

# DACHSER GRÜNDET ENTERPRISE LAB AM FRAUNHOFER IML



Dachser hat am 1. Oktober 2017 eine enge Forschungs- und Entwicklungspartnerschaft mit dem Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik IML gestartet.

In dem neu geschaffenen »Dachser Enterprise Lab« in Dortmund arbeiten Mitarbeiter des Logistikdienstleisters und Wissenschaftler des Fraunhofer IML in gemeinsamen Teams an konkreten Forschungs- und Entwicklungsaufträgen, die auf die Geschäftsmodelle der beiden Dachser Business Fields Road Logistics und Air & Sea Logistics einzahlen. Aufgabe der Teams ist es, zukunftsweisende Technologien für den flächendeckenden Einsatz in der Praxis gezielt (weiter) zu entwickeln.

»Die Zusammenarbeit mit verschiedenen Hochschulen und Entwicklungspartnern ist seit Jahren ein fester Bestandteil unserer Unternehmensstrategie. Das Dachser Enterprise Lab erweitert unsere internen Forschungs- und Entwicklungskapazitäten um wichtige Fähigkeiten und den flexiblen Zugriff auf Spezialisten«, unterstreicht Bernhard Simon, CEO von Dachser. Das Fraunhofer IML verfüge über eine ausgezeichnete Expertise, hervorragend ausgestattete Labore und eine breite Basis von motivierten und kreativen Wissenschaftlern. In Kombination mit den langjährigen Erfahrungen der Dachser-Logistikexperten werde dies die Innovationsgeschwindigkeit des Unternehmens noch einmal erhöhen.

»Grundgedanke unserer Enterprise Labs ist es, Forschungsergebnisse in

Spitzengeschwindigkeit in Produkte oder neue Geschäftsmodelle umzusetzen. Durch neue und interdisziplinäre Formen kooperativer Entwicklung auf kurzen Dienstwegen, erreichen wir eine große Durchlässigkeit zwischen Wirtschaft und Forschung«, betont Prof. Dr. Dr. h.c. Michael ten Hompel. »So sind wir in der Lage, neue Technologien, Trends oder Unternehmensstrategien sofort flexibel einfließen zu lassen und effizient Schwerpunkte zu setzen. Gerade für einen global vernetzten Logistiker wie Dachser, mit komplexen Netzwerken und Datenstrukturen, ist diese Flexibilität ein enormer Wettbewerbsvorteil. Mit dem Enterprise Lab setzen wir gemeinsam mit Dachser ein deutliches Ausrufezeichen in der kooperativen Logistik- und Technologieentwicklung.«

Das Fraunhofer IML gilt als die Adresse für alle Fragestellungen zu ganzheitlicher Logistik und arbeitet auf allen Feldern der inner- und außerbetrieblichen Logistik. Am Fraunhofer IML, gegründet 1981, arbeiten zurzeit 260 Wissenschaftler sowie 250 Doktoranden sowie Studierende, unterstützt durch Kollegen in Werkstätten, Labors und Servicebereichen.

Nach Projekt- und Kundenbedarf zusammengestellte Teams schaffen branchenübergreifende und kundenspezifische Lösungen u. a. im Bereich der Materialflusstechnik, des Warehouse Managements, der Geschäftsprozessmodellierung, der simulationsgestützten Unternehmens- und Systemplanung sowie in den Bereichen Verkehrssysteme, Ressourcenlogistik und E-Business. Das »Internet der Dinge« wird Fraunhofer-weit vom Fraunhofer IML gemanagt. Im Bedarfsfall kann das IML auf 24 000 Mitarbeiter in 67 Einrichtungen der Fraunhofer-Gesellschaft zurückgreifen.

Das Familienunternehmen Dachser mit Hauptsitz in Kempten, Deutschland, zählt zu den führenden Logistikdienstleistern. Dachser bietet eine umfassende Transportlogistik, Warehousing und kundenindividuelle Services innerhalb von zwei Business Fields: Dachser Air & Sea Logistics und Dachser Road Logistics. Letzteres teilt sich in die beiden Business Lines Dachser European Logistics und Dachser Food Logistics auf. Übergreifende Kontraktlogistik-Services sowie branchenspezifische Lösungen ergänzen das Angebot. Ein flächendeckendes europäisches sowie interkontinentales Transportnetzwerk und komplett integrierte Informationssysteme sorgen weltweit für intelligente Logistiklösungen.

Mit rund 27.450 Mitarbeitern an weltweit 409 Standorten erwirtschaftete Dachser im Jahr 2016 einen Umsatz von 5,71 Milliarden Eu-

ro. Der Logistikdienstleister bewegte insgesamt 80 Millionen Sendungen mit einem Gewicht von 38,2 Millionen Tonnen. Dachser ist mit eigenen Landesgesellschaften in 43 Ländern vertreten.

