

VERKEHRSMINISTER AUF BAUSTELLENTOUR



Wenn weniger Berufspendler unterwegs sind, haben die Bauarbeiter mehr Platz auf den Straßen für notwendige Sanierungen und Ausbauarbeiten.

Gleichwohl sind Baustellen ein Hauptgrund für die zahlreichen Staus. Deshalb müssen sie so organisiert sein, dass der Verkehr so wenig wie möglich eingeschränkt wird. Zu Beginn der Sommerferien besucht Verkehrsminister Hendrik Wüst daher verschiedene Baustellen in Nordrhein-Westfalen, um sich dort über innovative Lösungen und Optimierungsmöglichkeiten zu informieren.

„Seit Amtsantritt der neuen Landesregierung kommt der Planungs-, Genehmigungs- und Bauhochlauf mit zusätzlichem Tempo voran“, sagte Minister Hendrik Wüst. „Wir investieren in Autobahnen und Bundesstraßen genauso wie in Landesstraßen, Radwege und den ÖPNV. Die Rekordinvestitionen stellen uns allerdings vor neue Herausforderungen. Wer so viel bauen darf, muss das möglichst koordiniert und so schnell wie möglich tun.“

Deswegen hat Verkehrsminister Hendrik Wüst im Januar den Masterplan zur Umsetzung des Fernstraßenbedarfsplans des Bundes vorgelegt. Er strukturiert die Baumaßnahmen beim Ausbau der Autobahnen und Bundesstraßen und unterstützt den planvollen Einsatz der Kapazitäten. Allein für Nordrhein-Westfalen hat die Bundesregierung im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 200 Straßenprojekte mit einem Volumen von mehr als

20 Milliarden Euro festgelegt. In diesem Jahr werden für Erhalt und Ausbau der Autobahnen und Bundesstraßen in Nordrhein-Westfalen 1,2 Milliarden Euro investiert. Insgesamt 18 neue Planfeststellungsbeschlüsse seit dem Regierungswechsel ermöglichen kontinuierliches weiteres Baugeschehen.

Im Mai hat das Verkehrsministerium schließlich das erste Infrastrukturpaket mit fünf Maßnahmen für ein besseres Baustellenmanagement vorgelegt. Dazu gehört unter anderem die Einrichtung der Stabsstelle Baustellenkoordination, die bereits aufgebaut wird. Bei insgesamt acht Autobahnbaustellen sollen zusätzliche Finanzmittel die Bauzeit verkürzen. Eine weitere Maßnahme ist der Aufbau eines Bauzeiten-Controllings, um kürzere, aber realistische Bauzeitevorgaben zu erreichen.

Um kürzer zu bauen, nutzt die Straßenbauverwaltung auch Innovationen wie den Bau in Fertigteilbauweise. Die Bauzeit für die sogenannte Baustein-Brücke („Legobrücke“) über die A46 bei Hagen, die ebenfalls auf dem Besuchsprogramm steht, kann so um mehr als die Hälfte verkürzt werden.

Bei acht Bauprojekten nimmt das Verkehrsministerium zusätzliches Geld in die Hand, damit Maßnahmen schneller fertig werden als geplant oder verlorene Zeit aufgeholt wird. Die Bauzeiten verkürzen sich dadurch um insgesamt 107 Wochen. Eine dieser acht Maßnahmen ist die A3-Nachtbaustelle bei Dinslaken Nord, die der Verkehrsminister ebenfalls besucht.

Wie dringend notwendig die Sanierung der Landesstraßen ist, zeigt sich in Südwestfalen. Die IHK Arnsberg hat die schlechtesten Landesstraßen in der Region prämiert, darunter unter anderem die L740 in Medebach und die L617 in Hallenberg Hesborn. „Die NRW-Koalition geht den Investitionsstau an. Wir investieren in die Sanierung maroder Streckenabschnitte und tun was gegen den Substanzverzehr unseres Landesstraßennetzes“, sagte Verkehrsminister Hendrik Wüst. In diesem Jahr gibt das Land über 160 Millionen Euro dafür aus. Vom schlechten Zustand der beiden Straßen wird sich Wüst vor Ort ein Bild machen.

Neben den Landesstraßen steht in 2018 auch wieder Geld für kommunale Straßen zur Verfügung. Ein gutes Beispiel, wie wichtig die Förderung kommunaler Straßenbauprojekte ist, ist die Bahnhofshinterfahung in Ha-

gen, die der Verkehrsminister ebenfalls besucht. Sie entlastet die Innenstadt vom Durchgangsverkehr und ist ein Impuls für städtebauliche Entwicklungen. „Der kommunale Straßenneubau steht wieder gleichberechtigt neben der Erhaltung. Ich ermuntere die Kommunen, die Förderung sowohl von Sanierungen als auch von Neubauprojekten zu beantragen“, sagte Wüst.

Nordrhein-Westfalen als Pendlerland Nummer 1 braucht zudem ein gut ausgebautes Schienennetz und einen attraktiven ÖPNV. „Wir investieren in die Verlängerung und Elektrifizierung von Strecken wie bei der Regiobahn S28 von Mettmann-Stadtwald nach Wuppertal. Wir geben außerdem wieder Geld für die Reaktivierung von Bahnstrecken aus und treiben das Großprojekt RRX voran“, erläuterte Wüst. Die Baustelle Regiobahn besichtigt Hendrik Wüst ebenfalls.

