

NETZWERKFORUM SCHIFFFAHRTHAFENLOGISTIK



Zum zehnten Mal – neun Mal als BranchenForum, nun zum ersten Mal als NetzwerkForum – traf sich die maritime Logistikbranche in Duisburg zum Forum SchifffahrtHafenLogistik von Kompetenznetz Logistik.NRW und dem Verband Verkehrswirtschaft und Logistik (VWL) in Zusammenarbeit mit der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel-Kleve. Thema war: „Vernetzte Gütermobilität – Politische Strategien und Herausforderungen für die maritime Logistik“.

„Aus Sicht der Verlagerer brauchen wir angesichts der ‚vollen‘ Logistiksysteme die Digitalisierung“, so *Holger Seifart*, Vorsitzender des deutschen Seeverladerkomitees (DSVK) im BDI und Leiter Logistics Europe der Kali und Salz-Gruppe (K+S). Zwar sei auch die Industrie beim Thema „Digitalisierung“ noch nicht da, wo man sein wolle, so *Holger Seifart* weiter. Lücken existierten z.B. noch im Hinterland mit Blickrichtung Endkunde. Angesichts der guten Konjunktur sei jetzt der richtige Zeitpunkt für Fortschritte. *Steven W.A. Lak*, Vorsitzender des Rotterdam Port Promotion Councils (RPPC), betonte jeder müsse seine Daten teilen, wenn der Endkunde das verlange. *Daniel Hosseus*, Hauptgeschäftsführer des Zentralverbandes der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS), sieht allerdings schon aus unternehmerischen Gründen Grenzen des Data-Sharings. Das gelte auch für die Idee, die Häfen der Nordwest-Range oder Europas übergreifend zu vernetzen. Die Vernetzungsimpulse gingen von den Bedarfen der einzelnen Unternehmen aus, es gebe keine

„Super-Computer-Lösung“ für alle.

Willem van der Schalk, Vorsitzender des Komitees Deutscher Seehafenspediteure (KDS) im DSLV und Geschäftsführer der *a. hartrodt (GmbH & Co) KG*, forderte, dass die Digitalisierung und Optimierung in der Supply Chain schon beim Bestellvorgang des Kunden des Verladereinsatzes einsetzen müsse. Eine Information an die Logistikkette schon bei Bestellung würde durch dann rechtzeitig mögliche Prozesse viele aktuelle Probleme lösen. Es gehe beim Thema Digitalisierung letztlich darum, analoge Prozesse in eine digitale Form zu „gießen“. In Hamburg und Bremen existierten mit *dbh* und *Dakosy* schon seit Jahren ausgezeichnete Lösungen des Datenaustauschs. Mit z.B. *portbase* in Rotterdam eröffneten sich auch dort Möglichkeiten. All dies gelte es noch weiter auszubauen. Zudem verweist *Willem van der Schalk* auf die bereits existierenden, auch Seehäfen übergreifende Netze der Spediteure und dass man als Spediteur mit allen Häfen zusammenarbeite. Die Vernetzung der deutschen Seehäfen habe in der Praxis längst stattgefunden, so *Daniel Hosseus*. Er verwies etwa auf die drei Standorte von Seehafenbetrieben wie Eurogate.

Philippe Beaujean, *Shippers and Forwarders Manager* des Hafenbetriebs *Antwerpen*, schilderte den „Aktionsplan Binnenschifffahrt“ im Hafen Antwerpen, in dem Bündelung und Digitalisierung („Nxt Port“) eine zentrale Rolle spielen und wesentliche Beiträge zur Effizienzsteigerung des Container-Durchlaufs im Hafen leisten sollen. Die Digitalisierung soll bessere Mengen-Forecasts und rechtzeitige Kapazitätsplanungen ermöglichen. Eine Herausforderung sei u.a., dass mehr als 50% der Containermengen pro Schiff, die an den See-Terminals eintreffen, nur bis zu 30 Hübe pro Schiff auslösen, was für diese Terminals problematisch sei. *Steven W.A. Lak* ergänzte, dass man in Rotterdam an ähnlichen Lösungen wie in Antwerpen zur Lösung der Wartezeitenproblematik für Binnenschifffahrt gearbeitet habe und noch arbeite. Es gäbe nicht „die“ Lösung, sondern nur gemeinsame Lösungen.

Die Turbulenzen in der internationalen Handelspolitik der letzten Monate, insbesondere die Handelspolitik der USA gegenüber Europa und China haben laut *Philippe Beaujean* und *Steven W. A. Lak* in ihren Häfen noch nicht zu großen Veränderungen geführt. Dies gelte auch für den Stahlbereich. Insgesamt, so auch *Daniel Hosseus*, seien vor allem die Entwicklungen des China-Handels und auch die Sorgen um den Brexit von Bedeutung. Der Klimawandel und die Klimapolitik werden in den nächsten 5-10 Jahren zu Veränderungen im Bereich flüssiger Massengüter und bei

Energierohstoffen führen, schätzte *Steven W. A. Lak* ein.

