

# NIEDERLANDE GEBEN SCHIENENTRANSPORT EINEN IMPULS



Die am Schienengüterverkehr beteiligten Parteien haben sich mit der niederländischen Staatssekretärin Stientje van Veldhoven auf ein Maßnahmenpaket geeinigt, das den Schienengüterverkehr noch nachhaltiger und attraktiver gestalten soll.

Darin sind unter anderem Maßnahmen zur deutlichen Senkung der Nutzungsgebühren, zum Einsatz hinsichtlich des europäischen Eisenbahnsicherheitssystems ERTMS und zur Verbesserung des Lebensumfelds der entlang der Strecke wohnenden Menschen festgelegt.

Das Maßnahmenpaket stimuliert eine Verkehrsverlagerung und steht damit mit den Klimazielen und dem niederländischen Koalitionsvertrag im Einklang.

Das Paket wurde in Abstimmung mit dem runden Tisch für Schienengüterverkehr ausgearbeitet, wo Verlader, Eisenbahntransportunternehmen, Terminals, Häfen, Eisenbahninfrastrukturunternehmen, ProRail und das niederländische Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft über die Zukunft des Schienenverkehrs diskutieren.

Die niederländische Staatssekretärin Van Veldhoven äußerte sich folgendermaßen: „Unsere Wirtschaft floriert und der Güterverkehr steigt. An diesem Tisch sorgen wir dafür, dass diese Güterströme so weit wie

möglich über die Schiene laufen. Das entlastet die Straßen und schont zudem die Umwelt. Heute haben wir, mit der Festlegung unserer gemeinsamen Ziele für die nahe Zukunft in einem einzigen Paket, einen großen Schritt nach vorn gemacht.“

Das Maßnahmenpaket umfasst finanzielle und technische Lösungen für den Schienengüterverkehr. Hierzu einige Beispiele:

- Bis einschließlich 2023 wird ein jährlicher Zuschuss von 12 bis 14 Millionen Euro zur Verfügung gestellt, so dass die Netto-Nutzungsgebühr deutlich gesenkt und ein mit Deutschland vergleichbares Niveau erreicht wird (diese Maßnahme wird 2021 evaluiert).
- Es werden Anpassungen erwogen, die es ermöglichen, längere Züge bis zu einer Länge von 740 Metern einzusetzen.
- Für die Einführung des neuen Sicherheitssystems ERTMS bemüht sich die Regierung, nationale und europäische Mittel einzusetzen und den komplexen Übergang zu ERTMS so zu gestalten, dass dadurch ein gesundes Wachstum des Schienengüterverkehrs ermöglicht wird.
- Es gibt Kooperationen, die den Schienengüterverkehr in Hafengebieten effizienter gestalten sollen, die geräuschärmere Eisenbahnmaterialien und Hybridlokomotiven einsetzen und die Möglichkeiten für schwingungsarme Drehgestelle untersuchen.

Die Mitglieder des runden Tisches für Schienengüterverkehr zielen darauf ab, mit diesen und anderen Maßnahmen die Menge des Schienengüterverkehrs von 42 Millionen Tonnen (2016) auf 54 bis 61 Millionen Tonnen im Jahr 2030 zu erhöhen.

Der Vorsitzende des runden Tisches für Schienengüter Steven Lak: „Dieses Maßnahmenpaket ist der Ausgangspunkt für einen neuen Ansatz. Dabei ist es äußerst wichtig, dass sich alle Schienen-Parteien weiterhin gemeinsam dafür einsetzen. Ich sehe eine enorme Bereitschaft aller Beteiligten, und dieses Maßnahmenpaket ist ein wichtiger Impuls für den Schienengüterverkehr.“

Das Maßnahmenpaket wird in den kommenden Monaten zusammen mit dem Schienengüterverkehrstisch detaillierter ausgearbeitet. Das niederländische Parlament wurde heute Nachmittag in einem Brief über den Inhalt des Pakets informiert.

*Quelle und Foto: Port of Rotterdam*

---

# WETTBEWERB FÜR LOGISTIK-START-UPS UND -START-INS



Nach einem erfolgreichen Start konkurrieren auch in diesem Jahr wieder mehrere innovative Teams um den „Digital Logistics Award“. Der 2017 vom »Digital.Hub Logistics« neu ins Leben gerufene Logistik-Award wird dieses Jahr zum zweiten Mal im Rahmen des »Zukunftskongress Logistik – 36. Dortmunder Gespräche« verliehen.

Der vom Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik IML und vom EffizienzCluster LogistikRuhr veranstaltete Zukunftskongress Logistik hat nach über 35 Jahren längst seine eigenen Traditionen. Mit der Verleihung des Digital Logistics Award etabliert sich am 11. und 12. September 2018 nun eine weitere. Am ersten Kongresstag stellen insgesamt acht Start-ups und Start-ins ihre möglichst innovativen digitalen Logistiklösungen für Produktion, Handel, Farm & Food, den Finanzsektor und weitere Branchen vor. Die Sieger küren die Teilnehmer des Kongresses mit einer Abstimmung direkt vor Ort. Mit der Auszeichnung möchte der „Digital.Hub Logistics“ kreative Business-Lösungen für die digitale Arbeitswelt in der Logistik würdigen und fördern.

Der Digital Logistics Award ist eine der höchst dotierten Auszeichnungen in der logistischen Start-up-Szene. Um die eigene Geschäftsidee weiter voranzutreiben und am Markt zu platzieren, erhält der erste

Platz 30 000, der zweite 15 000 und der dritte 5000 Euro. Doch auch die fünf übrigen Finalisten gehen nicht leer aus: Alle acht Teams erhalten schon vorab zwei Freikarten für die Teilnahme am Zukunftskongress Logistik und eine kostenlose Ausstellungsfläche vor Ort. Darüber hinaus erhalten sie die Chance, vor mehr als 500 Entscheidern der Logistikbranche zu pitchen und mit ihnen in Kontakt zu treten. Der Award wird ausgelobt von der Duisburger Hafen AG, dem Fraunhofer IML und der EffizienzCluster Management GmbH.

Teilnehmen können Start-ups, deren Gründungsjahr nicht vor 2015 liegt, sowie Start-ins (Innovationsteams innerhalb eines Unternehmens), die in ihrem Unternehmen über Entscheidungsfreiheit und ein eigenes Budget verfügen. Der Kreativität bei der Bewerbung – bestehend aus einem Kurzvideo und einem sogenannten Pitchdeck – sind keine Grenzen gesetzt. Ob das Video mit dem Handy aufgenommen oder von Profis zum Blockbuster verarbeitet wurde, ist nicht wichtig. Nur kurz sollte es sein. Entscheidend für die Jury sind die Darstellung der Idee und das Alleinstellungsmerkmal des neuen Produkts bzw. der Dienstleistung. Dabei soll vor allem der Kundennutzen im Vordergrund stehen: Welches Problem wird gelöst? Was macht die Idee für die Logistik so besonders?

Eine Expertenjury aus Wissenschaft und Wirtschaft prüft alle Bewerbungen und wählt im Anschluss acht Teams aus, die ihr Projekt im Rahmen des Kongresses in einem fünfminütigen Pitch vorstellen dürfen. Das Fachpublikum wählt dann die drei Gewinnerteams, die auf der anschließenden Abendveranstaltung in einem feierlichen Rahmen ausgezeichnet werden.