Quelle und Foto: Dachser

---

## 10 JAHRE HAFENPARTNERSCHAFT MIT SHENZHEN



Seit Juli 2007 ist der südchinesische Hafen Shenzhen durch eine Hafenpartnerschaft mit Hamburg verbunden. Vor diesem Hintergrund präsentierte sich der Hamburger Hafen bereits zum elften Mal auf der Messe CILF in Shenzhen.

Im Rahmen der Transport- und Logistikmesse fand auch ein Empfang zum 10-jährigen Jubiläum der Hafenpartnerschaft statt, bei dem die enge Zusammenarbeit und der rege Austausch zwischen Hamburg und Shenzhen unterstrichen wurde. Zudem war Hafen Hamburg Marketing-Vorstand Axel Mattern als Referent zum „3rd Forum of 21st Century Maritime Silk Road and the 6th Shenzhen World Port Chain Strategy Forum“ eingeladen. Im Fokus stand unter anderem das Thema Digitalisierung. Mattern erläuterte in seinem Vortrag die smartPORT-Strategie des Hamburger

Hafens.

Shenzhen liegt im Perlfluss-Delta der Provinz Guangdong, ca. 60 Kilometer nordöstlich von Macao und direkt an der Grenze zu der chinesischen Sonderverwaltungszone Hongkong. Der Hafen verfügt über mehrere Containerterminals, die zu den modernsten der Welt zählen wie zum Beispiel Yantian, Shekou, Chiwan und Da Chan Bay. Yantian International Container Terminals (YICT) ist mit 18 Liegeplätzen über 8.212 Meter Länge und einer Größe von 4,17 Quadratkilometern die größte Anlage. Mit einem Containerumschlag von über 24 Millionen TEU ist Shenzhen auf Platz 3 der Top-Weltcontainerhäfen, hinter Shanghai und Singapur. Der Containerverkehr zwischen Hamburg und China betrug im Jahr 2016 2,6 Millionen TEU.

*Quelle: Hafen Hamburg Marketing, Foto: Shenzhen Municipality, Axel Matern, Vorstand Hafen Hamburg Marketing e.V., zusammen mit Wen Wenhua, Deputy Director-General of Transport Commission of Shenzhen Municipality*

---

## WICHTIG WIE DAS EINMALEINS



Viele Dinge sind wichtig zu lernen, wenn man ein Grundschüler ist. Dazu gehören nicht nur das Alphabet und die Division, sondern auch,

was es heißt, Verantwortung zu übernehmen. Ins Leben gerufen vom Chempark und dem Zoo Krefeld startete jetzt das Projekt „Verantwortung“.

Grundschul Kinder von sieben Krefelder Schulen können dabei lernen, wie sie sensibel und nachhaltig mit ihrer Umwelt umgehen. Zum „Kick-off“-Termin trafen sich die Leiter der Grundschulen im Zoo.

Einen Koffer mit Material und vier Lerneinheiten zu den Themen „Orang Utans im Zoo Krefeld“, „Lebensweise der Waldmenschen“, „Bedrohung und Schutz der Orang Utans“ und „Bedrohte Tiere im Zoo Krefeld“ gab es für jede Klasse. Ziel: Die Kinder erlernen spielerisch Wissen über bedrohte Tierarten und ihre Möglichkeiten zukünftig durch ihr Verhalten zu deren Schutz beizutragen. Mit im Paket: Der Schulbesuch eines Zoomitarbeiters und ein Gegenbesuch der Kinder im Zoo. Pate und Maskottchen des Projekts ist das Orang-Utan-Jungtier Suria. Wie die Schulen das Projekt umsetzen, ist ihnen überlassen. Einige nutzen es für eine Projekt-Woche, andere als begleitendes Thema über das ganze Schuljahr hinweg oder im Rahmen einer Arbeitsgemeinschaft.

Dies ist nicht das erste gemeinsame Projekt von Chempark und Zoo. Auch für den Chempark spielt das Thema eine wichtige Rolle, wie Mario Bernards, Leiter Politik und Bürgerdialog Chempark, betont: „Verantwortung zu übernehmen ist einer der wichtigsten Werte unserer Gesellschaft, und auch im Chempark ist verantwortliches Denken und Handeln tägliches Gebot. Wir tragen deshalb gerne dazu bei, gemeinsam mit dem Zoo und den Grundschulen unsere Erfahrungen an die Kinder weiter zu geben.“

*Quelle und Foto: CURRENTA, Schulrätin Marita Koblenz-Lüscho (letzte Reihe 2.v.r.) unterstützt das Projekt „Verantwortung“ von Zoo (Frau Schwinn; 3.v.r.) und Chempark (Mario Bernards; 2.v.l.) mit den sieben Krefelder Schulen.*

---

## **BINNENHÄFEN FORDERN SCHUTZ FÜR STANDORTE**



Die Rolle der Binnenhäfen in der Stadt der Zukunft war das tragende Thema der Jahrestagung des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) in Karlsruhe. Binnenhäfen sind in ihrer bedeutenden Funktion als Umschlagspunkte des Güterverkehrs und als Zentren für Industrie, Gewerbe und Handel unverzichtbar.