Quelle und Foto: Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

HAMBURG-NRWPLUS: WORKSHOP ZUR DIGITALISIERUNG



Die Digitalisierung führt zu großen Veränderungen und Chancen in allen Branchen. Dass Digitalisierung im Hamburger Hafen keine Zukunftsmusik ist, sondern schon jetzt in vielen Teilen Realität, zeigte der Workshop „Digitalisierung in der Transportkette“, den Hafen Hamburg e.V.

und PLANCO Consulting GmbH im Rahmen des Projektes „Hamburg-NRW-plus“ bei der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft (HHLA) durchgeführt haben.

Viele Unternehmen sind infolge einer immer weiter zunehmenden Verkehrsdichte und der kundenseitigen Nachfrage an nachhaltigen Transportmöglichkeiten grundsätzlich an einer Verlagerung der Verkehre auf Bahn und Binnenschiff interessiert. Voraussetzung ist aber eine Verbesserung der digitalen Transportprozesse. Eine im Rahmen des Projektes „Hamburg-NRWplus“ durchgeführte Befragung von Unternehmen aus Nordrhein-Westfalen, die über den Hamburger Hafen Waren ex- bzw. importieren, hat ergeben, dass die Digitalisierung im Bahn- und Binnenschiffverkehr in der Wahrnehmung der Unternehmen noch nicht optimal ist. Anders als im Straßengüterverkehr fehle es unter anderem an digitalen Buchungsplattformen, einer durchgängigen Sendungsverfolgung und einer einheitlichen Schnittstellenanbindung.

Tatsächlich gibt es bereits erfolgreiche Digitalisierungsprojekte wie die praxisnahen Vorträge der Referenten zeigten:

- Die Optional Character Recognition (OCR) der HHLA erkennt mittels Foto Container und verbindet ihn mit Buchungsdaten der Reederei.
- Gemeinsam mit EUROGATE bietet die HHLA das Slotbuchungsverfahren (SB-V) an, bei dem die Containerterminals in Hamburg aus ihren verfügbaren Ressourcen ableiten, wie viele Container sie innerhalb eines bestimmten Zeitfensters abfertigen können. Ein gültiger Termin für die Anlieferung und Abholung von Container per LKW ist Voraussetzung für die Abfertigung am Terminal. Mithilfe des SBV für Trucker sollen Engpässe im Hamburger Hafen vermieden und die Verkehrssituation verbessert werden.
- transPORT rail – das IT-System der HPA für Hafen und Hinterland – gibt es schon seit längerem mit dem Ziel, die gesamte Logistikkette zu unterstützen. So kann ein Terminal vorbereitet werden, wenn es zu Verspätungen kommt, was auch beispielsweise der Spediteur sehen kann.
- Die Deutsche Bahn digitalisiert und standardisiert ihre Kernprozesse in der Instandhaltung und arbeitet an Systemen, die auf beginnende Störungen reagieren. Stichworte sind hier die Weichenantriebsdiagnose,

die Störungen reduziert, und Lichtwellenleiter, die Schäden erkennt.

– Die HPA hat Ende Juni ELBA eingeführt, ein für Binnenschiffe verpflichtendes An- und Abmeldeportal, das per Smartphone, Tablet oder von einem stationären PC bedient werden kann.

– DAKOSY hat mit der Digitalisierung bereits in den frühen 1980er Jahren begonnen und bietet seit 2008 die Import Message Platform, die Schiffs-, Umschlags- und Transportdaten zusammenführt. Einer der Vorteile ist die schnellere Zollabfertigung. Daneben bietet das Unternehmen mit SWITCH eine Plattform an, die dazu dient, Leercontainer-Transporte von Seehafenterminals in Richtung Hinterland / Depots zu vermitteln.

– Das Hamburg Vessel Coordination Center (HVCC) koordiniert 24/7 Schiffe in Zusammenarbeit mit allen relevanten Akteuren und optimiert somit die Hafenrotation sowie die Auslastung der Terminals. Zu diesem Zweck wird auch mit Rotterdam kooperiert, so dass beispielsweise Verspätungen frühzeitig berücksichtigt werden können.

Viele an der Transportkette beteiligte Akteure nutzen die Digitalisierung bereits erfolgreich, um ihre Prozesse zu optimieren. Nun gilt es, auf dieser Basis und einem entsprechenden Datenaustausch die gesamten Bahn- und Binnenschiffsverkehre in den Transportketten zwischen dem Hamburger Hafen und Nordrhein-Westfalen noch effizienter zu gestalten. Hierfür hat der vierte und vorerst letzte Workshop des Projektes „Hamburg-NRWplus“ den Dialog ermöglicht, um so weitere Lösungsansätze zu erarbeiten, die eine Verlagerung der Güter auf Bahn und Binnenschiff attraktiver macht.

