

WASSERSTRAßEN-WISSEN FÜR LOGISTIKNACHWUCHS



Die Erfolgsfaktoren für Transporte auf der Wasserstraße lernen angehende Kaufleute für Spedition- und Logistikdienstleitung in einem zehnwöchigen Lehrgang der Schifferbörse zur Duisburg-Ruhrort kennen.

Der vierte Jahrgang des freiwilligen Weiterbildungsprogramms feierte nun seinen erfolgreichen Abschluss: 27 Absolventen erhielten jetzt in der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel-Kleve ihre Zertifikate.

Verkehrsverlagerung beginnt im Kopf – das ist ein wichtiges Ziel der Lehrgangreihe „Quinwalo“. In Deutschland werden mehr als 70 Prozent der Gütertransporte über die Straße abgewickelt. „Dabei kann das Binnenschiff in vielen Fällen eine echte Alternative sein“, erklärt Schifferbörsen-Vorstandsmitglied Roberto Spranzi von der DTG Deutschen Transport-Genossenschaft Binnenschiffahrt eG, Duisburg. „Mit Quinwalo wollen wir das Interesse junger Nachwuchslogistiker für die Wasserstraße wecken, damit sie den Transport per Binnenschiff in ihrem späteren Berufsleben im Hinterkopf haben.“

„Quinwalo“ steht für Qualification Inland Waterway Logistics, zu Deutsch etwa: Qualifikation zur Planung von Gütertransporten per Binnenschiff. Bei insgesamt zehn Terminen vermittelten Unternehmer und Experten aus der Binnenschiffahrt praxisnah Grundwissen und Fachkennt-

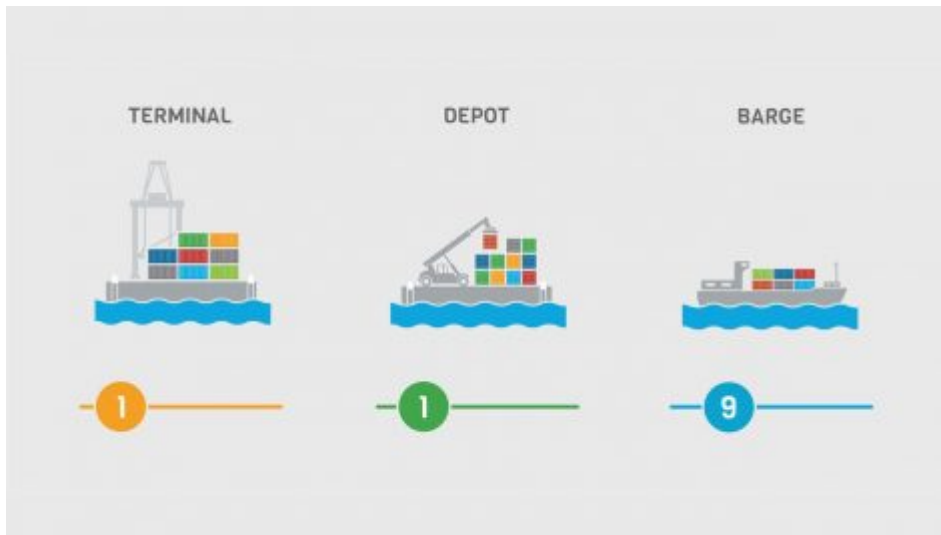
nisse über das System Wasserstraße. Die Absolventen erfuhren unter anderem, wie ein Transport mit dem Binnenschiff organisiert wird, welche Schiffstypen es gibt und wie Frachtverträge aussehen. Bei einem gemeinsamen Besuch des Entwicklungszentrums für Schiffstechnik und Transportsysteme e.V. (DST) in Duisburg lernten die Auszubildenden zudem das weltweit führende Forschungsinstitut für Flachwasseruntersuchungen und Binnenschifffahrt kennen. Ein weiterer Höhepunkt bot sich den Auszubildenden im Duisburger Schiffer-Berufskolleg RHEIN, wo sie an einem in Europa einzigartigen Flachwasserfahrersimulator ihre Fähigkeiten als Schiffsführer selbst testen konnten.

Während viele Initiativen zur Förderung der Binnenschifffahrt am Verkehrsträger selbst ansetzen, fokussiert sich Quinwalo auf die Ausbildung der Logistik-Fachkräfte von **morgen**. „Leider wird der Transportträger Binnenschiff im Rahmen der schulischen Ausbildung häufig nur am Rande behandelt“, beklagt Schifferbörsen-Vorstand Spranzi. Um den angehenden Kaufleuten aus den Bereichen Schifffahrt sowie Spedition und Logistikdienstleistungen die Eigenschaften und Vorteile des Systems Wasserstraße näher zu bringen, startete die Schifferbörse zu Duisburg-Ruhrort deshalb 2015 das Programm Quinwalo. „Das stärkt unsere gesamte Branche und ist auch für die spätere Karriere unserer Nachwuchskräfte förderlich“, sagt Spranzi.

Für 2019 ist bereits die fünfte Auflage der Weiterbildungsreihe in Vorbereitung. Zusätzlich arbeitet die Schifferbörse gerade an einem Konzept, um Quinwalo und das Fachwissen der Binnenschifffahrts-Experten für angehende Logistiker auch an anderen Orten in Deutschland zugänglich zu machen.

Quelle und Foto: Niederrheinische IHK, die Absolventen des Weiterbildungsprogramms Quinwalo erhielten ihre Zertifikate bei der Niederrheinischen IHK.