U.a. mit der Formulierung „das Gesamtsystem aus Häfen und Wasserstraßen werden wir durch eine bessere konzeptionelle Vernetzung nachhaltig stärken ... Wir wollen digitale Technologien und den automatisierten Betrieb in der Schifffahrt, den Häfen und der maritimen Lieferkette vorantreiben“ ist für *Achim Wehrmann, Leiter der Unterabteilung Schifffahrt im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)* der Koalitionsvertrag „ein solides Dach“ für die Verkehrspolitik. Für Unmut im Publikum sorgte, dass die im Koalitionsvertrag zugesagte Streichung der Befahrensabgaben für die Nutzung von Binnenwasserstraßen im Haushaltsentwurf 2019 nicht enthalten ist. Mit der gleichzeitigen Zusage Reduzierung der Trassenpreise der Bahn um 350 Mio. € in 2019 werde so ein falsches Signal gesetzt. Es wird die Zusage erwartet, dass die Befahrensabgaben ab 1.1.2019 nicht mehr erhoben werden. *Achim Wehrmann* verwies in seiner Antwort u.a. auf das nun anlaufende parlamentarische Verfahren zur Haushaltsgenehmigung.

Das BMVI wolle helfen bei der digitalen Vernetzung, u.a. durch Projekt wie „IHATEC“ (Innovative Hafen-Technologien) und auch durch das Digitale Testfeld Hafen in Hamburg, das bei Funktionieren auch für andere See- oder Binnenhäfen vorstellbar sei. Eine direkte Einmischung in die Vernetzung der Häfen untereinander sei aber nicht das Ziel und die Absicht. Bei aller Notwendigkeit, das Thema „Digitalisierung und Vernetzung“ voranzubringen, spiele aber die traditionelle Infrastruktur noch immer eine sehr große Rolle. Hier stünden die Verstärkung der angewachsenen Investitionsmittel und die tatsächliche Umsetzung der Projekte im Mittelpunkt. Eine Maßnahme sei unter anderem das Planungsbeschleunigungsgesetz. Wichtig sei auch die Entwicklung eines „Innovationsprogramms Logistik“ als Nachfolger der Aktionspläne Güterverkehr und Logistik der letzten Jahre. Hier starten die Prozesse bald, man hoffe hier sehr auf Beiträge von Wirtschaft und Logistik zu den Themen Modernisierung, strategische Forderungen und Innovationen.

Die Erarbeitung des Masterplans Binnenschifffahrt habe Fahrt aufgenommen, noch im September gehe es in die nächste interne Runde. *Steven W. A. Lak* empfahl, angesichts seiner Bedeutung für die Binnenschifffahrt den Hafen Rotterdam in die Erarbeitung einzubinden. So beschäftige man sich dort im Arbeitskreis Digitalisierung in der Binnenschifffahrt mit Maßnahmen zur Optimierung der betreffenden Logistikketten. Das nationale Hafenkonzept mit seinen rd. 150 Maßnahmen werde kontinuierlich

abgearbeitet. Auch dort spielten Themen wie „Vernetzung“ eine Rolle. Etwas schwer tat sich *Achim Wehrmann* mit einer Definition des Begriffs „Maritime Logistik“, er blieb lieber bei der Bezeichnung „Maritime Wirtschaft“. Kern der Arbeit des Deutschen Maritimen Zentrums bilden Fragen der Gestaltung und Umsetzung von Forschung, Entwicklung und Innovation (FEI) im Bereich der maritimen Wirtschaft. Er sieht diesen Begriff auch nicht auf die Küstenländer beschränkt. So stehe das Deutsche Maritime Zentrum e.V. als nationale Plattform der deutschen maritimen Wirtschaft „für alle, die etwas machen wollen“, offen – auch z.B. für Nordrhein-Westfalen und seine Wirtschaft.

Im „Dialog von Achim Wehrmann mit *Michael Viefers*, Mitglied des Vorstandes der *Rhenus SE & Co. KG*, und *Jochen E. Köppen*, dem Inhaber des *Transportlogistiklers Köppen GmbH* und Vorstandsmitglied des *LOG-IT Club e.V.*, spielten die Leistungsprobleme der digitalen Infrastrukturen eine Rolle. Der Rhenus-Vorstand stellte für die letzten Jahre eine Verschlechterung der Telekom-Infrastruktur „schon beim Telefonieren“ fest, auch im Ballungsraum Rhein-Ruhr. *Michael Viefers* betonte in diesem Zusammenhang die Unersetzlichkeit leistungsfähiger digitaler Infrastrukturen für Logistikprozesse. *Jochen E. Köppen* schilderte die besonderen Herausforderungen für einen Mittelständler beim Aufbau von Datenleitungen. Die Fähigkeit zur Datenkommunikation sei heute ein „Muss“. Ohne dazu in der Lage zu sein, drohe man aus dem Markt auszuscheiden.

Hinsichtlich der IT-Vernetzung innerhalb maritimer Logistikketten sieht *Michael Viefers* derzeit keine Probleme und verwies hier auch auf zu erfüllende Verladerwünsche. Probleme bereiteten hier Überregulierung nicht selten nationaler Art bei eigentlich europäischen Themen wie dem European Train Control System ETCS. *Jochen E. Köppen* sieht hier durchaus noch Handlungsbedarf bei Unternehmen, hier sei man häufig noch „analog unterwegs“. Positiv für z.B. einen effizienten Fahrereinsatz seien die digitalen Lösungen bei Zeitfensterbuchungen und Abläufen an bestimmten Rotterdamer Terminals. Eine optimale Situation sei für ihn dann erreicht, wenn die Datenströme zeitlich so dem Transportvorgang vorausseilen, dass alle in der Kette Beteiligten sich auf die betreffenden physischen Prozesse rechtzeitig einstellen können.