Interessierte Start-ups und Start-ins können ihre Bewerbung bis zum 31. Juli 2018 unter Angabe des Unternehmens, einer kurzen Teamvorstellung und eines Ansprechpartners per E-Mail an [info@digitalhublogistics.de](mailto:info@digitalhublogistics.de) richten.

Der »Digital.Hub Logistics« in Dortmund, getragen von den Fraunhofer-Instituten für Materialfluss und Logistik IML sowie für Software- und Systemtechnik ISST, der EffizienzCluster Management GmbH und der Duisburger Hafen AG, soll die Digitalisierung der Logistikbranche in Deutschland vorantreiben. Er geht zurück auf eine Initiative des Digitalverbands Bitkom und ist Teil der Digital-Hub-Initiative des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWi) mit deutschlandweit zwölf Hubs.

Weitere Informationen zum »Digital Logistics Award« unter:  
[www.digitalhublogistics.de](http://www.digitalhublogistics.de)

*Quelle: Digital.Hub Logistics, Foto: duisport/ Hans Blossey, der Duisburger Hafen ist Partner des Awards*

---

## NEUER LOKFAHRSIMULATOR IM EINSATZ



Seit rund 2 Wochen verfügt RheinCargo über einen Zugfahringsimulator. Der Führerstand des Eisenbahnfahringsimulators ist ein Original-Nachbau der 187 Lok – Baureihe von Bombardier und besitzt Bedienungseinrichtungen inklusive Anzeigebildschirme.

Durch die Simulator-Software „Zusi“ kann auf diversen Strecken mit verschiedensten Szenarien trainiert werden. Der Fahringsimulator erlaubt die Darstellung einer Zugfahrt aus der Eisenbahnfahrzeugführer-Sicht in einer realistischen 3D-Welt.

Für die Auszubildenden „Eisenbahner/innen im Betriebsdienst“, wie auch für die Weiterbildungsmaßnahmen lassen sich am Simulator optimal Schu-

lungs- und Übungsfahrten absolvieren. Auch entsprechende Rangierfahrten, Sicherheitskonzepte, Bremsvorgänge und Signalsysteme können dargestellt und geübt werden.

Zusätzlich werden auch Überwachungsfahrten, die jeder Lokfahrer alle 6 Monate nachweisen muss, am Simulator durchgeführt.

„Der Simulator eignet sich hervorragend um Grundlagen zu vermitteln und bereits gelerntes zu vertiefen“, sagt Frederic Politzky, zuständig für die Aus- und Weiterbildung im Bereich Nord, „es ist anschaulicher als die trockene Theorie am Schreibtisch.“ Auch Geschäftsführer Wolfgang Birlin freut sich über die Anschaffung: „Es ist ein wichtiger Schritt, um unser Unternehmen zukunftsfähig zu halten. Wir investieren in unsere Fachkräfte von morgen.“

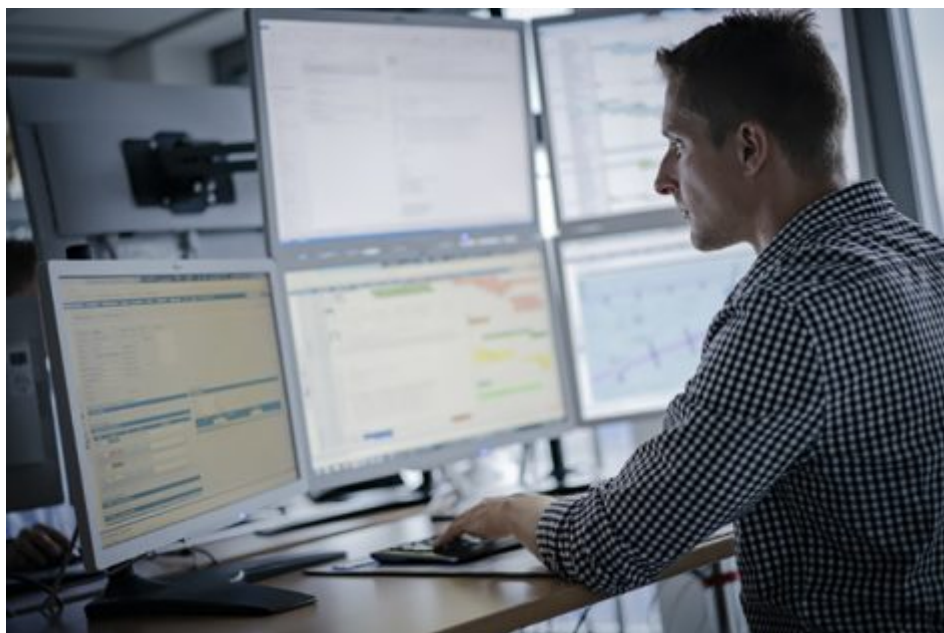
Alle 3 Monate Wochen wechselt der Simulator vom EVU Nord zum EVU Süd, damit auch dort die Aus- und Weiterbildung am Simulator trainiert werden kann. Außerdem wird er Simulator für Ausbildungsmessen eingesetzt, um auf den Ausbildungsberuf des Eisenbahnfahrer im Betriebsdienst aufmerksam zu machen. Interessierte können sich so einen ersten Eindruck in die facettenreichen Aufgaben dieses Ausbildungsberufes verschaffen.

*Quelle und Foto: RheinCargo*

---

## BESSERER SERVICE FÜR REEDERKUNDEN





Das HVCC Hamburg Vessel Coordination Center und die Rotterdam Port Authority starten eine weltweit bisher einzigartige Zusammenarbeit: Damit Reeder ihre Schiffe effizienter steuern und Terminals ihre Ressourcenplanung optimieren können, tauschen die beiden Häfen künftig relevante Daten über eine digitale Schnittstelle aus.

Die Kooperation verbessert somit die operativen Abläufe und erhöht die Attraktivität beider Häfen.

Das gemeinsame Projekt startete am Anfang 2018 und seit kurzem tauschen das HVCC und die Rotterdam Port Authority über IT-Systeme unmittelbar Daten aus. Es handelt sich um Informationen zu geplanten und tatsächlichen Ankunfts- sowie Abgangszeiten für die Schiffe, die als Vor- oder Folgehafen Hamburg beziehungsweise Rotterdam haben. Dieser direkte Kommunikationsweg verbessert für beide Häfen und die Reederkunden die Planungsgrundlage und sichert so eine schnelle Reaktionsfähigkeit bei zeitlichen Abweichungen. Wenn Reeder beispielsweise ihre Schiffe etwa aufgrund der Abfertigungssituation im Zielhafen langsamer fahren lassen können, dann reduziert sich der Bunkerverbrauch, wodurch wiederum Kosten gespart werden und die Umwelt geschont wird.

HVCC-Geschäftsführer Gerald Hirt: „Was aus der Luftfahrt als ‚Airport Collaborative Decision Making‘, also gemeinschaftliche Entscheidungsfindung und Datennutzung, bekannt ist und funktioniert, bringt auch für die Schifffahrt Vorteile. Der direkte Datenaustausch zwischen

Hamburg und Rotterdam ist der logische erste Schritt zur Vernetzung der Häfen in Europa, um insbesondere die Reaktionsfähigkeit bei Verzögerungen zu erhöhen und somit den Reedern und Terminals eine bessere, zuverlässige Unterstützung im Schiffszulauf und Abfertigungsplanung zu geben. Wir laden auch andere europäische Häfen ein, sich mit uns zu vernetzen und dadurch ebenfalls von diesen Vorteilen zu profitieren.“

Die jetzt gestartete digitale Kooperation funktioniert mittels einer Schnittstelle, die die HVCC-Software und die in Rotterdam verwendete Plattform PRONTO verbindet. So werden in Echtzeit Daten ausgetauscht, die dem Port Call Standard der internationalen Hafenbehörden-Vereinigung (International Harbour Masters' Association, kurz IHMA) folgen.