Gleichzeitig suchen Städte nach Räumen für Wohnen und Dienstleistungen und nehmen dabei auch Häfen und ihr Umfeld ins Visier. Nicht immer sind alle gegenseitigen Interessen und Ansprüche einfach auszugleichen.

Rainer Schäfer, Präsident des BÖB, machte in seiner Eingangsrede deutlich: „Wir werden uns immer wieder auf allen Ebenen der Politik für faire Rahmenbedingungen in den Binnenhäfen einsetzen. Die Balance muss wieder hergestellt werden und wo nötig die Häfen den Schutz und Vorrang bekommen, den sie für ihre Funktion benötigen. Dazu gehören auch Perspektiven für eine nachhaltige Entwicklung der alternativen Verkehrsträger und damit Fairplay im Gütertransport.“

Aus der Erfahrung der letzten Zeit formulierte Schäfer die Forderung an Bund, Länder und Kommunen: „Die Bundesregierung sollte in der kommenden Legislaturperiode einen ‚Entwicklungsplan Alternative‘ Verkehrsträger“ verabschieden. Es macht keinen Sinn, Masterpläne für Schienengüterverkehr und Binnenschifffahrt nebeneinander zu fahren und

am Ende realisieren zu müssen, dass sich beide Verkehrsträger im Güterverkehr gegenseitig die Gütermengen wegnehmen. Wir wünschen uns einen ernstesten, gut überlegten und integrierten Ansatz für die alternativen Verkehrsträger im Güterverkehr inklusive ihrer Knotenpunkte.“

Besondere Sorgen machen den Binnenhäfen die zunehmenden Nutzungskonflikte in den Städten zwischen Häfen und herannahender Wohn- und Büro-  
bauung. Beispielhaft wurde die Neuregelung zu den urbanen Gebieten genannt, die als Bedrohung, insbesondere für innerstädtische Hafengebiete, verstanden wird. Rainer Schäfer betonte in diesem Zusammenhang: „Wir brauchen eine planerische Absicherung für die Häfen auf Länderebene durch homogene und abgestimmte Landeshafengesetze, die die vielfältigen Herausforderungen abdeckt. Wir streben durch einen Grundkonsens mit unseren Kommunen einen entscheidenden Schritt an. Der BÖB kann sich daher ein mit dem Deutschen Städtetag gemeinsam erarbeitetes „Leitbild für Hafen und Stadt“ als Lösungsansatz vorstellen.

BÖB Präsident Rainer Schäfer würdigte auch das vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in Auftrag gegebene und veröffentlichte Gutachten zur Verlagerung von Gütertransporten auf das Binnenschiff im Rheinkorridor. Die vorgeschlagenen Maßnahmen stimmen mit der Erfahrung der Binnenhäfen überein. So sehen auch die Binnenhäfen in der Sicherung und Weiterentwicklung bestehender Hafengebiete und deren hafenaffinen Nutzungen sowie der Verkehrsverbindungen von und zu den Häfen entscheidende Ansatzpunkte. Die Häfen unterstützen die Forderung, keine weiteren Eingriffe in die vorhandene Infra- und Superstruktur aufgrund städtebaulicher Entwicklungskonzepte im Rheinkorridor zuzulassen.

Genauso werten die Binnenhäfen die Digitalisierung der Binnenschifffahrt und strategische Allianzen als Chance, die Stärkung des Verkehrsträgers „Wasserstraße“ mit all seinen Akteuren im Rheinkorridor zu erreichen.

In einer spannenden Podiumsdiskussion mit Experten aus Logistik und Häfen, der Wissenschaft und Industrie wurde neben der Frage, wie sich Häfen an ihren Standorten weiterentwickeln können, auch über grundsätzliche Fragen der Verkehrs- und Wirtschaftspolitik gesprochen.

Jürgen Vogel, stellv. Hauptgeschäftsführer der IHK Pfalz, betonte, dass es eines grundsätzlich neuen und klareren Ansatzes zur Ausweisung

und Sicherung von Flächen für Industrie, Logistik und Häfen bedarf. Für das Land Rheinland-Pfalz mahnte Vogel daher ein Logistikflächensicherungskonzept an.

Andreas Kempf, Managing Director bei Contargo Network Service, hob auf die altbekannten Ziele der Verkehrspolitik ab. Das Ziel, den Anteil der Binnenschifffahrt am Modal Split zu erhöhen, wird schon seit vielen Jahren immer wieder verfehlt. Die Politik ist gefordert, endlich tätig zu werden. Kempf sieht allerdings auch die Binnenschifffahrt in der Verantwortung, mehr zu tun.

Prof. Jan Ninnemann, Präsident der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (DVWG), betonte, in den kommenden Jahren der Verkehrspolitik die Wirtschaftlichkeit der Binnenschifffahrt nicht aus dem Auge zu verlieren. Ninnemann mahnte hierzu die Digitalisierung der Schifffahrt und die Unterstützung für kleinere modulare Schiffe ähnlich wie in Belgien an.