„Auch wenn die britische Beratungsfirma Transport Intelligence (TI) jüngst zu dem Ergebnis kommt, dass der Markteintritt neuer „digitaler“ Speditionen und Frachtmarktplätze in den vergangenen Jahren bislang die

Branchenstruktur kaum beeinflusst habe: Wir dürfen bei der digitalen Transformation der eigene Prozesse und der Vernetzung nicht nach lassen. Im Kompetenznetz Logistik.NRW ist daher das Themenfeld Vernetzung/Digitalisierung und Industrie 4.0. weiter ein Schwerpunkt der Innovationsdiskussion“, so der erste Impuls von *Dr. Christoph Kösters, Manager des Kompetenznetzes Logistik.NRW und Hauptgeschäftsführer des VVWL*. „Wenn die Lkws autonom werden, dann sollten auch das Schiff mit der Entwicklung auf der Straße mithalten, so *Ocke Hamann, Geschäftsführer der niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel-Kleve*. Die IHKs im Ruhgebiet hätten hierzu Gutachten in Auftrag gegeben. Zwar liegen die Ergebnisse noch nicht vor, aber schon jetzt könne gesagt werden, dass die Gutachter die Einrichtung eines Testfeldes für autonome Binnenschiffe, für autonomen Güterverkehr auf der Wasserstraße empfehlen, so *Ocke Hamann*. Dafür würde sich das „Wasserstraßenland Nr. 1“ NRW gewissermaßen anbieten.

Quelle und Foto: VVWL, v.l. Harald Ehren (Chefredakteur DVZ), Steven W.A. Lak (Vorsitzender Rotterdam Port Promotion Council (RPPC)), Willem van der Schalk (Vorsitzender Komitee Deutscher Seehafenspediteure im DSLV e.V. / Vize-Präsident DSLV e.V.), Holger Seifart (Vorsitzender Deutsches Seeverladerkomitee (DSVK) im BDI / Leiter Logistics Europe der K+S-Gruppe), Daniel Hosseus (Hauptgeschäftsführer Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) e.V.), Philippe Beaujean (Shippers and Forwarders Manager, Hafenbetrieb Antwerpen)

ERSTES BLOCKCHAIN-PROJEKT IM HAMBURGER HAFEN



Im Rahmen einer Kickoff-Veranstaltung bei DAKOSY, dem Betreiber des Port Community Systems für den Hafen Hamburg, wurde am 23. August 2018 mit der Technischen Universität Hamburg und zahlreichen assoziierten Partnern offiziell die Arbeit an dem IHATEC-Forschungsprojekt R0boB – Release Order based on Blockchain aufgenommen.

Die Freistellreferenz, welche beim Seefrachtimport zwischen den beteiligten Parteien ausgetauscht wird, berechtigt ein Transportunternehmen dazu, einen Container vom Terminal abzuholen. Der enorme Wert der in einem Container transportierten Waren stellt hohe Anforderungen an die Zugriffsberechtigung und die Sicherheit des IT-Prozesses. Vor diesem Hintergrund ist der Freistellungsprozess ideal geeignet, um ihn unter Nutzung der Blockchain-Technologie abzubilden: Die Blockchain verspricht eine gemeinsame Datenbasis für alle Teilnehmer. Sie ist prüfbar durch digitale Signaturen, unveränderbar durch Kryptographie und Konsens-Algorithmen. Im Rahmen des Projekts werden zwei alternative Vorgehensweisen in die bestehende Import-Plattform des Hamburger Hafens integriert und auf ihre Praxistauglichkeit – auch gegenüber der bestehenden Lösung – geprüft. Neben dem Nachweis der Machbarkeit soll das Projekt dazu beitragen, die Prozesse im Seehafen noch effizienter zu gestalten.

R0boB ist ein Verbundprojekt im Rahmen des Förderprogramms für Innovative Hafentechnologien (IHATEC), welches vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gefördert wird. Projektträger ist die TÜV Rheinland Consulting GmbH. Zu den Verbundpartnern

gehört neben der DAKOSY Datenkommunikationssystem AG, welche die Federführung innehat, das Institut für Logistik und Unternehmensführung der Technischen Universität Hamburg. Als assoziierte Partner konnten namhafte Vertreter der involvierten Branchen (Spedition, Carrier und Terminalbetreiber) sowie einige Branchenverbände gewonnen werden, so dass eine praxistaugliche und belastbare Abdeckung gewährleistet ist. ROboB hat eine Projektlaufzeit bis zum 31. Januar 2020.

Quelle: DAKOSY Datenkommunikationssystem AG, Foto: HHM/Michael Lindner

ROTTERDAM WIRD FÜR MAERSK LINE EUROPA-HUB



Rotterdam wird für Maersk Line der europäische Hub zur Bunkerung von Schiffskraftstoff mit niedrigem Schwefelgehalt. Maersk Oil Trading wird jährlich 2,3 Mio. t dieses saubereren Kraftstoffs (Schwefelgehalt unter 0,5 %) beim Vopak-Terminal im Europoort lagern.