Die Schnittstelle erhöht die Reaktionsgeschwindigkeit deutlich, da Änderungen umgehend übermittelt werden. Dies ist gerade bei der mit rund 24 Stunden relativ kurzen Fahrtzeit der Schiffe zwischen Hamburg und Rotterdam hilfreich. Ohne eine zentrale Steuerung sind die Kommunikationswege zeitaufwendig und erfolgt mittels Email-Kommunikation: Die Information über eine Verzögerung am Terminal im Vorhafen wird häufig von diesem an den Reeder beziehungsweise seinen Agenten im Vorhafen weitergegeben, von dort geht sie an den Central Planner der Reederei, der alle folgenden Häfen informiert.

Ein weiterer Nutzen der Zusammenarbeit verdeutlicht folgendes Beispiel: Wenn ein Großschiff mit einer Kapazität von 18.000 Standardcontainern direkt bei der Abfahrt in Rotterdam den Hinweis bekommt, dass es nach Hamburg mit nur 14 statt wie eigentlich geplant mit 18 Knoten fahren kann, um punktgenau den Terminal zu erreichen, dann würde sich der Bunkerverbrauch um rund 22 Tonnen verringern. Dies entspricht einer Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen um rund 66 Tonnen.

Zurzeit gibt es monatlich rund 80 Containerschiffe, die als direkten Vor- oder Folgehafen Hamburg beziehungsweise Rotterdam haben und entsprechend von der neuen Kooperation profitieren. Zudem soll der Datenaustausch auch auf andere Schiffstypen und Terminals ausgeweitet werden.

*Quelle: HHLA, Foto: HHLA/Nele Martensen*



---

# KOMBIVERKEHR STABILISIERT AUF HOHEM NIVEAU



Die Kombiverkehr KG hat das Geschäftsjahr 2017 mit insgesamt 958.299 Lkw-Sendungen (eine Sendung entspricht der Kapazität eines Lastzuges) beziehungsweise 1,92 Millionen TEU abgeschlossen, die von der Straße und dem Seeweg auf die Schiene verlagert wurden, und damit das Sendungsvolumen auf hohem Niveau stabilisiert.

Im Vergleich zum Vorjahr wurden zwar 2,8 Prozent weniger Container, Wechselbehälter und Sattelanhänger im Netzwerk transportiert, nichtsdestotrotz ist die speditionseitige Nachfrage nach Leistungen im intermodalen Verkehr ungebrochen hoch. Dies zeigen vor allem die Entwicklungen in den einzelnen Marktsegmenten des nationalen Verkehrs. In den Verkehren innerhalb Deutschlands steigerte das Unternehmen die im Netzwerk de.NETdirekt+ transportierten Lkw-Sendungen um 4.662 auf insgesamt 207.589, was einer Zunahme um 2,3 Prozent entspricht. Noch positiver und bereits das vierte Mal in Folge entwickelte sich im Geschäftsjahr 2017 der Verkehr zwischen dem Bundesgebiet und den deutschen Ostseehäfen Kiel, Lübeck und Rostock mit Weiterleitung per Fähre von und nach Skandinavien und den baltischen Staaten überproportional. Dieser Verkehrsbereich legte um 2.536 Lkw-Sendungen beziehungsweise 3,3 Prozent auf 78.991 Lkw-Sendungen zu. Im internationalen Verkehr (ohne Ostsee) sank die Sendungsmenge auf 671.719 Lkw-Sendungen (-4,9 Prozent), was die Folge verschiedener Ursachen war. Die 132 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Unternehmens erwirtschafteten einen Umsatz in Höhe

von 447,5 Millionen Euro (-0,6 Prozent).

Besonders negativ beeinflusst wurde das Ergebnis im bilateralen Verkehr mit der Schweiz und im Verkehr Deutschland – Italien via Schweiz durch die Auswirkungen der Rheintalsperrung bei Rastatt in der Zeit von Mitte August bis Anfang Oktober 2017. Aufgrund der Streckenunterbrechung und der fehlenden beziehungsweise teilweise eingeschränkten Umleitungsmöglichkeiten verzeichnete das Unternehmen über sieben Wochen hinweg einen deutlichen Rückgang der Sendungsmengen. Nahezu zeitgleich verschärfte sich die betriebliche Situation auf der Parallelstrecke Deutschland – Italien via Brenner. Unfälle, bauliche Maßnahmen an der Infrastruktur und die immer öfter und länger stattfindenden Zugkontrollen in Raubling und Rosenheim aufgrund der Flüchtlingssituation ließen besonders in der zweiten Jahreshälfte so viele Züge wie nie zuvor außer Fahrplan geraten. Planbare Regelverkehre waren in diesem Zeitraum im Kombinierten Verkehr Straße-Schiene kaum noch im Leistungsangebot darstellbar. Gerade im Italienverkehr, dem wichtigsten Markt für Kombiverkehr mit dem höchsten Aufkommen, beeinflussten externe Faktoren die Weiterentwicklung des Zugangebotes immens. Zu Jahresbeginn bestellte neue Züge und Kapazitätserweiterungen konnten aufgrund der betrieblichen Gesamtsituation, die letztlich mehr und mehr zu gravierenden Ressourcenproblemen bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen und Terminals führten, nicht mehr angeboten werden. Letztlich erzielte Kombiverkehr im Marktsegment Italien via Brenner trotz dieser Umstände einen Aufkommenszuwachs. Die Wachstumsmöglichkeiten auf internationalen Relationen waren jedoch insgesamt begrenzt, obwohl eine starke Nachfrage nach umweltfreundlichen, intermodalen Angeboten seitens der Spediteure vorhanden war.

Auswirkungen auf das Leistungsangebot spürte das Unternehmen auch auf anderen europäischen Korridoren, die aufgrund einer alles andere als zufriedenstellenden Leistungsqualität verschiedener Eisenbahnverkehrsunternehmen die Sendungsmengen in Teilbereichen zurückgehen ließen. Auch Umwelteinwirkungen, wie die Orkantiefs Egon, Xavier und Herwart, die zwar nur für einige Tage in Deutschland wüteten, aber die Zugumläufe über jeweils fast eine Woche aus dem Takt brachten und für Zugausfälle sorgten, trugen zur Gesamtsendungsbilanz 2017 bei.

Die Speditionskunden aus dem In- und Ausland lassen ihre intermodalen Sendungen mit Kombiverkehr auf immer längeren Strecken transportieren. Auch im abgelaufenen Geschäftsjahr stieg die mittlere Transportentfer-

nung damit erneut an, dieses Mal um 2,1 Prozent im Vergleich zum Vorjahreswert auf insgesamt 836 Kilometer. Dies hatte zur Folge, dass auch die Transportleistung des Unternehmens um 0,6 Prozent auf 19,1 Milliarden Tonnenkilometer stieg. Das Gütervolumen der täglich im Kombiverkehr-Netzwerk verkehrenden 170 Direkt- und Shuttlezüge belief sich auf 22,8 Millionen Bruttotonnen. Mit ihrer Entscheidung für den intermodalen Verkehr haben die Kunden von Kombiverkehr den Ausstoß von ca. 1,1 Millionen Tonnen Kohlendioxid und rund 3.400 Tonnen Stickoxid vermieden und damit zu einer klimafreundlichen Logistik beigetragen.