DIE ERSTEN ELF FIRMEN NEHMEN AN NEXTLOGIC TEIL



In den letzten Monaten gab es hinter den Kulissen von Nextlogic viele Fortschritte. Es wurden zum Beispiel erste Erfahrungen mit dem Informationsaustausch gemacht und die Entwicklung von BREIN ist in vollem Gange.

Auch die Nextlogic GmbH wird gerade gegründet. Inzwischen liegt die Zusage von elf Unternehmen vor, die sich 2018 anschließen möchten. Gemeinsam vertreten sie ungefähr 40 % des Marktvolumens. Darüber hinaus befindet sich die API-Schnittstelle zwischen den ersten Unternehmen und der Informationsplattform in der letzten Testphase.

Der Schwerpunkt von [Nextlogic\(link is external\)](#) liegt auf der Optimierung der Abfertigung der Containerbinnenschifffahrt im Rotterdamer Hafen. In Zusammenarbeit mit dem Markt entwickelt Nextlogic innovative Systeme und Prozesse und bietet damit den Terminals, Empty Depots und Barge Operators eine neutrale und integrale Planung.

Van Berkel und UWT haben sich als erste angemeldet, um über eine API-Schnittstelle (eine automatische Schnittstelle mit dem eigenen Betriebssystem) mit Nextlogic in Verbindung zu treten. Gemeinsam mit ihren IT-Lieferanten Modality und Softpak wurde intensiv mit Nextlogic zusammengearbeitet, um die Schnittstelle zu realisieren. Inzwischen befinden wir uns in der letzten Testphase. In Kürze werden sie unter anderem umfassendere Containerinformationen austauschen und Lösch- und Ladelisten festlegen. Nach dem Sommer wird der Informationsaustausch über die Informationsplattform auch zwischen Barge Operators und Terminals möglich sein.

Die Entwicklung des zentralen Planungstools BREIN und damit einer integralen Planung ist in vollem Gange. Voraussichtlich wird es Ende des Jahres fertiggestellt werden. Nextlogic hat dann ab dem Zeitpunkt ein Tool, das in der Lage ist, die integrale Planung für alle Terminals, Depots und Barge Operators im und um den Rotterdamer Hafen auf eine neutrale und dynamische Weise zu erstellen. Damit nimmt die integrale Planung der Containerbinnenschifffahrt konkrete Form an.

Ende letzten Jahres wurde vereinbart, dass das Programm fertiggestellt wird und Nextlogic die Form einer GmbH mit dem Hafenbetrieb Rotterdam als Gesellschafter erhält. Inzwischen wird die niederländische GmbH (B-V) gegründet und Nextlogic hat sich im Science Tower in Rotterdam niedergelassen. Mit der Übergabe des Programms an die GmbH hat Sjoerd Sjoerdsma ab dem 1. Mai seine Aufgaben an Wouter Groen übertragen. Wouter wird sich in Vollzeit auf die laufende Führung von Nextlogic konzentrieren.

Sämtliche Terminals, Depots und Barge Operators/ Inlandsterminals, die für die Abfertigung der Containerbinnenschifffahrt im Rotterdamer Hafen zuständig sind, können an Nextlogic teilnehmen. Je mehr Partner sich beteiligen, desto zuverlässiger und effektiver wird die Containerbinnenschifffahrt. Möchten Sie sich anmelden oder weitere Informationen erhalten? Nehmen Sie dann einfach Kontakt mit Wouter Groen auf, dem Managing Director von Nextlogic – w.groen@nextlogic.nl (link sends e-mail) oder 0031 (0)6 – 53 91 44 53.

Quelle und Foto: Port of Rotterdam

KOOPERATION IM SEEHAFENHINTERLANDVERKEHR



Der von Hafen Hamburg Marketing jedes Jahr in Düsseldorf organisierte Hafenaabend stand ganz unter dem Zeichen einer verstärkten Zusammenarbeit und des Jubiläums „50 Jahre Containerverkehr in Hamburg“.

Für den Hamburger Hafen ist Nordrhein-Westfalen (NRW) mit einem jährlichen Transportaufkommen von rund 500.000 Container (TEU) im containerisierten Seehafenhinterlandverkehr das zweitwichtigste Bundesland nach Bayern. Die rund 250 Gäste aus allen Bereichen der Industrie, des Handels und Verkehrsgewerbes sowie aus Institutionen und Verbänden nahmen die Gelegenheit wahr, um sich anlässlich des Hamburger Hafenaabends über laufende Entwicklungen und Kooperationsprojekte zu informieren.

In seiner Begrüßung machte Ingo Egloff, Vorstand Hafen Hamburg Marketing e.V., darauf aufmerksam, dass gut funktionierende Verbindungen für den Transport von Gütern für die besonders exportorientierte Wirtschaft in NRW von enormer Bedeutung seien. „Unter den deutschen Seehäfen übernimmt Hamburg, als größter deutscher Universalhafen, für NRW die wichtige Funktion einer Warendrehscheibe im weltweiten Gütertransport und ist mit den meisten Regionen in NRW sehr gut per Lkw, Eisenbahn und Binnenschiff erreichbar“, ergänzte Egloff. „Verlader und Spediteure aus Nordrhein-Westfalen nutzen das dichte Netz von mehr als 100 weltweiten Liniendiensten via Hamburg für die globale Verteilung ihrer Im- und Exportwaren. Vor allem Handelswaren und Kaufhausgüter, Metalle und Metallerzeugnisse, Maschinen und Ausrüstung, Fahrzeuge sowie Nahrungs- und Genussmittel nehmen ihren Weg über den Hamburger

Hafen“, sagte Egloff.