Dies entspricht etwa 20 % des Gesamtbedarfs an Kraftstoff mit niedrigem Schwefelgehalt der weltweit größten Containerreederei.

Ab 2020 gelten strengere Regeln für Reedereien, die von der International Maritime Organization (IMO) auferlegt wurden. Ab dann darf nur noch Heizöl mit einem Schwefelgehalt von über 0,5 % verwendet werden, in Kombination mit sog. „Scrubbers“, Anlagen zur Filterung der Schwefeloxide. Es bestehen Zweifel auf dem Markt, ob ab 2020 genügend Kraftstoff mit niedrigem Schwefelgehalt verfügbar ist. U. a. im Hinblick darauf hat Maersk den mehrjährigen Vertrag mit Vopak geschlossen.

Vopak investiert seinerseits weltweit 40 Mio. Euro, um die Terminals auf Kraftstoff mit niedrigem Schwefelgehalt einzustellen. Der Terminal in Europoort mit einer Gesamtlagerungskapazität von knapp unter 4 Mio. t wird in der zweiten Hälfte nächsten Jahres auf diese Kraftstoffart vorbereitet sein.

Quelle und Foto: Maersk/Vopak

TERMINAL FÜR JÜCHEN

The logo consists of the letters 'RWWE' in a bold, blue, sans-serif font. The 'R' and 'W' are connected, and the 'E' is separate.

Die Duisburger Hafen AG (duisport) und die RWE Power AG werden eine Projektgesellschaft zur Entwicklung eines modernen Gewerbe- und Industriegebietes mit angeschlossenem Containerterminal gründen. Gemeinsam wird die Projektgesellschaft in enger Abstimmung mit den Kommunen und der Region ein Gelände entwickeln und vermarkten. Bei dem rund 53 Hek-

tar großen Areal handelt es sich überwiegend um rekultivierte Flächen des Tagebaus Garzweiler auf dem Gebiet der Stadt Grevenbroich und der Gemeinde Jüchen.

Während 45 Hektar des Gebietes für die gewerblich-industrielle Nutzung zur Verfügung gestellt werden, ist auf einer acht Hektar großen Teilfläche ein Terminal des kombinierten Verkehrs (Containerterminal) vorgesehen. Dadurch kann das Gebiet an den überregionalen Schienenverkehr angeschlossen werden. Von der Errichtung eines Terminals können auch die in der Nähe des geplanten Gewerbegebietes angesiedelten Logistik-Verteilzentren profitieren. Diese haben künftig die Möglichkeit, ihre Verkehre von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

Das Grundstück bietet als Gewerbe- und Industriegebiet beste Voraussetzungen für die Ansiedlung attraktiver Unternehmen, unter anderem durch den nahen Autobahnanschluss an die A 46 und A 540.

„Wir sind uns der Verantwortung gegenüber der Region bewusst. Für die Entwicklung und Vermarktung solcher Gebiete sind große Expertise, ein gutes Netzwerk sowie zahlreiche Gespräche mit den beteiligten Kommunen und den interessierten Unternehmen nötig, damit die Region auch langfristig hiervon profitiert“, unterstreicht Lars Kulik, Vorstandsmitglied der RWE Power. „duisport bringt in das Joint Venture mit RWE Power unter anderem ihre besonderen Erfahrungen bei der Entwicklung von integrierten Verkehrskonzepten und Logistikarealen ein“, freut sich Kulik.

„Auch am linken Niederrhein wollen wir ein bedeutendes Gewerbezentrum mit vielen Arbeitsplätzen entwickeln. Mit diesem hochattraktiven Areal erweitern wir unser Flächenangebot“, so duisports Vorstandsvorsitzender Erich Staake. „Wir freuen uns, dass wir mit dem starken Partner RWE Power gemeinsam dieses für die gesamte Rhein-Ruhr-Region strukturell bedeutende Projekt realisieren können. Dadurch wird die für NRW wichtige Logistikindustrie nachhaltig gestärkt.“

Quelle: duisport, Foto: RWE

ALTERNATIVE ENERGIEVERSORGUNG IM HAMBURGER HAFEN



Hamburg macht einen weiteren Schritt hin zur Verbesserung der Luftqualität im Hafen. Innovative, in der Hansestadt entwickelte Technologie kann in Zukunft dafür sorgen, dass große und größte Containerschiffe während ihrer Liegezeit die so genannten Hilfsdiesel ausschalten und den für den Bordbetrieb notwendigen Strom aus einem neuartigen mobilen Generator beziehen.

Im Rahmen eines gemeinsamen Pilotprojektes testen Becker Marine Systems, die Hapag-Lloyd AG und die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) seit Jahresbeginn erstmals die neuartige Technologie.

Dabei hat der Technologielieferant Becker Marine Systems das mobile Kraftwerk entwickelt. Mit Hapag-Lloyd und der HHLA kamen dann für seine Erprobung zwei Partner dazu. Ein so genanntes Becker LNG Power-Pac®, so das Konzept, versorgt am HHLA Container Terminal Burchardkai (CTB) Containerschiffe am Kai mit umweltgerecht erzeugtem Strom. Der Betrieb war mit einem Prototyp in den vergangenen Wochen mehrfach erfolgreich bei 20.000-TEU-Containerriesen von Hapag-Lloyd getestet worden. Gemeinsam mit Hapag-Lloyd verstärkt die HHLA damit ihre Anstrengungen zur Luftreinhaltung in Hamburg.