Quelle: HHM, Foto: HHM/Etta Weiner, Organisatoren und Referenten des Workshops (v.l.): Wolf-Jobst Siedler (HPA), Rasmus Vöge (HHLA), Kay Schatkowski (DB Netz), Franz Schwanke (DAKOSY), Volker Hahn (HHM), Gregor von Kostka (DAKOSY), Marit Hain (HPA), Philipp Westerwalbesloh (HPA) und Gunnar Platz (PLANCO)

DIGITALE VERSUCHSSTRECKE – SPREE- ODER-WASSERSTRAÙE



Staatssekretär Thomas Kralinski, Bevollmächtigter des Landes Brandenburg beim Bund, Boris Kluge, Geschäftsführer des Bundesverbandes öffentlicher Binnenhäfen e.V., und Thomas Hainz, Referent der Staatskanzlei, besuchten jetzt den Königs Wusterhausener Hafen, um sich darüber zu informieren, wie der größte Binnenhafen Brandenburgs in Sachen „Digitalisierung“ aufgestellt ist.

Ab dem Jahr 2019 beabsichtigt der Bund, mit innovativen Projekten den Grundstein für eine Vernetzung des Verkehrsträgers Wasser zu legen. Ziel ist es, mittels Digitalisierung im Binnenschiffverkehrsverkehr für mehr Effizienz zu sorgen. Die Ideen reichen dabei von der einfachen Übermittlung von Daten bis hin zu autonom fahrenden Binnenschiffen.

Herr Kralinski stellte fest, dass Königs Wusterhausen beste Voraussetzungen mitbringt, um sich am Vorhaben „Digitale Versuchsstrecken – Spree-Oder-Wasserstraße“ zu beteiligen. Bürgermeister Swen Ennullat und Hafen-Geschäftsführer Michael Fiedler hoffen nun, dass das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur dies genauso sieht. Könnte dies doch einen weiteren Baustein darstellen, um die Umstruk-

turierung des Hafens weiter voran zu treiben.

Quelle und Foto: Stadt Wusterhausen

HEIL AUF ARBEITSBESUCH IN HAMBURG



Der Bundesminister für Arbeit und Soziales, Hubertus Heil, besuchte heute im Rahmen seiner Sommerreise die Freie und Hansestadt Hamburg. Senatorin Melanie Leonhard begleitete ihn.

Bundesarbeitsminister Hubertus Heil hat am Morgen die Jugendberufsagentur Hamburg-Mitte besucht. In der 2012 gegründeten Einrichtung arbeiten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Agentur für Arbeit Hamburg, Jobcenter team.arbeit.hamburg, dem Hamburger Institut für Berufliche Bildung und bezirklichen Dienststellen zusammen. Unter einem Dach finden Jugendliche alle Hilfsangebote, die den Übergang von der Schule ins Berufsleben erleichtern.

Anschließend informierte sich Minister Heil beim Logistik-Bildungsträger ma-co („maritimes kompetenzzentrum“) darüber, wie sich Mitarbeitende qualifizieren und fit machen im Strukturwandel, dem die Hafen- und Logistikbranche unterliegt. Durch die Zusammenarbeit mit an-

sässigen Unternehmen gibt es nicht nur einen hohen Praxisbezug. ma-co unterstützt Betriebe außerdem bei der Erleichterungen betrieblicher Tätigkeiten.

Bundesminister Hubertus Heil: „Der Hamburger Hafen steht für eine starke Wirtschaft, die zum Wohlstand der Freien und Hansestadt Hamburg und der gesamten Bundesrepublik beiträgt. Diese Stärke ist möglich, weil hier Menschen hart arbeiten. Es ist beeindruckend zu sehen, wie die Stadt und die Hafenwirtschaft dem stetigen Strukturwandel mit innovativen Kooperationsprojekten begegnen. Durch diese Zusammenarbeit gestalten alle Partner die Zukunft der Arbeit gemeinschaftlich, mit vereinten Kräften. Das ist gut für die Menschen, die Wirtschaft und unser Land.“

Senatorin Melanie Leonhard: „Der Fachkräftebedarf in vielen Branchen sorgt für Bewegung auf allen Seiten. Unternehmen engagieren sich in der Qualifizierung ihrer Mitarbeitenden, die wiederum länger beschäftigt bleiben können. Zusätzlich erhalten viele Menschen eine Chance auf einen Berufseinstieg oder einen Berufswechsel, und können nochmal neu durchstarten im Leben. In Hamburg ist uns deshalb die Zusammenarbeit von Unternehmen, Arbeitnehmern und Bildungsträgern sehr wichtig.“

Zum Abschluss des Besuchsprogramms besichtigte Bundesminister Hubertus Heil den HHLA Container Terminal Altenwerder. Der jüngste der drei HHLA-Terminal im Hamburger Hafen gilt mit seinem hohen Automatisierungsgrad weltweit als wegweisend für den Containerumschlag der Zukunft. Das effiziente Löschen und Laden von Containerschiffen ist nicht nur dank modernster IT-Technik möglich. Auf der Anlage sind auch 530 Mitarbeiter in verschiedenen Gewerken beschäftigt.

Quelle: Behörde für Arbeit, Soziales, Familie und Integration, Foto: BMAS/ Marco Urban

SCHIFFFAHRT IST WEITERHIN MÖGLICH

Seit einigen Wochen sind in großen Teilen des deutschen Wasserstraßennetzes sinkende Wasserstände zu beobachten. Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) nimmt dies zum Anlass, über die Folgen von Niedrigwassersituationen für die Binnenschifffahrt zu informieren.