Abschließend zog Joachim Zimmermann, Geschäftsführer der bayernhafenen Gruppe und Mitglied des BÖB Präsidiums, Bilanz: „Das verkehrspolitische Ziel der Verlagerung von Gütern von der Straße auf die alternativen Verkehrsträger muss wieder in den Vordergrund rücken. Dafür braucht es einen integrierten Ansatz über alle Verkehrsträger. Die Binnenhäfen stehen bereit, diesen Ansatz als Organisatoren des Güterverkehrs und als Standortarchitekten mitzugestalten.“

*Quelle: BÖB*

---

## CHEMIE - AKADEMIE KREFELD GEHT WEITER





Samstags zum Chemie-Unterricht gehen: 16 Schülerinnen und Schüler machen das gerne. Die jungen Naturwissenschaftler der „Chemie-Akademie Krefeld“ verbringen ab sofort jedes zweite Wochenende in den Ausbildungslaboren von Currenta.

Dort können die Nachwuchstalente der 10. bzw. 11. Jahrgangsstufe ihr Chemie-Wissen vertiefen und praktisch anwenden. Am 14. Oktober startete die „Chemie-Akademie Krefeld“ bereits zum achten Mal, 2009 wurde das bundesweit einmalige Pilotprojekt ins Leben gerufen.

Ein Jahr lang kostenlosen Chemieunterricht gibt es im Chempark für die Chemikerinnen und Chemiker von morgen. Mit dem Know-how erfahrener Ausbilder an ihrer Seite können die chemiebegeisterten Jugendlichen selbst forschen und experimentieren.

Ralf Schwartz, Vorsitzender der Unternehmerschaft Chemie Niederrhein, freut sich wieder über die große Nachfrage nach den begehrten Plätzen in der Chemie-Akademie. „Wir führen dieses Kooperationsprojekt bereits seit 2009 in Krefeld-Uerdingen durch und nach wie vor ist das Interesse ungebrochen. In den letzten acht Jahren haben rund 180 Schülerinnen und Schüler an der Chemie-Akademie teilgenommen und viele nach ihrem Schulabschluss den Weg in eine chemienahe Ausbildung oder in ein Studium gefunden“, so Ralf Schwartz bei der Eröffnungsveranstaltung im Ausbildungszentrum von Currenta.

Mit den beiden Ausbildern von Currenta, Martin Toerschen und Lisa Dim-

merling, ging es dann auch gleich los. Die Ausstattung mit Schutzbrillen, Laborkitteln und Arbeitsschuhen stand als erstes auf dem Programm und gleich darauf folgte eine Unterweisung in Verhaltensregeln und Unfallverhütungsvorschriften im Ausbildungszentrum. „Wir arbeiten hier praxisnah in Laboren und mit technischen Anlagen. Sicherheit hat höchste Priorität, auch wenn wir nicht in einer großen Produktionsanlage arbeiten“, so Martin Toerschen.

Kirsten Wittke-Lemm, seit Anfang April 2017 Geschäftsführerin der Unternehmerschaft Chemie Niederrhein, hat sich in den letzten Monaten verstärkt für die Chemie-Akademie eingesetzt und will dieses Projekt auch in den nächsten Jahren weiterführen. „Unser Ziel ist es, das Interesse des Nachwuchses für die vielseitigen und spannenden Berufe der Chemie-Branche zu wecken und zu fördern. Die Jugendlichen, die bisher mitgemacht haben, waren begeistert und wir konnten am Ende feststellen, dass sie viele neue Kenntnisse mitgenommen haben, dass aber auch tolle Gemeinschaften entstanden sind“, so Kirsten Wittke-Lemm.

Am Ende des Intensivkurses erhalten die Schülerinnen und Schüler ein Zertifikat, das bei jeder Bewerbung um einen Ausbildungs- oder Studienplatz im Bereich der Chemie vorgelegt werden kann. Die diesjährigen Teilnehmer kommen aus sechs verschiedenen Schulen aus Krefeld und Umgebung und haben sich dank ihres überdurchschnittlichen Chemie-Wissens in einem Auswahlverfahren gegen zahlreiche Mitbewerber durchgesetzt. „Es hat sich offensichtlich herumgesprochen, dass man bei der Chemie-Akademie viel lernen und mitnehmen kann. Wir hoffen, dass alle, die jetzt anfangen, durchhalten und genauso begeistert werden und erfolgreich abschließen, wie ihre Vorgänger“, wünscht sich Kirsten Wittke-Lemm.

Weitere Informationen finden Sie auch [hier](#)

Quelle und Foto: Currenta, das Bild zeigt den neuen Jahrgang der Chemie-Akademie mit Kirsten Wittke-Lemm (Geschäftsführerin Unternehmerschaft Chemie Niederrhein; v.l.), Ralf Schwartz (Vorsitzender) und Astrid Holzhausen (Öffentlichkeitsarbeit) zusammen mit den beiden Currenta-Ausbildern Lisa Dimmerling und Martin Toerschen (v.r.).