Das Becker LNG PowerPac® wurde gemeinsam von Becker Marine Systems und dessen Tochterunternehmen HPE Hybrid Port Energy als kompaktes System in der Größe von zwei 40-Fuß-Containern entwickelt. Diese Einheit kombiniert einen gasbetriebenen Generator und einen LNG-Tank, der die Energie für den Generator liefert. Sobald das Containerschiff vertäut ist, wird das mobile 1,5-Megawatt-Kraftwerk vom Kai per Containerbrücke auf einen Stellplatz am Heck des Schiffes gehoben, mit dem Bordnetz verbunden und kann dann während des Aufenthalts im Hafen Strom für den Schiffsbetrieb liefern. Dank der Innovation können Schadstoffemissionen, etwa von Schwefeldioxid, Feinstaub und Stickstoffoxiden, wie sie sonst beim Betrieb der Hilfsdiesel des jeweiligen Schiffes anfallen, entweder ganz vermieden oder deutlich reduziert werden.

Dirk Lehmann, Geschäftsführer von Becker Marine Systems, sagt: „Wir können guten Gewissens sagen, dass die Pilotphase ein voller Erfolg war und danken unseren Partnern für die gute Zusammenarbeit. Das Becker LNG PowerPac® stellt eine unkomplizierte Lösung für die Reduzierung der Schadstoffbelastung in Häfen dar und hat das Potenzial international Anwendung zu finden. Wir sind mit diversen europäischen sowie chinesischen Häfen im Gespräch und zuversichtlich, dass sich das Becker LNG PowerPac® auf dem Markt durchsetzen kann.“

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat für die Entwicklung der neuen Technologie Fördermittel in siebenstelliger Höhe im Rahmen der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung bewilligt. Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur: „Die Luftreinhaltung ist in Häfen in dicht besiedelten Gebieten von großer Bedeutung. Wir fördern deshalb nachhaltige und alternative Antriebe sowie Innovationen wie die LNG PowerPacs, die dazu beitragen, die Schifffahrt zu modernisieren und Emissionen zu reduzieren.“

Hamburgs Wirtschaftssenator Frank Horch sagt: „Der Einsatz von PowerPacs für die alternative Stromversorgung von Containerschiffen während ihrer Liegezeit im Hafen ist ein wertvoller Beitrag zur Verringerung der Schadstoffemissionen in Hamburg.“

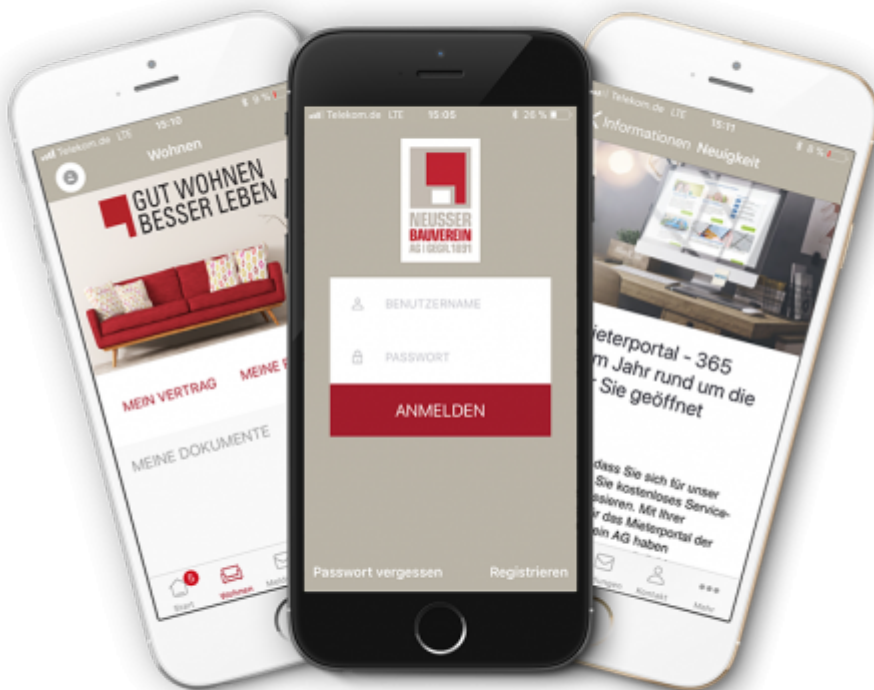
„Als global agierendes Unternehmen mit Hauptsitz in Hamburg haben wir die Tests sehr gern unterstützt. Landstrom ist ein wichtiger Baustein in unseren intensiven Bemühungen, unser Geschäft noch nachhaltiger zu gestalten“, sagt Anthony J. Firmin, Schifffahrtsvorstand von Hapag-L-

loyd.