In den Sommermonaten kommt es aufgrund fehlender Niederschläge nahezu jedes Jahr zu sinkenden Pegelständen an den Flüssen und Kanälen in Deutschland. Insofern stellt die momentane Situation für die gewerbliche Binnenschifffahrt und deren Kunden kein ungewöhnliches Ereignis dar. Von Niedrigwasser sind derzeit insbesondere frei fließende Flüsse wie etwa die Donau, die Elbe, die Oder oder der Mittel- und Oberrhein betroffen. Wegen des nach wie vor nicht ausgebauten Abschnitts der Donau zwischen Straubing und Vilshofen stellt sich die Situation dort zurzeit besonders schwierig dar. Auf staugeregelten Flüssen wie Mosel, Neckar und Main sowie im westdeutschen Kanalgebiet und auf weiteren Kanälen sind die Auswirkungen zurzeit noch geringer, da dort das Wasserabflussverhalten ein anderes ist.

Die bundesweiten Pegelstände können tagesaktuell im Internet auf der Website der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung unter <http://www.pegelonline.wsv.de/gast/start> abgerufen werden.

Für das Binnenschifffahrtsgewerbe bedeuten niedrige Wasserstände, dass die Schiffe nicht maximal beladen werden können, da sie sonst zu viel Tiefgang haben. Der Umstand, dass Binnenschiffe bei Niedrigwasser nicht ihre maximale Ladekapazität ausschöpfen können, bedeutet allerdings nicht, dass die Lieferungen nicht mehr ankommen. Im Dialog mit ihren Kunden können die Unternehmer vielmehr Lösungen finden, dank derer „keine Tonne liegen bleibt“. So besteht z.B. die Möglichkeit, die Ladung auf mehrere Schiffe zu verteilen oder einen späteren Liefertermin zu vereinbaren. Bei der Findung der effektivsten individuellen Lösungen sind die o.g. Pegelvorhersagen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) hilfreiche Instrumente.

Dem wirtschaftlichen Mehraufwand, den das Vorhalten zusätzlicher Schiffe verursacht, steht der Effekt gegenüber, dass die Nachfrage nach Schiffsraum in Niedrigwassersituationen traditionell steigt. In

vielen Fahrtgebieten ist es außerdem üblich, dass die Kunden den Binnenschiffern ab einem bestimmten Pegelreferenzwert den sog. Kleinwasserzuschlag als Kompensation zahlen.

Mit welcher Auslastung Binnenschiffe zurzeit noch fahren können, lässt sich nicht pauschal beantworten. Dies ist von verschiedenen individuellen Faktoren wie der Art der Ladung, dem Schiffstyp und nicht zuletzt der im entsprechenden Fahrtgebiet zur Verfügung stehenden Fahrrinne abhängig. Auskünfte zu den Fahrwasserverhältnissen erteilt die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) mit Sitz in Bonn.

Anders als bei Hochwasserlagen, bei deren Auftreten ab bestimmten Hochwassermarken Maßnahmen wie Einschränkungen und Sperrungen von den zuständigen Behörden verhängt werden, ist Schifffahrt bei Niedrigwasser in der Regel bis an die physikalische Grenze möglich – so lange die Sicherheit gewährleistet ist.

Die Umsetzung der im Bundesverkehrswegeplan 2030 sowie im dazugehörigen Wasserstraßenausbaugesetz verankerten und vom BDB vorgeschlagenen Wasserstraßenprojekte verspricht übrigens auch eine verbesserte Schifffbarkeit bei Niedrigwasser. Denn zum Beispiel die geplanten Abladeoptimierungen der Fahrrinnen an Mittelrhein und Main werden potenzielle Engstellen entschärfen. Die eingangs erwähnte Engpasssituation an der Donau wird die Schifffahrt und deren Kunden allerdings noch lange Zeit behindern, da ein wirtschaftsfreundlicher Ausbau dieser Wasserstraße seitens des Bundes nicht vorgesehen ist.

Quelle: BDB

ERSTES HALBJAHR 2018 BRINGT ERNEUT REKORD



Nach dem Rekordstart ins Jahr 2018 setzt sich der Wachstumstrend am Hafen Antwerpen mit einem ausgezeichneten zweiten Quartal fort.

So wurden in den ersten sechs Monaten dieses Jahres insgesamt 118.648.143 Tonnen Güter in Europas zweitgrößtem Seehafen umgeschlagen und damit ein deutliches Wachstum von 6,5 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum erzielt. Hauptwachstumstreiber ist nach wie vor der Containerverkehr, der im Vergleich zum ersten Halbjahr 2017 mit einem Plus von 8,2 Prozent erneut stark zugenommen hat.

Auch im zweiten Quartal sind die Frachtzahlen im Containersegment unvermindert angestiegen. Das Containervolumen verzeichnete von Januar bis Juni im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ein Plus von 8,2 Prozent auf 66.298.043 Tonnen oder, gemessen in TEU, um 8,3 Prozent auf 5.567.905 TEU. Rekordmonat war der Mai, mit einem Spitzenvolumen von mehr als 1 Million TEU der bisher beste Monat aller Zeiten am Hafen Antwerpen.