---

# STARKES WACHSTUM BEIM CONTAINERUMSCHLAG



Der Containerumschlag im Rotterdamer Hafen kennzeichnet sich durch eine weitere Zunahme. In den ersten neun Monaten 2017 erhöhte sich die Anzahl der Container im Vergleich zum gleichen Zeitraum des Jahres 2016 um 10,1 % auf 10,2 Mio. Einheiten (TEU). Der Gesamtumschlag stieg im gleichen Zeitraum um 2 %.

Außer Containern trugen vor allem Agrarmassengut und Massenstückgut zu diesem Wachstum bei. Bei flüssigem Massengut wie Mineralölprodukten kam es zu einem Rückgang. Insgesamt wurden bis einschließlich September 351,5 Mio. t umgeschlagen.

Allard Castelein, Generaldirektor des Hafenbetriebs Rotterdam: „Unter anderem dank des Wachstums von 10 % beim Containerumschlag war es für unsere Hafenzahlen ein schönes Quartal. Dem steht ein geringerer Umschlag in verschiedenen anderen Sektoren gegenüber. So verringerte sich der Kohleumschlag gegenüber dem Vorjahr durch die Schließung von zwei Kohlekraftwerken in Rotterdam und einen Anstieg bei der Erzeugung regenerativer Energie. Auch der Umschlag von Heizöl fiel gegenüber dem Vorjahr geringer aus.“

Es wird weiterhin erwartet, dass der Umschlag im Gesamtjahr 2017 gegenüber 2016 um 1 bis 2 % zunimmt. Castelein: „Die langfristigen Herausforderungen wie die Energiewende finden gemäß der jüngsten Koali-

tionsvereinbarung des neuen niederländischen Kabinetts offenbar mehr Aufmerksamkeit und können auf Teilmärkten erhebliche Folgen haben. Wir freuen uns über diese Bestrebung des neuen Kabinetts, die, wie wir hoffen, zur entsprechenden Gesetzgebung und Finanzierungsmöglichkeiten zur Unterstützung der Unternehmen bei der Wende führt.“

Beim Umschlag von flüssigem Massengut gab es einen Rückgang um 4,2 % auf 161,5 Mio. t. Obwohl durch eine höhere Produktion in der Raffination 3,5 % mehr Rohöl umgeschlagen wurde, kam es zu einer weiteren Abnahme bei Mineralölprodukten. Diese lässt sich vor allem auf einen Rückgang beim An- und Abtransport von Heizöl zurückführen. Russland ist das bedeutendste Herkunftsland für Heizöl. Die Erhöhung der Exportsteuer in Russland führte zu einer geringeren Produktion und somit zu einem geringeren Export. Der Umschlag von Flüssigerdgas (LNG) blieb mit 1,3 Mio. t in etwa auf dem gleichen Level (3 % weniger als im Vorjahr).

Beim Umschlag von Trockenmassengut kam es zu einem Anstieg von 1,4 % auf 61,1 Mio. t. Beim Umschlag von Agrarmassengut (Getreide/Viehfutter) gab es eine erhebliche Zunahme von 14,7 % (auf 8,8 Mio. t) gegenüber dem Vorjahr, hauptsächlich durch den Anstieg der Produktion von Biokraftstoffen durch die Wiederinbetriebnahme einer Produktionsanlage für diese Kraftstoffe. Der Umschlag von Eisenerz und Schrott erhöhte sich durch eine Zunahme des Exports von Schrott geringfügig (um 0,7 % auf 23,4 Mio. t). Beim Kohleumschlag war ein Rückgang um 2,6 % zu verzeichnen, u. a. durch die Schließung von zwei Kohlekraftwerken auf der Maasvlakte.

Beim Umschlag von Containern war in den ersten neun Monaten 2017 eine Zunahme um 10,1 % in TEU (Einheitsgröße) und um 11,7 % in t feststellbar. Insgesamt wurden 10,2 Mio. TEU umgeschlagen, insgesamt 105,9 Mio. t. Zurückführen lässt sich dies insbesondere darauf, dass sich beim Umschlag voller Container ein stärkerer Zuwachs zeigt als beim Umschlag leerer Container.

Gegenüber dem 2. Quartal 2017 ergab sich ein Wachstum von 3,1 %. Damit erhöhte sich das Wachstum gegenüber dem Rekordniveau im 2. Quartal noch weiter. Der Marktanteil von Rotterdam an der Hamburg – Le Havre-Range bleibt dadurch voraussichtlich mindestens stabil auf dem höchsten Niveau seit 2001 (30,9 % in TEU).

