

BlockLab wurde vom Hafenbetrieb Rotterdam und der Stadt Rotterdam initiiert und finanziert. Zusätzlich unterstützt die regionale Entwicklungsgesellschaft InnovationQuarter das BlockLab. Der Generaldirektor und Geschäftsführer des Hafenbetriebs Rotterdam, Allard Castelein, der Rotterdamer Beigeordnete für Wirtschaft, Maarten Struijvenberg, und der Geschäftsführer von InnovationQuarter, Rinke Zonneveld, eröffnen gemeinsam das Field Lab. In diesem Rahmen werden nicht nur das Team und die Ziele von BlockLab, sondern gleichzeitig auch erste Praxisanwendungen vorgestellt, die während der Anlaufphase entwickelt wurden.

Die Blockchain-Technologie – auf der auch Bitcoin basiert – wird als eines der entscheidendsten Innovationsfelder der Gegenwart angesehen. Ihr Grundprinzip besteht darin, dass Nutzer untereinander ohne Beteiligung Dritter Transaktionen durchführen können. Eine Datentechnologie garantiert die notwendigen „Checks and Balances“ und sorgt für eine automatische Bearbeitung der Transaktionen. Dadurch können Transaktionen in großen Netzwerken, Ketten und Märkten um ein Vielfaches effizienter gestaltet werden, ohne dass dafür eine übergeordnete, regulierende Ins-

tanz notwendig wäre. Das gilt sowohl für Unternehmen und Privatpersonen als auch sogar für Maschinen.

„Überall hört man von Blockchain, aber vollständig funktionsfähige Anwendungen sind noch dünn gesät“, sagt Maarten Struijvenberg. „Mit BlockLab ändern wir das. Eine solche Initiative ist wichtig, da wir für die ‚Next Economy‘ wirkliche Innovationen brauchen. Blockchain kann helfen, diese zu verwirklichen.“

Blockchain ermöglicht zum Beispiel die Erstellung eines feinmaschigen, dezentralen Stromversorgungsnetzwerks, bei dem einerseits Unternehmen untereinander Restwärme und andererseits Verbraucher Elektrizität auf einem Markt anbieten. Damit wird Blockchain-Technologie einen großen Beitrag zur Erfüllung des Energiewende-Auftrags des Hafens und der Stadt Rotterdam leisten.

„Schon die oben geschilderten Anwendungen sind für uns vom Hafen Rotterdam sehr interessant“, fügt Allard Castelein vom Hafen Rotterdam hinzu. „Aber ich denke auch an die zahlreichen Anwendungen von Blockchain in der Logistikkette, mit denen Güterströme effizienter organisiert werden. Dieser Schritt passt hervorragend zu unserem Ziel, als „smartest port“ die besten, weil intelligentesten Lösungen für die Supply Chain zu bieten.“

Zu den ersten Projekten, die im Rahmen der offiziellen Eröffnung präsentiert werden, gehört eine Blockchain-Anwendung für die Abwicklung von Transaktionen zur Vorratsfinanzierung in der Hafenlogistik, die in Zusammenarbeit mit Exact und ABN AMRO entwickelt wurde. Zugleich wird auch bekannt gemacht, welche Innovationspartner Finanzierung erhalten, um Blockchain-Anwendungen für den Energiemarkt zu entwickeln.

Das BlockLab mit Sitz im Cambridge Innovation Center in Rotterdam startet mit einem fünfköpfigen Kernteam. Im Field-Lab werden theoretische Blockchain-Ideen von Entwicklern und Benutzern in einer Praxisumgebung gemeinsam entwickelt, getestet und zu konkreten Lösungen ausgearbeitet. Darüber hinaus fungiert das Labor als Wissenspool für die regionale Wirtschaft. Mit der Hogeschool Rotterdam wird ein Studiengang aufgebaut, um neue Blockchain-Talente gewinnen zu können.

Mehr Infos gibt es [hier](#)

Quelle: Port of Rotterdam