Zuwächse gab es auf allen Handelsrouten, sowohl im Import als auch im Export. Trotz der geopolitischen Spannungen herrschte ein günstiges Wirtschaftsklima mit einem starken Anstieg bei Konsumgütern, Fahrzeugen und Chemikalien. Der Handel mit Europa verzeichnete mit einem Plus von 14,2 Prozent das stärkste Wachstum. Dies ist unter anderem darauf zurückzuführen, dass Antwerpen Transshipment-Fracht zurückgewinnen konnte, die im vergangenen Jahr aufgrund eines vorübergehenden Mangels an Hafearbeitern einen Einbruch zu verzeichnen hatte. Der Handel mit Nor-

damerika nahm in der ersten Jahreshälfte um 10,3 Prozent zu, wobei der Vorjahreszeitraum eher schwach war. Für den asiatischen Markt konnte ein Wachstum von 3 Prozent erzielt werden.

„Die hervorragende Leistung des Hafens Antwerpen, dem wichtigsten Wirtschaftsmotor unseres Landes, ist generell eine gute Nachricht für die belgische Wirtschaft“, erklärt Jacques Vandermeiren, CEO der Antwerp Port Authority. „Die Wachstumszahlen bestätigen einmal mehr unsere Rolle als einer der führenden Akteure weltweit und belegen die anhaltende Attraktivität des Hafens. Sie bestätigen aber auch die Prognosen, dass wir bald unsere maximale Containerkapazität erreichen werden. In der zurückliegenden Zeit haben wir den optimalen Auslastungsgrad für die Terminals vor den Schleusen deutlich überschritten, was sich negativ auf die Effizienz auswirken kann. Wir werden daher weiterhin die Notwendigkeit herausstellen, über zusätzliche wirtschaftlich sinnvolle Containerkapazitäten vor den Schleusen zu verfügen.“

Hafendezernent Marc Van Peel ergänzt: „Wir begrüßen die Bemühungen der Flämischen Regierung, eine rechtssichere Entscheidung im Hinblick auf das komplexe Projekt zum Bau von zusätzlichen Containerkapazitäten in unserem Hafen zu treffen. Wir plädieren nun für eine Folgestudie unter anderem zur nautischen Machbarkeit. Von einer Lösung, die es ermöglicht, das gewünschte nachhaltige Wachstum für unseren Hafen zu erreichen, werden alle profitieren. Mobilität ist in diesem Zusammenhang ein ständiges und vordringliches Anliegen der Antwerp Port Authority, dem sie höchste Priorität einräumt. Es versteht sich von selbst, dass wir bereit sind, hier gemeinsam mit allen Beteiligten die richtigen Maßnahmen zu ergreifen. Die Schaffung zusätzlicher wirtschaftlich sinnvoller Containerkapazitäten vor den Schleusen ist für uns ein wichtiger Schritt für die Weiterentwicklung des Hafens.“

Die Zahl der über Antwerpen umgeschlagenen Pkw stieg um 1,4 Prozent, die Zahl der umgeschlagenen Nutzfahrzeuge um 6,5 Prozent. Das Ro/Ro-Volumen insgesamt verzeichnet damit ein Wachstum von 5,2 Prozent auf 2.698.696 Tonnen gegenüber dem Vorjahreszeitraum.

Konventionelles Breakbulk, das zu Jahresbeginn gut gestartet war, ging infolge geringerer Eisen- und Stahlimporte im weiteren Verlauf des ersten Halbjahres zurück. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum sank die Gesamtmenge um 6,5 Prozent auf 5.045.235 Tonnen.

Der starke Rückgang der Eisen- und Stahleinfuhren im ersten Halbjahr 2018 um 8,5 Prozent ist hauptsächlich auf die Antidumping-Maßnahmen zurückzuführen, die die EU gegenüber chinesischem Stahl eingeführt hat. Auch die Stahlimporte aus Indien lagen deutlich unter dem Niveau des Vorjahreszeitraums.

Die Stahlexporte hingegen zeigen mit einem Wachstum von 7,2 Prozent ein gegenteiliges Bild. Im Vergleich zum ersten Halbjahr 2017 gab es einen starken Anstieg der Stahlexporte in die USA, um die im Juni in Kraft getretenen amerikanischen Einfuhrzölle zu überwinden. Es ist jedoch damit zu rechnen, dass sich diese Zölle auch indirekt negativ auf die Einfuhren von Eisen und Stahl auswirken werden: Angesichts des auf dem europäischen Markt zu erwartenden Dumpings bei Stahl aus aller Welt als Folge der amerikanischen Zollmaßnahmen wird die EU wahrscheinlich selbst gezwungen sein, Maßnahmen zum Schutz ihrer eigenen Märkte zu ergreifen.

Der Flüssiggutbereich verzeichnete von Januar bis Juni 2018 ein sehr starkes Wachstum von 6,1 Prozent auf 38.296.955 Tonnen. Insbesondere Chemieprodukte mit plus 8,2 Prozent entwickelten sich stark – aber auch die Ölderivate, größtes Segment dieser Kategorie, konnten ein gutes Plus von 6,4 Prozent verzeichnen, obwohl die Exporte aufgrund der schwankenden Ölpreise leicht um 3,6 Prozent zurückgingen.