Als Knowhow-Partner und Umschlagdienstleister begleitet die HHLA das Projekt seit dem Start Anfang 2016. Hamburgs größter Terminalbetreiber hat für das Handling des PowerPac auf dem CTB und für den schiffseitigen Umschlag die technischen und prozessualen Anforderungen definiert. HHLA-Vorstand Jens Hansen sagt: „Wir freuen uns sehr, dieses für den Hamburger Hafen wichtige Pilotprojekt mit unserer Erfahrung und Expertise unterstützen zu können. Aus unserer Sicht sind die Tests bisher sehr erfolgreich verlaufen. Der Umschlag des PowerPac kann gut in unsere Terminalabläufe integriert werden.“

Quelle: Becker Marine Systems, Hapag-Lloyd und HHLA, Foto: Becker Marine Systems, Becker Marine Systems, Hapag-Lloyd und HHLA testen alternative Energieversorgung im Hamburger Hafen Becker Marine Systems, Hapag-Lloyd und HHLA testen das Becker LNG PowerPac als eine alternative Energieversorgung im Hamburger Hafen. Das kompakte System steht hier auf dem Terminal Burchardkai (CTB)

APP „MEIN BAUVEREIN“ KOSTENFREI ERHÄLTlich



Als traditionsreiches Unternehmen ist für die Neusser Bauverein AG eines wichtig: sich den Entwicklungen anzupassen. Und das setzt das Wohnungsunternehmen nicht nur in Sachen Wohnraum, sondern auch bei der Kommunikation mit seinen Mietern um.

Die Mieter-App „MeinBauverein“ der Neusser Bauverein AG ist ab sofort im Apple App Store und im Google Play Store zum kostenfreien Download verfügbar. Mit dem mobilen Anwendungsprogramm haben Nutzer eines iPhone/ iPad oder eines Smartphones mit Android-Betriebssystem jederzeit Zugriff auf persönliche Vertragsdokumente, Nebenkostenabrechnungen, andere wichtige Dokumente und sonstigen Schriftverkehr. Einfach und übersichtlich ist zudem immer der aktuelle Stand des Mietkontos im Blick.

„Mit unserer Mieter-App machen wir einen weiteren wichtigen Schritt in Richtung digitalen Mieterservice. Für uns sind moderne Kommunikationslösungen wichtig, weil wir Transparenz anbieten möchten und auf kurze Wege setzen“, sagt Vorstandsvorsitzender Frank Lubig.

Neben dem persönlichen Gespräch, der Kontaktaufnahme per Telefon, über

die Homepage, per Live-Chat, E-Mail oder Facebook ergänzt ab sofort die brandneue Mieter-App „MeinBauverein“ die Kommunikationsmöglichkeiten mit dem größten Wohnungsunternehmen im Rhein-Kreis Neuss. Die App bietet allen Mietern der Neusser Bauverein AG viele nützliche Informationen und Dienstleistungen – digital und ohne Wartezeiten. „Mit ihr berücksichtigen wir die heutigen mobilen Nutzungsgewohnheiten“, sagt Niki Lüdtkke, Bereichsleiter Bestandsmanagement.

Die kostenlose Mieter-App „MeinBauverein“ soll die anderen Kommunikationswege nicht ablösen, sondern ergänzen – und die Arbeitsabläufe beschleunigen. Denn dazu kann die neue Mieter-App der Neusser Bauverein AG beitragen. „Ein Anliegen kann der Mieter schnell, einfach und ohne Wartezeit über die App auch mit ergänzenden Fotos melden. Der Vorgang landet sofort, dem jeweiligen Mieter zugeordnet, in unserem EDV-System“, erklärt Niki Lüdtkke. Denn würde dieser beispielsweise per E-Mail, telefonisch oder per persönlicher Nachricht via Facebook gemeldet, müssen die Mitarbeiter aus den Kundenservice- und Vermietungsteams die Angaben erst manuell in das Aktivitätsmanagement des EDV-Systems übertragen – das kostet Zeit.

Weiterer Vorteil: Über den Bearbeitungsstand eines Anliegens wie beispielsweise ein defekter Aufzug, können die Mitarbeiter des Neusser Bauvereins die gesamte Hausgemeinschaft schnell informieren. Ist der Handwerker unterwegs und der Schaden behoben, wird auch das direkt mitgeteilt – dank möglicher Push-up-Nachrichten auf den Smartphones der Bewohner.

Mieter, die bereits das Mieter-Portal des Bauvereins nutzen, können sich sofort in der App anmelden. Alle anderen benötigen einen Registrierungscode. Dieser wird in den nächsten Tagen allen noch nicht registrierten Mietern durch die Vermietungsteams zugeschickt.

Quelle und Foto: Neusser Bauverein

FÖRDERUNG ENERGIEEFFIZIENTER STRAßENGÜTERVERKEHRE



Nur vier Wochen nach dem Startschuss für das BMVI-Förderprogramm „Energieeffiziente und/oder CO₂-arme schwere Nutzfahrzeuge“ (EEN) sind 29 Anträge für 148 Fahrzeuge eingegangen.

Dabei handelt es sich um 122 Erdgas- und 26 Elektrofahrzeuge. Die zu fördernde Summe beläuft sich auf 2,1 Millionen Euro. Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) hat nun die ersten Zuwendungsbescheide verschickt.