Die Zunahme des Umschlags von Containern hat mehrere Ursachen: Ein

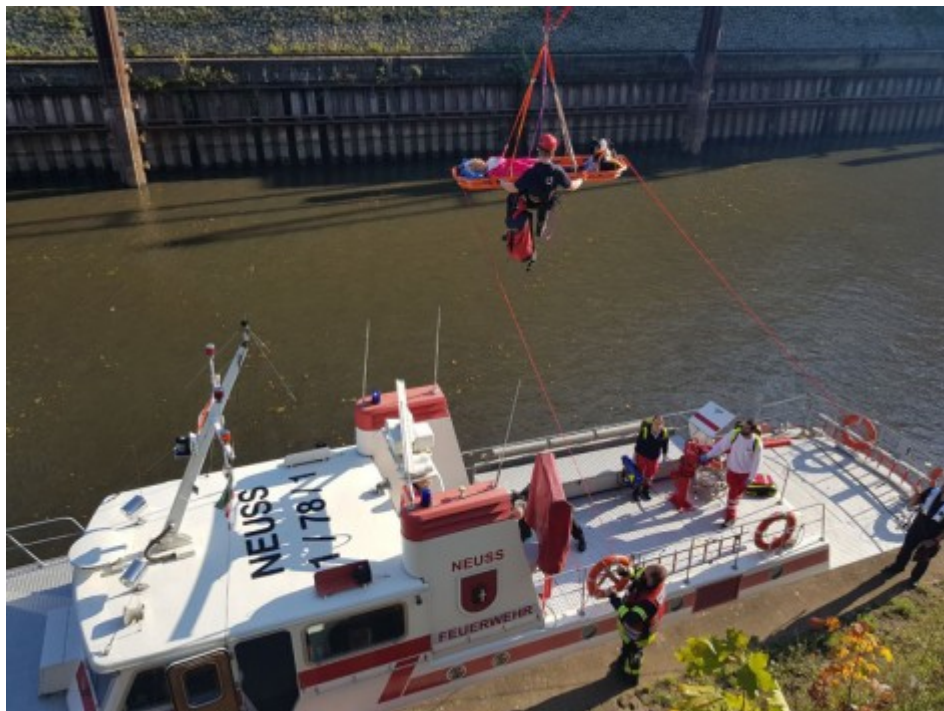
gutes autonomes Wachstum der Mengen in Europa kombiniert mit einem Gewinn von Marktanteilen aufgrund einer günstigen Position von Rotterdam in den neuen Fahrplänen der großen Allianzen, eine Zunahme der Produktivität und des Umschlags der Terminals auf der 2. Maasvlakte sowie die gestiegene Attraktivität von Rotterdam für Transshipment (Weitertransport von Containern zu anderen Häfen) durch die Maßstabsvergrößerung von Schiffen und Relay/Feeder-Möglichkeiten zu/von anderen europäischen Häfen.

Das Roll-on-Roll-off-Aufkommen (RoRo) erhöhte sich weiter und nahm gegenüber den ersten neun Monaten 2016 um 6,6 % auf 17,9 Mio. t zu. Die Zunahme wurde durch das Wachstum dieses Güterstroms auf dem vorherrschenden Markt, dem Vereinigten Königreich, hervorgerufen, aber auch durch ein höheres Verkehrsaufkommen auf neuen Märkten wie Portugal, Island und den skandinavischen Ländern. Bei sonstigem Stückgut ergab sich in den ersten neun Monaten 2017 ein Wachstum von 18,9 % durch ein zusätzliches Transitaufkommen von Brammen (Halbfabrikate aus Stahl) für die deutsche Stahlindustrie, insbesondere in der ersten Jahreshälfte. Im 3. Quartal war dieses zusätzliche Transitaufkommen aufgrund der vollständigen Wiederinbetriebnahme von Stahlfabriken in Deutschland nach einer Zeit der Instandhaltung und Renovierung wieder rückläufig.

*Quelle und Foto: Port of Rotterdam*

---

## RETTUNG VON EINEM FRACHTSCHIFF IN NEUSS



Am Mittwochvormittag zog sich eine Frau starke Verletzungen im Rückenbereich bei einem Treppensturz zu. Dieser Unglücksfall passierte auf einem Frachtschiff im Neusser Hafenbecken 1.

Durch die gute Zusammenarbeit zwischen Feuerwehr und Rettungsdienst konnte die Patientin schnell und schonend in ein Krankenhaus gebracht werden. Um dies zu ermöglichen rückten die hauptamtlichen Kräfte der Feuerwehr Neuss zur Einsatzstelle aus. Unter anderem waren das Feuerlöschboot Neuss und eine Drehleiter der Feuerwehr im Einsatz um die verletzte Frau vom Schiff an Land zu transportieren.

*Quelle und Foto: Feuerwehr Neuss*

---

## WACHSTUMSPERSPEKTIVE IM RHEINKORRIDOR GUT



Im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums haben das Steinbeis-Innovationszentrum Logistik und Nachhaltigkeit und SSP Consult eine umfassende Studie zu Verlagerungspotenzialen auf die Binnenschifffahrt im Rheinkorridor veröffentlicht. Die Prognosen für den „nassen Verkehrsträger“ sind dabei durchaus erfreulich.