In seinem Grußwort wies Dr. Hendrik Schulte, Staatssekretär im Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, darauf hin, dass vor dem Hintergrund der heute bereits in NRW massiv überlasteten Straßen der mit 80 Prozent sehr hohe Lkw-Anteil beim Containertransport zwischen NRW und dem Hamburger Hafen durch Transportverlagerung auf Schiene und Wasserstraße deutlich abgesenkt werden sollte. „Hier setzt das mit Hamburg und der Verkehrswirtschaft gemeinschaftlich initiierte Kooperationsprojekt „Hamburg-NRWplus“ ein. Ziel ist es, mehr Gütertransport mit der Eisenbahn und dem Binnenschiff abzuwickeln. Im engen Austausch mit der verladenden Wirtschaft wurden im Rahmen der bisherigen Projektarbeit bereits einige Schwachstellen identifiziert, die derzeit eine Transportverlagerung vom Lkw auf die Bahn oder das Binnenschiff noch erschweren. In den von den Projektpartnern organisierten Workshops konnten bereits in der Diskussion mit Wirtschaftsvertretern erste Lösungsansätze in den Bereichen Zollabwicklung, zur Beseitigung von Engpässen beim Transportangebot, einer Verbesserung der Buchungsflexibilität und beim Leecontainermanagement erarbeitet werden“, sagte Dr. Schulte.

Staatsrat Dr. Torsten Sevecke, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg, begrüßte den erfolgreichen Start für das gemeinsame Kooperationsprojekt „Hamburg-NRWplus“ und die ersten Ergebnisse. Dabei wies Dr. Sevecke darauf hin, dass neben der Transportverlagerung von Containern auch die Verlagerung von besonders schweren und sperrigen Gütern interessante Potenziale für das Binnenschiff eröffnet. „Für die effiziente Steuerung von Transportketten im Seehafen-Hinterlandverkehr werden wir zur besseren Vernetzung aller am Transport beteiligten Player in Zukunft stärker digitale Techniken einsetzen. Ich freue mich über das große Interesse zur Mitarbeit der Wirtschaft an diesen Themen und bin überzeugt, dass wir mit „Hamburg-NRWplus“ auf dem richtigen Weg sind“, sagte Dr. Sevecke.

Für Volker Hahn, der als Leiter der Hamburger Hafenrepräsentanz in Dortmund die Marktregion NRW bearbeitet, ist unumstritten, dass trotz der direkten Anbindung der Westhäfen durch den Rhein, auf dem vor allem Massengüter transportiert werden, die deutschen Seehäfen Hamburg und Bremerhaven einen Anteil von rund 35 Prozent aller Containertransporte von und nach NRW vorweisen. „Wenn es uns im engen Austausch mit der Wirtschaft gelingt, dass durch neue Containerzugangebote und Kapaz-

itätsanpassungen der NRW KV-Terminals mehr Boxen von der Straße auf die Schiene verlagert werden, dann haben wir mit unserem Kooperationsprojekt „Hamburg-NRWplus“ die Weichen richtig gestellt. Der Hamburger Hafen wird damit noch attraktiver für Verloader in NRW“, verdeutlichte Hahn.

Beim anschließenden Networking wurden diese und viele weitere Themen rund um den Hafen und seine multimodalen Verkehre lebhaft diskutiert.

Quelle und Foto: Hafen Hamburg Marketing, Dr. Hendrik Schulte, Staatssekretär in Nordrhein-Westfalen, weist auf Transportverlagerung auf Schiene und Wasserstraße hin

INFOAUSTAUSCH WIEDER EIN STÜCK NÄHER



Im Hafen von Rotterdam befassten sich jetzt Teilnehmer aus aller Welt mit der Ausarbeitung standardisierter Datendefinitionen für den weltweiten Austausch nautischer Informationen.

Es fanden sich mehr Teilnehmer als erwartet ein, darunter international führende Unternehmen der Branche. Die Standardisierung in der Seeschifffahrt ist eine wichtige Voraussetzung für den effizienteren

Einsatz von Seeschiffen und für die Verringerung der Emissionen.

In den vergangenen Jahren hat die internationale Taskforce „Port Call Optimisation“ (Optimierung des Hafenaufenthalts) die Einführung internationaler Standards für nautische Informationen einen großen Schritt vorangebracht. In der Taskforce bündeln internationale Unternehmen, Seehäfen und Organisationen ihre Kräfte. Die im vergangenen Jahr festgelegten funktionalen Definitionen – eindeutige Bezeichnungen für den Tiefgang und die erwartete Ankunftszeit – werden dieses Jahr in „The Mariner’s Handbook“ des United Kingdom Hydrographic Office veröffentlicht, einem Nachschlagewerk, das auf keiner Kommandobrücke fehlt. In einem nächsten Schritt sollen die Datendefinitionen für die Informationsübertragung festgelegt werden. Der Startschuss hierfür fiel gestern während eines Workshops im Rotterdamer Hafen auf Initiative der Internationalen Taskforce „Port Call Optimisation“ sowie der Organisationen Sea Traffic Management (STM), European Harbour Master Committee, United Kingdom Hydrographic Office und GS1.