Nach einem moderaten Mengenanstieg im Jahr 2016 konnte der nationale Kombinierte Verkehr das Beförderungsvolumen im Geschäftsjahr 2017 um insgesamt 4.662 Sendungen beziehungsweise 2,3 Prozent auf 207.589 Sendungen oder umgerechnet rund 415.000 TEU gegenüber dem Vorjahr steigern. Die überaus positive Verkehrsentwicklung im Binnenverkehr wurde trotz einer Reihe negativer Faktoren erreicht. Neben der erneut unbefriedigenden Leistungsqualität der Bahnen ist hier insbesondere die siebenwöchige Sperrung der Rheinstrecke zwischen Rastatt und Baden-Baden zu nennen. Aufgrund dessen mussten die Züge Wuppertal/Köln – Basel und Hamburg – Basel temporär komplett eingestellt werden, was zu entsprechenden Aufkommensrückgängen auf den betroffenen Relationen führte.

„Ungeachtet der insgesamt schwierigen Rahmenbedingungen konnten wir auch im abgelaufenen Geschäftsjahr wieder eine Erweiterung der nationalen Zugangebote realisieren. Bereits Anfang Mai wurde die Abfahrtsfrequenz auf der Verbindung Duisburg – Ludwigshafen von fünf auf zehn Abfahrten pro Woche und Richtung verdoppelt. Im September schließlich wurde auf der Verbindung zwischen Leipzig und München die Anzahl der Abfahrten von drei auf sechs ebenfalls verdoppelt“, zeigte Geschäftsführer Robert Breuhahn den Kunden aus Spedition und Logistik weitere Möglichkeiten auf, auf nationalen Strecken ihre Waren und Güter zu befördern. Mit über 200.000 Sendungen, die auf dem deutschen Schienennetz transportiert wurden, ist der nationale Kombinierte Verkehr weiterhin eine wichtige Stütze im Netzwerk des Frankfurter Operateurs.

Dreh- und Angelpunkt des Angebots von Kombiverkehr zwischen Deutschland und den nordeuropäischen und baltischen Staaten bilden die drei Ostseehäfen Kiel, Lübeck und Rostock mit zahlreichen Fährverbindungen und einer Reihe von Korrespondenzhäfen entlang der Ostseeküste. Zusätzliche Wachstumsimpulse hat der Korridor Deutschland – Nordeuropa in

den letzten Jahren durch die Angebote im Verkehr über die Feste Querung erhalten. Das Geschäftsjahr 2017 schloss Kombiverkehr im Nordeuropaverkehr mit einem Rekordergebnis ab. Mit 137.473 Sendungen wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr so viele Einheiten wie noch nie auf dieser Achse transportiert. Das Beförderungsvolumen stieg um 4,4 Prozent auf 274.900 TEU. Der Nordeuropaverkehr konnte seine Position als zweitstärkster internationaler Geschäftsbereich damit weiter ausbauen.

Den Anstieg im Transportvolumen generierte das Unternehmen sowohl aus den Verkehren via Ostseehäfen als auch über die Feste Querung. Entsprechend der Marktnachfrage wurden im Jahr 2017 die bestehenden Angebote von und nach Schweden um zusätzliche Shuttlezugabfahrten zwischen dem niederländischen Coevorden, Bad Bentheim, Köln und Herne in Deutschland sowie Malmö in Schweden weiter ausgebaut. Darüber hinaus hat Kombiverkehr aber auch das Angebot im Ostseeverkehr insbesondere von und nach dem Seehafen Lübeck verstärkt. Mit einer deutlichen Ausweitung der Versandtage auf der Relation von und nach Duisburg-Ruhrort Hafen von vormals sechs auf jetzt elf Zugabfahrten pro Woche und Richtung wurde auf dieser Relation die vorhandene Kapazität nahezu verdoppelt.

Trotz eines Rückgangs des Sendungsaufkommens von 4,9 Prozent bleibt der Südeuropaverkehr mit insgesamt 394.981 Sendungen (790.000 TEU) die wichtigste Verkehrsachse von Kombiverkehr. Die Transportströme von und nach Italien verteilen sich auf die vier wichtigsten Alpenübergänge Brenner und Tauern in Österreich sowie Gotthard und Lötschberg in der Schweiz. Mit 229.105 beförderten Sendungen war der Brenner auch im abgelaufenen Geschäftsjahr der mit Abstand wichtigste Korridor für Kombiverkehr, gefolgt von den Schweizer Korridoren mit 116.684 Sendungen und der Tauernstrecke mit 35.687 Sendungen.

„Sektorales Fahrverbot, Blockabfertigung, Brennermaut, Streckensper- rung bei Rastatt und Fahrermangel sind nur einige der Schlagwörter, die eigentlich für einen wahren Boom im Kombinierten Verkehr über den Brenner hätten sorgen müssen“, kommentiert Breuhahn das Geschäftsergebnis im Brennerverkehr während der Gesellschafterversammlung. „Zwar nahm das Aufkommen auf der Brennerachse im abgelaufenen Geschäftsjahr auch zum dritten Mal in Folge zu. Mit einem Plus von 1,5 Prozent war der Anstieg jedoch vergleichsweise verhalten.“ Angetrieben von den eigentlich günstigen Rahmenbedingungen nahm die Nachfrage nach Kapaz-

itäten im Kombinierten Verkehr über den Brenner zunächst im abgelaufenen Geschäftsjahr spürbar zu. Infolgedessen wurden auf vier Relationen die bestehenden Abfahrtsfrequenzen zwischen Deutschland und Italien um zwölf weitere Züge pro Woche aufgestockt. Dies erfolgte auf den Relationen Köln – Verona (von elf auf zwölf Rundläufe), München – Verona (von fünf auf sechs Rundläufe), Bremen – Verona (von sechs auf acht Rundläufe) und Ludwigshafen – Verona (von sechs auf acht Rundläufe). In der zweiten Jahreshälfte waren es insbesondere die in Rosenheim durchgeführten Flüchtlingskontrollen, welche die betriebliche Zugabwicklung massiv negativ beeinflussten und damit für teilweise chaotische Verhältnisse innerhalb der intermodalen Lieferketten sorgten. Streckensperrungen für die Kontrollen und daraus resultierende Verspätungen waren letztlich der Grund für eine Vielzahl von gecancelten Rundläufen im Brennerverkehr in dieser Zeit.

Der unbegleitete Kombinierte Verkehr zwischen Deutschland und Italien via Schweiz war im letzten Jahr im Wesentlichen durch das gravierende Ereignis bei Rastatt geprägt. Infolgedessen musste Kombiverkehr im Geschäftsjahr 2017 einen Rückgang der Transporte von und nach Italien via Schweiz in Höhe von 6,4 Prozent auf insgesamt 116.684 Sendungen hinnehmen.

Das Aufkommen im unbegleiteten Kombinierten Verkehr zwischen Deutschland und den west- und südwesteuropäischen Ländern konnte im abgelaufenen Geschäftsjahr nahezu konstant gehalten werden. Die auf den Korridoren zwischen Deutschland und Frankreich, Spanien, Belgien und den Niederlanden transportierten Mengen reduzierten sich nur leicht um 0,6 Prozent auf 126.350 Sendungen beziehungsweise rund 253.000 TEU.