Das Schüttgut stieg gegenüber dem Vergleichszeitraum 2017 um 3,1 Prozent. Dies ist vor allem auf höhere Importe von Düngemitteln (+14,4 Prozent) und Sand und Kies (+57 Prozent) zurückzuführen; die übrigen Materialien (Kohle, Erz, Kaolin und Schrott) erwiesen sich in den vergangenen sechs Monaten als volatil und sind derzeit rückläufig.

Insgesamt 7.210 Seeschiffe haben in den ersten sechs Monaten des Jahres den Hafen Antwerpen angelaufen, was einem Anstieg um ein Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum entspricht. Die Bruttotonnage der im Hafen ankommenden Schiffe stieg um 0,3 Prozent auf 207.963.909 GT (Gross Tonnage).

Als zweitgrößter Hafen Europas ist der Hafen Antwerpen eine wichtige Lebensader für die belgische Wirtschaft: Mehr als 300 Liniendienste zu mehr als 800 Destinationen gewährleisten die weltweite Anbindung. Der Hafen Antwerpen schlägt jährlich rund 224 Millionen Tonnen internationale Seefracht um und beherbergt den größten integrierten (Petro-)-

Chemiecluster Europas. Der Hafen Antwerpen schafft direkt und indirekt insgesamt rund 143.000 Arbeitsplätze und eine Wertschöpfung von fast 20 Milliarden Euro.

Getreu ihrer Mission „Heimathafen für eine nachhaltige Zukunft“ reagiert die Antwerp Port Authority flexibel auf die rasanten Entwicklungen im maritimen Markt, damit der Hafen seine führende Rolle als Welthafen ausbauen kann. Die Schwerpunkte liegen dabei auf Kooperation, hoher Anpassungsfähigkeit, einem starken Fokus auf Innovation und Digitalisierung sowie auf nachhaltiger Wertschöpfung und Verantwortung gegenüber der Gesellschaft.

Die Antwerp Port Authority ist eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung des öffentlichen Rechts („NV van publiek recht“) mit der Stadt Antwerpen als alleinigem Gesellschafter. Sie beschäftigt mehr als 1.500 Mitarbeiter. Der Hafendezernent Marc Van Peel ist Aufsichtsratsvorsitzender der Antwerp Port Authority, Jacques Vandermeiren CEO und Vorsitzender der Geschäftsleitung, die für die tägliche Geschäftsführung zuständig ist. www.portofantwerp.com

Quelle und Foto: Antwerp Port Authority

DIGITALISIERUNG EUROPÄISCHER HÄFEN



Die Digitalisierung kann Häfen und Schifffahrt dabei helfen, Kosten zu senken und Prozesse noch effizienter zu gestalten. Forschungseinrichtungen, Unternehmen und Häfen aus sechs europäischen Ländern wollen nun gemeinsam bis 2021 Konzepte erarbeiten, mit denen modernste, digitale Technologien in den Hafeninfrastrukturen praxisbezogen eingesetzt werden können.

Das im Juli 2018 beginnende europäische Forschungsprojekt »PortForward« hat sich ein großes Ziel gesetzt. Unter der Leitung des Fraunhofer-Instituts für Fabrikbetrieb und -automatisierung IFF in Magdeburg wollen 13 Partner aus Deutschland, Spanien, Italien, Griechenland, Großbritannien und Norwegen neue Konzepte entwickeln, mit denen der Betrieb von kleinen und mittleren Häfen mit Hilfe digitaler Lösungen intelligenter, vernetzter und umweltgerechter gestaltet werden soll. Fünf europäische Häfen beteiligen sich an dem Projekt »PortForward«. Bei ihnen werden die neuen Lösungen entwickelt und getestet. Das Projekt mit Laufzeit bis 2021 wird im Rahmen des europäischen Forschungsrahmenprogramms Horizont 2020 mit fünf Millionen Euro gefördert.

Im Ergebnis soll eine modulare Plattform bereitgestellt werden, die es Hafenbetreibern erlaubt, innovative Technologien und Dienstleistungen zur Vernetzung und Digitalisierung von Infrastrukturen und Prozessen zu nutzen. Sie wird Planungen und Betrieb in Häfen unterstützen, um deren Kosten- und Umwelteffizienz zu erhöhen und im internationalen Wettbewerb konkurrenzfähig zu machen.

Das Fraunhofer IFF arbeitet in diesem Projekt eng mit dem Betreiber des Hafens Magdeburg, der Transportwerk Magdeburger Hafen GmbH, zusammen. Als einziger Binnenhafen im Forschungsverbund nimmt der Hafen Magdeburg eine besondere Stellung ein. Mit ihm sollen digitale Lösungen entwickelt werden, die vor allem die Lagerhaltung und Logistik auf dem Hafengebiet unterstützen sollen. Das Fraunhofer IFF wird in diesem Zusammenhang vor allem seine Kompetenzen auf dem Gebiet der digitalen Vernetzung, Sensorik und dem »Internet der Dinge« für Industrieanwendungen einbringen.