Die Standardisierung nautischer Informationen ist notwendig, damit die Seeschiffe effizienter eingesetzt und die Emissionen reduziert werden können. „In den vergangenen Jahrzehnten haben sich bereits viele Interessenträger mit dem Austausch nautischer Informationen befasst, darunter auch STM“, so Per Setterberg, Operational Project Manager STM Validation Project: „Wir müssen verhindern, dass wir nebeneinander her arbeiten. Der Workshop in Rotterdam hat bewiesen, dass wir kooperieren können und dass wir bereit sind, voneinander zu lernen und gegenseitig unsere Standards zu übernehmen.“ Ben van Scherpenzeel, Vorsitzender der Taskforce „Port Call Optimisation“: „Es wurde Zeit, alle Initiativen aufeinander abzustimmen. Seeschiffe müssen miteinander und mit den Häfen kommunizieren können, ebenso wie die Ladung mit der Lieferkette. Als Taskforce erwarten wir nicht, dass hierfür weltweit eine einheitliche Lösung geschaffen werden kann. Es ist jedoch wichtig, dass alle eingesetzten Systeme problemlos miteinander kommunizieren können. Darum haben wir uns von Beginn an auf die Standardisierung konzentriert. Wir sind stolz darauf, dass sich inzwischen Initiativen wie SMART (Korea) und SESAME (Norwegen und Singapur) angeschlossen haben.“

Die Vertreter der teilnehmenden Organisationen befassten sich gestern mit konkreten, auf Industriestandards basierenden Beispielen für Datendefinitionen. An diesem Workshop nahmen auch Lieferanten von nautischen Navigationssystemen und Terminalsystemen teil. Außerdem

waren Mitglieder der Taskforce anwesend, darunter Vertreter von Maersk und Shell. „Obwohl wir in unterschiedlichen Branchen tätig sind, sind wir voneinander abhängig“, erklärt Frans Caspers von Shell. „Ohne Standardisierung bleibt es bei ‚buffering & suffering‘. Indem wir von der Einzelplanung auf eine gemeinsame Planung umstellen, können wir die Bandbreiten und Puffer besser kontrollieren. Das erfordert allerdings Transparenz, eine Plattform für den Informationsaustausch und Standardisierung.“ Andreas van der Wurff von Maersk Line ergänzt: „Die Taskforce arbeitet an der Optimierung. Es ist gut, dass sich alle Akteure aus der Schifffahrt daran beteiligen. Im Alleingang kann das kein Unternehmen bewältigen. Die Reedereien profitieren davon, dass auch die Hafenverwaltungen und Dienstleister in der Schifffahrtsbranche daran mitwirken.“

Mit mehr als 60 Personen übertraf die Beteiligung die Erwartungen. Van Scherpenzeel: „Das beweist, dass das Thema Optimierung des Hafenaufenthalts weltweit aktuell ist. Die Schifffahrt ist ein globales Geschäft. Darum ist es wichtig, weltweite Standards zu schaffen und dafür zu sorgen, dass diese vom Abfahrts- bis zum Ankunftshafen eingesetzt werden. Im Hafen selbst müssen sich alle daran beteiligen, die Dienstleistungen für das Seeschiff erbringen. Unser erstes Ziel ist der standardisierte Austausch der grundlegenden Basisinformationen. Wenn ein Terminal ein Schiff zu einem bestimmten Zeitpunkt an einem bestimmten Ort erwartet, müssen Daten wie die Uhrzeit und die Position auf eindeutige Weise übermittelt werden können. So werden wir Schritt für Schritt weiterarbeiten.“

Quelle und Foto: Port of Rotterdam

NEUER FERNOSTDIENST VON EUROGATE



Am Samstag, den 12. Mai machte die MV „Hyundai Forward“ zum ersten Mal am EUROGATE Container Terminal Hamburg fest. Das Containerschiff fährt im neu eingerichteten Asia Europe Express (AEX) der südkoreanischen Reederei Hyundai Merchant Marine.

Der 4.700-TEU-Carrier ist eines von zehn Schiffen, das Hamburg regelmäßig mit Asien verbinden wird. In Europa bedient der Dienst neben Hamburg noch Southampton und Rotterdam. In Fernost laufen die knapp 300 Meter langen Schiffe Busan, Shanghai, Ningbo, Kaohsiung, Yantian, Singapur, Hongkong und Colombo an. Die Transitzeit von Busan nach Hamburg beträgt 32 Tage.

Quelle: Eurogate, Foto: Eurogate/ Sabine Vielmo

WACHSTUMSACHSE WEITER STÄRKEN



Der Ausbau der Infrastruktur im Zusammenhang mit der geplanten festen Fehmarnbeltquerung und der zukünftigen Wachstumsachse Hamburg–Lübeck–Kopenhagen standen im Mittelpunkt einer gemeinsamen Sitzung der Verkehrsausschüsse der Handelskammer Hamburg und der IHK zu Lübeck am Montag in den Lübecker media docks. Daran teilgenommen haben insgesamt 36 ehrenamtlich engagierte Unternehmer.

Paul-Jörg Wildförster, Vorsitzender des gastgebenden Ausschusses für Verkehr und Infrastruktur der IHK zu Lübeck, zeigte sich sehr erfreut, dass beide Kammern hinsichtlich der erforderlichen Projekte und ihrer Dringlichkeit vergleichbare Auffassungen vertreten. Er verwies darauf, dass angesichts der weit fortgeschrittenen Planungen zur Fehmarnbelt-Querung auf dänischer Seite die Zeit dränge.