Bedeutenden Anteil an der Sendungsmenge hatten die Verkehre zwischen Deutschland und der Iberischen Halbinsel. Das Aufkommen stieg im Verkehr mit Spanien und Portugal um 7,7 Prozent auf 52.961 Sendungen (105.900 TEU). Damit konnte Kombiverkehr den leichten Sendungsverlust aus dem Jahr 2016, der durch den tragischen Unfall im BASF-Werk in Ludwigshafen und der damit verbundenen zweiwöchigen Sperrung des Terminals verursacht worden war, mehr als überkompensieren.

Im unbegleiteten Verkehr zwischen Deutschland und Mittel- beziehungsweise Osteuropa wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr insgesamt 91.906 Sendungen (184.000 TEU) befördert. Auf den durchschnittlich 72 bilateralen Ganzzügen pro Woche reduzierte sich das Aufkommen um 15,3

Prozent. Trotz der nach wie vor sehr schwierigen Rahmenbedingungen wurden auf einigen Relationen jedoch sogar zweistellige Wachstumsraten erzielt. Sowohl im Verkehr mit der Türkei (+28,6 Prozent) als auch zwischen Deutschland und Slowenien (+12,1 Prozent) entwickelte sich das Aufkommen entgegen dem allgemeinen Trend.

Nach einer Umstellung des Produktionskonzeptes konnte der Operateur auch auf den Verbindungen zwischen Deutschland und Polen eine Mengensteigerung in Höhe von 3,1 Prozent verzeichnen. Die positive Aufkommensentwicklung ist auch auf die engere Zusammenarbeit von Kombiverkehr und der Partnergesellschaft Hupac zurückzuführen. Im Verkehr mit Polen stieg das Beförderungsvolumen dadurch zum dritten Mal in Folge. Die Basis für die erfolgreiche Entwicklung bildet ein gemeinsames Zugprodukt, das seit Januar 2017 dreimal wöchentlich pro Richtung zwischen dem Duisburger DUSS-Terminal und Pruszkow mit einem Zwischenhalt in Gadki verkehrt. Ab Duisburg und Pruszkow können außerdem Weiterleitungsverkehre über bestehende nationale und internationale Angebote der beiden Operateure genutzt werden.

Das Transportaufkommen zwischen Deutschland und der Türkei stieg zum vierten Mal in Folge und verzeichnete im Jahr 2017 mit 7.127 Sendungen einen neuen Mengenrekord. Über den Fährhafen Triest bietet Kombiverkehr aktuell eine Vielzahl verschiedener Verbindungen von und nach dem europäischen beziehungsweise asiatischen Teil der Türkei an. Neben den türkischen Häfen Ambarli, Yalova, Pendik, Mersin und Cesme kann auch das Hafenterminal in Alsancak in der Nähe von Izmir erreicht werden. Aufgrund der gestiegenen Nachfrage nach Angeboten in die Türkei wurde im Juni 2017 der Shuttlezug zwischen München und Triest um drei Abfahrten auf insgesamt fünf Abfahrten pro Woche erhöht. Seit Oktober 2017 gab es zusätzlich noch eine Erhöhung der Abfahrtsfrequenz auf der Verbindung zwischen Ludwigshafen und Triest von drei auf vier Abfahrten pro Woche und Richtung.

Mit der Überarbeitung und Neufassung der KV-Richtlinie 92/106 verfolgt die Europäische Union das Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit des kombinierten Verkehrs gegenüber dem Langstrecken-Straßengüterverkehr weiter zu stärken und somit die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf andere Verkehrsträger voranzutreiben. Der Anteil negativer externer Auswirkungen des Straßengüterverkehrs soll insgesamt verringert werden. Unter anderem sollen die Mitgliedstaaten Anreize setzen, um die Verlagerung von Straßengüterverkehren in den KV über



Schiene und Wasserstraße zu stimulieren. Kombiverkehr hat im Mai 2018 auf den ersten Entwurf der EU-Kommission bereits reagiert. Auch während der Gesellschafterversammlung äußerte sich Geschäftsführer Armin Riedl zum aktuellen Stand der Novellierung der KV-Richtlinie 92/106. „Ich möchte heute nicht auf Einzelheiten des Entwurfes eingehen, aber eines finde ich doch bemerkenswert: Diese Richtlinie soll den Kombinierten Verkehr in Europa unterstützen und fördern. Doch in der Diskussion entsteht zuweilen der Eindruck, dass es vielmehr darum geht, den Kombinierten Verkehr noch stärker zu reglementieren, als dies ohnehin schon der Fall ist. Der Vor- und Nachlauf auf der Straße sollte den Markterfordernissen entsprechend geregelt werden.“ Riedl bezieht sich dabei insbesondere auf das Vorhaben, weiterhin an einer Kilometergrenze für den Vor- und Nachlauf zwischen Aufnahmeort des Behälters und dem geeigneten Terminal festzuhalten. Die Richtlinie sollte seiner Meinung nach in allen EU-Mitgliedsstaaten einheitlich gelten und es sollten natürlich auch alle intermodalen Behälterarten – Wechselbehälter, Container und auch der immer stärker im Markt eingesetzte Sattelanhänger – einbezogen werden.

Mit dem Projekt „Digitalisierung intermodaler Lieferketten – KV 4.0“ ist im vergangenen Geschäftsjahr eine wichtige Maßnahme zur Modernisierung und Zukunftsfähigkeit des Intermodalsektors innerhalb der Logistikbranche gestartet. Gemeinsam mit den Verbundpartnern DB Cargo, Lokomotion, SBB Cargo Deutschland, KTL Ludwigshafen, Hupac Transport, HOYER, Paneuropa Transport, Hupac Intermodal, Bertschi und Hupac SpA hat Kombiverkehr die Arbeiten am Projekt im September 2017 begonnen. Das Hauptziel von „KV 4.0“ besteht darin, über die gesamte intermodale Transportkette, beginnend mit der Abholung der Ladeinheit beim Versender bis hin zur Zustellung beim Empfänger, den logistischen Prozess transparenter und übersichtlicher zu gestalten. Das Projekt ist in neun fachliche Arbeitspakete gegliedert, deren Fortschritte bereits in einem Meilensteinbericht detailliert festgehalten und erläutert wurden. Zu den Arbeitspaketen zählen beispielsweise „Fahrplandaten KV-Operateure“, „Auftragsdaten Spediteur“, „Statusmeldungen Terminal“ und „Zuglauf/Ressourcenplanung EVU“. Des Weiteren beschäftigt sich die Projektgruppe aktuell mit der Identifizierung von wichtigen Meldepunkten für SOLL, IST und zeitliche Prognosen („ETA Ankunft/Bereitstellung“) entlang der intermodalen Transportkette. Parallel wird die Systemarchitektur der IT-Drehscheibe konzipiert. Bis Mai 2018 mussten die Projektpartner erste Lastenhefte fertigstellen, die nun bis Ende Juli diskutiert und abgestimmt werden. In der darauffolgenden Phase gilt

es, unter anderem einen Systembetreiber zu beauftragen, der die Drehscheibe mitentwickelt und technisch umsetzt. „Mit dem Projekt ‚KV 4.0‘ kommt Kombiverkehr gemeinsam mit allen Projektpartnern auch den Handlungsempfehlungen aus dem Masterplan Schienengüterverkehr der Bundesregierung nach, den Schienensektor mit Digitalisierungsprojekten zur weiteren Steigerung der Produktivität und Qualität zu stärken“, erläutert Riedl gegenüber den anwesenden Kommanditisten und Gästen während der Gesellschafterversammlung.