Anträge für das Förderprogramm „EEN“ können seit 19. Juli 2018 beim BAG gestellt werden. Allein im Jahr 2018 stehen 10 Millionen Euro zur Verfügung. Das Programm läuft zunächst bis Ende 2020.

Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer:

In nur vier Wochen bereits 29 Anträge – unser Förderprogramm kommt an. Das sind 2,1 Millionen Euro für CO₂-arme Lkw. Pro Jahr stellen wir insgesamt 10 Millionen Euro bereit. Unser Ziel ist klar: Wir wollen Speditionen dabei unterstützen, auf umweltfreundliche spritsparende Lkw umzusteigen. Von diesem Umstieg profitieren alle – die Speditionen, die Umwelt und die Anwohner besonders belasteter Straßen.

Mit dem Förderprogramm „EEN“ unterstützt das BMVI Unternehmen des Straßengüterverkehrs bei der Anschaffung umweltfreundlicher Lkw und Sattelzugmaschinen. Bezuschusst werden Mehrkosten im Vergleich zu einem herkömmlichen Lkw bis zu einer Höhe von 40 Prozent. Abhängig von der Antriebsart beträgt der Zuschuss pauschal 8.000 Euro bei Antrieben mit Komprimiertem Erdgas (CNG) und 12.000 Euro bei Flüssigerdgas. Bei

Elektrofahrzeugen bis einschließlich zwölf Tonnen zulässigem Gesamtgewicht sind es 12.000 Euro, über dieser Grenze hinweg 40.000 Euro.

Weitere Informationen gibt es [hier](#).

Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Foto: HHM/Dietmar Hasenpusch

ABITURIENTEN VON HEIMATFREUNDEN AUSGEZEICHNET



Seit 2007 verleihen die Heimatfreunde Neuss jährlich die Theodor-Schwann-Plakette an Abiturientinnen und Abiturienten mit herausragenden Leistungen in den naturwissenschaftlichen Fächern.

In diesem Jahr erfolgte zum dritten Mal seit 2016 auf Anregung der Jungen Gruppe der Heimatfreunde die Verleihung des Neusser Geschichtspreises Dr. Karl Tücking in Form einer Urkunde für außerordentliche Leistungen im Bereich des historischen Arbeitens. Mit der Verleihung werden einerseits die besonderen Leistungen der Preisträger gewürdigt, andererseits wird damit auch an das Lebenswerk der prominenten Söhne unserer Stadt Neuss erinnert.

Theodor Schwann (1810-1882), Mediziner und Wissenschaftler, war der Erfinder der Zellenlehre (bekannt als Schwann'sche Zelle), des Sauerstoffatemgerätes und entdeckte Pepsin, ein Mittel gegen Appetitlosigkeit und Völlegefühl.

Dr. Karl Tücking (1827-1904) hat als Historiker und Gymnasialdirektor die Geschichte der Stadt Neuss, ihrer Schulen und kirchlichen Einrichtungen auf der Grundlage zahlreicher Quellen erforscht und beschrieben.

In diesem Jahr konnten die Neusser Heimatfreunde insgesamt 30 Preisträger der verschiedenen Gymnasien, Gesamtschulen und des Theodor-Schwann-Kollegs auszeichnen. Auf Einladung von Anne Holt und Prisca Napp-Saarbourg nahmen zahlreiche Abiturientinnen, Abiturienten, Schulleiter, Oberstufenkoordinatoren, Fachlehrer und Eltern an einer Feierstunde in der Geschäftsstelle der Heimatfreunde Neuss, Michaelsstraße 67, teil.

Quelle und Foto: Heimatfreunde Neuss

FIT FÜR DIE MOBILE NUTZUNG



Die Website des Hamburger Zolls präsentiert sich in einem neuen und responsiven Design, sodass auch Smartphone-Nutzer bequem auf die Zoll-Inhalte zugreifen können.

Sie bietet nutzerfreundliche Navigationselemente und verwendet eine zeitgemäße und klare Bildsprache. Zudem verbessert das neue Layout deutlich die Lesbarkeit.

Im Fokus des Relaunches standen stets die Bedürfnisse der Zielgruppen. Insbesondere für Unternehmen wird es jetzt einfacher:

Die Rubrik Fachthemen wird in den Bereich Unternehmen integriert, sodass Firmen dort sowohl Basisinformationen als auch vertiefte fachliche Informationen auf einen Blick zur Auswahl vorfinden. Trotz der Umstellung bleiben Inhaltsstruktur und Navigationswege unterhalb der Startseite jedoch gleich, was insbesondere den Nutzerinnen und Nutzern, die mit der Website vertraut sind, die Umstellung erleichtern wird.

Der Zugriff auf die Fachmeldungen kann nach wie vor bequem von der Startseite aus erfolgen, und zwar mithilfe des gleichnamigen Moduls.

Weitere Verbesserungen sind zum Beispiel die Bündelung der Ser-

vice-Angebote und Zoll-Kontakte in der Hauptnavigation, sowie die auf der Startseite prominent verortete Suchfunktion.

Außerdem verfügen die Navigationspunkte Privatpersonen, Unternehmen, Presse, Der Zoll, Service und Kontakt künftig über großzügige Aufklappenmenüs mit einem erweiterten Themenangebot sowie übersichtlich gestaltete Einstiegsseiten.