Dirk Asmus, Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr der Handelskammer Hamburg, ergänzte: „Der geplante Ausbau der Verbindung Hamburgs mit Kopenhagen und Südschweden bringt für Hamburg und im HanseBelt immense Wachstumschancen.“ Die Region liege mitten auf dem logistisch bedeutenden und von der EU geförderten „Scandinavian Mediterranean Corridor“ und sei zugleich Teil der Metropolregion Hamburg sowie der grenzüberschreitenden STRING-Partnerschaft. Zu den erforderlichen Rahmenbedingungen, da waren sich die Vertreter beider Kammern einig, gehöre insbesondere der Ausbau der Hinterlandanbindungen des Hamburger wie des Lübecker Hafens, die als Logistik-Hubs auch zukünftig Schwerpunkte für die wirtschaftliche Entwicklung darstellten.

Auf der Basis der von den Vollversammlungen beider Kammern beschlossenen Positionen halten Hamburg und Lübeck die zügige Umsetzung folgender Infrastrukturprojekte für geboten:

Für die Metropolregion Hamburg müssen die betroffenen Landesregierungen in Kiel und Hannover neben einer Westumfahrung im Zuge der A20 auch eine leistungsfähige Ostquerung der Elbe im Wege der A21 planerisch vorbereiten. Die A21 soll die bestehende B404 zwischen der A1 (Anschlussstelle Bargteheide) und der A24 (Anschlussstelle Schwarzenbek) ersetzen und durch den Lückenschluss über Geesthacht an die A39 bei Winsen anschließen. Durch eine weitere Fortführung bis hin zur A7 kann ein weiterer leistungsfähiger Bypass für die überlasteten Hauptverkehrsstrecken A1 und A7 geschaffen werden.

Der Fehmarnbelttunnel einschließlich seiner Hinterlandanbindungen wird die Standortqualität im Einzugsbereich der Achse Hamburg-Kopenhagen nachhaltig verbessern und Wachstum und Beschäftigung in der gesamten Region ermöglichen. Voraussetzung dafür ist aber ein Ausbau der Schieneninfrastruktur: Bund und Länder sind aufgefordert, den zweigleisigen Ausbau der Strecke Lübeck-Puttgarden bis zur Fertigstellung der festen Fehmarnbelt-Querung zu realisieren. Zudem sollten der Ausbau und die Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke Lübeck-Bad Kleinen mit einem Gleisbogen bei Bad Kleinen sowie der Weiterbau der A 14 umgesetzt werden.

Die Schienenstrecke zwischen Hamburg und Lübeck ist eine der am stärksten frequentierten Strecken in Norddeutschland. Bereits jetzt stoßen die Regionalzüge an ihre Kapazitätsgrenze. Wachsende Bevölkerungs- und Pendlerzahlen im Nordosten Hamburgs und der zunehmende schienengebundene Verkehr durch die feste Querung über den Fehmarnbelt werden diesen Kapazitätsengpass zukünftig noch verstärken. Der Netzausbau der S4 von Hamburg über Ahrensburg bis Bad Oldesloe wird zu einer besseren Erschließung des Hamburger Ostens sowie Teilen Schleswig-Holsteins führen und dazu beitragen, den Hamburger Hauptbahnhof zu entlasten. Die politisch Verantwortlichen auf nationaler und Landesebene sowie die Entscheidungsträger der DB AG sind aufgefordert, die Kapazität der Bahnstrecke von Hamburg nach Ahrensburg nachhaltig zu erhöhen. Dafür bedarf es zweier zusätzlicher, separater S-Bahn-Gleise (3. + 4. Gleis).

Die Binnenschifffahrt im Norden leidet zunehmend unter den Kapazität-

seinschränkungen durch die unterlassene Infrastrukturertüchtigung in den vergangenen Jahrzehnten. Bund und Länder sind aufgefordert, das Gesamtkonzept Elbe, das sich auf Binnenschifffahrt und Naturschutz entlang der Mittel- und Oberelbe bezieht, als Konsenspapier von Politik und Verwaltung im Dialogprozess mit Wirtschafts- und Umweltverbänden zügig zu realisieren. Zudem sind die Kapazitätsreserven des Elbe-Lübeck-Kanals und des Elbe-Seitenkanals durch geeignete Infrastrukturmaßnahmen zu heben.

Quelle: Handelskammer Hamburg, Foto: HHM/Michael Lindner

PIER ONE: AUFTAKT DES PLANUNGSPROZESSES



Im Rahmen der Veranstaltungsreihe „Stadtplanung zur Diskussion“ wird am Dienstag, 29. Mai, der Bebauungsplan-Vorentwurf „Nordöstlich Halbinsel Kesselstraße“ (Pier One) im Veranstaltungsraum des Hotel Courtyard by Marriott Düsseldorf Hafen, Speditionstraße 11, vorgestellt.

Beginn der Veranstaltung ist um 18 Uhr.