*Quelle und Foto: Kombiverkehr, bedeutenden Anteil am Sendungsvolumen in Höhe von 958.299 transportierten Sattelanhängern, Wechselbehältern und Containern (1,92 Millionen TEU) hatte im Geschäftsjahr 2017 der stark wachsende Nordeuropaverkehr mit 137.473 Sendungen beziehungsweise 274.900 TEU (+4,4 Prozent). Kombiverkehr bietet seinen Kunden aus Spedition und Logistik Verbindungen via der deutschen Ostseehäfen Lübeck, Kiel und Rostock sowie über die Feste Querung an.*

---

## LOGISTIKFORUM DISKUTIERTE MIT VERKEHRSMINISTER



Unter der Fragestellung „Logistikboom im Rheinland – Welche Grenzen setzt die Verkehrsinfrastruktur“ haben jetzt 70 Teilnehmer beim Logistikforum Rheinland mit NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst diskutiert. Darunter auch Jan Eckel, Geschäftsführer von RheinCargo.

Dabei war man sich einig, dass es intensiver Anstrengungen bedarf um die Infrastruktur an die wachsenden Verkehrsströme anzupassen. Nur so könne es gelingen, dass die Wirtschaft im Rheinland von dem Logistik-Wachstum profitiert. Ein besonderer Fokus müsse dabei auf den Brücken liegen.

Schon in seiner Begrüßung ging Gregor Berghausen, Vorstandsmitglied der Logistikregion Rheinland und Hauptgeschäftsführer der IHK Düsseldorf, auf die Notwendigkeit ein, die Verkehrsinfrastruktur nicht nur zu erhalten, sondern bedarfsgerecht auszubauen. Neben dem Erhalt der Rheinbrücken müsse auch eine Verlagerung auf das Binnenschiff ernsthaft angestrebt werden.

NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst griff dies in seinem folgenden Impulsreferat auf. Die Verkehrsinfrastruktur sei in den letzten Jahren zu einem Risikofaktor für das Wirtschaftswachstum in Nordrhein-Westfalen geworden. Daher ist Logistikpolitik auch Wirtschaftspolitik. Er habe sich bewusst ambitionierte Ziele gesetzt, die Verkehrsinfrastruktur bedarfsgerecht auszubauen und zu erhalten. Die Infrastruktur solle wieder zum „Ermöglicher“ für Wirtschaftswachstum werden.

Im Landeshaushalt sei mehr Geld für Straßen eingeplant als je zuvor. Um hierfür auch die notwendigen Planungskapazitäten vorzuhalten, setze er verstärkt auf externe Vergaben. Zudem wurden hierfür im Stellenplan des Landes für das Jahr 2018 insgesamt 50 zusätzliche Stellen geschaffen, von denen bereits etwa die Hälfte besetzt sei. Die Planung führe er im engen Dialog mit der Bauwirtschaft. So wolle er Vertrauen schaffen.

Zur Verbesserung der Baustellenkoordination habe er im Verkehrsministerium eine eigene Stabsstelle eingerichtet. Das Land habe mit zusätzlichem Geld weitere Schichten bei den Baufirmen eingekauft um Baustellen zu beschleunigen. Darüber hinaus wolle er sich für eine Änderung des Landesstraßenbaugesetzes einsetzen. Klagen gegen Bauprojekte sollen so künftig nicht automatisch eine aufschiebende Wirkung haben.

Bei dem Schienenprojekten Betuwe habe er den Druck auf die Kommunen erhöht, damit schneller mit der Bahn verhandelt werde. Zur Stärkung der Binnenschifffahrt werbe er beim Bund, damit dort die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung personell stärker aufgestellt werde.

In der folgenden Podiumsdiskussion wies Johann Vanneste, Vorsitzender der Geschäftsführung des Flughafen Köln/Bonn, darauf hin, dass die Einfuhrumsatzsteuer ein Standortnachteil gegenüber den Nachbarländern sei. Zudem behindere die lange Dauer von Genehmigungsverfahren weitere Kapazitätserweiterungen.

Frank Sportolari, Managing Director UPS Germany, verdeutlichte die Bedeutung der Logistik als einer der landesweit größten Arbeitgeber. Allerdings müsse aktuell ein staubedingter Zeitverzug eingeplant werden. Dies führe zu Kostensteigerungen und gefährde Aufträge. Er habe das Ziel, in Städten gemeinsame Lager von Logistikdienstleitern aufzubauen. Von dort seien dann alternative Zustellmöglichkeiten umsetzbar. Verkehrsminister Wüst bestätigte, dass er dies gemeinsam mit der Wirtschaft umsetzen möchte.

Jan Eckel, Geschäftsführer von RheinCargo forderte, die Häfen auszubauen und gegen konkurrierende Flächennutzung zu sichern. Aktuell befinde sich die Binnenschifffahrt in einem Preiswettbewerb mit dem LKW.

Dass die Wirtschaft stark unter der überlasteten Infrastruktur leide, verdeutlichte nochmals Jürgen Steinmetz, stellvertretender Vorsitzender der Logistikregion Rheinland und Hauptgeschäftsführer der IHK Mittlerer Niederrhein. Für den Ausbau sei ein langer Atem nötig. Zum Abschluss fasste Steinmetz die Forderungen an die Landesregierung zusammen. Die geplanten Projekte sollen schnellstmöglich umgesetzt werden. Hierfür ist es notwendig neue Planungs-Stellen zu schaffen und zu besetzen. Zudem müsse sich die Landesregierung für kürzere Plan- und Genehmigungsverfahren einsetzen.

Das Logistikforum Rheinland wurde ausgerichtet durch die Logistikregion Rheinland. Im Logistikverein Rheinland e. V. haben sich 32 Logistikunternehmen, Industrie- und Handelskammern, Wirtschaftsförderungseinrichtungen und Hochschulen mit dem Ziel zusammengeschlossen, das Rheinland als Logistikstandort zu stärken und weiterzuentwickeln.

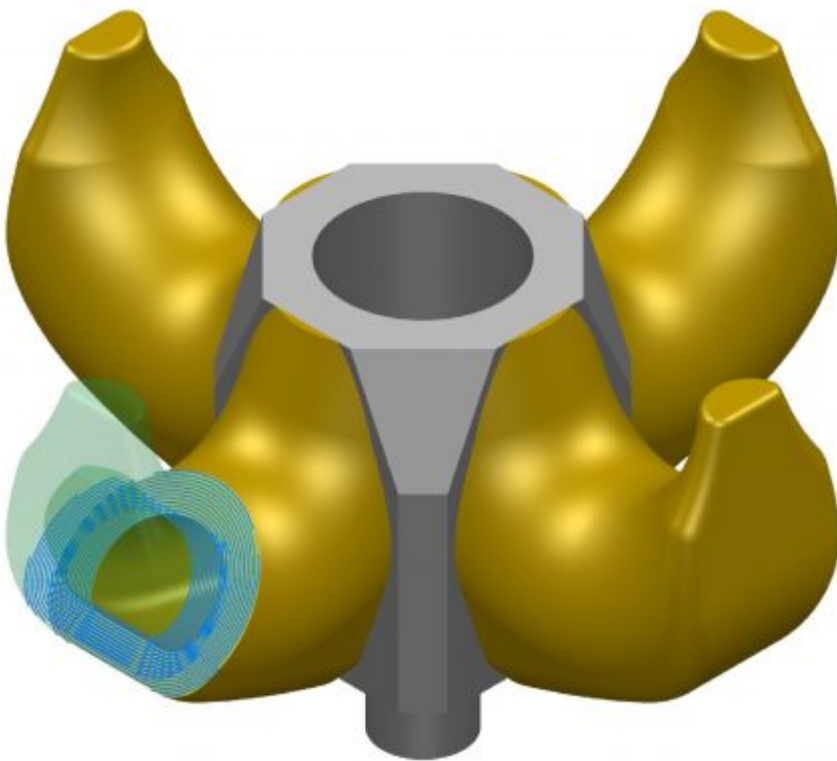
Weitere Informationen zum Logistikregion Rheinland e.V. unter [www.logistikregion-rheinland.de](http://www.logistikregion-rheinland.de)