Im Vergleich mit dem Bezugsjahr 2010 geht der Bericht nämlich davon aus, dass der Güterverkehr mit Binnenschiffen im Rheinkorridor bis zum Jahr 2030 deutlich wächst. Dort wird bezogen auf die Tonnage ein Plus von 22 % auf insgesamt knapp 211,1 Mio. t beförderter Güter, hinsichtlich der Verkehrsleistung ein Zuwachs um 23 % auf 55,71 Mrd. tkm erwartet.

„Die Prognosen verdeutlichen, welche gewichtige Rolle die Binnenschifffahrt auf dem Rhein und im westdeutschen Kanalnetz, gerade auch im Hinterlandverkehr der Westseehäfen, spielt. Dies sind klare Indikatoren dafür, dass das Binnenschiff ein zuverlässiger und wichtiger Partner der im Rheinkorridor ansässigen Unternehmen ist und auch künftig bleiben wird“, so Martin Staats (MSG), Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB).

Traditionell ist die Binnenschifffahrt im Westen Deutschlands besonders stark. Untersuchungen belegen, dass im Rheinkorridor in den vergangenen Jahren ein konstant hoher Modal Split von 16 – 18 % verzeichnet werden kann. Dieser liegt damit deutlich über dem Güteranteil, der bundesweit auf die Wasserstraßen entfällt.

Der Bericht spricht konkrete Handlungsempfehlungen aus, wie über die o.g. Prognosen hinaus bis zum Jahr 2030 weitere Verlagerungspotenziale auf das Wasser realisiert werden können. Als besonders prioritär werden hierbei u.a. angesehen:

- die Sicherung und Weiterentwicklung der Wasserstraße Rhein, bestehender Hafenable und deren hafenauffinen Nutzungen sowie der Verkehrsanbindungen von und zu den Häfen (Maßnahmengruppe „Infra- und Suprastruktur“),
- eine Digitalisierungsoffensive für die Binnenschifffahrt mit dem Schwerpunkt auf einem verbesserten Daten- und Informationsaustausch (Maßnahmengruppe „Digitalisierung und IT-Management“), und
- eine Verlagerung von Verkehren auf die Wasserstraße, insbesondere im Zuge einer verstärkten Nutzung der Binnenschifffahrt und Vernetzung mit der Schiene (Maßnahmengruppe „Intermodale Vernetzung“).

Die konsequente Umsetzung dieser Handlungsempfehlungen ist dringend geboten, da sich die Binnenschifffahrt auch im Rheinkorridor künftig einem verstärkten Wettbewerb mit den anderen Landverkehrsträgern stellen muss. So bescheinigt die Studie der Güterbahn und dem Straßengüterverkehr bis 2030 Tonnagezuwächse von 30 % (auf 176,6 Mio. t) bzw. 33 % (auf 898,35 Mio. t).

„Die aufgezeigten Maßnahmen bestätigen uns darin, dass der BDB mit seinen Forderungen nach einer solide ausgebauten Wasserstraßeninfrastruktur, einer besseren Einbindung des Binnenschiffs in intermodale Ketten, schnellem Internet entlang der Wasserwege und besserer digitaler Vernetzung hin zu einer ‚Binnenschifffahrt 4.0‘ an den richtigen Stellen angesetzt hat“, so Martin Staats.

Besonders vordringlich sei nun, dass die im Wasserstraßenausbaugesetz verankerten Maßnahmen im Rheinkorridor wie die Fahrrinnenvertiefungen am Rhein und die Ausbaumaßnahmen im westdeutschen Kanalgebiet zügig umgesetzt werden, um die noch ungenutzten Potenziale der Wasserstraße im Rheingebiet endlich voll ausschöpfen und die gerade in diesem Bereich der Republik besonders überlastete Straßen- und Schieneninfrastruktur entlasten zu können, betont der BDB-Präsident.

Die komplette Studie zu den Verlagerungspotenzialen im Rheinkorridor kann über die BDB-Geschäftsstelle bezogen werden.



## „OOCL GERMANY“ IN WILHELMSHAVEN



EUROGATE begrüßte jetzt das größte Containerschiff der Welt an seinem Containerterminal in Wilhelmshaven. Der Ozeanriese mit dem besonderen Namen „OOCL Germany“ legte auf seiner Jungfernfahrt erstmals am EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven an.