„Wir befinden uns in der spannenden Vorbereitungsphase zur Entwicklung eines städtebaulichen Gesamtkonzeptes für die Halbinsel Kesselstraße“, erklärt Cornelia Zuschke, Beigeordnete für Planen, Bauen und Grundstückswesen der Landeshauptstadt Düsseldorf, und ergänzt: „Die Bürgerinnen und Bürger lade ich herzlich dazu ein, bereits zum Auftakt des Planungsprozesses an dieser gesamtstädtisch bedeutenden Entwicklung mitzuwirken.“

Das rund 6,1 Hektar große Plangebiet liegt im Stadtteil Hafen, im Wesentlichen im Hafenbecken nordöstlich der Halbinsel Kesselstraße. Mit der Projektidee von ingenhoven architects und den Neuss Düsseldorfer Häfen liegt erstmalig ein Bebauungsvorschlag vor, der in Form eines Piers auch die Wasserflächen für die Attraktivierung des Hafens in Wert setzt. Über Brückenbauwerke soll darüber hinaus eine Verbindung zwischen den Halbinseln Speditionstraße und Weizenmühlenstraße geschaffen werden. Als Nutzungskonzept wird derzeit ein Hotel mit Gastronomieangeboten mit Außenterrassen favorisiert; alternativ sind aber auch Büro- und gewerbliche Nutzungen denkbar.

Die Halbinsel Kesselstraße ist aus gesamtstädtischer Sicht eine bedeutende und zentral gelegene Potenzialfläche. Mit der Entwicklung dieser Halbinsel besteht nicht nur die Möglichkeit der Erweiterung des Medienhafens, sondern gleichzeitig die Aufgabe, einen angemessenen Abschluss gegenüber der sich weiter westlich anschließenden industriellen Hafennutzung zu formulieren. Die Bauvorhaben „Trivago“ und „Pier One“ im Süden und Norden der Halbinsel Kesselstraße bilden dabei den Auftakt für die weitere Entwicklung der gesamten Halbinsel. Zur weiteren städtebaulichen Ideenfindung soll für die Halbinsel Kesselstraße ein städtebaulicher Wettbewerb durchgeführt werden. Aufgabe des Wettbewerbs ist, ein städtebauliches, freiraumplanerisches und verkehrliches Konzept zu erarbeiten.

Quelle und Foto: Stadt Düsseldorf

STARTPORT HAT DIE ERSTEN FÜNF TEAMS AN BORD



Die fünf Logistik-Teams Aindex.Ruhr, Cargo-Bay, DepotCity, Freightpilot und Shippion arbeiten seit März im Startup-Programm. Die Jungunternehmer haben jetzt rund ein Jahr Zeit, um aus ihren innovativen Ideen marktreife Logistik-Produkte oder -Services zu entwickeln. In Kürze nutzen Mitarbeiter des Klöckner & Co Startups XOM Co-Working-Arbeitsplätze im startport.

Erich Staake, Vorstandsvorsitzender der Duisburger Hafen AG, und Initiator des Projekts: „Wir gehen einen wichtigen Schritt in Richtung Digitalisierung. Die Nachfrage zeigt, dass unser Konzept aufgeht. Allerdings brauchen wir Beharrlichkeit und einen langen Atem, denn das Projekt ist kein Sprint, sondern ein Marathon.“

Die Gründerteams sind für zwölf Monate – unterstützt von einem Team der Duisburger Hafen AG – auf eine Etage in die Werhahnmühle im Duisburger Innenhafen eingezogen. Regelmäßig informieren die Teams nun über ihre Ergebnisse – und werden dabei intensiv von Partnerunternehmen und Mentoren gecoacht.

Auf diesem Weg sollen die Startups ihre Ideen in Duisburg zur Marktreife entwickeln. Bis Ende 2018 sollen weitere Teams in die Werhahnmühle einziehen. „Wir erwarten Einsatzwillen und Erfolgsorientierung. Unsere Förderung orientiert sich am Leistungsprinzip. Es reicht nicht, eine gute Idee zu haben, man muss auch an der Umsetzung arbeiten. Bislang sind wir sehr zufrieden, denn unsere Teams sind hochmotiviert“, so Staake.

Die Innovationsplattform startport richtet sich auch gezielt an gründerwillige Studenten und Hochschulabsolventen. Die Gründer-Teams werden von duisport sowie Logistik-Profis der startport Exklusivpartner Evonik, Klöckner & Co, Initiativkreis Ruhr beraten.

Als Technologiepartner sind nun Cisco, weltweit Marktführer in den Bereichen IT und Netzwerk, und das IT-Systemhaus Bechtle bei startport eingestiegen. „Die tatkräftige Unterstützung namhafter Unternehmen aus der Industrie zeigt uns, dass wir mit unserer startport-Idee, Startups und Wirtschaft zusammenzubringen, richtig liegen“, so Staake.

Weitere Hilfestellung leisten Netzwerk-/Workshop-Partner wie das Fraunhofer IML, die Universität Duisburg-Essen, das Zentrum für Logistik und Verkehr, das Netzwerk DIALogistik Duisburg, die Unternehmensberatung Roland Berger, die Werbeagentur dws, Wirtschaftsprüfer von Ernst & Young, Steuerberater von PKF, die Deutsche Bank, IDE (Kompetenzzentrum für Innovation und Unternehmensgründung an der Universität Duisburg Essen), Instafreight, Digital Hub Logistics, Rechtsanwälte von Taylor Wessing und die Hochschule Rhein-Waal.