»PortForward« wird dabei auch von den modernen Forschungsinfrastrukturen des Fraunhofer IFF profitieren. So sollen im »Elbedome«, Europas größtem Mixed-Reality-Labor, Methoden entwickelt und getestet werden,

um in Virtual-Reality-Szenarien den Informationsfluss aus dem »Internet der Dinge« besser darzustellen und Entscheidungen im Betrieb von Großinfrastrukturen zu unterstützen. Des Weiteren sollen die Vernetzung von Sensorik unterstützt und den Hafenbetreibern Dienstleistungen über eine Fraunhofer-eigene, sichere Cloud-Infrastruktur zur Verfügung gestellt werden.

Quelle: Fraunhofer IFF, Foto: Fraunhofer IFF, Dirk Mahler, hanse-Terminal des Hafens Magdeburg

SATTELANHÄNGER ALS INNOVATIONSTREIBER



„Future Trailer hat ein beispielhaftes Vorgehen gezeigt, wie sich die Zusammenarbeit im Intermodaltransport verbessern lässt“, mit diesen Worten eröffnete Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, die Abschlussveranstaltung des Projektes “Future Trailer for road and rail” feierlich vor rund 60 Vertretern aus Wirtschaft, Industrie, Transport und Logistik sowie Politik.

Mit dem Projekt "Future Trailer for road and rail" ist es erstmals gelungen, den Grad an Kompatibilität zwischen Taschenwagen und Sattelanhänger für einen reibungslosen Intermodaltransport der Zukunft signifikant zu steigern, sodass ein Sattelanhänger zukünftig flexibel sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene eingesetzt werden kann.

Auf innovative Art und Weise haben Experten aus unterschiedlichsten Bereichen konstruktiv und zielführend an einem Tisch zusammengearbeitet, um mit der Bündelung ihres Wissens einen bahnfähigen Trailer für einen flexiblen Einsatz auf Straße und Schiene zu entwickeln.

Hierzu konnte ein Projektteam bestehend aus den drei größten europäischen Sattelanhänger-Herstellern Fahrzeugwerk Bernard Krone GmbH & Co. KG, Schmitz Cargobull AG und Wilhelm Schwarzmüller GmbH sowie eines der größten privaten europäischen Transportunternehmen für Schienengüterverkehr, TX Logistik AG, zusammen mit den Initiatoren des Projektes, der Zitzlsperger Spedition & Logistik GmbH & Co. KG und der LKZ Prien GmbH, zusammengebracht werden.

Unter der Prämisse der Anforderungen an den Intermodaltransport wurden im Projekt 15 Maßnahmen erarbeitet, die Empfehlungen für Verbesserungen und Anpassungen am Sattelanhänger, am Taschenwagen sowie an der Infrastruktur enthalten. "Nur im Zusammenspiel aller Beteiligten entlang der Intermodal-Kette kann ein reibungsloser Intermodaltransport der Zukunft gelingen", rundete Karl Fischer, Geschäftsführer der LKZ Prien GmbH die Präsentation der Projektergebnisse ab.

Durch die verschärften Rahmenbedingungen des Straßengüterverkehrs wurde mit dem Future Trailer ein wesentlicher Beitrag geleistet, um eine höhere Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger voranzutreiben. "Mit dem Future Trailer wurde eine Standard-Ladeeinheit bahnfähig weiterentwickelt, um zukünftig eine Entscheidung treffen zu können, den Sattelanhänger auf Straße oder Schiene flexibel zu disponieren", so Fischer. „Damit ermöglicht Future Trailer den Transportunternehmern zukünftig einen leichteren Marktzugang zur Schiene“, fasst der Mitinitiator des Projektes, Thomas Eberl, Geschäftsführer der Zitzlsperger Spedition & Logistik GmbH & Co. KG, die Praxistauglichkeit des Trailers zusammen. Bereits zur Messe transport logistic 2017 wurden zwei Future Trailer vorgestellt, welche seitdem im täglichen Betrieb der Spedition Zitzlsperger eingesetzt werden.

Mit dem Projekt Future Trailer wurde ein wesentlicher Beitrag für einen reibungslosen Intermodaltransport geleistet. Nun sind weitere Akteure in der Intermodalkette gefragt, das Zusammenspiel weiter zu verbessern.

Der nächste logische Schritt ist, den Intermodal-Waggon weiter zu verbessern. Hierzu hat die LKZ Prien GmbH mit dem Projekt "Future Intermodal Wagon" bereits die Weichen gestellt. Das Projekt wird durch das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr gefördert. "Mit dem Projekt Future Intermodal Wagon werden die Maßnahmen aus Future Trailer weiterentwickelt und daraus neue Lösungsansätze für den Taschenwagen der Zukunft erarbeitet. Auch bei diesem Projekt wird dies nur im Zusammenspiel aller Beteiligten gelingen", fasste Karl Fischer als Ausblick zusammen. Denn nur gemeinsam – dies wurde in der Abschlussveranstaltung mehrmals unterstrichen – kann ein reibungsloser und effizienter Intermodaltransport der Zukunft gestaltet werden.