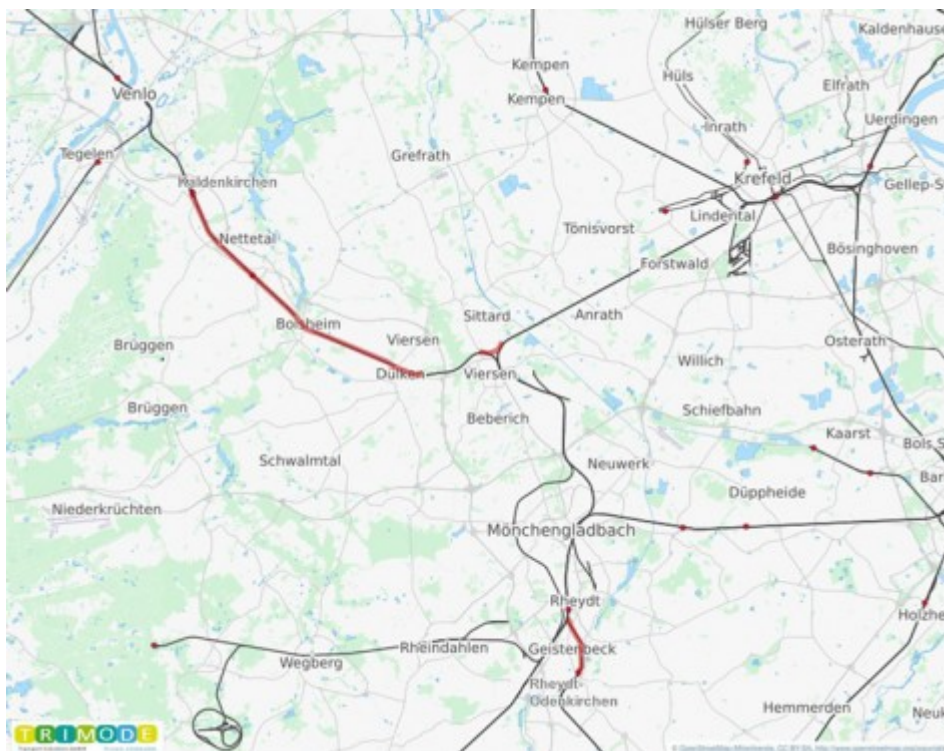
„Obwohl mittlerweile wöchentlich die größten Containerschiffe der Welt in Wilhelmshaven anlegen, ist dieser Augenblick immer etwas sehr Besonderes“, sagt Mikkel Andersen, Geschäftsführer des EUROGATE Container Terminals Wilhelmshaven. „Wir freuen uns sehr, dass das mit 21.413 TEU weltgrößte Containerschiff Wilhelmshaven anläuft. Das ist ein Zeichen, dass unser Kunde OOCL mit der Leistungsfähigkeit des Containerterminals sehr zufrieden ist.“ Die „OOCL Germany“ ist das zweite Schiff einer Serie von insgesamt sechs Schiffen der G-Klasse von OOCL. Das Schwesterschiff, die „OOCL Hong Kong“ war bereits am 2. Juli am EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven zu Gast. Die „OOCL Germany“ fährt im Asia-North Europe Loop 1 (LL1) und verließ Wilhelmshaven noch abends wieder in Richtung Felixstowe.

EUROGATE-Mitarbeiter hatten auf dem Containerstellfeld in der Nähe des Liegesplatzes der „OOCL Germany“ mit Containern die Zahl „21.413“ gebildet, um das Schiff gebührend zu begrüßen.

Der EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven ist Deutschlands einziger Tiefwasserhafen. Großcontainerschiffe können hier unabhängig von der Tide oder den Wetterbedingungen jederzeit an- und ablegen. Gerade einer Großallianz wie der „Ocean Alliance“ bietet Wilhelmshaven viele Vorteile, die über die tideunabhängige Erreichbarkeit hinausgehen. Der Hafen ist nach modernen Standards geplant, bietet viel Fläche für reibungslose Prozesse, verfügt über staufreie Anbindungen an das Binnenland und ist als nächster deutscher Seehafen dicht an dem außenhandelsstarken Nordrhein-Westfalen gelegen.

Quelle und Foto: Eurogate

## AUSBAU VON BAHNSTRECKE JETZT VORDRINGLICH



Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat den Ausbau der Schienenstrecke von der deutsch-niederländischen Grenze über Kaldenkirchen und Viersen bis nach Rheydt-Odenkirchen in den „Vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans 2030 aufgestuft.

Verkehrsminister Hendrik Wüst begrüßte die Entscheidung des BMVI, die

Ausbaustrecke in den Vordringlichen Bedarf aufzunehmen: „Ich bin dem Bund für die Heraufstufung sehr dankbar. Diese Entscheidung gibt uns die Möglichkeit, in Zukunft mehr Güter von der Straße auf die Schiene zu bekommen.“

Der Ausbau der Schienenstrecke von der deutsch-niederländischen Grenze bis nach Rheydt-Odenkirchen für den Personen- und Güterverkehr war bislang lediglich in den „Potentiellen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans 2030 eingestellt. Nachdem gutachterlich die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme bestätigt wurde, sind jetzt die Voraussetzungen dafür geschaffen, dass die Bahn mit den konkreten Planungen starten kann.

Die Gesamtinvestitionen für das Projekt werden auf 210 Millionen Euro geschätzt.

Das Projekt ist zudem Bestandteil der gemeinsam mit Belgien und den Niederlanden laufenden Machbarkeitsstudie „3RX“ zur Optimierung des Schienenverkehrs zwischen den Nordseehäfen und dem Ruhrgebiet.

*Quelle und Grafik: BMVI*