Die ersten Startups im startport sind Experten für digitale Big-Data-Anwendungen. Die Jungunternehmen befinden sich in unterschiedlichen Entwicklungsstadien. Sie nutzen die attraktive Arbeitsumgebung in der Werhahnmühle, die kostenlose IT-Infrastruktur und haben engen Kontakt zu Führungskräften, Entwicklern und Logistikexperten der Duisburger Hafen AG. Weitere Partner sollen hinzukommen. Erste Gespräche verlaufen vielversprechend. Die Betreuung wird durch eine engere Vernetzung mit der Startup-Szene und den Logistik-Firmen der Umgebung sowie durch weitere beratende personelle Unterstützung bei Themen wie Wohnungssuche, Kundenakquise und Öffentlichkeitsarbeit ständig optimiert.

Aindex.Ruhr arbeitet an der Entwicklung einer App, die ihre Nutzer zum optimalen Standort lotsen soll. Dadurch soll die Suche nach der perfekten Wohnung oder des perfekten Gewerbestandortes für den User im Ruhrgebiet und später in anderen Ballungsräumen erleichtert werden. Dabei kann der Kunde selbst seine Prioritäten bestimmen. Die Gründer von Aindex haben bereits erste Meriten verdient: Sie sind Gewinner des „#Nextlevelruhr-Hackathon“ Preises der RAG Stiftung. <http://aindex.ruhr/>

Cargo-Bay verbessert die Distribution von Waren von Industrie, Handel-

s- und Logistikunternehmen und liefert innovative Informations-, Steuerungs- und Kontrollmöglichkeiten. Das Unternehmen bietet über 1.000 geprüfte Speditionen in verschiedenen Regionen über seine Plattform an. So können Frachtpreise unterschiedlicher Anbieter von Kunden komfortabel geprüft und verglichen werden. Einheitliche Eingabemasken erleichtern Arbeitsprozesse und reduzieren Fehler. Bereits heute hat Cargo-Bay mehr als 1.100 Kunden. <https://cargo-bay.de/>

DepotCity digitalisiert Lagerlogistik und macht Lagerraum und Fulfillment so einfach buchbar wie ein Hotel. Diese Plattform bietet Profis und Laien gleichermaßen die Möglichkeit, professionelle E-Commerce-Logistik einzukaufen. Von der Lagerhaltung, Verpackung, Frankierung bis hin zu Versand, Rechnungsstellung und Mahnwesen ist alles buchbar und kann transparent verfolgt werden. Die Plattform bringt Lagersuchende und Lagerhalter zusammen. Sie erleichtert es den Lagerraumanbietern attraktive Zusatzgeschäfte zu generieren. <https://depotcity.de/>

Freightpilot holt durch die eigens entwickelte Software-Plattform die Speditionstouren-Planung in eine Cloud. Unternehmen, die aktuell mit einer eigenen, teuren oder ineffizienten Tourenplanung arbeiten, können diese nun kostengünstig für eine monatliche Gebühr auslagern. Die Plattform bietet eine vollautomatische Tourenplanung über die Grenzen der einzelnen Versender hinweg. So können sich beispielsweise zwei Unternehmen, die den gleichen Kunden beliefern, nun die Fahrt zu diesem teilen. Die Software-Lösung erstellt mit Hilfe künstlicher Intelligenz vollautomatisch einen Tourenplan und gibt diesen direkt an die Lieferanten weiter. So werden Synergieeffekte für alle Beteiligten geschaffen. Dadurch sinken das Verkehrsaufkommen sowie die Fahrtzeit von Lkws und Transportfahrzeugen. <https://www.freightpilot.de/de/platform>

Shippion bringt Transparenz in den Frachtmarkt. Bisher läuft es so: Große Frachtunternehmen schreiben Angebote aus, kleinere müssen für jede Fracht zahlreiche Spediteure anfragen. Zusätzlich fehlt ein einheitliches, effizientes und schnelles Rechnungssystem. Das steigert die Kosten und schmälert den Gewinn. Shippion möchte die Verschiffung von Fracht grundlegend vereinfachen und einen automatisierenden Marktplatz bieten. Shippion automatisiert Frachtkalkulationsprozesse und vereinfacht den Frachtversand für die Exporteure und die Logistikdienstleister. <http://www.shippion.com/>

Quelle: duisport, Foto: duisport/krischerfotografie, Vorsitzender des

HAPAG-LLOYD MIT HÖHEREM OPERATIVEN Q1 ERGEBNIS



Hapag-Lloyd hat das erste Quartal 2018 mit einem operativen Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen (EBITDA) von 219,4 Millionen Euro und damit höher als im ersten Quartal des Vorjahres (135,3 Millionen Euro) abgeschlossen.

Das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) steht nach drei Monaten bei 53,7 Millionen Euro (erstes Quartal 2017: 7,5 Millionen Euro). Das Konzernergebnis liegt bei -34,3 Millionen Euro und damit um 23,8 Millionen Euro über dem Quartalsergebnis des Vorjahres (-58,1 Millionen Euro). Die Zahlen des ersten Quartals 2018 sind inklusive der United Arab Shipping Company Ltd. (UASC) und deshalb nur eingeschränkt mit den Werten des ersten Quartals 2017 (ohne UASC) vergleichbar.

„Wir sind solide in das Jahr gestartet, aber das Marktumfeld ist herausfordernd. Die Frachtraten waren unter Druck, die Bunkerkosten und Transportkosten sind in einigen wichtigen Märkten gestiegen und wir waren einem schwächeren US-Dollar ausgesetzt. Höhere Transportmengen

und Synergien hingegen wirkten positiv auf das Ergebnis. Im Jahresverlauf 2018 erwarten wir eine schrittweise Verbesserung des Marktumfelds – vieles davon wird sich jedoch erst in der zweiten Hälfte des Jahres ergebniswirksam zeigen“, sagte Rolf Habben Jansen, Vorstandsvorsitzender von Hapag-Lloyd.