Das Projekt „Future Trailer for road and rail“ wurde im Rahmen des 9. Logistik Kongresses in Prien am Chiemsee im Mai 2016 von der Zitzlperger Spedition & Logistik GmbH & Co. KG und der LKZ Prien GmbH gemeinsam initiiert. Das Projekt wurde zu 50 % vom Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr gefördert. Projektpartner sind die drei größten europäischen Sattelanhänger-Hersteller Fahrzeugwerk Bernard Krone GmbH & Co. KG, Schmitz Cargobull AG und Wilhelm Schwarzmüller GmbH sowie eines der größten privaten europäischen Transportunternehmen für Schienengüterverkehr, TX Logistik AG. Mithilfe von weiteren Beteiligten der Intermodalkette, u. a. Sattelanhänger-Herstellern, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Transportunternehmen, sowie Waggon-Herstellern und -Leasingunternehmen, Infrastruktur- und Terminalbetreibern und Vertretern aus der Politik wurde eine gesamtheitliche Sichtweise über die derzeitigen Rahmenbedingungen und zukünftigen Entwicklungsschritte im Intermodaltransport geschaffen.

Weitere Informationen zum Projekt gibt es [hier](#)

Quelle und Foto: LKZ Prien GmbH, Gruppenbild mit dem Parlamentarischen Staatssekretär Enak Ferlemann. (v.l.n.r.) Dr. Frank Albers, Jürgen Kempf, Albert Bastius, Karl Fischer, Dr. Karin Jäntschi-Haucke, Enak Ferlemann, Daniel Dautzenberg und Thomas Eberl

LOGISTIKNACHWUCHS ERHÄLT EINBLICKE



Deutschlands größter Hafen ist auch über die Landesgrenzen hinaus ein beliebter Exkursionspunkt für Schulen. So besuchten Schülerinnen und Schüler des TGM Wien, einer Höheren Technischen Bundeslehranstalt, mit dem Ausbildungsschwerpunkt Logistik, kürzlich den größten deutschen Seehafen.

Sie erhielten Einblicke in die Praxis der Transportabläufe und Güterabfertigung durch den Leiter der Hafen Hamburg Marketing e.V. Repräsentanz Wien, Alexander Till. Dieser begleitete die Gruppe durch die Hansstadt.

Da dieser Besuch für viele der Teilnehmer der erste in Hamburg war, startete das Programm mit einer Stadtrundfahrt. Dabei erfuhr die Gruppe einiges über die Geschichte der Stadt sowie den Hamburger Hafen.

Über die besonderen Anforderungen beim konventionellen Stückgut erhielten die Teilnehmer beim Besuch des Wallmann-Terminals viele interessante Informationen. Für die Gruppe aus einem Binnenland war das hautnahe erleben auf dem Terminal ein beeindruckendes Erlebnis. Ein besonderes Highlight der Exkursion war der Besuch des Airbus Werksgeländes

in Hamburg Finkenwerder. Die Versorgungslogistik eines industriellen Großbetriebs brachte spannende Erkenntnisse.

Bei der abschließenden Hafenrundfahrt auf der Barkasse konnten von der Wasserseite her die Container-, Stück- und Massengutterminals sowie Werften des Universalhafens angesehen werden.

Für die zukünftigen Fachkräfte der Transportwirtschaft ist die Vermittlung praxisnaher Erfahrungen eine wichtige Ergänzung zum Unterricht und damit von großer Bedeutung. Am Ende der vielfältigen Eindrücke und des Hamburg-Programms zeigten sich alle Teilnehmer fasziniert.

Quelle: HHM, Foto: HHR Wien

FEUER UND FLAMME FÜRS EHRENAMT



Markus Heidrich ist immer in Action. Ob als Werkfeuerwehrmann im Chem-park oder als ehrenamtlicher Helfer – der 50-Jährige möchte etwas bewegen. An der Rhine Side Gallery in Uerdingen organisiert er mit seinen Kollegen ein ehrenamtliches Grillen für das Kinderhospiz Stups.

„Das hohe Engagement der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter hat mich dort so bewegt, dass ich ihre Arbeit unbedingt unterstützen wollte“, sagte Heidrich. Er und seine Brandschutz-Kollegen brutzelten für die über 150 Gäste der Rhine Side Gallery nicht nur klassische Grillwürstchen, sondern hatten auch Gyros mit Tzaziki und Krautsalat im Angebot. Diane Kamps, Vorsitzende der DRK-Schwesternschaft Krefeld e.V., welche das Kinderhospiz Stups leitet, unterstützte die Aktion tatkräftig und half am Grill mit. Für musikalische Unterhaltung auf der Bühne sorgte die Krefelder Band „Two of a kind“, die für den guten Zweck ebenfalls kostenlos spielte. Alle Einnahmen des Abends gehen als offizielle Spende von Heidrich an das Kinderhospiz Stups.

Nicht nur für das Kinderhospiz Stups, sondern auch an anderen Stellen ist Markus Heidrich ehrenamtlich aktiv. Ein persönliches Portrait gibt es hier: <https://www.chempark.de/de/chempunkt/chempunkt-das-magazin-rund-um-den-chempark/portraits/feuer-und-flamme.html>

Quelle und Foto: Currenta, Gyros-Grillen für den guten Zweck: Diane Kamps, Leiterin der DRK-Schwesternschaft Krefeld, und Chempark-Werkfeuerwehrmann Markus Heidrich beim Braten.