*Quelle: Logistikregion Rheinland e.V., Foto: Wilfried Meyer / Logistikregion Rheinland e.V., NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst (4.v.l)*

*diskutierte beim Logistikforum Rheinland mit Frank Sportolari (Managing Director UPS Germany), Jürgen Steinmetz (Hauptgeschäftsführer IHK Mittlerer Niederrhein) Jan Eckel (Geschäftsführer RheinCargo) Gregor Berghausen (Hauptgeschäftsführer IHK Düsseldorf), Günter Haberland (Vorsitzender Logistikregion Rheinland), Johann Vanneste (Vorsitzender der Geschäftsführung Flughafen Köln/Bonn) und Thomas Klann (stv. Vorsitzender Logistikregion Rheinland).*

---

## RIESIGER KRANHAKEN IN 3D-DRUCK



Das Bauunternehmen Huisman aus Schiedam und das Rotterdamer 3D-Metall-druck-Laboratorium RAMAB sind mit einem Projekt für die Herstellung eines großen Offshore-Kranhakens mit Hilfe der 3D-Drucktechnologie

„Wire & Arc Additive Manufacturing“ (WAAM) gestartet.

Der Haken, der auf einem Konzept des Huisman-Vierzahnhakens basiert, hat eine Größe von mehr als einem (1) mal einem (1) Meter. Einer der Vorteile der 3D-Drucktechnologie liegt darin, dass der Haken hohl gefertigt werden kann, was im Hinblick auf den Materialverbrauch und die Produktionsvorlaufzeiten eine beträchtliche Einsparung bedeutet. Trotzdem wiegt diese Konstruktion noch immer ca. 1.000 Kilogramm. Mit ihr können 325 Megatonnen gehoben werden. Dies ist übrigens nicht der erste im 3D-Druckverfahren hergestellte Kranhaken von Huisman. Zu Jahresbeginn hat das Unternehmen bereits eine kleinere Version getestet, die 80 Megatonnen an so genannter „safe working load“ heben kann.

Bei der Herstellung geht es vor allem um den Entwicklungsprozess. Zu diesem Zweck werden drei Klassifikationsgesellschaften (DNV GL, Bureau Veritas und ABS) eingesetzt, die den Kranhaken gesondert zertifizieren werden. Hierdurch kann ein wichtiger Schritt bei der Niederlegung von Vorschriften für im 3D-Druck gefertigte Produkte für die maritime und Offshore-Industrie gemacht werden.

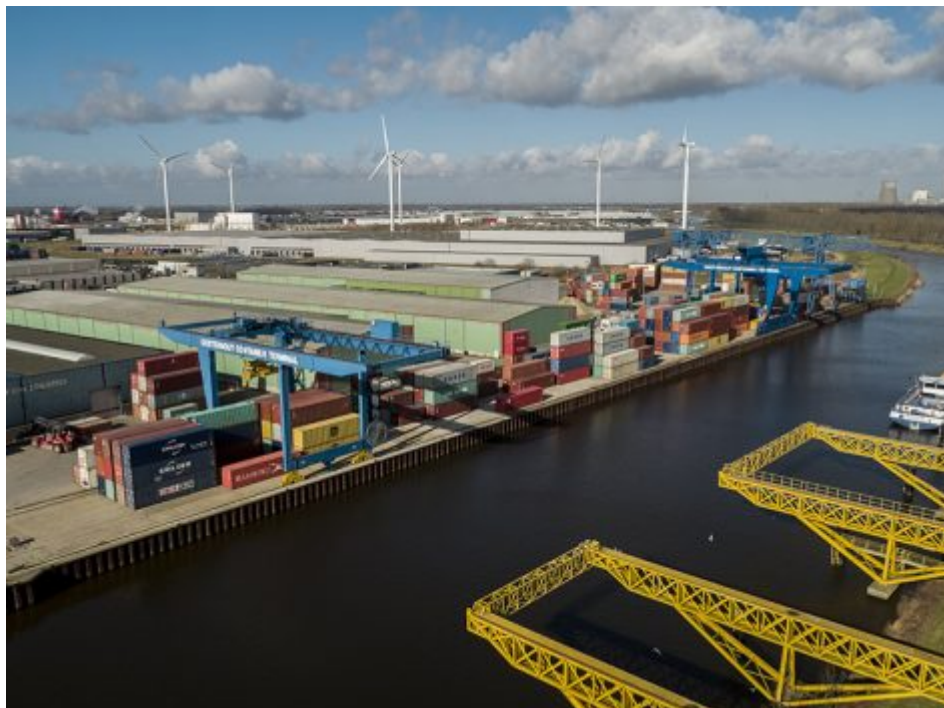
RAMLAB ist das erste Feldlabor mit 3D-Metalldruckern, das sich auf die Industrie richtet, die mit dem Hafen in Zusammenhang steht. RAMLAB verwendet 3D-Metalldrucker (auch als Additive Manufacturing bezeichnet) zur Erarbeitung von Kenntnissen im Bereich des Metalldrucks, 3D-Entwurfs und der Zertifizierung. RAMLAB wurde vom Hafenbetrieb Rotterdam, InnovationQuarter und RDM Makerspace initiiert und passt zu den Bestrebungen des Hafenbetriebs, durch Innovation neue Hafenaktivitäten zu entwickeln. Voriges Jahr wurde im Zentrum bereits die weltweit erste zertifizierte Schiffsschraube in 3D-Druck-Ausführung mit der Bezeichnung „WAAMPeller“ hergestellt.

*Quelle und Foto: Huisman/RAMLAB*

---

## OCT SCHLIEßT SICH WESTBRABANT-KORRIDOR AN





Der Oosterhout Container Terminal (OCT) schließt sich dem Westbrabant-Korridor an, einer im Februar 2018 ins Leben gerufenen Kooperation zwischen Deepsea-Terminals, Binnenschiffahrts-Reedereien und Inland-Terminals.

Die Kooperation hat das Ziel, Containerfrachten auf der Schifffahrtsroute zwischen Tilburg, Moerdijk und dem Rotterdamer Hafen zu bündeln. Durch die Beteiligung von OCT steigt das Containervolumen auf dieser Route um rund 30 Prozent.