Das neue Modul „Zoll im Fokus“, das auf der Startseite direkt unter den Zielgruppeneinstiegen platziert sein wird, präsentiert aktuelle Brennpunktthemen des Zolls.

Quelle und Foto: Hauptzollamt Hamburg-Hafen

LOGISTIK WIRBT FÜR ZUKUNFTSFÄHIGE EUROPÄISCHE UNION



Die Logistik und der internationale Handel sind angewiesen auf ein

grenzenloses Europa ohne Einfuhrbeschränkungen, Zollformalitäten und Kontrollen.

Die gemeinsamen Errungenschaften der Länder Europas und die Vorteile der Europäischen Union (EU) für Gesellschaft und Wirtschaft betont deshalb die Initiative ‚Logistics for Europe‘. Als Unterstützter der Aktion setzen Unternehmen und Organisationen aus der Logistikbranche ein deutliches Zeichen für ein freies Europa ohne Grenzen.

Organisiert wird die Initiative vom Deutschen Speditions- und Logistikverband (DSLTV), der damit die ursprüngliche Idee seines baden-württembergischen Landesverbands bundesweit fortführt. „Früher summierten sich die Wartezeiten für die Logistik an den Grenzen täglich auf tausende Stunden, bis alle Formalitäten abgeschlossen und sämtliche Papiere mit den nötigen Zollstempeln versehen waren“, so DSLTV-Präsident Mathias Krage. Niederlassungen im Ausland zu gründen war zudem schwierig und an hohe Auflagen gebunden. Durch die Freizügigkeit des Warenverkehrs und die Niederlassungsfreiheit in der EU bleiben Speditionen und ihren Kunden aus Industrie und Handel heute ein hoher Verwaltungsaufwand und teure Wartezeiten erspart – der Verbraucher profitiert am Ende von einem vielfältigeren Angebot und günstigeren Preisen. Nur als Gemeinschaft können die europäischen Staaten heute im Wettbewerb mit anderen aufstrebenden Wirtschaftsregionen bestehen. Einzelne Nationalstaaten sind über kurz oder lang auf dem Weltmarkt nicht mehr konkurrenzfähig. Krage: „Das hohe Wohlstandsniveau in Deutschland wäre ohne den gemeinsamen Binnenmarkt nicht denkbar.“

Doch geht es bei der Initiative nicht allein um wirtschaftliche Vorteile. „Leider werden täglich gelebte Freiheiten zu leicht zur Selbstverständlichkeit“, bedauert Krage. „Zu sehr ist das Bewusstsein dafür abhandengekommen, welche Vorteile die Länder Europas und ihre Bürgerinnen und Bürger durch eine Mitgliedschaft in der Staatengemeinschaft erlangt haben. Die EU ist vor allem eine Wertegemeinschaft und an allererster Stelle ein Garant für Frieden und Freiheit auf unserem Kontinent“, betont Krage.

Immer öfter kommt der Unwillen über eine vermeintliche Bevormundung aus Brüssel zum Ausdruck. Fakten über die zahlreichen Vorteile Europas geraten dadurch in den Hintergrund. „Natürlich müssen wir uns stets kritisch mit den Gesetzgebungsinitiativen der EU auseinandersetzen.“

Doch darf Populisten mit eindimensionalen Parolen, die in der Abkehr vom gemeinsamen europäischen Gedanken und in der Rückkehr zu nationalstaatlichen Abschottungen die Lösung für alle gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Fragen sehen, nicht das Feld überlassen bleiben. Es gilt, sie vom Gegenteil zu überzeugen“, mahnt der DSLV-Präsident. Dazu gehören auch Reformen, neue Konzepte und Visionen. Gefragt sind hier vor allem auch die Wirtschaft und das freie Unternehmertum, natürlich auch die Logistiker, die Europas Industrien, den Handel und die Bevölkerungen zuverlässig beliefern. Ihr Versorgungsauftrag gelingt vor allem durch die in Europa garantierten Freiheiten – alles ohne Grenzen.

Sämtliche Unternehmen der Speditions-, Transport- und Logistikbranche sowie alle ‚logistiknahen‘ Betriebe, Organisationen, Verbände und Einrichtungen können einerseits durch Veröffentlichung ihres Logos auf <https://logisticsforeurope.de/> sowie selbst mit dem Logistics for Europe-Logo ein Zeichen setzen und ihr Bekenntnis zu den Zielen der EU und zu einem freien Europa ohne Grenzen abgeben. Nicht mehr und auch nicht weniger! Krages dringender Appell: „Europa ist unser aller Einsatz wert! Lassen Sie uns ein Zeichen setzen und die Welt offen halten!“

Der DSLV vertritt als Spitzenorganisation die Speditions- und Logistikbranche sowie die Transportwirtschaft über alle Verkehrsträger hinweg (Straße, Schiene, See- und Binnenschifffahrt sowie Luftfracht), einschließlich der Organisation, Bereitstellung, Steuerung, Optimierung und Sicherung von Prozessen der Güterströme entlang der Lieferkette. Der DSLV repräsentiert über seine 16 Landesverbände etwa 3.000 Unternehmen mit mehr als 570.000 Beschäftigten.

Quelle und Foto: DSLV, DSLV-Präsident Mathias Krage