Die Umsätze betragen 2,6 Milliarden Euro in den ersten drei Monaten dieses Jahres (erstes Quartal 2017: 2,1 Milliarden Euro) und die Transportmenge erreichte 2.861 TTEU (erstes Quartal 2017: 1.934 TTEU). Die durchschnittliche Frachtrate von 1.029 USD/TEU im ersten Quartal 2018 (erstes Quartal 2017: 1.056 USD/TEU) spiegelt ein wettbewerbsintensives Marktumfeld wider. Die Erträge wurden zudem durch einen schwächeren durchschnittlichen Wechselkurs von 1,23 USD/EUR (erstes Quartal 2017: 1,07 USD/EUR) und steigende Bunkerpreise in Höhe von 372 USD je Tonne (erstes Quartal 2017: 313 USD je Tonne) beeinflusst.

Der Bericht des ersten Quartals 2018 ist [hier](#) abrufbar.

Quelle und Foto: Hapag-Lloyd

HOYER GROUP ERZIELT REKORDUMSATZ



Der Transport- und Logistikdienstleister HOYER blickt erneut auf ein

sehr erfolgreiches Geschäftsjahr zurück. 2017 erzielte die HOYER Group mit 1.203 Mio. EUR den höchsten Umsatz in ihrer Geschichte.

Dies entspricht einem Plus von 1,2 Prozent gegenüber dem Vorjahr (1.189 Mio. EUR). Das international ausgerichtete Hamburger Familienunternehmen setzt weiter auf Investitionen in die Zukunft.

Das Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT) ist mit 40,6 Mio. EUR das zweithöchste der Unternehmensgeschichte (Vorjahr: 40,4 Mio. EUR). Die Umsatzrendite lag wie im Vorjahr bei 3,4 Prozent, und mit 41 Prozent befindet sich die Eigenkapitalquote auf einem sehr hohen Niveau (Vorjahr: 42,2 Prozent). Der operative Cashflow der HOYER Group konnte auf 75,2 Mio. EUR gesteigert werden (Vorjahr: 65,3 Mio. EUR). „Über 6.400 Mitarbeiter weltweit sorgten 2017 für ein Ergebnis, das erneut über dem Branchendurchschnitt liegt. Wir sind sehr zufrieden mit diesem Abschluss“, kommentiert Thomas Hoyer, Beiratsvorsitzender der HOYER Group.

Die HOYER Group verfolgte 2017 ein international ausgerichtetes konsequentes Wachstum. Durch die Übernahme eines französischen Wettbewerbers und einer Flotte von mehr als 43.100 Intermediate Bulk Containern ist HOYER eines der weltweit führenden Unternehmen in diesem Segment. Der Logistiker stärkte zudem die Aktivitäten im nordamerikanischen und asiatischen Raum. Mittlerweile ist HOYER in über 115 Ländern für seine Kunden präsent.

Im vergangenen Jahr konzentrierte HOYER sich auf die Weiterentwicklung der unternehmenseigenen Digitalisierungsstrategie. Zentraler Bestandteil ist der Smart Tank, der mittels neuartiger Sensoren die Überwachung der Produkte in Tankcontainern ermöglicht. Die Ausstattung der Tankcontainerflotte mit der komplexen Telematik wurde 2017 entscheidend vorangetrieben. Insgesamt investierte der Hamburger Logistiker im vergangenen Geschäftsjahr rund 90,0 Mio. EUR (Vorjahr: 102,2 Mio. EUR) in Innovationen. „Wir sehen Innovation als Chance, die Wünsche unserer Kunden besser zu erfüllen als andere und unsere Prozesse effizienter, sicherer und wirtschaftlicher zu gestalten“, so Ortwin Nast, Chief Executive Officer der HOYER Group.

HOYER versteht sich als kundenorientiertes, innovativ denkendes Unternehmen, für das Qualität und Sicherheit für Mensch und Umwelt ober-

ste Prämisse haben. Als Wegbereiter für eine intelligent vernetzte Logistik arbeitet HOYER heute bereits an digitalen Lösungen von morgen.

HOYER ist seit 1946 als traditionelles, unabhängiges Familienunternehmen einer der führenden Bulk-Logistiker weltweit und verfügt als Spezialist über ein umfassendes Know-how in komplexen Dienstleistungen und eine besondere Nähe zum Kunden. In der europäischen und weltweiten Bulk-Logistik werden umfassende Lösungen insbesondere für die Branchen Chemie, Lebensmittel, Gas und Mineralöl entwickelt und realisiert. Über 6.400 Mitarbeiter in über 115 Ländern unterstützen die Kunden dabei, in den jeweiligen Märkten mit durchdachten Logistiklösungen noch erfolgreicher zu sein. HOYER verfügt über etwa 2.400 Zugmaschinen, 2.700 Tankauflieger, 43.100 IBC, 39.200 Tankcontainer und zahlreiche Logistikanlagen mit Depots, Reinigungsanlagen und Werkstätten. Mit Smart Logistics ist HOYER Vorreiter für intelligente Logistikkonzepte und arbeitet an den digitalen Lösungen von morgen.

Quelle und Foto: Hoyer