Im Rahmen der Zusammenarbeit werden Ladungen in den Terminals Moerdijk, Tilburg und Oosterhout für den Transport von und nach den Deepsea-Container-Terminals in Rotterdam gebündelt. Die Zusammenarbeit auf den Hauptkorridoren und die Bündelung von Frachten in und aus dem Hinterland ermöglichen eine optimierte Auslastung der Schiffe, wodurch sich die Wartezeiten an den Terminals verkürzen. Den Hafenbetrieb Rotterdam veranlasste dies im Februar 2018 dazu, die Zusammenarbeit der Partner in der Supply Chain im Westbrabant-Korridor finanziell zu unterstützen.

„Der Westbrabant-Korridor ist ein Paradebeispiel für Zuverlässigkeit und eine gute Zusammenarbeit zwischen starken Partnern in der Logistikkette. Aus diesem Grund schließen wir uns dieser Kooperation an“, sagt Arie Rietveld, Inhaber des OCT.

„Je mehr Containerfracht wir auf den Transportwegen vom und ins Hinterland bündeln können, desto besser. Denn umso schneller und effizienter kann die Abfertigung im Rotterdamer Hafen erfolgen“, ergänzt Emile Hoogsteden, Geschäftsführer für Container, Stückgut und Logistik beim Hafbetrieb Rotterdam.

Der Westbrabant-Korridor ist eine wichtige Schifffahrtsroute zwischen dem Hafen von Rotterdam und dem Hinterland. Über 15 Prozent des Containervolumens in der Binnenschifffahrt von und zu den Terminals in Rotterdam werden über diesen Korridor befördert.

Seit Anfang 2018 arbeiten der Binnenschiff-Terminal Tilburg, die Combined Cargo Terminals in Moerdijk und Moerdijk Container Terminals (MCT) zusammen, um auf der Strecke zwischen Tilburg, Moerdijk und dem Rotterdamer Hafen ihre Frachten zu bündeln.

Die ersten Auswertungen seit Start der Zusammenarbeit zeigen, dass die Zahl der Abweichungen von vereinbarten Terminal-Slots im Westbrabant-Korridor nun etwa 75 Prozent unter dem Durchschnitt liegt. Außerdem legten an den Deepsea-Terminals in Rotterdam 30 Prozent weniger Binnenschiffe an. Das über die Straße beförderte Frachtvolumen ging im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 20 Prozent zurück. Die durchschnittliche Call-Größe hat sich dank der Bündelung der Volumen verdoppelt, wodurch sich die Hafenaufenthaltszeit insgesamt um 30 Prozent verkürzte. Diese Ergebnisse zeigen, dass die Bündelung von Containerfrachten einen wesentlichen Beitrag zur Verringerung des Verkehrsaufkommens im Hafen leistet.

*Quelle und Foto: Port of Rotterdam*

---

## FEUERLÖSCHER IN AKTION



„Wann hatten Sie das letzte Mal einen Feuerlöscher in der Hand und haben ihn auch benutzt?“ Lutz Bartelniewöhner, Chef der Chempark-Werksfeuerwehr in Krefeld-Uerdingen, bringt den Nutzen der Aktion „Firetrainer“ mit einer einzigen Frage an die Erzieherinnen der Uerdinger Kitas auf den Punkt.

„Gut, wenn man im Leben bislang noch kein Feuer löschen musste. Noch besser ist, wenn man dennoch darauf vorbereitet ist“, ergänzt Bartelniewöhner. Zusammen mit seinem Kollegen Miguel Arenas-Baez erklärte der Feuerwehrmann sieben Erzieherinnen sowohl theoretisch als auch praktisch die Handhabung eines Feuerlöschers.

Bereits zum zweiten Mal hatte der Chempark dazu Erzieherinnen und Erzieher der Kindergärten und Kitas in Krefeld-Uerdingen zum „Firetrainer“ geladen. Los ging es mit einer theoretischen Einführung im Nachbarschaftsbüro Chempunkt am Marktplatz in Uerdingen. Dort ist auch die Idee zu dieser Aktion entstanden. Mario Bernards, Leiter Politik- und Bürgerdialog im Chempunkt: „Auch im Kontakt mit Schulen und Kindergärten steht das Thema Sicherheit ganz oben. Das bringt unsere Werksfeuerwehr für unsere kleinen Gäste genauso wie für ihre Lehrer und Erzieher gut auf den Punkt – mit Rat und Tat. Ein Beispiel dafür ist die Aktion Firetrainer.“

Im Anschluss an die Theorie wartete dann ein echtes Feuer auf die Erzieherinnen, die diesmal aus den Kindergärten St. Peter, St. Niko-

laus und St. Heinrich kamen. Mit einem weit über 10 Kilo schweren Feuerlöscher konnten die Erziehrinnen unter der Anleitung von Feuerwehrmann Arenas-Baez ein Feuer möglichst effektiv und schnell löschen. „Das war gar nicht so einfach“, war eine Reaktion der Erziehrinnen – und damit war nicht nur der schwere CO2-Feuerlöscher gemeint.

*Quelle und Foto: Currenta GmbH & Co. KG*

---

## MEHR LEISTUNGSFÄHIGKEIT FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT



Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, hat heute gemeinsam mit dem Präsidenten der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS), Prof. Hans-Heinrich Witte, im Hafen Magdeburg die Osthaltung des Mittellandkanals für den Schiffsverkehr freigegeben.

Über den Mittellandkanal können jetzt 185 Meter lange Schubverbände den Hafen Magdeburg erreichen und dort ihre bis zu 3.500 Tonnen schwere Ladung löschen und aufnehmen.

Ferlemann: „Mit dem Ausbau des Mittellandkanals steigern wir die Leistungs- und die Zukunftsfähigkeit der Binnenschifffahrt deutlich. Aufgrund der Bedeutung dieser Wasserstraße gilt dies nicht nur für die Region, sondern für das gesamte Wasserstraßennetz. Durch den Ausbau ver-

lagern wir den Güterverkehr von der Straße auf die Wasserstraße. Ein Schubverband kann dabei eine bis zu 8,5 Kilometer lange LKW-Kolonne auf der Autobahn A 2 ersetzen. Deshalb sind die Investitionen des Bundes mehr als gerechtfertigt.“

Witte: „Leistungsstarke Wasserwege kombiniert mit Eisenbahn und modernen Straßen, das bedeutet beste Voraussetzungen für einen ökonomischen, ökologischen und sicheren Gütertransport in Deutschland. Die heutige Verkehrsfreigabe der Osthaltung des Mittellandkanals trägt entscheidend dazu bei.“

Die Osthaltung des Mittellandkanals mit seinen Bauwerken und der Anschluss des Hafens Magdeburg über die Schleuse Rothensee sind Teile des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit (VDE) Nr.17. Mit dem VDE 17 sollen die Häfen und die Wirtschaftsstandorte im Raum Berlin, Brandenburg und Magdeburg an das westliche Wasserstraßennetz (Mittellandkanal, Hafen Hamburg und Rhein) mit dem Ziel einer stärkeren Vernetzung von Wirtschaftsräumen angeschlossen werden.

Durch den Ausbau sollen künftig Großmotorgüterschiffe bis 2.000 Tonnen sowie 185 Meter lange Schubverbände bis 3.500 Tonnen Tragfähigkeit und 2,80 Meter Tiefgang die Ost-West-Relation befahren können. Gleichzeitig erlauben die Durchfahrtshöhen an den Brücken den zweilagigen Containerverkehr. Der Bund investiert rund zwei Milliarden Euro.

*Quelle: BMVI, Foto: Fotolia / Otto Durst*